

Informe Conjunto N° 00255-2025-IC-OSITRAN
(GRE-GAJ)

Para : **Juan Carlos Mejía Cornejo**
Gerente General

Asunto : Inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio en el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao
Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión

Fecha : 13 de noviembre de 2025

I. OBJETO

1. Sustentar el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio para la determinación del factor de productividad aplicable a las Tarifas Tope o Máximas de los servicios regulados en el Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, TNM), mediante el mecanismo RPI-X, durante el periodo 2027-2032.

II. ANTECEDENTES

2. Con fecha 11 de mayo del 2011, el Estado de la República del Perú, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien a su vez actuó a través de la Autoridad Portuaria Nacional, suscribió el Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Financiamiento, Conservación y Explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, el Contrato de Concesión) con la Entidad Prestadora APM Terminals Callao S.A. (en adelante, APMT)
3. Posteriormente, el Contrato de Concesión fue modificado mediante la suscripción de las siguientes adendas:
 - La Adenda N° 1 del 25 de noviembre de 2022, a través de la cual se modificaron cláusulas contractuales asociadas con el diseño y ejecución de etapas del terminal portuario.
 - La Adenda N° 2 del 28 de junio de 2024, mediante el cual se modificaron cláusulas que hacían referencia a la tasa Libor.
4. Las revisiones de Tarifas Máximas aplicables a los servicios regulados en el TNM se han realizado mediante el mecanismo regulatorio RPI-X, habiéndose llevado a cabo un total de dos revisiones tarifarias hasta la actualidad, tal como se describe a continuación:
 - **Primera Revisión Tarifaria:** Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2016-CD-OSITRAN¹, se aprobó el factor de productividad de -9,63% aplicable a las Tarifas Máximas del TNM, el cual estuvo vigente hasta el 30 de junio de 2021.
 - **Segunda Revisión Tarifaria:** Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 024-2021-CD-OSITRAN², se determinó el factor de productividad de -6,04% aplicable a las Tarifas Máximas del TNM, el cual estará vigente hasta el 30 de junio de 2026.
5. Entre el 04 de septiembre y el 23 de octubre de 2025, se llevaron a cabo una serie de entrevistas entre representantes de Ositrán y de las empresas Tiendas de Mejoramiento

¹ Disponible en: < <https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2017/12/01-decision-final-Resolucion-030-16-CD-OSITRAN.pdf> > (último acceso: 15.10.2025). Cabe señalar que esta resolución fue rectificad mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 037-2016-CD-OSITRAN.

² Disponible en: < <https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2021/06/reso-024-2021-cd-ositrان.pdf> > (último acceso: 15.10.2025).

del Hogar SA³, Softys Perú SAC⁴, Nexa Resources SA⁵, Hapag Lloyd (Perú) SAC⁶, One Perú SAC⁷, Grupo Santis SAC⁸, Cemex Perú SA⁹ y Citikold del Perú SAC¹⁰.

6. Considerando lo anterior, corresponde analizar la pertinencia de iniciar el procedimiento de revisión tarifaria de oficio en el TNM.

III. MARCO REGULATORIO Y CONTRACTUAL

III.1. MARCO REGULATORIO DEL OSITRÁN

7. El literal b) del numeral 3.1 del artículo 3¹¹ de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada mediante la Ley N° 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito.
8. Por su parte, el numeral 3.1 del artículo 3¹² de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante la Ley N° 26917, dispone que es misión del Ositrán regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, con el fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público.

³ El acta de esta reunión se encuentra disponible en: <
<https://serviciosdigitales.ositrان.gob.pe:8443/pyEventos/Adjunto?path=anexos/Dj7N8YBIXvcK.pdf>> (último
acceso: 10.11.2025)

⁴ El acta de esta reunión se encuentra disponible en: <
<https://serviciosdigitales.ositrان.gob.pe:8443/pyEventos/Adjunto?path=anexos/mrUtRLYNzQt1.pdf>> (último
acceso: 10.11.2025)

⁵ El acta de esta reunión se encuentra disponible en: <
<https://serviciosdigitales.ositrان.gob.pe:8443/pyEventos/Adjunto?path=anexos/lStfQigHNuBz.pdf>> (último
acceso: 10.11.2025)

⁶ El acta de esta reunión se encuentra disponible en: <
<https://serviciosdigitales.ositrان.gob.pe:8443/pyEventos/Adjunto?path=anexos/BcpFp9KLiMc8.pdf>> (último
acceso: 10.11.2025)

⁷ El acta de esta reunión se encuentra disponible en: <
<https://serviciosdigitales.ositrان.gob.pe:8443/pyEventos/Adjunto?path=anexos/BIMLIzvD4k1j.pdf>> (último
acceso: 10.11.2025)

⁸ El acta de esta reunión se encuentra disponible en: <
<https://serviciosdigitales.ositrان.gob.pe:8443/pyEventos/Adjunto?path=anexos/ZhP2bonZAOu5.pdf>> (último
acceso: 10.11.2025)

⁹ El acta de esta reunión se encuentra disponible en: <
<https://serviciosdigitales.ositrان.gob.pe:8443/pyEventos/Adjunto?path=anexos/lJERvHxFVZy9.pdf>> (último
acceso: 10.11.2025)

¹⁰ El acta de esta reunión se encuentra disponible en: <
<https://serviciosdigitales.ositrان.gob.pe:8443/pyEventos/Adjunto?path=anexos/rPwKKO1cdOVC.pdf>> (último
acceso: 10.11.2025)

¹¹ **"Artículo 3.- Funciones**

3.1 Dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, los Organismos Reguladores ejercen las siguientes funciones:

(...)

b) Función reguladora: comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito;

(...)"

¹² **"Artículo 3.- Misión de OSITRAN**

3.1. La misión de OSITRAN es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como, el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; en el marco de las políticas y normas que dicta el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.

(...)"

9. Asimismo, el numeral ii) del literal b) del numeral 7.1 del artículo 7¹³ de la misma ley dispone que, cuando exista un contrato de concesión con el Estado, la función reguladora del Ositrán implica velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que este pueda contener.
10. En dicha línea, el artículo 10¹⁴ del Reglamento General del Ositrán (en adelante, REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM¹⁵, establece que este Organismo Regulador se encuentra facultado a ejercer las funciones normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora y de solución de controversias y atención de reclamos de usuarios. Además, los numerales 5.5 y 5.6 del artículo 5¹⁶ del REGO establecen que corresponde al Ositrán velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión y del sistema de tarifas, peajes o similares.
11. En esa línea, el artículo 16¹⁷ del REGO señala que, en ejercicio de su función reguladora, el Ositrán regula, fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura en virtud de un título legal o contractual.
12. Asimismo, en concordancia con lo que establece el artículo 2¹⁸ del Reglamento de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 042-2005-PCM y modificatorias, el artículo 17¹⁹

¹³ **“Artículo 7.- Funciones**

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

b) Operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, dentro de los siguientes límites:

i. En el caso que no exista competencia en el mercado, fijar las tarifas, peajes y otros cobros similares y establecer reglas claras y precisas para su correcta aplicación, así como para su revisión y modificación, en los casos que corresponda.

ii. En el caso que exista un contrato de concesión con el Estado, velar por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que éste contiene.

iii. Cuando exista competencia en el mercado y no existan cláusulas tarifarias, velar por el libre funcionamiento del mercado.

(...)”.

¹⁴ **“Artículo 10.- Funciones del OSITRAN**

Para el cumplimiento de sus objetivos, el OSITRAN ejerce las siguientes funciones:

1. Normativa

2. Reguladora

3. Supervisora

4. Fiscalizadora y sancionadora

5. De solución de controversias y atención de reclamos de usuarios”.

¹⁵ Así como sus modificatorias aprobadas mediante Decreto Supremo N° 057-2006-PCM, Decreto Supremo N° 114-2013-PCM y Decreto Supremo N° 079-2023-PCM.

¹⁶ **“Artículo 5.- Objetivos del OSITRAN**

Son objetivos del OSITRAN en el ámbito de su competencia, los siguientes:

(...)”

5.5 Velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión vinculados a la infraestructura de transporte de uso público de competencia del OSITRAN, y a la prestación de los servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao.

5.6 Velar por el cabal cumplimiento del sistema de tarifas, peajes u otros cobros similares que el OSITRAN fije, revise o que se deriven de los respectivos contratos de concesión.

(...)”.

¹⁷ **“Artículo 16.- Función Reguladora**

El OSITRAN regula, fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la Infraestructura, en virtud de un título legal o contractual, así como los Cargos de Acceso por la utilización de las Facilidades Esenciales. Asimismo, establece las reglas para la aplicación de los reajustes de tarifas y el establecimiento de los sistemas tarifarios que incluyan los principios y reglas para la aplicación de tarifas, así como las condiciones para su aplicación y dictar las disposiciones que sean necesarias para tal efecto”.

¹⁸ **“Artículo 2.- Funciones del Consejo Directivo de los Organismos Reguladores**

La función reguladora y la normativa general señaladas en los literales b) y c) del numeral 3.1 del Artículo 3 de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, serán ejercidas exclusivamente por el Consejo Directivo del Organismo Regulador”.

¹⁹ **“Artículo 17.- Órgano competente para el ejercicio de la Función Reguladora**

del REGO establece que la función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del Ositrán y se ejerce a través de resoluciones.

13. De acuerdo con el numeral 2 del artículo 39²⁰ del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán²¹ (en adelante, ROF), la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán tiene como función el conducir y proponer, de oficio o a solicitud de parte, los procedimientos de fijación, de revisión y de desregulación de tarifas de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, así como determinar las condiciones para su aplicación, conforme a la normativa de la materia. Además, de acuerdo con lo establecido en el numeral 6 del artículo 17²² de la misma norma, la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán tiene como función revisar y emitir opinión acerca del componente legal de los procedimientos tarifarios.
14. Considerando el marco normativo mencionado anteriormente, mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN²³ se aprobó el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (en adelante, RETA). Dicho reglamento se aplica a las Entidades Prestadoras que brindan servicios derivados de la explotación de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público (en adelante, ITUP).
15. En particular, el artículo III²⁴ del Título Preliminar del RETA dispone que esta norma será de aplicación supletoria a lo establecido en los contratos de concesión de las ITUP. Asimismo, señala que las Entidades Prestadoras se sujetan a lo dispuesto en dicho reglamento en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión. El citado artículo III dispone también que, en caso los contratos de concesión bajo competencia del Ositrán establezcan tarifas y otras disposiciones tarifarias, corresponde a este organismo velar por su correcta aplicación.
16. En ese contexto, es importante resaltar que el artículo 12²⁵ del RETA dispone que, cuando el Contrato de Concesión establezca que corresponde fijar o revisar una tarifa, el procedimiento de fijación o revisión tarifaria se debe realizar conforme con lo establecido

La función reguladora corresponde de manera exclusiva al Consejo Directivo del OSITRAN y se ejerce a través de Resoluciones”.

²⁰ **“Artículo 39.- Funciones de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

Son funciones de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, las siguientes:

(...)

2. Conducir y proponer, de oficio o a solicitud de parte, los procedimientos de fijación, de revisión y de desregulación de tarifas de los servicios derivados de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, así como determinar las condiciones para su aplicación, conforme a la normativa de la materia;

(...)”.

²¹ Aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias.

²² **“Artículo 17.- Funciones de la Gerencia de Asesoría Jurídica**

Son funciones de la Gerencia de Asesoría Jurídica, las siguientes:

(...)

6. Revisar y emitir opinión acerca del componente legal de los procedimientos tarifarios, de la estructuración financiera vinculada o no a los contratos de concesión, así como de los proyectos de mandatos de acceso que requieran ser aprobados por el Consejo Directivo; (...)”.

²³ Modificada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2023-CD-OSITRAN.

²⁴ **“Artículo III.- Aplicación supletoria del Reglamento**

El presente Reglamento será de aplicación supletoria a lo establecido en los contratos de concesión de las ITUP. Las Entidades Prestadoras se sujetan a lo dispuesto en el presente Reglamento y a la regulación tarifaria que establezca el Ositrán, en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión. En el caso que los contratos de concesión bajo competencia del Ositrán establezcan tarifas y otras disposiciones tarifarias, corresponde a dicho organismo velar por la correcta aplicación de las mismas.”

²⁵ **“Artículo 12.- Tarifas establecidas contractualmente**

Cuando el contrato de concesión establezca que corresponde fijar o revisar una tarifa, la fijación o revisión tarifaria se inicia conforme a lo establecido en los artículos 29 a 31 del presente Reglamento, mediante aprobación del Consejo Directivo del Ositrán.”

en los artículos 29 al 31²⁶ del RETA, mediante aprobación del Consejo Directivo del Ositrán.

17. Por su parte, de acuerdo con el artículo 4²⁷ del RETA, en los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. De otro lado, de acuerdo con el artículo 5²⁸ del RETA, en los casos en que los mercados derivados de la explotación de las ITUP se desarrollen en condiciones de competencia, el Ositrán fomentará y preservará la competencia en la utilización de dicha infraestructura y en la prestación de los servicios derivados de ella, no siendo aplicable en tal caso la fijación tarifaria por parte del Ositrán.
18. De acuerdo con lo indicado en el Anexo II²⁹ del RETA, en cada oportunidad en que corresponda que el Ositrán revise las Tarifas Máximas, se deberán analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados. La regulación tarifaria sobre cualquier servicio será dejada sin efecto por el Ositrán de comprobarse que existen condiciones de competencia en dicho servicio.
19. Por otro lado, el artículo 29 del RETA establece que el Consejo Directivo aprueba el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio con base en el informe elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría

²⁶ **"Artículo 29.- Inicio del procedimiento de oficio de fijación y revisión tarifaria**
29.1. El Consejo Directivo del Ositrán aprueba el inicio del procedimiento de oficio de fijación o revisión tarifaria con base en el informe elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, en los casos en que se verifiquen las condiciones a las que hace referencia el artículo 4 del presente Reglamento.
29.2. La resolución que apruebe el inicio del procedimiento tarifario de oficio por parte del Consejo Directivo se publica en el diario oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán. Asimismo, dicha resolución se notifica a la Entidad Prestadora correspondiente.

Artículo 30.- Contenido de la resolución de inicio del procedimiento de oficio de fijación o revisión tarifaria
30.1. La resolución de inicio del procedimiento de oficio de fijación o revisión tarifaria debe contener como mínimo lo siguiente:
a) Identificación de la Entidad Prestadora.
b) Servicios que serán objeto de la fijación o revisión tarifaria.
c) Sustento para el inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria.
d) Metodología a utilizarse para la fijación o revisión tarifaria, de acuerdo con el artículo 16 del presente Reglamento.

30.2. Asimismo, en la resolución de inicio, el Consejo Directivo establece el plazo máximo dentro del cual la Entidad Prestadora podrá presentar su propuesta tarifaria, la cual debe presentarse conforme al inciso 17.2 del artículo 17 del Reglamento. El plazo que se establezca para este efecto no podrá ser menor de treinta (30) días. Dicho plazo podrá ser prorrogado de forma excepcional y por única vez por un periodo máximo de treinta (30) días.

Artículo 31.- Continuación del procedimiento de oficio de fijación o revisión tarifaria
31.1. La Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presenta a la Gerencia General la propuesta tarifaria del Ositrán, en un plazo de (60) días, prorrogables de manera excepcional por treinta (30) días, contados desde la presentación de la propuesta tarifaria de la Entidad Prestadora o del vencimiento del plazo otorgado para dicho efecto.
31.2. El procedimiento de oficio se rige por las disposiciones contenidas en los artículos 19 al 28 del Reglamento, en lo que resulte aplicable."

²⁷ **"Artículo 4. Necesidad de regulación tarifaria**
En los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. En estos casos, el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora."

²⁸ **"Artículo 5.- Libre funcionamiento del mercado**
En los casos en que los mercados derivados de la explotación de las ITUP se desarrollen en condiciones de competencia, el Ositrán fomentará y preservará la competencia en la utilización de dicha infraestructura y en la prestación de los servicios derivados de ella, no siendo aplicable en tal caso la fijación tarifaria por parte del Ositrán."

²⁹ **"ANEXO II
PRINCIPALES METODOLOGÍAS DE REVISIÓN TARIFARIA**
En cada oportunidad en que corresponda que el Ositrán revise las Tarifas Máximas, se deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados. La regulación tarifaria sobre cualquier servicio será dejada sin efecto por el Ositrán de comprobarse que existen condiciones de competencia en dicho servicio."

Jurídica. La resolución que apruebe el inicio del procedimiento tarifario de oficio se publica en el Diario Oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán. Del mismo modo, dicha resolución se notifica a la Entidad Prestadora.

20. De conformidad con lo establecido en el artículo 30 del RETA, la resolución de inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio debe contener como mínimo lo siguiente:
- a) Identificación de la Entidad Prestadora.
 - b) Servicios que serán objeto de la fijación o revisión tarifaria.
 - c) Sustento para el inicio del procedimiento de fijación o revisión tarifaria.
 - d) Metodología a utilizarse para la fijación o revisión tarifaria, de acuerdo con el artículo 16 del RETA.
21. Además, según lo dispuesto en el artículo 30 del RETA, en la resolución de inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio, el Consejo Directivo establece el plazo máximo dentro del cual la Entidad Prestadora podrá presentar su propuesta tarifaria, la cual debe presentarse conforme al inciso 17.2 del artículo 17 del RETA. Adicionalmente, el plazo que se establezca para la presentación de dicha propuesta tarifaria no podrá ser menor de treinta (30) días hábiles y podrá ser prorrogado de forma excepcional y por única vez por un periodo máximo de treinta (30) días hábiles.
22. De manera adicional, resulta relevante mencionar que, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0013-2023-CD-OSITRAN, se aprobaron los “Lineamientos Generales a aplicarse en los procedimientos tarifarios bajo la metodología de precios tope o mecanismo RPI – X” (en adelante, los Lineamientos), los cuales recopilan los principales criterios utilizados por el Ositrán en los procedimientos de revisión de tarifas máximas en los cuales se ha aplicado la metodología de precios tope o mecanismo regulatorio de RPI – X bajo el enfoque de números índice.
23. Debe resaltarse que, de acuerdo con lo señalado en la sección III.1 de los Lineamientos, estos son de carácter orientativo y no son vinculantes. Asimismo, resultan de aplicación en la medida que no contravengan lo estipulado en los contratos de concesión o en el RETA. Además, tal como lo señala dicho documento, si bien el Regulador puede emplear los criterios metodológicos contemplados en los Lineamientos para realizar el cálculo del factor de productividad, también puede utilizar criterios no previstos en dicho documento, dependiendo de los supuestos específicos y de la disponibilidad de información que se presenten en cada caso concreto³⁰.

III.2. CONTRATO DE CONCESIÓN DEL TNM

24. La Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión del TNM establece lo siguiente respecto a la revisión de las tarifas:

“8.25. A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación, el REGULADOR realizará la primera revisión de las Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio “RPI - X”, establecido en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN tanto para los Servicios Estándar como para los Servicios Especiales con Tarifa.

El RPI (Retail Price Index) es la inflación expresada en un índice general de precios al consumidor de los Estados Unidos de América (EEUU) utilizado para ajustar la Tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación.

El factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

Para efectos del presente Contrato de Concesión, será de aplicación la siguiente fórmula:

Factor Ajuste tarifas máximas = RPI-X

³⁰ Los Lineamientos no condicionan ni restringen en modo alguno la función reguladora del Ositrán.

Donde:

• *RPI: es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor (CPI) de los EEUU*

• *X: es la variación anual promedio de la productividad. El X será calculado por el REGULADOR y será revisado cada cinco (5) años*

Las siguientes revisiones de las tarifas máximas se realizarán cada cinco (5) años, aplicando el mismo mecanismo antes descrito. Para propósito del cálculo del X, será de aplicación lo dispuesto en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Adicionalmente, cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos doce (12) meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el REGULADOR para dicho quinquenio. Para los primeros cinco (5) años contados desde el inicio de la Explotación, el factor de productividad (X), será cero (0).

Las reglas y procedimientos complementarios aplicables a la revisión tarifaria se regularán por el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.”

[Subrayado agregado.]

25. De conformidad con el Contrato de Concesión, APMT inició las operaciones del TNM el 01 de julio de 2011. Considerando ello, en aplicación de lo dispuesto en la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, en el marco de la primera revisión tarifaria, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 030-2016-CD-OSITRAN³¹, el Regulador determinó el factor de productividad (X) aplicable a las tarifas tope o máximas del TNM de (-9,63%), el cual estuvo vigente desde el 01 de julio de 2016 hasta el 30 de junio de 2021.
26. Posteriormente, en el marco de la segunda revisión tarifaria, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2021-CD-OSITRAN, el Regulador determinó el factor de productividad (X) aplicable a las tarifas tope o máximas del TNM de (-6,04%), vigente desde el 01 de julio de 2021 hasta el 30 de junio de 2026.
27. Así, teniendo en consideración que el factor de productividad antes indicado se encuentra vigente hasta el 30 de junio de 2026, de acuerdo con lo dispuesto en la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión y considerando los plazos previstos en el RETA para cada una de las etapas de los procedimientos de revisión tarifaria, corresponde a este Regulador evaluar la pertinencia de revisar el factor de productividad (X) del TNM.

IV. LISTA DE SERVICIOS REGULADOS

28. De acuerdo con lo establecido en la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, se sujetan al mecanismo de revisión tarifaria bajo el mecanismo regulatorio “RPI-X” las Tarifas de los Servicios Estándar y de los Servicios Especiales con Tarifa.
29. Con relación a los Servicios Estándar, la Cláusula 8.22 del Contrato de Concesión establece lo siguiente:

“8.22. Por la prestación de los Servicios Estándar, la SOCIEDAD CONCESIONARIA estará facultada a cobrar las Tarifas, las que en ningún caso podrán superar los niveles máximos actualizados, de acuerdo al procedimiento establecido en el Contrato de Concesión, sobre la base de lo contenido en el Anexo 5.

[El subrayado es nuestro.]

30. Así, de acuerdo con lo señalado en la Cláusula 8.22 antes citada, el Concesionario se encuentra facultado a cobrar las Tarifas por la prestación de los Servicios Estándar conforme lo establecido en el Anexo 5 del Contrato de Concesión. Dicho Anexo 5 señala lo siguiente respecto de los Servicios Estándar:

³¹ Rectificada a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 037-2016-CD-OSITRAN.

SERVICIOS ESTÁNDAR

- **SERVICIO EN FUNCIÓN A LA NAVE**
 - Por metro eslora – hora (o fracción de hora)
- **SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA**
 - **Servicio de embarque o descarga**
 - **Servicio con Grúa Pórtico de Muelle**
 - 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**
 - Contenedores de 20 pies lleno
 - Contenedores de 40 pies lleno
 - Contenedores de 20 pies vacío
 - Contenedores de 40 pies vacío
 - Carga Fraccionada
 - Carga Rodante
 - Carga Sólida a Granel
 - Carga Líquida a Granel
 - Pasajeros
 - **Servicio de Transbordo**
 - **Servicios con Grúa Pórtico de Muelle**
 - 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**
 - Contenedores de 20 pies lleno
 - Contenedores de 40 pies lleno
 - Contenedores de 20 pies vacío
 - Contenedores de 40 pies vacío

31. Por su parte, con relación a los Servicios Especiales, la Cláusula 8.20 del Contrato de Concesión dispone lo siguiente:

“8.20 SERVICIOS ESPECIALES

Sin perjuicio de los Servicios Estándar antes mencionados, la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a prestar adicionalmente los Servicios Especiales a todos los Usuarios que los soliciten.

La SOCIEDAD CONCESIONARIA podrá cobrar un Precio por la prestación de los Servicios Especiales indicados en el Anexo 22, o una Tarifa respecto de los Servicios Especiales indicados en el Anexo 5.

La SOCIEDAD CONCESIONARIA se encuentra obligada a prestar a los Usuario que lo soliciten los Servicios Especiales con Tarifa.

En el Anexo 22 se encuentran listados los Servicios Especiales con Precio que la SOCIEDAD CONCESIONARIA está facultada a prestar, desde el inicio de la Explotación de la Concesión. Para la prestación de nuevos Servicios Especiales se deberá seguir el procedimiento establecido en la Cláusula 8.23.

[El subrayado es nuestro.]

32. Como se indica en la citada cláusula, el Concesionario está facultado para cobrar un Precio por los Servicios Especiales incluidos en el Anexo 22 del Contrato de Concesión, así como un Tarifa por aquellos Servicios Especiales Establecidos en el Contrato de Concesión.

33. Considerando ello, a la fecha³², los Servicios Especiales respecto de los cuales el Concesionario cobra una Tarifa conforme al Anexo 5 del Contrato de Concesión, son los siguientes:

- **OPERACIONES A LA NAVE**
 - Movilización de escotillas (ISO Hatches)
 - Re-estibas en bodega (contenedor)
 - Re-estibas vía muelle (contenedor)
 - Carga/descarga y entrega no ISO/OOG (adicional) contenedor
- **OPERACIONES MOVIMIENTOS HORIZONTALES**
 - Movimiento en el Terminal
- **OPERACIONES DE MANIPULEO DE CARGA**
 - Manipuleo por registro (sin montacargas)
 - Manipuleo por registro (con montacargas)
- **OTROS**
 - Energía *reefer*
 - Inspección y monitoreo *reefer*
 - Montaje/desmontaje de sistema *clip on* en *reefer gent set*

34. De otro lado, de acuerdo con lo establecido en la Cláusula 8.20 del Contrato de Concesión previamente citada, el Concesionario se encuentra facultado para prestar nuevos Servicios Especiales, para lo cual debe seguir el procedimiento establecido en la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión, la cual establece lo siguiente:

"8.23 (...)

La SOCIEDAD CONCESIONARIA antes de iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial no previsto en el presente Contrato de Concesión, o cuando se trate de servicios nuevos, tal como así están definidos en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, deberá presentar al INDECOPI con copia al REGULADOR su propuesta de Servicio Especial debidamente sustentada, a efectos que dicha entidad se pronuncie sobre las condiciones de competencia en los mercados que a la fecha de efectuada la referida solicitud no estén sometidos a régimen de regulación económica.

A solicitud de INDECOPI, la SOCIEDAD CONCESIONARIA y el CONCEDENTE tendrán la obligación de presentar la información de la que dispongan, a efectos que INDECOPI realice el análisis de las condiciones de competencia. INDECOPI tendrá un plazo de setenta (70) Días Calendario para pronunciarse, contados a partir del Día siguiente de recibida la solicitud respectiva.

En el caso que INDECOPI se pronuncie señalando que no existen condiciones de competencia en el mercado en cuestión, OSITRAN iniciará el proceso de fijación o revisión tarifaria, según corresponda, de acuerdo con los procedimientos y normas establecidos en el Reglamento General de Tarifas (RETA), determinando la obligación de la SOCIEDAD CONCESIONARIA de brindar los referidos Servicios Especiales con Tarifa a todo Usuario que lo solicite, bajo los mismos términos condiciones.

[El subrayado es nuestro.]

35. Sobre ello, es importante señalar que el Concesionario presentó ante el Indecopi solicitudes para el análisis de condiciones de competencia de diversos servicios especiales. Luego de la evaluación correspondiente por el Indecopi, este Regulador

³² De la lista de los Servicios Especiales detallados en el Anexo 5 del Contrato de Concesión, debe indicarse que mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2016-CD-OSITRAN se aprobó la desregulación de los siguientes servicios: (i) almacenamiento de contenedor lleno (del día calendario 3 a 6 inclusive), (ii) almacenamiento contenedor transbordo (del día calendario 3 a 10 inclusive) y (iii) almacenamiento contenedor vacío (del día calendario 3 al 6 inclusive). Dicha resolución se encuentra disponible en: < <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/43459edc815fb299a86a6dbb5f01a2aa2f85a760.pdf>>. (último acceso: 05.09.2025).

determinó las tarifas máximas aplicables a los siguientes servicios, toda vez que el Indecopi determinó la inexistencia de condiciones de competencia:

- a) Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 011-2013-CD-OSITRAN³³, se aprobó la fijación tarifaria de los siguientes Servicios Especiales:
- Re-estiba de carga rodante
 - Vía nave
 - Vía muelle
 - Re-estiba de carga fraccionada
 - Vía nave
 - Vía muelle
 - Embarque/descarga de carga proyecto
 - Con grúa móvil
 - Sin grúa móvil
- b) Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 073-2013-CD-OSITRAN³⁴, se aprobó la fijación tarifaria del Servicio Especial “Tratamiento especial de carga peligrosa” el cual se puede brindar en las siguientes modalidades:
- Carga fraccionada peligrosa directa con equipamiento y personal adicional.
 - Carga fraccionada peligrosa indirecta con equipamiento y personal adicional.
- c) Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 002-2014-CD-OSITRAN³⁵, se aprobó la fijación tarifaria del Servicio Especial “Uso de barreras de contención”.
- d) Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 051-2014-CD-OSITRAN³⁶, se fijó la tarifa máxima del Servicio Especial “Provisión de equipos para incrementar productividad a solicitud del usuario de carga fraccionada”. Sin embargo, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 027-2017-CD-OSITRAN³⁷, el Consejo Directivo del Ositrán declaró que, como consecuencia de la recepción de las obras de las etapas I y II del TNM y del nuevo Nivel de Servicio y Productividad exigible para la prestación del Servicio Estándar a la carga fraccionada, las tarifas máximas de este Servicio Especial deberán dejar de cobrarse. Dado ello, a partir del 21 de septiembre de 2017, APMT retiró de su Tarifario este servicio.
- e) Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0002-2017-CD-OSITRAN³⁸, se determinó la tarifa máxima del Servicio Especial “Retiro de separadores artificiales en la bodega de la nave”.
- f) Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 006-2021-CD-OSITRAN³⁹, se determinó la tarifa máxima del Servicio Especial “Pre-enfriado de Contenedor Vacío”.

³³ Información disponible en: <https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2017/12/a8609357f888e0d10b2ac24be9a80d218601f7cd.pdf>. (último acceso: 05.09.2025).

³⁴ Información disponible en: <https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2017/12/e26d3acbe4f6541533a536e7de3d6d4cf85f319c.pdf> >. (último acceso: 05.09.2025).

³⁵ Información disponible en: <https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2017/12/bf692cbbb10885edc7f5bac5db0dc8c94228db76.pdf>. (último acceso: 05.09.2025).

³⁶ Información disponible en: <https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2017/12/f0a63114060a56a23c420dac61f17a38e153471b.pdf> >. (último acceso: 05.09.2025).

³⁷ Información disponible en: <https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2017/12/f66e638a239c4214c4d3b6d4057671d593724eea.pdf>>. (último acceso: 05.09.2025).

³⁸ Información disponible en: <https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2017/12/afa19d3cbe4385a7c92e2cfcef779eca45a8651d.pdf>>. (último acceso: 05.09.2025).

³⁹ Información disponible en: <https://www.ositrان.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2021/03/reso-006-2021-cd-ositrان.pdf> >. (último acceso: 05.09.2025).

g) Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0048-2022-CD-OSITRAN⁴⁰, se fijó la tarifa máxima para el Servicio Especial “Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer*”.

h) Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0018-2023-CD-OSITRAN⁴¹, se determinó la tarifa máxima para el Servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos”.

36. En consecuencia, las Tarifas que se encuentran bajo el régimen de regulación tarifaria y que serán de materia del presente procedimiento de revisión tarifaria corresponden a los siguientes Servicios Estándar y Especiales:

SERVICIOS ESTÁNDAR

- **SERVICIO EN FUNCIÓN A LA NAVE**

- Por metro eslora – hora (o fracción de hora)

- **SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA**

- **Servicio de embarque o descarga**

- **Servicio con Grúa Pórtico de Muelle**

- 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**

- Contenedores de 20 pies lleno
 - Contenedores de 40 pies lleno
 - Contenedores de 20 pies vacío
 - Contenedores de 40 pies vacío

- Carga Fraccionada

- Carga Rodante

- Carga Sólida a Granel

- Carga Líquida a Granel

- Pasajeros

- **Servicio de Transbordo**

- **Servicios con Grúa Pórtico de Muelle**

- 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**

- Contenedores de 20 pies lleno
 - Contenedores de 40 pies lleno
 - Contenedores de 20 pies vacío
 - Contenedores de 40 pies vacío

SERVICIOS ESPECIALES CON TARIFA CONTRACTUAL

- **OPERACIONES A LA NAVE**

- Movilización de escotillas (ISO Hatches)
 - Re-estibas en bodega (contenedor)

⁴⁰ Información disponible en: <<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2022/11/reso-048-2022-cd-ositran.pdf>>. (último acceso: 05.09.2025).

⁴¹ Información disponible en: <<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/03/resolucion-018-2023-cd-ositran.pdf>>. (último acceso: 05.09.2025).

- Re-estibas vía muelle (contenedor)
- Carga/descarga y entrega no ISO/OOG (adicional) contenedor

• **OPERACIONES MOVIMIENTOS HORIZONTALES**

- Movimiento en el Terminal

• **OPERACIONES DE MANIPULEO DE CARGA**

- Manipuleo por registro (sin montacargas)
- Manipuleo por registro (con montacargas)

• **OTROS**

- Energía *reefer*
- Inspección y monitoreo *reefer*
- Montaje/desmontaje de sistema *clip on* en *reefer gen set*

SERVICIOS ESPECIALES CON TARIFA FIJADA POR OSITRÁN

- Re-estiba de carga rodante vía nave
- Re-estiba de carga rodante vía muelle
- Re-estiba de carga fraccionada vía nave
- Re-estiba de carga fraccionada vía muelle
- Embarque/descarga carga proyecto con grúa móvil
- Embarque/descarga carga proyecto sin grúa móvil
- Carga fraccionada peligrosa directa con equipamiento y personal adicional
- Carga fraccionada peligrosa indirecta con equipamiento y personal adicional
- Uso de barreras de contención
- Retiro de separadores artificiales en la bodega de la nave
- Pre-enfriado de contenedor vacío
- Descarga y envío de información de parámetros de contenedor *reefer*
- Gasificado de contenedores llenos

37. Cabe indicar que, el Anexo 5 del Contrato de Concesión lista diversos Servicios Especiales con Tarifa que son brindados por el Concesionario desde el inicio de sus operaciones en el TNM. A continuación, en el siguiente cuadro, se listan dichos servicios.

Cuadro N° 1
SERVICIOS ESPECIALES CON TARIFA LISTADOS EN EL ANEXO 5 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

Servicio Especial	Unidad de cobro	Tarifa máxima (USD)
OPERACIONES A LA NAVE		
Movilización de escotillas (ISO Hatches)	Movimiento	0,00
Re-estiba en bodega	Contenedor 20 y 40 pies	0,00
Re-estiba vía muelle	Contenedor 20 y 40 pies	0,00
Carga/descarga y entrega no ISO/OOG (adicional) contenedor	Contenedor 20 y 40 pies	0,00
OPERACIONES MOVIMIENTOS HORIZONTALES		
Movimiento en el terminal	Contenedor 20 y 40 pies	0,00
OPERACIONES DE MANIPULEO A LA CARGA		
Manipuleo por registro (sin montacargas)	Contenedor 20 y 40 pies	0,00
Manipuleo por registro (con montacargas)	Contenedor 20 y 40 pies	0,00
OTROS		
Energía <i>reefer</i>	Hora/Contenedor 20 y 40 pies	0,00
Inspección y monitoreo <i>reefer</i>	Día/Contenedor 20 y 40 pies	0,00
Montaje/desmontaje de sistema <i>clip on</i> en <i>reefer gen set</i>	Ciclo completo	0,00

ISO: International Organization for Standardization.

OOG: Out of Gauge.

Nota: Aunque el servicio de almacenamiento de contenedores (llenos, vacíos y de transbordo) está incluido en el Anexo 5 del Contrato de Concesión, su análisis se excluye de la presente revisión tarifaria. Esto se debe a que el servicio fue desregulado por Ositrán a través de la Resolución N° 030-2016-CD-OSITRAN.

38. Tal como se aprecia en el cuadro anterior, los Servicios Especiales incluidos en el Anexo 5 del Contrato de Concesión tienen una tarifa igual a cero. Esto es resultado del concurso público para seleccionar al operador del TNM.⁴² En efecto, según el acápite 9.1.6 de las Bases del Concurso, el tercer factor de competencia de dicho concurso fue el mayor descuento en las tarifas de un grupo de Servicios Especiales. De esta manera, la oferta del ahora Concesionario para ganar dicho concurso fue un descuento ascendente al 100%.

*"9.1.6. El comité seleccionará como Adjudicatario de la Buena Pro al Postor Precalificado que haya presentado la mejor Propuesta Económica, según los siguientes casos:
(...)*

- c) *Al que propuso el mayor descuento de las Tarifas por los Servicios Especiales, para el caso del Literal C) del Numeral 9.1.5 precedente."*

[El subrayado es nuestro.]

39. Adicionalmente, cabe indicar que la Cláusula 8.23⁴³ del Contrato de Concesión menciona que las Tarifas de los Servicios Especiales, en ningún caso, pueden exceder los niveles máximos actualizados, de acuerdo con el procedimiento regulatorio establecido en el referido contrato. En ese sentido, siendo que las Tarifas de los Servicios Especiales indicados en el cuadro anterior son iguales a cero, cualquier porcentaje que actualice dichas tarifas siempre resultará en una tarifa máxima igual a cero.
40. En tal sentido, dado que lo ofertado por el Concesionario – un descuento del 100% en las tarifas de los Servicios Especiales listados en el Anexo 5 – fue incorporado expresamente en el Contrato de Concesión, que es vinculante para las Partes, y considerando que dichas tarifas son iguales a cero; cualquier mecanismo de revisión tarifaria previsto en el Contrato de Concesión mantendrá dicho valor en cero. Por lo tanto, carece de sentido analizar las condiciones de competencia bajo las cuales se prestan estos servicios, ya que su tarifa debe mantenerse en los valores ofertados por APMT para hacerse de la concesión del TNM.

V. ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA

41. Según el Anexo II del RETA, en cada procedimiento de revisión tarifaria, deben analizarse las condiciones de competencia de los servicios regulados, de modo tal que se determine si deben continuar siendo regulados.⁴⁴ La regulación tarifaria sobre cualquier servicio será dejada sin efecto por el Ositrán de comprobarse que existen condiciones de competencia en dicho servicio. Cabe indicar que, de acuerdo con lo establecido en los artículos 4 y 29

⁴² Ver Anexo 15 del Contrato de Concesión.

⁴³ La Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión establece:

"8.23 Del mismo modo, por la prestación de cada uno de los Servicios Especiales, la SOCIEDAD CONCESIONARIA cobrará un Precio o una Tarifa, según corresponda. Respecto de los Servicios Especiales con Tarifa, la SOCIEDAD CONCESIONARIA en ningún caso podrá cobrar Tarifas que superen los niveles máximos actualizados, de acuerdo al procedimiento establecido en el Contrato de Concesión, sobre la base de lo contenido en el Anexo 5".

⁴⁴ Anexo II del RETA:

*"ANEXO II
PRINCIPALES METODOLOGÍAS DE REVISIÓN TARIFARIA*

*En cada oportunidad en que corresponda que el Ositrán revise las Tarifas Máximas, se deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados. La regulación tarifaria sobre cualquier servicio será dejada sin efecto por el Ositrán de comprobarse que existen condiciones de competencia en dicho servicio.
(...)"*

del RETA,⁴⁵ el Regulador iniciará el procedimiento de revisión de las Tarifas Máximas para aquellos servicios que no se brinden en condiciones de competencia; es decir, cuando el proveedor de servicios tiene un elevado poder de mercado.

42. Por ese motivo, en esta sección se lleva a cabo el análisis de condiciones de competencia de los servicios regulados que se vienen brindando en el TNM. Con esa finalidad, tales servicios se pueden dividir en tres grupos: Servicios Estándar, Servicios Especiales con Tarifa establecida en el Contrato de Concesión, y Servicios Especiales con Tarifa fijada por el Ositrán. El análisis de condiciones de competencia se lleva a cabo dentro de cada grupo de servicios.
43. La metodología para realizar un análisis de competencia consiste, en primer lugar, en definir el mercado relevante⁴⁶ en el cual se brindan los servicios en cuestión;⁴⁷ y luego, en segundo lugar, evaluar las condiciones de competencia existentes en el mercado relevante previamente definido.⁴⁸ Se consideran para tales fines las características propias de la industria portuaria, así como las distintas fuentes de posible presión competitiva.

⁴⁵ Artículos 4 y 29 del RETA:

“Artículo 4. Necesidad de regulación tarifaria

En los mercados derivados de la explotación de las ITUP en los que no existan condiciones de competencia, el Ositrán determinará las tarifas aplicables a los servicios relativos a dichos mercados. En estos casos, el procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud de la Entidad Prestadora.”

“CAPÍTULO IV Procedimiento de fijación y revisión tarifaria de oficio

Artículo 29.- Inicio del procedimiento de oficio de fijación y revisión tarifaria

29.1. El Consejo Directivo del Ositrán aprueba el inicio del procedimiento de oficio de fijación o revisión tarifaria con base en el informe elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, en los casos en que se verifiquen las condiciones a las que hace referencia el artículo 4 del presente Reglamento.”

⁴⁶ El mercado relevante es el servicio o conjunto de servicios y sus respectivas zonas geográficas que ejercen entre sí una importante presión competitiva debido a que son considerados como sustitutos cercanos por parte de los usuarios (Carlton y Perloff, 2015, y Motta, 2018). Como se observa, la definición del mercado relevante implica especificar el servicio relevante y su respectivo ámbito geográfico.

CARLTON, D. y PERLOFF, J. (2015). *Modern Industrial Organization* (4.a ed. Global Edition). Pearson.

MOTTA, M. (2018). *Política de competencia: Teoría y práctica*. Fondo de Cultura Económica.

⁴⁷ Es importante precisar que las definiciones de mercados relevantes estarán acotadas únicamente a los servicios regulados. El mercado o los mercados relevantes donde opera el TNM (incluyendo tanto servicios regulados como no regulados) podrían ser definidos de manera distinta a lo que se presentará en este Informe Conjunto de Inicio.

⁴⁸ Este enfoque metodológico se encuentra en línea con lo establecido en el artículo 33.1. del RETA, según el cual, para determinar la existencia de condiciones de competencia en la prestación de un servicio, corresponde definir previamente el mercado relevante en el cual es brindado dicho servicio. Dicho artículo del RETA también indica que para la definición del mercado relevante se considerará la definición contenida en el artículo 6 del Decreto Legislativo N° 1034 que aprueba la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, en lo que resulte aplicable.

“TÍTULO II

MERCADO RELEVANTE Y POSICIÓN DE DOMINIO

Artículo 6.- El mercado relevante

6.1. El mercado relevante está integrado por el mercado de producto y el mercado geográfico.

6.2. El mercado de producto relevante es, por lo general, el bien o servicio materia de la conducta investigada y sus sustitutos. Para el análisis de sustitución, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, las preferencias de los clientes o consumidores; las características, usos y precios de los posibles sustitutos; así como las posibilidades tecnológicas y el tiempo requerido para la sustitución.

6.3. El mercado geográfico relevante es el conjunto de zonas geográficas donde están ubicadas las fuentes alternativas de aprovisionamiento del producto relevante. Para determinar las alternativas de aprovisionamiento, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, los costos de transporte y las barreras al comercio existentes.”

44. Bajo ese contexto es importante indicar que, según la literatura económica especializada, las posibles presiones competitivas en la industria de servicios portuarios pueden provenir principalmente de modos de transporte alternativos al marítimo (competencia intermodal o incluso multimodal cuando se usa más de un tipo de transporte); otros puertos distintos al que está siendo objeto de análisis (competencia interportuaria); otros proveedores de servicios dentro del mismo puerto o terminal bajo evaluación (competencia intraportuaria e intraterminal); existencia de poder de compra de los usuarios que compense el poder de mercado del proveedor del servicio portuario bajo análisis, y/o la ausencia de facilidades esenciales y de barreras a la entrada al mercado de servicios portuarios, tal como se describe de manera resumida en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 2
CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE CONDICIONES DE COMPETENCIA EN LA INDUSTRIA PORTUARIA

Criterio	Descripción
Competencia (o sustitución) intermodal o multimodal	La demanda por servicios portuarios es una demanda derivada dado que depende de la demanda por transporte de mercaderías en general. A su vez, la demanda por transporte puede ser atendida mediante diferentes modalidades (vía marítima, aérea, terrestre, ferroviaria, fluvial, lacustre o multimodal cuando se usan varias de ellas de manera complementaria), las cuales pueden competir entre sí por satisfacer dicha necesidad de transporte. Si aumenta el precio de los servicios portuarios, los transportistas de carga pueden dejar de usar la vía marítima para cambiar a otro modo de transporte.
Competencia interportuaria	Ocurre cuando dos o más puertos están compitiendo por el mismo mercado, es decir, se trata de un área de influencia o <i>hinterland</i> competitivo o contestable. Si se incrementa el precio de los servicios del puerto bajo análisis, sus usuarios o clientes podrían cambiar a otro u otros puertos.
Competencia intraportuaria o intraterminal	La competencia intraportuaria se refiere a una situación en la cual dos o más operadores de terminales diferentes dentro de un puerto están compitiendo por los mismos mercados, los cuales por ese motivo son considerados áreas de influencia o <i>hinterland</i> competitivos o contestables. A su vez, considerando que un puerto o terminal portuario puede tener varios terminales, amarraderos o muelles, la competencia intraterminal se refiere a empresas que rivalizan para proveer los mismos servicios portuarios dentro de un determinado terminal, amarradero o muelle de un puerto.
Poder de compra compensatorio	En la medida que los clientes de los puertos tengan la capacidad para cambiar de proveedor o incluso autoabastecerse de los servicios portuarios, ellos pueden ejercer su poder de compra compensatorio para mantener bajos los precios de dichos servicios portuarios.
Facilidad esencial	Cuando no es posible cambiar a otros modos de transporte (distintos al transporte marítimo) y los clientes no tienen poder de compra compensatorio, los puertos podrían ser considerados como una <u>facilidad esencial para los usuarios portuarios</u> .
Barreras a la entrada al mercado	Las barreras a la entrada al mercado son de tres tipos: barreras económicas (niveles de inversión requeridos para el ingreso de nuevos operadores portuarios), barreras legales o institucionales (concesiones de exclusividad) y barreras de localización (no disponibilidad de tierras para nuevos operadores portuarios).

Fuente: NOTTEBOOM, T., PALLIS, A. y RODRIGUE, J. (2022). *Port Economics, Management and Policy*. Routledge; OXERA (2011). *No safe harbours: competition issues in ports and ports services*. Agenda: Advancing economics in business. September 2011. Disponible en: https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/03/Ports-and-port-services_1-1.pdf; RODRIGUE, J. (2024). *The Geography of Transport Systems*. Routledge. Sixth edition; y WORLD BANK (2025). *Port Reform Toolkit*. Washington DC: World Bank. 3rd Edition. Disponible en: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstreams/df72f8ea-1033-438e-a395-c0a35067eb85/download> (últimos accesos: 07.11.2025).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

45. El periodo de análisis del presente estudio de condiciones de competencia es 2021-2025 (hasta julio) porque corresponde identificar si las condiciones de competencia de los servicios regulados del TNM han cambiado o no respecto del periodo analizado en la revisión tarifaria previa en la cual se analizó el periodo 2016-2020.⁴⁹ Es importante indicar

⁴⁹ Cabe precisar que, en el caso de las secciones de naves (que incluye portacontenedores) y de contenedores (llenos, vacíos y de transbordo), el periodo de análisis no es desde el 2021 como en los tipos de carga no

que el año 2025 (hasta julio) fue incluido para analizar si con el transcurso de los meses posteriores a su inauguración realizada el 14.11.2024, el Terminal Portuario Multipropósito Chancay ejerce o no presión competitiva significativa sobre los servicios regulados del TNM.

V.1. SERVICIOS ESTÁNDAR

46. Según la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar del TNM se dividen en: Servicios en función a la Nave, y Servicios en función a la Carga. En línea con ello, esta sección está dividida en dos partes: la primera donde se analizan los Servicios Estándar en función a la Nave y la segunda en la cual se evalúan los Servicios Estándar en función a la Carga.

V.1.1. SERVICIO ESTÁNDAR EN FUNCIÓN A LA NAVE

A) Definición del mercado relevante

47. Según el acápite a) de la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, el Servicio Estándar en función a la nave comprende la utilización de los Amarraderos del TNM e incluye el servicio de Amarre y Desamarre de la Nave.

“ALCANCES DEL SERVICIO

8.19. SERVICIOS ESTÁNDAR

[...]

a) SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA NAVE:

Comprende la utilización de los Amarraderos del Terminal Norte Multipropósito. La Tarifa por este concepto se aplica por metro de Eslora de la Nave y por hora o fracción de hora. Se calcula por el tiempo total que la Nave permanezca amarrada a Muelle, computándose a partir de la hora en que pase la primera espía en la operación de Atraque hasta la hora que largue la última espía en la operación de Desatraque. La Tarifa incluye el servicio de Amarre y Desamarre de la Nave. La presente Tarifa será cobrada a la Nave.

[...]

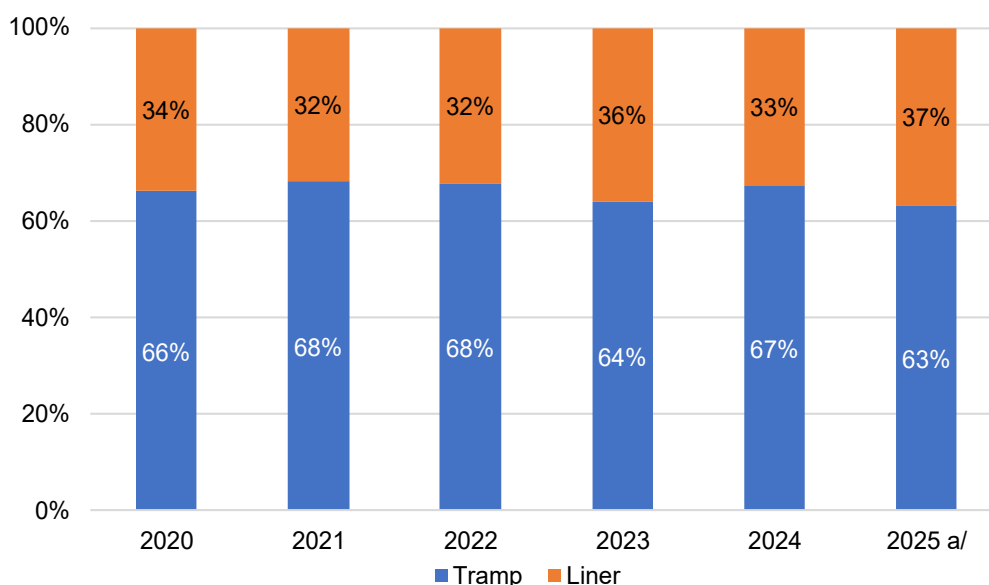
48. Con ello, es posible identificar que los usuarios del Servicio Estándar en función a la nave en el TNM son las líneas navieras, quienes requieren dicho servicio para sus naves cuando recalcan en el mencionado terminal portuario con la finalidad de realizar el embarque o desembarque de las mercaderías, no siendo posible para la nave embarcar o desembarcar productos sin antes recibir el mencionado Servicio Estándar en función a la nave. Es decir, desde el punto de vista de las líneas navieras, el Servicio Estándar en función a la Nave no tiene sustitutos dada la respectiva operatividad portuaria y la finalidad de este servicio.
49. Por tal motivo, corresponde definir el servicio relevante como el Servicio Estándar en función a la Nave del TNM o equivalentes.
50. De otro lado, para delimitar el mercado geográfico es importante recordar que el TNM es, como su nombre lo indica, un terminal multipropósito, razón por la cual atiende naves portacontenedores, tanqueras, graneleras, de carga general, *roll on roll off* (Ro-Ro) y de pasajeros. En esa línea, corresponde indicar que, según APMT,⁵⁰ los regímenes o servicios de transporte marítimo de las naves que arribaron al TNM durante el periodo 2020 – 2025 (hasta julio) son dos: servicio de tráfico no regular, de fletamento o *tramp* (con

contenedorizada, sino desde el 2020 porque corresponde identificar si las condiciones de competencia han cambiado o no respecto del periodo analizado en la revisión tarifaria previa del TNM en la cual se analizó hasta el 2019.

⁵⁰ Información remitida por APMT al Programa de Declaración Estadística del Ositrán.

el 66%), y régimen o servicio de tráfico regular o *liner* y régimen (con el restante 34%), tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Gráfico N° 1
RECALADAS DE LÍNEAS NAVIERAS EN EL TNM, SEGÚN RÉGIMEN DE TRANSPORTE DE LAS NAVES, 2020 - 2025



Nota:

a/ Incluye periodo enero - julio 2025.

