



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao 2022

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 2022: 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. Las ideas expuestas en los informes no implican una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora de este organismo regulador. La información y los datos contenidos en el presente documento se consideran provenientes de fuentes confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible, y se encuentran sujetas a modificaciones sin notificación previa.

Primera versión: junio de 2023

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

estudioeconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	6
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	8
I.1. Composición del Concesionario	8
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	8
I.3. Área de Influencia	10
I.4. Principales activos de la Concesión	10
I.5. Hechos de importancia	11
II. OFERTA DE SERVICIOS.....	11
II.1. Servicios estándar	12
II.2. Servicios especiales	12
II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso	12
III. DEMANDA DE SERVICIOS	13
III.1. Principales clientes	13
III.2. Tráfico de naves y de carga	14
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO	26
IV.1. Tarifas.....	26
IV.2. Precios.....	31
IV.3. Cargos de Acceso	31
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	32
V.1. Inversiones	32
V.2. Pagos al Estado.....	33
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	34
VI.1. Niveles de servicio y productividad.....	34
VI.2. Reclamos.....	41
VI.3. Accidentes	42
VI.4. Sanciones y penalidades.....	43
VII. RESULTADOS FINANCIEROS	44
VII.1. Análisis de los Estados Financieros	44
VII.2. Análisis de ratios financieros	52
VIII. CONCLUSIONES	59
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....	61
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE APM TERMINALS CALLAO S.A.	65



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1	Características de la Infraestructura Portuaria de APM Terminals Callao S.A.	10
Cuadro 2	Naves arribadas en el TMN, por muelle y amarradero, año 2022	17
Cuadro 3	Canastas de servicios sujetos a la regulación tarifaria en el TNM	27
Cuadro 4	Tarifas de los Servicios Estándar regulados, periodo 2022-2023	28
Cuadro 5	Tarifas de los Servicios Especiales regulados, periodo 2022-2023	29
Cuadro 6	Contratos de acceso vigentes, año 2022	32
Cuadro 7	Pagos al Estado, periodo 2019-2022	34
Cuadro 8	Accidentes reportados en el terminal, año 2022	42
Cuadro 9	Sanciones impuestas, año 2022	43
Cuadro 10	Penalidades aplicadas, año 2022	44
Cuadro 11	Estado de Resultados Integrales de APMT, periodo 2018 - 2022	45
Cuadro 12	Estado de Situación Financiera, periodo 2018 - 2022	48
Cuadro 13	Ratios de liquidez, años 2021 y 2022	52
Cuadro 14	Ratios de endeudamiento, años 2021 y 2022	54
Cuadro 15	Ratios de rentabilidad, años 2021 y 2022	57

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Composición accionaria de APM Terminals Callao S.A.	8
Gráfico 2	Líneas navieras en el TNM, año 2022	13
Gráfico 3	Agencias marítimas en el TNM, año 2022	14
Gráfico 4	Evolución del tráfico de naves, periodo 2011 - 2022	14
Gráfico 5	Evolución del volumen promedio de carga por nave, periodo 2011-2022	15
Gráfico 6	Eslora (en metros) de las naves atendidas, año 2022	15
Gráfico 7	Arqueo bruto (en toneladas) de las naves, año 2022	16
Gráfico 8	Composición del tráfico de naves, por tipo, año 2022	16
Gráfico 9	Tasa de ocupación de muelle en el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, por muelle y amarradero, año 2022	17
Gráfico 10	Tiempo de estadía en muelle en el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, por muelle, año 2022	18
Gráfico 11	Evolución del tráfico de carga movilizada, periodo 2011 - 2022	18
Gráfico 12	Composición del tráfico de carga por operación, años 2021 y 2022	19
Gráfico 13	Composición del tráfico de carga por tipo, años 2021 y 2022	19
Gráfico 14	Tráfico de carga contenedorizada, periodo 2011 - 2022	20
Gráfico 15	Tráfico de carga sólida a granel, periodo 2011 - 2022	20
Gráfico 16	Tráfico de carga líquida a granel, periodo 2011 - 2022	21
Gráfico 17	Tráfico de carga no contenedorizada, periodo 2011 - 2022	21
Gráfico 18	Tráfico de carga rodante, periodo 2011 - 2022	22
Gráfico 19	Evolución del tráfico de contenedores, periodo 2011 - 2022	23
Gráfico 20	Tráfico de contenedores por operación, años 2021 y 2022	23
Gráfico 21	Composición de contenedores por condición Lleno/Vacío, periodo 2011 - 2022	24



Gráfico 22	Composición de contenedores por según capacidad, periodo 2011 - 2022	24
Gráfico 23	Evolución del tráfico de contenedores según capacidad, periodo 2011 - 2022	25
Gráfico 24	Evolución del tráfico de pasajeros en el TNM, periodo 2011 - 2022	25
Gráfico 25	Inversiones ejecutadas en el TNM, periodo 2011-2022	33
Gráfico 26	NSP: Tiempo para el inicio de la descarga, año 2022	35
Gráfico 27	NSP: Tiempo para el zarpe de la nave, año 2022	36
Gráfico 28	NSP: Tiempo para el inicio de la descarga, año 2022	36
Gráfico 29	NSP: Rendimiento para operación de contenedores sin grúas pórtico de muelle, año 2022	37
Gráfico 30	NSP: Rendimiento para operación de contenedores con grúas pórtico de muelle existentes, año 2022	37
Gráfico 31	NSP: Rendimiento para carga rodante, año 2022	38
Gráfico 32	NSP: Rendimiento para carga fraccionada, año 2022	38
Gráfico 33	NSP: Rendimiento para carga sólida a granel, año 2022	39
Gráfico 34	NSP: Rendimiento para carga fraccionada, año 2022	40
Gráfico 35	NSP: Rendimiento para carga sólida a granel en general, año 2022	40
Gráfico 36	NSP: Rendimiento para operación de contenedores con grúas pórtico de muelle, año 2022	41
Gráfico 37	Reclamos presentados, año 2022	41
Gráfico 38	Reclamos según materia, año 2022	42
Gráfico 39	Ingresos por prestación de servicios portuarios de APMT	45
Gráfico 40	Composición de los costos y gastos operativos de APMT, año 2022	46
Gráfico 41	Evolución de los resultados de APMT, periodo 2011 - 2022	47
Gráfico 42	Composición de activos de la empresa	49
Gráfico 43	Evolución de los activos de la empresa, periodo 2011 - 2022	49
Gráfico 44	Composición de pasivos de la empresa	50
Gráfico 45	Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2011 - 2022	50
Gráfico 46	Composición del patrimonio neto de la empresa	51
Gráfico 47	Evolución del patrimonio neto de la empresa, periodo 2011 - 2022	51
Gráfico 48	Evolución de los ratios de liquidez, periodo 2011 - 2022	53
Gráfico 49	Evolución del capital de trabajo, periodo 2011 - 2022	54
Gráfico 50	Evolución de los ratios de endeudamiento, periodo 2011 - 2022	55
Gráfico 51	Evolución de la solvencia y autonomía financiera, periodo 2011 - 2022	56
Gráfico 52	Evolución de los márgenes de rentabilidad, periodo 2011 - 2022	58
Gráfico 53	Evolución del ROE y ROA de la empresa, periodo 2011 - 2022	59

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

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



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 2022. Así, en este informe se presenta la evolución de las principales variables de la empresa, tales como el tráfico de carga, las tarifas aplicadas, indicadores operativos, inversiones ejecutadas, entre otros.

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

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

Durante el año 2022 el terminal atendió un total de 1459 naves, lo cual se traduce en una reducción del 1,5% respecto del año 2021, y movilizó alrededor de 18,384 millones de toneladas de carga, significando una reducción de 6,5% respecto de lo registrado en el año 2021, y 952 085 TEU de contenedores, mostrando un incremento fue de 0,79% respecto de lo movilizado en el año 2021.

Al respecto, durante el año 2022, del total de carga movilizada, el 41,65% correspondió a la carga contenedorizada, seguida por la carga a granel sólido con el 28,95% y la carga no contenedorizada con el 13,84%. Asimismo, se observó que las agencias marítimas Ian Taylor y Mediterranean Shipping Company presentaron la mayor participación de naves atendidas en el terminal, registrando el 15,9% y 13,6%, respectivamente, mientras que, respecto a las líneas navieras que recalaron en el terminal, las empresas Maersk y Mediterranean Shipping Company presentan la mayor participación del tráfico de naves en el terminal, registrando el 14,4% y 14,2%, respectivamente.

Respecto al régimen tarifario, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, la variación máxima permitida para las tarifas dentro de las canastas de servicios regulados para el periodo julio 2022 – junio 2023 fue de +14,62%. Así, en julio de 2022 entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios regulados incluyendo los ajustes anuales por inflación y productividad, registrándose variaciones en las canastas de los i) Servicios Estándar en función a la nave (+14,62%), ii) Servicios Estándar en función a la carga fraccionada, rodante y a granel (+14,60%), iii) Servicios Estándar en función a la carga en contenedores (+14,62%), iv) Servicios Estándar a pasajeros (+14,58%), v) Servicios Especiales en función a la nave (+14,61%), y vi) Servicios Especiales en función a la carga fraccionada, rodante y a granel (+14,60%).

Por otro lado, respecto al régimen de acceso, al finalizar el año 2022, se contaban con veintitrés (23) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, cuyos cargos de acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 70,0, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre APMT y los usuarios intermedios.

Respecto a las inversiones en el TNM, durante el año 2022 el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 13,46 millones, monto 442,1% superior a lo registrado en 2021; con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 438,13 millones, representando un porcentaje de avance del 48,9% del compromiso de inversión de APMT. Al respecto, considerando que

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



el compromiso de inversión del Concesionario asciende a USD 895,58 millones, al cierre del 2022 se encontró pendiente de ejecución alrededor del 51,1% de dicho compromiso.

Por su parte, respecto a los pagos al Estado Peruano, durante el año 2022, APMT realizó pagos por un total de USD 27,951 millones, cifra 12,2% superior a lo registrado en el año 2021 (USD 24,906 millones). Sobre el particular, dichos pagos estuvieron conformados por USD 17,572 millones por concepto del pago a ENAPU (monto 15,2% superior al del 2021), además de USD 7,786 millones por concepto de retribución a la APN (monto 7,6% superior a lo pagado en el 2021) y USD 2,593 millones por concepto de aporte por regulación al Ositrán (cifra 7,3% superior a lo pagado en el 2021).

En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2022, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a 46 ocurrencias, representando una reducción respecto al año anterior (51 ocurrencias en 2021), siendo la totalidad de tales eventos únicamente accidentes con daños personales (heridos). Además, se presentaron 382 reclamos, de los cuales el 52,1% estuvieron relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, mientras que el 31,2% estuvieron relacionados con la calidad y oportuna prestación de los servicios.

Respecto a la situación financiera de APMT, al cierre del año 2022 se observa que, por un lado, la capacidad de cumplimiento de las obligaciones de corto plazo de la empresa se va reduciendo en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, conforme los pasivos corrientes van siendo afrontados por activos cada vez más líquidos, mientras que, por otro lado, si bien el capital de trabajo presenta valores negativos para el 2022, se observa una recuperación de dicho monto respecto a la situación presentada en el 2021. Asimismo, los ratios financieros analizados muestran una reducción en el grado de endeudamiento asumido por la empresa, en comparación a lo observado en el 2021, de modo tal que los activos totales se encuentran respaldados en mayor medida por el patrimonio neto. Además, en comparación al 2021, al cierre del 2022 la empresa presenta una mejor posición de autonomía financiera al contar con una estructura de capital con menor dependencia de financiamiento externo.

Finalmente, la información financiera de APMT para el 2022 presenta una mejora en la rentabilidad neta de la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, ello a pesar de que tanto a nivel bruto y operativo como a nivel del EBITDA se observa una reducción en los márgenes alcanzados. Entre tanto, los indicadores ROE y ROA presentan una mejor posición en comparación al 2021, lo cual se traduce en que, al cierre del 2022, la rentabilidad de los accionistas se vio incrementada a la vez que la empresa usó de modo eficiente sus activos para la generación de ganancias durante el ejercicio contable.

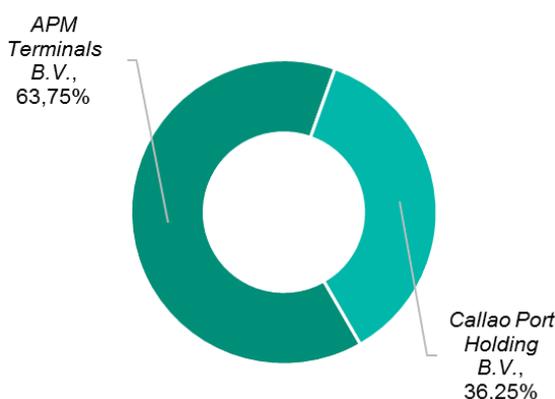


I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición del Concesionario

1. Durante los primeros años de la Concesión, la composición accionarial del Concesionario estaba conformada por las empresas APM Terminals B.V. (51%), Callao Port Holding B.V. (29%) y Central Portuaria S.A.C. (20%), donde las dos primeras empresas pertenecen al grupo económico A.P. Moller. Sin embargo, a partir de marzo de 2014, la empresa Terminal Investment Ltd., que pertenece al grupo económico Mediterranean Shipping Company, adquiere del grupo A.P. Moller toda la participación de Callao Port Holding B.V.
2. Posteriormente, en marzo de 2018, la empresa Central Portuaria S.A.C. transfirió sus acciones en favor de APM Terminals B.V. y Callao Port Holding B.V. Así, luego de dicha operación, la nueva participación accionarial del Concesionario fue la siguiente: APM Terminals B.V. con el 63,75% de las acciones y Callao Port Holding B.V. con 36,25% restantes. Cabe señalar que, a diciembre de 2022, 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.

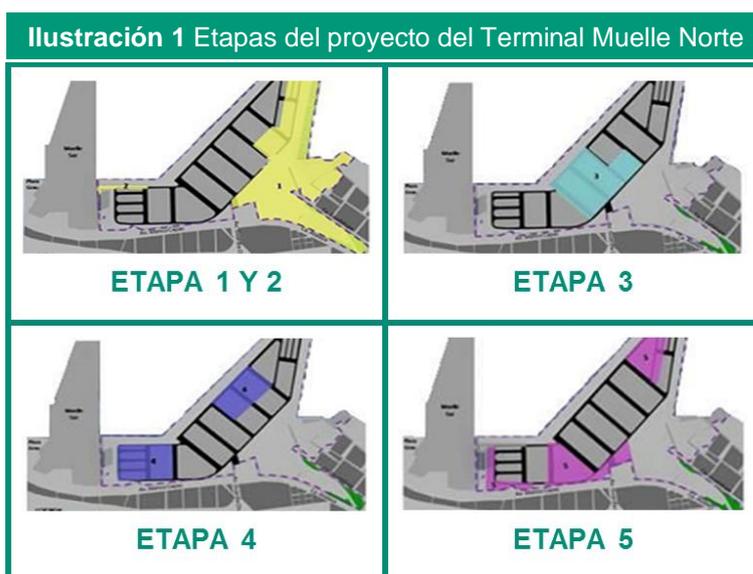
I.2. Principales características del Contrato de Concesión

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)², distribuida en cinco etapas del proyecto de modernización³, las cuales comprenden los siguientes hitos:

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



Fuente: El Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

6. Entre tanto, con relación al régimen tarifario, se debe señalar que, conforme a lo señalado en la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación, el Ositrán realizará la primera revisión de las tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI - X", establecido en el Reglamento General de Tarifas (RETA) del OSITRAN, tanto para los servicios estándar como para los servicios especiales con tarifa. Asimismo, la cláusula 8.23 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar un precio⁴ o tarifa⁵ por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios, según corresponda.
7. Por otro lado, respecto a los pagos al Estado Peruano, la cláusula 8.26 del Contrato de Concesión establece que APMT deberá pagar al Estado una retribución como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado de explotar el TNM. Al respecto, esta retribución asciende al 3% de los ingresos netos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación

² Monto de inversión actualizado a diciembre de 2022.

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

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

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



de la Concesión. Asimismo, de acuerdo con el Contrato de Asociación en Participación⁶, 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 renta⁷ obtenidas producto de la explotación del terminal. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar al Ositrán el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación⁸.

I.3. Área de Influencia

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

I.4. Principales activos de la Concesión

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

Cuadro 1 Características de la Infraestructura Portuaria de APM Terminals Callao S.A.					
Muelle	Amarradero	Operación	Longitud (metros)	Profundidad (metros)	Ancho (metros)
Muelle 1	A	Multipropósito	182,80	10,00	30,00
	B				
Muelle 2	A	Multipropósito	182,80	10,00	82,80
	B				
Muelle 3	A	Multipropósito	182,80	10,00	82,80
	B				
Muelle 4	A	Multipropósito	182,80	10,00	30,00
	B				
Muelle 5	A	Contenedores	390,00	12,00	207,20
	B	Contenedores			
	C	Tanquero	207,20	10,50	
	D	Contenedores	560,00	15,50	
	E	Contenedores			
Muelle 7	A	Hidrocarburos	262,87	10,50	-
	B	Hidrocarburos	262,87	9,50	
Muelle 11	-	Multipropósito	280,00	15,50	-

Fuente: Página web del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

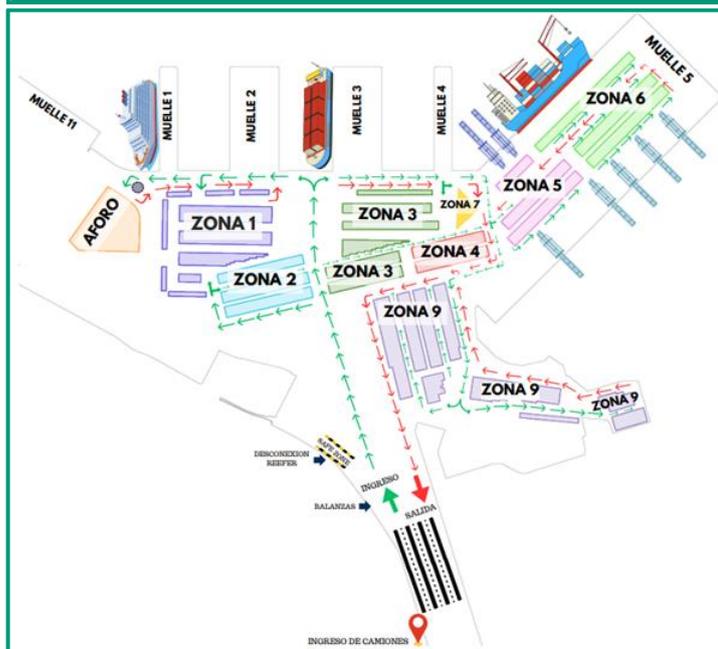
⁶ Establecido en el Anexo 21 del Contrato de Concesión.

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

⁸ De acuerdo a la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión.



Ilustración 2 Distribución del Terminal Muelle Norte del Callao



Fuente: Página web del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

11. Por su parte, en cuanto al equipamiento, el Concesionario cuenta con cuatro (4) grúas pórtico STS Super Post- Panamax, dos (2) grúas pórtico STS Panamax, cuatro (4) grúas móviles MHC post Panamax, doce (12) grúas de patio RTG eléctricas, dos (2) grúas de patio RTG diesel y 920 conexiones *reefer*⁹.

I.5. Hechos de importancia

12. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 048-2022-CD-OSITRAN, de fecha 03 de noviembre de 2022, el Consejo Directivo del Ositrán determinó la Tarifa Máxima del Servicio Especial denominado Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer*, a ser brindado en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao.
13. El 03 de noviembre de 2022, mediante Resolución N° 049-2022-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán dispuso la publicación para comentarios del Informe "Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial Gasificado de contenedores llenos en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao".
14. El 25 de noviembre de 2022, se firmó la Adenda N° 01 del Contrato de Concesión¹⁰ que tiene como objeto modificar el *layout* de la culminación de las obras en función a la demanda referidas a la ejecución de obras en cinco (5) etapas, con un importe de inversión referencial de USD 748,7 millones, de las cuales ya se han ejecutado las Etapas 1 y 2. La referida Adenda considera el cambio de las obras en función a la demanda correspondiente a las Etapas 3 al 5 por las Etapa 3A, Etapa 3B, Etapa 4A y Etapa 4B, incrementándose el importe de la inversión referencial a USD 1 096 millones.

II. OFERTA DE SERVICIOS

15. 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

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

¹⁰ Disponible en: <https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/01/adenda-1-contrato-concesion-terminal-norte-multiproposito-terminal-portuario-callao.pdf>. Último acceso: 06 de junio de 2023.



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

16. 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 pago¹¹, así como cualquier gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del servicio.
17. 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

18. 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

19. 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.
20. 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.
21. 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

22. 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

23. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monoperador, la cláusula 2.7 del Contrato de Concesión establece que el REMA es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, el

¹¹ Al respecto, de acuerdo con la cláusula 8.19. del Contrato de Concesión, la carga podrá permanecer depositada en el TNM a libre disposición del Usuario, de acuerdo a lo siguiente, según el tipo de carga:

- Carga contenedorizada, hasta cuarenta y ocho (48) horas.
- Carga fraccionada, hasta tres (03) Días Calendario.
- Carga rodante, hasta tres (03) Días Calendario.
- Carga sólida a granel excepto concentrado de minerales, hasta cinco (05) Días Calendario, con uso de torres absorbentes y silos.



Concesionario deberá otorgar acceso a los usuarios intermedios para el uso de la Facilidad Esencial con el fin de prestar los Servicios Esenciales mencionados.

24. 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

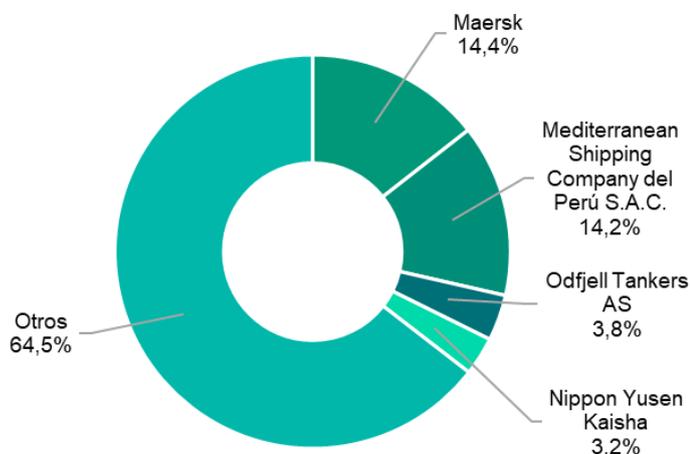
25. En esta sección se describe la evolución del tráfico de naves y de carga en el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao durante el año 2022, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de Declaración Estadística del Ositrán¹².

26. Al respecto, resulta importante mencionar que, como consecuencia de las medidas aplicadas en el marco de la pandemia de COVID-19, tanto en el Perú como en otras partes del mundo, 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, las estadísticas presentadas a continuación podrían presentar, en algunos casos, tendencias atípicas en comparación con lo observado en otros años.

III.1. Principales clientes

27. Respecto a las operaciones llevadas a cabo en el terminal, puede identificarse la participación tanto de líneas navieras como de agentes marítimos. Al respecto, la línea naviera corresponde a aquella persona jurídica que celebra un contrato de transporte marítimo de mercancías con un usuario. Por su parte, el agente marítimo corresponde a aquella persona jurídica que realiza funciones vinculadas al ingreso, permanencia, aprovisionamiento y salida del buque en puerto.
28. Así, con relación a las líneas navieras, durante el año 2022 se observa que alrededor del 28,6% del tráfico total de naves se concentró en dos (2) empresas, Maersk (14,4%) y Mediterranean Shipping Company del Perú (14,2%), tal como se detalla en el siguiente gráfico. Cabe mencionar que el 64,5% de las naves atendidas corresponden a líneas navieras con participaciones mínimas inferiores al 3% del tráfico total.

