

2012

# Informe de Desempeño de la Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao



**Gerencia de Regulación**



**OSITRAN**

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN  
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

# Contenido

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>4</b>
<b>I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN .....</b>	<b>6</b>
<b>II. SERVICIOS PRESTADOS .....</b>	<b>8</b>
<b>III. HECHOS DE IMPORTANCIA .....</b>	<b>10</b>
<b>IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO .....</b>	<b>11</b>
IV.1. Tráfico de Naves .....	11
IV.2. Tráfico de Carga .....	11
IV.3. Carga Sólida a Granel.....	12
IV.4. Carga Contenedorizada .....	13
<b>V. DESEMPEÑO OPERATIVO .....</b>	<b>14</b>
V.1. Niveles de Servicio y Productividad .....	14
V.2. Indicadores correspondientes a cada etapa de obras .....	15
V.3. Reclamos .....	15
<b>VI. EVOLUCIÓN DE TARIFAS .....</b>	<b>17</b>
VI.1. Tarifas Reguladas .....	17
VI.2. Cargos de Acceso.....	19
<b>VII. INVERSIONES.....</b>	<b>20</b>
<b>VIII. RESULTADOS FINANCIEROS .....</b>	<b>23</b>
<b>IX. PAGOS AL ESTADO .....</b>	<b>25</b>
<b>Anexos .....</b>	<b>27</b>



## Cuadros

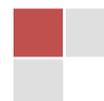
Cuadro N° 1: Niveles de servicio y productividad 2012 .....	14
Cuadro N° 2: Niveles de servicio y productividad correspondiente a cada etapa .....	15
Cuadro N° 3: Tarifario de servicios estándar.....	18
Cuadro N° 4: Tarifario de servicios especiales .....	19
Cuadro N° 5: Contratos de acceso vigentes de practicaje y remolcaje.....	20
Cuadro N° 6: Retribuciones por pagar.....	26

## Gráficos

Gráfico N° 1: Tráfico de naves 2011- 2012 .....	11
Gráfico N° 2: Tráfico de carga 2011- 2012 .....	11
Gráfico N° 3: Tráfico de carga, según tipo de operación 2011- 2012 .....	12
Gráfico N° 4: Tráfico de carga, según tipo de carga 2011- 2012 .....	12
Gráfico N° 5: Tráfico de carga contenerizada, según tipo de operación 2011-2012.....	13
Gráfico N° 6: Reclamos 2012 .....	16

## Ilustraciones

Ilustración N° 1: Etapas del proyecto.....	6
Ilustración N° 2: Servicios de practicaje y remolcaje .....	9
Ilustración N° 3: Tarifas fijadas para los 3 servicios especiales .....	10
Ilustración N° 4: Inversión referencial por etapas .....	21



# INFORME DE DESEMPEÑO 2012

## TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL CALLAO



## Resumen Ejecutivo

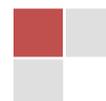
El 11 de mayo de 2011, se firmó el Contrato de Concesión entre el Estado Peruano y APM Terminals Callao S.A. (en adelante, APM Terminals), para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao. Este puerto es el más grande del Perú y uno de los más importantes de la costa del Pacífico Sudamericano.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	APM Terminals Callao S.A.
Accionistas de la Concesión	APM Terminals BV de Dinamarca: 51,0% Callao Port Holding: 29,0% Central Portuaria: 20,0%
Tipo de Concesión	Auto-sostenible
Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"><li>- Primer Factor: Menor índice tarifario para carga contenedorizada<sup>1</sup>.</li><li>- Segundo Factor: Mayor descuento para las tarifas de Servicio Estándar para carga no contenedorizada.</li><li>- Tercer Factor: Mayor descuento respecto de las tarifas por los Servicios Especiales Regulados.</li><li>- Cuarto Factor: Mayor Inversión Complementaria Adicional. No se llegó a competir bajo este factor.</li></ul>
Inversión referencial	USD 883,5 millones <sup>2</sup>
Inversión realizada al 2012	USD 16,8 millones
Inicio de la Concesión	11 de mayo de 2011
Vigencia de la Concesión	30 años
Número de Adendas	Ninguna

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

<sup>1</sup> Incluye la tarifa por el servicio estándar y la tarifa de almacenamiento hasta por 4 días adicionales a las 48 horas establecidas en el servicio estándar.

<sup>2</sup> Inversión por Ejecutar actualizada a diciembre de 2012, incluye IGV.



En el 2012, el Terminal Norte Multipropósito atendió 2 194 naves, las que movilizaron un total de 14,7 millones de toneladas de carga, siendo la más representativa la carga de importación (67,0% del total). Además, movilizó 380 miles de TEUs.

Dicho nivel de tráfico permitió alcanzar ingresos por un monto de USD 92,9 millones, este nivel de ingresos se vio influenciado tanto por el aumento del tráfico de naves y carga como por el reajuste tarifario de los Servicios Estándar y Especiales.

El Concesionario cumplió con mantener los indicadores “Tiempo para el zarpe de la nave”, “Rendimiento para operación de contenedores (sin grúa y con grúa)”, “Rendimiento para la operación de carga rodante” y “Rendimiento para la operación de carga fraccionada”; sin embargo, tanto para el indicador “Rendimiento de la operación de carga sólida a granel” (en la cuarta evaluación), “Rendimiento para la operación de carga sólida a granel fertilizante” (en la sexta evaluación) y “Tiempo para inicio de la descarga”, se observan promedios distintos a los exigidos en el Contrato de Concesión.

La información financiera indica que APM Terminals registró ganancias netas por un monto que asciende a USD 17,8 millones. En ese sentido, a través del Balance General, se puede observar que la empresa ha incrementado sus activos totales en 129,8%, pasando de USD 42,1 millones en 2011 a USD 96,7 millones en el 2012.

Asimismo, se observa que el Concesionario financia, principalmente, sus operaciones con capital propio (aproximadamente en un 85%); y que ha ganado capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos.

Finalmente, el monto pagado por concepto de retribución al Estado, aporte por regulación y por el contrato de asociación y participación ascendió a USD 2 744 miles, USD 931 miles y USD 4 122 miles, respectivamente.



# INFORME DE DESEMPEÑO 2012

## TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL CALLAO



### I. Principales características del Contrato de Concesión

1. 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 la empresa APM Terminals Callao S.A., contando con una vigencia de 30 años.

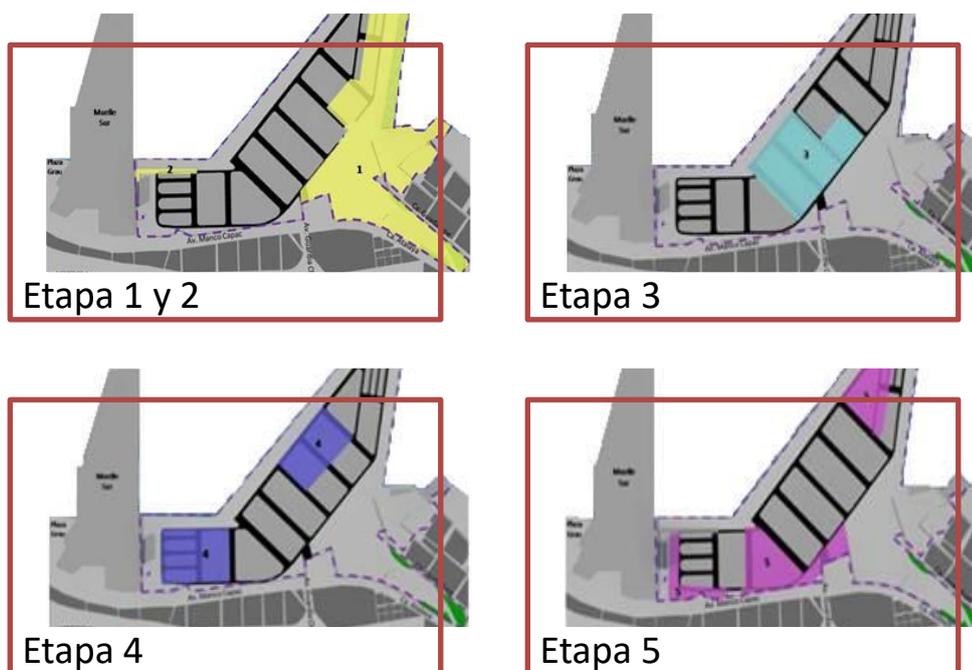


Ilustración N° 1: ETAPAS DEL PROYECTO

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



Opcionalmente, el Concesionario podrá realizar una etapa adicional (etapa 6), la cual consiste en la construcción de dos muelles, uno de contenedores y el otro multipropósito de granel líquido.

