



# INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao  
**2025**

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 – Ositrán**

### **Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

#### **Jefatura de Estudios Económicos**

### **Informe de desempeño 2025: 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 elaborados 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 2026

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

[estudioeconomicos@ositrان.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositrان.gob.pe)



## CONTENIDO

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>6</b>
<b>I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN .....</b>	<b>8</b>
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 .....	12
<b>II. OFERTA DE SERVICIOS.....</b>	<b>14</b>
II.1. Servicios estándar .....	14
II.2. Servicios especiales .....	15
II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso .....	15
<b>III. DEMANDA DE SERVICIOS .....</b>	<b>15</b>
III.1. Principales clientes .....	16
III.2. Tráfico de naves y de carga .....	17
<b>IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO .....</b>	<b>28</b>
IV.1. Tarifas.....	28
IV.2. Precios.....	32
IV.3. Cargos de Acceso .....	32
<b>V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO .....</b>	<b>34</b>
V.1. Inversiones .....	34
V.2. Pagos al Estado.....	35
<b>VI. DESEMPEÑO OPERATIVO .....</b>	<b>36</b>
VI.1. Niveles de servicio y productividad.....	36
VI.2. Reclamos.....	43
VI.3. Accidentes .....	44
VI.4. Sanciones y penalidades.....	45
<b>VII. RESULTADOS FINANCIEROS .....</b>	<b>46</b>
VII.1. Análisis de los Estados Financieros .....	46
VII.2. Análisis de ratios financieros .....	54
<b>VIII. CONCLUSIONES .....</b>	<b>62</b>
<b>ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....</b>	<b>64</b>
<b>ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE APM TERMINALS CALLAO S.A. ....</b>	<b>69</b>



## ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Características de la Infraestructura Portuaria de APM Terminals Callao S.A. ....	11
Cuadro 2 Naves arribadas en el TMN, por muelle y amarradero, año 2025 .....	20
Cuadro 3 Canastas de servicios sujetos a la regulación tarifaria en el TNM.....	29
Cuadro 4 Tarifas de los Servicios Estándar regulados, periodo 2024 – 2025.....	30
Cuadro 5 Tarifas de los Servicios Especiales regulados, periodo 2024 – 2025.....	31
Cuadro 6 Tarifas de los Servicios Especiales no regulados, periodo 2024 – 2025.....	32
Cuadro 7 Contratos de acceso vigentes, año 2025.....	33
Cuadro 8 Pagos al Estado, periodo 2020 – 2025.....	36
Cuadro 9 Accidentes reportados en el terminal, año 2025.....	44
Cuadro 10 Sanciones impuestas, año 2025.....	45
Cuadro 11 Estado de Resultados Integrales de APMT, periodo 2020 – 2025 .....	46
Cuadro 12 Estado de Situación Financiera, periodo 2020 – 2025 .....	50
Cuadro 13 Ratios de liquidez, años 2024 y 2025 .....	55
Cuadro 14 Ratios de endeudamiento, años 2024 y 2025 .....	57
Cuadro 15 Ratios de rentabilidad, años 2024 y 2025.....	60

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

<b>Ilustración 1</b> Etapas del proyecto del Terminal Muelle Norte.....	9
<b>Ilustración 2</b> 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 2025 .....	16
Gráfico 3 Agencias marítimas en el TNM, año 2025 .....	17
Gráfico 4 Evolución del tráfico de naves, periodo 2011 – 2025.....	17
Gráfico 5 Evolución del volumen promedio de carga por nave, periodo 2011 – 2025.....	18
Gráfico 6 Eslora (en metros) de las naves atendidas, año 2025 .....	18
Gráfico 7 Arqueo bruto (en toneladas) de las naves, año 2025 .....	19
Gráfico 8 Composición del tráfico de naves, por tipo, año 2025 .....	19
Gráfico 9 Evolución del tráfico de carga movilizada, periodo 2011 – 2025 .....	20
Gráfico 10 Composición del tráfico de carga por operación, años 2024 y 2025.....	21
Gráfico 11 Composición del tráfico de carga por tipo, años 2024 y 2025.....	21
Gráfico 12 Tráfico de carga contenedorizada, periodo 2011 – 2025.....	22
Gráfico 13 Tráfico de carga sólida a granel, periodo 2011 – 2025.....	22
Gráfico 14 Tráfico de carga líquida a granel, periodo 2011 – 2025.....	23
Gráfico 15 Tráfico de carga fraccionada, periodo 2011 – 2025.....	23
Gráfico 16 Tráfico de carga rodante, periodo 2011 – 2025 .....	24
Gráfico 17 Evolución del tráfico de contenedores, periodo 2011 – 2025 .....	24



Gráfico 18 Tráfico de contenedores por operación, años 2024 y 2025 .....	25
Gráfico 19 Composición de contenedores por condición Lleno/Vacío, periodo 2011 – 2025.....	26
Gráfico 20 Composición de contenedores por según capacidad, periodo 2011 – 2025.....	26
Gráfico 21 Evolución del tráfico de contenedores según capacidad, periodo 2011 – 2025 .....	27
Gráfico 22 Evolución del tráfico de pasajeros en el TNM, periodo 2011 – 2025 .....	27
Gráfico 23 Inversiones ejecutadas en el TNM, periodo 2011 – 2025.....	35
Gráfico 24 NSP: Tiempo para el inicio de la descarga, año 2025 .....	37
Gráfico 25 NSP: Tiempo para el zarpe de la nave, año 2025 .....	37
Gráfico 26 NSP: Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía, año 2025 .....	38
Gráfico 27 NSP: Rendimiento para operación de contenedores sin grúas pórtico de muelle, año 2025 .....	39
Gráfico 28 NSP: Rendimiento para operación de contenedores con grúas pórtico de muelle existentes, año 2025 .....	39
Gráfico 29 NSP: Rendimiento para carga rodante, año 2025 .....	40
Gráfico 30 NSP: Rendimiento para carga fraccionada, año 2025 .....	40
Gráfico 31 NSP: Rendimiento para carga sólida a granel, año 2025 .....	41
Gráfico 32 NSP: Rendimiento para carga fraccionada, año 2025 .....	42
Gráfico 33 NSP: Rendimiento para carga sólida a granel en general, año 2025 .....	42
Gráfico 34 NSP: Rendimiento para operación de contenedores con grúas pórtico de muelle, año 2025 .....	43
Gráfico 35 Reclamos presentados, año 2025 .....	43
Gráfico 36 Reclamos según materia, año 2025 .....	44
Gráfico 37 Ingresos por prestación de servicios portuarios de APMT .....	47
Gráfico 38 Composición de los costos y gastos operativos de APMT, año 2025.....	48
Gráfico 39 Evolución de los resultados de APMT, periodo 2011 – 2025.....	49
Gráfico 40 Composición de activos de la empresa .....	51
Gráfico 41 Evolución de los activos de la empresa, periodo 2011 – 2025 .....	52
Gráfico 42 Composición de pasivos de la empresa .....	52
Gráfico 43 Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2011 – 2025 .....	53
Gráfico 44 Composición del patrimonio neto de la empresa .....	53
Gráfico 45 Evolución del patrimonio neto de la empresa, periodo 2011 – 2025.....	54
Gráfico 46 Evolución de los ratios de liquidez, periodo 2011 – 2025 .....	56
Gráfico 47 Evolución del capital de trabajo, periodo 2011 – 2025.....	57
Gráfico 48 Evolución de los ratios de endeudamiento, periodo 2011 – 2025.....	58
Gráfico 49 Evolución de la solvencia y autonomía financiera, periodo 2011 – 2025.....	59
Gráfico 50 Evolución de los márgenes de rentabilidad, periodo 2011 – 2025.....	61
Gráfico 51 Evolución del ROE y ROA de la empresa, periodo 2011 – 2025.....	62



## 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 2025. 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 1425,98 millones (incluido IGV)<sup>1</sup>, 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 2025 el terminal atendió un total de 1500 naves, lo cual se traduce en un incremento del 0,9 % respecto del año 2024, y movilizó alrededor de 20,0 millones de toneladas de carga, significando un aumento de 3,9 % respecto de lo registrado en el año 2024. Asimismo, en 2025 se movilizaron 1164 miles de TEU, mostrando un incremento de 11,4 % respecto al tráfico de contenedores movilizado en el año 2024.

Al respecto, durante el año 2025, del total de carga movilizada, el 47,8 % correspondió a la carga contenedorizada, seguida por la carga a granel sólido con el 26,1 % y carga fraccionada con el 12,5 %. 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 20,1 % y 17,1 %, 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 17,3 % y 16,4 %, 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 2025 – junio 2026 fue de +8,39 %. Así, en julio de 2025 entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios regulados incluyendo los ajustes anuales por inflación y productividad, registrándose variaciones promedio en las canastas de los i) Servicios Estándar en función a la nave (+7,7299 %), ii) Servicios Estándar en función a la carga fraccionada, rodante y a granel (+8,3794 %), iii) Servicios Estándar en función a la carga en contenedores (+8,5704 %), iv) Servicios Estándar a pasajeros (+8,3791 %), v) Servicios Especiales en función a la nave (+7,7164 %), y vi) Servicios Especiales en función a la carga fraccionada, rodante y a granel (+8,3270 %).

Por otro lado, respecto al régimen de acceso, al finalizar el año 2025, se contaban con 23 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 2025 el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 78,24 millones, monto 389,0 % superior a lo registrado en 2024; con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 559,32 millones, representando un

<sup>1</sup> Monto de inversión actualizado a diciembre de 2025, incluye IGV.



porcentaje de avance del 39,2 % del compromiso de inversión de APMT. Al respecto, considerando que el compromiso de inversión del Concesionario asciende a USD 1425,98 millones, al cierre del 2025 se encontró pendiente de ejecución alrededor del 60,8 % de dicho compromiso.

En cuanto a los pagos al Estado Peruano, durante el año 2025 APMT desembolsó un total de USD 41,53 millones, monto que representa un incremento del 24,1 % respecto a lo registrado en 2024 (USD 33,47 millones). Este total incluye pagos por USD 27,98 millones a ENAPU, lo que significó un aumento del 30,9 % en comparación con el año anterior, y USD 10,15 millones por concepto de retribución a la APN, monto 10,4 % superior al pagado en 2024. Adicionalmente, el Concesionario realizó pagos por USD 3,39 millones al Ositrán en concepto de aporte por regulación, cifra que representa un incremento del 17,4 % respecto al año anterior.

En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2025, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a 43 ocurrencias, representando una reducción respecto al año anterior (48 ocurrencias en 2024), siendo la totalidad de tales eventos únicamente accidentes con daños personales (heridos). Además, se presentaron 741 reclamos, de los cuales el 84,9 % estuvieron relacionados con facturación o cobro, mientras que un 11,2 % estuvieron relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios.

Respecto a la situación financiera de APMT, al cierre del año 2025 se observa una mejora significativa en la capacidad de cumplimiento de sus obligaciones de corto plazo, en comparación con lo registrado en el ejercicio 2024. Ello se refleja en el incremento de los principales indicadores de liquidez, toda vez que la liquidez corriente y la prueba ácida superaron nuevamente la unidad, evidenciando que los activos corrientes y los activos de mayor realización resultan suficientes para cubrir los pasivos corrientes. Asimismo, el capital de trabajo revirtió la posición negativa registrada en 2024 y alcanzó un saldo positivo en 2025, lo cual refleja una posición financiera más favorable en el corto plazo.

Asimismo, los ratios financieros analizados muestran una reducción en el grado de endeudamiento asumido por la empresa en comparación con el ejercicio 2024, lo que refleja una menor dependencia del financiamiento externo y una mayor proporción de activos respaldados con patrimonio neto. Además, al cierre del 2025, la empresa presenta una mejora en sus indicadores de autonomía financiera y solvencia, evidenciando una estructura de capital más sólida y una mayor capacidad de respaldo frente a sus obligaciones totales. Cabe señalar que, si bien la mayor parte del pasivo continúa concentrada en obligaciones de corto plazo, la proporción de deuda corriente respecto del pasivo total se redujo ligeramente frente al año anterior.

Finalmente, la información financiera de APMT para el año 2025 muestra una mejora general en los indicadores de rentabilidad de la empresa en comparación con el ejercicio 2024. En efecto, los márgenes bruto, operativo, neto y EBITDA registraron incrementos, lo que evidencia una mayor capacidad para generar utilidades a partir de los ingresos obtenidos. Del mismo modo, los indicadores de rentabilidad sobre el patrimonio (ROE) y sobre los activos (ROA) presentan una evolución positiva frente al año anterior, lo que refleja que, al cierre de 2025, la rentabilidad para los accionistas aumentó y que la empresa utilizó de manera más eficiente sus activos para generar ganancias durante el ejercicio contable.

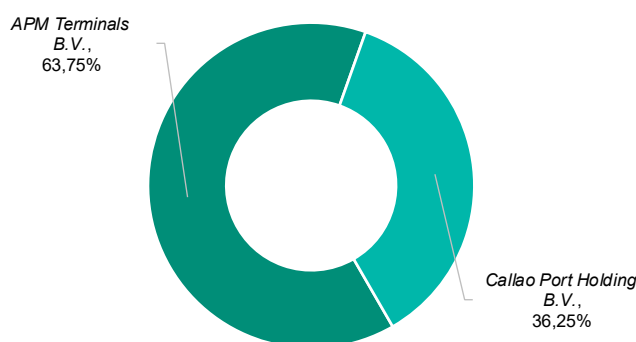


## I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

### 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 2025, la composición accionarial mantuvo la última modificación realizada en marzo de 2018.

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



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

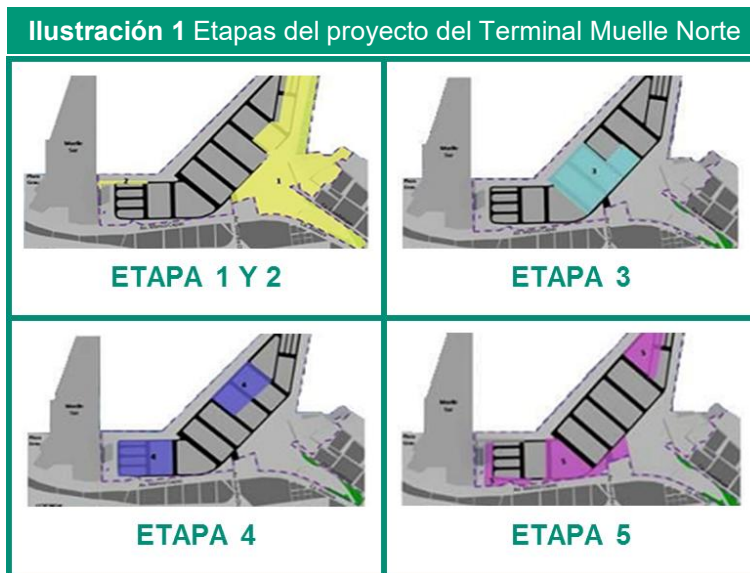
### I.2. Principales características del Contrato de Concesión

3. El Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, fue firmado el 11 de mayo de 2011 entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y APM Terminals Callao, contando con una vigencia de 30 años. La modalidad mediante la cual se entrega la Concesión es la denominada “DBFOT” (Design, Build, Finance, Operate and Transfer), que incluye además del área marítima y terrestre de concesión, la infraestructura y equipamientos portuarios que contenga, para que diseñe, construya, financie, mantenga, opere y explote el terminal, debiendo transferir dicha infraestructura y equipamiento al Estado Peruano al término de la vigencia del Contrato de Concesión.
4. Sobre el particular, el Contrato de Concesión le brinda al Concesionario el derecho de operar el Terminal Norte Multipropósito bajo la modalidad de monopropietario, es decir, el Concesionario tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que brinde dentro del Terminal, no estando obligado a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar tales servicios. Sin embargo, quedan exceptuados los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales están sujetos a las disposiciones contenidas en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) del Ositrán.
5. El proyecto del Terminal Norte Multipropósito comprende cuatro muelles centrales, un muelle norte, un muelle de hidrocarburos y un muelle de granos, con sus respectivas áreas de respaldo. Este terminal está diseñado para el manejo de carga en contenedores y carga general (metales,



granos, fertilizantes, químicos, entre otros). Durante la vigencia de la concesión, APMT deberá realizar una inversión referencial de USD 1425,98 millones (incluido IGV)<sup>2</sup>, distribuida en cinco etapas del proyecto de modernización<sup>3</sup>, 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 Ositrán, 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 precio<sup>4</sup> o tarifa<sup>5</sup> 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 Participación<sup>6</sup>, suscrito entre APM Terminals y la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU), el Concesionario deberá transferir a ENAPU el 17,01 % de sus utilidades antes de impuesto a la renta<sup>7</sup> obtenidas producto

<sup>2</sup> Monto de inversión actualizado a diciembre de 2025 de conformidad con el numeral 1.23.65 de la Adenda N°01 del contrato de concesión de TMN.

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

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

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

<sup>6</sup> Establecido en el Anexo 21 del Contrato de Concesión.

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



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 regulación<sup>8</sup>.

8. El 25 de noviembre de 2022 se suscribió la Adenda N° 1 del Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito. Esta adenda tuvo como finalidad introducir precisiones y ajustes operativos al contrato, vinculadas principalmente a la ejecución de inversiones y a la gestión de las obligaciones del Concesionario. En ese sentido, se incorporaron modificaciones en diversas cláusulas relacionadas con la planificación y ejecución de obras, así como con el tratamiento de inversiones adicionales y obligaciones contractuales, con el objetivo de optimizar la implementación del proyecto y brindar mayor claridad en la interpretación de los alcances técnicos y contractuales.
9. El 28 de junio de 2024 se suscribió la Adenda N° 2 del Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito. Esta adenda tuvo como objeto principal actualizar diversas disposiciones financieras del contrato ante la eliminación de la tasa LIBOR como referencia internacional, reemplazándola por una nueva tasa basada en la SOFR (Term SOFR a 6 meses más un spread). En particular, se modificaron definiciones clave del contrato (como la tasa de referencia y la tasa de descuento), la cláusula 8.28 relativa al equilibrio económico-financiero —precisando los mecanismos de restablecimiento y cálculo de compensaciones—, así como el Anexo 10 correspondiente al modelo de garantía de fiel cumplimiento. Asimismo, se introdujeron ajustes en los procedimientos de aplicación de intereses y compensaciones, manteniendo inalteradas las condiciones económicas y técnicas esenciales del contrato.

### **I.3. Área de Influencia**

10. 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.
11. 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**

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

---

<sup>8</sup> De acuerdo a la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión.



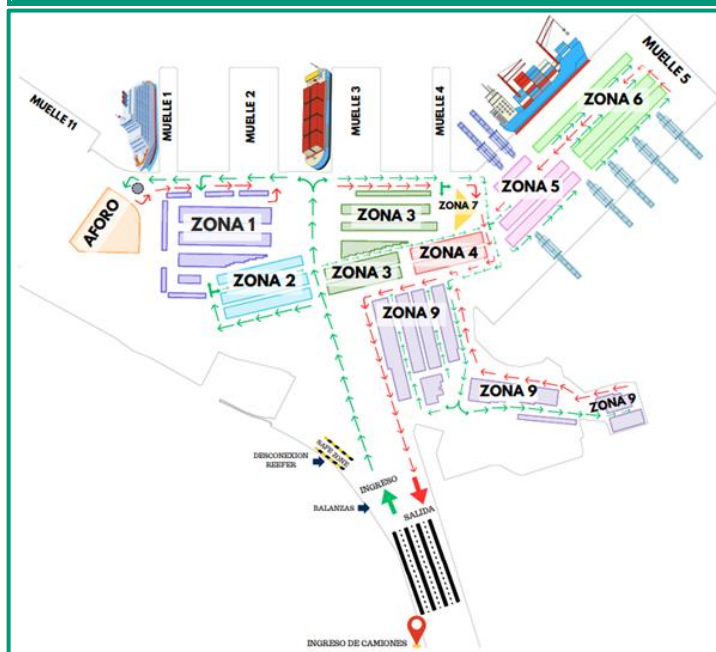
**Cuadro 1** Características de la Infraestructura Portuaria de APM Terminals Callao S.A.

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
	C	Tanquero	200,00	12,00	
	D	Contenedores	560,00	14,0 - 16,0	
	E	Contenedores			
Muelle 7	A	Hidrocarburos	262,80	10,50	-
	B	Hidrocarburos	262,80	9,50	
Muelle 11	-	Multipropósito	280,00	15,50	-

Fuente: Plan de Negocio del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**Ilustración 2** Distribución del Terminal Muelle Norte del Callao



Fuente: Página web del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



13. Por su parte, en cuanto al equipamiento<sup>9</sup>, el Concesionario cuenta con:
- 7 grúas pórtico de muelle eléctricas (STS): 2 grúas Panamax y 5 grúas Súper Post Panamax
  - 15 grúas pórtico de patio eléctricas (RTG)
  - 4 grúas móviles de patio (MHC)
  - 2 grúas autopropulsadas tipo telescópicas (MC)
  - 12 equipos porta contenedores (RS)
  - 4 equipos portacontenedores de vacíos (EH) 49 tractores porta contenedores (TT)
  - 3 montacargas de 3,5 ton (FL)
  - 7 montacargas de 5 ton (FL)
  - 10 montacargas de 16ton (FL)
  - 3 montacargas de 30 ton (FL)
  - 3 tolvas para descarga de grano eco-ambientales (EGH)
  - 8 tolvas para descarga de grano (TLS)
  - 1 conjunto de silos para granos con faja transportadora
  - 8 cucharas para descarga de grano (GRAB)
  - 3 excavadoras
  - 2 cargadores Frontales
  - 6 minicargadores
  - 1 plataforma elevadora móvil

#### I.5. Hechos de importancia

14. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 048-2022-CD-OSITRAN, de fecha 3 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

15. 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.
16. Por otro lado, el 3 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 Fijación Tarifaria del Servicio Especial Gasificado de contenedores llenos en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao”.
17. 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 (N<sub>2</sub>) y el dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), siendo que los niveles exactos de dichos gases

<sup>9</sup> De acuerdo con lo señalado en el Plan de Negocios 2026. Para más información, consultar: [https://www.ositrán.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/PN-2026\\_APMT\\_C Terminal-Multiproposito-Muelle-Norte.pdf](https://www.ositrán.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/PN-2026_APMT_C Terminal-Multiproposito-Muelle-Norte.pdf)



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, dado que estas son las dueñas del contenedor y las responsables de la atmósfera del flujo interno del mismo.

18. 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

19. 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 N<sub>2</sub> y CO<sub>2</sub> en conjunto, ii) modalidad vinculada con la inyección y provisión solo de N<sub>2</sub> y, iii) modalidad vinculada con la inyección y provisión solo de CO<sub>2</sub>.
20. Durante el 2025, se llevaron a cabo las siguientes obras correspondientes a la Adenda N° 1:

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

El proyecto, con una inversión de S/ 3 877 464,47, sin incluir el IGV, consiste en la construcción de un nuevo canal para las tuberías de graneles líquidos, que comprende la conexión de la red existente con la red futura. Dicha conexión implica la paralización de operaciones relacionadas o cercanas; asimismo, si bien durante la construcción de la etapa 3B se prevé la ejecución de trabajos por zonas o frentes, la reubicación del rack de graneles líquidos atraviesa todas las zonas de circulación hacia el Muelle 5. La ejecución de la obra se inició el 11 de octubre de 2024 y se estableció como fecha de culminación el 1 de febrero de 2026. Actualmente, la obra se encuentra culminada y, mediante la Carta N° 00139-2026-APMTC/PIM, de fecha 23 de enero de 2026, se solicitó formalmente su recepción ante la Autoridad Portuaria Nacional, con copia al Ositrán.

