



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Terminal Norte Multipropósito del
Terminal Portuario del Callao
2019

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos



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

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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2019: 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, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión de este organismo regulador.

Primera versión: junio de 2020

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

estudioeconomicos@ositran.gob.pe

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
I.1. Composición del Concesionario	7
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	7
I.3. Área de Influencia.....	8
I.4. Principales activos de la Concesión	8
I.5. Hechos de importancia	9
II. OFERTA DE SERVICIOS	9
II.1. Servicios estándar	9
II.2. Servicios especiales	10
II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso	10
III. DEMANDA DE SERVICIOS	10
III.1. Principales clientes	10
III.2. Tráfico de servicios.....	11
IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS	19
IV.1. Tarifas.....	19
IV.2. Precios.....	22
IV.3. Cargos de Acceso	25
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	26
V.1. Inversiones	26
V.2. Pagos al Estado	26
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO.....	27
VI.1. Accidentes	27
VI.2. Reclamos.....	27
VII. RESULTADOS FINANCIEROS	28
VII.1. Estado de Resultados Integrales	28
VII.2. Estado de Situación Financiera.....	29
VII.3. Ratios Financieros	30
IX. CONCLUSIONES.....	33
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	35
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO.....	40

CUADROS

CUADRO 1: características de la infraestructura portuaria de apm terminals	9
CUADRO 2: Tarifario de los servicios regulados por canastas, 2018 – 2019.....	21
CUADRO 3: Servicios especiales no regulados en función a la nave, 2018 - 2019	22
CUADRO 4: Servicios especiales desregulados en función a la nave, 2018 - 2019	23
CUADRO 5: Servicios especiales no regulados en función a la carga, 2018 - 2019	24
CUADRO 6: Servicios especiales desregulados en función a la carga, 2018 - 2019	24
CUADRO 7: Contratos de acceso para los servicios de remolcaje y practicaje	25
CUADRO 8: Pagos al estado, 2018 - 2019	27
CUADRO 9: Estado de resultados integrales	29
CUADRO 10: Estado de resultados integrales	30

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Número de naves atendidas, 2018 - 2019	11
Gráfico N°2: Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos	12
Gráfico N° 3: Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos	13
Gráfico N° 4: Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos, 2018 -2019.....	13
Gráfico N° 5: Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos	14
Gráfico N° 6: Servicio estándar de transbordo de contenedores, 2018 -2018	15
Gráfico N° 7: Servicio estándar de transbordo de contenedores.....	15
Gráfico N° 8: Servicio estándar de carga fraccionada, 2018 - 2019.....	16
Gráfico N° 9: Servicio estándar de carga sólida a granel, 2018 - 2019	17
Gráfico N° 10: Productos de carga sólida a granel.....	17
Gráfico N° 11: Servicio estándar de carga líquida a granel, 2018 - 2019	18
Gráfico N° 12: Servicio estándar de carga rodante, 2018 - 2019	18
Gráfico N° 13: Servicio estándar de pasajeros, 2018 – 2019	19
Gráfico N° 14: Inversiones reconocidas y nivel de cumplimiento, 2012 – 2019.....	26
Gráfico N° 15: Número de accidentes, 2017- 2019	27
Gráfico N° 16: Número de reclamos presentados y resueltos, 2018-2019	28
Gráfico N° 17: Ratios de liquidez	29
Gráfico N°18: Ratios de endeudamiento.....	31
Gráfico N°19 : Ratios de rentabilidad.....	32

ILUSTRACIÓN

Ilustración N°1: Etapas del proyecto	7
---	---

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, Terminal Norte) para el año 2019. El informe presenta la evolución de las principales variables de la empresa como tráfico de carga, tarifas, accidentes, reclamos, entre otros.

APM Terminals Callao S.A. (en adelante, el Concesionario o APM Terminals) compuesta accionarialmente en su momento por las empresas APM Terminals (51%), Callao Port Holding B.V. (29%) y Central Portuaria (20%), firmó el 11 de mayo de 2011 con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) 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). Dicho contrato tiene una vigencia de 30 años. En marzo de 2018, Central Portuaria S.A.C. transfirió sus acciones a favor de APM Terminals B.V. y Callao Port Holding B.V., resultando en una nueva participación accionarial del Concesionario según la cual APM Terminals B.V. posee el 63,75%, mientras que Callao Port Holding B.V controla el 36,25%.

El Terminal Norte 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 en contenedores y carga general (metales, granos, fertilizantes, químicos, entre otros). Durante la vigencia de la concesión, APM Terminals deberá realizar una inversión referencial de USD 895,6 millones (incluido IGV)¹, distribuida en cinco etapas del proyecto de modernización².

APM Terminals moviliza diferentes tipos de cargas, sin embargo, las líneas navieras que transportan carga en contenedores representan los principales clientes en relación al mayor volumen de toneladas movilizadas. En particular, el 2019, APM Terminals tiene como principales clientes a las empresas Mediterranean Shipping Company, Maersk Line, Odjell Tankers A/S y Pacific Basin Supramax Limited con una participación de 24,1%, 10,0%, 2,7%, 1,4%, respectivamente.

En el 2019, la cantidad demandada del *Servicio Estándar a la nave* fue de 1 677 naves (-6,1% respecto al 2018), del *Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores llenos* alcanzo los 508,1 miles de TEU (-2,7% respecto al 2018), del *Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores vacíos* ascendió a 237,6 miles de TEU (-11,5% respecto al 2018) y del *Servicio de Transbordo de contenedores (vacíos o llenos)* fue de 153,1 miles de TEU (-26,4% respecto al 2018).

De otro lado, en el 2019, el Concesionario movilizó 2 225,7 mil toneladas de carga fraccionada (-3,7%), 6 011,0 mil toneladas de carga sólida a granel (+6,9%), 2 681,9 mil toneladas de carga líquida a granel (-0,7%) y 318,9 mil toneladas de carga rodante (-4,7%). Finalmente, en el 2018 se movilaron 32,2 mil personas (+5,9%).

En el 2016 se aplicó a los servicios regulados el primer cálculo del factor de productividad, estimado en -9,63%. Adicionalmente, se estableció que la aplicación de las tarifas tope se debe realizar a un conjunto de servicios (canastas), las cuales se definieron en: (i) servicios regulados a la nave, (ii) servicios regulados a la carga en contenedores, (iii) servicios regulados a la carga fraccionada, rodante y a granel, y (iv) servicios regulados a pasajeros. Esto generó que algunos servicios se incrementen de manera importante, para el 2019 destaca el *servicio estándar de embarque o descarga de granel líquido* (+31,3%) y los *servicios Transbordo de contenedores dentro del terminal con grúa pórtico de muelle para contenedores de 20 y 40 pies* (15,1% y 14,4%).

En cuanto a los servicios especiales no regulados, durante el 2019, no se han brindado nuevos servicios. Respecto a la evolución de los precios para los servicios especiales no regulados en función a la nave, se puede apreciar que la mayor variación en términos porcentuales se da en el servicio de Transbordo de carga fraccionada - ciclo completo, que presentó un aumento de 9,3% respecto al 2018. Por otro lado, los servicios de Provisión de grúa móvil para incrementar productividad, Conexión o desconexión de contenedores reefer a bordo de la nave, Tratamiento de carga peligrosa contenedores resto de clases IMO, Suministro de equipos especiales para manipuleo de carga sobredimensionada (20 pies), Limpieza de bodegas de las naves, Desembarque de residuos provenientes de la limpieza,

¹ Inversión actualizada a diciembre de 2019, incluye IGV.

² Cabe precisar que inicialmente existían una sexta etapa que tenía el carácter de opcional, pero que el Concesionario comunicó que no tomaría dicha opción.

Gestión de residuos oleosos, Desembarque de desechos sólidos y Suministro de agua, no presentaron variación respecto al año previo.

En cuanto a los servicios especiales no regulados en función a la carga, se puede apreciar que todos los servicios vinculados a la carga han mantenido o presentado incrementos de precios. De dichos servicios se destaca el servicio Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer perteneciente a los servicios especiales a la carga en contenedores, que pasó de USD 556,0 (Por Contenedor) en el año 2018 a USD 650,0 (Por Contenedor) en el 2019, lo que representó un aumento de 16.9%.

Con relación a los precios de los servicios especiales desregulados en función a la nave, estos se incrementaron respecto al año 2018. En particular, los servicios relacionados al uso de área operativa - contenedores de transbordo - Día 7 en adelante (precio por día) registraron crecimientos significativos del 17%, tanto para embarque de contenedores llenos, como vacíos.

Respecto a los servicios especiales desregulados en función a la carga, el servicio de uso de área operativa para contenedores llenos de embarque y desembarque (del día 3 al 6 inclusive), se observó que su precio pasó de USD 21,6 en el año 2018 a USD 23,0 en el 2019, lo que representó un aumento de 6,5%. Adicionalmente, se muestra que el Día 8 en adelante del mismo servicio pasó de USD 32,3 (por TEU/Día) a USD 35,0, lo que significó un incremento de 9,4%.

En el 2019, se encontraron 21 contratos de acceso vigentes, de los cuales seis (6) corresponden al acceso para la prestación del servicio de remolcaje y quince (15) para el servicio de practicaje. Asimismo, los 21 contratos corresponden a renovaciones vía adendas, en las cuales se establecieron el mismo cargo que el contrato original. Esto es, USD 70,0 (sin IGV) y USD 0,0 (sin IGV) para el acceso a los servicios de remolcaje y practicaje, respectivamente.

En cuanto a la inversión reconocida, esta alcanzó la suma de USD 13,1 millones (incluido IGV), lo cual implicó que las inversiones acumuladas asciendan a USD 421,34 millones (incluido IGV), equivalente al 47,1% de ejecución de la inversión comprometida en obras y equipamiento, según el Contrato de Concesión. De otro lado, los pagos por concepto de Retribución al Estado, Aportes por Regulación y repartición de utilidades a ENAPU, alcanzó los S/. 55,4 millones, monto 16,7% mayor al realizado en el 2018. Este incremento se explica esencialmente por las mayores utilidades anuales antes de impuestos obtenidas por el Concesionario.

En el año 2019, APM Terminals tuvo ingresos por los servicios portuarios por un monto de USD 195,8 millones, lo cual representó un incremento de USD 1,9 millones (+1,0%) respecto al 2018, que sumado a la disminución de costos operativos (-21.2%), permitieron un aumento en la utilidad operativa (+24,6%) y neta (+26,9%). En contraste, el Activo Total ascendió a USD 482,9 millones, USD 15,3 millones menos (-3,1%) respecto al 2018, la cual se explica por una disminución en USD 9,1 millones (-2,2%) del activo no corriente y USD 6,2 millones (-7,3%) del activo corriente. El activo no corriente ascendió a USD 403,5 millones, 83,6% del activo total, proporción similar al de 2018 (82,8%).

Finalmente, los ratios de liquidez presentaron valores mayores a la unidad similar al año 2018 y mejores a los resultados de los años 2015 al 2017 donde fueron menores a la unidad. Por otro lado, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio (0,9), Endeudamiento del Activo (49%), e Índice de Solvencia (2,1), permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha disminuido y con ello aumentó su nivel de solvencia.

I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

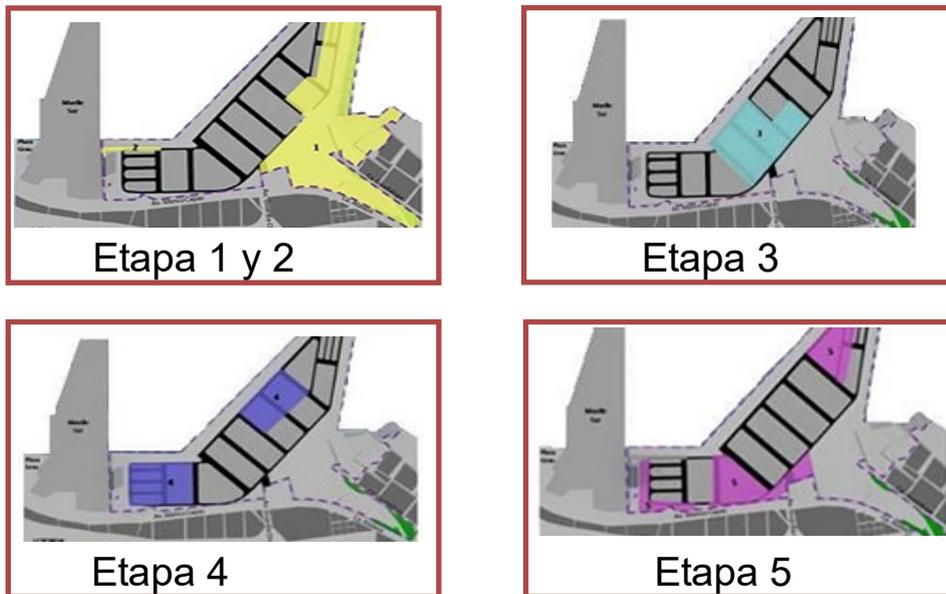
I.1. Composición del Concesionario

1. A inicios del Contrato de Concesión, la composición accionarial del Concesionario estaba conformada por las empresas APM Terminals (51%), Callao Port Holding B.V. (29%) y Central Portuaria (17,45%). Las dos primeras pertenecientes al grupo económico A.P. Moller; sin embargo, a partir de marzo de 2014 Terminal Investment Limited que pertenece al grupo económico Mediterranean Shipping Company (en adelante, MSC) adquiere de A.P. Moller toda la participación de Callao Port Holding B.V.
2. En marzo de 2018, Central Portuaria S.A.C. transfirió sus acciones en favor de APM Terminals B.V. y Callao Port Holding B.V. La nueva participación accionarial del Concesionario fue la siguiente: APM Terminals B.V. con 63,75% y Callao Port Holding B.V con 36,25%.
3. A diciembre de 2019, la composición accionarial mantiene la última modificación realizada en marzo de 2018.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

4. 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, con una vigencia de 30 años.

Ilustración N°1: Etapas del proyecto



5. 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 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; y,
 - (v) Construcción de un muelle de 314 m de longitud frente al puesto de atraque actual del muelle norte A.