Fuente: APMT (información remitida al Programa de Declaración Estadística del Ositrán).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. Al respecto, es preciso indicar que, según APMT,⁵¹ las naves de servicio de tráfico no regular, de fletamento o *tramp* que arribaron al TNM principalmente movilizaron carga no contenedorizada; mientras que las naves de servicio de tráfico regular o *liner* transportaron contenedores.
52. En tal sentido, es oportuno indicar que, bajo el régimen de servicio *tramp*, los dueños o consignatarios de las mercancías son los que determinan los puertos de origen y destino para el embarque o descarga de mercancías. En tal sentido, las líneas navieras *tramp* deben recalar en el puerto elegido por los dueños o consignatarios de las mercancías y, en dicho terminal portuario, solicitar el correspondiente Servicio Estándar en función a la Nave o equivalente. Así, mientras que los dueños o consignatarios de la carga no contenedorizada podrían seleccionar un terminal portuario u otro, las líneas navieras *tramp* no tienen esa opción pues deben solicitar el correspondiente Servicio Estándar en función a la Nave o equivalente en el puerto elegido por el respectivo dueño o consignatario de la carga. Cuando el puerto seleccionado es el TNM, la línea naviera debe demandar el servicio en dicho terminal portuario.
53. Por tal motivo, para las líneas navieras tipo *tramp*, el ámbito geográfico del mercado relevante debe estar acotado solamente al TNM.
54. De otro lado, en el caso del tráfico regular o *liner*, el ámbito geográfico podría estar definido de manera más amplia e incluir más terminales portuarios porque las líneas navieras pueden ir a uno u otro puerto para recoger o dejar mercaderías. Cabe indicar que el objetivo de las líneas navieras justamente es la movilización de la carga de un punto de origen a uno de destino. Además, la decisión de las líneas navieras de recalar en uno u

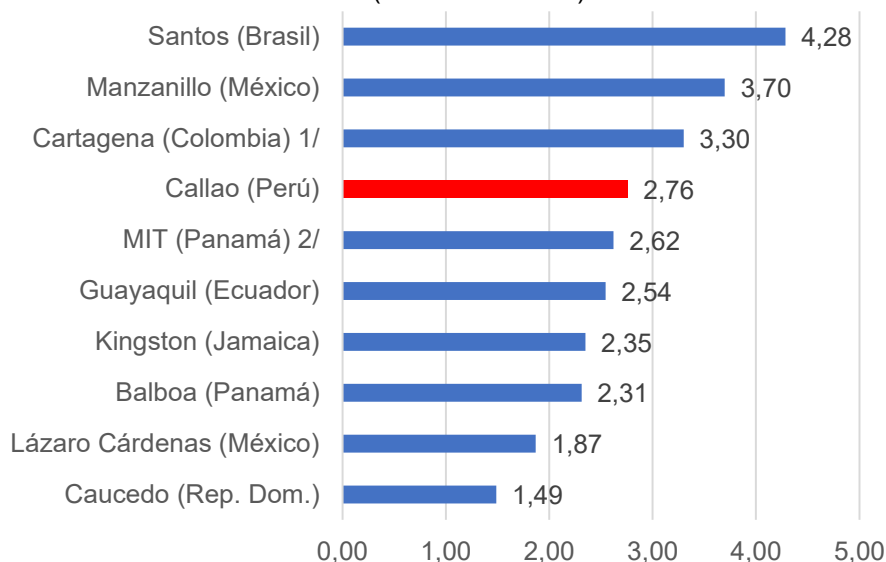
⁵¹

Información remitida por APMT al Programa de Declaración Estadística del Ositrán.

otro puerto depende principalmente del volumen esperado de movimiento de contenedores en cada puerto, sujeto a la existencia de un adecuado equipamiento e infraestructura portuaria y del cumplimiento de parte del operador portuario de óptimos niveles de servicio y de productividad para una atención eficiente y segura de las naves. En línea con ello, según Chang *et al.* (2008),⁵² el volumen de carga de un puerto es el factor más importante en la elección de las líneas navieras. Por tal motivo es razonable esperar que cuanto mayor cantidad de contenedores movilice un terminal portuario, mayores incentivos tenga una línea naviera de tráfico regular para recalcar en dicho terminal portuario; y, por ende, demandar el servicio en cuestión para sus naves.

55. Además, es importante considerar que las naves con tráfico o itinerario regular en un único viaje recalcan en varios puertos dentro de un horario programado, ello con la finalidad de movilizar la mayor cantidad de carga posible (ya sea para recoger o dejar mercadería). Bajo esa perspectiva, resulta razonable pensar que los puertos dentro del itinerario de una nave regular sean considerados como complementarios antes que sustitutos. Con ello, para poder brindar servicios de transporte marítimo a los dueños o consignatarios de la carga movilizadora por el TNM, las líneas navieras con itinerario regular deben recalcar en el mencionado terminal, y por ende requerir el correspondiente servicio a la nave.
56. Bajo ese contexto, corresponde indicar que el Terminal Portuario del Callao (en adelante, TPC), dentro del cual se encuentra localizado el TNM, moviliza una cantidad importante de contenedores. En efecto, como se muestra en el siguiente gráfico, mediante el TPC se transportaron 2,76 millones de TEU durante el año 2023, ubicándose entre los puertos más importantes de América Latina. Por tal motivo, resulta razonable afirmar que, debido a su relativamente elevada cantidad de contenedores, el TPC es un puerto en el cual las líneas navieras tienen incentivos de recalcar.

Gráfico N° 2
MOVIMIENTO DE CONTENEDORES EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DE AMÉRICA LATINA, 2023
(Millones de TEU)



Fuente: CEPAL. Información disponible en: <<https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/f15aee63-dc86-40b4-922c-51ecc2f3f28d/content>> (último acceso: 13.10.2025).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

57. Las principales líneas navieras de tráfico regular que recalcan en el TNM son MSC y Maersk Line, cuya demanda acumulada fue equivalente al 86% del total durante el periodo 2020-2025 (hasta julio).

⁵²

CHANG, Y., LEE, S. y J. TONGZON (2008). *Port selection factors by shipping lines: Different perspectives between trunk liners and feeder service providers*. Marine Policy 32 (2008), pp. 877- 885.

Cuadro N° 3
RECALADAS DE LÍNEAS NAVIERAS DE TRÁFICO REGULAR EN EL TNM,
SEGÚN LÍNEA NAVIERA, 2020 - 2025

Líneas Navieras	2020	2021	2022	2023	2024	2025 a/	Total	Part. %	Part. % acum.
MSC	215	188	208	250	234	144	1239	44%	44%
Maersk Line	192	202	212	213	203	151	1173	42%	86%
ONE Line	19	17	20	33	28	10	127	5%	91%
Seaboard Line	43	0	0	0	0	0	43	2%	92%
KOS Shipping	23	9	0	0	0	0	32	1%	93%
Otros	21	55	33	29	22	27	187	7%	100%
Total	513	471	473	525	487	332	2801	100%	

Nota:

a/ Considera el periodo enero – julio 2025.

Fuente: APMT (información remitida a la Plataforma de Declaración Estadística del Ositrán).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

58. El análisis sobre los puertos de recalada de MSC y Maersk Line permite afirmar que, como se evidencia en los Anexos N° 1 y 2 del presente Informe Conjunto de Inicio, dichas líneas navieras incluyen en sus rutas marítimas a los terminales portuarios de otros países de la Costa Oeste de América del Sur (Chile, Ecuador y Colombia lado del Océano Pacífico) de manera conjunta con el TPC. En tal sentido, es razonable señalar que las líneas navieras consideran los terminales portuarios ubicados en países distintos al Perú como terminales complementarios al TPC, específicamente al TNM, con lo cual se descartan dichos terminales portuarios del extranjero como posibles fuentes alternativas de aprovisionamiento para las líneas navieras que recalán en el TNM.
59. En esa línea, habiendo descartado los terminales portuarios extranjeros como posibles fuentes alternativas de aprovisionamiento para los usuarios del servicio en cuestión, corresponde analizar la dinámica existente con los puertos nacionales. Al respecto, las posibles alternativas de aprovisionamiento para las principales líneas navieras que recalán en el TNM serían aquellos puertos que se encuentren en las costas del Perú porque mediante dicho terminal portuario se movilizan principalmente productos de exportación e importación que salen e ingresan al país por el litoral peruano; con lo cual, no corresponde considerar a los terminales portuarios fluviales nacionales como posibles alternativas de aprovisionamiento.
60. Otro elemento importante es que, en los terminales portuarios alternativos, las líneas navieras puedan encontrar un servicio relativamente equivalente al Servicio Estándar en función a la Nave del TNM, es decir, bajo condiciones similares en cuanto a precio y calidad del servicio, disponibilidad de infraestructura y equipamiento portuarios, volumen de carga a ser movilizada, entre otros atributos que son valorados por dichas líneas navieras.
61. Además, otro factor a considerar de los terminales portuarios es que sean de uso público, es decir, que puedan brindar servicios a terceros (como las líneas navieras). Por esta razón, no debe considerarse como una posible fuente de aprovisionamiento a aquellos puertos de uso privado, los cuales están orientados a la provisión de servicios a la nave contratada por el dueño del puerto para movilizar su propia carga, no atendiendo a naves comerciales de itinerario regular portacontenedores como las que recalán en el TNM, y, además, dichos puertos de uso privado no poseen infraestructura para atender naves portacontenedores. Cabe indicar que los conceptos de puertos de uso público y puertos de uso privado descritos anteriormente están en línea con la clasificación de terminales portuarios establecida en el artículo 6 de la LSPN,⁵³ según el cual, los puertos y terminales

portuarios “[s]on de Uso General o Uso Público cuando existe obligación de poner los bienes portuarios a disposición de cualquier solicitante y de Uso Exclusivo o de Uso Privado cuando el propietario los destina para sus propios fines”.

62. Bajo las consideraciones indicadas anteriormente, es posible señalar que aquellos puertos que pueden representar una fuente de aprovisionamiento para los demandantes del Servicio Estándar en función a la Nave del TNM son los terminales portuarios marítimos nacionales de uso público en el Perú.
63. Al respecto, según la lista de terminales portuarios aprobada por la APN mediante Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0023-2025-APN-DIR⁵⁴, los terminales portuarios marítimos de uso público en el Perú son: Terminal Portuario Paita (en adelante, TPP), Terminal Portuario Multipropósito Salaverry (en adelante, TPMS), Terminal Portuario de Chimbote administrado por el Gobierno Regional de Ancash (en adelante, TPCh-GR), TNM, Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur (en adelante, TMS), Terminal Portuario General San Martín (en adelante, TPGSM), Terminal Portuario Matarani (en adelante, TPM), y Terminal Portuario de Ilo administrado por la Empresa Nacional de Puertos S.A. (en adelante, TPI-Enapu). Cabe añadir que, de acuerdo con la Resolución de Gerencia General N° 0342-2025-APN-GG del 30.05.2025, el Terminal Portuario Multipropósito Chancay (en adelante, TPMCH), inaugurado el 14.11.2024, también es un terminal portuario marítimo de uso público.
64. Al respecto, como se ha mencionado anteriormente, un elemento importante que consideran las líneas navieras en la elección del terminal portuario al cual arribar es el volumen de carga movilizado, debido a que, a mayor cantidad de contenedores movilizados, más incentivos tendrán para acudir a él. Así, como se evidencia en el siguiente gráfico, los terminales por los cuales se moviliza la mayor cantidad de contenedores en el Perú son TMS y TNM con 53% y 34% respectivamente del total de contenedores del periodo 2020 – 2025 (hasta julio), seguido de lejos por el TPP con 11%; con lo cual los tres mencionados terminales portuarios acumularon el 98% del total de contenedores.

*“Artículo 6.- Clasificación de los puertos y terminales portuarios, con su infraestructura e instalaciones portuarias
Los puertos y terminales portuarios, con su infraestructura e instalaciones portuarias, para los efectos de la presente Ley, se clasifican de la siguiente forma:*

[...]

2.- Por la ocupación y uso de sus obras e instalaciones o por la fórmula de administración de las mismas, con independencia de su titularidad, pueden ser de Uso General o Público y de Uso Exclusivo o Privado.

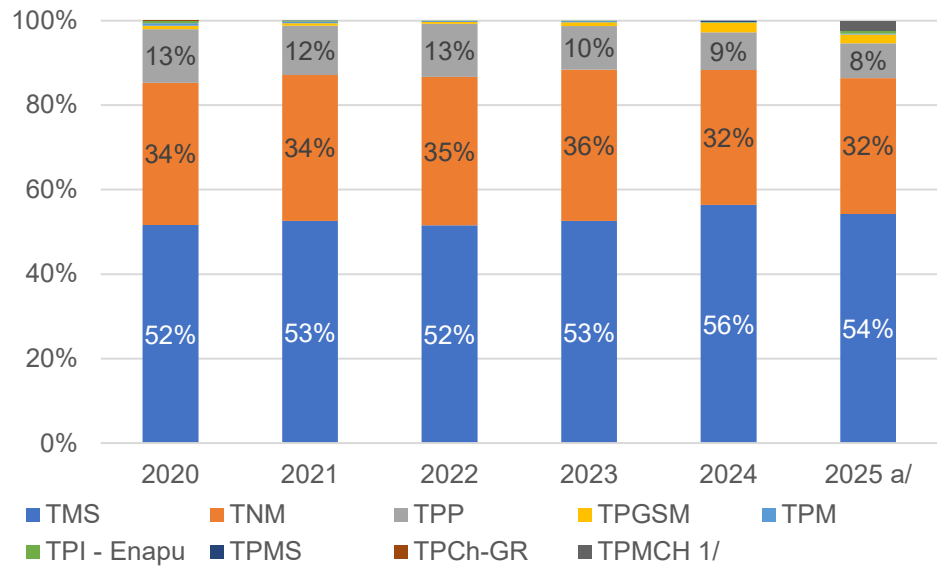
Son de Uso General o Uso Público cuando existe obligación de poner los bienes portuarios a disposición de cualquier solicitante y de Uso Exclusivo o de Uso Privado cuando el propietario los destina para sus propios fines.
Los terminales portuarios de titularidad y uso privado podrán ofrecer sus servicios a terceros, bajo el mismo tratamiento que aquéllos de uso público, según los parámetros establecidos en el Reglamento y para el tipo de carga determinada en la habilitación portuaria correspondiente, siendo de aplicación lo dispuesto en el artículo 9 de la presente Ley. [...].”

[El subrayado es nuestro.]

54

Ver: < <https://www.gob.pe/institucion/apn/normas-legales/6504714-0023-2025-apn-dir> > (último acceso: 14.10.2025).

Gráfico N° 3
MOVIMIENTO DE CONTENEDORES EN TERMINALES PORTUARIOS MARÍTIMOS DE USO PÚBLICO EN EL PERÚ, SEGÚN TERMINAL, 2020 - 2025



Notas:

a/ Los datos del año 2025 corresponde al periodo enero – julio.

1/ La información sobre el TPMCH solamente contiene datos de los meses de junio y julio 2025.

Fuente: Plataforma de Información de Estadísticas Portuarias de la APN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

65. Considerando las cifras anteriores, al momento de definir el mercado relevante del TNM, podría considerarse dentro de su ámbito geográfico al TMS y TPP pues las líneas navieras de tráfico regular podrían dejar de utilizar el TNM y en su reemplazo emplear el TMS y/o TPP. Cabe descartar los otros terminales portuarios que movilizan el restante 2% del total de contenedores pues, como se muestra en los Anexos N° 1 y 2 del presente Informe Conjunto de Inicio, ninguno de dichos puertos es considerado por MSC y Maersk en sus diferentes rutas marítimas. Bajo esa premisa también corresponde descartar al TPP pues, como también se muestra en los Anexos N° 1 y 2 del presente Informe Conjunto de Inicio, es considerado por MSC y Maersk Line solamente en uno de sus servicios, y en el caso específico de Maersk Line se trata de un servicio alimentador (*feeder*).
66. Otro de los factores que las líneas navieras toman en cuenta para elegir un terminal portuario donde recalar es la infraestructura y equipamiento portuario con el que estos cuentan. Sobre ello, una de las características más relevantes en cuestión de infraestructura es el nivel de calado o profundidad del terminal portuario. En efecto, el nivel de calado es relevante en la medida que es un limitante para que las naves portacontenedores puedan recalar en puertos, toda vez que, cuanto mayor calado posea un terminal portuario, este podrá recibir naves portacontenedores con mayor capacidad de carga. En tal sentido, para que un terminal portuario sea una alternativa razonable del TNM debe poder recibir naves con, al menos, el mismo nivel de capacidad de carga que puede atender dicho terminal.
67. En esa misma línea, la disponibilidad de equipamiento portuario es un elemento importante en la prestación del Servicio Estándar en función a la Nave. En particular, la tenencia de grúas pórtico por parte de los terminales portuarios es un factor de elección relevante, toda vez que en los terminales portuarios que no cuentan con ellas, la descarga o embarque de contenedores debe realizarse con grúas móviles o con las grúas de la nave. No obstante, es importante señalar que la productividad de las grúas móviles o grúas de la nave resulta ser significativamente inferior al rendimiento de las grúas pórtico. Asimismo, en contraste con el uso de grúas móviles, la atención con grúas pórtico de muelle permite

atender naves con mayor capacidad. En tal sentido, como se desprende del siguiente cuadro, el TPMCH también cuenta con grúas pórtico, por lo que, desde el punto de vista de las líneas navieras, el mencionado TPMCH y el TMS podrían ser fuentes alternativas de aprovisionamiento del servicio en cuestión para los usuarios del TNM.

Cuadro N° 4
PROFUNDIDAD y DISPONIBILIDAD DE GRÚAS PÓRTICO DE MUELLE (STS) EN LOS
TERMINALES PORTUARIOS MARÍTIMOS DE USO PÚBLICO EN EL PERÚ

Terminales portuarios	Profundidad (metros)	Equipamiento principal
TPMCH	17,8	6 STS grúas megamax
TNM	Variable: entre 12 y 16 metros	5 STS 1/ super post panamax
TMS	Variable: entre 14,4 y 23 metros	2 STS post panamax
TPP	14	10 STS super post panamax
TPMS	11,5	3 STS super post panamax
TPGSM	14	-
TPM	10	-
TPI-Enapu	11	-
TPCh-GR	11	-

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán; Memoria Anual 2022 de la Empresa Nacional de Puertos, disponible en: <<https://www.enapu.com.pe/wp-content/uploads/2022/03/Memoria-anual-2022.pdf>>; Plan Maestro Nuevo Terminal Portuario de Chimbote <<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2866782/PLAN%20MAESTRO%20-%20NUEVO%20TERMINAL%20PORTUARIO%20DE%20CHIMBOTE.pdf?v=1646311232>>; Portal Web de Pacific Logistics, disponible en: <<https://abpacific.pe/2024/08/01/puerto-de-chancay-listo-para-el-futuro-recibe-cuatro-gruas-sts-y-completa-su-primer-etapa-de-equipamiento/>>; y Diario Gestión, edición en línea del 14.11.2024, disponible en: <<https://gestion.pe/economia/puerto-de-chancay-finalmente-se-inaugura-infraestructura-clave-los-detalles-noticia/>> (últimos accesos: 14.10.2025).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

68. Bajo ese contexto, debido a la cantidad de contenedores que movilizan los terminales portuarios marítimos de uso público, la infraestructura y equipamiento portuario orientado a la atención de contenedores, y el uso complementario de algunos terminales portuarios; corresponde indicar que el mercado geográfico relevante del Servicio Estándar en función a la Nave es el TPC (donde están el TNM y el TMS) y su área de influencia que incluye el TPMCH.
69. Por lo tanto, para las líneas navieras de tráfico regular o *liner*, el mercado relevante queda definido como el Servicio Estándar en función a las naves portacontenedores o servicios equivalentes en el Terminal Portuario del Callao (donde están el TNM y el TMS) y su área de influencia que incluye el TPMCH.
70. Es oportuno recordar que, como se ha explicado a lo largo de esta sección, existen dos mercados relevantes vinculados con el Servicio Estándar en función a la Nave del TNM:
- En el caso de líneas navieras tipo *tramp*, el mercado relevante queda definido como el Servicio Estándar en función a las naves no regulares o servicios equivalentes en el TNM.
 - Para las líneas navieras de tráfico regular o *liner*, el mercado relevante queda definido como el Servicio Estándar en función a las naves regulares portacontenedores o servicios equivalentes en el Terminal Portuario del Callao (donde están el TNM y el TMS) y su área de influencia que incluye el TPMCH.
71. Sin perjuicio de lo anterior, es importante indicar que las principales líneas navieras regulares portacontenedores que recalán en el TNM, es decir, MSC y Maersk Line, son empresas vinculadas económicamente con APMT, la empresa operadora del mencionado terminal portuario. En efecto, la línea naviera Maersk Line y el operador del TNM pertenecen al mismo grupo económico, a saber, A.P. Moller-Maersk.⁵⁵ Por otro lado, la

⁵⁵ Ver: <<https://www.apmterminals.com/en/about/our-company>> y <<https://www.maersk.com/about>> (últimos accesos: 14.10.2025).

línea naviera MSC Mediterranean Shipping Company y Terminal Investment Limited (TiL) pertenecen a un mismo grupo económico.⁵⁶ A su vez, a partir de marzo de 2014, TiL se convirtió en accionista de APMT⁵⁷, empresa operadora del TNM.⁵⁸

72. Por tanto, las decisiones o acciones que tomen MSC y Maersk Line podrían responder al beneficio conjunto del grupo económico más que al de las propias líneas navieras. Bajo ese mismo razonamiento, las decisiones o acciones que adopte el operador del TNM podrían responder a un beneficio conjunto del grupo más que del mismo terminal portuario.
73. En esa línea, resulta razonable esperar que, debido a su vinculación con APMT, las líneas navieras MSC y Maersk Line no dejen de recalcar en el TNM; y, por ende, no lo reemplacen por el TMS y/o el TPMCH aun cuando estos últimos terminales brinden incentivos comerciales significativos a las referidas líneas navieras.
74. En consecuencia, el ámbito geográfico del mercado relevante debería ser definido de manera acotada, solamente para considerar al TNM, y, por ende, descartar al TMS y al TPMCH. Sin embargo, con la finalidad de encontrar un posible indicador de competencia, en el caso de naves de tráfico regular (*liner*), se ha considerado un mercado geográfico más amplio, que incluye el TNM, TMS y TPMCH.

B) Evaluación de las condiciones de competencia

75. En tal sentido, a continuación, se evalúan las condiciones de competencia del mercado donde es brindado el Servicio Estándar en función a la Nave del TNM, considerando para ello cada uno de los criterios descritos anteriormente.

a) Competencia (o sustitución) intermodal o multimodal

76. La única alternativa que tienen las líneas navieras para completar el servicio de transporte de la carga bajo tráfico regular (*liner*) o no regular (*tramp*) es la vía marítima, por lo que es nula la posibilidad de sustitución del transporte marítimo por otros modos de transporte o una combinación de varios modos de transporte. En consecuencia, no existe competencia (o sustitución) intermodal o multimodal.

b) Competencia interportuaria

77. En el caso del mercado de las naves no regulares (*tramp*), el mercado está acotado únicamente al TNM, con lo cual no es posible identificar que exista competencia interportuaria con algún otro puerto.
78. De otro lado, en el caso de las naves regulares (*liner*) donde el mercado relevante incluye TNM, TMS y TPMCH, se analizará si el TPMCH le ejerce alguna presión competitiva interportuaria al TNM. Cabe indicar que la posible presión competitiva proveniente del TMS se analizará en la siguiente sub sección de competencia intraportuaria o intraterminal.
79. Al respecto, para evaluar si el TPMCH ejerce algún grado de presión competitiva, se ha analizado la evolución de la demanda del TNM antes y después de la inauguración del TPMCH, ocurrida el 14.11.2024. La premisa es que, si el TPMCH ejerció algún grado de presión competitiva, la demanda del TNM debió mostrar un comportamiento consistente con un escenario de competencia, por ejemplo, pudo reducirse o, al menos, no aumentar. Sin embargo, como se observa en el siguiente gráfico, comparado con el periodo enero – octubre 2024, el promedio mensual del flujo de recalada de naves en el TNM aumentó

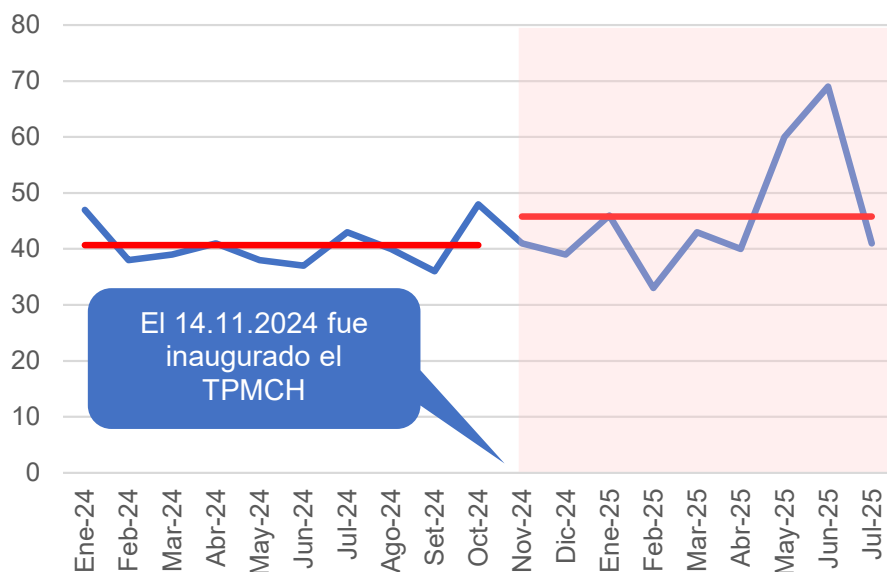
⁵⁶ Ver: <<https://tilgroup.com/about-us.html>> (último acceso: 14.10.2025).

⁵⁷ En medida que Terminal Investment Limited (TiL) adquirió Callao Port Holding BV, que es uno de los accionistas de APMT.

⁵⁸ Ver: <<https://live.mundomaritimo.cl/noticias/til-adquiere-29-de-la-participacion-de-apm-terminals-callao>> (último acceso: 14.10.2025).

12%⁵⁹ en el periodo noviembre 2024 – julio 2025.

Gráfico N° 4
PROMEDIO DE RECALADAS DE NAVES DE TRÁFICO REGULAR (LINER) EN EL TNM, ENERO 2024 – JULIO 2025

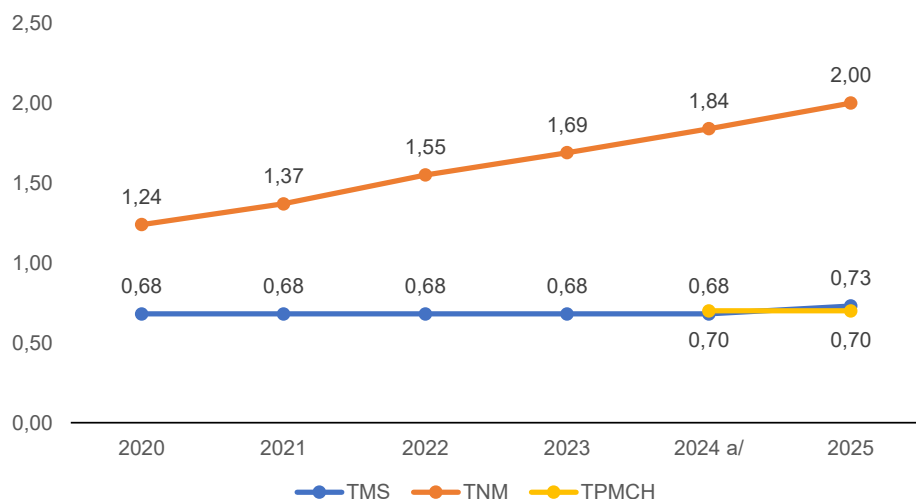


Fuente: APMT (información remitida al Programa de Declaración Estadística del Ositrán)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

80. El precio es otra variable importante donde pudo haberse identificado que el TPMCH ejerció alguna presión competitiva sobre el TNM. En efecto, ante el ingreso al mercado de una nueva empresa (TPMCH), la empresa instalada o incumbente pudo haber respondido reduciendo sus precios o, al menos, no aumentándolos. Sin embargo, como se muestra en el siguiente gráfico, luego de la inauguración del TPMCH, el TNM no redujo sus Tarifas, sino que, por el contrario, las aumentó en 9% en el 2025. Cabe indicar que las Tarifas del TNM han estado muy por encima de los precios cobrados por el TPMCH.

Gráfico N° 5
TARIFA DEL SERVICIO ESTÁNDAR EN FUNCIÓN A LA NAVE EN EL TNM, TMS Y TPMCH, 2020 – 2025



⁵⁹

El incremento fue de 11% comparando el periodo noviembre 2024 – julio 2025 con el periodo enero 2020 – octubre 2024.

Notas:

a/ Para el TPMCH se toma como referencia el 15.11.2024, fecha de publicación de la Lista de Precios.

Fuente: APMT (Tarifarios del TNM), DPWC (Tarifarios del TMS) y Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A. (Listas de precios del TPMCH), disponibles en el Portal Web de APMT:

<<https://www.apmterminals.com/es/callao/customer-zone/tariffs>>, Portal Web de DPWC:

<<https://www.dpworld.com/es/peru/ports-and-terminals/callao/rates>> y Portal Web de Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A.:

<<https://coscochancay.pe/#/res/rateDisclosure>><https://coscochancay.pe/file_server/portal/notice/20241115/1ZQY5UDa-FINAL_VERSION_CSPCP_LIST_OF_PRICES.pdf> (últimos accesos: 30.09.2025).

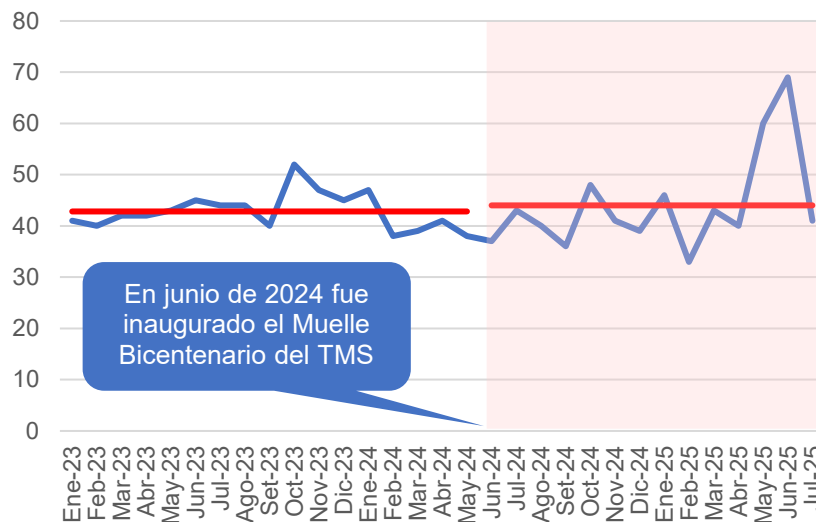
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

81. En consecuencia, la dinámica de la demanda y los precios del TNM antes y después de la inauguración del TPMCH evidencian que el TPMCH no ejerce presión competitiva alguna sobre el TNM. En consecuencia, corresponde señalar que no existe competencia interportuaria entre ambos terminales.

c) Competencia intraportuaria o intraterminal

82. La competencia intraportuaria para el TNM puede provenir del TMS puesto que ambos están localizados en el TPC. Al respecto, un evento importante que pudo evidenciar algún grado de presión competitiva proveniente del TMS es la inauguración de su Muelle Bicentenario -ocurrida en junio 2024- pues, bajo un escenario de competencia, debió haberle quitado demanda al TNM y/o APMT debió haber reaccionado reduciendo precios o al menos no aumentándolos.
83. Sin embargo, comparando con el periodo enero 2023 – mayo 2024, la demanda del TNM aumentó 3%⁶⁰ en el periodo junio 2024 – julio 2025, luego de la inauguración del Muelle Bicentenario del TMS, tal como se evidencia en el siguiente gráfico.

Gráfico N° 6
PROMEDIO DE RECALADA DE NAVES DE TRÁFICO REGULAR (LINER) EN EL TNM,
ENERO 2023 – JULIO 2025



Fuente: APMT (información remitida al Programa de Declaración Estadística del Ositrán)

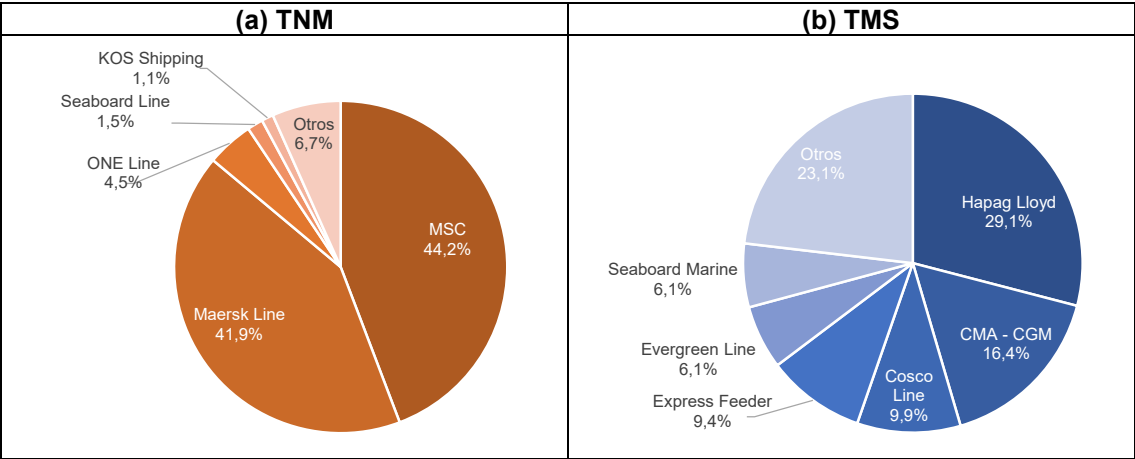
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

84. De otro lado, la evolución de precios tampoco mostró un comportamiento consistente con un entorno competitivo pues luego de la inauguración del Muelle Bicentenario del TMS, aumentó en 9% la Tarifa del TNM.
85. La nula respuesta competitiva del TNM puede estar explicada porque las principales líneas

⁶⁰ El incremento fue de 7% comparando el periodo junio 2024 – julio 2025 con el periodo enero 2020 – mayo 2024.

navieras que recalán en dicho terminal portuario (MSC y Maersk Line) no recalán en el TMS, y viceversa, tal como se muestra en el siguiente gráfico. Es decir, los usuarios de cada terminal portuario no parecen considerarlos como puertos sustitutos.

Gráfico N° 7
LÍNEAS NAVIERAS DE TRÁFICO REGULAR (LINER) ATENDIDAS EN EL TNM Y TMS,
2020 - 2025



Nota: La información del año 2025 corresponde al periodo enero - julio.
Fuente: APMT y DPWC (información remitida al Programa de Declaración Estadística del Ositrán).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

86. Por lo tanto, corresponde señalar que no existe competencia intraportuaria entre el TNM y el TMS.

d) Poder de compra compensatorio de los usuarios portuarios

87. Como se ha evidenciado anteriormente, las participaciones de las principales líneas navieras que arriban al TNM son elevadas pues solo las dos primeras (MSC y Maersk Line) acumularon el 86% del total de demanda del periodo 2020-2025 (hasta julio). En principio, esta situación podría hacer pensar que las líneas navieras, que son los usuarios del servicio en cuestión, tienen un significativo poder de negociación frente a la empresa operadora del TMS. Sin embargo, como indica Oxera (2011), no es suficiente con ser un cliente relativamente grande, sino que es necesario tener la capacidad de cambiarse a otro terminal portuario, en caso el actual proveedor de servicios portuarios, por ejemplo, incremente sus precios.

88. Al respecto, como se demostró anteriormente, principalmente por ser empresas vinculadas con APMT, las líneas navieras que regularmente recalán en el TNM (MSC y Maersk Line) difícilmente se cambiarían a otro terminal portuario, como respuesta ante un hipotético incremento de precios por parte del operador del TNM. Así, en la medida que no tienen la capacidad de cambiarse a otro proveedor de servicios portuarios, corresponde concluir que los usuarios del TNM no pueden ejercer algún poder de compra compensatorio frente al proveedor de servicios portuarios en dicho terminal portuario.

e) Facilidad esencial

89. Como se ha evidenciado en los análisis previos, los usuarios del Servicio Estándar en función a la Nave del TNM no pueden cambiar a otro modo de transporte de la carga y tampoco cuentan con poder de compra compensatorio. Por tal motivo, corresponde afirmar que dicho terminal portuario puede ser considerado como una facilidad esencial para las líneas navieras usuarias del servicio en cuestión.

f) Barreras a la entrada al mercado

90. En la industria portuaria suelen existir significativas barreras a la entrada al mercado porque es relativamente elevado el nivel de inversión requerido para el ingreso de nuevos operadores portuarios y también debido a que es amplio el periodo necesario para poner a disposición de los usuarios un proyecto portuario. Por ello, los potenciales entrantes, es decir, los proyectos portuarios existentes, difícilmente pueden ejercer algún grado importante de presión competitiva sobre los proveedores de servicios portuarios establecidos en el mercado.
91. Al respecto es importante señalar que, como se muestra en el siguiente cuadro, existe una diversidad de proyectos portuarios de uso público en el Perú.

Cuadro N° 5
PROYECTOS DE DESARROLLO PORTUARIO DE USO PÚBLICO EN EL PERÚ

N°	Proyecto portuario	Inversión estimada	Movimiento de carga importante	Ámbito acuático	Ubicación (región)	Comentario
1	Nuevo Terminal Portuario San Juan de Marcona ^{1/}	USD 400 millones	Exportación de hierro y productos agrícolas	Marítimo	Ica	La construcción empezará a fines de 2025 o inicios de 2026, y tomaría aproximadamente cuatro años en su primera etapa de desarrollo
2	Terminal Internacional de Chimbote ^{2/}	USD 262 millones	Carga fraccionada, granel sólido mineral y líquido, y carga contenerizada	Marítimo	Áncash	Declaratoria de interés prevista para el presente año 2025 ^{a/}
3	Nuevo Terminal Portuario de Pucallpa (Ucayali) ^{2/}	USD 185 millones	Productos de consumo masivo	Fluvial	Ucayali	Actualmente en fase de estudios
4	Nuevos Terminales Portuarios de Loreto ^{2/ 3/}	USD 132 millones	Mercancías en general	Fluvial	Loreto	Adjudicación prevista para 2026
5	Terminal Portuario de Lambayeque ^{2/}	ND	Productos agrícolas y mineros ^{4/}	Marítimo	Lambayeque	Aun no empieza el proceso de promoción de la inversión privada ^{5/}
6	Terminal Portuario de Ilo (Moquegua) ^{2/}	ND	ND	Marítimo	Moquegua	Aun no son realizados los estudios orientados al desarrollo de los proyectos portuarios
7	Terminal Portuario Almirante Miguel Grau (Tacna) ^{2/}	ND	ND	Marítimo	Tacna	
8	Terminal Portuario de Corio (Arequipa) ^{2/}	USD 7 000 millones ^{7/}	Incluye contenedores ^{7/}	Marítimo	Arequipa	
9	Terminal Portuario Pucusana (Lima) ^{6/}	USD 91 millones	Acero, y graneles sólidos (maíz y harina de soya)	Marítimo	Lima	Su construcción tomará 21 meses y empezaría en 2025
10	Terminal de Cruceros Bahía Miraflores ^{8/}	USD 130 millones	Pasajeros	Marítimo	Lima	No tiene fecha de inicio de construcción ^{9/}

ND = No Disponible.

1/ Información disponible en: <https://rpp.pe/economia/economia/puerto-de-matarani-y-marcona-lideran-los-megaproyectos-en-el-sur-se-acerca-el-boom-de-los-puertos-en-el-peru-proinversion-noticia-1643246?ref=rpp> (último acceso: 05.10.2025).

2/ Información tomada de: <https://www.gob.pe/institucion/proinversion/noticias/1165740-proinversion-impulsa-modernizacion-de-cuatro-puertos-por-us-580-millones-para-impulsar-comercio-exterior> (último acceso: 05.10.2025).

3/ De acuerdo con ProInversión, incluirá la construcción de instalaciones portuarias en Sinchicuy (en la provincia de Maynas) y Saramiriza (en la provincia de Datem del Marañón).

4/ Los estudios de demanda realizados por ProInversión identificaron carga existente y potencial, especialmente de los proyectos de irrigación de Olmos II Fase y Chavimochic etapa III, así como los proyectos mineros de Michiquillay, La Granja, El Galeno, Cañariaco, Río Blanco y Cañón Florida, entre otros.

5/ Según ProInversión, el proceso de promoción de la inversión privada empezará luego de que la APN apruebe el correspondiente Plan Maestro.

6/ Información tomada del portal web del Proyecto Puerto de Pucusana, disponible en: <https://drive.google.com/file/d/19-4dcUD_SUZWyhwyECro11aVbaa9q6DM/view>, la edición en línea del diario Gestión del 04.01.2024: <<https://gestion.pe/economia/empresas/puerto-de-pucusana-zarpa-en-el-2025-y-firmas-del-sur-chico-reduciran-sus-costos-puertos-terminal-portuario-logistica-puerto-del-callao-puerto-de-chancay-noticia/?ref=gesr>> y la edición en línea del diario La República del 04.01.2025: <<https://larepublica.pe/sociedad/2024/12/31/mml-el-nuevo-ingreso-a-lima-sur-sera-una-via-de-2-km-que-conectara-al-futuro-puerto-de-pucusana-lista-para-el-verano-2025-1632553>> (últimos accesos: 29.09.2025).

7/ Información tomada de: <<https://rpp.pe/economia/economia/puerto-de-corio-el-megaproyecto-arequipeno-que-dinamizara-sudamerica-cuanto-empleo-creara-y-cuantos-millones-se-invertiran-noticia-1649995>> y <<https://www.infobae.com/peru/2025/08/10/megapuerto-de-corio-recibe-luz-verde-inicial-triplicara-la-capacidad-de-chancay-con-inversion-de-mas-de-us-7000-millones/>> (últimos accesos: 14.10.2025).

8/ Información tomada de la Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0083-2023-APN-DIR del 09.11.2023, el portal web de la Asociación Peruana de Agentes Marítimos, disponible en: <<https://apam-peru.com/este-sera-el-nuevo-puerto-que-recibira-cruceros-en-la-costa-verde-de-miraflores-tendria-un-lujoso-hotel-y-zona-gastronomica-variada/>> y la edición en línea del diario El Comercio del 20.05.2025, disponible en: <<https://elcomercio.pe/lima/sucesos/terminal-bahia-miraflores-detalles-del-puerto-exclusivo-para-cruceros-en-la-costa-verde-y-las-voces-que-rechazan-el-proyecto-colegio-de-arquitectos-impacto-ambiental-y-urbanistico-noticia/>> (últimos accesos: 06.10.2025).

9/ Mediante la Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0083-2023-APN-DIR del 09.11.2023, la APN otorgó a la empresa Terminal de Cruceros Bahía de Miraflores S.A.C. la Viabilidad Técnica Temporal Portuaria para el desarrollo del mencionado proyecto portuario.

a/ Según ProInversión, si no se presentan terceros interesados, la adjudicación ocurrirá en el IV trimestre 2025. Cabe indicar que, según ProInversión, en la categoría de granel sólido solamente estarían los minerales. Información tomada de: <https://pmis.proinversion.gob.pe/RepositorioAPS0/0/2/jer/IP17112022/DEMANDA_IE_TICH.pdf> (último acceso: 06.10.2025).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

92. Al respecto, algunos proyectos portuarios podrían en el futuro ser usados por las líneas navieras; sin embargo, debido a la inversión requerida y el amplio periodo de desarrollo de tales proyectos, actualmente ninguno ejercería alguna presión competitiva sobre el TNM de modo tal que discipline su comportamiento en el mercado.

93. En resumen, por los motivos expuestos anteriormente en esta sección, corresponde concluir que no existen condiciones de competencia en el mercado relevante donde es brindado el Servicio Estándar en función a la Nave del TNM, sea que se trate de naves de tráfico regular (*liner*) o no regular (*tramp*).

V.1.2. SERVICIO ESTÁNDAR EN FUNCIÓN A LA CARGA

V.1.2.1. CARGA EN CONTENEDORES LLENOS

A) Definición del mercado relevante

94. Según el acápite b) de la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, en el caso de la carga contenedorizada, el Servicio Estándar incluye las siguientes actividades:

“ALCANCES DEL SERVICIO

8.19. SERVICIOS ESTÁNDAR

[...]

a) SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA NAVE:

[...]

b) SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA:

Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de la Infraestructura y Equipamiento Portuario requerido del Terminal Norte Multipropósito.

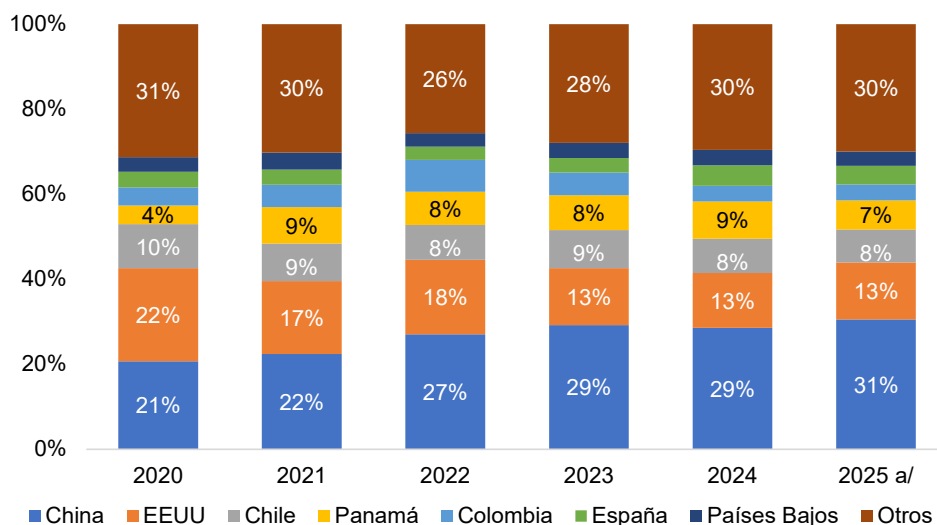
La Tarifa por este concepto incluye, para carga contenedorizada:

i) *El servicio de descarga/embarque, incluyendo la estiba/desestiba, utilizando la*

- Infraestructura y Equipamiento necesario.*
- ii) *El servicio de tracción entre el costado de la Nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque*
 - iii) *El servicio de manipuleo -en el área de almacenaje, patio y Nave- para la recepción de la carga de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque.*
 - iv) *El servicio de trinca o destrinca.*
 - v) *El servicio de verificación de la carga para la tarja, incluyendo la transmisión electrónica de la información.*
 - vi) *El servicio de pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información;*
 - vii) *La revisión de precintos; y*
 - viii) *Otros servicios vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes Disposiciones Aplicables, que deban prestarse únicamente en el Terminal por la Sociedad Concesionaria. No incluye, de ser el caso, los servicios relacionad con el movimiento de la carga para la realización del aforo o similares dentro del Terminal. La prestación de estos servicios en ningún caso afectará el cumplimiento de las obligaciones de carácter aduanero que correspondan a los diferentes operadores de comercio exterior, conforme a la normativa vigente.”*

95. El citado acápite b) de la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión también establece que la carga contenedorizada podrá permanecer depositada en el TNM a libre disposición del Usuario, hasta cuarenta y ocho (48) horas, y transcurrido dicho plazo, la Sociedad Concesionaria podrá cobrar el servicio de almacenaje portuario.
96. Sobre la base de lo anterior, es posible deducir que los usuarios del servicio son los dueños o consignatarios de la carga contenedorizada del TNM, quienes demandan el servicio como parte de su necesidad de transporte internacional de mercaderías en el marco de procesos de exportación e importación principalmente, hacia o desde China, EEUU, Chile, Panamá, Colombia, España y Países Bajos, que, como se observa en el siguiente gráfico, representaron el 71% del total de la carga contenedorizada que se movilizó mediante el TNM durante el periodo 2020 – 2025 (julio).

Gráfico N° 8
CARGA CONTENEDORIZADA MOVILIZADA A TRAVÉS DEL TNM, SEGÚN PAÍS DE ORIGEN O DESTINO, 2020 - 2025



Nota:

a/ Considera el periodo enero – julio 2025.

Fuente: InfoEscomar.

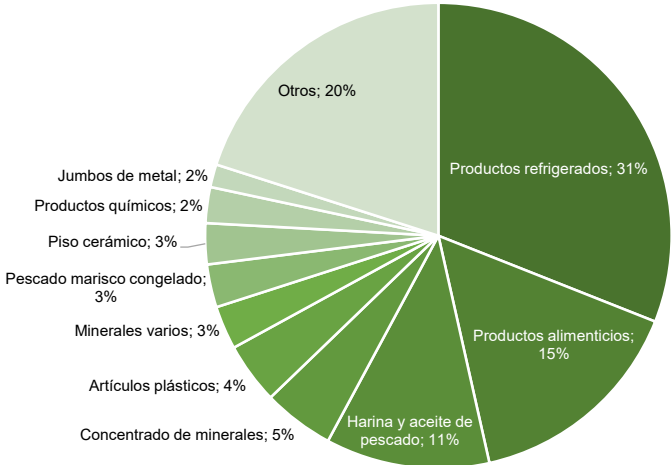
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

97. Cabe indicar que los productos movilizados mediante el TNM durante el periodo 2020 – 2025 (hasta julio) son diversos: en el caso de la exportación incluye principalmente productos refrigerados; productos alimenticios; y harina y aceite de pescado; y en el caso

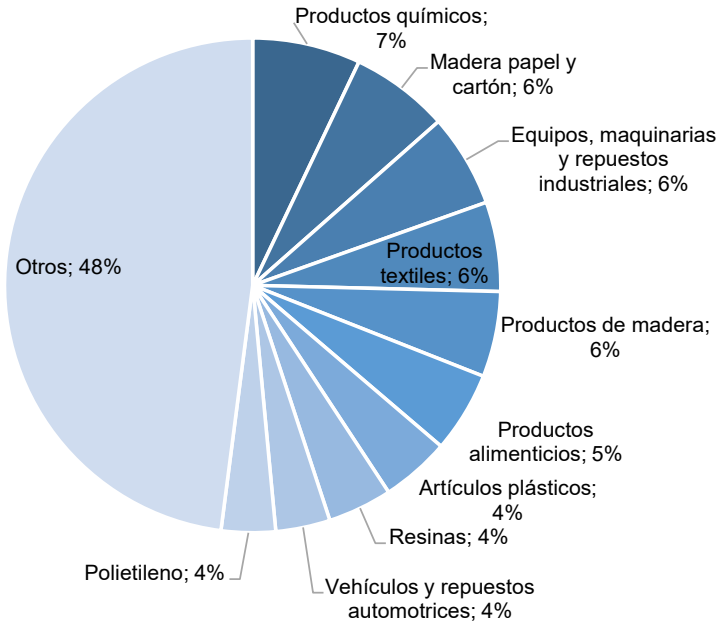
de la importación, contiene principalmente productos químicos; madera papel y cartón; equipos, maquinarias y repuestos industriales; y productos textiles; tal como se muestra a continuación.

Gráfico N° 9
PRINCIPALES PRODUCTOS MOVILIZADOS MEDIANTE EL TNM, SEGÚN RÉGIMEN,
2020 - 2025

(a) Exportación



(b) Importación



Nota: El año 2025 considera el periodo enero – julio.
Fuente: InfoEscomar.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

98. Los principales productos movilizados vía contenedor mediante el TNM son no perecederos, movilizados a larga distancia y de bajo valor relativo, para los cuales el transporte marítimo resulta más eficiente debido a su menor costo unitario de transporte. En consecuencia, es razonable concluir que los demandantes del Servicio Estándar en función a la Carga en el TNM no tendrían como una opción razonable sustituir el transporte marítimo que demandan actualmente por el transporte aéreo de mercancías. En cuanto a

los alimentos refrigerados, si bien estos son perecederos, la existencia de contenedores refrigerados (*reefer*), ha permitido que dichos productos perecederos puedan ser transportados a grandes distancias donde la vía marítima tiene el menor costo de transporte.

99. Además, se verifica que, en el caso de la mayoría de los productos, no es posible movilizarlos como carga no contenedorizada por razones operativas, legales, comerciales y/o por su naturaleza. Por tal motivo, corresponde concluir que el servicio relevante debería acotarse solamente a la carga contenedorizada. En consecuencia, el servicio relevante es el Servicio Estándar en función a la Carga contenedorizada del TNM o equivalentes.⁶¹ Cabe indicar que se consideran servicios equivalentes porque no en todos los terminales portuarios existe la categoría o denominación de Servicios Estándar en función a la Carga, y, cuando existe, no tienen necesariamente, en todos los casos, el mismo alcance que en el TNM.
100. Con la finalidad de completar la definición del mercado relevante, corresponde ahora delimitar su ámbito geográfico, es decir, identificar las zonas geográficas donde están localizados los terminales portuarios a los cuales podrían acudir los dueños o consignatarios de la carga para demandar el servicio en cuestión. Al respecto, las características que deben tener dichos terminales portuarios son las siguientes: (i) deben brindar el Servicio Estándar o equivalentes para carga contenedorizada, bajo condiciones relativamente similares al TNM, (ii) deben estar ubicados en el litoral peruano, es decir, ser puertos marítimos nacionales pues, como se ha evidenciado anteriormente, la carga bajo análisis está orientada a la exportación e importación de productos cuyo origen o destino es el Perú, con lo cual su paso por dicho litoral es obligatorio, y (iii) deben ser de uso público.
101. Bajo las consideraciones indicadas anteriormente, es posible señalar que aquellos puertos que pueden representar una fuente de aprovisionamiento para los demandantes del Servicio Estándar en función a la Carga del TNM son los terminales portuarios marítimos nacionales de uso público. Al respecto, según la lista de terminales portuarios que recientemente aprobó la APN mediante Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0023-2025-APN-DIR, los terminales portuarios marítimos de uso público en el Perú son: TPP, TPMS, TPCH-GR, TNM, TMS, TPGSM, TPM, y TPI-Enapu. Cabe añadir que, según la Resolución de Gerencia General N° 0342-2025-APN-GG de la APN, el TPMCH también es un terminal portuario marítimo de uso público.
102. En consecuencia, los mencionados terminales portuarios marítimos de uso público del Perú son los que representan una posible fuente de aprovisionamiento para los usuarios del servicio en cuestión. Sin embargo, por el lado de la oferta, debe identificarse cuáles terminales portuarios pueden ser efectivamente proveedores con similares o mejores condiciones que el Servicio Estándar en función a la Carga contenedorizada del TNM, para lo cual, como mínimo, deben contar con una adecuada infraestructura y equipamiento portuario. Además, por el lado de la demanda, resulta necesario analizar si los usuarios del servicio en cuestión del TNM pueden trasladarse hacia otro proveedor portuario sin que sus costos de transporte se incrementen de manera significativa respecto al costo que actualmente están asumiendo por utilizar el TNM. Así, considerando la perspectiva de los importadores o exportadores de carga contenedorizada, para identificar las posibles fuentes de aprovisionamiento se analizará la disponibilidad de la infraestructura y el equipamiento portuario y la ubicación de los usuarios portuarios.⁶²

a) La disponibilidad de la infraestructura y el equipamiento portuario

⁶¹ Como suele ser habitual en la industria portuaria, el Servicio Estándar en función a la Carga del TNM que es evaluado en esta sección puede ser demandado por los dueños o consignatarios de la carga de manera conjunta con otros servicios no regulados del mencionado terminal portuario. Cabe indicar que dichos servicios no regulados del TNM no son objeto de estudio en el presente Informe Conjunto de Inicio.