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

- a) Obra de la Inversión Complementaria denominada “Nueva Zona SUNAT en Almacén K”: La obra "Nueva Zona SUNAT en Almacén K" en el Terminal Norte del Puerto del Callao, con una inversión aprobada de S/ 5 977 952,08 sin incluir el I.G.V., tiene como propósito adaptar y equipar un espacio dedicado a las operaciones aduaneras de SUNAT, incluyendo áreas para la inspección con canes y oficinas administrativas. Este proyecto contempla la construcción de instalaciones especializadas como caniles, zonas administrativas, sistemas de abastecimiento de agua, red contra incendios, y pavimentación de accesos. Asimismo, incorpora instalaciones eléctricas, mecánicas y de ventilación, cumpliendo con estrictos estándares de seguridad y salud ocupacional y de construcción. El inicio de ejecución de obra fue el 11 de octubre de 2024 y, a través de Carta N° 01375-2025-APMTC/PIM de fecha 05 de agosto de 2025, se solicitó formalmente la recepción de la obra ante la Autoridad Portuaria Nacional, con copia al Ositrán.



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

- b) Inversión Complementaria denominada “Reubicación de rack de tuberías para graneles líquidos en el amarradero 5A”: Este proyecto cuenta con una inversión aprobada de S/ 3 518 984,95 sin incluir el I.G.V. y consiste en la construcción de obras preliminares de trazado y demolición del pavimento a lo largo del trazo del nuevo canal enterrado para transporte de tuberías C01, y también el retiro de interferencias en la ubicación del nuevo Manifold 5A ubicados en los puntos de acople de las tuberías en el extremo de los canales sobre el muelle 5A. La ejecución de la obra se inició el 11 de octubre de 2024, estableciéndose como fecha de culminación el 01 de febrero de 2026. Actualmente, la obra se encuentra culminada y, mediante Carta N.º 00138-2026-APMTC/PIM, de fecha 23 de enero de 2026, se solicitó formalmente la recepción de la obra ante la Autoridad Portuaria Nacional, con copia al .
- c) Inversión Complementaria denominada “Upgrade de Planta de Tratamiento de Aguas Residuales (PTAR) con fines de reúso”: Este proyecto cuenta con una inversión aprobada de S/ 975 475,28, sin incluir el I.G.V y busca tratar el efluente doméstico/industrial (lavadero de equipos, lavado de tolvas de almacenamiento, etc.) generado en las instalaciones del TNM con el objetivo de obtener agua residual tratada con calidad para reúso, de forma que pueda ser empleada en el lavado de maquinaria, vehículos, equipos, y otros servicios y/o actividades que no requieran agua de consumo humano para su ejecución. El inicio de ejecución de obra fue el 10 de diciembre de 2024 y, a través de Carta N° 00838-2025APMTC/PIM de fecha 05 de mayo de 2025, se solicitó formalmente la recepción de la obra ante la Autoridad Portuaria Nacional, con copia al Ositrán.

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

- d) Inversión Complementaria denominada “Reubicación de rack de tuberías para graneles líquidos en el amarradero 5A N° 2”: Este proyecto cuenta con una inversión aprobada de S/ 3 398 494,66 sin incluir el I.G.V., y consiste en la construcción de obras preliminares de trazado y demolición de pavimento existente, obras civiles de nuevos canales enterrados para transporte de tuberías C-02 y C-03, el manifold 02 en las terminaciones de dichos canales sobre el Muelle 5A entre otros. La ejecución de la obra se inició el 21 de noviembre de 2025, estableciéndose como fecha de culminación el 20 de noviembre de 2026.

## II. OFERTA DE SERVICIOS

21. 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

22. 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 pago<sup>10</sup>, así como cualquier gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del servicio.

<sup>10</sup> 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.



23. 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**

24. 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**

25. 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.

26. 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.

27. 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**

28. La cláusula 1.23.98 del Contrato de Concesión define a los servicios especiales como aquellos servicios distintos a los servicios estándar que el Concesionario está facultado a prestar directamente o a través de terceros. Asimismo, la cláusula 8.20 del referido Contrato señala que, por la presentación de dichos servicios, el Concesionario tiene derecho a cobrar un precio o tarifa, según corresponda.

## **II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso**

29. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monopropósito, 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.

30. 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**

31. 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 2025, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE) del Ositrán<sup>11</sup>.

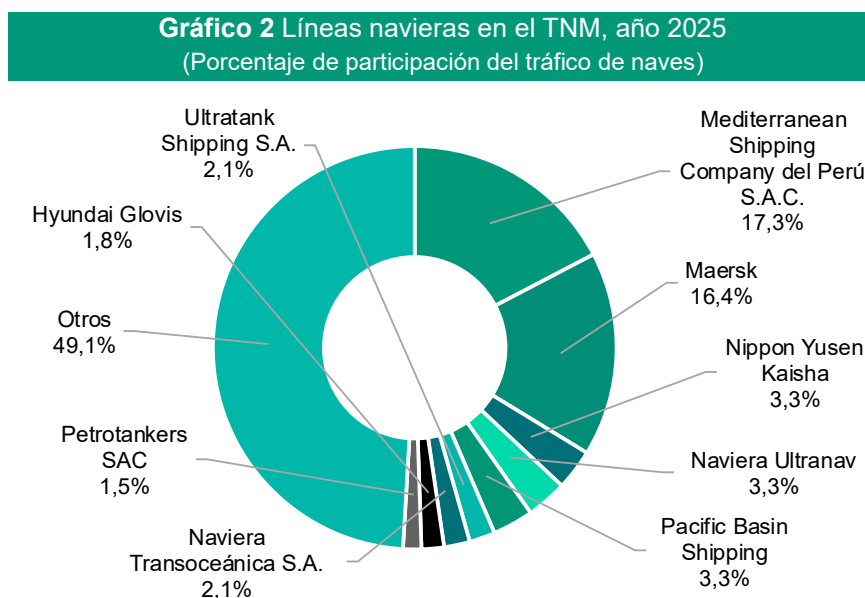
- Carga fraccionada, hasta tres (03) Días Calendario.
- Carga rodante, hasta tres (03) Días Calendario.
- Carga sólida a granel excepto concentrado de minerales, hasta cinco (05) Días Calendario, con uso de torres absorbentes y silos.

<sup>11</sup> 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@ositrán.gob.pe](mailto:declaración.estadística@ositrán.gob.pe);



### III.1. Principales clientes

32. 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.
33. Así, con relación a las líneas navieras, durante el año 2025 se observa que alrededor del 50,9 % del tráfico total de naves se concentró en nueve empresas, de las cuales destacan Mediterranean Shipping Company del Perú (17,3 %), Maersk (16,4 %), Nippon Yusen Kaisha (3,3 %), Naviera Ultrana (3,3 %) y Pacific Basin Shipping (3,3 %), tal como se detalla en el siguiente gráfico. Cabe mencionar que el 49,1 % de las naves atendidas corresponden a líneas navieras con participaciones mínimas inferiores al 1,5 % del tráfico total.



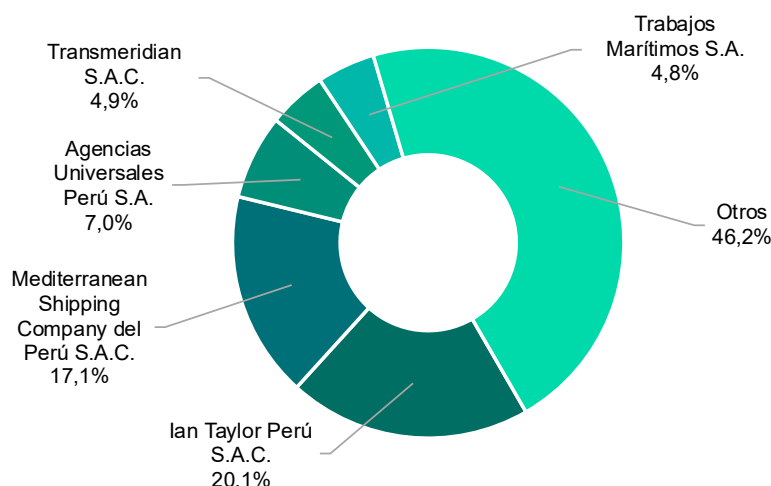
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

34. Por su parte, en el caso de los agentes marítimos, durante el año 2025 se observa que alrededor del 53,8 % del tráfico de naves se encontró distribuido entre cinco empresas, siendo Ian Taylor Perú S.A.C. la que presentó la mayor participación registrando el 20,1 % del total de naves que recalaron en el terminal, seguido de Mediterranean Shipping Company del Perú S.A.C. (17,1 %), Agencias Universales Perú S.A. (7,0 %), Transmeridian S.A.C. (4,9 %) y Trabajos Marítimos S.A. (4,8 %), tal como se detalla en el siguiente gráfico. Cabe mencionar que el 46,2 % de las naves atendidas corresponden a agentes marítimos con participaciones mínimas inferiores al 4 % del tráfico total.

siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de Ositrán, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.



**Gráfico 3** Agencias marítimas en el TNM, año 2025  
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



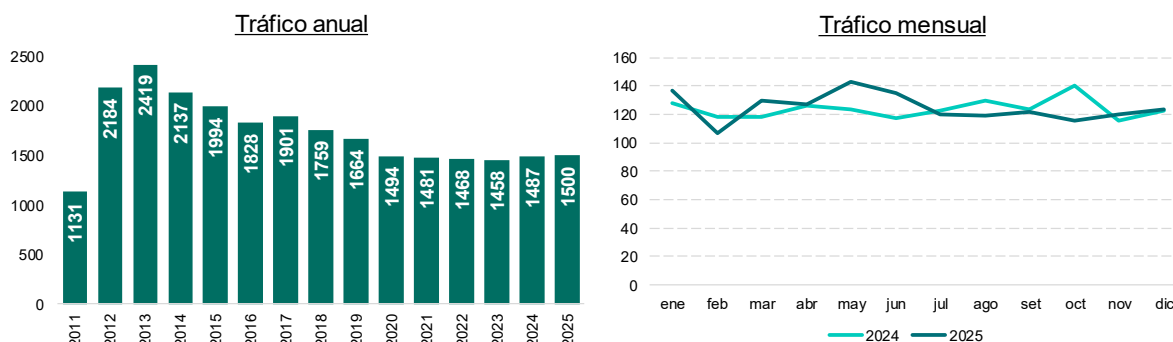
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### III.2. Tráfico de naves y de carga

#### a) Navas atendidas

35. Durante el año 2025, APMT atendió un total de 1500 naves, esto es, 13 naves más que lo registrado en el año anterior, lo cual se traduce en un aumento del 0,9 %. Cabe señalar que dicho nivel de tráfico se mantuvo 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 – 2025  
(En número de naves atendidas)

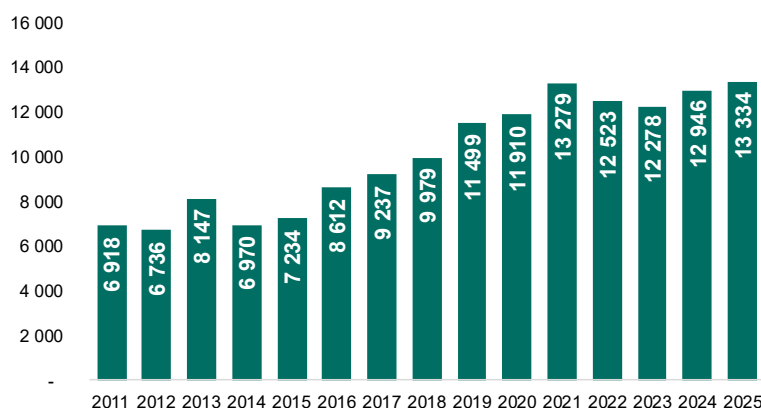


**Nota:** APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.  
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

36. Asimismo, en cuanto a la evolución del tráfico mensual, se observa que a lo largo del 2025 el número de naves que arribaron al terminal fue superior durante la mayor parte del año a comparación de los niveles observados en el 2024 (con excepción de los meses de febrero, julio, agosto, setiembre y octubre), situándose en torno a las 125 naves por mes, en promedio, superior al promedio mensual de naves del año anterior (124 naves en promedio).
37. Cabe señalar que el incremento observado en el número de naves atendidas en el año 2025 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 2025, el volumen promedio de carga movilizada por nave ascendió a 13,3 mil toneladas, cifra superior a lo observado en el año 2024 en 3,0 %.



**Gráfico 5** Evolución del volumen promedio de carga por nave, periodo 2011 – 2025  
(En toneladas métricas)



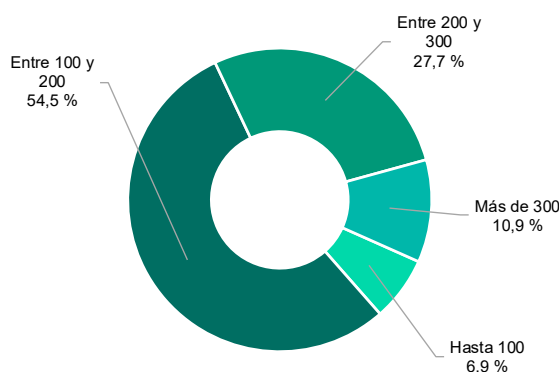
*Nota:* APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

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

38. En cuanto a las principales características de las naves atendidas en el terminal durante el año 2025, 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 2025, las naves atendidas cuya eslora se encuentra en el rango de 100 a 200 metros presentaron la mayor participación con el 54,5 % 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 6,9 % y 10,9 %, respectivamente.

**Gráfico 6** Eslora (en metros) de las naves atendidas, año 2025  
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



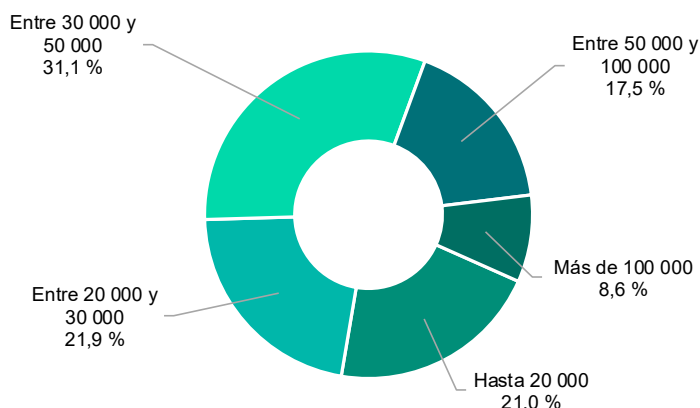
*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

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

39. Por otro lado, con relación al arqueado 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 arqueado 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 2025, la mayor parte de las naves atendidas presentan un arqueado bruto entre 30 000 y 50 000 toneladas, con un 31,1 % del tráfico total de naves, seguido del rango de arqueado bruto entre 20 000 y 30 000 toneladas, con un 21,9 % del tráfico total de naves.



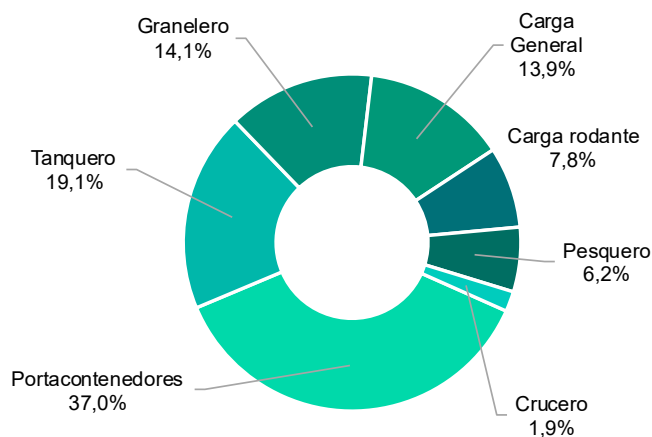
**Gráfico 7** Arqueo bruto (en toneladas) de las naves, año 2025  
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



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

40. Entre tanto, respecto al tipo de nave, durante el año 2025 se observó que la mayor parte de las embarcaciones que recalaron en el TMN fueron portacontenedores (37,0 %), seguidas de las naves dedicadas al transporte de graneles líquidos (tanqueros) y graneleros con el 19,1 % y 14,1 % del tráfico total de naves, respectivamente. Asimismo, a comparación de 2024, se registró una mayor presencia de carga rodante (7,8 %).

**Gráfico 8** Composición del tráfico de naves, por tipo, año 2025  
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



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

41. Finalmente, en cuanto al arribo de las naves en el TMN durante el año 2025, como se puede observar en el siguiente cuadro, la mayor concentración de barcos se presentó en el muelle N°5 con 744 naves, destacando de este total los amarraderos D y A con 402 y 207 naves, respectivamente. Por otro lado, la menor concentración de barcos se presentó en el muelle N° 11 con 99 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 2025

Amarradero	Muelle							Total
	1	2	3	4	5	7	11	
A	117	86	64	29	207	86	99	688
B		35	62	78	2	9		186
C			91		133			224
D					402			402
E								0
<b>Total</b>	<b>117</b>	<b>121</b>	<b>217</b>	<b>107</b>	<b>744</b>	<b>95</b>	<b>99</b>	<b>1500</b>

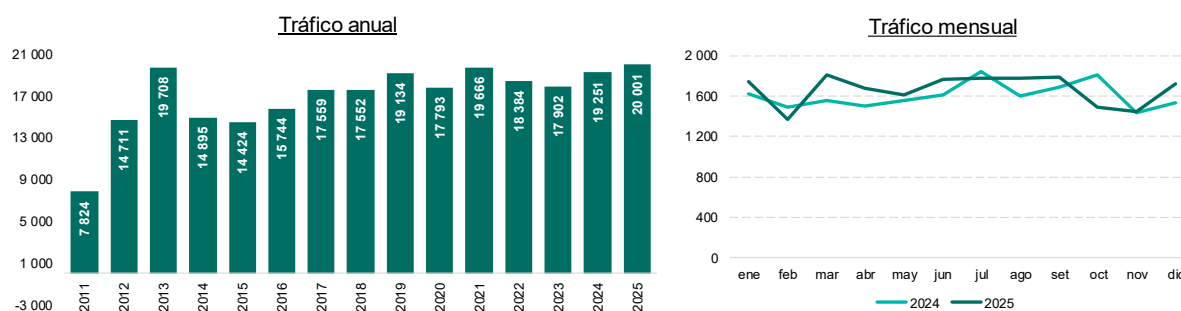
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### b) Volumen de carga movilizada

42. En cuanto al comportamiento de los volúmenes de carga movilizada en el TNM, durante el año 2025 se presentó un aumento de 3,9 % respecto de lo registrado en el año 2024, pasando de 19 251 mil a 20 001 mil toneladas, respectivamente. En efecto, al analizar la evolución del tráfico mensual durante el 2025 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 2024 (con excepción de los meses de febrero, julio y octubre), situándose en torno a las 1667 mil toneladas por mes, en promedio, cifra superior al promedio mensual de toneladas del año 2024 (1604 mil toneladas).

**Gráfico 9** Evolución del tráfico de carga movilizada, periodo 2011 – 2025  
(En miles de toneladas métricas)



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

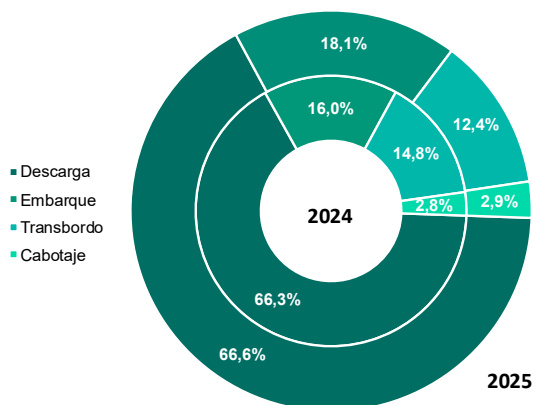
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. Por otro lado, en cuanto a la composición de la carga movilizada según el tipo de operación realizada, cabe mencionar que, del tonelaje total registrado durante el año 2025, el 66,6 % correspondió a operaciones de descarga, en tanto que el 18,1 % 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 12,4 % y 2,9 %, respectivamente.



**Gráfico 10** Composición del tráfico de carga por operación, años 2024 y 2025  
(Porcentaje de participación de la carga movilizada)



*Nota:* Se incluyen regímenes de descarga, embarque, transbordo, cabotaje y tránsito.

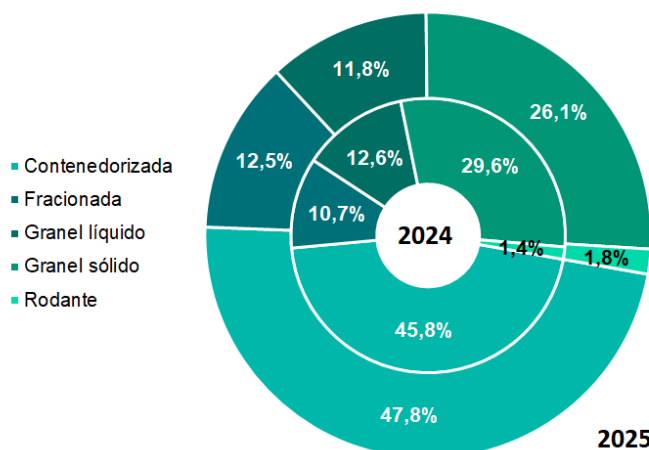
*No se considera reestiba.*

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

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

44. Asimismo, respecto a la composición de la carga según el tipo de producto, durante el año 2025, del total de carga movilizada, el 47,8 % correspondió a la carga contenedorizada<sup>12</sup>, seguida por la carga a granel sólido con el 26,1 % y carga fraccionada con el 12,5 %, tal como se aprecia en el siguiente gráfico. Por otra parte, en cuanto a la carga a granel líquido y la carga rodante, durante el 2025 estas representaron el 11,8 % y 1,8 %, 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 2024 y 2025  
(Porcentaje de participación de la carga movilizada)



*Nota:* Se incluyen regímenes de descarga, embarque, transbordo, cabotaje y tránsito.

*No se considera reestiba.*

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

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

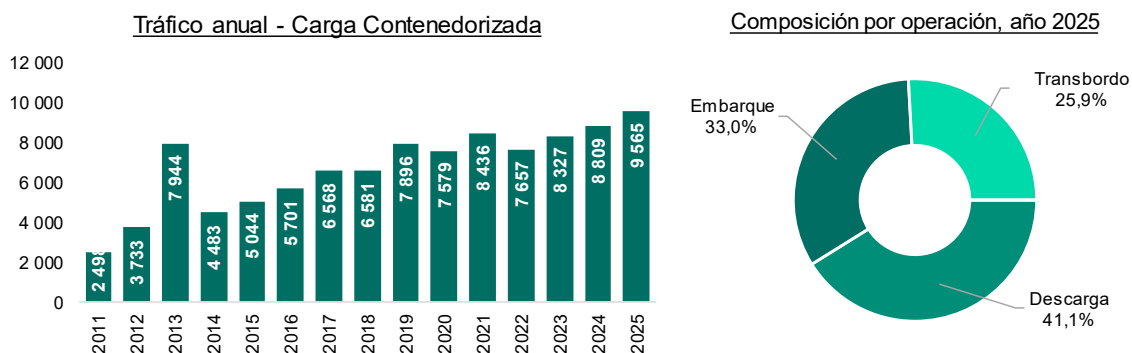
<sup>12</sup> El presente análisis no considera la carga proveniente de operaciones de re-estiba, toda vez que corresponde a aquella carga que ha sido reubicada dentro de una misma nave, sea esta contenedorizada o suelta, y por tanto no representa nuevo cargamento movilizado a través del terminal portuario. *Reestiba:* Operación de reubicación de carga, sea esta contenedorizada o suelta, dentro del medio de transporte o unidades de carga en donde ha arribado al país, estas maniobras podrán realizarse dentro del medio de transporte o con descarga temporal a la zona primaria de la dirección distrital aduanera respectiva. Más información, consultar: <https://www.acavir.com/glosario-comercio-externo/reestiba>



### Carga contenedorizada

45. El volumen de carga contenedorizada movilizada durante el año 2025 por el TNM ascendió a 9565 mil toneladas, lo cual representó un aumento del 8,6 % respecto de lo registrado en el 2024; dicho resultado se encontró en línea con el crecimiento que se viene registrando desde el 2023. En el siguiente gráfico se observa la evolución del tráfico de carga contenedorizada en el TNM durante el periodo 2011 – 2025.

