



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao 2024

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 2024: 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 concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborado sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible.

Primera versión: junio de 2025

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	6
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	8
I.1. Composición del Concesionario	8
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	8
I.3. Área de Influencia	10
I.4. Principales activos de la Concesión	10
I.5. Hechos de importancia	11
II. OFERTA DE SERVICIOS	13
II.1. Servicios estándar	13
II.2. Servicios especiales	13
II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso	14
III. DEMANDA DE SERVICIOS	14
III.1. Principales clientes	14
III.2. Tráfico de naves y de carga	15
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO	25
IV.1. Tarifas	25
IV.2. Precios	28
IV.3. Cargos de Acceso	29
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	30
V.1. Inversiones	30
V.2. Pagos al Estado	31
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	32
VI.1. Niveles de servicio y productividad	32
VI.2. Reclamos	38
VI.3. Accidentes	39
VI.4. Sanciones y penalidades	40
VII. RESULTADOS FINANCIEROS	40
VII.1. Análisis de los Estados Financieros	41
VII.2. Análisis de ratios financieros	48
VIII. CONCLUSIONES	56
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	58
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE APM TERMINALS CALLAO S.A.	62



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Características de la Infraestructura Portuaria de APM Terminals Callao S.A.	10
Cuadro 2 Naves arribadas en el TMN, por muelle y amarradero, año 2024	18
Cuadro 3 Canastas de servicios sujetos a la regulación tarifaria en el TNM	26
Cuadro 4 Tarifas de los Servicios Estándar regulados, periodo 2023-2024	27
Cuadro 5 Tarifas de los Servicios Especiales regulados, periodo 2023-2024	28
Cuadro 6 Contratos de acceso vigentes, año 2024	29
Cuadro 7 Pagos al Estado, periodo 2020-2024	32
Cuadro 8 Accidentes reportados en el terminal, año 2024	39
Cuadro 9 Sanciones impuestas, año 2024.....	40
Cuadro 11 Estado de Resultados Integrales de APMT, periodo 2020 - 2024	41
Cuadro 12 Estado de Situación Financiera, periodo 2020 - 2024.....	45
Cuadro 13 Ratios de liquidez, años 2023 y 2024.....	49
Cuadro 14 Ratios de endeudamiento, años 2023 y 2024	51
Cuadro 15 Ratios de rentabilidad, años 2023 y 2024	54

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Etapas del proyecto del Terminal Muelle Norte	9
Ilustración 2 Distribución del Terminal Muelle Norte del Callao	11

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Composición accionaria de APM Terminals Callao S.A.	8
Gráfico 2 Líneas navieras en el TNM, año 2024.....	14
Gráfico 3 Agencias marítimas en el TNM, año 2024	15
Gráfico 4 Evolución del tráfico de naves, periodo 2011 - 2024	15
Gráfico 5 Evolución del volumen promedio de carga por nave, periodo 2011-2024	16
Gráfico 6 Eslora (en metros) de las naves atendidas, año 2024	16
Gráfico 7 Arqueo bruto (en toneladas) de las naves, año 2024.....	17
Gráfico 8 Composición del tráfico de naves, por tipo, año 2024	17
Gráfico 9 Evolución del tráfico de carga movilizada, periodo 2011 - 2024	18
Gráfico 10 Composición del tráfico de carga por operación, años 2023 y 2024	19
Gráfico 11 Composición del tráfico de carga por tipo, años 2023 y 2024	19
Gráfico 12 Tráfico de carga contenedorizada, periodo 2011 – 2024	20
Gráfico 13 Tráfico de carga sólida a granel, periodo 2011 - 2024.....	20
Gráfico 14 Tráfico de carga líquida a granel, periodo 2011 - 2024	21
Gráfico 15 Tráfico de carga no contenedorizada, periodo 2011 - 2024.....	21
Gráfico 16 Tráfico de carga rodante, periodo 2011 – 2024	22
Gráfico 17 Evolución del tráfico de contenedores, periodo 2011 - 2024	22
Gráfico 18 Tráfico de contenedores por operación, años 2023 y 2024	23



Gráfico 19 Composición de contenedores por condición Lleno/Vacío, periodo 2011 - 2024	23
Gráfico 20 Composición de contenedores por según capacidad, periodo 2011 – 2024	24
Gráfico 21 Evolución del tráfico de contenedores según capacidad, periodo 2011 - 2024.....	24
Gráfico 22 Evolución del tráfico de pasajeros en el TNM, periodo 2011 - 2024.....	25
Gráfico 23 Inversiones ejecutadas en el TNM, periodo 2011-2024	31
Gráfico 24 NSP: Tiempo para el inicio de la descarga, año 2024	32
Gráfico 25 NSP: Tiempo para el zarpe de la nave, año 2024.....	33
Gráfico 26 NSP: Tiempo para el inicio de la descarga, año 2024	34
Gráfico 27 NSP: Rendimiento para operación de contenedores sin grúas pórtico de muelle, año 2024	34
Gráfico 28 NSP: Rendimiento para operación de contenedores con grúas pórtico de muelle existentes, año 2024	35
Gráfico 29 NSP: Rendimiento para carga rodante, año 2024.....	35
Gráfico 30 NSP: Rendimiento para carga fraccionada, año 2024	36
Gráfico 31 NSP: Rendimiento para carga sólida a granel, año 2024	36
Gráfico 32 NSP: Rendimiento para carga sólida a granel en general, año 2024	37
Gráfico 33 NSP: Rendimiento para operación de contenedores con grúas pórtico de muelle, año 2024.....	38
Gráfico 34 Reclamos presentados, año 2024	38
Gráfico 35 Reclamos según materia, año 2024	39
Gráfico 36 Ingresos por prestación de servicios portuarios de APMT.....	41
Gráfico 37 Composición de los costos y gastos operativos de APMT, año 2024.....	42
Gráfico 38 Evolución de los resultados de APMT, periodo 2011 - 2024	43
Gráfico 39 Composición de activos de la empresa	46
Gráfico 40 Evolución de los activos de la empresa, periodo 2011 – 2024	46
Gráfico 41 Composición de pasivos de la empresa.....	47
Gráfico 42 Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2011 - 2024	47
Gráfico 43 Composición del patrimonio neto de la empresa	48
Gráfico 44 Evolución del patrimonio neto de la empresa, periodo 2011 - 2024	48
Gráfico 45 Evolución de los ratios de liquidez, periodo 2011 - 2024	50
Gráfico 46 Evolución del capital de trabajo, periodo 2011 - 2024	51
Gráfico 47 Evolución de los ratios de endeudamiento, periodo 2011 - 2024	52
Gráfico 48 Evolución de la solvencia y autonomía financiera, periodo 2011 - 2024	53
Gráfico 49 Evolución de los márgenes de rentabilidad, periodo 2011 - 2024	55
Gráfico 50 Evolución del ROE y ROA de la empresa, periodo 2011 - 2024.....	55



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 2024. 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 2024 el terminal atendió un total de 1487 naves, lo cual se traduce en un incremento del 2,0 % respecto del año 2023, y movilizó alrededor de 19,251 millones de toneladas de carga, significando un aumento de 7,5 % respecto de lo registrado en el año 2023. Asimismo, se movilaron 1 045 764 TEU, mostrando una disminución de -2,79 % respecto al tráfico de contenedores movilizado en el año 2023.

Al respecto, durante el año 2024, del total de carga movilizada, el 45,76 % correspondió a la carga contenedorizada, seguida por la carga a granel sólido con el 29,55 % y granel líquido con el 12,56 %. Asimismo, se observó que las agencias marítimas Ian Taylor Perú S.A.C y Mediterranean Shipping Company del Perú S.A.C presentaron la mayor participación de naves atendidas en el terminal, registrando el 16,0 % y 15,8 %, respectivamente, mientras que, respecto a las líneas navieras que recalaban en el terminal, las empresas Mediterranean Shipping Company y Maersk presentan la mayor participación del tráfico de naves en el terminal, registrando el 15,7 % y 13,7 %, 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 2024 – junio 2025 fue de +9,31 %. Así, en julio de 2024 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 (+9,3059 %), ii) Servicios Estándar en función a la carga fraccionada, rodante y a granel (+9,2982 %), iii) Servicios Estándar en función a la carga en contenedores (+9,3024 %), iv) Servicios Estándar a pasajeros (+9,3093 %), v) Servicios Especiales en función a la nave (+9,3022 %), y vi) Servicios Especiales en función a la carga fraccionada, rodante y a granel (+9,3028 %).

Por otro lado, respecto al régimen de acceso, al finalizar el año 2024, se contaban con veintidos (22) 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 2024 el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 16,00 millones, monto 40,6 % inferior a lo registrado en 2023; con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 481,072 millones, representando un

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



porcentaje de avance del 33,7 % del compromiso de inversión de APMT. Al respecto, considerando que el compromiso de inversión del Concesionario asciende a USD 1 426,0 millones, al cierre del 2024 se encontró pendiente de ejecución alrededor del 66,3 % de dicho compromiso.

En cuanto a los pagos al Estado Peruano, durante el año 2024 APMT desembolsó un total de USD 33,47 millones, monto que representa un incremento del 19,0 % respecto a lo registrado en 2023 (USD 28,13 millones). Este total incluye pagos por USD 21,38 millones a ENAPU, lo que significó un aumento del 20,6 % en comparación con el año anterior, y USD 9,20 millones por concepto de retribución a la APN, monto 18,0 % superior al pagado en 2023. Adicionalmente, el Concesionario realizó pagos por USD 2,9 millones al Ositrán en concepto de aporte por regulación, cifra que representa un incremento del 11,3 % respecto al año anterior.

En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2024, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a 48 ocurrencias, representando una reducción respecto al año anterior (34 ocurrencias en 2023), siendo la totalidad de tales eventos únicamente accidentes con daños personales (heridos). Además, se presentaron 284 reclamos, de los cuales el 41,5 % estuvieron relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios y facturación, mientras que un 10,9 % estuvieron relacionados con la calidad y oportuna prestación de los servicios.

Respecto a la situación financiera de APMT, al cierre del año 2024 se observa un deterioro en la capacidad de cumplimiento de las obligaciones de corto plazo, en comparación con lo registrado en el ejercicio 2023. Ello se refleja en la disminución de todos los indicadores de liquidez, que muestran que los pasivos corrientes están siendo afrontados con una menor proporción de activos líquidos. Asimismo, el capital de trabajo, que fue positivo en 2023 tras una recuperación frente a 2022, volvió a registrar cifras negativas en 2024, lo cual refleja una posición financiera más vulnerable en el corto plazo.

Asimismo, los ratios financieros analizados muestran una leve reducción en el grado de endeudamiento asumido por la empresa en comparación con el ejercicio 2023, lo que refleja una mayor proporción de activos financiados con patrimonio neto. Además, al cierre del 2024, la empresa presenta una mejor posición de autonomía financiera, con una estructura de capital menos dependiente del financiamiento externo. No obstante, cabe señalar que se observa un aumento en la proporción de deuda de corto plazo dentro del pasivo total, lo que podría implicar una mayor presión financiera si no se cuenta con niveles adecuados de liquidez.

Finalmente, la información financiera de APMT para el año 2024 muestra un incremento en la rentabilidad neta de la empresa en comparación con el ejercicio 2023, a pesar de que los márgenes bruto, operativo y EBITDA registraron una disminución. Por otro lado, los indicadores de rentabilidad sobre el patrimonio (ROE) y sobre los activos (ROA) presentan una mejora significativa frente al 2023, lo que refleja que, al cierre de 2024, la rentabilidad para los accionistas aumentó y que la empresa utilizó de manera más eficiente sus activos para generar ganancias durante el ejercicio contable.

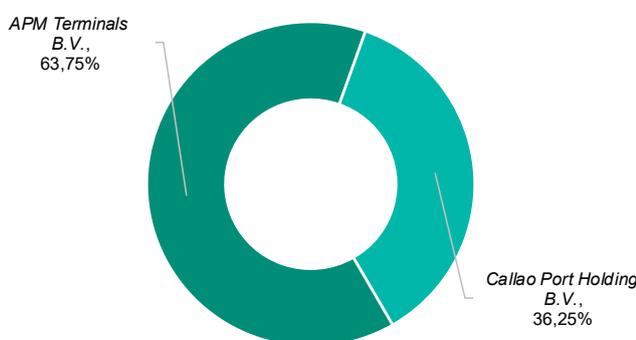


I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

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 2024, la composición accionarial mantuvo la última modificación realizada en marzo de 2018.

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



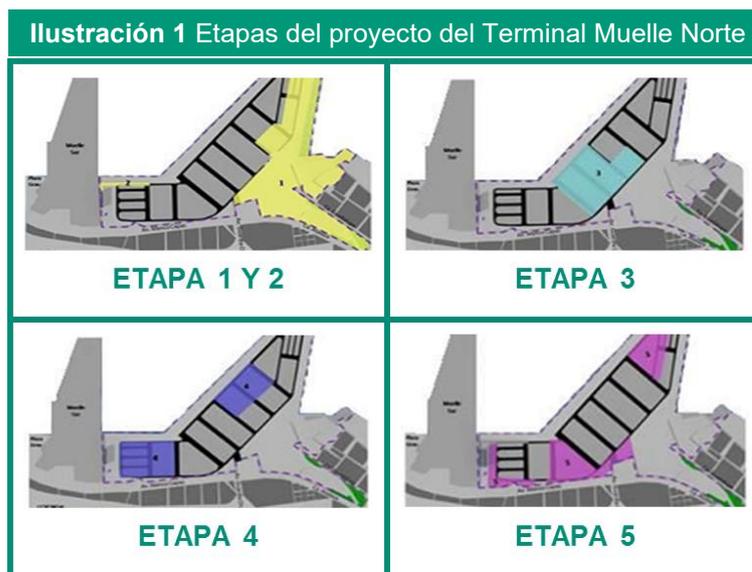
*Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

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 monoperador, es decir, el Concesionario tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que brinde dentro del Terminal, no estando obligado a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar 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 1426 ,0 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.



Fuente: El Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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 de la Concesión. Asimismo, de acuerdo con el Contrato de Asociación en Participación⁶, suscrito

² Monto de inversión actualizado a diciembre de 2024 de conformidad con el numeral 1.23.65 de la Adenda N°01 del contrato de concesión de TMN.

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.

⁶ Establecido en el Anexo 21 del Contrato de Concesión.



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			
	C	Tanquero	207,20	10,50	
	D	Contenedores	560,00	15,50	
	E	Contenedores			
Muelle 7	A	Hidrocarburos	262,87	10,50	-
	B	Hidrocarburos	262,87	9,50	
Muelle 11	-	Multipropósito	280,00	15,50	-

Fuente: Página web del Concesionario.

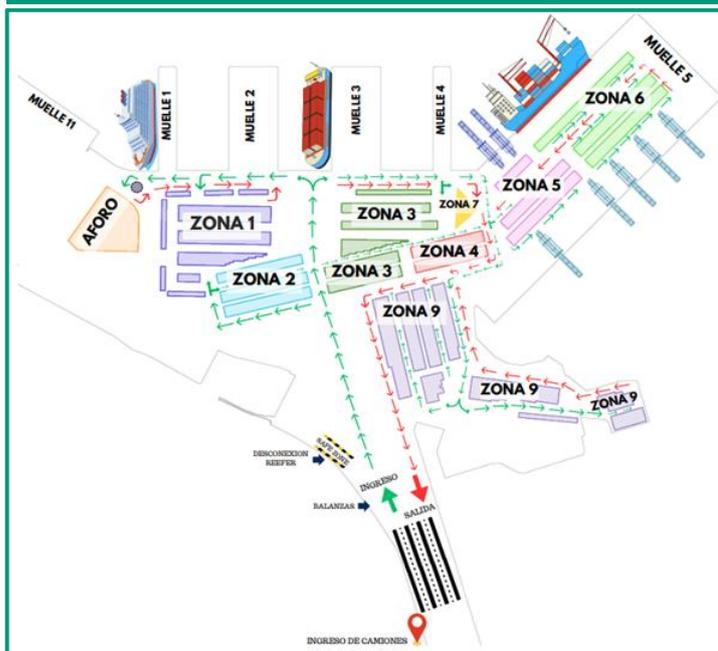
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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.



Ilustración 2 Distribución del Terminal Muelle Norte del Callao



Fuente: Página web del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

11. 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 *reefer*⁹.

1.5. Hechos de importancia

12. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 048-2022-CD-OSITRAN, de fecha 03 de noviembre de 2022, el Consejo Directivo del Ositrán determinó la Tarifa Máxima del Servicio Especial denominado Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer*, a ser brindado en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, la cual se actualizó en 2024 conforme al siguiente detalle:

Estructura tarifaria	Unidad de cobro	Tarifa (USD sin IGV)
Descarga y envío de información de parámetros de contenedor <i>reefer</i>	Por contenedor	25,00

13. Sobre el particular, dicho servicio consiste en la descarga electrónica de la información histórica de parámetros (también conocido como *Datalog*) que contiene la computadora o CPU de un contenedor *reefer* y el envío de la información descargada al usuario o solicitante. La información descargada - también denominada data horaria pues provee información de parámetros por hora- incluye la fecha y hora de encendido de alarmas, apagados y encendidos del contenedor, controles previos al viaje realizado (PTI realizados), temperaturas y otros, siendo que la antigüedad de dicha información puede ser del último viaje, de los últimos 30 a 90 días o de un rango de fechas. Cabe indicar que el servicio es demandado por las líneas navieras, que en su calidad de dueñas de los contenedores *reefer*, son las que requieren verificar el correcto funcionamiento de su contenedor en el último viaje o en un periodo histórico para diversos fines, entre ellos, cuando surgen controversias con sus clientes.
14. Por otro lado, el 03 de noviembre de 2022, mediante Resolución N° 049-2022-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán dispuso la publicación para comentarios del Informe "Propuesta de

⁹ De acuerdo con lo señalado en la página web de APM Terminals Callao. Último acceso: 24 de marzo de 2023.



Fijación Tarifaria del Servicio Especial Gasificado de contenedores llenos en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao”.

15. Sobre el particular, dicho servicio consiste en suministrar (retirar) gases al (del) interior de un contenedor lleno con el fin de obtener una atmósfera controlada que permita la conservación adecuada, sin deterioro y sin maduración excesiva de las mercancías durante el transporte marítimo. Al respecto, los gases a inyectar en los contenedores llenos refrigerados son el nitrógeno (N₂) y el dióxido de carbono (CO₂), siendo que los niveles exactos de dichos gases serán indicados por el usuario al momento de solicitar el servicio. Cabe mencionar que la provisión del Servicio Especial también incluye todos los trámites administrativos relacionados con el gasificado del contenedor y, de manera previa al suministro de gases, en caso sea necesario y si previamente no lo efectuó APMT, se verificará que no existan fugas de aire o gases en el contenedor. El servicio objeto de fijación tarifaria es demandado por las líneas navieras o sus representantes, ya que estas son las dueñas del contenedor y las responsables de la atmósfera del flujo interno del mismo.
16. Cabe indicar que mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0018-2023-CD-OSITRAN, de fecha 22 de marzo de 2023, el Consejo Directivo del Ositrán declaró fundado en parte el recurso de reconsideración interpuesto por APM Terminals Callao S.A. contra la Resolución de Consejo Directivo N° 0006-2023-CD-OSITRAN y, en consecuencia, determinar las Tarifas Máximas del Servicio Especial de “Gasificado de contenedores llenos” en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao según modalidad de servicio, de conformidad con las consideraciones contenidas en el Informe Conjunto N° 00040-2023-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), de acuerdo con el siguiente detalle:

Estructura tarifaria	Modalidad de provisión conjunta	Modalidad de provisión de solo nitrógeno	Modalidad de provisión de solo dióxido de carbono
Tarifa (en USD por contenedor, sin IGV)	373,89	333,56	133,50

17. Nótese que la unidad de cobro del servicio será por contenedor y la estructura tarifaria comprende tres modalidades: i) modalidad vinculada con la inyección y provisión de N₂ y CO₂ en conjunto, ii) modalidad vinculada con la inyección y provisión solo de N₂ y, iii) modalidad vinculada con la inyección y provisión solo de CO₂.
18. Durante el 2024, se recibieron las siguientes Obras:
- Inversiones Complementarias: Remodelación de Balanza 02, Planta de Tratamiento de Aguas Residuales (PTAR) y Ampliación de Vestuarios para Personal Operativo (Changing Room).
 - Etapa 3B: Construcción de un patio para contenedores refrigerados - Block 2.