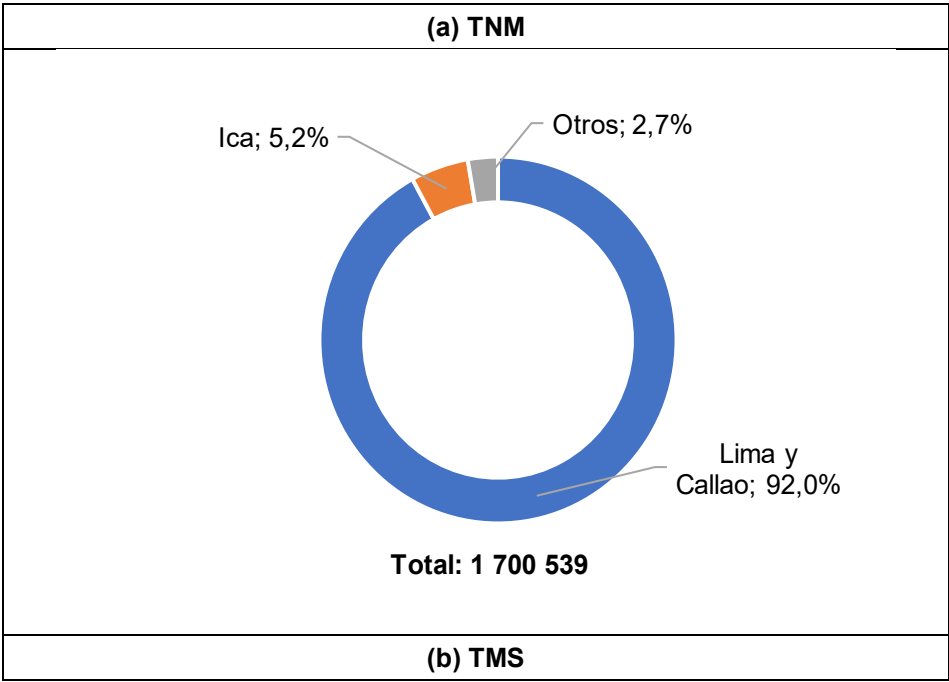
⁶² Es posible evaluar más elementos como la disponibilidad de líneas de tráfico regular o *liner*, sin embargo, los elementos analizados se consideran suficientes para los fines del presente Informe Conjunto de Inicio.

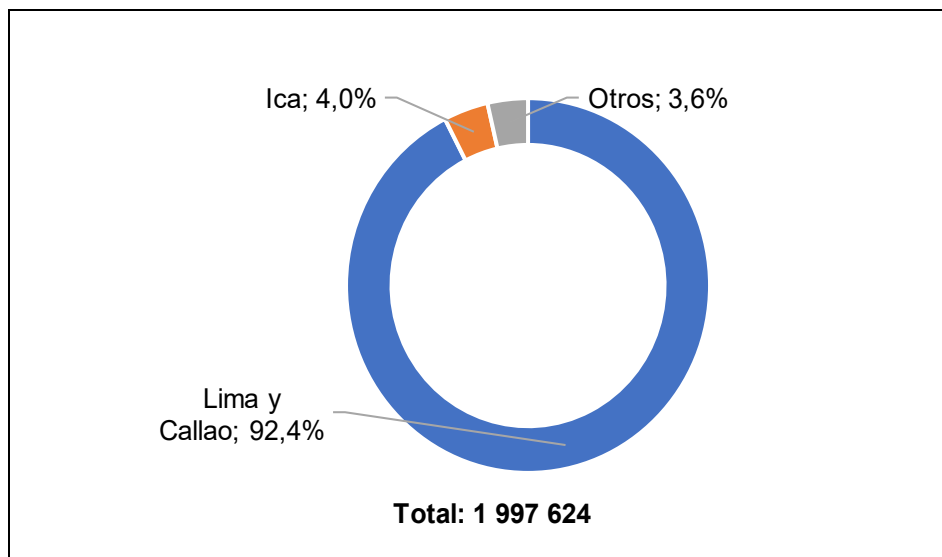
103. La disponibilidad de la infraestructura y el equipamiento portuario -tales como muelles especializados y grúas pórtico- es un elemento valorado por los usuarios del servicio en cuestión porque permiten manipular eficientemente los contenedores. Bajo ese contexto, corresponde analizar la disponibilidad de infraestructura y equipamiento en los terminales portuarios marítimos de uso público en el Perú identificados anteriormente.
104. Al respecto, como se identificó en la sección anterior, los únicos terminales portuarios nacionales que pueden atender carga contenedorizada con un estándar de calidad relativamente alto y equivalente son: TNM, TMS, TPP y TPMCH porque cuentan la infraestructura y el equipamiento portuario necesarios para tal fin. En consecuencia, resulta razonable esperar que los dueños o consignatarios de la carga solamente consideren a dichos terminales portuarios como posibles fuentes de aprovisionamiento del servicio en cuestión. Considerando lo anterior, los mencionados terminales portuarios son candidatos a ser incluidos en el mercado geográfico relevante.

b) Ubicación de los usuarios del TPC

105. La ubicación de los usuarios puede ser un factor determinante para el uso de un terminal portuario en particular. Si un usuario portuario está ubicado más cerca de un terminal portuario, es probable que use solamente dicho terminal o lo utilice más, pues al acudir a otro más lejano, debe recorrer una mayor distancia, con lo cual aumenta su costo de transporte y por ende su costo de producción. Es decir, si existen dos terminales portuarios que se diferencian solamente por su ubicación, es razonable esperar que el usuario portuario utilice el puerto más cercano, con lo cual el mercado geográfico debe estar limitado solamente al puerto más cercano, excluyéndose al más lejano.
106. Bajo ese contexto, corresponde indicar que la mayoría de los principales usuarios del TPC tienen establecimientos ubicados en Lima y Callao. En efecto, como se muestra a continuación, el 92,0% de la carga movilizada por los principales usuarios del TNM son de empresas que tienen establecimientos en Lima y Callao; y, en el caso del TMS, el porcentaje es de 92,4%.

Gráfico N° 10
CARGA CONTENEDORIZADA MOVILIZADA POR LOS PRINCIPALES USUARIOS DEL
TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO, SEGÚN DEPARTAMENTO, 2020-2025
(TEU)





Notas:

- La información corresponde a la carga movilizada por los principales usuarios de los terminales TNM y TMS. En el caso del TNM, el volumen acumulado de carga de los principales usuarios representa el 60% del total de exportación e importación del terminal portuario del periodo comprendido entre enero de 2020 y julio de 2025, porcentaje alcanzado con 400 clientes, mientras que, en el caso del TMS, dicho porcentaje se alcanzó con 408 usuarios y corresponde al periodo comprendido entre enero de 2020 y diciembre de 2023.
- El departamento donde está ubicado cada cliente se aproximó considerando la localización de sus establecimientos más cercanos a cada terminal portuario, tales como sede productiva o depósito; y cuando dichos usuarios no tenían registrado alguno de dichos tipos de establecimientos a nivel nacional, la aproximación se realizó considerando su local comercial o sucursal. Los tipos de establecimientos de cada cliente se obtuvieron de la página web de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (en adelante, Sunat). Cabe indicar que en la categoría otros están registrados los establecimientos ubicados en Junín, Cusco, Áncash, La Libertad, Lambayeque, Piura, Arequipa, Cusco, San Martín y Puno, así como aquellos usuarios que no tenían ninguno de los tipos de establecimientos señalados anteriormente (tales como sede productiva, depósito, local comercial y sucursal).

Fuente: InfoEscomar y Sunat.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

107. Por ello, sería válido concluir que, debido a la ubicación de sus establecimientos, los usuarios del TPC tienen como única fuente de aprovisionamiento a dicho terminal portuario, sea que demanden los servicios del TNM o el TMS, pues si acudieran a otro terminal portuario tendrían que recorrer una mayor distancia con sus productos, con lo cual aumentaría el costo de transporte y, por ende, el costo de producción. Por tal motivo, el mercado geográfico relevante debería quedar acotado únicamente al mencionado TPC, donde están ubicados el TMS y el TNM. Sin embargo, debido a que el TPMCH se encuentra relativamente cerca del TPC, se incluirá al TPMCH para evaluar si puede ejercer alguna presión competitiva significativa sobre el TNM. Cabe indicar que, en ningún caso, el TPP debería ser considerado dentro del mercado geográfico porque se encuentra localizado muy lejos del TNM (1 041 km).
108. En consecuencia, el mercado relevante del servicio en cuestión debe definirse como el Servicio Estándar en función a la Carga contenedorizada o equivalentes en el TPC (donde están el TNM y TMS) y su área de influencia que abarca hasta el TPMCH.

B) Evaluación de las condiciones de competencia

109. Una vez definido el mercado relevante en el cual es brindado el servicio en cuestión del TNM, corresponde evaluar si en dicho mercado relevante existen o no condiciones de competencia, para lo cual se consideran los criterios antes señalados.

a) Competencia (o sustitución) intermodal o multimodal

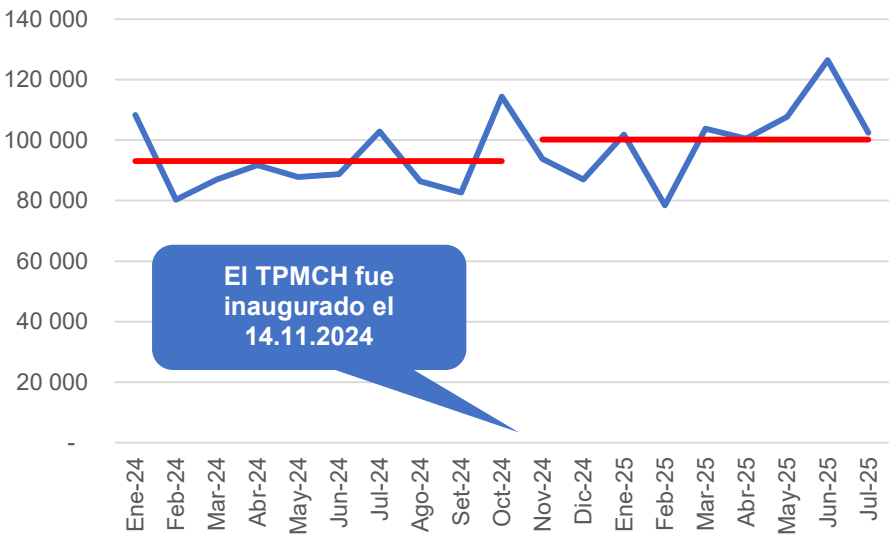
110. La carga movilizada a través del TNM consiste en productos cuyo origen y destino son principalmente países relativamente lejanos del Perú, como China, EEUU, Chile, Panamá, Colombia, España y Países Bajos, principalmente. Por tal motivo, la única opción rentable

para su transporte a larga distancia es la vía marítima, descartándose otros modos de transporte como aéreo o terrestre, o una combinación de ambos. En consecuencia, corresponde concluir que no existe competencia (o sustitución) intermodal o multimodal para el Servicio Estándar en función a la Carga contenedorizada del TNM.

b) Competencia interportuaria

111. La competencia interportuaria puede ocurrir entre el TNM y el TPMCH. Bajo un entorno competitivo, la inauguración del TPMCH del 14.11.2024, debió haber tenido algún efecto sobre el TNM. Por ejemplo, la demanda del TNM debió haberse reducido, o el TNM debió haber reducido sus Tarifas o implementado políticas comerciales orientadas a evitar perder clientes.
112. Sin embargo, cuando se analiza la data histórica se observa que el promedio mensual de carga contenedorizada del TNM no se redujo luego de la inauguración del TPMCH, sino que por el contrario aumentó en 8% durante el periodo noviembre 2024 – julio 2025 comparado con el periodo previo enero – octubre 2024,⁶³ tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Gráfico N° 11
CARGA CONTENEDORIZADA MOVILIZADA A TRAVÉS DEL TNM, ANTES Y DESPUÉS DE LA INAUGURACIÓN DEL TPMCH, ENERO 2024 – JULIO 2025 (TEU)



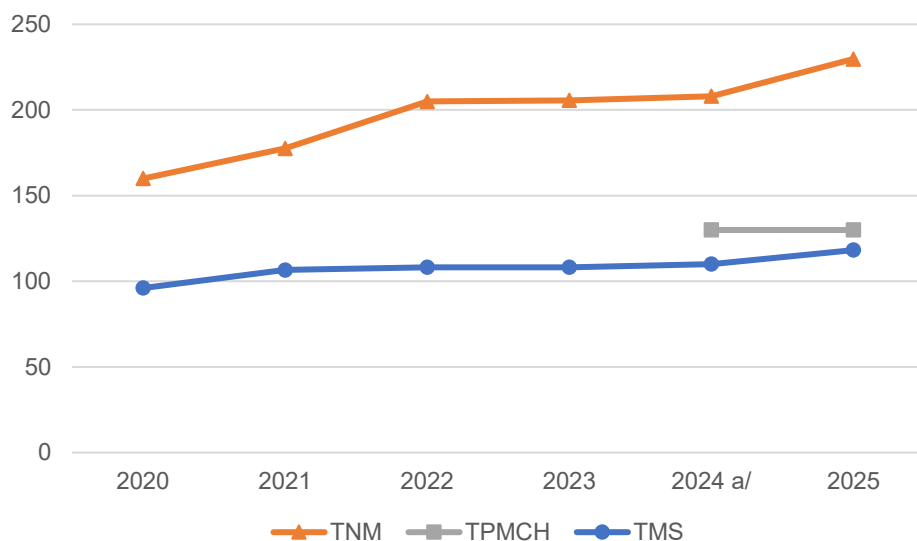
Fuente: Plataforma de Información de Estadísticas Portuarias de la APN.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

113. A su vez, la evolución de la Tarifa del TNM tampoco indica un entorno competitivo pues, luego de la inauguración del TPMCH ocurrida en noviembre de 2024, la Tarifa del TNM no se redujo; por el contrario, aumentó entre 8% y 10% en el año 2025, según se trate de contenedores de 40 pies y 20 pies, respectivamente. Cabe indicar que el nivel de la Tarifa del TNM en todo momento y hasta la actualidad está por encima del TPMCH.

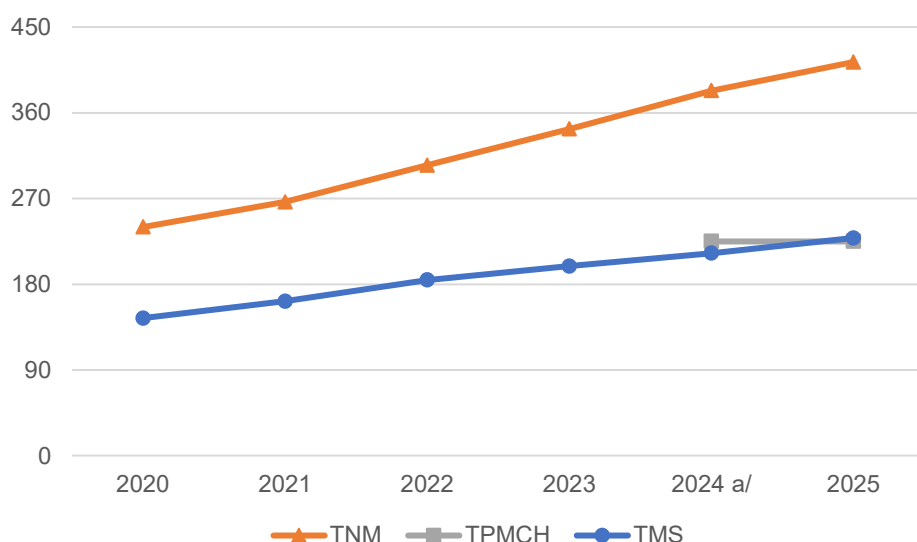
⁶³ Comparado con el periodo enero 2020 – octubre 2024, el aumento fue 18% en el periodo noviembre 2024 – julio 2025.

Gráfico N° 12
TARIFAS PARA EL EMBARQUE O DESCARGA DE CONTENEDORES EN EL TNM, TMS Y
TPMCH, 2020 – 2025
 (USD por contenedor)

(a) Contenedores 20 pies



(b) Contenedores 40 pies



Nota: El año 2025 considera el periodo enero – julio.
 Fuente: APMT (Tarifarios del TNM), DPWC (Tarifarios del TMS) y Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A. (Listas de precios del TPMCH), disponibles en el Portal Web de APMT: <https://www.apmterminals.com/es/callao/customer-zone/tariffs>, Portal Web de DPWC: <https://www.dpworld.com/es/peru/ports-and-terminals/callao/rates> y Portal Web de Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A.: <https://coscochancay.pe/#/res/rateDisclosure> <https://coscochancay.pe/file_server/portal/notice/20241115/I1ZQY5UDa-FINAL_VERSION_CSPCP_LIST_OF_PRICES.pdf> (últimos accesos: 13.10.2025).
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

114. En resumen, la evolución de la cantidad demandada y la Tarifa del TNM no muestra un comportamiento consistente con mercados que operan en entornos competitivos cuando ingresa al mercado un nuevo proveedor importante. Por el contrario, evidencia que el mencionado terminal portuario tiene un significativo poder de mercado pues puede tomar sus decisiones comerciales (como modificaciones de Tarifas) con independencia de los

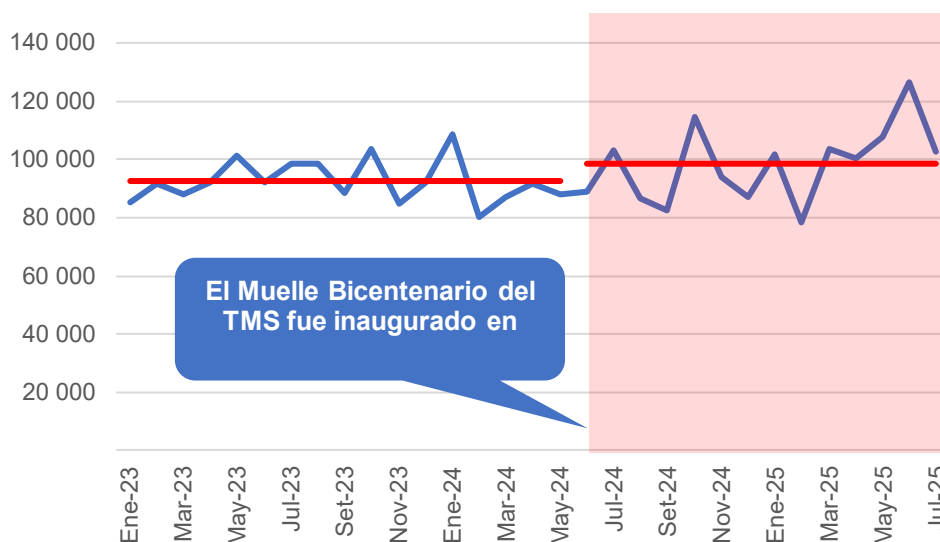
otros proveedores existentes como el TPMCH que acaba de ingresar al mercado e inclusive el TMS respecto del cual – a diferencia del mencionado TPMCH - no existe una diferencia por distancia para los usuarios pues dicho TMS está contiguo al TNM.

115. Por lo tanto, en base al análisis previo, corresponde concluir que no existe competencia interportuaria.

c) Competencia intraportuaria o intraterminal

116. La competencia intraportuaria para el TNM puede provenir del TMS que es el otro operador portuario que también puede movilizar contenedores dentro del TPC. Cabe recordar que el TMS movilizó el 53% del total de contenedores del Perú durante el periodo 2020 – 2025 (hasta julio) y mediante el TNM se movilizó un 34% de ese total.
117. Al respecto, la inauguración del Muelle Bicentenario del TMS puede considerarse como un evento equivalente al ingreso de un nuevo operador portuario en el mercado pues la capacidad de atención de dicho terminal portuario aumentó de 1,5 a 2,7 millones de TEU por año.⁶⁴ Con lo cual, resultaría razonable esperar que, bajo un entorno competitivo, la cantidad demandada del TNM se reduzca luego de la inauguración del Muelle Bicentenario del TMS y/o que, en respuesta, APMT disminuya la Tarifa del TNM o implemente políticas comerciales para no perder clientes.
118. Sin embargo, cuando se analiza la data histórica se observa que el promedio mensual de carga contenedorizada del TNM no se redujo luego de la inauguración del Muelle Bicentenario del TMS, sino que por el contrario aumentó en 6% durante el periodo junio 2024 – julio 2025 comparado con el periodo previo enero 2023 – mayo 2024,⁶⁵ tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Gráfico N° 13
CARGA CONTENEDORIZADA MOVILIZADA A TRAVÉS DEL TNM, ANTES Y DESPUÉS DE LA INAUGURACIÓN DEL MUELLE BICENTENARIO DEL TMS, ENERO 2023 – JULIO 2025 (TEU)



Fuente: Plataforma de Información de Estadísticas Portuarias de la APN.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁶⁴ Ver: <<https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/975483-mtc-inauguran-muelle-bicentenario-que-dinamizara-operaciones-en-el-primer-puerto-del-pais>> (último acceso: 14.10.2025).

⁶⁵ Comparado con el periodo enero 2020 – mayo 2024, el incremento fue 17% en el periodo junio 2024 – julio 2025.

119. Además, la Tarifa del TNM tampoco se redujo cuando se inauguró el Muelle Bicentenario del TMS en junio de 2024. Por el contrario, la Tarifa del TNM aumentó entre 1% y 12% en el caso de contenedores de 20 y 40 pies respectivamente en ese año 2024. Además, en julio del presente año 2025, la Tarifa del TNM volvió a incrementarse; en esta ocasión, el aumento fue de 10% para el contenedor de 20 pies, y, para el contenedor de 40 pies, la subida fue de 8%.
120. En resumen, no ha sido posible identificar que, por parte de APMT, exista una respuesta consistente con mercados competitivos ante la inauguración del Muelle Bicentenario del TMS, sea en precios o cantidades del servicio en cuestión del TNM. Una posible explicación sobre la falta de respuesta competitiva de APMT es que, como se indicó en el Informe Conjunto N° 00172-2024-IC-OSITRAN,⁶⁶ la decisión final de los exportadores y exportadores peruanos sobre el uso de uno u otro puerto, en la mayor parte de casos, no parece depender directamente de ellos, sino principalmente de sus contrapartes extranjeras, es decir, los compradores extranjeros de las exportaciones peruanas y los vendedores extranjeros de los productos que son importados al Perú. Así, debido a que, en la mayoría de casos, los exportadores y exportadores peruanos, que demandan el servicio en cuestión, no son quienes eligen a la línea naviera, tampoco podrían seleccionar al correspondiente terminal portuario; y son las líneas navieras quienes finalmente orientan la elección del terminal portuario peruano que se va a utilizar.
121. Bajo este contexto, es oportuno recordar que, como fue evidenciado en la sección anterior, las líneas navieras portacontenedores que recalcan en el TNM son principalmente MSC y Maersk Line, quienes están vinculadas con el operador del referido terminal portuario. En razón de la existencia de vinculación económica entre el operador portuario y las líneas navieras resulta razonable esperar que dichas líneas navieras (MSC y Maersk Line) únicamente o, en su mayoría, recalcan en el TNM y en ningún caso o en mucho menor medida lleguen al TMS, con lo cual demandarían el servicio bajo análisis en el primer terminal (TNM) y no en el segundo (TMS). En efecto, como también fue evidenciado en la sección anterior, se ha identificado que las mencionadas líneas navieras (MSC y Maersk Line) solo han llegado al TNM durante el periodo de análisis, y no registran recaladas en el TMS, al menos no como las principales líneas navieras que utilizan este último terminal portuario. Cabe indicar que la vinculación o integración económica puede afectar negativamente el desarrollo de un proceso competitivo del mercado porque, según indica UNCTAD (2022, p. 140),⁶⁷ cuando los proveedores de servicios están integrados -como es el caso las líneas navieras Maersk y MSC que brindan el servicio de transporte marítimo internacional de la carga, y de APMT que presta servicios portuarios en el TNM- las opciones de elección de parte de los exportadores e importadores se verán limitadas.
122. En consecuencia, debido a que la evolución de la cantidad demandada y la Tarifa del TNM no muestra un comportamiento consistente con mercados competitivos, corresponde concluir que no existe competencia intraportuaria del TNM con el TMS.

d) Poder de compra compensatorio de los usuarios portuarios

123. Según Oxera (2011), el poder de compra compensatorio podría existir cuando los compradores son grandes respecto de los proveedores y donde los compradores tienen la capacidad de cambiar entre los diferentes proveedores existentes o incluso autoabastecerse de los servicios portuarios.
124. Al respecto, los dueños o consignatarios de la carga son muy pequeños en comparación con el operador del TNM. En efecto, el volumen de carga de su cliente más grande fue equivalente apenas al 1,08% del total de carga contenedorizada movilizadora por dicho

⁶⁶ Disponible en: <<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/11/informe-conjunto-172-2024-ic-ositran.pdf>> (último acceso: 14.10.2025).

⁶⁷ UNCTAD (2022). *Review of Maritime Transport 2022*. United Nations Conference on Trade and Development. Disponible en: <https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf> (último acceso: 09.11.2025).

terminal portuario durante el periodo 2020 – 2025 (julio). Además, debido justamente a su reducido volumen de mercadería, los dueños o consignatarios de la carga contenedorizada del TNM no tienen capacidad para autoabastecerse del servicio bajo análisis.

125. Por lo tanto, corresponde señalar que no existe presión competitiva proveniente de la existencia de un elevado poder de compra compensatorio de los usuarios del TNM.

e) Facilidad esencial

126. Los usuarios del servicio en cuestión del TNM no tienen la posibilidad de cambiar a otros modos de transporte (distintos al transporte marítimo) y, como se ha visto, dichos usuarios no tienen poder de compra compensatorio. Por tal motivo, corresponde indicar que, desde la perspectiva de los dueños o consignatarios de la carga contenedorizada, el TNM se constituye como una facilidad esencial para completar sus procesos logísticos de exportación e importación de productos.

f) Barreras a la entrada al mercado

127. En la industria portuaria suelen existir significativas barreras a la entrada al mercado porque es relativamente elevado el nivel de inversión requerido para el ingreso de nuevos operadores portuarios y también debido a que es amplio el periodo necesario para poner a disposición de los usuarios un proyecto portuario. Por ello, los potenciales entrantes, es decir, los proyectos portuarios existentes, difícilmente pueden ejercer algún grado importante de presión competitiva sobre los proveedores de servicios portuarios establecidos en el mercado.
128. Al respecto, luego de revisar los proyectos portuarios señalados en la sección anterior, es posible señalar que el único proyecto portuario orientado a atender una cantidad significativa de contenedores es el proyecto del Terminal Portuario de Corío, ubicado en Arequipa, cuya capacidad estimada para contenedores es de 3 millones de TEU por año.⁶⁸ Sin embargo, según ProInversión, aun no son realizados los estudios orientados a su desarrollo;⁶⁹ con lo cual es incierta siquiera su fecha estimada de inicio de construcción, que por cierto abarca un amplio periodo de tiempo. En consecuencia, el mencionado proyecto portuario no puede constituirse en una amenaza de entrada que discipline el comportamiento del proveedor establecido, es decir, el TNM.
129. En resumen, por los motivos expuestos anteriormente en esta sección, corresponde concluir que no existen condiciones de competencia en el mercado relevante donde es brindado el Servicio Estándar en función a la Carga contenedorizada del TNM.

V.1.2.2. CARGA EN CONTENEDORES VACÍOS

A) Definición del mercado relevante

130. El Servicio de Embarque o Descarga de Contenedores Vacíos replica la operatividad del manejo de contenedores llenos, pero es demandado directamente por las líneas navieras, quienes son las dueñas de los contenedores y necesitan reposicionarlos entre terminales para satisfacer la demanda de los exportadores. La operación de este servicio implica que la nave debe haber atracado previamente, lo que obliga a las navieras a contratar un paquete de servicios que incluye el Servicio Estándar a la Nave para portacontenedores y el Servicio Estándar a la Carga para los Contenedores Vacíos.
131. Considerando que este servicio empaquetado requiere infraestructura portuaria especializada (como dragado, muelles y equipamiento de alto coste como grúas pórtico),

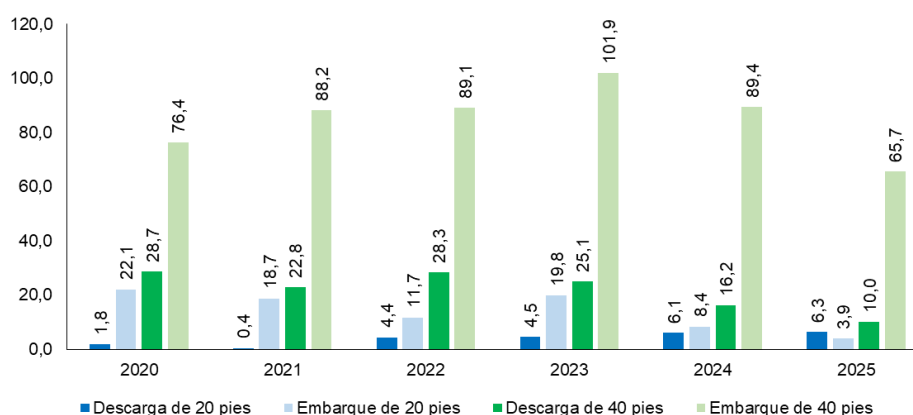
⁶⁸ Ver: <<https://www.rextie.com/blog/megapuerto-de-corio-el-proyecto-de-us-7000-millones-que-transformara-el-sur-del-peru/>> (último acceso: 15.10.2025).

⁶⁹ Ver: <<https://peruconstruye.net/2025/05/12/modernizacion-cuatro-puertos/>> (último acceso: 15.10.2025).

y tal como ocurre con la carga y la nave llena, no existen sustitutos funcionales para este paquete de servicios. Por lo tanto, el servicio relevante queda definido por la atención conjunta de la nave y la manipulación de contenedores vacíos.

132. En cuanto al mercado geográfico, este está determinado por el desequilibrio comercial. Las líneas navieras buscan movilizar contenedores vacíos para equilibrar su flota y atender a los exportadores. Por ejemplo, si un terminal descarga más contenedores llenos de los que embarca, genera un superávit de vacíos, obligando a las navieras a demandar el servicio de embarque para trasladarlos a mercados con déficit. Inversamente, si se exportan más contenedores llenos de los que se importan, se genera un déficit de vacíos, lo que exige a las navieras demandar el servicio de descarga para cubrir la falta de contenedores. En ese sentido, la operatividad de este servicio se encuentra ligada al balance de flujos de contenedores llenos en los terminales portuarios.
133. Cabe indicar que resulta ineficiente y poco rentable para una naviera dividir sus operaciones, realizando el manejo de contenedores llenos en un terminal y teniendo que acudir a otro exclusivamente para descargar o embarcar los vacíos necesarios para el balance, ya que la movilización de contenedores vacíos impone costos operativos similares a los de la carga llena, pero a diferencia de esta, no representa una fuente de ingresos.
134. El siguiente gráfico ilustra que, entre enero de 2020 y julio de 2025, el movimiento dominante de contenedores vacíos en el TNM fue el embarque de unidades de 40 pies, registrando un volumen anual de entre 65,7 y 101,9 mil unidades. Le siguen en importancia la descarga de contenedores de 40 pies (entre 10 y 28,7 mil unidades), el embarque de contenedores de 20 pies (entre 3,9 y 22,1 mil unidades) y, finalmente, la descarga de contenedores de 20 pies (con volúmenes anuales de entre 0,4 y 6,3 mil unidades).

Gráfico N° 14
CONTENEDORES VACÍOS DE DESCARGA Y EMBARQUE MOVILIZADOS A TRAVÉS DEL
TNM, ENERO 2020 – JULIO 2025
(Miles de unidades)



Fuente: APMT (información remitida al Programa de Declaración Estadística del Ositrán).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

135. Para determinar las fuentes alternativas de aprovisionamiento para el embarque o descarga de contenedores vacíos, es crucial que los terminales sustitutos posean características operativas similares a las del TNM. Esto implica contar con la infraestructura necesaria (muelle y dragado) para recibir buques portacontenedores del mismo tamaño que atracan en el TNM, además del equipamiento portuario especializado para la manipulación eficiente de los contenedores vacíos.
136. En este contexto, y considerando que las líneas navieras diseñan sus rutas eligiendo terminales portuarios complementarios para maximizar su alcance internacional, el análisis

de posibles sustitutos geográficos debe concentrarse en los terminales portuarios ubicados en las costas del Perú.

137. De esta manera, tal como se indicó anteriormente, los terminales portuarios que poseen infraestructura y equipamiento similares al TNM para la atención de buques portacontenedores son el TMS, el TPMCH y el TPP. Sin embargo, el TPP opera en rutas *feeder*, las cuales son complementarias a las rutas marítimas principales que atiende el TPC, donde se encuentran el TMS y el TNM. Por esta razón, se concluye que el TMS y el TPMCH son las posibles fuentes alternativas de aprovisionamiento viable para el Servicio Relevante de Contenedores Vacíos que brinda el TNM.
138. En conclusión, se define al mercado relevante como los servicios equivalentes al paquete de servicios que incluye el Servicio Estándar a la Nave para portacontenedores y el Servicio Estándar a la Carga para los Contenedores Vacíos, considerando como ámbito geográfico el TPC y su área de influencia que abarca hasta el TPMCH.

B) Evaluación de las condiciones de competencia

139. En cuanto a las condiciones de competencia, debe señalarse que, de manera similar a lo mencionado previamente sobre el Servicio Estándar en función a la Nave, el presente servicio también es demandado por las líneas navieras. En esa medida, de manera similar al análisis de condiciones de competencia en el Servicio Estándar en función a la Nave, en el presente caso es posible advertir lo siguiente:

a) Competencia (o sustitución) intermodal o multimodal

140. La única opción disponible para las líneas navieras para asegurar la continuidad del servicio de transporte de carga es la vía marítima, lo que les obliga a demandar el servicio de embarque o descarga de contenedores vacíos en un terminal portuario. Consecuentemente, no existe competencia intermodal o multimodal en este segmento, ya que la sustitución del transporte marítimo por otros modos de transporte, o la combinación de varios, es una posibilidad nula para las navieras en su gestión de flotas.

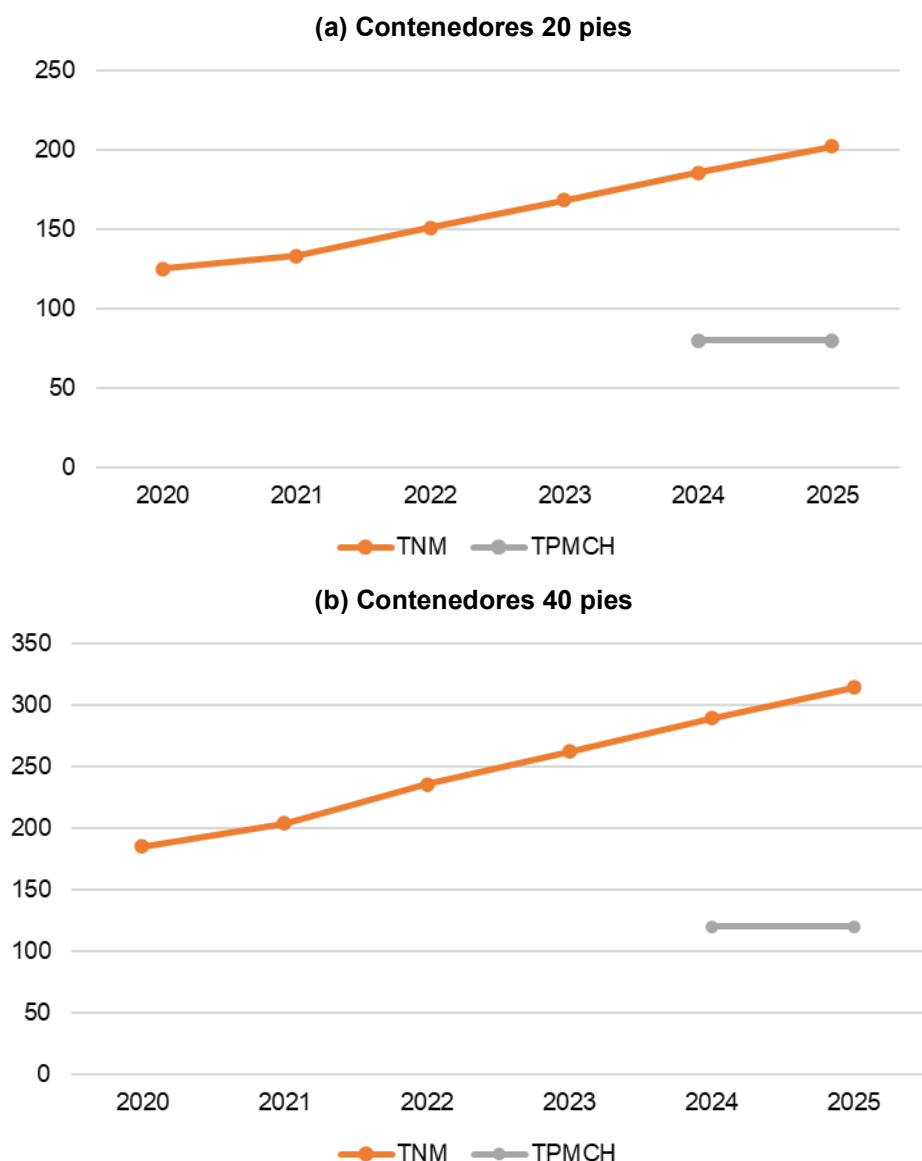
b) Competencia interportuaria

141. Si bien el TPMCH cuenta con infraestructura y equipamiento para atender a naves portacontenedores que demanden el Servicio Relevante, existen elementos que permiten indicar que el TPMCH y el TNM no compiten entre ellos, tal como se muestra a continuación:
- El Servicio Relevante está directamente vinculado con las operaciones de importación y exportación de contenedores llenos que la línea naviera realiza en un terminal portuario. Trasladar únicamente las operaciones de embarque o descarga de contenedores vacíos a un terminal diferente resultaría poco rentable para las líneas navieras. Eso desincentiva fuertemente la movilización innecesaria entre terminales para una misma necesidad operativa, por lo que, en principio, no existiría competencia interportuaria.
 - Las líneas navieras MSC y Maersk Line son empresas vinculadas al operador del TNM. Así, en la medida que una parte significativa de la capacidad del TNM es ocupada por las referidas líneas navieras (alrededor del 86%, durante el enero 2020- julio 2025), es razonable esperar que estas continúen manteniendo una importante participación en la capacidad del TNM y, por tanto, se vea muy limitada la posibilidad de que dichas líneas navieras recalen en otro terminal portuario que no sea el TNM.

Un factor que refuerza la conclusión de que las líneas navieras vinculadas no utilizan terminales alternativos es la insensibilidad a las tarifas demostrada. A pesar de que las tarifas del TNM para el Servicio Relevante son superiores a las del TPMCH, como se muestra en el siguiente cuadro, estas líneas navieras han

mantenido consistentemente su demanda en el TNM. Adicionalmente, el análisis de 2020 a 2025 muestra un incremento anual en las tarifas del TNM. Este comportamiento tarifario ascendente, sin una pérdida significativa de tráfico por parte de las navieras vinculadas, refuerza la hipótesis que la demanda permanecerá en el TNM por la integración económica.

Gráfico N° 155
TARIFA DEL SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS,
SEGÚN TERMINAL PORTUARIO, 2020-2025
 (USD por contenedor)



6

Nota: Para el TPMCH se toma como referencia el 15 de noviembre de 2024, fecha de publicación de la Lista de Precios. Fuente: APMT (Tarifarios del TNM) y Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A. (Listas de precios del TPMCH). Disponible en los siguientes enlaces: Portal Web de APMT: <<https://www.apmterminals.com/es/callao/customer-zone/tariffs>> y en el enlace al Portal Web de Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A. <<https://coscochancay.pe/#/res/rateDisclosure>> (últimos accesos: 30.09.2025).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- En el caso del TPMCH, de acuerdo con la APN⁷⁰, aproximadamente el 75% de la

⁷⁰ Información estadística enviada por la APN, mediante comunicación electrónica recibida el 13.10.2025.

carga movilizada por naves portacontenedores en el TPMCH entre junio y agosto de 2025 correspondió a líneas navieras vinculadas al operador del terminal: Cosco Shipping Lines CO., LTD y Cosco Shipping Lines S.A. Es altamente probable que estas empresas sean las principales demandantes del Servicio Relevante en el TPMCH. Esta situación sugiere que el TPMCH no generará una presión competitiva efectiva sobre el TNM.

142. En conclusión, no existe competencia interportuaria entre el TPMCH y el TNM.

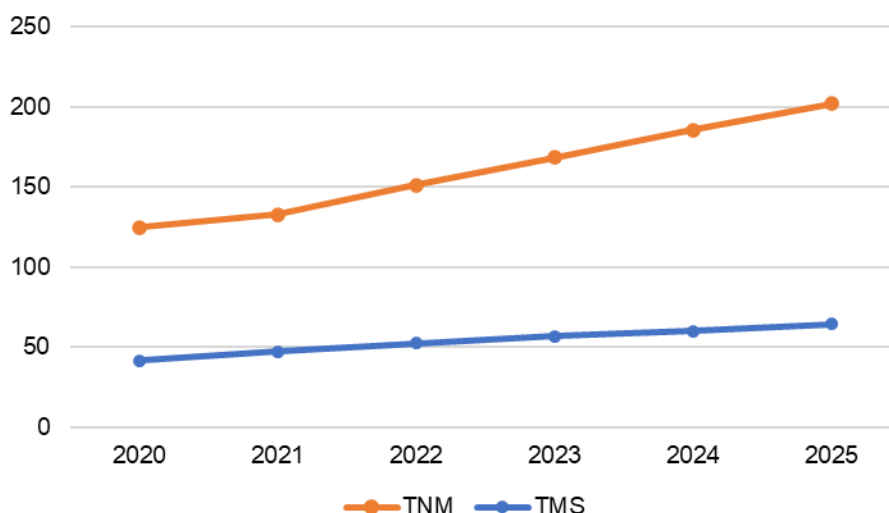
c) Competencia intraportuaria o intraterminal

143. Aunque el Terminal Portuario del Callao (TPC) contiene dos terminales distintos (el TMS y el TNM), operados por empresas separadas (DPWC y APMT, respectivamente), existen elementos que sugieren que estos operadores no compiten efectivamente entre sí. A continuación, se detallan las razones de esta falta de competencia intraportuaria:

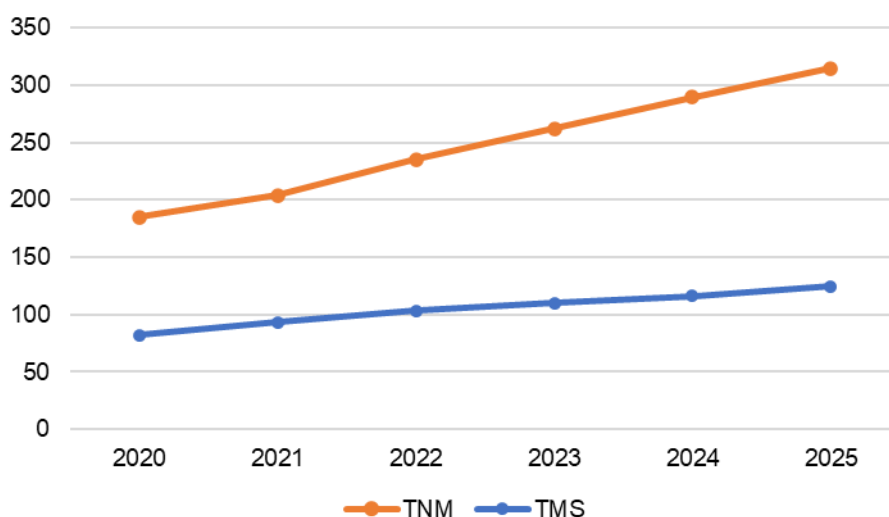
- Tal como se indicó anteriormente, al atracar un buque en un terminal para el manejo de contenedores llenos, es previsible que el embarque o descarga de contenedores vacíos también se efectúe en ese mismo recinto. Ello obedece a que para las líneas navieras resulta poco rentable —y sumamente ineficiente en términos logísticos— realizar el manejo de contenedores llenos en un terminal y luego tener que desplazarse a otro solo para descargar o embarcar los vacíos, para posteriormente transportarlos de regreso al primer terminal para solventar el déficit de contenedores. En ese sentido, dentro del TPC, es poco probable que una nave que recaló en el TNM para embarcar o descargar contenedores llenos, acuda al TMS para exclusivamente embarcar o descargar contenedores vacíos.
- Las líneas navieras MSC y Maersk Line están verticalmente vinculadas al operador del TNM. Durante el periodo de enero de 2020 a julio de 2025, estas navieras ocuparon alrededor del 86% de la capacidad total del TNM. Es lógico esperar que sigan concentrando una participación mayoritaria, lo cual limita significativamente su incentivo o capacidad de trasladar sus operaciones de recalada a cualquier otro terminal portuario, incluso, uno cercano como el TMS.
- De forma similar al análisis realizado con el TPMCH, la comparación tarifaria entre el TNM y el TMS también evidencia que las líneas navieras vinculadas al TNM son insensibles a las tarifas de los servicios de embarque y descarga de contenedores vacíos. A pesar del incremento anual de las tarifas del TNM (según el cuadro adjunto) y de ser superiores a las ofrecidas por el TMS, estas líneas navieras han continuado demandando el Servicio Relevante en el TNM. Esto refuerza la imposibilidad de que estas líneas navieras acudan a otro terminal portuario.⁷

Gráfico N° 166
TARIFA DEL SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS,
SEGÚN TERMINAL PORTUARIO, 2020-2025
 (USD por contenedor)

(a) Contenedores 20 pies



(b) Contenedores 40 pies



Fuente: APMT (Tarifarios del TNM), DPWC (Tarifarios del TMS) y DPWC (Tarifarios del TMS). Disponibles en los siguientes enlaces: Portal Web de APMT: <<https://www.apmterminals.com/es/callao/customer-zone/tariffs>> y Portal Web de DPWC: <<https://www.dpworld.com/es/peru/ports-and-terminals/callao/rates>> (últimos accesos: 30.09.2025).
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- Tanto el TNM como el TMS están operando con tasas de ocupación de muelle que superan el 70%⁷¹, el nivel máximo recomendado por la APN⁷². Esta situación de saturación implica que las líneas navieras que actualmente utilizan el TNM no tienen la opción de trasladar sus operaciones de descarga o embarque de contenedores vacíos al TMS, ya que este último carece de la capacidad disponible

⁷¹ Información remitida por la APN al Ositrán, mediante OFICIO N° 1184-2025-APN-GG-DOMA-DOMA-UF.GEP de fecha 08.08.2025.

⁷² A modo de ilustración, ver el Reporte de la Tasa de ocupación en los muelles de los terminales concesionados del año 2022. Disponible en: <<https://piep.apn.gob.pe/storage/2024/01/Anual-2022-Tasa-de-ocupacion-en-los-muelles-de-los-terminales-concesionados-de-uso-publico-.pdf>>

para absorber esa demanda adicional.

144. Es decir, no existe competencia intraportuaria. Cabe añadir que tampoco existe competencia intraterminal porque, de acuerdo con sus propios Contratos de Concesión, dentro del TMS y el TNM, sus respectivos operadores son los únicos proveedores facultados para brindar el Servicio Relevante.

d) Poder de compra compensatorio de los usuarios portuarios

145. A pesar de que existe una alta concentración de la demanda en el TNM, con las dos principales líneas navieras (MSC y Maersk Line) acumulando el 86% del total entre 2020 y julio de 2025, esta situación no implica que posean un poder de negociación significativo.
146. Como se ha establecido previamente, debido a la vinculación económica entre estas líneas navieras y el operador del TNM, es muy improbable que MSC y Maersk Line trasladen sus operaciones a otro puerto. En consecuencia, al carecer de la capacidad real de sustituir al proveedor, los usuarios del TNM no pueden ejercer ningún poder de compra compensatorio frente al operador del mencionado terminal.

e) Facilidad esencial

147. Dado que los usuarios del Servicio Estándar de embarque o descarga de contenedores vacíos no tienen la opción de sustituir el transporte marítimo por otro modo de transporte para su carga, y además carecen de poder de compra compensatorio, se puede concluir que el TNM una facilidad esencial para estos usuarios portuarios.

f) Barreras a la entrada al mercado

148. En general, el mercado de servicios portuarios a nivel nacional se caracteriza por la existencia de altas barreras de acceso para la entrada de nuevos terminales. De acuerdo con el Cuadro N° 5, el principal obstáculo es el extenso plazo que se proyecta para que un nuevo competidor logre estar completamente operativo y en capacidad de ofrecer el Servicio Relevante. Así, se espera que un nuevo competidor no esté en funcionamiento dentro del próximo periodo regulatorio, eliminando así cualquier potencial presión competitiva durante ese lapso. Pero incluso si lo estuviera, dadas las características del Servicio Relevante y la vinculación económica que tienen las líneas navieras con el operador del TNM, no se esperaría que exista competencia interportuaria.
149. En resumen, por los motivos expuestos anteriormente en esta sección, corresponde concluir que no existen condiciones de competencia en el mercado relevante donde es brindado el paquete de servicios que incluye el Servicio Estándar a la Nave para portacontenedores y el Servicio Estándar a la Carga para los Contenedores Vacíos en el TNM.

V.1.2.3. CARGA EN CONTENEDORES DE TRANSBORDO

A) Definición del mercado relevante

150. De acuerdo con la Cláusula 1.23.110 del Contrato de Concesión, el transbordo es la “[t]ransferencia de mercancías descargadas de una nave de llegada y embarcada en otra de salida o en la misma, en distinto viaje.” Así, es importante destacar que, en términos de su ejecución, el Servicio Estándar de Transbordo de Contenedores involucra actividades operativas similares a las que realiza el proveedor de servicios portuarios al brindar el Servicio Estándar de embarque o descarga de contenedores llenos. Sin embargo, existe una diferencia clave en la demanda: a diferencia del Servicio Estándar de embarque o descarga de contenedores llenos (solicitado por los dueños o consignatarios de la carga), el Servicio Estándar de Transbordo de Contenedores es demandado directamente por las líneas navieras.

151. La línea naviera demanda el Servicio Estándar de Transbordo de Contenedores con el objetivo de optimizar sus rutas y reducir el tiempo de tránsito de la carga. Esta operación requiere descargar un contenedor de una nave en un puerto intermedio (o *hub*) y luego cargarlo en otra nave (de la misma o diferente línea) para que continúe hacia su destino final. Para realizar esto, la nave debe atracar, lo que hace imprescindible la contratación del Servicio Estándar a la Nave. Esta complementariedad entre los servicios obliga a considerar al Servicio Relevante como un paquete de servicios conformado por el referido Servicio Estándar a la Nave y el Servicio Estándar de Transbordo de Contenedores.
152. Al evaluar si este paquete de servicios tiene sustitutos, se observa que, al igual que los demás servicios de contenedores, la operación requiere infraestructura crítica (dragado, muelles) y equipamiento especializado (grúas pórtico de muelle). Por la propia naturaleza de este servicio empaquetado, se concluye que no presenta sustitutos funcionales. En tal sentido, se confirma el Servicio Relevante como un paquete de servicios conformado por el Servicio Estándar a la Nave y el Servicio Estándar de Transbordo de Contenedores.
153. Para definir la ubicación de las posibles fuentes alternativas de aprovisionamiento (el mercado geográfico relevante), es fundamental analizar las preferencias de las líneas navieras, ya que son ellas quienes demandan el servicio de transbordo. A tal efecto, el siguiente cuadro detalla la participación porcentual de las principales líneas navieras que han movilizado contenedores bajo la modalidad de transbordo a través del TNM durante el periodo comprendido entre enero 2020 y julio 2025.

Cuadro N° 8
DEMANDA DEL SERVICIO DE TRANSBORDO EN EL TNM, SEGÚN LÍNEA NAVIERA,
ENERO 2020- JULIO 2025
 (% de TEU)

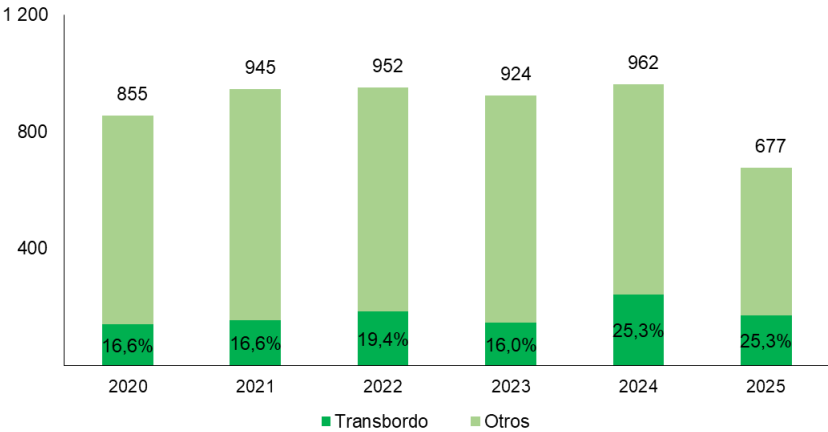
Líneas Navieras	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Mediterranean Shipping Company	58,0%	69,7%	77,5%	77,9%	68,4%	55,1%
Maersk	37,0%	26,1%	18,8%	18,4%	26,2%	39,5%
ONE Line	3,6%	3,2%	3,4%	3,2%	4,7%	2,1%
Ian Taylor Peru S.A.C.	0%	0%	0%	0%	0%	2,2%
Hapag Lloyd	1,2%	0%	0%	0%	0%	0,7%
Sea Land Logistics Del Perú S.A.C	0%	0%	0%	0%	0,7%	0%
Otros	0,2%	1,0%	0,3%	0,4%	0,0%	0,3%

Nota: La información del año 2025 corresponden hasta julio de dicho año.
 Fuente: APMT (información remitida al Programa de Declaración Estadística del Ositrán).
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

154. Tal como se aprecia en el cuadro anterior, las principales líneas navieras que demandaron el Servicio Estándar de Transbordo de Contenedores a través del TNM son MSC y Maersk, las cuales, como se explicó anteriormente, son las mismas que demandaron en mayor proporción el Servicio Estándar en función a la nave en el referido terminal portuario.
155. Cabe indicar que el servicio de transbordo permite a las líneas navieras concentrar y redistribuir cargas en un puerto central (*hub*) para alcanzar la máxima cantidad de clientes, evitando que el buque de origen tenga que navegar hasta el destino final. Este mecanismo, que implica pasar la carga a otra nave (propia o de terceros), es vital cuando los buques de ruta principal no pueden atracar en el puerto de destino debido a restricciones técnicas como la falta de calado o equipamiento adecuado.
156. El análisis del servicio de transbordo se enfoca en dos puntos clave:
 - a. Determinar si las líneas navieras perciben y utilizan al TPC como un terminal de transbordo y, en caso afirmativo, cuál es el ámbito geográfico que buscan cubrir al demandar el servicio en el TNM.