**Gráfico 12** Tráfico de carga contenedorizada, periodo 2011 – 2025  
(En miles de toneladas métricas)



*Nota:* APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011. *Se incluyen regímenes de descarga, embarque, transbordo, cabotaje y tránsito. No se considera reestiba.*

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

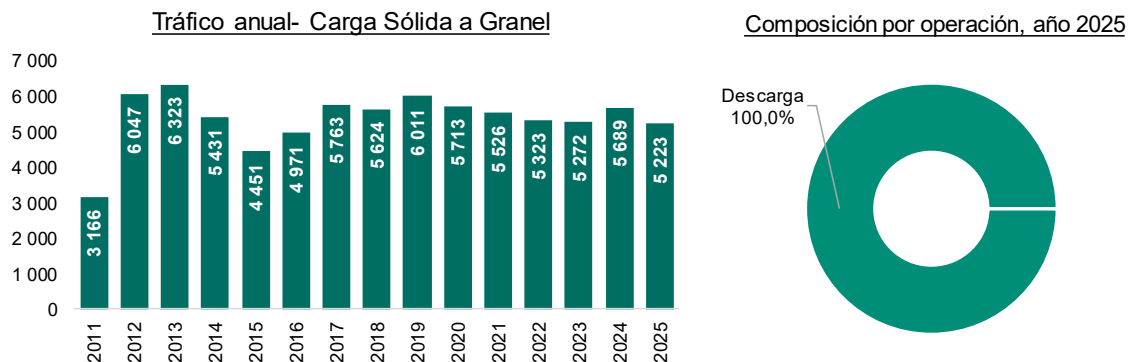
*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

46. Cabe señalar que la carga contenedorizada movilizada durante el 2025 se concentró mayormente en las operaciones de descarga, con alrededor del 41,1 %, en tanto que las operaciones de embarque y transbordo representaron el 33,0 % y 25,9 % de la carga movilizada total, respectivamente.

### Carga sólida a granel

47. Durante el año 2025, el volumen de carga sólida a granel movilizada por el TNM ascendió a 5223 mil toneladas, lo cual representó una disminución del 8,2 % respecto de lo registrado en el año previo. Nótese además que la totalidad de los volúmenes de carga sólida a granel movilizados durante el 2025 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 – 2025  
(En miles de toneladas métricas)



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

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

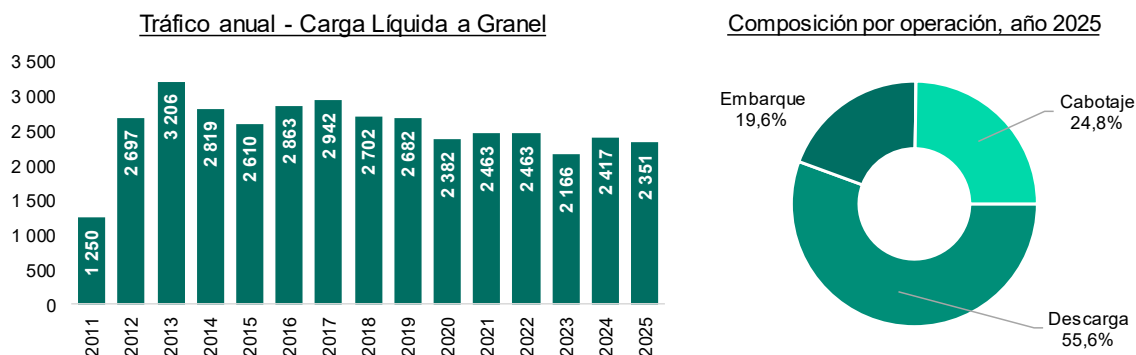
*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



### Carga líquida a granel

48. En el 2025, el volumen de carga líquida a granel movilizada por el TNM ascendió a 2351 mil toneladas, lo cual representó una disminución de 2,7 % respecto de lo registrado en el 2024. En el siguiente gráfico se observa la evolución del tráfico de carga líquida a granel en el TNM durante el periodo 2011 – 2025.

**Gráfico 14** Tráfico de carga líquida a granel, periodo 2011 – 2025  
(En miles de toneladas métricas)



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

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

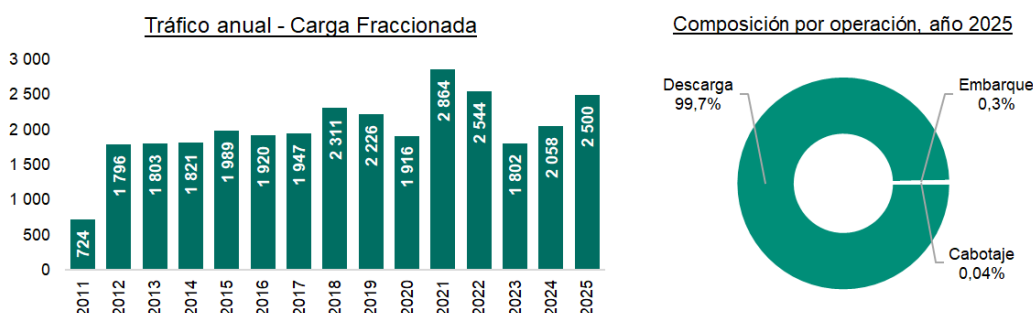
*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

49. Cabe señalar que, durante el 2025, este tipo de carga se concentró principalmente en las operaciones de descarga, con alrededor del 55,6 %, seguido de las operaciones de cabotaje con 24,8 %; entre tanto, las operaciones de embarque presentaron la menor participación al concentrar el 19,6 % del volumen total movilizado.

### Carga fraccionada

50. Durante el año 2025, el volumen de carga fraccionada movilizada por el TNM ascendió a 2500 mil toneladas, lo cual representó un aumento del 21,5 % respecto de lo registrado en el 2024, 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 fraccionada, periodo 2011 – 2025  
(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.

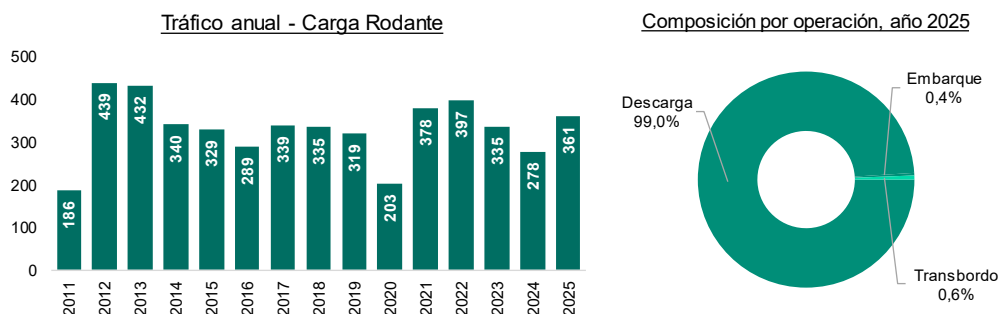
51. Nótese que la carga fraccionada durante el 2025 se concentró principalmente en las operaciones de descarga, con alrededor del 99,7 %, en tanto que las operaciones de embarque y cabotaje representaron apenas el 0,3 % y 0,04 % de la carga movilizada, respectivamente; en tal sentido, los volúmenes de carga fraccionada registrados en el TNM correspondieron mayoritariamente a la importación. Es preciso indicar que no se registraron operaciones bajo el régimen de transbordo para este tipo de carga durante 2025.



## Carga rodante

52. El volumen de carga rodante movilizada por el TNM ascendió a 361 000 toneladas en el año 2025, lo cual significó un aumento de 30,1 % respecto de lo registrado en el 2024 (278 000 toneladas), rompiendo la tendencia de disminución registrada desde 2023.

**Gráfico 16** Tráfico de carga rodante, periodo 2011 – 2025  
(En miles de toneladas métricas)



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

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

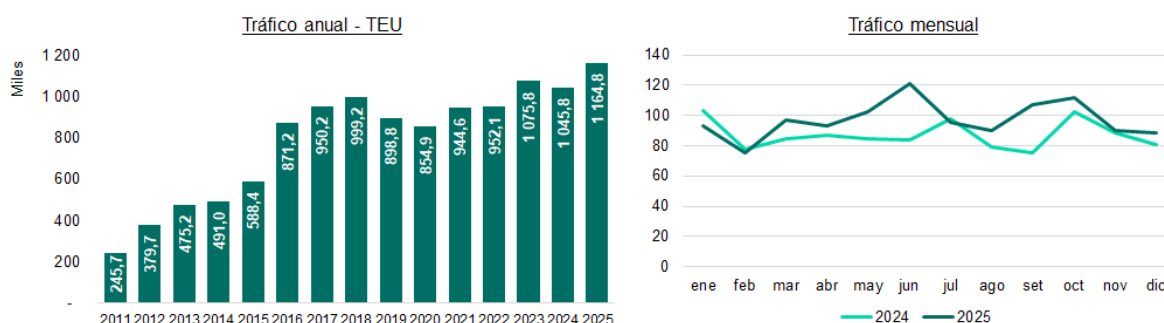
*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

53. Cabe señalar que, durante el 2025, este tipo de carga concentró principalmente operaciones de descarga, con alrededor del 99,0 %, mientras que las operaciones de transbordo y embarque presentaron una menor participación al concentrar solo el 0,6 % y 0,4 % del volumen total de carga rodante, respectivamente.

### c) Contenedores movinizados

54. En cuanto al tráfico de contenedores en el TNM, durante el año 2025 se presentó un incremento de 11,4 % respecto de lo registrado en el año 2024, pasando de 1045,8 a 1164,8 miles de TEU<sup>13</sup>, respectivamente. En esa línea, los resultados observados en el 2025 representan el 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 – 2025  
(En miles de TEU)



*Nota:* APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011. *Se incluyen regímenes de descarga, embarque, transbordo, cabotaje y tránsito. No se considera reestiba.*

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

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

55. En efecto, al analizar la evolución del tráfico mensual durante el año 2025, en comparación a lo registrado en el año 2024, se observa un incremento del número de TEU movinizados (a excepción de enero, febrero y julio), alcanzando el mayor número de TEU movinizados en el mes de junio con un total de 121 408 TEU. Cabe indicar que a lo largo del 2025 el movimiento de

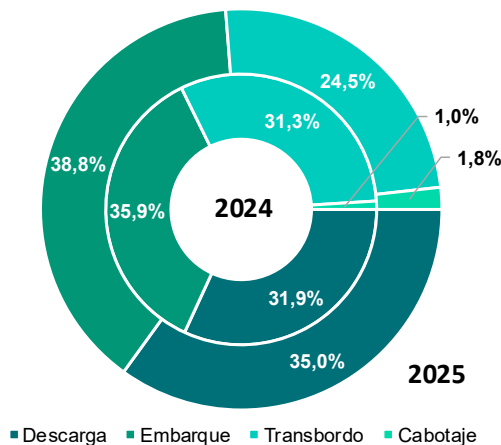
<sup>13</sup> Acrónimo del término en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies.



contenedores se situó en torno a los 97 066 TEU por mes, en promedio, cifra superior al promedio mensual de contenedores movilizados en el año 2024 (87 147 de TEU).

56. Por otro lado, en cuanto a la composición de los contenedores movilizados según el tipo de operación realizada, cabe indicar que, del total de TEU movilizados durante el año 2025, el 38,8 % correspondió a operaciones de embarque, en tanto que el 35,0 % correspondió a operaciones de descarga, y el 24,5 % a las operaciones de transbordo, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico. Nótese que, en el caso de las operaciones de cabotaje, durante el año 2025 estas representaron únicamente el 1,8 % del total de TEU movilizados en 2025.

**Gráfico 18** Tráfico de contenedores por operación, años 2024 y 2025  
(Porcentaje de participación del número de TEU movilizados)



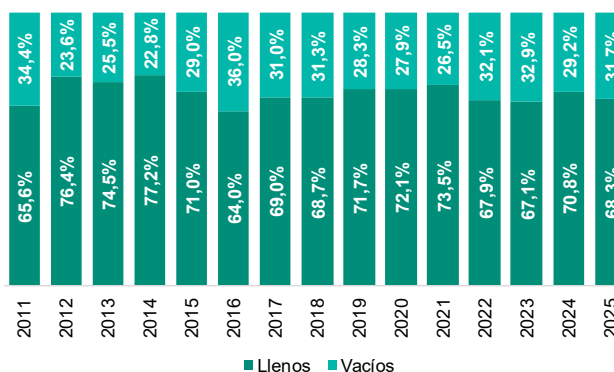
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

57. 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 2025, las operaciones de descarga concentraron el 44,8 % mientras que las operaciones de embarque solo el 26,8 %, lo cual guarda relación además con la composición del tráfico de carga contenedorizada.
58. 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 70,5 % entre 2011 y 2025, en tanto que el 29,5 % 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 – 2025  
(Porcentaje de participación del número de TEU movilizados)



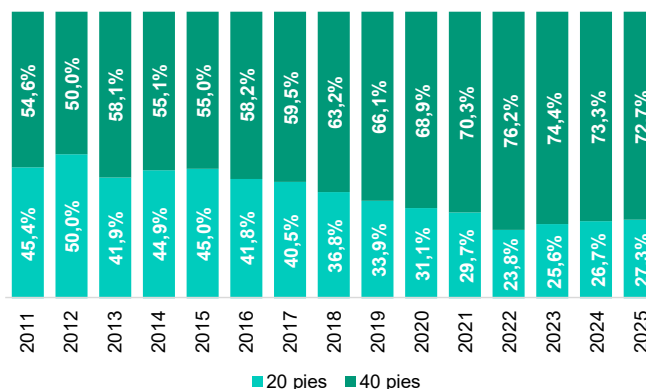
*Nota:* APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

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

59. Por otro lado, en términos de unidades físicas de contenedores movilizados, entre 2011 y 2025 se observa una mayor tendencia al empleo de contenedores de 40 pies, pasando de una participación promedio de 54,6 % durante los primeros años de la concesión hasta alrededor del 72,7 % en el año 2025, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

**Gráfico 20** Composición de contenedores por según capacidad, periodo 2011 – 2025  
(Porcentaje de participación del número de contenedores movilizados)



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

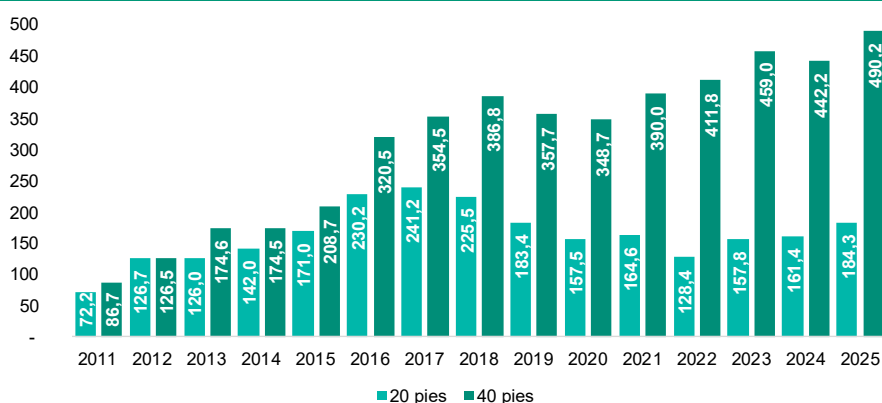
*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

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

60. 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.
61. Así, al analizar la evolución histórica del tráfico de contenedores (en términos de unidades físicas) se tiene que, para el 2025, 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 – 2025  
(En miles de unidades de contenedores)



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

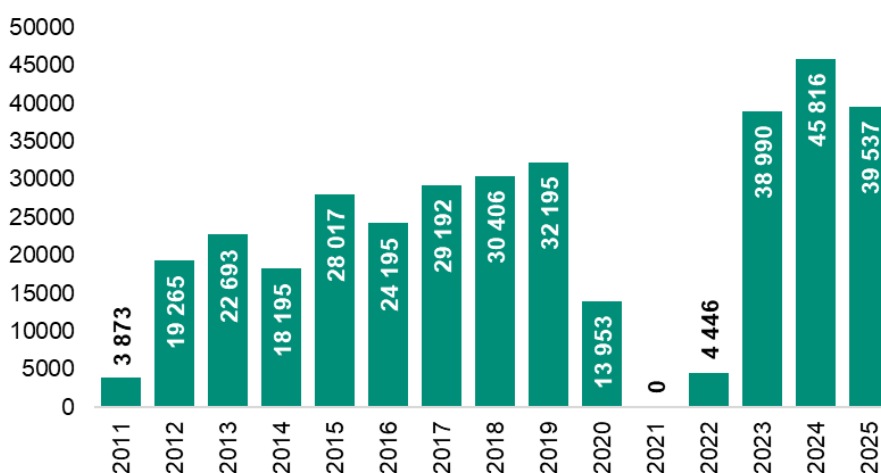
*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

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

#### d) Tráfico de pasajeros

62. 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. Sin embargo, para el año 2025 se registraron 39 537 pasajeros abordados, esto es un 13,7 % menos que lo registrado en 2024 (6279 pasajeros menos). Entre los principales cruceros lujosos que arribaron al terminal se encuentran MS Oosterdam, Silver Ray, Sapphire Princess, Pacific World y Costa Deliziosa, quienes en conjunto representaron el 53,9 % del tráfico total de pasajeros registrados en 2025.

**Gráfico 22** Evolución del tráfico de pasajeros en el TNM, periodo 2011 – 2025  
(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

63. 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.
64. 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.
65. 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  $-9,63\%$ <sup>14</sup>. 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  $-6,04\%$ .
66. 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 2025 – junio 2026 fue de  $+8,39\%$  ( $RPI - X = 2,35\% - (-6,04\%)$ )<sup>15</sup>.
67. 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.

<sup>14</sup> Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2016-CD-OSITRAN.

<sup>15</sup> Donde RPI (o tasa de inflación norteamericana) al mes de mayo de 2025 ascendió a 321,465 de acuerdo con la información publicada por el *Bureau of Labor Statistics* (BLS):

	Mayo 2024	Mayo 2025	Var %
CPI	314,069	321,465	+2,35 %



**Cuadro 3** Canastas de servicios sujetos a la regulación tarifaria en el TNM

<b>Servicios Estándar</b>	<b>Canasta de Servicios Estándar en función a la nave</b> 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"> <li>○ Servicio con Grúa Pórtico de Muelle             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Contenedores de 20 pies vacío</li> <li>▪ Contenedores de 40 pies vacío</li> </ul> </li> <li>○ Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Contenedores de 20 pies vacío</li> <li>▪ Contenedores de 40 pies vacío</li> </ul> </li> </ul> c. Servicios de transbordo <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Servicios con Grúa Pórtico de Muelle             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Contenedores de 20 pies lleno</li> <li>▪ Contenedores de 40 pies lleno</li> <li>▪ Contenedores de 20 pies vacío</li> <li>▪ Contenedores de 40 pies vacío</li> </ul> </li> <li>○ Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Contenedores de 20 pies lleno</li> <li>▪ Contenedores de 40 pies lleno</li> <li>▪ Contenedores de 20 pies vacío</li> <li>▪ Contenedores de 40 pies vacío</li> </ul> </li> </ul>	<b>Canasta de Servicios Estándar en función a la carga fraccionada, rodante y a granel</b> d. Servicio de embarque o descarga <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Carga Fraccionada</li> <li>○ Carga Rodante</li> <li>○ Carga Sólida a Granel</li> <li>○ Carga Líquida a Granel</li> </ul>
	<b>Canasta de Servicios Estándar en función a la carga en contenedores</b> e. Servicio de embarque o descarga <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Servicio con Grúa Pórtico de Muelle             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Contenedores de 20 pies lleno</li> <li>▪ Contenedores de 40 pies lleno</li> </ul> </li> <li>○ Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Contenedores de 20 pies lleno</li> <li>▪ Contenedores de 40 pies lleno</li> </ul> </li> </ul>	<b>Canasta de Servicios Estándar a pasajeros</b> f. Servicio de embarque o descarga <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Pasajeros</li> </ul>
<b>Servicios Especiales</b>	<b>Canasta de Servicios Especiales en función a la nave</b> 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	<b>Canasta de Servicios Especiales en función a la carga fraccionada, rodante y a granel</b> 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.

68. En ese contexto, en julio de 2025 entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios regulados, el cual incorporó los ajustes anuales por inflación y productividad. Como resultado, las tarifas registraron las siguientes variaciones promedio por tipo de servicio:

- Canasta de Servicios Estándar en función a la nave: +7,7299 %
- Canasta de Servicios Estándar en función a la carga fraccionada, rodante y a granel: +8,3794 %
- Canasta de Servicios Estándar en función a la carga en contenedores: +8,5704 %
- Canasta de Servicios Estándar a pasajeros: +8,3791 %
- Canasta de Servicios Especiales en función a la nave: +7,7164 %
- Canasta de Servicios Especiales en función a la carga fraccionada, rodante y a granel: +8,3270 %

69. 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 2025 y junio de 2026 para los servicios estándar y especiales sujetos a la regulación tarifaria.