Por otra parte, se continúa con la supervisión de la ejecución de las inversiones complementarias:

- Reubicación de Tuberías en el Amarradero 5A, con un avance estimado de 29.8%, Nueva Zona SUNAT en almacén K, con un avance estimado de 19.2% al 31 de diciembre del 2024.
- Upgrade de la Planta de Tratamiento de aguas residuales con fines de reúso, con un avance estimado de 30% al 31 de diciembre del 2024.

Asimismo, se continúa con la supervisión de la ejecución de las Obras a la suscripción de la Adenda N° 1 - Etapa 3A que comprende la ejecución de doce (12) Silos para granos limpios de 5,000 T cada uno, la adquisición e instalación de dos (2) CSU para descarga de granos en el muelle 11, la construcción y habilitación de la Puerta N° 3 con cinco (5) balanzas para el manejo de carga general, pero con énfasis en carga rodante y finalmente la construcción de un nuevo patio para almacenamiento de contenedores llenos de 2.13 Has., que al 31 de diciembre de 2024 presentaba un avance estimado acumulado del 23 % y Adelanto de Obras en función a la demanda, correspondiente a la Etapa 3B “Reubicación rack de tuberías para graneles líquidos en el Amarradero 3B”, el cual presenta un avance estimado de 13 %, ambos al 31 de diciembre de 2024.



II. OFERTA DE SERVICIOS

19. 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

20. 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.
21. 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

22. 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

23. 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.
24. 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.
25. 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

26. 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.

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.



II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso

27. 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.
28. 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.

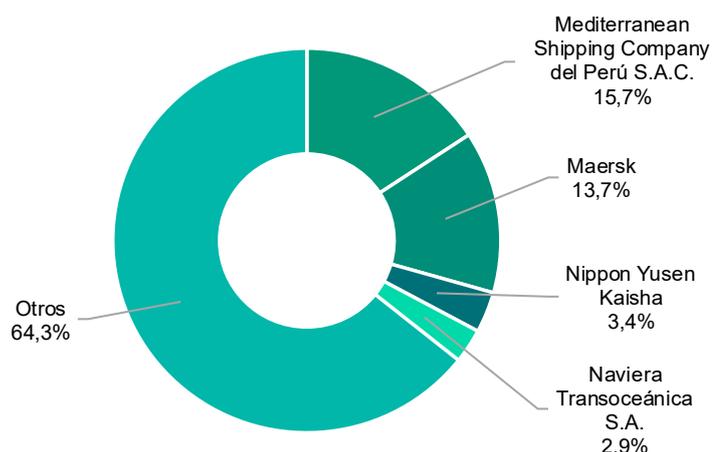
III. DEMANDA DE SERVICIOS

29. 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 2024, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de Declaración Estadística del Ositrán¹¹.

III.1. Principales clientes

30. Respecto a las operaciones llevadas a cabo en el terminal, puede identificarse la participación tanto de líneas navieras como de agentes marítimos. Al respecto, la línea naviera corresponde a aquella persona jurídica que celebra un contrato de transporte marítimo de mercancías con un usuario. Por su parte, el agente marítimo corresponde a aquella persona jurídica que realiza funciones vinculadas al ingreso, permanencia, aprovisionamiento y salida del buque en puerto.
31. Así, con relación a las líneas navieras, durante el año 2024 se observa que alrededor del 29,4 % del tráfico total de naves se concentró en dos (2) empresas, Mediterranean Shipping Company del Perú (15,7 %) y Maersk (13,7 %), tal como se detalla en el siguiente gráfico. Cabe mencionar que el 64,3 % de las naves atendidas corresponden a líneas navieras con participaciones mínimas inferiores al 3 % del tráfico total.

Gráfico 2 Líneas navieras en el TNM, año 2024
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



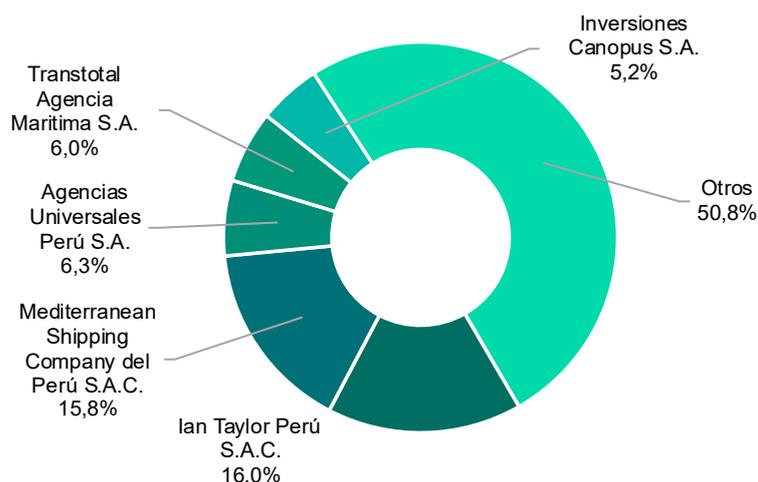
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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 declaración.estadística@ositrان.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



32. Por su parte, en el caso de los agentes marítimos, durante el año 2024 se observa que alrededor del 38,1 % del tráfico de naves se encontró distribuido entre tres (3) empresas, siendo Ian Taylor Perú S.A.C. la que presentó la mayor participación registrando el 16,0 % del total de naves que recalaron en el terminal, seguido de Mediterranean Shipping Company del Perú S.A.C. con el 15,8 %, tal como se detalla en el siguiente gráfico. Cabe mencionar que el 50,8 % de las naves atendidas corresponden a líneas navieras con participaciones mínimas inferiores al 5 % del tráfico total.

Gráfico 3 Agencias marítimas en el TNM, año 2024
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



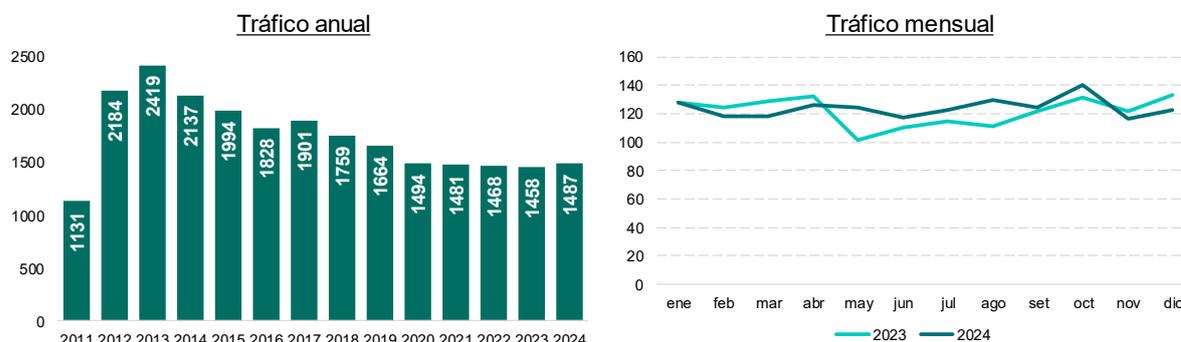
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Tráfico de naves y de carga

a) Naves atendidas

33. Durante el año 2024, APMT atendió un total de 1487 naves, esto es, 29 naves más que lo registrado en el año anterior, lo cual se traduce en un aumento del 2,0 %. Cabe señalar que dicho nivel de tráfico se mantiene por debajo de los niveles observados desde el año 2013, tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Gráfico 4 Evolución del tráfico de naves, periodo 2011 - 2024
(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.

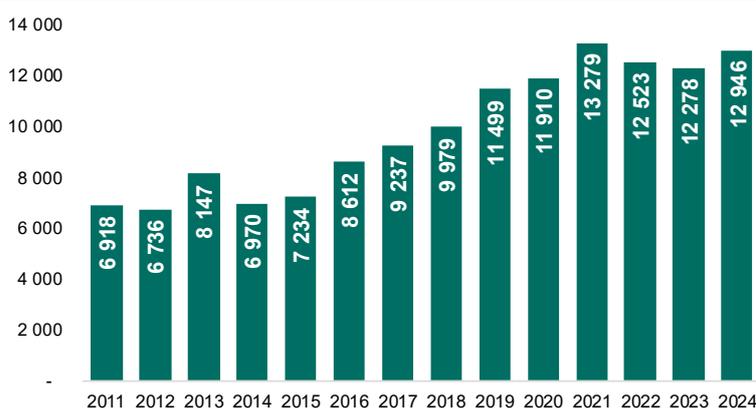
34. Asimismo, en cuanto a la evolución del tráfico mensual, se observa que a lo largo del 2024 el número de naves que arribaron al terminal fue superior durante la mayor parte del año a comparación de los niveles observados en el 2023 (con excepción de los meses de febrero,



marzo, abril, noviembre y diciembre), situándose en torno a las 124 naves por mes, en promedio, superior al promedio mensual de naves del año anterior (122 naves en promedio).

35. Cabe señalar que el incremento observado en el número de naves atendidas en el año 2024 va de la mano con el aumento del tráfico de carga registrada en dicho año, tal como se mostrará más adelante, lo cual conlleva a un aumento en el volumen promedio de carga transportada por nave. En efecto, para el año 2024, el volumen promedio de carga movilizada por nave ascendió a 12,9 mil toneladas, cifra superior a lo observado en el año 2023 en 5,4 %.

Gráfico 5 Evolución del volumen promedio de carga por nave, periodo 2011-2024
(En toneladas métricas)



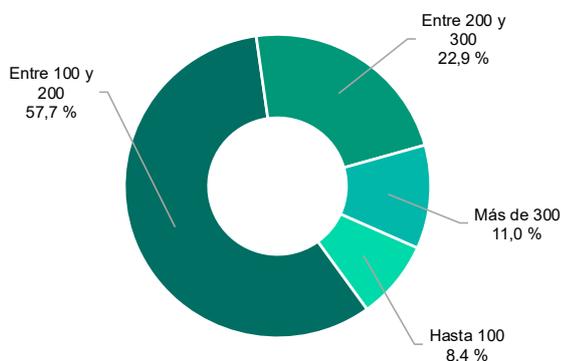
Nota: APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

36. En cuanto a las principales características de las naves atendidas en el terminal durante el año 2024, estas comprenderían la eslora y el arqueado bruto. Con relación a la eslora, esta corresponde a la longitud total de un barco, es decir, la medida que va desde la punta más adelantada (proa) hasta la parte trasera (popa) del barco. La eslora es una de las dimensiones más importantes a la hora de describir o clasificar un barco, ya que influye en su capacidad, velocidad y estabilidad, entre otros factores. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2024, las naves atendidas cuya eslora se encuentra en el rango de 100 a 200 metros presentaron la mayor participación con el 57,7 % del tráfico total, mientras que las naves de menor y mayor eslora, tales como las pertenecientes al rango hasta 100 metros y mayor a 300 metros, presentaron participaciones menores, con el 8,4 % y 11,0 %, respectivamente.

Gráfico 6 Eslora (en metros) de las naves atendidas, año 2024
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



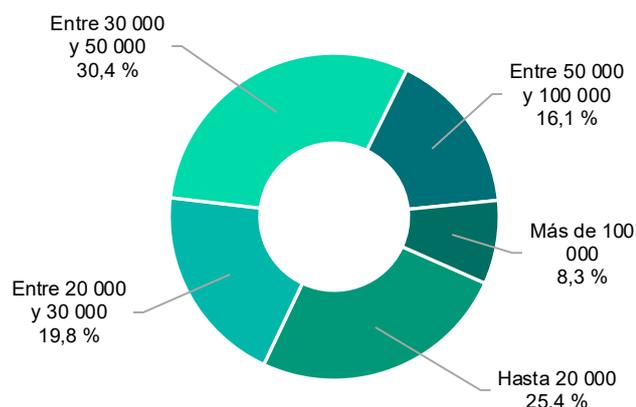
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



37. Por otro lado, con relación al arqueo bruto, este es una medida de la capacidad de carga total de la nave, siendo definida como el volumen total de todos los espacios cerrados dentro del casco del barco, incluyendo los espacios debajo de la cubierta, pero excluyendo cualquier espacio que esté destinado exclusivamente a la tripulación o a los pasajeros. Asimismo, el arqueo bruto se expresa en toneladas y es una medida importante para determinar el tamaño y la capacidad de carga de un barco, siendo empleado a menudo en el comercio marítimo para calcular las tasas de carga y determinar la capacidad máxima de carga de un barco. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2024, la mayor parte de las naves atendidas presentan un arqueo bruto entre 30 000 y 50 000 toneladas, con un 30,4 % del tráfico total de naves, seguido del rango de arqueo bruto hasta 20 000 toneladas, con un 25,4 % del tráfico total de naves.

Gráfico 7 Arqueo bruto (en toneladas) de las naves, año 2024
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)

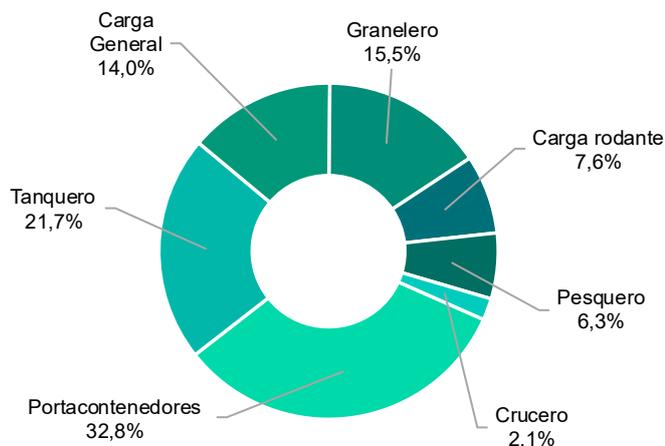


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

38. Entre tanto, respecto al tipo de nave, durante el año 2024 se observó que la mayor parte de las embarcaciones que recalaron en el TNM fueron portacontenedores (32,8 %), seguidas de las naves dedicadas al transporte de graneles líquidos (tanqueros) y granelero con el 21,7 % y 14,0 % del tráfico total de naves. Asimismo, a comparación de 2023, se registró una mayor presencia de naves pesqueras (6,3 %).

Gráfico 8 Composición del tráfico de naves, por tipo, año 2024
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



39. Finalmente, en cuanto al arribo de las naves en el TMN durante el año 2024, como se puede observar en el siguiente cuadro, la mayor concentración de barcos se presentó en el muelle N°5 con 679 naves, destacando de este total los amarraderos D y A con 372 y 178 naves, respectivamente. Por otro lado, la menor concentración de barcos se presentó en el muelle N°11 con 84 naves, las cuales se distribuyeron exclusivamente en el amarradero A. Cabe señalar que, como se indicó anteriormente, a través de los amarraderos A y D del muelle N° 5 se efectúan operaciones a la carga en contenedores, en tanto que a través del amarradero A del muelle N°11 se efectúan operaciones a la carga multipropósito.

Cuadro 2 Naves arribadas en el TMN, por muelle y amarradero, año 2024								
Amarradero	Muelle							Total
	1	2	3	4	5	7	11	
A	120	84	65	49	178	94	84	674
B		80	72	86	17	20		275
C			54		112			166
D					372			372
E								0
Total	120	164	191	135	679	114	84	1487

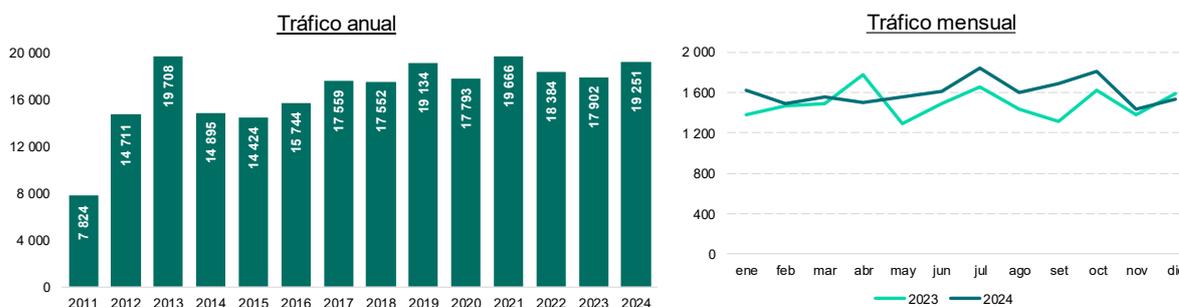
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Volumen de carga movilizada¹²

40. En cuanto al comportamiento de los volúmenes de carga movilizada en el TNM, durante el año 2024 se presentó un aumento de 7,5 % respecto de lo registrado en el año 2023, pasando de 17,902 millones a 19,251 millones de toneladas, respectivamente. En efecto, al analizar la evolución del tráfico mensual durante el 2024 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 2023 (con excepción de los meses de abril y diciembre), situándose en torno a los 1,604 millones de toneladas por mes, en promedio, cifra superior al promedio mensual de toneladas del año 2023 (1,492 millones).

Gráfico 9 Evolución del tráfico de carga movilizada, periodo 2011 - 2024
(En miles de toneladas métricas)



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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

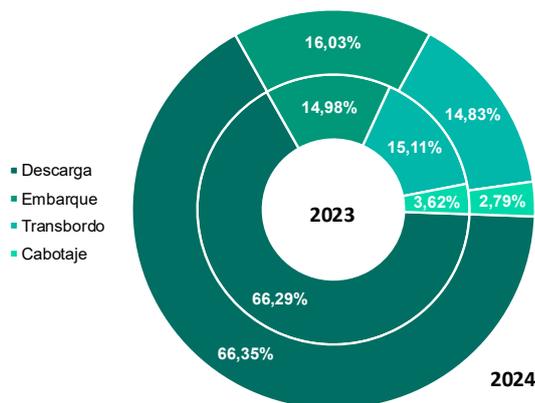
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

41. 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 2024, el 66,35 % correspondió a operaciones de descarga, en tanto que el 16,03 % 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 14,83 % y 2,79 %, respectivamente.

¹² 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.



Gráfico 10 Composición del tráfico de carga por operación, años 2023 y 2024
(Porcentaje de participación de la carga movilizada)

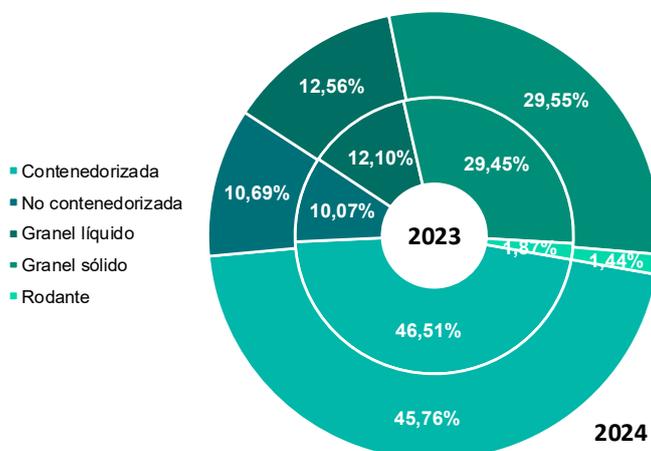


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

42. Asimismo, respecto a la composición de la carga según el tipo de producto, durante el año 2024, del total de carga movilizada, el 45,76 % correspondió a la carga contenedorizada, seguida por la carga a granel sólido con el 29,55 % y granel líquido con el 12,56 %, tal como se aprecia en el siguiente gráfico. Por otra parte, en cuanto a la carga no contenedorizada y la carga rodante, durante el 2024 estas representaron el 10,69 % y 1,44 %, respectivamente, siendo la carga rodante la que menor participación ha presentado desde los inicios de la concesión.

Gráfico 11 Composición del tráfico de carga por tipo, años 2023 y 2024
(Porcentaje de participación de la carga movilizada)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Carga contenedorizada

43. El volumen de carga contenedorizada movilizada durante el año 2024 por el TNM ascendió a 8,809 millones de toneladas, lo cual representó un aumento del 5,80 % respecto de lo registrado en el 2023; dicho resultado se encontró 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 6,99 %. En el siguiente gráfico se observa la evolución del tráfico de carga contenedorizada en el TNM durante el periodo 2011 – 2024.