6. 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. 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.
7. En cuanto a tarifas, se debe señalar que, a partir del inicio de explotación, se establece que 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 Ositrán revisará las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá invariable durante los 5 años siguientes.
8. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar un precio³ o tarifa⁴ por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios, según corresponda.
9. En el caso de un servicio especial no previsto en el Contrato de Concesión, el Concesionario deberá presentar a INDECOPÍ⁵ una propuesta de servicio especial, con el fin que dicha entidad se pronuncie sobre las condiciones de competencia en dicho mercado. En caso INDECOPÍ determine que dicho servicio no se brinda en condiciones de competencia, Ositrán podrá fijar la tarifa de servicio especial.
10. 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.
11. Asimismo, el contrato de asociación en participación⁶ suscrito entre APM Terminals y la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU), señala que el Concesionario deberá transferir a ENAPU el 17,01% de sus utilidades antes de impuesto a la renta⁷ obtenidas producto de la explotación del terminal.
12. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar a Ositrán el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación⁸.

I.3. Área de Influencia

13. El área de influencia, en general, es aquella en la que se genera la mayor parte del tráfico; esto es, el territorio en el que se originan los principales flujos comerciales (exportaciones o importaciones) canalizados a través de sus instalaciones. En el caso del Terminal Norte Multipropósito, el área de influencia está conformado por Lima, Ica, Ancash y la zona centro del país.

I.4. Principales activos de la Concesión

14. La infraestructura portuaria está compuesta por los muelles 1, 2, 3, 4, 5, 7 y 11, los cuales presentan las siguientes características:

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

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

⁵ Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Propiedad Intelectual.

⁶ Establecido en el Anexo 21 del Contrato de Concesión.

⁷ Utilidades sobre los Estados Financieros Auditados al 31 de diciembre de cada año.

⁸ De acuerdo a la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión

CUADRO 1
CARACTERÍSTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA DE APM TERMINALS

Muelle	Amarradero	Operación	Longitud (metros)	Profundidad (metros)	Ancho (metros)
Muelle 1	Lado A Lado B	Multipropósito	182,8	10,0	30,0
Muelle 2	Lado A Lado B	Multipropósito	182,8	10,0	82,8
Muelle 3	Lado A Lado B	Multipropósito	182,8	10,0	82,8
Muelle 4	Lado A Lado B	Multipropósito	182,8	10,0	30,0
Muelle 5	Lado A	Contenedores	390,0	12,0	207,2
	Lado C	Tranquero	207,2	11,0	
	Lado D	Contenedores	560,0	15,5	
Muelle 7	Lado A	Hidrocarburos	262,9	10,5	N/A
	Lado B		262,9	9,5	
Muelle 11		Multipropósito	280,0	15,5	

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

15. En cuanto al equipamiento, el Concesionario cuenta con cuatro (4) grúas pórtico STS Super Post-Panamax, dos (2) grúas pórtico STS Panamax, cuatro (4) grúas móviles MHC post Panamax, doce (12) grúas de patio RTG eléctricas y dos (2) grúas de patio RTG⁹.

I.5. Hechos de importancia

16. Mediante Resolución N° 048-2019-CD-OSITRAN de fecha 16 de octubre de 2019¹⁰, se declaró que el servicio denominado “Pre-enfriado de contenedor vacío” propuesto por APM Terminals califica como Servicio Especial no previsto en el Contrato de Concesión, siendo que para tal efecto el Concesionario debe implementar algún mecanismo mediante el cual se deje constancia de la solicitud por parte de los Usuarios.
17. Durante 2019 APM Terminals implementó el Sistema de Operación Multipropósito para Terminales (MOST, por sus siglas en inglés), el cual constituye una herramienta para registrar, agilizar y supervisar la logística de las operaciones de carga general en el puerto del Callao¹¹. Asimismo, durante el 2019, se continuó ejecutando la inversión referida a la Etapa 2A, por un total de USD 13,1 millones.

II. OFERTA DE SERVICIOS

18. Según 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. Bajo el esquema anterior, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en dos tipos: los Servicios Estándar y los Servicios Especiales.

II.1. Servicios estándar

19. 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,

⁹ Página Web de APM Terminals. Visto el 20 de junio de 2020.

¹⁰ <https://www.ositrان.gob.pe/wp-content/uploads/2019/12/048CD2019.pdf>

¹¹ <https://portalcallao.com/2019/06/21/callao-es-el-primer-puerto-del-peru-en-contar-con-el-sistema-de-operacion-multiproposito-para-terminales/>

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 libre de pago, así como cualquier gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del servicio.

20. 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

21. 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 estándar en función a la carga

22. 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.
23. 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.
24. 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 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

25. 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.

II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso

26. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monoperador, el 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.
27. 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

III.1. Principales clientes

28. En el 2019 las principales empresas que generaron el tráfico de contenedores fueron las líneas navieras, de las cuales podemos destacar Mediterranean Shipping Company (MSC), Maersk Line, Odfjell Tankers A/S y Pacific Basin Supramax Limited con una participación de 24,1%, 10,0%, 2,7%, 1,4%, respectivamente. Similarmente, en el 2018 la principal línea naviera fue MSC

con un 19,7%, mientras que la segunda línea naviera más importante fue Maersk Line con un 10,8% de participación.

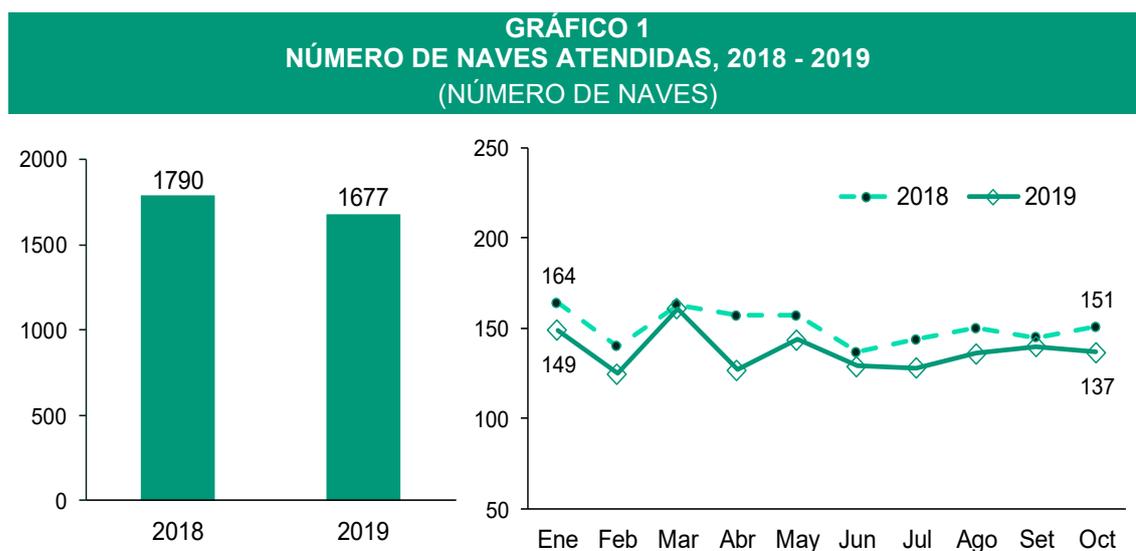
29. Cabe señalar que las dos primeras líneas navieras tienen las características de transportar carga en contenedores, ser líneas regulares y tienen vinculación económica con el Concesionario, a través de los accionistas APM Terminals (parte del Grupo Económico Maersk¹²) y Callao Port Holding B.V. (parte del Grupo Económico MSC).

III.2. Tráfico por servicios

30. A continuación se presenta información sobre el número de naves atendidas, movimiento de carga y tráfico de pasajeros en el Terminal Norte según el servicio brindado. Cabe mencionar que dicha información ha sido obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por APM Terminals al buzón de la declaración estadística del Ositrán¹³.

a) Servicio Estándar a la nave

31. Durante el año 2019, APM Terminals atendió a un total de 1 677 naves, 6,1% menos que lo registrado el año anterior (1 790 naves). Este menor número de naves se ha registrado en todos los meses del 2019 (ver Gráfico 1).
32. Asimismo, la mayoría de las naves que han recalado en el terminal son del tipo portacontenedores. En efecto, alrededor del 32,2% de las naves que recalaron en el 2019 fue de este tipo, comportamiento similar al 2018, donde alrededor del 32,5% del total de naves fueron portacontenedores.



Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

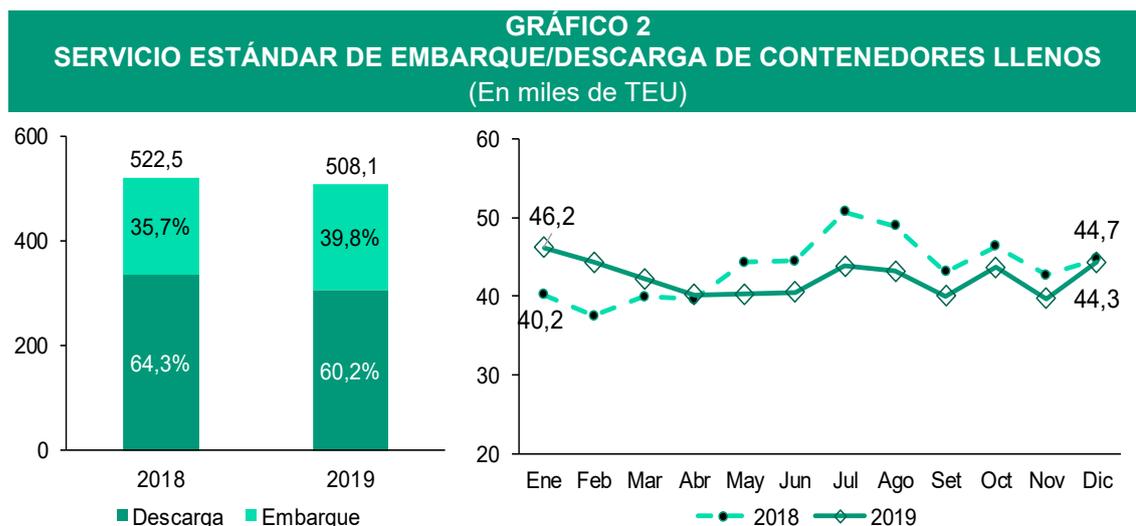
33. Otra de las características que han presentado las naves que recalcan en el Terminal Norte es que, en promedio, la capacidad medida en arqueos brutos (AB) disminuyó. Efectivamente, el 2019, las naves tienen una capacidad de 40 036 AB, en promedio, valor menor a los 40 201 AB que se registró en el 2018.

¹² <https://secure.ethicspoint.eu/domain/media/en/gui/102833/index.html>.

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

b) Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores llenos

34. Durante el 2019, el Concesionario movilizó 508,1 mil TEU correspondiente al *servicio estándar de contenedores llenos*, lo cual representó una disminución de 2,7% con respecto al año anterior. Cabe señalar, que este servicio está relacionado con la exportación e importación de carga en contenedores.
35. De otro lado, se pudo apreciar una disminución en el servicio de descarga de contenedores de 8,9% respecto al año anterior (medidos en TEU); asimismo, el embarque de contenedores registró un aumento del 8,3 %, durante el mismo periodo. (Ver Gráfico N° 2). Por otra parte, los contenedores movilizados bajo la operación de descarga representaron el 60,2% del total, mientras que un 39,8% correspondió a contenedores embarcados.



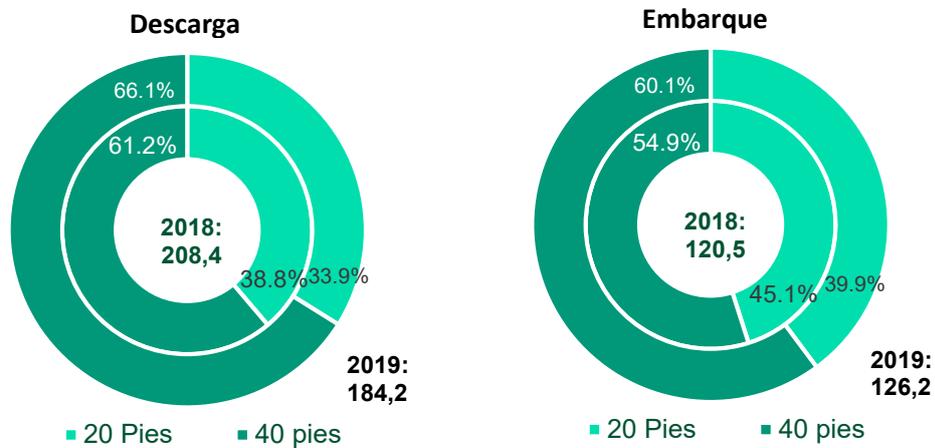
Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

36. Si consideramos la cantidad demandada del servicio por dimensión de los contenedores, se puede observar que para el año 2019 los contenedores de 40 pies representaron el mayor número de contenedores llenos movilizados, con una cifra que ascendió a 197,62 mil contenedores, los que representaron el 63,7%¹⁴ del total de contenedores. Cabe señalar que durante el año 2018 se registró un porcentaje menor de contenedores de 40 pies, teniendo en esa oportunidad una participación de 58,9%.
37. Por otro lado, si se considera por tipo de operación (embarque o descarga), se puede señalar que la descarga de contenedores llenos se caracterizó por presentar un mayor número de contenedores de 40 pies. Así, para el año 2019, el 66,1% de contenedores movilizados correspondió a este tipo de contenedores, incrementándose en 4,9% en relación con lo registrado en el año 2018. Respecto a la operación de embarque, la participación de los contenedores de 20 pies decreció desde un 45,1% a un 39,9% entre los años 2018 y 2019 (Ver Gráfico N° 3).

¹⁴ Participación medida según número de contenedores.

GRÁFICO 3
SERVICIO ESTÁNDAR DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS
(Miles de contenedores)



Fuente: APM Terminals.