- b. Identificar si existen otros terminales portuarios en las rutas de estas navieras que puedan cumplir el mismo propósito logístico, y que, por ende, puedan ser considerados dentro del mercado geográfico relevante.
157. Para el primer punto, la métrica clave es la proporción del volumen de contenedores de transbordo en relación con el total del terminal, ya que un volumen significativo indicaría que el terminal es valorado como un *hub* de transbordo por las líneas navieras. Al respecto, el siguiente gráfico muestra que, en el periodo 2020 a 2025, el servicio de transbordo representó, en promedio, el 20% del total de contenedores atendidos en el TNM, con lo cual es posible afirmar que las líneas navieras consideran a dicho terminal con cualidades para demandar el servicio de transbordo.

Gráfico N° 1717
CONTENEDORES MOVILIZADOS Y PARTICIPACIÓN DE CONTENEDORES DE
TRANSBORDO EN EL TNM, 2020-2025
(Miles de TEU)



Nota: La información del año 2025 corresponden hasta julio de dicho año.
Fuente: APMT (información remitida al Programa de Declaración Estadística del Ositrán).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

158. Asimismo, es esencial analizar las características operativas de los terminales que ofrecen el servicio de transbordo. Un elemento clave es la presencia de servicios alimentadores (*feeder*), los cuales se encargan de interconectar la carga con las rutas marítimas de larga distancia, especialmente aquellas que cubren trayectos intercontinentales. Con este fin, el cuadro adjunto presenta una relación detallada de los servicios *feeder* que ofrecen actualmente las líneas navieras que atracan en el TPC.

Cuadro N° 9
PUERTOS QUE CONFORMAN LAS PRINCIPALES RUTAS FEEDER

Línea Naviera	Ruta	Sentido: Terminal portuario (País)
Hapag Lloyd	WCSA Feeder 2	SB: Callao (PER) – Matarani (PER) – Ilo (PER) NB: Ilo (PER) - Matarani (PER) - Callao (PER)
Hapag Lloyd	WCSA Feeder 3	SB: Callao (PER) – Antofagasta (CHI) - Valparaíso (CHI) - San Vicente (CHI) NB: San Vicente (CHL) - Valparaíso (CHL) - Antofagaste (CHL) - Callao (PER)
Hapag Lloyd	WCSA Feeder 4	SB: Callao (PER) – Iquique (CHI) - Antofagasta (CHI) - Puerto Angamos (CHL) - Arica (CHL) NB: San Vicente (CHL) - Valparaíso (CHL) - Antofagaste (CHL) - Callao (PER)
Hapag Lloyd	CON	EB: Callao (PER) - Guayaquil (ECU) – Arica (CHI) – Antofagasta (CHI) – San Antonio (CHI) – San Vicente (CHI) – [BRASIL] WB: [BRASIL] - San Antonio (CHI) - Callao (PER)

CMA-CGM	Inca Shuttle (INCAS)	SB: Callao (PER) - Chancay (PER) - Iquique (CHL) NB: Iquique (CHL) - Arica (CHL) - Callao (PER)
CMA-CGM	Inca Shuttle 2 (INCAS2)	SB: Chancay (PER) - Callao (PER) - Lirquen (CHL) NB: Lirquen (CHL) - San Antonio (CHL) - Chancay (PER)
COSCO LINE	WSX	SB: Balboa (PAN) - Guayaquil (ECU) - Paita (PER) - Chancay (PER) NB: Chancay (PER) - Callao (PER) - Paita (PER) - Guayaquil (ECU) - Balboa (PAN)
COSCO LINE	CHX2	SB: Chancay (PER) - Callao (PER) - Iquique (PER) NB: Iquique (CHL) - Arica (CHL) - Chancay (PER)
COSCO LINE	CHX2	SB: Chancay (PER) - Callao (PER) - Lirquen (PER) NB: Lirquen (CHL) - San Antonio (CHL) - Chancay (PER)
X-PRESS	CPX	SB: Chancay (PER) - Callao (PER) - Iquique (PER) NB: Iquique (CHL) - Arica (CHL) - Chancay (PER)
X-PRESS	CHX	SB: Chancay (PER) - Callao (PER) - Lirquen (PER) NB: Lirquen (CHL) - San Antonio (CHL) - Chancay (PER)
X-PRESS	WSX	SB: Balboa (PAN) - Guayaquil (ECU) - Paita (PER) - Chancay (PER) - Callao (PER) NB: Callao (PER) - Paita (PER) - Guayaquil (ECU) - Balboa (PAN)
MSC	Llama Service1/	SB: Callao (PER) - Arica (CHL), Coronel (CHL), Lirquén (CHL) - Coquimbo (CHL) NB: Coquimbo (CHL) - Lirquen (CHL) - Coronel (CHL) - Mejillones (CHL) - Arica (CHL) - Callao (PER)
Maersk Line	UG5 - PERÚ FEEDER	SB: Balboa (PAN) - Buenaventura (COL) - Callao (PER) - Paita (PER) NB: Buenaventura (COL) - Callao (PER) - Paita (PER) - Balboa (PAN)
ONE Line	GPX	SB: Rodman (PAN) - Guayaquil (ECU) - Callao (PER) NB: Callao (PER) - Paita (PER) - Guayaquil (ECU) - Rodman (PAN)
ONE Line	ATS:	SB: Callao (PER) - Arica (CHL) - Iquique (CHL) NB: Iquique (CHL) - Callao (PER)

1/ El recorrido se infiere a partir de la noticia publicada en <<https://mundomaritimo.cl/noticias/msc-y-maersk-anuncian-inclusion-de-terminal-puerto-coquimbo-chile-en-servicios-de-la-wcsa>> (último acceso: 14.10.2025)

Nota: EB: Eastbound; WB: Westbound; SB: Southbound; NB: Northbound

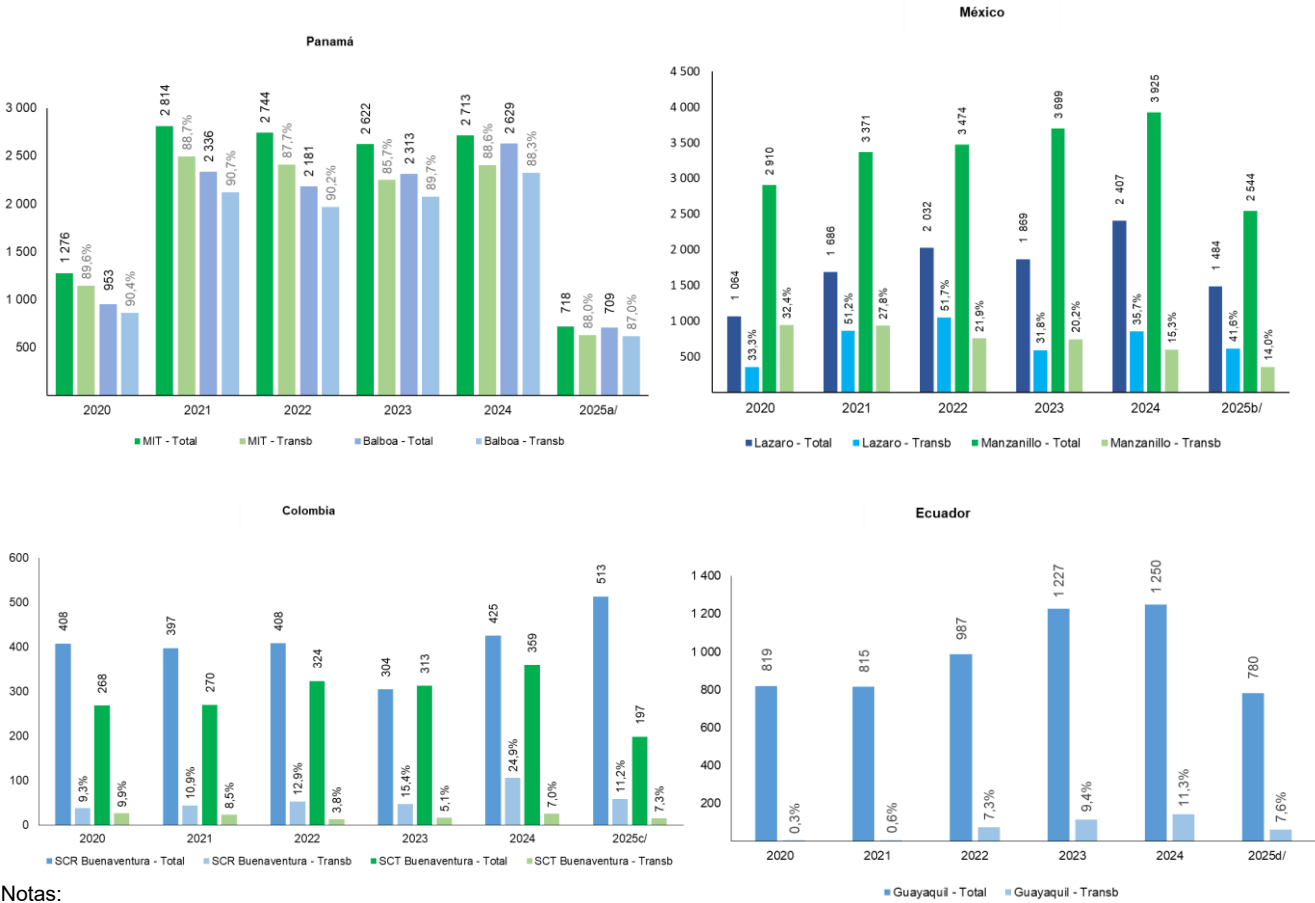
Fuente: Páginas web de las líneas navieras.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

159. Del cuadro anterior, se observa que la mayoría de los puertos incluidos en el circuito de transbordo son de origen o con destino en Chile. Esto significa que los servicios *feeder* con mayor volumen que operan en el TPC son utilizados por las líneas navieras principalmente para distribuir carga hacia los puertos chilenos o, a la inversa, para recoger contenedores desde los puertos chilenos y consolidarlos en el TPC. Una vez en el TPC, esta carga puede ser conectada a las diversas rutas intercontinentales que recalán en dicho puerto.
160. En el caso de las líneas navieras que recalán en el TNM (MSC y Maersk), se identifica que conectan sus rutas más largas con las rutas de servicios alimentadores, independientemente de si estos últimos son operados por la misma línea naviera. En el caso de MSC, sus rutas intercontinentales Andes Express, Inca, Aztec y Alpaca conectan con su ruta alimentadora Llama Service. En el caso de la línea naviera Maersk, sus rutas intercontinentales, como CLX, conectan con su servicio alimentador UG5 – PERU FEEDER.
161. En vista de lo anterior, es posible afirmar que el TPC es un terminal que es considerado por las líneas navieras como un terminal donde se demanda el servicio de transbordo con frecuencia y permite abarcar zonas chilenas.
162. En relación con el segundo punto de evaluación, es importante identificar los terminales portuarios principales que forman parte de los itinerarios de las líneas navieras. Esta información es relevante, ya que dichos terminales representan las alternativas geográficas que tienen las líneas navieras que actualmente utilizan el TPC para la ejecución de sus operaciones de transbordo de contenedores.

163. En este contexto, los terminales portuarios incluidos en las rutas de las principales líneas navieras (MSC y Maersk) que operan en el TNM son: San Antonio, Iquique y Arica (Chile); Manzanillo y Lázaro Cárdenas (México); Buenaventura (Colombia); Guayaquil (Ecuador); y Balboa y MIT (Panamá). De este modo, se debe determinar si estos puertos constituyen alternativas de aprovisionamiento reales para el TNM. Para ello, es esencial verificar la frecuencia o importancia del servicio de transbordo en cada uno de ellos. Con este fin, resulta crucial cuantificar el volumen de carga de transbordo movilizada en dichos terminales para confirmar si, en términos generales, funcionan como verdaderos *hubs* de transbordo.

Gráfico N° 1188
CONTENEDORES MOVILIZADOS Y PARTICIPACIÓN DEL TRANSBORDO POR TERMINAL
PORTUARIO, 2020 – 2025
(Porcentaje de TEU y Miles de TEU)



Notas:

a/ La información del 2025 para los puertos SSA Marine MIT y

Panamá Port Company-Balboa corresponde hasta junio de dicho año.

b/ Para el Puerto de Lázaro Cárdenas, la información de 2025 corresponde hasta julio, mientras que para el Puerto de Manzanillo corresponde hasta agosto.

c/ En el caso de Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A. y Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., la información de 2025 corresponde hasta junio.

d/ Para el Puerto de Guayaquil, la información de 2025 abarca desde febrero hasta julio.

Fuente: Boletín Estadístico Marítimo Portuario de Panamá (disponible en: <https://www.amp.gob.pa/estadistica/>), Estadísticas del Puerto de Lázaro Cárdenas (disponible en:

<https://puertolazarocardenas.com.mx/plc25/estadisticas/>), Estadísticas del Puerto de Manzanillo (disponible en

<https://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0000209/estadisticas.html>), Estadísticas Tráfico Portuario en

Colombia (disponible en: <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-depuertos/estadisticas-trafico-portuario-en-colombia/>), Estadísticas Mensuales del Puerto de Guayaquil (disponible

en: <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/la-institucion/estadisticas/>) (últimos accesos: 30.09.2025).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

164. De acuerdo con el gráfico anterior, los terminales portuarios incluidos en las rutas de las principales líneas navieras que operan en el TNM se pueden clasificar en dos categorías distintas: (i) aquellos que movilizan una cantidad considerable de contenedores de transbordo y (ii) aquellos donde la actividad de transbordo de contenedores es comparativamente menor. Dentro del primer grupo se destacan los terminales de MIT y Balboa en Panamá, Lázaro Cárdenas y Manzanillo en México, y SCR Buenaventura en Colombia donde el transbordo constituye una porción significativa de los servicios portuarios totales que ofrecen.
165. El segundo grupo de terminales está compuesto por SCT Buenaventura en Colombia, junto con Guayaquil en Ecuador. En estos puertos, la actividad de transbordo tiene una relevancia significativamente menor. Específicamente, el terminal colombiano ha movilizado consistentemente menos del 10% de su volumen total de contenedores bajo la modalidad de transbordo. De manera similar, en los terminales portuarios ecuatorianos, el servicio de transbordo representa menos del 11,3% del total de contenedores movilizados. Esto sugiere que las líneas navieras no valoran significativamente a estos terminales portuarios *hubs* de transbordo.
166. En cuanto a los puertos chilenos, se observa que uno de los objetivos de las rutas alimentadoras de las líneas navieras más importantes que recalán en el TPC es incluir a las zonas chilenas de Arica, Iquique, Valparaíso, entre otros. Ello está en línea con lo que señalan Brooks, Pallis y Perkins (2014)⁷³, esto es, que Chile está ubicado lejos de las principales rutas comerciales de las líneas navieras y lejos también de zonas propicias para el transbordo donde se cruzan las rutas de las líneas navieras, siendo que los puertos chilenos están en el final de las rutas navieras más que en la puerta de entrada a una región de potenciales puertos *feeder* o alimentadores, razón por la cual el transbordo no se considera una opción de desarrollo.
167. El terminal portuario SCR Buenaventura en Colombia ha evidenciado un notable aumento en su actividad de transbordo, con una participación creciente entre el 9,3% al 24,9% del movimiento total de contenedores entre enero de 2020 y junio de 2025 (según lo ilustrado en el gráfico anterior). Esta evolución sugiere una mayor relevancia de Buenaventura como *hub* de transbordo, lo que exige analizar si puede competir con el servicio ofrecido por el TNM.
168. Para determinar la presión competitiva, se evaluaron las dos líneas navieras con mayor volumen de transbordo en el TNM, es decir, MSC y Maersk. En el caso de MSC, si bien mantiene rutas intercontinentales que se conectan con Buenaventura, la configuración de sus servicios *feeder* indicaría que no lo utiliza dentro de su itinerario como puerto de transbordo. Por su parte, Maersk no conecta directamente con Buenaventura en sus rutas intercontinentales de la costa oeste; en su lugar, la naviera recalca en el Callao o Balboa y utiliza su propia ruta alimentadora (UG5 - PERÚ FEEDER) para conectar con Buenaventura.
169. Dada esta configuración de rutas y la gestión operativa de las principales demandantes del servicio en el TNM, se concluye que el terminal portuario SCR Buenaventura no ejerce una presión competitiva efectiva sobre el servicio de transbordo provisto por el TNM.
170. Por otro lado, se observa que los demás terminales portuarios del primer grupo que sí comparten las características necesarias para funcionar como *hubs* de transbordo, similares al TNM, se encuentran geográficamente ubicados en Panamá y México. Por lo tanto, se hace necesario evaluar si el desplazamiento de las operaciones de transbordo de las líneas navieras desde el TNM hacia estos terminales de Panamá y México les permitiría alcanzar el mismo objetivo logístico de manera eficiente.

73

Brooks, M. R., Pallis, T., & Perkins, S. (2014). Port investment and container shipping markets: Roundtable summary and conclusions. International Transport Forum Discussion Paper.

171. Como se ha indicado anteriormente, la demanda del servicio de transbordo en el TPC por parte de las líneas navieras se justifica en la necesidad de utilizar servicios alimentadores (*feeder*) para cubrir las zonas de Chile. De hecho, aproximadamente el 50% de los contenedores de transbordo tienen como origen o destino al país de Chile.⁷⁴ Si los terminales portuarios de México o Panamá antes mencionados lograran cumplir con esta misma cobertura de la zona sur del Pacífico sin requerir el servicio de transbordo en el TPC, entonces estos puertos podrían ser considerados como parte del mercado geográfico relevante para el transbordo.
172. En el caso específico de los puertos de México, su ubicación geográfica y, en particular, la ausencia de rutas alimentadoras (*feeder*) que conecten directamente con la región de la costa Pacífico Sur, hacen poco probable que las líneas navieras los consideren como alternativas viables. No resulta logísticamente eficiente para las navieras utilizar estos puertos mexicanos para el transbordo de carga destinada a atender la demanda de mercados clave, como el de la zona norte de Chile.
173. En cuanto a los puertos ubicados en Panamá, el gráfico anterior muestra una marcada diferencia en la función operativa de transbordo entre dichos puertos y el TPC. Específicamente, mientras que el puerto de Balboa moviliza un volumen de transbordo de cerca del 90% de su carga total, el TPC presenta un nivel promedio de transbordo que es notablemente inferior, situándose alrededor del 20%. Esta diferencia sugiere que las líneas navieras satisfacen necesidades operativas distintas en cada puerto. Por un lado, un puerto como Balboa, dada su ubicación geográfica estratégica, es considerado un puerto de conexión global apto para interconectar rutas principales de Oriente a Occidente y de Norte a Sur. Por otro lado, el TPC es utilizado por las líneas navieras principalmente como un puerto diseñado para conectar o cubrir terminales portuarios más pequeños dentro de una región específica. En ese sentido, no se observa que los puertos de Panamá puedan generar presión competitiva sobre el TNM.
174. Finalmente, con la reciente inauguración del TPMCH, el Perú se consolida, junto con el TPC, como un centro logístico importante (*hub*) en la COAS capaz de movilizar contenedores en modalidad de transbordo.⁷⁵ En virtud de esta capacidad, el TPMCH podría ejercer un grado de presión competitiva sobre el TPC. Por esta razón, sumada a los argumentos previamente expuestos, el mercado geográfico relevante para el Servicio Estándar de Transbordo de Contenedores debe considerar al TPC y su área de influencia que abarca hasta el TPMCH.

B) Evaluación de las condiciones de competencia

175. En cuanto a las condiciones de competencia, debe señalarse que, de manera similar a lo señalado previamente sobre el Servicio Estándar en función a la Nave y el Servicio Estándar de Contenedores Vacíos, el presente servicio también es demandado por las líneas navieras. En esa medida, en el presente caso es posible advertir lo siguiente:

a) Competencia (o sustitución) intermodal o multimodal

176. La única opción disponible para las líneas navieras para asegurar la continuidad del servicio de transporte de carga es la vía marítima, lo que les obliga a demandar el Servicio Estándar de Transbordo de Contenedores en un terminal portuario. Consecuentemente, no existe competencia intermodal o multimodal en este segmento, ya que la sustitución del transporte marítimo por otros modos de transporte, o la combinación de varios, es una posibilidad nula para las navieras en su gestión de flotas.

b) Competencia interportuaria

⁷⁴ Información disponible en: <<https://portalportuario.cl/50-del-transbordo-en-el-puerto-del-callao-corresponde-a-unos-300-mil-contenedores-con-destino-u-origen-en-chile/>> (último acceso: 15.10.2025).

⁷⁵ Información disponible en: <<https://www.gob.pe/institucion/pcm/noticias/1110616-el-megapuerto-de-chancay-posiciona-al-peru-como-el-hub-mas-importante-del-pacifico-sur>> (último acceso: 07.11.2025)

177. Si bien el TPMCH cuenta con infraestructura y equipamiento para atender a naves portacontenedores que demanden el Servicio Relevante, existen elementos que permiten indicar que el TPMCH y el TNM no compiten entre ellos, tal como se muestra a continuación:

- Las líneas navieras MSC y Maersk Line están verticalmente vinculadas al operador del TNM. Dada esta relación, y el hecho de que estas dos navieras ocuparon aproximadamente el 86% de la capacidad total del TNM entre enero de 2020 y julio de 2025, se proyecta que continuarán concentrando la mayor parte del tráfico. Esta alta participación limita considerablemente su incentivo a atracar en cualquier otro terminal portuario y, por lo tanto, a demandar el Servicio Estándar de Transbordo de Contenedores fuera del TNM.

Un hecho que refuerza lo anterior es que, como se observa en el siguiente cuadro, pese a que las tarifas de transbordo de contenedores (llenos y vacíos) en el TNM han venido incrementándose en el periodo 2020-2025 (julio) y superan a las cobradas en el TPMCH, las líneas navieras MSC y Maersk han continuado demandando el servicio en cuestión en el TNM.

Cuadro N° 10								
TARIFA DEL SERVICIO DE TRANSBORDO, SEGÚN TERMINAL PORTUARIO, 2020-2025								
Tipo	Operador	Unidad	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Contenedores llenos								
20 Pies	TNM	Por ciclo completo	139,0	160,0	184,0	200,0	214,0	229,0
	TPMCH	Por izaje					60,0	60,0
40 Pies	TNM	Por ciclo completo	210,0	242,0	282,0	305,0	326,0	349,0
	TPMCH	Por izaje					60,0	60,0
Contenedores vacíos								
20 Pies	TNM	Por ciclo completo	139,0	160,0	184,0	200,0	214,0	229,0
	TPMCH	Por izaje					60,0	60,0
40 Pies	TNM	Por ciclo completo	210,0	242,0	282,0	305,0	326,0	349,0
	TPMCH	Por izaje					60,0	60,0

Nota: Para el TPMCH se toma como referencia el 15 de noviembre de 2024, fecha de publicación de la Lista de Precios. Fuente: APMT (Tarifarios del TNM) y Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A. (Listas de precios del TPMCH). Disponibles en los siguiente enlaces: Portal Web de APMT: <<https://www.apmterminals.com/es/callao/customer-zone/tariffs>> y Portal Web de Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A. <<https://coscochancay.pe/#/res/rateDisclosure>><https://coscochancay.pe/file_server/portal/notice/20241115/11ZQY5UDa-FINAL_VERSION_CSPCP_LIST_OF_PRICES.pdf> (últimos accesos: 30.09.2025).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- Debido a que las líneas navieras que atracan en el TPMCH pertenecen al mismo grupo económico que su operador, es altamente probable que estas empresas concentren su demanda del Servicio Relevante exclusivamente en el TPMCH y no en el TNM. Por consiguiente, se espera que el TPMCH no ejerza ninguna presión competitiva sobre el TNM.

178. Es decir, no existe competencia interportuaria entre el TPMCH y el TNM.

c) Competencia intraportuaria o intraterminal

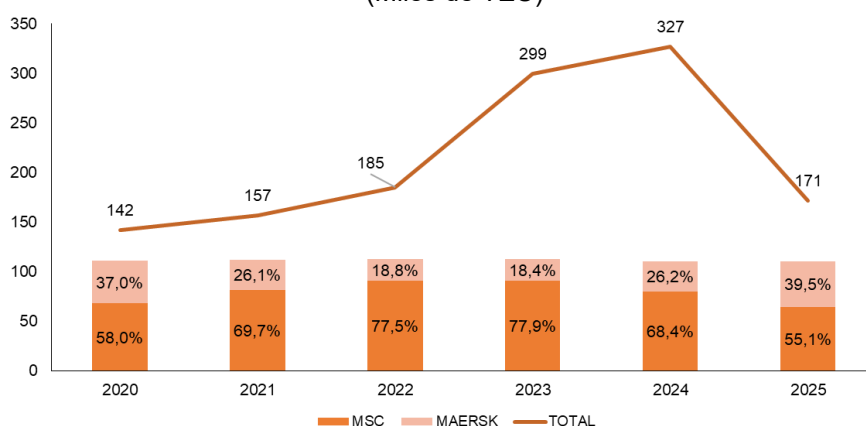
179. Aunque el Terminal Portuario del Callao (TPC) contiene dos terminales distintos (el TMS y el TNM), operados por empresas distintas (DPWC y APMT, respectivamente), existen elementos que sugieren que estos operadores no compiten efectivamente entre sí. A continuación, se detallan las razones de esta falta de competencia intraportuaria:

- Tanto el TNM como el TMS registran tasas de ocupación de muelle superiores al 70%, excediendo el límite de eficiencia establecido por la APN. Esta condición de saturación mutua imposibilita que las líneas navieras que operan en el TNM

consideren al TMS como una alternativa viable para desviar sus operaciones de contenedores vacíos, puesto que el TMS simplemente no posee la capacidad necesaria para asumir ese volumen de tráfico adicional.

- La falta de una presión competitiva significativa debida a las restricciones de capacidad entre el TNM y el TMS se intensifica al considerar que las principales líneas navieras que operan en el TNM, MSC y Maersk (que ocupan el 86% de su capacidad total), están vinculadas a su operador portuario (APMT). Puesto que estas empresas asociadas utilizan una porción tan significativa de la capacidad del TNM, es lógico esperar que mantengan su uso dominante. Esto, a su vez, limita la capacidad del terminal para atender a líneas navieras no vinculadas. Esta tendencia se corrobora en el siguiente gráfico donde se presenta la evolución del servicio de transbordo, donde la participación de estas navieras vinculadas en el TNM se mantuvo en alrededor del 95% durante enero 2020 – julio 2025.

Gráfico N° 1199
CONTENEDORES DE TRANSBORDO Y PARTICIPACIÓN DE LOS PRINCIPALES
USUARIOS DEL SERVICIO DE TRANSBORDO EN EL TNM, 2020 – 2025
(Miles de TEU)



Nota: La información del año 2025 corresponde hasta julio de dicho año.

Fuente: APMT (información remitida al Programa de Declaración Estadística del Ositrán).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- De forma similar al análisis realizado con el TPMCH, la comparación tarifaria entre el TNM y el TMS también evidencia que las líneas navieras vinculadas al TNM son insensibles a las tarifas de los servicios de embarque y descarga de contenedores vacíos. A pesar del incremento anual de las tarifas del TNM (según el cuadro adjunto) y de ser mayores que las ofrecidas por el TMS, estas líneas navieras han continuado demandando el Servicio Relevante en el TNM. Esto refuerza la imposibilidad de que estas líneas navieras vinculadas con el operador del TNM, acudan a otro terminal portuario.

Cuadro N° 11
TARIFA DEL SERVICIO ESTÁNDAR DE TRANSBORDO, SEGÚN TERMINAL PORTUARIO,
2020-2025

Tipo	Operador	Unidad	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Contenedores llenos								
20 Pies	TNM	Por ciclo completo	139,0	160,0	184,0	200,0	214,0	229,0
	TMS	Por contenedor ciclo completo	46,4	50,1	57,1	61,0	65,0	69,9
40 Pies	TNM	Por ciclo completo	210,0	242,0	282,0	305,0	326,0	349,0
	TMS	Por contenedor ciclo completo	66,5	71,9	81,9	86,5	92,3	99,2
Contenedores vacíos								
20 Pies	TNM	Por ciclo completo	139,0	160,0	184,0	200,0	214,0	229,0
	TMS	Por contenedor ciclo completo	46,4	50,1	57,1	61,0	65,0	69,9
40 Pies	TNM	Por ciclo completo	210,0	242,0	282,0	305,0	326,0	349,0
	TMS	Por contenedor ciclo completo	66,5	71,9	81,9	86,5	92,3	99,2

Fuente:

APMT (Tarifarios del TNM) y DPWC (Tarifarios del TMS). Disponibles en los siguiente enlaces: Portal Web de APMT: <<https://www.apmterminals.com/es/callao/customer-zone/tariffs>> y Portal Web de DPWC:<<https://www.dpworld.com/es/peru/ports-and-terminals/callao/rates>> (últimos accesos: 30.09.2025).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

180. Es decir, no existe competencia intraportuaria. Cabe añadir que tampoco existe competencia intraterminal porque, de acuerdo con sus propios Contratos de Concesión, dentro del TMS y el TNM, sus respectivos operadores son los únicos proveedores facultados para brindar el Servicio Relevante.

d) Poder de compra compensatorio de los usuarios portuarios

181. A pesar de que existe una alta concentración de la demanda en el TNM, con las dos principales líneas navieras (MSC y Maersk Line) acumulando el 86% del total entre 2020 y julio de 2025, esta situación no implica que posean un poder de negociación significativo.
182. Como se ha establecido previamente, debido a la vinculación económica entre estas líneas navieras y el operador del TNM, es muy improbable que MSC y Maersk Line trasladen sus operaciones a otro puerto. En consecuencia, al carecer de la capacidad real de sustituir al proveedor, los usuarios del TNM no pueden ejercer ningún poder de compra compensatorio frente al operador del mencionado terminal.

e) Facilidad esencial

183. Dado que los usuarios del Servicio Estándar de embarque o descarga de contenedores de transbordo no tienen la opción de sustituir el transporte marítimo por otro modo de transporte para su carga, y además carecen de poder de compra compensatorio, se puede concluir que el TNM una facilidad esencial para estos usuarios portuarios.

f) Barreras a la entrada al mercado

184. En general, el mercado de servicios portuarios a nivel nacional se caracteriza por la existencia de altas barreras de acceso para la entrada de nuevos terminales. De acuerdo con el Cuadro N° 5, el principal obstáculo es el extenso plazo que se proyecta para que un nuevo competidor logre estar completamente operativo y en capacidad de ofrecer el Servicio Relevante. Así, se espera que un nuevo competidor, como el antes mencionado proyecto Terminal Portuario de Corío, que brindaría el servicio bajo análisis, no esté en funcionamiento dentro del próximo periodo regulatorio, eliminando así cualquier potencial presión competitiva durante ese lapso.

185. En resumen, por los motivos expuestos anteriormente en esta sección, corresponde concluir que no existen condiciones de competencia en el mercado relevante donde es brindado el paquete de servicios que incluye el Servicio Estándar a la Nave para portacontenedores y el Servicio Estándar de Transbordo de Contenedores en el TNM.

V.1.2.4. CARGA FRACCIONADA

A) Definición del mercado relevante

186. Según el acápite b) de la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, en el caso de la carga fraccionada, el Servicio Estándar del TNM incluye las siguientes actividades:

“ALCANCES DEL SERVICIO

8.19. SERVICIOS ESTÁNDAR

[...]

a) SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA NAVE:

[...]

b) SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA:

Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de la Infraestructura y Equipamiento Portuario requerido del Terminal Norte Multipropósito.

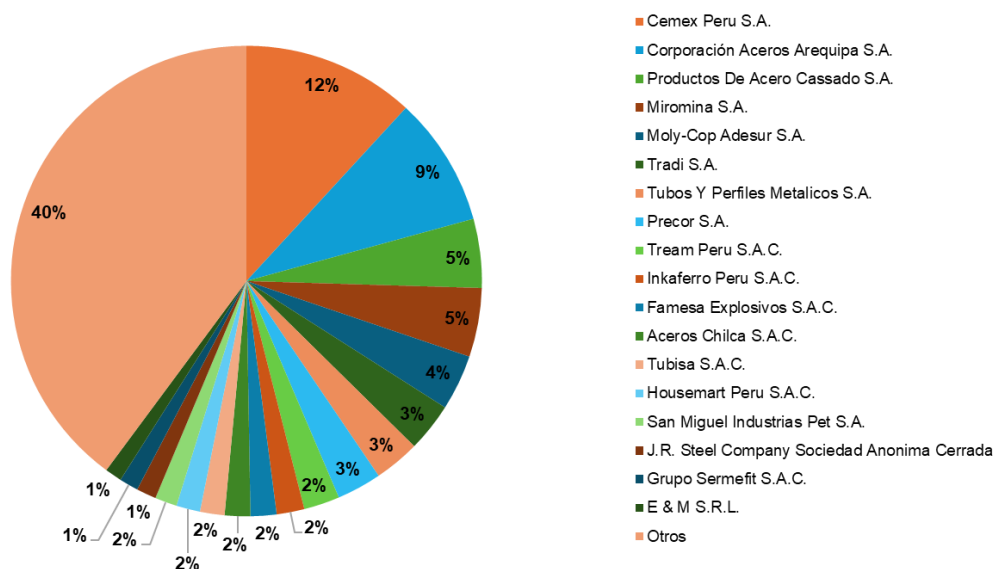
[...]

En el caso de la carga fraccionada, el Servicio Estándar incluye:

- i) El servicio de descargue/embarque, incluyendo la estiba/desestiba utilizando la Infraestructura y Equipamiento necesario;*
- ii) El servicio de tracción entre el costado de la Nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque;*
- iii) El servicio de manipuleo -en el área de almacenaje, patio y Nave- para la recepción de la carga de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque;*
- iv) El servicio de verificación de la carga para la tarja, incluyendo la transmisión electrónica de la información;*
- v) El servicio de pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información; y*
- vi) Otros servicios vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables, que deban prestarse únicamente en el Terminal por la Sociedad Concesionaria. No incluye, de ser el caso, los servicios relacionados con el movimiento de la carga para la realización del aforo o similares dentro del Terminal. La prestación de estos servicios en ningún caso afectará el cumplimiento de las obligaciones de carácter aduanero que correspondan a los diferentes operadores de comercio exterior, conforme a la normativa vigente.”*

187. El servicio bajo análisis es el Servicio Estándar en función a la carga fraccionada brindado en el TNM, cuyo alcance está delimitado en el citado acápite b) de la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, y los usuarios de dicho servicio son los dueños o consignatarios de la carga, quienes movilizan sus productos mediante el mencionado terminal portuario. Sobre ello, durante el periodo enero 2021 – julio 2025, se aprecia que la carga fraccionada movilizada a través del TNM fue mediante los regímenes de importación, exportación, transbordo y cabotaje, los cuales representaron el 99,76%, 0,21%, 0,02% y 0,01% del total de la carga fraccionada movilizada por el TNM respectivamente.
188. En el caso de la carga movilizada bajo el régimen de importación, debe indicarse que los principales usuarios son las empresas Cemex Perú, Corporación Aceros Arequipa, Productos de Acero Cassado, Miromina, Moly-Cop Adesur, Tradi, Precor, Tream Perú, Inkaferro Perú, , Famesa Explosivos, Aceros Chilca, Tubos y Perfiles Metálicos, Tubisa, Housemart Perú, San Miguel Industrias Pet, J.R. Steel Company, Grupo Sermefit y E&M, cuya demanda conjunta representa el 60,1% del volumen total de carga fraccionada de importación movilizada por el TNM durante enero de 2021 y julio de 2025.

Gráfico N° 2020
CARGA FRACCIONADA DE IMPORTACIÓN MOVILIZADA A TRAVÉS EL TNM, SEGÚN
USUARIO, ENERO 2021 – JULIO 2025



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

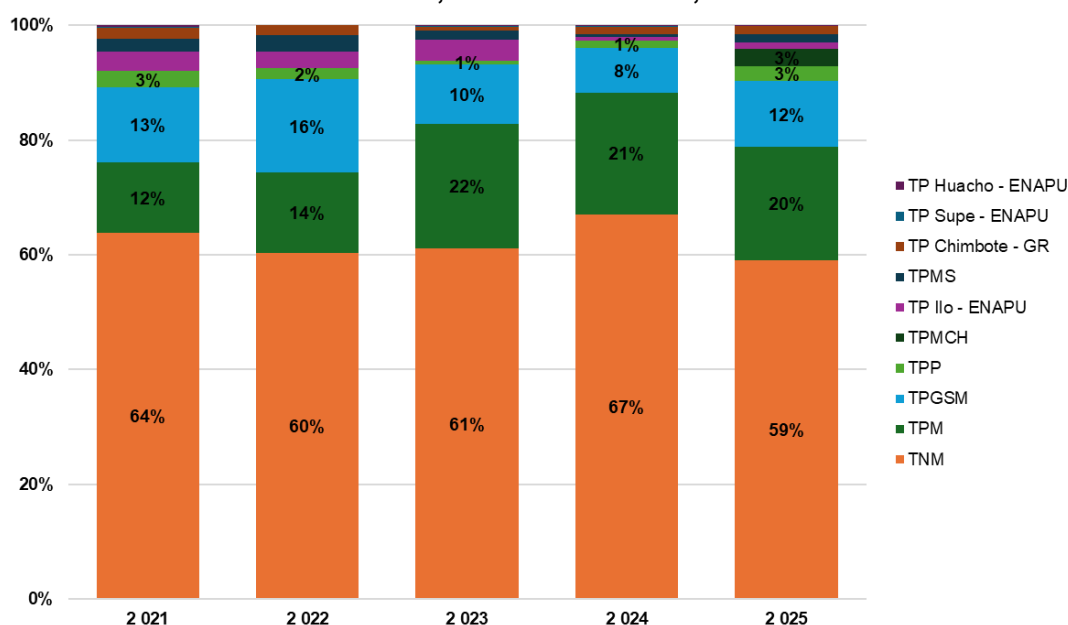
189. En dicho contexto, para definir el mercado del servicio relevante debemos identificar aquellos servicios que, desde la perspectiva de los usuarios portuarios, resultan ser equivalentes al Servicio Estándar en función a la carga fraccionada brindado en el TNM, y, como mínimo, tienen el alcance definido en el citado acápite b) de la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión. En tal sentido, el mercado del servicio debe definirse como los servicios equivalentes al Servicio Estándar en función a la carga fraccionada brindado en el TNM que, como mínimo, tienen el alcance definido en el citado acápite b) de la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión.
190. Con relación al ámbito geográfico del mercado relevante, este debe definirse considerando las ubicaciones geográficas de los terminales portuarios a los cuales pueden acudir los usuarios portuarios para obtener un servicio que consideren como relativamente equivalente al Servicio Estándar en función a la carga fraccionada brindado en el TNM.
191. Sobre ello, como se detalla más adelante, la carga fraccionada importada a través del TNM proviene principalmente desde China, Vietnam y Japón. Por tanto, considerando la proveniencia de la carga fraccionada movilizada por el TNM, los posibles proveedores de servicios portuarios deberían ubicarse en el litoral peruano, es decir, dichos proveedores serían terminales portuarios marítimos, descartándose a los terminales portuarios fluviales. Cabe indicar que los terminales fluviales⁷⁶ no pueden ser considerados como una fuente alternativa de aprovisionamiento porque, debido al lugar donde se encuentran localizados y dados los puntos de origen de las mercaderías movilizadas por el TNM, carece de sentido que los usuarios del servicio en cuestión utilicen dichos puertos fluviales para realizar sus importaciones.
192. Adicionalmente, es importante indicar que los posibles proveedores sustitutos deberían ser terminales portuarios de uso público, sean de titularidad privada o pública, toda vez

⁷⁶ Cabe indicar que se identificó cinco puertos fluviales que, durante el periodo de análisis 2021 - julio 2025, registraron un reducido volumen de carga fraccionada movilizada en dicho periodo. Es el caso de los terminales TP Iquitos – Enapu, TP Puerto Maldonado – Enapu, TP – Yurimaguas – Enapu, NTPY-NR y TP Pucallpa - LPO, los cuales no son considerados en el ámbito geográfico del mercado relevante.

que lo importante es tomar en cuenta a aquellos puertos que pueden brindar servicios a terceros en el mercado. Así, se descarta como una posible fuente de aprovisionamiento a aquellos puertos de uso privado,⁷⁷ toda vez que estos están orientados a la provisión de servicios para el propio operador del terminal portuario, esto es, la auto provisión de servicios.⁷⁸ En resumen, los posibles proveedores deberían ser terminales portuarios marítimos de uso público que movilizan carga fraccionada en el Perú.

193. En línea con lo anterior, corresponde indicar que los terminales portuarios marítimos de uso público que actualmente movilizan carga fraccionada en el Perú son: TNM, TPP, TPMS, TP Chimbote - GR, TP Supe - Enapu, TP Huacho – Enapu, TPGSM, TPM y TP Ilo -Enapu, tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Gráfico N° 2121
CARGA FRACCIONADA MOVILIZADA EN TERMINALES PORTUARIOS MARÍTIMOS DE USO PÚBLICO EN EL PERÚ, SEGÚN TERMINAL, ENERO 2021 – JULIO 2025



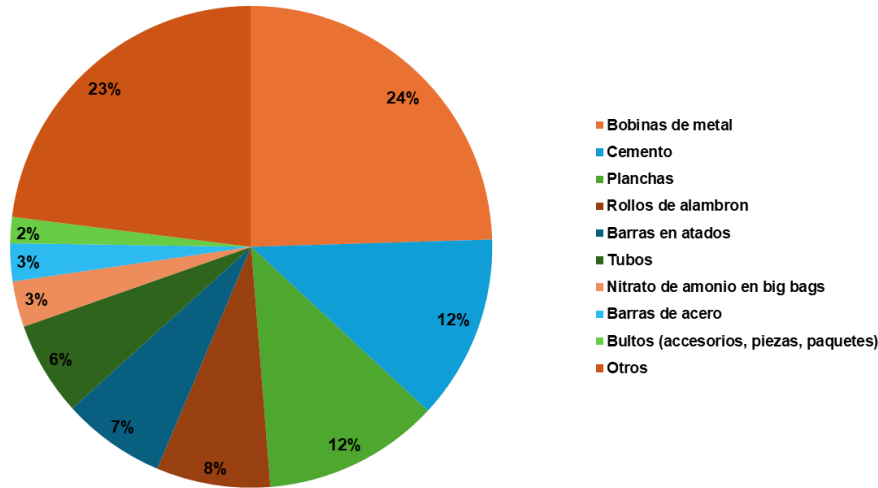
Fuente: Plataforma de Información Estadísticas Portuarias de la APN.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

194. A continuación, corresponde analizar si dichos terminales portuarios marítimos de uso público representan una fuente alternativa de aprovisionamiento para el servicio en cuestión. Para ello, deben tomarse en cuenta las características de los usuarios de carga fraccionada del TNM.
195. Así, resulta importante mencionar que la mayoría de la carga fraccionada en el TNM corresponde a bobinas de metal, cemento, planchas, rollos de alambIÓN, barras en atados, tubos, nitrato de amonio en *big bags*, barras de acero y bultos (accesorios, piezas y paquetes), siendo que dichos productos representan el 77% de la carga fraccionada importada por el TNM durante el periodo enero 2021 – julio 2025, tal como se aprecia en el siguiente gráfico.

⁷⁷ En el Perú, los puertos de uso privado que movilizan carga fraccionada son el Muelle de SiderPerú en Chimbote y Terminal Portuario de Southern Perú en Ilo.

⁷⁸ Podrían ser considerados si brindaran servicios a terceros en una magnitud relativamente significativa.

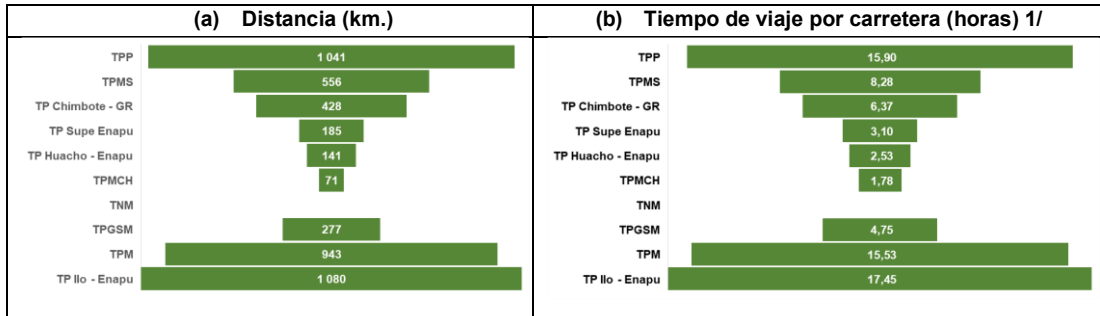
Gráfico N° 2222
CARGA FRACCIONADA DE IMPORTACIÓN MOVILIZADA A TRAVÉS DEL TNM, SEGÚN PRODUCTO, ENERO 2021 – JULIO 2025



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

196. Asimismo, debe indicarse que la carga fraccionada se caracteriza porque los dueños de la carga no están concentrados en un número reducido de empresas. Por el contrario, durante el periodo enero 2021 – julio 2025 se registra que el TNM atendió a aproximadamente 1 500 usuarios de carga fraccionada importada por el TNM, de los cuales el 58,6% del total de dicha carga se concentra en 18 empresas. Sobre ello, debe indicarse que dichas empresas poseen sus depósitos o centros de producción en Lima y Callao, por lo que eligen descargar sus productos por el TNM debido a su cercanía con sus depósitos o centros de producción. Por tanto, los consignatarios o dueños de la carga fraccionada descartarían movilizar su carga por otros terminales portuarios en tanto que ello implicaría que su carga recorra una mayor distancia, lo cual incrementaría los costos de transporte. Tal como se muestra a continuación, las distancias existentes entre el TNM y los terminales portuarios que movilizan actualmente carga fraccionada es amplia, motivo por el cual los usuarios de carga fraccionada del TNM no tendrían pocos incentivos para movilizar su carga por un terminal distinto.

Gráfico N° 2323
DISTANCIA Y TIEMPO DE VIAJE VÍA TERRESTRE DESDE EL TNM HASTA ALGUNOS TERMINALES PORTUARIOS MARÍTIMOS DE USO PÚBLICO EN EL PERÚ



1/ Horas en sistema decimal.

Fuente: Google Maps (información obtenida el 13.10.2025).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

197. Como se aprecia, la distancia entre los terminales portuarios que movilizan carga fraccionada (TPP, TPMS, TP Chimbote-GR, TPMCH, TP Supe Enapu, TP Huacho-Enapu, TPGSM, TPM y TP Ilo-Enapu) y el TNM parece ser suficientemente considerable como

para que los usuarios de carga fraccionada del TNM no tengan incentivos para acudir a dichos terminales.

198. Sin perjuicio de ello, se ha identificado que algunas de las principales empresas que movilizan carga fraccionada a través del TNM también utilizan otros terminales portuarios. Sobre ello, debe indicarse que la mayoría de estas empresas, además de poseer depósitos o centros de producción en Lima y Callao, también cuentan con depósitos o centros de producción fuera del área de influencia del TNM:
- Corporación Aceros Arequipa realiza operaciones de descarga de carga fraccionada a través del TPGSM, en tanto que cuenta con una planta de producción en la ciudad de Pisco⁷⁹.
 - Moly-Cop Adesur moviliza un importante volumen de carga fraccionada por el TPM, toda vez que cuenta con una planta de producción de bolas de molienda ubicada en la Joya⁸⁰.
 - Famesa Explosivos ha realizado importaciones mediante el TPM, pues cuenta con una planta de producción en la ciudad de Arequipa⁸¹.
 - InkaFerro presenta un importante volumen de carga importada por el TPMS, ello en la medida que tiene una sucursal en la ciudad de Trujillo⁸².
199. En efecto, el hecho de que existan empresas que realicen el proceso de importación de este tipo de carga en otros terminales no necesariamente implica que ven a dichos terminales como una alternativa real de aprovisionamiento al TNM, sino que ello obedece a que dichas empresas cuentan con locales cerca a los referidos terminales y que, en todo caso, transportar los productos de carga fraccionada a través del transporte marítimo es menos costoso que realizarlo por vía terrestre.
200. Un caso distinto ocurre con la empresa Cemex Perú, la cual cuenta únicamente con depósitos y centros productivos ubicados en el Callao. Debe indicarse que la principal carga que importa dicha empresa es el cemento portland en *big bags*, siendo que antes del año 2025 movilizaba dicha carga únicamente a través del TNM, sin embargo, a partir del año 2025 ha importado el cemento portland tanto por el TNM como por el TPMCH. Al respecto, debe indicarse que, si bien dicho comportamiento de la empresa puede representar un mecanismo competitivo en desarrollo, el volumen de cemento movilizado a través del TPMCH por dicha empresa representa un porcentaje bajo del total de carga fraccionada que se importó a través del TNM durante enero – julio 2025. Ello en tanto que el cemento descargado por el TPMCH representa el 7,8% del total de carga fraccionada importada a través del TNM durante enero y julio de 2025. Por tanto, considerando el bajo volumen de carga fraccionada que es movilizado a través del TPMCH, corresponde indicar que el embarque/descarga de carga fraccionada mediante dicho terminal no resulta ser un servicio sustituto del embarque/descarga para la mayoría de los usuarios de carga fraccionada en el TNM.
201. Considerando lo anterior, no correspondería incluir en el mercado geográfico del TNM a los siguientes terminales portuarios: TPP, TPMS, TP Chimbote - GR, TPGSM, TPM, TP Supe – Enapu, TP Huacho – Enapu y TP Ilo - Enapu.
202. Adicionalmente, corresponde analizar si la carga fraccionada resulta posible ser movilizada mediante otro tipo de carga, por ejemplo, en contenedores o a granel. Sobre ello, tal como se indicó previamente, los principales productos de carga fraccionada movilizados por el TNM corresponden a productos de la industria siderúrgica (bobinas de metal, planchas, rollos de alambón, barras de atados, tubos y barras de acero), cemento y nitrato de amonio. En el caso de los productos de la industria siderúrgica debe indicarse

⁷⁹ Visto en: <<https://acerosarequipa.com.pe/es/conocenos>> (último acceso: 13.10.2025)

⁸⁰ Visto en: <<https://www.molycop.com/es-es/about/global-locations/peru>> (último acceso: 13.10.2025)

⁸¹ Visto en: <<https://www.famesaexplosivos.com/historia/>> (último acceso: 13.10.2025)

⁸² Visto en: <<https://inkaferro.com.pe/sucursales/>> (último acceso: 13.10.2025)

que, por su naturaleza, son pesados e importados en volúmenes importantes, motivo por el cual no resulta eficiente movilizarlos en contenedores. No obstante, el cemento y el nitrato de amonio sí podrían ser movilizados en contenedores o a granel, por lo que a continuación se analiza si el movimiento de estos productos mediante contenedores o a granel resulta un sustituto al movimiento de cara fraccionada. Para tal efecto, por su cercanía con los centros de producción de los principales usuarios, se analizará únicamente al movimiento de carga contenedorizada y a granel en el TMS y TNM⁸³, al ser estos terminales portuarios marítimos de uso público los autorizados a movilizar carga contenedorizada y a granel:

- De acuerdo con la Cláusula 8.16 del Contrato de Concesión del TMS⁸⁴, el operador de dicho terminal no se encuentra autorizado para la atención de graneles sólidos ni graneles líquidos, salvo expresa autorización de la APN, o que estos representen carga contenerizada. En tal sentido, se observa que el Tarifario del TMS no contiene servicios orientados a atender carga a granel en dicho terminal portuario.⁸⁵

No obstante, como es posible observar en el Informe Conjunto N° 00172-2024-IC-OSITRAN⁸⁶ que sustentó la Resolución de Presidencia N° 0072-2024-PD-OSITRAN del 07.11.2024⁸⁷ con la cual se inició la revisión tarifaria del TMS, durante el periodo 2020-2023 no se ha movilizado cemento y nitrato de amonio en contenedores. Por tal motivo, corresponde señalar que el TMS no sería una fuente alternativa de aprovisionamiento para los usuarios del servicio de carga fraccionada del TNM. Es decir, el TMS no debe formar parte del mercado geográfico del TNM.

- A través del TNM se moviliza un bajo volumen de cemento y nitrato de amonio en contenedores, siendo que dicha carga representa el 0,01% y 0,02% del total de carga fraccionada movilizada por el TNM durante el periodo enero 2021 y julio 2025. En el caso de la carga sólida a granel, se aprecia que a través del TNM se movilizó nitrato de amonio, el cual representa el 2,90% de la carga fraccionada movilizada por el TNM durante el mencionado periodo. Considerando el bajo volumen de cemento y nitrato de amonio que son movilizados a través de contenedores y a granel, corresponde indicar que el embarque/descarga de carga fraccionada mediante contenedores y a granel no resulta ser sustituto del embarque/descarga de carga fraccionada.

203. En consecuencia, el mercado relevante está definido como los servicios equivalentes al Servicio Estándar en función a la carga fraccionada brindado en el TNM que, como mínimo, tienen el alcance definido en el citado acápite b) de la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, considerando como ámbito geográfico el Terminal Portuario del Callao y su área de influencia.

B) Evaluación de las condiciones de competencia

204. A continuación, se evalúan las condiciones de competencia del mercado donde es

⁸³ No corresponde analizar al TECM, en tanto que a través de este terminal portuario se movilizan únicamente concentrados de minerales mediante un Sistema Automatizado de Recepción, Transporte y Embarque de los Concentrados.