3. El Contrato de Concesión brinda al Concesionario el derecho de operar el Terminal Norte Multipropósito bajo la modalidad de monoperador; es decir, el Concesionario tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que brinde dentro del terminal, no estando obligado a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios (i.e. una empresa integrada verticalmente). 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) de OSITRAN.
4. A partir del inicio de explotación, las tarifas para los servicios estándar y servicios especiales serán actualizadas, cada año, utilizando el esquema regulatorio conocido como RPI-X. Durante los 5 primeros años el factor X será cero; a partir de esta fecha OSITRAN revisará las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá invariable durante los 5 años siguientes.
5. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar un precio<sup>3</sup> o tarifa<sup>4</sup> por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios, según corresponda.
6. En el caso de un servicio especial no previsto en el Contrato de Concesión, el Concesionario deberá presentar a INDECOPI una propuesta de servicio especial, con el fin que dicha entidad se pronuncie sobre las condiciones de competencia en dicho mercado. En caso INDECOPI determine que dicho servicio no se brinda en condiciones de competencia, OSITRAN podrá fijar la tarifa de dicho servicio especial.
7. De acuerdo a la cláusula 8.26 del Contrato de Concesión, APM Terminals deberá pagar al Estado una retribución como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado de explotar el Terminal Norte Multipropósito. Esta retribución asciende al 3% de los ingresos netos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación de la Concesión.
8. Asimismo, el contrato de asociación en participación<sup>5</sup> suscrito entre APM Terminals y la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), señala que el Concesionario deberá transferir a ENAPU el 17,01% de sus utilidades antes de impuesto a la renta<sup>6</sup> obtenidas producto de la explotación del terminal.
9. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación<sup>7</sup>.

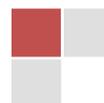
<sup>3</sup> El Concesionario cobrará un precio por la prestación de los servicios especiales indicados en el Anexo 22 del Contrato de Concesión.

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

<sup>5</sup> Establecido en el Anexo 21 del Contrato de Concesión.

<sup>6</sup> Utilidades sobre los Estados Financieros Auditados al 31 de diciembre de cada año.

<sup>7</sup> De acuerdo a la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión.



## II. Servicios prestados

10. De acuerdo al Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro de la infraestructura portuaria; con excepción de los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales están sujetos al Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público de OSITRAN. Bajo el esquema anterior, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en dos tipos: los Servicios Estándar y los Servicios Especiales.

### III.1. SERVICIOS ESTÁNDAR

11. Son aquellos servicios que brinda el Concesionario obligatoriamente a todo usuario que lo solicite y comprende en el caso de embarque, desde que ingresa el contenedor al terminal hasta que la nave en que se embarque la carga sea desamarrada para que zarpe. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro de la carga por el usuario. En ambos casos el servicio incluye la permanencia del contenedor en el terminal hasta un tiempo determinado<sup>8</sup> libre de pago, así como cualquier gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del servicio.
12. De acuerdo a la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar se clasifican de la siguiente manera:

#### a) Servicios Estándar en función a la nave:

El único Servicio Estándar en función a la nave que presta el Concesionario es el uso o alquiler de amarradero, el cual comprende la utilización de los amarraderos del terminal, e incluye amarre y desamarre de la nave. Por la prestación de este servicio, el Concesionario está facultado a cobrar una tarifa por metro eslora de la nave y por hora o fracción de hora.

#### b) Servicios Estándar en función a la carga:

Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de la infraestructura y equipamiento portuario.

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.

Es importante destacar que, usualmente, para el servicio de transbordo de carga dentro del Terminal, la tarifa por el Servicio Estándar en función a la carga se cobra una sola vez e

---

<sup>8</sup> La carga podrá permanecer depositada en el Terminal Norte Multipropósito a libre disposición del usuario, de acuerdo al tipo de carga:

- (i) Carga contenedorizada, hasta 48 horas,
- (ii) Carga fraccionada, hasta 3 días calendario,
- (iii) Carga rodante, hasta 3 días calendario; y,
- (iv) Carga sólida a granel excepto concentrado de minerales, hasta 5 días calendario.



incluye desde la descarga hasta el embarque en la otra nave. Asimismo, incluye la permanencia en el terminal por 48 horas libres de pago.

### III.2. SERVICIOS ESPECIALES

13. El Contrato de Concesión define a los Servicios Especiales como aquellos servicios distintos a los Servicios Estándar que el Concesionario está facultado a prestar directamente o a través de terceros, y por los cuales la Entidad Prestadora tiene derecho a cobrar un precio o tarifa, según corresponda.
14. Entre los servicios especiales destacan el de tratamiento de carga fraccionada peligrosa, consolidación y desconsolidación de contenedores *reefer*, uso de áreas operativas (todas las cargas), movilización de escotillas, re-estiba de contenedores y energía *reefer*.

### III.3. SERVICIOS SUJETOS A RÉGIMEN DE ACCESO

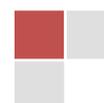
15. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monooperador, el Contrato de Concesión establece que el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público (REMA) es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practicaje<sup>9</sup> y remolcaje<sup>10</sup>. 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.
16. 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.



Ilustración N° 2: SERVICIOS DE PRACTICAJE Y REMOLCAJE

<sup>9</sup> De acuerdo con el Reglamento de Acceso (REA) de APM Terminals Callao, el practicaje se define como el asesoramiento al capitán de la nave a bordo en maniobras y reglamentaciones náuticas durante la realización de las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloadamiento, desabarloadamiento y maniobras de giro en la rada de operaciones de las naves que hagan uso del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.

<sup>10</sup> El remolcaje consiste en halar, empujar o apoyar una nave durante las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloadamiento, desabarloadamiento y maniobras de giro de las naves. En el caso de atraque, el remolcaje se inicia en la zona de fondeo designada por la Capitanía del Puerto y culmina en el amarradero designado por APM Terminals Callao; y viceversa en el caso de desatraque.



### III. Hechos de importancia

#### *Interpretación de la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión*

17. A través de la Resolución de Consejo Directivo N° 021-2012-CD-OSITRAN, se inició el procedimiento de interpretación de oficio del Contrato de Concesión, con el objeto de determinar si el servicio "Uso de Barreras de Contención" forma o no parte del servicio estándar.
18. Así, el Consejo Directivo de OSITRAN, mediante Resolución N° 039-2012-CD-OSITRAN, resolvió que el servicio de uso de barreras de contención no forma parte del servicio estándar, debido a que no resulta indispensable desde el punto de vista operativo-portuario para completar el proceso de embarque o descarga a granel líquido, constituyéndose de esta manera en un servicio especial.