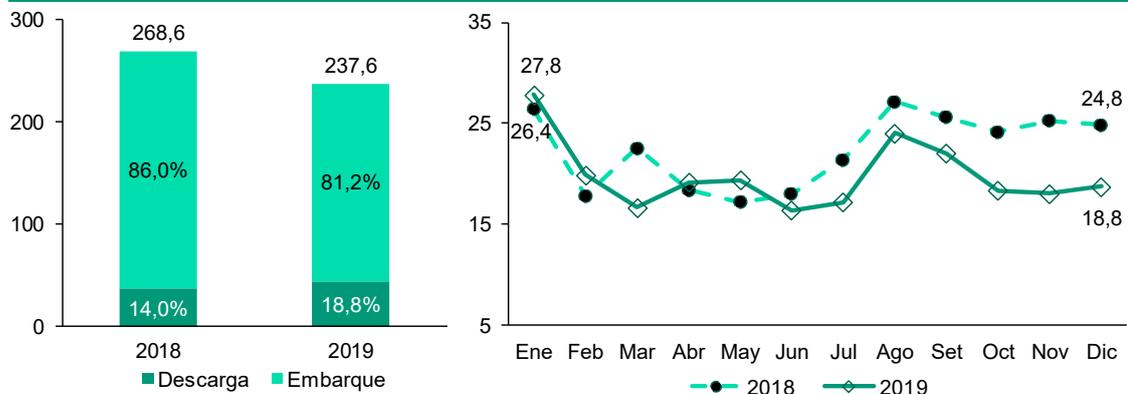
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

38. Finalmente, el servicio de descarga de contenedores llenos presentó una caída en el 2019 de 11,6% respecto al 2018, mientras que el embarque reflejó un aumento de 4,8% para el mismo periodo.

c) Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores vacíos

39. En cuanto al *servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos*, se observa que la cantidad demandada disminuyó en 11,5% respecto al 2018, pasando de movilizar 268,6 mil TEU en el 2018 a 237,6 mil TEU en el 2019, lo que se explica principalmente por la caída en las operaciones de embarque (-16,5%). Adicionalmente se registró un incremento de 18,8% en las operaciones de descarga de contenedores vacíos, respecto al año 2018.
40. Otra de las características que se presentó en este servicio es que la operación de embarque sigue representando el mayor porcentaje de los contenedores vacíos movilizados. En efecto, para el año 2019, el 81,2% de los contenedores movilizados (medidos en TEU) corresponden a dicho tipo de operación (Ver Gráfico N° 4).

GRÁFICO 4
SERVICIO ESTÁNDAR DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS
(Miles de TEU)

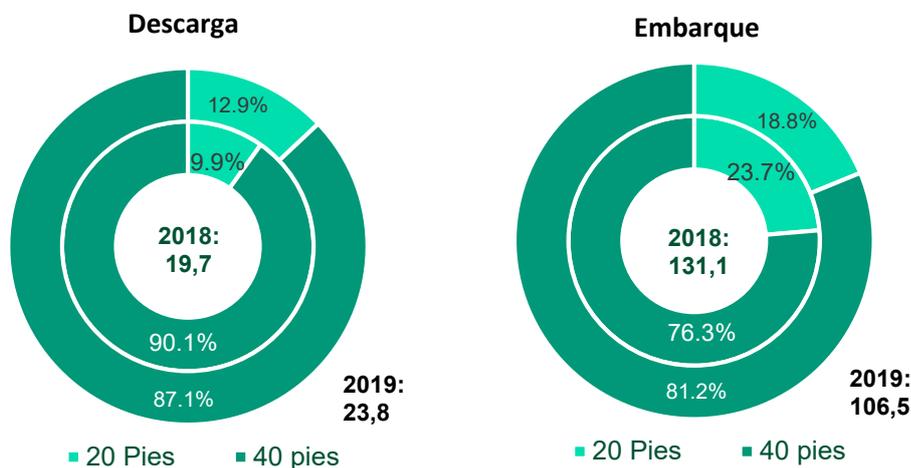


Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

41. Considerando las dimensiones del contenedor, en el año 2019 el *servicio estándar Embarque/descarga de contenedores vacíos* se caracterizó por haber movilizó en su mayoría contenedores de 40 pies. En efecto, en dicho año se movilizaron 107,3 mil contenedores de 40 pies, los cuales representaron el 82,3% del total de contenedores vacíos movilizados.

GRÁFICO 5
SERVICIO ESTÁNDAR DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS
(Miles de contenedores)



Fuente: APM Terminals.

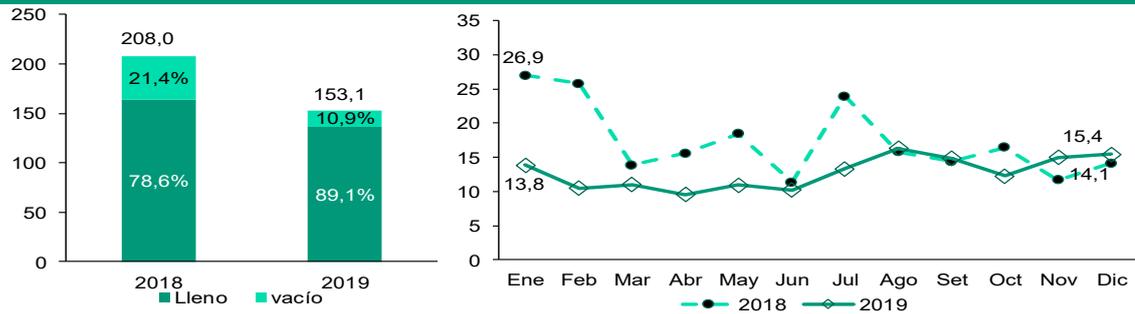
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

42. Si se analiza dicho servicio por tipo de operación (embarque o descarga de contenedores vacíos), se puede señalar que en ambos casos el mayor porcentaje lo representaron los contenedores de 40 pies; en efecto, para el año 2019 la participación fue de 81,2% y 87,1% para embarque y descarga, respectivamente (Ver Gráfico N° 5).
43. Finalmente, cabe señalar que la dinámica de este servicio está relacionada con la cantidad de embarque y descarga de contenedores llenos. En efecto, en la medida que exista un equilibrio entre los contenedores llenos que se descargan y embarcan, la movilización de contenedores vacíos es mínima. En este caso, y como se ha visto, el embarque de contenedores llenos tiene la característica de realizarse de manera balanceada entre contenedores de 40 y 20 pies. Sin embargo, la descarga de contenedores llenos se caracteriza por presentar, en su mayoría, contenedores de 40 pies, generándose un exceso y, por tanto, una cifra importante de embarque de contenedores vacíos de 40 pies, tal como se presenta en el Gráfico N° 5.

d) Servicio Estándar de transbordo de contenedores

44. Los contenedores movilizados a través del servicio estándar de transbordo de contenedores (vacíos y llenos) presentaron una caída de 26,4% con respecto al año anterior, pasando de 208,0 mil TEU a 153,1 mil TEU.
45. De otro lado, del Gráfico 6 se observa que, al igual que en el 2018, la participación de contenedores llenos en este servicio mantiene una mayor importancia relativa, alcanzando en el 2019 el 89,1%, mayor al registrado en el 2018 (78,6%).

GRÁFICO 6
SERVICIO ESTÁNDAR DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES
(Miles de TEU)



Fuente: APM Terminals.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

46. En cuanto al número de unidades de contenedores, el servicio estándar de Transbordo también presentó una caída respecto al año anterior. En efecto, el 2019 se movilizaron 100,3 mil contenedores, mientras que en el 2018 se registraron 132,6 mil contenedores, equivalente a una reducción del -24,4%. Dicha contracción fue consecuencia, principalmente, de la caída en la movilización de contenedores vacíos que se transbordaron, cuya reducción alcanzó un -59,6%.
47. De otro lado, los contenedores vacíos transbordados mantuvieron una importante participación, 75,2%, de contenedores de 40 pies en el 2019. Por su parte, los contenedores llenos que se transbordaron mantienen la participación equilibrada observada en el 2018, con una cuota en la movilización de contenedores de 40 pies del 50,3% para el 2019.

GRÁFICO 7
SERVICIO ESTÁNDAR DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES
(Miles de contenedores)

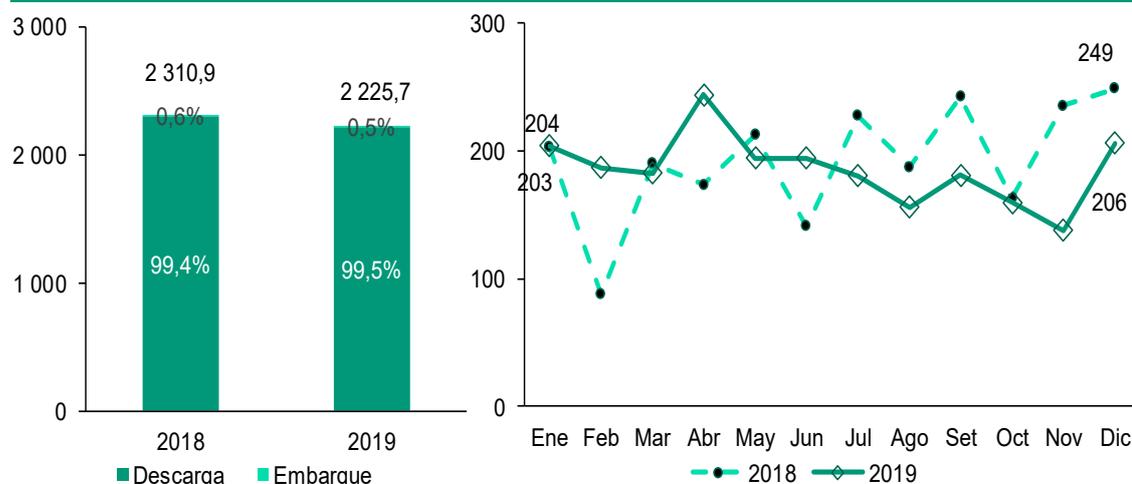


Fuente: APM Terminals.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

e) Servicio estándar de carga fraccionada

48. En el 2019 APM Terminals movilizó 2225,7 miles de toneladas bajo las operaciones de descarga y embarque de carga fraccionada. Dicha carga presentó una disminución de 3,7% respecto al año anterior, como consecuencia de una caída en la operación de descarga. En efecto, las operaciones de descarga y embarque en el 2019 movilizaron 2 214,0 y 11,7 mil toneladas respecto a las 2 297,2 y 13,7 mil toneladas del 2018, respectivamente.

GRÁFICO 8
SERVICIO ESTÁNDAR DE CARGA FRACCIONADA, 2018 - 2019
(Miles de toneladas)



Fuente: APM Terminals

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

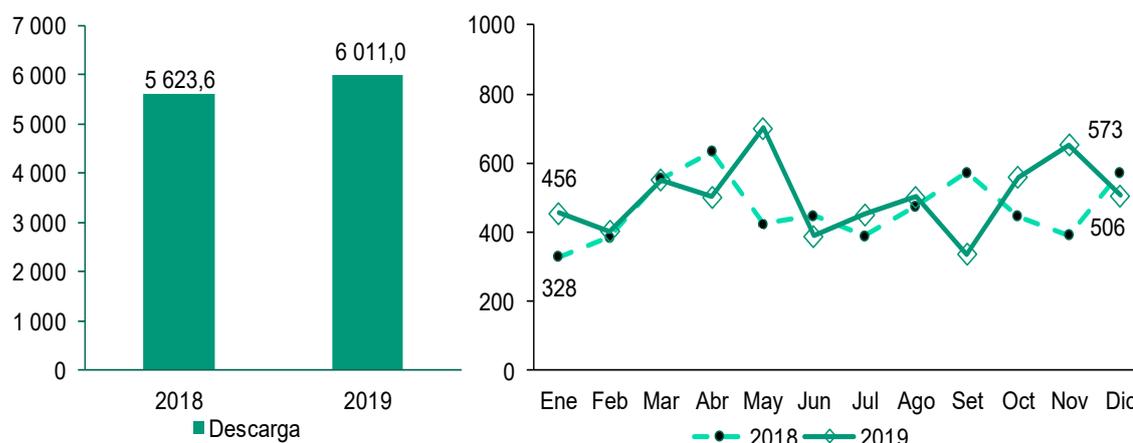
49. Como puede apreciarse, la principal operación que se ha realizado en los últimos años en este tipo de carga es la operación de descarga, vinculado al régimen de importación. Efectivamente, en el 2019 esta operación representó el 99,5% de la carga fraccionada movilizadora, similar participación a la registrada el 2018 (99,4%).
50. En cuanto a los productos importados de manera significativa se destaca cemento portland que es descargado en *big bag* con una participación aproximada de 33,7%, seguido por los productos laminados planos de hierro o acero con una importancia relativa 23,3%¹⁵. En cuanto a las principales empresas y que va en línea con los productos de mas importantes son Cemex Perú S.A., Mixercon S.A., Comercial del Acero S.A., Tradi S.A., Prodac S.A. y Corporación Aceros Arequipa.
51. Finalmente, los principales de origen donde son manufacturados los productos importados son China, Vietnam, Brazil y Chile con participaciones aproximadas de 33,7%, 32,3%, 7,7% y 4,5%, respectivamente.

f) Servicio estándar de carga sólida a granel

52. La demanda por el *servicio estándar de carga sólida a granel* se caracterizó por registrar solo operaciones de descarga, como ya había ocurrido en el año 2018. Esto indicaría que este terminal es utilizado esencialmente para los procesos de importación de carga sólida a granel. Adicionalmente, la carga movilizadora presentó un aumento de 6,9% respecto al año 2018.

¹⁵ Estos productos son importados a través de las subpartidas arancelarias 7208, 7209 y 7210.

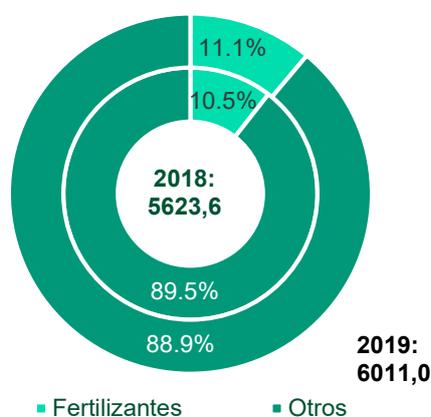
GRÁFICO 9
SERVICIO ESTÁNDAR DE CARGA SÓLIDA A GRANEL, 2018 - 2019
(Miles de toneladas)



Fuente: APM Terminals.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

53. En términos mensuales, para el 2019, la mayor carga movilizada se presentó en mayo (702 miles de toneladas), mientras que setiembre fue el mes con menor carga movilizada (336 miles de toneladas), ver Gráfico N° 9.