Gráfico 12 Tráfico de carga contenedorizada, periodo 2011 – 2024
(En miles de toneladas métricas)



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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

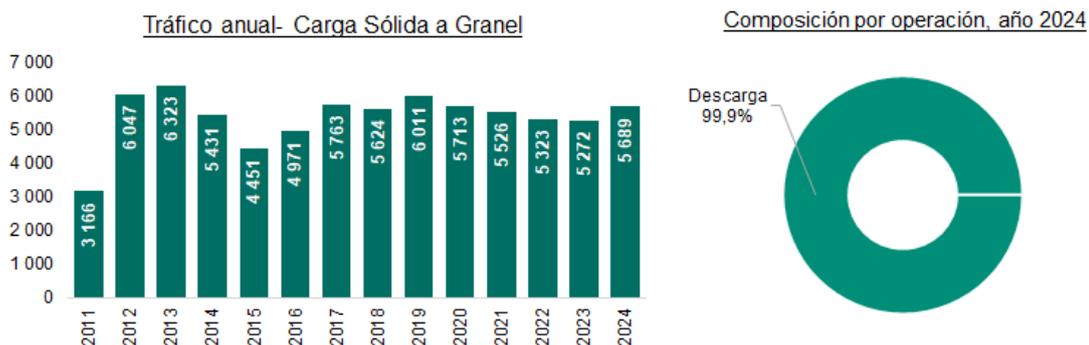
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

44. Cabe señalar que la carga contenedorizada movilizada durante el 2024 se concentró mayormente en las operaciones de descarga, con alrededor del 37,4 %, en tanto que las operaciones de embarque y transbordo representaron el 30,3 % y 32,4 % de la carga movilizada total, respectivamente.

Carga sólida a granel

45. Durante el año 2024, el volumen de carga sólida a granel movilizada por el TNM ascendió a 5,689 millones de toneladas, lo cual representó un incremento del 7,91 % respecto de lo registrado en el año previo. Este aumento, rompió la tendencia decreciente observada en este tipo de carga desde el 2019, presentado así una reducción promedio anual de -1,09 %, menor a la registrada en 2023 (-3,23 %), tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico. Nótese además que casi la totalidad de los volúmenes de carga sólida a granel movilizados durante el 2024 correspondieron a la importación en el terminal portuario (operaciones de descarga), manteniéndose dicha composición desde el año 2016.

Gráfico 13 Tráfico de carga sólida a granel, periodo 2011 - 2024
(En miles de toneladas métricas)



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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

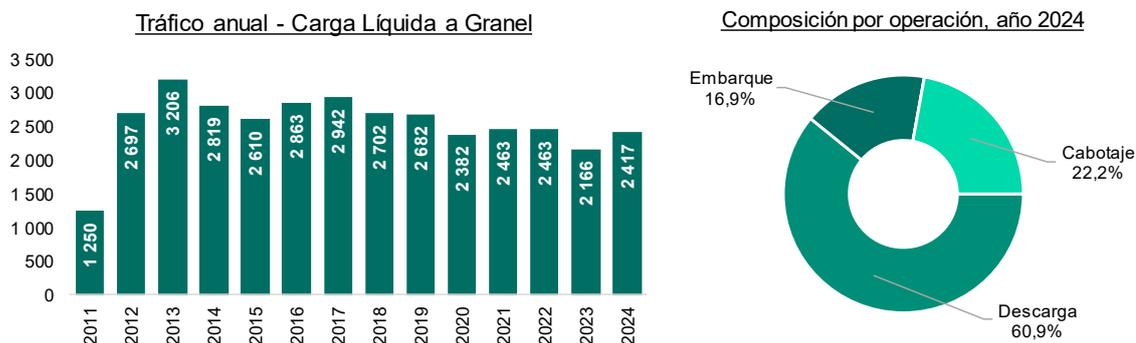
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Carga líquida a granel

46. En el 2024, el volumen de carga líquida a granel movilizada por el TNM ascendió a 2,417 millones de toneladas, lo cual representó un incremento de 11,6 % respecto de lo registrado en el 2023. Vale notar que, dicho nivel de carga se encuentra por debajo de los volúmenes observados para este tipo de carga entre los años 2012 y 2019, por lo que registró una reducción promedio anual de -2,06 % 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 – 2024.



Gráfico 14 Tráfico de carga líquida a granel, periodo 2011 - 2024
(En miles de toneladas métricas)



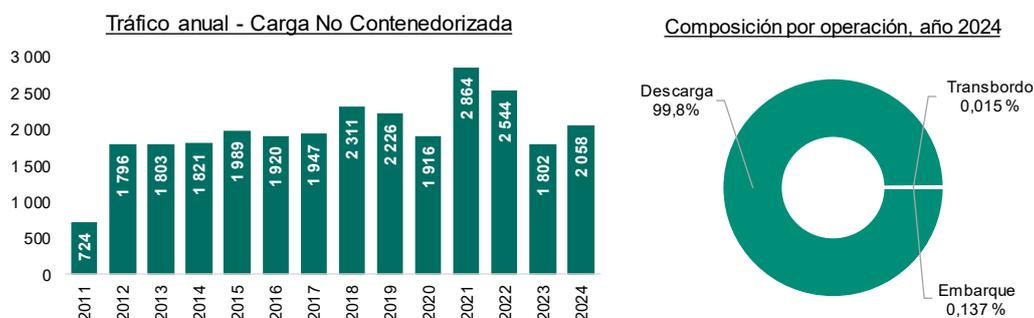
Nota: APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

47. Cabe señalar que, durante el 2024, este tipo de carga se concentró principalmente en las operaciones de descarga, con alrededor del 60,9 %, seguido de las operaciones de cabotaje con 22,2 %; entre tanto, las operaciones de embarque presentaron la menor participación al concentrar el 16,9 % del volumen total movilizado.

Carga no contenedorizada

48. Durante el año 2024, el volumen de carga no contenedorizada movilizada por el TNM ascendió a 2,058 millones de toneladas, lo cual representó un aumento del 14,23 % respecto de lo registrado en el 2023, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Este resultado significa una recuperación parcial del volumen movilizado, luego del punto mínimo registrado en 2023.

Gráfico 15 Tráfico de carga no contenedorizada, periodo 2011 - 2024
(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.

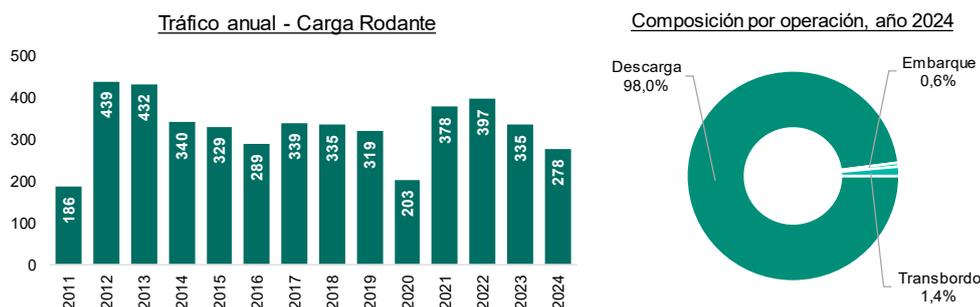
49. Nótese que la carga no contenedorizada movilizada durante el 2024 se concentró principalmente en las operaciones de descarga, con alrededor del 99,8 %, en tanto que las operaciones de embarque y transbordo representaron apenas el 0,137 % y 0,015 % de la carga movilizada, respectivamente; en tal sentido, los volúmenes de carga no contenedorizada registrados en el TNM correspondieron mayoritariamente a la importación.

Carga rodante

50. El volumen de carga rodante movilizada por el TNM ascendió a 278 mil toneladas en el año 2024, lo cual representó una disminución de -17,19 % respecto de lo registrado en el 2023 (335 mil toneladas) y siguiendo la tendencia de disminución por segundo año consecutivo.



Gráfico 16 Tráfico de carga rodante, periodo 2011 – 2024
(En miles de toneladas métricas)



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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

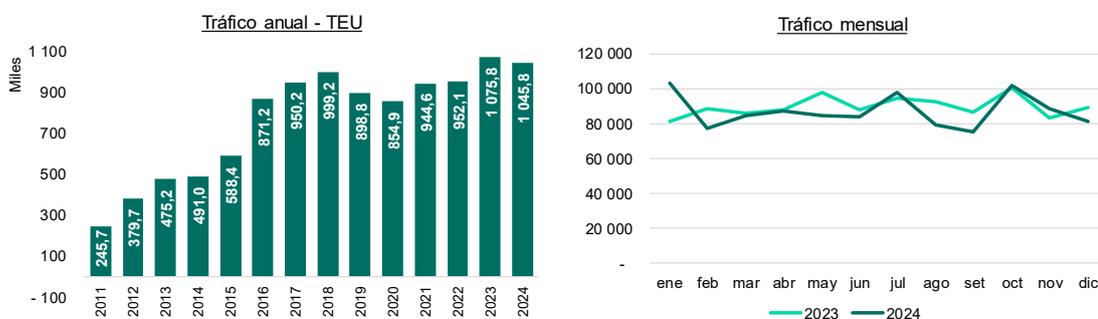
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. Cabe señalar que, durante el 2024, este tipo de carga concentró principalmente operaciones de descarga, con alrededor del 98,0 %, mientras que las operaciones de transbordo y embarque presentaron una menor participación al concentrar solo el 1,4 % y 0,6 % del volumen total de carga rodante, respectivamente.

c) Contenedores movilizados

52. En cuanto al tráfico de contenedores en el TNM, durante el año 2024 se presentó una disminución de -2,79 % respecto de lo registrado en el año 2023, pasando de 1 075 765 a 1 045 764 TEU¹³, respectivamente. A pesar de ello, los resultados observados en el 2024 representan el segundo mayor nivel registrado históricamente durante todos los años de la concesión, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico.

Gráfico 17 Evolución del tráfico de contenedores, periodo 2011 - 2024
(En 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.

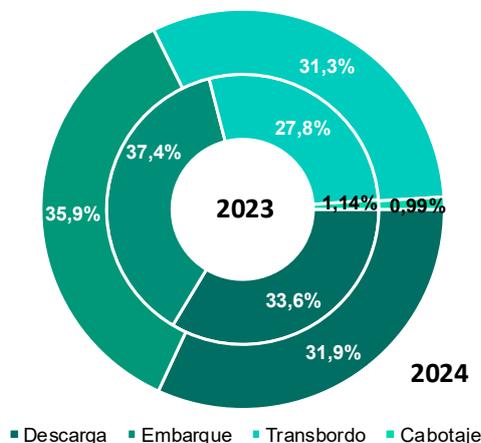
53. En efecto, al analizar la evolución del tráfico mensual durante el año 2024, en comparación a lo registrado en el año 2024, se observa un decremento del número de TEU movilizados (a excepción de enero, julio, octubre y noviembre), alcanzando el menor número de TEU movilizados en el mes de setiembre con un total de 75 644 TEU. Cabe indicar que a lo largo del 2024 el movimiento de contenedores se situó en torno a los 87 147 TEU por mes, en promedio, cifra inferior al promedio mensual de contenedores movilizados en el año 2023 (89 647 TEU).
54. 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 2024, el 35,9 % correspondió a operaciones de embarque, en tanto que el 31,9 % correspondió a operaciones de descarga, y el 31,3 % a las operaciones de transbordo, tal como se puede

¹³ Acrónimo del término en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies.



apreciar en el siguiente gráfico. Nótese que, en el caso de las operaciones de cabotaje, durante el año 2024 estas representaron únicamente el 0,99 % del total de TEU movilizados.

Gráfico 18 Tráfico de contenedores por operación, años 2023 y 2024
(Porcentaje de participación del número de TEU movilizados)

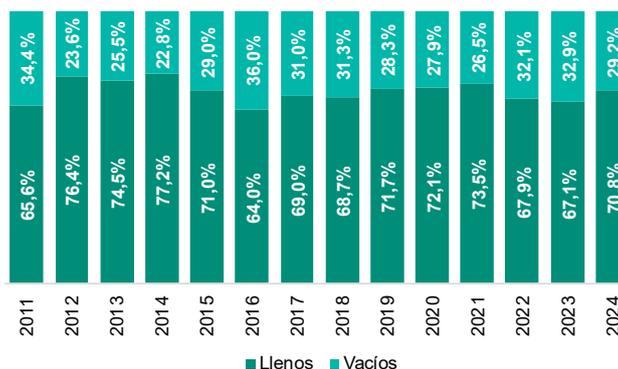


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

55. 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 2024, las operaciones de descarga concentraron el 39,8 % mientras que las operaciones de embarque solo el 25,3 %, lo cual guarda relación además con la composición del tráfico de carga contenedorizada.
56. 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 70,7 % entre 2011 y 2023, en tanto que el 29,3 % restante se concentró en los contenedores vacíos, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico.

Gráfico 19 Composición de contenedores por condición *Lleno/Vacío*, periodo 2011 - 2024
(Porcentaje de participación del número de TEU movilizados)



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

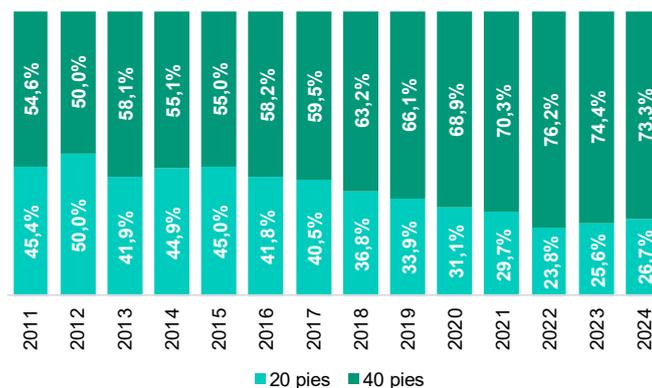
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

57. Por otro lado, en términos de unidades físicas de contenedores movilizados, entre 2011 y 2024 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 73,3 % en el año 2024, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.



Gráfico 20 Composición de contenedores por según capacidad, periodo 2011 – 2024
(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.

58. 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.
59. Así, al analizar la evolución histórica del tráfico de contenedores (en términos de unidades físicas) se tiene que, para el 2024, el número de contenedores de 40 pies representa casi el triple 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 21 Evolución del tráfico de contenedores según capacidad, periodo 2011 - 2024
(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

60. 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. Sin embargo, a partir del mes de octubre de 2022 el TNM ha empezado a registrar tráfico de pasajeros en sus instalaciones, alcanzándose un total de 38 990 pasajeros al cierre del año 2023 y 42 911 pasajeros en 2024, cifra superior a la situación observada antes del inicio de la pandemia (2019) y que significa el mayor número de pasajeros abordados en el TNM históricamente desde que comenzó la concesión.

Gráfico 22 Evolución del tráfico de pasajeros en el TNM, periodo 2011 - 2024
(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.

IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Tarifas

61. 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.
62. 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.
63. 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 %¹⁴. 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 %.

¹⁴ Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2016-CD-OSITRAN.



64. 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 2024 – junio 2025 fue de **+9,31 %** ($RPI - X = 3,27 \% - (-6,04 \%)$)¹⁵.
65. 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.

Cuadro 3 Canastas de servicios sujetos a la regulación tarifaria en el TNM		
Servicios Estándar	<p>Canasta de Servicios Estándar en función a la nave</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>Canasta de Servicios Estándar en función a la carga fraccionada, rodante y a granel</p> <ul style="list-style-type: none"> 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
	<p>Canasta de Servicios Estándar en función a la carga en contenedores</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>Canasta de Servicios Estándar a pasajeros</p> <ul style="list-style-type: none"> f. Servicio de embarque o descarga <ul style="list-style-type: none"> o Pasajeros
Servicios Especiales	<p>Canasta de Servicios Especiales en función a la nave</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>Canasta de Servicios Especiales en función a la carga fraccionada, rodante y a granel</p> <ul style="list-style-type: none"> 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.

66. En ese sentido, en el mes de julio de 2024 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:

¹⁵ Donde RPI (o tasa de inflación norteamericana) al mes de mayo de 2024 ascendió a 314,069 de acuerdo con la información publicada por el *Bureau of labor Statistics* (BLS):

	Mayo 2023	Mayo 2024	Var %
CPI	304,127	314,069	+3,27 %



- Canasta de Servicios Estándar en función a la nave: +9,3059 %
- Canasta de Servicios Estándar en función a la carga fraccionada, rodante y a granel: +9,2982 %
- Canasta de Servicios Estándar en función a la carga en contenedores: +9,3024 %
- Canasta de Servicios Estándar a pasajeros: +9,3093 %
- Canasta de Servicios Especiales en función a la nave: +9,3022 %
- Canasta de Servicios Especiales en función a la carga fraccionada, rodante y a granel: +9,3028 %

67. 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 2023 y junio de 2024 para los servicios estándar y especiales sujetos a la regulación tarifaria.

Cuadro 4 Tarifas de los Servicios Estándar regulados, periodo 2023-2024
(En USD, sin IGV)

Servicios	Unidad de cobro	Tarifas vigentes (Versión 12.1)	Tarifas vigentes (Versión 13.0)	Var. %
Servicios Estándar				
Canasta de Servicios Estándar en función a la nave				
Servicio a la nave				
Uso o alquiler de amarradero	Metro-eslora/hora	1,69	1,84	8,8757%
Servicio de embarque o descarga				
<u>Servicio con Grúa Pórtico de Muelle</u>				
Contenedores de 20 pies vacío	Por movimiento	168,30	185,60	10,2793%
Contenedores de 40 pies vacío	Por movimiento	262,30	289,60	10,4079%
<u>Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle</u>				
Contenedores de 20 pies vacío	Por movimiento	139,30	149,00	6,9634%
Contenedores de 40 pies vacío	Por movimiento	217,30	232,50	6,9949%
Servicios de transbordo				
<u>Servicios con Grúa Pórtico de Muelle</u>				
Contenedores de 20 pies lleno	Por ciclo completo	200,00	214,00	7,0000%
Contenedores de 40 pies lleno	Por ciclo completo	305,00	326,00	6,8852%
Contenedores de 20 pies vacío	Por ciclo completo	200,00	214,00	7,0000%
Contenedores de 40 pies vacío	Por ciclo completo	305,00	326,00	6,8852%
<u>Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle</u>				
Contenedores de 20 pies lleno	Por ciclo completo	158,80	170,00	7,0529%
Contenedores de 40 pies lleno	Por ciclo completo	237,30	254,00	7,0375%
Contenedores de 20 pies vacío	Por ciclo completo	158,80	170,00	7,0529%
Contenedores de 40 pies vacío	Por ciclo completo	237,30	254,00	7,0375%
Canasta de Servicios Estándar en función a la carga fraccionada, rodante y a granel				
Servicio de embarque o descarga				
Carga Fraccionada	Tonelada	18,10	18,90	4,4199%
Carga Rodante	Tonelada	47,60	47,60	0,0000%
Carga Sólida a Granel	Tonelada	9,37	10,50	12,0598%
Carga Líquida a Granel	Tonelada	5,65	6,95	23,0088%
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	205,55	208,00	1,1919%
Contenedores de 40 pies lleno	Por movimiento	342,95	383,20	11,7364%
<u>Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle</u>				
Contenedores de 20 pies lleno	Por movimiento	182,60	183,50	0,4929%
Contenedores de 40 pies lleno	Por movimiento	295,90	313,70	6,0155%
Canasta de Servicios Estándar a pasajeros				
Servicio estándar para pasajeros	Pasajero	19,98	21,84	9,3093%

Fuente: Tarifario del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Cuadro 5 Tarifas de los Servicios Especiales regulados, periodo 2023-2024
(En USD, sin IGV)

Servicios	Unidad de cobro	Tarifas vigentes (Versión 12.1)	Tarifas vigentes (Versión 13.0)	Var. %
Servicios Especiales				
Canasta de Servicios Especiales en función a la nave				
Re-estiba carga rodante vía nave	Tonelada	57,92	62,22	7,4240%
Re-estiba carga rodante vía muelle	Tonelada	112,88	115,15	2,0110%
Re-estiba carga fraccionada vía nave	Tonelada	19,15	21,40	11,7493%
Re-estiba carga fraccionada vía muelle	Tonelada	38,64	43,30	12,0600%
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	49,24	53,60	8,8546%
Embarque/descarga carga proyecto sin grúa móvil	Por tonelada o m ³	35,33	38,60	9,2556%
Tratamiento especial de carga peligrosa (modalidad directa)	Tonelada	20,10	20,90	3,9801%
Tratamiento especial de carga peligrosa (modalidad indirecta)	Tonelada	24,10	24,90	3,3195%
Uso de barrera de contención	Por día	1 758,00	1 933,50	9,9829%
Retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves	Por operación	2 000,00	2 000,00	0,0000%
Pre-enfriado de contenedor vacío	Por contenedor	39,70	42,00	5,7935%

Fuente: Tarifario del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

68. 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 regulado¹⁶.
69. 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.
70. 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

71. 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, 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.