#### *Fijación Tarifaria de tres Servicios Especiales*

19. Mediante Resolución N° 022-2012-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo dispuso el inicio del procedimiento de fijación tarifaria de los servicios especiales de: (i) Embarque/Descarga de carga de proyecto, (ii) Re-estiba de carga rodante en sus dos modalidades, y (iii) Re-estiba de carga fraccionada en sus dos modalidades.
20. Como parte del procedimiento de fijación tarifaria, el Consejo Directivo de OSITRAN resolvió, mediante Resolución N° 042-2012-CD-OSITRAN, disponer la publicación de las propuesta tarifaria. El 25 de marzo de 2013, por medio de la Resolución N° 011-2013-CD-OSITRAN, se determinó las tarifas máximas de los 3 servicios especiales prestados en el Terminal Norte Multipropósito del Callao, de acuerdo al siguiente detalle:

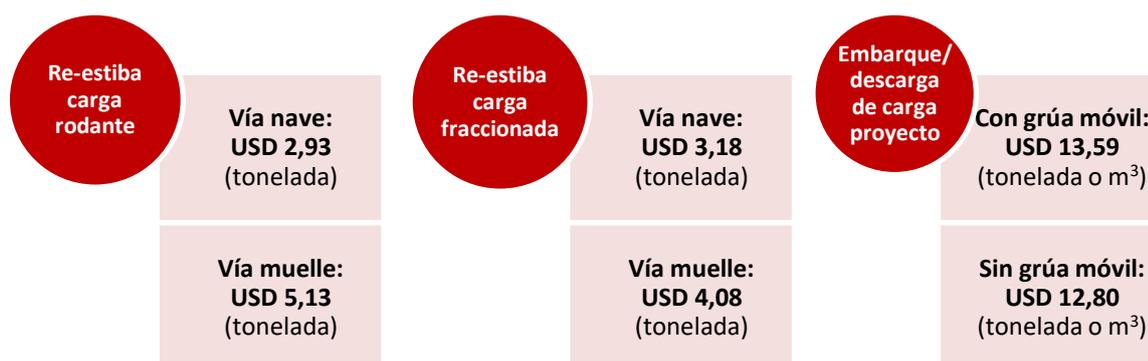


Ilustración N° 3: TARIFAS FIJADAS PARA LOS 3 SERVICIOS ESPECIALES



## IV. Evolución del tráfico

### IV.1. TRÁFICO DE NAVES

21. En el año 2012, el Terminal Norte Multipropósito del Callao atendió 2 194 naves, siendo diciembre el mes con mayor tráfico (9,2% del tráfico total). En comparación con el 2011, en el segundo semestre del año se atendieron 5 naves más, llegando a un total de 1 149 naves. .



22. Con respecto a las naves que arribaron al Terminal Norte Multipropósito durante el 2012, el 25% del total fueron de tipo tanquero, 21% portacontenedores., 18% de carga general, el 15% granelero y el 11% de tipo RO-RO (naves para carga rodante).

### IV.2. TRÁFICO DE CARGA

23. En la segunda mitad del año 2012, el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao movilizó un total de 8,1 millones de toneladas, 2,9% más que lo registrado el mismo periodo del año anterior. Asimismo, el Concesionario movilizó un total de 14,7 millones de toneladas durante todo el 2012, siendo diciembre el mes con mayor volumen de carga transportada (9,7% de la carga total).



24. Al analizar la carga movilizada según tipo de régimen, observamos que el 67,0% del volumen movilizado corresponde a carga de importación. La carga de exportación y transbordo representaron el 32,8% y 0,2% del total de carga transportada en el 2012, respectivamente.

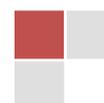


25. Durante el periodo julio-diciembre de 2012, el volumen de carga de importación se incrementó en 6,0% con respecto al mismo periodo del año anterior, superando las 5,3 millones de toneladas. Caso contrario ocurrió con la carga de exportación, la cual sufrió una caída de 3,2% comparado con el segundo semestre de 2011.
26. El Terminal Norte Multipropósito tiene la capacidad de movilizar carga de tipo contenedorizada, granel sólido, granel líquido, carga fraccionada y rodante. De esta manera, la carga sólida a granel representó el 41,1% del total de carga movilizada en el 2012; seguido por la carga contenedorizada (25,4%) y líquida a granel (18,3%). Además, la carga fraccionada y carga rodante participaron con el 12,2% y 3,0% del total de la carga, respectivamente.



### IV.3. CARGA SÓLIDA A GRANEL

27. En el año 2012, el volumen de carga sólida a granel movilizado por el Terminal Norte Multipropósito fue de 2,6 millones de toneladas. Al analizar el tráfico de este tipo de carga con respecto al año anterior, se observa que éste fue ligeramente superior en el segundo semestre

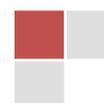
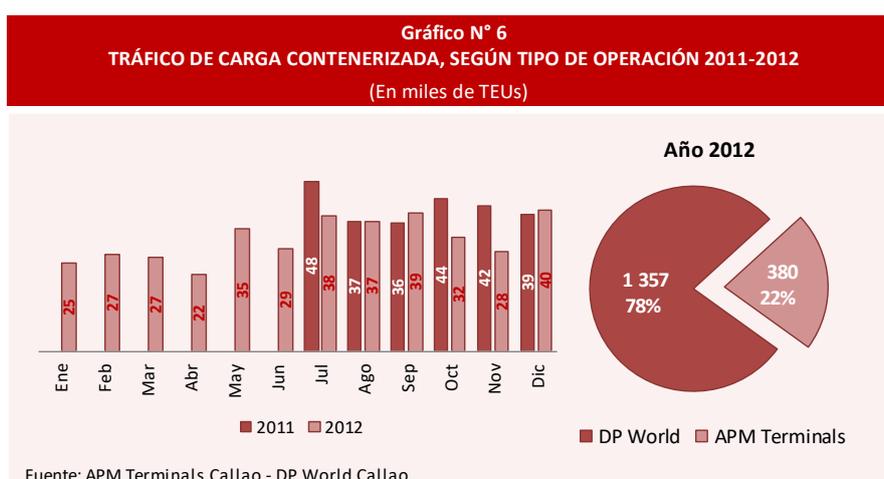


de 2012 (0,9%) con respecto a similar periodo de 2011. La carga de fertilizantes representó el 43,4% del total de carga sólida a granel transportada durante el 2012.



#### IV.4. CARGA CONTENEDORIZADA

28. En cuanto al tráfico de carga contenedorizada registrado en el año 2012, APM Terminals movilizó 380 miles de TEUs. En el segundo semestre del año 2012, el Concesionario movilizó 12,3% menos TEUs que similar periodo del año anterior. Asimismo, el mes que movilizó la mayor cantidad de TEUs fue diciembre con el 10,6% del tráfico del año 2012.
29. Al analizar la participación del tráfico de carga contenedorizada en el Puerto del Callao, se observa que en el segundo semestre del 2011 se movilizó por el Terminal Norte el 29,5% del total de carga contenedorizada por el Puerto del Callao; mientras que en similar periodo del año 2012 se movilizó por dicho Terminal el 23,6% del total de carga contenedorizada en el Puerto del Callao. De esta manera, APM Terminals ha experimentado una pérdida del mercado del 6,0% con respecto a DP World.



## V. Desempeño operativo

30. El Contrato de Concesión determina los estándares promedio mínimos de servicio y productividad, los cuales se han estructurado en dos grupos, según el momento de verificación de los mismos: (i) a la fecha de toma de posesión, y (ii) a la culminación de cada etapa de modernización.

### V.1. NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD A LA FECHA DE TOMA DE POSESIÓN

31. El anexo N°3 del Contrato de Concesión establece una serie de indicadores para la verificación (trimestral o por operación individual) de los niveles de servicio y productividad en la prestación de los servicios estándar, y que son de cumplimiento durante los 30 años de la Concesión.
32. Las evaluaciones de niveles de servicios y productividad correspondiente al 2012 (desde el tercer al sexto trimestre de explotación de la Concesión) tuvieron los siguientes resultados:

Cuadro N° 1 NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD 2012						
INDICADOR	APLICACIÓN	CALIDAD MÍNIMA	TRIMESTRE DE EXPLOTACIÓN			
			3° Ene/Mar 2012	4° Abr/Jun 2012	5° Jul/Set 2012	6° Oct/Dic 2012
Tiempo para el inicio de la descarga	Promedio Trimestral	Máximo 20 minutos	Sin medición*	77 minutos	64 minutos	65 minutos
	Operación individual	Máximo 30 minutos	Sin medición*	171 no cumplieron	157 no cumplieron	189 no cumplieron
Tiempo para el zarpe de la nave	Promedio Trimestral	Máximo 20 minutos	12 minutos	12 minutos	12 minutos	12 minutos
	Operación individual	Máximo 30 minutos	11 no cumplieron	25 no cumplieron	19 no cumplieron	32 no cumplieron
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía	Promedio Trimestral	Máximo 30 minutos	25 minutos	68 minutos	66 minutos	88 minutos
Para operación de contenedores sin grúas	Promedio Trimestral	Mín. 10 cont./hr/grúa	10,11	11,23	12,66	11,62
Para operación de contenedores con grúas	Promedio Trimestral	Mín. 25 movim./hora	27,99	26,32	Grúa 1: 25,65	Grúa 1: 27,37
	Operación individual	Mín. 18 cont./hr/grúa	01 grúa no cumplió	4 grúa no cumplieron	Grúa 1: 02 ope. Grúa 2: 02 ope.	Grúa 1: 01 ope. Grúa 2: 01 ope.
Para carga rodante	Promedio Trimestral	Mín. 80 ton./hora	128,79	129,11	150,45	151,77
Para carga fraccionada	Promedio Trimestral	Mín. 100 ton./hora	127,11	149,91	132,18	nd
Para carga sólida a granel	Promedio Trimestral	Mín. 400 ton./hora	nd	397,62	423,61	417,07
Para carga sólida a granel fertilizante	Promedio Trimestral	Mín. 300 ton./hora	330,27	336,72	306,87	254,37