GRÁFICO 10
PRODUCTOS DE CARGA SÓLIDA A GRANEL
(Miles de toneladas)



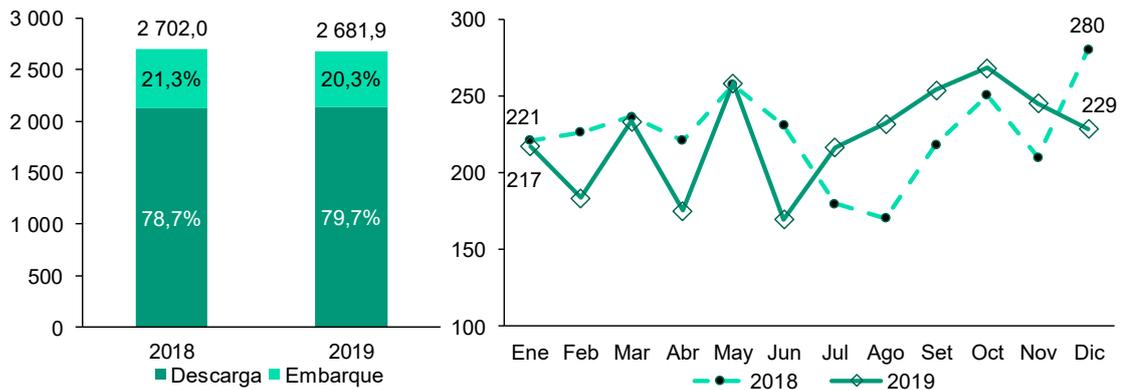
Fuente: APM Terminals.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

54. En cuanto a los productos movinizados, luego de que APM Terminals dejó de movilizar concentrados de minerales, el producto que presenta mayor participación es el maíz amarillo duro, trigo, cemento portland, tortas y residuos de soya y habas de soya con participaciones aproximadas de 34,6%, 21,6%, 10,4%, 8,1% y 4,0%, respectivamente. En línea con ello, las principales empresas que movilizan carga del tipo solida a granel son ADM Andina Peru S.R.L., San Fernando S.A, Contilatin del Perú S.A., Alicorp S.A.A. y Caliza Cemento Inca S.A. que en conjunto movilizan más del 50% de la carga importada.
55. Finalmente, los principales países de origen de los productos importados son Argentina y E.E.U.U., de dichos países ha provenido más del 50% de la carga importada.

g) Servicio estándar de carga líquida a granel

56. La cantidad demandada por el Servicio Estándar de carga líquida a granel ha presentado una caída del orden del 0,7% respecto al año 2018, pasando de 2 702 mil toneladas a 2 681 mil toneladas en el 2019. Este servicio presenta un ligero incremento en la participación de la operación de descarga respecto al año 2018, pasando de un 78,7% a 79,7% en el 2019.

GRÁFICO 11
SERVICIO ESTÁNDAR DE CARGA LÍQUIDA A GRANEL, 2018 - 2019
(Miles de toneladas)



Fuente: APM Terminals.

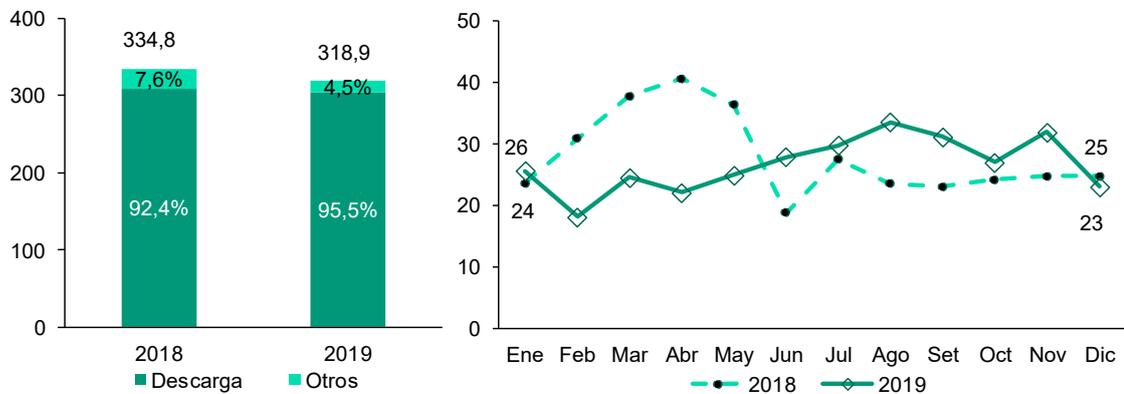
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

57. En términos mensuales, en el 2019 la evolución de la carga líquida a granel se destaca por un máximo volumen de carga movilizada en el mes de octubre (268 mil toneladas) y un mínimo en junio (170 mil toneladas).

h) Servicio estándar de carga rodante

58. La cantidad demandada del servicio estándar de carga rodante durante el 2019 presentó una caída del 4,7% respecto al año anterior, movilizándose 15,9 mil toneladas menos respecto al 2018. La demanda por este servicio se caracteriza por tener una mayor participación por el lado de la operación de descarga, esta operación tuvo una participación de 92,4% y 95,5% en los años 2018 y 2019, respectivamente.

GRÁFICO 12
SERVICIO ESTÁNDAR DE CARGA RODANTE, 2018 - 2019
(Miles de toneladas)

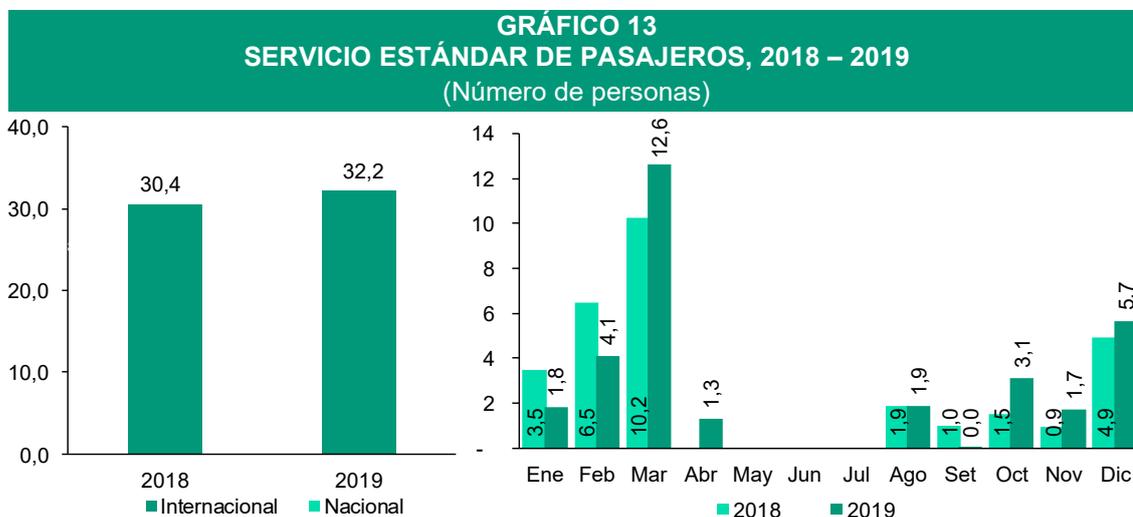


Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

i) Servicio estándar de pasajeros

59. La cantidad demandada por el *servicio estándar de pasajeros* se incrementó en el 2019 en un 5,9% respecto al 2018. Asimismo, debe señalarse que la demanda por este servicio se ha caracterizado en los últimos años por presentar participación de pasajeros exclusivamente de ámbito internacional.



Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

60. Finalmente, con relación a la evolución del flujo mensual se observa que, en los meses de mayo, junio y julio, no existe flujo de pasajeros (nacional e internacional). Esta característica estacional es muy similar respecto a lo observada en el año 2018. Asimismo, en el mes de marzo de 2019 presenta el mayor flujo de pasajeros similar al 2018.

IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS

IV.1. Tarifas

61. 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. 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.
62. De acuerdo a la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, Ositrán 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) de los EEUU.

X : Variación anual promedio de la productividad.

63. 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 Ositrán y será revisado cada cinco años.

64. 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 Ositrán para dicho quinquenio. Así, durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación, el factor de productividad será cero.
65. Al respecto, los cinco primeros años de la concesión se cumplieron en el 2016, por lo que mediante Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN del 01 de junio de 2016 se aprueba el factor de productividad aplicable para los servicios regulados a la nave y la carga ascendente a -9,63% anual. Asimismo, y de acuerdo a lo establecido en el REMA, el Concesionario puede aplicar las tarifas topes a un conjunto de servicios (canasta), las cuales se definieron de la siguiente manera: (i) Servicios regulados a la nave, (ii) servicios regulados a la carga en contenedores, (iii) servicios regulados a la carga fraccionada, rodante y a granel, y (iv) servicios regulados a pasajeros.
66. Según lo anterior, las tarifas de los servicios regulados pueden presentar una variación inclusive mayor a la tarifa tope, pero que evaluada de manera conjunta con la tarifa de los otros servicios que conforman la misma canasta, no debería superar la referida tarifa tope. Ahora bien, la determinación de qué servicio o servicios presentan una mayor o menor variación que la tarifa tope queda a libre determinación del Concesionario.
67. En el Cuadro N° 2 se muestra el detalle de las tarifas aplicadas a los servicios regulados. Como se aprecia, en el año 2019, el precio de los servicios Transbordo de contenedores dentro del terminal con grúa pórtico de muelle para contenedores de 20 y 40 pies y de la re-estiba de carga rodante vía nave y vía muelle que pertenecen a la canasta “Servicios Regulados a la nave”, presentaron incrementos bastante distintos de 15,1%, 14,4% y 3,9%, respectivamente. Esto puede ser explicado por la importancia relativa que tienen dichos servicios en el ingreso del Concesionario. En efecto el servicio de transbordo de contenedores con grúa pórtico de muelle al representar una participación poco significativa puede presentar una variación mayor sin afectar significativamente la tarifa de la canasta.
68. Por otro lado, con relación a la canasta “Servicios Regulados a pasajeros” conformada únicamente por el servicio estándar para pasajeros, se aprecia que el precio de dicho servicio se incrementó 11,4% en 2019 respecto al año anterior.
69. Cabe 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, como se ha descrito en párrafos anteriores, 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, en el caso no exista esta condición, el servicio deberá prestarse bajo un régimen regulado.
70. Finalmente, es importante señalar que existen otros servicios especiales regulados que no han sido incorporados dentro del cuadro anterior toda vez que presentan tarifas cero y, por tanto, cualquier ajuste –sea esto por inflación o factor de productividad- no le representa algún cambio. Cabe señalar que el establecimiento de estas tarifas fue resultado de la propuesta de APM Terminals para obtener la concesión del Terminal Norte Multipropósito. En particular, los siguientes:
 - Movilización de escotillas (*ISO Hatches*).
 - Re-estiba en la misma bodega - contenedor 20 y 40 pies.
 - Re-estiba vía muelle - contenedor 20 y 40 pies.
 - Carga/descarga y entrega no ISO/OOG (Adicional) - contenedor 20 y 40 pies.
 - Energía - contenedor 20 y 40 pies.
 - Inspección y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies.
 - Montaje y desmontaje de sistema *clip on* en *reefer Gensets*.
 - Movimientos extras al servicio estándar en el Terminal a solicitud del cliente o de las

- Autoridades.
- Inspección de la carga con uso de grupos o cuadrillas - contenedor 20 y 40 pies.
 - Inspección de la carga con uso de montacargas - contenedor 20 y 40 pies.

CUADRO 2
TARIFARIO DE LOS SERVICIOS REGULADOS POR CANASTAS, 2018 - 2019
(USD, sin IGV)

SERVICIOS A LA NAVE					
Servicios	Fecha de reajuste		Servicios	Fecha de reajuste	
	1/07/2018	1/07/2019		1/07/2018	1/07/2019
Servicio Estándar a la nave					
Uso o alquiler de amarradero	1,04	1,14			
Reestiba para carga rodante			Reestiba para carga fraccionada		
Vía nave	38,50	40,00	Vía nave	11,00	12,50
Vía muelle	77,00	80,00	Vía muelle	22,00	25,00
Embarque/descarga de contenedores con grúa pórtico			Embarque/descarga de contenedores sin grúa pórtico		
Vacíos 20 pies	104,00	118,00	Vacíos 20 pies	81,00	91,00
Vacíos 40 pies	153,00	170,00	Vacíos 40 pies	121,00	136,00
Transbordo de contenedores con grúa pórtico ^{1/}			Transbordo de contenedores sin grúa pórtico ^{1/}		
Llenos o vacíos de 20 pies - ciclo completo	106,00	122,00	Llenos o vacíos de 20 pies - ciclo completo	83,00	96,00
Llenos o vacíos de 40 pies - ciclo completo	159,10	182,00	Llenos o vacíos de 40 pies - ciclo completo	125,00	144,00
SERVICIOS A LA CARGA EN CONTENEDORES					
Servicios	Fecha de reajuste		Servicios	Fecha de reajuste	
	1/07/2018	1/07/2019		1/07/2018	1/07/2019
Embarque/descarga de contenedores - grúa portico			Embarque/descarga de contenedores - sin grúa portico		
Llenos 20 pies- porción nave	10,50	9,00	Llenos 20 pies- porción nave	5,00	5,00
Llenos 20 pies - porción tierra	121,10	137,00	Llenos 20 pies - porción tierra	100,00	113,00
Llenos 40 pies- porción nave	10,50	9,00	Llenos 40 pies- porción nave	5,00	5,00
Llenos 40 pies - porción tierra	185,50	209,70	Llenos 40 pies - porción tierra	155,00	175,00
SERVICIOS A LA CARGA FRACCIONADA, RODANTE Y A GRANEL					
Servicios	Fecha de reajuste		Servicios	Fecha de reajuste	
	1/07/2018	1/07/2019		1/07/2018	1/07/2019
Servicio estándar a la carga fraccionada			Servicio estándar a la carga rodante		
Embarque o descarga - porción nave	2,50	2,50	Embarque o descarga - porción nave	3,50	3,50
Embarque o descarga - porción tierra	8,50	9,70	Embarque o descarga - porción tierra	35,50	36,30
Servicio estándar a granel líquido			Servicio estándar a granel sólido		
Embarque o descarga	2,01	2,64	Embarque o descarga	5,31	5,91
Servicio especial regulado de carga de proyecto			Servicio especial regulado de carga fraccionada peligrosa		
Embarque o descarga - con grúa móvil	25,30	33,00	Tratamiento especial directo con equipamiento y P.A.	14,20	14,30
Embarque o descarga - sin grúa móvil	19,30	23,00	Tratamiento especial indirecto con equipamiento y P.A.	21,80	21,60
Servicios especial uso de barrera de contención			Servicio especial regulado a granel sólido		
Uso de barrera de contención	990,00	1160,00	Retiro de separadores artificiales en bodegas de nave	1250,00	1500,00
SERVICIOS A PASAJEROS					
Servicios	Fecha de reajuste				
	1/07/2018	1/07/2019			
Servicio estándar para pasajeros	11,68	13,01			

^{1/} Dentro del terminal.

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

IV.2. Precios

71. Los servicios especiales no regulados son aquellos servicios que son proporcionados a solicitud de los usuarios y APM Terminals está facultado a cobrar un precio por ello. Estos, al igual que los servicios regulados, se pueden agrupar en servicios especiales en función a la nave y en función a la carga.
72. En el cuadro N° 3 se presenta el detalle de los precios aplicados por APM Terminals a los servicios especiales en función a la nave. Como se puede apreciar, la mayor variación en términos porcentuales se ha dado en el precio del *servicio de Transbordo de carga fraccionada - ciclo completo*, que mostró un crecimiento de 9,3% respecto al 2018.
73. Por otro lado, el precio de los servicios de Provisión de grúa móvil para incrementar productividad, Conexión o desconexión de contenedores reefer a bordo de la nave, Tratamiento de carga peligrosa contenedores resto de clases IMO, Suministro de equipos especiales para manipuleo de carga sobredimensionada (20 pies), Limpieza de bodegas de las naves, Desembarque de residuos provenientes de la limpieza, Gestión de residuos oleosos, Desembarque de desechos sólidos y Suministro de agua, no presentaron variación respecto al año previo.

CUADRO 3
SERVICIOS ESPECIALES NO REGULADOS EN FUNCIÓN A LA NAVE, 2018 - 2019
(USD, sin IGv)

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	Vigente a partir de:	
		1/07/2018	1/01/2019
Servicios especiales a carga en contenedor			
Provisión de grúa móvil para incrementar productividad	Por grúa/turno	2500,00	2500,00
Contenedores alto cubicaje (high cube 9'6" altura)	Por contenedor	17,00	18,50
Conexión o desconexión de contenedores reefer a bordo de la nave	Por contenedor	8,00	8,00
Suministro de energía a contenedores reefer de re-estiba	Por contenedor	67,00	69,00
Tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO clase 1	Por TEU	239,00	239,00
Tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO clase 5.2, clase 6.2 y clase 7	Por TEU	215,00	220,00
Tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO 9	Por TEU	105,00	106,00
Tratamiento de carga peligrosa contenedores resto de clases IMO	Por TEU	136,00	136,00
Suministro de equipos especiales para manipuleo de carga sobredimensionada (20 pies)	Cont-mov	158,00	160,00
Suministro de equipos especiales para manipuleo de carga sobredimensionada (40 pies)	Cont-mov	263,00	266,00
Servicios especiales a carga fraccionada			
Transbordo de carga fraccionada - ciclo completo	Por tonelada	21,40	23,4*
Desconsolidación/Consolidación de MAFI's	Por MAFI	79,00	81,00
Servicios especiales a carga rodante			
Transbordo de carga rodante - ciclo completo	Por cuadrilla	70,20	71,6*
Otros servicios a la nave			
Limpieza de bodegas de las naves	Por cuadrilla	500,00	500,00
Desembarque de residuos provenientes de la limpieza	Por m3	250,00	250,00
Gestión de residuos oleosos	Por camión	1300,00	1300,00
Desembarque de desechos sólidos	Por m3	350,00	350,00
Suministro de agua	Por tonelada	8,00	8,50
Suministro de servicios telefónico	Por actividad	Cotización	Cotización

* Vigente a partir del 01 de julio de 2019

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

74. De otro lado, en el año 2016, el procedimiento de revisión de tarifas de APM Terminals determinó la existencia de condiciones de competencia en algunos servicios de almacenamiento que se encuentran en función a la nave, tales como, almacenamiento de contenedores de transbordo (del día 3 al 10 inclusive) y almacenamiento de contenedores vacíos (del día 3 al 6 inclusive). Por lo que se resolvió la desregulación de dichos servicios.

75. El Cuadro N° 4 muestra el resultado de la desregulación de los referidos servicios. Al respecto, se observa que, luego de la desregulación, los precios de los servicios desregulados presentaron importantes incrementos.
76. Cabe resaltar que, los precios de los servicios especiales desregulados en función a la nave se incrementaron respecto al año 2018. En particular, los servicios relacionados al uso de área operativa - contenedores de transbordo - Día 7 en adelante (precio por día) registraron crecimientos significativos del 17%, tanto para embarque de contenedores llenos, como vacíos.

CUADRO 4
SERVICIOS ESPECIALES DESREGULADOS EN FUNCIÓN A LA NAVE, 2018 - 2019
(USD, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Vigente a partir de:	
		01/07/2018	01/01/2019
Uso de área operativa - contenedores vacíos de desembarque (excepto transbordo)			
48 horas para importación y/o descarga		Libre	Libre
Días: 3 - 6 (tarifa por día)	TEU/Día	8,5	9,0
Día: 7 (precio por día)	TEU/Día	32,0	35,0
Día: 8 en adelante (precio por día)	TEU/Día	12,8	15,0
Uso de área operativa - contenedores vacíos de embarque (excepto transbordo)			
72 horas para exportación y/o embarque		Libre	Libre
Días: 4 - 6 (tarifa por día)	TEU/Día	8,5	9,0
Día: 7 (precio por día)	TEU/Día	32,0	35,0
Día: 8 en adelante (precio por día)	TEU/Día	12,8	15,0
Uso de área operativa - contenedores llenos de transbordo			
48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)		Libre	Libre
Días: 3 - 4 (precio por día)	TEU/Día	15,0	16,0
Día: 5 - 6 (precio por día)	TEU/Día	25,0	25,0
Día: 7 en adelante (precio por día)	TEU/Día	30,0	33,0
Uso de área operativa - contenedores vacíos de transbordo			
48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)		Libre	Libre
Días: 3 - 4 (precio por día)	TEU/Día	15,0	16,0
Día: 5 - 6 (precio por día)	TEU/Día	25,0	25,0
Día: 7 en adelante (precio por día)	TEU/Día	30,0	33,0

Fuente: APMT Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

77. En cuanto a los servicios especiales no regulados en función a la carga, en el Cuadro N° 5 se puede apreciar que todos los servicios vinculados a la carga presentados en el mismo han mantenido o presentado incrementos de precios. De dichos servicios se destaca el servicio *Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer* perteneciente a los servicios especiales a la carga en contenedores, que pasó de USD 556,0 (Por Contenedor) en el año 2018 a USD 650,0 (Por Contenedor) en el 2019, lo que representó un aumento de 16.9%.

CUADRO 5
SERVICIOS ESPECIALES NO REGULADOS EN FUNCIÓN A LA CARGA, 2018 - 2019
(USD, sin IGV)

SERVICIOS	UNIDAD DE COBRO	VIGENTE A PARTIR:	
		01/07/2018	01/07/2019
Servicios especiales a carga en contenedores			
Tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO clase 1	Por TEU	239,00	239,00
Tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO clase 5.2, clase 6.2 y clase 7	Por TEU	215,00	220,00
Tratamiento de carga peligrosa contenedores IMO 9	Por TEU	105,00	106,00
Tratamiento de carga peligrosa contenedores resto de clases IMO	Por TEU	136,00	136,00
Suministro de equipos especiales para manipuleo de carga sobredimensionada (20 pies)	Cont-mov	158,00	160,00
Suministro de equipos especiales para manipuleo de carga sobredimensionada (40 pies)	Cont-mov	263,00	266,00
Servicio de colocación de precintos	Por precinto	12,0	12,0
Colocación o remoción de etiquetas	Por Contenedor	9,0	9,0
Pesaje adicional de contenedores	Por Contenedor	90,0	90,0
Inspección o revisión adicional de precinto	Por precinto	12,0	12,0
Inspección y monitoreo - contenedor de 20 y 40 pies	Por evento	21,0	22,0
Consolidación/desconsolidación de contenedores secos	Por Contenedor	168,0	172,0
Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer	Por Contenedor	556,0	650,0
Reparación de contenedor	Por actividad	Cotización	Cotización
Servicios especiales a carga fraccionada			
Uso de depósito simple. Días: 1 - 30 (precio por mes o fracción de mes)	m2	10,5	10,5
Movilización extra	Por tonelada	3,5	3,5
Manipuleo por registro de carga	Por tonelada	3,5	3,5
Desconsolidación/consolidación de carga fraccionada en MAFI's	Por MAFI	262,0	262,0
Desconsolidación/consolidación de carga fraccionada en MAFI's con grúas móviles	Por Turno	1250,0	1250,0
Pesaje adicional (no incluye movimiento extra)	Por camión	21,0	21,0
Servicios especiales a carga rodante			
Manipuleo por registro de carga rodante	Por tonelada	10,5	10,5
Movimiento extra de carga rodante	Por tonelada	2,1	2,1
Desconsolidación/consolidación de carga rodante en MAFI's	Por MAFI	262,0	268,0
Desconsolidación/consolidación de carga rodante en MAFI's con grúas móviles	Por Turno	1250,0	1250,0
Servicios especiales a la carga sólida a granel			
Pesaje adicional (no incluye movimiento extra)	Por camión	21,0	21,0

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

78. Al igual que en el caso de los servicios en función a la nave, dentro del proceso de revisión de tarifas de APM Terminals se determinó la existencia de condiciones de competencia en el servicio de almacenamiento en función a la carga, tal como el servicio de uso de área operativa para contenedores llenos de embarque y desembarque (del día 3 al 6 inclusive). Ello condujo a que dicho servicio sea desregulado.

CUADRO 6
SERVICIOS ESPECIALES DESREGULADOS EN FUNCIÓN A LA CARGA, 2018 - 2019
(USD, sin IGV)

SERVICIOS	UNIDAD DE COBRO	VIGENTE A PARTIR:	
		01/07/2018	01/07/2019
Uso de área operativa - contenedores llenos de desembarque (excepto transbordo)			
48 horas para importación y/o descarga			Libre
Días: 3 - 6 (precio por día)	TEU/Día	21,6	23,0
Día : 7 (precio por día)	TEU	75,0	75,0
Día : 8 en adelante (precio por día)	TEU/Día	32,0	35,0
Uso de área operativa - contenedores llenos de embarque (excepto transbordo)			
72 horas para exportación y/o embarque			Libre
Días: 4 - 6 (precio por día)	TEU/Día	21,6	23,0
Día : 7 (precio por día)	TEU	75,0	75,0
Día : 8 en adelante (precio por día)	TEU/Día	32,0	35,0

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

79. Al respecto, se observó que dicho servicio pasó de USD 21,6 en el año 2018 a USD 23,0 en el 2019, lo que representó un aumento de 6,5%. Adicionalmente, se muestra que el Día 8 en adelante del mismo servicio pasó de USD 32,3 (por TEU/Día) a USD 35,0, lo que significó un incremento de 9,4%.

IV.3. Cargos de Acceso

80. El 10 de octubre de 2011, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2011-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso (REA) de APM Terminals 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 la facilidad esencial con el fin de prestar los servicios esenciales mencionados.

CUADRO 7 CONTRATOS DE ACCESO PARA LOS SERVICIOS DE REMOLCAJE Y PRACTICAJE				
Empresa	Desde	Hasta	Renovación	Monto (USD, sin IGV)
Remolcaje				
Ian Taylor Perú S.A.C.	08/03/2019	08/03/2020	Adenda N° 8	70,0
Petrolera Transoceánica S.A.	08/03/2019	08/03/2020	Adenda N° 8	70,0
Trabajos Marítimos S.A.	08/03/2019	08/03/2020	Adenda N° 8	70,0
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.	08/03/2019	08/03/2020	Adenda N° 7	70,0
Petrotankers S.A.C.	08/03/2019	08/03/2020	Adenda N° 7	70,0
Svitzer Andino S.A.	07/05/2019	07/05/2020	Adenda N° 4	70,0
Practicaje				
Maritime & Services S.A.C.	01/07/2019	30/06/2020	Adenda N° 8	0,00
Agencias Universales de Perú S.A. – Agunsa	01/07/2019	30/06/2020	Adenda N° 8	0,00
Argos Marine E.I.R.L.	01/07/2019	30/06/2020	Adenda N° 8	0,00
Corporación de Prácticos	01/07/2019	30/06/2020	Adenda N° 8	0,00
Prácticos Marítimos S.A.C.	01/07/2019	30/06/2020	Adenda N° 8	0,00
Quality Maritime Services E.I.R.L.	01/07/2019	30/06/2020	Adenda N° 8	0,00
Representaciones Navieras y Aduaneras S.A.C.	01/07/2019	30/06/2020	Adenda N° 8	0,00
Rigel Pilots S.A.C.	01/07/2019	30/06/2020	Adenda N° 8	0,00
Servicio de Practicaje Marítimo S.A.	01/07/2019	30/06/2020	Adenda N° 7	0,00
Trabajos Marítimos S.A.	01/07/2019	30/06/2020	Adenda N° 8	0,00
Wabisabi Ship Supply and Service S.A.C.	01/07/2019	30/06/2020	Adenda N° 6	0,00
Loyola Alvarez, Jaime EIRL	01/07/2019	30/06/2020	Adenda N° 4	0,00
Aldebaran Pilots S.A.C.	01/07/2019	30/06/2020	Adenda N° 3	0,00
Nautilus S.A.	01/07/2019	30/06/2020	Adenda N° 2	0,00
Agencia Marítima Kenrick del Perú S.A.	01/07/2019	30/06/2020	Adenda N° 1	0,00

Fuente: APMT Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

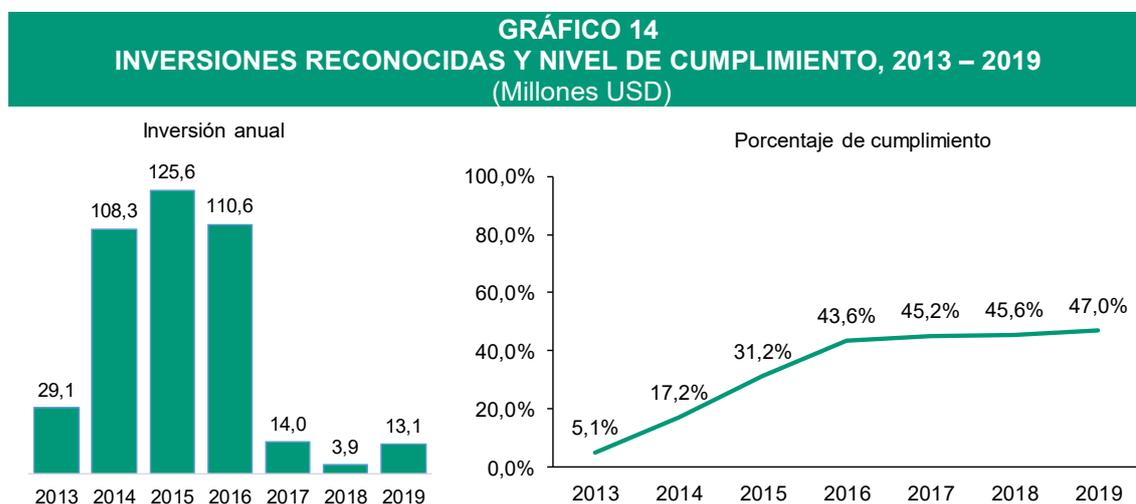
81. Al cierre del 2019, están vigentes 21 contratos de acceso para la prestación de los servicios de practicaje y remolcaje. De dichos contratos, seis (6) corresponden al acceso para la prestación del servicio de remolcaje y dieciocho (15) para el servicio de practicaje. Asimismo, la totalidad de los contratos corresponden a renovaciones vía adendas.
82. Estas renovaciones se dieron bajo el mismo monto del cargo de acceso, esto es, USD 70,0 (sin IGV) para el caso de remolcaje y USD 0,0 para el caso de practicaje.
83. 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., Trabajos Marítimos S.A., Inversiones Marítimas CPT Perú S.A. y Petrotankers S.A.C, que brindan el servicio de remolcaje; así como, diez (10) empresas brindando el servicio de practicaje¹⁶.

¹⁶ Página Web de APM Terminals. Visto el 01 de junio de 2020.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

84. En el año 2019, se viene ejecutando la inversión complementaria Etapa 2A, (USD 13,1 millones) a 31 de diciembre de 2019, destinada principalmente a la adquisición de equipos de carga general y trabajos de remodelación del muelle 7.



Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

85. En el 2019, las inversiones reconocidas fueron de USD 13,1 millones (incluido IGV), lo cual implicó que las inversiones acumuladas asciendan a USD 421,4 millones (incluido IGV), lo cual representa el 47,1% de ejecución de la inversión comprometida en obras y equipamiento, de acuerdo al Contrato de Concesión.

V.2. Pagos al Estado

86. 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 3% de los ingresos netos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión.
87. Por su parte, de acuerdo con la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión, APM Terminals está obligado a pagar a Ositrán el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley 26917.
88. Adicionalmente, como parte del Contrato de Concesión se suscribió el Contrato de Asociación en Participación entre APM Terminals, actuando como asociante y ENAPU 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, APM Terminals concede a ENAPU una participación en los resultados obtenidos por la explotación del Terminal Norte Multipropósito del Callao, la cual asciende a 17,01% de las utilidades anuales antes de impuestos, calculada en base a los estados financieros auditados del asociante.
89. Por su parte, ENAPU concede en calidad de aporte, bienes de maquinaria, equipo, vehículos e intangible, para la explotación por parte de APM Terminals¹⁷.

¹⁷ Según los Estados Financieros Auditados de ENAPU.

CUADRO 8
PAGOS AL ESTADO, 2018 - 2019¹⁸
(Millones de Soles)

Concepto	2018	2019
Aporte por regulación	6,4	6,4
Retribución al Estado	19,5	19,3
ENAPU	21,5	29,6
Total	47,5	55,4

Fuente: APM Terminals.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

90. El pago al Estado realizado en el 2019, por concepto de Retribución al Estado, Aportes por Regulación y repartición de utilidades a ENAPU, alcanzó los S/. 55,4 millones, monto 16,7% mayor que el pagado en el año 2018. Este incremento se explica esencialmente por las mayores utilidades anuales antes de impuestos obtenidas por el Concesionario.

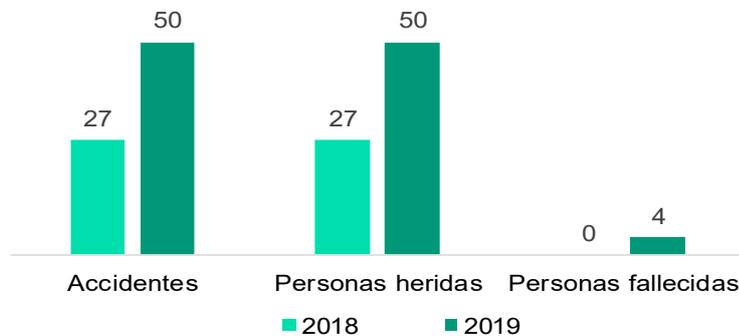
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

91. 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.

VI.1. Accidentes

92. En el 2019 el número de accidentes fue de 50, lo cual representó un aumento de 85,2% respecto al año anterior (23 accidentes más). Asimismo, se registró 4 personas fallecidas, en contraposición al 2018 y 2017 donde no se registraron fallecidos.

GRÁFICO 15
NÚMERO DE ACCIDENTES, 2018- 2019



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

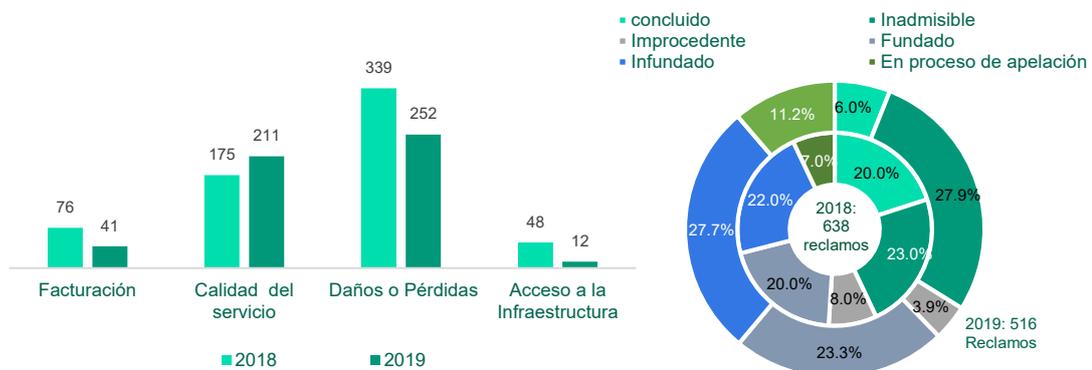
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.2. Reclamos

93. En el 2019, el número de reclamos disminuyó en 19,1% respecto al 2018, pasando de 638 reclamos en el 2018 a 516 reclamos en el 2019. Ello, fundamentalmente como consecuencia de una caída de los reclamos por Daños y perjuicios, que pasó de 339 a 242 (-25,7%).

¹⁸ Para el aporte del 2019 a ENAPU, se utilizó la información de los estados financieros de APM Terminals 2019, el cual muestra un aporte de USD 8 886 y el tipo de cambio promedio anual de compra y venta 2019 publicada por Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones (SBS).

GRÁFICO 16 NÚMERO DE RECLAMOS PRESENTADOS Y RESUELTOS, 2018-2019



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

94. En cuanto al estado de los reclamos se observa que persiste un importante número de casos fundados, 23,3% del total del 2019, mostrando un peso similar respecto al 2018, en el que se registró un 20,0%.

VII. RESULTADOS FINANCIEROS

VII.1. Estado de Resultados Integrales

95. En el año 2019, APM Terminals tuvo ingresos por los servicios portuarios por un monto de USD 195,8 millones, lo cual representó un incremento de USD 1,9 millones (+1,0%) respecto al 2018.
96. Adicionalmente, el Concesionario registró ingresos por servicios de construcción por un monto de USD 9,8 millones, 66,6% mayor al 2018, es importante señalar que los ingresos por construcción están relacionados a los costos por servicios de construcción computados el mismo año, siendo para el ejercicio 2019 los relacionados a la ejecución de la Etapa 2A.
97. Respecto a los costos por prestación de servicios portuarios, estos ascendieron a USD 88,1 millones, significando un 45,1% de los ingresos por la prestación de dichos servicios y un aumento de 2,4% respecto al 2018.
98. En el 2019 la utilidad bruta ascendió a USD 107,7 millones, monto similar a lo registrado en el 2018, el cual representó el 55,0% de los ingresos por servicios portuarios.
99. En el 2019 el Concesionario ha reducido sustancialmente sus gastos operativos, siendo los gastos de administración los de mayor impacto, pasando de USD 54,8 millones en el 2018 a USD 43,2 millones en el 2019, lo que representa una caída de 21,2%. Dicha caída en los gastos operativos permitió un aumento en la utilidad operativa de 24,6%.
100. Considerando las cuentas indicadas, la utilidad neta y los resultados integrales¹⁹ presentaron el 2019 un crecimiento del 26,9% (USD 6,7 millones) y 14,7% (USD 3,8 millones) respectivamente, respecto al 2018.

¹⁹ Respecto a los resultados integrales, es importante señalar que el estado de resultados también considera los resultados de tomar posición en instrumentos financieros de cobertura (swaps y forwards) y su efecto en el impuesto a la renta, estos resultados si bien no forman parte de la utilidad, tienen incidencia en el patrimonio de la empresa, siendo considerados después de la utilidad neta en el estado de resultados, en donde se aprecia que en el ejercicio 2019 se generó una pérdida

CUADRO 9
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES
(En miles de dólares)

Concepto	2019	2018
Ingresos de servicios portuarios	195 812	193 901
Ingresos por servicios de construcción	9 753	5 854
Costo por prestación de servicios portuarios	(88 126)	(86 060)
Costo por servicios de construcción	(9 753)	(5 854)
Utilidad bruta	107 686	107 841
Gastos de administración	(43 178)	(54 824)
Gastos de ventas	(826)	(1 924)
Ingresos diversos	1	15
Utilidad operativa	63 683	51 108
Ingresos financieros	1 290	615
Gastos financieros	(13 351)	(14 624)
Diferencia de cambio, neta	354	(392)
Utilidad antes de impuesto a la renta	51 976	36 707
Impuesto a la renta	(20 245)	(11 695)
Utilidad neta	31 731	25 012
Instrumentos financieros de cobertura	(3 138)	1 045
Efecto de impuesto a la renta	942	(314)
Utilidad y resultados integrales del año	29 535	25 743

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2019 – APM Terminals Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

VII.2. Estado de Situación Financiera

101. El estado de situación financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se muestra el estado de situación financiera al 31 de diciembre del 2018 y 2019.
102. El 2019 el activo total ascendió a USD 482,9 millones, USD 15,3 millones menos (-3,1%) respecto al 2018, la disminución indicada se explica por una disminución en USD 9,1 millones (-2,2%) del activo no corriente y USD 6,2 millones (-7,3%) del activo corriente. El activo no corriente ascendió a USD 403,5 millones, 83,6% del activo total, proporción similar al de 2018 (82,8%).
103. En lo que respecta al pasivo total de la empresa, en el 2019 este ascendió a USD 234,0 millones, lo que representó el 48% del activo total y una disminución de USD 24,8 millones (-9,6%) respecto al ejercicio 2018, esta disminución se explica por una disminución del pasivo no corriente de USD 22,1 millones (-12,1%) y una disminución del pasivo corriente en USD 2,8 millones (-3,6%).
104. En el caso del patrimonio, este ascendió a USD 248,9 millones en el 2019, 51,5% del activo total, y supone un incremento de USD 9,5 millones (4%) respecto al ejercicio 2018, sin embargo, se debe resaltar que la cuenta de capital no ha variado respecto al ejercicio 2018 y asciende a USD 166,2 millones.

no realizada en instrumentos de cobertura por USD 3,1, el resultado neto es considerado como resultados no realizados en la cuenta de patrimonio, en el estado de situación financiera.

CUADRO 10
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES
(En miles de dólares)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2019	2018		2019	2018
ACTIVO CORRIENTE	79 421	85 639	PASIVO CORRIENTE	73 822	76 572
Efectivo y equivalentes de efectivo	64 403	64 112	Cuentas por pagar comerciales	13 903	16 989
Cuentas por cobrar comerciales	4 133	4 436	Cuentas por pagar a partes relacionadas	417	605
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	6 544	9 910	Otras cuentas por pagar	19 366	21 096
Otras cuentas por cobrar	985	1 352	Retribuciones por pagar	9 622	6 973
Instrumentos financieros derivados	119	553	Obligaciones financieras	30 514	30 909
Suministros	2 959	4 273			
Gastos contratados por anticipado	278	1 003	PASIVO NO CORRIENTE	160 177	182 248
			Otras cuentas por pagar	32 704	28 201
ACTIVO NO CORRIENTE	403 462	412 530	Obligaciones financieras	127 473	154 047
Impuesto a la renta diferido	2 262	230			
Instrumentos financieros derivados	-	1 897	TOTAL PASIVO	233 999	258 820
Instalaciones, maquinaria y equipo	9 691	8 630			
Activos intangibles	391 509	401 773	PATRIMONIO	248 884	239 349
			Capital	166 229	166 229
			Reserva legal	7 154	4 653
			Resultados no realizados	(613)	1 583
			Resultados acumulados	76 114	66 884
TOTAL ACTIVO	482 883	498 169	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	482 883	498 169

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2019 – APM Terminals Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

VII.3. Ratios Financieros

a) Ratios de liquidez

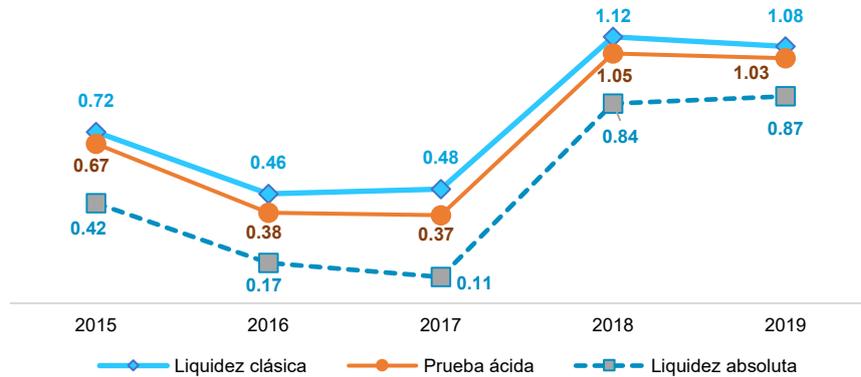
105. Los ratios de liquidez son aquellas razones que indican la cobertura sobre la deuda de corto plazo que tiene la empresa, comparando dichos pasivos con los activos más líquidos. En ese sentido, es recomendable presentar un ratio de liquidez clásico²⁰ y prueba ácida²¹. Al respecto, el gráfico N° 17 muestra que estos presentaron valores mayores a la unidad similar al año 2018 y mejores a los resultados de los años 2015 al 2017.
106. En efecto, del 2015 al 2017 los ratios presentaron valores menores a la unidad, con lo cual en dichos años, el Concesionario podría haber tenido dificultades para cubrir sus deudas corrientes.
107. Sin embargo, es importante resaltar que, si se considera el ratio liquidez absoluta²² vemos que este indicador presenta un valor menor a uno, esto se explica porque este compara el saldo de efectivo y equivalente de efectivo con el pasivo corriente, sin considerar las otras cuentas del activo corriente que también podrán potencialmente transformarse en efectivo durante la operaciones de la empresa.

²⁰ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

²¹ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

²² Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente

**GRÁFICO 17
RATIOS DE LIQUIDEZ**

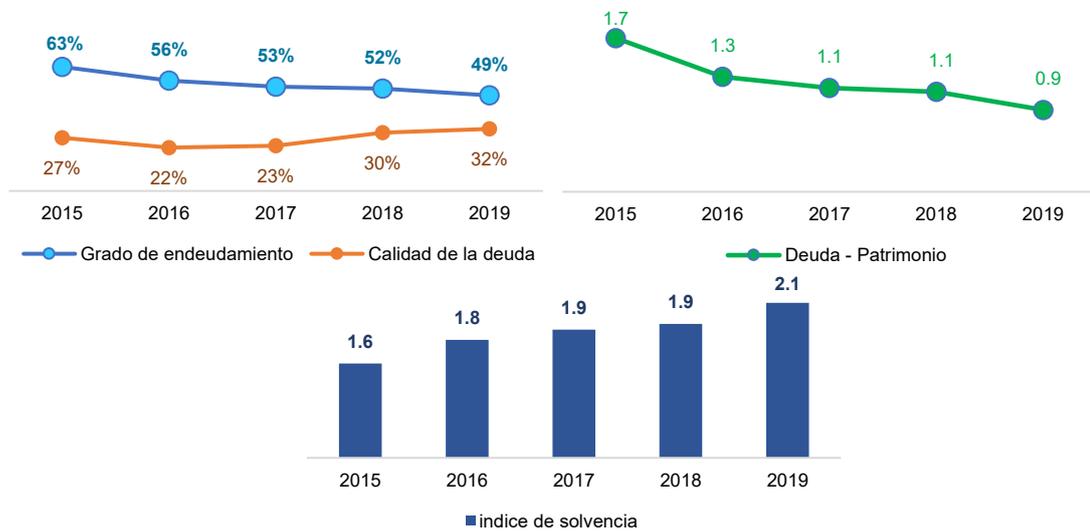


Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2019 – APM Terminals Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

b) Ratios de endeudamiento financiero

108. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros; mientras que cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa.

**GRÁFICO 18
RATIOS DE ENDEUDAMIENTO**



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2019 – APM Terminals Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

109. Para el 2019, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio²³(0,9), Endeudamiento del Activo²⁴(49%), e Índice de Solvencia²⁵(2,1), permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha disminuido y con ello aumentó su nivel de solvencia, asimismo, del análisis del

²³ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio

²⁴ Calculado como Pasivo Total / Activo Total

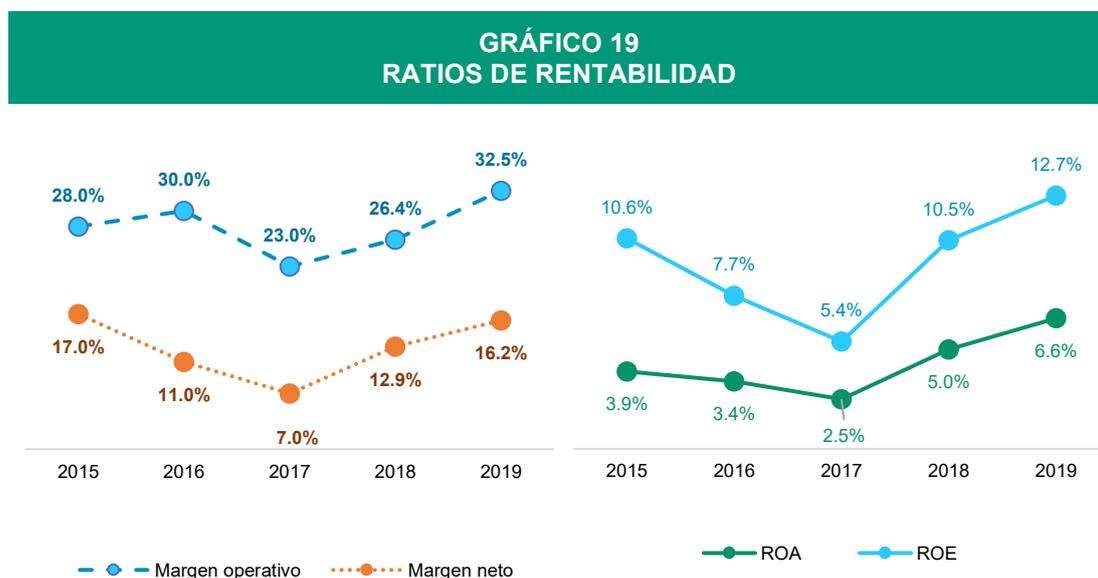
²⁵ Calculado como Activo Total / Pasivo Total

estado de situación financiera y del ratio de Calidad de la Deuda²⁶(32%), evidencia en términos relativos un aumento del pasivo corriente respecto al pasivo total en el ejercicio 2019 con relación al 2018.

110. Los resultados anteriores se explican debido a que en el 2019 el endeudamiento de la empresa ha disminuido, asimismo, la empresa ha obtenido utilidades, habiendo capitalizado parte de estas y el activo total se ha reducido, producto de la reducción del activo intangible.

c) Análisis de los ratios de rentabilidad

111. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios. En general se aprecia que, los ratios margen operativo y neto mantienen un nivel casi estable en los últimos cuatro años, salvo por el 2017 donde se observa el menor margen en ambos ratios, ello como consecuencia de una menor eficiencia en la gestión.
112. Respecto al margen operativo²⁷, el ejercicio 2018 presentó un valor de 26,4%, y el ejercicio 2019 32,5%, lo cual implica una mejora, explicada principalmente por una reducción de los gastos de administración (menores provisiones para contingencias). Por otro lado, el margen neto²⁸ presenta un aumento, pasando de 12,9% en el 2018 a 16,2% en el 2019.
113. El ROE²⁹ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia un aumento en el 2019 (12,7%) respecto al 2018 (10,5%), el aumento de este indicador es consistente con el aumento de los márgenes operativo, neto y EBITDA.
114. El ROA³⁰ mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa, este indicador también presenta un aumento, de 5,0% en 2018 a 6,6% en el 2019, el aumento de este indicador se debe al aumento de la utilidad neta y la reducción del activo total (menor activo intangible).



Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2019 – APM Terminals Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

²⁶ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total, este coeficiente determina la relación que representa la deuda de corto plazo (pasivo corriente) sobre el pasivo total. En tal sentido, los resultados menores indican una mayor facilidad para cumplir con los compromisos con terceros dado que sus vencimientos pueden alargarse en el tiempo.

²⁷ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación

²⁸ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación

²⁹ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total

³⁰ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total

IX. CONCLUSIONES

El informe de desempeño del año 2019 para la Concesión del Terminal Norte Multipropósito presenta las siguientes conclusiones.

- En el 2019, APM Terminals mantiene como principales clientes a las líneas navieras Mediterranean Shipping Company (MSC) (24,1%) y Maersk Line (10,0%), las cuales tienen la característica de transportar carga en contenedores, ser líneas regulares y tener vinculación económica con el Concesionario.
- La cantidad demandada por los *servicios estándar a la nave* ha presentado una caída de 6,1% respecto al año anterior. Por su parte, la cantidad demandada por el *servicio estándar a la carga* ha presentado diversos resultados. De otro lado, en el 2019, el Concesionario movilizó menos carga fraccionada, carga líquida a granel y carga rodante en toneladas respecto al 2018, -3,7%, -0,7%, -4,7%, respectivamente. Por otro lado, presentó un aumento en la carga sólida a granel (+6,9% en toneladas) y el número de personas movilizadas (+5,9%).
- En el 2016 se dio la primera revisión de tarifas que derivó en el primer cálculo del factor de productividad y la aplicación de las tarifas tope en cuatro canastas (conjunto de servicios): (i) Servicios regulados a la nave, (ii) servicios regulados a la carga en contenedores, (iii) servicios regulados a la carga fraccionada, rodante y a granel, y (iv) servicios regulados a pasajeros. El factor de productividad calculado fue de -9,63% y estará vigente por cinco años.
- El ajuste del RPI – X sobre las referidas canastas de servicios derivó en diferentes variaciones en los servicios, entre los cuales para el 2019 destaca el *servicio estándar de embarque o descarga de granel líquido* (+31,3%) y los *servicios Transbordo de contenedores dentro del terminal con grúa pórtico de muelle para contenedores de 20 y 40 pies* (15,1% y 14,4%). Estos incrementos importantes son posibles dada la poca importancia relativa de los referidos servicios dentro de la canasta. Los servicios de las otras canastas también presentaron incrementos tarifarios, pero menos importantes que los señalados.
- En cuanto a los servicios especiales no regulados, durante el 2019, no se han brindado nuevos servicios. Respecto a la evolución de los precios para los servicios especiales no regulados en función a la nave, se puede apreciar que la mayor variación en términos porcentuales se da en el servicio de Transbordo de carga fraccionada - ciclo completo, que presentó un crecimiento de 9,3% respecto al 2018. Por otro lado, los servicios de Provisión de grúa móvil para incrementar productividad, Conexión o desconexión de contenedores reefer a bordo de la nave, Tratamiento de carga peligrosa contenedores resto de clases IMO, Suministro de equipos especiales para manipuleo de carga sobredimensionada (20 pies), Limpieza de bodegas de las naves, Desembarque de residuos provenientes de la limpieza, Gestión de residuos oleosos, Desembarque de desechos sólidos y Suministro de agua, no presentaron variación respecto al año previo.
- APM Terminals invirtió, en el 2019, USD 1 3,1 millones (incluido IGV) alcanzando una inversión acumulada de USD 421,3 millones que representó el 47,1% de la inversión comprometida en el Contrato de Concesión. El pago al Estado registrado en el 2019, por concepto de Retribución al Estado, Aportes por Regulación y repartición de utilidades a ENAPU, creció un 16,7% respecto al año 2018 explicado fundamentalmente por el incremento en las utilidades anuales antes de impuestos del Concesionario y su efecto sobre los respectivos pagos a ENAPU.
- En el año 2019, APM Terminals tuvo ingresos por los servicios portuarios por un monto de USD 195,8 millones, lo cual representó un incremento de USD 1,9 millones (+1,0%) respecto al 2018, que sumado a la disminución de costos operativos (-21,2%), permitieron un aumento en la utilidad operativa (+24,6%) y neta (26,9%).
- El activo total ascendió a USD 482,9 millones, USD 15,3 millones menos (-3,1%) respecto al 2018, la disminución indicada se explica por una disminución en USD 9,1

millones (-2,2%) del activo no corriente y USD 6,2 millones (-7,3%) del activo corriente. El activo no corriente ascendió a USD 403,5 millones, 83,6% del activo total, proporción similar al de 2018 (82,8%).

- Los ratios de liquidez presentaron valores mayores a la unidad similar al año 2018 y mejores a los resultados de los años 2015 al 2017 donde fueron menores a la unidad; por otro lado, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio (0,9), Endeudamiento del Activo (49%), e Índice de Solvencia (2,1), permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha disminuido y con ello aumentó su nivel de solvencia.