Gráfico 2 Líneas navieras en el TNM, año 2022
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



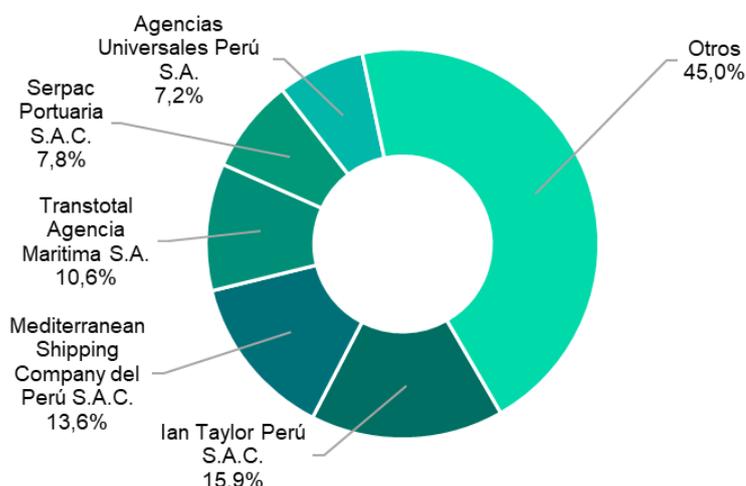
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹² El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaracion.estadistica@ositrان.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



29. Por su parte, en el caso de los agentes marítimos, durante el año 2022 se observa que alrededor del 40,0% del tráfico de naves se encontró distribuido entre tres (3) empresas, siendo Ian Taylor Perú S.A.C. la que presentó la mayor participación, registrando el 15,9% del total de naves que recalaron en el terminal, seguido de Mediterranean Shipping Company del Perú S.A.C. con el 13,6%, tal como se detalla en el siguiente gráfico. Cabe mencionar que el 45,0% de las naves atendidas corresponden a líneas navieras con participaciones mínimas inferiores al 5% del tráfico total.

Gráfico 3 Agencias marítimas en el TNM, año 2022
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



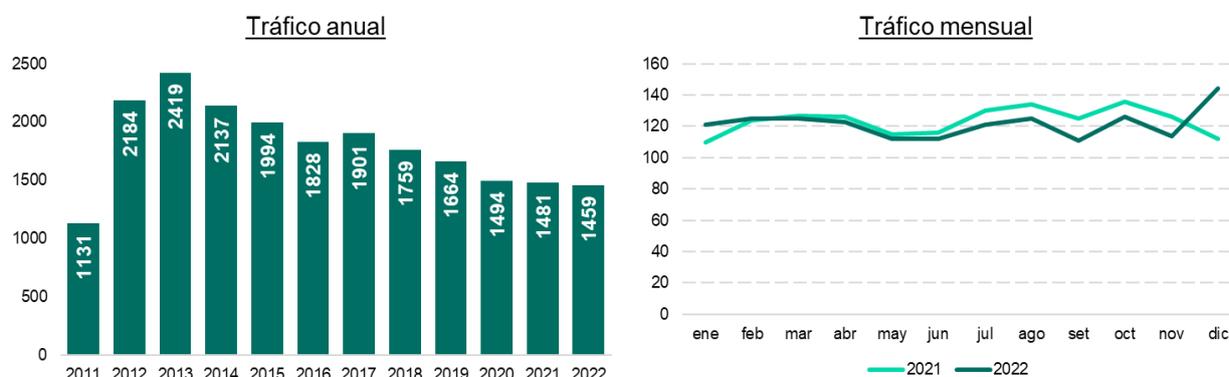
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Tráfico de naves y de carga

a) Naves atendidas

30. Durante el año 2022, APMT atendió un total de 1459 naves, esto es, 22 naves menos que lo registrado en el año anterior, lo cual se traduce en una reducción del 1,5%. Cabe señalar que dicho nivel de tráfico se mantiene por debajo de los niveles observados desde el año 2012, tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Gráfico 4 Evolución del tráfico de naves, periodo 2011 - 2022
(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.

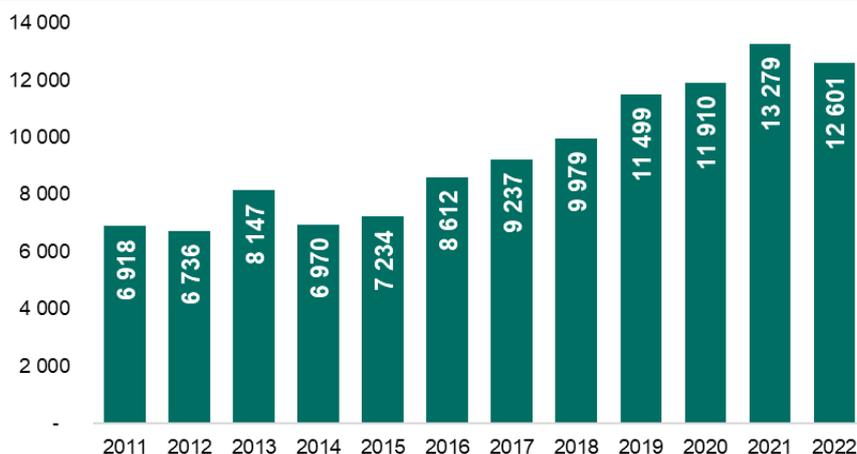
31. Asimismo, en cuanto a la evolución del tráfico mensual, se observa que a lo largo del 2022 el número de naves que arribaron al terminal se mantuvo durante la mayor parte del año por debajo de los niveles observados en el 2021 (con excepción de los meses de enero, febrero y diciembre),



situándose en torno a las 122 naves por mes, en promedio, número inferior al promedio mensual de naves del año 2021 (123 naves).

32. Cabe señalar que la reducción observada en el número de naves atendidas en el año 2022 va de la mano con la contracción del tráfico de carga registrada en dicho año, tal como se mostrará más adelante, lo cual conlleva a una reducción en el volumen promedio de carga transportada por nave. En efecto, para el año 2022, el volumen promedio de carga movilizada por nave ascendió a 12,6 mil toneladas, cifra inferior a lo observado en el año 2021 (-5,1%).

Gráfico 5 Evolución del volumen promedio de carga por nave, periodo 2011-2022
(En toneladas métricas)



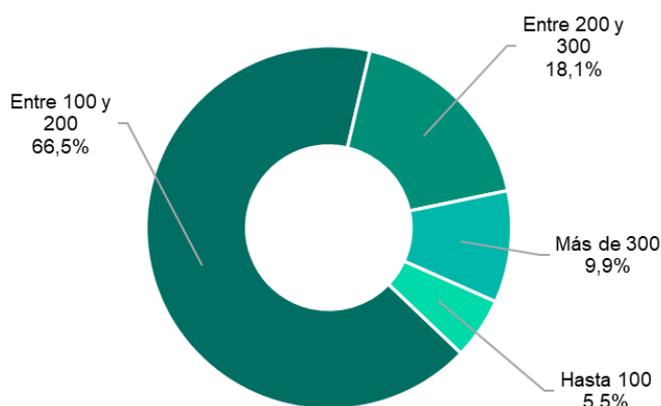
Nota: APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

33. En cuanto a las principales características de las naves atendidas en el terminal durante el año 2022, estas comprenderían la eslora y el arqueo bruto. Con relación a la eslora, esta corresponde a la longitud total de un barco, es decir, la medida que va desde la punta más adelantada (proa) hasta la parte trasera (popa) del barco. La eslora es una de las dimensiones más importantes a la hora de describir o clasificar un barco, ya que influye en su capacidad, velocidad y estabilidad, entre otros factores. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2022, las naves atendidas cuya eslora se encuentra en el rango de 100 a 200 metros presentaron la mayor participación con el 66,5% del tráfico total, mientras que las naves de mayor eslora, tales como las pertenecientes al rango de 200 a 300 metros o más de 300 metros inclusive, presentaron participaciones menores, con el 18,1% y 9,9%, respectivamente.

Gráfico 6 Eslora (en metros) de las naves atendidas, año 2022
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



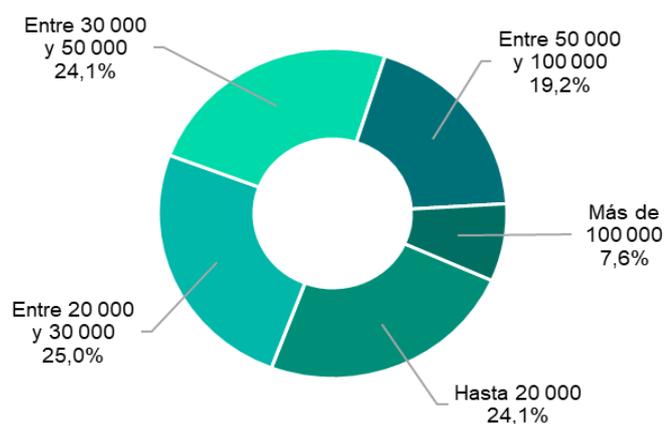
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



34. Por otro lado, con relación al arqueo bruto, este es una medida de la capacidad de carga total de la nave, siendo definida como el volumen total de todos los espacios cerrados dentro del casco del barco, incluyendo los espacios debajo de la cubierta, pero excluyendo cualquier espacio que esté destinado exclusivamente a la tripulación o a los pasajeros. Asimismo, el arqueo bruto se expresa en toneladas y es una medida importante para determinar el tamaño y la capacidad de carga de un barco, siendo empleado a menudo en el comercio marítimo para calcular las tasas de carga y determinar la capacidad máxima de carga de un barco. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2022, la mayor parte de las naves atendidas presentan un arqueo bruto entre 20 000 y 30 000 toneladas, con un 25,0% del tráfico total de naves, seguido del rango de arqueo bruto entre 30 000 y 50 000 toneladas, con un 24,1% del tráfico total de naves.

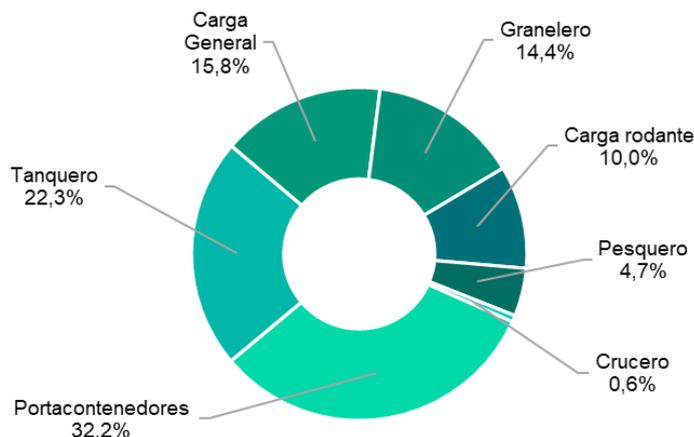
Gráfico 7 Arqueo bruto (en toneladas) de las naves, año 2022
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



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

35. Entre tanto, respecto al tipo de nave, durante el año 2022 se observó que la mayor parte de las embarcaciones que recalaron en el TNM fueron portacontenedores (32,2%), seguidas de las naves dedicadas al transporte de graneles líquidos (tanqueros) y carga general con el 22,3% y 15,8% del tráfico total de naves; tales participaciones se encontraron en niveles cercanos a los observados durante el año 2021¹³. En contraste, se registró una menor presencia de naves crucero (0,6%), y naves pesqueras (4,7%), tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

Gráfico 8 Composición del tráfico de naves, por tipo, año 2022
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



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

¹³ Al respecto, durante el año 2021 las naves portacontenedores, tanqueras y de carga general representaron alrededor del 31,5%, 23,7% y 14,3% del total de naves atendidas, respectivamente.



36. En cuanto al arribo de las naves en el TMN durante el año 2022, como se puede observar en el siguiente cuadro, la mayor concentración de barcos se presentó en el muelle N° 5 con 619 naves, destacando de este total los amarraderos D y A con 340 y 166 naves, respectivamente. Por otro lado, la menor concentración de barcos se presentó en el muelle N° 4 con 104 naves, las cuales se distribuyeron entre los amarraderos A y B con 15 y 89 naves, respectivamente. Cabe señalar que, como se indicó anteriormente, a través de los amarraderos A y D del muelle N° 5 se efectúan operaciones a la carga en contenedores, en tanto que a través de los amarraderos A y B del muelle N° 4 se efectúan operaciones a la carga multipropósito.

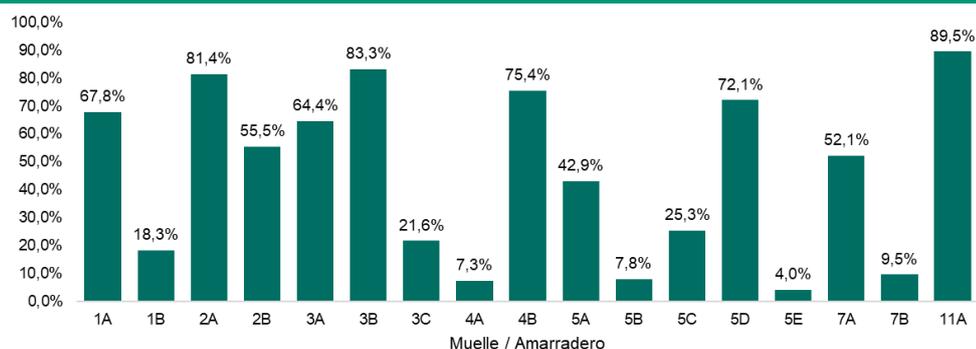
Cuadro 2 Naves arribadas en el TMN, por muelle y amarradero, año 2022								
Amarradero	Muelle							Total
	1	2	3	4	5	7	11	
A	126	72	59	15	166	104	141	683
B	14	70	63	89	14	29		279
C			58		98			156
D					340			340
E					1			1
Total	140	142	180	104	619	133	141	1459

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. Finalmente, en cuanto a la ocupación de muelle en el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, conviene revisar las estadísticas de tasa de ocupación de muelle y tiempo promedio de estadía de nave en muelle.
38. Con relación a la tasa de ocupación, esta corresponde a la relación entre el tiempo total de ocupación del amarradero y el tiempo total de disponibilidad, siendo importante dicha tasa debido a que puede afectar la eficiencia de las operaciones portuarias y la capacidad del puerto para manejar volúmenes de carga elevados, ya que un alto nivel de ocupación de muelles puede conducir a tiempos de espera más largos para los barcos, lo que a su vez aumenta los costos para las empresas que utilizan el puerto. Al respecto, y de acuerdo con la información de la Autoridad Portuaria Nacional, la tasa de ocupación recomendada es de 70%.
39. Como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2022, en el terminal se han observado tasas promedio de ocupación heterogéneas entre los diversos amarraderos que forman parte de la concesión. Así, se observa que las mayores ocupaciones se han presentado en los amarraderos 11A, 3B y 2A, con tasas de 89,5%, 83,3% y 81,4%, respectivamente, siendo que en estos amarraderos se efectúan operaciones a la carga multipropósito. Por otro lado, durante el 2022, las menores tasas de ocupación se presentaron en los amarraderos 5E, 4A y 5B con porcentajes de 4,0%, 7,3% y 7,8%, respectivamente, siendo los amarraderos 5E y 5B dedicados a operaciones a la carga en contenedores en tanto que en el amarradero 4A se efectúan operaciones a la carga multipropósito.

Gráfico 9 Tasa de ocupación de muelle en el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, por muelle y amarradero, año 2022



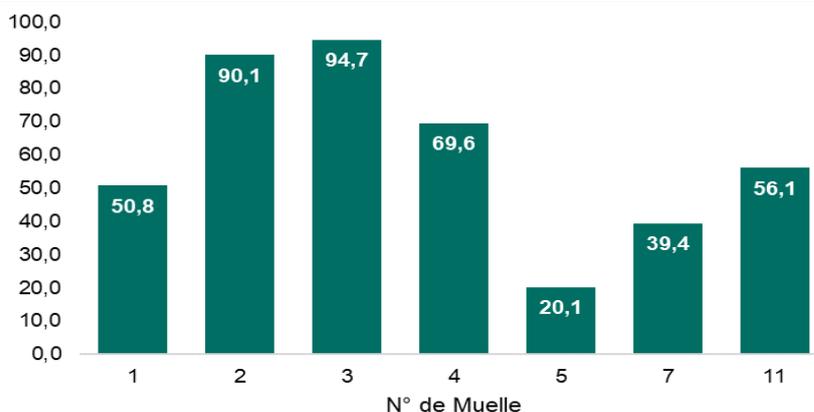
Fuente: Reporte "Tasa de ocupación en los muelles de los terminales concesionados", periodo enero-diciembre de 2022, publicado por la Autoridad Portuaria Nacional.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



40. Por su parte, respecto al tiempo promedio de estadía de nave en muelle, este corresponde al tiempo promedio en que una nave permanece atracada en el puerto para cargar o descargar su carga, el cual puede variar dependiendo de diversos factores, tales como el tamaño de la nave, el tipo de carga, la eficiencia de las operaciones portuarias, entre otros. Al respecto, en el caso del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, durante el año 2022, se ha observado que el mayor tiempo promedio de estadía se presentó en el muelle N° 3 con alrededor de 94,7 horas, seguido por el muelle N° 2 con alrededor de 90,1 horas. En contraste, durante el 2022 se observó que el menor tiempo promedio de estadía se presentó en el muelle N° 5 con alrededor de 20,1 horas.

Gráfico 10 Tiempo de estadía en muelle en el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, por muelle, año 2022

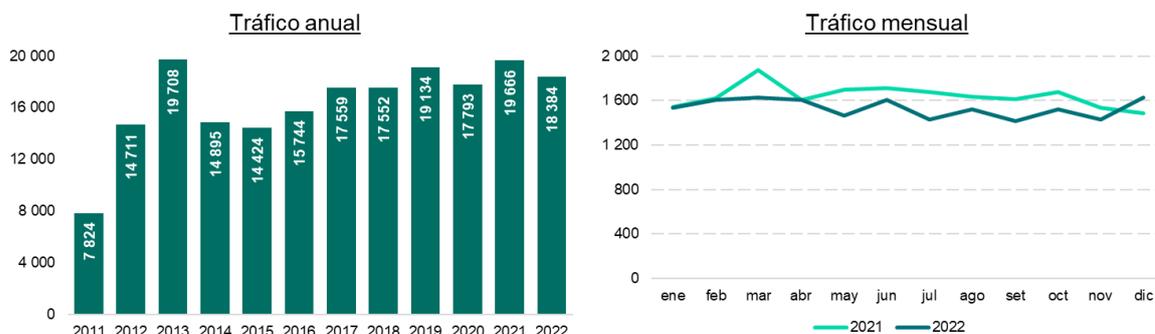


Fuente: Reporte "Tasa de ocupación en los muelles de los terminales concesionados", periodo enero-diciembre de 2022, publicado por la Autoridad Portuaria Nacional.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Volumen de carga movilizada¹⁴

41. En cuanto al comportamiento de los volúmenes de carga movilizada en el TNM, durante el año 2022 se presentó una reducción de 6,5% respecto de lo registrado en el año 2021, pasando de 19,666 millones a 18,384 millones de toneladas, respectivamente. En efecto, al analizar la evolución del tráfico mensual durante el 2022 se observa que, a lo largo del año, el volumen de carga movilizada en el terminal se mantuvo por debajo de los niveles observados en el año 2021 (con excepción de los meses de abril y diciembre), situándose en torno a los 1,532 millones de toneladas por mes, en promedio, cifra inferior al promedio mensual de toneladas del año 2021 (1,639 millones).

Gráfico 11 Evolución del tráfico de carga movilizada, periodo 2011 - 2022
(En miles de toneladas métricas)



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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

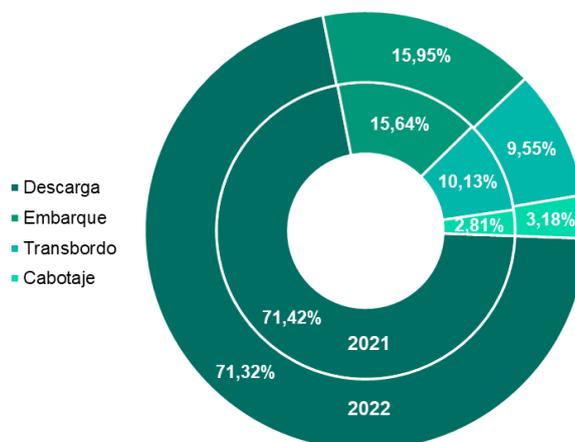
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁴ El presente análisis no considera la carga proveniente de operaciones de re-estiba, toda vez que corresponde a aquella carga que ha sido reubicada dentro de una misma nave, sea esta contenedorizada o suelta, y por tanto no representa nuevo cargamento movilizado a través del terminal portuario.



42. 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 2022, el 71,32% correspondió a operaciones de descarga, en tanto que el 15,95% correspondió a operaciones de embarque, lo cual se traduce en un mayor tráfico de carga ingresando al país a través de dicho terminal, en contraste al menor volumen de carga destinada a la exportación, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Cabe señalar que la carga movilizada mediante las operaciones de transbordo y cabotaje representaron el 9,55% y 3,18%, respectivamente.

Gráfico 12 Composición del tráfico de carga por operación, años 2021 y 2022
(Porcentaje de participación de la carga movilizada)

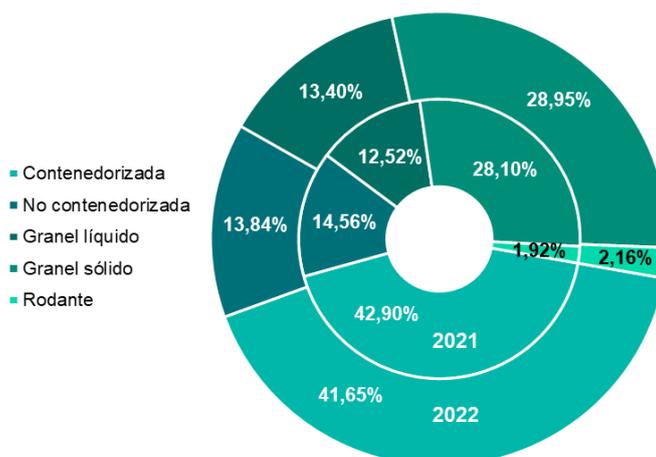


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. Asimismo, respecto a la composición de la carga según el tipo de producto, durante el año 2022, del total de carga movilizada, el 41,65% correspondió a la carga contenedorizada, seguida por la carga a granel sólido con el 28,95% y la carga no contenedorizada con el 13,84%, tal como se aprecia en el siguiente gráfico. Por otra parte, en cuanto a la carga a granel líquido y la carga rodante, durante el 2022 estas representaron el 13,40% y 2,16%, respectivamente, siendo la carga rodante la que menor participación ha presentado desde los inicios de la concesión.

Gráfico 13 Composición del tráfico de carga por tipo, años 2021 y 2022
(Porcentaje de participación de la carga movilizada)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

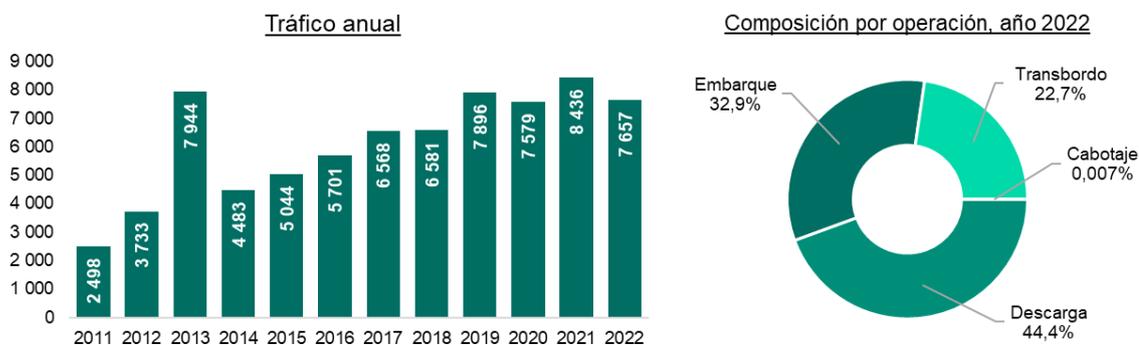
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Carga contenedorizada

44. El volumen de carga contenedorizada movilizada durante el año 2022 por el TNM ascendió a 7,657 millones de toneladas, lo cual representó una reducción del 9,24% respecto de lo registrado en el 2021; no obstante, dicho resultado se encontró en línea con la tendencia histórica observada en este tipo de carga que se ha mantenido en ascenso desde el año 2014, presentado un crecimiento promedio anual de 6,92%. En el siguiente gráfico se observa la evolución del tráfico de carga contenedorizada en el TNM durante el periodo 2011 – 2022.