\* No se midió debido a que la metodología elaborada por la APN fue aprobada en abril de 2012.  
Fuente: Gerencia de Supervisión

33. De acuerdo al Contrato de Concesión, el tiempo para el inicio de la descarga no deberá ser superior a 20 minutos, como promedio, contados desde el momento en que la nave (ya amarrada) cuente con todas las autorizaciones necesarias; de manera similar, el tiempo para el zarpe de la nave no deberá superar los 20 minutos de tolerancia como promedio, desde la finalización de las operaciones de embarque y que cuente con las autorizaciones necesarias. La duración de cada operación individual no deberá ser mayor a los 30 minutos.
34. Al analizar las evaluaciones, se observa que el indicador "Tiempo de inicio de la descarga" fue superior al promedio exigido; sin embargo, el promedio para el "Tiempo para el zarpe de la nave" se encontró por debajo de lo establecido en el Contrato de Concesión.



35. Los indicadores que cumplieron con el promedio exigido fueron: (i) rendimiento para la operación de contenedores sin grúa, (ii) rendimiento para la operación de contenedores con grúa (medido por operación individual y promedio trimestral), (iii) rendimiento para carga rodante, y (iv) rendimiento para carga fraccionada.
36. Caso contrario ocurrió con los indicadores: (i) rendimiento de carga sólida a granel (cuarta evaluación), (ii) rendimiento de carga sólida a granel fertilizante (sexta evaluación), y (iii) tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (cuarta, quinta y sexta evaluación), en los cuales se observa el incumplimiento de la calidad mínima requerida en el anexo N° 3 del Contrato de Concesión. Debido a lo anterior, el Regulador aplicó las penalidades correspondientes por un monto total de S/. 1,22 millones<sup>11</sup>.

## V.2. INDICADORES CORRESPONDIENTES A CADA ETAPA DE OBRAS

37. El siguiente cuadro detalla los niveles de servicio y productividad correspondientes a la ejecución de obras correspondiente a cada etapa, los cuales no serán exigidos hasta la suscripción del acta de recepción de obras. La verificación del cumplimiento se realizará a partir del tercer trimestre de control, es decir, los dos primeros trimestres de la explotación de las obras de cada etapa serán considerados como de adecuación.

Cuadro N° 2 NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD CORRESPONDIENTE A CADA ETAPA		
DESCRIPCIÓN	TIPO DE PRODUCTIVIDAD	RENDIMIENTO
Carga fraccionada	Promedio trimestral mínima (por grúa móvil u otro)	15 movimientos/hora
Carga sólida a granel (granos limpios)*	Productividad mínima (sistema de faja transportadora y sistema absorbente)	1 200 toneladas/hora
Carga sólida a granel (fertilizantes)*	Productividad mínima (medios mecánicos independientes)	800 toneladas/hora
Operación de Contenedores con grúas pórtico de muelle	Productividad por grúa pórtico de muelle	25 por grúa/hora
	Productividad de cada operación individual	Mínimo 20 por grúa/hora

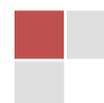
\* Una vez implementada la modernización del muelle de granos  
Fuente: APM Terminals Callao

## V.3. RECLAMOS

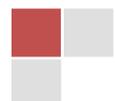
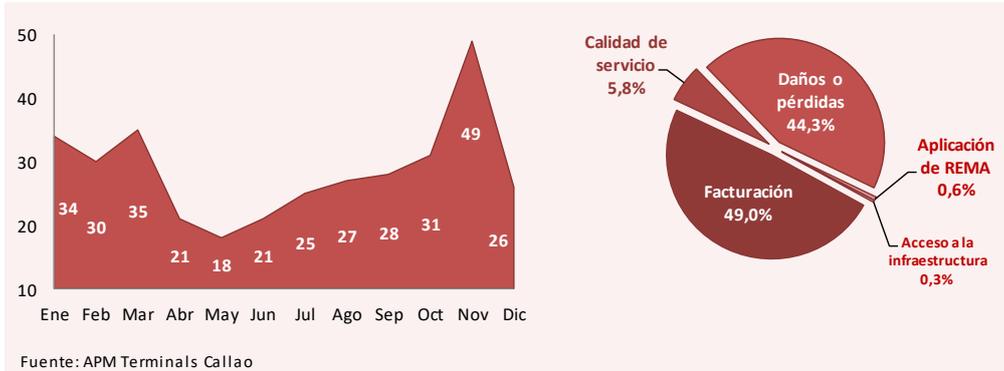
38. La cantidad de reclamos en el 2012 alcanzó los 345, los principales motivos de reclamo estuvieron relacionados con la facturación y cobro del servicio (169) y daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios<sup>12</sup> (153). Con relación al estado situacional, aquellos declarados infundados, improcedentes e inadmisibles alcanzan el 35,9% del total, además el 42,3% del total fue declarado fundado y el 16,5% del total de reclamos fue apelado ante OSITRAN.

<sup>11</sup> Las penalidades aplicadas según trimestre de explotación fueron: Tercer trimestre (S/. 438), Cuarto trimestre (S/. 3887,25), Quinto trimestre (S/. 3467,5) y Sexto trimestre (S/. 1,2 millones)

<sup>12</sup> Provocados por negligencia, incompetencia o dolo de los funcionarios y/o dependientes de APM Terminals Callao.



**Gráfico N° 7**  
**RECLAMOS 2012**



## VI. Evolución de tarifas

### VI.1. TARIFAS REGULADAS

39. El Concesionario puede prestar dos tipos de servicios: Servicios Estándar y Servicios Especiales. La prestación de los Servicios Especiales es proporcionada a solicitud de los usuarios, y APM Terminals está facultado a cobrar una tarifa o precio por ello, según corresponda. En el caso de la prestación de los Servicios Estándar, los usuarios están obligados a pagar una contraprestación económica regulada por el Contrato de Concesión.
40. Las Tarifas para los Servicios Estándar y Servicios Especiales con las que inició operaciones el Terminal Norte Multipropósito fueron resultado de la propuesta económica presentada por el Concesionario, como parte del factor de competencia para la adjudicación de la buena pro.
41. De acuerdo a la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, OSITRAN realizará la primera revisión de las Tarifas. Para ello, utilizará el mecanismo regulatorio RPI-X, aplicando la siguiente fórmula:

$$RPI - X$$

Donde:

**RPI:** *Retail Price Index*, es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor (CPI)<sup>33</sup> de los EEUU.

**X:** es la variación anual promedio de la productividad.

42. El RPI es la inflación expresada en un índice general de precios, utilizado para ajustar la tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación. Por su parte, el factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, el cual será calculado por OSITRAN y será revisado cada cinco años.
43. Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses y el factor de productividad (X) estimado por OSITRAN para dicho quinquenio. Así, durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación, el factor de productividad será cero.
44. De esta manera, en el año 2012 las tarifas de los servicios estándar y especiales regulados se ajustaron en función a la inflación de los EEUU, la cual ascendió a 1,7043%. El nuevo tarifario entró en vigencia el 29 de octubre de 2012.

---

<sup>33</sup> CPI (Consumer Price Index) es el índice de precios al consumidor de los EEUU, publicado por el departamento de estadísticas laborales (The Bureau of Labor Statistics).