⁸⁴ **"SERVICIOS ESPECIALES**
[...]
8.16. El CONCESIONARIO no se encuentra autorizado para la atención de graneles sólidos ni graneles líquidos, salvo expresa autorización de la APN, o que estos representen carga contenerizada."

⁸⁵ El Tarifario del TMS está disponible en: <<https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpwg/dpwg-tenant/americas/peru/peru/media-files/tarifario/2025/tarifario-pblico-2025---actualizado-al-25-08-2025---version-2025-4.pdf?rev=-1>> (último acceso: 24.09.2025).

⁸⁶ Ver Gráficos N° 7 y N° 8 del Informe Conjunto N° 00172-2024-IC-OSITRAN, disponible en: <<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/11/informe-conjunto-172-2024-ic-ositran.pdf>> (último acceso: 24.09.2025).

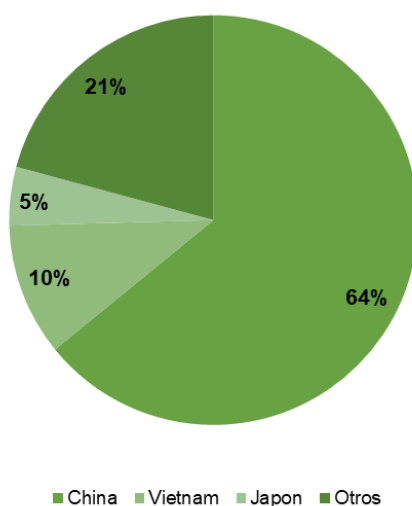
⁸⁷ Disponible en: <<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/11/resolucion-0072-2024-pd-ositran.pdf>> (último acceso: 24.09.2025).

brindado el Servicio Estándar en función a la carga fraccionada del TNM, considerando para ello cada uno de los criterios descritos anteriormente.

a) Competencia (o sustitución) intermodal o multimodal

205. Como se indicó anteriormente, la carga fraccionada fue movilizada por el TNM principalmente bajo el régimen de importación durante el periodo enero 2021 – julio 2025. Con lo cual, para evaluar si existe competencia (o sustitución) intermodal o multimodal, deben identificarse los países de origen de los productos importados. Al respecto, el 79% del volumen de importaciones de carga fraccionada del TNM tuvo a China, Vietnam y Japón como países de origen, tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Gráfico N° 2424
PAÍSES DE ORIGEN DE LA CARGA FRACCIONADA IMPORTADA A TRAVÉS DEL TNM,
ENERO 2021 – JULIO 2025



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

206. Al respecto, es posible pensar que el modo de transporte terrestre es una alternativa efectiva al modo de transporte marítimo que es utilizado actualmente por los usuarios de carga fraccionada del TNM; sin embargo, ello no es posible debido principalmente al menor costo de transporte marítimo comparado con otros modos de transporte como la vía terrestre para aquellos usuarios cuyo volumen de importación es relativamente significativo que es el caso de los principales usuarios de dicho terminal portuario, cuyo promedio de carga importada osciló entre 22 mil y 278 mil toneladas anuales durante el periodo 2021-2024. De otro lado, la vía aérea tiene un costo de transporte aún mayor si la comparamos con los otros modos de transporte; con lo cual, la única alternativa efectiva es el transporte marítimo de la carga fraccionada hasta el Perú.
207. En esa línea, es preciso indicar que el 79% de las importaciones de carga fraccionada del TNM provienen de China, Vietnam y Japón, siendo que para dichos países no es posible realizar el transporte terrestre hasta el Perú.
208. En consecuencia, corresponde afirmar que no existe competencia (o sustitución) intermodal o multimodal en el caso de la carga fraccionada del TNM.

b) Competencia interportuaria

209. Como se ha indicado previamente, los principales usuarios de la carga fraccionada cuentan con depósitos y centros de producción relativamente cerca al TNM, con lo cual es razonable esperar que los usuarios prefieran utilizar los servicios brindados en el

mencionado terminal portuario, no existiendo razones para reemplazarlo por otro puerto.

210. En caso los usuarios del TNM decidieran acudir a otros terminales portuarios, como el TPGSM, ello representaría un incremento importante en el costo de transporte de sus productos, pues luego/antes de ser desembarcados/embarcados en esos otros puertos recorrerían una distancia mayor. Con ello, queda claro que estos usuarios del TNM no utilizarían el TPGSM, y menos los puertos ubicados a una mayor distancia.
211. Cabe indicar que en el caso específico del TPMCH, tal como se indicó previamente, la principal empresa que moviliza carga fraccionada es Cemex Perú, la cual importa cemento. Sobre ello, como se ha señalado anteriormente, la carga que moviliza dicha empresa representa el 7,8% del total de carga fraccionada importada mediante el TNM durante el periodo de enero a julio de 2025. Considerando el bajo volumen de carga fraccionada movilizado por el TNM, no corresponde indicar que el TPMCH resulta ser una fuente alternativa de aprovisionamiento para la prestación del servicio de embarque o descarga de carga fraccionada.
212. En conclusión, no existe competencia interportuaria en el caso de la carga fraccionada del TNM.

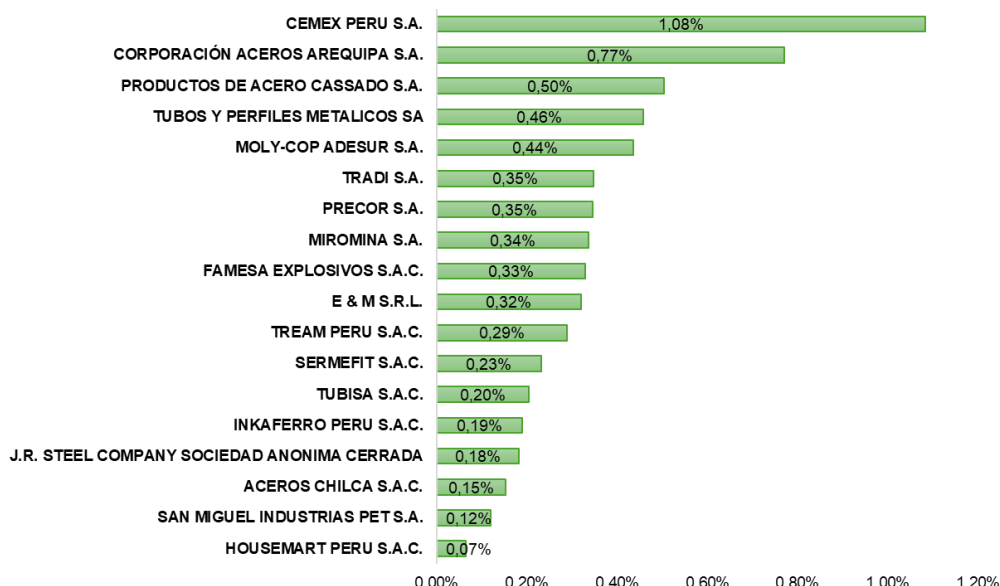
c) Competencia intraportuaria o intraterminal

213. Según la cláusula 2.7 del Contrato de Concesión, APMT tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los Servicios que se pueden brindar dentro del TNM a partir de la Toma de Posesión.
214. Es decir, APMT es la única empresa que tiene el derecho a brindar el servicio orientado al embarque o descarga de la carga fraccionada en el mencionado terminal portuario. En virtud de ello, corresponde señalar que el Concesionario no enfrenta competencia intraportuaria o intraterminal en el TNM.

d) Poder de compra compensatorio de los usuarios portuarios

215. Como se ha indicado anteriormente, según Oxera (2011) el poder de compra compensatorio podría existir cuando los compradores son grandes respecto de los proveedores, donde los compradores tienen la capacidad de cambiar entre los diferentes proveedores existentes, y en puertos donde existen pocos usuarios principales. Sin embargo, no es suficiente ser un cliente grande para tener un importante poder de compra compensatorio pues para ello, dichos clientes también deben ser capaces de amenazar creíblemente con desviar una proporción significativa de la demanda en casos de aumentos de precios, lo cual finalmente dependerá de las opciones externas que tenga dicho cliente.
216. Al respecto, es importante indicar que los volúmenes de carga movilizados por los usuarios de carga fraccionada del TNM son relativamente pequeños comparados con el volumen total de carga que se moviliza mediante dicho terminal portuario. En efecto, como es posible identificar en el siguiente gráfico, la participación más alta que corresponde a Cemex Perú apenas llega al 1,08% del total de carga movilizada por el TNM en el año 2024. En consecuencia, no parece que los importadores de carga fraccionada sean considerados como clientes grandes desde el punto de vista del operador del TNM.

Gráfico N° 2525
PARTICIPACIÓN DE LA CARGA FRACCIONADA DE LOS PRINCIPALES USUARIOS
RESPECTO DEL VOLUMEN TOTAL MOVILIZADO A TRAVÉS DEL TNM, 2024



Fuente: Infoescomar y APN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

217. En tal sentido, corresponde concluir que los usuarios de carga fraccionada del TNM no tienen un significativo poder de compra compensatorio frente a APMT.

e) Facilidad esencial

218. Como ha sido demostrado anteriormente, los usuarios de carga fraccionada del TNM no tienen la posibilidad de cambiar a otros modos de transporte (distintos al transporte marítimo) y tampoco tienen un significativo poder de compra compensatorio frente al proveedor de servicios de dicho terminal portuario. Por tal motivo, corresponde afirmar que, desde la perspectiva de los dueños o consignatarios de la carga fraccionada, el TNM se constituye como una facilidad esencial para completar sus procesos logísticos de importación de productos.

f) Barreras a la entrada al mercado

219. En la industria portuaria suelen existir significativas barreras a la entrada al mercado porque es relativamente elevado el nivel de inversión requerido para el ingreso de nuevos operadores portuarios y también debido a que es amplio el periodo necesario para poner a disposición de los usuarios un proyecto portuario. Por ello, los potenciales entrantes, es decir, los proyectos portuarios existentes, difícilmente pueden ejercer algún grado importante de presión competitiva sobre los proveedores de servicios portuarios establecidos en el mercado.
220. Al respecto es importante señalar que, en secciones previas del presente Informe Conjunto se identificaron una serie proyectos de desarrollo portuario de uso público en el Perú. Así, considerando que el ámbito geográfico del mercado relevante está limitado al TNM y su área de influencia, la evaluación del posible ingreso de nuevos operadores portuarios al mercado se realizará empezando por los proyectos portuarios ubicados en la región de Lima y Callao y también considerando que el respectivo proyecto portuario esté orientado a la carga fraccionada.
221. En tal sentido, en la región de Lima y la Provincia Constitucional del Callao, se ha identificado el caso del proyecto del Terminal Portuario Pucusana (Lima), ubicado en la Bahía Grano de Oro, en el distrito de Pucusana, provincia y región de Lima,

aproximadamente hacia 78 km. desde el TNM,⁸⁸ el cual serviría para abastecer de acero como carga fraccionada.⁸⁹ Cabe indicar que, mediante Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0050-2023-APN-DIR del 19.06.2023,⁹⁰ la APN otorgó la Viabilidad Técnica Portuaria Definitiva del mencionado proyecto portuario, que está a cargo de la empresa Navisan S.A. Además, por intermedio de la Ordenanza N° 2637 del 11.07.2024,⁹¹ la Municipalidad Metropolitana de Lima aprobó el Plan Específico: “Terminal Portuario Pucusana” y lo incorporó al Plan de Desarrollo Metropolitano 2021-2040 - PLANMET 2040, lo cual indica un avance más en el desarrollo del mencionado proyecto portuario. Según Navisan S.A., la construcción del Terminal Portuario Pucusana (Lima) tomará 21 meses⁹² y empezaría en el presente año 2025.⁹³ Sin embargo, a la fecha de elaboración del presente Informe Conjunto, no existe información pública disponible que indique que haya empezado la construcción del mencionado terminal portuario. En consecuencia, no puede representar un posible ingreso al mercado que limite el poder de mercado que ostenta el TNM para los importadores de carga fraccionada.

222. Cabe indicar que, fuera de la región de Lima y la Provincia Constitucional del Callao, se ha encontrado el proyecto de concesión del Terminal Internacional de Chimbote, el cual estará orientado a atender carga fraccionada que es la que se moviliza mediante el TNM. Sobre ello, debe indicarse que los usuarios del TNM difícilmente acudirían a este proyecto debido a que tendrían que recorrer una mayor distancia para abastecerse de sus productos, lo cual a su vez incrementa el costo de transporte y desincentivaría la sustitución del TNM por dicho terminal portuario.
223. Así, luego de evaluar los nuevos proyectos portuarios existentes, se verifica que es incierto o elevado el periodo de tiempo necesario para su desarrollo y construcción, con lo cual resulta posible afirmar que existen significativas barreras a la entrada de nuevos operadores portuarios.
224. En resumen, por los motivos expuestos anteriormente en esta sección, corresponde concluir que no existen condiciones de competencia en el mercado relevante donde es brindado el Servicio Estándar a la carga fraccionada en el TNM.

V.1.2.5. CARGA RODANTE

A) Definición del mercado relevante

225. Según el acápite b) de la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, en el caso de la carga rodante del TNM, el Servicio Estándar incluye las siguientes actividades:

“ALCANCES DEL SERVICIO

8.19. SERVICIOS ESTÁNDAR

⁸⁸ Información tomada de Google Maps el 29.09.2025 a las 20:41 horas.

⁸⁹ Información tomada del Portal Web del Proyecto Puerto de Pucusana, disponible en: https://drive.google.com/file/d/19-4dcUD_SUZWYhwyECro11aVbaa9q6DM/view (último acceso: 29.09.2025).

⁹⁰ Disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4713115/RESOLUCI%C3%93N%20DE%20ACUERDO%20DE%20DIRECTORIO%20N%C2%B0%200050-2023-APN-DIR.pdf?v=1687362571> (último acceso: 29.09.2025).

⁹¹ Disponible en: <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2306849-1> (último acceso: 29.09.2025).

⁹² Información tomada del Portal Web del Proyecto Puerto de Pucusana, disponible en: https://drive.google.com/file/d/19-4dcUD_SUZWYhwyECro11aVbaa9q6DM/view (último acceso: 29.09.2025).

⁹³ Información disponible en la edición en línea del Diario Gestión del 04.01.2024: <https://gestion.pe/economia/empresas/puerto-de-pucusana-zarpa-en-el-2025-y-firmas-del-sur-chico-reduciran-sus-costos-puerto-terminal-portuario-logistica-puerto-del-callao-puerto-de-chancay-noticia/?ref=gesr> y la edición en línea del Diario La República del 04.01.2025: <https://larepublica.pe/sociedad/2024/12/31/mml-el-nuevo-ingreso-a-lima-sur-sera-una-via-de-2-km-que-conectara-al-futuro-puerto-de-pucusana-lista-para-el-verano-2025-1632553> > (últimos accesos: 29.09.2025).

[...]

a) SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA NAVE:

[...]

b) SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA:

Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de la Infraestructura y Equipamiento Portuario requerido del Terminal Norte Multipropósito.

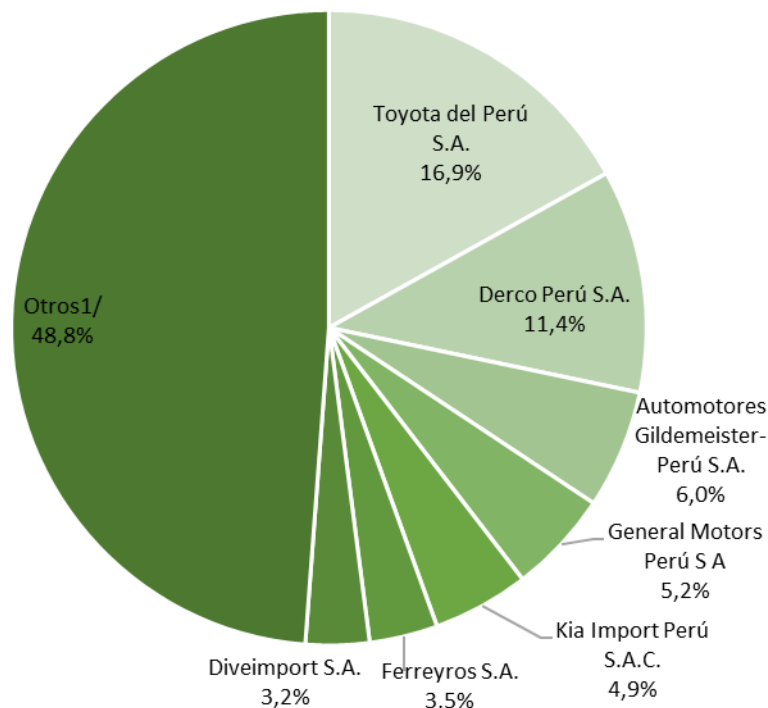
[...]

En el caso de la carga rodante, el Servicio Estándar incluye:

- ix) El servicio de descarga/embarque utilizando Infraestructura y Equipamiento necesario,*
- x) El servicio de conducción de los vehículos entre la Nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque,*
- xi) El servicio de manipuleo – en el área de almacenaje, patio y Nave – para la recepción de la carga de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque.*
- xii) El servicio de verificación de la carga para la tarja, incluyendo la transmisión electrónica de la información,*
- xiii) El servicio de trinca o destrinca*
- xiv) El servicio de pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información; y*
- xv) Otros servicios vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables, que deban prestarse únicamente en el Terminal por la Sociedad Concesionaria. No incluye, de ser el caso, los servicios relacionados con el movimiento de la carga para la realización del aforo o similares dentro de Terminal. La prestación de estos servicios en ningún caso afectará el cumplimiento de las obligaciones de carácter aduanero que correspondan a los diferentes operadores de comercio exterior, conforme a la normativa vigente.”*

226. El citado acápite b) de la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión también establece que la carga rodante podrá permanecer depositada en el TNM a libre disposición del Usuario, hasta tres (03) Días Calendario.
227. El servicio analizado es el Servicio Estándar para carga rodante en el TNM, cuyo alcance se rige por la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, tal como se presentó en la cita anterior. Los usuarios de este servicio son los dueños o consignatarios que movilizan sus productos a través de este terminal portuario. Como se observa en el gráfico siguiente, los principales usuarios son empresas automotrices y de maquinaria, como Toyota del Perú S.A., Derco Perú S.A., Automotores Gildemeister-Perú S.A., General Motors Perú S.A., Kia Import Perú S.A.C., Ferreyros S.A. y Diveimport S.A., cuya demanda combinada representó el 51,2% del volumen total de carga rodante movilizada por el TNM entre enero de 2021 y julio de 2025. Es importante destacar que el 95,% de la carga rodante movilizada por el TNM en ese periodo fue bajo el régimen de importación.

Gráfico N° 2626
USUARIOS QUE MOVILIZARON CARGA RODANTE A TRAVÉS DEL TNM, ENERO 2021 – JULIO 2025



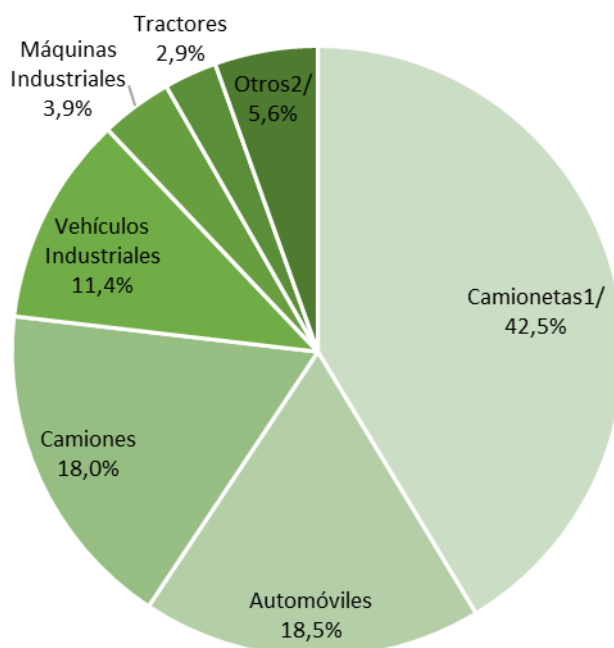
1/ La categoría "Otros" está compuesta por empresas que individualmente no superan en participación al resto de empresas presentadas en el gráfico.

Fuente: APMT (mediante comunicación electrónica recibida el 19.09.2025), InfoEscomar.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

228. Asimismo, como se observa en el siguiente gráfico, los principales productos que se movilizan como carga rodante en el TNM son: camionetas (42,5%), automóviles (18,5%), camiones (18,0%), vehículos industriales (11,4%), máquinas industriales (3,9%), tractores (2,9%), entre otros (5,6%).

Gráfico N° 2727
PRODUCTOS MOVILIZADOS COMO CARGA RODANTE EN EL TNM, ENERO 2021 – JULIO 2025



1/ Comprende camionetas utilizadas para el transporte de pasajeros y aquellas destinadas al transporte de mercancías.

2/ La categoría "Otros" está compuesta por empresas que individualmente no superan en participación al resto de empresas presentadas en el gráfico.

Fuente: InfoEscomar..

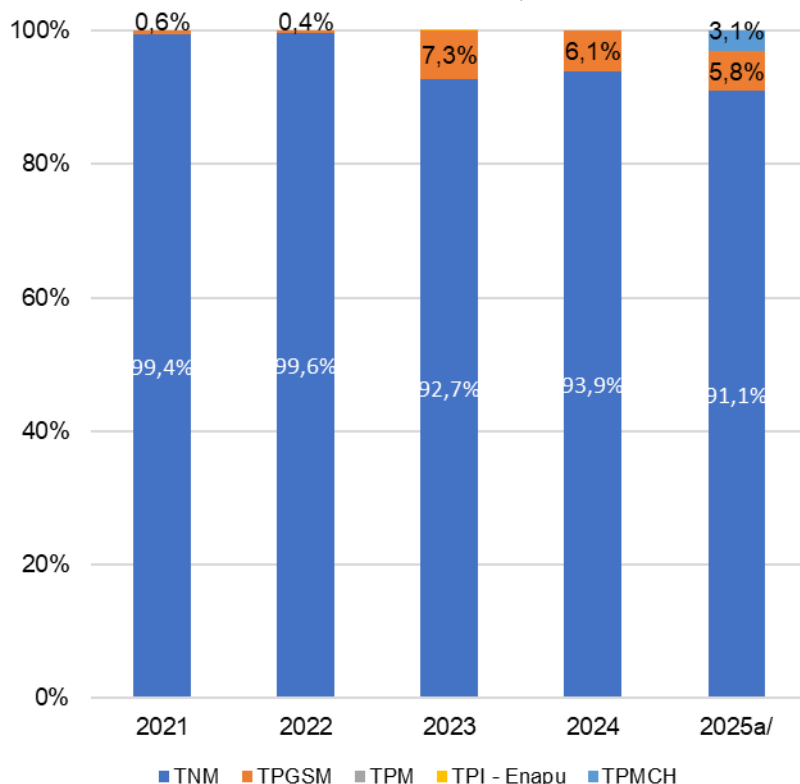
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

229. En ese contexto, para definir el mercado del servicio relevante debemos identificar aquellos servicios que, desde la perspectiva de los usuarios portuarios, resultan ser equivalentes al Servicio Estándar en función a la carga rodante brindado en el TNM, y, como mínimo, tienen el alcance definido en el citado acápite b) de la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión. Por tal motivo, el mercado del servicio debe definirse como los servicios equivalentes al Servicio Estándar en función a la carga rodante brindado en el TNM que, como mínimo, tienen el alcance definido en el citado acápite b) de la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión.
230. De otro lado, el ámbito geográfico del mercado relevante debe definirse considerando las ubicaciones geográficas de los terminales portuarios a los cuales pueden acudir los usuarios portuarios para obtener un servicio que consideren relativamente equivalente al Servicio Estándar en función a la carga rodante brindado en el TNM.
231. Para la provisión de este servicio, solo son viables los terminales portuarios marítimos ubicados en el litoral peruano. Esto se debe a que el movimiento de carga rodante se compone casi totalmente de productos de importación provenientes de países distantes al Perú. La utilización de terminales marítimos es, por tanto, indispensable para garantizar la eficiencia y minimizar los costos logísticos. En consecuencia, los terminales fluviales no pueden considerarse una alternativa de aprovisionamiento, ya que su ubicación y dados los puntos de origen de la carga harían inviable que los usuarios del TNM los utilicen para gestionar sus importaciones.
232. Además, los posibles proveedores sustitutos también deberían ser terminales portuarios

de uso público, sean de titularidad privada o pública, porque lo importante es tomar en cuenta a aquellos puertos que pueden brindar servicios a terceros en el mercado, y no aquellos orientados a la auto provisión de servicios.

233. En línea con lo anterior, corresponde indicar que, los terminales portuarios marítimos de uso público a través de los cuales se ha movilizó carga rodante en el Perú son: TNM, TPGSM, TPM, TPI – Enapu y TPMCH, tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Gráfico N° 2828
CARGA RODANTE MOVILIZADA EN EL PERÚ, SEGÚN TERMINAL PORTUARIO MARÍTIMO DE USO PÚBLICO, 2021 – 2025



a/ Incluye periodo enero - julio 2025.

Fuente: Plataforma de Información de Estadísticas Portuarias de la APN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

234. El gráfico anterior muestra que el TNM ha liderado históricamente la movilización de carga rodante en Perú, concentrando más del 90% del total nacional entre enero de 2021 y julio de 2025. En el mismo periodo, el TPGSM movilizó entre el 0,4% y 7,3% de la carga rodante del país. Más recientemente, entre su inicio formal de operaciones en junio y julio de 2025, el TPMCH movilizó el 3,1% de la carga rodante total del Perú. El TPM tuvo una participación nula durante este periodo y el TPI-Enapu tan solo una participación marginal.⁹⁴
235. Si bien se ha identificado que la carga rodante puede transportarse de manera técnica dentro de contenedores, lo que inicialmente sugiere una posible sustitución en el mercado de servicios, esta alternativa no es viable en la práctica. Los volúmenes de carga rodante que se mueven en contenedores son significativamente pequeños.⁹⁵ Por lo tanto, no es

⁹⁴ Cabe indicar que, de acuerdo con la APN, el TPI – Enapu movilizó tan solo cuarenta (40) toneladas métricas de carga rodante en el año 2023.

⁹⁵ Se han registrado ejemplos recientes de importación de vehículos de alta gama mediante contenedores. Por un lado, en 2023, la empresa Ian Taylor importó catorce (14) vehículos en siete contenedores desde China al Callao. Por otro lado, en marzo de 2025, Cosco Shipping Lines, en colaboración con Geely, importó doscientos (200)

razonable esperar que una gran proporción de usuarios considere los servicios orientados a la carga en contenedores como sustitutos efectivos del Servicio Estándar a la Carga Rodante. Mover grandes volúmenes de carga rodante utilizando contenedores implicaría un costo operativo mayor en comparación con el transporte como carga rodante. Así, el transporte de este tipo de carga dentro de contenedores no constituye un sustituto para aquellos usuarios que importan la carga rodante a través del TNM.

236. La búsqueda específica de los posibles proveedores alternativos para los usuarios del TNM debe empezar por aquellos puertos ubicados más cerca del TNM. En particular, es preciso considerar al TPMCH y el TPGSM, los cuales están habilitados para la movilización de carga rodante.
237. Cabe indicar que se considera poco razonable incluir al TPM y al TPI – Enapu en la definición del mercado geográfico. La gran distancia que separa estos terminales del TNM implicaría altos costos de transporte para los usuarios de carga rodante, haciendo poco probable que opten por ellos como alternativa al TNM. A esto se suma que, a pesar de estar habilitados para la carga rodante, como se explicó anteriormente, de acuerdo con la APN, registraron escaso movimiento de este tipo de carga durante el periodo de análisis.
238. En consecuencia, el mercado relevante está definido como los servicios equivalentes al Servicio Estándar en función a la carga rodante brindado en el TNM que, como mínimo, tienen el alcance definido en el citado acápite b) de la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, considerando como ámbito geográfico el Terminal Portuario del Callao y su área de influencia que abarca hasta el TPMCH y el TPGSM.

B) Evaluación de las condiciones de competencia

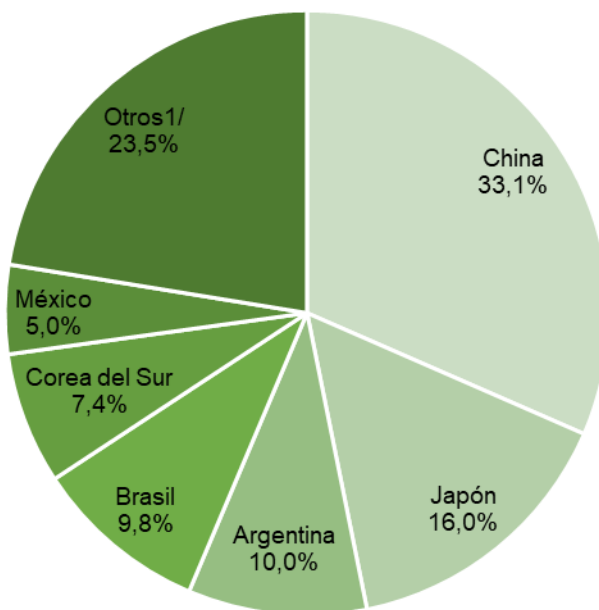
239. A continuación, se evalúan las condiciones de competencia del mercado donde es brindado el Servicio Estándar en función a la carga rodante del TNM.

a) Competencia (o sustitución) intermodal o multimodal

240. Dado que casi la totalidad de la carga rodante movilizada a través del TNM entre enero de 2021 y julio de 2025 correspondió a importaciones, la evaluación de la competencia intermodal requiere identificar los países de origen de estos productos. El análisis geográfico revela que China es el principal país de origen con el 33,1% del volumen total importado, seguido de Japón (16,0%), Argentina (10,0%), Brasil (9,8%), Corea del Sur (7,4%) y México (5,0%). En conjunto, estos seis países acumularon una representación significativa del 81,4% del volumen total de importaciones de carga rodante en el TNM durante ese periodo.

vehículos utilizando cincuenta (50) contenedores en el puerto de Chancay. Información disponible en: <https://logistica360.pe/ian-taylor-en-peru-ejecuta-importacion-de-autos-de-alta-gama-desde-china-a-callao/> y <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/puerto-de-chancay-recibio-la-primera-importacion-de-vehiculos-en-contenedores> (último acceso: 07.10.2025).

Gráfico N° 2929
IMPORTACIÓN DE CARGA RODANTE A TRAVÉS DEL TNM, SEGÚN PAÍS DE ORIGEN,
ENERO 2021 – JULIO 2025



1/ La categoría "Otros" está compuesta por empresas que individualmente no superan en participación al resto de empresas presentadas en el gráfico.

Fuente: InfoEscomar.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

241. Al respecto, en el caso de los productos originarios de China, Japón, Corea del Sur y México, el transporte terrestre es inviable, y la opción aérea resulta prohibitivamente costosa, especialmente dadas las características y el volumen de la carga rodante. Por otro lado, en el caso de Argentina y Brasil, a pesar de su relativa cercanía con Perú, que podría sugerir el transporte terrestre como una alternativa, el modo marítimo prevalece. Esto se debe a ventajas decisivas como el menor costo, mayor seguridad y la capacidad de movilizar un gran volumen de carga en un solo viaje, consolidando al transporte marítimo como el método insustituible.⁹⁶ En ese sentido, dada la composición geográfica de las importaciones de carga rodante, se concluye que el transporte marítimo es la única alternativa efectiva para ingresar estos productos al Perú.
242. En consecuencia, corresponde afirmar que no existe competencia (o sustitución) intermodal o multimodal en el caso de la carga rodante del TNM.

b) Competencia interportuaria

243. En el mercado relevante definido anteriormente, los usuarios del TNM podrían acudir al TPMCH y al TPGSM para proveerse del servicio en cuestión, con lo cual, corresponde identificar si, en efecto, ambos terminales ejercen o no presión competitiva sobre el TNM dado que, desde la perspectiva de los usuarios portuarios, ambos terminales podrían ser sustitutos.
244. En primer lugar, en el caso del TPGSM, la distancia que deben recorrer los usuarios del

⁹⁶

Según Álvarez (2016), el transporte por carretera tiene una cobertura amplia; adaptabilidad a la mercancía; y simplicidad en la gestión y rapidez en la ejecución; pero su costo es elevado en proporción al transporte marítimo y ferroviario debido a limitaciones de cargas, horarios de conducción, limitaciones en día festivos, etc.; y no es competitivo en el caso de distancias superiores a 2 500 km., por los problemas que se pueden generar para encontrar cargas de retorno. Fuente: Álvarez, J. (2016). Transporte Internacional de Mercancías. Ediciones Paraninfo S.A. 1° edición.

TNM desde el TPGSM hacia sus depósitos parece ser suficientemente considerable como para que dichos usuarios no tengan incentivos para acudir al TPGSM pues, como se observa en el siguiente cuadro, los principales usuarios del TNM cuentan con un depósito cerca al TNM, en particular, en la región Callao y Lima Metropolitana.

Cuadro N° 12
UBICACIÓN DE LOS PRINCIPALES USUARIOS DE CARGA RODANTE DEL TNM
(Número de depósitos)

Usuario	Lima y Callao	Arequipa	Cusco	Otros1/
Toyota del Perú S.A.	5	0	0	0
DERCO Perú S.A.	12	0	0	0
Automotores Gildemeister- Perú S.A.C.	4	0	0	0
General Motors Perú S.A.	6	0	0	0
KIA Import Perú S.A.C.	7	0	0	0
Ferreyros Sociedad Anónima	4	3	1	12
DIVEIMPORT	9	3	3	1
Total	47	6	4	13

1/ Incluye los departamentos de Áncash, Junín, La Libertad, Moquegua, Pasco y Tacna.

Nota: La clasificación del tipo de establecimiento (depósito) se obtuvo de la página web de la Sunat, sección Consulta RUC, disponible en: <https://e-consultaruc.sunat.gob.pe/cl-ti-itmrconsruc/FrameCriterioBusquedaWeb.jsp> (último acceso: 29.09.2025).

Fuente: Sunat y APMT.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

245. Como se observa, los principales usuarios de carga rodante del TNM, entre enero 2021 y junio 2025, cuentan con un total de 70 depósitos en el Perú, de los cuales 47, es decir, el 67%, se encuentran en Lima Metropolitana y la Región Callao.
246. Para ilustrar el costo logístico de cambiar de terminal, y considerando que casi la totalidad de carga rodante en el TNM se moviliza bajo régimen de importación, se ha elaborado un cuadro comparativo que muestra las distancias promedio desde el TNM y el TPGSM hacia los depósitos de carga rodante ubicados en Lima Metropolitana y la Región Callao. Los datos demuestran que, si los principales usuarios de carga rodante del TNM decidieran dejar de usar este terminal para acudir al TPGSM, tendrían que recorrer una distancia considerablemente mayor, lo que impactaría significativamente sus costos de transporte terrestre.

Cuadro N° 13
DISTANCIA PROMEDIO DESDE EL TPGSM Y TNM HACIA LOS DISTRITOS DE LOS
DEPÓSITOS DE LOS PRINCIPALES USUARIOS DE CARGA RODANTE
(Kilómetros)

Cliente	Departamento	Distrito	TNM	TPGSM
Toyota del Perú S.A.	Callao	Callao	9,1	290,0
		Ventanilla	22,7	309,0
	Lima	Los Olivos	18,1	290,0
DERCO Perú S.A.	Lima	Chorrillos	24,5	260,0
		Lurín	50,2	239,4
		Punta Hermosa	55,0	233,0
		Villa El Salvador	33,2	252,0
Automotores Gildemeister- Perú S.A.C.	Callao	Ventanilla	17,4	291,0
	Lima	Los Olivos	17,4	292,0
		Punta Hermosa	54,9	230,0
		Santiago de Surco	28,3	261,0
General Motors Perú S.A.	Callao	Callao	8,8	295,0

Cliente	Departamento	Distrito	TNM	TPGSM
	Lima	Lurigancho	36,9	292,0
		Lurín	55,7	240,0
		Villa El Salvador	31,9	253,5
KIA Import Perú S.A.C.	Callao	Callao	2,4	285,0
	Lima	Lurín	53,5	241,4
Ferreyros Sociedad Anónima	Callao	Callao	13,7	299,0
		Carmen de La Legua Reynoso	8,3	287,5
		Ventanilla	12,5	299,0
		Callao	0,2	281,0
DIVEIMPORT	Lima	El Agustino	23,3	272,0
		Lurín	57,8	242,0
		San Juan de Lurigancho	27,6	283,0
		Callao	0,2	281,0

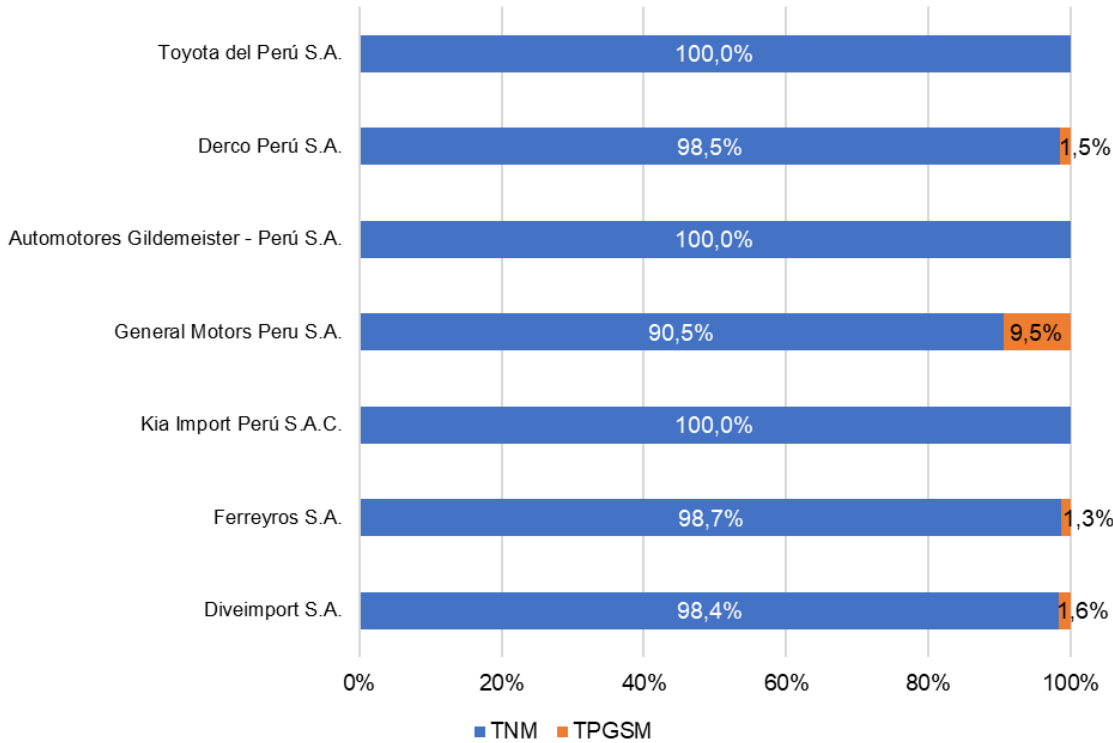
Nota: Entre el 26 y 29 de setiembre de 2025, se realizó la consulta de las distancias desde cada depósito de los principales usuarios de carga rodante hasta el TNM y el TPGSM en la plataforma Google Maps. Para efectos del cuadro, se presentan las distancias promedio a nivel distrito hacia los referidos terminales portuarios.

Fuente: APMT, Sunat, y Google Maps.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

247. Sumado a lo anterior, el siguiente gráfico demuestra una clara preferencia hacia el TNM por parte de los principales usuarios de carga rodante. Durante el periodo comprendido entre enero de 2021 y junio de 2025, estos importadores realizaron más del 90% de sus importaciones totales a través del TNM (al comparar con el TPGSM), lo que evidencia que el TPGSM no ejerce presión competitiva para este tipo de carga.

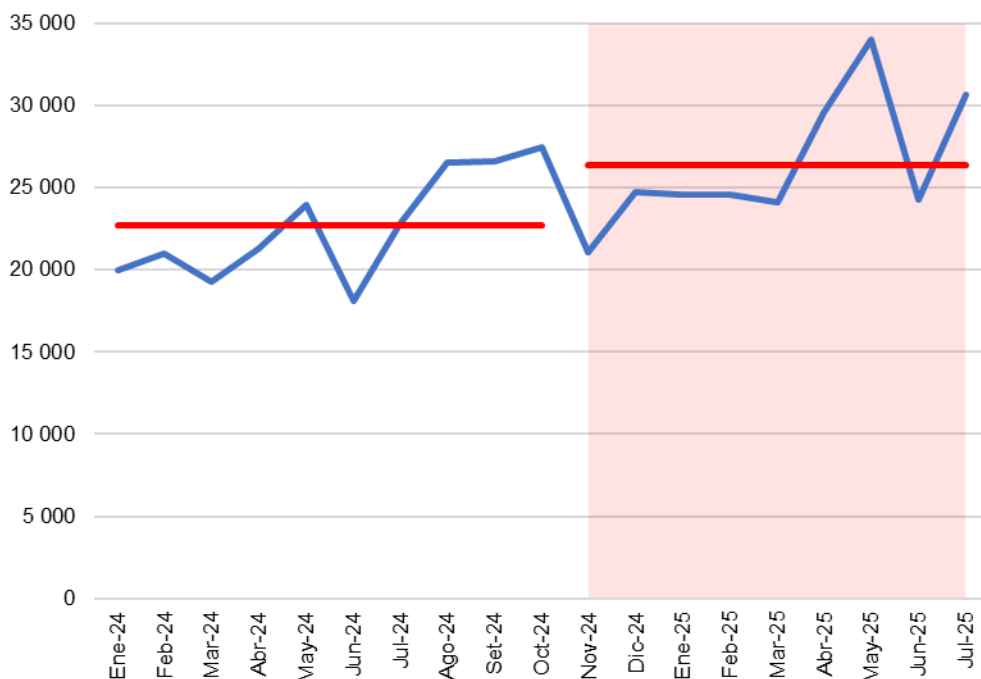
Gráfico N° 30
IMPORTACIONES DE LOS PRINCIPALES USUARIOS DE CARGA RODANTE,
SEGÚN TERMINAL PORTUARIO, ENERO 2021 – JULIO 2025



Nota: Los porcentajes muestran la distribución de la carga rodante de cada cliente entre el TNM y el TPGSM. Fuente: APMT (mediante comunicación electrónica del 19.09.2025), Veritrade, Terminal Portuario de Paracas (mediante el Programa de Declaración Estadística del Ositrán) e InfoEscomar.

248. Por otro lado, como es posible observar en el siguiente gráfico, el promedio mensual del volumen de carga rodante movilizado mediante el TNM después de la inauguración del TPMCH (noviembre 2024 – julio 2025) se incrementó en 16,3% comparado con el periodo previo (enero – octubre 2024).

Gráfico N° 3131
CARGA RODANTE MOVILIZADA A TRAVÉS DEL TNM, ENERO 2024 – JULIO 2025
(Miles de toneladas)



Fuente: APMT (mediante comunicación electrónica del 19.09.2025) e InfoEscomar.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

249. En principio, el aumento en la demanda observada en el TNM sugiere que el TPMCH no está ejerciendo una presión competitiva significativa sobre sus operaciones. Esta tendencia general apunta a la inexistencia de competencia interportuaria efectiva en este segmento.
250. Un factor clave que puede explicar por qué el volumen de carga rodante en el TNM no se ha visto reducido tras la inauguración del TPMCH es la distancia que los usuarios tendrían que recorrer. El siguiente cuadro ilustra un escenario de costos similar al analizado con el TPGSM: si los principales usuarios de carga rodante del TNM optaran por el TPMCH como sustituto, incurrirían en una distancia considerablemente mayor. Este incremento en la distancia se traduciría en un impacto significativo en sus costos de transporte terrestre, lo que desincentiva el cambio de terminal portuario.

Cuadro N° 14
DISTANCIA PROMEDIO DESDE EL TPMCH Y TNM HACIA LOS DISTRITOS DE LOS
DEPÓSITOS DE LOS PRINCIPALES USUARIOS DE CARGA RODANTE
(En Kilómetros)

Cliente	Departamento	Distrito	TNM	TPMCH
Toyota del Perú S.A.	Callao	Callao	9,1	67,0
		Ventanilla	22,7	49,3
	Lima	Los Olivos	18,1	60,7
DERCO Perú S.A.	Lima	Chorrillos	24,5	91,8
		Lurín	50,2	116,3
		Punta Hermosa	55,0	124,0
		Villa El Salvador	33,2	101,0
Automotores Gildemeister- Perú S.A.C.	Callao	Ventanilla	17,4	58,4
	Lima	Los Olivos	17,4	62,7
		Punta Hermosa	54,9	121,0
		Santiago de Surco	28,3	85,8
General Motors Perú S.A.	Callao	Callao	8,8	62,8
	Lima	Lurigancho	36,9	93,8
		Lurín	55,7	121,5
		Villa El Salvador	31,9	97,9
KIA Import Perú S.A.C.	Callao	Callao	2,4	71,3
	Lima	Lurín	53,5	120,4
Ferreyros Sociedad Anónima	Callao	Callao	13,7	60,1
		Carmen de La Legua Reynoso	8,3	73,5
		Ventanilla	12,5	60,1
DIVEIMPORT	Callao	Callao	0,2	71,9
	Lima	El Agustino	23,3	80,2
		Lurín	57,8	124,0
		San Juan de Lurigancho	27,6	84,7

Nota: Entre el 26 y 29 de setiembre de 2025, se realizó la consulta de las distancias desde cada depósito de los principales usuarios de carga rodante hasta el TNM y el TPMCH en la plataforma Google Maps. Para efectos del cuadro, se presentan las distancias promedio a nivel distrito hacia los referidos terminales portuarios.

Fuente: APMT, Sunat, Google Maps.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

251. Cabe indicar que, desde junio 2025 hasta setiembre de 2025, la carga rodante recibida en el TPMCH ha sido traída exclusivamente por naves de Cosco Shipping Specialized Carriers (Southeast Asia) Pte. Ltd. Específicamente, los buques Ro-Ro que atracaron entre junio y setiembre de 2025 (Orchid Leader, Huang He Kou, Min Jiang Kou, Liao He Kou y Xiang Jiang Kou)⁹⁷ pertenecen al mismo grupo económico que la empresa operadora del TPMCH⁹⁸. Esta relación vertical hace que sea razonable esperar que dichas naves realicen sus recaladas de forma exclusiva en este terminal.
252. Asimismo, se ha registrado el desembarque de vehículos de procedencia china en el TPMCH. Por ejemplo, en setiembre de este año, dicho terminal recibió la nave Liao He Kou, la cual descargó 1 720 unidades, predominantemente de marcas chinas como DFSK,

⁹⁷ Información disponible en: <<https://eredenaves.apn.gob.pe/apn/inforedenaves.jsp>> (último acceso: 09.10.2025).

⁹⁸ Información disponible en: <[http://www.cosco.co.jp/Page_Web/File/Files/\(TOHO\)COSCO%20PCTC%20vsl%20schedule%2020250613.pdf](http://www.cosco.co.jp/Page_Web/File/Files/(TOHO)COSCO%20PCTC%20vsl%20schedule%2020250613.pdf)> (último acceso: 09.10.2025).

Changan Pakistan, Great Wall y Geely.⁹⁹ Considerando que las embarcaciones de la empresa china Cosco Shipping Specialized Carriers transportan automóviles de origen chino, y dado que el gobierno de China mantiene una fuerte influencia sobre las decisiones corporativas en todos los niveles, es razonable suponer que la operación del TPMCH por parte de una firma china contribuirá a que las marcas automotrices chinas continúen utilizando este terminal para sus actividades de importación. Esta relación vertical y no algún aspecto comercial relacionado a un mecanismo de competencia explica que la importación de carga rodante de origen chino mantenga sus actividades concentradas en el TPMCH, y, por lo tanto, no se utilice el TNM.

253. En base a todo el análisis previo, es posible concluir que no existe competencia interportuaria entre el TNM, el TPGSM y el TPMCH.

c) Competencia intraportuaria o intraterminal

254. Según la Cláusula 2.7 del Contrato de Concesión, APMT tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los Servicios que se pueden brindar dentro del TNM a partir de la Toma de Posesión.
255. Es decir, el Concesionario es la única empresa que tiene el derecho a brindar el servicio orientado al embarque o descarga de la carga rodante en el mencionado terminal portuario. En virtud de ello, corresponde señalar que APMT no enfrenta competencia intraportuaria o intraterminal en el TNM.

d) Poder de compra compensatorio de los usuarios portuarios

256. Tal como se ha mencionado previamente, según Oxera (2011), el poder de compra compensatorio podría existir cuando los compradores son grandes respecto de los proveedores, donde los compradores tienen la capacidad de cambiar entre los diferentes proveedores existentes, y en puertos donde existen pocos usuarios principales; sin embargo, no es suficiente ser un cliente grande para tener un importante poder de compra compensatorio, sino que dichos clientes también deben ser capaces de amenazar creíblemente con desviar una proporción significativa de la demanda en casos de aumentos de precios.
257. En este contexto, se debe mencionar que los volúmenes de carga movilizados por los usuarios de carga rodante del TNM son relativamente pequeños comparados con el volumen total de carga que se moviliza mediante dicho terminal portuario. En efecto, como es posible identificar anteriormente, la participación más alta que corresponde a Toyota del Perú S.A. apenas llega al 0,31% del total de carga movilizada por el TNM entre enero 2021 y junio 2025. En consecuencia, no parece que los importadores de carga rodante sean considerados como clientes grandes desde el punto de vista del TNM, con lo cual corresponde concluir que ellos no tienen poder de compra compensatorio frente al operador del TNM.

e) Facilidad esencial

258. Como ha sido demostrado anteriormente, los usuarios de carga rodante del TNM no tienen la posibilidad de cambiar a otros modos de transporte (distintos al transporte marítimo) y tampoco tienen poder de compra compensatorio frente al proveedor de servicios de dicho terminal portuario. Por tal motivo, corresponde afirmar que, desde la perspectiva de los dueños o consignatarios de la carga rodante, el TNM se constituye como una facilidad esencial para completar sus procesos logísticos de importación de productos.

f) Barreras a la entrada al mercado

259. Considerando que el ámbito geográfico del mercado relevante está limitado al TPC y su área de influencia que abarca hasta el TPGSM y el TPMCH, la evaluación del posible

⁹⁹

Información disponible en: https://www.linkedin.com/posts/puertodechancay_puertodechancay-oro-sectorautomotriz-activity-7368683918138585088-U5z/?originalSubdomain=es (último acceso: 09.10.2025).

ingreso de nuevos operadores portuarios al mercado se realizará empezando por los proyectos portuarios ubicados en la región de Lima y la Provincia Constitucional del Callao y también considerando que el respectivo proyecto portuario esté orientado a la carga rodante.

260. Así, cerca de la región de Lima y la Provincia Constitucional del Callao, en el Cuadro N° 5, se identificó al Terminal Portuario Pucusana el cual movilizará carga fraccionada (productos siderúrgicos), carga sólida a granel (maíz y soya en torta), y carga rodante (vehículos). Según la empresa operadora Navisan S.A., la construcción de dicho proyecto tomará 21 meses y empezaría en el presente año 2025. No obstante, a la fecha de elaboración del presente Informe Conjunto, no existe información pública y disponible que indique que haya empezado la construcción del mencionado terminal portuario. Con lo cual, no puede representar un posible ingreso al mercado que limite el poder de mercado que ostenta el TNM para los importadores de carga rodante.
261. En resumen, por los motivos expuestos anteriormente en esta sección, corresponde concluir que no existen condiciones de competencia en el mercado relevante donde es brindado el Servicio Estándar a la carga rodante en el TNM.

V.1.2.6. CARGA SÓLIDA A GRANEL

A) Definición del mercado relevante

262. Según el acápite b) de la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, en el caso de la carga sólida a granel, el Servicio Estándar incluye las siguientes actividades:

“ALCANCES DEL SERVICIO

8.19. SERVICIOS ESTÁNDAR

[...]

a) SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA NAVE:

[...]

b) SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA:

Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de la Infraestructura y Equipamiento Portuario requerido del Terminal Norte Multipropósito.

[...]

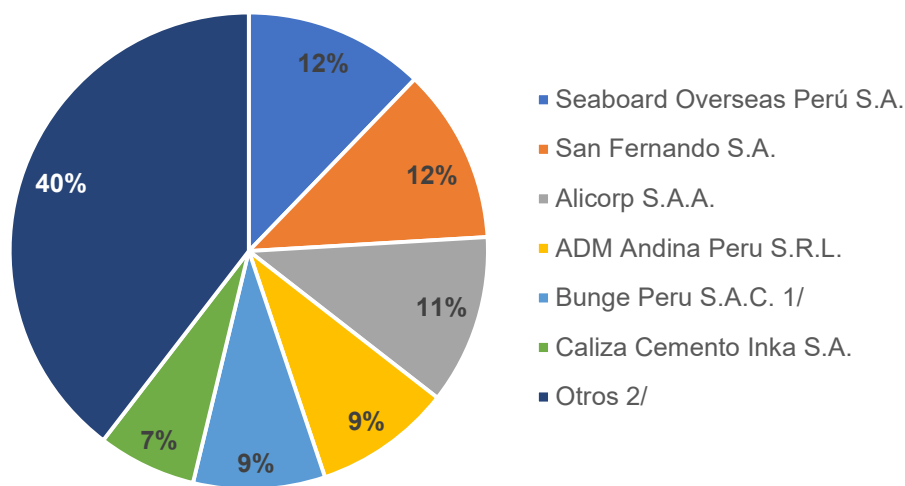
En el caso de la carga sólida a granel, el Servicio Estándar incluye:

- xvi) Las actividades de estiba o desestiba, descarga/embarque con fajas transportadoras u otros equipos.*
- xvii) El servicio de manipuleo -en el área de almacenaje (silos), o zona de maniobra- para la recepción de la carga de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque.*
- xviii) Pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información, y*
- xix) Uso de infraestructura (uso de muelle).*
- xx) Otros servicios vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables, que deban prestarse únicamente en el Terminal por la Sociedad Concesionaria. No incluye, de ser el caso, los servicios relacionados con el movimiento de la carga para la realización del aforo o similares dentro del Terminal. La prestación de estos servicios en ningún caso afectará el cumplimiento de las obligaciones de carácter aduanero que correspondan a los diferentes operadores de comercio exterior, conforme a la normativa vigente.”*

263. El citado acápite b) de la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión también establece que la carga sólida a granel, excepto concentrado de minerales, podrá permanecer depositada en el TNM a libre disposición del Usuario, hasta cinco (05) Días Calendario, con uso de torres absorbentes y silos.