¹⁶ 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.



72. 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

73. 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 practicaaje 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.
74. Así, al finalizar el año 2024, se contaban con veintidos (22) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaaje 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 cinco (5) empresas que brindan solamente el servicio de remolcaje y diecisiete (17) empresas que brindan solamente el servicio de practicaaje, en tanto que solo una empresa (PSA Marine Perú S.A.) presta ambos servicios, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro 6 Contratos de acceso vigentes, año 2024 (En USD, sin IGV)			
USUARIO INTERMEDIO	DESDE	HASTA	MONTO
REMOLCAJE			
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C.	25/03/2024	24/03/2025	70
Petrotankers S.A.C.	25/03/2024	24/03/2025	70
Petrolera Transoceánica S.A.	25/03/2024	24/03/2025	70
PSA Marine Perú S.A.	25/03/2024	24/03/2025	70
SAAM Towage S.A.	25/03/2024	24/03/2025	70
PRACTICAJE			
Maritime & Services S.A.C.	30/06/2024	30/06/2025	0
Agencias Universales Perú S.A.	30/06/2024	30/06/2025	0
Argos Marine E.I.R.L.	30/06/2024	30/06/2025	0
Corporación de Prácticos S.A.	30/06/2024	30/06/2025	0
Quality Maritime Services E.I.R.L.	30/06/2024	30/06/2025	0
Representaciones Navieras y Aduaneras S.A.C.	30/06/2024	30/06/2025	0
Rigel Pilots S.A.C.	30/06/2024	30/06/2025	0
Wabisabi Ship Supply and Service S.A.C.	30/06/2024	30/06/2025	0
Servicio de Practicaaje Marítimo S.A.	30/06/2024	30/06/2025	0
Aldebarán Pilots S.A.C.	30/06/2024	30/06/2025	0
Pilotos del Sur South Pilots S.A.C.	30/06/2024	30/06/2025	0
Cosmos Agencia Marítima S.A.C.	30/06/2024	30/06/2025	0
PSA Marine Perú S.A.	30/06/2024	30/06/2025	0
Ian Taylor Perú S.A.C.	30/06/2024	30/06/2025	0
Transmeridian S.A.C.	30/06/2024	30/06/2025	0
SERPAC Portuaria S.A.C.	30/06/2024	30/06/2025	0
MALLKIRA S.A.	30/06/2024	30/06/2025	0

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

75. 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.



V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

76. 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 1 426,0 millones (incluido IGV)¹⁷, el cual se distribuye entre las cinco etapas del proyecto de modernización del TNM¹⁸.
77. De acuerdo con la información se tuvo una inversión ejecutada estimada de \$16,00¹⁹ millones correspondiente a la ejecución de las Inversiones Complementarias entre las cuales destacan: Remodelación de Balanza 02, Planta de Tratamiento de Aguas Residuales (PTAR), Ampliación de Vestuarios para Personal Operativo (Changing Room), y el inicio de la Obra (11.Oct.2024) de Reubicación de Tuberías en el Amarradero 5A, Nuevo Edificio SUNAT en el Almacén K (11.Oct.2024) y Upgrade de la Planta de Tratamiento de aguas residuales con fines de reúso (Obra Iniciada el 10.Dic.2024).
78. Asimismo, se dio inicio (15.Ene.2024) a las Obras a la suscripción de la Adenda N° 1 - Etapa 3A que comprende la ejecución de doce (12) Silos para granos limpios de 5,000 T cada uno, la adquisición e instalación de dos (2) CSU para descarga de granos en el muelle 11, la construcción y habilitación de la Puerta N° 3 con cinco (5) balanzas para el manejo de carga general, pero con énfasis en carga rodante y finalmente la construcción de un nuevo patio para almacenamiento de contenedores llenos de 2.13 Has., Obra que tiene un plazo de 24 meses con fecha de culminación programada para el 14.Ene.2026.
79. Por otro lado, APMT en virtud de lo señalado en la Adenda N° 1 del Contrato de concesión, ha tomado la decisión de adelantar parte de la Etapa 3B, mediante la ejecución de tres paquetes que se detallan a continuación: Paquete N° 1: "Construcción de un nuevo pavimento de 1.72 Has. para contenedores Llenos y Adquisición de una (01) grúa STS y tres (03) eRTG, Obra culminada y en operación desde el 21.Dic.2023, Paquete N° 2: Etapa 3B "Construcción de un patio para contenedores refrigerados - Block 2G", Obra culminada y en operación desde el 7.Ene.2025, y Paquete N° 3: Reubicación del primer tramo del Rack de tuberías para graneles líquidos del Amarradero 3B, Obra que se encuentra en ejecución con un avance estimado a la fecha de 18%.
80. Así, durante el año 2024, el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 16,00 millones, monto -40,6 % inferior a lo registrado en 2023; con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 481,072 millones, representando un porcentaje de avance del 33,7 % del compromiso de inversión de APMT, tal como como se puede observar en el siguiente gráfico. Al respecto, considerando que el compromiso de inversión del Concesionario asciende a USD 1 426,0 millones, al cierre del 2024 se encontró pendiente de ejecución alrededor del 66,3 % de dicho compromiso.

¹⁷ Monto de inversión actualizado a diciembre de 2024 de conformidad con el numeral 1.23.65 de la Adenda N°01 del contrato de concesión de TMN.

¹⁸ 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.

¹⁹ Total de Inversión en 2024 (incluido el IGV) según reporte de Inversiones valorizadas en los contratos de concesión (a diciembre 2024), publicados en <https://www.ositran.gob.pe/anterior/nosotros/ositran-en-cifras/>.



Gráfico 23 Inversiones ejecutadas en el TNM, periodo 2011-2024
(En millones de USD)



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

V.2. Pagos al Estado

81. 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.
82. Asimismo, como parte del Contrato de Concesión²⁰, 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.
83. 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 N° 26917.
84. Durante el año 2024, APMT efectuó pagos al Estado por un total de USD 33,47 millones, monto que representa un incremento del 19,0 % en comparación con lo registrado en 2023 (USD 28,13 millones). Este total se compone de USD 21,38 millones correspondientes al pago a ENAPU (20,6 % más que en 2023) y USD 9,20 millones por concepto de retribución a la APN (18,0 % superior a lo pagado en 2023), tal como se muestra en el siguiente cuadro. Asimismo, respecto al aporte por regulación al Ositrán, el Concesionario desembolsó USD 2,9 millones en 2024, cifra que representa un aumento del 11,1 % respecto al año anterior.

²⁰ Contrato de Concesión.-

“1.23.31. Contrato de Asociación en Participación

Es el contrato que regirá 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.”



Cuadro 7 Pagos al Estado, periodo 2020-2024 (En miles de USD, sin IGV)					
Concepto	2020	2021	2022	2023	2024
Pago de retribución (APN)	5 682	7 236	7 786	7 796	9 199
Contrato de Asociación en Participación (ENAPU)	11 544	15 254	17 553	17 729	21 381
Aporte por regulación (OSITRAN)	1 893	2 416	2 593	2 601	2 890
Total	19 119	24 906	27 932	28 126	33 470

Fuente: Estados Financieros Auditados de APMT.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio y productividad

85. El Anexo 3 del Contrato de Concesión establece una serie de indicadores para la verificación de los niveles de servicio y productividad (NSP) en la prestación de los servicios, y que son de cumplimiento por parte del Concesionario durante la vigencia de la Concesión. Al respecto, el referido Anexo señala que el cumplimiento de dichos indicadores se verificará en base al promedio trimestral o por operación, según sea el caso. Asimismo, se menciona que la metodología para la medición de los NSP será establecida por la APN.

a) Niveles de Servicio y Productividad de la Infraestructura Portuaria existente a partir de la fecha de toma de posesión

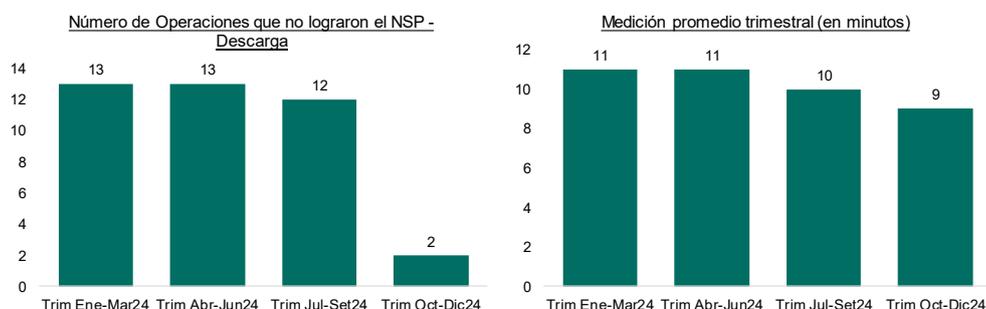
86. En el Anexo 3 del Contrato de Concesión se indica que los dos primeros trimestres de la explotación de la Concesión, esto es, la infraestructura portuaria existente a la fecha de toma de posesión, será considerado como una etapa de adecuación, empezándose la verificación del cumplimiento de los indicadores a partir del tercer trimestre de la explotación.

▪ Tiempo para el inicio de la descarga

87. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, para cualquier tipo de nave se tendrá no más de veinte (20) minutos de tolerancia como promedio para el inicio de las maniobras de descarga, computados desde el momento en que la nave ya amarrada cuente con todas las autorizaciones necesarias. Asimismo, la duración de cada operación individual no podrá ser mayor a treinta (30) minutos.

88. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán²¹, durante el año 2024 se registraron 40 operaciones que no lograron el nivel de servicio indicado, observándose el mayor número de estas operaciones en el primer y segundo trimestre (13 operaciones). Entre tanto, respecto a la medición promedio trimestral durante el año 2024, el tiempo para el inicio de la descarga fluctuó en un rango de 9 a 11 minutos, siendo mayor el tiempo promedio en el primer y segundo trimestre (14 minutos).

Gráfico 24 NSP: Tiempo para el inicio de la descarga, año 2024



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

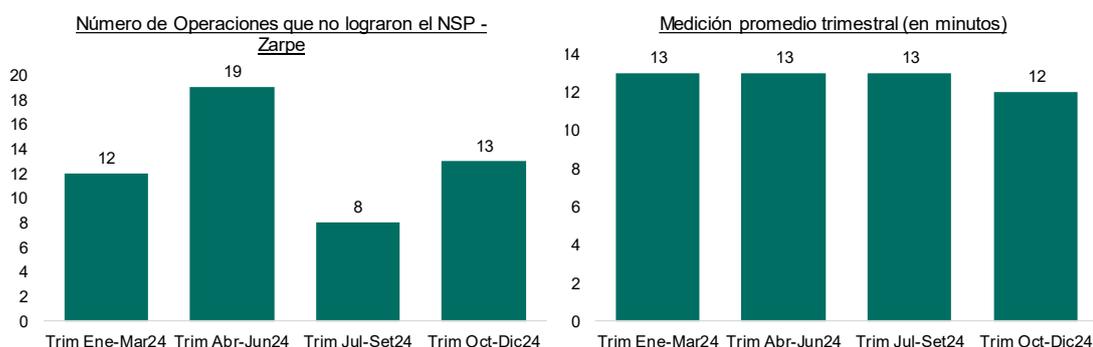
²¹ Mediante el Memorando N° 00200-2025-GSF-OSITRAN, de fecha 07 de febrero de 2025.



- **Tiempo para el zarpe de la nave**

89. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, para cualquier tipo de nave se tendrá no más de veinte (20) minutos de tolerancia como promedio para el zarpe de la nave, computados desde la finalización de las operaciones de embarque y que cuente con las autorizaciones necesarias, hasta realizarse el desamarre respectivo. Asimismo, la duración de cada operación individual no podrá ser mayor a treinta (30) minutos.
90. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán²², durante el año 2024 se registraron 52 operaciones que no lograron el nivel de servicio indicado, observándose el mayor número de estas operaciones en el segundo trimestre (19 operaciones). Entre tanto, respecto a la medición promedio trimestral durante el año 2024, el tiempo para el zarpe de la nave fluctuó en un rango de 12 a 13 minutos, siendo el menor tiempo promedio en el cuarto trimestre (12 minutos).

Gráfico 25 NSP: Tiempo para el zarpe de la nave, año 2024



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- **Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía**

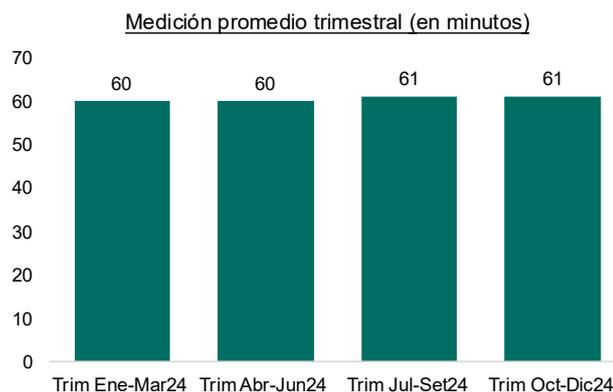
91. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, para cualquier tipo de carga, una vez que el cliente haya realizado el pago de los derechos aduaneros que correspondan y obtenga la autorización del terminal, el tiempo posterior a este proceso no deberá ser mayor a treinta (30) minutos en promedio computados desde que el usuario ingresa con su unidad al terminal hasta que salga de la misma. Al respecto, el referido Anexo señala que los treinta (30) minutos se computarán desde el ingreso de cada unidad de transporte.
92. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán²³, durante el año 2024 el tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía fluctuó en un rango de 60 a 61 minutos, siendo mayor el tiempo promedio registrado en el tercer y cuarto trimestre (61 minutos), en tanto que el menor tiempo promedio se registró en el primer y segundo trimestre (60 minutos).

²² Ídem.

²³ Ídem.



Gráfico 26 NSP: Tiempo para el inicio de la descarga, año 2024

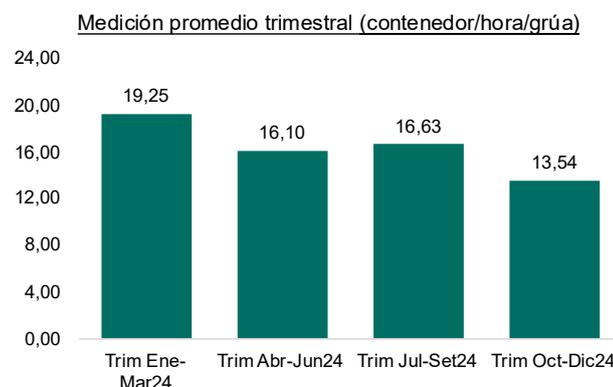


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

▪ **Rendimiento para operación de contenedores sin grúas pórtico de muelle**

93. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, la productividad promedio no podrá ser menor de diez (10) contenedores por hora y por grúa de buque. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán²⁴, durante el año 2024 el rendimiento para operación de contenedores sin grúas pórtico de muelle fluctuó en un rango de 13,54 a 19,25 contenedores/hora por grúa, siendo mayor el rendimiento promedio registrado en el primer trimestre.

Gráfico 27 NSP: Rendimiento para operación de contenedores sin grúas pórtico de muelle, año 2024



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

▪ **Rendimiento para operación de contenedores con grúas pórtico de muelle existentes**

94. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, la productividad promedio exigida por cada grúa pórtico de muelle, no podrá ser menor de veinticinco (25) movimientos por hora. Asimismo, el referido Anexo señala que la productividad de cada operación individual no podrá ser menor de dieciocho (18) contenedores por grúa y por hora.
95. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán²⁵, durante el año 2024 el

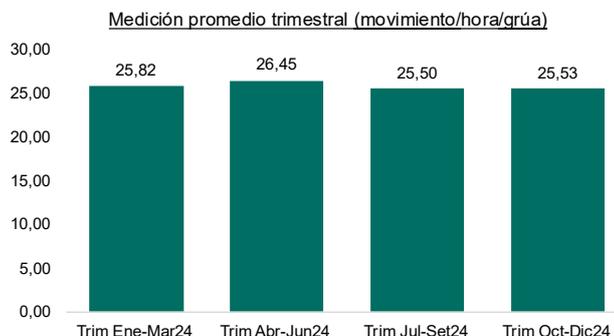
²⁴ Ídem.

²⁵ Ídem.



rendimiento para operación de contenedores con grúas pórtico de muelle existentes fluctuó en un rango de 25 a 26 movimientos/hora por grúa, siendo mayor el rendimiento promedio registrado en el segundo trimestre (26,45 movimientos/hora por grúa), en tanto que el menor rendimiento promedio se registró en el tercer trimestre (25,50 movimientos/hora por grúa). Cabe indicar que para el año 2023 no se registraron operaciones individuales que no lograron el NSP.

Gráfico 28 NSP: Rendimiento para operación de contenedores con grúas pórtico de muelle existentes, año 2024

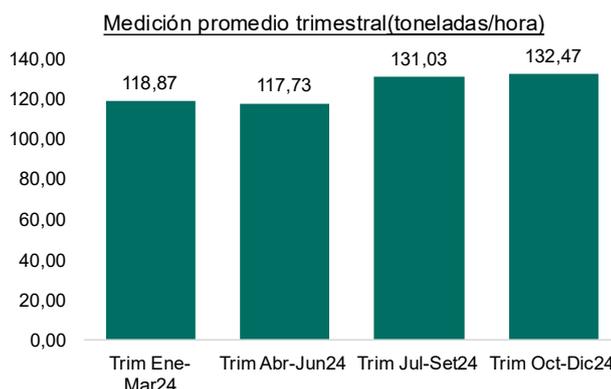


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

▪ Rendimiento para carga rodante

96. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, el rendimiento exigido para la carga rodante será de ochenta (80) toneladas por hora en promedio trimestral. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán²⁶, durante el año 2024 el rendimiento para carga rodante fluctuó en un rango de 117 a 132 toneladas/hora, siendo mayor el rendimiento promedio registrado en el cuarto trimestre (132,47 toneladas/hora), en tanto que el menor rendimiento promedio se registró en el primer trimestre (117,73 toneladas/hora).

Gráfico 29 NSP: Rendimiento para carga rodante, año 2024



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

▪ Rendimiento para carga fraccionada

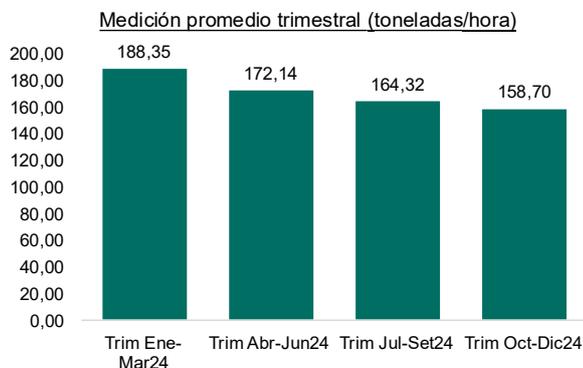
97. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, el rendimiento exigido para la carga fraccionada será de cien (100) toneladas por hora en promedio trimestral. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia

²⁶ Ídem.



de Supervisión y Fiscalización del Ositrán²⁷, durante el año 2024 el rendimiento para carga fraccionada fluctuó en un rango de 158 a 188 toneladas/hora, siendo mayor el rendimiento promedio registrado en el primer trimestre (188,35 toneladas/hora), en tanto que el menor rendimiento promedio se registró en el cuarto trimestre (158,70 toneladas/hora).