**Cuadro N° 3**  
**TARIFARIO DE SERVICIOS ESTÁNDAR**  
(En USD, sin IGV)

VIGENTE A PARTIR DE:	01/07/2011	29/10/2012	VIGENTE A PARTIR DE:	01/07/2012	29/10/2012
<b>SERVICIOS ESTÁNDAR A LA NAVE</b>			<b>SERVICIO ESTÁNDAR AL GRANEL SÓLIDO</b>		
Uso o alquiler de amarradero	0,70	0,71	Embarque o descarga	3,75	3,81
<b>SERVICIO ESTÁNDAR A LA CARGA FRACCIONADA</b>			<b>SERVICIO ESTÁNDAR A LA CARGA RODANTE</b>		
Embarque o descarga-Porción Nave	2,50	2,50	Embarque o descarga-Porción Nave	3,50	3,50
Embarque o descarga-Porción Tierra	5,00	5,13	Embarque o descarga-Porción Tierra	25,00	25,49
<b>SERVICIO ESTÁNDAR AL GRANEL LÍQUIDO</b>			<b>SERVICIO ESTÁNDAR PARA PASAJEROS</b>		
Embarque o descarga	1,13	1,14		8,00	8,14
<b>SERVICIO ESTÁNDAR PARA CONTENEDORES</b>					
<b>CON GRÚA PÓRTICO DE MUELLE</b>			<b>SIN GRÚA PÓRTICO DE MUELLE</b>		
<b>Embarque o descarga de Contenedores</b>			<b>Embarque o descarga de Contenedores</b>		
Llenos 20 pies-Porción Nave	25,00	25,00	Llenos 20 pies-Porción Nave	2,50	2,50
Llenos 20 pies-Porción Tierra	65,00	66,53	Llenos 20 pies-Porción Tierra	65,00	66,15
Llenos 40 pies-Porción Nave	35,00	35,00	Llenos 40 pies-Porción Nave	1,25	1,25
Llenos 40 pies-Porción Tierra	100,00	102,30	Llenos 40 pies-Porción Tierra	100,00	101,73
Vacíos 20 pies	72,00	73,23	Vacíos 20 pies	54,00	54,92
Vacíos 40 pies	108,00	109,84	Vacíos 40 pies	81,00	82,38
<b>Transbordo de Contenedores dentro del Terminal</b>			<b>Transbordo de Contenedores dentro del Terminal</b>		
Llenos o vacíos 20 pies - ciclo completo	72,00	73,23	Llenos o vacíos 20 pies - ciclo completo	54,00	54,92
Llenos o vacíos 40 pies - ciclo completo	108,00	109,84	Llenos o vacíos 40 pies - ciclo completo	81,00	82,38

Fuente: APM Terminals Callao

45. Entre los años 2011 y 2012, destacó el incremento tarifario del servicio de embarque o descarga de contenedores llenos (parte tierra) de 40 TEU de USD 100,00 a USD 102,30, así como el incremento de la tarifa correspondiente al embarque o descarga de carga fraccionada en 2,6% con respecto al tarifario inicial.
46. Cabe resaltar que las tarifas para embarque o descarga de carga fraccionada, rodante y contenedores diferencian el cobro a la nave o al consignatario/dueño de la carga (quienes asumen la parte tierra), 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, tal como indica la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión.
47. Como parte de la propuesta económica realizada por el Concesionario, en la etapa de adjudicación de la buena pro, este ofreció un descuento del 100% por todos los Servicios Especiales descritos en el Anexo 9 de las Bases del proceso de promoción privada del proyecto<sup>14</sup>.
48. Con relación a los Servicios Especiales sujetos a una tarifa, el Anexo N°5 del Contrato de Concesión considera diversos servicios prestados, en función a la nave o a la carga, vinculados con el almacenamiento, operaciones a la nave (re-estibas, cargas/descargas, movilización de escotillas), entre otros. Las tarifas de estos servicios se muestran en el siguiente cuadro:

<sup>14</sup> El descuento aplica a los siguientes servicios especiales: Movilización de escotillas (ISO Hatches), re-estibas en bodega, Re-estibas vía muelle, carga/descarga y entrega de contenedor no ISO/OOG, operaciones movimientos horizontales, manipuleo por registro (sin y con montacargas), energía reefer, inspección y monitoreo reefer y montaje/desmontaje de sistema clip on en reefer gent set.



**Cuadro N° 4**  
**TARIFARIO DE SERVICIOS ESPECIALES**  
(En USD, sin IGV)

VIGENTE A PARTIR DE:	01/07/2012	29/10/2012	VIGENTE A PARTIR DE:	01/07/2012	29/10/2012
<b>SERVICIOS ESPECIALES - EN FUNCIÓN A LA NAVE</b>					
<b>USO DE ÁREA OPERATIVA</b>			<b>RE-ESTIBA DE CONTENEDORES</b>		
<b>Contenedores vacíos todos los tráficos (excepto transbordo)</b>			Re-estiba en la misma bodega - contenedor 20 pies	0,00	0,00
48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)	Libre	Libre	Re-estiba en la misma bodega - contenedor 40 pies	0,00	0,00
Días: 3-6 (Tarifa por día)	1,50	1,53	Re-estiba vía muelle - contenedor 20 pies	0,00	0,00
<b>Contenedores llenos de transbordo</b>			Re-estiba vía muelle - contenedor 40 pies	0,00	0,00
48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)	Libre	Libre			
Días: 3-10 (Tarifa por día)	3,00	3,05	<b>CONTENEDORES REEFER DE TRANSBORDO</b>		
<b>Contenedores vacíos de transbordo</b>			Energía - contenedor 20 y 40 pies	0,00	0,00
48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)	Libre	Libre	Inspección y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies	0,00	0,00
Días: 3-10 (Tarifa por día)	1,50	1,53			
<b>ESCOTILLAS O TAPAS DE BODEGAS</b>			<b>OTROS SERVICIOS ESPECIALES DE CONTENEDORES</b>		
Movilización de escotillas (ISO Hatches)	0,00	0,00	Carga/descarga y entrega no ISO/OOG (Adicional) - contenedor 20 y	0,00	0,00
<b>SERVICIOS ESPECIALES PARA CONTENEDORES - EN FUNCIÓN A LA CARGA</b>					
<b>USO DE ÁREA OPERATIVA</b>			<b>CONTENEDORES REEFER</b>		
<b>Contenedores llenos todos los tráficos (excepto transbordo)</b>			Energía - contenedor 20 y 40 pies	0,00	0,00
48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)	Libre	Libre	Inspección y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies	0,00	0,00
Días: 3-6 (Tarifa por día)	3,00	3,05	Montaje y desmontaje de sistema clip on en reefer Gensets	0,00	0,00
<b>SERVICIO DE MANIPULO DE CARGA</b>			<b>MOVIMIENTO HORIZONTAL</b>		
Con uso de grupos o cuadrillas - Contenedor 20 y 40 pies	0,00	0,00	Movimiento extras al servicio estándar en el Terminal a solicitud	0,00	0,00
Con uso de montacargas - contenedor 20 y 40 pies	0,00	0,00	del cliente o de las Autoridades		

Fuente: APM Terminals Callao

## VI.2. CARGOS DE ACCESO

49. El 10 de octubre del año 2011, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2011-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso (REA) de APM Terminals Callao S.A., el cual es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios que prestan los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, se genera la obligación al Concesionario de otorgar el acceso a los usuarios intermedios para el uso de las facilidades esenciales (Obras de abrigo, señalización portuaria y vías y áreas de tránsito interno) con el fin de prestar los servicios esenciales mencionados.
50. Durante el año 2012, los 24 contratos de acceso vigentes para los servicios especiales de practicaje y remolcaje consideran un pago por el acceso igual a USD 0,00 y USD 70,00<sup>15</sup>, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre APM Terminals Callao S.A. y los usuarios intermedios. En total, son 5 empresas de servicios de remolcaje y 17 empresas de practicaje; de éstas sólo la empresa Trabajos Marítimos S.A (TRAMARSA) brinda ambos servicios. (Ver Cuadro N° 5)
51. Al cierre del año 2012, se renovaron 22 contratos de acceso (Adenda N° 1) por un año más; las empresas Inversiones Navieras SAC. y COSMOS Agencia Marítima SAC. (las cuales tuvieron contratos con ENAPU vigente a la fecha de suscripción del Contrato de Concesión con APM Terminals Callao), dedicadas a prestar el servicio de Remolcaje, solo prestaron dicho servicio en el Terminal Norte del Callao hasta marzo del año 2012.