264. Cabe indicar que el servicio bajo análisis es el Servicio Estándar en función a la carga sólida a granel brindado en el TNM, cuyo alcance está delimitado en el citado acápite b) de la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, y los usuarios de dicho servicio son los dueños o consignatarios de la carga, quienes movilizan sus productos mediante el mencionado terminal portuario. Específicamente, los usuarios son las empresas Seaboard Overseas Perú S.A., San Fernando S.A., Alicorp S.A.A., ADM Andina Peru S.R.L., Bunge Peru S.A.C. y Caliza Cemento Inka S.A., cuya demanda conjunta fue equivalente al 60% del volumen total de carga sólida a granel movilizada por el TNM durante el periodo enero 2021 – julio 2025. Es oportuno adicionar que el 99,94% de la carga sólida a granel movilizada mediante el TNM durante ese periodo fue bajo el régimen de importación.

Gráfico N° 32
CARGA SÓLIDA A GRANEL MOVILIZADA A TRAVÉS DEL TNM, SEGÚN USUARIO,
ENERO 2021 – JULIO 2025



Total: 25 millones de toneladas

Notas:

1/ Contiene también la carga de Viterra Agriculture Peru S.A.C., debido a la fusión de las casas matrices de ambas empresas. Información disponible en: <<https://www.bunge.com/Press-Releases/Bunge-and-Viterra-Complete-Merger-to-Create-Premier-Global-Agribusiness-Solutions-Company>> (último acceso: 25.09.2025).

2/ Incluye usuarios cuyo volumen de carga individual fue como máximo 5,40% del total de carga sólida a granel. Fuente: APMT (información remitida al Programa de Declaración Estadística del Ositrán y Carta 01092-APMTC/LEG), Veritrade, InfoEscomar y Sunat.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

265. Para definir el mercado del servicio relevante debemos identificar los posibles sustitutos del servicio objeto de análisis. En tal sentido, es oportuno indicar que, a partir del 23.05.2014, fecha desde la cual se encuentra operativo el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, TECM), el TNM se encuentra contractualmente impedido de embarcar concentrados de minerales,¹⁰⁰ y, en línea con ello, desde ese entonces, este último terminal portuario (TNM) no moviliza carga sólida a granel mineral.¹⁰¹ Es decir, los usuarios del TNM solamente movilizan carga

¹⁰⁰ Ver Cláusula 8.1 del Contrato de Concesión del TNM que se reproduce a continuación:

“SECCIÓN VIII: EXPLOTACIÓN DE LA CONCESIÓN

DERECHOS Y DEBERES DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA

8.1. [...] Con relación al embarque de concentrados de minerales, dicho servicio deberá ser prestado en el Terminal Norte Multipropósito en tanto no se encuentre operativo el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao. En tal sentido, la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá tomar en cuenta tal condición para efectos de la prestación del referido servicio así como para la suscripción de contratos con terceros vinculados a la instalación, colocación o uso de fajas transportadoras herméticas móviles para su prestación. Se deberá contar con un área adecuada para el estacionamiento de la [sic] fajas.”

¹⁰¹ Información estadística disponible en el Portal Web de la APN:

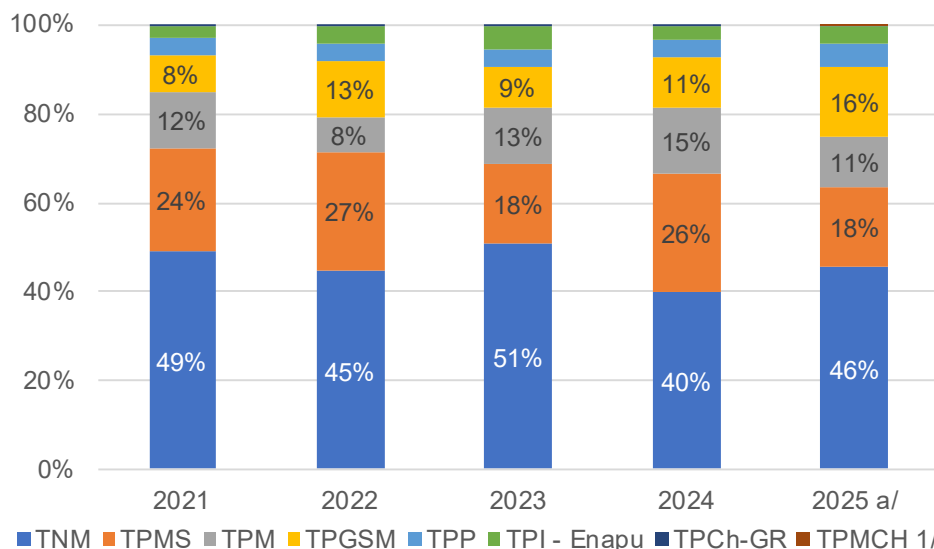
sólida a granel no mineral.

266. En tal sentido corresponde indicar que el mercado del servicio debe definirse como los servicios similares o, desde el punto de vista de los usuarios, equivalentes al Servicio Estándar en función a la carga sólida a granel no mineral brindado en el TNM.
267. De otro lado, el ámbito geográfico del mercado relevante debe definirse considerando las ubicaciones geográficas de los terminales portuarios a los cuales pueden acudir los usuarios portuarios para obtener un servicio que consideren como relativamente equivalente al Servicio Estándar en función a la carga sólida a granel no mineral brindado en el TNM.
268. Al respecto, los posibles proveedores del servicio en cuestión deberían ser los terminales portuarios marítimos, es decir, aquellos ubicados en el litoral peruano, porque, como se evidenciará posteriormente en esta sección, los principales países de origen de los productos son Argentina, Canadá, EEUU y Canadá, con lo cual su paso por dicho litoral es obligatorio. En esa línea es preciso indicar que los terminales fluviales no pueden ser considerados como una fuente alternativa de aprovisionamiento del servicio bajo análisis porque debido al lugar donde se encuentran localizados los puertos fluviales y, dados los puntos de origen de las mercaderías movilizadas por el TNM, carece de sentido que los usuarios del servicio analizado utilicen dichos puertos fluviales para realizar sus importaciones. Además, los posibles proveedores sustitutos también deberían ser terminales portuarios de uso público, sean de titularidad privada o pública, porque lo importante es tomar en cuenta a aquellos puertos que pueden brindar servicios a terceros en el mercado, con lo cual no debe considerarse como una posible fuente de aprovisionamiento a aquellos puertos de uso privado.¹⁰² En resumen, los posibles proveedores deberían ser terminales portuarios marítimos de uso público que movilizan carga sólida a granel no mineral en el Perú.
269. En línea con lo anterior, corresponde indicar que, como se muestra en el siguiente gráfico, los terminales portuarios marítimos de uso público que actualmente movilizan carga sólida a granel no mineral en el Perú son: TNM, TPMS, TPM, TPGSM, TPP, TPI – Enapu, TPCh-GR y TPMCH.

<<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2839728/Movimiento%20de%20carga%20s%C3%B3lida%20minerales%20mensualizada%20en%20TM%20-%202010%20al%202021.xlsx?v=1689360778>> (último acceso: 30.09.2025).

¹⁰² En el Perú, los puertos de uso privado que movilizan carga sólida a granel no mineral son: TP Conchan – UNACEM, operado por la empresa UNACEM, y el Muelle SIDERPERÚ de la empresa SIDERPERÚ.

Gráfico N° 33
CARGA SÓLIDA A GRANEL NO MINERAL MOVILIZADA EN TERMINALES PORTUARIOS MARÍTIMOS DE USO PÚBLICO EN EL PERÚ, SEGÚN TERMINAL, 2021 – 2025



Notas:

a/ Incluye periodo enero - junio 2025.

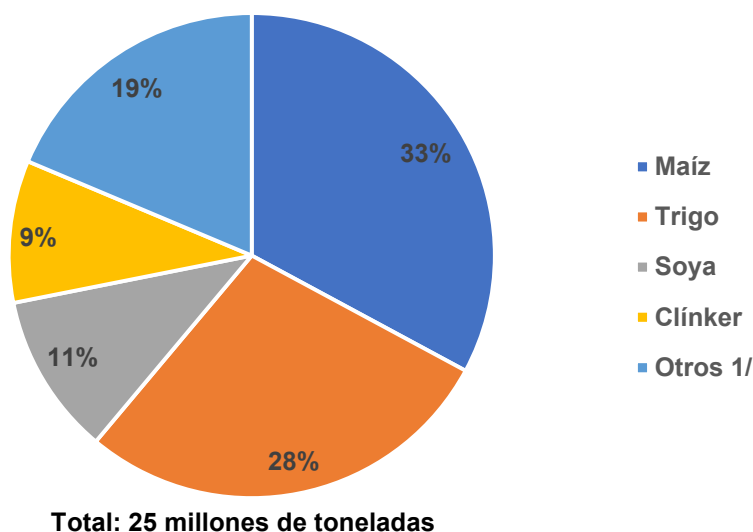
1/ Contiene únicamente datos del mes de junio 2025.

Fuente: Plataforma de Información de Estadísticas Portuarias de la APN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

270. Además, es oportuno indicar que los principales productos movilizados a través del TNM como carga sólida a granel son maíz, trigo, soya y clínker,¹⁰³ los cuales, en conjunto, representaron el 81% del total de dicho tipo de carga durante el periodo enero 2021 – julio 2025, tal como es posible observar en el siguiente gráfico.

Gráfico N° 34
CARGA SÓLIDA A GRANEL MOVILIZADA A TRAVÉS DEL TNM, SEGÚN PRODUCTO, ENERO 2021 – JULIO 2025
 (Miles de toneladas)



Nota:

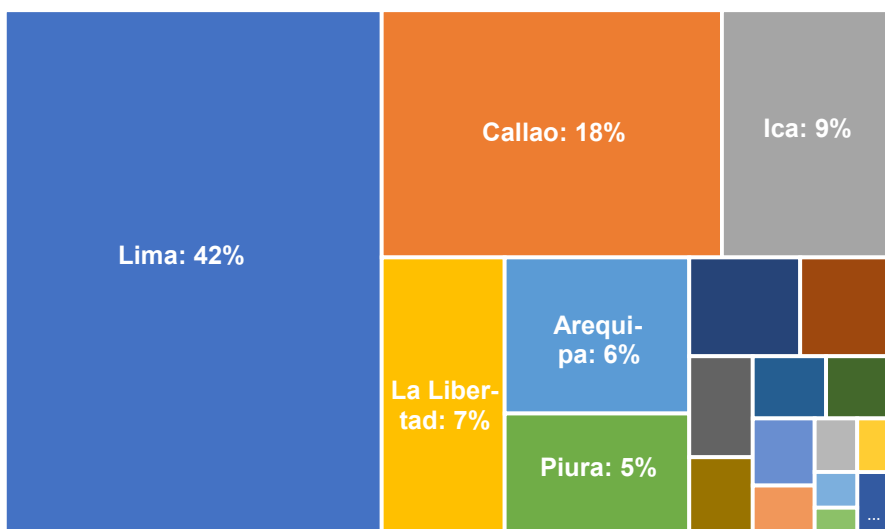
1/ Incluye productos cuyo volumen individual fue como máximo 3,56% del total.

¹⁰³

Como es posible prever a partir de lo establecido en la cláusula 8.1 del Contrato de Concesión, no se observan concentrados de minerales entre los productos movilizados por el TNM.

271. Cabe indicar que los principales productos de carga sólida a granel del TNM también podrían ser transportados como otros tipos de carga, específicamente dentro de contenedores o como carga fraccionada (por ejemplo, en sacos o *big bags*). Sin embargo, el transporte de esos productos como otras categorías de carga principalmente ocurre cuando se trata de cargas relativamente pequeñas, y no para volúmenes grandes, los cuales, como se verá más adelante en la sección de evaluación de condiciones de competencia, deben ser movilizados a grandes distancias.
272. Bajo ese contexto, corresponde indicar que los principales usuarios de carga sólida a granel del TNM movilizan volúmenes relativamente grandes. En efecto, sus volúmenes anuales de carga movilizada oscilaron entre 303 234 toneladas (correspondientes a la empresa Caliza Cemento Inka S.A. en el año 2023) y 867 751 toneladas (correspondientes a la empresa Seaboard Overseas Perú S.A. en el año 2024). Con base en lo anterior es posible afirmar que los principales usuarios de carga sólida a granel del TNM difícilmente movilizarán sus productos bajo otra categoría de carga; con lo cual, los posibles puertos sustitutos para ellos solamente son los terminales portuarios marítimos de uso público que movilizan carga sólida a granel no mineral.
273. Con la finalidad de definir cuáles puertos estarán dentro del mercado geográfico debemos conocer las ubicaciones de los usuarios de carga sólida a granel del TNM. Al respecto, la mayoría de sus usuarios cuenta con establecimientos cerca de dicho terminal portuario, específicamente en la región de Lima y la Provincia Constitucional del Callao. En efecto, el 60% de los establecimientos (sedes productivas y depósitos) de los usuarios que movilizaron carga sólida a granel a través del TNM entre enero de 2021 y julio de 2025 están ubicados en la región de Lima y la Provincia Constitucional del Callao, tal como es posible observar en el siguiente gráfico.

Gráfico N° 35
UBICACIÓN DE LOS ESTABLECIMIENTOS DE LOS USUARIOS DE CARGA SÓLIDA A GRANEL DEL TNM, SEGÚN REGIÓN, ENERO 2021 – JULIO 2025
(Porcentaje)



Notas:

- La información sobre los tipos de establecimientos (sede productiva y depósito) de las empresas y sus ubicaciones fue obtenida de la sección Consulta RUC de la página web de la Sunat, disponible en: <https://e-consultaruc.sunat.gob.pe/cl-ti-itmrconsruc/FrameCriterioBusquedaWeb.jsp> (último acceso: 29.09.2025).
- Únicamente se han considerado los establecimientos tipo sede productiva y depósito (almacén) porque, como indica la Sunat, la sede productiva es el lugar donde se realiza el proceso productivo de los bienes que comercializa la empresa, y el depósito (almacén) es el lugar destinado para almacenar mercadería. Las definiciones de sede productiva y depósito (almacén) han sido tomadas de la página web de la Sunat,

disponible en: <<https://e-consultaruc.sunat.gob.pe/cl-ti-itmrconsruc/FrameCriterioBusquedaWeb.jsp>> (último acceso: 09.10.2025).

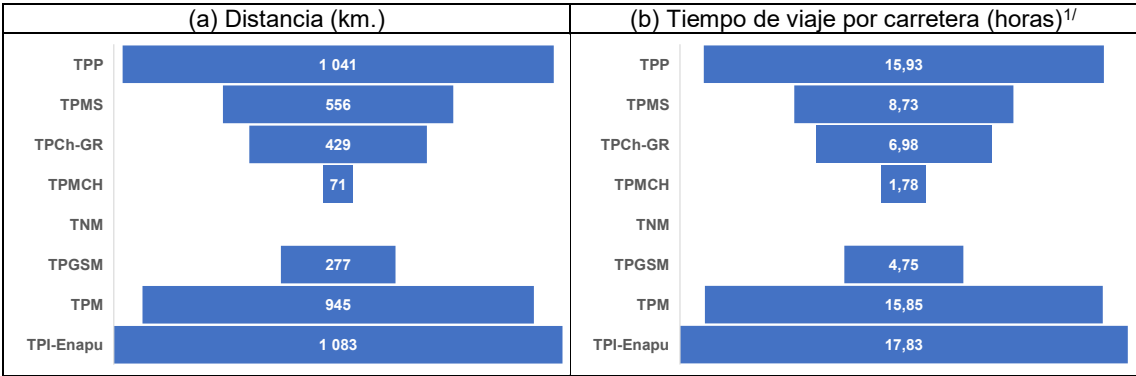
- La sección Consulta RUC de la página web de la Sunat no contiene información sobre los establecimientos de la empresa Anita Food S.A. y sus respectivas ubicaciones, motivo por el cual se consideraron los datos sobre la ubicación de su planta industrial, los cuales fueron tomados de la Resolución Directoral N° 00183-2023-PRODUCE/DGAAMI.
- En el caso del Callao, la información se refiere a la Provincia Constitucional del Callao.

Fuente: Sunat.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

274. Otro elemento importante para definir el mercado geográfico es conocer las distancias de los posibles terminales portuarios sustitutos con relación al TNM, lo cual se presenta en el siguiente gráfico.

Gráfico N° 36
DISTANCIA Y TIEMPO DE VIAJE VÍA TERRESTRE DESDE EL TNM HASTA ALGUNOS TERMINALES PORTUARIOS MARÍTIMOS DE USO PÚBLICO EN EL PERÚ



Nota:

1/ Horas en sistema decimal.

Fuente: Google Maps (información obtenida el 03.10.2025 alrededor de las 17:00 horas).

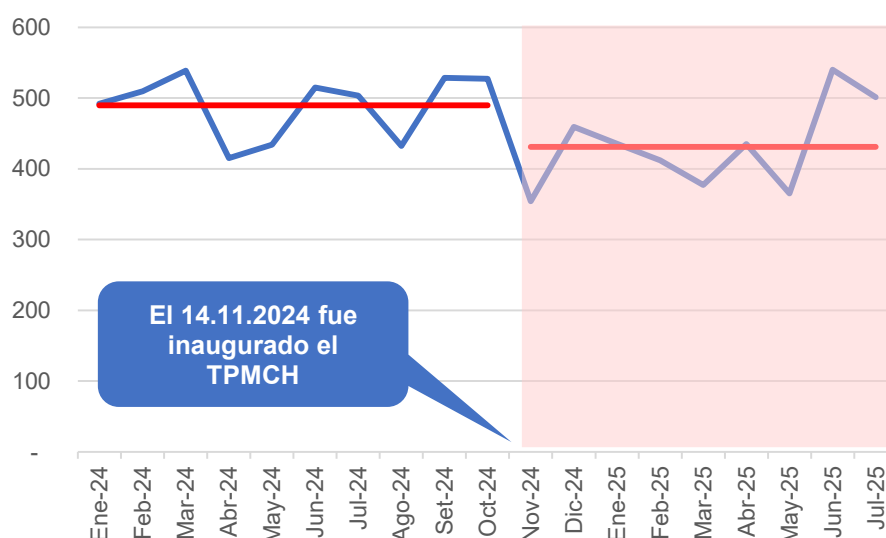
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

275. En tal sentido corresponde señalar que el puerto más cercano al TNM es el TPMCH que está ubicado a 71 km o 1,78 horas vía terrestre hacia el norte. Como se muestra en el siguiente gráfico, luego de la inauguración del TPMCH, se redujo la demanda del servicio en cuestión en el TNM. En efecto, el promedio mensual del volumen de carga sólida a granel movilizad mediante este último terminal portuario (TNM) durante el periodo noviembre 2024 – julio 2025 se redujo en 12% comparado con el periodo previo (enero – octubre 2024).¹⁰⁴

104

El promedio mensual del volumen de carga movilizad mediante el TNM durante el periodo noviembre 2024 – julio 2025 se redujo en 6% en comparación con el promedio del periodo enero 2021 – octubre 2024,.

Gráfico N° 37
CARGA SÓLIDA A GRANEL MOVILIZADA A TRAVÉS DEL TNM, ENERO 2024 – JULIO
2025
(Miles de toneladas)



Fuente: APMT (información remitida al Programa de Declaración Estadística del Ositrán y Carta 01092-APMTC/LEG), InfoEscomar, Veritrade y Sunat.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

276. En principio, la situación observada podría estar indicando que los usuarios de carga sólida a granel no mineral del TNM consideran al TPMCH como una fuente alternativa de aprovisionamiento del servicio en cuestión debido a la relativa cercanía del TPMCH al TNM y los usuarios de este último terminal portuario. Por tal motivo, se incluirá al TPMCH dentro del mercado geográfico del TNM.
277. Continuando con la búsqueda de posibles terminales portuarios sustitutos del TNM, ahora corresponde analizar el siguiente puerto relativamente más cercano, el TPGSM, localizado a 277 km o 4,75 horas vía terrestre hacia el sur desde el TNM. Como fue indicado anteriormente, los establecimientos de los usuarios de carga sólida a granel no mineral del TNM en su mayoría (60%) están localizados en la región de Lima y la Provincia Constitucional del Callao; con lo cual, la distancia parece ser suficientemente considerable como para que los usuarios del TNM no tengan incentivos de acudir al TPGSM porque el costo de aprovisionamiento de sus insumos aumentaría debido al mayor costo de transporte que tendrían que asumir por utilizar este último terminal portuario.
278. En consecuencia, no corresponde considerar al TPGSM dentro del mercado geográfico relevante del TNM. Además, tampoco debe incluirse a otros terminales portuarios porque están localizados a una mayor distancia, sea al norte, como el Terminal Portuario de Chimbote, administrado por el Gobierno Regional de Ancash, que está ubicado a 429 km o 6,98 horas vía terrestre del TNM o al sur, como el Terminal Portuario de Matarani, situado a 945 km o 15,85 horas vía terrestre del TNM.
279. En resumen, el mercado relevante está definido como los servicios similares o, desde el punto de vista de los usuarios, equivalentes al Servicio Estándar en función a la carga sólida a granel no mineral del TNM, brindados en el Terminal Portuario del Callao y su área de influencia que abarca hasta el TPMCH.

B) Evaluación de las condiciones de competencia

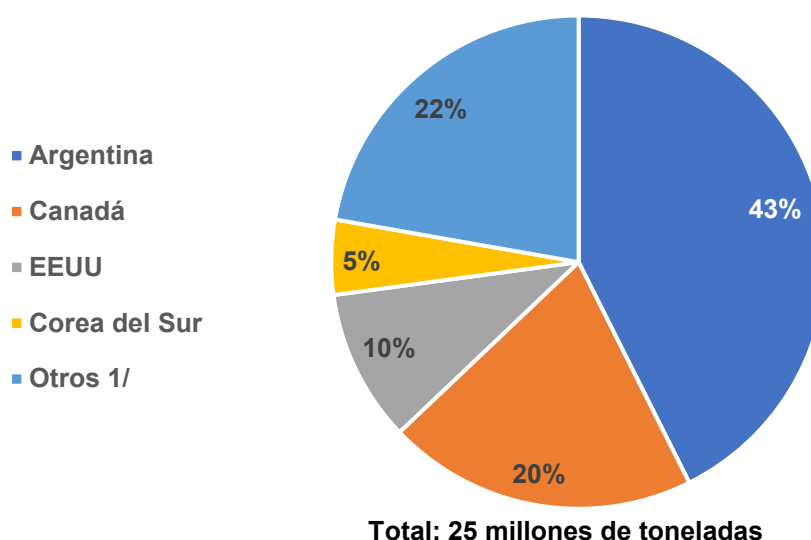
280. A continuación, se evalúan las condiciones de competencia del mercado relevante en el cual es brindado el Servicio Estándar en función a la carga sólida a granel del TNM, considerando para ello los criterios de competencia (o sustitución) intermodal o multimodal, competencia interportuaria, competencia intraportuaria o intraterminal, poder

de compra compensatorio de los usuarios portuarios, facilidad esencial, y barreras a la entrada al mercado

a) Competencia (o sustitución) intermodal o multimodal

281. Como se indicó anteriormente, prácticamente la totalidad de la carga sólida a granel movilizada por el TNM fue bajo el régimen de importación durante el periodo enero 2021 – julio 2025. Por ello, para evaluar si existe competencia (o sustitución) intermodal o multimodal, deben identificarse los países de origen de los productos importados. Al respecto, el 43% del volumen de importaciones de carga sólida a granel del TNM tuvo a Argentina como país de origen, 20% a Canadá, 10% a EEUU, y 5% a Corea del Sur, los cuales en conjunto acumularon el 82% del total movilizado durante el periodo enero 2021 – julio 2025, tal como es posible observar en el siguiente gráfico.

Gráfico N° 38
IMPORTACIÓN DE CARGA SÓLIDA A GRANEL A TRAVÉS DEL TNM, SEGÚN PAÍS DE ORIGEN, ENERO 2021 – JULIO 2025



Nota:

1/ Incluye países cuyo volumen de carga individual fue como máximo 3,50% del total de importaciones de carga sólida a granel.

Fuente: APMT (información remitida al Programa de Declaración Estadística del Ositrán y Carta 01092-APMTC/LEG), InfoEscomar, Veritrade y Sunat.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

282. Al respecto, debido a la relativa cercanía del Perú con Argentina podría pensarse que el modo de transporte terrestre es una alternativa efectiva al modo de transporte marítimo que es utilizado actualmente por los clientes de carga sólida a granel del TNM; sin embargo, ello no es posible debido principalmente al menor costo de transporte marítimo comparado con otros modos de transporte como la vía terrestre y los relativamente elevados volúmenes de carga de los principales usuarios del TNM, cuyo promedio de carga importada osciló entre 524 mil y 585 mil toneladas anuales durante el periodo 2021-2024. En los casos de Canadá, EEUU y Corea del Sur, no es posible realizar el transporte terrestre hasta el Perú y la vía aérea tiene un costo de transporte mucho mayor comparada con los otros modos de transporte; con lo cual, la única alternativa efectiva es el transporte marítimo.
283. Bajo ese contexto es oportuno reiterar que, según Álvarez (2016, pág. 122),¹⁰⁵ el transporte por carretera tiene una cobertura amplia; adaptabilidad a la mercancía; y simplicidad en la gestión y rapidez en la ejecución; pero su costo es elevado en proporción al transporte marítimo y ferroviario debido a limitaciones de cargas, horarios de

¹⁰⁵ Álvarez, J. (2016). *Transporte Internacional de Mercancías*. Ediciones Paraninfo S.A. 1° Edición.

conducción, limitaciones en día festivos, etc.; y no es competitivo en el caso de distancias superiores a 2 500 km., por los problemas que se pueden generar para encontrar cargas de retorno. En esa misma línea, Poland-Export, una empresa internacional de transporte de carga, especifica que el transporte por carretera de cereales “es más flexible, pero también más costoso y menos ecológico, especialmente en trayectos largos”,¹⁰⁶ como es el caso de los cereales peruanos que son importados desde Argentina. En tal sentido, es preciso indicar que el 86% de las importaciones de carga sólida a granel del TNM que provienen de Argentina es embarcado en los puertos de San Lorenzo y Rosario, cuyas distancias hasta el TNM son de 3 588 km. y 3 724 km. respectivamente,¹⁰⁷ muy por encima del mencionado umbral referencial.

284. En consecuencia, corresponde afirmar que no existe competencia (o sustitución) intermodal o multimodal en el caso de la carga sólida a granel del TNM.

b) Competencia interportuaria

285. En el mercado relevante definido anteriormente, los usuarios del TNM pueden acudir al TPMCH para proveerse del servicio en cuestión, con lo cual, corresponde identificar si el segundo puerto efecto ejerce presión competitiva sobre el primero.
286. Al respecto, como se evidenció en la sección anterior, luego de la inauguración del TPMCH, el promedio mensual del volumen de carga sólida a granel movilizado mediante el TNM (noviembre 2024 – julio 2025) se redujo en 12% comparado con el periodo previo (enero – octubre 2024).
287. En principio, la caída de demanda en el TNM podría indicar que, en efecto, el TPMCH estaría ejerciendo una presión competitiva significativa sobre el primer puerto de modo tal que este pierde usuarios. Sin embargo, también podría estar ocurriendo que la menor demanda del TNM simplemente esté evidenciando que actualmente sus usuarios han dejado de utilizarlo para acudir al TPMCH porque este último puerto está mucho más cerca de las instalaciones de dichos usuarios, con lo cual solamente ha ocurrido un reacomodo del mercado que no implica la existencia de condiciones de competencia, sino que los usuarios dejaron de ser cautivos¹⁰⁸ del TNM y ahora, debido a su ubicación, son cautivos del TPMCH.
288. En este contexto, es oportuno indicar que, los principales productos movilizados en la modalidad de carga sólida a granel a través del TNM son maíz, trigo, soya y clínker, los cuales en conjunto representaron el 81% del total movilizado entre enero de 2021 y julio de 2025, tal como es posible observar en el siguiente gráfico.

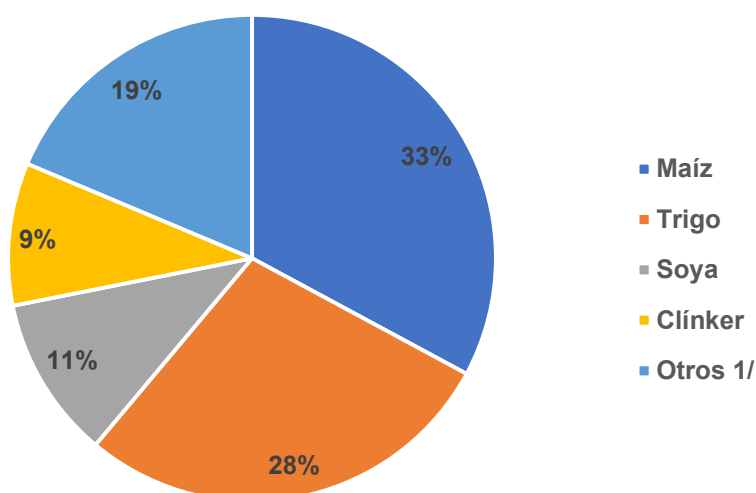
¹⁰⁶ Información tomada de: <<https://www.poland-transport.eu/es/g/transporte-por-carretera-2/articles/transporte-de-cereales--transporte-internacional-de-cereales-7431.html>> (último acceso: 03.10.2025).

¹⁰⁷ Información tomada de Google Maps el 29.09.2025 a las 12:16 horas y 12:17 horas, respectivamente.

¹⁰⁸ Los usuarios podrían estar económicamente cautivos de un terminal portuario debido principalmente a la ubicación geográfica de sus centros de producción, distribución o almacenamiento (US DoJ y FTC, 2011).

US DoJ y FTC (2011). *Competition Concerns in Ports and Port Services*. DAF/COMP/WP2/WD (2011) 34. 27 June 2011. Pag. 4-5. Disponible en: <<https://www.justice.gov/sites/default/files/atr/legacy/2011/07/29/273457.pdf>> (último acceso: 25.09.2025).

Gráfico N° 39
CARGA SÓLIDA A GRANEL MOVILIZADA A TRAVÉS DEL TNM, SEGÚN PRODUCTO,
ENERO 2021 – JULIO 2025
(Miles de toneladas)



Total: 25 millones de toneladas

Nota:

1/ Incluye productos cuyo volumen individual fue como máximo 3,56% del total.

Fuente: APMT (información remitida al Programa de Declaración Estadística del Ositrán y Carta 01092-APMTC/LEG), InfoEscomar, Veritrade y Sunat.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

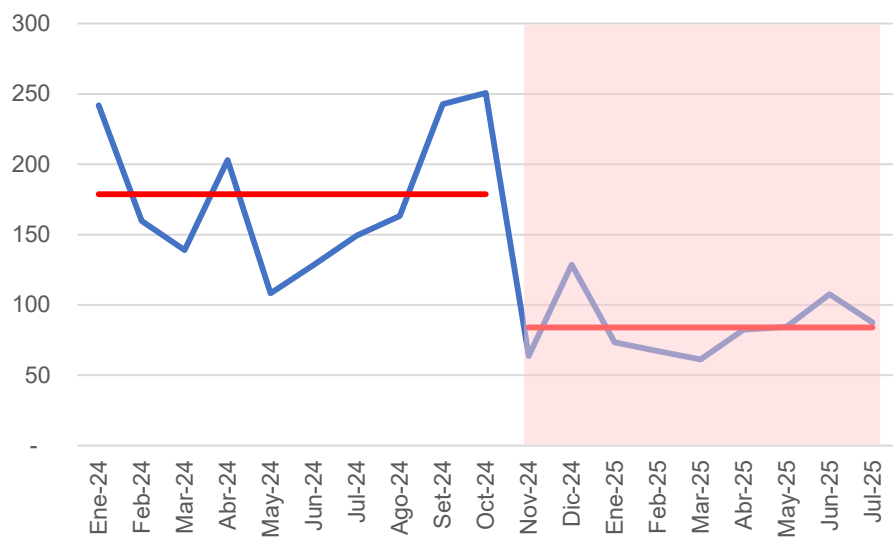
289. Si se realiza un análisis por producto, es posible verificar que, luego de la inauguración del TPMCH, se redujo considerablemente el volumen de maíz movilizado por el TNM; mientras que en los demás casos la cantidad movilizada aumentó. En efecto, comparado con el periodo enero – octubre 2024, el promedio mensual de maíz movilizado mediante el TNM durante el periodo noviembre 2024 – julio 2025 se redujo en 53%; y, por otro lado, el volumen promedio de trigo, soya, clinker y demás productos aumentó en 11%, 5%, 13% y 16% respectivamente,¹⁰⁹ tal como es posible observar a continuación.

¹⁰⁹

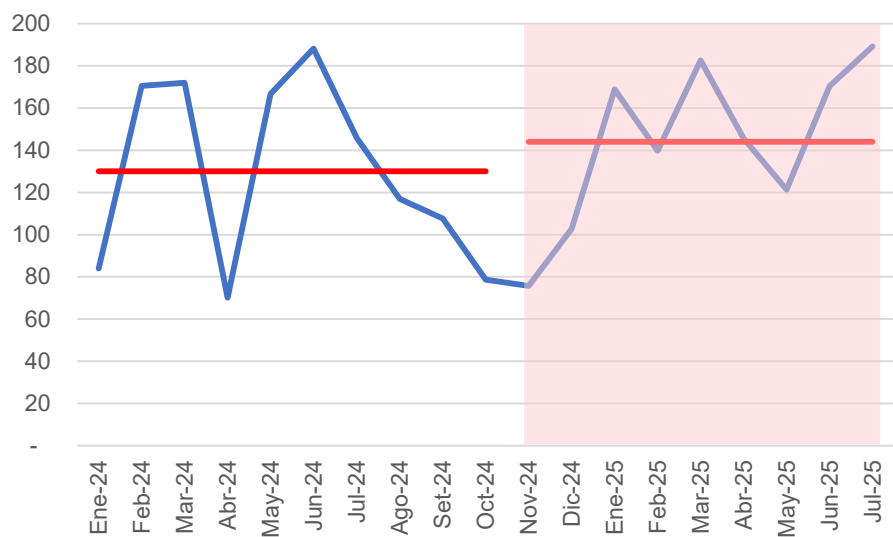
En comparación con el promedio del periodo enero 2021 – octubre 2024, el promedio mensual del volumen de trigo, soya, clinker y demás productos movilizados mediante el TNM durante el periodo noviembre 2024 – julio 2025 aumentó en 15%, 14%, 42% y 10% respectivamente.

Gráfico N° 40
CARGA SÓLIDA A GRANEL MOVILIZADA A TRAVÉS DEL TNM, SEGÚN PRODUCTO,
ENERO 2024 – JULIO 2025
(Miles de toneladas)

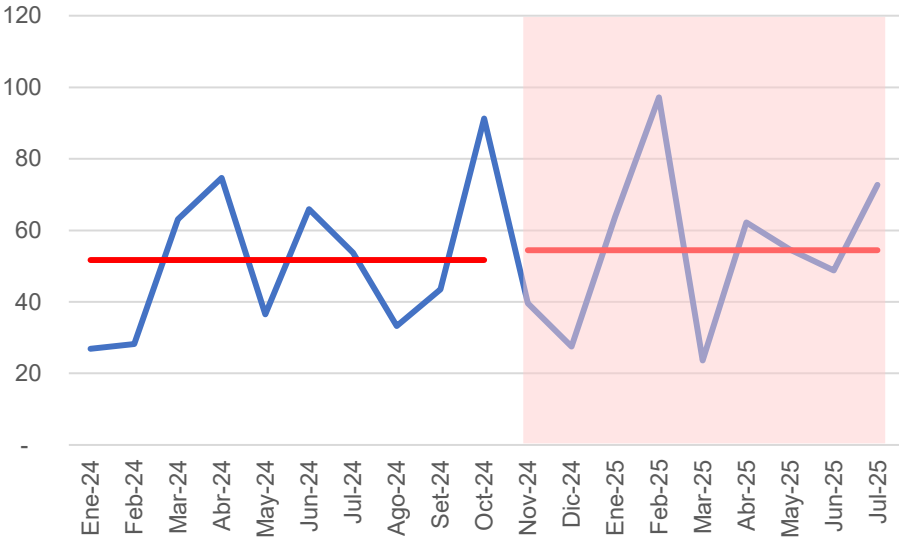
(a) Maíz



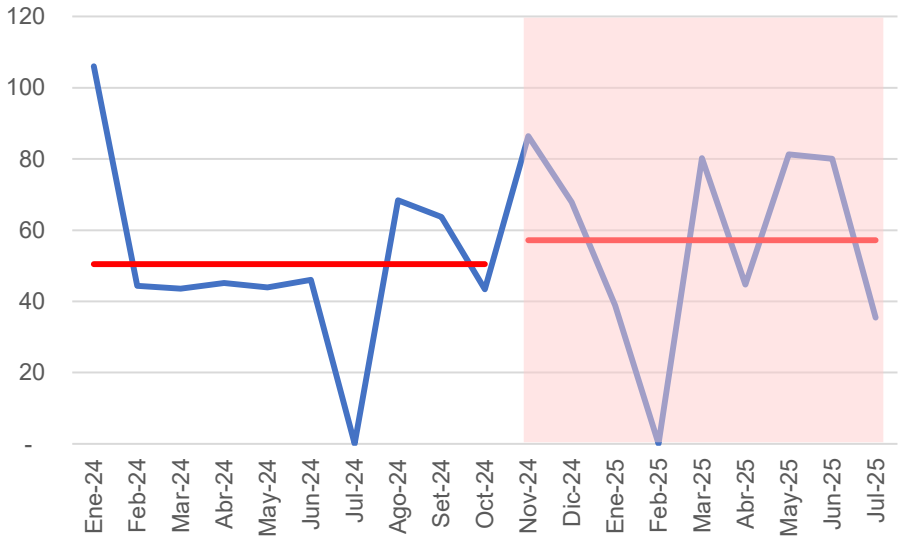
(b) Trigo



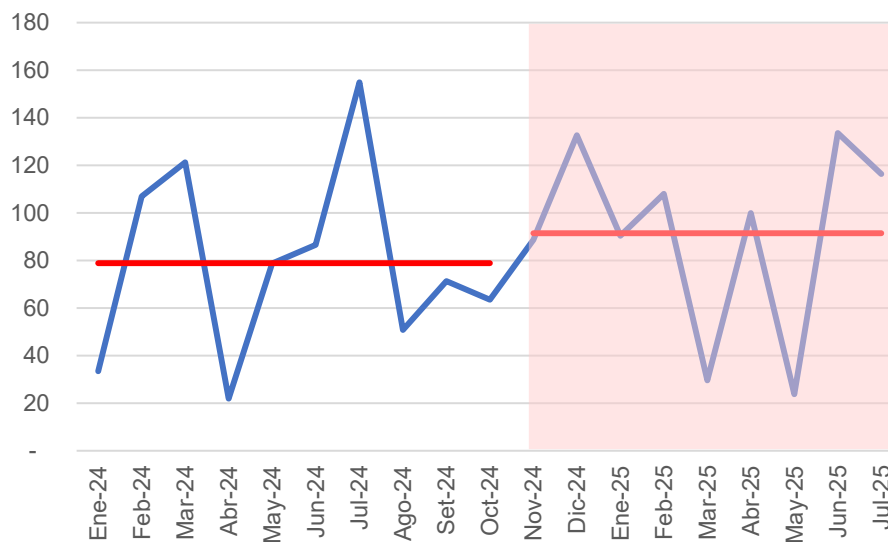
(c) Soya



(d) Clínter



(e) Otros 1/



Nota:

1/ incluye roca fosfórica, sulfato, escoria granulada, entre otros.

Fuente: APMT (información remitida al Programa de Declaración Estadística del Ositrán y Carta 01092-APMTC/LEG), InfoEscomar, Veritrade y Sunat.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

290. Con base en lo anterior es posible concluir que la menor demanda del TNM está acotada únicamente al caso del maíz y no a los demás productos movilizados por dicho terminal portuario bajo la categoría de carga sólida a granel. Por tal motivo, corresponde ahora identificar los motivos del menor volumen de maíz movilizado a través del TNM luego de la inauguración del TPMCH de modo tal que sea posible verificar si se trata o no de elementos que indican la existencia de competencia interportuaria entre ambos terminales portuarios.
291. En tal sentido, como es posible observar en el siguiente cuadro, los clientes del TNM que movilizan maíz pueden clasificarse en dos categorías: por un lado, están los *traders* agrícolas como Seaboard Overseas Peru S.A., ADM Andina Peru S.R.L., Bunge Peru S.A.C. y Cargill Americas Peru S.R.L., cuyo volumen conjunto de importaciones fue equivalente al 73,68% del total de importaciones de maíz durante el periodo enero 2021 – julio 2025; y, por otro lado, están los importadores directos que son las empresas San Fernando S.A., Avivel S.A.C. e Ingredion Peru S.A., cuyo movimiento de carga representó el 24,90%; 1,18%; y 0,24% de ese total, respectivamente.

Cuadro N° 15
VOLUMEN DE MAÍZ MOVILIZADO A TRAVÉS DEL TNM, SEGÚN CLIENTE, 2021 – 2025
(Toneladas)

Usuario portuario	2021	2022	2023	2024	2025 a/	Total	Part. %
Seaboard Overseas Peru S.A.	475 238	297 700	494 056	637 619	143 859	2 048 472	24,98%
ADM Andina Peru S.R.L.	540 286	521 347	354 829	262 735	51 575	1 730 771	21,11%
Bunge Peru S.A.C. 1/	309 919	331 855	247 343	375 200	142 056	1 406 373	17,15%
Cargill Americas Peru S.R.L.	191 251	204 833	190 740	121 385	148 092	856 301	10,44%
Sub total	1 516 694	1 355 734	1 286 968	1 396 939	485 582	6 041 918	73,68%
San Fernando S.A.	414 509	508 423	488 003	561 656	69 090	2 041 681	24,90%
Avivel S.A.C.	15 021	27 117	25 515	20 015	9 011	96 680	1,18%
Ingredion Peru S.A.	13 420	6 550	-	-	-	19 970	0,24%
Sub total	442 950	542 090	513 519	581 671	78 101	2 158 330	26,32%
Total	1 959 644	1 897 824	1 800 487	1 978 610	563 683	8 200 248	100,00%

Notas:

a/ Considera el periodo enero – julio 2025.

1/ Contiene también la carga de Viterra Agriculture Peru S.A.C., debido a la fusión de las casas matrices de ambas empresas. Información disponible en: <<https://www.bunge.com/Press-Releases/Bunge-and-Viterra-Complete-Merger-to-Create-Premier-Global-Agribusiness-Solutions-Company>> (último acceso: 25.09.2025).

Fuente: APMT (información remitida al Programa de Declaración Estadística del Ositrán y Carta 01092-APMTC/LEG), InfoEscomar, Veritrade y Sunat.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

292. Al respecto, es importante señalar que los *traders* agrícolas son empresas dedicadas a la importación de maíz para venderlos a sus clientes ubicados en el Perú, razón por la cual deben transportarlos vía marítima desde los lugares de cultivo como Argentina, Canadá, EEUU y Corea del Sur, principalmente. A su vez, los clientes de los *traders* agrícolas son principalmente las empresas avícolas, quienes necesitan el maíz para utilizarlo como insumo en sus respectivos procesos productivos, específicamente en la preparación del alimento balanceado para pollos y gallinas ponedoras. Cabe indicar que algunas avícolas pueden realizar la importación de maíz directamente, sin utilizar como intermediario a algún *trader* agrícola. En resumen, los *traders* agrícolas son intermediarios entre las empresas avícolas (el cliente final que utilizará el maíz) y los productores de maíz en el exterior.
293. Bajo ese contexto, resulta razonable esperar que la elección del puerto por el cual realizar la importación del maíz finalmente dependerá al fin y al cabo del lugar donde esté ubicado el cliente final porque de ese modo se minimiza el costo de transporte. En efecto, como es posible observar en el siguiente cuadro, los *traders* agrícolas utilizan los diferentes terminales portuarios de la costa peruana para realizar su importación de granos, y seleccionan el puerto dependiendo de la ubicación de sus clientes finales. Por ejemplo, Seaboard Overseas Peru S.A. utiliza el TPMS para atender a sus clientes finales localizados en La Libertad, el TNM para sus clientes establecidos en Lima o Callao, el TPGSM para descargar granos de sus clientes finales cuyos establecimientos están ubicados en Ica y el TPM para los granos de sus clientes ubicados en Arequipa.
294. Otro hecho que también es posible observar en el siguiente cuadro es que los importadores directos (aquellas empresas que realizan sus compras internacionales de granos sin utilizar un *trader* agrícola) tienen un patrón de comportamiento similar a los *traders* agrícolas pues, para importar sus granos, seleccionan el terminal portuario más cercano a sus respectivas instalaciones. Por ejemplo, Molinos & Cia S.A. y Chimú Agropecuaria S.A. utilizan el TPP y el TPMS para sus plantas ubicadas en Piura y La Libertad, respectivamente; y, del mismo modo, Alicorp S.A.A. emplea el TNM para descargar granos destinados a sus plantas de Lima y Callao, y el TPM para su establecimiento de Arequipa.

Cuadro N° 16
SELECCIÓN DE TERMINAL PORTUARIO POR PARTE DE LOS TRADERS AGRÍCOLAS Y
LOS IMPORTADORES DIRECTOS

Terminal Portuario	Traders agrícolas	Importadores directos
Terminal Portuario de Paita: 2019-2022		Molinos & Cia S.A.
		Industrias Teal S.A.
		Chimu Agropecuaria S.A.
Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry: 2019-2022	ADM Andina Peru S.R.L.	Chimu Agropecuaria S.A.
	Seaboard Overseas Peru S.A.	Molinos & Cia S.A.
	Cargill Americas Peru S.R.L.	
Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao: 2016-2020	ADM Andina Peru S.R.L.	San Fernando S.A.
	Seaboard Overseas Peru S.A. 1/	Alicorp S.A.A.
	Bunge Peru S.A.C.	Backus y Johnston S.A.A.
	Cargill Americas Peru S.R.L.	
Terminal Portuario General San Martín - Pisco: 2018-2023	Seaboard Overseas Peru S.A.	
Terminal Portuario de Matarani: 2018-2022	Seaboard Overseas Peru S.A.	Corporación Rico S.A.C.
		Alicorp S.A.A.

1/ El *trader* es Contilatin del Perú S.A. quien, posteriormente al periodo 2016-2020 al cual corresponde la información, cambió su denominación social a Seaboard Overseas Perú S.A. Información disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1396746/rd%20395-2020-produce-dgaami.pdf.pdf> (último acceso: 29.09.2025).

Fuente: Informe Conjunto N° 00133-2020-IC-OSITRAN (GRE - GAJ), Informe Conjunto N° 00122-2023-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), Informe Conjunto N° 00146-2023-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) e Informe Conjunto N° 0076-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

295. En consecuencia, luego de la inauguración del TPMCH, la reducción de descarga de maíz observada en el TNM para los *traders* agrícolas Seaboard Overseas Peru S.A., ADM Andina Peru S.R.L. y Bunge Peru S.A.C. puede estar explicada porque dejaron de utilizar el TNM y empezaron a emplear el TPMCH, en tanto el maíz importado estaría destinado a las plantas de alimentos balanceados de las avícolas ubicadas cerca de este último terminal portuario, en el llamado norte chico. Cabe indicar que, justamente en el norte chico, cerca al TPMCH, están localizadas algunas sedes de las empresas avícolas más importantes del Perú, las cuales representan cerca del 50% de la producción total nacional (San Fernando, Redondos, Santa Elena, etc.).¹¹⁰ En efecto, la Planta de Alimentos Balanceados Medio Mundo de la empresa Redondos S.A., hacia la cual se destinaría el maíz luego de ser descargado en el TPMCH, está ubicada en la Carretera Panamericana

¹¹⁰ Información disponible en la edición en línea del Diario Gestión del 29.06.2018: <https://gestion.pe/economia/norte-chico-sera-piloto-exportacion-pollo-ee-uu-237065-noticia/> (último acceso: 29.09.2025).

Norte km. 170,6 en el distrito de Végueta, provincia de Huaura y departamento de Lima,¹¹¹ cerca del TPMCH.

296. Bajo ese contexto, dado que algunas de las sedes de las avícolas más importantes del país están ubicadas en el norte chico, relativamente más cerca del TPMCH y lejos del TNM, corresponde concluir que los *traders* agrícolas utilizarían el TPMCH y no el TNM para sus clientes ubicados en el norte chico, pues con ello minimizan los costos de transporte del maíz. En este caso, el traspaso de clientes del TNM al TPMCH es simplemente un reacomodo del mercado, y no un indicador de que, desde el punto de vista de los *traders* agrícolas, ambos terminales portuarios sean sustitutos.
297. De otro lado, en el caso de San Fernando se observa que su volumen de descarga de maíz por el TNM se redujo significativamente (73%) luego de la inauguración del TPMCH. Al respecto, es importante señalar que, como San Fernando tiene una planta de elaboración de alimentos balanceados en Chancay, muy cerca del TPMCH, puede considerarse que también se trata de un reacomodo del mercado; sin embargo, esa no parece ser la situación para esta empresa dado que también tiene una planta de elaboración de alimentos balanceados en Lurín, más cerca del TNM. Debido a las ubicaciones de sus plantas de elaboración de alimentos balanceados (cerca del TPMCH y cerca del TNM) es posible deducir que, para esa empresa, el TNM y el TPMCH pueden resultar ser puertos sustitutos. Cabe indicar que el volumen de maíz importado por San Fernando equivale al 9% del total de carga sólida a granel movilizadora mediante el TNM durante el periodo 2021 - 2024. En tal sentido, no es posible concluir que para todos los clientes de carga sólida a granel del TNM, el TPMCH sea un puerto sustituto.
298. Además, en el caso de la avícola Avivel S.A.C., la reducción en el volumen movilizado de maíz viene ocurriendo desde antes de la inauguración del TPMCH, específicamente a partir del año 2023. En tal sentido, independientemente del motivo de ese menor volumen, no es posible que se trate de algo relacionado directamente con la inauguración del TPMCH. Por su parte, en el caso de Ingredion Peru S.A., actualmente dicha empresa ya no moviliza maíz mediante el TNM. Su último volumen registrado de maíz es del año 2022. En consecuencia, su contribución a la menor demanda en el TNM no puede ser atribuida a la inauguración del TPMCH que ocurrió en noviembre de 2024.
299. Por otro lado, es importante analizar la dinámica de precios de la empresa instalada o incumbente (TNM) ante el ingreso de una nueva empresa al mercado (TPMCH). Según Davis y Garcés (2010, p. 189),¹¹² si dos proveedores -uno instalado y otro entrante- compiten por los mismos clientes, resulta razonable esperar que, mientras más cerca esté localizada la empresa entrante, más se verá afectado el precio que la empresa instalada o incumbente puede cobrar; en tanto que, mientras más alejada esté ubicada la empresa entrante, es razonable esperar que no haya ningún efecto sobre el precio que puede cobrar la empresa instalada. Asimismo, Motta (2018, p. 108)¹¹³ indica que se esperaría que una empresa instalada pudiera revisar a la baja sus precios cuando observa que una nueva empresa ingresa al mercado; comportamiento que el competidor potencial o entrante esperaría razonablemente. En esa misma línea, según Motta (2018, p. 525), es parte del proceso normal de la competencia que la entrada de un competidor provoque una respuesta por parte de las empresas establecidas, llevándolas a disminuir sus precios.
300. En tal sentido, bajo un escenario de competencia es razonable esperar que, ante el ingreso al mercado del TPMCH, el TNM haya reducido sus Tarifas o, al menos, que no las haya aumentado para evitar una pérdida significativa de clientes. Sin embargo, ello no ha ocurrido. En efecto, como es posible observar en el siguiente cuadro comparativo, el TNM

¹¹¹ Información tomada de la Resolución Directoral N° 00071-2025-PRODUCE/DGAAMI del Ministerio de la Producción, la cual está disponible en: <<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7568451/6426849-rd-0071-2025-produce-dgaami.pdf?v=1738419559>> (último acceso: 08.11.2025).

¹¹² Davis, P. & Garcés, E. (2010). *Quantitative Techniques for Competition and Antitrust Analysis*. Princeton University Press.

¹¹³ Motta, M. (2018). *Política de competencia: Teoría y práctica*. Fondo de Cultura Económica.

no redujo sus Tarifas en noviembre de 2024 cuando fue inaugurado el TPMCH y tampoco las redujo en junio de 2025 cuando el TPMCH empezó formalmente las operaciones comerciales en el TPMCH. Por el contrario, cuando ya había entrado al mercado el TPMCH, el TNM incrementó sus Tarifas y no solo una vez sino dos veces hasta la actualidad; el primer aumento ocurrió a partir del 09.01.2025¹¹⁴ (6%) y luego a partir del 01.07.2025 (10%).¹¹⁵ A la fecha de elaboración del presente Informe Conjunto de Inicio, la Tarifa del TNM es mayor en comparación con el TPMCH tanto para el servicio orientado a descargar la carga sólida a granel como para el servicio que busca atender a las naves graneleras (uso o alquiler de amarradero). Es oportuno agregar que, en el caso del servicio de atención de naves graneleras, la Tarifa del TNM siempre ha estado por encima del TPMCH, con lo cual, el reciente incremento de julio 2025 aumentó dicha diferencia; y en el caso de la descarga de carga sólida a granel, con el incremento de julio de 2025, la Tarifa del TNM incluso superó al TPMCH.