Gráfico 14 Tráfico de carga contenedorizada, periodo 2011 - 2022
(En miles de toneladas métricas)



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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

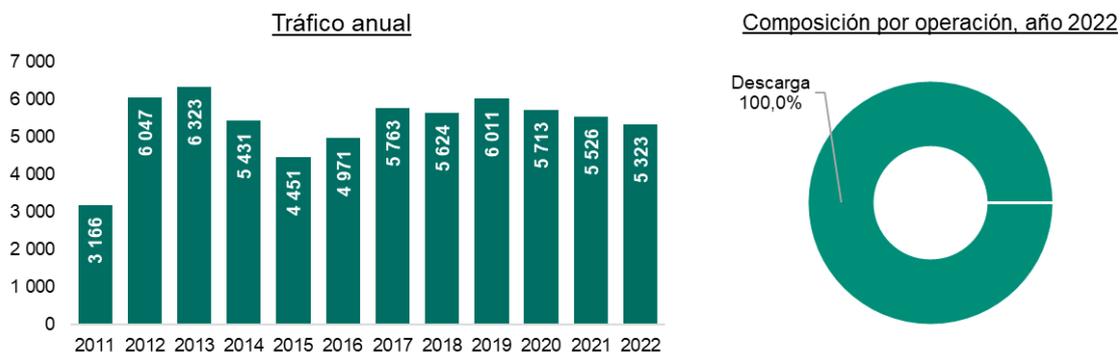
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

45. Cabe señalar que la carga contenedorizada movilizada durante el 2022 se concentró mayormente en las operaciones de descarga, con alrededor del 44,4%, en tanto que las operaciones de embarque y transbordo representaron el 32,9% y 22,7% de la carga movilizada total, respectivamente.

Carga sólida a granel

46. Durante el año 2022, el volumen de carga sólida a granel movilizada por el TNM ascendió a 5,323 millones de toneladas, lo cual representó una reducción del 3,67% respecto de lo registrado en el año previo, ello en línea con la tendencia decreciente observada en este tipo de carga desde el 2019, presentado una reducción promedio anual de 3,97%, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico. Nótese además que la totalidad de los volúmenes de carga sólida a granel movilizados durante el 2022 correspondieron a la importación en el terminal portuario (operaciones de descarga), manteniéndose dicha composición desde el año 2018.

Gráfico 15 Tráfico de carga sólida a granel, periodo 2011 - 2022
(En miles de toneladas métricas)



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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

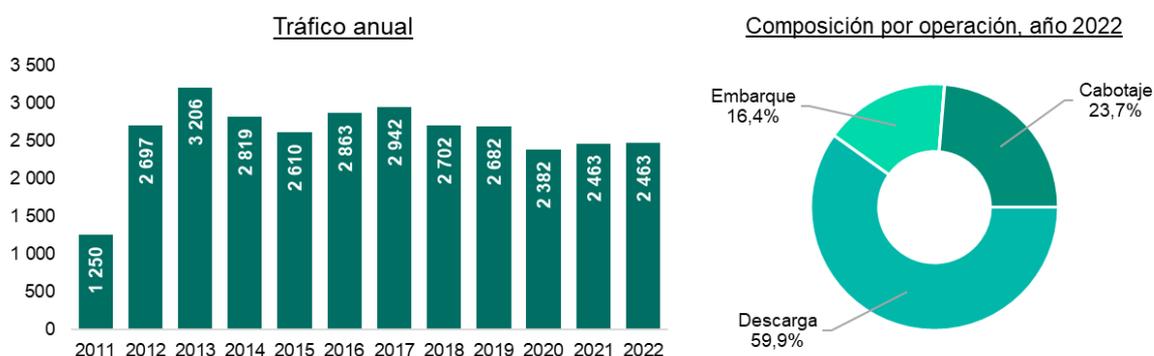
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Carga líquida a granel

47. En el 2022, el volumen de carga líquida a granel movilizada por el TNM ascendió a 2,463 millones de toneladas, lo cual representó un ligero incremento de 0,03% respecto de lo registrado en el 2021; no obstante, dicho nivel de carga se encuentra por debajo de los volúmenes observados para este tipo de carga entre los años 2012 y 2019, registrando una reducción promedio anual de 2,79% 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 – 2022.

Gráfico 16 Tráfico de carga líquida a granel, periodo 2011 - 2022
(En miles de toneladas métricas)



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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

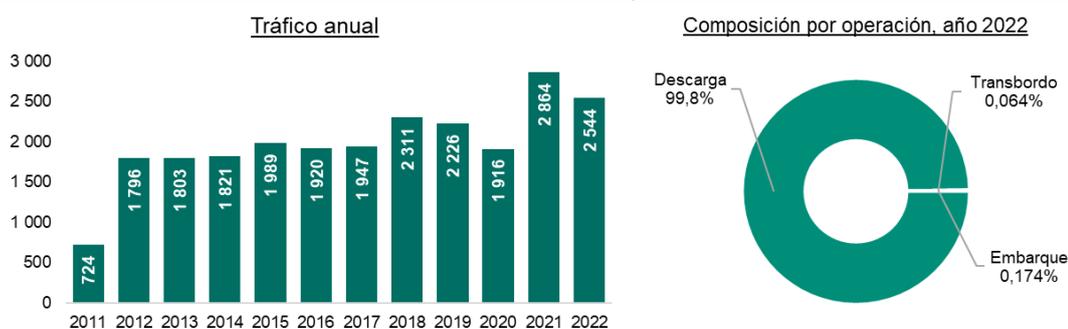
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

48. Cabe señalar que, durante el 2022, este tipo de carga se concentró principalmente en las operaciones de descarga, con alrededor del 59,9%, seguido de las operaciones de cabotaje con 23,7%; entre tanto, las operaciones de embarque presentaron la menor participación al concentrar el 16,4% del volumen total movilizado.

Carga no contenedorizada

49. Durante el año 2022, el volumen de carga no contenedorizada movilizada por el TNM ascendió a 2,544 millones de toneladas, lo cual representó una reducción del 11,16% respecto de lo registrado en el 2021, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. No obstante, a pesar de dicho resultado negativo en el 2022, se puede observar que a nivel global la tendencia histórica de este tipo de carga presentó un ascenso en los volúmenes movilizados en los últimos años, siendo que los niveles registrados en el 2022 se encuentran por encima de los volúmenes registrados desde inicios de la concesión, con excepción del año 2021.

Gráfico 17 Tráfico de carga no contenedorizada, periodo 2011 - 2022
(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.



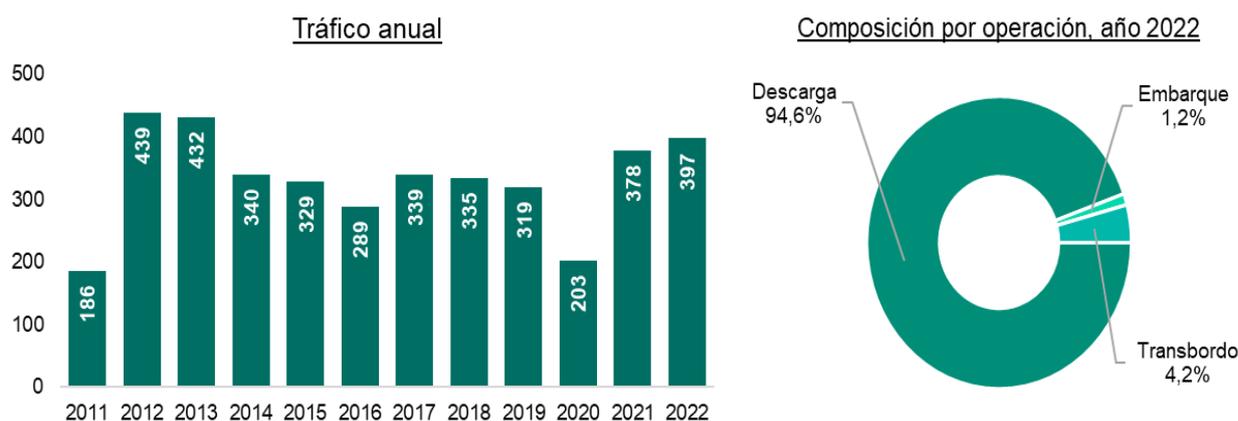
50. Nótese que la carga no contenedorizada movilizada durante el 2022 se concentró principalmente en las operaciones de descarga, con alrededor del 99,8%, en tanto que las operaciones de embarque y transbordo representaron apenas el 0,174% y 0,064% de la carga movilizada, respectivamente; en tal sentido, los volúmenes de carga no contenedorizada registrados en el TNM correspondieron mayoritariamente a la importación.

Carga rodante

51. El volumen de carga rodante movilizada por el TNM ascendió a 397 mil toneladas en el año 2022, lo cual representó un incremento de 5,04% respecto de lo registrado en el 2021 (378 mil toneladas). Al respecto, cabe indicar que el volumen de carga del año 2022 representa el mayor nivel registrado desde el año 2014, luego de haberse presentado una tendencia decreciente en los últimos años, tal como puede apreciarse en el siguiente gráfico.

Gráfico 18 Tráfico de carga rodante, periodo 2011 - 2022

(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.

52. Cabe señalar que, durante el 2022, este tipo de carga concentró principalmente operaciones de descarga, con alrededor del 94,6%, mientras que las operaciones de transbordo y embarque presentaron una menor participación al concentrar solo el 4,2% y 1,2% del volumen total de carga rodante, respectivamente.

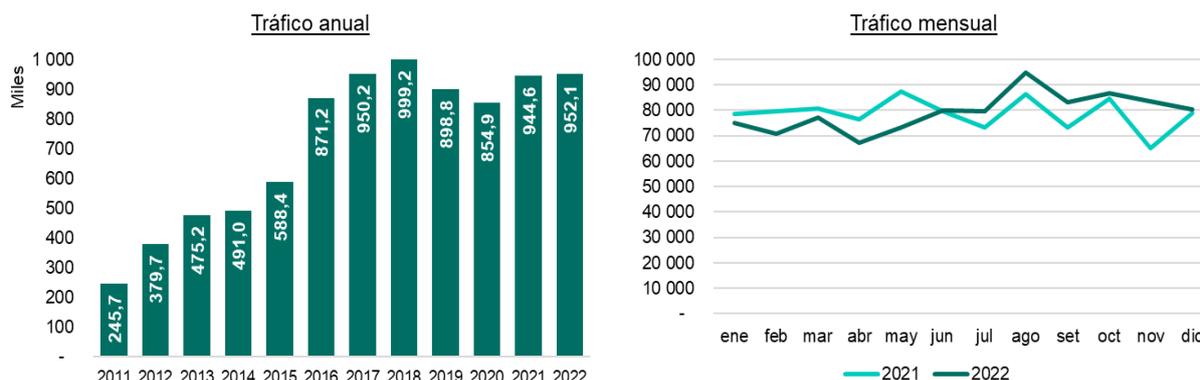
c) Contenedores movinizados

53. En cuanto al tráfico de contenedores en el TNM, durante el año 2022 se presentó un ligero incremento de 0,79% respecto de lo registrado en el año 2021, pasando de 944 636 a 952 085 TEU¹⁵, respectivamente. Sobre el particular, los resultados observados en el 2022 se encuentran cercanos a los niveles registrados en el año 2018, ello luego de haberse presentado una tendencia decreciente en los últimos años, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico.

¹⁵ Acrónimo del término en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies.



Gráfico 19 Evolución del tráfico de contenedores, periodo 2011 - 2022
(En TEU)



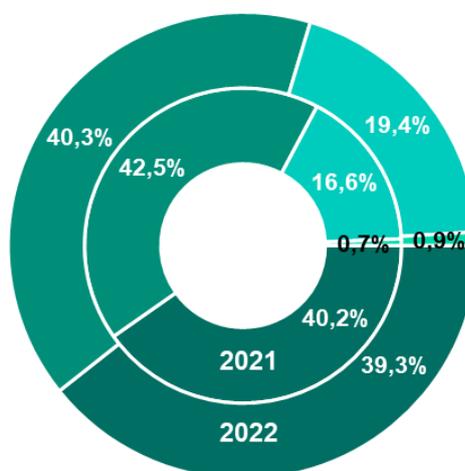
Nota: APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

54. En efecto, al analizar la evolución del tráfico mensual durante el año 2022, en comparación a lo registrado en el año 2021, se observa un incremento sostenido del número de TEU movilizados a partir del segundo semestre del año, alcanzando un número máximo de TEU movilizados en el mes de agosto con un total de 94 849 TEU. Cabe indicar que a lo largo del 2022 el movimiento de contenedores se situó en torno a los 79 340 TEU por mes, en promedio, cifra inferior al promedio mensual de contenedores movilizados en el año 2021 (78 720 TEU).
55. 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 2022, el 40,3% correspondió a operaciones de embarque, en tanto que el 39,3% correspondió a operaciones de descarga, y el 19,4% a las operaciones de transbordo, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico. Nótese que, en el caso de las operaciones de cabotaje, durante el año 2022 estas representaron únicamente el 0,94% del total de TEU movilizados.

Gráfico 20 Tráfico de contenedores por operación, años 2021 y 2022
(Porcentaje de participación del número de TEU movilizados)



■ Descarga ■ Embarque ■ Transbordo ■ Cabotaje

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

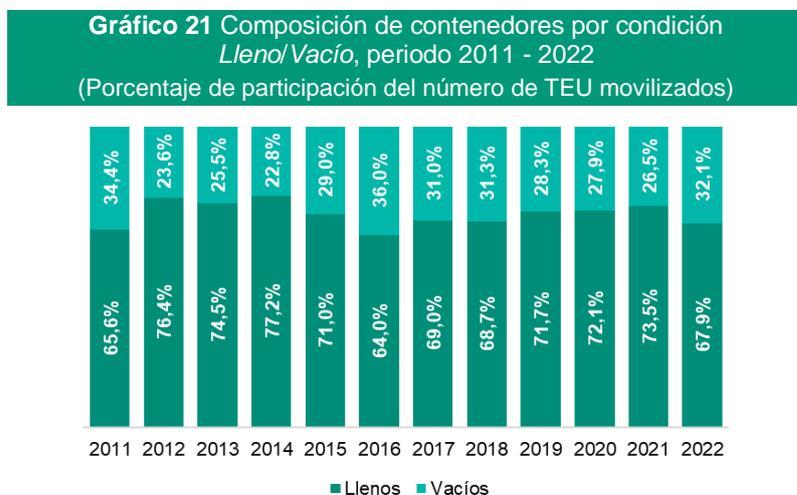
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

56. 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 2022, las operaciones de descarga concentraron el 48,5% mientras que las operaciones de embarque solo el 30,0%, lo



cual guarda relación además con la composición del tráfico de carga contenedorizada.

57. 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 71,0% entre 2011 y 2022, en tanto que el 29,0% restante se concentró en los contenedores vacíos, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico.

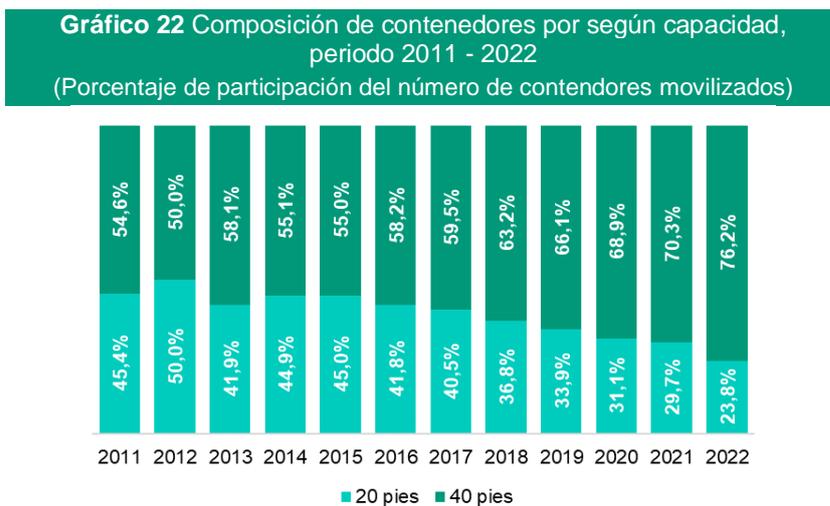


Nota: APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

58. Por otro lado, en términos de unidades físicas de contenedores movilizados, entre 2011 y 2022 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 76,2% en el año 2022, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.



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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

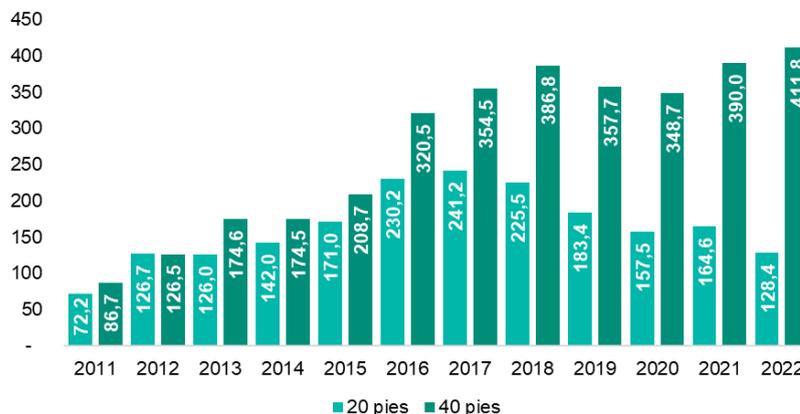
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

59. 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.



60. Así, al analizar la evolución histórica del tráfico de contenedores (en términos de unidades físicas) se tiene que, para el 2022, el número de contenedores de 40 pies representa más del triple del número de contenedores de 20 pies, proporción que ha venido incrementándose de manera gradual desde el año 2016, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

Gráfico 23 Evolución del tráfico de contenedores según capacidad, periodo 2011 - 2022
(En miles de unidades de contenedores)



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

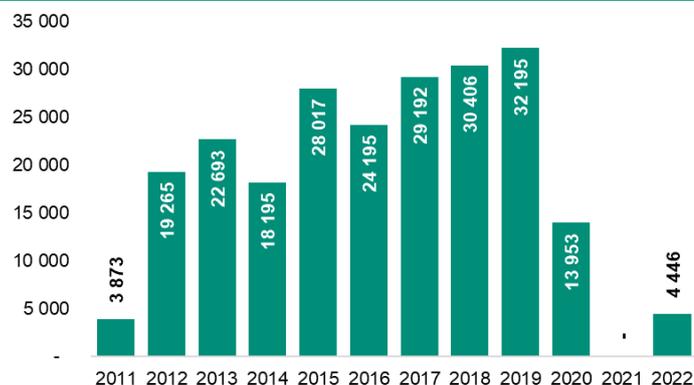
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

d) Tráfico de pasajeros

61. Desde el inicio de sus operaciones, el TNM ha recibido en sus instalaciones a pasajeros de cruceros internacionales, observándose durante los últimos años una tendencia ascendente en dicho tráfico, que llegó a alcanzar en el año 2019 un total de 32 195 pasajeros. No obstante, como consecuencia de las medidas aplicadas tanto en el Perú como en diversas partes del mundo para la lucha contra la pandemia de COVID-19, el transporte de pasajeros por vía marítima se vio restringido a partir de marzo de 2020, lo cual se vio reflejado en los 13 953 pasajeros contabilizados entre enero y marzo de 2020, en tanto que durante todo el año 2021 no se registraron pasajeros en el TNM, tal como puede apreciarse en el siguiente gráfico. Sin embargo, a partir del mes de octubre de 2022 el TNM ha empezado a registrar tráfico de pasajeros en sus instalaciones, alcanzándose un total de 4 446 pasajeros al cierre del año 2022, cifra todavía inferior a la situación observada antes del inicio de la pandemia.

Gráfico 24 Evolución del tráfico de pasajeros en el TNM, periodo 2011 - 2022
(En número de pasajeros)



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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Tarifas

62. 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.
63. Sobre el particular, de acuerdo con la cláusula 8.25 del referido Contrato, corresponde al Ositrán aplicar la regulación por precios tope en el TNM tanto a los servicios estándar como a los servicios especiales con tarifa prestados por APMT, mediante la fórmula tarifaria “ $RPI - X$ ”, donde RPI representa la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos y X representa el porcentaje estimado por el Regulador referido a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, también denominado como factor de productividad, siendo dicho factor calculado por el Ositrán y revisado quinquenalmente. Así, cada año, APMT realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses y el factor de productividad estimado por el Ositrán para dicho quinquenio.
64. Cabe señalar que durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación el factor de productividad fue cero, de conformidad con la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión; luego, en junio de 2016 el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el factor de productividad de APMT vigente entre el 1 de julio de 2016 y el 30 de junio de 2021, el cual ascendió a -9,63%¹⁶. Así, posteriormente, en junio de 2021, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2021-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el factor de productividad aplicable a los servicios regulados del TNM vigente desde el 1 de julio de 2021 hasta el 30 de junio de 2026, el cual asciende a -6,04%.
65. 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 2022 – junio 2023 fue de **+14,62%** ($RPI - X = 8,58\% - (-6,04\%)$)¹⁷.
66. Cabe indicar que el factor de productividad aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2021-CD-OSITRAN es aplicable a las canastas de servicios que se presentan en el siguiente cuadro.

¹⁶ Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2016-CD-OSITRAN.

¹⁷ Donde RPI (o tasa de inflación norteamericana) al mes de mayo de 2022 ascendió a +8,58%, de acuerdo con la información publicada por el *Bureau of Labor Statistics* (BLS):

	Mayo 2021	Mayo 2022	Var%
CPI	269,195	292,296	+8,58%



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

Servicios Estándar	Canasta de Servicios Estándar en función a la nave a. Servicio a la Nave por metro eslora – hora (o fracción de hora) b. Servicio de embarque o descarga <ul style="list-style-type: none"> ○ Servicio con Grúa Pórtico de Muelle <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contenedores de 20 pies vacío ▪ Contenedores de 40 pies vacío ○ Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contenedores de 20 pies vacío ▪ Contenedores de 40 pies vacío c. Servicios de transbordo <ul style="list-style-type: none"> ○ Servicios con Grúa Pórtico de Muelle <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contenedores de 20 pies lleno ▪ Contenedores de 40 pies lleno ▪ Contenedores de 20 pies vacío ▪ Contenedores de 40 pies vacío ○ Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contenedores de 20 pies lleno ▪ Contenedores de 40 pies lleno ▪ Contenedores de 20 pies vacío ▪ Contenedores de 40 pies vacío 	Canasta de Servicios Estándar en función a la carga fraccionada, rodante y a granel d. Servicio de embarque o descarga <ul style="list-style-type: none"> ○ Carga Fraccionada ○ Carga Rodante ○ Carga Sólida a Granel ○ Carga Líquida a Granel
	Canasta de Servicios Estándar en función a la carga en contenedores e. Servicio de embarque o descarga <ul style="list-style-type: none"> ○ Servicio con Grúa Pórtico de Muelle <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contenedores de 20 pies lleno ▪ Contenedores de 40 pies lleno ○ Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contenedores de 20 pies lleno ▪ Contenedores de 40 pies lleno 	Canasta de Servicios Estándar a pasajeros f. Servicio de embarque o descarga <ul style="list-style-type: none"> ○ Pasajeros
Servicios Especiales	Canasta de Servicios Especiales en función a la nave g. Re-estiba carga rodante vía nave h. Re-estiba carga rodante vía muelle i. Re-estiba carga fraccionada vía nave j. Re-estiba carga fraccionada vía muelle	Canasta de Servicios Especiales en función a la carga fraccionada, rodante y a granel k. Embarque/descarga carga proyecto con grúa móvil l. Embarque/descarga carga proyecto sin grúa móvil m. Carga fraccionada peligrosa directa con equipamiento y personal adicional n. Carga fraccionada peligrosa indirecta con equipamiento y personal adicional o. Uso de barrera de contención p. Retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves q. Pre-enfriado de contenedor vacío

Fuente: Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2021-CD-OSITRAN.