<sup>15</sup> Sin incluir IGV, por maniobra, por remolcador.



**Cuadro N° 5**  
**CONTRATOS DE ACCESO VIGENTES DE PRACTICAJE Y REMOLCAJE**  
(En USD, sin IGV)

SERVICIO	DESDE	HASTA	RENOVACIÓN	MONTO
<b>REMOLCAJE</b>				
PETROTANKERS SAC.	08/03/2012	07/03/2013	Adenda N° 1	70.00
Ian Taylor Perú SAC.	08/03/2012	07/03/2013	Adenda N° 1	70.00
Inversiones Marítimas CPT Perú SAC. - INMARSA	08/03/2012	07/03/2013	Adenda N° 1	70.00
Petrolera Transoceánica SA.	08/03/2012	07/03/2013	Adenda N° 1	70.00
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	08/03/2012	07/03/2013	Adenda N° 1	70.00
Inversiones Navieras SAC. - INVERNA SAC.	08/03/2011	07/03/2012	No fue renovado	112.50
COSMOS Agencia Marítima SAC.	08/03/2011	07/03/2012	No fue renovado	112.50
<b>PRACTICAJE</b>				
Trabajos Marítimos SA. - TRAMARSA	01/07/2012	30/06/2013	Adenda N° 1	0,00
Triton Maritime Services SA.	01/07/2012	30/06/2013	Adenda N° 1	0,00
Agencias Universales Perú SA. - AGUNSA	01/07/2012	30/06/2013	Adenda N° 1	0,00
Prácticos Marítimos SAC. - PRAMARSAC	01/07/2012	30/06/2013	Adenda N° 1	0,00
Argos Marine EIRL.	01/07/2012	30/06/2013	Adenda N° 1	0,00
Empresa Administradora de Prácticos - PRATMAR SRL	01/07/2012	30/06/2013	Adenda N° 1	0,00
Servicios y Operaciones Marítimas Inka EIRL. -SOMAR IN	01/07/2012	30/06/2013	Adenda N° 1	0,00
Océano Agencia Marítima SA.	01/07/2012	30/06/2013	Adenda N° 1	0,00
Agencia Marítima de Barcos SA. - AMBAR	01/07/2012	30/06/2013	Adenda N° 1	0,00
Servicios de Practicaje Marítimo SA. SERPRAMARSA	01/07/2012	30/06/2013	Adenda N° 1	0,00
Corporación de Prácticos SA. - COPRACSA	01/07/2012	30/06/2013	Adenda N° 1	0,00
Rigel Pilots SAC.	01/07/2012	30/06/2013	Adenda N° 1	0,00
Maritima del Sur SAC.	01/07/2012	30/06/2013	Adenda N° 1	0,00
Representaciones Navieras y Aduaneras SAC.	01/07/2012	30/06/2013	Adenda N° 1	0,00
Marine Technical Surveyors EIRL.	10/11/2012	09/11/2013	Adenda N° 1	0,00
Agencia Maritime & Services SAC.	10/11/2012	09/11/2013	Adenda N° 1	0,00
Quality Maritime Services EIRL.	10/11/2012	09/11/2013	Adenda N° 1	0,00

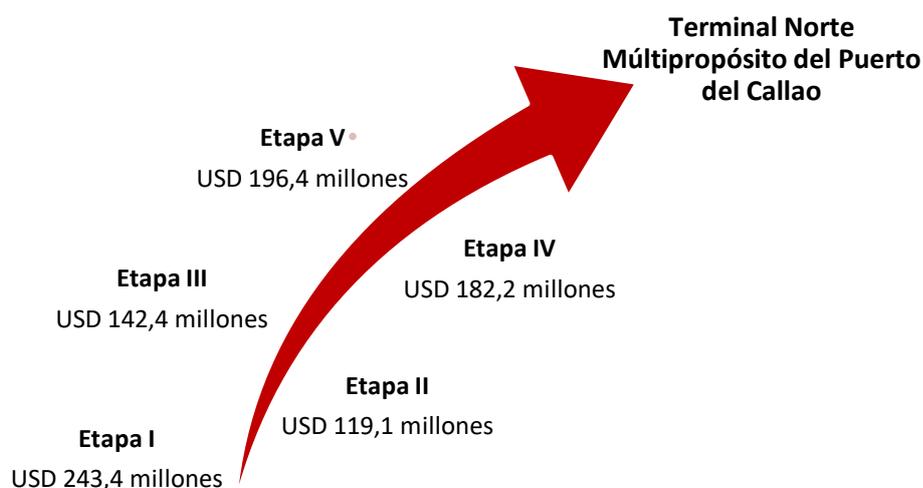
Fuente: APM Terminals Callao



## VII. Inversiones

52. Los trabajos de construcción y equipamiento portuario correspondiente al Terminal Norte Multipropósito incluyen: las obras iniciales y las obras en función a la demanda.
- ✓ **Obras iniciales:** incluye la construcción del muelle correspondiente a los atracaderos C y D del muelle norte (Etapa I) y la construcción del muelle de granos sólidos (Etapa II).
  - ✓ **Obras en función a la demanda:** incluye la construcción de un muelle de 300 m de longitud en el área donde se encuentran los muelle centro N° 1 y 2 (Etapa III<sup>16</sup>), la construcción de un muelle de 300 m de longitud en el área donde se encuentran los muelle centro N° 3 y 4 (Etapa IV<sup>17</sup>), la construcción de un muelle ligeramente superior a los 300 m de longitud frente al puesto de atraque actual Muelle Norte A (Etapa V<sup>18</sup>) y la construcción de un muelle de contenedores y un muelle multipropósito de granel líquido (Etapa VI)<sup>19</sup>.
53. El monto de inversión referencial de la Concesión asciende USD 883,5 millones (incluido IGV), la que se encuentra compuesta de la siguiente manera:

**Ilustración N° 4: INVERSIÓN REFERENCIAL POR ETAPAS**



54. El Concesionario ejecutará las obras, cumpliendo los niveles de servicio determinados en el Contrato de Concesión, esto con la finalidad de constituir al Puerto del Callao como el Puerto Hub de la Subregión Costa Oeste de América del Sur.

<sup>16</sup> Las obras de la etapa 3 se iniciarán dentro de los 6 meses posteriores de cumplirse una demanda de 1 millón de TEUs. Sin perjuicio de ello, esta etapa no será exigible en tanto no haya finalizado la construcción de la etapa anterior.

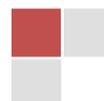
<sup>17</sup> Las obras de la etapa 4 se iniciarán dentro de los 6 meses posteriores de cumplirse una demanda de 1,3 millones de TEU's. Sin perjuicio de ello, esta etapa no será exigible en tanto no haya finalizado la construcción de la etapa anterior.

<sup>18</sup> Las obras de la etapa 5 se iniciarán dentro de los 6 meses posteriores de cumplirse una demanda de 1,5 millones de TEU's. Sin perjuicio de ello, esta etapa no será exigible en tanto no haya finalizado la construcción de la etapa anterior.

<sup>19</sup> De acuerdo al Contrato de Concesión, la etapa 6 se construirá siempre y cuando el Concesionario lo considere conveniente.



55. Con fecha 26 de setiembre de 2012, el Concesionario inició las obras correspondientes a la primera y segunda etapa de la Concesión, las cuales se estiman culminar en un plazo de 24 y 12 meses, respectivamente. Al cierre del 2012, las inversiones acumuladas fueron de USD 16,8 millones (Incluido IGV), lo cual representa un avance del 1,9% de ejecución de la inversión referencial.