Gráfico 30 NSP: Rendimiento para carga fraccionada, año 2024



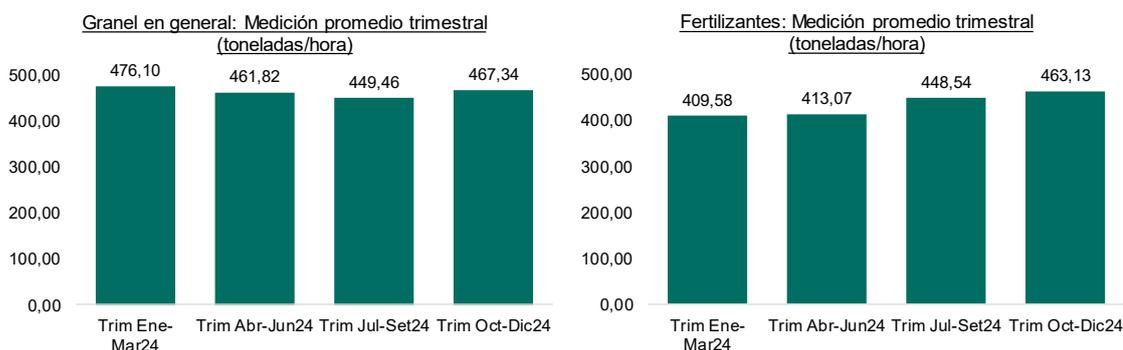
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

▪ **Rendimiento para carga sólida a granel**

98. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, el rendimiento exigido para la carga sólida a granel será de 400 toneladas por hora en promedio trimestral para el granel en general, y de 300 toneladas por hora en promedio para fertilizantes.

99. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán²⁸, durante el año 2024 el rendimiento para carga sólida a granel en general fluctuó en un rango de 449 a 476 toneladas/hora, siendo mayor el rendimiento promedio registrado en el primer trimestre (473,10 toneladas/hora), en tanto que el menor rendimiento promedio se registró en el tercer trimestre (449,46 toneladas/hora). Por otro lado, en el caso del rendimiento para fertilizantes, durante el año 2024 este fluctuó en un rango de 409 a 463 toneladas/hora, siendo mayor el rendimiento promedio registrado en el cuarto trimestre (463,13 toneladas/hora), en tanto que el menor rendimiento promedio se registró en el primer trimestre (409,58 toneladas/hora).

Gráfico 31 NSP: Rendimiento para carga sólida a granel, año 2024



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

²⁷ Ídem.

²⁸ Ídem.



b) Niveles de Servicio y Productividad correspondientes a cada etapa

100. En el Anexo 3 del Contrato de Concesión se señala que las obras que proponga ejecutar el Concesionario en su expediente técnico deberán permitir, como mínimo, alcanzar los siguientes NSP y estar de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión y en su propuesta técnica. Asimismo, el referido Anexo menciona que no se exigirá al Concesionario el cumplimiento de dichos NSP hasta la suscripción del acta de recepción de las obras de la etapa correspondiente; además de que, una vez iniciada la explotación de las obras de cada etapa, los dos primeros trimestres de la explotación serán como una etapa de adecuación, empezándose la verificación del cumplimiento de los indicadores a partir del tercer trimestre de la explotación.

▪ Rendimiento para carga fraccionada

101. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá adquirir y operar medios mecánicos independientes para poder ofrecer una productividad promedio trimestral mínima de quince (15) movimientos/hora por grúa móvil u otro.

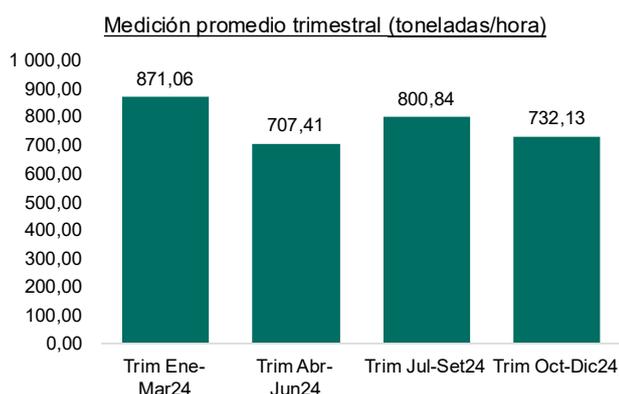
102. Sobre el particular, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán, durante el año 2024 no se registraron rendimientos para carga fraccionada.

▪ Rendimiento para carga sólida a granel en general

103. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, una vez implementada la modernización del muelle de granos, la productividad exigida como mínimo para el sistema de faja transportadora y sistema absorbente será de 1 200 toneladas/hora.

104. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán²⁹, durante el año 2024 el rendimiento para carga sólida a granel en general fluctuó en un rango de 707 a 871 toneladas/hora, siendo mayor el rendimiento promedio registrado en el primer trimestre (871,06 toneladas/hora), en tanto que el menor rendimiento promedio se registró en el segundo trimestre (707,41 toneladas/hora).

Gráfico 32 NSP: Rendimiento para carga sólida a granel en general, año 2024



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

▪ Rendimiento para operación de contenedores con grúas pórtico de muelle

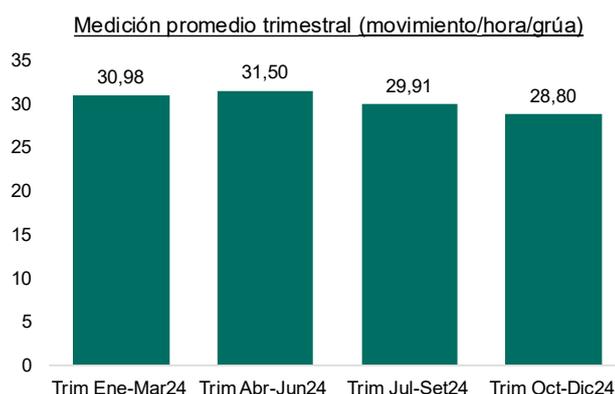
105. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, la productividad promedio exigida por grúa pórtico de muelle será de veinticinco (25) movimientos por hora. Asimismo, el referido Anexo señala que la productividad de cada operación individual no podrá ser menor de veinte (20) contenedores por grúa y por hora.

²⁹ Ídem.



106. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán³⁰, durante el año 2024 el rendimiento para operación de contenedores con grúas pórtico de muelle fluctuó en un rango de 28 a 31 movimientos/hora por grúa, siendo mayor el rendimiento promedio registrado en el segundo trimestre (31,50 movimientos/hora por grúa), en tanto que el menor rendimiento promedio se registró en el segundo trimestre (28,80 movimientos/hora por grúa). Cabe indicar que para el año 2024 no se registraron operaciones individuales que no lograron el NSP.

Gráfico 33 NSP: Rendimiento para operación de contenedores con grúas pórtico de muelle, año 2024

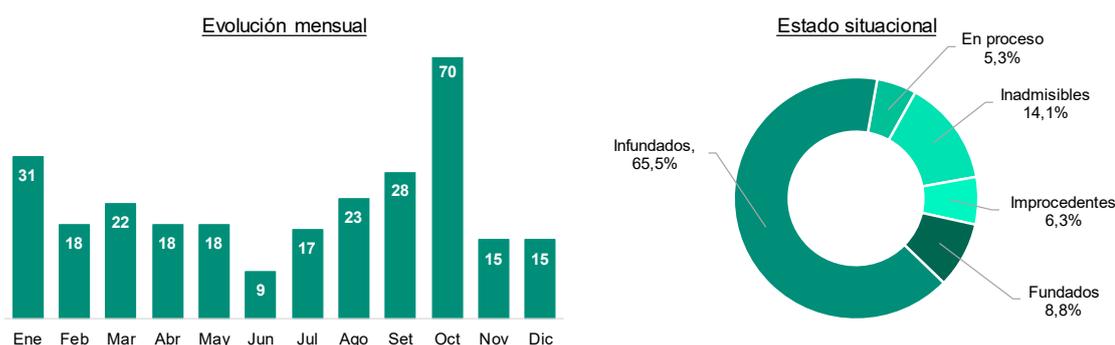


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.2. Reclamos

107. Durante el año 2024 se presentaron 284 reclamos ante el Concesionario, lo cual representó un aumento del 28,5 % respecto a las cifras que tuvieron lugar durante el año 2023 (221 reclamos). Al respecto, al observar la evolución mensual, se aprecia que el mayor número de reclamos tuvo lugar durante el segundo semestre de 2024 (168 reclamos), siendo octubre el mes que registró el mayor número de reclamos presentados, tal como se detalla en el siguiente gráfico.

Gráfico 34 Reclamos presentados, año 2024



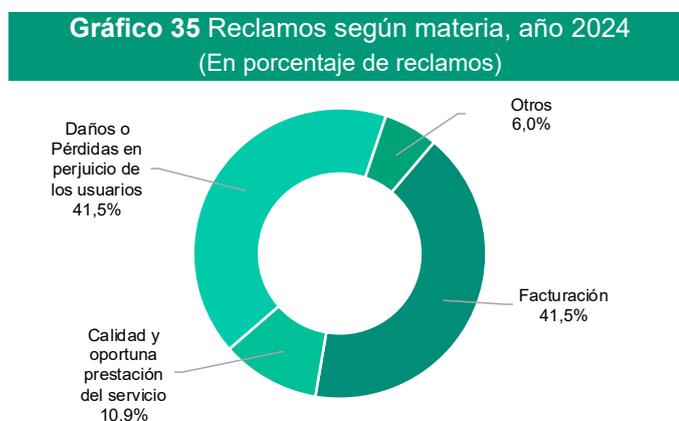
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

108. Por su parte, en cuanto al estado situacional de los reclamos presentados durante el año 2024, se puede observar que el 8,8 % de estos fueron declarados fundados, mientras que el 65,5 % de los reclamos fueron declarados infundados. Asimismo, el 14,1 % de los reclamos fueron declarados inadmisibles, en tanto que el 6,3 % del total fueron declarados improcedentes. Cabe añadir que, durante el 2024, el 5,3 % de los reclamos presentados se reportaron como en proceso de atención.

³⁰ Ídem.



109. Entre tanto, con relación a la materia reclamada, en el 2024 se observa que el 41,5 % de los reclamos estuvieron relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios y facturación, mientras que un 10,9 % estuvieron relacionados con la calidad y oportuna prestación de los servicios, tal como se aprecia en el siguiente gráfico.



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

110. Cabe señalar que, del total de reclamos relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, el 4,2 % fueron declarados fundados (total o parcialmente), en tanto que el 66,9 % 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 3,2 % fueron declarados fundados (total o parcialmente), en tanto que el 74,2 % fueron declarados infundados.

VI.3. Accidentes

111. Durante el año 2024, el número de accidentes reportados en el TNM ascendió a 48 ocurrencias, lo cual representó una reducción respecto al año anterior (34 ocurrencias en 2023). Al respecto, dichos accidentes, en su mayoría, tuvieron lugar durante el segundo semestre de 2024, 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 8 Accidentes reportados en el terminal, año 2024
(Expresado en número de ocurrencias)

Mes	N° de accidentes	Tipo	Daños personales		Daños materiales
			Heridos	Fallecidos	
Enero	4	B	4	0	0
Febrero	3	B	3	0	0
Marzo	1	B	1	0	0
Abril	2	B	2	0	0
Mayo	2	B	2	0	0
Junio	1	B	1	0	0
Julio	5	B	5	0	0
Agosto	3	B	3	0	0
Setiembre	3	B	3	0	0
Octubre	7	B	7	0	0
Noviembre	6	B	6	0	0
Diciembre	11	B	11	0	0
Acumulado	48		48	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.



VI.4. Sanciones y penalidades

112. De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán³¹, durante el año 2024 se impusieron sanciones sobre la empresa por un valor acumulado de 142,36 UIT por el incumplimiento de la Cláusula 1.23.72 y el Anexo 3 del Contrato de Concesión entre los trimestres 25° y 30° de explotación, de acuerdo al detalle mostrado en el siguiente cuadro. Al respecto, cabe señalar que, en todos los casos descritos, los procedimientos administrativos respectivos concluyeron en primera instancia, no habiendo sido impugnados por el Concesionario.

Cuadro 9 Sanciones impuestas, año 2024					
N° Expediente	Fecha de notificación de Resolución	Descripción del incumplimiento	Cláusula contractual incumplida	Sanción impuesta (en UIT)	Estado del Procedimiento Administrativo Sancionador
102-2023	6/06/2024	Incumplimiento por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A. de sus obligaciones referidas a los Niveles de Servicio y Productividad vinculados al indicador "Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía", durante el Trigésimo Cuarto Trimestre de Explotación (octubre a diciembre de 2019).	Cláusula 8.21 y en el Anexo 3 del Contrato de Concesión	37,10	Concluido.
011-2024	19/11/2024	Incumplimiento por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A. de sus obligaciones referidas a los Niveles de Servicio y Productividad vinculados al indicador "Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía" "Tiempo para el inicio de la descarga" y "Tiempo para el zarpe de la nave", durante el Trigésimo Sexto Trimestre de Explotación (abril a junio de 2020).	Cláusula 8.21 y Anexo 3 del Contrato de Concesión	105,26	Concluido.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

113. Por otro lado, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán³², durante el año 2024 no se aplicaron penalidades sobre la empresa.

³¹ Mediante el Memorando N° 00284-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 15 de febrero de 2024.

³² Ídem.



VII. RESULTADOS FINANCIEROS

VII.1. Análisis de los Estados Financieros

i) Estado de Resultados Integrales

114. El Estado de Resultados Integrales de APMT presenta un resumen de las operaciones de la concesión, considerando los ingresos, costos y gastos incurridos durante un año determinado, con el objetivo de determinar el resultado neto del ejercicio. En ese sentido, el siguiente cuadro muestra los Estados de Resultados Integrales de la empresa correspondientes a los últimos cinco años (período 2020-2024).

Cuadro 10 Estado de Resultados Integrales de APMT, periodo 2020 - 2024 (En miles de USD)					
Año	2020	2021	2022	2023	2024
Ingresos totales	190 727	243 808	272 584	269 903	331 736
Prestación de servicios portuarios	188 454	240 669	258 006	259 145	285 633
Servicios de construcción	2 273	3 139	14 578	10 758	46 103
Costos totales	90 200	102 469	117 153	105 504	156 855
Prestación de servicios portuarios	87 927	99 330	102 575	94 746	110 752
Servicios de construcción	2 273	3 139	14 578	10 758	46 103
Utilidad bruta	100 527	141 339	155 431	164 399	174 881
Gastos de administración	36 896	40 871	46 789	54 384	49 574
Gastos de venta	2 237	1 953	2 946	3 656	1 432
Provisiones	19 825	-790	0	0	0
Ingresos diversos	0	14	25	13	0
Utilidad operativa	81 219	97 739	105 721	106 372	123 875
Ingresos financieros	274	25	407	1 834	4 322
Gastos financieros	10 610	6 583	3 785	4 141	2 128
Diferencia de cambio	-2 333	-1 620	739	108	-137
Utilidad antes de impuestos	68 550	89 561	103 082	104 173	125 932
Impuesto a la renta	22 882	43 042	37 348	41 322	45 279
Utilidad neta	45 668	46 519	65 734	62 851	80 653

Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

115. En relación con el año 2024, se observa que APMT facturó ingresos por la prestación de servicios portuarios por un total de USD 285,6 millones, lo que representa un incremento de USD 26,49 millones (+10,2 %) respecto del ejercicio 2023. En cuanto a la composición de estos ingresos, como se muestra en el siguiente gráfico, el 82,4 % correspondió a servicios regulados y el 16,0 % a servicios no regulados. Si bien estas proporciones mantienen la estructura observada en 2023, se aprecia una variación en 2024, con una menor participación relativa de los servicios no regulados en comparación con el año anterior.

Gráfico 36 Ingresos por prestación de servicios portuarios de APMT
(En miles de USD)



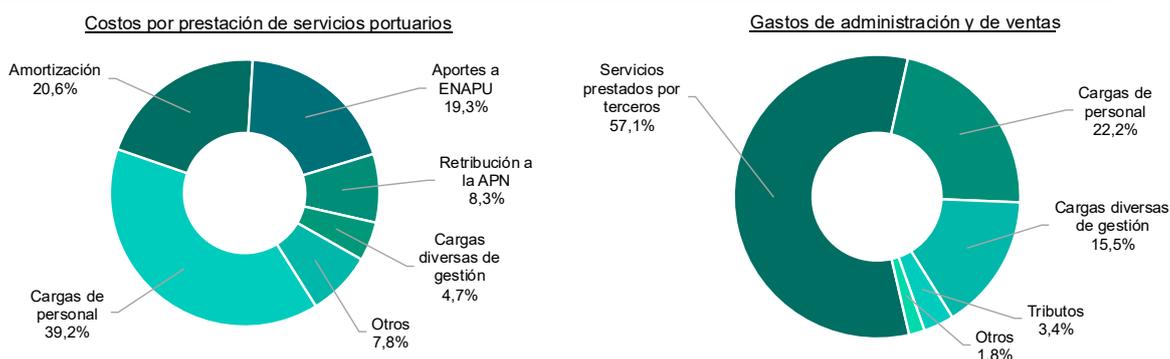
Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



116. Entre tanto, como se observa en el gráfico anterior, en cuanto a la composición de los ingresos por servicios portuarios prestados por APMT durante el año 2024, el servicio estándar a la carga contenedorizada generó aproximadamente USD 100,9 millones, lo que representó el 35,3 % del total de ingresos por prestación de servicios portuarios. Le siguieron, aunque con menor participación, el servicio estándar a la carga sólida (USD 48,7 millones), los servicios especiales a la carga (USD 38,2 millones) y el servicio estándar a la carga no contenedorizada (USD 37,6 millones), los cuales representaron el 17,0 %, 13,4 % y 13,2 % del total, respectivamente.
117. Por otro lado, como se mencionó anteriormente, durante el año 2024 el concesionario registró ingresos por servicios de construcción por un total de USD 46,1 millones, lo que representa un significativo incremento de USD 35,35 millones (+328,5 %) respecto al ejercicio 2023. Cabe señalar que estos ingresos por construcción se corresponden exactamente con los costos por servicios de construcción registrados en el mismo ejercicio, ya que se reconocen con base en la capitalización del activo intangible. Este incremento se explica por el inicio de las obras correspondientes a la Etapa 3A de construcción del terminal, las cuales comenzaron el 14 de enero de 2024 y tienen una duración estimada de 24 meses. Asimismo, de acuerdo con las Notas a los Estados Financieros 2024, tanto los ingresos como los costos por servicios de construcción no se ajustan para reflejar un margen de utilidad y no se consideran como base para la determinación de impuestos, aportes, contribuciones ni retribuciones.
118. Respecto a los costos y gastos operativos, para efectos del presente análisis, estos se agrupan en: i) costos de prestación de servicios portuarios, y ii) gastos de administración y ventas. En el caso de los costos de prestación de servicios portuarios, como se indicó anteriormente, en el año 2024 ascendieron a USD 110,8 millones, lo que representa un incremento de USD 16,01 millones (+16,9 %) respecto de lo registrado en 2023. Cabe señalar que estos costos representaron aproximadamente el 33,4 % de los ingresos totales del ejercicio 2024.
119. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, en el año 2024 los costos de prestación de servicios portuarios se encontraron compuestos principalmente por cargas de personal (39,2 %), amortización de activos intangibles (20,6 %) y aportes a ENAPU en el marco del Contrato de Asociación en Participación (19,3 %). Estas tres partidas en conjunto sumaron USD 87,7 millones, lo que representa un incremento de USD 12,9 millones (+17,3 %) respecto a lo registrado en 2023.

Gráfico 37 Composición de los costos y gastos operativos de APMT, año 2024
(En términos porcentuales)

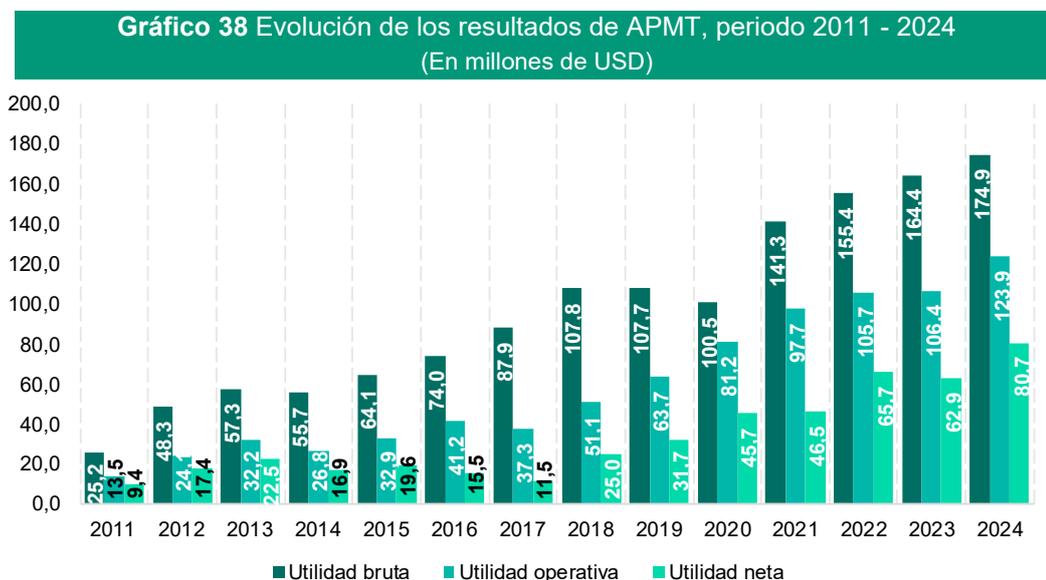


Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

120. Por otro lado, como se mencionó anteriormente, en el año 2024 los gastos de administración y ventas ascendieron a USD 51,0 millones, lo que representa una disminución de USD 7,0 millones (-12,1 %) en comparación con 2023. Del total, los gastos de administración sumaron USD 49,6 millones, reflejando una reducción de USD 4,8 millones (-8,8 %), mientras que los gastos de ventas alcanzaron USD 1,4 millones, lo que significó una caída de USD 2,22 millones (-60,8 %) respecto del ejercicio anterior. Cabe señalar que, en conjunto, estos gastos representaron aproximadamente el 15,4 % de los ingresos totales del año 2024.