67. En ese sentido, en el mes de julio de 2022 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 de Servicios Estándar en función a la nave: +14,62%
- Canasta de Servicios Estándar en función a la carga fraccionada, rodante y a granel: +14,60%
- Canasta de Servicios Estándar en función a la carga en contenedores: +14,62%
- Canasta de Servicios Estándar a pasajeros: +14,58%
- Canasta de Servicios Especiales en función a la nave: +14,61%
- Canasta de Servicios Especiales en función a la carga fraccionada, rodante y a granel: +14,60%

68. Cabe indicar que las tarifas de los servicios regulados pueden presentar una variación inclusive mayor a la variación tope pero que, evaluada de manera conjunta con la tarifa de los otros servicios que conforman la misma canasta, no debería superar la referida variación tope. En los siguientes cuadros se presentan las tarifas vigentes entre julio de 2022 y junio de 2023 para los servicios estándar y especiales sujetos a la regulación tarifaria.



Cuadro 4 Tarifas de los Servicios Estándar regulados, periodo 2022-2023
(Expresado en USD, sin IGV)

Servicios	Unidad de cobro	Tarifas vigentes (Versión 10.0)	Tarifas vigentes (Versión 11.0)	Var. %
Servicios Estándar				
Canasta de Servicios Estándar en función a la nave				
Servicio a la nave				
Uso o alquiler de amarradero	Metro-eslora/hora	1,37	1,55	13,1%
Servicio de embarque o descarga				
<u>Servicio con Grúa Pórtico de Muelle</u>				
Contenedores de 20 pies vacío	Por movimiento	133,00	151,10	13,6%
Contenedores de 40 pies vacío	Por movimiento	204,00	235,50	15,4%
<u>Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle</u>				
Contenedores de 20 pies vacío	Por movimiento	110,00	125,00	13,6%
Contenedores de 40 pies vacío	Por movimiento	169,00	195,10	15,4%
Servicios de transbordo				
<u>Servicios con Grúa Pórtico de Muelle</u>				
Contenedores de 20 pies lleno	Por ciclo completo	160,00	184,00	15,0%
Contenedores de 40 pies lleno	Por ciclo completo	242,00	182,00	-24,8%
Contenedores de 20 pies vacío	Por ciclo completo	160,00	184,00	15,0%
Contenedores de 40 pies vacío	Por ciclo completo	242,00	282,00	16,5%
<u>Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle</u>				
Contenedores de 20 pies lleno	Por ciclo completo	128,00	147,00	14,8%
Contenedores de 40 pies lleno	Por ciclo completo	191,00	219,70	15,0%
Contenedores de 20 pies vacío	Por ciclo completo	128,00	147,00	14,8%
Contenedores de 40 pies vacío	Por ciclo completo	191,00	219,70	15,0%
Canasta de Servicios Estándar en función a la carga fraccionada, rodante y a granel				
Servicio de embarque o descarga				
Carga Fraccionada	Tonelada	15,20	17,40	14,5%
Carga Rodante	Tonelada	41,50	47,60	14,7%
Carga Sólida a Granel	Tonelada	7,05	8,08	14,6%
Carga Líquida a Granel	Tonelada	4,01	4,61	15,0%
Canasta de Servicios Estándar en función a la carga en contenedores				
Servicio de embarque o descarga				
<u>Servicio con Grúa Pórtico de Muelle</u>				
Contenedores de 20 pies lleno	Por movimiento	177,60	204,90	15,4%
Contenedores de 40 pies lleno	Por movimiento	266,50	304,90	14,4%
<u>Servicio sin Grúa Pórtico de Muelle</u>				
Contenedores de 20 pies lleno	Por movimiento	158,00	182,30	15,4%
Contenedores de 40 pies lleno	Por movimiento	239,50	274,00	14,4%
Canasta de Servicios Estándar a pasajeros				
Servicio estándar para pasajeros	Pasajero	15,84	18,15	14,6%

Fuente: Tarifario del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Cuadro 5 Tarifas de los Servicios Especiales regulados, periodo 2022-2023
(Expresado en USD, sin IGV)

Servicios	Unidad de cobro	Tarifas vigentes (Versión 10.0)	Tarifas vigentes (Versión 11.0)	Var. %
Servicios Especiales				
Canasta de Servicios Especiales en función a la nave				
Re-estiba carga rodante vía nave	Tonelada	45,70	52,80	15,5%
Re-estiba carga rodante vía muelle	Tonelada	91,30	102,90	12,7%
Re-estiba carga fraccionada vía nave	Tonelada	15,20	17,20	13,2%
Re-estiba carga fraccionada vía muelle	Tonelada	30,40	34,70	14,1%
Canasta de Servicios Especiales en función a la carga fraccionada, rodante y a granel				
Embarque/descarga carga proyecto con grúa móvil	Por tonelada o m ³	38,30	44,60	16,4%
Embarque/descarga carga proyecto sin grúa móvil	Por tonelada o m ³	27,69	32,00	15,6%
Tratamiento especial de carga peligrosa (modalidad directa)	Tonelada	16,20	19,40	19,8%
Tratamiento especial de carga peligrosa (modalidad indirecta)	Tonelada	22,20	23,40	5,4%
Uso de barrera de contención	Por día	1 400,00	1 600,00	14,3%
Retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves	Por operación	1 900,00	1 950,00	2,6%
Pre-enfriado de contenedor vacío	Por contenedor	30,57	36,00	17,8%

Fuente: Tarifario del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

69. Adicionalmente, debemos señalar que, en la composición de algunas canastas, se encuentran servicios especiales regulados, los mismos que presentan esta característica porque se ha identificado que no existe condiciones de competencia en el mercado en que se brinda. En efecto, el Contrato de Concesión establece que, antes de la prestación de nuevos servicios por parte del Concesionario, la autoridad de la competencia (INDECOPI) deberá identificar si existe condiciones de competencia dentro del mercado que se desea brindar dicho servicio, y en el caso de que no exista esta condición, el servicio deberá prestarse bajo un régimen regulado¹⁸.
70. 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.
71. 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*.

• **Procedimientos de fijación tarifaria durante 2022**

72. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 048-2022-CD-OSITRAN, de fecha 03 de noviembre de 2022, el Consejo Directivo del Ositrán determinó la Tarifa Máxima del Servicio Especial denominado Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer*, a

¹⁸ Al respecto, de acuerdo a lo convenido entre el Ositrán y el INDECOPI, el Organismo Regulador determina primero si el servicio especial nuevo es parte o no el servicio estándar para que, posteriormente, el INDECOPI se pronuncie sobre las condiciones de competencia del Servicio en cuestión.



ser brindado en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, conforme al siguiente detalle:

Estructura tarifaria	Unidad de cobro	Tarifa (USD sin IGV)
Descarga y envío de información de parámetros de contenedor <i>reefer</i>	Por contenedor	21,22

73. Sobre el particular, dicho servicio consiste en la descarga electrónica de la información histórica de parámetros (también conocido como *Data log*) que contiene la computadora o CPU de un contenedor *reefer* y el envío de la información descargada al usuario o solicitante. La información descargada - también denominada data horaria pues provee información de parámetros por hora- incluye la fecha y hora de encendido de alarmas, apagados y encendidos del contenedor, controles previos al viaje realizado (PTI realizados), temperaturas y otros, siendo que la antigüedad de dicha información puede ser del último viaje, de los últimos 30 a 90 días o de un rango de fechas. Cabe indicar que el servicio es demandado por las líneas navieras, que en su calidad de dueñas de los contenedores *reefer*, son las que requieren verificar el correcto funcionamiento de su contenedor en el último viaje o en un periodo histórico para diversos fines, entre ellos, cuando surgen controversias con sus clientes.
74. Por otro lado, el 03 de noviembre de 2022, mediante Resolución N° 049-2022-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán dispuso la publicación para comentarios del Informe “Propuesta de Fijación Tarifaria del Servicio Especial Gasificado de contenedores llenos en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao”.
75. Sobre el particular, dicho servicio consiste en suministrar (retirar) gases al (del) interior de un contenedor lleno con el fin de obtener una atmósfera controlada que permita la conservación adecuada, sin deterioro y sin maduración excesiva de las mercancías durante el transporte marítimo. Al respecto, los gases a inyectar en los contenedores llenos refrigerados son el nitrógeno (N₂) y el dióxido de carbono (CO₂), siendo que los niveles exactos de dichos gases serán indicados por el usuario al momento de solicitar el servicio. Cabe mencionar que la provisión del Servicio Especial también incluye todos los trámites administrativos relacionados con el gasificado del contenedor y, de manera previa al suministro de gases, en caso sea necesario y si previamente no lo efectuó APMT, se verificará que no existan fugas de aire o gases en el contenedor. El servicio objeto de fijación tarifaria es demandado por las líneas navieras o sus representantes, ya que estas son las dueñas del contenedor y las responsables de la atmósfera del flujo interno del mismo.
76. Cabe indicar que mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 006-2023-CD-OSITRAN, de fecha 10 de febrero de 2023, el Consejo Directivo del Ositrán determinó las Tarifas Máximas del Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos” en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, conforme al siguiente detalle:

Estructura tarifaria	Modalidad de provisión conjunta	Modalidad de provisión de solo nitrógeno	Modalidad de provisión de solo dióxido de carbono
Tarifa (en USD por contenedor, sin IGV)	307,90	271,24	122,38

77. Nótese que la unidad de cobro del servicio será por contenedor y la estructura tarifaria comprende tres modalidades: i) modalidad vinculada con la inyección y provisión de N₂ y CO₂ en conjunto, ii) modalidad vinculada con la inyección y provisión solo de N₂ y, iii) modalidad vinculada con la inyección y provisión solo de CO₂.
78. Finalmente, con fecha 25 de noviembre de 2022, se firmó la Adenda N° 01 del Contrato de Concesión¹⁹ que tiene como objeto modificar el *layout* de la culminación de las obras en función a la demanda referidas a la ejecución de obras en cinco (5) etapas, con un importe de inversión

¹⁹ Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/01/adenda-1-contrato-concesion-terminal-norte-multiproposito-terminal-portuario-callao.pdf>. Último acceso: 06 de junio de 2023.



referencial de USD 748,7 millones, de las cuales ya se han ejecutado las Etapas 1 y 2. La referida Adenda considera el cambio de las obras en función a la demanda correspondiente a las Etapas 3 al 5 por las Etapa 3A, Etapa 3B, Etapa 4A y Etapa 4B, incrementándose el importe de la inversión referencial a USD 1 096 millones.

IV.2. Precios

79. 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.
80. 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

81. 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.
82. Así, al finalizar el año 2022, se contaban con veintitrés (23) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, cuyos cargos de acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 70,0, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre APMT y los usuarios intermedios. De este total, se presentan cinco (5) empresas que brindan solamente el servicio de remolcaje y dieciséis (16) empresas que brindan solamente el servicio de practicaje, en tanto que solo una empresa (PSA Marine Perú S.A.) presta ambos servicios, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.



Cuadro 6 Contratos de acceso vigentes, año 2022 (Montos expresados en USD, sin IGV)			
USUARIO INTERMEDIO	DESDE	HASTA	MONTO
REMOLCAJE			
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C.	25/03/2022	25/03/2023	70
Petrotankers S.A.C.	25/03/2022	25/03/2023	70
Petrolera Transoceánica S.A.	25/03/2022	25/03/2023	70
Ian Taylor Perú S.A.C.	25/03/2022	25/03/2023	70
PSA Marine Perú S.A.	25/03/2022	25/03/2023	70
SAAM Towage S.A.	25/03/2022	25/03/2023	70
PRACTICAJE			
Maritime & Services S.A.C.	30/06/2022	30/06/2023	0
Agencias Universales Perú S.A.	30/06/2022	30/06/2023	0
Argos Marine E.I.R.L.	30/06/2022	30/06/2023	0
Corporación de Prácticos S.A.	30/06/2022	30/06/2023	0
Prácticos Marítimos S.A.C.	30/06/2022	30/06/2023	0
Quality Maritime Services E.I.R.L.	30/06/2022	30/06/2023	0
Representaciones Navieras y Aduaneras S.A.C.	30/06/2022	30/06/2023	0
Rigel Pilots S.A.C.	30/06/2022	30/06/2023	0
Wabisabi Ship Supply and Service S.A.C.	30/06/2022	30/06/2023	0
Servicio de Practicaje Marítimo S.A.	30/06/2022	30/06/2023	0
Loyola Alvarez, Jaime E.I.R.L.	30/06/2022	30/06/2023	0
Aldebarán Pilots S.A.C.	30/06/2022	30/06/2023	0
Agencia Marítima Kenrick del Perú S.A.	30/06/2022	30/06/2023	0
Pilotos del Sur South Pilots S.A.C.	30/06/2022	30/06/2023	0
Cosmos Agencia Marítima S.A.C.	30/06/2022	30/06/2023	0
PSA Marine Perú S.A.	30/06/2022	30/06/2023	0
Perú Pilot S.A.C.	30/06/2022	30/06/2023	0

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

83. Finalmente, cabe destacar que existen empresas que vienen operando como usuarios intermedios desde el inicio de la concesión, tales como, Ian Taylor S.A.C., Petrolera Transoceánica S.A., Inversiones Marítimas CPT Perú S.A., entre otros, brindando el servicio de remolcaje.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

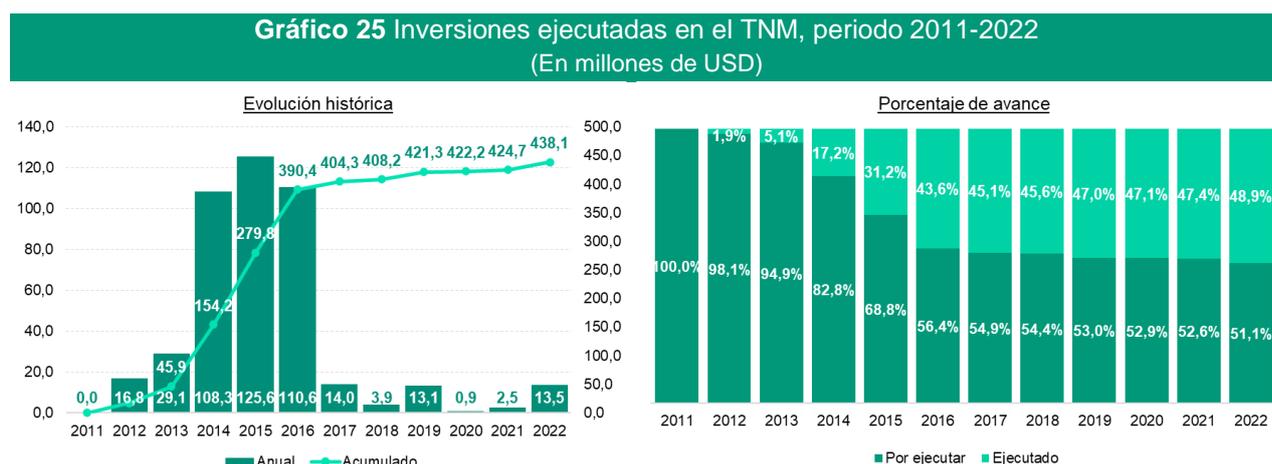
84. Como se indicó anteriormente, el TNM está diseñado para el manejo de carga en contenedores y carga general (metales, granos, fertilizantes, químicos, entre otros); así, el proyecto del terminal portuario comprende cuatro muelles centrales, un muelle norte, un muelle de hidrocarburos y un muelle de 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)²⁰, el cual se distribuye entre las cinco etapas del proyecto de modernización del TNM²¹.

²⁰ Monto actualizado a diciembre de 2022. 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.

²¹ 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.



85. De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF) del Ositrán, durante el año 2022 se recibieron las siguientes Inversiones Complementarias: "Implementación de iluminación en el Muelle 5" (con fecha 04.01.2022), "Mejora de la Operatividad de los Silos Existentes" (con fecha 15.07.2022), "Acceso al Complejo SINI de la SUNAT - Muro Perimétrico e Ingreso Vehicular" (con fecha 14.09.2022) y "Nuevo Pavimento para Contenedores Vacíos - Old Gate 4 Pavements" (con fecha 09.11.2022).
86. Asimismo, de acuerdo a lo reportado por la GSF del Ositrán, se encuentran en ejecución las siguientes Inversiones Complementarias: "Adquisición y Montaje de las Plataformas Ro-Ro Racks", el cual presenta un avance acumulado estimado de 100% al mes de diciembre de 2022, "Puente de conexión entre edificio administrativo y control room", el cual presenta un avance acumulado estimado de 100% al mes de diciembre de 2022, "Mejora de iluminación en zona 09", el cual presenta un avance acumulado estimado de 55% al mes de diciembre de 2022, y "Remodelación de Balanza 02", el cual presenta un avance acumulado estimado de 16% al mes de diciembre de 2022.
87. De otro lado, la GSF del Ositrán reportó que, por iniciativa del concesionario, el 24 de mayo de 2022 se formalizó el inicio del adelanto de las obras correspondientes a la Etapa 3: "Construcción de un Nuevo Pavimento para Contenedores Llenos y Adquisición de una (01) grúa STS y Tres (03) eRTG's", con un presupuesto de USD 28,12 millones (incluido el IGV) y un plazo de 540 días calendario, el cual presenta un avance acumulado estimado 63,25%, estimado al mes de diciembre de 2022.
88. Así, durante el año 2022, el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 13,46 millones, monto 442,1% superior a lo registrado en 2021; con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 438,13 millones, representando un porcentaje de avance del 48,9% del compromiso de inversión de APMT, tal 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 2022 se encontró pendiente de ejecución alrededor del 51,1% 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

89. 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.



90. Asimismo, como parte del Contrato de Concesión²², 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.
91. Finalmente, de acuerdo con la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión, APMT está obligado a pagar a Ositrán el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley 26917.
92. Así, durante el año 2022, APMT realizó pagos al Estado por un total de USD 27,932 millones, cifra 12,1% superior a lo registrado en el año 2021 (USD 24,906 millones). Sobre el particular, dichos pagos estuvieron conformados por USD 17,553 millones por concepto del pago a ENAPU (monto 15,1% superior al del 2021), además de USD 7,786 millones por concepto de retribución a la APN (monto 7,6% superior a lo pagado en el 2021), 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 2022 el Concesionario desembolsó un total de USD 2,593 millones, cifra 7,3% superior a lo pagado en el 2021.

Cuadro 7 Pagos al Estado, periodo 2019-2022 (Expresado en miles de USD, sin IGV)				
Concepto	2019	2020	2021	2022
Pago de retribución (APN)	5 795	5 682	7 236	7 786
Contrato de Asociación en Participación (ENAPU)	8 886	11 544	15 254	17 553
Aporte por regulación (OSITRAN)	1 932	1 893	2 416	2 593
Total	16 613	19 119	24 906	27 932

Fuente: Estados Financieros Auditados de APMT.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio y productividad²³

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

²² Contrato de Concesión.-

"1.23.31. Contrato de Asociación en Participación

Es el contrato que registrará 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."

²³ La información estadística de niveles de servicio y productividad es de carácter preliminar, por lo que se encuentra sujeta a modificaciones.



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

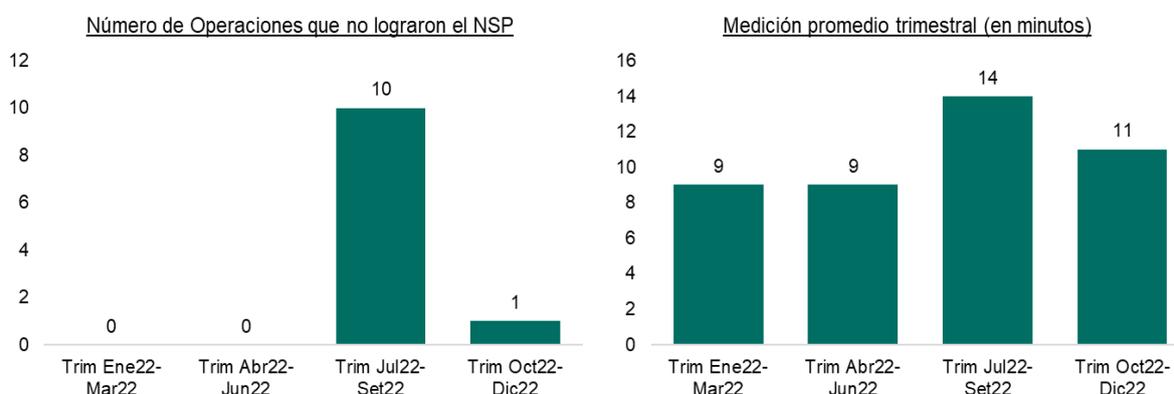
94. En el Anexo 3 del Contrato de Concesión se indica que los dos primeros trimestres de la explotación de la Concesión, esto es, la infraestructura portuaria existente a la fecha de toma de posesión, será considerado como una etapa de adecuación, empezándose la verificación del cumplimiento de los indicadores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

▪ **Tiempo para el inicio de la descarga**

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

96. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán²⁴, durante el año 2022 se registraron 11 operaciones que no lograron el nivel de servicio indicado, observándose el mayor número de estas operaciones en el tercer trimestre (10 operaciones). Entre tanto, respecto a la medición promedio trimestral durante el año 2022, el tiempo para el inicio de la descarga fluctuó en un rango de 9 a 14 minutos, siendo mayor el tiempo promedio en el tercer trimestre (14 minutos).

Gráfico 26 NSP: Tiempo para el inicio de la descarga, año 2022



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

▪ **Tiempo para el zarpe de la nave**

97. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, para cualquier tipo de nave se tendrá no más de veinte (20) minutos de tolerancia como promedio para el zarpe de la nave, computados desde la finalización de las operaciones de embarque y que cuente con las autorizaciones necesarias, hasta realizarse el desamarre respectivo. Asimismo, la duración de cada operación individual no podrá ser mayor a treinta (30) minutos.

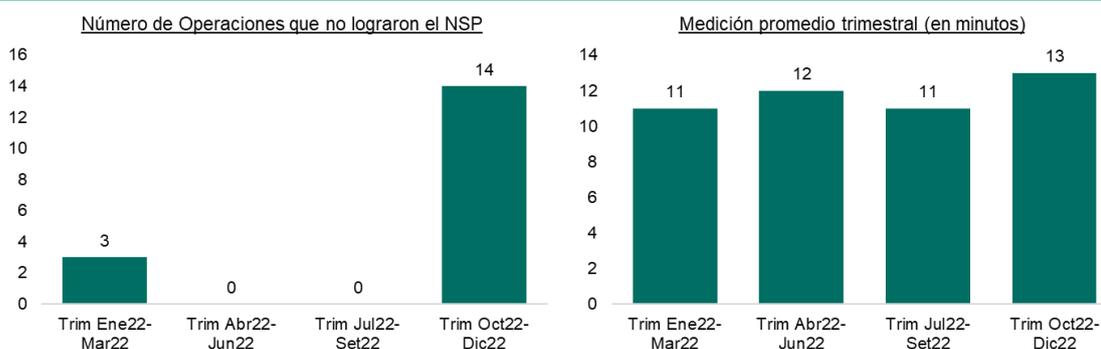
98. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán²⁵, durante el año 2022 se registraron 17 operaciones que no lograron el nivel de servicio indicado, observándose el mayor número de estas operaciones en el cuarto trimestre (14 operaciones). Entre tanto, respecto a la medición promedio trimestral durante el año 2022, el tiempo para el zarpe de la nave fluctuó en un rango de 11 a 13 minutos, siendo mayor el tiempo promedio en el cuarto trimestre (13 minutos).

²⁴ Mediante el Memorando N° 00396-2023-GSF-OSITRAN, de fecha 3 de marzo de 2023.