Cuadro N° 17
PRECIOS Y TARIFAS PARA ATENCIÓN DE NAVES GRANELERAS Y EMBARQUE O DESCARGA DE CARGA SÓLIDA A GRANEL EN EL TNM Y EL TPMCH, ENERO 2024 – SEPTIEMBRE 2025

Fecha de vigencia	Uso o alquiler de amarradero		Descarga de carga sólida a granel			
	TNM 1/	TPMCH 2/	TNM		TPMCH	Uso de área operativa (almacenamiento)
			Tarifa con descuento general	Tarifa con promoción		
	USD por metro eslora-hora	USD por tonelada				
1/01/2024	1,42		8,3	8,3		
1/07/2024	1,47		8,8	8,8		
15/11/2024 a/	1,47	1,2	8,8	8,8	10	
9/01/2025	1,47	1,2	9,3	9,3	10	
18/06/2025	1,47	1,2	9,3	8,80 b/	10	
25/06/2025	1,47	1,2	9,3	9,3	10	
1/07/2025	1,50	1,2	10,2	10,2	10	
24/07/2025	1,50	1,2	10,2	8,20 c/	10	

Notas:

1/ Incluye amarre y desamarre. El uso de amarradero se cuenta desde la recepción de la primera espía de la nave hacia la bita, hasta el desamarre de la última espía antes del zarpe.

2/ El concepto se denomina Muellaje e incluye amarre y desamarre, desde la recepción de la primera espía de la nave hacia la bita, hasta el desamarre de la última espía antes del zarpe. La facturación se determina en función de la eslora de la nave en metros por hora. La fracción de hora se considera como hora completa.

3/ En el TNM, los días libres otorgados aplican para aquellas mercancías que hacen uso de torres absorbentes y silos; y en el caso del TPMCH, no se han identificado en su Tarifario condiciones específicas relacionadas con el uso de días libres.

a/ Para el TPMCH es la fecha de publicación de la Lista de precios en la web de Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A.

b/ Aplica exclusivamente a granos limpios descargados como carga sólida a granel por el Muelle N° 11 del TNM. Se otorgó un descuento de USD 0,50 por tonelada, resultando en un precio final de USD 8,80 por tonelada. Esta promoción estuvo vigente del 18 al 24 de junio de 2025, es decir, apenas siete días.

c/ Aplica a los usuarios que descarguen trigo en granel sólido en un volumen superior a las 180 mil toneladas durante los meses de mayo 2025 a agosto 2025 (periodo cuatrimestral), se les aplicará por el servicio un descuento de USD 2 por tonelada. Este último descuento se aplicará hasta un volumen máximo de 90 mil toneladas. Este descuento está vigente desde el 24 de julio de 2025 y se aplicará hasta el 30 de noviembre de 2025.

Fuente: APMT (Tarifarios del TNM, versiones de V.12.6 a V.14.7) y Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A. (Listas de precios del TPMCH, versiones V.1 a V.3), disponibles en los siguientes enlaces:

<<https://www.apmterminals.com/es/callao/customer-zone/tariffs>>

<<https://coscochancay.pe/#/res/rateDisclosure>> (últimos accesos: 28.09.2025).

y

301. En relación con la promoción implementada a partir del 24.07.2025 en el TNM es oportuno

¹¹⁴ Se trata de un incremento de la Tarifa con promoción general del TNM, no de una modificación de la Tarifa establecida en el marco del ajuste anual de Tarifas establecido en el Contrato de Concesión.

¹¹⁵ Este incremento fue realizado por el Concesionario en el marco del ajuste anual de Tarifas de julio de 2025, establecido en el Contrato de Concesión. Cabe indicar que dicho aumento pudo ser menor por parte de APMT.

precisar que se trata de un descuento del 20% de la Tarifa lo cual en principio es significativo y podría estar indicando una reacción comercial de dicho terminal portuario para no perder o seguir perdiendo clientes frente al TPMCH. Sin embargo, es preciso señalar que el descuento anunciado por el TNM solamente aplicará hasta un volumen máximo de 90 mil toneladas y que, considerando información histórica sobre el volumen promedio descargado de carga sólida a granel en dicho terminal portuario,¹¹⁶ se espera que el impacto del descuento sea muy limitado. En consecuencia, corresponde indicar que dicha promoción comercial del TNM no muestra que exista alguna presión competitiva significativa de parte del TPMCH.

302. Sobre la base del análisis previo, es posible concluir que no existe competencia interportuaria entre el TNM y el TPMCH.

c) Competencia intraportuaria o intraterminal

303. Según la cláusula 2.7 del Contrato de Concesión,¹¹⁷ el Concesionario tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los Servicios que se pueden brindar dentro del TNM a partir de la Toma de Posesión.
304. Además, cómo fue indicado anteriormente, de acuerdo con lo establecido en la Cláusula 8.16 del Contrato de Concesión del TMS, el operador de dicho terminal portuario no se encuentra autorizado para la atención de graneles sólidos ni graneles líquidos, salvo expresa autorización de la APN, o que estos representen carga contenerizada. Cabe indicar que la carga sólida a granel del TNM en su mayoría es movilizada en grandes volúmenes, con promedios de entre 524 mil y 585 mil toneladas anuales por cliente. Por ese motivo, no resulta razonable esperar que los usuarios de dicho terminal portuario opten por transportar el mencionado tipo de carga en contenedores, los cuales son utilizados para ese tipo de carga cuando se trate de volúmenes relativamente pequeños.
305. Es consecuencia, APMT es la única empresa que puede brindar el servicio orientado al embarque o descarga de la carga sólida a granel no mineral en el TPC, teniendo la exclusividad dentro del TNM. En virtud de ello, corresponde señalar que APMT no enfrenta competencia intraportuaria o intraterminal en el TPC.

d) Poder de compra compensatorio de los usuarios portuarios

306. En línea con lo mencionado previamente, de acuerdo con Oxera (2011), el poder de compra compensatorio podría existir cuando los compradores son grandes respecto de los proveedores y donde los compradores tienen la capacidad de cambiar entre los diferentes proveedores existentes, y el poder de compra compensatorio podría surgir en puertos donde existen pocos usuarios principales; sin embargo, no es suficiente ser un cliente grande para tener un importante poder de compra compensatorio pues para ello, dichos clientes también deben ser capaces de amenazar creíblemente con desviar una proporción significativa de la demanda en casos de aumentos de precios, lo cual finalmente dependerá de las opciones externas que tenga dicho cliente.
307. En el caso de la carga sólida a granel movilizada, se observa que los volúmenes de carga movilizados por los usuarios del TNM son relativamente pequeños comparados con el volumen total de carga de dicho terminal portuario. En efecto, como es posible identificar en el siguiente gráfico, durante el periodo enero 2021 – julio 2025, la carga del cliente más

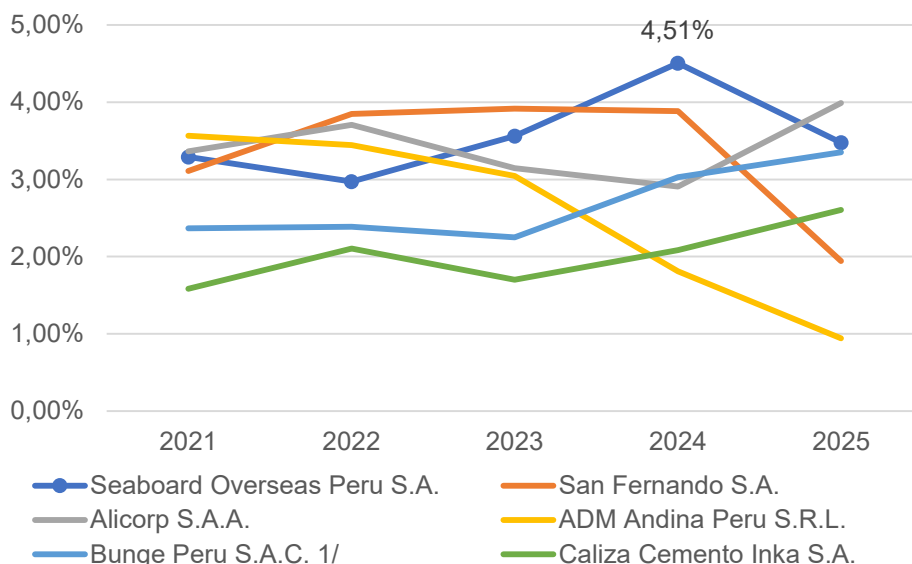
¹¹⁶ El volumen promedio anual de carga sólida a granel movilizada mediante el TNM fue de 5,5 millones de toneladas en el periodo 2021-2024, y, en el periodo comprendido entre enero y julio de 2025, se movizaron 3,1 millones de toneladas de carga sólida a granel mediante dicho terminal portuario.

¹¹⁷ Cláusula 2.7 del Contrato de Concesión:

"2.7. Sin perjuicio de las declaraciones contenidas en la Cláusula 3.2, el CONCEDENTE y la APN declaran y reconocen expresamente que: [...] (iii) la SOCIEDAD CONCESIONARIA tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los Servicios que se pueden brindar dentro del Terminal Norte Multipropósito a partir de la Toma de Posesión."

grande a lo mucho equivalente al 4,51% del total de carga movilizada por el TNM. En tal sentido, corresponde concluir que dichos clientes no tienen poder de compra compensatorio frente al operador del TNM.

Gráfico N° 41
IMPORTANCIA RELATIVA DE LOS PRODUCTOS MOVILIZADOS POR LOS PRINCIPALES
CLIENTES DE CARGA SÓLIDA A GRANEL DEL TNM, ENERO 2021 – JULIO 2025
(Porcentaje del total de carga del TNM)



Nota:

1/ Contiene también la carga de Vitterra Agriculture Peru S.A.C., debido a la fusión de las casas matrices de ambas empresas. Información disponible en: <https://www.bunge.com/Press-Releases/Bunge-and-Vitterra-Complete-Merger-to-Create-Premier-Global-Agribusiness-Solutions-Company> (último acceso: 25.09.2025).

Fuente: APMT (información remitida al Programa de Declaración Estadística del Ositrán y Carta 01092-APMTC/LEG), InfoEscomar, Veritrade y Sunat.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

e) Facilidad esencial

308. Como ha sido demostrado anteriormente, los clientes de carga sólida a granel del TNM no tienen la posibilidad de cambiar a otros modos de transporte (distintos al transporte marítimo) y tampoco tienen poder de compra compensatorio frente al proveedor de servicios de dicho terminal portuario. Por tal motivo, corresponde afirmar que, desde la perspectiva de los dueños o consignatarios de la carga sólida a granel, el TNM se constituye como una facilidad esencial para completar sus procesos logísticos de importación de productos.

f) Barreras a la entrada al mercado

309. En la industria portuaria suelen existir significativas barreras a la entrada al mercado porque es relativamente elevado el nivel de inversión requerido para el ingreso de nuevos operadores portuarios y también debido a que es amplio el periodo necesario para poner a disposición de los usuarios un proyecto portuario. Por ello, los potenciales entrantes, es decir, los proyectos portuarios existentes, difícilmente pueden ejercer algún grado importante de presión competitiva sobre los proveedores de servicios portuarios establecidos en el mercado.
310. Al respecto es importante señalar que, como se evidenció en el Cuadro N° 5, existe una diversidad de proyectos portuarios de uso público en el Perú. Al respecto, considerando que el ámbito geográfico del mercado relevante está limitado al Terminal Portuario del Callao y su área de influencia que abarca hasta el TPMCH, la evaluación del posible ingreso de nuevos operadores portuarios al mercado se realizará empezando por los proyectos portuarios ubicados en la región de Lima y la Provincia Constitucional del Callao

y también tomando en cuenta que el respectivo proyecto portuario esté orientado a la carga sólida a granel no mineral.

311. En tal sentido, en la región de Lima y la Provincia Constitucional del Callao, se ha identificado el caso del proyecto del Terminal Portuario Pucusana (Lima), ubicado en la Bahía Grano de Oro, en el distrito de Pucusana, provincia y región de Lima, aproximadamente hacia 78 km. desde el TNM,¹¹⁸ el cual serviría para abastecer de maíz y harina de soya (como carga sólida a granel) a la industria avícola y ganadera del sur de Lima y norte de Ica.¹¹⁹ Cabe indicar que, mediante Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0050-2023-APN-DIR del 19.06.2023,¹²⁰ la APN otorgó la Viabilidad Técnica Portuaria Definitiva del mencionado proyecto portuario, que está a cargo de la empresa Navisan S.A. Además, por intermedio de la Ordenanza N° 2637 del 11.07.2024,¹²¹ la Municipalidad Metropolitana de Lima aprobó el Plan Específico: “Terminal Portuario Pucusana” y lo incorporó al Plan de Desarrollo Metropolitano 2021-2040 - PLANMET 2040, lo cual indica un avance más en el desarrollo del mencionado proyecto portuario. Según Navisan S.A., la construcción del Terminal Portuario Pucusana (Lima) tomará 21 meses¹²² y empezaría en el presente año 2025.¹²³ Sin embargo, a la fecha de elaboración del presente Informe Conjunto, no existe información pública disponible que indique que haya empezado la construcción del mencionado terminal portuario. Con ello, no puede representar un posible ingreso al mercado que limite el poder de mercado que ostenta el TNM para los importadores de carga sólida a granel.
312. Cabe indicar que, fuera de la región de Lima y la Provincia Constitucional del Callao, no se han encontrado proyectos portuarios orientados a atender carga sólida a granel no mineral que es la que se moviliza mediante el TNM. Además, aunque existieran, los clientes del TNM difícilmente acudirían a ellos debido a que tendrían que recorrer una mayor distancia para abastecerse de sus productos, lo cual a su vez incrementa el costo de transporte y desincentivaría la sustitución del TNM por algún otro futuro terminal portuario.
313. Así, luego de evaluar los nuevos proyectos portuarios existentes se verifica que es incierto o elevado el periodo de tiempo necesario para su desarrollo y construcción, con lo cual resulta posible afirmar que existen significativas barreras a la entrada de nuevos operadores portuarios, con lo cual no se ejercería presión competitiva sobre el TNM.
314. En resumen, por los motivos expuestos anteriormente en esta sección, corresponde concluir que no existen condiciones de competencia en el mercado relevante donde es brindado el Servicio Estándar en función a la Carga Sólida a Granel del TNM.

V.1.2.7. CARGA LÍQUIDA A GRANEL

A) Definición del mercado relevante

¹¹⁸ Información tomada de Google Maps el 29.09.2025 a las 20:41 horas.

¹¹⁹ Información tomada del Portal Web del Proyecto Puerto de Pucusana, disponible en: https://drive.google.com/file/d/19-4dcUD_SUZWYhwYECro11aVbaa9q6DM/view (último acceso: 29.09.2025).

¹²⁰ Disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4713115/RESOLUCI%C3%93N%20DE%20ACUERDO%20DE%20DIRECTORIO%20N%C2%B0%200050-2023-APN-DIR.pdf?v=1687362571> (último acceso: 29.09.2025).

¹²¹ Disponible en: <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2306849-1> (último acceso: 29.09.2025).

¹²² Información tomada del Portal Web del Proyecto Puerto de Pucusana, disponible en: https://drive.google.com/file/d/19-4dcUD_SUZWYhwYECro11aVbaa9q6DM/view (último acceso: 29.09.2025).

¹²³ Información disponible en la edición en línea del Diario Gestión del 04.01.2024: <https://gestion.pe/economia/empresas/puerto-de-pucusana-zarpa-en-el-2025-y-firmas-del-sur-chico-reduciran-sus-costos-puertos-terminal-portuario-logistica-puerto-del-callao-puerto-de-chancay-noticia/?ref=gesr> y la edición en línea del Diario La República del 04.01.2025: <https://larepublica.pe/sociedad/2024/12/31/mml-el-nuevo-ingreso-a-lima-sur-sera-una-via-de-2-km-que-conectara-al-futuro-puerto-de-pucusana-lista-para-el-verano-2025-1632553> > (últimos accesos: 29.09.2025).

315. Según el acápite b) de la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, en el caso de la carga líquida a granel, el Servicio Estándar del TNM incluye las siguientes actividades:

“ALCANCES DEL SERVICIO

8.19. SERVICIOS ESTÁNDAR

[...]

a) SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA NAVE:

[...]

b) SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA CARGA:

Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de la Infraestructura y Equipamiento Portuario requerido del Terminal Norte Multipropósito.

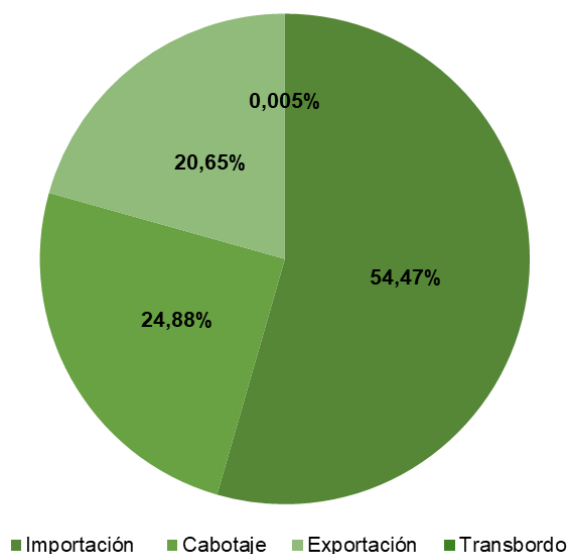
[...]

En el caso de la carga líquida a granel, el Servicio Estándar incluye:

- i) las actividades de estiba o desestiba, descarga/embarque, de ser el caso,*
- ii) pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información y*
- iii) el uso de infraestructura (uso de muelle).”*

316. El servicio bajo análisis es el Servicio Estándar en función a la carga líquida a granel brindado en el TNM, cuyo alcance está delimitado en el citado acápite b) de la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, y los usuarios de dicho servicio son los dueños o consignatarios de la carga, quienes movilizan sus productos mediante el mencionado terminal portuario. Sobre ello, durante el periodo enero 2021 – julio 2025, se aprecia que la carga líquida a granel movilizada a través del TNM fue mediante los regímenes de importación, cabotaje y exportación, los cuales representaron el 54,47%, 24,88% y 20,65% del total de la carga líquida a granel movilizada por el TNM, respectivamente.

Gráfico N° 42
CARGA LÍQUIDA A GRANEL MOVILIZADA A TRAVÉS DEL TNM, SEGÚN RÉGIMEN DE TRANSPORTE, ENERO 2021 – JULIO 2025



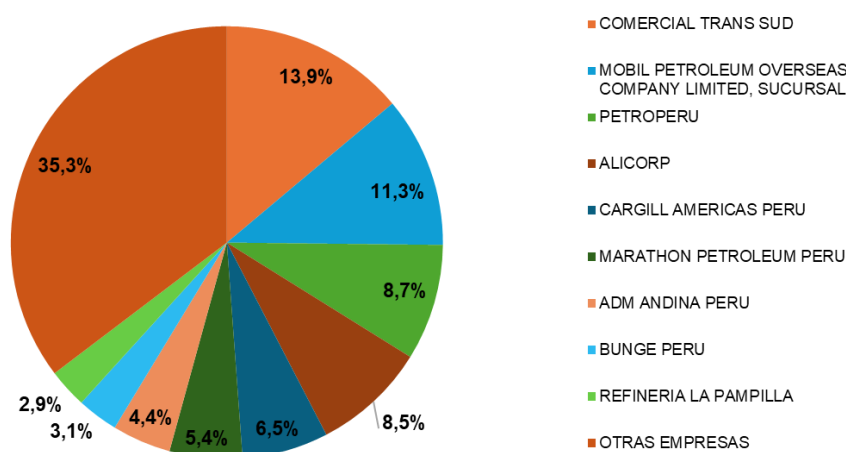
Fuente: Programa de Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

317. En el caso de la carga movilizada bajo los regímenes de importación y exportación, debe indicarse que los principales usuarios son las empresas Comercial Trans Sud, Mobil Petroleum Overseas Company Limited Sucursal, PetroPerú, Alicorp, Cargill Américas Perú, Marathon Petroleum Perú, ADM Andina Perú, Bunge Perú y Refinería La Pampilla,

cuya demanda conjunta fue de 64,7% del volumen total de carga líquida a granel de importación y exportación movilizada a través del TNM entre enero de 2021 y julio de 2025.

Gráfico N° 43
CARGA LÍQUIDA A GRANEL DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN MOVILIZADA A TRAVÉS DEL TNM, SEGÚN USUARIO, ENERO 2021 – JULIO 2025



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

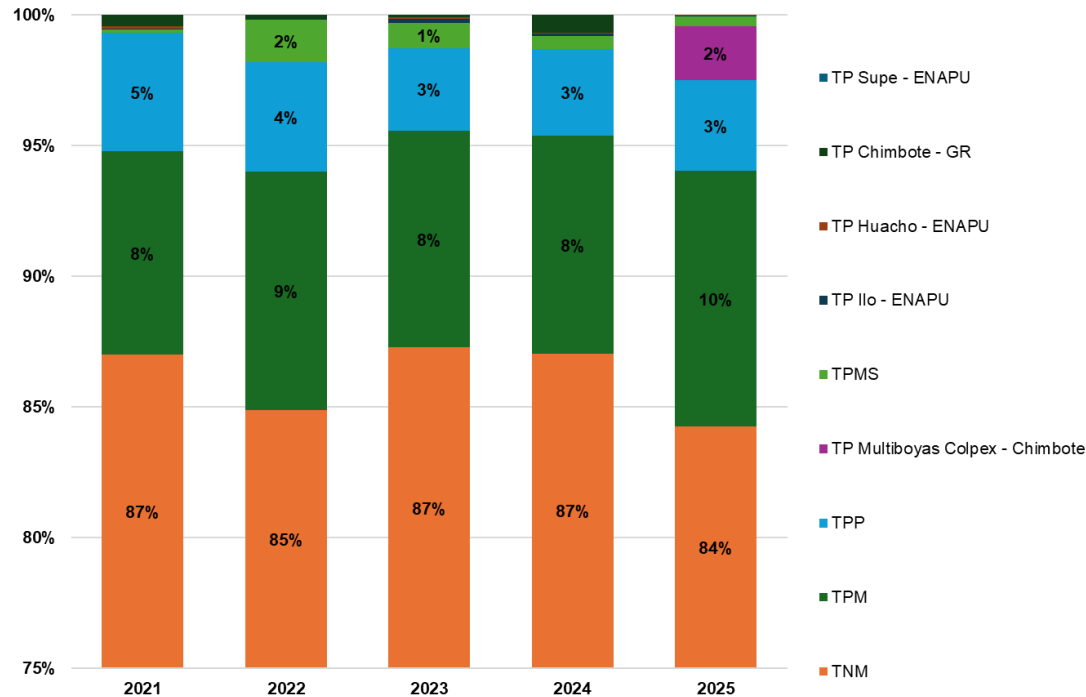
318. Adicionalmente, es importante mencionar que, en el TNM, la carga líquida a granel puede ser descargada o embarcada de manera directa de camión cisterna a las naves tanqueras utilizando equipamiento especial (atrilles y mangueras), así como también puede ser descargada a través de tuberías que están ubicadas en los muelles 4, 5 y 7, las cuales se encuentran interconectadas con terminales de líquidos especializados ubicados en los exteriores del TNM¹²⁴. Cabe señalar que el 83,75% de la carga líquida a granel movilizada por el TNM utiliza las tuberías instaladas en los referidos muelles 4, 5 y 7.
319. Bajo dicho contexto, como se ha efectuado en anteriores secciones, para determinar el mercado relevante del servicio en cuestión se debe: (i) definir el mercado del servicio y, (ii) especificar el ámbito geográfico donde los usuarios portuarios pueden encontrar alguna fuente alternativa de aprovisionamiento de dicho servicio.
320. En el caso del mercado del servicio debemos identificar los posibles sustitutos del servicio objeto de análisis. Así, corresponde indicar que los sustitutos del servicio orientado a atender la carga líquida a granel son aquellos servicios que, desde la perspectiva de los usuarios portuarios, resultan ser equivalentes al Servicio Estándar en función a la carga líquida a granel brindado en el TNM.
321. Con relación al ámbito geográfico del mercado relevante, este debe definirse considerando las ubicaciones geográficas de los terminales portuarios a los cuales pueden acudir los usuarios portuarios para obtener un servicio que consideren como relativamente equivalente al Servicio Estándar en función a la carga líquida a granel brindado en el TNM.
322. Sobre ello, como se detalla más adelante, la carga líquida a granel importada por el TNM proviene principalmente desde los Estados Unidos de América y Argentina, y la carga líquida a granel de exportación tiene como destino principal a Chile. Por ello, considerando la proveniencia y destino de la carga líquida a granel movilizada por el TNM, los posibles proveedores de servicios portuarios deberían ubicarse en el litoral peruano, es decir, dichos proveedores serían terminales portuarios marítimos, descartándose a los

¹²⁴ Ver: < <https://www.apmterminals.com/es/callao/services/cargo> > (último acceso: 09.10.2025)

terminales portuarios no fluviales. Cabe indicar que los terminales fluviales¹²⁵ no pueden ser considerados como una fuente alternativa de aprovisionamiento porque debido al lugar donde se encuentran localizados y dados los puntos de origen de las mercaderías movilizadas por el TNM, carece de sentido que los usuarios del servicio en cuestión utilicen dichos puertos fluviales para realizar sus importaciones y exportaciones.

323. Adicionalmente, es importante indicar que los posibles proveedores sustitutos deberían ser terminales portuarios de uso público, sean de titularidad privada o pública, toda vez que lo importante es tomar en cuenta a aquellos puertos que pueden brindar servicios a terceros en el mercado. Así, se descarta como una posible fuente de aprovisionamiento a aquellos puertos de uso privado.¹²⁶ En resumen, los posibles proveedores deberían ser terminales portuarios marítimos de uso público que movilizan carga líquida a granel en el Perú.
324. En línea con lo anterior, corresponde indicar que los terminales portuarios marítimos de uso público que actualmente movilizan carga líquida a granel en el Perú son: TNM, TPMS, TPM, TPP, TP Chimbote, TP Multiboyas Colpex Chimbote, TPI - Enapu, TPS - Enapu y TPH – Enapu, tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Gráfico N° 44
CARGA LÍQUIDA A GRANEL MOVILIZADA EN TERMINALES PORTUARIOS MARÍTIMOS DE USO PÚBLICO EN EL PERÚ, SEGÚN TERMINAL, ENERO 2021 – JULIO 2025



Fuente: Plataforma de Información de Estadísticas Portuarias de la APN.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹²⁵ Cabe indicar que se identificó un puerto fluvial que, durante el periodo de análisis 2021 - julio 2025, registró un reducido volumen de carga líquida a granel movilizada en dicho periodo. Es el caso del Terminal Portuario de Pucallpa administrado por la empresa Logística Peruana del Oriente S.A., el cual no es considerado en el ámbito geográfico del mercado relevante.

¹²⁶ En el Perú, los principales puertos de uso privado que movilizan carga líquida a granel son: Terminal Portuario Multiboyas Refinería La Pampilla – Repsol, Terminal Portuario Perú LNG Melchorita, Terminal Portuario Pluspetrol – Camisea, Terminal Multiboyas Conchán – Petroperú, Terminal Multiboyas Mollendo, Terminal Portuario Bayóvar – Petroperú, Terminal Multiboyas Pure Bio Fuels, Terminal Multiboyas Punta Arenas – Petroperú y Terminal Portuario Refinería Talara Muelle Carga Líquida - Petroperú. Dichos terminales movilizan el 80% del total de carga líquida a granel movilizada por los terminales portuarios de uso privado en el Perú durante el periodo 2021-2024.

325. A continuación, corresponde analizar si dichos terminales portuarios marítimos de uso público representan una fuente alternativa de aprovisionamiento para el servicio en cuestión. Para ello, debe tomarse en cuenta las características de los usuarios de carga líquida a granel del TNM.
326. Así, resulta importante mencionar que la mayoría de la carga líquida a granel en el TNM es movilizada a través de tuberías (83,75% del total de carga líquida a granel), las cuales se encuentran interconectadas con terminales de líquidos aledaños al TNM. Dichos terminales líquidos son operados por las empresas Depósitos Químicos Mineros (Depósitos denominados DQM I y DQM II)¹²⁷, Blending¹²⁸, Terminales del Perú y Terpel¹²⁹, las cuales transportan la carga líquida a granel desde el TNM hasta sus propios tanques o terminales de líquidos aledaños al TNM.

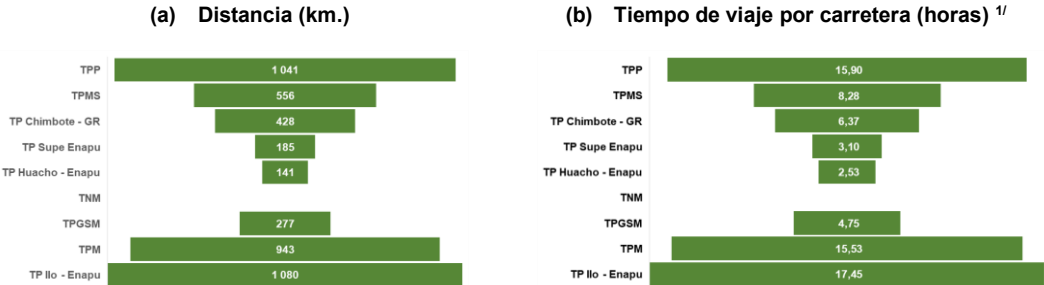
Cuadro N° 18
DISTANCIA ENTRE EL TNM Y LOS TERMINALES DE LÍQUIDOS ALEDAÑOS AL TERMINAL

Empresa	Distancia del TNM (Kilómetros)	Distancia del TNM (Minutos)
Depósitos Químicos Mineros I	0,95 km	3 minutos
Depósitos Químicos Mineros II	2,60 km	7 minutos
Blending	3,60 km	9 minutos
Terminales del Perú	2,70 km	7 minutos
Terpel	3,40 km	9 minutos

Fuente: Página web de las empresas y Google Maps. Información tomada el 09.10.2025 a las 20:45 horas. Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

327. Sobre ello, debe indicarse que los consignatarios o dueños de la carga líquida a granel utilizan el TNM, y por ende los terminales líquidos aledaños al TNM, en la medida que sus plantas o centros de producción se encuentran en Lima y Callao, es decir, eligen al TNM por su cercanía a sus centros de producción. Por tanto, los consignatarios o dueños de la carga líquida a granel descartarían movilizar su carga por otros terminales portuarios en tanto que ello implicaría que su carga recorra una mayor distancia, lo cual incrementaría los costos de transporte. Tal como se muestra a continuación, las distancias existentes entre el TNM y los terminales portuarios que movilizan actualmente carga líquida a granel es amplia, motivo por lo cual no se espera que los usuarios de carga líquida a granel del TNM movilicen su carga a través de un terminal distinto.

Gráfico N° 45
DISTANCIA Y TIEMPO DE VIAJE VÍA TERRESTRE DESDE EL TNM HASTA ALGUNOS TERMINALES PORTUARIOS MARÍTIMOS DE USO PÚBLICO EN EL PERÚ



1/ Horas en sistema decimal.

Fuente: Google Maps (información obtenida el 13.10.2025 alrededor de las 11:07).

127 Ver: < <https://odfjellterminalssouthamerica.com/terminal-callao-es.html#:~:text=Nuestros%20terminales%20est%C3%A1n%20ubicados%20estrategicamente,y%20cuidado%20del%20medio%20ambiente> > (último acceso: 09.10.2025)

128 Ver: < <https://www.blendingsac.com/es/lavadointerno> > (último acceso: 09.10.2025)

129 Según consta en el siguiente documento:
< <https://prototipo.regioncallao.gob.pe/contenidos/contenidosGRC/filesContenido/file10008659.pdf> > (último acceso: 09.10.2025).

328. Como se aprecia, la distancia entre los terminales portuarios que movilizan carga líquida a granel (TPP, TPMS, TP Chimbote-GR, TP Multiboyas Colpex – Chimbote, TP Supe Enapu, TP Huacho-Enapu, TPM y TP Ilo-Enapu) y el TNM parece ser suficientemente considerable como para que los usuarios de carga líquida a granel del TNM no tengan incentivos para acudir a dichos terminales, más aún cuando dichos usuarios requieren de tuberías interconectadas entre el terminal portuario y terminales líquidos aledaños al terminal para el embarque o desembarque de su carga.
329. En efecto, el volumen de carga líquida a granel movilizado en los terminales portuarios más cercanos al TNM, TP Supe – ENAPU y TP Huacho – Enapu, es muy reducido en comparación al del TNM¹³⁰. Asimismo, estos terminales no disponen de instalaciones (tuberías y tanques) para brindar un servicio similar al demandado por los usuarios del TNM.
330. De otro lado, debe indicarse que, si bien el TPMCH no ha movilizó carga líquida a granel hasta la fecha, este terminal sí se encuentra autorizado para movilizar dicha carga, según se puede verificar en la Resolución de Gerencia General N° 0342-2025-APN-GG. No obstante, tal como puede apreciarse en el Tarifario vigente¹³¹ de dicho terminal, a la fecha, no se brindan servicios asociados a la carga líquida a granel. Asimismo, debe indicarse que, a la fecha, el TPMCH no cuenta con tuberías y tanques que permitan a los usuarios movilizar la carga líquida a granel de manera similar al TNM. Por tal motivo, no corresponde incluir al TPMCH en el mercado geográfico del TNM.
331. Adicionalmente, corresponde analizar si el movimiento de carga líquida mediante contenedores resulta un sustituto al movimiento de carga líquida a granel. Para tal efecto, por su cercanía con los centros de producción de los principales usuarios, se analizará únicamente al movimiento de carga contenedorizada en el TMS y TNM¹³², al ser estos terminales portuarios marítimos de uso público los autorizados a movilizar carga contenedorizada:
- a. De acuerdo con la Cláusula 8.16 del Contrato de Concesión del TMS¹³³, el operador de dicho terminal no se encuentra autorizado para la atención de graneles sólidos ni graneles líquidos, salvo expresa autorización de la APN, o que estos representen carga contenedorizada. En tal sentido, el Tarifario del TMS no contiene servicios orientados a atender carga líquida a granel en dicho terminal portuario.¹³⁴

No obstante, como es posible observar en el Informe Conjunto N° 00172-2024-IC-OSITRAN¹³⁵ que sustentó la Resolución de Presidencia N° 0072-2024-PD-OSITRAN

¹³⁰ Durante el periodo comprendido desde enero de 2021 hasta julio de 2025, la carga líquida a granel movilizada en conjunto en ambos terminales portuarios representa el 0,05% de la carga líquida a granel transportada por el TNM en el referido periodo.

¹³¹ Tarifario disponible en el siguiente enlace:
<https://coscochancay.pe/file_server/portal/notice/20250616/u7glJFISO-CSPCP_Lista_de_Precios_v.3.pdf>
(último acceso: 09.10.2025)

¹³² No corresponde analizar al TECM, en tanto que a través de este terminal portuario se movilizan únicamente concentrados de minerales.

¹³³ **“SERVICIOS ESPECIALES**
[...]
8.16. El CONCESIONARIO no se encuentra autorizado para la atención de graneles sólidos ni graneles líquidos, salvo expresa autorización de la APN, o que estos representen carga contenedorizada.”

¹³⁴ El Tarifario del TMS está disponible en: <<https://www.dpworld.com/peru/-/media/project/dpwg/dpwg-tenant/americas/peru/peru/media-files/tarifario/2025/tarifario-pblico-2025---actualizado-al-25-08-2025---version-2025-4.pdf?rev=-1>> (último acceso: 24.09.2025).

¹³⁵ Ver Gráficos N° 7 y N° 8 del Informe Conjunto N° 00172-2024-IC-OSITRAN, disponible en: <<https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/11/informe-conjunto-172-2024-ic-ositrان.pdf>> (último acceso: 24.09.2025).

del 07.11.2024¹³⁶ con la cual se inició la revisión tarifaria del TMS, existen algunos productos líquidos que son movilizados en contenedores, tales como los aceites (pescado, limón, entre otros) y cloro líquido. Sobre ello, debe indicarse que el volumen de carga de dichos productos movilizados en contenedores representa una cantidad pequeña de carga al contrastarla con el volumen de carga líquida a granel movilizadora en el TNM durante el periodo 2020-2023, toda vez que representa de manera conjunta el 0,01% del total de carga líquida a granel movilizadora por el TNM. Por tal motivo, corresponde señalar que el TMS no sería una fuente alternativa de aprovisionamiento para los usuarios del servicio de carga líquida a granel del TNM. Es decir, el TMS no debe formar parte del mercado geográfico del TNM.

- b. De manera similar al TMS, a través del TNM también se moviliza carga en contenedores, siendo que en dicha carga contenedorizada también se movilizan productos líquidos tales como aceites y color líquido. Al respecto, durante el periodo enero 2021 - julio 2025, el volumen de dichos productos movilizados en contenedores representa el 3,53% del total de la carga líquida a granel movilizadora por el TNM en dicho periodo. Considerando el bajo volumen de líquidos que son movilizados a través de contenedores, corresponde indicar que el embarque/descarga de carga líquida mediante contenedores en el TNM no resulta ser un servicio sustituto del embarque/descarga de carga líquida a granel en el TNM.

332. En consecuencia, el mercado relevante está definido como los servicios equivalentes al Servicio Estándar en función a la carga líquida a granel¹³⁷ brindado en el TNM, considerando como ámbito geográfico el Terminal Portuario del Callao y su área de influencia.

B) Evaluación de las condiciones de competencia

333. A continuación, se evalúan las condiciones de competencia del mercado donde es brindado el Servicio Estándar en función a la carga líquida a granel del TNM, considerando para ello cada uno de los criterios descritos anteriormente.

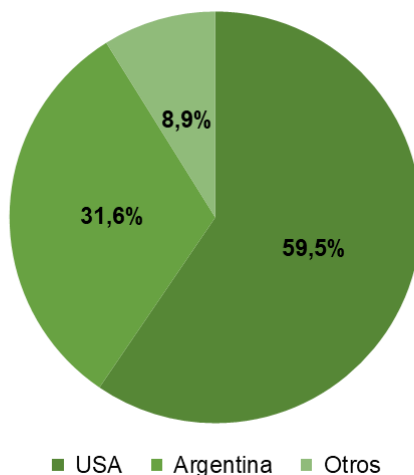
a) Competencia (o sustitución) intermodal o multimodal

334. Como se indicó anteriormente, la carga líquida a granel fue movilizadora por el TNM principalmente bajo los regímenes de importación y exportación durante el periodo enero 2021 – julio 2025. En consecuencia, para evaluar si existe competencia (o sustitución) intermodal o multimodal, deben identificarse los países de origen de los productos importados y los países de destino de los productos de exportación. Al respecto, el 60% del volumen de importaciones de carga líquida a granel del TNM tuvo a Estados Unidos de América como país de origen y el 20% a Argentina, los cuales en conjunto acumularon el 91% del total de carga líquida a granel importada por el TNM durante el periodo enero 2021 – julio 2025. Asimismo, con relación a las exportaciones, se aprecia que el 92% de la carga líquida a granel exportada por el TNM durante el periodo enero 2021 – julio 2025 tuvo como país de destino a Chile.

¹³⁶ Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/11/resolucion-0072-2024-pd-ositran.pdf> (último acceso: 24.09.2025).

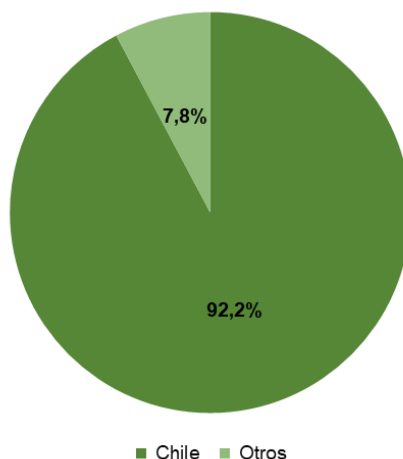
¹³⁷ El mercado relevante podría subdividirse en diferentes categorías, por ejemplo, según las características de la demanda; sin embargo, no se considera necesario para los fines del presente estudio que busca determinar si aún no existen condiciones de competencia en el mercado con lo cual se justifica continuar aplicando un régimen tarifario regulado en el TNM, o, por el contrario, ya existen condiciones de competencia que sustenten la aplicación de un régimen tarifario supervisado, tal como lo establece el artículo 11 del RETA.

Gráfico N° 46
PAISES DE ORIGEN DE LA CARGA LÍQUIDA A GRANEL IMPORTADA A TRAVÉS DEL
TNM, ENERO 2021 – JULIO 2025



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

Gráfico N° 47
PAISES DE DESTINO DE LA CARGA LÍQUIDA A GRANEL EXPORTADA A TRAVÉS DEL
TNM, ENERO 2021 – JULIO 2025



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

335. Considerando que Argentina y Chile se encuentran entre los principales países de origen y destino de la carga líquida a granel movilizada en el TNM, es posible pensar que el modo de transporte terrestre es una alternativa efectiva al modo de transporte marítimo que es utilizado actualmente por los clientes de carga sólida a granel del TNM. Sin embargo, ello no es posible debido principalmente al menor costo de transporte marítimo comparado con otros modos de transporte como la vía terrestre para aquellos clientes cuyo volumen de importación y exportación es relativamente significativo que es el caso de los principales usuarios de dicho terminal portuario, cuyo promedio de carga importada/exportada osciló entre 113 mil y 243 mil toneladas anuales durante el periodo 2021-2024.¹³⁸ De otro lado, la vía área tiene un costo de transporte aún mayor comparada con los otros modos de transporte; con lo cual, la única alternativa efectiva es el transporte marítimo de la carga líquida a granel desde o hasta el Perú.

¹³⁸ Ver Álvarez (2016) y Cabrera (2020).

336. Bajo ese contexto es oportuno recordar que, según Álvarez (2016, pág. 122)¹³⁹ el transporte por carretera no es competitivo en el caso de distancias superiores a 2 500 km., por los problemas que se pueden generar para encontrar cargas de retorno. Asimismo, Cabrera (2020, pág. 39)¹⁴⁰ considera umbrales menores de distancia pues señala que, para distancias superiores a los 1 000 o 1 500 km, existen modos más eficientes que el modo de transporte terrestre.
337. En esa línea, es preciso indicar que el 60% y el 32% de las importaciones de carga líquida a granel del TNM provienen de los Estados Unidos de América y Argentina, respectivamente. En el caso de los Estados Unidos de América no es posible realizar el transporte terrestre hasta el Perú, mientras que, en el caso de Argentina, la carga líquida a granel es transportada desde los puertos de San Lorenzo y Rosario, cuya distancia hasta el TNM es de 3 588 km. y 3 724 km. respectivamente¹⁴¹, muy por encima de los mencionados umbrales referenciales de Álvarez (2016) y Cabrera (2020). Asimismo, en el caso de las exportaciones, el 92% de estas tiene como destino a Chile, siendo que la carga líquida a granel es transportada hacia los puertos de Mejillones y Barquito, cuya distancia desde el TNM es de 1 924 km. y 2 319 km. respectivamente, superando el umbral referencial mencionado por Cabrera (2020). Con ello, queda claro que, para el caso específico de las importaciones y exportaciones de carga líquida a granel, el costo de transporte terrestre tiene un costo considerablemente mayor comparado con el transporte marítimo.
338. En consecuencia, corresponde afirmar que no existe competencia (o sustitución) intermodal o multimodal.

b) Competencia interportuaria

339. Como se ha indicado previamente, los principales usuarios de la carga líquida a granel están ubicados relativamente cerca al TNM y están interconectados a dicho terminal portuario, con lo cual es razonable esperar que los usuarios prefieran utilizar los servicios brindados en el TNM, no existiendo razones para reemplazarlo por otro terminal portuario.
340. Cabe indicar que en el caso específico del TPMCH, tal como se indicó previamente, si bien este terminal se encuentra autorizado a movilizar carga líquida a granel, a la fecha este terminal portuario no ofrece el servicio de embarque/descarga de carga líquida a granel. Asimismo, como se refirió anteriormente, el TPMCH a la fecha no dispone de instalaciones (tuberías y tanques) para realizar el embarque o desembarque de la carga líquida a granel de manera similar al TNM.
341. En conclusión, no existe competencia interportuaria.

c) Competencia intraportuaria o intraterminal

342. El Contrato de Concesión establece en su cláusula 2.7 que APMT tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los Servicios que se pueden brindar dentro del TNM a partir de la Toma de Posesión, con lo que dicha empresa es la única empresa que tiene el derecho a brindar el servicio orientado al embarque o descarga de la carga líquida a granel en el mencionado terminal portuario.
343. En virtud de lo anterior, corresponde señalar que el Concesionario no enfrenta competencia intraportuaria o intraterminal en el TNM.

d) Poder de compra compensatorio de los usuarios portuarios

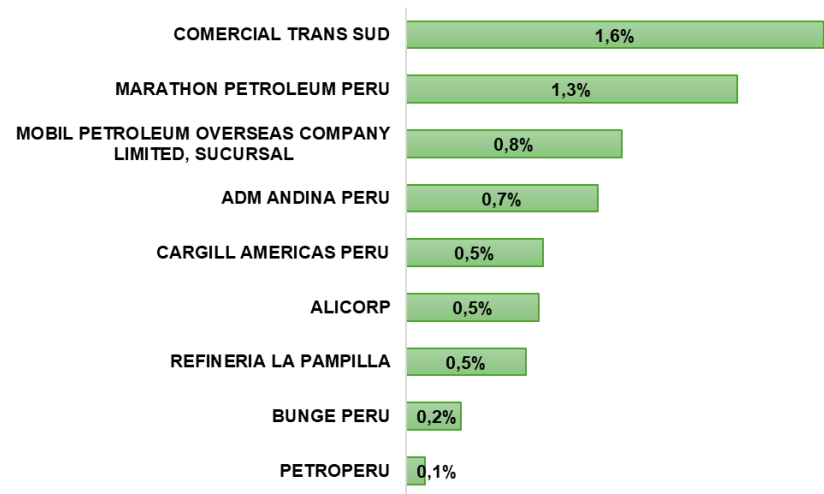
¹³⁹ Álvarez, J. (2016). *Transporte Internacional de Mercancías*. Ediciones Paraninfo S.A. 1° edición.

¹⁴⁰ Cabrera, A. (2020). *Manual de uso de las reglas Incoterms 2020. Casos prácticos, ejemplos y test*. Marge Books. 1° Edición.

¹⁴¹ Información tomada de Google Maps el 29.09.2025 a las 12:16 horas y 12:17 horas, respectivamente.

344. Como se ha indicado anteriormente, según Oxera (2011) el poder de compra compensatorio podría existir cuando los compradores son grandes respecto de los proveedores y donde los compradores tienen la capacidad de cambiar entre los diferentes proveedores existentes, y el poder de compra compensatorio podría surgir en puertos donde existen pocos usuarios principales. Adicionalmente, dichos clientes también deben ser capaces de amenazar creíblemente con desviar una proporción significativa de la demanda en casos de aumentos de precios, lo cual finalmente dependerá de las opciones externas que tenga dicho cliente.
345. Los volúmenes de carga movilizados por los usuarios de carga líquida a granel del TNM son relativamente pequeños comparados con el volumen total de carga que se moviliza mediante dicho terminal portuario. En efecto, como es posible identificar en el siguiente gráfico, la participación más alta que corresponde a Comercial Trans Sud apenas llega al 1,63% del total de carga movilizada por el TNM en el año 2024. En consecuencia, no parece que los importadores o exportadores de carga líquida a granel sean considerados como clientes grandes desde el punto de vista del operador del TNM.

Gráfico N° 48
PARTICIPACIÓN DE LA CARGA LÍQUIDA A GRANEL DE LOS PRINCIPALES USUARIOS RESPECTO DEL TOTAL DE TONELADAS MOVILIZADAS EN EL TNM DURANTE EL 2024



Fuente: Infoescomar y APN.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

346. En tal sentido, corresponde concluir que los usuarios de carga líquida a granel del TNM no tienen un significativo poder de compra compensatorio frente a APMT.

e) Facilidad esencial

347. Como ha sido demostrado anteriormente, los usuarios de carga líquida a granel del TNM no tienen la posibilidad de cambiar a otros modos de transporte (distintos al transporte marítimo) y tampoco tienen un significativo poder de compra compensatorio frente al proveedor de servicios de dicho terminal portuario. Por tal motivo, corresponde afirmar que, desde la perspectiva de los dueños o consignatarios de la carga líquida a granel, el TNM se constituye como una facilidad esencial para completar sus procesos logísticos de importación y exportación de productos.

f) Barreras a la entrada al mercado

348. En secciones previas del presente Informe Conjunto se identificó una serie proyectos de desarrollo portuario de uso público en el Perú. Así, considerando que el ámbito geográfico del mercado relevante está limitado al TNM y su área de influencia, la evaluación del posible ingreso de nuevos operadores portuarios al mercado se realizará empezando por los proyectos portuarios ubicados en la región de Lima y Callao y también considerando

que el respectivo proyecto portuario esté orientado a la carga líquida a granel.

349. En tal sentido, en la región de Lima y Callao no se ha identificado algún proyecto que podría movilizar carga líquida a granel. No obstante, fuera de la región de Lima y Callao, se ha identificado el caso del proyecto del Terminal Internacional de Chimbote en la región Ancash que, bajo la categoría de carga líquida a granel movilizaría aceite de pescado.¹⁴² Sobre dicho proyecto, debe indicarse que su declaratoria de interés está prevista para el presente año 2025,¹⁴³ pero aún no se cuenta con fecha estimada de inicio de construcción y puesta a disposición de los usuarios. En consecuencia, no corresponde considerar a este proyecto portuario como potencial ingresante efectivo al mercado que limite el poder de mercado que ostenta el TNM para los clientes de carga líquida a granel.
350. Cabe indicar que no se han encontrado otros proyectos portuarios orientados a atender carga líquida a granel. Así, se verifica que es incierto o elevado el periodo de tiempo necesario para su desarrollo y construcción, con lo cual resulta posible afirmar que existen significativas barreras a la entrada de nuevos operadores portuarios, con lo cual no se ejercería presión competitiva sobre el TNM.
351. En resumen, por los motivos expuestos anteriormente en esta sección, corresponde concluir que no existen condiciones de competencia en el mercado relevante donde es brindado el Servicio Estándar a la carga líquida a granel en el TNM.

V.1.2.8. PASAJEROS

A) Definición del mercado relevante

352. Según la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, en cuanto a los pasajeros, el Servicio Estándar incluye las siguientes actividades:

“En el caso de pasajeros, el Servicio Estándar incluye:

- i) servicio de embarque/desembarque de pasajeros garantizando en todo momento un acceso seguro desde la Nave hasta el punto de inspección documentaria de inmigración, disponiendo de los equipos y recursos necesarios para ello y preparando los ambientes para la recepción del pasajero.*
- ii) servicio de control de boarding pass de los pasajeros en el momento de embarque/desembarque,*
- iii) servicio de control de equipaje de mano a través de rayos X y del pasajero mediante un pórtico detector de metales. Estos controles son independientes de los controles aduaneros que realiza la SUNAT en el ejercicio de la Potestad aduanera,*
- iv) servicio de embarque/desembarque para la tripulación garantizando en todo momento un acceso seguro desde la Nave hasta el punto de inspección documentaria de inmigración, disponiendo de los equipos y recursos necesarios para ello,*
- v) servicio de atención médica y/o emergencias durante 24 horas al pasajero en caso que sea necesario,*
- vi) servicio de gestión documentaria necesaria relativa a los pasajeros.”*

353. Actualmente, la Tarifa del Servicio Estándar para pasajeros es de USD 23,67 (sin IGV), lo que representa un incremento de 8,38% del valor que estuvo vigente hasta el 30 de junio del 2025.¹⁴⁴ Dicha tarifa se cobra a la agencia marítima, pero exceptúa el cobro a los niños

¹⁴² Información disponible en: https://pmis.proinversion.gob.pe/RepositorioAPS0/0/2/jer/IP17112022/DEMANDA_IE_TICH.pdf (último acceso: 09.10.2025).

¹⁴³ Información disponible en: https://pmis.proinversion.gob.pe/RepositorioAPS0/0/2/jer/IP17112022/DEMANDA_IE_TICH.pdf (último acceso: 09.10.2025).

¹⁴⁴ Cabe recordar que, en virtud de lo establecido en el Contrato de Concesión, los reajustes anuales de tarifas de los servicios regulados del TNM se realizan el 01 de julio de cada año.

menores de 12 años y a la tripulación de la nave. Asimismo, la tarifa es aplicable cuando el pasajero o crucerista desembarca y cuando embarca.

354. La demanda de los cruceristas por el Servicio Estándar para pasajeros en el TNM no es directa. Es una demanda derivada, ya que su motivación principal son los atractivos turísticos de la ciudad de Lima, como su gastronomía, infraestructura hotelera y la posibilidad de conexión con otras ciudades peruanas.
355. Según Suzanne Torres, gerenta de operaciones de la agencia de viajes Lima Tours, los cruceristas que llegan al Callao suelen visitar lugares cercanos al puerto, como Pachacámac o Miraflores.¹⁴⁵ Esta información es reforzada por APMT, quien señala que los pasajeros a menudo se quedan en Perú entre dos y tres días para explorar restaurantes y otros sitios turísticos del Perú.¹⁴⁶ Incluso, la empresa de cruceros Royal Caribbean promueve el Callao como un punto de acceso a la capital, destacando la posibilidad de visitar el Centro de Lima, San Isidro, el malecón de Miraflores, los murales de Barranco, museos y disfrutar de la gastronomía peruana.¹⁴⁷
356. En virtud de lo anterior, los pasajeros de los cruceros son quienes, en última instancia, determinan la demanda y utilizan el Servicio Estándar para pasajeros en el TNM. Aunque las agencias marítimas pueden ser las responsables del pago, es el propio pasajero quien recibe y se beneficia directamente de este servicio. Por lo tanto, el uso y la demanda final del servicio recaen sobre ellos.
357. En el siguiente gráfico se muestra la evolución del tráfico de cruceros y pasajeros en el periodo 2021-2025. Durante este tiempo, el Perú atendió entre 23 y 85 cruceros anualmente, transportando entre 8 521 y 55 075 pasajeros por año. El Terminal Portuario del Callao se ha consolidado como el principal punto de atención de cruceros en el Perú. Su participación representa entre el 43% y el 51% del total de naves atendidas y entre el 49% y el 56% del total de pasajeros a nivel nacional cada año.