121. Al respecto, como se presentó en el gráfico anterior, en el año 2024 los gastos de administración y de ventas se encontraron compuestos principalmente por servicios prestados por terceros (57,1 %), cargas de personal (22,2 %) y cargas diversas de gestión (15,5 %), ascendiendo dichas partidas en conjunto a USD 48,3 millones, lo cual representa un incremento de USD 1,1 millones (+2,4 %) respecto de lo observado en el 2023.
122. Con relación a los resultados de la empresa, para efectos del presente análisis se destacan los siguientes conceptos: i) utilidad bruta, ii) utilidad operativa, y iii) utilidad neta. En el siguiente gráfico se presenta la evolución histórica de dichos conceptos para el periodo 2011-2024.



Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

123. Respecto a la utilidad bruta de la empresa, esta se refiere a la diferencia entre los ingresos y costos totales, los cuales comprenden tanto aquellos derivados de la prestación de servicios portuarios como de los servicios de construcción. No obstante, como se indicó anteriormente, los ingresos por construcción se corresponden exactamente con los costos por servicios de construcción computados en el mismo ejercicio, siendo que dichos ingresos se reconocen en cada ejercicio con capitalización del activo intangible. De esta forma, la utilidad bruta de APMT representaría el dinero obtenido por la empresa por la prestación de servicios portuarios luego de deducir los respectivos costos de prestación de dichos servicios.
124. Como se aprecia en el gráfico anterior, la utilidad bruta de la empresa ha mostrado una tendencia creciente a lo largo del tiempo, alcanzando su nivel más alto en el año 2024 con USD 174,9 millones, lo que representa un incremento de USD 10,5 millones (+6,4 %) respecto a 2023. Con este resultado, la tasa de crecimiento anual promedio de la utilidad bruta de APMT entre 2011 y 2024 fue de aproximadamente 16,1 %. No obstante, es importante señalar que, si bien los ingresos totales crecieron en promedio a una tasa anual de 16,3 % durante dicho periodo, los costos totales lo hicieron a una tasa ligeramente superior de 16,6 %, lo cual se explica principalmente por el fuerte incremento de los costos en el último año, que pasaron de USD 105,5 millones en 2023 a USD 156,9 millones en 2024 (+48,7 %).
125. Por otro lado, la utilidad operativa corresponde a la ganancia generada por la empresa a partir de sus actividades ordinarias, una vez deducidos los gastos de administración y de ventas, pero antes de descontar los gastos financieros e impuestos. Como se muestra en el gráfico anterior, al igual que la utilidad bruta, la utilidad operativa de APMT ha seguido una trayectoria creciente en el tiempo, alcanzando en 2024 un valor de USD 123,9 millones, lo que representa un incremento de USD 17,5 millones (+16,5 %) respecto a lo registrado en 2023. Con este resultado, la tasa de crecimiento anual promedio de la utilidad operativa entre 2011 y 2024 fue de 18,6 %. Este desempeño se explica principalmente por el menor ritmo de crecimiento de los gastos de



administración y ventas (+11,9 % anual, en promedio), en comparación con el crecimiento de la utilidad bruta (+16,3 % anual, en promedio) a lo largo del mismo periodo.

126. Finalmente, la utilidad neta de APMT corresponde a la ganancia final que obtiene la empresa luego de deducir todos sus gastos, incluidos los financieros y los impuestos; es decir, representa el beneficio neto que queda después de descontar la totalidad de los costos y gastos. Al respecto, como se observa en el gráfico anterior, si bien la utilidad neta ha mostrado cierta volatilidad a lo largo del tiempo, en los últimos años se evidencia una tendencia sostenida al alza. En particular, en el año 2024 se alcanzó su valor más alto, con un total de USD 80,7 millones, lo que representa un incremento de USD 17,8 millones (+28,3 %) respecto a lo registrado en 2023.
127. En ese sentido, con el resultado obtenido en 2024, la tasa de crecimiento anual promedio de la utilidad neta de APMT entre los años 2011 y 2024 se estima en +18,0 %. Este desempeño se explica por el mayor ritmo de crecimiento registrado en los ingresos financieros y en los pagos de impuestos durante dicho período (+37,8 % y +20,4 % anual, en promedio, respectivamente), en comparación con el crecimiento observado en la utilidad operativa (+18,6 % anual, en promedio). Cabe destacar que la empresa no ha registrado pérdidas netas en ninguno de los ejercicios contables, lo cual responde, principalmente, a la tendencia creciente de sus ingresos por prestación de servicios portuarios desde el inicio de la concesión.

ii) Estado de Situación Financiera

128. El Estado de Situación Financiera muestra la posición económica y financiera de la concesión al cierre de cada ejercicio contable, a través del análisis de sus activos, pasivos y patrimonio. En ese sentido, el siguiente cuadro presenta los Estados de Situación Financiera correspondientes a los últimos cinco años (periodo 2020-2024).



Cuadro 11 Estado de Situación Financiera, periodo 2020 - 2024
(En miles de USD)

Año	2020	2021	2022	2023	2024
Efectivo y equivalentes de efectivo	22 378	42 082	37 034	67 618	59 669
Cuentas por cobrar comerciales	5 532	4 676	6 250	5 203	6 127
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	9 813	9 037	6 134	7 277	7 555
Otras cuentas por cobrar	986	987	2 069	1 448	2 021
Instrumentos financieros derivados	0	0	0	0	0
Suministros	2 240	2 343	2 786	2 864	2 591
Gastos contratados por anticipado	222	223	43	72	19
Total Activo Corriente	41 171	59 348	54 316	84 482	77 982
Activo por impuesto a las ganancias diferido	0	3 025	2 943	1 861	6 338
Otras cuentas por cobrar	0	0	0	0	0
Instrumentos financieros derivados	0	0	0	0	0
Instalaciones, maquinaria y equipo	10 401	12 138	22 328	23 485	23 273
Activos intangibles	370 823	348 975	348 472	342 202	367 507
Total Activo no Corriente	381 224	364 138	373 743	367 548	397 118
TOTAL ACTIVO	422 395	423 486	428 059	452 030	475 100
Cuentas por pagar comerciales	14 667	16 909	17 836	17 780	27 850
Cuentas por pagar a partes relacionadas	210	1 778	1 134	1 681	2 844
Otras cuentas por pagar	15 874	38 347	31 174	22 720	34 236
Instrumentos financieros derivados	0	0	0	0	0
Provisiones	4 548	9 637	8 799	0	0
Retribuciones por pagar	12 399	16 066	18 515	18 661	23 016
Obligaciones financieras	28 593	25 450	21 374	21 755	10 925
Total Pasivo Corriente	76 291	108 187	98 832	82 597	98 871
Provisiones	9 260	19 160	8 572	27 184	24 266
Otras cuentas por pagar	0	0	0	0	0
Obligaciones financieras	79 760	54 367	31 190	10 649	0
Pasivo por impuesto a las ganancias diferido	1 439	0	0	0	0
Total Pasivo no Corriente	90 459	73 527	39 762	37 833	24 266
TOTAL PASIVO	166 750	181 714	138 594	120 430	123 137
Capital	166 229	166 229	166 229	166 229	166 229
Reserva legal	10 327	14 894	19 546	26 119	32 404
Resultados no realizados	-2 520	-912	1 046	330	40
Resultados acumulados	81 609	61 561	102 644	138 922	153 290
TOTAL PATRIMONIO	255 645	241 772	289 465	331 600	351 963
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	422 395	423 486	428 059	452 030	475 100

Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

129. En el caso particular del año 2024, al cierre del ejercicio los activos totales de APMT ascendieron a USD 475,1 millones, lo que representa un incremento de USD 23,1 millones (+5,1 %) respecto al cierre del año 2023. De dicho total, el 83,6 % correspondió a activos no corrientes, mientras que el 16,4 % restante estuvo conformado por activos corrientes. Como se muestra en el siguiente gráfico, dentro de los activos corrientes al cierre de 2024, la principal partida fue Efectivo y equivalentes de efectivo, con una participación del 76,5 %, seguida por Cuentas por cobrar comerciales (7,9 %) y Cuentas por cobrar a partes relacionadas (9,7 %). Por su parte, los activos no corrientes estuvieron compuestos principalmente por Activos intangibles, que representaron el 92,5 % del total, seguidos por Instalaciones, maquinaria y equipo (5,9 %) y el activo por impuesto a las ganancias diferido (1,6 %).



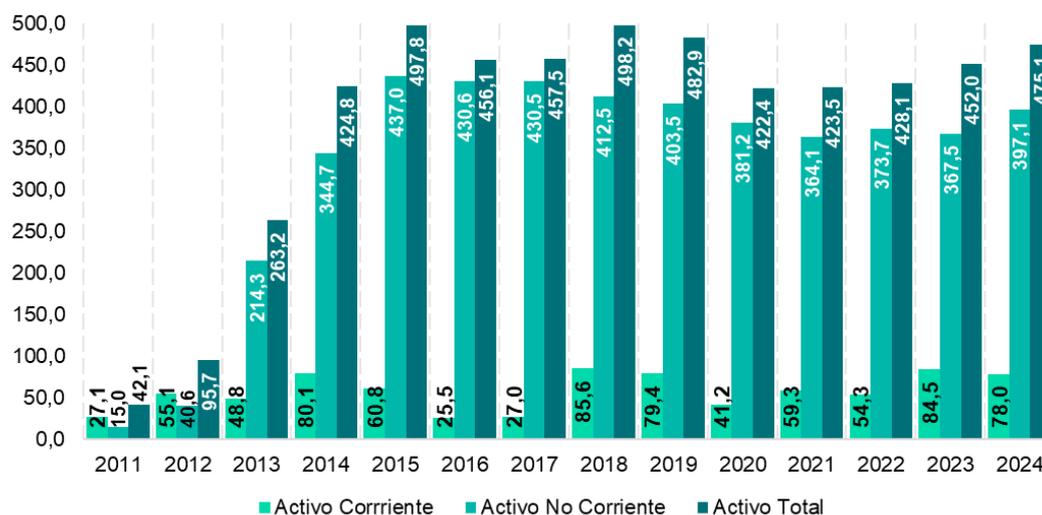
Gráfico 39 Composición de activos de la empresa
(En términos porcentuales)



Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

130. En cuanto a la evolución histórica de los activos totales de APMT, como se muestra en el siguiente gráfico, desde el año 2011 se observa una tendencia creciente, impulsada principalmente por el aumento de los activos no corrientes, en particular los activos intangibles derivados del contrato de concesión suscrito con el Estado Peruano. El mayor incremento se registró en 2013, debido al incremento de bienes de concesión y obras en curso correspondientes a las etapas 1 y 2 del proyecto de modernización del Terminal Norte Multipropósito. Posteriormente, en 2018, la empresa alcanzó su valor máximo de activos totales, con USD 498,2 millones. A partir de ese año, se evidenció una tendencia decreciente, reflejo de la reducción de los activos no corrientes. Como resultado, la tasa de variación anual promedio de los activos totales entre 2018 y 2024 fue de -0,8 %, explicada por la caída promedio anual de los activos no corrientes (-0,6 % promedio anual para el mismo período). No obstante, en 2024 se registró una recuperación, al pasar de USD 367,5 millones en 2023 a USD 397,5 millones (+8,0 % respecto al año anterior).

Gráfico 40 Evolución de los activos de la empresa, periodo 2011 – 2024
(En millones de USD)

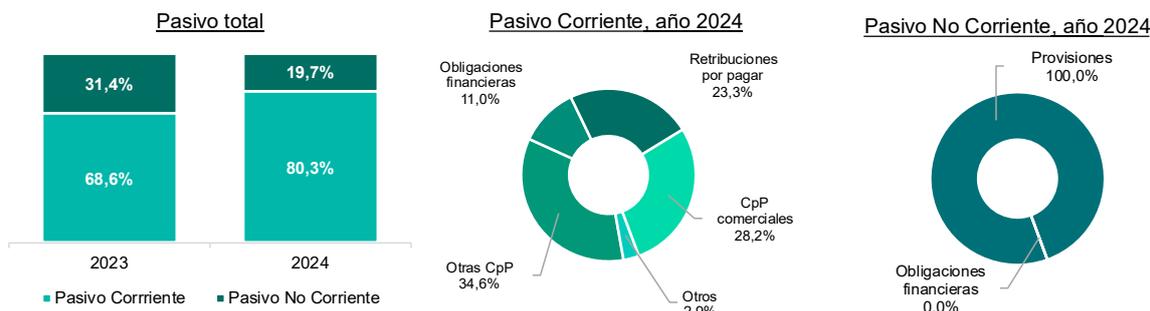


Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

131. Por otro lado, respecto a los pasivos totales de APMT, al cierre del año 2024 estos ascendieron a USD 123,1 millones, lo que representó un incremento de USD 2,7 millones (+2,2 %) en comparación con el cierre del año 2023. De dicho total, el 80,3 % correspondió a pasivos corrientes, mientras que el 19,7 % restante se trató de pasivos no corrientes. Como se muestra en el siguiente gráfico, dentro de los pasivos corrientes al cierre de 2024, destacan principalmente las Otras cuentas por pagar (34,6 %), seguidas por Cuentas por pagar comerciales (28,2 %), Retribuciones por pagar (23,3 %) y Obligaciones financieras (11,0 %). Por su parte, los pasivos no corrientes estuvieron conformados en su totalidad por Provisiones (100,0 %), mientras que las Obligaciones financieras no registraron saldo.



Gráfico 41 Composición de pasivos de la empresa
(En términos porcentuales)



Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

132. Respecto a la evolución histórica de los pasivos totales de APMT, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde inicios de la concesión se presentó una tendencia creciente respaldada por los mayores pasivos no corrientes de la empresa, particularmente las obligaciones financieras, siendo el año 2013 en donde se apreció el mayor aumento del pasivo no corriente como consecuencia de una operación de préstamo llevada a cabo con la *International Finance Corporation* con el objetivo de continuar la construcción de las etapas del Terminal Norte Multipropósito. De este modo, en el año 2015 la empresa alcanzó un máximo en el valor de sus pasivos totales (USD 312,7 millones), mostrando a partir de dicho año una tendencia decreciente hasta el año 2024. Cabe señalar que la tasa de variación anual promedio de los pasivos totales entre los años 2015 y 2024 fue de -9,8 %, lo cual se explica por la reducción sostenida en los pasivos no corrientes en ese mismo periodo, cuya tasa de crecimiento promedio anual fue de -22,1 %.

Gráfico 42 Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2011 - 2024
(En millones de USD)



Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

133. Finalmente, respecto al patrimonio neto de APMT, al cierre del año 2024 este ascendió a USD 352,0 millones, lo que representó un incremento de USD 20,4 millones (+6,1 %) en comparación con el cierre del año 2023. Este monto estuvo compuesto en un 47,2 % por el capital suscrito y pagado de los accionistas, en un 43,6 % por los resultados acumulados y en un 9,2 % restante por la reserva legal y los resultados no realizados. Como se aprecia en el siguiente gráfico, al cierre del 2024 el capital pagado de la empresa ascendió a USD 166,2 millones, mientras que los resultados acumulados alcanzaron los USD 153,3 millones.



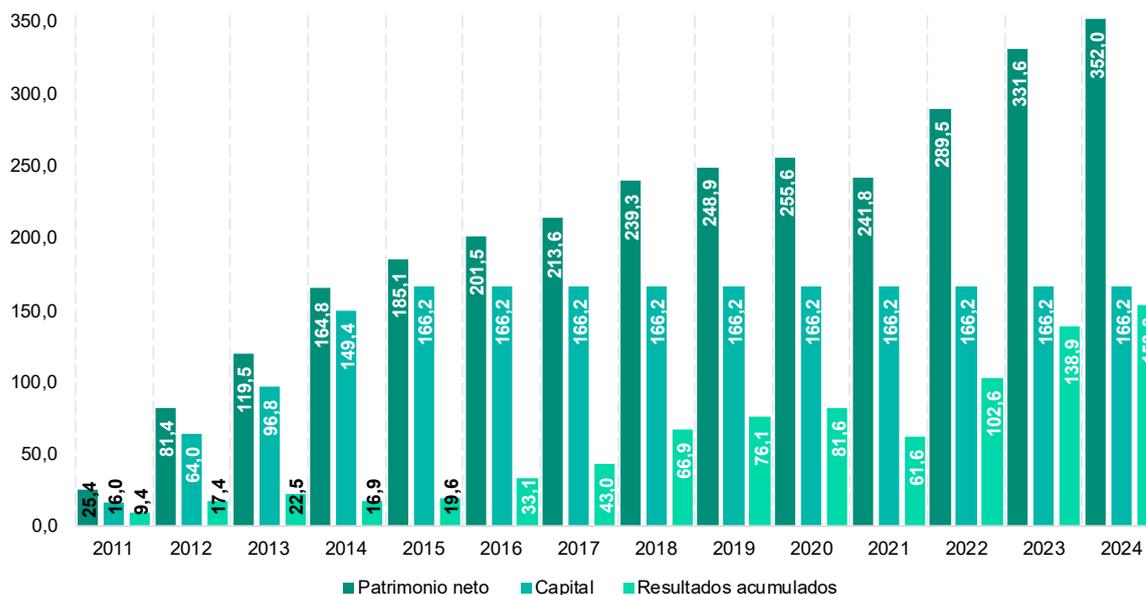
Gráfico 43 Composición del patrimonio neto de la empresa
(En millones de USD)



Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

134. Respecto a la evolución histórica del patrimonio neto de APMT, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el inicio de la concesión se presentó una tendencia creciente respaldada en un primer momento por los aportes de capital efectuados por los accionistas y en una segunda instancia por los mayores resultados acumulados registrados por la empresa. Al respecto, entre los años 2011 y 2015, la empresa registró diversos aportes de capital, pasando de USD 16,0 millones en 2011 a USD 166,2 millones en 2015, no habiéndose registrado nuevos aportes hasta el cierre del año 2024. Cabe señalar que en el 2024 la empresa alcanzó un máximo en el valor de su patrimonio neto, ello como consecuencia de mayores resultados acumulados, los cuales han venido presentando una tendencia creciente a partir del año 2016, mostrando una tasa de variación anual promedio de +21,1 % entre el 2016 y 2024.