²⁵ Ídem.



Gráfico 27 NSP: Tiempo para el zarpe de la nave, año 2022



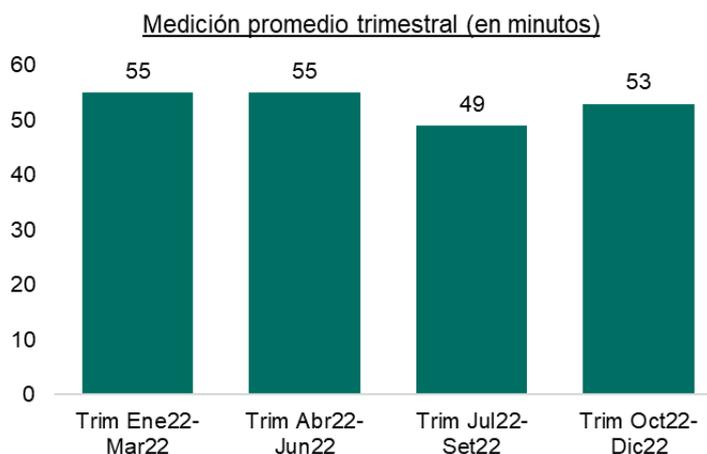
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

99. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, para cualquier tipo de carga, una vez que el cliente haya realizado el pago de los derechos aduaneros que correspondan y obtenga la autorización del terminal, el tiempo posterior a este proceso no deberá ser mayor a treinta (30) minutos en promedio computados desde que el usuario ingresa con su unidad al terminal hasta que salga de la misma. Al respecto, el referido Anexo señala que los treinta (30) minutos se computarán desde el ingreso de cada unidad de transporte.
100. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán²⁶, durante el año 2022 el tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía fluctuó en un rango de 49 a 55 minutos, siendo mayor el tiempo promedio registrado en el primer y segundo trimestre (55 minutos), en tanto que el menor tiempo promedio se registró en el tercer trimestre (49 minutos).

Gráfico 28 NSP: Tiempo para el inicio de la descarga, año 2022



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

101. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, la productividad promedio no podrá ser menor de diez (10) contenedores por hora y por grúa de buque. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán²⁷, durante el año 2022 el rendimiento para operación de

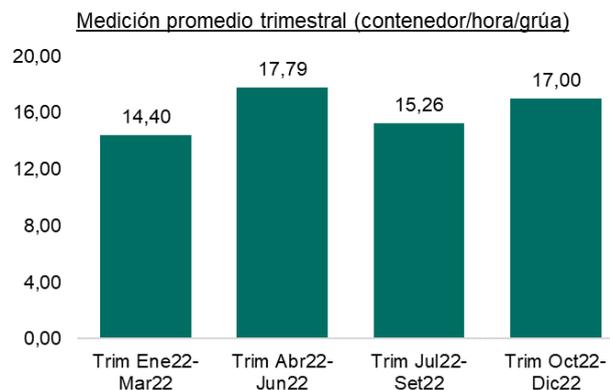
²⁶ Ídem.

²⁷ Ídem.



contenedores sin grúas pórtico de muelle fluctuó en un rango de 14 a 18 contenedores/hora por grúa, siendo mayor el rendimiento promedio registrado en el segundo trimestre (17,79 contenedores/hora por grúa), en tanto que el menor rendimiento promedio se registró en el primer trimestre (14,4 contenedores/hora por grúa).

Gráfico 29 NSP: Rendimiento para operación de contenedores sin grúas pórtico de muelle, año 2022



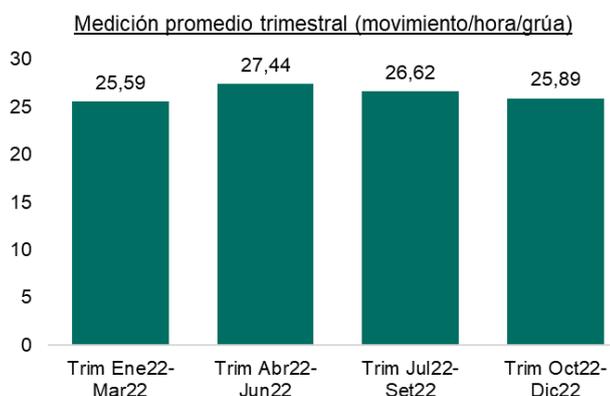
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

102. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, la productividad promedio exigida por cada grúa pórtico de muelle, no podrá ser menor de veinticinco (25) movimientos por hora. Asimismo, el referido Anexo señala que la productividad de cada operación individual no podrá ser menor de dieciocho (18) contenedores por grúa y por hora.
103. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán²⁸, durante el año 2022 el rendimiento para operación de contenedores con grúas pórtico de muelle existentes fluctuó en un rango de 25 a 28 movimientos/hora por grúa, siendo mayor el rendimiento promedio registrado en el segundo trimestre (27,44 movimientos/hora por grúa), en tanto que el menor rendimiento promedio se registró en el primer trimestre (25,59 movimientos/hora por grúa). Cabe indicar que para el año 2022 no se registraron operaciones individuales que no lograron el NSP.

Gráfico 30 NSP: Rendimiento para operación de contenedores con grúas pórtico de muelle existentes, año 2022



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

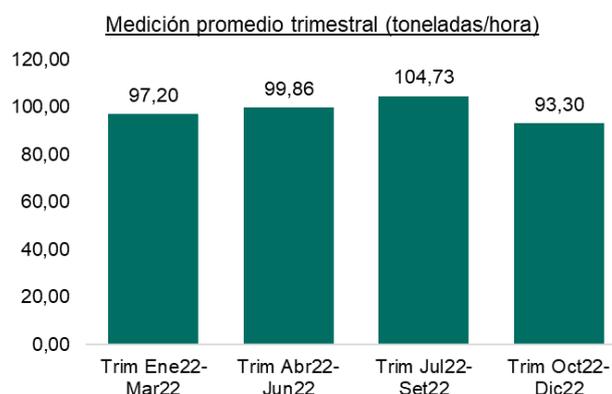
²⁸ Ídem.



▪ Rendimiento para carga rodante

104. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, el rendimiento exigido para la carga rodante será de ochenta (80) toneladas por hora en promedio trimestral. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán²⁹, durante el año 2022 el rendimiento para carga rodante fluctuó en un rango de 93 a 105 toneladas/hora, siendo mayor el rendimiento promedio registrado en el tercer trimestre (104,73 toneladas/hora), en tanto que el menor rendimiento promedio se registró en el cuarto trimestre (93,3 toneladas/hora).

Gráfico 31 NSP: Rendimiento para carga rodante, año 2022

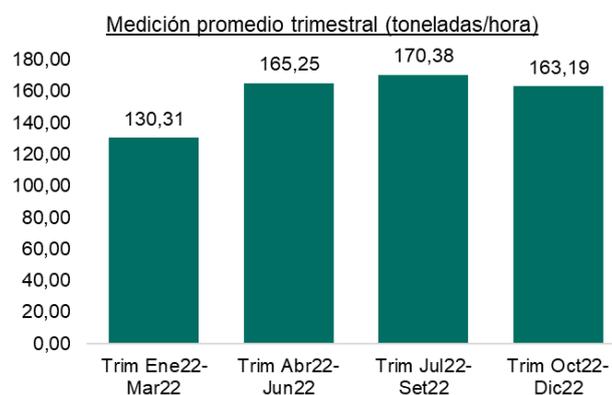


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

▪ Rendimiento para carga fraccionada

105. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, el rendimiento exigido para la carga fraccionada será de cien (100) toneladas por hora en promedio trimestral. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán³⁰, durante el año 2022 el rendimiento para carga fraccionada fluctuó en un rango de 130 a 171 toneladas/hora, siendo mayor el rendimiento promedio registrado en el tercer trimestre (170,38 toneladas/hora), en tanto que el menor rendimiento promedio se registró en el primer trimestre (130,31 toneladas/hora).

Gráfico 32 NSP: Rendimiento para carga fraccionada, año 2022



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

²⁹ Ídem.

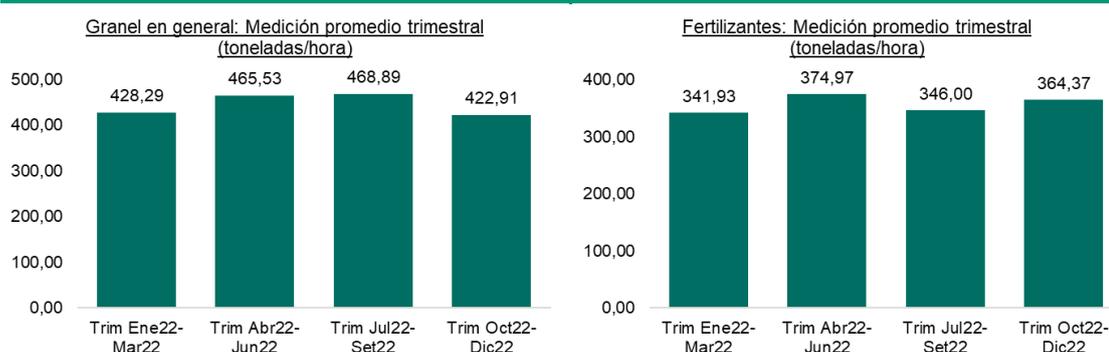
³⁰ Ídem.



- **Rendimiento para carga sólida a granel**

106. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, el rendimiento exigido para la carga sólida a granel será de 400 toneladas por hora en promedio trimestral para el granel en general, y de 300 toneladas por hora en promedio para fertilizantes.
107. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán³¹, durante el año 2022 el rendimiento para carga sólida a granel en general fluctuó en un rango de 422 a 469 toneladas/hora, siendo mayor el rendimiento promedio registrado en el tercer trimestre (468,89 toneladas/hora), en tanto que el menor rendimiento promedio se registró en el cuarto trimestre (422,91 toneladas/hora). Por otro lado, en el caso del rendimiento para fertilizantes, durante el año 2022 este fluctuó en un rango de 341 a 375 toneladas/hora, siendo mayor el rendimiento promedio registrado en el segundo trimestre (374,97 toneladas/hora), en tanto que el menor rendimiento promedio se registró en el primer trimestre (341,93 toneladas/hora).

Gráfico 33 NSP: Rendimiento para carga sólida a granel, año 2022



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Niveles de Servicio y Productividad correspondientes a cada etapa

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

- **Rendimiento para carga fraccionada**

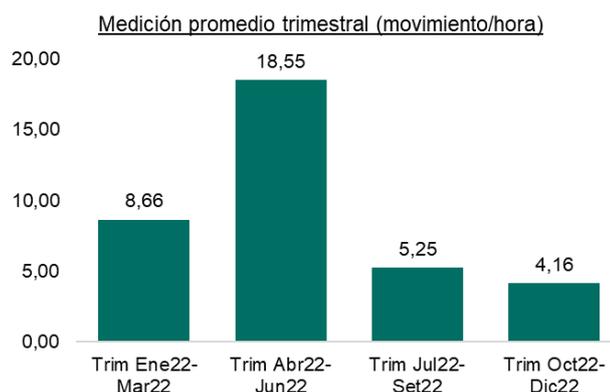
109. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá adquirir y operar medios mecánicos independientes para poder ofrecer una productividad promedio trimestral mínima de quince (15) movimientos/hora por grúa móvil u otro.
110. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán³², durante el año 2022 el rendimiento para carga fraccionada fluctuó en un rango de 4 a 19 movimientos/hora, siendo mayor el rendimiento promedio registrado en el segundo trimestre (18,55 movimientos/hora), en tanto que el menor rendimiento promedio se registró en el cuarto trimestre (4,16 movimientos/hora).

³¹ Ídem.

³² Mediante el Memorando N° 00396-2023-GSF-OSITRAN, de fecha 3 de marzo de 2023.



Gráfico 34 NSP: Rendimiento para carga fraccionada, año 2022

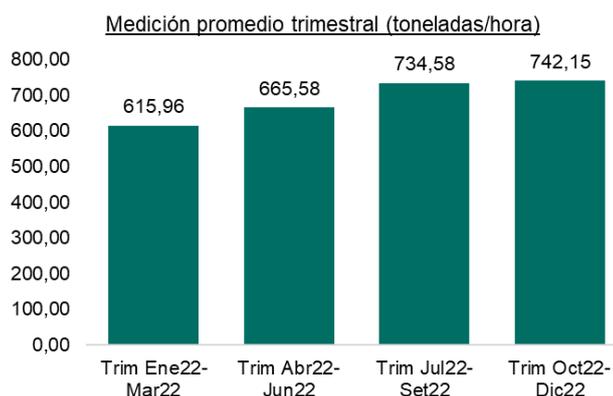


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

111. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, una vez implementada la modernización del muelle de granos, la productividad exigida como mínimo para el sistema de faja transportadora y sistema absorbente será de 1 200 toneladas/hora.
112. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán³³, durante el año 2022 el rendimiento para carga sólida a granel en general fluctuó en un rango de 615 a 743 toneladas/hora, siendo mayor el rendimiento promedio registrado en el cuarto trimestre (742,15 toneladas/hora), en tanto que el menor rendimiento promedio se registró en el primer trimestre (615,96 toneladas/hora).

Gráfico 35 NSP: Rendimiento para carga sólida a granel en general, año 2022



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

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

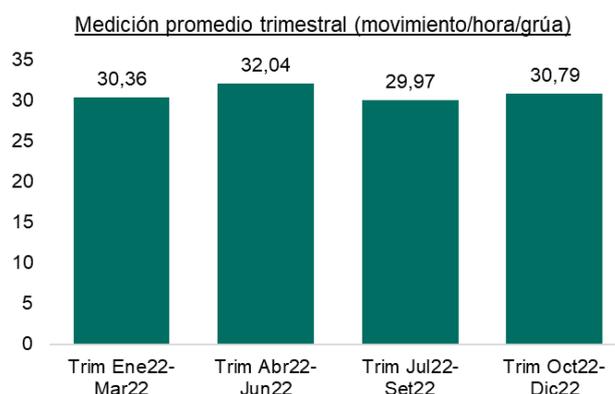
113. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, la productividad promedio exigida por grúa pórtico de muelle será de veinticinco (25) movimientos por hora. Asimismo, el referido Anexo señala que la productividad de cada operación individual no podrá ser menor de veinte (20) contenedores por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

³³ Ídem.



114. Sobre el particular, como se aprecia en el siguiente gráfico, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán³⁴, durante el año 2022 el rendimiento para operación de contenedores con grúas pórtico de muelle fluctuó en un rango de 29 a 33 movimientos/hora por grúa, siendo mayor el rendimiento promedio registrado en el segundo trimestre (32,04 movimientos/hora por grúa), en tanto que el menor rendimiento promedio se registró en el tercer trimestre (29,97 movimientos/hora por grúa). Cabe indicar que para el año 2022 no se registraron operaciones individuales que no lograron el NSP.

Gráfico 36 NSP: Rendimiento para operación de contenedores con grúas pórtico de muelle, año 2022



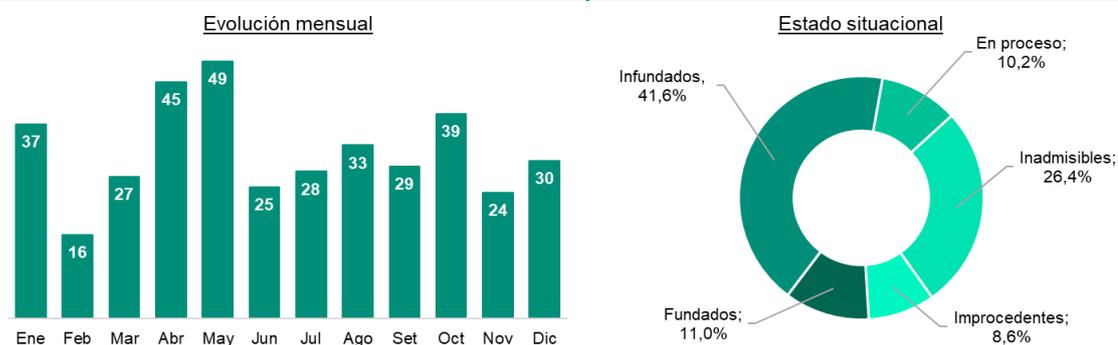
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.2. Reclamos

115. Durante el año 2022 se presentaron 382 reclamos ante el Concesionario, lo cual representó un incremento del 1,6% respecto a las cifras que tuvieron lugar durante el año 2021 (376 reclamos). Al respecto, al observar la evolución mensual, se aprecia que el mayor número de reclamos tuvo lugar durante el primer semestre de 2022 (199 reclamos), siendo febrero el mes que registró el menor número de reclamos presentados, tal como se detalla en el siguiente gráfico.

Gráfico 37 Reclamos presentados, año 2022



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

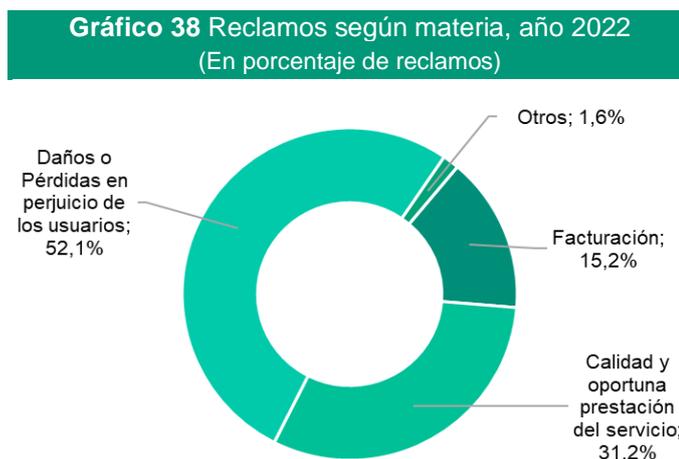
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

116. Por su parte, en cuanto al estado situacional de los reclamos presentados durante el año 2022, se puede observar que el 11,0% de estos fueron declarados fundados, mientras que el 41,6% de los reclamos fueron declarados infundados. Asimismo, el 26,4% de los reclamos fueron declarados inadmisibles, en tanto que el 8,6% del total fueron declarados improcedentes. Cabe añadir que, durante el 2022, el 10,2% de los reclamos presentados se reportaron como en proceso de atención.

³⁴ Ídem.



117. Entre tanto, con relación a la materia reclamada, en el 2022 se observa que el 52,1% de los reclamos estuvieron relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, mientras que el 31,2% estuvieron relacionados con la calidad y oportuna prestación de los servicios, tal como se aprecia en el siguiente gráfico.



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

118. Cabe señalar que, del total de reclamos relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, el 11,1% fueron declarados fundados (total o parcialmente), en tanto que el 40,7% fueron declarados infundados. Del mismo, en el caso de los reclamos relacionados con la calidad y oportuna prestación de los servicios, del total de reclamos presentados, el 9,2% fueron declarados fundados (total o parcialmente), en tanto que el 42,0% fueron declarados infundados.

VI.3. Accidentes

119. Durante el año 2022, el número de accidentes reportados en el TNM ascendió a 46, lo cual representó una reducción de 9,8% respecto al año anterior (51 ocurrencias en 2021). Al respecto, dichos accidentes, en su mayoría, tuvieron lugar durante el primer semestre de 2022, siendo estos únicamente eventos que tuvieron como consecuencia personas heridas, sin reportar fallecimientos ni daños materiales, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro 8 Accidentes reportados en el terminal, año 2022
(Expresado en número de ocurrencias)

Mes	N° de accidentes	Tipo	Daños personales		Daños materiales
			Heridos	Fallecidos	
Enero	3	B	3	0	0
Febrero	4	B	4	0	0
Marzo	3	B	3	0	0
Abril	8	B	8	0	0
Mayo	2	B	2	0	0
Junio	4	B	4	0	0
Julio	2	B	2	0	0
Agosto	2	B	2	0	0
Setiembre	4	B	4	0	0
Octubre	6	B	6	0	0
Noviembre	4	B	4	0	0
Diciembre	4	B	4	0	0
Acumulado	46		46	0	0

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

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



VI.4. Sanciones y penalidades

120. De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán³⁵, durante el año 2022 se impusieron sanciones sobre la empresa por un valor acumulado de 222,03 UIT por el incumplimiento de la Cláusula 1.23.72 y el Anexo 3 del Contrato de Concesión entre los trimestres 25° y 30° de explotación, de acuerdo al detalle mostrado en el siguiente cuadro. Al respecto, cabe señalar que, en todos los casos descritos, los procedimientos administrativos respectivos concluyeron en primera instancia, no habiendo sido impugnados por el Concesionario.

Cuadro 9 Sanciones impuestas, año 2022

N° Expediente	Fecha de notificación de Resolución	Descripción del incumplimiento	Cláusula contractual incumplida	Sanción impuesta (en UIT)	Estado del Procedimiento Administrativo Sancionador
50-2021	7/01/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas al NSP para carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos por parte del Concesionario, correspondientes al 25° trimestre de Explotación (julio - setiembre 2017)	Cláusula 1.23.72 Anexo 3	42,60	Concluido en primera instancia. No impugnó.
55-2021	18/01/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas al NSP para carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos por parte del Concesionario, correspondientes al 26° trimestre de Explotación (octubre - diciembre 2017)	Cláusula 1.23.72 Anexo 3	38,44	Concluido en primera instancia. No impugnó.
67-2021	20/04/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas al NSP para carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos por parte del Concesionario, correspondientes al 27° trimestre de Explotación (enero - marzo 2018)	Cláusula 1.23.72 Anexo 3	24,77	Concluido en primera instancia. No impugnó.
69-2021	9/05/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas al NSP para carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos por parte del Concesionario, correspondientes al 28° trimestre de Explotación (abril - junio 2018)	Cláusula 1.23.72 Anexo 3	33,43	Concluido en primera instancia. No impugnó.
90-2021	27/07/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas al NSP para carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos por parte del Concesionario, correspondientes al 30° trimestre de Explotación (octubre - diciembre 2018)	Cláusula 1.23.72 Anexo 3	39,52	Concluido en primera instancia. No impugnó.
92-2021	5/08/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas al NSP para carga sólida a granel una vez implementado el muelle de granos por parte del Concesionario, correspondientes al 29° trimestre de Explotación (julio - setiembre 2018)	Cláusula 1.23.72 Anexo 3	43,54	Concluido en primera instancia. No impugnó.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

121. Por otro lado, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán³⁶, durante el año 2022 se aplicaron penalidades sobre la empresa por un monto acumulado de S/ 10,04 mil, principalmente por el incumplimiento de la Cláusula 1.23.72, la Cláusula 8.21 y el Anexo 3 del Contrato de Concesión, de acuerdo al detalle mostrado en el siguiente cuadro. Al respecto, cabe señalar que, en la mayoría de los casos descritos, los procedimientos administrativos respectivos concluyeron en segunda instancia, confirmándose la penalidad en algunos casos o declarándose infundada la impugnación del Concesionario en otros casos.

³⁵ Mediante el Memorando N° 00346-2023-GSF-OSITRAN, de fecha 22 de febrero de 2023.

³⁶ Ídem.