**Cuadro 4 Tarifas de los Servicios Estándar regulados, periodo 2024 – 2025**  
(En USD, sin IGTV)

Servicios	Unidad de cobro	Tarifas (Versión 13.0)- 2024	Tarifas (Versión 14.0)- 2025	Var. %
<b>Servicios Estándar</b>				
<b>Canasta de Servicios Estándar en función a la nave</b>				
<b>Servicio a la nave</b>				
Uso o alquiler de amarradero	Metro-eslora/hora	1,84	2,00	8,6957%
<b>Servicio de embarque o descarga</b>				
<u>Servicio con Grúa Pórtico de Muelle</u>				
Contenedores de 20 pies vacío	Por movimiento	185,60	202,00	8,8362%
Contenedores de 40 pies vacío	Por movimiento	289,60	314,60	8,6326%
<u>Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle</u>				
Contenedores de 20 pies vacío	Por movimiento	149,00	162,40	8,9933%
Contenedores de 40 pies vacío	Por movimiento	232,50	253,40	8,9892%
<b>Servicios de transbordo</b>				
<u>Servicios con Grúa Pórtico de Muelle</u>				
Contenedores de 20 pies lleno	Por ciclo completo	214,00	229,00	7,0093%
Contenedores de 40 pies lleno	Por ciclo completo	326,00	349,00	7,0552%
Contenedores de 20 pies vacío	Por ciclo completo	214,00	229,00	7,0093%
Contenedores de 40 pies vacío	Por ciclo completo	326,00	349,00	7,0552%
<u>Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle</u>				
Contenedores de 20 pies lleno	Por ciclo completo	170,00	182,00	7,0588%
Contenedores de 40 pies lleno	Por ciclo completo	254,00	271,90	7,0472%
Contenedores de 20 pies vacío	Por ciclo completo	170,00	182,00	7,0588%
Contenedores de 40 pies vacío	Por ciclo completo	254,00	271,90	7,0472%
<b>Canasta de Servicios Estándar en función a la carga fraccionada, rodante y a granel</b>				
<b>Servicio de embarque o descarga</b>				
Carga Fraccionada	Tonelada	18,90	20,28	7,3016%
Carga Rodante	Tonelada	47,60	48,74	2,3950%
Carga Sólida a Granel	Tonelada	10,50	11,43	8,8571%
Carga Líquida a Granel	Tonelada	6,95	7,99	14,9640%
<b>Canasta de Servicios Estándar en función a la carga en contenedores</b>				
<b>Servicio de embarque o descarga</b>				
<u>Servicio con Grúa Pórtico de Muelle</u>				
Contenedores de 20 pies lleno	Por movimiento	208,00	229,70	10,4327%
Contenedores de 40 pies lleno	Por movimiento	383,20	413,20	7,8288%
<u>Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle</u>				
Contenedores de 20 pies lleno	Por movimiento	183,50	201,90	10,0272%
Contenedores de 40 pies lleno	Por movimiento	313,70	332,50	5,9930%
<b>Canasta de Servicios Estándar a pasajeros</b>				
Servicio estándar para pasajeros	Pasajero	21,84	23,67	8,3791%

Fuente: Tarifario del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



**Cuadro 5 Tarifas de los Servicios Especiales regulados, periodo 2024 – 2025**  
(En USD, sin IGTV)

Servicios	Unidad de cobro	Tarifas (Versión 13.0)- 2024	Tarifas (Versión 14.0)- 2025	Var. %
<b>Servicios Especiales</b>				
<b>Canasta de Servicios Especiales en función a la nave</b>				
Re-estiba carga rodante vía nave	Tonelada	62,22	65,39	5,0948%
Re-estiba carga rodante vía muelle	Tonelada	115,15	121,02	5,0977%
Re-estiba carga fraccionada vía nave	Tonelada	21,40	23,60	10,2804%
Re-estiba carga fraccionada vía muelle	Tonelada	43,30	47,80	10,3926%
<b>Canasta de Servicios Especiales en función a la carga fraccionada, rodante y a granel</b>				
Embarque/descarga carga proyecto con grúa móvil	Por tonelada o m <sup>3</sup>	53,60	58,37	8,8993%
Embarque/descarga carga proyecto sin grúa móvil	Por tonelada o m <sup>3</sup>	38,60	41,69	8,0052%
Tratamiento especial de carga peligrosa (modalidad directa)	Tonelada	20,90	22,28	6,6029%
Tratamiento especial de carga peligrosa (modalidad indirecta)	Tonelada	24,90	26,28	5,5422%
Uso de barrera de contención	Por día	1 933,50	2 089,00	8,0424%
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	42,00	46,00	9,5238%
Descarga y envío de información de parámetros de contenedores <i>reefer</i>	Por contenedor	25,00	30,00	20,0000%
<b>Gasificado de contenedores llenos</b>				
Modalidad de provisión conjunta	Por contenedor	419,00	460,00	9,7852%
Modalidad de provisión solo nitrógeno	Por contenedor	374,00	411,00	9,8930%
Modalidad de provisión solo de dióxido de carbono	Por contenedor	160,00	192,00	20,0000%

Fuente: Tarifario del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

70. 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 regulado<sup>16</sup>.
71. 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.
72. 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*.
  - Gasificado de contenedores llenos

<sup>16</sup> 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.



## IV.2. Precios

73. 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.
74. 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.

**Cuadro 6 Tarifas de los Servicios Especiales no regulados, periodo 2024 – 2025**  
(En USD, sin IGV)

Servicios Especiales - No regulados	Unidad de cobro	Tarifas (Versión 13.0)- 2024	Tarifas (Versión 14.0)- 2025
<b>Uso de Área Operativa - Contenedores vacíos de embarque (excepto transbordo)</b>			
Días: 4 – 6 (Precio por día)	Por TEU / día	10,70	10,70
Día 7 (Precio por día)	Por TEU / día	37,50	37,50
Días: 8 en adelante (Precio por día)	Por TEU / día	16,10	16,10
<b>Uso de Área Operativa - Contenedores llenos de transbordo</b>			
Días: 3 – 4 (Precio por día)	Por TEU / día	17,10	17,10
Días: 5 - 6 (Precio por día)	Por TEU / día	26,80	26,80
Días: 7 en adelante (Precio por día)	Por TEU / día	33,00	33,00
<b>Contenedores Reefer de Transbordo</b>			
Energía - Contenedor de 20 y 40 pies (n17)	Por contenedor/día	75,00	75,00
Inspección y monitoreo - Contenedor de 20 y 40 pies (n17)	Por evento	27,20	27,20
Suministro de energía a contenedores reefer de re-estiba	Por contenedor	77,10	77,10

Fuente: Tarifario del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## IV.3. Cargos de Acceso

75. El 10 de octubre de 2011, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2011-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso de APMT, el cual es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios que prestan los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, se generó la obligación al Concesionario de otorgar el acceso a los usuarios intermedios para el uso de la facilidad esencial con el fin de prestar los servicios esenciales mencionados.
76. Así, al finalizar el año 2025, se contaban con 23 contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, cuyos cargos de acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 70,0, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre APMT y los usuarios intermedios. De este total, se presentan 5 empresas que brindan solamente el servicio de remolcaje y 18 empresas que brindan solamente el servicio de practicaje, en tanto que solo una empresa (PSA Marine Perú S.A.) presta ambos servicios, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.



**Cuadro 7 Contratos de acceso vigentes, año 2025**  
(En USD, sin IGV)

USUARIO INTERMEDIO	DESDE	HASTA	MONTO
<b>REMOLCAJE</b>			
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
<b>PRACTICAJE</b>			
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 Practicaje 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



USUARIO INTERMEDIO	DESDE	HASTA	MONTO
<b>REMOLCAJE</b>			
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C.	25/03/2025	25/03/2026	70
Petrotankers S.A.C.	25/03/2025	25/03/2026	70
Petrolera Transoceánica S.A.	25/03/2025	25/03/2026	70
PSA Marine Perú S.A.	25/03/2025	25/03/2026	70
SAAM Towage S.A.	25/03/2025	25/03/2026	70
<b>PRACTICAJE</b>			
Maritime & Services S.A.C.	30/06/2025	30/06/2026	0
Agencias Universales Perú S.A.	30/06/2025	30/06/2026	0
Argos Marine E.I.R.L.	30/06/2025	30/06/2026	0
Corporación de Prácticos S.A.	30/06/2025	30/06/2026	0
Quality Maritime Services E.I.R.L.	30/06/2025	30/06/2026	0
Representaciones Navieras y Aduaneras S.A.C.	30/06/2025	30/06/2026	0
Rigel Pilots S.A.C.	30/06/2025	30/06/2026	0
Wabisabi Ship Supply and Service S.A.C.	30/06/2025	30/06/2026	0
Servicio de Practicaje Marítimo S.A.	30/06/2025	30/06/2026	0
Aldebarán Pilots S.A.C.	30/06/2025	30/06/2026	0
Pilotos del Sur South Pilots S.A.C.	30/06/2025	30/06/2026	0
Cosmos Agencia Marítima S.A.C.	30/06/2025	30/06/2026	0
PSA Marine Perú S.A.	30/06/2025	30/06/2026	0
Taylor Pilotage Perú S.A.C.	30/06/2025	30/06/2026	0
Transmeridian S.A.C.	30/06/2025	30/06/2026	0
SERPAC Portuaria S.A.C.	30/06/2025	30/06/2026	0
Perú Maritime Pilot Station S.A.C.	1/12/2025	30/06/2026	0
Mallkira S.A.	30/06/2025	30/06/2026	0

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

77. 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

78. 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 1425,98 millones (incluido IGV)<sup>17</sup>, el cual se distribuye entre las cinco etapas del proyecto de modernización del TNM<sup>18</sup>.
79. Durante el año 2025, se tuvo una inversión ejecutada estimada de USD 78,2 millones correspondiente a la ejecución de Obras como la Etapa 3A "Obras a la suscripción de la Adenda N° 1", el cual presenta un avance estimado acumulado de 100 % a diciembre del 2025 y el

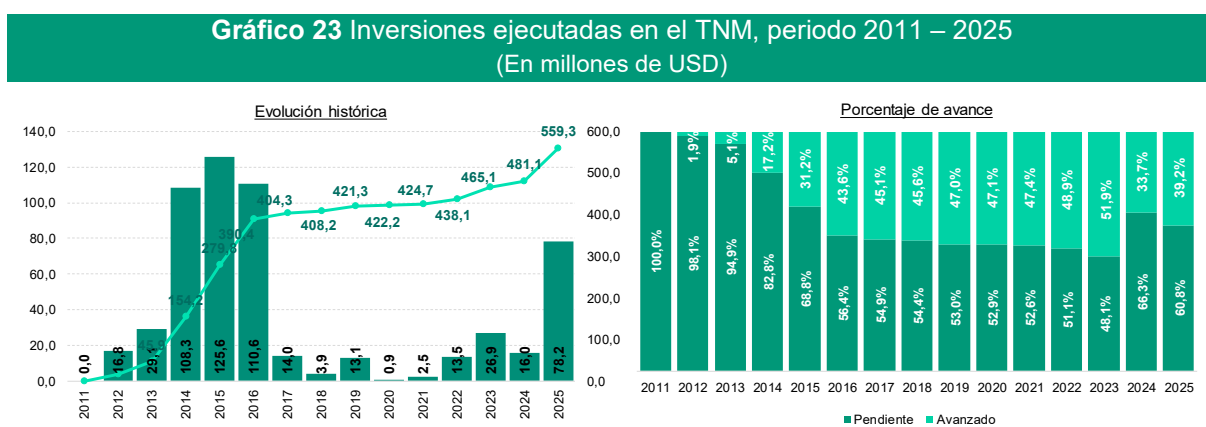
<sup>17</sup> Monto de inversión actualizado a diciembre de 2025 de conformidad con el numeral 1.23.65 de la Adenda N°01 del contrato de concesión de TMN.

<sup>18</sup> 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.



Adelanto de Obras de la Etapa 3B: “Construcción de un patio para contenedores refrigerados - Block 2G”, el cual fue recepcionado por la APN el 07 de enero del 2025 y “Reubicación rack de tuberías para graneles líquidos en el Amarradero 3B”, el cual presenta un avance estimado acumulado de 100 % a diciembre del 2025.

80. Asimismo, en relación con las Inversiones Complementarias se ejecutaron la IC “Upgrade de PTAR con fines de reúso” y la IC “Nueva Zona SUNAT en almacén K”, las cuales ya han sido recepcionadas por la APN el 15 de julio y el 26 de setiembre del 2025 respectivamente; por otro lado, la IC “Reubicación de Rack de Tuberías para Graneles Líquidos en el Amarradero 5A”, presenta un avance estimado acumulado de 100 % a diciembre del 2025.
81. Asimismo, el 21 de noviembre de 2025 se inició la ejecución de la Inversión Complementaria “Reubicación de Rack de Tuberías para Graneles Líquidos en el Amarradero 5A - N. °2”, la cual presenta un avance estimado acumulado de 2,27 % a diciembre del 2025.
82. Así, durante el año 2025, el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 78,24 millones, monto 389,0 % superior a lo registrado en 2024; con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 559,32 millones, representando un porcentaje de avance del 39,2 % 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 1425,98 millones, al cierre del 2025 se encontró pendiente de ejecución alrededor del 60,8 % de dicho compromiso.



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

## V.2. Pagos al Estado

83. 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.
84. Asimismo, como parte del Contrato de Concesión<sup>19</sup>, 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

<sup>19</sup> 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.”



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.

85. 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.
86. Durante el año 2025, APMT efectuó pagos al Estado por un total de USD 41,53 millones, monto que representa un incremento del 24,1 % en comparación con lo registrado en 2024 (USD 33,47 millones). Este total se compone de USD 27,98 millones correspondientes al pago a ENAPU (30,9 % más que en 2024) y USD 10,15 millones por concepto de retribución a la APN (10,4 % superior a lo pagado en 2024), tal como se muestra en el siguiente cuadro. Asimismo, respecto al aporte por regulación al Ositrán, el Concesionario desembolsó USD 3,39 millones en 2025, cifra que representa un aumento del 17,4 % respecto al año anterior.

<b>Cuadro 8 Pagos al Estado, periodo 2020 – 2025</b> (En miles de USD, sin IGV)						
Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Pago de retribución (APN)	5 682	7 236	7 786	7 796	9 199	10 153
Contrato de Asociación en Participación (ENAPU)	11 544	15 254	17 553	17 729	21 381	27 981
Aporte por regulación (OSITRAN)	1 893	2 416	2 593	2 601	2 890	3 392
<b>Total</b>	<b>19 119</b>	<b>24 906</b>	<b>27 932</b>	<b>28 126</b>	<b>33 470</b>	<b>41 526</b>

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

87. 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

88. 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

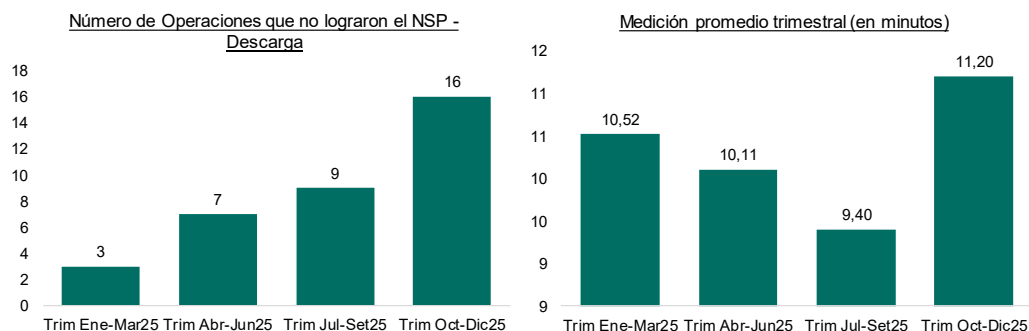
89. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, para cualquier tipo de nave se tendrá no más de 20 minutos de tolerancia como promedio para el inicio de las maniobras de descarga, computados desde el momento en que la nave ya amarrada cuente con todas las autorizaciones necesarias. Asimismo, la duración de cada operación individual no podrá ser mayor a 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 Ositrán<sup>20</sup>, durante el año 2025 se registraron 35 operaciones que no lograron el nivel de servicio indicado, observándose el mayor

<sup>20</sup> De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán mediante el Memorando N° 00370-2026-GSF-OSITRAN, de fecha 7 de febrero de 2026.



número de estas operaciones en el tercer y cuarto trimestre (25 operaciones que no lograron). Entre tanto, respecto a la medición promedio trimestral durante el año 2025, el tiempo para el inicio de la descarga fluctuó en un rango de 9 a 11 minutos, registrándose el mayor tiempo promedio en el cuarto trimestre (11,20 minutos).

**Gráfico 24 NSP: Tiempo para el inicio de la descarga, año 2025**

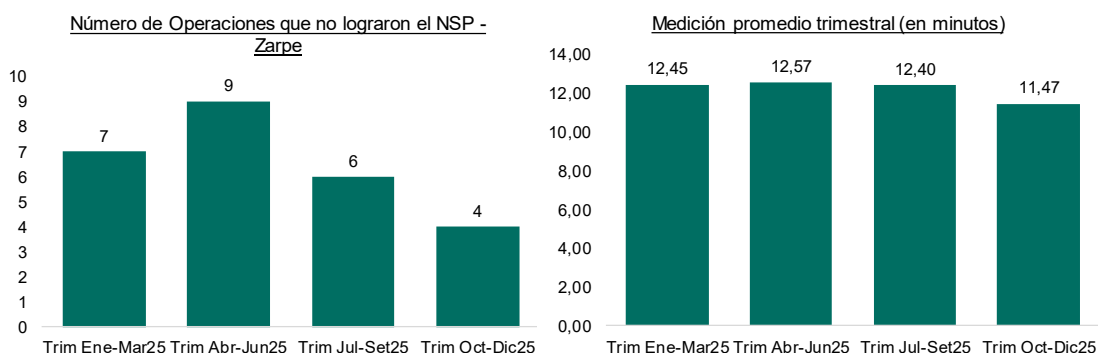


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

▪ **Tiempo para el zarpe de la nave**

91. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, para cualquier tipo de nave se tendrá no más de 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 30 minutos.
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 Ositrán<sup>21</sup>, durante el año 2025 se registraron 26 operaciones que no lograron el nivel de servicio indicado, observándose el mayor número de estas operaciones en el segundo trimestre (9 operaciones). Entre tanto, respecto a la medición promedio trimestral durante el año 2025, el tiempo para el zarpe de la nave fluctuó en un rango de 11 a 12 minutos, siendo el menor tiempo promedio en el cuarto trimestre (11,47 minutos).

**Gráfico 25 NSP: Tiempo para el zarpe de la nave, año 2025**



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

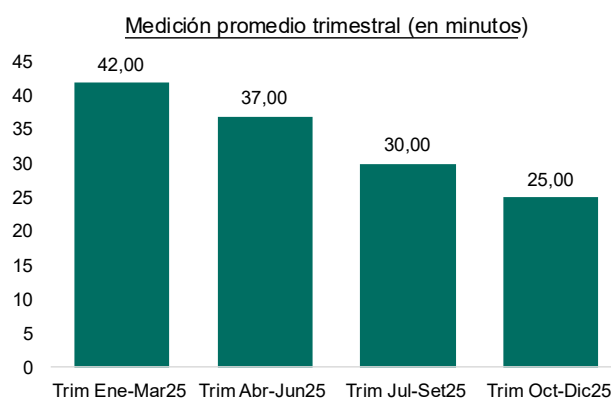
<sup>21</sup> Ídem.



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

93. 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 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 30 minutos se computarán desde el ingreso de cada unidad de transporte.
94. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán<sup>22</sup>, durante el año 2025 el tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía fluctuó en un rango de 25 a 42 minutos. Así, como puede observarse en el gráfico a continuación, durante 2025 no se cumplió con el nivel requerido durante el primer y segundo trimestre (42 y 37 minutos, respectivamente).

**Gráfico 26 NSP: Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía, año 2025**



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**

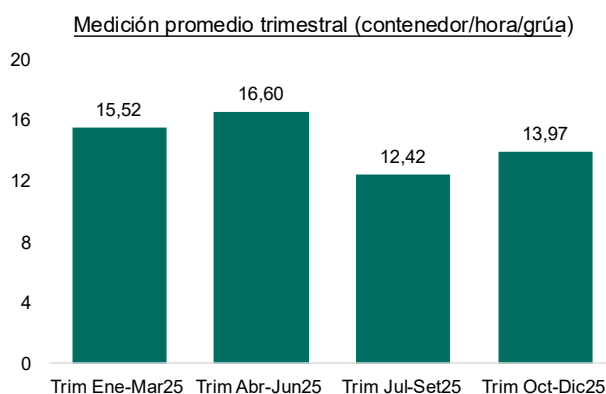
95. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, la productividad promedio no podrá ser menor de 10 contenedores por hora y por grúa de buque. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán<sup>23</sup>, durante el año 2025 el rendimiento para operación de contenedores sin grúas pórtico de muelle logró el nivel requerido en todos los trimestres, fluctuando en un rango de 12,42 a 16,60 contenedores/hora por grúa, con el mayor rendimiento promedio registrado en el segundo trimestre.

<sup>22</sup> Ídem.

<sup>23</sup> Ídem.



**Gráfico 27 NSP: Rendimiento para operación de contenedores sin grúas pórtico de muelle, año 2025**

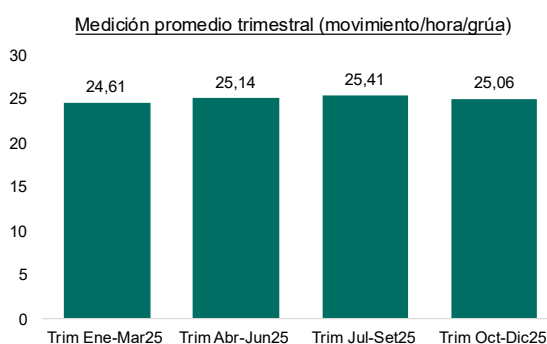


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

96. 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 25 movimientos por hora. Asimismo, el referido Anexo señala que la productividad de cada operación individual no podrá ser menor de 18 contenedores por grúa y por hora.
97. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán<sup>24</sup>, durante el año 2025 el rendimiento para operación de contenedores con grúas pórtico de muelle existentes fluctuó en un rango de 24 a 25 movimientos/hora por grúa, siendo mayor el rendimiento promedio registrado en el tercer trimestre (25,41 movimientos/hora por grúa), en tanto que el menor rendimiento promedio se registró en el primer trimestre (24,61 movimientos/hora por grúa). Cabe indicar que para el año 2025 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 2025**



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

▪ **Rendimiento para carga rodante**

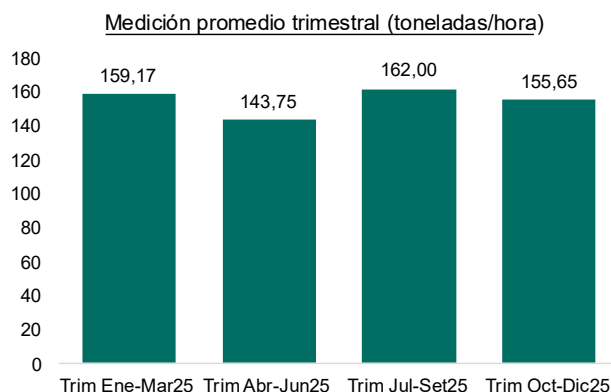
98. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, el rendimiento exigido para la carga rodante será de 80 toneladas por hora en promedio trimestral. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de

<sup>24</sup> Ídem.



Supervisión y Fiscalización del Ositrán<sup>25</sup>, durante el año 2025 el rendimiento para carga rodante cumplió en todos los trimestres con lo exigido por el requerimiento, fluctuando en un rango de 143,75 toneladas/hora (registrado en el segundo trimestre) a 162,00 toneladas/hora (registrado en el tercer trimestre).

**Gráfico 29 NSP: Rendimiento para carga rodante, año 2025**



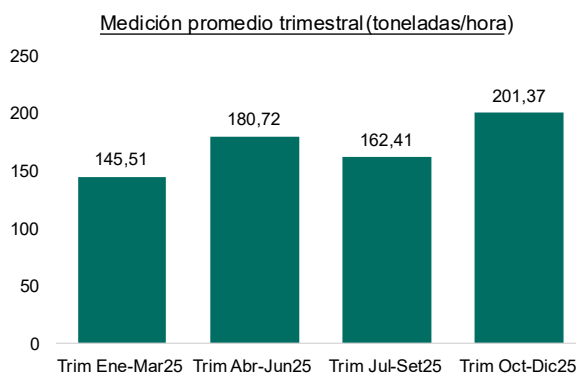
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### ▪ Rendimiento para carga fraccionada

99. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, el rendimiento exigido para la carga fraccionada será de 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 de Supervisión y Fiscalización del Ositrán<sup>26</sup>, durante el año 2025 el rendimiento para carga fraccionada cumplió en todos los trimestres con lo exigido por el requerimiento, fluctuando en un rango de 145,51 toneladas/hora (registrado en el primer trimestre) a 201,37 toneladas/hora (registrado en el cuarto trimestre).

**Gráfico 30 NSP: Rendimiento para carga fraccionada, año 2025**



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### ▪ Rendimiento para carga sólida a granel

100. 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.