Gráfico 44 Evolución del patrimonio neto de la empresa, periodo 2011 - 2024
(En millones de USD)



Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.2. Análisis de ratios financieros

135. Los ratios financieros son medidas cuantitativas que permiten evaluar el rendimiento financiero de una empresa y su capacidad para cumplir con sus obligaciones. Además, estas medidas pueden ayudar a evaluar la salud financiera de una empresa, identificar tendencias y tomar decisiones informadas sobre la inversión o gestión de una empresa. En tal sentido, para efectos del presente análisis, se harán uso de diversos ratios financieros para medir la liquidez, el endeudamiento y la rentabilidad de la empresa al cierre del año 2024.



i) Ratios de liquidez

136. Los ratios de liquidez permiten evaluar la capacidad de una empresa para hacer frente a sus obligaciones financieras de corto plazo. Estos indicadores miden en qué medida los activos corrientes —como el efectivo, las cuentas por cobrar y otros activos líquidos— son suficientes para cubrir los pasivos corrientes, tales como cuentas por pagar o préstamos a corto plazo. Para evaluar la liquidez de APMT en el año 2024 se considerarán el ratio de liquidez corriente o clásica, la prueba ácida y el ratio de liquidez absoluta, así como la medida del capital de trabajo, tal como se muestra en el siguiente cuadro. Los resultados evidencian un deterioro significativo en la liquidez de la empresa en comparación con el año 2023. El ratio de liquidez corriente pasó de 1,023 a 0,789, lo que indica que los activos corrientes ya no son suficientes para cubrir los pasivos corrientes. Asimismo, la prueba ácida —que excluye activos menos líquidos como suministros y gastos pagados por anticipado— se redujo de 0,987 a 0,762, acentuando esta tendencia. De igual forma, el ratio de liquidez absoluta, centrado exclusivamente en el efectivo y sus equivalentes, también disminuyó de 0,819 a 0,604, reflejando una menor disponibilidad inmediata de recursos para atender obligaciones. Finalmente, el capital de trabajo presentó una caída drástica pasando de un valor positivo de USD 1,9 millones en 2023, pasó a un valor negativo de USD 20,9 millones en 2024.

Cuadro 12 Ratios de liquidez, años 2023 y 2024			
Ratio	Fórmula	2023	2024
Liquidez corriente	Activo Corriente / Pasivo Corriente	1,023	0,789
Prueba ácida	(Activo Corriente - Gastos contratados por anticipado - Suministros) / Pasivo Corriente	0,987	0,762
Liquidez absoluta	Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente	0,819	0,604
Capital de trabajo (miles USD)	Activo Corriente - Pasivo Corriente	1885	-20889

Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.

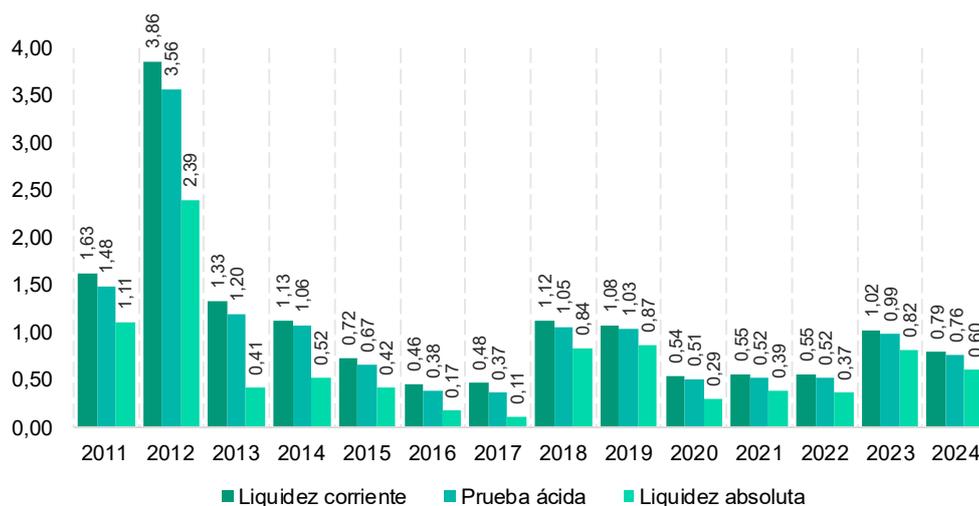
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

137. En particular, al analizar el ratio de liquidez corriente para el año 2024 se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa dispone únicamente de USD 0,789 en activos corrientes para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo. Este resultado representa un deterioro respecto al año anterior, en el cual el ratio alcanzaba 1,023, evidenciando que en 2023 los activos corrientes sí eran suficientes para cubrir los pasivos corrientes. Esta caída en la liquidez corriente se explica tanto por la disminución del activo corriente en un 7,7 %, como por el incremento del pasivo corriente en un 19,7 % en comparación con el año 2023,.
138. De manera similar, al analizar el ratio de prueba ácida, el cual se determina deduciendo de los activos corrientes a aquellas cuentas de activos que son menos rápidas de convertir en efectivo, tales como Suministros y Gastos contratados por anticipado, se observa que, en 2024, la empresa cuenta con USD 0,762 en activos líquidos por cada dólar de pasivo corriente. Este resultado representa una disminución respecto al año 2023, cuando el ratio fue de 0,987, lo que evidencia una menor capacidad para enfrentar obligaciones inmediatas con activos fácilmente convertibles en efectivo. Esta variación se explica tanto por la reducción del activo corriente neto de las cuentas Suministros y Gastos contratados por anticipado (-7,6 %) como por el aumento del pasivo corriente en 19,7 %.
139. Asimismo, al analizar el ratio de liquidez absoluta, que considera únicamente los activos más líquidos de la empresa, esto es, la cuenta Efectivo y equivalentes de efectivo, se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa solo dispone de USD 0,604 de efectivo para cumplir con dichas obligaciones, siendo este ratio inferior a lo observado el año anterior (0,819 en 2023). Esta reducción se explica por la caída del saldo de efectivo y equivalentes de efectivo en 11,8 %, junto con un incremento del pasivo corriente del 19,7 %.



140. Cabe indicar que, al analizar la evolución de estos ratios desde inicios de la concesión, se puede evidenciar una tendencia decreciente, presentándose valores mínimos entre los años 2016 y 2017, como se muestra en el siguiente gráfico. Esta evolución responde principalmente al incremento sostenido de los pasivos corrientes de la empresa, los cuales registraron una tasa de variación anual promedio de +14,7% entre 2011 y 2024. En contraste, los activos corrientes mostraron una trayectoria más volátil, con una tasa de crecimiento promedio anual de 8,5% en el mismo período. Si bien entre 2018 y 2019 los ratios de liquidez experimentaron una mejora —impulsada por el aumento en el saldo de la cuenta de efectivo y equivalentes de efectivo—, la tendencia negativa se reanudó entre 2020 y 2022. Posteriormente, se observó una recuperación en 2023, la cual fue seguida por una nueva caída en 2024.

Gráfico 45 Evolución de los ratios de liquidez, periodo 2011 - 2024

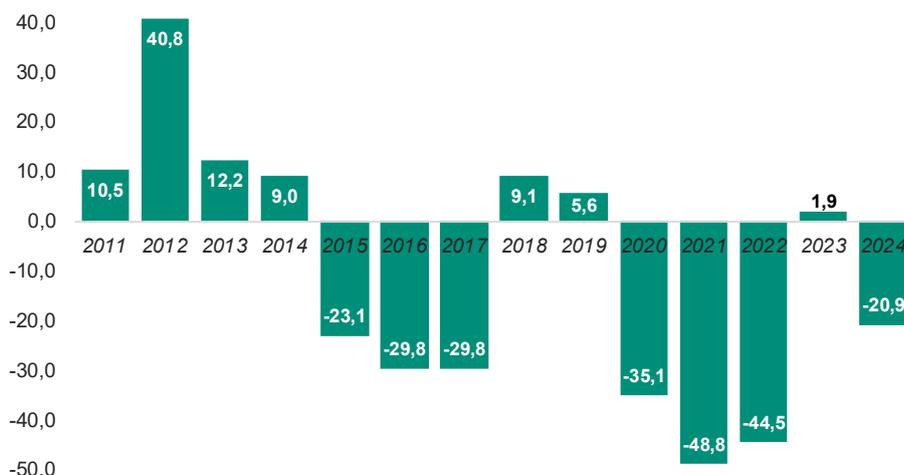


Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

141. Lo anteriormente expuesto es consistente con la evolución del capital de trabajo de la empresa entre los años 2011 y 2024, el cual ha mostrado cifras negativas entre los años 2020, 2021 y 2022. Al respecto, el capital de trabajo se refiere a la cantidad de efectivo (activos corrientes) que posee la empresa para cubrir sus obligaciones de corto plazo (pasivos corriente), por lo que un capital de trabajo negativo no es una situación deseable ya que, además de indicar una falta de liquidez, puede afectar negativamente la capacidad para operar de la empresa. Así, de acuerdo con la información contable de APMT, para el año 2024 se calcula un capital de trabajo de USD -20,9 millones, lo cual representó una abrupta caída de USD 22,8 millones (-1208,2%) respecto de lo observado en el año 2023 (USD 1,9 millones).
142. En el siguiente gráfico se presenta la evolución histórica del capital de trabajo de la empresa desde inicios de la concesión. Al respecto, nótese que para aquellos años donde el ratio de liquidez corriente fue superior a 1, el saldo del capital de trabajo resultó positivo, esto debido a que ambos indicadores relacionan el activo corriente con el pasivo corriente, de modo tal que, al contarse con un saldo de activo corriente superior al pasivo corriente, la empresa se encontrará en la capacidad de cumplir con sus obligaciones de corto plazo, es decir, dispondrá de una adecuada liquidez. Como se puede apreciar, en el caso de APMT, la tendencia del capital de trabajo entre 2011 y 2022 ha sido predominantemente decreciente y negativa, alcanzando un mínimo histórico de USD -48,8 millones en el año 2021. No obstante, en 2023 se registró una recuperación, con un saldo positivo de USD 1,9 millones, lo que indicaba una mejora temporal en la posición financiera de corto plazo. Sin embargo, esta recuperación no se sostuvo, ya que en 2024 el capital de trabajo volvió a caer significativamente, registrando un valor negativo de USD -20,9 millones.



Gráfico 46 Evolución del capital de trabajo, periodo 2011 - 2024
(En millones de USD)



Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

ii) Ratios de endeudamiento financiero

143. Los ratios de endeudamiento permiten analizar el nivel de apalancamiento financiero de la empresa y su capacidad para cumplir con sus obligaciones a largo plazo. Estos indicadores relacionan los pasivos con el patrimonio neto o con los activos totales, proporcionando una visión sobre la dependencia de financiamiento externo. En el caso de APMT, para el año 2024 se analizan los ratios Deuda/Patrimonio, Endeudamiento del Activo, Calidad de la Deuda, Autonomía Financiera y Solvencia, tal como se muestra en el siguiente cuadro. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados reflejan una ligera mejora en la posición financiera de largo plazo de la empresa respecto a 2023. En efecto, el ratio Deuda/Patrimonio se reduce de 0,363 a 0,350, mientras que el ratio de Endeudamiento del Activo disminuye de 0,266 a 0,259. Estos resultados indican que APMT ha reducido su dependencia relativa del financiamiento externo, con una mayor proporción de activos financiados con recursos propios. La calidad de la deuda presenta un incremento relevante, pasando de 0,686 en 2023 a 0,803 en 2024, lo que sugiere que una mayor proporción de la deuda está concentrada en pasivos de corto plazo, este cambio implica una mayor presión sobre la liquidez de la empresa. A pesar de ello, se observa una mejora en la autonomía financiera, cuyo valor pasa de 2,753 a 2,858, así como en el ratio de solvencia, que sube de 3,753 a 3,858. Ambos indicadores confirman una estructura de capital más sólida, con menor dependencia del endeudamiento y mayor respaldo patrimonial para cubrir los pasivos totales.

Cuadro 13 Ratios de endeudamiento, años 2023 y 2024

Ratio	Fórmula	2023	2024
Deuda/Patrimonio	$\text{Pasivo Total} / \text{Patrimonio}$	0,363	0,350
Endeudamiento del activo	$\text{Pasivo Total} / \text{Activo Total}$	0,266	0,259
Calidad de la deuda	$\text{Pasivo Corriente} / \text{Pasivo Total}$	0,686	0,803
Autonomía financiera	$\text{Patrimonio} / \text{Pasivo Total}$	2,753	2,858
Solvencia	$\text{Activo Total} / \text{Pasivo Total}$	3,753	3,858

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

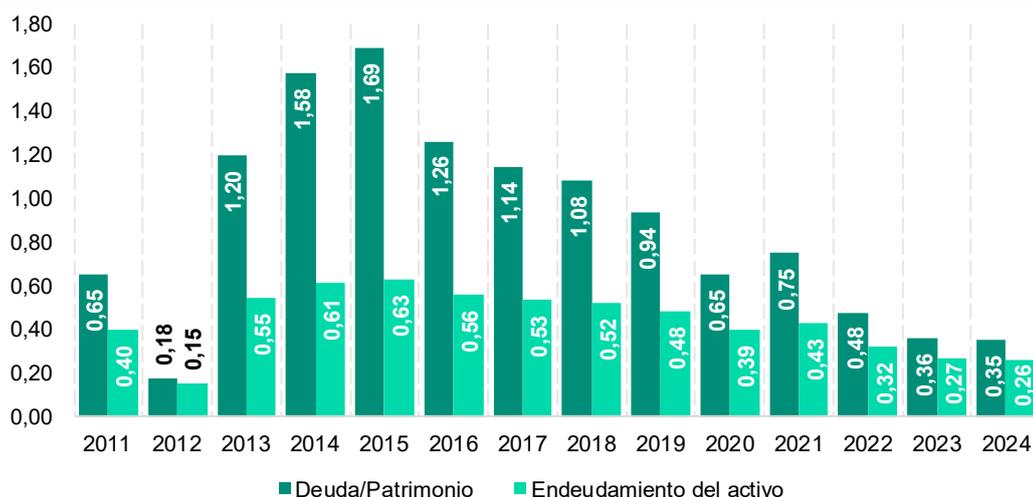
144. En particular, el análisis del ratio Deuda/Patrimonio para el año 2024 muestra que, por cada dólar de patrimonio neto, APMT mantiene USD 0,350 en obligaciones con terceros. Este resultado representa una leve disminución respecto al valor registrado en 2023 (0,363), lo cual refleja una mejora en la estructura financiera de la empresa, al reducirse su dependencia relativa del



financiamiento externo. Este cambio favorable se explica principalmente por el mayor crecimiento del patrimonio neto en comparación con el pasivo total. Mientras que los pasivos totales aumentaron en 2,2 % respecto al año anterior, el patrimonio neto creció en 6,1 %, lo que fortaleció la base de capital propio de la empresa.

145. Por otra parte, la disminución en el nivel de obligaciones con terceros asumida por la empresa (pasivo total) al cierre del 2024 tuvo un impacto directo en la estructura de financiamiento del activo total de la empresa. En efecto, al analizar el ratio de endeudamiento del activo, se observa que el 25,9 % del total de activos de APMT fue financiado con deuda, lo que representa una leve reducción frente al 26,6 % registrado en 2023. Este comportamiento se explica porque, aunque el pasivo total aumentó ligeramente en 2,2 % durante 2024, dicho crecimiento fue superado por el incremento del activo total, que se elevó en 5,1 % respecto al año anterior.
146. Al analizar la evolución histórica de los principales indicadores de endeudamiento, se observa una tendencia decreciente sostenida desde el año 2015, tal como se muestra en el siguiente gráfico. Esta tendencia refleja una progresiva reducción en la dependencia de la empresa respecto al financiamiento externo y un fortalecimiento del capital propio como fuente de financiamiento de sus activos. En ese sentido, el ratio Deuda/Patrimonio pasó de 1,69 en 2015 a 0,35 en 2024, lo que representa una reducción significativa con una tasa promedio anual de variación de -16,1 %. De forma similar, el ratio de endeudamiento del activo se redujo de 63 % en 2015 a 25,9 % en 2024. Esta mejora en la estructura financiera se explica principalmente por el cumplimiento sistemático de las obligaciones financieras por parte de la empresa.

Gráfico 47 Evolución de los ratios de endeudamiento, periodo 2011 - 2024



Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

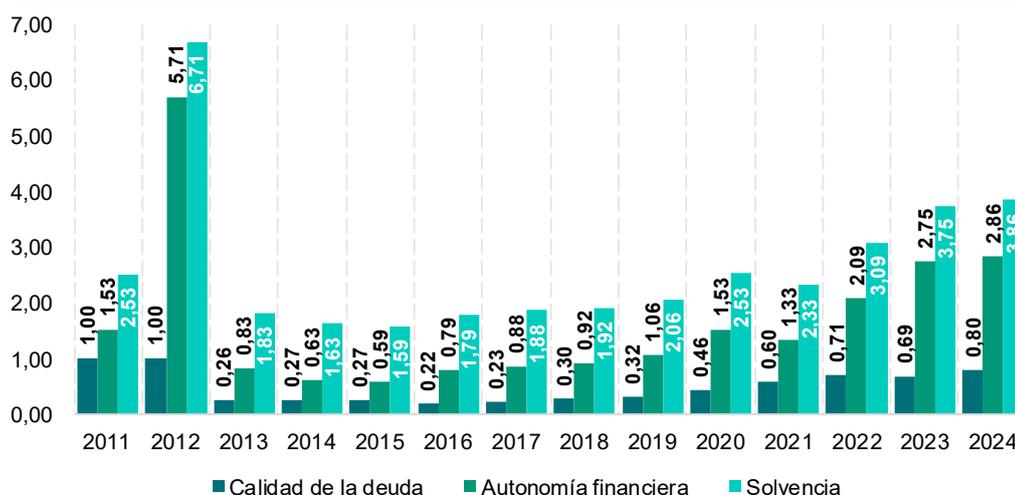
147. Un aspecto clave vinculado al nivel de endeudamiento de la empresa es su grado de exigibilidad en el corto plazo, lo cual puede evaluarse mediante el ratio de calidad de la deuda. Este indicador compara los pasivos corrientes respecto al total de pasivos, permitiendo determinar qué proporción de la deuda total debe ser atendida en el corto plazo. Así, para el año 2024 se observa que el 80,3 % del pasivo total de APMT corresponde a obligaciones de corto plazo, siendo dicha participación superior a la observada en el año anterior (68,6 % en 2023). Este resultado evidencia un aumento en la presión financiera inmediata sobre la empresa, al incrementarse el volumen de compromisos exigibles dentro de un año. Cabe señalar que, al cierre del 2024 el pasivo corriente registró un ligero crecimiento de 19,7 % en comparación con el año anterior, mientras que el pasivo total aumento en menor medida (2,2 %). Esta diferencia en el ritmo de crecimiento explica el aumento en el ratio de calidad de la deuda, reflejando una mayor concentración de obligaciones en el corto plazo.
148. Por lo señalado anteriormente, el comportamiento de la empresa respecto al nivel de deuda asumido por esta al cierre del 2024 la sitúa en un mayor nivel de autonomía financiera respecto de lo observado en años anteriores. En efecto, al analizar el ratio de autonomía financiera para el



2024 se aprecia que, por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 2,86 de patrimonio, siendo dicho ratio superior a lo observado el año anterior (USD 2,75 en 2023). Al respecto, dicho resultado se debe a que, al cierre del 2024, el patrimonio neto se vio incrementado respecto a lo registrado en el 2023, mostrando una variación porcentual de 6,1 %, mientras que el pasivo total de la empresa presentó un menor crecimiento en sus niveles respecto a lo registrado en el año 2023, mostrando una variación porcentual de +2,2 %.

149. De igual forma, al evaluar el ratio de solvencia de la empresa, para el 2024 se aprecia que, por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 3,86 de activo total, siendo dicho ratio superior a lo observado el año anterior (USD 3,75 en 2023), lo cual significa que la empresa posee activos suficientes para cubrir más de tres veces sus obligaciones con terceros (pasivos totales), esto es, presenta una mejoría en su capacidad de pagar sus deudas, en comparación con el año anterior. Cabe indicar que tal resultado se debe a que, al cierre del 2024, el pasivo total de la empresa presentó una variación porcentual de +2,2 % respecto a lo registrado en el año 2023, en tanto que los activos totales mostraron un incremento superior de 5,1 % respecto al 2023.
150. En el siguiente gráfico se presenta la evolución del ratio de solvencia y autonomía financiera de la empresa desde inicios de la concesión. Al respecto, nótese que desde el año 2015 ambos indicadores presentan una tendencia creciente, ello en la medida que el pasivo total de la empresa se mantuvo a la baja durante dicho periodo como producto de la reducción que ha venido experimentando el pasivo no corriente, lo cual puede ser evidenciado observando la tendencia al alza del ratio de calidad de la deuda, que pasó de 27 % en 2015 a 80 % en 2024.