**Cuadro 10 Penalidades aplicadas, año 2022**

N° Expediente	Fecha de notificación	Descripción del incumplimiento	Cláusula contractual incumplida	Penalidad impuesta (en Soles)	Estado de la penalidad
10-2022	7/07/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a NSP del TMN por parte del Concesionario, correspondiente al 15° Trimestre de Explotación (enero - marzo 2015)	Cláusula 1.23.72 Cláusula 8.21 Anexo 3	1 501,50	Concluido en primera instancia. No impugnó.
11-2022	11/07/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a NSP del TMN por parte del Concesionario, correspondiente al 16° Trimestre de Explotación (abril - junio 2015)	Cláusula 1.23.72 Cláusula 8.21 Anexo 3	1 251,25	Concluido en primera instancia. No impugnó.
12-2022	27/07/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a NSP del TMN por parte del Concesionario, correspondiente al 17° trimestre de Explotación (julio - setiembre 2015)	Cláusula 1.23.72 Cláusula 8.21 Anexo 3	1 405,25	Concluido en primera instancia. No impugnó.
17-2022	7/10/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a NSP del TMN por parte del Concesionario, correspondiente al 18° trimestre de Explotación (octubre - diciembre 2015)	Cláusula 1.23.72 Cláusula 8.21 Anexo 3	1 520,75	Concluido en segunda instancia. Confirma penalidad.
18-2022	30/09/2022	Incumplimiento de la empresa concesionaria de la presentación de información para la medición de los NSP correspondiente al 18° trimestre de explotación, dentro del plazo establecido	Segundo párrafo de la Cláusula 8.21	59,25	Concluido en segunda instancia. Confirma penalidad.
20-2022	30/09/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a NSP del TMN por parte del Concesionario, correspondiente al 19° trimestre de Explotación (enero - marzo 2016)	Cláusula 1.23.72 Anexo 3	1 501,00	Concluido en segunda instancia. Confirma penalidad.
22-2022	29/11/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a NSP del TMN por parte del Concesionario, correspondiente al 20° trimestre de Explotación (abril - junio 2016)	Cláusula 1.23.72 Cláusula 8.21 Anexo 3	1 224,50	Concluido en segunda instancia. Impugnación fundada en parte.
23-2022	29/11/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a NSP del TMN por parte del Concesionario, correspondiente al 21° trimestre de explotación (julio - setiembre 2016)	Cláusula 1.23.72 Cláusula 8.21 Anexo 3	948,00	Concluido en segunda instancia. Impugnación infundada.
25-2022	29/11/2022	Incumplimiento de obligaciones referidas a NSP del TMN por parte del Concesionario, correspondiente al 22° trimestre de Explotación (octubre - diciembre 2016)	Cláusula 1.23.72 Cláusula 8.21 Anexo 3	632,00	Concluido en segunda instancia. Impugnación infundada.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII. RESULTADOS FINANCIEROS

VII.1. Análisis de los Estados Financieros

i) Estado de Resultados Integrales

122. El Estado de Resultados Integrales de APMT muestra el resumen de las operaciones de la Concesión considerando tanto los ingresos como los costos y gastos desembolsados durante un año en particular a efectos de determinar el resultado neto del ejercicio. Sobre el particular, en el siguiente cuadro se presentan los Estados de Resultados Integrales de la empresa correspondientes a los últimos 5 años (periodo 2018-2022).



Cuadro 11 Estado de Resultados Integrales de APMT, periodo 2018 - 2022
(Expresado en miles de USD)

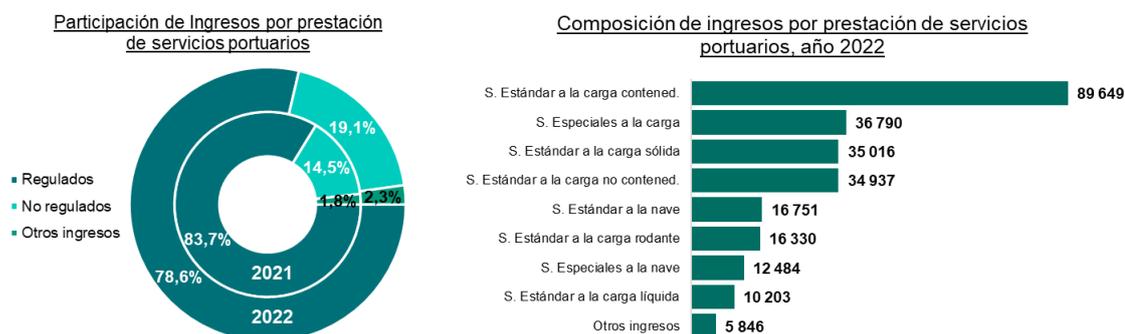
Año	2018	2019	2020	2021	2022
Ingresos totales	199 755	205 565	190 727	243 808	272 584
Prestación de servicios portuarios	193 901	195 812	188 454	240 669	258 006
Servicios de construcción	5 854	9 753	2 273	3 139	14 578
Costos totales	91 914	97 879	90 200	102 469	117 153
Prestación de servicios portuarios	86 060	88 126	87 927	99 330	102 575
Servicios de construcción	5 854	9 753	2 273	3 139	14 578
Utilidad bruta	107 841	107 686	100 527	141 339	155 431
Gastos de administración	54 824	37 357	36 896	40 871	46 789
Gastos de venta	1 924	776	2 237	1 953	2 946
Provisiones	0	-5 871	19 825	-790	0
Ingresos diversos	15	1	0	14	25
Utilidad operativa	51 108	63 683	81 219	97 739	105 721
Ingresos financieros	615	1 290	274	25	407
Gastos financieros	14 624	13 351	10 610	6 583	3 785
Diferencia de cambio	-392	354	-2 333	-1 620	739
Utilidad antes de impuestos	36 707	51 976	68 550	89 561	103 082
Impuesto a la renta	11 695	20 245	22 882	43 042	37 348
Utilidad neta	25 012	31 731	45 668	46 519	65 734

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

123. Al respecto, en el caso particular del año 2022, se puede observar que APMT facturó ingresos por la prestación de servicios portuarios por un monto de USD 258,0 millones, lo cual representa un incremento de USD 17,3 millones (+7,2%) respecto del ejercicio 2021. En cuanto a la participación de dichos ingresos, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el 2022 el 78,6% de estos correspondió a servicios regulados, mientras que el 19,1% correspondió a servicios no regulados. Nótese que dichas participaciones, si bien mantienen la estructura observada en el 2021, presentan cambios para el año 2022, otorgándole un mayor peso a los servicios no regulados en comparación al año 2021.

Gráfico 39 Ingresos por prestación de servicios portuarios de APMT
(En miles de USD)



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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

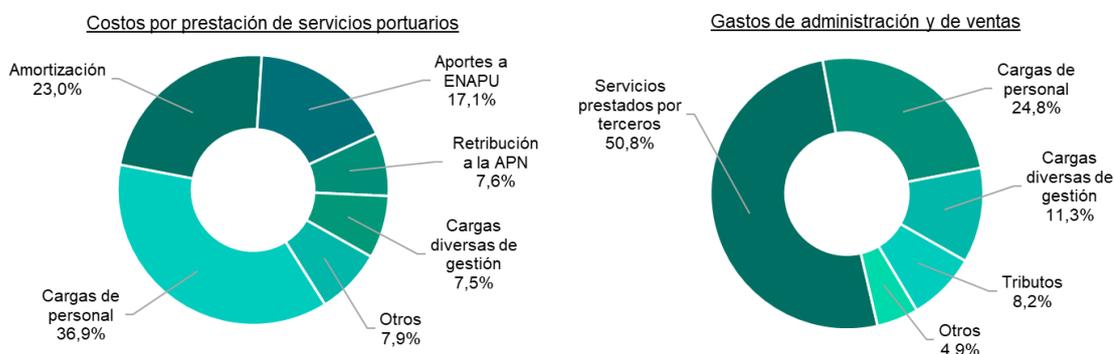
124. Entre tanto, como se observa en el anterior gráfico, respecto a la composición de los ingresos por servicios portuarios prestados por APMT, durante el año 2022 el servicio estándar a la carga contenedorizada facturó alrededor de USD 89,6 millones, lo cual representó el 34,7% de los ingresos totales por prestación de servicios portuarios, seguido muy debajo por los servicios especiales a la carga (USD 36,8 millones), el servicio estándar a la carga sólida (USD 35,0 millones) y el servicio estándar a la carga no contenedorizada (USD 34,9 millones), cuyos montos facturados representaron el 14,3%, 13,6% y 13,5% de los ingresos totales por prestación de servicios portuarios, respectivamente.
125. Por otro lado, como se detalló previamente, durante el 2022 el concesionario registró ingresos por servicios de construcción por un monto de USD 14,6 millones, representando un incremento de



USD 11,4 millones (+364,4%) respecto del ejercicio 2021. Sobre el particular, es necesario señalar que los ingresos por construcción se corresponden exactamente con los costos por servicios de construcción computados en el mismo ejercicio, siendo que dichos ingresos se reconocen en cada ejercicio con capitalización del activo intangible. Asimismo, de acuerdo con las Notas a los Estados Financieros 2022, los ingresos y costos de servicios de construcción no se ajustan para reconocer un margen de utilidad final y no son considerados como base para la determinación de impuestos, aportes, contribuciones ni retribuciones.

126. Respecto a los costos y gastos operativos, para efectos del presente análisis estos se pueden agrupar en: i) costos de prestación de servicios portuarios, y ii) gastos de administración y de ventas. En el caso de los costos de prestación de servicios portuarios, como se detalló en el anteriormente, en el año 2022 estos ascendieron a USD 102,6 millones, lo cual representa un incremento de USD 3,2 millones (+3,3%) respecto de lo observado en el 2021. Cabe indicar que dichos costos representaron alrededor del 37,6% de los ingresos totales del ejercicio 2022.
127. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, en el año 2022 los costos de prestación de servicios portuarios se encontraron compuestos principalmente por cargas de personal (36,9%), amortización de activos intangibles (23,0%) y aportes a ENAPU por concepto del Contrato de Asociación en Participación (17,1%), ascendiendo dichas partidas en conjunto a USD 79,0 millones, lo cual representa un incremento de USD 6,8 millones (+9,5%) respecto de lo observado en el 2021.

Gráfico 40 Composición de los costos y gastos operativos de APMT, año 2022
(En términos porcentuales)

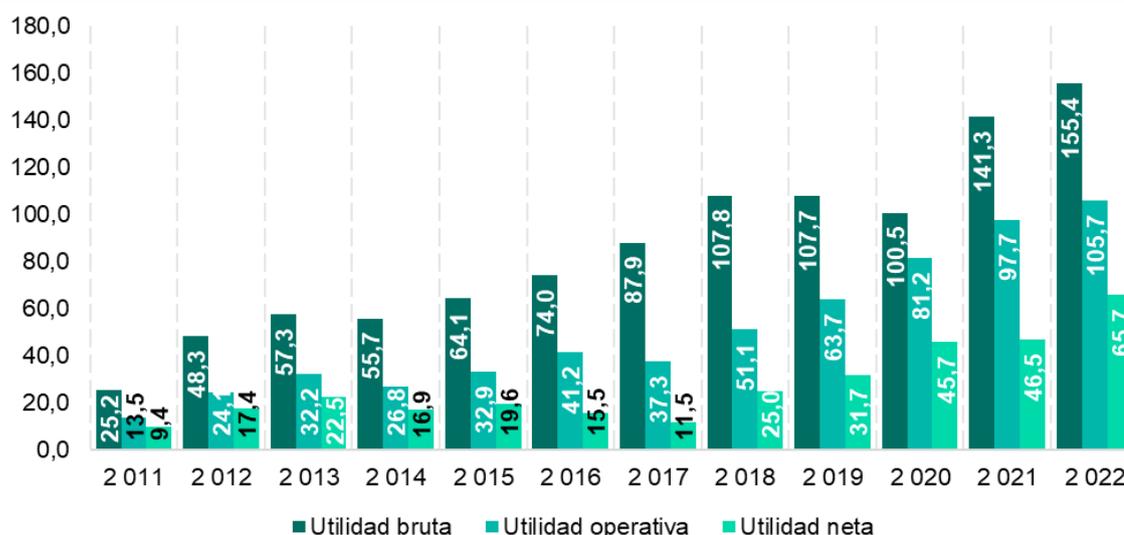


Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

128. Por otro lado, en el caso de los gastos de administración y de ventas, como se detalló anteriormente, en el año 2022 estos ascendieron a USD 49,7 millones, lo cual representa un incremento de USD 6,9 millones (+16,1%) respecto de lo observado en el 2021. Nótese que, de dicho total, los gastos de administración ascendieron a USD 46,8 millones, lo cual representa un incremento de USD 5,9 millones (+14,5%) respecto de lo observado en el 2021, mientras que los gastos de ventas ascendieron a USD 2,9 millones, lo cual representa un incremento de USD 0,99 millones (+50,8%) respecto de lo observado en el 2021. Cabe indicar que dichos gastos, en conjunto, representaron alrededor del 18,2% de los ingresos totales del ejercicio 2022.
129. Al respecto, como se presentó en el gráfico anterior, en el año 2022 los gastos de administración y de ventas se encontraron compuestos principalmente por servicios prestados por terceros (50,8%), cargas de personal (24,8%) y cargas diversas de gestión (11,3%), ascendiendo dichas partidas en conjunto a USD 43,2 millones, lo cual representa un incremento de USD 3,8 millones (+9,6%) respecto de lo observado en el 2021.
130. Con relación a los resultados de la empresa, para efectos del presente análisis se destacan los siguientes conceptos: i) utilidad bruta, ii) utilidad operativa, y iii) utilidad neta. En el siguiente gráfico se presenta la evolución histórica de dichos conceptos para el periodo 2011-2022.



Gráfico 41 Evolución de los resultados de APMT, periodo 2011 - 2022
(En millones de USD)



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

131. Respecto a la utilidad bruta de la empresa, esta se refiere a la diferencia entre los ingresos y costos totales, los cuales comprenden tanto aquellos derivados de la prestación de servicios portuarios como de los servicios de construcción. No obstante, como se indicó anteriormente, los ingresos por construcción se corresponden exactamente con los costos por servicios de construcción computados en el mismo ejercicio, siendo que dichos ingresos se reconocen en cada ejercicio con capitalización del activo intangible. De esta forma, la utilidad bruta de APMT representaría el dinero obtenido por la empresa por la prestación de servicios portuarios luego de deducir los respectivos costos de prestación de dichos servicios.
132. Sobre el particular, como se puede apreciar en el gráfico, a lo largo del tiempo la utilidad bruta de la empresa ha mantenido una tendencia creciente, alcanzando su mayor nivel en el año 2022 con USD 155,4 millones, lo cual representa un incremento de USD 14,1 millones (+10,0%) respecto de lo observado en el 2021. Así, con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la utilidad bruta de APMT entre los años 2011 y 2022 resulta equivalente a +18,0%, siendo ello explicado por el mayor crecimiento observado en los ingresos totales de la empresa a lo largo de dicho periodo (+17,4% anual, en promedio) en comparación al crecimiento observado en los costos totales (+16,8% anual, en promedio).
133. Por otro lado, respecto a la utilidad operativa, esta se refiere a la ganancia obtenida por la empresa a través de sus actividades regulares de negocio, luego de deducir los gastos de administración y de ventas, pero antes de descontar los gastos financieros e impuestos. Al respecto, como se puede apreciar en el gráfico anterior, al igual que en el caso de la utilidad bruta, la utilidad operativa de APMT ha mantenido una tendencia creciente a lo largo del tiempo, llegando a alcanzar en el año 2022 un total de USD 105,7 millones, lo cual representa un incremento de USD 8,0 millones (+8,2%) respecto de lo observado en el 2021. Con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la utilidad operativa de APMT entre los años 2011 y 2022 resulta equivalente a +20,6%, siendo ello explicado por el menor crecimiento observado en los gastos de administración de la empresa a lo largo de dicho periodo (+13,7% anual, en promedio) en comparación al crecimiento observado en la utilidad bruta de la empresa (+18,0% anual, en promedio).
134. Finalmente, respecto a la utilidad neta de APMT, esta se refiere a la ganancia final que la empresa obtiene después de deducir todos los gastos, incluyendo los gastos financieros e impuestos; es decir, representa el beneficio que queda después de descontar todos los costos y gastos de la empresa. Sobre el particular, como se puede apreciar en el gráfico anterior, si bien a lo largo del tiempo la utilidad neta de APMT ha mostrado un comportamiento fluctuante, durante los últimos años se observa que dicho resultado presenta una clara tendencia al alza, alcanzando su nivel



máximo en el año 2022 con un total de USD 65,7 millones, lo cual representa un incremento de USD 19,2 millones (+41,3%) respecto de lo observado en el 2021.

135. Así, con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la utilidad neta de APMT entre los años 2011 y 2022 resulta equivalente a +19,3%, siendo ello explicado por el mayor crecimiento observado en los gastos financieros y pagos de impuestos de la empresa a lo largo de dicho periodo (+35,6% y 22,4% anual, en promedio, respectivamente) en comparación al crecimiento observado en la utilidad operativa de la empresa (+20,6% anual, en promedio). Nótese que la empresa no ha presentado pérdidas netas en alguno de los ejercicios contables, lo cual se sustenta en la tendencia creciente de sus ingresos por prestación de servicios portuarios desde el inicio de la concesión.

ii) Estado de Situación Financiera

136. 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 al cierre de un ejercicio contable. Sobre el particular, en el siguiente cuadro se presentan los Estados de Situación Financiera correspondientes a los últimos 5 años (periodo 2018-2022).

Cuadro 12 Estado de Situación Financiera, periodo 2018 - 2022					
(Expresado en miles de USD)					
Año	2018	2019	2020	2021	2022
Efectivo y equivalentes de efectivo	64 112	64 403	22 378	42 082	37 034
Cuentas por cobrar comerciales	4 436	4 133	5 532	4 676	6 250
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	9 910	6 544	9 813	9 037	6 134
Otras cuentas por cobrar	1 352	985	986	987	2 070
Instrumentos financieros derivados	553	119	0	0	0
Suministros	4 273	2 959	2 240	2 343	2 786
Gastos contratados por anticipado	1 003	278	222	223	43
Total Activo Corriente	85 639	79 421	41 171	59 348	54 317
Activo por impuesto a las ganancias diferido	230	2 262	0	3 025	2 943
Otras cuentas por cobrar	0	0	0	0	0
Instrumentos financieros derivados	1 897	0	0	0	0
Instalaciones, maquinaria y equipo	8 630	9 691	10 401	12 138	22 328
Activos intangibles	401 773	391 509	370 823	348 975	348 472
Total Activo no Corriente	412 530	403 462	381 224	364 138	373 743
TOTAL ACTIVO	498 169	482 883	422 395	423 486	428 060
Cuentas por pagar comerciales	16 989	13 903	14 667	16 909	17 839
Cuentas por pagar a partes relacionadas	605	417	210	1 778	1 134
Otras cuentas por pagar	21 096	15 992	15 874	38 347	31 173
Instrumentos financieros derivados	0	0	0	0	0
Provisiones	0	3 374	4 548	9 637	8 799
Retribuciones por pagar	6 973	9 622	12 399	16 066	18 515
Obligaciones financieras	30 909	30 514	28 593	25 450	21 374
Total Pasivo Corriente	76 572	73 822	76 291	108 187	98 834
Provisiones	28 201	32 704	9 260	19 160	8 572
Otras cuentas por pagar	0	0	0	0	0
Obligaciones financieras	154 047	127 473	79 760	54 367	31 190
Pasivo por impuesto a las ganancias diferido	0	0	1 439	0	0
Total Pasivo no Corriente	182 248	160 177	90 459	73 527	39 762
TOTAL PASIVO	258 820	233 999	166 750	181 714	138 596
Capital	166 229	166 229	166 229	166 229	166 229
Reserva legal	4 653	7 154	10 327	14 894	19 546
Resultados no realizados	1 583	-613	-2 520	-912	1 046
Resultados acumulados	66 884	76 114	81 609	61 561	102 643
TOTAL PATRIMONIO	239 349	248 884	255 645	241 772	289 464
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	498 169	482 883	422 395	423 486	428 060

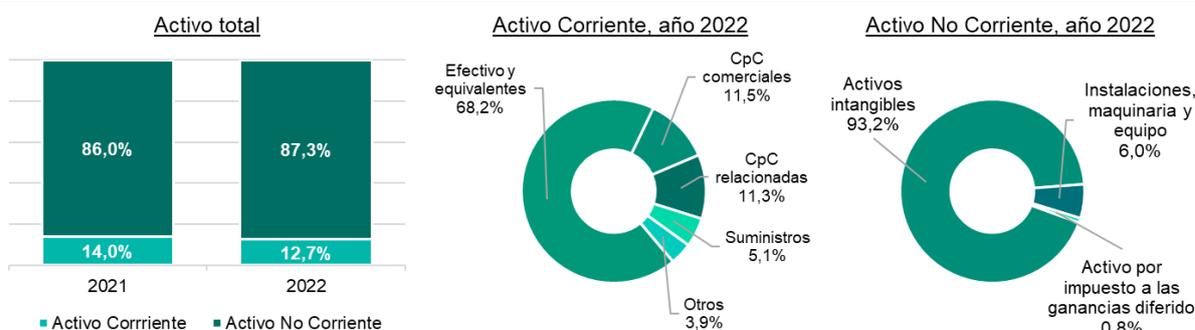
Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



137. Al respecto, en el caso particular del año 2022, se puede observar que al cierre de dicho año los activos totales de APMT ascendieron a USD 428,1 millones, lo cual representó un incremento de USD 4,6 millones (+1,08%) respecto de lo observado al cierre del año 2021. Dicho total se encontró compuesto en un 87,3% por activos no corrientes, mientras que el 12,7% restante lo conformaron los activos corrientes. Como se puede observar en el siguiente gráfico, en el caso de los activos corrientes, al cierre del 2022 estos se componían principalmente de Efectivo y equivalentes de efectivo, con una participación de 68,2%, seguido de las Cuentas por cobrar comerciales y Cuentas por cobrar a partes relacionadas, con participaciones de 11,5% y 11,3%, respectivamente. Entre tanto, en el caso de los activos no corrientes, al cierre del 2022 estuvieron conformados principalmente por Activos intangibles, con una participación de 93,2%, en tanto que las Instalaciones, Maquinaria y Equipo presentaron una participación de 6,0%.

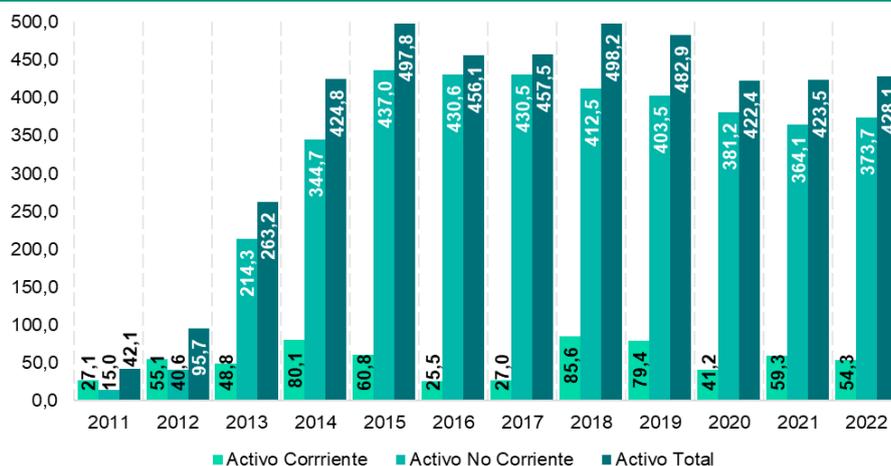
Gráfico 42 Composición de activos de la empresa
(En términos porcentuales)



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

138. Respecto a la evolución histórica de los activos totales de APMT, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2011 se presentó una tendencia creciente respaldada por los mayores activos no corrientes de la empresa, particularmente los activos intangibles ya que estos devienen del contrato de concesión suscrito con el Estado Peruano, siendo el año 2013 en donde se apreció el mayor aumento del activo no corriente como consecuencia del incremento de los bienes de concesión y obras en curso correspondientes a las etapas 1 y 2 del proyecto de modernización del Terminal Norte Multipropósito. Así, en el año 2018 la empresa alcanzó un máximo en el valor de sus activos totales (USD 498,2 millones), mostrando a partir de dicho año una tendencia decreciente hasta el año 2022. Cabe indicar que la tasa de variación anual promedio de los activos totales entre los años 2018 y 2022 resulta equivalente a -3,7%, siendo ello explicado por la reducción observada en los activos no corrientes a lo largo de dicho periodo (-2,4% anual, en promedio).

Gráfico 43 Evolución de los activos de la empresa, periodo 2011 - 2022
(En millones de USD)



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



139. Por otro lado, con relación a los pasivos totales de APMT, al cierre del año 2022 estos ascendieron a USD 138,6 millones, lo cual representó una reducción de USD 43,1 millones (-23,7%) respecto de lo observado al cierre del año 2021. Dicho total se encontró compuesto en un 71,3% por pasivos corrientes, mientras que el 28,7% restante lo conformaron los pasivos no corrientes. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, en el caso de los pasivos corrientes, al cierre del 2022 estos se conformaron principalmente de Otras cuentas por pagar, con una participación de 31,5%, seguido de las Obligaciones financieras, Retribuciones por pagar y Cuentas por pagar comerciales, con participaciones de 21,6%, 18,7% y 18,0%, respectivamente. Entre tanto, en el caso de los pasivos no corrientes, al cierre del 2022 estuvieron compuestos por Obligaciones financieras, con una participación de 78,4%, y por Provisiones, con una participación de 21,6%.

Gráfico 44 Composición de pasivos de la empresa
(En términos porcentuales)



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

140. Respecto a la evolución histórica de los pasivos totales de APMT, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde inicios de la concesión se presentó una tendencia creciente respaldada por los mayores pasivos no corrientes de la empresa, particularmente las obligaciones financieras, siendo el año 2013 en donde se apreció el mayor aumento del pasivo no corriente como consecuencia de una operación de préstamo llevada a cabo con la *International Finance Corporation* con el objetivo de continuar la construcción de las etapas del Terminal Norte Multipropósito. De este modo, en el año 2015 la empresa alcanzó un máximo en el valor de sus pasivos totales (USD 312,7 millones), mostrando a partir de dicho año una tendencia decreciente hasta el año 2022. Cabe señalar que la tasa de variación anual promedio de los pasivos totales entre los años 2015 y 2022 resulta equivalente a -11,0%, siendo ello explicado por la reducción observada en los pasivos no corrientes a lo largo de dicho periodo (-22,1% anual, en promedio).

Gráfico 45 Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2011 - 2022
(En millones de USD)



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



141. Finalmente, con relación al patrimonio neto de APMT, al cierre del año 2022 este ascendió a USD 289,5 millones, lo cual representó un incremento de USD 47,7 millones (+19,7%) respecto de lo observado al cierre del año 2021. Dicho total se encontró compuesto en un 57,4% por el capital suscrito y pagado de los accionistas, un 35,5% por los resultados acumulados y el 7,1% restante por la reserva legal y los resultados no realizados. Como se puede observar en el siguiente gráfico, al cierre del 2022 el capital pagado de la empresa ascendió a USD 166,2 millones, mientras que los resultados acumulados ascendieron a USD 102,6 millones.

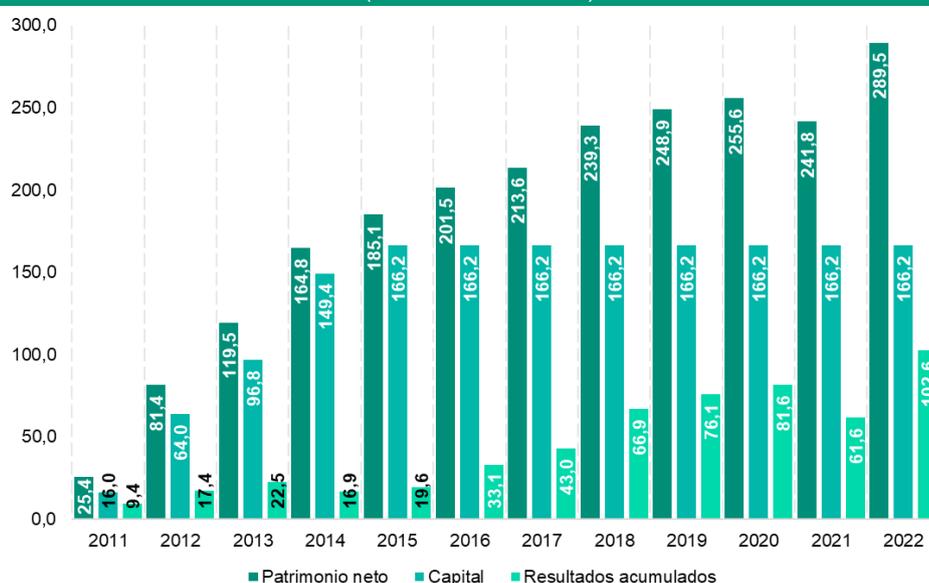
Gráfico 46 Composición del patrimonio neto de la empresa
(En millones de USD)



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

142. Respecto a la evolución histórica del patrimonio neto de APMT, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el inicio de la concesión se presentó una tendencia creciente respaldada en un primer momento por los aportes de capital efectuados por los accionistas y en una segunda instancia por los mayores resultados acumulados registrados por la empresa. Al respecto, entre los años 2011 y 2015, la empresa registró diversos aportes de capital, pasando de USD 16,0 millones en 2011 a USD 166,2 millones en 2015, no habiéndose registrado nuevos aportes hasta el cierre del año 2022. Cabe señalar que en el 2022 la empresa alcanzó un máximo en el valor de su patrimonio neto, ello como consecuencia de mayores resultados acumulados, los cuales han venido presentando una tendencia creciente a partir del año 2016, mostrando una tasa de variación anual promedio de +20,8% entre el 2016 y 2022.

Gráfico 47 Evolución del patrimonio neto de la empresa, periodo 2011 - 2022
(En millones de USD)



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



VII.2. Análisis de ratios financieros

143. Los ratios financieros son medidas cuantitativas utilizadas para evaluar el rendimiento financiero de una empresa y su capacidad para cumplir con sus obligaciones. Asimismo, estas medidas pueden ayudar a evaluar la salud financiera de una empresa, identificar tendencias y tomar decisiones informadas sobre la inversión o gestión de una empresa. En tal sentido, para efectos del presente análisis, se harán uso de diversos ratios financieros para medir la liquidez, el endeudamiento y la rentabilidad de la empresa al cierre del año 2022.

i) Ratios de liquidez

144. Los ratios de liquidez se utilizan para evaluar la capacidad de la empresa para cumplir con sus obligaciones financieras a corto plazo. Estos ratios miden la capacidad de la empresa para pagar sus deudas a corto plazo (pasivos corrientes), como las cuentas por pagar y los préstamos, utilizando sus activos corrientes, como el efectivo o las cuentas por cobrar. Para evaluar la liquidez de APMT en el año 2022 se considerarán el ratio de liquidez corriente o clásica, la prueba ácida y el ratio de liquidez absoluta, así como la medida del capital de trabajo, tal como se detalla en el siguiente cuadro. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran que la capacidad de cumplimiento de las obligaciones de corto plazo de la empresa se va reduciendo, en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, conforme los pasivos corrientes van siendo afrontados por activos cada vez más líquidos. A su vez, si bien el capital de trabajo presenta valores negativos para el año 2022, se observa una recuperación de dicho monto respecto a la situación presentada en el año 2021.

Cuadro 13 Ratios de liquidez, años 2021 y 2022				
Ratio	Fórmula	2021	2022	
Liquidez corriente	Activo Corriente / Pasivo Corriente	0,549	0,550	
Prueba ácida	(Activo Corriente - Gastos contratados por anticipado - Suministros) / Pasivo Corriente	0,525	0,521	
Liquidez absoluta	Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente	0,389	0,375	
Capital de trabajo (miles USD)	Activo Corriente - Pasivo Corriente	-48 839	-44 517	

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

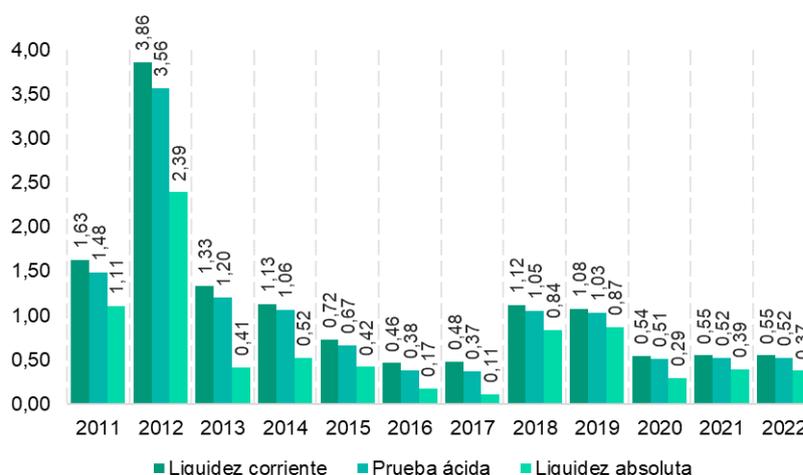
145. En particular, al analizar el ratio de liquidez corriente para el año 2022 se aprecia que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa solo dispondría de USD 0,55 de activo corriente para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo, siendo dicho ratio ligeramente superior a lo observado el año anterior (0,549 en 2021). Al respecto, si bien al cierre del 2022 tanto el activo corriente como el pasivo corriente presentaron una reducción en sus niveles respecto a lo registrado en el año 2021, la reducción porcentual del pasivo corriente (-8,6%) fue ligeramente mayor a la reducción porcentual del activo corriente (-8,5%), lo cual conllevó al incremento en el ratio de liquidez corriente, conforme a lo comentado previamente.

146. No obstante, al analizar el ratio de prueba ácida, el cual se determina deduciendo de los activos corrientes a aquellas cuentas de activos que son menos rápidas de convertir en efectivo, tales como Suministros y Gastos contratados por anticipado, se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa solo contaría de USD 0,521 de activos líquidos disponibles para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (0,525 en 2021). Sobre el particular, ello se sustenta en que la reducción porcentual del activo corriente neto de las cuentas Suministros y Gastos contratados por anticipado fue mayor (-9,3%) a la reducción porcentual del pasivo corriente (-8,6%), como consecuencia de excluir del cálculo a la cuenta Suministros, la cual presentó un incremento en sus niveles respecto a lo registrado en el 2021 (+18,9%).



147. Del mismo modo, al analizar el ratio de liquidez absoluta, el cual se obtiene considerando únicamente los activos más líquidos de la empresa, esto es, la cuenta Efectivo y equivalentes de efectivo, se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa solo dispondría de USD 0,375 de efectivo para cumplir con dichas obligaciones, siendo este ratio inferior a lo observado el año anterior (0,389 en 2021). Al respecto, ello se sustenta en que la reducción porcentual de la cuenta Efectivo y equivalentes de efectivo fue mayor (-12,0%) a la reducción porcentual del pasivo corriente (-8,6%).
148. Cabe indicar que, al analizar la evolución de estos ratios desde inicios de la concesión, se puede evidenciar una tendencia decreciente, presentándose valores mínimos entre los años 2016 y 2017, tal como se aprecia en el siguiente gráfico. Al respecto, dicha situación se sustenta en el incremento en el tiempo de los pasivos corrientes de la empresa, presentando una tasa de variación anual promedio entre los años 2011 y 2022 de +17,6%, en tanto que los activos corrientes mantuvieron una tendencia más bien fluctuante, con una tasa de variación anual promedio para similar periodo de +6,5%. Así, si bien los ratios de liquidez presentaron una mejoría entre 2018 y 2019, debido al mayor saldo registrado en la cuenta Efectivo y equivalentes de efectivo, la tendencia decreciente observada históricamente continúa desde el año 2020.

Gráfico 48 Evolución de los ratios de liquidez, periodo 2011 - 2022



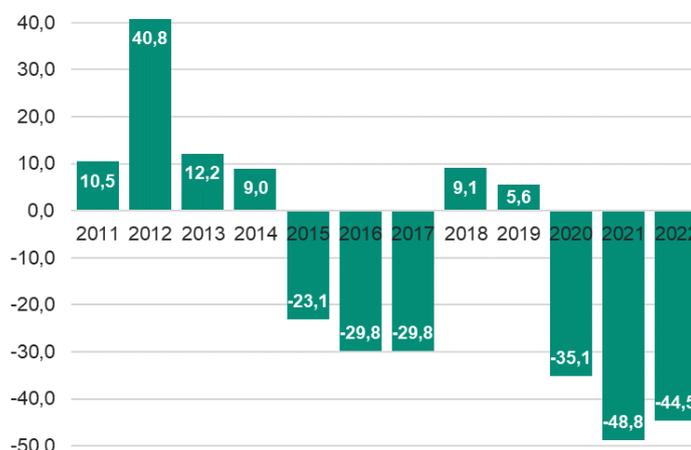
Fuente: Estados financieros auditados de APM Terminals Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

149. Lo anterior señalado guarda consistencia con la evolución del capital de trabajo de la empresa entre los años 2011 y 2022, el cual ha venido presentando cifras negativas en los últimos años. Al respecto, el capital de trabajo se refiere a la cantidad de efectivo (activos corrientes) que posee la empresa para cubrir sus obligaciones de corto plazo (pasivos corrientes), por lo que un capital de trabajo negativo no es una situación deseable ya que, además de indicar una falta de liquidez, puede afectar negativamente la capacidad para operar de la empresa. Así, de acuerdo con la información contable de APMT, para el año 2022 se calcula un capital de trabajo de USD -44,52 millones, lo cual representó un incremento de USD 4,32 millones (+8,85%) respecto de lo observado en el año 2021 (USD -48,8 millones).
150. En el siguiente gráfico se presenta la evolución histórica del capital de trabajo de la empresa desde inicios de la concesión. Al respecto, nótese que para aquellos años donde el ratio de liquidez corriente fue superior a 1, el saldo del capital de trabajo resultó positivo, esto debido a que ambos indicadores relacionan el activo corriente con el pasivo corriente, de modo tal que, al contarse con un saldo de activo corriente superior al pasivo corriente, la empresa se encontrará en la capacidad de cumplir con sus obligaciones de corto plazo, es decir, dispondrá de una adecuada liquidez. Sin embargo, en el caso de APMT, la tendencia observada para el capital de trabajo entre los años 2011 y 2022 es decreciente y principalmente negativa, alcanzando un mínimo histórico de USD -48,8 millones en 2021. Como se señaló anteriormente, dicha tendencia entre los años 2011 y 2022 se debe al incremento en el tiempo de los pasivos corrientes de la



empresa, contando con una variación promedio anual de +17,6%, mientras que el crecimiento de los activos corrientes se mantuvo, en promedio, en torno al +6,5%.

Gráfico 49 Evolución del capital de trabajo, periodo 2011 - 2022
(en millones de USD)



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

ii) Ratios de endeudamiento financiero

151. Los ratios de endeudamiento se utilizan para evaluar el nivel de deuda asumido por la empresa y su capacidad para cumplir con sus obligaciones financieras a largo plazo. Estos ratios comparan el nivel de deuda de la empresa (pasivos totales) con sus activos totales o con su patrimonio neto. Así, para evaluar el grado de endeudamiento financiero de APMT en el año 2022 se considerarán el ratio Deuda/Patrimonio y el ratio de endeudamiento del activo, además de los indicadores de calidad de la deuda, autonomía financiera y solvencia, tal como se detalla en el siguiente cuadro. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran una reducción en el grado de endeudamiento asumido por la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, de modo tal que los activos totales se encuentran respaldados en mayor medida por el patrimonio neto. Asimismo, el endeudamiento de corto plazo (pasivos corrientes) presenta una mayor participación dentro del total de endeudamiento de la empresa, a diferencia de lo observado en el 2021, además de que, en comparación a dicho año, para el 2022 la empresa presenta una mejor posición de autonomía financiera al contar con una estructura de capital con menor dependencia de financiamiento externo.

Cuadro 14 Ratios de endeudamiento, años 2021 y 2022

Ratio	Fórmula	2021	2022
Deuda/Patrimonio	Pasivo Total / Patrimonio	0,752	0,479
Endeudamiento del activo	Pasivo Total / Activo Total	0,429	0,324
Calidad de la deuda	Pasivo Corriente / Pasivo Total	0,595	0,713
Autonomía financiera	Patrimonio / Pasivo Total	1,331	2,089
Solvencia	Activo Total / Pasivo Total	2,331	3,089

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

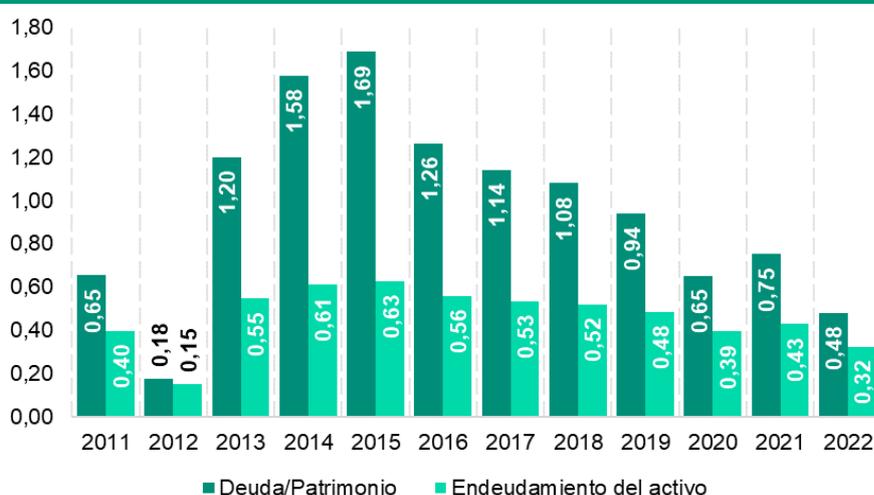
152. En particular, al analizar el ratio Deuda/Patrimonio para el año 2022 se aprecia que la empresa posee alrededor de USD 0,479 de obligaciones con terceros por cada dólar de patrimonio, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (0,752 en 2021), lo cual muestra un cambio positivo en su solidez financiera al reducir su nivel de endeudamiento con fuentes externas. Al respecto, dicho resultado se debe a que, al cierre del 2022, el pasivo total de la empresa presentó



una reducción en sus niveles respecto a lo registrado en el año 2021, mostrando una variación porcentual de -23,7%, en tanto que el patrimonio neto se vio incrementado respecto a lo registrado en el año 2021, mostrando una variación porcentual de 19,7%.

153. Por otra parte, la reducción en el nivel de obligaciones con terceros asumida por la empresa (pasivo total) al cierre del 2022 impacta en la forma en cómo se financia el activo total. Al respecto, al analizar el ratio de endeudamiento del activo, se aprecia que para el 2022 alrededor del 32,4% del activo total de la empresa se financió mediante financiamiento externo, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (42,9% en 2021). Cabe resaltar que dicho resultado se sustenta en la reducción que experimentó el pasivo total al cierre del 2022 (-23,7% respecto a lo registrado en 2021), en contraste a lo observado en el activo total, el cual se vio incrementado en un 1,1% respecto a lo registrado en el año 2021.
154. Cabe indicar que, al analizar la evolución histórica de estos ratios, se puede evidenciar una tendencia decreciente en ambos casos a partir del año 2015, tal como se muestra en el siguiente gráfico. Así, la situación observada al 2022 respecto a la menor dependencia de la empresa al financiamiento externo (pasivos totales) y el mayor posicionamiento del capital propio (patrimonio) dentro de la estructura de financiamiento de los activos totales se derivaría del comportamiento que ha presentado la empresa a lo largo de los últimos años, pasando de un ratio Deuda/Patrimonio de 1,69 en 2015 a 0,48 en 2022, lo que se traduce en una variación anual promedio de -16,5%, y un grado de endeudamiento del activo de 63% en 2015 a 32% en 2022, todo ello principalmente por el cumplimiento de la empresa con sus obligaciones financieras adquiridas.

Gráfico 50 Evolución de los ratios de endeudamiento, periodo 2011 - 2022



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

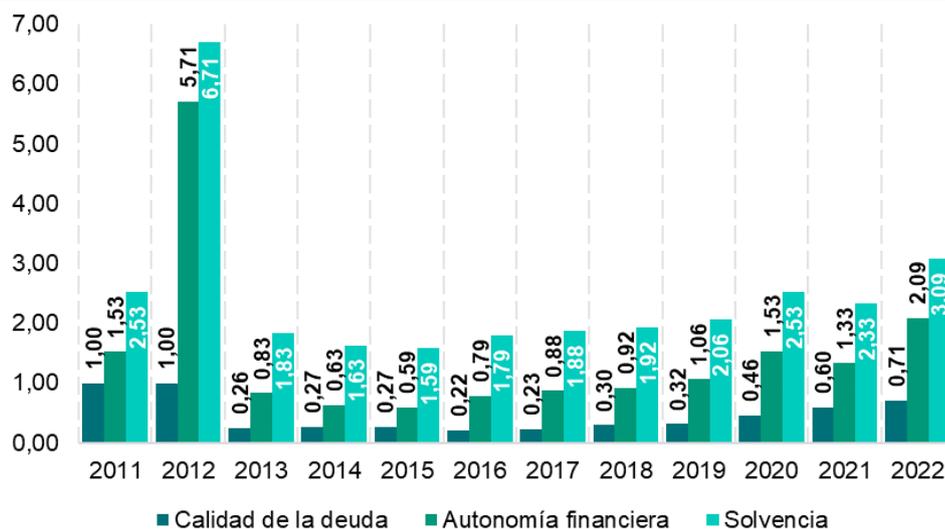
155. Un aspecto importante asociado al nivel de deuda asumido por la empresa está referido a su grado de exigibilidad en el corto plazo, para lo cual resulta oportuno evaluar su ratio de calidad de la deuda. Al respecto, dicho ratio compara las obligaciones de corto plazo (pasivos corrientes) contra el total de obligaciones adquiridas por la empresa (pasivos totales), de modo tal que se pueda determinar la proporción de deuda que se le puede exigir a la empresa en el corto plazo. Así, para el año 2022 se aprecia que el 71,3% del pasivo total de APMT corresponde a pasivos corrientes, siendo dicha participación superior a la observada en el año anterior (59,5% en 2021), con lo cual se esperaría que la mayoría de las obligaciones de pago de la empresa se liquiden en el corto plazo (generalmente en un año o menos).
156. Cabe indicar que si bien al cierre del 2022 tanto el pasivo corriente como el pasivo total presentaron una reducción en sus niveles respecto a lo registrado en el año 2021, la reducción porcentual del pasivo corriente (-8,6%) fue inferior a la reducción porcentual del pasivo total (-23,7%), esto debido a que el pasivo no corriente presentó una disminución significativa respecto



al 2021 (-45,9%), ocasionando con ello que el ratio de calidad de la deuda se incremente conforme a lo comentado previamente.

157. Por lo señalado anteriormente, el comportamiento de la empresa respecto al nivel de deuda asumido por esta al cierre del 2022 la sitúa en un mayor nivel de autonomía financiera respecto de lo observado en años anteriores. En efecto, al analizar el ratio de autonomía financiera para el 2022 se aprecia que, por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 2,09 de patrimonio, siendo dicho ratio superior a lo observado el año anterior (USD 1,33 en 2021). Al respecto, dicho resultado se debe a que, al cierre del 2022, el patrimonio neto se vio incrementado respecto a lo registrado en el 2021, mostrando una variación porcentual de 19,7%, mientras que el pasivo total de la empresa presentó una reducción en sus niveles respecto a lo registrado en el año 2021, mostrando una variación porcentual de -23,7%.
158. De igual forma, al evaluar el ratio de solvencia de la empresa, para el 2022 se aprecia que, por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 3,09 de activo total, siendo dicho ratio superior a lo observado el año anterior (USD 2,33 en 2021), lo cual significa que la empresa posee activos suficientes para cubrir más de tres veces sus obligaciones con terceros (pasivos totales), esto es, presenta una mejoría en su capacidad de pagar sus deudas, en comparación con el año anterior. Cabe indicar que tal resultado se debe a que, al cierre del 2022, el pasivo total de la empresa presentó una variación porcentual de -23,7% respecto a lo registrado en el año 2021, en tanto que los activos totales mostraron un incremento de 1,1% respecto al 2021.
159. En el siguiente gráfico se presenta la evolución del ratio de solvencia y autonomía financiera de la empresa desde inicios de la concesión. Al respecto, nótese que desde el año 2015 ambos indicadores presentan una tendencia creciente, ello en la medida que el pasivo total de la empresa se mantuvo a la baja durante dicho periodo como producto de la reducción que ha venido experimentando el pasivo no corriente, lo cual puede ser evidenciado observando la tendencia al alza del ratio de calidad de la deuda, que pasó de 27% en 2015 a 71% en 2022.

Gráfico 51 Evolución de la solvencia y autonomía financiera, periodo 2011 - 2022



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

160. Cabe indicar que el comportamiento histórico de los ratios señalados se explica en que, entre los años 2015 y 2022, el pasivo total de APMT presentó una variación promedio anual de -11,0%, mientras que, para similar periodo, el activo total presentó una variación promedio anual de -2,1%, esto es, un ritmo de caída menor al de los pasivos, en tanto que el patrimonio neto de APMT presentó un crecimiento anual promedio de 6,6%, reforzando así la mayor independencia de la empresa en cuanto al financiamiento de sus activos.



iii) Ratios de rentabilidad

161. Los ratios de rentabilidad se utilizan para evaluar el rendimiento financiero de la empresa en términos de las ganancias que genera en relación con los costos y los activos utilizados para generar tales ganancias. Así, estos ratios son empleados para medir la capacidad de la empresa para generar ingresos y beneficios en comparación con los recursos invertidos. Para evaluar la rentabilidad de APMT en el año 2022 se considerarán los márgenes bruto, operativo y neto, así como el margen EBITDA y los indicadores ROE y ROA, tal como se detalla en el siguiente cuadro. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran una mejora en la rentabilidad neta de la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, ello a pesar de que tanto a nivel bruto y operativo como a nivel del EBITDA se observa una reducción en los márgenes alcanzados. A su vez, los indicadores ROE y ROA presentan una mejor posición en comparación al 2021, lo cual se traduce en que, al cierre del 2022, la rentabilidad de los accionistas se vio incrementada a la vez que la empresa usó de modo eficiente sus activos para la generación de ganancias durante el ejercicio contable.

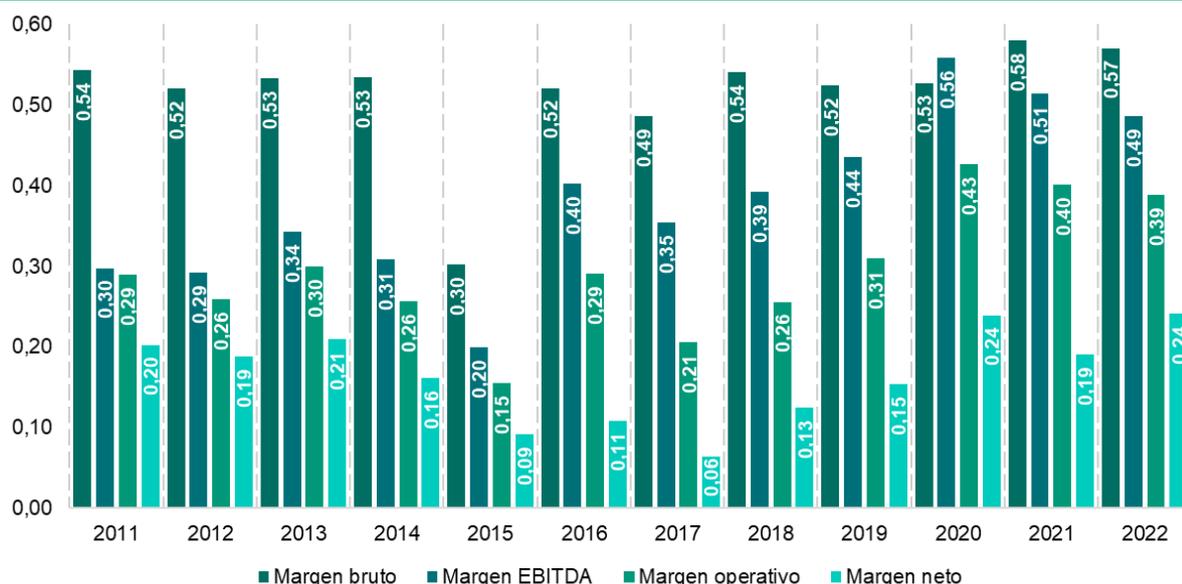
Cuadro 15 Ratios de rentabilidad, años 2021 y 2022			
Ratio	Fórmula	2021	2022
Margen bruto	Utilidad Bruta / Ingresos Totales	0,580	0,570
Margen operativo	Utilidad Operativa / Ingresos Totales	0,401	0,388
Margen neto	Utilidad Neta / Ingresos Totales	0,191	0,241
Margen EBITDA	(Utilidad Operativa + Depreciación + Amortización) / Ingresos Totales	0,513	0,486
Return on equity (ROE)	Utilidad Neta / Patrimonio	0,192	0,227
Return on assets (ROA)	Utilidad Neta / Activo Total	0,110	0,154

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

162. Sobre el particular, al analizar el margen bruto para el año 2022 se aprecia que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,57 de ganancia bruta luego de deducir los costos totales, siendo dicha ganancia inferior a la percibida el año anterior (USD 0,58 en 2021); asimismo, al analizar el margen operativo, para el cual se deduce además los gastos de administración y de ventas, principalmente, se observa que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,388 de ganancia operativa, siendo dicho resultado inferior al percibido el año anterior (USD 0,401 en 2021).
163. Cabe indicar que, si bien para el 2022 la utilidad bruta y la utilidad operativa presentaron un incremento en sus niveles registrados en comparación al 2021 (+10,0% y +8,2%, respectivamente), dichos incrementos fueron inferiores al observado en los ingresos totales de APMT (+11,8%), toda vez que se registraron incrementos en los costos totales (+14,3%) y en los gastos de administración y de ventas (+16,1%), ocasionando de esta forma la reducción de los márgenes señalados. Cabe señalar además que similar situación se observa al analizar el margen EBITDA para el 2022, puesto que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,486 de ganancia antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización, siendo dicha ganancia inferior a la percibida el año anterior (USD 0,513 en 2021).
164. En contraste, en el caso del margen neto, para el año 2022 se aprecia que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,24 de ganancia neta luego de deducir todos los costos y gastos del periodo, incluyendo los impuestos, siendo dicha ganancia superior a la percibida el año anterior (USD 0,19 en 2021). Al respecto, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2017 el margen neto por dólar de ingreso viene presentando un tendencia creciente, pasando de USD 0,06 en dicho año a USD 0,24 en el año 2022, lo cual se traduce en un crecimiento anual promedio de 30,6%. Similar tendencia se puede apreciar en los márgenes bruto y operativo, presentando tasas de crecimiento anual promedio de 3,2% y 13,5%, respectivamente, entre los años 2017 y 2022.



Gráfico 52 Evolución de los márgenes de rentabilidad, periodo 2011 - 2022



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

165. Finalmente, debemos indicar que el resultado positivo que presentó el rendimiento neto de APMT al cierre del 2022 se tradujo en una situación favorable para los accionistas de la empresa debido a que la rentabilidad de su capital se vio incrementada. En efecto, al analizar el ratio *return on equity* (ROE) de la empresa se aprecia que, al cierre del año 2022, se obtuvo alrededor de USD 0,23 de rentabilidad sobre el capital invertido por los accionistas (patrimonio neto), siendo dicho rendimiento superior al que fuese alcanzado el año anterior (USD 0,19 en 2021), lo cual indica una mejora en la rentabilidad que se está obteniendo con los fondos que los accionistas han invertido en la empresa.
166. Del mismo modo, si comparamos el rendimiento neto de la empresa con el total de activos que esta posee para llevar a cabo sus operaciones, esto es, el empleo del ratio *return on assets* (ROA), se aprecia que, al cierre del año 2022, los activos totales de APMT rindieron alrededor de USD 0,15 por dólar de activo, siendo dicho rendimiento superior al alcanzado en 2021 (USD 0,11), lo cual sugiere que la empresa fue más eficiente en el uso de sus activos para generar ganancias en el período.
167. En el siguiente gráfico se presenta la evolución de los ratios ROE y ROA desde inicios de la concesión. Nótese que la tendencia decreciente de ambos indicadores experimentada durante los primeros años de operación presenta un punto de inflexión en 2017, siendo que a partir de dicho año tanto el ROE como ROA muestran una tendencia al alza de manera sostenida hasta el 2022, con tasas de crecimiento anual promedio de 33,4% y 43,7%, respectivamente.



Gráfico 53 Evolución del ROE y ROA de la empresa, periodo 2011 - 2022



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

VIII. CONCLUSIONES

168. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao para el año 2022, se desprenden las siguientes conclusiones:

- i. Durante el año 2022 el terminal atendió un total de 1459 naves, lo cual se traduce en una reducción del 1,5% respecto del año 2021, y movilizó alrededor de 18,384 millones de toneladas de carga, significando una reducción de 6,5% respecto de lo registrado en el año 2021, y 952 085 TEU de contenedores, mostrando un incremento fue de 0,79% respecto de lo movilizado en el año 2021.
- ii. Durante el año 2022, del total de carga movilizada, el 41,65% correspondió a la carga contenedorizada, seguida por la carga a granel sólido con el 28,95% y la carga no contenedorizada con el 13,84%. Asimismo, se observó que las agencias marítimas Ian Taylor y Mediterranean Shipping Company presentaron la mayor participación de naves atendidas en el terminal, registrando el 15,9% y 13,6%, respectivamente, mientras que, respecto a las líneas navieras que recalaron en el terminal, las empresas Maersk y Mediterranean Shipping Company presentan la mayor participación del tráfico de naves en el terminal, registrando el 14,4% y 14,2%, respectivamente.
- iii. Respecto al régimen tarifario, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, la variación máxima permitida para las tarifas dentro de las canastas de servicios regulados para el periodo julio 2022 – junio 2023 fue de +14,62%. Así, en julio de 2022 entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios regulados incluyendo los ajustes anuales por inflación y productividad, registrándose variaciones en las canastas de los i) Servicios Estándar en función a la nave (+14,62%), ii) Servicios Estándar en función a la carga fraccionada, rodante y a granel (+14,60%), iii) Servicios Estándar en función a la carga en contenedores (+14,62%), iv) Servicios Estándar a pasajeros (+14,58%), v) Servicios Especiales en función a la nave (+14,61%), y vi) Servicios Especiales en función a la carga fraccionada, rodante y a granel (+14,60%).
- iv. Por otro lado, respecto al régimen de acceso, al finalizar el año 2022, se contaban con veintitrés (23) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, cuyos cargos de acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 70,0,



respectivamente, como resultado de la negociación directa entre APMT y los usuarios intermedios.

- v. Respecto a las inversiones en el TNM, durante el año 2022 el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 13,46 millones, monto 442,1% superior a lo registrado en 2021; con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 438,13 millones, representando un porcentaje de avance del 48,9% 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 2022 se encontró pendiente de ejecución alrededor del 51,1% de dicho compromiso.
- vi. Por su parte, respecto a los pagos al Estado Peruano, durante el año 2022, APMT realizó pagos por un total de USD 27,951 millones, cifra 12,2% superior a lo registrado en el año 2021 (USD 24,906 millones). Sobre el particular, dichos pagos estuvieron conformados por USD 17,572 millones por concepto del pago a ENAPU (monto 15,2% superior al del 2021), además de USD 7,786 millones por concepto de retribución a la APN (monto 7,6% superior a lo pagado en el 2021) y USD 2,593 millones por concepto de aporte por regulación al Ositrán (cifra 7,3% superior a lo pagado en el 2021).
- vii. En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2022, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a 46 ocurrencias, representando una reducción respecto al año anterior (51 ocurrencias en 2021), siendo la totalidad de tales eventos únicamente accidentes con daños personales (heridos). Además, se presentaron 382 reclamos, de los cuales el 52,1% estuvieron relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, mientras que el 31,2% estuvieron relacionados con la calidad y oportuna prestación de los servicios.
- viii. Respecto a la situación financiera de APMT, al cierre del año 2022 se observa que, por un lado, la capacidad de cumplimiento de las obligaciones de corto plazo de la empresa se va reduciendo en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, conforme los pasivos corrientes van siendo afrontados por activos cada vez más líquidos, mientras que, por otro lado, si bien el capital de trabajo presenta valores negativos para el 2022, se observa una recuperación de dicho monto respecto a la situación presentada en el 2021.
- ix. Asimismo, los ratios financieros analizados muestran una reducción en el grado de endeudamiento asumido por la empresa, en comparación a lo observado en el 2021, de modo tal que los activos totales se encuentran respaldados en mayor medida por el patrimonio neto. Además, en comparación al 2021, al cierre del 2022 la empresa presenta una mejor posición de autonomía financiera al contar con una estructura de capital con menor dependencia de financiamiento externo.
- x. Finalmente, la información financiera de APMT para el 2022 presenta una mejora en la rentabilidad neta de la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, ello a pesar de que tanto a nivel bruto y operativo como a nivel del EBITDA se observa una reducción en los márgenes alcanzados. Entre tanto, los indicadores ROE y ROA presentan una mejor posición en comparación al 2021, lo cual se traduce en que, al cierre del 2022, la rentabilidad de los accionistas se vio incrementada a la vez que la empresa usó de modo eficiente sus activos para la generación de ganancias durante el ejercicio contable.



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



Concesionario: APM Terminals Callao S.A. Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao			
Nº	Tema	Contenido	Referencia
11	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inversión Etapa I: USD 264,5 millones ▪ Inversión Etapa II: USD 66,2 millones ▪ Inversión Etapa III: USD 140,5 millones ▪ Inversión Etapa IV: USD 133,1 millones ▪ Inversión Etapa V: USD 156,8 millones ▪ Inversión Etapa VI³⁷: USD 299,8 millones ▪ Inversión Total: USD 1 060,8 millones (sin IGV) 	Propuesta Técnica (Folio 263-265) Anexo 16
12	Obras por ejecutar	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Obras iniciales:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Correspondientes a las Etapas 1 y 2, de acuerdo a lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 9 del Proyecto de Contrato de Concesión. ▪ <u>Obras en función a la demanda:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Etapa 3: cuando se alcance una demanda de 1 millón de TEUs anuales. - Etapa 4: cuando se alcance una demanda de 1,3 millón de TEUs anuales. - Etapa 5: cuando se alcance una demanda de 1,5 millón de TEUs anuales. - Etapa 6: cuando el Concesionario lo considere conveniente en un plazo máximo de 5 años a partir de la fecha de suscripción del Contrato. 	Cláusula 6.4. (p. 53) Anexo 9 (p. 176)
13	Cierre Financiero	El Concesionario deberá acreditar ante el Concedente, antes de los treinta (30) días calendario del inicio de la construcción de la Etapa 1, que cuenta con los fondos necesarios para el cumplimiento del calendario de ejecución de las obras iniciales.	Cláusula 6.35. (p. 60)
14	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> - De conciencia. - De derecho: i) Arbitrajes internacionales para controversias mayores a USD 10 000 000,00 y ii) Arbitrajes nacionales para menores o iguales a USD 10 000 000,00. ▪ Reglas procedimentales comunes. 	Cláusula 16.11. (p. 117) Cláusula 16.12. (p. 118)
15	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: <ul style="list-style-type: none"> - Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre 0,8 y 400 UIT). - Régimen de bienes (entre 0,8 y 80 UIT). - Obras de infraestructura portuaria (entre 0,8 y 80 UIT). - Conservación de la Concesión (entre 0,8 y 4 UIT). - Explotación de la Concesión. - Fideicomiso (0,8 UIT y 0,5% del monto a transferir). - Garantías (3,2 y 8 UIT). - Régimen de Seguros (0,5% del monto de la prima respectiva, 10% del monto del siniestro, entre 0,8 y 80 UIT). - Consideraciones Generales Socio Ambientales (0,8 UIT). - Competencias Administrativas (8 UIT). 	Cláusula XIX. (p. 124) Anexo 17 (p. 201)
16	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Contrato se declarará terminado por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales: <ul style="list-style-type: none"> - Término por Vencimiento del Plazo. - Término por Mutuo Acuerdo. - Término por incumplimiento de la Sociedad Concesionaria. - Término por incumplimiento del Concedente. - Término por decisión unilateral (del Concedente). - Fuerza mayor o caso fortuito. - Otras causales no imputables a las partes. 	Cláusula 15.1. (p. 106)

³⁷ Cabe precisar que inicialmente la sexta etapa que tenía el carácter de opcional, pero el Concesionario comunicó que no tomaría dicha opción.



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



Concesionario: APM Terminals Callao S.A. Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao			
Nº	Tema	Contenido	Referencia
		<p><u>Productividad promedio trimestral, según tipo de carga:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Contenedores sin grúas pórtico de muelle: 10 contenedor/h ○ Contenedores con grúas pórtico de muelle: 25 contenedor/h ○ Carga Rodante: 80 t/h ○ Carga fraccionada: 100 t/h ○ Carga sólida a granel en general: 400 t/h ○ Carga sólida a granel (fertilizantes): 300 t/h <p>Los niveles de servicio y productividad se incrementarán en función a la ejecución de cada etapa correspondiente, de acuerdo al numeral II del Anexo 3 del Contrato de Concesión.</p>	
21	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, el regulador realizará la primera revisión de la Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI-X", tanto para los servicios estándar como para los especiales con tarifa. ▪ Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el Regulador para dicho quinquenio (el factor X será cero para los cinco (05) primeros años, contados desde el inicio de la explotación). 	Cláusula 8.25. (p. 74)
22	Tarifas	<p>Las tarifas (sin IGV) establecidas en el contrato de concesión son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Servicio a la Nave <ul style="list-style-type: none"> - Por metro de eslora – hora USD 0,70 ▪ Servicio de Embarque o Descarga: <ul style="list-style-type: none"> - Con grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> ○ Contenedores de 20 pies lleno USD 90,00 ○ Contenedores de 40 pies lleno USD 135,00 ○ Contenedores de 20 pies vacío USD 72,00 ○ Contenedores de 40 pies vacío USD 108,00 - Sin grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> ○ Contenedores de 20 pies lleno USD 67,50 ○ Contenedores de 40 pies lleno USD 101,25 ○ Contenedores de 20 pies vacío USD 54,00 ○ Contenedores de 40 pies vacío USD 81,00 - Carga fraccionada (TM) USD 7,50 - Carga Rodante (TM) USD 28,50 - Carga Sólida a Granel (TM) USD 3,75 - Carga Líquida a Granel (TM) USD 1,125 - Pasajeros³⁸ USD 8,00 ▪ Servicio de Transbordo <ul style="list-style-type: none"> - Con grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> ○ Contenedores de 20 pies lleno USD 72,00 ○ Contenedores de 40 pies lleno USD 108,00 ○ Contenedores de 20 pies vacío USD 72,00 ○ Contenedores de 40 pies vacío USD 108,00 - Sin grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> ○ Contenedores de 20 pies lleno USD 54,00 ○ Contenedores de 40 pies lleno USD 81,00 ○ Contenedores de 20 pies vacío USD 54,00 ○ Contenedores de 40 pies vacío USD 81,00 ▪ Ver los servicios especiales en el anexo 5 (p. 158) 	Anexo 5 (p. 157)
23	Retribución al Estado	<p>El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 3% de los Ingresos Netos Mensuales que obtenga la Sociedad Concesionaria, a partir del inicio de la explotación hasta la caducidad de la Concesión.</p>	Cláusula 8.26. (p. 75)

³⁸ 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:	2011-2022

a. Tráfico													
Indicador	Unidad de medida	2011 ^{1/}	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Naves atendidas	Unidades	1 131	2 184	2 419	2 137	1 994	1 828	1 901	1 759	1 664	1 494	1 481	1 459
Carga total atendida	Toneladas	7 824 280	14 711 347	19 707 823	14 894 765	14 423 897	15 743 530	17 559 163	17 552 474	19 133 799	17 793 279	19 666 106	18 384 262
Carga por tipo de operación:													
Embarque	Toneladas	2 798 095	4 825 609	6 104 405	3 610 611	2 746 342	3 109 784	4 023 436	3 324 430	3 521 622	3 103 592	3 075 491	2 931 650
Descarga	Toneladas	5 022 255	9 859 077	13 573 021	11 278 853	11 666 697	12 628 946	13 526 707	14 208 914	14 274 562	12 841 282	14 044 875	13 112 063
Cabotaje	Toneladas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	73 773	552 594	584 005
Transbordo	Toneladas	3 930	26 661	30 397	5 301	10 857	4 801	8 884	18 708	1 337 356	1 774 632	1 993 146	1 756 544
Tránsito	Toneladas	0	0	0	0	0	0	136	422	259	0	0	0
Carga por tipo de producto:													
Contenedorizada	Toneladas	2 497 545	3 732 597	7 943 836	4 483 247	5 044 209	5 701 148	6 568 441	6 580 703	7 896 191	7 579 416	8 435 822	7 656 635
No contenedorizada	Toneladas	724 167	1 795 759	1 803 282	1 821 379	1 989 182	1 919 663	1 946 649	2 311 389	2 225 722	1 915 801	2 863 581	2 543 909
Graneles líquidos	Toneladas	1 250 371	2 697 414	3 206 440	2 819 364	2 609 580	2 862 980	2 941 768	2 702 002	2 681 906	2 381 665	2 462 575	2 463 418
Graneles sólidos	Toneladas	3 166 041	6 046 632	6 322 716	5 430 503	4 451 496	4 971 236	5 763 190	5 623 551	6 011 039	5 713 414	5 525 848	5 322 960
Rodante	Toneladas	186 156	438 944	431 550	340 273	329 429	288 502	339 115	334 830	318 940	202 983	378 281	397 340
Tráfico de contenedores:													
Contenedores	Unidades	158 958	253 234	300 596	316 486	379 690	550 673	595 712	612 335	541 100	506 225	554 613	540 259
Llenos	Unidades	107 251	195 477	228 719	247 047	276 978	371 462	428 898	438 040	401 233	374 847	419 657	378 064
Vacios	Unidades	51 707	57 757	71 877	69 439	102 712	179 211	166 814	174 295	139 867	131 378	134 956	162 195
Contenedores	TEU	245 693	379 727	475 188	490 978	588 412	871 167	950 239	999 180	898 805	854 907	944 636	952 085
Llenos	TEU	161 268	290 158	353 788	378 847	417 769	557 598	655 224	685 970	644 519	616 448	694 591	646 344
Vacios	TEU	84 425	89 569	121 400	112 131	170 643	313 569	295 015	313 210	254 286	238 459	250 045	305 741
Tráfico de pasajeros:													
Pasajeros	Nº de pasajeros	3 873	19 265	22 693	18 195	28 017	24 195	29 192	30 406	32 195	13 953	0	4 446

b. Ingresos operativos ^{2/}													
Concepto	Unidad de medida	2011 ^{1/}	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Servicio a la nave	Miles de dólares	NA	NA	11 678	26 616	29 711	39 892	48 294	52 134	48 690	46 630	57 324	59 689
Servicio a la carga	Miles de dólares	NA	NA	84 317	61 513	62 118	70 806	84 686	98 628	107 705	99 756	127 490	143 196
Servicio a los Pasajeros	Miles de dólares	NA	NA	0	189	255	249	307	277	452	183	13	111
Servicios especiales con Tarifa	Miles de dólares	NA	NA	2 217	3 318	3 670	2 031	1 578	1 269	1 242	1 490	1 627	1 385
Servicios especiales con Precio	Miles de dólares	NA	NA	6 254	8 721	16 673	18 950	29 426	36 507	32 570	36 748	49 761	50 843
Otros servicios	Miles de dólares	NA	NA	0	3 664	6 507	6 039	846	3 775	5 404	3 541	4 218	3 724
Total	Miles de dólares	NA	NA	104 466	104 020	118 934	137 966	165 136	192 591	196 063	188 347	240 433	258 948

Nota:

^{1/} APMT inició sus operaciones el 1 de julio de 2011.

^{2/} Ingresos operativos no auditados.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

Calle Los Negocios 182, Piso 2, Surquillo. Lima - Perú
Teléfono: (511) 440 5115
estudioeconomicos@ositran.gob.pe
www.gob.pe/ositran

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija De la Sotta
Jefa de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cintha López Vásquez – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
María Alejandra Mendez Vega - Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Segundo Mio Cortez – Asistente
Haybi Micaela Guillén Delgado – Practicante
Jhonatan Jose David Ccallo Ccari – Practicante
Renato Castañeda Portocarrero – Practicante