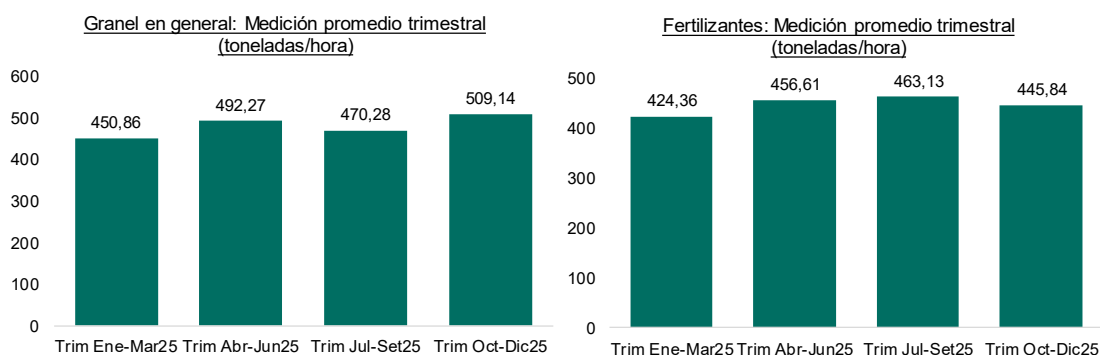
<sup>25</sup> Ídem.

<sup>26</sup> Ídem.



101. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán<sup>27</sup>, durante el año 2025 el rendimiento para carga sólida a granel en general cumplió en todos los trimestres con lo exigido por el requerimiento, fluctuando en un rango de 450,86 toneladas/hora (registrado en el primer trimestre) a 509,14 toneladas/hora (registrado en el cuarto trimestre). Por otro lado, en el caso del rendimiento para fertilizantes, durante el año 2025 también cumplió en todos los trimestres con lo exigido por el requerimiento, fluctuando en un rango de 424,36 toneladas/hora (registrado en el primer trimestre) a 463,13 toneladas/hora (registrado en el tercer trimestre).

**Gráfico 31 NSP: Rendimiento para carga sólida a granel, año 2025**



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### **b) Niveles de Servicio y Productividad correspondientes a cada etapa**

102. 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.

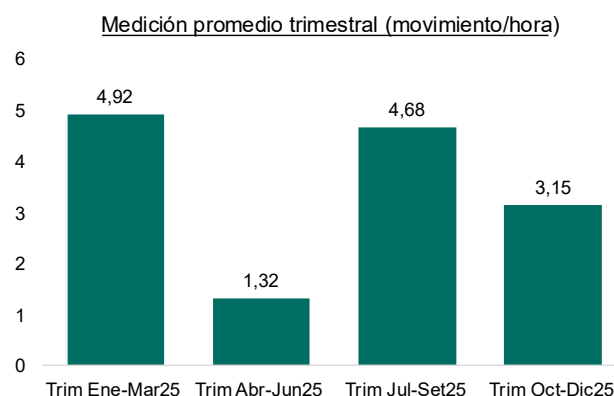
##### **▪ Rendimiento para carga fraccionada**

103. 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 15 movimientos/hora por grúa móvil u otro.
104. Sobre el particular, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán, durante el año 2025 el rendimiento para carga fraccionada no cumplió en ningún trimestre con lo exigido por el requerimiento, ya que registró una fluctuación en un rango de 1,32 movimientos/hora (registrado en el segundo trimestre) a 4,92 movimientos/hora (registrado en el primer trimestre).

<sup>27</sup> Ídem.



**Gráfico 32 NSP: Rendimiento para carga fraccionada, año 2025**

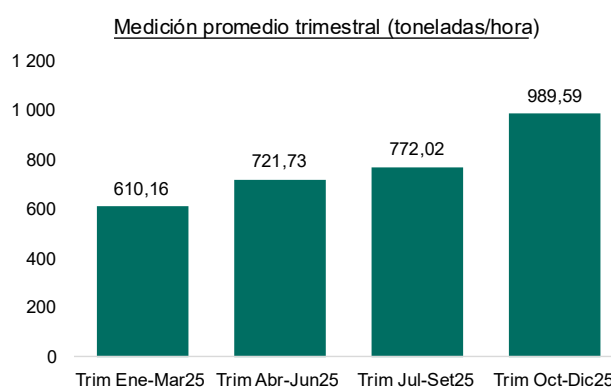


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

▪ **Rendimiento para carga sólida a granel en general**

105. 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 1200 toneladas/hora.
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 Ositrán<sup>28</sup>, durante el año 2025 el rendimiento para carga sólida a granel en general no cumplió en ningún trimestre con lo exigido por el requerimiento, ya que se registró una fluctuación en un rango de 610,16 toneladas/hora (registrado en el primer trimestre) a 989,59 toneladas/hora (registrado en el cuarto trimestre).

**Gráfico 33 NSP: Rendimiento para carga sólida a granel en general, año 2025**



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**

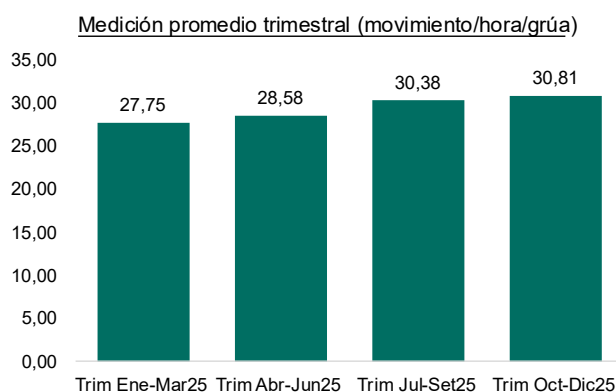
107. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, la productividad promedio exigida por grúa pórtico de muelle será de 25 movimientos por hora. Asimismo, el referido Anexo señala que la productividad de cada operación individual no podrá ser menor de 20 contenedores por grúa y por hora.

<sup>28</sup> Ídem.



108. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán<sup>29</sup>, durante el año 2025 el rendimiento para operación de contenedores con grúas pórtico de muelle cumplió en todos los trimestres con lo exigido por el requerimiento, fluctuando en un rango de 27,75 movimientos/hora por grúa (registrado en el primer trimestre) a 30,81 movimientos/hora por grúa (registrado en el cuarto trimestre). Cabe indicar que para el año 2025 no se registraron operaciones individuales que no lograron el NSP.

**Gráfico 34 NSP: Rendimiento para operación de contenedores con grúas pórtico de muelle, año 2025**

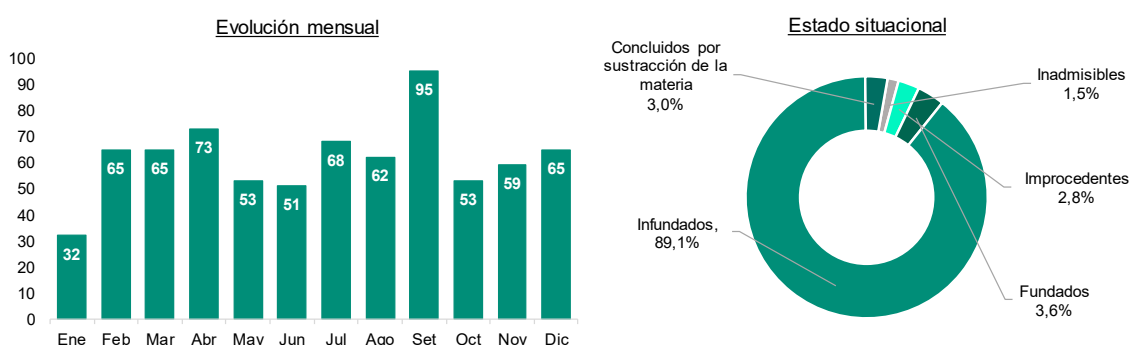


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## VI.2. Reclamos

109. Durante el año 2025 se presentaron 741 reclamos ante el Concesionario, lo cual representó un aumento del 160,9 % respecto a las cifras que tuvieron lugar durante el año 2024 (284 reclamos). Al respecto, al observar la evolución mensual, se aprecia que el mayor número de reclamos tuvo lugar durante el segundo semestre de 2025 (402 reclamos), siendo setiembre el mes que registró el mayor número de reclamos presentados, tal como se detalla en el siguiente gráfico:

**Gráfico 35 Reclamos presentados, año 2025**



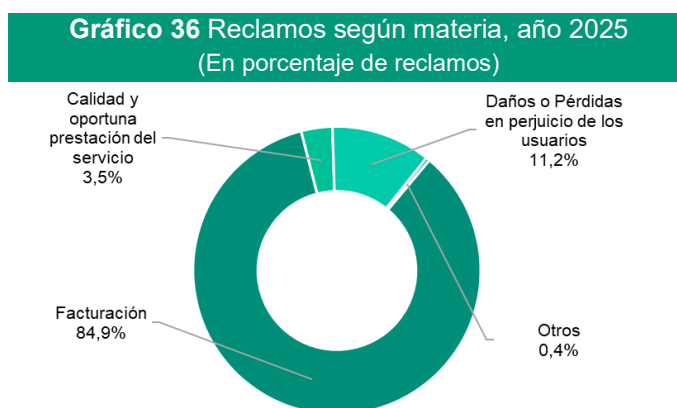
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

110. Por su parte, en cuanto al estado situacional de los reclamos presentados durante el año 2025, se puede observar que el 3,6 % (27 reclamos) fueron declarados fundados, mientras que el 89,1 % (660 reclamos) fueron declarados infundados. Por su parte, el 3,0 % (22 reclamos) fueron concluidos por sustracción de la materia; el 2,8 % (21 reclamos) fueron declarados improcedentes y el 1,5 % restante (11 reclamos) fueron declarados inadmisibles.

<sup>29</sup> Ídem.



111. Entre tanto, con relación a la materia reclamada, en el 2025 se observa que el 84,9 % (629 reclamos) estuvieron relacionados con temas de facturación o cobro; el 11,2 % (83 reclamos) estuvieron relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios; mientras que el 3,9 % restante estuvieron relacionados con la calidad y oportuna prestación de los servicios (26 reclamos) y otros tipos de reclamos (3); tal como se aprecia en el siguiente gráfico:



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

112. Cabe señalar que, del total de reclamos relacionados con facturación o cobro en 2025, el 3,3 % fueron declarados fundados (total o parcialmente), en tanto que el 91,1 % fueron declarados infundados. Del mismo, en el caso de los reclamos relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, del total de reclamos presentados, el 7,2 % fueron declarados fundados (total o parcialmente); mientras que, para los reclamos relacionados a calidad y oportuna prestación de los servicios, y otros, no se registraron reclamos declarados como fundados durante 2025.

### VI.3. Accidentes

113. Durante el año 2025, el número de accidentes reportados en el TNM ascendió a 43 ocurrencias, lo cual representó una reducción respecto al año anterior (48 ocurrencias en 2024). Al respecto, dichos accidentes, en su mayoría, tuvieron lugar durante el primer semestre de 2025 (28 accidentes), 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 9 Accidentes reportados en el terminal, año 2025**  
(Expresado en número de ocurrencias)

Mes	N° de accidentes	Tipo	Daños personales		Daños materiales
			Heridos	Fallecidos	
Enero	7	B	7	0	0
Febrero	8	B	8	0	0
Marzo	2	B	2	0	0
Abril	5	B	5	0	0
Mayo	1	B	1	0	0
Junio	5	B	5	0	0
Julio	0	B	0	0	0
Agosto	4	B	4	0	0
Setiembre	3	B	3	0	0
Octubre	4	B	4	0	0
Noviembre	0	B	0	0	0
Diciembre	4	B	4	0	0
<b>Acumulado</b>	<b>43</b>		<b>43</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**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

114. De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán<sup>30</sup>, durante el año 2025 se impusieron sanciones sobre la empresa por un valor acumulado de 605,4 UIT por el incumplimiento de la Cláusula 8.21 y el Anexo 3 del Contrato de Concesión entre los trimestres 35° y 40° de explotación, así como el Artículo N° 13 literal c) del Reglamento General de Supervisión del OSITRAN y Artículo 27 del Reglamento General del Ositrán. 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 10 Sanciones impuestas, año 2025**

N° Expediente	Fecha de notificación de Resolución	Descripción del incumplimiento	Cláusula contractual incumplida	Sanción impuesta (en UIT)	Estado del Procedimiento Administrativo Sancionador
002-2024	3/01/2025	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", promedio trimestral y del indicador "Tiempo para el inicio de la descarga", operación individual, durante el Trigésimo Quinto Trimestre de Explotación (enero a marzo de 2020).	Cláusula 8.21 y Anexo 3 del Contrato de Concesión.	45,35	Concluido
043-2024	14/01/2025	Incumplimiento por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A. de sus obligaciones referidas a los Niveles de Servicio y Productividad vinculados a los indicadores "Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía", promedio trimestral; "Tiempo para el inicio de la descarga" y "Tiempo para el zarpe de la nave", operaciones individuales; durante el Trigésimo Octavo Trimestre de Explotación (Octubre - Diciembre de 2020).	Cláusula 8.21 y Anexo 3 del Contrato de Concesión.	77,4	Concluido
044-2024	14/01/2025	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", medición promedio trimestral; y, "Tiempo para el inicio de la descarga" y "Tiempo para el zarpe de la nave", medición operaciones individuales; durante el Trigésimo Séptimo Trimestre de Explotación (julio a septiembre de 2020).	Cláusula 8.21 y Anexo 3 del Contrato de Concesión.	33,15	Concluido
045-2024	14/01/2025	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", promedio trimestral, durante el Cuadragésimo Trimestre de Explotación (abril a junio de 2021).	Cláusula 8.21 y Anexo 3 del Contrato de Concesión.	150,97	Concluido
047-2024	10/02/2025	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", medición promedio trimestral, durante el Trigésimo Noveno Trimestre de Explotación (enero a marzo de 2021).	Cláusula 8.21 y Anexo 3 del Contrato de Concesión.	86,18	Concluido
067-2024	26/03/2025	Incumplimiento de la Empresa Nacional de Puertos S.A. respecto a no haber entregado al Ositrán la información o documentación en el plazo requerido mediante el Oficio N° 00198-2023-JCP-GSF-OSITRAN (no atendió el requerimiento de información).	Artículo N° 13 literal c) del Reglamento General de Supervisión del OSITRAN y Artículo 27 del Reglamento General del OSITRAN.	25,00	Concluido
082-2024	4/07/2025	Incumplimiento por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A. de sus obligaciones referidas a los Niveles de Servicio y Productividad vinculados al indicador para rendimiento de carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos, promedio trimestral, correspondientes al Trigésimo Séptimo trimestre de Explotación (julio a septiembre de 2020).	Cláusula 8.21 y Anexo 3 del Contrato de Concesión.	45,2	Concluido
095-2024	16/04/2025	Incumplimiento por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A. de sus obligaciones referidas a los Niveles de Servicio y Productividad vinculados al indicador para rendimiento de carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos, correspondientes al Trigésimo Octavo trimestre de Explotación (octubre a diciembre de 2020).	Cláusula 8.21 y Anexo 3 del Contrato de Concesión.	37,53	Concluido
025-2025	3/07/2025	Incumplimiento por parte del Concesionario APM Terminals Callao S.A. de sus obligaciones referidas a los Niveles de Servicio y Productividad vinculados al indicador "Carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos", correspondientes al Trigésimo Noveno trimestre de Explotación (enero a marzo de 2021).	Cláusula 8.21 y Anexo 3 del Contrato de Concesión.	56,57	Concluido

<sup>30</sup> De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán mediante el Memorando N° 00370-2026-GSF-OSITRAN, de fecha 7 de febrero de 2026.



N° Expediente	Fecha de notificación de Resolución	Descripción del incumplimiento	Cláusula contractual incumplida	Sanción impuesta (en UIT)	Estado del Procedimiento Administrativo Sancionador
031-2025	6/10/2025	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad respecto los indicadores "Tiempo para el inicio de la descarga" y "Tiempo para el zarpe de la nave", medición operaciones individuales, en el Cuadragésimo trimestre de explotación de la Concesión (abril – junio 2021).	Cláusula 8.21 y Anexo 3, del Contrato de Concesión	6,6	Concluido
056-2025	14/10/2025	incumplimiento del Concesionario APM Terminals Callao S.A. de sus obligaciones referidas a los Niveles de Servicio y Productividad (NSP) vinculados al indicador para rendimiento de carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos, correspondientes al Cuadragésimo trimestre de Explotación (abril a junio de 2021).	Anexo 3 del Contrato de Concesión	41,47	Concluido

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

115. Por otro lado, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán<sup>31</sup>, durante el año 2025 no se aplicaron penalidades sobre la empresa.

## VII. RESULTADOS FINANCIEROS

### VII.1. Análisis de los Estados Financieros

#### i) Estado de Resultados Integrales

116. 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 2020-2025).

<b>Cuadro 11 Estado de Resultados Integrales de APMT, periodo 2020 – 2025</b>						
<b>(En miles de USD)</b>						
<b>Año</b>	<b>2 020</b>	<b>2 021</b>	<b>2 022</b>	<b>2 023</b>	<b>2 024</b>	<b>2 025</b>
<b>Ingresos totales</b>	<b>190 727</b>	<b>243 808</b>	<b>272 584</b>	<b>269 903</b>	<b>331 736</b>	<b>383 594</b>
Prestación de servicios portuarios	188 454	240 669	258 006	259 145	285 633	338 335
Servicios de construcción	2 273	3 139	14 578	10 758	46 103	45 259
<b>Costos totales</b>	<b>90 200</b>	<b>102 469</b>	<b>117 153</b>	<b>105 504</b>	<b>156 855</b>	<b>175 160</b>
Prestación de servicios portuarios	87 927	99 330	102 575	94 746	110 752	129 901
Servicios de construcción	2 273	3 139	14 578	10 758	46 103	45 259
<b>Utilidad bruta</b>	<b>100 527</b>	<b>141 339</b>	<b>155 431</b>	<b>164 399</b>	<b>174 881</b>	<b>208 434</b>
Gastos de administración	36 896	40 871	46 789	54 384	49 574	56 740
Gastos de venta	2 237	1 953	2 946	3 656	1 432	3 965
Provisiones	19 825	-790	0	0	0	0
Ingresos diversos	0	14	25	13	0	11 168
<b>Utilidad operativa</b>	<b>81 219</b>	<b>97 739</b>	<b>105 721</b>	<b>106 372</b>	<b>123 875</b>	<b>158 897</b>
Ingresos financieros	274	25	407	1 834	4 322	2 709
Gastos financieros	10 610	6 583	3 785	4 141	2 128	418
Diferencia de cambio	-2 333	-1 620	739	108	-137	3 283
<b>Utilidad antes de impuestos</b>	<b>68 550</b>	<b>89 561</b>	<b>103 082</b>	<b>104 173</b>	<b>125 932</b>	<b>164 471</b>
Impuesto a la renta	22 882	43 042	37 348	41 322	45 279	57 440
<b>Utilidad neta</b>	<b>45 668</b>	<b>46 519</b>	<b>65 734</b>	<b>62 851</b>	<b>80 653</b>	<b>107 031</b>

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

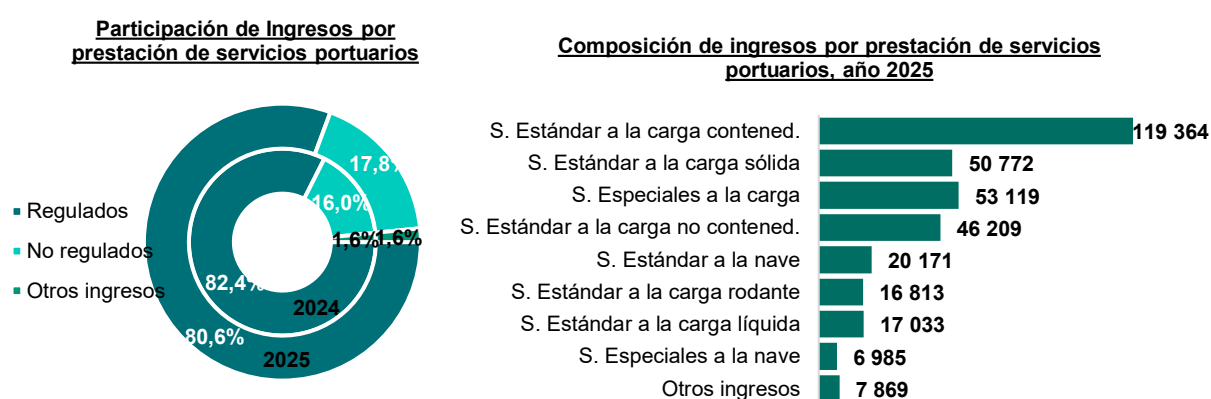
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

<sup>31</sup> Ídem.



117. En relación con el año 2025, se observa que APMT facturó ingresos por la prestación de servicios portuarios por un total de USD 338,34 millones, lo que representa un incremento de USD 52,70 millones (+18,5 %) respecto del ejercicio 2024 (USD 285,63 millones). En cuanto a la composición de los ingresos por prestación de servicios portuarios, el gráfico muestra que en 2024 el 82,4 % correspondió a servicios regulados, el 16,0 % a servicios no regulados y el 1,6 % a otros ingresos. Por su parte, en 2025 la estructura de ingresos presentó ligeras variaciones, registrándose una participación de 80,6 % en servicios regulados, 17,8 % en servicios no regulados y 1,6 % en otros ingresos. Si bien la composición de ingresos mantuvo una predominancia de los servicios regulados en ambos ejercicios, se observa una mayor participación relativa de los servicios no regulados durante 2025, incrementándose en 1,8 puntos porcentuales respecto al año anterior. En contraste, los servicios regulados redujeron su participación en la misma magnitud, mientras que la contribución de otros ingresos permaneció estable. Esta evolución evidencia una ligera diversificación de la estructura de ingresos de la concesión, sin alterar la relevancia predominante de los servicios regulados dentro del negocio portuario.

**Gráfico 37 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.

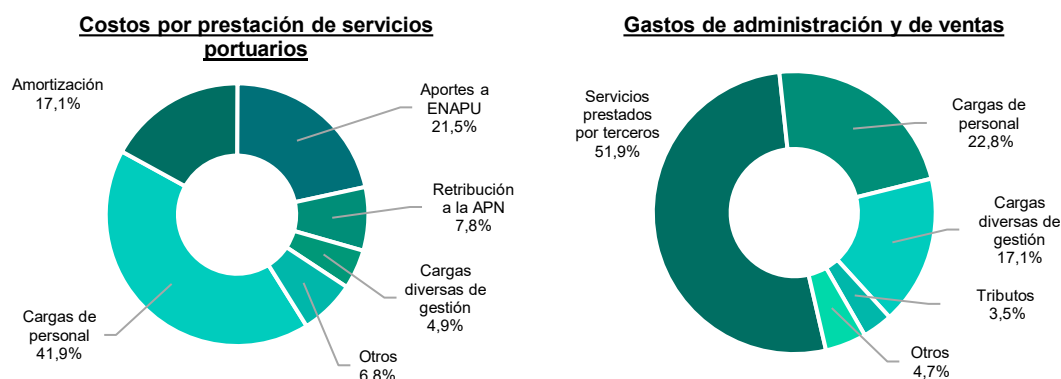
118. Entre tanto, como se observa en el gráfico anterior, en cuanto a la composición de los ingresos por servicios portuarios prestados por APMT durante el año 2025, el servicio estándar a la carga contenedorizada generó aproximadamente USD 119,4 millones, lo que representó el 35,3 % del total de ingresos por prestación de servicios portuarios. Le siguieron, aunque con menor participación, los servicios especiales a la carga (USD 53,2 millones), el servicio estándar a la carga sólida (USD 50,8 millones) y el servicio estándar a la carga no contenedorizada (USD 46,2 millones), los cuales representaron el 15,7 %, 15,0 % y 13,7 % del total, respectivamente.
119. Por otro lado, como se mencionó anteriormente, durante el año 2025 el concesionario registró ingresos por servicios de construcción por un total de USD 45,26 millones, lo que representa un ligero descenso de USD 0,84 millones (-1,8 %) respecto al ejercicio 2024. 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 volumen de ejecución se explica por el desarrollo y avance 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 2025, 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.
120. 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, en el año 2025 ascendieron a USD 129,90 millones, lo que representa un incremento de USD 19,15 millones (+17,3 %) respecto de



lo registrado en 2024 (USD 110,75 millones). Cabe señalar que estos costos representaron aproximadamente el 33,9 % de los ingresos totales del ejercicio 2025 (USD 383,59 millones).

121. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, en el año 2025 los costos de prestación de servicios portuarios se encontraron compuestos principalmente por cargas de personal (41,9 %), amortización de activos intangibles (17,1 %) y aportes a ENAPU en el marco del Contrato de Asociación en Participación (21,5 %). Estas tres partidas sumaron en conjunto USD 104,57 millones, lo que representa un incremento de USD 16,9 millones (+19,3 %) respecto a lo registrado en 2024.

**Gráfico 38** Composición de los costos y gastos operativos de APMT, año 2025  
(En términos porcentuales)

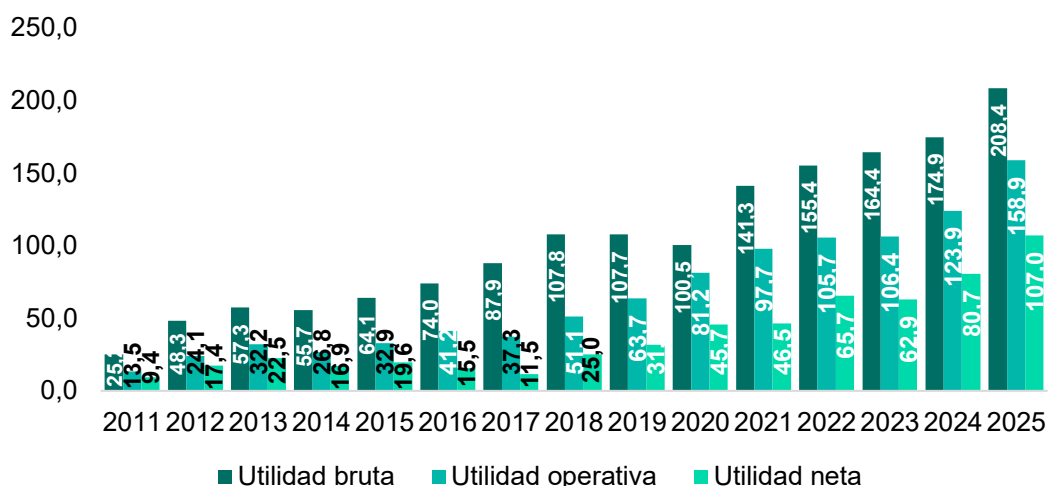


Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

122. Por otro lado, como se mencionó anteriormente, en el año 2025 los gastos de administración y ventas consolidados ascendieron a USD 60,71 millones, lo que representa un incremento de USD 9,70 millones (+19,0 %) en comparación con 2024 (USD 51,01 millones). Del total, los gastos de administración sumaron USD 56,74 millones, reflejando un aumento de USD 7,17 millones (+14,5 %), mientras que los gastos de ventas alcanzaron los USD 3,97 millones, lo que significó un incremento de USD 2,53 millones (+176,9 %) respecto del ejercicio anterior. Cabe señalar que, en conjunto, estos gastos representaron aproximadamente el 15,8 % de los ingresos totales del año 2025 (USD 383,59 millones).
123. Al respecto, como se presentó en el gráfico anterior, en el año 2025 los gastos de administración y de ventas se encontraron compuestos principalmente por servicios prestados por terceros (51,9 %), cargas de personal (22,8 %) y cargas diversas de gestión (17,1 %). Dichas partidas ascendieron en conjunto a USD 55,76 millones, lo cual representa un incremento de USD 7,41 millones (+15,3 %) respecto de lo observado en el 2024.
124. 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 2011-2025.



**Gráfico 39** Evolución de los resultados de APMT, periodo 2011 – 2025  
(En millones de USD)



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

125. 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.
126. 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 2025 con USD 208,4 millones, lo que representa un incremento de USD 33,6 millones (+19,2 %) respecto de 2024. Con este resultado, la tasa de crecimiento anual promedio de la utilidad bruta de APMT entre 2011 y 2025 fue de aproximadamente 16,3 %. No obstante, 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 (16,6 %). En particular, en 2025 los costos totales ascendieron a USD 175,2 millones, lo que significó un incremento de USD 18,3 millones (+11,7 %) respecto de 2024. Sin embargo, dicho aumento fue inferior al crecimiento de los ingresos totales (+15,6 %), lo que permitió mejorar el margen y contribuyó al incremento de la utilidad bruta registrada en el último ejercicio.
127. 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 2025 un valor de USD 158,9 millones, lo que representa un incremento de USD 35,0 millones (+28,3 %) respecto a lo registrado en 2024 (USD 123,9 millones). Con este resultado, la tasa de crecimiento anual promedio de la utilidad operativa entre 2011 y 2025 fue de 19,3 %. Este desempeño se explica principalmente por el comportamiento de los gastos de administración y de ventas, que registraron tasas de crecimiento anual promedio de 12,1 % y 15,5 %, respectivamente, manteniéndose por debajo del crecimiento de la utilidad bruta (+16,3 % anual, en promedio) a lo largo del mismo periodo.
128. 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 2025 se alcanzó su valor histórico más alto, con un total de USD 107,0 millones, lo que



representa un significativo incremento de USD 26,4 millones (+32,7 %) respecto a lo registrado en 2024 (USD 80,7 millones).

129. En ese sentido, con el resultado obtenido en 2025, la tasa de crecimiento anual promedio de la utilidad neta de APMT entre los años 2011 y 2025 se estima en +19,0 %. Este desempeño se explica principalmente por el crecimiento sostenido de la utilidad operativa, la cual registró una tasa de crecimiento anual promedio de +19,3 % durante el período analizado, reflejando la expansión de las operaciones de la concesión y el incremento de los ingresos por prestación de servicios portuarios. Asimismo, los ingresos financieros mostraron una evolución favorable, registrando una tasa de crecimiento anual promedio de +30,2 %. Cabe destacar que la empresa no ha registrado pérdidas netas en ninguno de los ejercicios contables desde el inicio de la concesión, lo cual evidencia la solidez de su desempeño financiero y su capacidad para generar resultados positivos de manera sostenida.

## ii) Estado de Situación Financiera

130. 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 (período 2020-2025).

<b>Cuadro 12 Estado de Situación Financiera, periodo 2020 – 2025</b>						
<b>(En miles de USD)</b>						
<b>Año</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Efectivo y equivalentes de efectivo	22 378	42 082	37 034	67 618	59 669	75 820
Cuentas por cobrar comerciales	5 532	4 676	6 250	5 203	6 127	6 230
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	9 813	9 037	6 134	7 277	7 555	9 214
Otras cuentas por cobrar	986	987	2 069	1 448	2 021	17 137
Instrumentos financieros derivados	0	0	0	0	0	0
Suministros	2 240	2 343	2 786	2 864	2 591	2 833
Gastos contratados por anticipado	222	223	43	72	19	77
<b>Total Activo Corriente</b>	<b>41 171</b>	<b>59 348</b>	<b>54 316</b>	<b>84 482</b>	<b>77 982</b>	<b>111 311</b>
Activo por impuesto a las ganancias diferido	0	3 025	2 943	1 861	6 338	6 601
Otras cuentas por cobrar	0	0	0	0	0	0
Instrumentos financieros derivados	0	0	0	0	0	0
Instalaciones, maquinaria y equipo	10 401	12 138	22 328	23 485	23 273	26 520
Activos intangibles	370 823	348 975	348 472	342 202	367 507	393 041
<b>Total Activo no Corriente</b>	<b>381 224</b>	<b>364 138</b>	<b>373 743</b>	<b>367 548</b>	<b>397 118</b>	<b>426 162</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>422 395</b>	<b>423 486</b>	<b>428 059</b>	<b>452 030</b>	<b>475 100</b>	<b>537 473</b>
Cuentas por pagar comerciales	14 667	16 909	17 836	17 780	27 850	21 555
Cuentas por pagar a partes relacionadas	210	1 778	1 134	1 681	2 844	2 467
Otras cuentas por pagar	15 874	38 347	31 174	22 720	34 236	24 272
Instrumentos financieros derivados	0	0	0	0	0	0
Provisiones	4 548	9 637	8 799	0	0	5 716
Retribuciones por pagar	12 399	16 066	18 515	18 661	23 016	29 118
Obligaciones financieras	28 593	25 450	21 374	21 755	10 925	0
<b>Total Pasivo Corriente</b>	<b>76 291</b>	<b>108 187</b>	<b>98 832</b>	<b>82 597</b>	<b>98 871</b>	<b>83 128</b>
Provisiones	9 260	19 160	8 572	27 184	24 266	25 391
Otras cuentas por pagar	0	0	0	0	0	0
Obligaciones financieras	79 760	54 367	31 190	10 649	0	0
Pasivo por impuesto a las ganancias diferido	1 439	0	0	0	0	0
<b>Total Pasivo no Corriente</b>	<b>90 459</b>	<b>73 527</b>	<b>39 762</b>	<b>37 833</b>	<b>24 266</b>	<b>25 391</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>166 750</b>	<b>181 714</b>	<b>138 594</b>	<b>120 430</b>	<b>123 137</b>	<b>108 519</b>
Capital	166 229	166 229	166 229	166 229	166 229	166 229
Reserva legal	10 327	14 894	19 546	26 119	32 404	33 246
Resultados no realizados	-2 520	-912	1 046	330	40	0
Resultados acumulados	81 609	61 561	102 644	138 922	153 290	229 479
<b>TOTAL PATRIMONIO</b>	<b>255 645</b>	<b>241 772</b>	<b>289 465</b>	<b>331 600</b>	<b>351 963</b>	<b>428 954</b>
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>422 395</b>	<b>423 486</b>	<b>428 059</b>	<b>452 030</b>	<b>475 100</b>	<b>537 473</b>

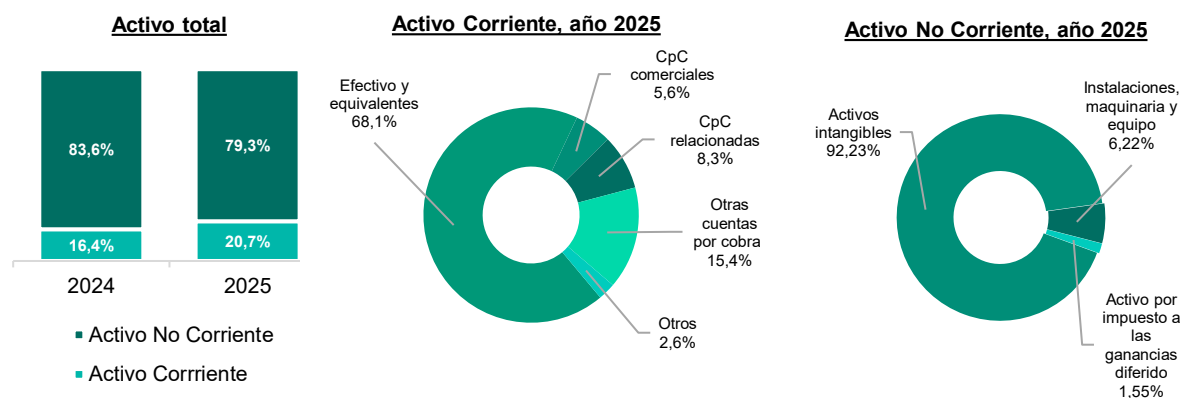
Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



131. En el caso particular del año 2025, al cierre del ejercicio los activos totales de APMT ascendieron a USD 537,47 millones, lo que representa un incremento de USD 62,37 millones (+13,1 %) respecto al cierre del año 2024. De dicho total, el 79,3 % correspondió a activos no corrientes, mientras que el 20,7 % restante estuvo conformado por activos corrientes. Como se muestra en el gráfico anterior, dentro de los activos corrientes al cierre de 2025, la principal partida continuó siendo Efectivo y equivalentes de efectivo, con una participación del 68,1 %, seguida por Otras cuentas por cobrar (15,4 %), Cuentas por cobrar a partes relacionadas (8,3 %) y Cuentas por cobrar comerciales (5,6 %). Por su parte, los activos no corrientes estuvieron compuestos principalmente por Activos intangibles, que representaron el 92,23 % del total, seguidos por Instalaciones, maquinaria y equipo (6,22 %) y el activo por impuesto a las ganancias diferido (1,55 %).

**Gráfico 40** Composición de activos de la empresa  
(En términos porcentuales)

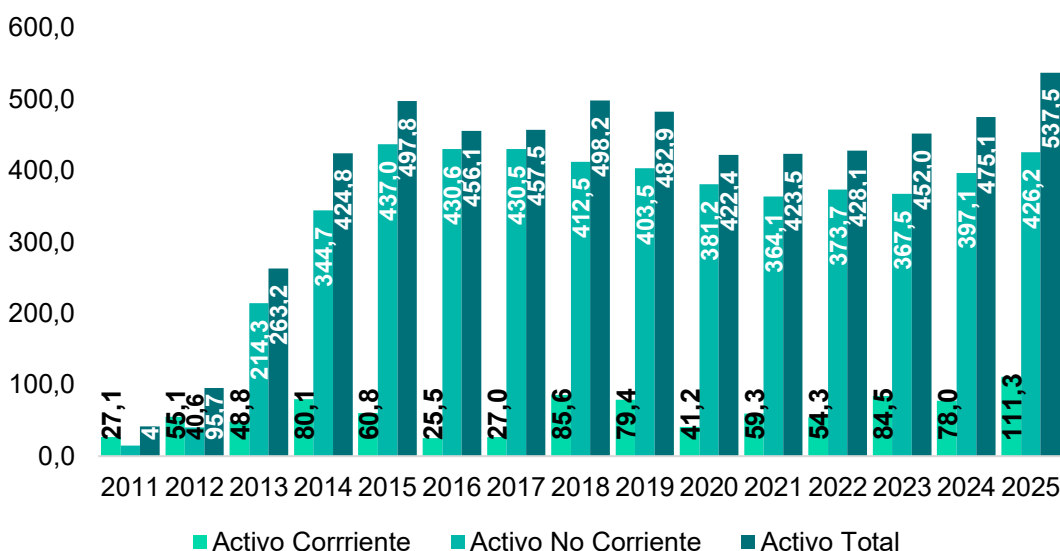


Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

132. 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 inicial 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, tras alcanzar un pico temporal en 2018 con USD 498,2 millones, la empresa evidenció una fase de contracción por la amortización progresiva de sus activos no corrientes; sin embargo, esta tendencia se revirtió en los últimos dos periodos. Como resultado de la reciente expansión física y financiera, el año 2025 marcó el máximo valor histórico de la serie con USD 537,5 millones, consolidando la recuperación iniciada en 2024 (USD 475,1 millones) mediante un crecimiento de +13,1 % respecto a dicho año, impulsado tanto por el incremento de los activos corrientes (+42,7 %) como por la inversión en el activo no corriente (+7,3 %), reflejada principalmente en el avance de los activos intangibles.



**Gráfico 41** Evolución de los activos de la empresa, periodo 2011 – 2025  
(En millones de USD)



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

133. Por otro lado, respecto a los pasivos totales de APMT, al cierre del año 2025 estos ascendieron a USD 108,52 millones, lo que representó una disminución de USD 14,62 millones (-11,9 %) en comparación con el cierre del año 2024. De dicho total, el 76,6 % correspondió a pasivos corrientes, mientras que el 23,4 % restante se trató de pasivos no corrientes. Como se muestra en el siguiente gráfico, dentro de los pasivos corrientes al cierre de 2025, destacan principalmente las Retribuciones por pagar (35,0 %), Otras cuentas por pagar (29,2 %), seguidas por Cuentas por pagar comerciales (25,9 %) y Provisiones (6,9 %). 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 42** Composición de pasivos de la empresa  
(En términos porcentuales)



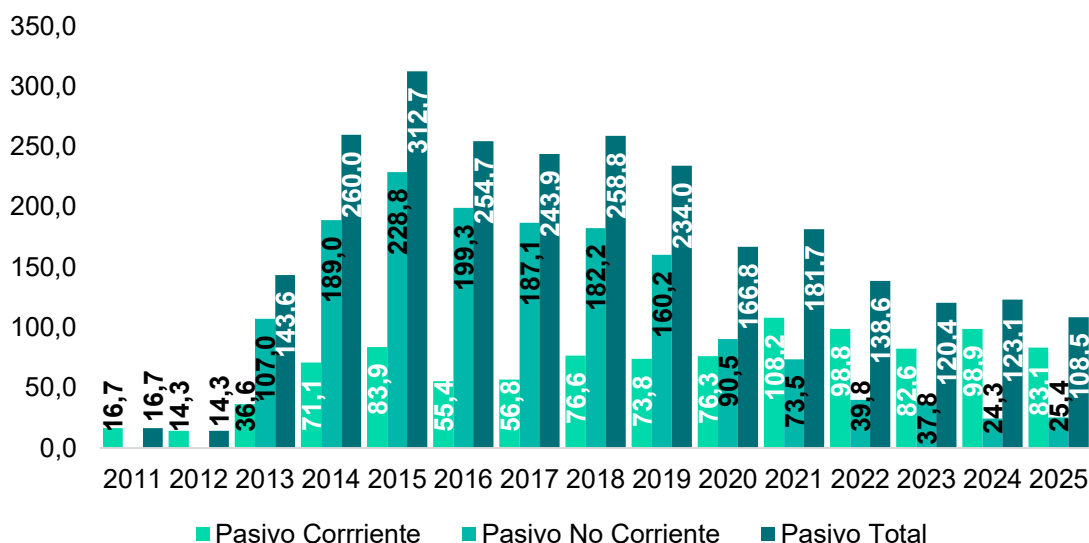
Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

134. 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 2025. Cabe señalar que la tasa de variación anual promedio de los pasivos totales entre los años 2015 y 2025 se situó en -10,0 %, lo cual se explica principalmente por la reducción acumulada en los pasivos no corrientes en ese mismo periodo, cuya tasa de contracción promedio anual fue de -19,7 %.

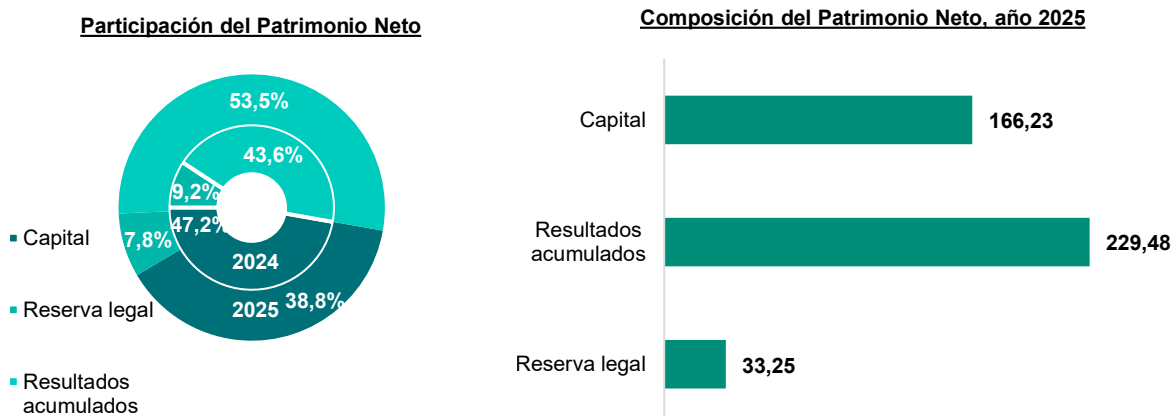
**Gráfico 43** Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2011 – 2025  
(En millones de USD)



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

135. Finalmente, respecto al patrimonio neto de APMT, al cierre del año 2025 este ascendió a USD 428,95 millones, lo que representó un incremento de USD 76,99 millones (+21,9 %) en comparación con el cierre del año 2024 (USD 351,96 millones). Este monto estuvo compuesto en un 38,8 % por el capital suscrito y pagado de los accionistas, en un 53,5 % por los resultados acumulados y en un 7,8 % restante por la reserva legal. Como se aprecia en el siguiente gráfico, al cierre del 2025 el capital pagado de la empresa se mantuvo en USD 166,23 millones, mientras que los resultados acumulados alcanzaron los USD 229,48 millones y la reserva legal se ubicó en USD 33,25 millones, consolidando la expansión patrimonial gracias a las utilidades netas generadas en el periodo.

**Gráfico 44** Composición del patrimonio neto de la empresa  
(En millones de USD)

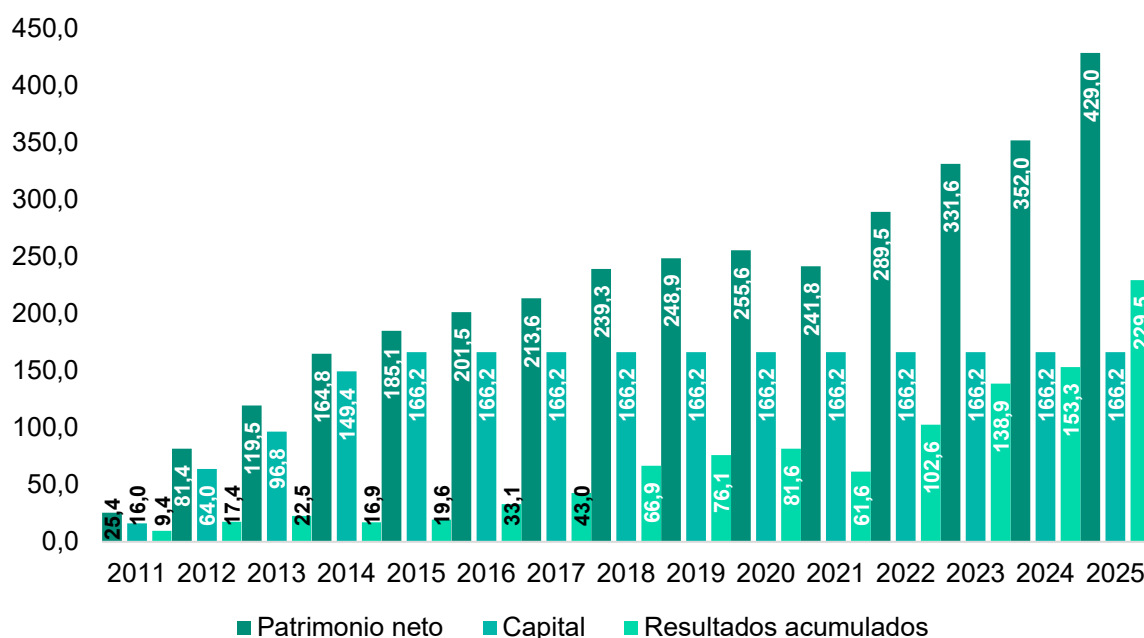


Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



136. 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 2025. Cabe señalar que en el 2025 la empresa alcanzó un nuevo máximo histórico en el valor de su patrimonio neto, ascendiendo a USD 429,0 millones, superior en 21,9 % respecto al año 2024. Dicho incremento se explica principalmente por los mayores resultados acumulados, los cuales pasaron de USD 153,3 millones en 2024 a USD 229,5 millones en 2025. Asimismo, estos resultados han venido presentando una tendencia creciente a partir del año 2016, mostrando una tasa de variación anual promedio de +24,0 % entre el 2016 y 2025.

**Gráfico 45** Evolución del patrimonio neto de la empresa, periodo 2011 – 2025  
(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

137. 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 2025.

### i) Ratios de liquidez

138. 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 2025 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 una mejora significativa en la liquidez de la empresa respecto al año 2024. El ratio de liquidez corriente pasó de 0,789 a 1,339, indicando que los activos corrientes volvieron a ser suficientes para cubrir los pasivos corrientes. Asimismo, la prueba ácida se incrementó de 0,762 a 1,304, reflejando una mayor capacidad para



atender obligaciones de corto plazo con activos de rápida realización. De igual forma, el ratio de liquidez absoluta aumentó de 0,604 a 0,912, evidenciando una recuperación en la disponibilidad inmediata de efectivo y equivalentes de efectivo. Finalmente, el capital de trabajo registró una mejora sustancial, pasando de un valor negativo de USD 20,9 millones en 2024 a un valor positivo de USD 28,2 millones en 2025.

Cuadro 13 Ratios de liquidez, años 2024 y 2025			
Ratio	Fórmula	2024	2025
Liquidez corriente	Activo Corriente / Pasivo Corriente	0,789	1,339
Prueba ácida	(Activo Corriente - Gastos contratados por anticipado - Suministros) / Pasivo Corriente	0,762	1,304
Liquidez absoluta	Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente	0,604	0,912
Capital de trabajo (miles USD)	Activo Corriente - Pasivo Corriente	-20889	28183

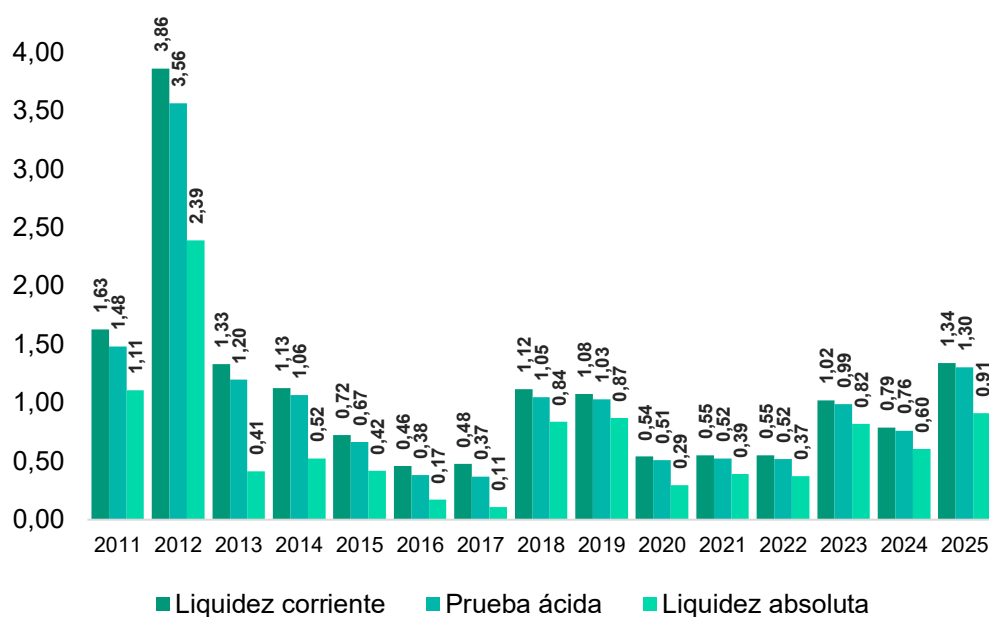
Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

139. En particular, al analizar el ratio de liquidez corriente para el año 2025 se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa dispone de USD 1,339 en activos corrientes para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo. Este resultado representa una mejora respecto al año anterior, en el cual el ratio alcanzó 0,789, evidenciando que durante el 2025 los activos corrientes fueron suficientes para cubrir la totalidad de los pasivos corrientes. Esta mejora se explica tanto por el incremento del activo corriente en 42,7 %, al pasar de USD 78,0 millones en 2024 a USD 111,3 millones en 2025, como por la reducción del pasivo corriente en 15,9 %, al pasar de USD 98,9 millones a USD 83,1 millones en el mismo periodo.
140. De manera similar, al analizar el ratio de prueba ácida, el cual se determina deduciendo de los activos corrientes aquellas cuentas menos rápidas de convertir en efectivo, tales como suministros y gastos contratados por anticipado, se observa que, en 2025, la empresa cuenta con USD 1,304 en activos líquidos por cada dólar de pasivo corriente. Este resultado representa una mejora significativa respecto al año 2024, cuando el ratio fue de 0,762, lo que evidencia un fortalecimiento de la capacidad de la empresa para enfrentar obligaciones inmediatas mediante activos fácilmente convertibles en efectivo. Esta variación se explica por el incremento del activo corriente neto de suministros y gastos contratados por anticipado en 43,8 %, así como por la disminución del pasivo corriente en 15,9 % respecto al año anterior.
141. 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 dispone de USD 0,912 de efectivo para cumplir con dichas obligaciones. Este resultado es superior al observado en 2024, cuando el ratio fue de 0,604, reflejando una mejora en la posición de caja y una mayor disponibilidad inmediata de recursos para atender compromisos de corto plazo. Esta mejora se explica por el incremento del efectivo y equivalentes de efectivo en 27,1 %, al pasar de USD 59,7 millones en 2024 a USD 75,8 millones en 2025, junto con la reducción del pasivo corriente en 15,9 %.
142. Cabe indicar que, al analizar la evolución de los ratios de liquidez desde el inicio de la concesión, se observa que estos indicadores alcanzaron sus niveles más altos en el año 2012, para luego presentar una tendencia decreciente hasta registrar sus valores más bajos entre los años 2016 y 2017, periodo en el cual la liquidez corriente, la prueba ácida y la liquidez absoluta se ubicaron por debajo de la unidad. Posteriormente, los ratios mostraron recuperaciones parciales en los años 2018, 2019 y 2023; sin embargo, en 2024 se evidenció una nueva reducción de la posición de liquidez de la empresa. Finalmente, en 2025 se observa una recuperación significativa, toda vez que la liquidez corriente y la prueba ácida alcanzaron valores de 1,34 y 1,30, respectivamente, superando nuevamente la unidad, mientras que la liquidez absoluta se



incrementó a 0,91. Ello refleja una mejora en la capacidad de APMT para atender sus obligaciones de corto plazo respecto al año anterior.

**Gráfico 46** Evolución de los ratios de liquidez, periodo 2011 – 2025

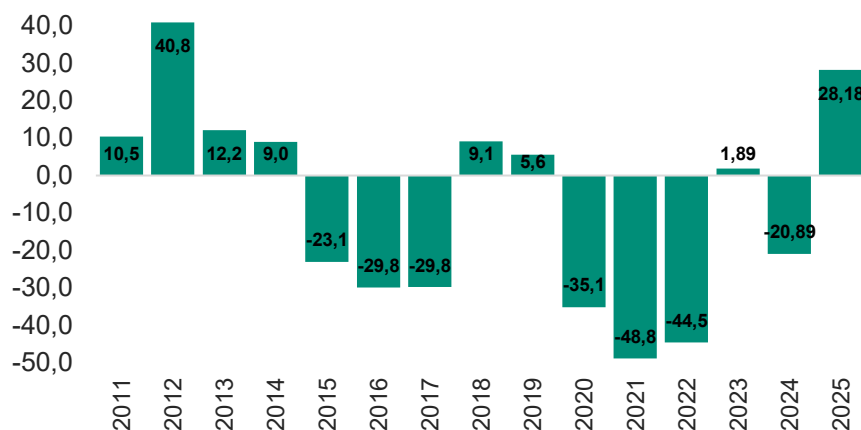


Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

143. Lo anteriormente expuesto es consistente con la evolución del capital de trabajo de la empresa entre los años 2011 y 2025. Al respecto, el capital de trabajo se refiere a la diferencia entre los activos corrientes y los pasivos corrientes de la empresa, por lo que permite medir la disponibilidad de recursos de corto plazo para cubrir sus obligaciones inmediatas. En ese sentido, un capital de trabajo negativo no constituye una situación favorable, dado que evidencia que los pasivos corrientes superan a los activos corrientes, pudiendo afectar la capacidad operativa y financiera de la empresa en el corto plazo. De acuerdo con la información contable de APMT, en el año 2025 el capital de trabajo ascendió a USD 28,2 millones, revirtiendo el saldo negativo registrado en 2024, que fue de USD -20,9 millones. Esta mejora de USD 49,1 millones responde al incremento del activo corriente y a la reducción del pasivo corriente durante el periodo.
144. 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 en los que el ratio de liquidez corriente fue superior a 1, el saldo del capital de trabajo resultó positivo, debido a que ambos indicadores relacionan el activo corriente con el pasivo corriente. De este modo, cuando la empresa cuenta con activos corrientes superiores a sus pasivos corrientes, dispone de una mejor posición de liquidez para atender sus obligaciones de corto plazo. Como se puede apreciar, en el caso de APMT, el capital de trabajo mostró un comportamiento variable durante el periodo analizado, registrando saldos positivos entre 2011 y 2014, y posteriormente valores negativos entre 2015 y 2017. Si bien en 2018 y 2019 se observó una recuperación, esta no se sostuvo en los años siguientes, alcanzándose el mínimo histórico en 2021, con USD -48,8 millones. Posteriormente, en 2023 el capital de trabajo volvió a ser positivo, con USD 1,9 millones; sin embargo, en 2024 se registró nuevamente un saldo negativo de USD -20,9 millones. Finalmente, en 2025 se evidencia una recuperación significativa, al alcanzar un capital de trabajo positivo de USD 28,2 millones, lo que refleja una mejora sustancial en la posición financiera de corto plazo de la empresa.



**Gráfico 47** Evolución del capital de trabajo, periodo 2011 – 2025  
(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

145. Los ratios de endeudamiento permiten analizar el nivel de apalancamiento financiero de la empresa y su capacidad para cumplir con sus obligaciones de 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 2025 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 mejora en la posición financiera de largo plazo de la empresa respecto al año 2024. En efecto, el ratio Deuda/Patrimonio se redujo de 0,35 a 0,25, mientras que el ratio de Endeudamiento del Activo disminuyó de 0,26 a 0,20. Estos resultados indican que APMT redujo su dependencia relativa del financiamiento externo, mostrando una mayor proporción de activos financiados con recursos propios. Asimismo, la calidad de la deuda presentó una ligera disminución, pasando de 0,80 en 2024 a 0,77 en 2025, lo que indica una menor concentración relativa de la deuda en obligaciones de corto plazo. De igual forma, se observa una mejora en la autonomía financiera, cuyo valor pasó de 2,86 a 3,95, así como en el ratio de solvencia, que aumentó de 3,86 a 4,95. Ambos indicadores confirman una estructura financiera más sólida, con menor dependencia del endeudamiento y mayor respaldo patrimonial para cubrir los pasivos totales.

**Cuadro 14** Ratios de endeudamiento, años 2024 y 2025

Ratio	Fórmula	2024	2025
Deuda/Patrimonio	$\text{Pasivo Total} / \text{Patrimonio}$	35,0%	25,3%
Endeudamiento del activo	$\text{Pasivo Total} / \text{Activo Total}$	25,9%	20,2%
Calidad de la deuda	$\text{Pasivo Corriente} / \text{Pasivo Total}$	80,3%	76,6%
Autonomía financiera	$\text{Patrimonio} / \text{Pasivo Total}$	285,8%	395,3%
Solvencia	$\text{Activo Total} / \text{Pasivo Total}$	385,8%	495,3%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

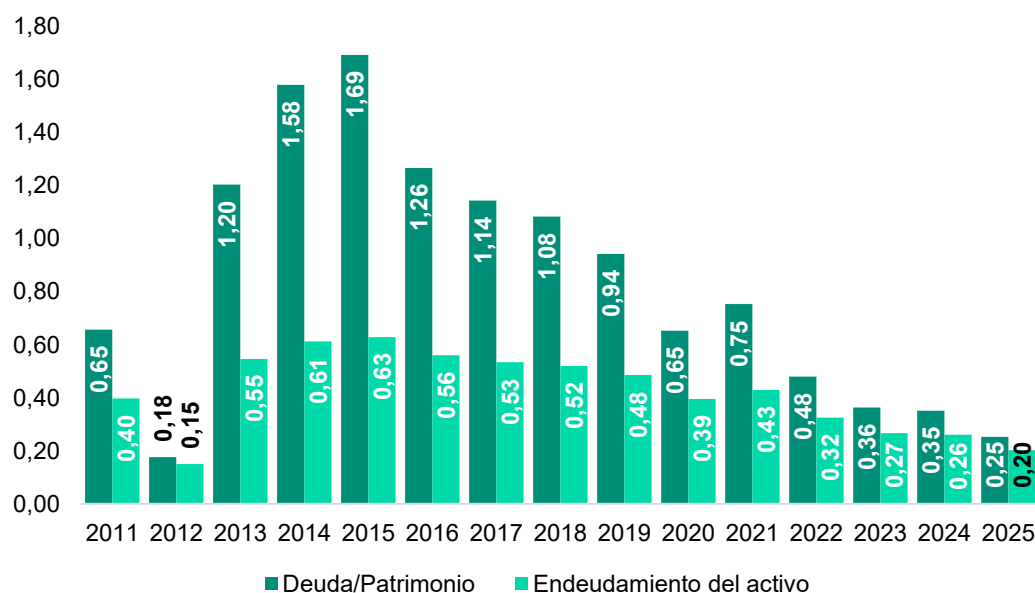
146. En particular, el análisis del ratio Deuda/Patrimonio para el año 2025 muestra que, por cada dólar de patrimonio neto, APMT mantiene USD 0,25 en obligaciones con terceros. Este resultado representa una disminución respecto al valor registrado en 2024, cuando dicho ratio fue de 0,35,



reflejando una mejora en la estructura financiera de la empresa. Este comportamiento se explica por la reducción del pasivo total en 11,9 %, al pasar de USD 123,1 millones en 2024 a USD 108,5 millones en 2025, junto con el incremento del patrimonio neto en 21,9 %, que pasó de USD 352,0 millones a USD 429,0 millones en el mismo periodo.

147. Por otra parte, la disminución en el nivel de obligaciones con terceros asumidas por la empresa tuvo un impacto directo en la estructura de financiamiento del activo total. En efecto, al analizar el ratio de endeudamiento del activo, se observa que el 20,2 % del total de activos de APMT fue financiado con deuda en 2025, lo que representa una reducción frente al 25,9 % registrado en 2024. Este comportamiento se explica porque el pasivo total disminuyó en 11,9 %, mientras que el activo total aumentó en 13,1 %, al pasar de USD 475,1 millones en 2024 a USD 537,5 millones en 2025. En ese sentido, la empresa muestra una menor dependencia del financiamiento externo y una mayor participación del patrimonio en el financiamiento de sus activos.
148. 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 0,25 en 2025, lo que representa una reducción significativa, con una tasa promedio anual compuesta de variación de aproximadamente -17,5 %. De forma similar, el ratio de endeudamiento del activo se redujo de 63,7 % en 2015 a 20,2 % en 2025, registrando una tasa promedio anual compuesta de variación de aproximadamente -10,7 %. Esta mejora en la estructura financiera se explica principalmente por la reducción progresiva de las obligaciones financieras y el incremento sostenido del patrimonio neto de la empresa.

**Gráfico 48** Evolución de los ratios de endeudamiento, periodo 2011 – 2025



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

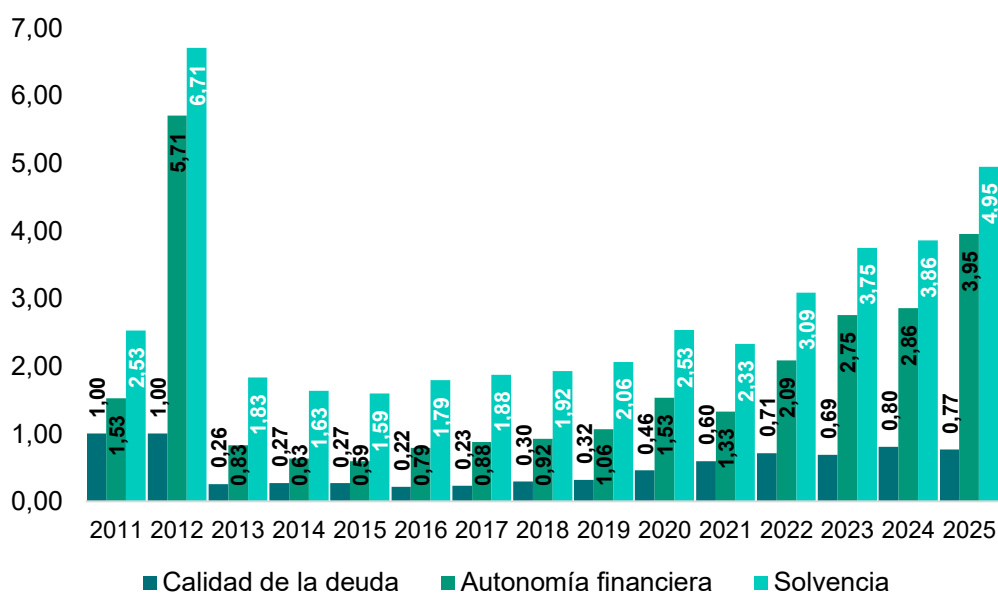
149. Un aspecto clave vinculado al nivel de endeudamiento de la empresa es su grado de exigibilidad en el corto plazo, lo cual puede evaluarse mediante el ratio de calidad de la deuda. Este indicador compara los pasivos corrientes respecto al total de pasivos, permitiendo determinar qué proporción de la deuda total debe ser atendida en el corto plazo. Así, para el año 2025 se observa que el 76,6 % del pasivo total de APMT corresponde a obligaciones de corto plazo, participación ligeramente inferior a la observada en el año anterior, cuando dicho ratio fue de 80,3 %. Este resultado evidencia una menor concentración relativa de obligaciones exigibles dentro de un año, aunque la mayor parte de la deuda de la empresa continúa estando concentrada en el corto plazo. Cabe señalar que, al cierre del 2025, el pasivo corriente disminuyó en 15,9 % en comparación con el año anterior, mientras que el pasivo total también se redujo, aunque en



menor medida, en 11,9 %. Esta diferencia explica la ligera disminución del ratio de calidad de la deuda respecto al 2024.

150. Por lo señalado anteriormente, el comportamiento de la empresa respecto al nivel de deuda asumido al cierre del 2025 la sitúa en un mayor nivel de autonomía financiera respecto de lo observado en el año anterior. En efecto, al analizar el ratio de autonomía financiera para el 2025 se aprecia que, por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 3,95 de patrimonio, siendo dicho ratio superior a lo observado en 2024, cuando alcanzó USD 2,86. Al respecto, dicho resultado se debe a que, al cierre del 2025, el patrimonio neto se incrementó en 21,9 % respecto al año anterior, al pasar de USD 352,0 millones a USD 429,0 millones, mientras que el pasivo total de la empresa se redujo en 11,9 %, pasando de USD 123,1 millones a USD 108,5 millones.
151. De igual forma, al evaluar el ratio de solvencia de la empresa, para el 2025 se aprecia que, por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 4,95 de activo total, siendo dicho ratio superior a lo observado el año anterior, cuando fue de USD 3,86. Ello significa que la empresa posee activos suficientes para cubrir casi cinco veces sus obligaciones con terceros, evidenciando una mejora en su capacidad para respaldar el pago de sus deudas. Cabe indicar que tal resultado se debe a que, al cierre del 2025, el pasivo total de la empresa disminuyó en 11,9 % respecto al año 2024, mientras que los activos totales registraron un incremento de 13,1 %, al pasar de USD 475,1 millones a USD 537,5 millones.
152. En el siguiente gráfico se presenta la evolución del ratio de calidad de la deuda, autonomía financiera y solvencia de la empresa desde inicios de la concesión. Al respecto, nótese que desde el año 2015 los ratios de autonomía financiera y solvencia presentan una tendencia creciente, en la medida que el pasivo total de la empresa se ha venido reduciendo progresivamente, principalmente por la disminución del pasivo no corriente, mientras que el patrimonio neto y el activo total han mostrado una evolución favorable. En el año 2025, la autonomía financiera alcanzó un valor de 3,95 y el ratio de solvencia llegó a 4,95, niveles superiores a los registrados en 2024, lo que evidencia un mayor respaldo patrimonial y de activos frente a las obligaciones con terceros. Asimismo, si bien el ratio de calidad de la deuda mantiene un nivel elevado respecto a los primeros años de la concesión, pasando de 27,0 % en 2015 a 76,6 % en 2025, este último resultado fue menor al registrado en 2024, cuando alcanzó 80,3 %, reflejando una ligera reducción en la concentración de obligaciones de corto plazo.

**Gráfico 49** Evolución de la solvencia y autonomía financiera, periodo 2011 – 2025



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



153. Cabe señalar que el comportamiento histórico de los ratios de endeudamiento se sustenta en que, entre los años 2015 y 2025, el pasivo total registró una caída promedio anual compuesta de aproximadamente -10,0 %, mientras que el activo total mostró un crecimiento promedio anual compuesto de 0,8 %. Esta diferencia evidencia un proceso de desapalancamiento progresivo de la empresa, dado que sus obligaciones con terceros se redujeron de manera sostenida mientras que sus activos se mantuvieron relativamente estables y mostraron una recuperación hacia el cierre del periodo. A su vez, el patrimonio neto registró un crecimiento promedio anual compuesto de 8,8 %, 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

154. 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 2025 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 mejora en la rentabilidad de la empresa respecto al ejercicio 2024, toda vez que los márgenes bruto, operativo, neto y EBITDA registraron incrementos. Asimismo, los indicadores ROE y ROA presentaron un mejor desempeño, lo que sugiere que, al cierre de 2025, APMT logró generar mayores beneficios tanto para los accionistas como respecto al uso de sus activos.

Cuadro 15 Ratios de rentabilidad, años 2024 y 2025				
Ratio	Fórmula	2024	2025	
Margen bruto	Utilidad Bruta / Ingresos Totales	0,527	0,543	
Margen operativo	Utilidad Operativa / Ingresos Totales	0,373	0,414	
Margen neto	Utilidad Neta / Ingresos Totales	0,243	0,279	
Margen EBITDA	(Utilidad Operativa + Depreciación + Amortización) / Ingresos Totales	0,455	0,482	
Return on equity (ROE)	Utilidad Neta / Patrimonio	0,229	0,250	
Return on assets (ROA)	Utilidad Neta / Activo Total	0,170	0,199	

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

155. Sobre el particular, al analizar el margen bruto para el año 2025 se aprecia que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,54 de ganancia bruta luego de deducir los costos totales, siendo dicha ganancia superior a la percibida el año anterior, cuando alcanzó USD 0,53. Asimismo, al analizar el margen operativo, para el cual se deducen además los gastos de administración y de ventas, principalmente, se observa que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,41 de ganancia operativa, resultado superior al registrado en 2024, cuando dicho margen fue de USD 0,37.

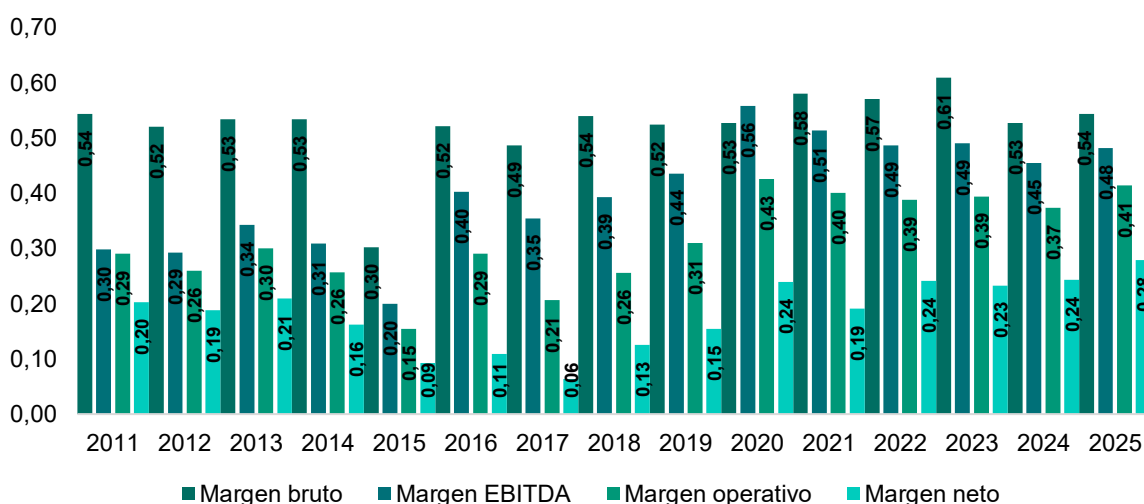
156. Cabe señalar que, en 2025, el margen EBITDA se ubicó en 0,482, es decir, por cada dólar de ingreso, la empresa generó aproximadamente USD 0,482 antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización, lo que representa una mejora respecto al margen registrado en 2024, que fue de 0,455. Este resultado evidencia una mayor capacidad de generación operativa de caja en relación con los ingresos obtenidos por la empresa. De igual forma, el margen neto mostró una evolución favorable, pasando de 0,243 en 2024 a 0,279 en 2025, lo que indica que,



por cada dólar de ingreso percibido, APMT obtuvo alrededor de USD 0,28 de utilidad neta luego de deducir todos los costos, gastos e impuestos del periodo.

157. En contraste, en el caso del margen neto, para el año 2025 se aprecia que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,279 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, cuando alcanzó USD 0,243 en 2024. 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 0,28 en el año 2025, lo cual se traduce en un crecimiento anual promedio compuesto de aproximadamente 20,4 %. Similar tendencia se puede apreciar en los márgenes bruto y operativo, los cuales pasaron de 0,49 y 0,21 en 2017 a 0,54 y 0,41 en 2025, respectivamente, evidenciando una mejora sostenida en la rentabilidad de la empresa durante el periodo analizado.

**Gráfico 50** Evolución de los márgenes de rentabilidad, periodo 2011 – 2025

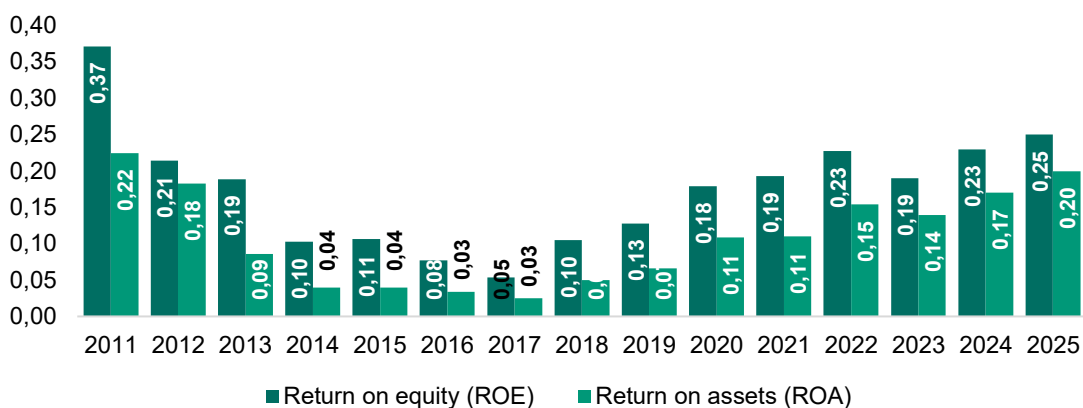


Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

158. Finalmente, es importante destacar que el resultado neto positivo obtenido por APMT al cierre del 2025 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 0,25 en 2025, lo que implica que, por cada dólar invertido por los accionistas, la empresa generó aproximadamente USD 0,25 de utilidad neta. Este resultado representa una mejora frente al ROE registrado en 2024, que fue de 0,23, lo que evidencia una mayor eficiencia en el uso del capital propio para la generación de ganancias.
159. 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, mediante el ratio return on assets (ROA), se aprecia que, al cierre del año 2025, los activos totales de APMT rindieron alrededor de USD 0,199 por cada dólar de activo, siendo dicho rendimiento superior al alcanzado en 2024, cuando fue de USD 0,170. Este resultado sugiere que la empresa fue más eficiente en el uso de sus activos para generar ganancias durante el periodo.
160. 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 el ROA muestran una tendencia creciente, aunque con algunas fluctuaciones. En particular, para el año 2025 ambos indicadores alcanzaron niveles superiores a los registrados en 2024, ubicándose el ROE en 0,250 y el ROA en 0,199, lo que confirma una mejora en la rentabilidad de la empresa tanto respecto al patrimonio como al total de activos utilizados en sus operaciones.



**Gráfico 51** Evolución del ROE y ROA de la empresa, periodo 2011 – 2025



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

## VIII. CONCLUSIONES

161. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao para el año 2025, se desprenden las siguientes conclusiones:
- Durante el año 2025 el terminal atendió un total de 1500 naves, lo cual se traduce en un incremento del 0,9 % respecto del año 2024, y movilizó alrededor de 20,0 millones toneladas de carga<sup>32</sup>, significando un aumento de 3,9 % respecto de lo registrado en el año 2024. Asimismo, se movilizaron 1164 miles de TEU, mostrando un incremento de 11,4 % respecto al tráfico de contenedores movilizado en el año 2024.
  - Durante el año 2025, del total de carga movilizada, el 47,8 % correspondió a la carga contenedorizada, seguida por la carga a granel sólido con el 26,1 % y carga fraccionada con el 12,5 %. 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 20,1 % y 17,1 %, respectivamente, mientras que, respecto a las líneas navieras que recalaron en el terminal, las empresas Mediterranean Shipping Company y Maersk presentan la mayor participación del tráfico de naves en el terminal, registrando el 17,3 % y 16,4 %, 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 2025 – junio 2026 fue de +8,39 %. Así, en julio de 2025 entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios regulados incluyendo los ajustes anuales por inflación y productividad, registrándose variaciones en promedio en las canastas de los i) Servicios Estándar en función a la nave (+7,7299 %), ii) Servicios Estándar en función a la carga fraccionada, rodante y a granel (+8,3794 %), iii) Servicios Estándar en función a la carga en contenedores (+8,5704 %), iv) Servicios Estándar a pasajeros (+8,3791 %), v) Servicios Especiales en función a la nave (+7,7164%), y vi) Servicios Especiales en función a la carga fraccionada, rodante y a granel (+8,3270 %).
  - Por otro lado, respecto al régimen de acceso, al finalizar el año 2025, se contaban con 23 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.

<sup>32</sup> 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.



- v. Respecto a las inversiones en el TNM, durante el año 2025 el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 78,24 millones, monto 389,0 % superior a lo registrado en 2024; con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 559,32 millones, representando un porcentaje de avance del 39,2 % del compromiso de inversión de APMT. Al respecto, considerando que el compromiso de inversión del Concesionario asciende a USD 1425,98 millones, al cierre del 2025 se encontró pendiente de ejecución alrededor del 60,8 % de dicho compromiso.
- vi. Por su parte, respecto a los pagos al Estado Peruano, durante el año 2025, APMT desembolsó un total de USD 41,53 millones, lo que representa un incremento del 24,1 % respecto a lo registrado en 2024 (USD 33,47 millones). Este monto estuvo compuesto principalmente por USD 27,98 millones correspondientes al pago a ENAPU, lo que implicó un aumento del 30,9 % en comparación con el año anterior, y por USD 10,15 millones en concepto de retribución a la Autoridad Portuaria Nacional (APN), cifra que superó en 10,4 % lo abonado en 2024. Adicionalmente, el Concesionario efectuó un pago de USD 3,39 millones por concepto de aporte por regulación al Ositrán, monto que representó un incremento del 17,4 % frente al valor registrado el año anterior.
- vii. En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2025, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a 43 ocurrencias, representando una reducción respecto al año anterior (48 ocurrencias en 2024), siendo la totalidad de tales eventos únicamente accidentes con daños personales (heridos). Además, se presentaron 741 reclamos, de los cuales el 84,9 % estuvieron relacionados con facturación o cobro, mientras que un 11,2 % estuvieron relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios.
- viii. En relación con la situación financiera de APMT, al cierre del año 2025 se evidencia una mejora significativa en su capacidad para cumplir con las obligaciones de corto plazo, en comparación con el ejercicio 2024. Ello se refleja en el incremento de los principales indicadores de liquidez: la razón corriente pasó de 0,789 a 1,339; la prueba ácida, de 0,762 a 1,304; y la liquidez absoluta, de 0,604 a 0,912. Adicionalmente, el capital de trabajo revirtió su posición negativa, pasando de un déficit de USD 20,89 millones en 2024 a un saldo positivo de USD 28,18 millones en 2025, lo que evidencia que los activos corrientes superan a los pasivos corrientes y que la empresa cuenta con una mejor posición para atender sus compromisos de corto plazo.
- ix. Asimismo, los ratios financieros analizados muestran una reducción en el nivel de endeudamiento asumido por la empresa al cierre del 2025, en comparación con el ejercicio 2024, lo que refleja una menor dependencia del financiamiento externo y una mayor participación del patrimonio neto en el respaldo de sus activos. En efecto, el ratio Deuda/Patrimonio disminuyó de 0,35 a 0,25, mientras que el endeudamiento del activo se redujo de 0,26 a 0,20. De igual forma, se observa una mejora en los indicadores de autonomía financiera y solvencia, los cuales pasaron de 2,86 a 3,95 y de 3,86 a 4,95, respectivamente, evidenciando una mayor capacidad de respaldo frente a las obligaciones totales. Asimismo, la calidad de la deuda disminuyó ligeramente de 80 % a 77 %, lo que refleja una menor concentración relativa de pasivos exigibles en el corto plazo respecto al año anterior.
- x. Finalmente, la información financiera de APMT para el año 2025 evidencia una mejora general en sus indicadores de rentabilidad, en comparación con lo observado en el ejercicio 2024. En efecto, los márgenes bruto, operativo, neto y EBITDA registraron incrementos, lo que refleja una mayor capacidad de la empresa para generar ganancias a partir de sus ingresos. En particular, el margen neto pasó de 0,243 a 0,279, evidenciando que la empresa obtuvo una mayor utilidad neta por cada dólar de ingreso percibido. En línea con ello, los indicadores ROE y ROA también mostraron una evolución positiva, pasando de 0,229 a 0,250 y de 0,170 a 0,199, respectivamente, lo que indica que, al cierre del 2025, APMT generó una mayor rentabilidad para sus accionistas y utilizó de manera más eficiente sus activos para la generación de ganancias.



**ANEXOS**  
**ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**

<b>Concesionario: APM Terminals Callao S.A.</b> <b>Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao</b>			
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"> <li>▪ <b>Primer factor de competencia:</b> 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.</li> <li>▪ <b>Segundo factor de competencia:</b> Mayor descuento respecto de las tarifas por el servicio estándar para las cargas no contenedorizadas.</li> <li>▪ <b>Tercer factor de competencia:</b> Mayor descuento respecto de las tarifas por los servicios especiales regulados.</li> <li>▪ <b>Cuarto factor de competencia:</b> Mayor Inversión Complementaria Adicional. No se llegó a competir bajo este factor.</li> </ul>	Bases del Concurso
5	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Adenda 1:</b> 25 de noviembre de 2022 Incorporación y precisión de diversas disposiciones contractuales del Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito, incluyendo ajustes en cláusulas relacionadas con la ejecución de inversiones, obligaciones del concesionario y aspectos operativos, con el objetivo de optimizar la implementación del contrato y su gestión.</li> <li>• <b>Adenda 2:</b> 28 de junio de 2024 Modificación del Contrato de Concesión a fin de sustituir la tasa de referencia LIBOR por una nueva tasa basada en la SOFR (Term SOFR a 6 meses más un spread), así como ajustes en las definiciones contractuales, la cláusula de equilibrio económico-financiero (8.28) y el modelo de garantía de fiel cumplimiento (Anexo 10).</li> </ul>	Adenda 1 Adenda 2
6	Modalidad	Autofinanciado	Cláusula 2.1. (p. 28)
7	Tipo de Contrato	DBFO (diseño, financiación, construcción, conservación y explotación).	Cláusula 2.1. (p. 28)
8	Capital mínimo	USD 61,4 millones (20 % de la inversión referencial de las Obras Iniciales)	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 35)
9	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La Sociedad Concesionaria entregará al Concedente una garantía de fiel cumplimiento, de acuerdo a lo siguiente:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- 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.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 10.2. (p. 79)



<b>Concesionario: APM Terminals Callao S.A.</b> <b>Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao</b>			
Nº	Tema	Contenido	Referencia
10	Garantías del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> <li>▪ La referida garantía no constituye una garantía financiera.</li> </ul>	Cláusula 10.1. (p. 79)
11	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Para garantizar el endeudamiento Garantizado Permitido, sobre lo siguiente:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Derecho de Concesión.</li> <li>- Ingresos de la Concesión, netos de la retribución y del aporte por regulación.</li> <li>- Acciones o participaciones de la Sociedad Concesionaria.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 10.3. (p. 80)
12	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inversión Etapa I: USD 264,5 millones</li> <li>▪ Inversión Etapa II: USD 66,2 millones</li> <li>▪ Inversión Etapa III: USD 140,5 millones</li> <li>▪ Inversión Etapa IV: USD 133,1 millones</li> <li>▪ Inversión Etapa V: USD 156,8 millones</li> <li>▪ Inversión Etapa VI<sup>33</sup>: USD 299,8 millones</li> <li>▪ <b>Inversión Total: USD 1 060,8 millones (sin IGV)</b></li> </ul>	Propuesta Técnica (Folio 263-265) Anexo 16
13	Obras por ejecutar	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Obras iniciales:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Correspondientes a las <b>Etapas 1 y 2</b>, de acuerdo a lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 9 del Proyecto de Contrato de Concesión.</li> </ul> </li> <li>▪ <u>Obras en función a la demanda:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Etapa 3:</b> cuando se alcance una demanda de 1 millón de TEUs anuales.</li> <li>- <b>Etapa 4:</b> cuando se alcance una demanda de 1,3 millón de TEUs anuales.</li> <li>- <b>Etapa 5:</b> cuando se alcance una demanda de 1,5 millón de TEUs anuales.</li> <li>- <b>Etapa 6:</b> cuando el Concesionario lo considere conveniente en un plazo máximo de 5 años a partir de la fecha de suscripción del Contrato.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 6.4. (p. 53) Anexo 9 (p. 176)
14	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)
15	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trato Directo.</li> <li>▪ Arbitraje:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- De conciencia.</li> <li>- 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.</li> </ul> </li> <li>▪ Reglas procedimentales comunes.</li> </ul>	Cláusula 16.11. (p. 117) Cláusula 16.12. (p. 118)

<sup>33</sup> Cabe precisar que inicialmente la sexta etapa que tenía el carácter de opcional, pero el Concesionario comunicó que no tomaría dicha opción.



<b>Concesionario: APM Terminals Callao S.A.</b> <b>Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao</b>			
Nº	Tema	Contenido	Referencia
16	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre 0,8 y 400 UIT).</li> <li>- Régimen de bienes (entre 0,8 y 80 UIT).</li> <li>- Obras de infraestructura portuaria (entre 0,8 y 80 UIT).</li> <li>- Conservación de la Concesión (entre 0,8 y 4 UIT).</li> <li>- Explotación de la Concesión.</li> <li>- Fideicomiso (0,8 UIT y 0,5 % del monto a transferir).</li> <li>- Garantías (3,2 y 8 UIT).</li> <li>- Régimen de Seguros (0,5 % del monto de la prima respectiva, 10 % del monto del siniestro, entre 0,8 y 80 UIT).</li> <li>- Consideraciones Generales Socio Ambientales (0,8 UIT).</li> <li>- Competencias Administrativas (8 UIT).</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula XIX. (p. 124) Anexo 17 (p. 201)
17	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El Contrato se declarará terminado por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Término por Vencimiento del Plazo.</li> <li>- Término por Mutuo Acuerdo.</li> <li>- Término por incumplimiento de la Sociedad Concesionaria.</li> <li>- Término por incumplimiento del Concedente.</li> <li>- Término por decisión unilateral (del Concedente).</li> <li>- Fuerza mayor o caso fortuito.</li> <li>- Otras causales no imputables a las partes.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 15.1. (p. 106)
18	Equilibrio económico	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> <li>▪ 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.</li> <li>▪ El Regulador establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Los resultados antes de impuesto resultante del ejercicio.</li> <li>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.</li> </ol> </li> <li>▪ 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.</li> </ul>	Cláusula 8.28. (p. 75)
19	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Seguro sobre los bienes del Concedente.</li> <li>▪ Seguros personales para trabajadores.</li> <li>▪ Seguros contra todo riesgo de Construcción y Montaje.</li> <li>▪ Seguro de todo riesgo de obras civiles y terminadas.</li> <li>▪ Seguro de responsabilidad civil, general, contractual, extra-contractual, patronal.</li> </ul>	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)



<b>Concesionario: APM Terminals Callao S.A.</b> <b>Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao</b>			
Nº	Tema	Contenido	Referencia
20	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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).</li> <li>▪ 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.</li> <li>▪ 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.</li> </ul>	Cláusula 8.16. (p. 68) Cláusula 8.17. (p. 68) Cláusula 8.18. (p. 68)
21	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> <p><u>Productividad promedio trimestral, según tipo de carga:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Contenedores sin grúas pórtico de muelle: 10 contenedor/h</li> <li>○ Contenedores con grúas pórtico de muelle: 25 contenedor/h</li> <li>○ Carga Rodante: 80 t/h</li> <li>○ Carga fraccionada: 100 t/h</li> <li>○ Carga sólida a granel en general: 400 t/h</li> <li>○ Carga sólida a granel (fertilizantes): 300 t/h</li> </ul> <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>	Anexo 3 (p. 152)
22	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> <li>▪ 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).</li> </ul>	Cláusula 8.25. (p. 74)
23	Tarifas	<p>Las tarifas (sin IGV) establecidas en el contrato de concesión son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Servicio a la Nave</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Por metro de eslora – hora USD 0,70</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Servicio de Embarque o Descarga:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Con grúa pórtico de muelle               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Contenedores de 20 pies lleno USD 90,00</li> <li>○ Contenedores de 40 pies lleno USD 135,00</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>	Anexo 5 (p. 157)



Concesionario: APM Terminals Callao S.A. Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao			
Nº	Tema	Contenido	Referencia
		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Contenedores de 20 pies vacío USD 72,00</li> <li>○ Contenedores de 40 pies vacío USD 108,00</li> <li>- Sin grúa pórtico de muelle</li> <li>○ Contenedores de 20 pies lleno USD 67,50</li> <li>○ Contenedores de 40 pies lleno USD 101,25</li> <li>○ Contenedores de 20 pies vacío USD 54,00</li> <li>○ Contenedores de 40 pies vacío USD 81,00</li> <li>- Carga fraccionada (TM) USD 7,50</li> <li>- Carga Rodante (TM) USD 28,50</li> <li>- Carga Sólida a Granel (TM) USD 3,75</li> <li>- Carga Líquida a Granel (TM) USD 1,125</li> <li>- Pasajeros<sup>34</sup> USD 8,00</li> <li>▪ <b>Servicio de Transbordo</b></li> <li>- Con grúa pórtico de muelle</li> <li>○ Contenedores de 20 pies lleno USD 72,00</li> <li>○ Contenedores de 40 pies lleno USD 108,00</li> <li>○ Contenedores de 20 pies vacío USD 72,00</li> <li>○ Contenedores de 40 pies vacío USD 108,00</li> <li>- Sin grúa pórtico de muelle</li> <li>○ Contenedores de 20 pies lleno USD 54,00</li> <li>○ Contenedores de 40 pies lleno USD 81,00</li> <li>○ Contenedores de 20 pies vacío USD 54,00</li> <li>○ Contenedores de 40 pies vacío USD 81,00</li> <li>▪ <b>Ver los servicios especiales en el anexo 5 (p. 158)</b></li> </ul>	
24	Retribución al Estado	El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 3 % de los Ingresos Netos Mensuales que obtenga la Sociedad Concesionaria, a partir del inicio de la explotación hasta la caducidad de la Concesión.	Cláusula 8.26. (p. 75)

<sup>34</sup> 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.

<b>Modalidad de concesión:</b>	Autofinanciada
<b>Plazo de concesión:</b>	30 años
<b>Periodo:</b>	2011-2025

### a. Tráfico

Indicador	Unidad de medida	2011 <sup>1/</sup>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
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	1 500
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	20 001 027
<b>Carga por tipo de operación:</b>																
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	3 627 816
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	13 313 431
Cabotaje	Toneladas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	73 773	552 594	584 005	648 013	537 352	583 573
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	2 476 207
Tránsito	Toneladas	0	0	0	0	0	0	136	422	259	0	0	0	0	10	0
<b>Carga por tipo de producto:</b>																
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	9 564 887
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	2 500 421
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	2 351 136
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	5 223 495
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	361 088
<b>Tráfico de contenedores:</b>																
<b>Contenedores</b>	<b>Unidades</b>	<b>158 958</b>	<b>253 234</b>	<b>300 596</b>	<b>316 486</b>	<b>379 690</b>	<b>550 673</b>	<b>595 712</b>	<b>612 335</b>	<b>541 100</b>	<b>506 225</b>	<b>554 613</b>	<b>540 257</b>	<b>616 784</b>	<b>603 581</b>	<b>674 568</b>
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	473 943
Vacios	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	200 625
<b>Contenedores</b>	<b>TEU</b>	<b>245 693</b>	<b>379 727</b>	<b>475 188</b>	<b>490 978</b>	<b>588 412</b>	<b>871 167</b>	<b>950 239</b>	<b>999 180</b>	<b>898 805</b>	<b>854 907</b>	<b>944 636</b>	<b>952 083</b>	<b>1 075 765</b>	<b>1 045 764</b>	<b>1 164 789</b>
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	795 215
Vacios	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	369 574
<b>Tráfico de pasajeros:</b>																
Pasajeros	N° de pasajeros	3 873	19 265	22 693	18 195	28 017	24 195	29 192	30 406	32 195	13 953	0	4 446	38 990	45 816	39 537

### b. Ingresos operativos<sup>2/</sup>

Concepto	Unidad de medida	2011 <sup>1/</sup>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
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	69 965
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	197 860
Servicio a los Pasajeros	Miles de dólares	NA	NA	0	189	255	249	307	277	452	183	13	111	824	992	981
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	4 031
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	60 077
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	16 963
<b>Total</b>	<b>Miles de dólares</b>	<b>NA</b>	<b>NA</b>	<b>282 210</b>	<b>104 020</b>	<b>118 934</b>	<b>137 966</b>	<b>165 136</b>	<b>192 591</b>	<b>196 063</b>	<b>188 347</b>	<b>240 433</b>	<b>257 899</b>	<b>259 490</b>	<b>286 063</b>	<b>349 877</b>

Nota:

<sup>1/</sup> APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.

<sup>2/</sup> 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](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)  
[www.gob.pe/ositran](http://www.gob.pe/ositran)

#### **GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS**

---

**Ricardo Quesada Oré**

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

**Cintha López Vásquez**  
Ejecutiva de la Jefatura de  
Estudios Económicos (e)

**Melina Caldas Cabrera**  
Jefa de Regulación

#### **Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos**

---

María Alejandra Mendez Vega – Especialista  
Jorge Paz Panizo – Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Marisol Huamán Velasque– Asistente  
Geraldine Ordoñez Bendezú– Asistente  
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante  
Lady Andrea Osorio Alcantara– Practicante  
Enrique Serrano Salas– Practicante  
Rafael Lozano Jimenez– Practicante