Gráfico 48 Evolución de la solvencia y autonomía financiera, periodo 2011 - 2024



Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

151. Cabe señalar que el comportamiento histórico de los ratios de endeudamiento se sustenta en que, entre los años 2015 y 2024, el pasivo total registró una caída promedio anual de -9,8 %, mientras que el activo total también se redujo, aunque a un ritmo menor, con una variación promedio anual de -0,5 %. Esta diferencia en las tasas de contracción evidencia un desapalancamiento progresivo de la empresa. A su vez, el patrimonio neto mostró un crecimiento promedio anual de 7,4 %, lo que refleja un fortalecimiento sostenido de los recursos propios. En conjunto, estos resultados explican la mejora en los indicadores de endeudamiento y refuerzan la creciente independencia financiera de la empresa en el financiamiento de sus activos.

iii) Ratios de rentabilidad

152. Los ratios de rentabilidad permiten evaluar el desempeño financiero de una empresa en función de las ganancias generadas respecto a los costos incurridos y los recursos utilizados. En este sentido, estos indicadores miden la capacidad de la empresa para generar utilidades a partir de los activos empleados y el capital invertido. Para analizar la rentabilidad de APMT en el año 2024



se considerarán los márgenes bruto, operativo y neto, el margen EBITDA, así como los indicadores de rentabilidad sobre el patrimonio (ROE) y sobre los activos (ROA), tal como se detalla en el siguiente cuadro. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran una leve mejora en la rentabilidad neta respecto al ejercicio 2023, pese a que los márgenes bruto, operativo y EBITDA experimentaron una ligera contracción. No obstante, los indicadores ROE y ROA registraron un mejor desempeño, lo que sugiere que, al cierre de 2024, la rentabilidad para los accionistas se incrementó y la empresa logró utilizar de manera más eficiente sus activos para generar beneficios.

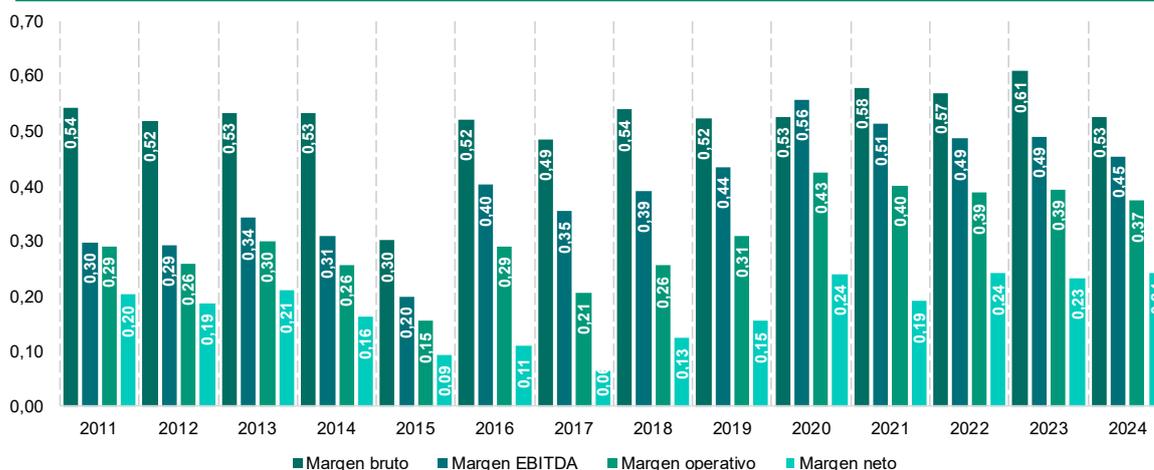
Cuadro 14 Ratios de rentabilidad, años 2023 y 2024			
Ratio	Fórmula	2023	2024
Margen bruto	Utilidad Bruta / Ingresos Totales	0,609	0,527
Margen operativo	Utilidad Operativa / Ingresos Totales	0,394	0,373
Margen neto	Utilidad Neta / Ingresos Totales	0,233	0,243
Margen EBITDA	(Utilidad Operativa + Depreciación + Amortización) / Ingresos Totales	0,490	0,455
Return on equity (ROE)	Utilidad Neta / Patrimonio	0,190	0,229
Return on assets (ROA)	Utilidad Neta / Activo Total	0,139	0,170

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

153. Sobre el particular, al analizar el margen bruto para el año 2024 se aprecia que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,53 de ganancia bruta luego de deducir los costos totales, siendo dicha ganancia inferior a la percibida el año anterior (USD 0,61 en 2023); asimismo, al analizar el margen operativo, para el cual se deduce además los gastos de administración y de ventas, principalmente, se observa que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,37 de ganancia operativa, siendo dicho resultado inferior al percibido el año anterior (USD 0,39 en 2023).
154. Cabe señalar que, si bien en 2024 la utilidad bruta y la utilidad operativa de APMT aumentaron en 6,4 % y 16,5 %, respectivamente, respecto a los niveles registrados en 2023, dicho crecimiento fue superado por el incremento de los ingresos totales, que crecieron en 22,9 %. Esta diferencia provocó una reducción en los márgenes correspondientes, ya que el crecimiento de las utilidades no fue proporcional al aumento de los ingresos. Una situación similar se observa en el margen EBITDA, que en 2024 se ubicó en 0,455, es decir, por cada dólar de ingreso, la empresa generó aproximadamente USD 0,455 antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización, lo que representa una leve disminución frente al margen registrado en 2023 (USD 0,490).
155. En contraste, en el caso del margen neto, para el año 2024 se aprecia que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,243 de ganancia neta luego de deducir todos los costos y gastos del periodo, incluyendo los impuestos, siendo dicha ganancia superior a la percibida el año anterior (USD 0,233 en 2023). Al respecto, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2017 el margen neto por dólar de ingreso viene presentando una tendencia creciente, pasando de USD 0,06 en dicho año a USD 0,24 en el año 2024, lo cual se traduce en un crecimiento anual promedio de 21,2 %. Similar tendencia se puede apreciar en los márgenes bruto y operativo, presentando tasas de crecimiento anual promedio de 1,2 % y 8,9 %, respectivamente, entre los años 2017 y 2024.



Gráfico 49 Evolución de los márgenes de rentabilidad, periodo 2011 - 2024

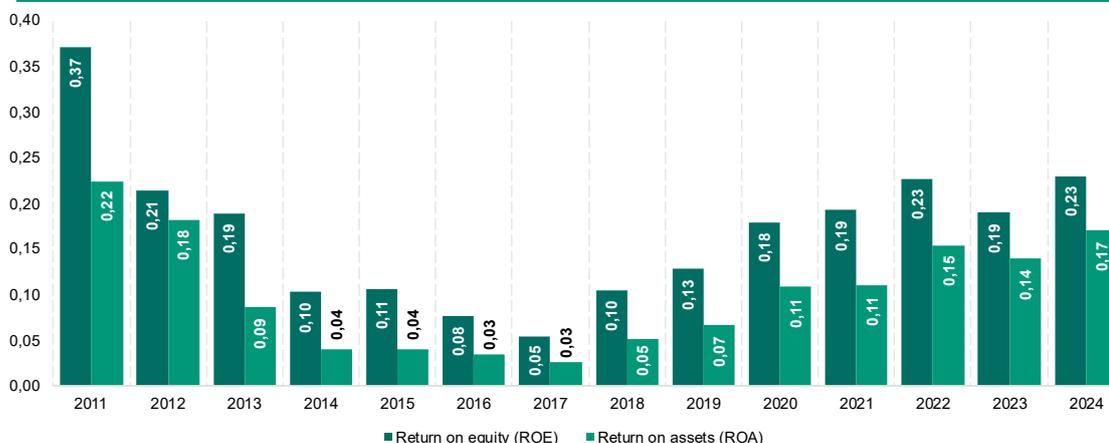


Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

156. Finalmente, es importante destacar que el resultado neto positivo obtenido por APMT al cierre del 2024 se tradujo en una situación favorable para sus accionistas, reflejada en una mejora en la rentabilidad del capital invertido. En efecto, el ratio de rentabilidad sobre el patrimonio (ROE) alcanzó un nivel de 0,229 en 2024, lo que implica que por cada dólar invertido por los accionistas, la empresa generó aproximadamente USD 0,229 de utilidad neta. Este resultado representa una mejora frente al ROE registrado en 2023 (0,190), lo que evidencia una mayor eficiencia en el uso del capital propio para la generación de ganancias. Esta evolución positiva del ROE sugiere una gestión más rentable de los recursos de los accionistas durante el ejercicio 2024..
157. Del mismo modo, si comparamos el rendimiento neto de la empresa con el total de activos que esta posee para llevar a cabo sus operaciones, esto es, el empleo del ratio *return on assets* (ROA), se aprecia que, al cierre del año 2024, los activos totales de APMT rindieron alrededor de USD 0,170 por dólar de activo, siendo dicho rendimiento superior al alcanzado en 2023 (USD 0,139), lo cual sugiere que la empresa fue más eficiente en el uso de sus activos para generar ganancias en el período.
158. En el siguiente gráfico se presenta la evolución de los ratios ROE y ROA desde inicios de la concesión. Nótese que la tendencia decreciente de ambos indicadores experimentada durante los primeros años de operación presenta un punto de inflexión en 2017, siendo que a partir de dicho año tanto el ROE como ROA muestran una tendencia al alza de manera sostenida hasta el 2023, con tasas de crecimiento anual promedio de 23,0 % y 33,4 %, respectivamente.

Gráfico 50 Evolución del ROE y ROA de la empresa, periodo 2011 - 2024



Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VIII. CONCLUSIONES

159. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao para el año 2024, se desprenden las siguientes conclusiones:
- i. Durante el año 2024 el terminal atendió un total de 1487 naves, lo cual se traduce en incremento del 2,0 % respecto del año 2023, y movilizó alrededor de 19,251 millones de toneladas de carga, significando un aumento de 7,5 % respecto de lo registrado en el año 2023. Asimismo, se movilizaron 1 045 764 TEU, mostrando una disminución de -2,79 % respecto al tráfico de contenedores movilizado en el año 2023.
 - ii. Durante el año 2024, del total de carga movilizada, el 45,76 % correspondió a la carga contenedorizada, seguida por la carga a granel sólido con el 29,55 % y granel líquido con el 12,56 %. Asimismo, se observó que las agencias marítimas Ian Taylor Perú S.A.C y Mediterranean Shipping Company del Perú S.A.C presentaron la mayor participación de naves atendidas en el terminal, registrando el 16,0 % y 15,8 %, respectivamente, mientras que, respecto a las líneas navieras que recalaban en el terminal, las empresas Mediterranean Shipping Company y Maersk presentan la mayor participación del tráfico de naves en el terminal, registrando el 15,7 % y 13,7 %, 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 2024 – junio 2025 fue de +9,31 %. Así, en julio de 2024 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 (+9,3059 %), ii) Servicios Estándar en función a la carga fraccionada, rodante y a granel (+9,2982 %), iii) Servicios Estándar en función a la carga en contenedores (+9,3024 %), iv) Servicios Estándar a pasajeros (+9,3093 %), v) Servicios Especiales en función a la nave (+9,3022 %), y vi) Servicios Especiales en función a la carga fraccionada, rodante y a granel (+9,3028 %).
 - iv. Por otro lado, respecto al régimen de acceso, al finalizar el año 2024, se contaban con veintidos (22) 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 2024 el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 16,00 millones, monto 40,6 % inferior a lo registrado en 2023; con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 481,072 millones, representando un porcentaje de avance del 33,7 % del compromiso de inversión de APMT. Al respecto, considerando que el compromiso de inversión del Concesionario asciende a USD 1 426,0 millones, al cierre del 2024 se encontró pendiente de ejecución alrededor del 66,3 % de dicho compromiso.
 - vi. Por su parte, respecto a los pagos al Estado Peruano, durante el año 2024, APMT desembolsó un total de USD 33,47 millones, lo que representa un incremento del 19,0 % respecto a lo registrado en 2023 (USD 28,13 millones). Este monto estuvo compuesto principalmente por USD 21,38 millones correspondientes al pago a ENAPU, lo que implicó un aumento del 20,6 % en comparación con el año anterior, y por USD 9,20 millones en concepto de retribución a la Autoridad Portuaria Nacional (APN), cifra que superó en 18,0 % lo abonado en 2023. Adicionalmente, el Concesionario efectuó un pago de USD 2,89 millones por concepto de aporte por regulación al Ositrán, monto que representó un incremento del 11,1 % frente al valor registrado el año anterior..
 - vii. En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2024, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a 48 ocurrencias, representando una reducción respecto al año anterior (34 ocurrencias en 2023), siendo la totalidad de tales eventos únicamente accidentes con daños personales (heridos). Además, se presentaron 284



reclamos, de los cuales el 41,5 % estuvieron relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios y facturación, mientras que un 10,9 % estuvieron relacionados con la calidad y oportuna prestación de los servicios.

- viii. En relación con la situación financiera de APMT, al cierre del año 2024 se evidencia un deterioro en su capacidad para cumplir con las obligaciones de corto plazo, en comparación con el ejercicio 2023. Ello se refleja en la disminución de los principales indicadores de liquidez: la razón corriente pasó de 1,023 a 0,789; la prueba ácida, de 0,987 a 0,762; y la liquidez absoluta, de 0,819 a 0,604. Adicionalmente, el capital de trabajo se volvió negativo, cayendo de USD 1,89 millones en 2023 a un déficit de USD 20,89 millones en 2024, lo que indica que los pasivos corrientes superan ampliamente a los activos corrientes y que la empresa podría enfrentar dificultades para atender sus compromisos en el corto plazo.
- ix. Asimismo, los ratios financieros analizados muestran una ligera reducción en el nivel de endeudamiento asumido por la empresa al cierre del 2024, en comparación con el ejercicio 2023, lo que refleja que los activos están siendo respaldados en mayor medida por el patrimonio neto. Asimismo, se observa una mejora en los indicadores de autonomía financiera y solvencia, lo que evidencia una menor dependencia del financiamiento externo y una mayor capacidad de respaldo frente a las obligaciones totales. No obstante, se advierte un incremento en la proporción de pasivos exigibles en el corto plazo (de 69 % a 80 %), lo que podría generar mayores presiones de liquidez en el corto plazo.
- x. Finalmente, la información financiera de APMT para el año 2024 evidencia una mejora en la rentabilidad neta, en comparación con lo observado en el ejercicio 2023, a pesar de que los márgenes bruto, operativo y EBITDA registraron una reducción, lo que refleja una menor eficiencia operativa. Sin embargo, esta mejora en la rentabilidad final se explica por una mejor gestión de los costos no operativos, lo cual permitió incrementar el margen neto. En línea con ello, los indicadores ROE y ROA también muestran una evolución positiva, lo que indica que, al cierre del 2024, la empresa logró generar una mayor rentabilidad para sus accionistas y una utilización más eficiente de sus activos para la generación de ganancias.



ANEXOS
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: APM Terminals Callao S.A. Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao			
N°	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	Autofinanciado	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			
N°	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 VI³³: 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)

³³ 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"> ○ Contenedores sin grúas pórtico de muelle: 10 contenedor/h ○ Contenedores con grúas pórtico de muelle: 25 contenedor/h ○ Carga Rodante: 80 t/h ○ Carga fraccionada: 100 t/h ○ Carga sólida a granel en general: 400 t/h ○ Carga sólida a granel (fertilizantes): 300 t/h <p>Los niveles de servicio y productividad se incrementarán en función a la ejecución de cada etapa correspondiente, de acuerdo al numeral II del Anexo 3 del Contrato de Concesión.</p>	
21	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, el regulador realizará la primera revisión de la Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI-X", tanto para los servicios estándar como para los especiales con tarifa. ▪ Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el Regulador para dicho quinquenio (el factor X será cero para los cinco (05) primeros años, contados desde el inicio de la explotación). 	Cláusula 8.25. (p. 74)
22	Tarifas	<p>Las tarifas (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"> ○ Contenedores de 20 pies lleno USD 90,00 ○ Contenedores de 40 pies lleno USD 135,00 ○ Contenedores de 20 pies vacío USD 72,00 ○ Contenedores de 40 pies vacío USD 108,00 - Sin grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> ○ Contenedores de 20 pies lleno USD 67,50 ○ Contenedores de 40 pies lleno USD 101,25 ○ Contenedores de 20 pies vacío USD 54,00 ○ Contenedores de 40 pies vacío USD 81,00 - Carga fraccionada (TM) USD 7,50 - Carga Rodante (TM) USD 28,50 - Carga Sólida a Granel (TM) USD 3,75 - Carga Líquida a Granel (TM) USD 1,125 - Pasajeros³⁴ USD 8,00 ▪ Servicio de Transbordo <ul style="list-style-type: none"> - Con grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> ○ Contenedores de 20 pies lleno USD 72,00 ○ Contenedores de 40 pies lleno USD 108,00 ○ Contenedores de 20 pies vacío USD 72,00 ○ Contenedores de 40 pies vacío USD 108,00 - Sin grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> ○ Contenedores de 20 pies lleno USD 54,00 ○ Contenedores de 40 pies lleno USD 81,00 ○ Contenedores de 20 pies vacío USD 54,00 ○ Contenedores de 40 pies vacío USD 81,00 ▪ 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)

³⁴ 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:	Autofinanciada
Plazo de concesión:	30 años
Período:	2011-2024

a. Tráfico															
Indicador	Unidad de medida	2011 ^{1/}	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Naves atendidas	Unidades	1 131	2 184	2 419	2 137	1 994	1 828	1 901	1 759	1 664	1 494	1 481	1 468	1 458	1 487
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	18 384 262	17 901 682	19 251 320
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	2 931 650	2 681 354	3 085 422
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	13 112 063	11 866 822	12 772 878
Cabotaje	Toneladas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	73 773	552 594	584 005	648 013	537 352
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	1 756 544	2 705 493	2 855 658
Tránsito	Toneladas	0	0	0	0	0	0	136	422	259	0	0	0	0	10
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	7 656 635	8 326 567	8 809 307
No contenedorizada	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	2 543 909	1 801 951	2 058 282
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	2 463 418	2 165 877	2 417 005
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	5 322 960	5 272 108	5 689 176
Rodante	Toneladas	186 156	438 944	431 550	340 273	329 429	288 502	339 115	334 830	318 940	202 983	378 281	397 340	335 179	277 550
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	540 257	616 784	603 581
Llenos	Unidades	107 251	195 477	228 719	247 047	276 978	371 462	428 898	438 040	401 233	374 847	419 657	378 062	424 977	441 021
Vacíos	Unidades	51 707	57 757	71 877	69 439	102 712	179 211	166 814	174 295	139 867	131 378	134 956	162 195	191 807	162 560
Contenedores	TEU	245 693	379 727	475 188	490 978	588 412	871 167	950 239	999 180	898 805	854 907	944 636	952 083	1 075 765	1 045 764
Llenos	TEU	161 268	290 158	353 788	378 847	417 769	557 598	655 224	685 970	644 519	616 448	694 591	646 342	722 024	740 885
Vacíos	TEU	84 425	89 569	121 400	112 131	170 643	313 569	295 015	313 210	254 286	238 459	250 045	305 741	353 741	304 879
Tráfico de pasajeros:															
Pasajeros	Nº de pasajeros	3 873	19 265	22 693	18 195	28 017	24 195	29 192	30 406	32 195	13 953	0	4 446	38 990	42 911
b. Ingresos operativos^{2/}															
Concepto	Unidad de medida	2011 ^{1/}	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Servicio a la nave	Miles de dólares	NA	NA	31 547	26 616	29 711	39 892	48 294	52 134	48 690	46 630	57 324	59 689	64 822	63 718
Servicio a la carga	Miles de dólares	NA	NA	227 778	61 513	62 118	70 806	84 686	98 628	107 705	99 756	127 490	143 196	145 636	167 084
Servicio a los Pasajeros	Miles de dólares	NA	NA	0	189	255	249	307	277	452	183	13	111	824	992
Servicios especiales con Tarifa	Miles de dólares	NA	NA	5 989	3 318	3 670	2 031	1 578	1 269	1 242	1 490	1 627	1 385	2 402	4 655
Servicios especiales con Precio	Miles de dólares	NA	NA	16 896	8 721	16 673	18 950	29 426	36 507	32 570	36 748	49 761	49 794	41 313	44 609
Otros servicios	Miles de dólares	NA	NA	0	3 664	6 507	6 039	846	3 775	5 404	3 541	4 218	3 724	4 493	5 005
Total	Miles de dólares	NA	NA	282 210	104 020	118 934	137 966	165 136	192 591	196 063	188 347	240 433	257 899	259 490	286 063

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 2, 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
Ejecutiva de la Jefatura de
Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cintha López Vásquez – Especialista
María Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Mio Cortez – Asistente
Britney Esperanza Yupanqui Llalire – Practicante
Micaela Guillen Delgado – Practicante
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante