



# INFORME DE DESEMPEÑO

## Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao 2020

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 2020: Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao**

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

Primera versión: junio de 2021

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

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



## ÍNDICE

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>6</b>
<b>I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....</b>	<b>8</b>
I.1. Composición del Concesionario.....	8
I.2. Principales características del Contrato de Concesión .....	8
I.3. Área de Influencia.....	10
I.4. Principales activos de la Concesión.....	10
I.5. Hechos de importancia.....	11
<b>II. OFERTA DE SERVICIOS .....</b>	<b>11</b>
II.1. Servicios estándar .....	11
II.2. Servicios especiales .....	12
II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso .....	12
<b>III. DEMANDA DE SERVICIOS.....</b>	<b>12</b>
III.1. Principales clientes.....	13
III.2. Tráfico de naves y de carga .....	14
<b>IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO.....</b>	<b>23</b>
IV.1. Tarifas.....	23
IV.2. Precios.....	26
IV.3. Cargos de Acceso .....	26
<b>V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO .....</b>	<b>27</b>
V.1. Inversiones .....	27
V.2. Pagos al Estado .....	28
<b>VI. DESEMPEÑO OPERATIVO.....</b>	<b>29</b>
VI.1. Reclamos.....	29
VI.2. Accidentes .....	30
<b>VII. RESULTADOS FINANCIEROS .....</b>	<b>30</b>
VII.1. Estado de Resultados Integrales .....	31
VII.2. Estado de Situación Financiera.....	34
VII.3. Ratios financieros .....	36
<b>VIII. CONCLUSIONES .....</b>	<b>38</b>
<b>ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN .....</b>	<b>41</b>
<b>ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE APM TERMINALS CALLAO S.A.....</b>	<b>45</b>



## ÍNDICE DE CUADROS

<b>Cuadro 1</b> Características de la Infraestructura Portuaria de APM Terminals Callao S.A. ....	10
<b>Cuadro 2</b> Canastas de servicios sujetos a la regulación tarifaria en el TNM.....	24
<b>Cuadro 3</b> Tarifas máximas de los servicios regulados a la nave, periodo 2019-2021.....	25
<b>Cuadro 4</b> Tarifas máximas de los servicios regulados en el TNM, periodo 2019-2021.....	25
<b>Cuadro 5</b> Contratos de acceso vigentes, año 2020 .....	27
<b>Cuadro 6</b> Pagos al Estado, periodo 2019-2020 .....	29
<b>Cuadro 7</b> Accidentes reportados en el terminal, año 2020 .....	30
<b>Cuadro 8</b> Estado de Resultados Integrales de APMT, años 2019 y 2020 .....	32
<b>Cuadro 9</b> Ingresos por prestación de servicios portuarios, años 2019 y 2020 .....	32
<b>Cuadro 10</b> Costos por prestación de servicios portuarios, años 2019 y 2020.....	33
<b>Cuadro 11</b> Gastos de Administración, años 2019 y 2020 .....	33
<b>Cuadro 12</b> Estado de Situación Financiera, años 2019 y 2020 .....	35
<b>Cuadro 13</b> Estado de Situación Financiera, años 2019 y 2020 .....	35
<b>Cuadro 14</b> Ratios de liquidez, años 2019 y 2020.....	36
<b>Cuadro 15</b> Ratios de endeudamiento, años 2019 y 2020 .....	37
<b>Cuadro 16</b> Ratios de rentabilidad, años 2019 y 2020 .....	38

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

<b>Ilustración 1</b> Etapas del proyecto del Terminal Muelle Norte .....	9
--	---

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1</b> Composición accionaria de APM Terminals Callao S.A.....	8
<b>Gráfico 2</b> Consignatarios de la carga en el TNM, año 2020 .....	13
<b>Gráfico 3</b> Líneas navieras en el TNM, año 2020.....	14
<b>Gráfico 4</b> Evolución del tráfico de naves, periodo 2011 - 2020 .....	14
<b>Gráfico 5</b> Arqueo Bruto promedio de las naves, periodo 2011 - 2020.....	15
<b>Gráfico 6</b> Composición del tráfico de naves en el TNM, año 2020 .....	16
<b>Gráfico 7</b> Evolución del tráfico de carga movilizada, periodo 2011 - 2020 .....	16
<b>Gráfico 8</b> Composición del tráfico de carga por operación, año 2020 .....	17
<b>Gráfico 9</b> Composición del tráfico de carga por tipo, año 2020 .....	17
<b>Gráfico 10</b> Tráfico de carga contenedorizada, periodo 2011 - 2020.....	18
<b>Gráfico 11</b> Tráfico de carga sólida a granel, periodo 2011 - 2020 .....	18
<b>Gráfico 12</b> Tráfico de carga liquida a granel, periodo 2011 - 2020.....	19
<b>Gráfico 13</b> Tráfico de carga fraccionada, periodo 2011 - 2020.....	19
<b>Gráfico 14</b> Tráfico de carga rodante, periodo 2011 - 2020 .....	20
<b>Gráfico 15</b> Evolución del tráfico de contenedores, periodo 2011 - 2020 .....	20
<b>Gráfico 16</b> Tráfico de contenedores por operación, años 2019 y 2020 .....	21
<b>Gráfico 17</b> Composición de contenedores por condición Lleno/Vacío, periodo 2011 - 2020 .....	21



---

<b>Gráfico 18</b> Composición de contenedores por según capacidad, periodo 2011 - 2020 .....	22
<b>Gráfico 19</b> Evolución del tráfico de contenedores según capacidad, periodo 2011 - 2020 .....	22
<b>Gráfico 20</b> Evolución del tráfico de contenedores, periodo 2011 - 2020 .....	23
<b>Gráfico 21</b> Inversiones ejecutadas en el TNM, periodo 2011-2020 .....	28
<b>Gráfico 22</b> Reclamos presentados, año 2020 .....	29
<b>Gráfico 23</b> Reclamos según materia, año 2020 .....	30



## RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao (en adelante, TNM o la Concesión) para el año 2020. Así, en este informe se presenta la evolución de las principales variables de la empresa, tales como el tráfico de carga, las tarifas aplicadas, indicadores operativos, inversiones ejecutadas, entre otros.

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

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

Como consecuencia de las medidas aplicadas tanto en el Perú como en diversas partes del mundo para la lucha contra la pandemia de COVID-19, diversos sectores de la economía sufrieron una serie de impactos que, en mayor o menor medida, tuvieron también efectos sobre la demanda de los servicios de infraestructura de transporte marítimo. Así, para el caso del TNM, durante el año 2020 el terminal atendió total de 1 502 naves, lo cual se traduce en una reducción del 10,4% respecto del año 2019, y movilizó alrededor de 17,79 millones de toneladas de carga y 854,9 miles de TEU de contenedores, significando un contracción del 7,0% y 4,9%, respectivamente, respecto de lo movilizado en el año 2019.

Al respecto, durante el año 2020, del total de carga movilizada, el 42,60% correspondió a la carga contenedorizada, seguida por la carga a granel sólido con el 32,11% y la carga a granel líquido con el 13,39%. Asimismo, se observó que las empresas Mediterranean Shipping Company (MSC) e Ian Taylor presentaron la mayor participación de carga movilizada en el terminal, registrando el 22,41% y 16,38%, respectivamente, mientras que, respecto a las líneas navieras que recalaron en el terminal, las empresas MSC y Maersk presentaron la mayor participación de carga movilizada en el terminal, registrando el 22,98% y 15,14%.

Respecto al régimen tarifario, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, la variación máxima permitida para las tarifas dentro de las canastas de servicios regulados para el periodo julio 2020 – junio 2021 fue de +9,75%. Así, el 1 de julio de 2020 entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios regulados incluyendo los ajustes anuales por inflación (*RPI*)<sup>2</sup> y productividad, registrándose variaciones en las canastas de los i) Servicios regulados a la nave (+9,74%), ii) Servicios regulados a la carga en contenedores (+9,75%), iii) Servicios regulados a la carga fraccionada, rodante, a granel (+9,74%), y iv) Servicios regulados a pasajeros (+9,68%).

Por otro lado, respecto al régimen de acceso, al finalizar el año 2020, se contaban con veinticuatro (24) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, cuyos cargos de acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 70,0, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre APMT y los usuarios intermedios.

<sup>1</sup> Monto de inversión actualizado a diciembre de 2020, incluye IGV.

<sup>2</sup> El RPI (*Retail Price Index*) es la inflación expresada en un índice general de precios al consumidor de los Estados Unidos de América (EEUU).





Respecto a las inversiones en el TNM, durante el año 2020 el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 858,17 mil, monto 93,4% inferior a lo registrado en 2019. Con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 422,18 millones, representando un porcentaje de avance del 47,1% del compromiso de inversión de APMT. Al respecto, considerando que el compromiso de inversión del Concesionario asciende a USD 895,58 millones, al cierre del 2020 se encontró pendiente de ejecución alrededor del 52,9% de dicho compromiso.

Por su parte, respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, durante el año 2020, APMT realizó pagos al Estado por un total de USD 19,12 millones, cifra 15,1% superior a lo registrado en el año 2019 (USD 16,61 millones). Sobre el particular, dichos pagos estuvieron conformados por USD 11,54 millones por concepto del pago a ENAPU (monto 29,9% superior al del 2019), además de USD 5,68 millones por concepto de retribución a la APN (monto 1,9% inferior a lo pagado en el 2019) y USD 1,89 millones por concepto de aporte por regulación al Ositrán (cifra 2,0% menor a lo pagado en el 2019).

En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2020, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a 38 ocurrencias, representando una reducción respecto al año anterior (39 ocurrencias), siendo la totalidad de tales eventos únicamente accidentes con daños personales (heridos). Además, se presentaron 385 reclamos, de los cuales el 48,1% estuvieron relacionados con la calidad de la prestación de los servicios, mientras que el 40,5% estuvieron relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios.

Respecto a los resultados financieros de APMT, durante el año 2020, se obtuvieron ingresos por servicios portuarios por un monto de USD 188,4 millones, lo cual representó una disminución de 3,8% respecto al ejercicio 2019, mientras que los costos de operación ascendieron a USD 88,9 millones, lo cual significó una disminución de 0,2% respecto al 2019. Así, como resultado de sus operaciones, en el ejercicio 2020 APMT obtuvo una utilidad neta de USD 45,7 millones, lo que significó un incremento 43,9% respecto al ejercicio 2019.

Por otro lado, en el ejercicio 2020 el activo total de la empresa ascendió a USD 422,4 millones, registrando una disminución de USD 60,5 millones, explicado por una reducción del activo intangible de USD 20,7 millones y una reducción de USD 42,0 millones en la cuenta efectivo y equivalentes de efectivo. Al respecto, es necesario señalar que los recursos propios de la empresa han sido suficientes para financiar las inversiones y para efectuar los pagos del servicio de la deuda. Asimismo, la generación de utilidades le ha permitido a la empresa sustentar el pago de dividendos por USD 37 millones y mejorar sus niveles de solvencia en el 2020.

Finalmente, en el ejercicio 2020 APMT presentó una disminución de los niveles de liquidez con relación al ejercicio 2019, explicado principalmente, por la disminución del saldo de efectivo y equivalentes de efectivo, y por un aumento del pasivo corriente. A su vez, los ratios de endeudamiento financiero de la empresa permiten concluir que su nivel de apalancamiento ha disminuido y, con ello, se produjo un aumento en su nivel de solvencia. Por su parte, de acuerdo con el análisis de los ratios de rentabilidad, el margen neto de la empresa presentó un aumento, al pasar de 16,2% en 2019 a 24,2% en 2020, lo cual se explica principalmente por el aumento de la utilidad neta, en tanto que el indicador ROE en el ejercicio 2020 aumentó respecto al ejercicio 2019, haciendo notar que, por cada USD 100 de patrimonio se obtiene una utilidad neta de USD 17,9, siendo el aumento de este indicador consistente con el aumento de los márgenes operativo, neto y EBITDA de APMT.

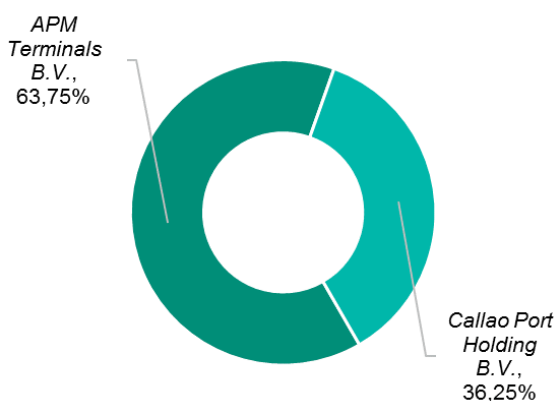


## I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

### I.1. Composición del Concesionario

1. Durante los primeros años de la Concesión, la composición accionarial del Concesionario estaba conformada por las empresas APM Terminals B.V. (51%), Callao Port Holding B.V. (29%) y Central Portuaria S.A.C. (20%), donde las dos primeras empresas pertenecen al grupo económico A.P. Moller. Sin embargo, a partir de marzo de 2014, la empresa Terminal Investment Ltd., que pertenece al grupo económico Mediterranean Shipping Company, adquiere del grupo A.P. Moller toda la participación de Callao Port Holding B.V.
2. Posteriormente, en marzo de 2018, la empresa Central Portuaria S.A.C. transfirió sus acciones en favor de APM Terminals B.V. y Callao Port Holding B.V. Así, luego de dicha operación, la nueva participación accionarial del Concesionario fue la siguiente: APM Terminals B.V. con el 63,75% de las acciones y Callao Port Holding B.V. con 36,25% restantes. Cabe señalar que, a diciembre de 2020, la composición accionarial mantuvo la última modificación realizada en marzo de 2018.

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



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

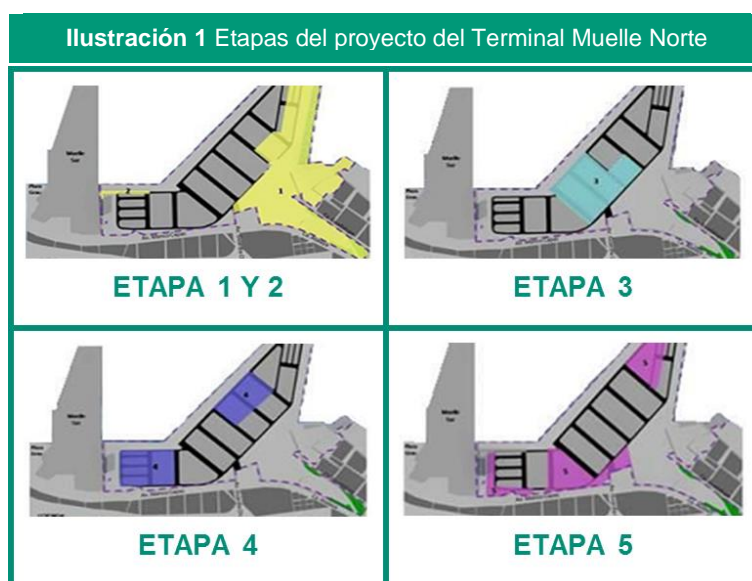
3. El Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, fue firmado el 11 de mayo de 2011 entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y APM Terminals Callao, contando con una vigencia de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





granos, fertilizantes, químicos, entre otros). Durante la vigencia de la concesión, APMT deberá realizar una inversión referencial de USD 895,6 millones (incluido IGV)<sup>3</sup>, distribuida en cinco etapas del proyecto de modernización<sup>4</sup>, las cuales comprenden los siguientes hitos:

- (i) Modernización de los amarraderos C y D del Muelle Norte.
- (ii) Modernización del Muelle de Granos.
- (iii) Construcción de un Muelle de 300 m de longitud en el área donde actualmente se encuentran los Muelles Centro N° 1 y N° 2.
- (iv) Construcción de un Muelle de 300 m de longitud en el área donde se encuentran los Muelles Centro N° 3 y N° 4.
- (v) Construcción de un Muelle de 314 m de longitud frente al puesto de atraque actual del Muelle Norte A.



Fuente: El Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

6. Entre tanto, con relación al régimen tarifario, se debe señalar que, conforme a lo señalado en la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación, el Ositrán realizará la primera revisión de las tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X", establecido en el Reglamento General de Tarifas (RETA) del OSITRAN, tanto para los servicios estándar como para los servicios especiales con tarifa. Asimismo, la cláusula 8.23 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar un precio<sup>5</sup> o tarifa<sup>6</sup> por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios, según corresponda.
7. Por otro lado, respecto a los pagos al Estado Peruano, la cláusula 8.26 del Contrato de Concesión establece que APMT deberá pagar al Estado una retribución como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado de explotar el TNM. Al respecto, esta retribución asciende al 3% de los ingresos netos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación

<sup>3</sup> Monto de inversión actualizado a diciembre de 2020.

<sup>4</sup> Cabe precisar que inicialmente existían una sexta etapa que tenía el carácter de opcional, pero que el Concesionario comunicó que no tomaría dicha opción.

<sup>5</sup> El Concesionario cobrará un precio por la prestación de los servicios especiales indicados en el Anexo 22 del Contrato de Concesión.

<sup>6</sup> El Concesionario cobrará una tarifa por la prestación de los servicios especiales indicados en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.



de la Concesión. Asimismo, de acuerdo con el Contrato de Asociación en Participación<sup>7</sup>, suscrito entre APM Terminals y la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU), el Concesionario deberá transferir a ENAPU el 17,01% de sus utilidades antes de impuesto a la renta<sup>8</sup> obtenidas producto de la explotación del terminal. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar al Ositrán el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación<sup>9</sup>.

### I.3. Área de Influencia

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

### I.4. Principales activos de la Concesión

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

Cuadro 1 Características de la Infraestructura Portuaria de APM Terminals Callao S.A.					
Muelle	Amarradero	Operación	Longitud (metros)	Profundidad (metros)	Ancho (metros)
Muelle 1	Lado A	Multipropósito	182,80	10,00	30,00
	Lado B				
Muelle 2	Lado A	Multipropósito	182,80	10,00	82,80
	Lado B				
Muelle 3	Lado A	Multipropósito	182,80	10,00	82,80
	Lado B				
Muelle 4	Lado A	Multipropósito	182,80	10,00	30,00
	Lado B				
Muelle 5	Lado A	Contenedores	390,00	12,00	207,20
	Lado C	Tranquero	207,20	11,00	
	Lado D	Contenedores	560,00	15,50	
Muelle 7	Lado A	Hidrocarburos	262,90	10,50	N/A
	Lado B		262,90	9,50	
Muelle 11		Multipropósito	280,00	15,50	N/A

Fuente: Página web del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- Por su parte, en cuanto al equipamiento, el Concesionario cuenta con cuatro (4) grúas pórtico STS Super Post- Panamax, dos (2) grúas pórtico STS Panamax, cuatro (4) grúas móviles MHC post Panamax, doce (12) grúas de patio RTG eléctricas y dos (2) grúas de patio RTG<sup>10</sup>.

<sup>7</sup> Establecido en el Anexo 21 del Contrato de Concesión.

<sup>8</sup> Tomando como base el monto de las utilidades presentadas en los Estados Financieros Auditados de la empresa al 31 de diciembre de cada año.

<sup>9</sup> De acuerdo a la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión.

<sup>10</sup> De acuerdo con lo señalado en la página web de APM Terminals Callao. Último acceso: 12 de mayo de 2021.



## I.5. Hechos de importancia

12. De acuerdo con el Plan de Negocios 2021, presentado por APMT ante el Ositrán, los principales hechos relevantes de la empresa durante el año 2020 fueron los siguientes:
  - En el mes de enero, la Concesión culminó las obras de remodelación del Muelle 7. Posteriormente, en el mes de agosto se llevó a cabo el proceso de recepción de obras y la suscripción del acta de final correspondiente.
  - Por otro lado, a lo largo del año 2020, la empresa ha cumplido con diversas metas medio ambientales, tales como: i) el cumplimiento del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) en sus etapas de operación y construcción, ii) la recertificación de los sistemas de gestión de calidad (ISO 9001:2015) y medio ambiente (ISO 14001:2015), ampliando el alcance a depósito temporal y servicios especiales, y iii) modificación de su EIA.
13. Por otro lado, en junio de 2020, APMT solicitó al Ositrán el inicio del procedimiento de fijación tarifaria, a instancia de parte, del Servicio Especial “Pre-enfriado de contenedor vacío”. Así, en el marco del procedimiento tarifario, en diciembre de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 062-2020-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó la publicación del Informe “Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial: Pre-enfriado de Contenedor Vacío”, a fin de que los interesados remitan por escrito al Ositrán sus comentarios, sugerencias o aportes a la referida propuesta<sup>11</sup>.
14. Finalmente, en octubre de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 056-2020-CD-OSITRAN, el Ositrán aprobó el inicio del procedimiento de revisión de oficio del factor de productividad aplicable a las tarifas máximas de los servicios regulados brindados en el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao, cuya vigencia comprendería hasta junio de 2026.
15. Así, al cierre del año 2020, el Regulador se encontró a la espera de la propuesta tarifaria de APMT para efectos de proceder, posteriormente, con la elaboración de la propuesta tarifaria del Ositrán. Cabe indicar que, de acuerdo con los plazos señalados por el Reglamento General de Tarifas del Ositrán y teniendo en consideración lo estipulado por el Contrato de Concesión del Terminal Muelle Norte, se tiene previsto que las tarifas de los servicios sujetos a la aplicación del factor de productividad entren en vigencia el 1 de julio de 2021.

## II. OFERTA DE SERVICIOS

16. De acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro de la infraestructura portuaria, con excepción de los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales están sujetos al REMA del Ositrán. Así, bajo dicho esquema, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en dos tipos: los Servicios Estándar y los Servicios Especiales.

### II.1. Servicios estándar

17. Son aquellos servicios que brinda el Concesionario obligatoriamente a todo usuario que lo solicite y comprende en el caso de embarque, desde que ingresa la carga al terminal hasta que la nave en que se embarque sea desamarrada para que zarpe. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro de la carga por el usuario. En ambos casos el servicio incluye la permanencia de la carga en el terminal hasta un tiempo determinado libre de pago<sup>12</sup>, así como cualquier gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del servicio.

<sup>11</sup> Cabe señalar que, de acuerdo con el tarifario de APMT, las tarifas fijadas para el Servicio Especial de Pre-enfriado de Contenedor Vacío entraron en vigencia el 22 de marzo de 2021.

<sup>12</sup> Al respecto, de acuerdo con la cláusula 8.19. del Contrato de Concesión, la carga podrá permanecer depositada en el TNM a libre disposición del Usuario, de acuerdo a lo siguiente, según el tipo de carga:

- Carga contenedorizada, hasta cuarenta y ocho (48) horas.
- Carga fraccionada, hasta tres (03) Días Calendario.



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

**a) Servicios en función a la nave**

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

**b) Servicios en función a la carga**

20. 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.

21. 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.

22. Es importante destacar que, para el servicio de transbordo de carga dentro del Terminal, la tarifa por el Servicio Estándar en función a la carga se cobra una sola vez e incluye desde la descarga hasta el embarque en la otra nave. Asimismo, incluye la permanencia en el terminal por 48 horas libres de pago.

**II.2. Servicios especiales**

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

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

24. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monopropósito, la cláusula 2.7 del Contrato de Concesión establece que el REMA es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, el Concesionario deberá otorgar acceso a los usuarios intermedios para el uso de la Facilidad Esencial con el fin de prestar los Servicios Esenciales mencionados.

25. Así, la prestación de los Servicios Esenciales de practicaje y remolcaje es brindada por terceras empresas que solicitan al Concesionario el acceso a la infraestructura portuaria. Cabe precisar que los costos de estos servicios son asumidos por la línea naviera.

**III. DEMANDA DE SERVICIOS**

26. En esta sección se describe la evolución del tráfico de naves y de carga en el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao durante el año 2020, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de Declaración Estadística del Ositrán<sup>13</sup>.

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

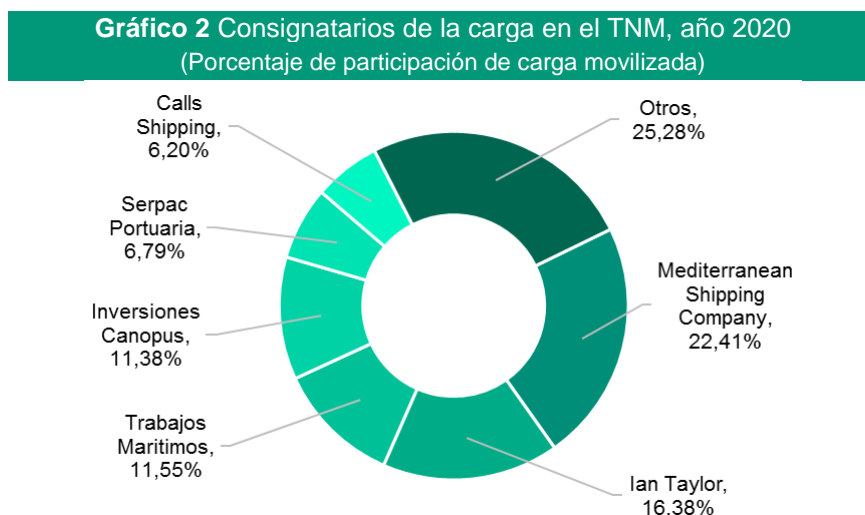
<sup>13</sup> El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación



27. Al respecto, resulta importante mencionar que, como consecuencia de las medidas aplicadas tanto en el Perú como en diversas partes del mundo para la lucha contra la pandemia de COVID-19, diversos sectores de la economía sufrieron una serie de impactos que, en mayor o menor medida, tuvieron también efectos sobre la demanda de los servicios de infraestructura de transporte marítimo, particularmente durante los primeros meses de la pandemia. Así, si bien en el caso peruano, durante el Estado de Emergencia Nacional los terminales portuarios del país no presentaron restricciones para el desarrollo de sus operaciones, los efectos sobre los niveles de tráfico en los puertos se dan de manera indirecta en función del grado de reactivación de la economía tanto nacional como extranjera. Por tanto, las estadísticas presentadas podrían presentar, en algunos casos, tendencias atípicas en comparación con lo observado en otros años<sup>14</sup>.

### III.1. Principales clientes

28. Respecto a los servicios portuarios ofertados por APMT, en las operaciones llevadas a cabo en la Concesión pueden identificarse dos tipos de usuarios: i) los consignatarios de la carga y ii) las líneas navieras.
29. Al respecto, los consignatarios de la carga son las personas naturales o jurídicas que figuran en los documentos de transporte como receptores previstos de los envíos, quienes tienen derecho a reclamar la mercancía a los transportistas a su llegada al destino.
30. Por otro lado, las líneas navieras son las empresas propietarias de las unidades de transporte que transitan por las rutas marítimas mundiales, las cuales pueden ser contratadas bajo la modalidad de *tramp* (también denominada transporte en régimen de fletamentos) o bajo la modalidad de *liner* (también denominada transporte de línea regular), esto dependiendo, entre otros, del tipo de mercancía a transportar, así como de su frecuencia de transporte.
31. Así, con relación a los consignatarios de la carga se observa que, durante el año 2020, las empresas Mediterranean Shipping Company (MSC) e Ian Taylor presentaron la mayor participación de carga movilizada en el terminal, registrando el 22,41% y 16,38%, respectivamente, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.



conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico [declaración.estadística@ositrان.gob.pe](mailto:declaración.estadística@ositrان.gob.pe); siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

<sup>14</sup> En efecto, en el caso peruano, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, de fecha 15 de marzo de 2020, se establecieron, entre otras medidas, el aislamiento social obligatorio (cuarentena) de la población y el cierre temporal de las fronteras. No obstante, el referido Decreto estableció además que el transporte de carga y mercancía no se encontraría comprendido dentro del cierre temporal, señalando que las autoridades competentes adoptarían las medidas necesarias para garantizar el ingreso y salida de mercancías del país por puertos, aeropuertos y puntos de frontera habilitados. Sobre esto último, cabe indicar que la vigencia de dichas medidas han sido prorrogadas en múltiples oportunidades a lo largo del año 2020.



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

32. Por otro lado, con relación a las líneas navieras que recalaron en el terminal, se observa que las empresas Mediterranean Shipping Company (MSC) y Maersk presentan la mayor participación de carga movilizada en el terminal, registrando el 22,98% y 15,14%, respectivamente, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Cabe señalar que ambas líneas navieras tienen vinculación económica con el Concesionario, a través de sus accionistas APM Terminals B.V. (parte del Grupo Económico Maersk) y Callao Port Holding B.V. (parte del Grupo Económico MSC).

**Gráfico 3** Líneas navieras en el TNM, año 2020  
(Porcentaje de participación de carga movilizada)



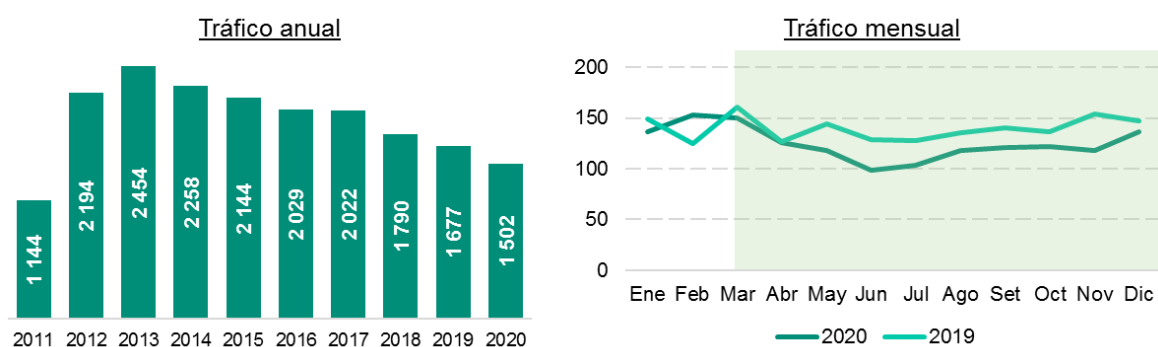
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

#### a) Naves atendidas

33. Durante el año 2020, APMT atendió un total de 1 502 naves, esto es, 175 naves menos que lo registrado el año anterior, lo cual se traduce en una reducción del 10,4%, ello enmarcado en el contexto atípico presentado en el país por la COVID-19. Así, el número de naves que arribaron al terminal durante el año 2020 se mantiene por debajo de los niveles observados incluso durante los años 2017 y 2018, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

**Gráfico 4** Evolución del tráfico de naves, periodo 2011 - 2020  
(En número de naves atendidas)



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

34. Asimismo, en cuanto a la evolución del tráfico mensual, se observa que a lo largo del año 2020 el número de naves que arribaron al terminal permaneció por debajo de los niveles observados en el año 2019 (con excepción del mes de febrero), situándose en torno a las 125 naves por mes,

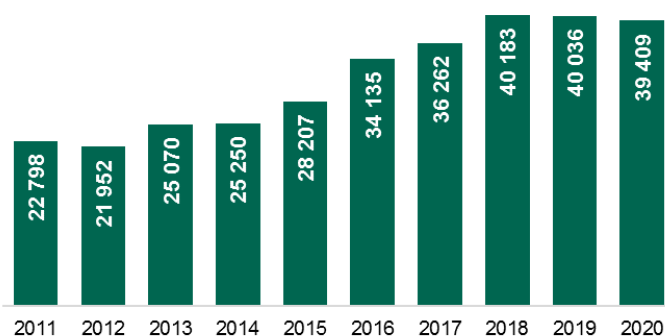




en promedio, lo cual guarda relación con la situación de contracción de actividades económicas experimentada durante el año 2020 en el contexto del Estado de Emergencia Nacional por la COVID-19.

35. Cabe señalar que, si bien durante los últimos años se observa una reducción sostenida en el número de naves atendidas, como se verá más adelante dicha tendencia no se ha evidenciado en el caso del tráfico de carga, presentándose un aumento en el volumen promedio de carga transportada por nave<sup>15</sup>, y con ello, la atención de naves con una mayor capacidad de carga.
36. En efecto, al analizar la evolución de la capacidad de las naves que recalaron en el TNM, medido en unidades de arqueo bruto (UAB)<sup>16</sup>, se puede apreciar que durante los últimos años la capacidad promedio de las naves atendidas por APMT se incrementó, tal como se detalla en el siguiente gráfico, lo cual se evidenciaría en el mayor volumen de carga movilizada a través de un menor número de naves que recalaron. No obstante, durante el año 2020 se observó que, en promedio, la capacidad de las embarcaciones atendidas disminuyó ligeramente en comparación a lo observado en el año anterior; en efecto, durante el año 2019 las naves atendidas en el TNM presentaron una capacidad media de 40 036 UAB, mientras que el valor medio observado en el año 2020 fue de 39 409 UAB.

**Gráfico 5** Arqueo Bruto promedio de las naves, periodo 2011 - 2020  
(En términos de unidades de arqueo bruto)



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

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

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

37. Entre tanto, respecto al tipo de nave, durante el año 2020 se observó que la mayor parte de las embarcaciones que recalaron en el TNM fueron portacontenedores (33,0%), seguidas de las naves dedicadas al transporte de graneles líquidos (tanqueros) y sólidos (graneleros) con el 20,5% y 18,6% del tráfico total de naves; tales participaciones se encontraron en niveles cercanos a los observados durante el año 2019<sup>17</sup>. En contraste, se registró una menor presencia de naves de transporte de pasajeros o cruceros (0,8%), naves con carga de proyecto (0,8%), y naves pesqueras (5,1%), tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

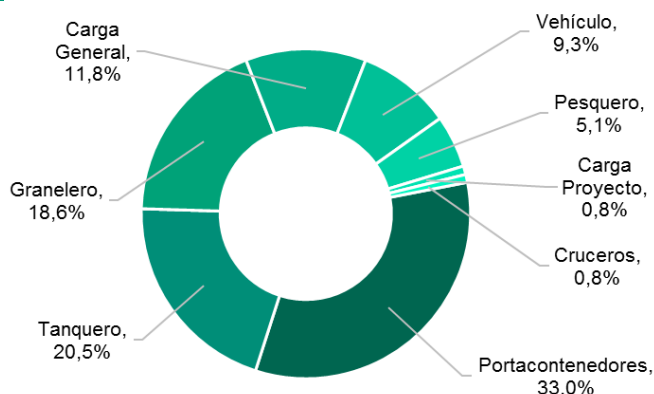
<sup>15</sup> En efecto, de acuerdo con las estadísticas, en el año 2016 se registró un volumen promedio por nave de 7,76 mil toneladas, mientras que en el año 2020 dicho volumen promedio ascendió a 11,85 mil toneladas por nave.

<sup>16</sup> La Unidad de Arqueo Bruto (UAB) es el volumen total de todos los espacios cerrados de una nave, conforme a lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969.

<sup>17</sup> Al respecto, durante el año 2019 las naves portacontenedores, tanqueras y graneleras representaron alrededor del 32,3%, 19,6% y 16,3% del total de naves atendidas, respectivamente.



**Gráfico 6** Composición del tráfico de naves en el TNM, año 2020  
(Porcentaje de participación de naves atendidas)



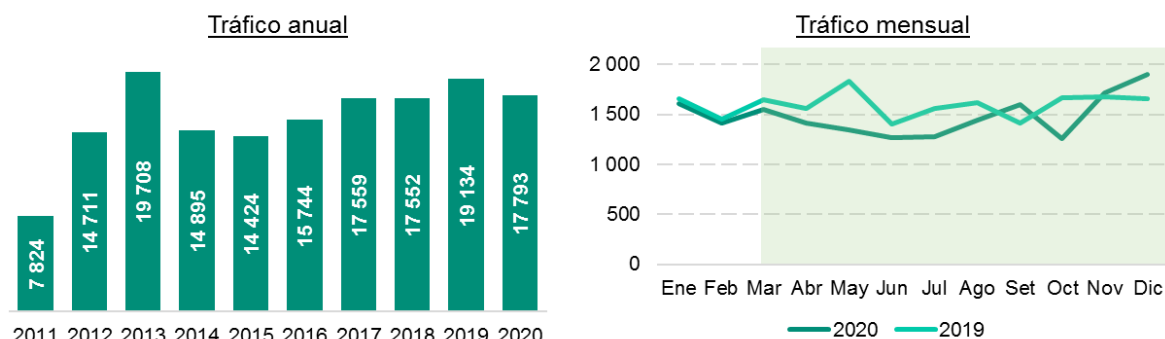
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### b) Volumen de carga movilizada<sup>18</sup>

38. En cuanto al comportamiento de los volúmenes de carga movilizada en el TNM, durante el año 2020 se presentó una contracción del 7,0% respecto de lo registrado en el año 2019, pasando de 19,13 a 17,79 millones de toneladas, respectivamente. Sobre el particular, se debe tener en cuenta que dicho resultado se ha visto influenciado por las medidas de restricción de las actividades económicas impuestas en el marco de la lucha contra la COVID-19, en particular durante los primeros meses de la entrada en vigencia del Estado de Emergencia Nacional, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico.

**Gráfico 7** Evolución del tráfico de carga movilizada, periodo 2011 - 2020  
(En miles de toneladas métricas)



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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

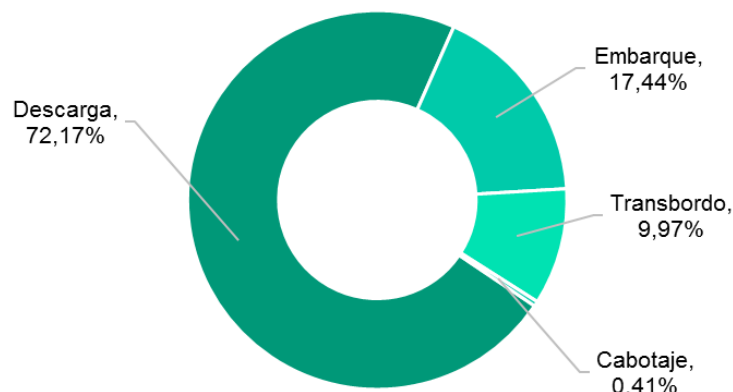
39. En efecto, al analizar la evolución del tráfico mensual durante el año 2020, en comparación a lo registrado en el año 2019, se observa una reducción sostenida de los volúmenes de carga durante el periodo abril – julio, esto es, los primeros meses posteriores a la declaratoria de Estado de Emergencia Nacional en el Perú; sin embargo, a partir del mes de agosto de 2020, se aprecia que los niveles de carga empiezan a recuperar la tendencia del año 2019 (con excepción de lo observado en octubre de 2020), a la vez que las medidas de reactivación económica empiezan a ser aplicadas de manera progresiva en el país.
40. Por otro lado, en cuanto a la composición de la carga movilizada según el tipo de operación realizada, debemos mencionar que, del tonelaje total registrado durante el año 2020, el 72,17% correspondió a operaciones de descarga, en tanto que el 17,44% correspondió a operaciones de

<sup>18</sup> El presente análisis no considera la carga proveniente de operaciones de re-estiba, toda vez que corresponde a aquella carga que ha sido reubicada dentro de una misma nave, sea esta contenedorizada o suelta, y por tanto no representa nuevo cargamento movilizad a través del terminal portuario.



embarque, lo cual se traduce en un mayor tráfico de carga ingresando al país a través de dicho terminal, en contraste al menor volumen de carga destinada a la exportación, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Cabe señalar que la carga movilizada mediante las operaciones de transbordo y cabotaje representaron el 9,97% y 0,41%, respectivamente.

**Gráfico 8** Composición del tráfico de carga por operación, año 2020  
(Porcentaje de participación de la carga movilizada)

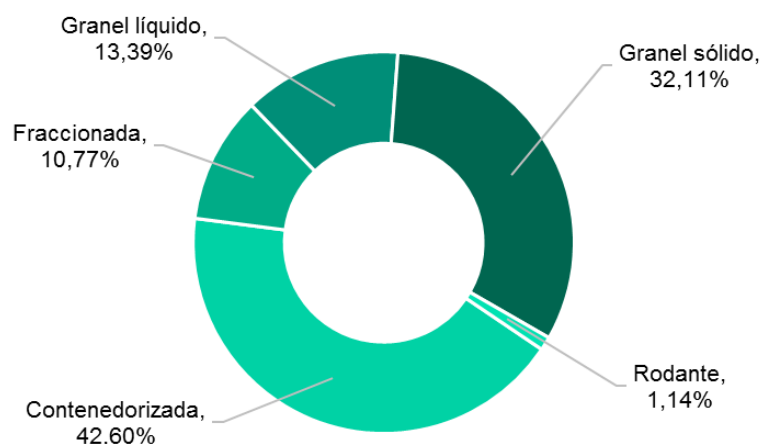


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

41. Asimismo, respecto a la composición de la carga según el tipo de producto, durante el año 2020, del total de carga movilizada, el 42,60% correspondió a la carga contenedorizada, seguida por la carga a granel sólido con el 32,11% y la carga a granel líquido con el 13,39%, tal como se aprecia en el siguiente gráfico. Por otra parte, en cuanto a la carga fraccionada y rodante, durante el 2020 estas representaron el 10,77% y 1,14%, respectivamente, siendo ambos tipos de carga los que menor participación han presentado desde los inicios de la concesión.

**Gráfico 9** Composición del tráfico de carga por tipo, año 2020  
(Porcentaje de participación de la carga movilizada)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

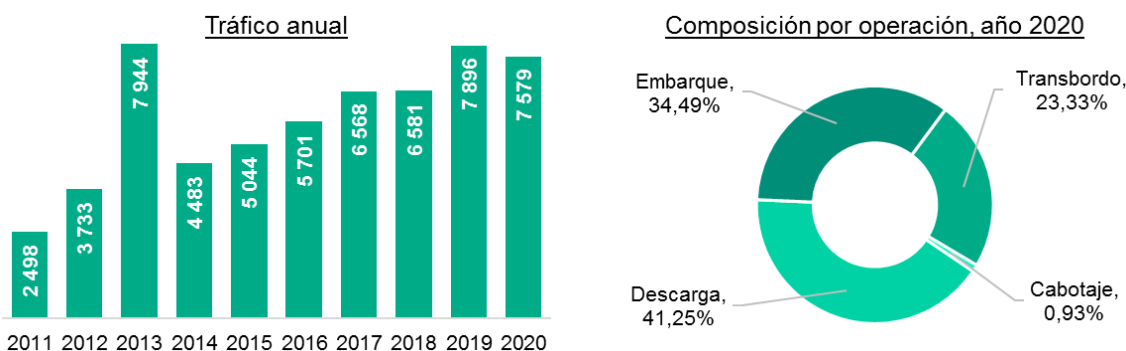
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### **Carga contenedorizada**

42. El volumen de carga contenedorizada movilizada durante el año 2020 por el TNM ascendió a 7,58 millones de toneladas, lo cual representó una reducción del 4,0% respecto de lo registrado en el 2019; no obstante, la tendencia histórica observada en este tipo de carga se ha mantenido en ascenso desde el año 2014, presentado un crecimiento promedio anual de 9,15%. En el siguiente gráfico se observa la evolución del tráfico de carga contenedorizada en el TNM durante el periodo 2011 – 2020.



**Gráfico 10** Tráfico de carga contenedorizada, periodo 2011 - 2020  
(En miles de toneladas métricas)



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

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

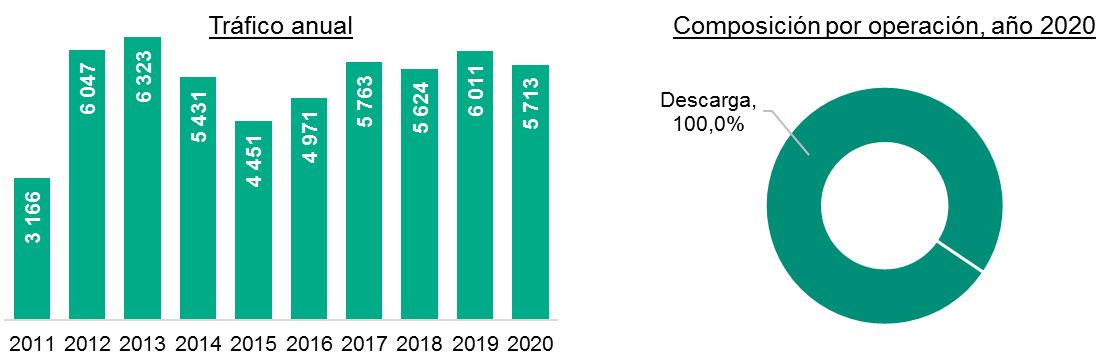
*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. Cabe señalar que la carga contenedorizada movilizada durante el 2020 se concentró mayormente en las operaciones de descarga, con alrededor del 41,25%, en tanto que las operaciones de embarque y transbordo representaron el 34,49% y 23,33% de la carga movilizada, respectivamente.

#### **Carga sólida a granel**

44. Durante el año 2020, el volumen de carga sólida a granel movilizada por el TNM ascendió a 5,71 millones de toneladas, lo cual representó una reducción del 4,95% respecto de lo registrado en el 2019; no obstante ello, los niveles registrados en 2020 se encuentran en línea con la tendencia histórica ascendente observada en este tipo de carga desde el año 2015, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico. Nótese además que la totalidad de los volúmenes de carga sólida a granel movilizadas durante el 2020 correspondieron a la importación.

**Gráfico 11** Tráfico de carga sólida a granel, periodo 2011 - 2020  
(En miles de toneladas métricas)



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

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

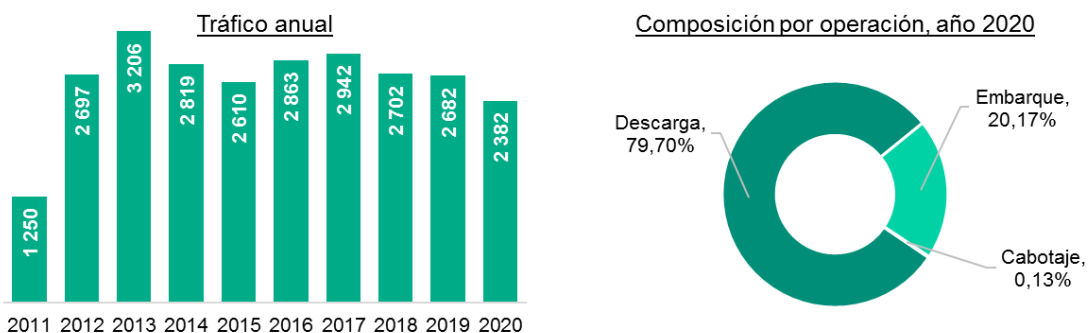
*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### **Carga líquida a granel**

45. En el 2020, el volumen de carga líquida a granel movilizada por el TNM ascendió a 2,38 millones de toneladas, lo cual representó una reducción del 11,2% respecto de lo registrado en el 2019. Al respecto, si bien dicha reducción en los volúmenes se vio influenciada por las restricciones presentadas en el marco de la pandemia a nivel mundial, debemos notar también que la tendencia histórica observada sobre este tipo de carga ya venía presentado un ligero descenso desde el 2017, registrando un decrecimiento promedio anual de 4,52% en los últimos años. En el siguiente gráfico se observa la evolución del tráfico de carga líquida a granel en el TNM durante el periodo 2011 – 2020.



**Gráfico 12** Tráfico de carga líquida a granel, periodo 2011 - 2020  
(En miles de toneladas métricas)



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

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

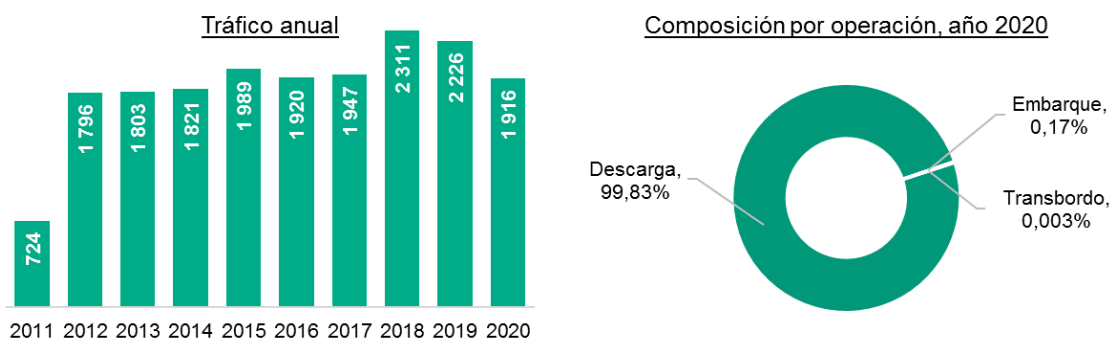
*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

46. Cabe señalar que, durante el 2020, este tipo de carga se concentró principalmente en las operaciones de descarga, con alrededor del 79,7%, seguido de las operaciones de embarque con el 20,17%; en contraste, las operaciones de cabotaje presentaron una mínima participación al concentrar solo el 0,13% del volumen total de carga líquida a granel.

### Carga fraccionada

47. Durante el año 2020, el volumen de carga fraccionada movilizada por el TNM ascendió a 1,92 millones de toneladas, lo cual representó una reducción del 13,92% respecto de lo registrado en el 2019. Al respecto, si bien a nivel global la tendencia histórica sobre este tipo de carga presentó un ascenso en los volúmenes movilizados en los últimos años, los niveles registrados en el 2020 guardan relación con la tendencia observada entre los años 2012 y 2017. En el siguiente gráfico se observa la evolución del tráfico de carga fraccionada en el TNM durante el periodo 2011 – 2020.

**Gráfico 13** Tráfico de carga fraccionada, periodo 2011 - 2020  
(En miles de toneladas métricas)



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

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

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

48. Nótese que la carga fraccionada movilizada durante el 2020 se concentró principalmente en las operaciones de descarga, con alrededor del 99,83%, en tanto que las operaciones de embarque y transbordo representaron apenas el 0,17% y 0,003% de la carga movilizada, respectivamente; en tal sentido, los volúmenes de carga fraccionada registrados en el TNM correspondieron mayoritariamente a la importación.

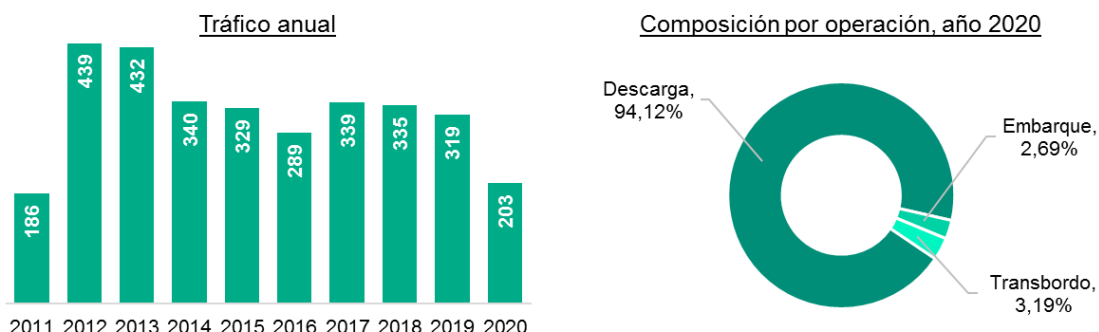
### Carga rodante

49. El volumen de carga rodante movilizada por el TNM ascendió a 203 mil toneladas en el año 2020, lo cual representó una reducción significativa del 36,4% respecto de lo registrado en el 2019. Al respecto, si bien dicha reducción se vio influenciada por las restricciones en el marco de la



pandemia de COVID-19, debe notarse además que la tendencia histórica observada sobre este tipo de carga venía presentado un descenso desde el 2014, registrando un decrecimiento promedio anual de 1,29% entre 2014 y 2019. En el siguiente gráfico se observa la evolución del tráfico de carga rodante en el TNM durante el periodo 2011 – 2020.

**Gráfico 14 Tráfico de carga rodante, periodo 2011 - 2020**  
(En miles de toneladas métricas)



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

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

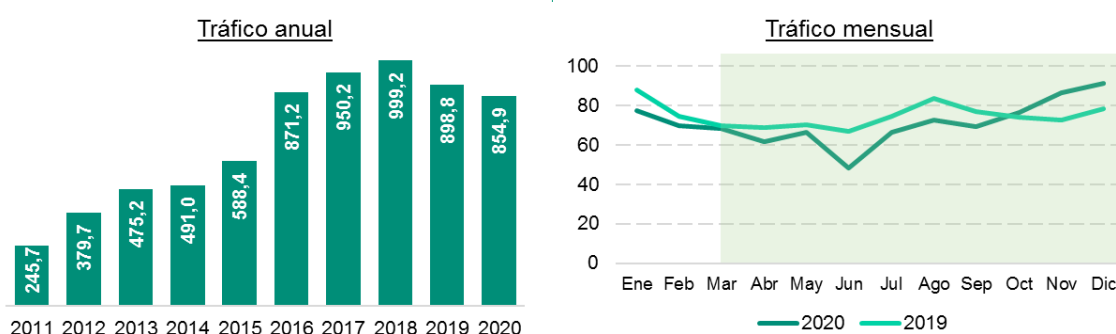
*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

50. Cabe señalar que, durante el 2020, este tipo de carga se concentró principalmente en las operaciones de descarga, con alrededor del 94,1%, mientras que las operaciones de transbordo y embarque presentaron una menor participación al concentrar solo el 3,19% y 2,69% del volumen total de carga rodante.

### c) Contenedores movilizados

51. En cuanto al tráfico de contenedores en el TNM, durante el año 2020 se presentó una contracción del 4,9% respecto de lo registrado en el año 2019, pasando de 898,8 miles a 854,9 miles de TEU<sup>19</sup>, respectivamente. Sobre el particular, se debe tener en cuenta que los resultados observados se han visto influenciados por las medidas económicas impuestas en el marco de la lucha contra la COVID-19, en particular durante los primeros meses de la entrada en vigencia del Estado de Emergencia Nacional, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico.

**Gráfico 15 Evolución del tráfico de contenedores, periodo 2011 - 2020**  
(En miles de TEU)



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

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

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

52. En efecto, al analizar la evolución del tráfico mensual durante el año 2020, en comparación a lo registrado en el año 2019, se observa una reducción sostenida del número de TEU movilizados principalmente durante el periodo abril – junio, esto es, los primeros meses posteriores a la declaratoria de Estado de Emergencia Nacional en el Perú; sin embargo, a partir de julio de 2020, se aprecia que los niveles de carga empiezan a recuperar la tendencia del año 2019, llegando a

<sup>19</sup> Acrónimo del término en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies.

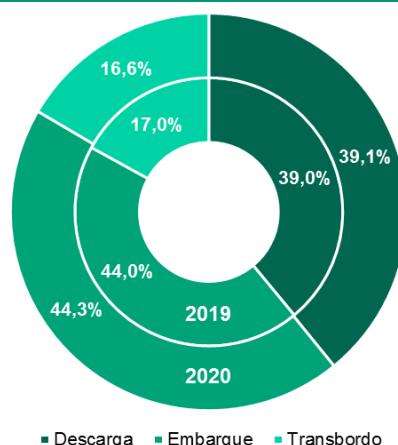




superarla durante los meses de noviembre y diciembre de 2020, todo ello a la vez que las medidas de reactivación económica empiezan a ser aplicadas de manera progresiva en el país.

53. Por otro lado, en cuanto a la composición de los contenedores movilizados según el tipo de operación realizada, debemos indicar que, del total de TEU movilizados durante el año 2020, el 44,3% correspondió a operaciones de embarque, en tanto que el 39,1% correspondió a operaciones de descarga, y el 16,6% a las operaciones de transbordo, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico.

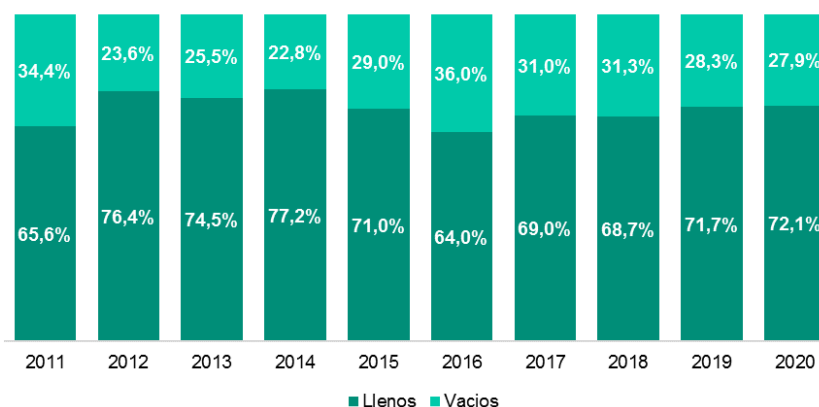
**Gráfico 16** Tráfico de contenedores por operación, años 2019 y 2020  
(Porcentaje de participación del número de TEU movilizados)



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

54. Cabe señalar que, si bien dicha composición se traduce en una mayor salida de TEU desde el terminal (exportación), al analizar el tráfico solo en términos de contenedores llenos, es decir, aquellos que contienen carga contenedorizada, se tiene que, en el 2020, las operaciones de descarga concentraron el 44,7% mientras que las operaciones de embarque solo el 33,1%, lo cual guarda relación con la composición del tráfico de carga contenedorizada.
55. Sobre el particular, al analizar la evolución de la composición de los TEU movilizados en función a su condición *Lleno/Vacío*, se puede observar que, desde los inicios de la concesión, el tráfico de contenedores (medido en TEU) se ha encontrado representado principalmente por los contenedores llenos, presentando una participación promedio del 70% entre 2011 y 2020, en tanto que el 30% restante se concentró en los contenedores vacíos, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico.

**Gráfico 17** Composición de contenedores por condición *Lleno/Vacío*, periodo 2011 - 2020  
(Porcentaje de participación del número de TEU movilizados)

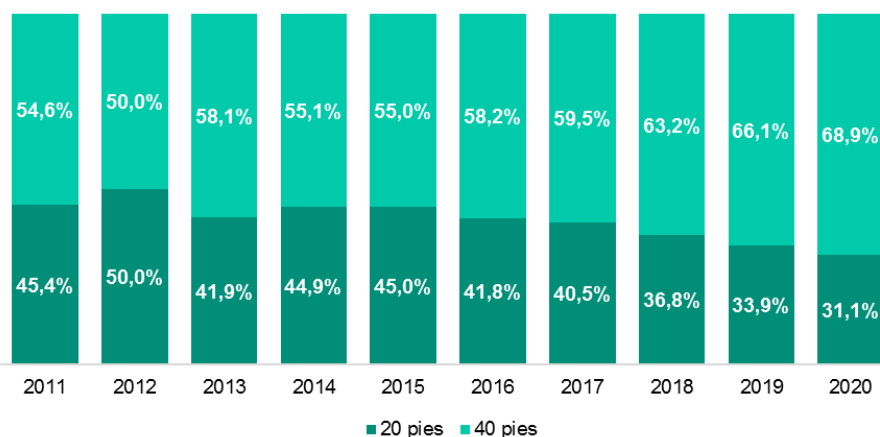


**Nota:** APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.  
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



56. Por otro lado, en términos de unidades físicas de contenedores movilizados, entre 2011 y 2020 se observa una mayor tendencia al empleo de contenedores de 40 pies, pasando de una participación promedio de 54% durante los primeros años de la concesión hasta alrededor del 69% en el año 2020, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

**Gráfico 18** Composición de contenedores por según capacidad, periodo 2011 - 2020  
(Porcentaje de participación del número de contenedores movilizados)



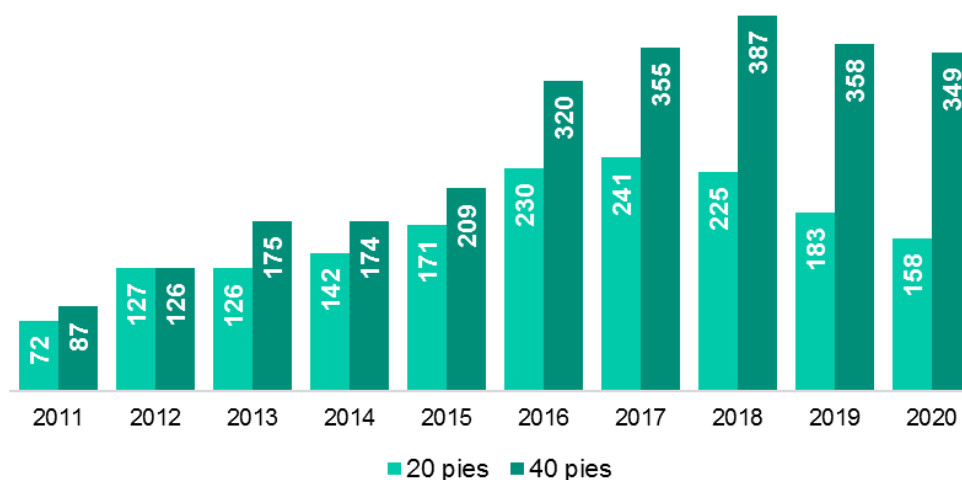
*Nota:* APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

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

57. Al respecto, la tendencia observada hacia el mayor empleo de contenedores de mayor capacidad (40 pies) se encuentra asociada tanto al crecimiento del tráfico de carga contenedorizada que ha experimentado el TNM durante los últimos años como también a la mayor capacidad de naves que recalán en el puerto, específicamente en el caso naves portacontenedores que representan más del 30% del total de naves atendidas por APMT.
58. Así, al analizar la evolución histórica del tráfico de contenedores (en términos de unidades físicas) se tiene que, para el 2020, el número de contenedores de 40 pies representa más del doble del número de contenedores de 20 pies, proporción que ha venido incrementándose de manera gradual desde el año 2016, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

**Gráfico 19** Evolución del tráfico de contenedores según capacidad, periodo 2011 - 2020  
(En miles de unidades de contenedores)



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

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

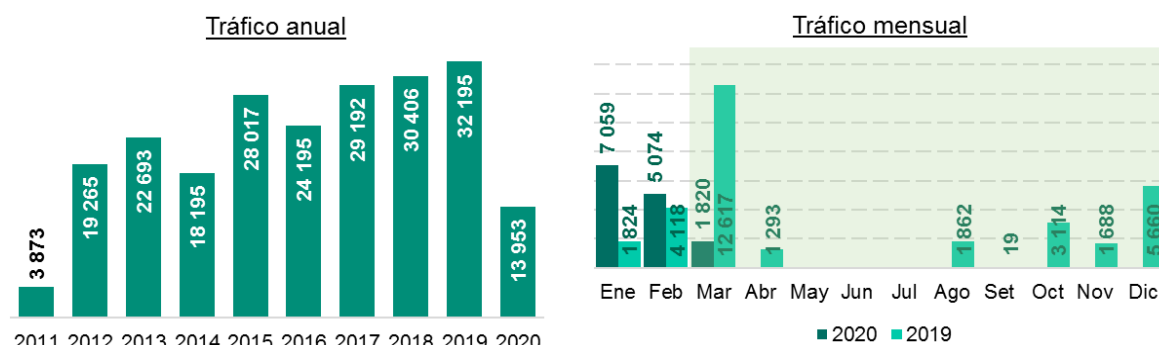
*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



#### d) Tráfico de pasajeros

59. Desde el inicio de sus operaciones, el TNM ha recibido en sus instalaciones a pasajeros de cruceros internacionales, observándose durante los últimos años una tendencia ascendente en dicho tráfico, que llegó a alcanzar en el año 2019 un total de 32 mil pasajeros. No obstante, como consecuencia de las medidas aplicadas tanto en el Perú como en diversas partes del mundo para la lucha contra la pandemia de COVID-19, el transporte de pasajeros por vía marítima se vio restringido a partir de marzo de 2020, lo cual se vio reflejado en los 13,9 mil pasajeros contabilizados entre enero y marzo de 2020, tal como puede apreciarse en el siguiente gráfico.

**Gráfico 20** Evolución del tráfico de contenedores, periodo 2011 - 2020  
(En miles de TEU)



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

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

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

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

#### IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

##### IV.1. Tarifas

61. Respecto al régimen tarifario en el TNM, de acuerdo con las cláusulas 8.22 y 8.23 del Contrato de Concesión, por la prestación de los servicios estándar y los servicios especiales sujetos a regulación tarifaria, el Concesionario estará facultado a cobrar las tarifas correspondientes, las cuales en ningún caso podrán superar las tarifas máximas actualizadas de acuerdo al procedimiento establecido en el Contrato.
62. Al respecto, de acuerdo con la cláusula 8.25 del referido Contrato, corresponde al Ositrán aplicar la regulación por precios tope en el TNM tanto a los servicios estándar como a los servicios especiales con tarifa prestados por APMT, mediante la fórmula tarifaria " $RPI - X$ ", donde  $RPI$  representa la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos y  $X$  representa el porcentaje estimado por el Regulador referido a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, también denominado como factor de productividad, siendo dicho factor calculado por el Ositrán y revisado quinquenalmente. Así, cada año, APMT realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al  $RPI$  de los últimos 12 meses y el factor de productividad estimado por el Ositrán para dicho quinquenio.
63. Cabe señalar que durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación el factor de productividad fue cero, de conformidad con la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión. Posterior a ello, en junio de 2016, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2016-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el factor de productividad de APMT vigente



entre el 1 de julio de 2016 y el 30 de junio de 2021, el cual ascendió a -9,63%. Así, considerando ello, y de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, la variación máxima permitida para las tarifas dentro de las canastas de servicios regulados para el periodo julio 2020 – junio 2021 fue de **+9,75%** ( $RPI - X = 0,12\% - (-9,63\%)$ )<sup>20</sup>.

64. Cabe indicar que el factor de productividad aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2016-CD-OSITRAN es aplicable a las canastas de servicios que se presentan en el siguiente cuadro.

Cuadro 2 Canastas de servicios sujetos a la regulación tarifaria en el TNM	
Canasta 1: Servicios regulados a la nave	Canasta 2: Servicios regulados a la carga en contenedores
<p><b>Servicios Estándar a la nave</b> Uso de amarradero</p> <p><b>Servicios Estándar a contenedores</b> Contenedores con STS Embarque/descarga contenedor 20 vacío Embarque/descarga contenedor 40 vacío Transbordo contenedor 20 lleno Transbordo contenedor 40 lleno Transbordo contenedor 20 vacío Transbordo contenedor 40 vacío</p> <p>Contenedores sin STS Embarque/descarga contenedor 20 vacío Embarque/descarga contenedor 40 vacío Transbordo contenedor 20 lleno Transbordo contenedor 20 vacío Transbordo contenedor 40 vacío</p> <p><b>Servicios Especiales</b> Re-estiba de carga rodante Vía nave Vía muelle Re-estiba de carga fraccionada Vía nave Vía muelle</p>	<p><b>Servicio estándar contenedores con STS</b> Embarque/descarga contenedor 20 lleno Embarque/descarga contenedor 40 lleno</p> <p><b>Servicio estándar contenedores sin STS</b> Embarque/descarga contenedor 20 lleno Embarque/descarga contenedor 40 lleno</p> <p><b>Canasta 3: Servicios regulados a la carga fraccionada, rodante, a granel</b> Servicio estándar carga fraccionada Servicio estándar carga rodante Servicio estándar granel sólido Servicio estándar granel líquido Tratamiento especial carga fraccionada peligrosa Modalidad directa Modalidad indirecta Carga de proyecto Sin grúa móvil Con grúa móvil Uso de barreras de contención Retiro de separadores artificiales</p> <p><b>Canasta 4: Servicios regulados a pasajeros</b> Servicio estándar pasajeros</p>

Fuente y elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

65. En ese sentido, el 1 de julio de 2020 entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios regulados incluyendo los ajustes anuales por inflación y productividad. En este nuevo tarifario se registraron las siguientes variaciones:
- Canasta 1 - Servicios regulados a la nave: +9,74%.
  - Canasta 2 - Servicios regulados a la carga en contenedores: +9,75%.
  - Canasta 3 - Servicios regulados a la carga fraccionada, rodante, a granel: +9,74%.
  - Canasta 4 - Servicios regulados a pasajeros: +9,68%.
66. Cabe indicar que las tarifas de los servicios regulados pueden presentar una variación inclusive mayor a la variación tope pero que, evaluada de manera conjunta con la tarifa de los otros servicios que conforman la misma canasta, no debería superar la referida variación tope. En los siguientes cuadros se presentan las tarifas máximas aprobadas vigentes entre julio de 2019 y junio de 2021 para los servicios sujetos a la regulación tarifaria.

<sup>20</sup> Donde RPI (o tasa de inflación norteamericana) al mes de mayo de 2020 ascendió a +0,12%, de acuerdo con la información publicada por el *Bureau of labor Statistics* (BLS):

	Mayo 2019	Mayo 2020	Var%
CPI	256,092	256,394	+0,12%



**Cuadro 3 Tarifas máximas de los servicios regulados a la nave, periodo 2019-2021**  
(Expresado en USD, sin IGV)

Servicios	Unidad de cobro	Tarifas vigentes (Versión 8.3)	Tarifas vigentes (Versión 9.0)	Var. %
<b>Canasta 1: Servicios regulados a la nave</b>				
<b>Servicios Estándar a la nave</b>				
Uso de amarradero	Metro-eslora/hora	1,14	1,24	8,8%
<b>Servicios Estándar a contenedores</b>				
Contenedores con STS				
<i>Embarque/descarga contenedor 20 vacío</i>	Por movimiento	118,00	125,00	5,9%
<i>Embarque/descarga contenedor 40 vacío</i>	Por movimiento	170,00	185,00	8,8%
<i>Transbordo contenedor 20 lleno</i>	Por ciclo completo	122,00	139,00	13,9%
<i>Transbordo contenedor 40 lleno</i>	Por ciclo completo	182,00	210,00	15,4%
<i>Transbordo contenedor 20 vacío</i>	Por ciclo completo	122,00	139,00	13,9%
<i>Transbordo contenedor 40 vacío</i>	Por ciclo completo	182,00	210,00	15,4%
<b>Contenedores sin STS</b>				
<i>Embarque/descarga contenedor 20 vacío</i>	Por movimiento	91,00	103,00	13,2%
<i>Embarque/descarga contenedor 40 vacío</i>	Por movimiento	136,00	154,00	13,2%
<i>Transbordo contenedor 20 lleno</i>	Por ciclo completo	96,00	111,00	15,6%
<i>Transbordo contenedor 40 lleno</i>	Por ciclo completo	144,00	166,00	15,3%
<i>Transbordo contenedor 20 vacío</i>	Por ciclo completo	96,00	111,00	15,6%
<i>Transbordo contenedor 40 vacío</i>	Por ciclo completo	144,00	166,00	15,3%
<b>Servicios Especiales</b>				
Re-estiba de carga rodante				
<i>Vía nave</i>	Tonelada	40,00	41,50	3,8%
<i>Vía muelle</i>	Tonelada	80,00	83,00	3,8%
<b>Re-estiba de carga fraccionada</b>				
<i>Vía nave</i>	Tonelada	12,50	13,50	8,0%
<i>Vía muelle</i>	Tonelada	25,00	27,00	8,0%

Fuente: Tarifario del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**Cuadro 4 Tarifas máximas de los servicios regulados en el TNM, periodo 2019-2021**  
(Expresado en USD, sin IGV)

Servicios	Unidad de cobro	Tarifas vigentes (Versión 8.3)	Tarifas vigentes (Versión 9.0)	Var. %
<b>Canasta 2: Servicios regulados a la carga en contenedores</b>				
<b>Servicio estándar contenedores con STS</b>				
Embarque/descarga contenedor 20 lleno	Por movimiento	146,00	160,00	9,6%
Embarque/descarga contenedor 40 lleno	Por movimiento	218,70	240,10	9,8%
<b>Servicio estándar contenedores sin STS</b>				
Embarque/descarga contenedor 20 lleno	Por movimiento	118,00	138,00	16,9%
Embarque/descarga contenedor 40 lleno	Por movimiento	180,00	210,00	16,7%
<b>Canasta 3: Servicios regulados a la carga fraccionada, rodante, a granel</b>				
Servicio estándar carga fraccionada	Tonelada	12,20	13,50	10,7%
Servicio estándar carga rodante	Tonelada	39,80	40,50	1,8%
Servicio estándar granel sólido	Tonelada	5,91	6,44	9,0%
Servicio estándar granel líquido	Tonelada	2,64	3,28	24,2%
Tratamiento especial carga fraccionada peligrosa				
<i>Modalidad directa</i>	Tonelada	14,30	14,50	1,4%
<i>Modalidad indirecta</i>	Tonelada	21,60	21,60	0,0%
Carga de proyecto				
<i>Sin grúa móvil</i>	Por tonelada o m <sup>3</sup>	23,00	25,00	8,7%
<i>Con grúa móvil</i>	Por tonelada o m <sup>3</sup>	33,00	35,00	6,1%
Uso de barreras de contención	Por día	1 160,00	1 250,00	7,8%
Retiro de separadores artificiales	Por operación	1 500,00	1 650,00	10,0%
<b>Canasta 4: Servicios regulados a pasajeros</b>				
Servicio estándar pasajeros	Pasajero	13,01	14,27	9,7%

Fuente: Tarifario del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

67. Adicionalmente, debemos señalar que, en la composición de algunas canastas, se encuentran servicios especiales regulados, los mismos que presentan esta característica porque se ha



identificado que no existe condiciones de competencia en el mercado en que se brinda. En efecto, el Contrato de Concesión establece que, antes de la prestación de nuevos servicios por parte del Concesionario, la autoridad de la competencia (INDECOP) deberá identificar si existe condiciones de competencia dentro del mercado que se desea brindar dicho servicio, y en el caso de que no exista esta condición, el servicio deberá prestarse bajo un régimen regulado<sup>21</sup>.

68. Cabe indicar además que, si bien las tarifas aprobadas se caracterizan por ser las máximas que puede cobrar el Concesionario por la prestación de sus servicios, de acuerdo con la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión el Concesionario podrá ofrecer descuentos y promociones tarifarias a los usuarios del terminal, de conformidad con lo dispuesto en el RETA de Ositrán y en el mencionado Contrato.
69. Adicionalmente, de acuerdo con el Anexo 5 del Contrato de Concesión, el Concesionario presta los siguientes servicios especiales regulados, los cuales formaron parte del factor de competencia del proceso de licitación del TNM:
- Movilización de Escotillas (ISO Hatches)
  - Re-estibas en bodega
  - Re-estibas vía muelle
  - Carga/descarga y entrega no ISO/00G (Adicional) Contenedor
  - Movimiento en el terminal
  - Manipuleo por registro (sin montacargas)
  - Manipuleo por registro (con montacargas)
  - Energía Reefer
  - Inspección y monitoreo Reefer
  - Montaje / Desmontaje de sistema clip-on en reefer gent set

#### **IV.2. Precios**

70. La cláusula 8.23 del Contrato de Concesión señala que, para el caso de los servicios especiales no regulados, esto es, aquellos servicios que son proporcionados a solicitud de los usuarios, APMT está facultado a cobrar un precio por ello, con excepción de los servicios especiales sujetos a regulación tarifaria. Así, el Precio no estará sujeto a regulación económica.
71. Cabe indicar que, al igual que los servicios regulados, los servicios especiales con precio se pueden agrupar en servicios especiales en función a la nave y en función a la carga. Al respecto, en el Anexo 22 del Contrato de Concesión se encuentran listados los servicios especiales con precio que APMT está facultado a prestar desde el inicio de la Explotación de la Concesión.

#### **IV.3. Cargos de Acceso**

72. El 10 de octubre de 2011, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2011-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso de APMT, el cual es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios que prestan los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, se generó la obligación al Concesionario de otorgar el acceso a los usuarios intermedios para el uso de la facilidad esencial con el fin de prestar los servicios esenciales mencionados.
73. Así, al finalizar el año 2020, se contaban con veinticuatro (24) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, cuyos cargos de acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 70,0, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre APMT y los usuarios intermedios. De este total, se presentan seis (6) empresas que brindan solamente el servicio de remolcaje y dieciocho (18) empresas que brindan solamente el servicio de practicaje, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

<sup>21</sup> Al respecto, de acuerdo a lo convenido entre el Ositrán y el INDECOP, el Organismo Regulador determina primero si el servicio especial nuevo es parte o no el servicio estándar para que, posteriormente, el INDECOP se pronuncie sobre las condiciones de competencia del Servicio en cuestión.





Cuadro 5 Contratos de acceso vigentes, año 2020 (Montos expresados en USD, sin IGV)				
USUARIO INTERMEDIO	ESTADO	DESDE	HASTA	MONTO
<b>REMOLCAJE</b>				
Ian Taylor Perú S.A.C.	Adenda 9	25/03/2020	25/03/2021	70
Petrolera Transoceánica S.A.	Adenda 9	25/03/2020	25/03/2021	70
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.	Adenda 8	25/03/2020	25/03/2021	70
Petrotankers S.A.C.	Adenda 8	25/03/2020	25/03/2021	70
PSA Marine Perú S.A.	Contrato	15/01/2020	15/01/2021	70
Svítzer Perú S.A.	Contrato	16/07/2020	25/03/2021	70
<b>PRACTICAJE</b>				
Marítme & Services S.A.C.	Adenda 9	16/07/2020	30/06/2021	0
Agencias Universales de Perú S.A. – Agunsa	Adenda 9	16/07/2020	30/06/2021	0
Argos Marine E.I.R.L.	Adenda 9	16/07/2020	30/06/2021	0
Corporación de Prácticos	Adenda 9	16/07/2020	30/06/2021	0
Prácticos Marítimos S.A.C.	Adenda 9	16/07/2020	30/06/2021	0
Quality Maritime Services E.I.R.L.	Adenda 9	16/07/2020	30/06/2021	0
Representaciones Navieras y Aduaneras S.A.C.	Adenda 9	16/07/2020	30/06/2021	0
Rigel Pilots S.A.C.	Adenda 9	16/07/2020	30/06/2021	0
Servicio de Practicaje Marítimo S.A.	Adenda 9	16/07/2020	30/06/2021	0
Trabajos Marítimos S.A.	Adenda 9	16/07/2020	30/06/2021	0
Wabisabi Ship Supply and Service S.A.C.	Adenda 7	16/07/2020	30/06/2021	0
Loyola Alvarez, Jaime EIRL	Adenda 5	16/07/2020	30/06/2021	0
Aldebaran Pilots S.A.C.	Adenda 4	16/07/2020	30/06/2021	0
Nautilus S.A.	Adenda 3	16/07/2020	30/06/2021	0
Agencia Marítima Kenrick del Perú S.A.	Adenda 2	16/07/2020	30/06/2021	0
Pilotos del Sur South Pilots S.A.C.	Adenda 1	16/07/2020	30/06/2021	0
Cosmos Agencia Marítima S.A..C	Contrato	16/07/2020	30/06/2021	0
Tramarsa Flota S.A.	Contrato	10/01/2020	10/01/2021	0

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

74. 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 practicaje.

## V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

### V.1. Inversiones

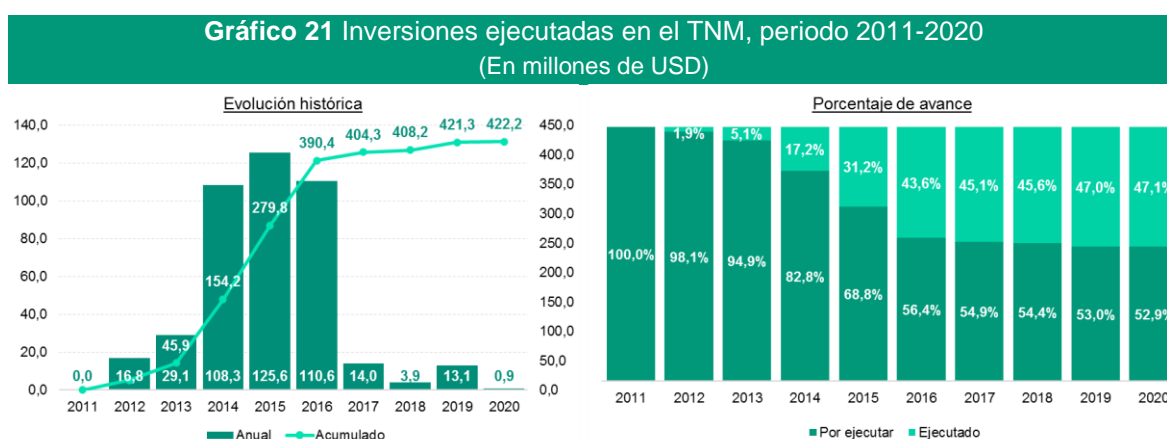
75. Como se indicó anteriormente, el TNM está diseñado para el manejo de carga en contenedores y carga general (metales, granos, fertilizantes, químicos, entre otros); así, el proyecto del terminal portuario comprende cuatro muelles centrales, un muelle norte, un muelle de hidrocarburos y un muelle de granos, con sus respectivas áreas de respaldo. Al respecto, durante la vigencia de la concesión, el compromiso de inversión de APMT se encuentra valorizado en USD 895,58 millones (incluido IGV)<sup>22</sup>, el cual se distribuye entre las cinco etapas del proyecto de modernización del TNM<sup>23</sup>.

<sup>22</sup> Monto actualizado a diciembre de 2020. Al respecto, el monto del compromiso de inversión contempla las obras de todas las etapas, considerándose para las Obras liquidadas (Etapas 1 y 2), el importe de las correspondientes liquidaciones aprobadas, mientras que para las etapas sujetas a gatillos de demanda (Etapas 3, 4 y 5) se considera los importes referenciales indicados en el Contrato de Concesión.

<sup>23</sup> Cabe indicar que los montos de inversión señalados son referenciales toda vez que pueden variar en función al presupuesto de obra contenido en los expedientes técnicos correspondientes; asimismo, los montos de inversión pueden modificarse a lo largo de la ejecución de las obras.



76. De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán, durante el año 2020 APMT culminó las obras correspondientes a la “Rehabilitación del Muelle 7 - Carga Líquida”. Asimismo, durante el año se ejecutaron otras inversiones complementarias tales como “Plataformas para descarga de Aceite Vegetal” y “Mejora en la Interfaz de la Balanza de Contenedores”.
77. Así, durante el año 2020, el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 858,17 mil, monto 93,4% inferior a lo registrado en 2019. Sin embargo, considerando ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 422,18 millones, representando un porcentaje de avance del 47,1% del compromiso de inversión de APMT, tal como como se puede observar en el siguiente gráfico. Al respecto, considerando que el compromiso de inversión del Concesionario asciende a USD 895,58 millones, al cierre del 2020 se encontró pendiente de ejecución alrededor del 52,9% de dicho compromiso.



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

## V.2. Pagos al Estado

78. De acuerdo a la cláusula 8.26 del Contrato, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una retribución como contraprestación por el derecho que se ha otorgado por la explotación del Terminal Norte Multipropósito. El pago por el concepto de retribución asciende al tres por ciento (3%) de los ingresos netos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión.
79. Asimismo, como parte del Contrato de Concesión<sup>24</sup>, se suscribió el Contrato de Asociación en Participación entre APMT, actuando como asociante, y ENAPU, actuando como asociado. El referido contrato establece, entre otros, las obligaciones y derechos de cada una de las partes, el plazo de vigencia y causales de resolución. En virtud de ello, APMT concede a ENAPU una participación en los resultados obtenidos por la explotación del Terminal Norte Multipropósito del Callao, la cual asciende a 17,01% de las utilidades anuales antes de impuestos, calculada en base a los estados financieros auditados del asociante. Por su parte, ENAPU concede en calidad de aporte, bienes de maquinaria, equipo, vehículos e intangible, para la explotación por parte de APMT.
80. Finalmente, de acuerdo con la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión, APMT está obligado a pagar a Ositrán el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión,

<sup>24</sup> Contrato de Concesión.-

### “1.23.31. Contrato de Asociación en Participación

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



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.

81. Así, durante el año 2020, APMT realizó pagos al Estado por un total de USD 19,12 millones, cifra 15,1% superior a lo registrado en el año 2019 (USD 16,61 millones). Sobre el particular, dichos pagos estuvieron conformados por USD 11,54 millones por concepto del pago a ENAPU (monto 29,9% superior al del 2019), además de USD 5,68 millones por concepto de retribución a la APN (monto 1,9% inferior a lo pagado en el 2019), tal como se puede observar en el siguiente cuadro. Asimismo, en cuanto a los pagos por concepto de aporte por regulación al Ositrán, durante el 2020 el Concesionario desembolsó un total de USD 1,89 millones, cifra 2,0% menor a lo pagado en el 2019.

Cuadro 6 Pagos al Estado, periodo 2019-2020 (Expresado en miles de USD, sin IGV)		
Concepto	2019	2020
Pago de retribución (APN)	5 795	5 682
Contrato de Asociación en Participación (ENAPU)	8 886	11 544
Aporte por regulación (OSITRAN)	1 932	1 893
<b>Total</b>	<b>16 613</b>	<b>19 119</b>

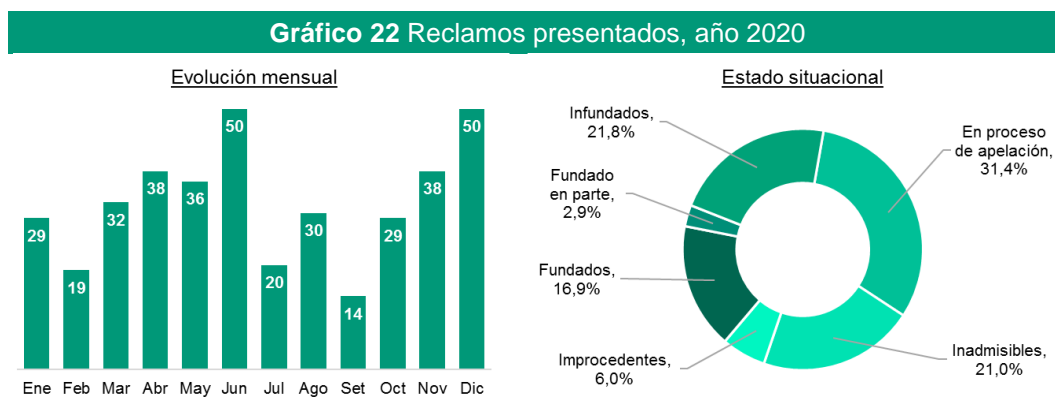
Fuente: Estados Financieros Auditados de APMT.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

### VI.1. Reclamos

82. Durante el año 2020 se presentaron 385 reclamos ante el Concesionario, lo cual representó una reducción del 25,1% respecto a las cifras que tuvieron lugar durante el año 2019 (514 reclamos). Al respecto, al observar la evolución mensual, se aprecia que el mayor número de reclamos tuvo lugar durante el primer semestre de 2020 (204 reclamos), presentándose una reducción entre los meses de julio a setiembre (64 reclamos), tal como se detalla en el siguiente gráfico.



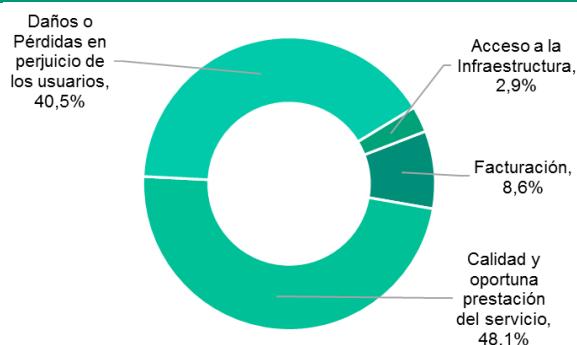
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

83. Por su parte, en cuanto al estado situacional de los reclamos presentados durante el año 2020, se puede observar que el 16,9% de estos fueron declarados fundados, mientras que el 2,9% fueron fundados en parte; en contraste, el 21,8% de los reclamos fueron declarados infundados, mientras que el 21,0% y 6,0% se declararon inadmisibles e improcedentes, respectivamente. Cabe añadir que, en el 2020, el 31,4% de los reclamos se encontraron en proceso de apelación ante el Ositrán.
84. Entre tanto, con relación a la materia reclamada, en el 2020 se observa que el 48,1% de los reclamos estuvieron relacionados con la calidad de la prestación de los servicios, mientras que el 40,5% estuvieron relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, tal como se aprecia en el siguiente gráfico.



**Gráfico 23** Reclamos según materia, año 2020  
(En porcentaje de reclamos)



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

85. Cabe señalar que, del total de reclamos relacionados con la calidad de la prestación de los servicios, el 17% fueron declarados fundados (total o parcialmente), en tanto que el 38% se encontraron en proceso de apelación ante el Ositrán.

## VI.2. Accidentes

86. Durante el año 2020, el número de accidentes reportados en el TNM ascendió a 38 ocurrencias, lo cual representó una ligera reducción respecto al año anterior (39 ocurrencias). Al respecto, dichos accidentes, en su mayoría, tuvieron lugar durante el primer semestre de 2020, siendo estos únicamente eventos que tuvieron como consecuencia personas heridas, sin reportar fallecimientos ni daños materiales, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

**Cuadro 7** Accidentes reportados en el terminal, año 2020  
(Expresado en número de ocurrencias)

Mes	N° de accidentes	Tipo	Daños personales		Daños materiales
			Heridos	Fallecidos	
Enero	3	B	3	0	0
Febrero	5	B	5	0	0
Marzo	3	B	3	0	0
Abril	5	B	5	0	0
Mayo	5	B	5	0	0
Junio	1	B	1	0	0
Julio	6	B	6	0	0
Agosto	0	-	0	0	0
Setiembre	0	-	0	0	0
Octubre	0	-	0	0	0
Noviembre	6	B	6	0	0
Diciembre	4	B	4	0	0
<b>Acumulado</b>	<b>38</b>		<b>38</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## VII. RESULTADOS FINANCIEROS

87. Con relación a la situación financiera de APMT durante el año 2020, de acuerdo a lo indicado en las notas sustento del dictamen de los auditores de los Estados Financieros de la empresa, la pandemia del COVID-19 generó impactos en la situación económica y financiera de la empresa. Al respecto, en el referido informe se señala lo siguiente:

- La declaración de Estado de Emergencia Nacional se dio a partir del 16 de marzo de 2020, con lo cual se implementó la modalidad de trabajo remoto para las posiciones administrativas de APMT, con el objetivo de prevenir el riesgo de contagio, y mantener en marcha los



procesos administrativos y de soporte a la operación. Esta medida se mantuvo hasta el 31 de diciembre de 2020.

- APMT implementó medidas de prevención para los empleados operativos y administrativos, contratistas y personal visitante, con el objetivo de prevenir el riesgo de contagio del COVID-19, y mantener el distanciamiento social. Estas acciones están relacionadas con la compra de máscaras de protección, artículos de limpieza, atenciones médicas al personal, incremento en las rutas de transporte de personal, entre otros.
- El impacto del COVID-19 afectó el flujo de personal en los meses de abril y junio de 2020, lo cual hizo que APMT tuviera dificultades en la atención operativa en el puerto; sin embargo, las operaciones de la empresa no fueron suspendidas, y por tanto, no se presentaron impactos significativos en los estados financieros.
- Considerando el impacto del COVID-19, se concluye que no hubo modificación en la evaluación de los riesgos financieros de la empresa.
- El 28 de mayo de 2020 se emitió la enmienda a la NIIF 16 “Arrendamientos” – COVID-19 relacionada a alquileres, dicha enmienda es aplicable para periodos anuales que inicien el 1 de junio de 2020 y proporciona exención en relación con el tratamiento contable de modificación a contratos de arrendamiento bajo la NIIF-16, a los arrendatarios que obtienen modificaciones a contratos de arrendamiento en el contexto del COVID-19: periodos de gracia y la prórroga en los pagos del arrendamiento. Al respecto, estas modificaciones no tuvieron impacto en los estados financieros, y no se espera futuros impactos en la empresa.

#### **VII.1. Estado de Resultados Integrales**

88. El Estado de Resultados Integrales de APMT muestra el resumen de las operaciones de la Concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados durante los años 2020 y 2019 para determinar el resultado del periodo.
89. Al respecto, en el año 2020, APMT tuvo ingresos por los servicios portuarios por un monto de USD 188,4 millones, lo cual representó una disminución de USD 7,4 millones (3,8%) respecto al ejercicio 2019. Asimismo, durante el 2020, el concesionario registró ingresos por servicios de construcción por un monto de USD 2,3 millones, lo cual representó una disminución de USD 7,5 millones (76,7%) respecto al ejercicio 2019. Sobre el particular, es necesario señalar que los ingresos por construcción corresponden exactamente al costo por servicios de construcción computados en el mismo ejercicio (Rehabilitación del muelle 7), siendo que dichos ingresos se reconocen en cada ejercicio con capitalización del activo intangible.
90. Por otro lado, los costos de prestación de servicios portuarios, en el ejercicio 2020, ascendieron a USD 88,9 millones, representando el 46,7% de los ingresos por servicios portuarios de dicho ejercicio, lo cual significó una disminución de USD 199 mil (0,2%) respecto al ejercicio 2019. Así, como resultado de los ingresos y costos por servicios portuarios, en el ejercicio 2020, la utilidad bruta ascendió a USD 100,5 millones, lo cual representó el 53,3% de los ingresos por servicios portuarios, y significó una disminución de USD 7,2 millones (6,6%) respecto al ejercicio 2019. Al respecto, en el siguiente cuadro se muestra el estado de resultados para los ejercicios 2020 y 2019, tomados de los Estados Financieros Auditados del Concesionario del ejercicio 2020.



**Cuadro 8 Estado de Resultados Integrales de APMT, años 2019 y 2020**  
(Expresado en miles de USD)

	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2020	2019	2020 / 2019	
Ingresos de servicios portuarios	188 454	195 812	100,0%	100,0%	-3,8%	(7 358)
Ingresos por servicios de construcción	2 273	9 753	1,2%	5,0%	-76,7%	(7 480)
Costo por prestación de servicios portuarios	(87 927)	(88 126)	-46,7%	-45,0%	-0,2%	199
Costo por servicios de construcción	(2 273)	(9 753)	-1,2%	-5,0%	-76,7%	7 480
<b>Utilidad bruta</b>	<b>100 527</b>	<b>107 686</b>	<b>53%</b>	<b>55%</b>	<b>-6,6%</b>	<b>(7 159)</b>
Gastos de administración	(36 896)	(37 357)	-19,6%	-19,1%	-1,2%	461
Gastos de ventas	(2 237)	(776)	-1,2%	-0,4%	188,3%	(1 461)
Provisiones	19 825	(5 871)	10,5%	-3,0%	-437,7%	25 696
Ingresos diversos	-	1	0,0%	0,0%	-100,0%	(1)
<b>Utilidad operativa</b>	<b>81 219</b>	<b>63 683</b>	<b>43%</b>	<b>33%</b>	<b>27,5%</b>	<b>17 536</b>
Ingresos financieros	274	1 290	0,1%	0,7%	-78,8%	(1 016)
Gastos financieros	(10 610)	(13 351)	-5,6%	-6,8%	-20,5%	2 741
Diferencia de cambio, neta	(2 333)	354	-1%	0%	-759,0%	(2 687)
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>68 550</b>	<b>51 976</b>	<b>36%</b>	<b>27%</b>	<b>31,9%</b>	<b>16 574</b>
Impuesto a la renta	(22 882)	(20 245)	-12%	-10%	13,0%	(2 637)
<b>Utilidad neta</b>	<b>45 668</b>	<b>31 731</b>	<b>24%</b>	<b>16%</b>	<b>43,9%</b>	<b>13 937</b>
Instrumentos financieros de cobertura	(2 724)	(3 138)	-1%	-2%	-13,2%	414
Efecto de impuesto a la renta	817	942	0%	0%	-13,3%	(125)
<b>Utilidad y resultados integrales del año</b>	<b>43 761</b>	<b>29 535</b>	<b>23%</b>	<b>15%</b>	<b>48,2%</b>	<b>14 226</b>

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

91. Cabe señalar que, al analizar los ingresos operativos de la empresa, en el 2020 estos ascendieron a USD 188,4 millones, lo cual implica una disminución de USD 7,4 millones (3,8%) respecto al ejercicio 2019. Al respecto, como se puede apreciar en el siguiente cuadro, en el ejercicio 2020, los servicios sujetos a regulación tarifaria ascendieron a USD 156,5 millones, lo cual representó el 83,1% del total de ingresos por servicios portuarios e implicó una disminución de USD 8,4 millones (5,1%) respecto al ejercicio 2019. Dentro de estos servicios, el servicio de Embarque / Descarga de contenedores con grúa obtuvo ingresos por USD 75,3 millones, lo cual representó el 39,9% de los ingresos por prestación de servicios portuarios, implicando una reducción de USD 16 mil respecto al ejercicio 2019. Asimismo, los ingresos generados por el servicio de Embarque / Descarga de carga sólida ascendieron a USD 31,9 millones y representaron el 16,9% de los ingresos por prestación de servicios portuarios, lo cual significó una disminución de USD 587 mil (1,8%) respecto al ejercicio 2019.

**Cuadro 9 Ingresos por prestación de servicios portuarios, años 2019 y 2020**  
(Expresado en miles de USD)

	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2020	2019	2020 / 2019	
<b>Servicios sujetos a regulación tarifaria</b>	<b>156 526</b>	<b>164 893</b>	<b>83%</b>	<b>84%</b>	<b>-5,1%</b>	<b>(8 367)</b>
Uso de amarradero	12 132	12 961	6,4%	6,6%	-6,4%	(829)
Embarque / Descarga de contenedores con grúa	75 276	75 292	39,9%	38,5%	0,0%	(16)
Embarque / Descarga de contenedores sin grúa	21	136	0,0%	0,1%	-84,6%	(115)
Embarque / Descarga de carga fraccionada	22 500	25 220	11,9%	12,9%	-10,8%	(2 720)
Embarque / Descarga de carga rodante	7 012	10 948	3,7%	5,6%	-36,0%	(3 936)
Embarque / Descarga de carga sólida	31 940	32 527	16,9%	16,6%	-1,8%	(587)
Embarque / Descarga de carga líquida	5 976	6 112	3,2%	3,1%	-2,2%	(136)
Embarque / Descarga de pasajeros	183	452	0,1%	0,2%	-59,5%	(269)
Otros servicios regulados	1 486	1 245	0,8%	0,6%	19,4%	241
<b>Servicios no regulados</b>	<b>28 319</b>	<b>25 850</b>	<b>15%</b>	<b>13%</b>	<b>9,6%</b>	<b>2 469</b>
Servicios especiales en función a la carga	16 947	18 184	9,0%	9,3%	-6,8%	(1 237)
Servicios especiales en función a la nave	11 372	7 666	6,0%	3,9%	48,3%	3 706
<b>Otros ingresos</b>	<b>3 609</b>	<b>5 069</b>	<b>2%</b>	<b>3%</b>	<b>-28,8%</b>	<b>(1 460)</b>
<b>Total</b>	<b>188 454</b>	<b>195 812</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-3,8%</b>	<b>(7 358)</b>

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

92. Cabe indicar que, respecto a los ingresos no regulados, en el ejercicio 2020 estos ascendieron a USD 28,3 millones, lo cual representó el 15,0% de los ingresos por prestación de servicios portuarios y significó un incremento de USD 2,5 millones (9%) respecto al ejercicio 2019. Sobre





el particular, dentro de este tipo de servicios, los servicios especiales en función a la carga ascendieron a USD 16,9 millones y representaron el 9,0% de los ingresos por prestación de servicios portuarios, lo cual significó también una disminución de USD 1,2 millones (6,8%) respecto al ejercicio 2019.

93. Entre tanto, el costo por prestación de servicios portuarios de APMT en el ejercicio 2020 ascendió a USD 87,9 millones, significando una disminución de USD 199 mil (0,2%) respecto al ejercicio 2019. Dentro de sus principales componentes, se aprecia que las cargas de personal ascendieron a USD 31,8 millones, representando el 36,1% de los costos por servicios portuarios, y significando una disminución de USD 922 mil (2,8%) respecto al ejercicio 2019; por otro lado, los servicios prestados por terceros ascendieron a USD 5,6 millones, representando el 6,4% de los costos por servicios portuarios, y significando una disminución de USD 1,1 millones (16,6%) respecto al ejercicio 2019. Asimismo, las cargas diversas de gestión ascendieron a USD 7,3 millones, representando el 8,3% del costo por servicios portuarios, producto de una disminución de USD 1,3 millones (15,4%) respecto al ejercicio 2019, tal como se puede apreciar en el siguiente cuadro.

Cuadro 10 Costos por prestación de servicios portuarios, años 2019 y 2020 (Expresado en miles de USD)						
	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2020	2019	2020 / 2019	
Cargas del personal	31 775	32 697	36,1%	37,1%	-2,8%	(922)
Amortización	22 079	21 176	25,1%	24,0%	4,3%	903
Servicios prestados por terceros	5 593	6 708	6,4%	7,6%	-16,6%	(1 115)
Aportes de participación - ENAPU	11 544	8 886	13,1%	10,1%	29,9%	2 658
Retribución al Estado Peruano - APN	5 682	5 795	6,5%	6,6%	-1,9%	(113)
Aporte por regulación - OSITRAN	1 893	1 932	2,2%	2,2%	-2,0%	(39)
Depreciación	1 588	1 518	1,8%	1,7%	4,6%	70
Provisión para desvalorización de suministros	463	777	0,5%	0,9%	-40,4%	(314)
Cargas diversas de gestión	7 310	8 637	8,3%	9,8%	-15,4%	(1 327)
<b>Total</b>	<b>87 927</b>	<b>88 126</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-0,2%</b>	<b>(199)</b>

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

94. Cabe señalar que las otras partidas que componen el costo de servicios portuarios, como amortización, aportes de participación – ENAPU, retribución al Estado Peruano – APN, aporte por regulación – Ositrán, depreciación, y provisión para desvalorización de suministros, en conjunto ascendieron a USD 43,2 millones y representaron el 49,2% de los costos por servicios portuarios, significando un incremento de USD 3,2 millones (7,9%) respecto al ejercicio 2019.
95. Por su parte, los gastos de administración de APMT en el ejercicio 2020 ascendieron a USD 36,9 millones y significaron una disminución de USD 461 mil (1,2%) respecto al ejercicio 2019, tal como se puede observar en el siguiente cuadro. Dentro de sus principales componentes, se aprecia que los servicios prestados por terceros ascendieron a USD 17,3 millones, representando el 46,8% de los gastos de administración, lo cual significó un incremento de USD 3,2 millones (22,5%) respecto al ejercicio 2019. Por otro lado, las cargas de personal ascendieron a USD 10,3 millones, lo cual representó el 27,8% de los gastos de administración y significó una disminución de USD 1,6 millones (13,5%) respecto al ejercicio 2019. Asimismo, las cargas diversas de gestión ascendieron a USD 6,0 millones, representando el 16,1% de los gastos de administración, y significando una disminución de USD 1,0 millones (14,4%) respecto al ejercicio 2019.

Cuadro 11 Gastos de Administración, años 2019 y 2020 (Expresado en miles de USD)						
	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2020	2019	2020 / 2019	
Cargas de personal	10 275	11 872	27,8%	31,8%	-13,5%	(1 597)
Servicios prestados por terceros	17 254	14 086	46,8%	37,7%	22,5%	3 168
Amortización	1 374	2 753	3,7%	7,4%	-50,1%	(1 379)
Tributos	1 943	1 495	5,3%	4,0%	30,0%	448
Depreciación	99	197	0,3%	0,5%	-49,7%	(98)
Cargas diversas de gestión	5 951	6 954	16,1%	18,6%	-14,4%	(1 003)
<b>Total</b>	<b>36 896</b>	<b>37 357</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-1,2%</b>	<b>(461)</b>

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



96. Cabe mencionar que las provisiones por contingencias registraron una disminución significativa que influyó en el aumento de las utilidades; así, en el ejercicio 2020 hubo un ingreso que corresponde a una reversión significativa de USD 19,8 millones, lo cual representa el 10,5% de los ingresos. En el ejercicio 2019, tal provisión efectuada supuso un gasto de USD 5,9 millones.
97. Por otro lado, los ingresos financieros, en el ejercicio 2020, ascendieron a USD 274 mil, y representaron el 0,1% de los ingresos de servicios portuarios, lo cual significó una disminución de USD 1,0 millones (78,8%) respecto al ejercicio 2019. La disminución se debió principalmente a que, en el ejercicio 2020, la empresa redujo en USD 42 millones los niveles de efectivo que tenía disponible respecto al ejercicio 2019. Por su parte, los gastos financieros, en el ejercicio 2020, ascendieron a USD 10,6 millones, representando el 5,6% de los ingresos de servicios portuarios, lo cual supone una disminución de USD 2,7 millones (20,5%) respecto al ejercicio 2019. Es necesario señalar que la reducción de los gastos financieros se debe a la reducción de los intereses por préstamos, los cuales se han reducido debido a la disminución de la deuda financiera en el ejercicio 2020.
98. Así, considerando las cuentas indicadas y sus variaciones, la utilidad neta en el ejercicio 2020 ascendió a USD 45,7 millones, lo cual representa el 16% de los ingresos por servicios portuarios, y significa un incremento de USD 13,9 millones (43,9%) respecto al ejercicio 2019.
99. Es necesario señalar que el estado de resultados también considera los resultados de tomar posición en instrumentos financieros de cobertura (swaps y forwards) y su efecto en el impuesto a la renta. Al respecto, 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 2020 se generó una pérdida no realizada en instrumentos de cobertura por USD 2,7 millones (pérdida de USD 3,1 millones en el 2019). Cabe señalar que el resultado neto es considerado como resultados no realizados en la cuenta de patrimonio en el Estado de Situación Financiera de la empresa. Con ello, la utilidad neta y el resultado integral totalizan USD 43,8 millones, en el ejercicio 2020, lo cual representa un incremento de USD 14,2 millones (48,2%) respecto al ejercicio 2019.
100. Así, en conclusión, en el ejercicio 2020, la empresa ha obtenido una utilidad neta de USD 45,7 millones, lo cual implica un incremento de USD 13,9 millones (43,9%) respecto del 2019. Este incremento se obtiene en un contexto en que la utilidad bruta ha disminuido en 6,6% y la utilidad operativa se ha incrementado en 27,5%. Al respecto, el incremento de la utilidad es principalmente explicado por una mejora sustancial en la utilidad operativa, la cual se sustenta principalmente en un ingreso correspondiente a una reversión de la cuenta provisiones por contingencias de USD 19,8 millones y, en menor medida, por una reducción de los gastos de administración de USD 461 mil. Asimismo, otro factor que explica el crecimiento de la utilidad neta es la reducción de los gastos de intereses, producto de la reducción del nivel de endeudamiento financiero.

## 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 los siguientes cuadros se muestran el Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de los ejercicios 2020 y 2019, así como también el análisis horizontal y vertical respectivo.
102. Con respecto a la evolución de las cuentas del activo, se observa que en el ejercicio 2020 el activo total ascendió a USD 422,4 millones, lo cual representa una disminución de USD 60,5 millones (13%) respecto al ejercicio 2019. Dicha disminución se explica por una reducción en USD 20,7 millones (5%) y USD 38,3 millones (48%) del activo no corriente y corriente, respectivamente.
103. Sobre el particular, el activo no corriente en el ejercicio 2020 ascendió a USD 381,2 millones, lo cual representó el 90% del activo total, y significó una disminución de USD 22,3 millones (6%) respecto al ejercicio 2019. Esta disminución se explica debido principalmente a una disminución de USD 20,7 millones (5%) del activo intangible (que pasó de USD 391,5 millones a USD 370,8 millones), sustentado en que las adiciones a dicha cuenta son menores al cargo por amortización en el ejercicio 2020.



**Cuadro 12 Estado de Situación Financiera, años 2019 y 2020**  
(Expresado en miles de USD)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2020	2019		2020	2019
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>41 171</b>	<b>79 421</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>76 291</b>	<b>73 822</b>
Efectivo y equivalentes de efectivo	22 378	64 403	Cuentas por pagar comerciales	14 667	13 903
Cuentas por cobrar comerciales	5 532	4 133	Cuentas por pagar a partes relacionadas	210	417
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	9 813	6 544	Otras cuentas por pagar	15 874	15 992
Otras cuentas por cobrar	986	985	Provisiones	4 548	3 374
Instrumentos financieros derivados	0	119	Retribuciones por pagar	12 399	9 622
Suministros	2 240	2 959	Obligaciones financieras	28 593	30 514
Gastos contratados por anticipado	222	278			
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>381 224</b>	<b>403 462</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>90 459</b>	<b>160 177</b>
Impuesto a la renta diferido	0	2 262	Provisiones	9 260	32 704
Instalaciones, maquinaria y equipo	10 401	9 691	Obligaciones financieras	79 760	127 473
Activos intangibles	370 823	391 509	Impuesto a la renta diferido	1 439	0
			<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>166 750</b>	<b>233 999</b>
			<b>PATRIMONIO</b>	<b>255 645</b>	<b>248 884</b>
			Capital	166 229	166 229
			Reserva legal	10 327	7 154
			Resultados no realizados	(2 520)	(613)
			Resultados acumulados	81 609	76 114
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>422 395</b>	<b>482 883</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>422 395</b>	<b>482 883</b>

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – APM Terminals Callao S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**Cuadro 13 Estado de Situación Financiera, años 2019 y 2020**  
(Expresado en porcentajes)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2020	2019	2020 / 2019		2020	2019	2020 / 2019
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>10%</b>	<b>16%</b>	<b>-48%</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>18%</b>	<b>15%</b>	<b>3%</b>
Efectivo y equivalentes de efectivo	5%	13%	-65%	Cuentas por pagar comerciales	3%	3%	5%
Cuentas por cobrar comerciales	1%	1%	34%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	0%	0%	-50%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	2%	1%	50%	Otras cuentas por pagar	4%	3%	-1%
Otras cuentas por cobrar	0%	0%	0%	Provisiones	1%	1%	35%
Instrumentos financieros derivados	0%	0%	-100%	Retribuciones por pagar	3%	2%	29%
Suministros	1%	1%	-24%	Obligaciones financieras	7%	6%	-6%
Gastos contratados por anticipado	0%	0%	-20%				
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>90%</b>	<b>84%</b>	<b>-6%</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>21%</b>	<b>33%</b>	<b>-44%</b>
Impuesto a la renta diferido	0%	0%	-100%	Provisiones	2%	7%	-72%
Instalaciones, maquinaria y equipo	2%	2%	7%	Obligaciones financieras	19%	26%	-37%
Activos intangibles	88%	81%	-5%	Impuesto a la renta diferido	0%	0%	-
				<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>39%</b>	<b>48%</b>	<b>-29%</b>
				<b>PATRIMONIO</b>	<b>61%</b>	<b>52%</b>	<b>3%</b>
				Capital	39%	34%	0%
				Reserva legal	2%	1%	44%
				Resultados no realizados	-1%	0%	311%
				Resultados acumulados	19%	16%	7%
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-13%</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-13%</b>

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – APM Terminals Callao S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

104. Por su parte, el activo corriente en el ejercicio 2020 ascendió a USD 41,2 millones, lo cual representó el 10% del activo total, suponiendo una disminución de USD 38,3 millones (48%) respecto al ejercicio 2019. Al respecto, tal disminución se explica principalmente por un incremento de la cuenta por cobrar a partes relacionadas que asciende a USD 9,8 millones (2% del activo total), lo cual supone un aumento de USD 3,3 millones (50%) respecto al ejercicio 2019. Por otro lado, el Efectivo y Equivalentes de Efectivo, la cuenta más importante del activo corriente, en el ejercicio 2020 asciende a USD 22,4 millones, representando el 5% del activo total, y suponiendo una disminución de USD 42,0 millones (65%) respecto al ejercicio 2019.
105. En lo que respecta al pasivo total de la empresa, en el ejercicio 2020, este ascendió a USD 166,8 millones, lo cual representó el 39% del activo total y significó una disminución de USD 67,2 millones (29%) respecto al ejercicio 2019. Esta variación se explica por una reducción del pasivo no corriente de USD 69,7 millones (44%) y por un incremento del pasivo corriente en USD 2,5 millones (3%).
106. Al respecto, en el caso del pasivo no corriente su disminución se explica principalmente por una reducción de las obligaciones financieras en el ejercicio 2020 de USD 47,7 millones (37%) respecto al ejercicio 2019. Esta disminución es explicada por el pago programado del servicio de



la deuda de dicho periodo, el cual se efectuó con recursos propios. Entre tanto, en el caso del pasivo corriente, su aumento se explica principalmente por un incremento de las retribuciones por pagar en el ejercicio 2020 de USD 2,8 millones (29%) respecto al ejercicio 2019.

107. En el caso del patrimonio neto de APMT, este resultó en USD 255,5 millones, lo cual representa el 61% del activo total, y supone un incremento de USD 6,8 millones (3%) respecto al ejercicio 2019. Dentro este rubro, la cuenta Capital no ha presentado variaciones respecto al ejercicio 2019 y ascendiendo a USD 166,2 millones, lo que equivale al 39% del activo total. Asimismo, le sigue en importancia la cuenta Resultados Acumulados, la cual, a pesar del pago de dividendos de USD 37 millones, registra un incremento de USD 5,5 millones (7%), debido a las utilidades generadas en el ejercicio 2020.
108. En conclusión, en el ejercicio 2020 el activo total de la empresa ascendió a USD 422,4 millones, registrando una disminución de USD 60,5 millones. Al respecto, dicha reducción se explica principalmente por:
- i) Una reducción del activo intangible de USD 20,7 millones, debido a que la amortización de las inversiones ha sido mayor que la incorporación de nuevas inversiones al activo intangible; y,
  - ii) Una reducción de USD 42,0 millones en la cuenta efectivo y equivalentes de efectivo.
109. Al respecto, es necesario señalar que los recursos propios de la empresa han sido suficientes para financiar las inversiones y para efectuar los pagos del servicio de la deuda. Asimismo, la generación de utilidades le ha permitido a la empresa sustentar el pago de dividendos por USD 37 millones y mejorar sus niveles de solvencia en el 2020.

### VII.3. Ratios financieros

#### Análisis de ratios de liquidez

110. Respecto a la liquidez de APMT, como se puede apreciar en el siguiente cuadro, en el ejercicio 2020 se presentó una disminución de los niveles de liquidez con relación al ejercicio 2019, lo cual es explicado con los ratios de liquidez clásica<sup>25</sup>, prueba ácida<sup>26</sup> y el ratio liquidez absoluta<sup>27</sup>. Al respecto, la disminución de dichos ratios se explica, principalmente, por la disminución del saldo de efectivo y equivalentes de efectivo, y por un aumento del pasivo corriente.

Cuadro 14 Ratios de liquidez, años 2019 y 2020		
Ratios	2020	2019
Liquidez clásica	0,54	1,08
Prueba ácida	0,51	1,03
Liquidez absoluta	0,29	0,87

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

111. Sobre el particular, en el caso del ratio de liquidez clásica, en el ejercicio 2020 se aprecia que, por cada dólar de pasivo corriente, correspondió USD 0,54 de activo corriente. Nótese que, en el ejercicio 2019, dicho ratio tenía un valor de 1,08, es decir, que por cada dólar de pasivo corriente correspondía USD 1,08 de activo corriente.
112. Una situación similar se da con el ratio de prueba ácida que, en el ejercicio 2020, pasó de 1,03 a 0,51, es decir, por cada dólar de pasivo corriente le correspondió USD 0,51 de activo corriente, neto de la cuenta de suministros y de la cuenta de gastos pagados por anticipado. Además, en el ejercicio 2020, el ratio de liquidez absoluta disminuyó de 0,87 a 0,29 respecto al ejercicio 2019; así, por cada dólar de pasivo corriente hay como respaldo USD 0,29 de efectivo y equivalentes de efectivo. Cabe señalar que una relación menor a la unidad para los ratios de liquidez clásica

<sup>25</sup> Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente.

<sup>26</sup> Calculado como (Activo Corriente – Gastos Contratados por Anticipado y Suministros).

<sup>27</sup> Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente.



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

#### Análisis de los ratios de endeudamiento financiero

113. En los ejercicios 2020 y 2019, los ratios de endeudamiento de APMT (Deuda – Patrimonio<sup>28</sup>, Endeudamiento del Activo<sup>29</sup>, e Índice de Solvencia<sup>30</sup>) permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha disminuido y, con ello, se produjo un aumento en su nivel de solvencia, tal como se puede apreciar en el siguiente cuadro.

<b>Cuadro 15 Ratios de endeudamiento, años 2019 y 2020</b>		
<b>Ratios</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Deuda - Patrimonio	0,7	0,9
Endeudamiento del Activo	39,5%	48,5%
Calidad de la Deuda	45,8%	31,5%
Índice de Solvencia	2,5	2,1

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

114. Sobre el particular, el ratio Deuda – Patrimonio muestra para el ejercicio 2020 que, por cada dólar de patrimonio, corresponde USD 0,7 de deuda, mientras que, respecto al ejercicio 2019 se aprecia que dicho ratio fue de 0,9, es decir, por cada dólar de patrimonio corresponde USD 0,9 de deuda, lo cual denota una disminución del apalancamiento financiero de la empresa para el 2020. Por otro lado, el ratio Endeudamiento del Activo también disminuye en el ejercicio 2020 respecto al ejercicio 2019; así, el activo total en el ejercicio 2020 es financiado en un 39,5% por el pasivo total, mientras que en el ejercicio 2019 el valor de este ratio es de 48,5%, denotando con ello una disminución del financiamiento de terceros en la estructura de financiamiento del activo total.
115. Asimismo, del análisis del estado de situación financiera y del ratio de Calidad de la Deuda<sup>31</sup>, se evidencia, en términos relativos, un aumento del pasivo corriente respecto al pasivo total en el ejercicio 2020 con relación al ejercicio 2019. En efecto, el ratio de calidad de la deuda muestra que, para el ejercicio 2020, el 45,8% del pasivo total es representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente), en tanto que este indicador fue de 31,5% en el ejercicio 2019, reflejando en términos relativos que la empresa ha aumentado su endeudamiento de corto plazo.
116. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2020 muestra que, por cada dólar de Pasivo Total corresponde USD 2,5 de activo total. Al respecto, cuanto más alto este indicador, es mayor el nivel de solvencia de la empresa. Así, considerando que para el ejercicio 2019 este indicador fue de 2,1, se concluye que en el ejercicio 2020 la empresa aumentó su nivel de solvencia al aumentar la relación activo total sobre pasivo total.

#### Análisis de los ratios de rentabilidad

117. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios. Al respecto, como se puede apreciar en el siguiente cuadro, el margen bruto<sup>32</sup> de APMT presentó una disminución en el ejercicio 2020 respecto al 2019, pasando de 55,0% a 53,3%. Entre tanto, respecto al margen operativo<sup>33</sup>, en el ejercicio 2019 este resultó en 32,5%, mientras que en el ejercicio 2020 fue de 43,1%, lo cual implicó una mejora en la rentabilidad operativa, explicada principalmente por una reducción de los gastos operativos (reversión de provisiones para contingencias).

<sup>28</sup> Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio.

<sup>29</sup> Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

<sup>30</sup> Calculado como Activo Total / Pasivo Total.

<sup>31</sup> Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total.

<sup>32</sup> Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación.

<sup>33</sup> Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.





**Cuadro 16** Ratios de rentabilidad, años 2019 y 2020

Ratios	2020	2019
Margen Bruto	53,3%	55,0%
Margen Operativo	43,1%	32,5%
Margen Neto	24,2%	16,2%
Margen EBITDA	56,5%	45,7%
ROE	17,9%	12,7%
ROA	10,8%	6,6%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

118. De igual forma, el margen neto<sup>34</sup> de la empresa presentó un aumento, al pasar de 16,2% en 2019 a 24,2% en 2020. Al respecto, este indicador muestra que, en 2020, por cada USD 100 de ingresos de servicios portuarios se obtiene una utilidad de USD 24,2, a diferencia del ejercicio 2019 en donde por cada USD 100 de ingresos de servicios portuarios se obtuvo USD 16,2 de utilidad. Cabe señalar que el aumento de este indicador se explica principalmente por el aumento de la utilidad neta en 2020.
119. Por otro lado, el margen EBITDA<sup>35</sup> es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos en actividades ordinarias. Así, en el ejercicio 2020 registró un aumento respecto al ejercicio 2019, al pasar de 45,7% a 56,5%, lo cual significó que en el ejercicio 2020 por cada USD 100 de ingresos por servicios portuarios se generó un EBITDA de USD 56,5, denotando un aumento del flujo de caja operativo en términos relativos.
120. Entre tanto, respecto al indicador ROE<sup>36</sup>, el cual permite medir la rentabilidad del patrimonio de APMT, se aprecia que en el ejercicio 2020 aumenta respecto al ejercicio 2019, puesto que en el ejercicio 2020, por cada USD 100 de patrimonio se obtiene una utilidad neta de USD 17,9, mientras que en el ejercicio 2019 por cada USD 100 de patrimonio se obtiene una utilidad neta de USD 12,7. Cabe señalar que el aumento de este indicador es consistente con el aumento de los márgenes operativo, neto y EBITDA.
121. Por su parte, respecto al indicador ROA<sup>37</sup>, el cual mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa, se observa que también presenta un aumento, pasando de 6,6% en 2019 a 10,8% en el 2020. Sobre el particular, el aumento de este indicador se debe al aumento de la utilidad neta y la reducción del activo total (menor activo intangible).

### VIII. CONCLUSIONES

122. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao para el año 2020, se desprenden las siguientes conclusiones:
- Como consecuencia de las medidas aplicadas tanto en el Perú como en diversas partes del mundo para la lucha contra la pandemia de COVID-19, diversos sectores de la economía sufrieron una serie de impactos que, en mayor o menor medida, tuvieron también efectos sobre la demanda de los servicios de infraestructura de transporte marítimo. Así, para el caso del TNM, durante el año 2020 el terminal atendió total de 1 502 naves, lo cual se traduce en una reducción del 10,4% respecto del año 2019, y movilizó alrededor de 17,79 millones de toneladas de carga, significando un contracción del 7,0% respecto de lo registrado en el año 2019, y 854,9 miles de TEU de contenedores, cuya reducción fue del 4,9% respecto de lo movilizado en el año 2019.
  - Durante el año 2020, del total de carga movilizada, el 42,60% correspondió a la carga contenedorizada, seguida por la carga a granel sólido con el 32,11% y la carga a granel líquido

<sup>34</sup> Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.

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

<sup>36</sup> Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.

<sup>37</sup> Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.





con el 13,39%. Asimismo, se observó que las empresas Mediterranean Shipping Company (MSC) e Ian Taylor presentaron la mayor participación de carga movilizada en el terminal, registrando el 22,41% y 16,38%, respectivamente, mientras que, respecto a las líneas navieras que recalaban en el terminal, las empresas MSC y Maersk presentaron la mayor participación de carga movilizada en el terminal, registrando el 22,98% y 15,14%.

- iii. Respecto al régimen tarifario, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, la variación máxima permitida para las tarifas dentro de las canastas de servicios regulados para el periodo julio 2020 – junio 2021 fue de +9,75%. Así, el 1 de julio de 2020 entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios regulados incluyendo los ajustes anuales por inflación y productividad, registrándose variaciones en las canastas de los i) Servicios regulados a la nave (-9,74%), ii) Servicios regulados a la carga en contenedores (+9,75%), iii) Servicios regulados a la carga fraccionada, rodante, a granel (+9,74%), y iv) Servicios regulados a pasajeros (+9,68%).
- iv. Por otro lado, respecto al régimen de acceso, al finalizar el año 2020, se contaban con veinticuatro (24) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, cuyos cargos de acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 70,0, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre APMT y los usuarios intermedios.
- v. Respecto a las inversiones en el TNM, durante el año 2020 el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 858,17 mil, monto 93,4% inferior a lo registrado en 2019; con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 422,18 millones, representando un porcentaje de avance del 47,1% del compromiso de inversión de APMT. Al respecto, considerando que el compromiso de inversión del Concesionario asciende a USD 895,58 millones, al cierre del 2020 se encontró pendiente de ejecución alrededor del 52,9% de dicho compromiso.
- vi. Por su parte, respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, durante el año 2020, APMT realizó pagos al Estado por un total de USD 19,12 millones, cifra 15,1% superior a lo registrado en el año 2019 (USD 16,61 millones). Sobre el particular, dichos pagos estuvieron conformados por USD 11,54 millones por concepto del pago a ENAPU (monto 29,9% superior al del 2019), además de USD 5,68 millones por concepto de retribución a la APN (monto 1,9% inferior a lo pagado en el 2019) y USD 1,89 millones por concepto de aporte por regulación al Ositrán (cifra 2,0% menor a lo pagado en el 2019).
- vii. En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2020, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a 38 ocurrencias, representando una reducción respecto al año anterior (39 ocurrencias), siendo la totalidad de tales eventos únicamente accidentes con daños personales (heridos). Además, se presentaron 385 reclamos, de los cuales el 48,1% estuvieron relacionados con la calidad de la prestación de los servicios, mientras que el 40,5% estuvieron relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios.
- viii. Respecto a los resultados financieros de APMT, durante el año 2020, se obtuvieron ingresos por servicios portuarios por un monto de USD 188,4 millones, lo cual representó una disminución de 3,8% respecto al ejercicio 2019, mientras que los costos de operación ascendieron a USD 88,9 millones, lo cual significó una disminución de 0,2% respecto al 2019. Así, como resultado de sus operaciones, en el ejercicio 2020 APMT obtuvo una utilidad neta de USD 45,7 millones, lo que significó un incremento 43,9% respecto al ejercicio 2019.
- ix. Por otro lado, en el ejercicio 2020 el activo total de la empresa ascendió a USD 422,4 millones, registrando una disminución de USD 60,5 millones, explicado por una reducción del activo intangible de USD 20,7 millones y una reducción de USD 42,0 millones en la cuenta efectivo y equivalentes de efectivo. Al respecto, es necesario señalar que los recursos propios de la empresa han sido suficientes para financiar las inversiones y para efectuar los pagos del servicio de la deuda. Asimismo, la generación de utilidades le ha permitido a la empresa sustentar el pago de dividendos por USD 37 millones y mejorar sus niveles de solvencia en el 2020.
- x. Finalmente, en el ejercicio 2020 APMT presentó una disminución de los niveles de liquidez con relación al ejercicio 2019, explicado principalmente, por la disminución del saldo de efectivo y



equivalentes de efectivo, y por un aumento del pasivo corriente. A su vez, los ratios de endeudamiento financiero de la empresa permiten concluir que su nivel de apalancamiento ha disminuido y, con ello, se produjo un aumento en su nivel de solvencia. Por su parte, de acuerdo con el análisis de los ratios de rentabilidad, el margen neto de la empresa presentó un aumento, al pasar de 16,2% en 2019 a 24,2% en 2020, lo cual se explica principalmente por el aumento de la utilidad neta, en tanto que el indicador ROE en el ejercicio 2020 aumentó respecto al ejercicio 2019, haciendo notar que, por cada USD 100 de patrimonio se obtiene una utilidad neta de USD 17,9, siendo el aumento de este indicador consistente con el aumento de los márgenes operativo, neto y EBITDA de APMT.



## ANEXOS

### ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

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



<b>Concesionario: APM Terminals Callao S.A.</b> <b>Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao</b>			
Nº	Tema	Contenido	Referencia
11	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inversión Etapa I: USD 264,5 millones</li> <li>▪ Inversión Etapa II: USD 66,2 millones</li> <li>▪ Inversión Etapa III: USD 140,5 millones</li> <li>▪ Inversión Etapa IV: USD 133,1 millones</li> <li>▪ Inversión Etapa V: USD 156,8 millones</li> <li>▪ Inversión Etapa VI<sup>38</sup>: USD 299,8 millones</li> <li>▪ <b>Inversión Total: USD 1 060,8 millones (sin IGV)</b></li> </ul>	Propuesta Técnica (Folio 263-265) Anexo 16
12	Obras por ejecutar	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Obras iniciales:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Correspondientes a las <b>Etapas 1 y 2</b>, de acuerdo a lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 9 del Proyecto de Contrato de Concesión.</li> </ul> </li> <li>▪ <u>Obras en función a la demanda:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Etapa 3:</b> cuando se alcance una demanda de 1 millón de TEUs anuales.</li> <li>- <b>Etapa 4:</b> cuando se alcance una demanda de 1,3 millón de TEUs anuales.</li> <li>- <b>Etapa 5:</b> cuando se alcance una demanda de 1,5 millón de TEUs anuales.</li> <li>- <b>Etapa 6:</b> cuando el Concesionario lo considere conveniente en un plazo máximo de 5 años a partir de la fecha de suscripción del Contrato.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 6.4. (p. 53) Anexo 9 (p. 176)
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"> <li>▪ Trato Directo.</li> <li>▪ Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> <li>- De conciencia.</li> <li>- De derecho: i) Arbitrajes internacionales para controversias mayores a USD 10 000 000,00 y ii) Arbitrajes nacionales para menores o iguales a USD 10 000 000,00.</li> </ul> </li> <li>▪ Reglas procedimentales comunes.</li> </ul>	Cláusula 16.11. (p. 117) Cláusula 16.12. (p. 118)
15	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre 0,8 y 400 UIT).</li> <li>- Régimen de bienes (entre 0,8 y 80 UIT).</li> <li>- Obras de infraestructura portuaria (entre 0,8 y 80 UIT).</li> <li>- Conservación de la Concesión (entre 0,8 y 4 UIT).</li> <li>- Explotación de la Concesión.</li> <li>- Fideicomiso (0,8 UIT y 0,5% del monto a transferir).</li> <li>- Garantías (3,2 y 8 UIT).</li> <li>- Régimen de Seguros (0,5% del monto de la prima respectiva, 10% del monto del siniestro, entre 0,8 y 80 UIT).</li> <li>- Consideraciones Generales Socio Ambientales (0,8 UIT).</li> <li>- Competencias Administrativas (8 UIT).</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula XIX. (p. 124) Anexo 17 (p. 201)
16	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El Contrato se declarará terminado por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Término por Vencimiento del Plazo.</li> <li>- Término por Mutuo Acuerdo.</li> <li>- Término por incumplimiento de la Sociedad Concesionaria.</li> <li>- Término por incumplimiento del Concedente.</li> <li>- Término por decisión unilateral (del Concedente).</li> <li>- Fuerza mayor o caso fortuito.</li> <li>- Otras causales no imputables a las partes.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 15.1. (p. 106)

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



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



Concesionario: APM Terminals Callao S.A. Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao			
Nº	Tema	Contenido	Referencia
		<p><u>Productividad promedio trimestral, según tipo de carga:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Contenedores sin grúas pórtico de muelle: 10 contenedor/h</li> <li>○ Contenedores con grúas pórtico de muelle: 25 contenedor/h</li> <li>○ Carga Rodante: 80 t/h</li> <li>○ Carga fraccionada: 100 t/h</li> <li>○ Carga sólida a granel en general: 400 t/h</li> <li>○ Carga sólida a granel (fertilizantes): 300 t/h</li> </ul> <p>Los niveles de servicio y productividad se incrementarán en función a la ejecución de cada etapa correspondiente, de acuerdo al numeral II del Anexo 3 del Contrato de Concesión.</p>	
21	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, el regulador realizará la primera revisión de la Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI-X", tanto para los servicios estándar como para los especiales con tarifa.</li> <li>▪ Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el Regulador para dicho quinquenio (el factor X será cero para los cinco (05) primeros años, contados desde el inicio de la explotación).</li> </ul>	Cláusula 8.25. (p. 74)
22	Tarifas	<p>Las tarifas (sin IGTV) establecidas en el contrato de concesión son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Servicio a la Nave</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Por metro de eslora – hora USD 0,70</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Servicio de Embarque o Descarga:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Con grúa pórtico de muelle               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Contenedores de 20 pies lleno USD 90,00</li> <li>○ Contenedores de 40 pies lleno USD 135,00</li> <li>○ Contenedores de 20 pies vacío USD 72,00</li> <li>○ Contenedores de 40 pies vacío USD 108,00</li> </ul> </li> <li>- Sin grúa pórtico de muelle               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Contenedores de 20 pies lleno USD 67,50</li> <li>○ Contenedores de 40 pies lleno USD 101,25</li> <li>○ Contenedores de 20 pies vacío USD 54,00</li> <li>○ Contenedores de 40 pies vacío USD 81,00</li> </ul> </li> <li>- Carga fraccionada (TM) USD 7,50</li> <li>- Carga Rodante (TM) USD 28,50</li> <li>- Carga Sólida a Granel (TM) USD 3,75</li> <li>- Carga Líquida a Granel (TM) USD 1,125</li> <li>- Pasajeros<sup>39</sup> USD 8,00</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Servicio de Transbordo</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Con grúa pórtico de muelle               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Contenedores de 20 pies lleno USD 72,00</li> <li>○ Contenedores de 40 pies lleno USD 108,00</li> <li>○ Contenedores de 20 pies vacío USD 72,00</li> <li>○ Contenedores de 40 pies vacío USD 108,00</li> </ul> </li> <li>- Sin grúa pórtico de muelle               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Contenedores de 20 pies lleno USD 54,00</li> <li>○ Contenedores de 40 pies lleno USD 81,00</li> <li>○ Contenedores de 20 pies vacío USD 54,00</li> <li>○ Contenedores de 40 pies vacío USD 81,00</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>▪ <b>Ver los servicios especiales en el anexo 5 (p. 158)</b></li> </ul>	Anexo 5 (p. 157)
23	Retribución al Estado	<p>El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 3% de los Ingresos Netos Mensuales que obtenga la Sociedad Concesionaria, a partir del inicio de la explotación hasta la caducidad de la Concesión.</p>	Cláusula 8.26. (p. 75)

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





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

Modalidad de concesión:	Autosostenible
Plazo de concesión:	30 años
Período:	2011-2020

a. Tráfico											
Indicador	Unidad de medida	2011 <sup>1/</sup>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Naves atendidas	Unidades	1 144	2 194	2 454	2 258	2 144	2 029	2 022	1 790	1 677	1 502
Carga total atendida	Toneladas	7 824 280	14 711 347	19 707 823	14 894 765	14 423 897	15 743 530	17 559 163	17 552 474	19 133 799	17 793 279
<b>Carga por tipo de operación:</b>											
Embarque	Toneladas	2 798 095	4 825 609	6 104 405	3 610 611	2 746 342	3 109 784	4 023 436	3 324 430	3 521 622	3 103 592
Descarga	Toneladas	5 022 255	9 859 077	13 573 021	11 278 853	11 666 697	12 628 946	13 526 707	14 208 914	14 274 562	12 841 282
Cabotaje	Toneladas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	73 773
Transbordo	Toneladas	3 930	26 661	30 397	5 301	10 857	4 801	8 884	18 708	1 337 356	1 774 632
Tránsito	Toneladas	0	0	0	0	0	0	136	422	259	0
<b>Carga por tipo de producto:</b>											
Contenedorizada	Toneladas	2 497 545	3 732 597	7 943 836	4 483 247	5 044 209	5 701 148	6 568 441	6 580 703	7 896 191	7 579 416
Fraccionada	Toneladas	724 167	1 795 759	1 803 282	1 821 379	1 989 182	1 919 663	1 946 649	2 311 389	2 225 722	1 915 801
Graneles líquidos	Toneladas	1 250 371	2 697 414	3 206 440	2 819 364	2 609 580	2 862 980	2 941 768	2 702 002	2 681 906	2 381 665
Graneles sólidos	Toneladas	3 166 041	6 046 632	6 322 716	5 430 503	4 451 496	4 971 236	5 763 190	5 623 551	6 011 039	5 713 414
Rodante	Toneladas	186 156	438 944	431 550	340 273	329 429	288 502	339 115	334 830	318 940	202 983
<b>Tráfico de contenedores:</b>											
<b>Contenedores</b>	<b>Unidades</b>	<b>158 958</b>	<b>253 234</b>	<b>300 596</b>	<b>316 486</b>	<b>379 690</b>	<b>550 673</b>	<b>595 712</b>	<b>612 335</b>	<b>541 100</b>	<b>506 225</b>
Llenos	Unidades	107 251	195 477	228 719	247 047	276 978	371 462	428 898	438 040	401 233	374 847
Vacios	Unidades	51 707	57 757	71 877	69 439	102 712	179 211	166 814	174 295	139 867	131 378
<b>Contenedores</b>	<b>TEU</b>	<b>245 693</b>	<b>379 727</b>	<b>475 188</b>	<b>490 978</b>	<b>588 412</b>	<b>871 167</b>	<b>950 239</b>	<b>999 180</b>	<b>898 805</b>	<b>854 907</b>
Llenos	TEU	161 268	290 158	353 788	378 847	417 769	557 598	655 224	685 970	644 519	616 448
Vacios	TEU	84 425	89 569	121 400	112 131	170 643	313 569	295 015	313 210	254 286	238 459
<b>Tráfico de pasajeros:</b>											
Pasajeros	Pasajeros	3 873	19 265	22 693	18 195	28 017	24 195	29 192	30 406	32 195	13 953

b. Ingresos operativos <sup>2/</sup>											
Concepto	Unidad de medida	2011 <sup>1/</sup>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Servicio a la nave	Miles de dólares	NA	NA	11 294	26 616	29 711	39 892	48 294	52 134	48 690	46 545
Servicio a la carga	Miles de dólares	NA	NA	81 545	61 513	62 118	70 806	84 686	98 628	107 955	99 765
Pasajeros	Miles de dólares	NA	NA	-	189	255	249	307	277	452	183
Servicios especiales con Tarifa	Miles de dólares	NA	NA	2 144	3 318	3 670	2 031	1 578	1 269	1 242	1 486
Servicios especiales con Precio	Miles de dólares	NA	NA	6 049	8 721	16 673	18 950	29 426	36 507	32 320	36 780
Otros servicios	Miles de dólares	NA	NA	-	3 475	6 252	5 791	539	3 498	4 952	3 428
<b>Total</b>	<b>Miles de dólares</b>	<b>NA</b>	<b>NA</b>	<b>101 032</b>	<b>103 832</b>	<b>118 679</b>	<b>137 719</b>	<b>164 830</b>	<b>192 313</b>	<b>195 611</b>	<b>188 187</b>

Nota:

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

<sup>2/</sup> Ingresos operativos no auditados.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

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

#### GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

**Ricardo Quesada Oré**

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

**Sandra Queija De la Sotta**  
Jefa de Estudios Económicos

**Melina Caldas Cabrera**  
Jefa de Regulación

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

---

Jorge Paz Panizo – Especialista  
Cinthya Lopez Vasquez – Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Thalía Altamirano Méndez - Practicante  
Marcelo Rodríguez Arellano – Practicante  
Geraldine Ordoñez Bendezú – Practicante