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: APM Terminals Callao S.A. Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao			
Fecha de actualización: 01 de julio de 2019			
N°	Tema	Contenido	Referencia
1	Infraestructura	Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao	Cláusula 2.7. (p. 29)
2	Fecha de suscripción	11 de mayo de 2011	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años	Cláusula 4.1. (p. 39)
4	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Primer factor de competencia:</u> Menor índice tarifario para carga contenedorizada, que incluye la tarifa por el servicio estándar y la tarifa hasta por 4 días de almacenamiento adicionales a las 48 horas establecidas en el servicio estándar. ▪ <u>Segundo factor de competencia:</u> Mayor descuento respecto de las tarifas por el servicio estándar para las cargas no contenedorizadas. ▪ <u>Tercer factor de competencia:</u> Mayor descuento respecto de las tarifas por los servicios especiales regulados. ▪ <u>Cuarto factor de competencia:</u> Mayor Inversión Complementaria Adicional. No se llegó a competir bajo este factor. 	Bases del Concurso
5	Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.1. (p. 28)
6	Tipo de Contrato	DBFO (diseño, financiación, construcción, conservación y explotación).	Cláusula 2.1. (p. 28)
7	Capital mínimo	USD 61,4 millones (20% de la inversión referencial de las Obras Iniciales)	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 35)
8	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La Sociedad Concesionaria entregará al Concedente una garantía de fiel cumplimiento, de acuerdo a lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> - Desde la fecha de cierre, hasta 12 meses posteriores al vencimiento del plazo de la concesión: 10% de la Inversión Referencial de las obras iniciales. - Antes del inicio de ejecución de cada etapa, deberá incrementar el monto de la garantía en 10% del Presupuesto Estimado de Obras establecido en el Expediente Técnico aprobado por la APN correspondiente a cada etapa y mantenerla vigente durante todo el periodo de Construcción de cada una de las etapas, hasta 6 meses posteriores a la emisión del Acta de Recepción de las obras de cada etapa. 	Cláusula 10.2. (p. 79)
9	Garantías del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Concedente garantiza al Concesionario que le prestará el apoyo que fuere necesario para asegurar la debida protección de los bienes de la concesión, con el fin de garantizar la prestación ininterrumpida de los servicios sin perjuicio de la responsabilidad del concesionario respecto de los mismos. ▪ La referida garantía no constituye una garantía financiera. 	Cláusula 10.1. (p. 79)
10	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Para garantizar el endeudamiento Garantizado Permitido, sobre lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> - Derecho de Concesión. - Ingresos de la Concesión, netos de la retribución y del aporte por regulación. - Acciones o participaciones de la Sociedad Concesionaria. 	Cláusula 10.3. (p. 80)

Concesionario: APM Terminals Callao S.A.
Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao

Fecha de actualización: 01 de julio de 2019

N°	Tema	Contenido	Referencia
11	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inversión Etapa I: USD 264,5 millones ▪ Inversión Etapa II: USD 66,2 millones ▪ Inversión Etapa III: USD 140,5 millones ▪ Inversión Etapa IV: USD 133,1 millones ▪ Inversión Etapa V: USD 156,8 millones ▪ Inversión Etapa VI: USD 299,8 millones ▪ Inversión Total: USD 1 060,8 millones (sin IGV) 	Propuesta Técnica (Folio 263-265) Anexo 16
12	Obras por ejecutar	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Obras iniciales:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Correspondientes a las Etapas 1 y 2, de acuerdo a lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 9 del Proyecto de Contrato de Concesión. ▪ <u>Obras en función a la demanda:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Etapa 3: cuando se alcance una demanda de 1 millón de TEUs anuales. - Etapa 4: cuando se alcance una demanda de 1,3 millón de TEUs anuales. - Etapa 5: cuando se alcance una demanda de 1,5 millón de TEUs anuales. - Etapa 6: cuando el Concesionario lo considere conveniente en un plazo máximo de 5 años a partir de la fecha de suscripción del Contrato. 	Cláusula 6.4. (p. 53) Anexo 9 (p. 176)
13	Cierre Financiero	El Concesionario deberá acreditar ante el Concedente, antes de los treinta (30) días calendario del inicio de la construcción de la Etapa 1, que cuenta con los fondos necesarios para el cumplimiento del calendario de ejecución de las obras iniciales.	Cláusula 6.35. (p. 60)
14	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> - De conciencia. - De derecho: i) Arbitrajes internacionales para controversias mayores a USD 10 000 000,00 y ii) Arbitrajes nacionales para menores o iguales a USD 10 000 000,00. ▪ Reglas procedimentales comunes. 	Cláusula 16.11. (p. 117) Cláusula 16.12. (p. 118)
15	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: <ul style="list-style-type: none"> - Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre 0,8 y 400 UIT). - Régimen de bienes (entre 0,8 y 80 UIT). - Obras de infraestructura portuaria (entre 0,8 y 80 UIT). - Conservación de la Concesión (entre 0,8 y 4 UIT). - Explotación de la Concesión. - Fideicomiso (0,8 UIT y 0,5% del monto a transferir). - Garantías (3,2 y 8 UIT). - Régimen de Seguros (0,5% del monto de la prima respectiva, 10% del monto del siniestro, entre 0,8 y 80 UIT). - Consideraciones Generales Socio Ambientales (0,8 UIT). - Competencias Administrativas (8 UIT). 	Cláusula XIX. (p. 124) Anexo 17 (p. 201)
16	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Contrato se declarará terminado por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales: <ul style="list-style-type: none"> - Término por Vencimiento del Plazo. - Término por Mutuo Acuerdo. - Término por incumplimiento de la Sociedad Concesionaria. - Término por incumplimiento del Concedente. - Término por decisión unilateral (del Concedente). - Fuerza mayor o caso fortuito. - Otras causales no imputables a las partes. 	Cláusula 15.1. (p. 106)

**Concesionario: APM Terminals Callao S.A.
Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao**

Fecha de actualización: 01 de julio de 2019

N°	Tema	Contenido	Referencia
17	Equilibrio económico	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio económico-financiero, en caso de que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables en la medida que tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a la variación de ingresos o costos de la Sociedad Concesionaria. ▪ El equilibrio será restablecido siempre que las condiciones anteriores hayan tenido implicancias en la variación de ingresos o la variación de costos, o ambos a la vez, relacionados a los Servicios Estándar. ▪ El Regulador establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre: <ol style="list-style-type: none"> a) Los resultados antes de impuesto resultante del ejercicio. b) El recalcule de los resultados antes de impuestos del mismo ejercicio aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurra como consecuencia de los cambios a los que se refiere la presente cláusula. ▪ Si el desequilibrio supera el 10% se procederá a restablecerlo otorgando una compensación a la Sociedad Concesionaria por el desequilibrio calculado; o viceversa, si el desequilibrio afecta al Concedente se compensará al mismo incrementando la retribución en los montos resultantes. 	Cláusula 8.28. (p. 75)
18	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguro sobre los bienes del Concedente. ▪ Seguros personales para trabajadores. ▪ Seguros contra todo riesgo de Construcción y Montaje. ▪ Seguro de todo riesgo de obras civiles y terminadas. ▪ Seguro de responsabilidad civil, general, contractual, extra-contractual, patronal. 	Cláusula 11.3. (p. 87) Cláusula 11.4. (p. 88) Cláusula 11.5. (p. 88) Cláusula 11.6. (p. 89) Cláusula 11.7. (p. 89)
19	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la fecha de suscripción del Acta de Entrega de los bienes de la Sociedad Concesionaria (el inicio de la explotación no impedirá que existan Etapas que se encuentren en periodo pre-operativo). ▪ La explotación solo podrá iniciarse si la Sociedad Concesionaria ha cumplido con contratar y mantener la vigencia de la Garantía de Fiel Cumplimiento, las pólizas de seguros que se exigen en el Contrato de Concesión, de acuerdo con los plazos y condiciones establecidos en el mismo y ha cumplido con las demás obligaciones que dispongan las leyes y disposiciones aplicables. ▪ La fecha de inicio de Explotación de las Obras se computará a partir que la APN otorgue su conformidad con respecto a las mismas, según lo previsto en el Expediente técnico. En el caso de la ejecución de las obras por etapas, la fecha de inicio de su explotación se computará a partir que la APN otorgue su conformidad con respecto a las obras comprendidas en cada etapa. 	Cláusula 8.16. (p. 68) Cláusula 8.17. (p. 68) Cláusula 8.18. (p. 68)
20	Niveles de servicio y productividad	<p>El primer y segundo trimestre de la explotación de la concesión será de adecuación, por lo que la verificación del cumplimiento de los siguientes indicadores se registrará a partir del tercer trimestre de control:</p> <p><u>Tiempo para el inicio de la descarga:</u> No más de 20 minutos como promedio trimestral y cada operación individual no podrá ser mayor a 30 minutos.</p>	Anexo 3 (p. 152)

Concesionario: APM Terminals Callao S.A.
Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao

Fecha de actualización: 01 de julio de 2019

N°	Tema	Contenido	Referencia
		<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"> ○ Contenedores sin grúas pórtico de muelle: 10 contenedor/h ○ Contenedores con grúas pórtico de muelle: 25 contenedor/h ○ Carga Rodante: 80 t/h ○ Carga fraccionada: 100 t/h ○ Carga sólida a granel en general: 400 t/h ○ Carga sólida a granel (fertilizantes): 300 t/h <p>Los niveles de servicio y productividad se incrementarán en función a la ejecución de cada etapa correspondiente, de acuerdo al numeral II del Anexo 3 del Contrato de Concesión.</p>	
21	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, el regulador realizará la primera revisión de la Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI-X", tanto para los servicios estándar como para los especiales con tarifa. ▪ Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el Regulador para dicho quinquenio (el factor X será cero para los cinco (05) primeros años, contados desde el inicio de la explotación). 	Cláusula 8.25. (p. 74)
22	Tarifas	<p>Las tarifas (sin IGV) establecidas en el contrato de concesión son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Servicio a la Nave <ul style="list-style-type: none"> - Por metro de eslora – hora USD 0,70 ▪ Servicio de Embarque o Descarga: <ul style="list-style-type: none"> - Con grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> ○ Contenedores de 20 pies lleno USD 90,00 ○ Contenedores de 40 pies lleno USD 135,00 ○ Contenedores de 20 pies vacío USD 72,00 ○ Contenedores de 40 pies vacío USD 108,00 - Sin grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> ○ Contenedores de 20 pies lleno USD 67,50 ○ Contenedores de 40 pies lleno USD 101,25 ○ Contenedores de 20 pies vacío USD 54,00 ○ Contenedores de 40 pies vacío USD 81,00 - Carga fraccionada (TM) USD 7,50 - Carga Rodante (TM) USD 28,50 - Carga Sólida a Granel (TM) USD 3,75 - Carga Líquida a Granel (TM) USD 1,125 - Pasajeros³¹ USD 8,00 ▪ Servicio de Transbordo <ul style="list-style-type: none"> - Con grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> ○ Contenedores de 20 pies lleno USD 72,00 ○ Contenedores de 40 pies lleno USD 108,00 ○ Contenedores de 20 pies vacío USD 72,00 ○ Contenedores de 40 pies vacío USD 108,00 	Anexo 5 (p. 157)

³¹ Por pasajero, excluyendo los niños menores de 12 años y la tripulación de la nave.

**Concesionario: APM Terminals Callao S.A.
Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao**

Fecha de actualización: 01 de julio de 2019

N°	Tema	Contenido	Referencia
		<ul style="list-style-type: none"> - Sin grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> o Contenedores de 20 pies lleno USD 54,00 o Contenedores de 40 pies lleno USD 81,00 o Contenedores de 20 pies vacío USD 54,00 o Contenedores de 40 pies vacío USD 81,00 ▪ Ver los servicios especiales en el anexo 5 (p. 158) 	
23	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)

ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Terminal Norte Multipropósito del Callao - APM Terminals										
Tipo:	Autosostenible									
Plazo de concesión:	30 años									
Período:	2011-2019									
Tráfico										
Indicador	Unidad de medida	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Naves atendidas	Unidades	1 144	2 194	2 454	2 258	2 144	2 029	2 022	1 790	1 677
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
Carga por tipo de Operación										
Exportación	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
Importación	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
Cabotaje	Toneladas	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transbordo	Toneladas	3 930	26 661	30 397	5 301	10 857	4 801	8 884	18 708	1 337 356
Tránsito	Toneladas	0	0	0	0	0	0	136	422	258 627
Carga por tipo de producto:										
Contenedorizada	Toneladas	2 497 545	3 732 597	7 943 836	4 483 247	5 044 209	5 701 148	6 568 441	6 580 703	7 896 191
Fraccionada	Toneladas	724 167	1 795 759	1 803 282	1 821 379	1 989 182	1 919 663	1 946 649	2 311 389	2 225 722
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
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
Rodante	Toneladas	186 156	438 944	431 550	340 273	329 429	288 502	339 115	334 830	318 940
Contenedores	Unidades	158 958	253 234	300 596	316 486	379 690	550 673	595 712	612 335	541 100
Contenedores	TEU	245 693	379 727	475 188	490 978	588 412	871 167	950 239	999 180	898 805
Ingresos										
Servicio a la nave	Miles de dólares	-	-	11 294	26 616	29 711	39 892	48 294	52 134	48 690
Servicio a la carga	Miles de dólares	-	-	81 545	61 513	62 118	70 806	84 686	98 628	107 955
Pasajeros	Miles de dólares	-	-	0	189	255	249	307	277	452
Servicios especiales con Tarifa	Miles de dólares	-	-	2 144	3 318	3 670	2 031	1 578	1 269	1 242
Servicios especiales con Precio	Miles de dólares	-	-	6 049	8 721	16 673	18 950	29 426	36 507	32 320
Otros servicios	Miles de dólares	-	-	0	3 475	6 252	5 791	539	3 498	4 952
Total	Miles de dólares	-	-	101 031	103 831	118 679	137 717	164 829	192 314	195 611

Fuente: APM Terminals

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Calle Los Negocios 182, Piso 2, Surquillo. Lima - Perú

Teléfono: (511) 440 5115

www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de La Sotta	Melina Caldas Cabrera
Jefe de Estudios Económicos	Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Wilmer Zela Moraya – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Cinthy Lopez Vasquez – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Ray Carlos Vega Lugo – Practicante