## VIII. Resultados financieros

### ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS

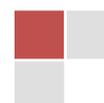
56. En el año 2012, APM Terminals Callao obtuvo ingresos por un monto de USD 92,9 millones, de los cuales, el 26,4% corresponde a ingresos por la prestación del servicio estándar a la carga contenedorizada y el 24,1% a ingresos del servicio estándar en función a la carga sólida a granel. Asimismo, los ingresos obtenidos por uso de amarradero equivalen al 10,5% de los ingresos de 2012.
57. Los costos de servicio representaron el 48% de los ingresos registrados durante el año, esto fue influenciado tanto por la carga de personal (39,4% de los costos) como por los servicios prestados por terceros (30,6% de los costos). De esta manera, se registró una utilidad bruta de USD 48,3 millones.
58. Asimismo, se observa que el 26,5% de los ingresos netos del periodo se destinaron a cubrir los gastos de administración, este porcentaje fue explicado por el mayor gasto en servicios prestados por terceros<sup>20</sup>. Así, la utilidad operativa alcanzó los USD 24,4 millones.
59. Al analizar la utilidad antes de impuesto a la renta, notamos que esta fue superior a la utilidad operativa en USD 272 miles. Esto debido a los mayores ingresos financieros registrados por préstamos a terceros y empresas vinculadas, así como a la ganancia por diferencia de cambio.
60. El impuesto a la renta corriente del año 2012 superó los USD 7,3 millones, a los que se adiciona el activo por impuesto a la renta diferido<sup>21</sup> de USD 0,5 millones, obteniendo como resultado un total de USD 6,8 millones. A consecuencia de lo anterior, APM Terminals Callao registró una utilidad neta de USD 17,8 millones.

Cuadro N° 6 ESTADO DE GANANCIAS PÉRDIDAS (En miles de USD)		
CONCEPTO	2012	2011*
Ingresos netos	92 860	46 482
Costo del servicio	(44 602)	(21 242)
<b>Utilidad bruta</b>	<b>48 258</b>	<b>25 240</b>
Gastos de administración	(24 630)	(11 428)
Gastos de ventas	(1 394)	(526)
Otros ingresos	2 146	189
<b>Utilidad de operación</b>	<b>24 380</b>	<b>13 475</b>
Ingresos financieros	209	67
Gastos financieros	(310)	(133)
Diferencia de cambio, neta	373	62
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>24 652</b>	<b>13 471</b>
Impuesto a la renta	(6 830)	(4 051)
<b>Utilidad neta</b>	<b>17 822</b>	<b>9 420</b>

\* Desde el 6 de abril al 31 de diciembre.  
Fuente: APM Terminals Callao

<sup>20</sup> Estos se han incrementado por consumo de energía eléctrica y los gastos por seguridad y vigilancia.

<sup>21</sup> El Concesionario obtuvo un activo por impuesto a la renta diferido correspondiente a las diferencias temporales de activos y pasivos, originados por las partidas que tienen distinto tratamiento para efectos contables y tributarios.



## BALANCE GENERAL

61. Con respecto a las cuentas del Balance General, se observa que los activos de APM Terminals superaron los USD 96,6 millones. Dicho monto fue impulsado, principalmente, por las cuentas de efectivo e intangible, las cuales representan el 35,3% y 32,7% del total de activos del año 2012.
62. Durante el año 2012, el activo corriente registró un incremento de 105,3% respecto al año anterior, alcanzando los USD 55,7 millones, a consecuencia del aumento de la cuenta efectivo (en 85,1%). Cabe resaltar que esta cuenta está conformada por depósitos en cuentas corrientes (USD 33,7 millones) y fondos sujetos a restricción (USD 0,4 millones)<sup>22</sup>.
63. Al analizar el activo no corriente, se observó que los activos intangibles aumentaron en 188,4% durante el año 2012. Esta cuenta comprende los costos en software y licencias (USD 2,5 millones), bienes de la concesión (USD 21,2 millones) y las obras en curso<sup>23</sup> (USD 9,4 millones).
64. Con relación a la composición del activo, se observó que el activo corriente pasó de representar el 64,5% de los activos totales en el año 2011 a 57,6% de los activos totales en el año 2012, producto del incremento de los depósitos en cuentas corrientes, como ya se mencionó anteriormente. Por otro lado, el activo no corriente pasó de representar el 35,5% del total de activos en el año 2011 a 42,4% de los activos totales en el año 2012, a raíz del incremento de los costos en bienes de la Concesión y obras en curso.

Cuadro N° 7 BALANCE GENERAL (En miles de USD)					
CONCEPTO	Al 31 de diciembre		CONCEPTO	Al 31 de diciembre	
	2012	2011		2012	2011
<b>ACTIVO</b>			<b>PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>		
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>			<b>PASIVO CORRIENTE</b>		
Efectivo y equivalente de efectivo	34 123	18 436	Cuentas por pagar comerciales	4 332	4 480
Cuentas por cobrar comerciales, neto	9 569	3 170	Retribuciones por pagar	4 488	2 967
Cuentas por cobrar a entidades vinculadas	864	45	Cuentas por pagar a entidades vinculadas	1 892	1 730
Otras cuentas por cobrar	6 878	3 034	Otras cuentas por pagar	4 130	7 473
Existencias, neto	2 461	1 005	<b>TOTAL PASIVO CORRIENTE</b>	<b>14 842</b>	<b>16 650</b>
Gastos contratados por anticipado	1 771	1 428			
<b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>55 666</b>	<b>27 118</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>14 842</b>	<b>16 650</b>
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>			<b>PATRIMONIO NETO</b>		
Impuesto a la renta diferido	652	226	Capital	64 000	16 000
Instalaciones, maquinaria y equipos, neto	8 728	3 764	Resultados acumulados	17 822	9 420
Intangible, neto	31 618	10 962			
<b>TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>40 998</b>	<b>14 952</b>	<b>TOTAL PATRIMONIO NETO</b>	<b>81 822</b>	<b>25 420</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>96 664</b>	<b>42 070</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>96 664</b>	<b>42 070</b>

Fuente: APM Terminals Callao

65. Por el lado del pasivo corriente, este sufrió una caída de 10,9%, a consecuencia de la disminución de los tributos y contribuciones sociales por pagar. Cabe resaltar que este efecto se vio debilitado con el incremento de las retribuciones por pagar al Estado.

<sup>22</sup> Comprende la fianza otorgada a favor de la SUNAT para asegurar el cumplimiento de las funciones como almacén aduanero.

<sup>23</sup> Incluye los trabajos de dragado, demolición y servicios de ingeniería, correspondiente a la construcción de las obras de las etapas 1 y 2 según Contrato de Concesión.



66. Al 31 de diciembre de 2012, los resultados acumulados alcanzaron los USD 17,8 millones, lo cual incrementó en 221,9% el patrimonio neto de la empresa. Cabe señalar que el patrimonio neto representó el 84,6% del activo total de la empresa. Asimismo, el capital representa el 66,2% del total de activos del 2012 y está conformado por 64 millones de acciones<sup>24</sup> comunes de un valor nominal de USD 1,00 cada una.

## RATIOS FINANCIEROS

67. Al analizar los ratios financieros, se observó que la empresa ha visto disminuido sus márgenes operativos y netos, como resultado del aumento de los gastos administrativos, gastos de ventas, el pago de gastos financieros y el incremento del impuesto a la renta. Asimismo, al observar el ROE<sup>25</sup> y el ROA<sup>26</sup> puede concluirse que el Concesionario está generando menor utilidad por cada dólar proveniente del patrimonio y de los activos.
68. Por otro lado, los ratios de apalancamiento nos indican que APM Terminals Callao es una empresa que financia sus operaciones con capital propio, y esto es debido a que durante el 2012 se completó el aporte de capital comprometido, pasando de USD 16 millones en el 2011 a USD 64 millones en el 2012.
69. Con respecto a los ratios de liquidez, se observó que la empresa ha ganado capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos. Esto se debe al incremento de la cuenta efectivo y equivalente de efectivo.

Cuadro N° 8					
RATIOS FINANCIEROS 2011-2012					
RATIO	2012	2011	RATIO	2012	2011
<b>Ratios de Rentabilidad</b>			<b>Apalancamiento /endeudamiento</b>		
Margen operativo	0,26	0,29	Apalancamiento /endeudamiento	0,18	0,65
Margen neto	0,19	0,20	Grado de endeudamiento	0,15	0,40
ROE	0,22	0,37	Grado de patrimonio	0,85	0,60
ROA	0,18	0,22			
<b>Ratios de Liquidez</b>			<b>Ratios de Gestión</b>		
Liquidez clásica	3,75	1,63	Rotación de activos	0,96	1,10
Prueba ácida	3,47	1,48	Rotación del patrimonio	1,13	1,83
Liquidez absoluta	2,30	1,11			

Fuente: APM Terminals Callao

<sup>24</sup> Con fecha 5 de abril de 2012, la Junta de General de Accionistas acordó la capitalización de utilidades del ejercicio 2011 por USD 9,45 millones. Además en julio y diciembre de 2012 se realizaron aportes de capital equivalente a USD 10 millones y USD 28,6 millones, respectivamente.

<sup>25</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE= Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

<sup>26</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activos Totales



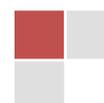
## IX. Pagos al Estado

70. 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 representa el 3% de los ingresos netos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión.
71. Por su parte, de acuerdo con la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión, APM Terminals está obligado a pagar a OSITRAN el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley 26917 y el Reglamento General de Supervisión de OSITRAN.
72. Además, el Contrato de Asociación en Participación contempla que APM Terminals transferirá a ENAPU el 17,01% de las utilidades antes del pago de impuesto a la renta al 31 de diciembre de cada año<sup>27</sup>.
73. El pago realizado en el año 2012 superó los USD 7,8 millones por los tres conceptos. En el segundo semestre de 2012, se transfirió un monto superior en 3,2% a lo pagado durante similar periodo de 2011.

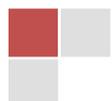
Cuadro N° 9 RETRIBUCIONES POR PAGAR (En miles de USD)		
CONCEPTO	2012	2011
ENAPU	4 122	2 660
Autoridad Portuaria Nacional - APN	2 794	1 412
OSITRAN	931	465
<b>TOTAL</b>	<b>7 847</b>	<b>4 537</b>

Fuente: APM Terminals Callao

<sup>27</sup> Según los Estados Financieros Auditados.



## ANEXO



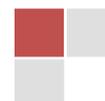
## FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

### Concesionario: APM Terminals Callao S.A.

### Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao

**Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Terminal Norte Multipropósito en el terminal Portuario del Callao.	Cláusula 2.7 (p. 29)
2	Fecha de suscripción	11 de mayo de 2011.	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años.	Cláusula 4.1 (p. 39)
4	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> <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 contenedorizada.</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	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.1 (p. 28)
6	Tipo de Contrato	DBFO (diseño, financiación, construcción, conservación y explotación).	Cláusula 2.1 (p. 28)
7	Capital mínimo	20% de la inversión referencial de las Obras Iniciales (USD 61,4 millones).	Cláusula 3.3, inciso a) (p.35)
8	Garantías a favor del Concedente	<p>La Sociedad Concesionaria entregará al Concedente una garantía de fiel cumplimiento, de acuerdo a lo siguiente:</p> <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</li> </ul>	Cláusula 10.2 (p.79)



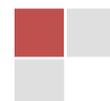
## FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

### Concesionario: APM Terminals Callao S.A.

### Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao

**Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		Recepción de las obras de cada etapa.	
9	Garantías a favor del Concesionario	<ul style="list-style-type: none"> <li>El Concedente garantiza 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.</li> <li>La referida garantía no constituye una garantía financiera.</li> </ul>	Cláusula 10.1 (p.79)
10	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	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>	Cláusula 10.3 (p.80)
11	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: 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 N. 16
12	Obras a ejecutar	<p><b>Obras iniciales:</b></p> <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> <p><b>Obras en función a la demanda:</b></p> <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>	Cláusula 6.4 (p. 53) Anexo 9 (p. 176)
13	Cierre Financiero	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deberá acreditarse el Cierre Financiero como máximo en un plazo de 30 días calendario antes del inicio de la construcción de la Etapa 1.</li> </ul>	Cláusula 6.35 (p. 60)
14	Solución de	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trato Directo</li> <li>Arbitraje, modalidades: de conciencia, de derecho (para controversias)</li> </ul>	Cláusula 16.11 (p. 117)



## FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

### Concesionario: APM Terminals Callao S.A.

### Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao

**Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
	controversias	menores o iguales a USD 10 000 000,00 y mayores a USD 10 000 000,00).	Cláusula 16.12 (p. 118)
15	Penalidades	<p>Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre 0.8 y 400 UITs).</li> <li>• Régimen de bienes (entre 0.8 y 80 UITs)</li> <li>• Obras de infraestructura portuaria (entre 0.8 y 80 UITs).</li> <li>• Conservación de la Concesión (entre 0.8 y 4 UITs)</li> <li>• Explotación de la Concesión.</li> <li>• Fideicomiso (0.8 UITs y 0.5% del monto a transferir).</li> <li>• Garantías (3.2 y 8 UITs).</li> <li>• Régimen de Seguros (0.5% del monto de la prima respectiva, 10% del monto del siniestro, entre 0.8 y 80 UITs).</li> <li>• Consideraciones Generales Socio Ambientales (0.8 UITs).</li> <li>• Competencias Administrativas (8 UITs).</li> </ul>	<p>Cláusula XIX (p.124)</p> <p>Anexo N. 17 (p.201)</p>
16	Causales de caducidad	<p>El Contrato se declarará terminado por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales:</p> <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>	Cláusula 15.1 (p.106)
17	Equilibrio económico	<p>Mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio económico-financiero, en caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables en la medida que tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a la variación de ingresos o costos de la Sociedad Concesionaria.</p> <p>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.</p> <p>El Regulador establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Los resultados antes de impuesto resultante del ejercicio.</li> <li>b) El re-cálculo 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> <p>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</p>	Cláusula 8.28 (p.75)



## FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

### Concesionario: APM Terminals Callao S.A.

### Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao

**Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		incrementando la retribución en los montos resultantes.	
18	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)
19	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)
20	Estándares de servicio	La Sociedad Concesionaria se obliga a obtener un Certificado ISO 9001-2008 en un plazo que no excederá de tres (04) años, computados desde la fecha de explotación de la etapa I.	Cláusula 8.15 (p.68) Anexo Nº 3 (p. 152)
21	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. (X será cero para los 5 primeros años, contados desde el inicio de la explotación).</li> </ul>	Cláusula 8.25 (p.74)
22	Retribución del 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	Cláusula 8.26 (p.75)



## FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

### Concesionario: APM Terminals Callao S.A.

### Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao

**Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		Concesión.	
23	Tarifas	<p>Hasta el quinto año las tarifas máximas ofertadas por la Sociedad Concesionaria, de los servicios estándar, son las siguientes:</p> <p><b>Servicio a la Nave</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Por metro de eslora – hora USD 0,70</li> </ul> <p><b>Servicio de Embarque o Descarga:</b></p> <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> <li>➤ Contenedores de 20 pies vacío USD 72,00</li> <li>➤ Contenedores de 40 pies vacío USD 108,00</li> </ul> </li> <li>- Sin grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> <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> </ul> </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>28</sup> USD 8,00</li> </ul> <p><b>Servicio de Transbordo</b></p> <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 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> </ul> </li> <li>- Sin grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> <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> </ul> </li> </ul> <p><i>Ver los servicios especiales en el anexo 5 (p. 158)</i></p>	Anexo N° 5 (p. 157)

<sup>28</sup> Por pasajero, excluyendo los niños menores de 12 años y la tripulación de la nave.





Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar, San Isidro  
Teléfono: (511) 440 5115  
[Info@ositran.gob.pe](mailto:Info@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

### **CONSEJO DIRECTIVO**

---

Patricia Benavente  
César Sánchez  
Jorge Cárdenas  
César Balbuena

### **GERENCIA DE REGULACIÓN**

---

Manuel Carrillo  
Gerente de Regulación

Renzo Rojas  
Jefe de Estudios  
Económicos

Benjamín De la Torre  
Jefe de Regulación

### **ELABORACIÓN**

---

Josué Zavaleta

### **DISEÑO Y EDICIÓN**

---

Arlé Quispe