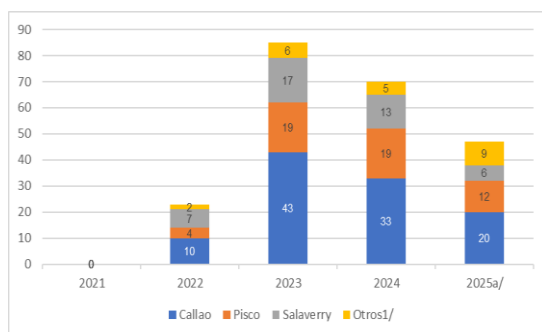
¹⁴⁵ Información disponible en: <<https://www.apam-peru.com/web/el-peru-recibira-37-cruceros-hasta-el-cierre-de-la-temporada-de-verano-lo-que-hay-detras-de-cada-viajero/>> (último acceso: 23.09.2025).

¹⁴⁶ Información disponible en: <<https://logistica360.pe/muelle-norte-callao-iniciara-temporada-de-cruceros-con-3-naves-en-diciembre/>> (último acceso: 23.09.2025).

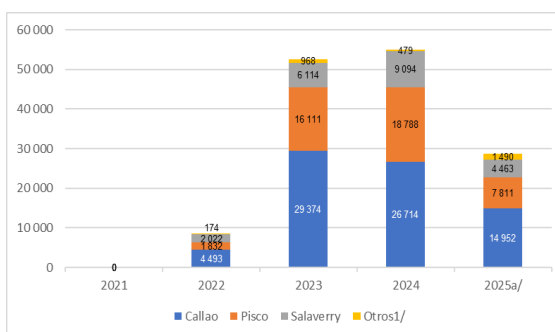
¹⁴⁷ Información disponible en: <<https://www.royalcaribbean.com/esp/es/cruise-to/lima-callao-peru>> (último acceso: 24.09.2025).

Gráfico N° 49
CRUCEROS Y PASAJEROS ATENDIDOS EN TERMINALES MARÍTIMOS DE USO PÚBLICO HABILITADOS PARA PASAJEROS, SEGÚN TERMINAL, 2021-2025¹⁴⁸

(a) Número de naves por año



(b) Número de pasajeros por año



1/ Corresponde a los puertos de Matarani, Ilo, Paita, San Nicolás y Talara.

a/ Información actualizada hasta julio de 2025.

Nota: La información incluye únicamente naves y pasajeros del ámbito marítimo a nivel nacional, excluyendo los puertos fluviales.

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional (comunicación electrónica recibida el 26 de setiembre de 2025).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

358. Es importante señalar que los terminales portuarios fluviales no constituyen una opción viable para las líneas de cruceros que operan en terminales marítimos. La razón principal es que los terminales fluviales carecen de la infraestructura, el equipamiento y las condiciones adecuadas para gestionar el embarque y desembarque del tipo de naves y la cantidad de pasajeros que atienden estas líneas de cruceros. Por lo tanto, no son una fuente de aprovisionamiento sustituta.
359. Por otra parte, en el siguiente cuadro se observa que los ingresos del TNM provenientes de la prestación del Servicio Estándar para pasajeros representaron entre el 0,01 y 0,35% del total de ingresos anuales percibidos por APMT durante el periodo 2020-2025.

Cuadro N° 19
PARTICIPACIÓN DE LOS INGRESOS POR SERVICIOS ESTÁNDAR PARA PASAJEROS
RESPECTO DEL TOTAL DE INGRESOS DEL TNM, 2020-2025
(Miles de USD)

Año	Ingreso por servicios a pasajeros (a)	Ingresos totales ^{1/} (b)	Participación (a)/(b)
2020	183	184 806	0,10%
2021 ^{a/}	13	236 215	0,01%
2022 ^{a/}	111	254 175	0,04%
2023	824	254 998	0,32%
2024	992	281 058	0,35%
2025 ^{b/}	555	191 090	0,29%

1/ Incluye la suma de ingresos por los servicios estándar a la nave, a la carga, a los pasajeros y servicios especiales con tarifa y precio.

a/ Mediante comunicación electrónica recibida el 04 de setiembre de 2025, APMT informó que los ingresos corresponden a regularizaciones por servicios prestados con anterioridad, ya que no se registró movimiento de pasajeros durante los años 2021 y 2022 a raíz de la pandemia del COVID-19.

b/ La información corresponde al periodo enero - julio de 2025.

Fuente: APMT (Información remitida al Programa de Declaración Estadística del Ositrán).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

148

Cabe mencionar que, a raíz de la pandemia del COVID-19, el sector de cruceros experimentó una reducción significativa de su demanda. La recuperación del sector no se dio sino hasta finales de 2022, momento en el que el gobierno peruano flexibilizó las medidas sanitarias implementadas anteriormente, permitiendo así el regreso de los cruceros internacionales al país. Información disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/mincetur/noticias/663219-primer-crucero-llega-al-peru-tras-flexibilizar-medidas-por-la-pandemia-de-la-covid-19> (último acceso: 23.09.2025).

360. Aunque existe una alternativa para el embarque y desembarque de pasajeros, como usar botes y lanchas para llevarlos desde los cruceros hasta terminales más pequeños o incluso artesanales, dicha alternativa no es una opción viable. Además, la seguridad de los pasajeros podría verse comprometida con este tipo de traslado. Con ello, es razonable esperar que la prestación del servicio ocurra en un terminal portuario como el TNM, y no en terminales más pequeños o artesanales.
361. Es importante agregar que la Tarifa del Servicio Estándar para pasajeros en el TNM no parece ser un factor determinante en la decisión de las empresas de cruceros para arribar a un terminal portuario pues dicha Tarifa es apenas una fracción relativamente pequeña del precio del pasaje para viajar por crucero. Esto se evidencia al analizar los itinerarios de líneas como Holland America Line y Silversea Cruises Ltd, que incluyen al puerto del Callao y que concentran el 11,1% y 10,1% de las recaladas en el TNM, respectivamente (ver siguiente gráfico). Los viajes de estas empresas que incluyen una parada en el Terminal Portuario del Callao tienen precios de entre USD 1 799¹⁴⁹ y USD 11 800¹⁵⁰ por persona, incluyendo impuestos. La tarifa actual del Servicio Estándar, que es de USD 27,93 por pasajero (incluido IGV) por cada embarque y desembarque, representa solo entre el 3,11% y el 0,47% del costo total del viaje, respectivamente.¹⁵¹

Gráfico N° 50
ITINERARIOS DE LAS LÍNEAS DE CRUCEROS HOLLAND AMERICA LINE Y SILVERSEA CRUISES LTD. QUE INCLUYEN PUERTOS PERUANOS

(a) Itinerario de Holland America Line



(b) Itinerario de Silversea Cruises Ltd.



Fuente: Portales web de Holland America Line y Silversea Cruises Ltd.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

362. De este modo, el mercado relevante del servicio está conformado por el mercado de embarque y desembarque de pasajeros de los cruceros a través de un terminal portuario.
363. En cuanto al mercado geográfico relevante, cabe reiterar que la demanda por el Servicio Estándar de embarque y desembarque de pasajeros en el TNM está determinada según los atractivos turísticos que los pasajeros prefieran visitar y, dado lo anterior, los

¹⁴⁹ Información disponible en: [<https://www.hollandamerica.com/es/find-a-cruise?portsOfCall:\(CA2%20GSM%20MAT%20TRU\)>](https://www.hollandamerica.com/es/find-a-cruise?portsOfCall:(CA2%20GSM%20MAT%20TRU)) (último acceso: 24.09.2025).

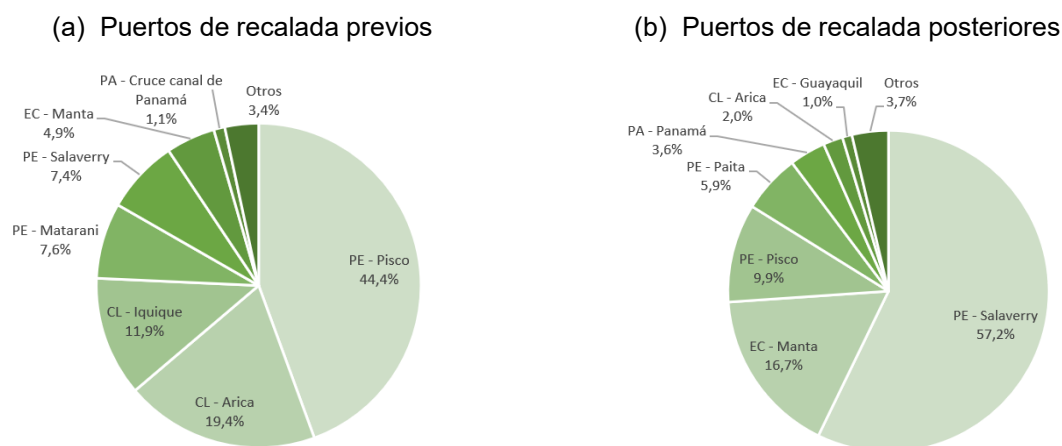
¹⁵⁰ Información disponible en: [<https://www.silversea.com/destinations/south-america-cruise/fort-lauderdale-florida-to-lima-callao-da260106013.html?queryID=fd13ad65abeaa5c3cd1adc924339ec5f>](https://www.silversea.com/destinations/south-america-cruise/fort-lauderdale-florida-to-lima-callao-da260106013.html?queryID=fd13ad65abeaa5c3cd1adc924339ec5f) (último acceso: 24.09.2025).

¹⁵¹ Los porcentajes fueron estimados considerando que la tarifa del Servicio Estándar de pasajeros se aplica cada vez que el pasajero embarca y desembarca, es decir, por cada pasajero se cobra USD 55,86 por pasajero (valor que corresponde al doble de USD 27,93 por pasajero).

operadores turísticos de los cruceros prefieren desembarcar en un lugar lo más cercano posible al referido atractivo turístico o con suficientes conexiones hasta dicho atractivo turístico.

364. Además, el gráfico anterior demuestra que los puertos no se sustituyen entre sí para los cruceristas. Por el contrario, las líneas de cruceros diseñan sus itinerarios para incluir múltiples puertos, con el fin de ofrecer a los pasajeros una mayor variedad de atractivos turísticos. Esta estrategia aumenta la demanda por los cruceros, lo que sugiere una relación de complementariedad entre los puertos más que una situación de competencia directa entre ellos por recibir a los pasajeros.
365. En el caso del TNM, el siguiente gráfico muestra los puertos de recalada de los cruceros (previos y posteriores) que llegaron a dicho terminal portuario entre 2020 y 2025. Se observa que el 51,8% de las naves procedieron del TPGSM y el TPMS, y el 67,1% de ellas se dirigieron a estos mismos puertos después de su parada en el TNM.

Gráfico N° 51
PARTICIPACIÓN DE LOS PRINCIPALES PUERTOS DE RECALADA PREVIOS Y POSTERIORES AL TNM, 2020-2025



Nota: Información actualizada hasta julio de 2025.

Fuente: APMT (Información remitida al Programa de Declaración Estadística del Ositrán).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

366. Lo anterior indica que el TPGSM y el TPMS, puertos que atienden a un número importante de líneas de cruceros junto con el Terminal Portuario del Callao y que también son capaces de recibir pasajeros con una calidad de atención relativamente comparables entre sí, no compiten con el TNM, es decir, no son sustitutos, sino que más bien son utilizados de manera complementaria por los cruceristas.
367. En virtud de lo anterior, el mercado relevante está definido como el Servicio Estándar para pasajeros en el TNM.

B) Evaluación de las condiciones de competencia

368. Habiendo definido el mercado relevante como el Servicio Estándar de pasajeros en el TNM, se espera que, por las siguientes razones, no exista condiciones de competencia en ese mercado:

a) Competencia (o sustitución) intermodal o multimodal

369. La particularidad de los cruceros como opción de viaje radica en su capacidad para ofrecer una experiencia única que no puede ser replicada por otros medios de transporte como aviones o autobuses. El pasajero elige el crucero no solo por el desplazamiento, sino por un paquete de atributos que incluyen itinerarios atractivos, la conveniencia de no tener que

empacar y desempacar constantemente, y el servicio de hospedaje y *all-in* a bordo. Estas características distintivas han posicionado a los cruceros como hoteles o, incluso, como ciudades flotantes, lo que demuestra que no existe una competencia o sustitución intermodal efectiva.

b) Competencia interportuaria

370. Debido a la naturaleza de la demanda de los cruceristas, no es razonable que aquellos que llegan al TNM opten por otro terminal portuario cercano como, por ejemplo, el TPGSM, y menos alguno más lejos como el TPMS. Esto se debe a que un cambio de puerto les impediría acceder rápidamente a los atractivos turísticos cercanos al TNM, que son su principal destino. Además, como se ha demostrado anteriormente, el TPGSM y el TPMS actúan como complementos y no como sustitutos del TNM. Por lo tanto, se concluye que no existe competencia interportuaria en este mercado.

c) Competencia intraportuaria o intraterminal

371. De acuerdo con lo establecido en la Cláusula 2.7 del Contrato de Concesión, APMT tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro del TNM, de modo que no existe otro operador que brinde el servicio relevante en dicho terminal portuario. Además, no se prevé que un nuevo concesionario entre al TPC a corto plazo para ofrecer el servicio relevante, dado que el número de cruceros que recalán no es significativo. Por lo tanto, no existe competencia intraportuaria e intraterminal.

d) Poder de compra compensatorio de los usuarios portuarios

372. Los usuarios del servicio de embarque y desembarque de pasajeros (directamente los cruceristas e indirectamente las líneas de crucero) del TNM no tienen poder de compra compensatorio porque:
- Los ingresos que le generan a APMT representaron, como máximo, el 0,35% del total de ingresos durante el periodo 2020 – julio 2025.
 - Los cruceristas no pueden reemplazar fácilmente dicho puerto por otro porque se verían impedidos de acceder con rapidez a los atractivos turísticos ubicados en Lima y Callao.
 - No es razonable creer que las líneas de cruceros invertirían en un terminal portuario para ofrecer el servicio de embarque y desembarque de pasajeros. Esto se debe a que la demanda es muy baja y la tarifa por este servicio no representa una parte significativa del costo total del servicio de cruceros como para verse incentivadas a invertir.
 - Si los usuarios dejaran de demandar el servicio relevante, los ingresos totales del terminal no se verían afectados.

e) Facilidad esencial

373. El TNM es una facilidad esencial para los cruceristas que desean visitar los atractivos turísticos de Lima y Callao. Esto se debe a que los pasajeros no tienen la preferencia de cambiar a otros modos de transporte (distintos al transporte marítimo) y tampoco tienen poder de compra compensatorio frente al proveedor de servicios del TNM.

f) Barreras a la entrada al mercado

374. Se identifica la existencia de barreras de entrada al mercado para el desarrollo de nuevos proyectos portuarios debido a los elevados niveles de inversión requeridos para la construcción de una infraestructura portuaria dedicada a pasajeros, más aún, considerando que actualmente, en el Perú, la demanda del servicio relevante es muy reducida.
375. De acuerdo con la información presentada en el Cuadro N° 5, existe un proyecto a futuro

relacionado con la construcción de un terminal portuario para la atención de pasajeros denominado "Terminal Crucero Bahía Miraflores"; sin embargo, aún no se conoce con exactitud cuándo comenzará la construcción ni cuándo entrará en operación. En efecto, el desarrollo de un terminal portuario exclusivo para cruceros en Miraflores, llamado "Terminal Crucero Bahía Miraflores", aún está en una etapa inicial. En 2023, mediante Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0083-2023-APN-DIR, la APN otorgó a la empresa Terminal de Cruceros Bahía de Miraflores S.A.C. la viabilidad técnica temporal del mencionado proyecto. Esto permite a la empresa continuar con los estudios y acciones necesarias para su implementación.¹⁵²

376. Además, cabe adicionar que, aunque la Asociación Peruana de Agencias de Viajes y Turismo ha sugerido que el TPMCH podría recibir cruceros, la APN aclara que el terminal fue construido específicamente para manejar carga y contenedores. Por lo tanto, se requerirían adaptaciones de infraestructura para poder recibir este tipo de naves y, además, desarrollar los circuitos turísticos necesarios en la zona,¹⁵³ lo cual no ocurriría en el corto o mediano plazo.
377. Dado que no existen condiciones de competencia en el mercado relevante del Servicio Estándar para pasajeros del TNM, corresponde mantener el régimen de regulación tarifaria de dicho servicio e iniciar el presente procedimiento de revisión tarifaria en el mencionado terminal portuario.

V.2. SERVICIOS ESPECIALES CON TARIFA FIJADA POR EL OSITRÁN

378. En la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión se detalla el procedimiento que debe seguir el Concesionario en caso considere prestar Servicios Especiales no previstos en el referido contrato o servicios nuevos:

"8.23 Del mismo modo, por la prestación de cada uno de los Servicios Especiales, la SOCIEDAD CONCESIONARIA cobrará un Precio o una Tarifa, según corresponda. Respecto de los Servicios Especiales con Tarifa, la SOCIEDAD CONCESIONARIA en ningún caso podrá cobrar Tarifa que superen los niveles máximos actualizados, de acuerdo al procedimiento establecido en el Contrato de Concesión, sobre la base de lo contenido en el Anexo 5.

La SOCIEDAD CONCESIONARIA antes de iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial no previsto en el presente Contrato de Concesión, o cuando se trate de servicios nuevos, tal como así están definidos en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, deberá presentar al INDECOPI con copia al REGULADOR su propuesta de Servicio Especial debidamente sustentada, a efectos que dicha entidad se pronuncie sobre las condiciones de competencia en los mercados que a la fecha de efectuada la referida solicitud no estén sometidos a régimen de regulación económica.

A solicitud de INDECOPI, la SOCIEDAD CONCESIONARIA y el CONCEDENTE tendrán la obligación de presentar la información de la que dispongan, a efectos que INDECOPI realice el análisis de las condiciones de competencia. INDECOPI tendrá un plazo de setenta (70) Días Calendario para pronunciarse, contados a partir del Día siguiente de recibida la solicitud respectiva.

En el caso INDECOPI se pronuncie señalado que no existen condiciones de competencia en el mercado en cuestión, OSITRAN iniciará el proceso de fijación o revisión tarifaria, según corresponda, de acuerdo con los procedimientos y normas establecidos en el Reglamento General de Tarifas (RETA), determinando la obligación de la SOCIEDAD CONCESIONARIA de brindar los referidos Servicios Especiales con Tarifa a todo Usuario que lo solicite, bajo los mismos términos condiciones."

379. Considerando el procedimiento antes señalado, hasta la fecha de preparación del presente informe se han fijado Tarifas máximas para nueve (9) Servicios Especiales, algunos de los

¹⁵² Información disponible en: <https://apam-peru.com/este-sera-el-nuevo-puerto-que-recibira-cruceros-en-la-costa-verde-de-miraflores-tendria-un-lujoso-hotel-y-zona-gastronomica-variada/> (último acceso: 23.09.2025).

¹⁵³ Información disponible en: <https://apam-peru.com/peru-como-atraccion-de-cruceros-en-2025-lo-que-falta-en-estrategia-portuaria/> (último acceso 07.10.2025)

cuales cuentan con más de una modalidad y cuyas tarifas vigentes se presentan en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 20
SERVICIOS ESPECIALES CON TARIFA FIJADA POR EL REGULADOR

Servicio Especial	Unidad de cobro	Tarifa máxima (USD, sin IGV)
REESTIBA CARGA FRACCIONADA		
Re-estiba vía nave	Tonelada	23,60
Re-estiba vía muelle	Tonelada	47,80
REESTIBA CARGA RODANTE		
Re-estiba vía nave	Tonelada	65,39
Re-estiba vía muelle	Tonelada	121,02
CARGA DE PROYECTO		
Embarque/descarga sin grúa móvil	Tonelada	41,69
Embarque/descarga con grúa móvil	Tonelada	58,37
CARGA FRACCIONADA PELIGROSA		
Tratamiento especial de carga peligrosa - directo	Tonelada	22,28
Tratamiento especial de carga peligrosa - indirecto	Tonelada	26,28
OTROS		
Retiro de separadores artificiales en las bodegas de las naves	Por operación	2 000,00
Uso de barreras de contención	Por día	2 089,00
Pre-enfriado de contenedor vacío	Por contenedor	46,00
Descarga y envío de información de parámetros de contenedor <i>reefer</i>	Por contenedor	30,00
Gasificado de contenedores llenos		
Provisión de gases N2 y CO2	Por contenedor	460,00
Provisión de gases N2	Por contenedor	411,00
Provisión de gases CO2	Por contenedor	192,00

Fuente: Tarifario de APMT versión 14.6. Disponible en: <<https://cms-cd.apmterminals.com/callao/-/media/mainsite/americas/Callao/customer-zone/tariffs/2024/1-Tarifario-v-146-Clean-26082025.pdf?rev=87c9dd775d0145ba971f1fd8597823ac&hash=6F7E22F04E6828128E566DCC94C37B5A>>

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

380. Para cada uno de estos servicios existe un pronunciamiento previo del Indecopi respecto de las condiciones de competencia en sus respectivos mercados relevantes, por lo que corresponde verificar si las conclusiones a las que arribó la autoridad de competencia se mantienen a la fecha, haciendo necesaria la permanencia del régimen de regulación.

a) Re-estiba de carga fraccionada y rodante

381. Mediante Carta N° 506-2011/PRE-INDECOPI de fecha 21 de octubre de 2011, el Indecopi remitió a este Regulador los Informes N° 160-2011/GEE y N° 161-2011/GEE, en los cuales analiza las condiciones de competencia de los Servicios Especiales de “Re-estiba de Carga Fraccionada” y “Re-estiba de Carga Rodante”, respectivamente.
382. La autoridad de competencia explica que el servicio de re-estiba es solicitado por las líneas navieras para mover la carga (sobre la nave o sobre el muelle) y optimizar su distribución. Estos servicios se pueden requerir durante o después de las operaciones de embarque/desembarque, por lo que actúan como un complemento a los servicios de uso de amarradero y embarque/desembarque de carga.
383. Sustituir el servicio de re-estiba de carga fraccionada o rodante también implicaría sustituir el paquete completo de servicios (uso de amarradero y embarque/desembarque de carga). Una vez que un barco ya está en un puerto, seguirá solicitando allí todos los servicios adicionales que necesite para continuar con su viaje. En ese sentido, no sería eficiente realizar el embarque o la descarga en un puerto y solicitar la re-estiba en otro puerto, por lo tanto, los mercados relevantes fueron determinados por el conjunto de actividades comprendidas en el paquete de servicios bajo análisis, entre las que se encuentra el

Servicio Especial “Re-estiba de carga fraccionada” y “Re-estiba de carga rodante” (mercado de producto), que se presta en el TNM (mercado geográfico).

384. De este modo, el Indecopi concluyó que no existen condiciones de competencia en la prestación de los servicios denominados “Re-estiba de Carga Fraccionada”¹⁵⁴ y “Re-estiba de Carga Rodante”¹⁵⁵, en sus dos modalidades: vía nave y vía muelle.
385. En virtud de lo anterior, resulta claro que, debido a su naturaleza, los servicios de “Re-estiba de Carga Fraccionada” y “Re-estiba de Carga Rodante” se demandan en conjunto con los servicios de uso de amarradero y de embarque/desembarque de carga. Esta dependencia funcional impide que sean provistos por fuentes de aprovisionamiento adicionales a APMT.
386. Así, desde la fecha de análisis del Indecopi hasta la fecha de preparación del presente informe dicha dependencia funcional no se ha modificado por lo que las condiciones de mercado que motivaron las conclusiones de la autoridad de competencia se mantienen y dichos Servicios Especiales deben continuar bajo régimen de regulación. Esto se refuerza con el hecho de que los servicios de uso de amarradero y de embarque/desembarque de carga fraccionada y rodante, que complementan estos Servicios Especiales, como se explicó en secciones anteriores, no se prestan en condiciones de competencia.

b) Embarque/descarga de carga proyecto

387. Con fecha 21 de octubre de 2011, mediante la Carta N° 506-2011/PRE-INDECOPI, el Indecopi remitió a este Regulador el Informe N° 043-2011/ST-CLC-INDECOPI, en el cual analiza las condiciones de competencia del Servicio Especial de “Embarque/descarga de carga proyecto”.
388. El referido servicio se enfoca en los cuidados que requiere la prestación del Servicio Estándar de embarque/descarga de carga fraccionada cuando se moviliza carga de proyecto. Estos cuidados especiales corresponden a un mayor número de estibadores, equipos complementarios, entre otros.
389. De este modo, este Servicio Especial forma parte de un paquete de servicios que los

¹⁵⁴ Respecto a la Re-estiba de Carga Fraccionada, Indecopi señaló lo siguiente:

“IV. CONCLUSIONES

(...)

Considerando la definición de mercado relevante y el hecho que el paquete de servicios no tiene sustitutos a nivel inter-portuario ni intra-portuario, se observa que no existen condiciones de competencia en su prestación.

En consecuencia, esta Gerencia considera que no existen condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado “Re-estiba de Carga fraccionada” que consiste en:

- *La re-estiba vía nave, que incluye la movilización de la carga ubicada en la bodega hacia otro lugar de la bodega o de la nave, sin que estos impliquen transferencia temporal a la zona de almacenamiento; y*
- *La re-estiba vía muelle, que incluye la movilización de la carga desde la nave hasta el muelle para su posterior reposicionamiento en la nave”.*

¹⁵⁵ Respecto a la Re-estiba de Carga Rodante, Indecopi señaló lo siguiente:

“IV. CONCLUSIONES

(...)

Considerando la definición de mercado relevante y el hecho que el paquete de servicios no tiene sustitutos adecuados a nivel inter-portuario ni intra-portuario, se observa que no existen condiciones de competencia en su prestación.

En consecuencia, esta Gerencia considera que no existen condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado “Re-estiba de Carga Rodante” que consiste en:

- *La re-estiba vía nave, que incluye la movilización de la carga ubicada en la bodega hacia otro lugar de la bodega o de la nave, sin que esto implique transferencia temporal a la zona de almacenamiento; y*
- *La re-estiba vía muelle, que incluye la movilización de la carga desde la nave hasta el muelle para su posterior reposicionamiento en la nave”.*

consignatarios solicitan junto con el servicio estándar de embarque/descarga de carga fraccionada. Así, la autoridad de competencia peruana determinó el mercado relevante como el Servicio Estándar de embarque/descarga de carga fraccionada y el Servicio Especial de embarque/descarga de carga proyecto (mercado de servicio relevante) en el TPC (mercado geográfico).

390. Una vez que se determinó el mercado relevante, el Indecopi indicó que, si bien DP World Callao S.R.L. puede ofrecer el servicio relevante en el TPC, la prestación no sería significativa en tanto solo se brinda a aquellas naves portacontenedores que transportan de manera excepcional carga de proyecto. Asimismo, la autoridad de competencia señaló que la carga de proyecto se caracteriza porque los consignatarios prefieren los puertos cercanos a la zona del proyecto para minimizar costos de transporte.
391. En virtud de lo anterior, Indecopi concluyó que los consignatarios de la carga no tienen una fuente alternativa de aprovisionamiento y, por lo tanto, el Servicio Especial de Embarque/descarga de carga proyecto, que se demanda juntamente con el Servicio Estándar de carga fraccionada, no se presta en condiciones de competencia.¹⁵⁶
392. Considerando las condiciones actuales de competencia intermodal, la competencia inter e intraportuaria, el poder de compra compensatorio de los usuarios, la facilidad esencial para los usuarios y las barreras de entrada, se concluye que las condiciones de mercado que sustentaron las conclusiones de Indecopi en su informe se mantienen vigentes a la fecha de preparación del presente informe; en particular considerando el hecho de que, como se explicó en las secciones previas, el Servicio Estándar de Embarque/Descarga de carga fraccionada, también se presta en un entorno donde no existe competencia. Por lo tanto, el Servicio Especial de "Embarque/Descarga de Carga Proyecto" debe permanecer bajo el régimen de regulación tarifaria.

c) Tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa

393. Con fecha 23 de mayo de 2012, mediante la Carta N° 287-2012/PRE-INDECOPI, el Indecopi remitió a este Regulador el Informe N° 014-2012/ST-CLC-INDECOPI, con el cual se analiza las condiciones de competencia del Servicio Especial "Tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa".
394. Este Servicio Especial incluye los cuidados que requiere la prestación del Servicio Estándar de embarque/descarga de carga fraccionada cuando se trata de carga peligrosa. Estos cuidados especiales corresponden a un mayor número de estibadores, equipos complementarios, entre otros.
395. De este modo, este Servicio Especial forma parte de un paquete de servicios que los consignatarios solicitan junto con el servicio estándar de embarque/descarga de carga fraccionada. Así, la autoridad de competencia peruana determinó el mercado relevante como el Servicio Estándar de embarque/descarga de carga fraccionada y el Servicio Especial de "Tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa" (mercado de servicio relevante) en el TPC (mercado geográfico).
396. Una vez que se determinó el mercado relevante, el Indecopi indicó que, si bien DP World Callao S.R.L. puede ofrecer el servicio relevante en el TPC, la prestación no sería

¹⁵⁶

"IV: CONCLUSIONES

(...)

Este servicio forma parte del paquete de servicios constituido por el servicio estándar de embarque/descarga de carga fraccionada y el servicio denominado embarque/descarga de carga proyecto y existe un alto nivel de complementariedad entre los servicios que forman parte de este paquete, por lo que esta Secretaría Técnica considera que la definición del mercado relevante y el análisis de las condiciones de competencia del servicio denominado embarque/descarga de carga de proyecto no deben realizarse respecto de este servicio individual sino que respecto del paquete.

Considerando que los consignatarios no tienen una fuente alternativa de aprovisionamiento dentro del mercado relevante, no existen condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado embarque/descarga de carga de proyecto."

significativa en tanto solo se brinda a aquellas naves portacontenedores que transportan de manera excepcional carga fraccionada peligrosa. La autoridad de competencia también señaló que, si los consignatarios intentaran obtener el paquete completo de servicios de un terminal portuario diferente a APMT, tendrían que asumir altos costos de transporte.

397. En virtud de lo anterior, Indecopi concluyó que los consignatarios de la carga no tienen una fuente alternativa de aprovisionamiento y, por lo tanto, el Servicio Especial de Embarque/descarga de carga proyecto, que se demanda juntamente con el Servicio Estándar de carga fraccionada, no se presta en condiciones de competencia.¹⁵⁷
398. Tomando en cuenta la competencia intermodal, la competencia inter e intraportuaria, el poder de compra compensatoria de los usuarios, el carácter de facilidad esencial y las barreras de entrada observados en la actualidad, se concluye que las condiciones de mercado que justificaron las conclusiones de Indecopi continúan vigentes; más aún, considerando que el Servicio Estándar de Embarque/Descarga de carga fraccionada también opera en un entorno de no competencia. Por lo tanto, el Servicio Especial de "Tratamiento de carga fraccionada peligrosa" debe mantenerse bajo regulación tarifaria.

d) Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves

399. Con fecha 18 de noviembre de 2015, mediante la Carta N° 723-2015/PRE-INDECOPI, el Indecopi remitió al Ositrán el Informe N° 066-2015/ST-CLC-INDECOPI, en el cual analiza las condiciones de competencia del Servicio Especial "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves".
400. El referido servicio consiste, en el caso de retiro, en desarmar y desembarcar todos los materiales que son utilizados para dividir o separar artificialmente el espacio de una o varias bodegas de la nave; mientras que, en el caso de colocación, consiste en el embarque de los materiales y la elaboración de separadores artificiales con dichos materiales.¹⁵⁸
401. Este Servicio Especial es demandado por usuarios que necesitan transportar pequeños lotes de distintas mercancías (por ejemplo, maíz, trigo u otro cereal) o varias calidades de una misma mercancía dentro de una misma bodega. No obstante, el servicio se brinda en las bodegas de naves graneleras o *bulk carrier* que se encuentren atracadas en el frente de atraque (área acuática) del TNM.
402. Cuando el usuario demanda el Servicio Especial, lo hace previo o posterior a la actividad de embarque/desembarque de la carga. En efecto, previo al embarque, es necesario que se hayan construido los separadores artificiales, mientras que luego del desembarque, estos separadores artificiales deben ser retirados a fin de que se pueda embarcar otra carga. En ese sentido, el Servicio Especial se demanda de manera conjunta con el Servicio Estándar a la carga sólida a granel, formando un paquete de servicios.
403. En su informe, el Indecopi señaló que el mercado relevante está constituido por el paquete de servicios que demandan los consignatarios de la carga y que está conformado por el Servicio Estándar a la carga sólida a granel y el Servicio Especial "Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves" (mercado de producto o servicio relevante) en el TNM (mercado geográfico).

¹⁵⁷

"IV. CONCLUSIONES (...)"

Este servicio forma parte del paquete de servicios representado por el servicio estándar de carga fraccionada y el servicio denominado tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa y existe un alto nivel de complementariedad entre los servicios que forman parte de este paquete, por lo que esta Secretaría Técnica considera que la definición del mercado relevante y el análisis de las condiciones de competencia del servicio denominado tratamiento especial de carga fraccionada peligrosa deben realizarse respecto del paquete de servicios en cuestión."

¹⁵⁸

Cabe indicar que, en su informe, el Indecopi señaló que los materiales que se utilizan para la separación artificial pueden ser diversos: madera o triplay forrado con lona plástica, escuadras, clavos, tornillos, cables de acero, etc.

404. Una vez establecido el mercado relevante, Indecopi concluyó que dicho Servicio Especial no se presta en condiciones de competencia, considerando que no existía otro servicio que sustituya el mencionado paquete de servicios ni existía otra fuente para proveerlo.¹⁵⁹
405. Las condiciones de mercado que justificaron las conclusiones de Indecopi continúan vigentes, tomando en cuenta la competencia intermodal, la competencia inter e intraportuaria, el poder de compra compensatoria de los usuarios, el carácter de facilidad esencial y las barreras de entrada. Por lo tanto, el Servicio Especial de “Retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves” debe mantenerse bajo regulación tarifaria. Esta decisión se ve reforzada por el hecho de que el Servicio Estándar de Embarque/Descarga de carga sólida a granel, que es complementario y como se explicó previamente, también opera en un entorno de no competencia.

e) Uso de barreras de contención

406. Con fecha 21 de octubre de 2011, mediante la Carta N° 506-2011/PRE-INDECOPI, el Indecopi remitió al Ositrán el Informe N° 162-2011/GEE, en el cual se analiza las condiciones de competencia del Servicio Especial “Uso de barreras de contención”.
407. En el referido informe de Indecopi se argumenta que este Servicio Especial puede descomponerse en dos partes: i) el tendido de la barrera de contención alrededor de la nave y ii) previo a una inspección visual, el retiro de la barrera de contención una vez que se haya concluido la operación. Así, este servicio es requerido cuando se realiza una operación de embarque/desembarque de sustancias líquidas peligrosas, ya que las barreras de contención sirven para cercar y controlar posibles derrames sobre la superficie del medio marino.
408. Las líneas navieras son las que solicitan este Servicio Especial, el cual se ofrece como un complemento al Servicio Estándar de uso de amarradero y al Servicio Estándar de embarque/descarga de carga líquida a granel. En esencia, el Servicio Especial forma parte de un paquete de servicios más amplio que incluye los Servicios Estándar mencionados, por lo que cualquier análisis de sustitución debe considerar este conjunto de servicios.
409. Considerando lo anterior, la autoridad de competencia determinó el mercado relevante como el conjunto de servicios (uso de amarradero, descarga o embarque y otros, en caso sean necesarios) junto con las cuales se requiere prestar el Servicio Especial de uso de barreras de contención (mercado de producto o servicio relevante) en el TNM (mercado geográfico).
410. Debido a factores como localización, instalaciones, equipos y frecuencia de arribo de las naves, Indecopi consideró que los puertos cercanos al puerto del Callao no compiten con este en la prestación de estos servicios de manera conjunta, por lo que no existen fuentes alternativas de aprovisionamiento. Así, habiendo determinado el mercado relevante, Indecopi concluyó que el Servicio Especial de “Uso de barreras de contención” no se presta en condiciones de competencia.¹⁶⁰

¹⁵⁹ **“IV. CONCLUSIONES**
(...)”

Considerando las características actuales del mercado, el servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales de las bodegas de las naves no se prestaría en condiciones de competencia.”

¹⁶⁰ **“IV. CONCLUSIONES**
(...)”

Considerando la definición de mercado relevante y el hecho que el paquete de servicios no tiene sustitutos a nivel inter-portuario ni intra-portuario, se observa que no existen condiciones de competencia en su prestación.

En consecuencia, esta Gerencia considera que no existen condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado “Uso de Barreras de Contención” que consiste en:

- *El tendido de barreras de contención alrededor de la nave, por horas y días que se descargue/embarque mercancías peligrosas a granel líquido; y*

411. Considerando elementos como la competencia intermodal, la competencia inter e intraportuaria, el poder de compra compensatoria de los usuarios, el carácter de facilidad esencial y las barreras de entrada desarrollados previamente cuando se analizó el caso el Servicio Estándar de Embarque/Descarga de carga líquida a granel, se concluye que las condiciones de mercado que justificaron las conclusiones de Indecopi continúan vigentes. Por lo tanto, el Servicio Especial de “Uso de barreras de contención” debe mantenerse bajo regulación tarifaria.

f) Pre-enfriado de contenedor vacío

412. Con fecha 19 de diciembre de 2019, mediante la Carta N° 1910-2019/ST-CLC-INDECOPI, Indecopi remitió a este Regulador el Informe Técnico N° 087-2019/ST-CLC-INDECOPI, en el cual se analizan las condiciones de competencia en la prestación del Servicio Especial denominado “Pre-enfriado de contenedor vacío”.
413. Según el informe de Indecopi, el referido Servicio Especial consiste en proveer de energía a los contenedores vacíos *reefer* con el fin de eliminar cualquier calor residual (al interior, paredes, suelo y techo) del contenedor y adecuarlo a la temperatura de frío que exija el cliente previo a la colocación de la mercancía fresca o refrigerada dentro del contenedor vacío *reefer*, incluyendo el monitoreo e inspección previo.
414. Este servicio se puede demandar en dos casos: i) cuando se requiera colocar mercancía congelada dentro de un contenedor vacío *reefer* o ii) cuando se requiera realizar alguna inspección a la carga que se encuentra dentro de un contenedor *reefer*. Así, considerando estos casos, el Indecopi determinó tres mercados relevantes.
415. En el primer caso, el Servicio Especial de “Pre-enfriado de contenedor vacío” se brindaría antes de la consolidación de la carga fraccionada – que previamente fue descargada por un muelle del TNM. En ese sentido, el paquete de servicios que demandan los consignatarios en el TNM está constituido por el Servicio Estándar de embarque/descarga de carga fraccionada, los servicios de consolidación de la carga y *Gate in*, y el Servicio Especial de “Pre-enfriado de contenedor vacío” (el mercado relevante 1).
416. En el segundo caso, se constituyen dos mercados relevantes, debido a que cuando se realiza una inspección a la carga, éste puede realizarse en el propio terminal portuario o en un depósito temporal. En tal sentido, cuando la inspección se realiza en el terminal portuario, el paquete de servicios está constituido por el Servicio Estándar de contenedor lleno – parte tierra, el almacenamiento, movimiento extra, monitoreo de la temperatura y provisión de energía al contenedor lleno *reefer*, manipuleo de la carga (con cuadrilla y/o montacarga) y el Servicio Especial de “Pre-enfriado de contenedor vacío” en el TPC (el mercado relevante 2).
417. Mientras que cuando la inspección se realiza en un depósito temporal, el paquete de servicios está constituido por el Servicio Estándar de contenedor lleno – parte tierra, el almacenamiento, movimiento extra, monitoreo de temperatura y provisión de energía al contenedor lleno *reefer*, manipuleo de la carga (con cuadrilla y/o montacarga) y el Servicio Especial de “Pre-enfriado de contenedor vacío” en el TPC y sus alrededores (el mercado relevante 3).
418. Habiendo determinado los mercados relevantes, el Indecopi concluyó que solo en el mercado relevante 1, el Servicio Especial de “Pre-enfriado de contenedor vacío” no se prestaría en condiciones de competencia.¹⁶¹ Por lo tanto, actualmente, APMT ofrece este

¹⁶¹ *El recojo de la barrera de contención, luego de que se haya culminado la descarga o embarque”.*
“CONCLUSIONES

El servicio denominado “pre-enfriado de contenedor vacío” forma parte de tres servicios relevantes:

- *El servicio relevante 1, que está conformado por el paquete de servicios que demandan los consignatarios en el segmento de terminal portuario y que está constituido por el servicio estándar de*

Servicio Especial en dos modalidades: regulado y no regulado.¹⁶²

419. Tras evaluar factores clave como la competencia intermodal, la competencia inter e intraportuaria, el poder de compra compensatoria de los usuarios, el carácter de facilidad esencial y las barreras de entrada, se concluye que las condiciones de mercado que justificaron las conclusiones de Indecopi continúan vigentes. Por lo tanto, el Servicio Especial de “Pre-enfriado de contenedor vacío” debe mantenerse bajo regulación. Esto se refuerza por el hecho de que el Servicio Estándar de Embarque/Descarga de carga fraccionada, que es complementario y como se explicó previamente, también opera en un entorno de no competencia.

g) Descarga y envío de información de parámetros de contenedor reefer

420. Con fecha 20 de julio de 2021, mediante el Oficio N° 089-2021/ST-CLC-INDECOPI, el Indecopi remitió a este Regulador el Informe Técnico N° 043-2021-CLC/INDECOPI, mediante el cual se analizan las condiciones de competencia en la prestación del Servicio Especial denominado “Descarga y envío de parámetros de contenedores *reefer*”.
421. Este Servicio Especial consiste en la descarga electrónica de la información de parámetros (también conocido como Datalog) que contiene el controlador (también conocido como computador o CPU) de un contenedor *reefer* y envío de la información descargada al usuario. El servicio es importante para determinar la seguridad en la eficiencia del proceso de refrigeración del contenedor *reefer*, principalmente en eventuales escenarios en los que exista una controversia o discrepancia respecto al estado de los productos transportados en el contenedor refrigerado durante el viaje.
422. Indecopi determinó que la demanda de este servicio aplica a contenedores llenos destinados a exportación, importación o transbordo. Para los contenedores de exportación o importación, el servicio puede obtenerse en el terminal o en un depósito temporal (portuario o extraportuario), por lo que se considera un servicio individual.
423. Mientras que, para los contenedores de transbordo, el servicio solo puede ser brindado en el terminal portuario. Por lo tanto, forma parte de un paquete de servicios que incluye el amarre/desamarre, la descarga y embarque de carga contenedorizada, almacenamiento, suministro de energía, inspección, monitoreo *reefer* y descarga y envío de parámetros de contenedores *reefer*.
424. De este modo, la autoridad de competencia determinó dos mercados relevantes, según el tipo de tráfico del contenedor *reefer*. El primer mercado relevante está constituido por el Servicio Especial de “Descarga y envío de parámetros de contenedores *reefer*” que demandan las líneas navieras para contenedores llenos *reefer* de exportación e importación, en un terminal portuario o depósito temporal en el TPC y sus alrededores.
425. El segundo mercado relevante está conformado por el paquete de servicios que demandan las líneas navieras para contenedores llenos *reefer* de transbordo en el terminal portuario y está constituido por servicios como el uso de amarradero, amarre/desamarre, la descarga y embarque de carga contenedorizada, almacenamiento, suministro de energía, inspección, monitoreo *reefer* y el Servicio Especial de “Descarga y envío de parámetros de contenedores *reefer*” en el TPC.
426. Luego de haber determinado ambos mercados relevantes, el Indecopi evaluó las

carga fraccionada, consolidación de la carga y Gate In y el servicio denominado “pre-enfriado de contenedor vacío” (paquete de servicios 1) en el TNM (mercado geográfico relevante).

Sobre el particular, dadas las características actuales del mercado, este servicio relevante no se prestaría en condiciones de competencia.

(...).

¹⁶²

De acuerdo con la versión 14.6 del Tarifario de APMT, el Servicio Especial de “Pre-enfriado de contenedor vacío” se presta como no regulado (numeral 1.5.2.5) y como regulado (numeral 1.5.2.7).

condiciones de competencia y concluyó que, en ambos mercados, el Servicio Especial de “Descarga y envío de parámetros de contenedores *reefer*” no se presta en condiciones de competencia.¹⁶³

427. Considerando la evaluación realizada previamente sobre factores clave como la competencia intermodal, la competencia inter e intraportuaria, el poder de compra compensatoria de los usuarios, el carácter de facilidad esencial y las barreras de entrada para el caso de la carga contenedorizada es posible concluir que las condiciones de mercado que justificaron las conclusiones de Indecopi continúan vigentes. Por lo tanto, el Servicio Especial de “Descarga y envío de parámetros de contenedores *reefer*” debe mantenerse bajo regulación tarifaria.

h) Gasificado de contenedores llenos

428. Con fecha 20 de julio de 2021, mediante el Oficio N° 088-2021/ST-CLC-INDECOPI, el Indecopi remitió a este Regulador el Informe Técnico N° 042-2021-CLC/INDECOPI, con el cual se analizan las condiciones de competencia del Servicio Especial de “Gasificado de contenedores llenos”.
429. El mencionado Servicio Especial consiste en suministrar/retirar gases al/del interior de un contenedor lleno con el fin de obtener una atmósfera controlada o adecuada que permita la conservación adecuada de las mercancías durante el transporte marítimo. Este servicio incluye previo al suministro de gases, y en caso de ser necesario y si previamente no lo efectuó APMT, la verificación de que no exista fugas de aire o gases en el contenedor. Incluye también todos los trámites administrativos relacionados con el gasificado.
430. De acuerdo con el Indecopi, el Servicio Especial se demanda para contenedores llenos de exportación y para contenedores llenos de transbordo, por lo que determinó dos mercados relevantes. El primer mercado relevante está conformado por el servicio denominado Gasificado de contenedores llenos que demandan las líneas navieras para contenedores llenos *reefer* de exportación en el segmento de terminal portuario y depósito temporal en el TPC y alrededores; y, por su parte, el segundo mercado relevante está conformado por el paquete de servicios que demandan las líneas navieras para contenedores llenos *reefer* de transbordo, en el segmento de terminal portuario y que está constituido por servicios como el uso de amarradero, el amarre o desamarre, la descarga o embarque, almacenamiento, suministro de energía, inspección y monitoreo del contenedor *reefer* y el servicio denominado Gasificado de contenedores llenos en el TPC.
431. Luego de definir los mercados relevantes correspondientes, Indecopi analizó las condiciones de competencia y concluyó que, en ambos mercados, los servicios no se prestarían en condiciones de competencia.
432. Considerando el análisis realizado previamente sobre factores clave de competencia como la competencia intermodal, la competencia inter e intraportuaria, el poder de compra compensatoria de los usuarios, el carácter de facilidad esencial y las barreras de entrada en lo concerniente a la carga en contenedores y los servicios a la nave, se concluye que las condiciones de mercado que justificaron las conclusiones de Indecopi se mantienen

163

“CONCLUSIONES

El servicio denominado «Descarga y envío de parámetros de contenedores reefer» forma parte de dos mercados relevantes: i) el servicio relevante 1, que está conformado por el servicio denominado «Descarga y envío de parámetros de contenedores reefer» que demandan las líneas navieras para contenedores llenos reefer de exportación e importación, en el segmento de terminal portuario y depósito temporal (mercado de servicio 1) en el TPC y sus alrededores (mercado geográfico); y, ii) el servicio relevante 2, que está conformado por el paquete de servicios que demandan las líneas navieras para contenedores llenos reefer de transbordo, en el segmento de terminal portuario, y que está constituido por servicios como el uso de amarradero, el amarre o desamarre, la descarga o embarque, almacenamiento, suministro de energía, inspección y monitoreo del contenedor reefer y el servicio denominado «Descarga y envío de parámetros de contenedores reefer» (mercado de servicio 2) en el TPC (mercado geográfico).

Sobre el particular, dadas las características actuales del mercado, ambos servicios relevantes no se prestarían en condiciones de competencia.”

vigentes. Esto se refuerza por el hecho de que el Servicio Estándar de Embarque/Descarga de contenedores y el Servicio Estándar a la nave, que son complementarios, también operan en un entorno de no competencia. Por lo tanto, el Servicio Especial de “Gasificado de contenedores llenos” debe mantenerse bajo un régimen de regulación tarifaria.

VI. METODOLOGÍA Y CÁLCULO DEL FACTOR DE PRODUCTIVIDAD DEL TNM

433. De acuerdo con lo establecido en la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión antes citada, la revisión de las Tarifas de los Servicios Estándar y Servicios Especiales en el TNM se realiza mediante la aplicación del mecanismo regulatorio RPI-X, donde el primer componente (RPI) es la inflación relacionada al Índice de Precios al Consumidor los Estados Unidos de América, mientras que el segundo es el factor de productividad (X).
434. Al respecto, el mecanismo regulatorio RPI-X o *price cap* provee fuertes incentivos para que la Entidad Prestadora regulada reduzca sus costos, permitiendo a la vez que los beneficios de dichas reducciones se trasladen gradualmente al usuario por medio de las tarifas (Vogelsang, 2002)¹⁶⁴. Ello debido a que, una vez determinado el factor de productividad, este mantiene su vigencia durante el siguiente periodo regulatorio, con el fin de inducir a la Entidad Prestadora a alcanzar un mayor grado de eficiencia respecto del escenario tope fijado por el Regulador.
435. Cabe señalar que, conforme a la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, el factor de productividad (X) está definido como las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario. Ello se encuentra en línea con lo establecido en el Anexo II del RETA, el cual señala que el factor de productividad (X) mide los cambios en productividad del Concesionario o la industria, aplicando el enfoque americano de diferenciales de productividad y precios de insumos, cuya fórmula fue propuesta por Bernstein y Sappington (1999)¹⁶⁵ y se detalla a continuación:

$$X = [(\Delta W^e - \Delta W) + (\Delta PTF - \Delta PTF^e)]$$

Donde:

- X : Factor de productividad
- ΔW^e : Promedio de la variación anual del precio de los insumos de la economía.
- ΔW : Promedio de la variación anual del precio de los insumos de la industria o de la Entidad Prestadora.
- ΔPTF : Promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la industria o de la Entidad Prestadora.
- ΔPTF^e : Promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la economía.

436. Sobre el particular, el Anexo II del RETA lista diversas metodologías de estimación de la productividad de la industria o de la Entidad Prestadora¹⁶⁶, sin estipular un orden de prelación. Sin embargo, dicho reglamento establece que, en caso el Regulador escoja la metodología de números índices (análisis discreto), deberá utilizarse el índice de Fisher para la agregación de servicios e insumos. Cabe indicar además que la estimación de los cuatro (4) componentes se obtiene a partir de la información histórica disponible de la empresa y de la economía.

¹⁶⁴ VOGELSANG, I. (2002). “Incentive regulation and competition in public utility markets: A 20-year perspective”. *Journal of Regulatory Economics*, 22(1), pp. 5-27

¹⁶⁵ BERNSTEIN, J. y SAPPINGTON, D. (1999). Setting the X Factor in Price-Cap Regulation Plans. *Journal of Regulatory Economics*. Volume 16, Issue 1, pp 5–26.

¹⁶⁶ Como, por ejemplo: Análisis discreto (metodología de números índice), Análisis de la Envolvente de Datos (DEA, por sus siglas en inglés), Análisis de la Frontera Estocástica (FSA, por sus siglas en inglés), entre otras.

437. En el presente procedimiento, de manera similar a lo realizado en la primera y segunda revisiones tarifarias de APMT, se utilizará la metodología de números índices para el cálculo de la productividad de la Entidad Prestadora¹⁶⁷. Para ello, se empleará el Índice de Fisher establecido en el Anexo II del RETA y definido de la siguiente forma:

Índices	Producto	Insumos
Fisher	$F^q = (L^q * P^q)^{1/2}$	$F^v = (L^v * P^v)^{1/2}$
Paasche	$P^q = \frac{\sum_{i=1}^n p_{i1} q_{i1}}{\sum_{i=1}^n p_{i1} q_{i0}}$	$P^v = \frac{\sum_{j=1}^m w_{j1} v_{j1}}{\sum_{j=1}^m w_{j1} v_{j0}}$
Laspeyres	$L^q = \frac{\sum_{i=1}^n p_{i0} q_{i1}}{\sum_{i=1}^n p_{i0} q_{i0}}$	$L^v = \frac{\sum_{j=1}^m w_{j0} v_{j1}}{\sum_{j=1}^m w_{j0} v_{j0}}$

Fuente: Anexo II del RETA.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

438. De esta manera, la Productividad Total de los Factores (en adelante, PTF) de la Entidad Prestadora estimada a partir del Índice de Fisher queda definida como:

$$PTF = \text{Productividad total de los Factores} = \frac{F^q(p_0, p_1, q_0, q_1)}{F^v(w_0, w_1, v_0, v_1)}$$

Donde:

- F^q y F^v : Índice de Fisher de cantidades de servicios e insumos, respectivamente.
- P^q y P^v : Índice de Paasche de cantidades de servicios e insumos, respectivamente.
- L^q y L^v : Índice de Laspeyres de cantidades de servicios e insumos, respectivamente.
- p_1 y w_1 : Precios de servicios y de insumos, respectivamente, correspondientes al periodo 1.
- p_0 y w_0 : Precios de servicios y de insumos, respectivamente, correspondientes al periodo 0.
- q_1 y v_1 : Cantidades de servicios y de insumos, respectivamente, correspondientes al periodo 1.
- q_0 y v_0 : Cantidades de servicios y de insumos, respectivamente, correspondientes al periodo 0.

439. Así, teniendo en cuenta la mencionada metodología de números índices y siguiendo los criterios utilizados en la más reciente revisión tarifaria del TNM¹⁶⁸, los criterios señalados en el RETA y en los Lineamientos, a continuación, se presentan diversos aspectos a tomarse en cuenta en el cálculo del factor de productividad del TNM, con base en la información disponible en esta etapa inicial del procedimiento. Dichos criterios podrán ser revisados y/o complementados considerando la información más reciente que se recopile en el marco de la elaboración de la Propuesta Tarifaria del Regulador y sin perjuicio de lo que prevea la normativa aplicable para las siguientes etapas del procedimiento.

¹⁶⁷ Cabe mencionar que dicha metodología ha sido utilizada también en procedimientos de revisión tarifaria tramitados previamente por este Regulador, tales como: la segunda revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Paíta (Resolución de Presidencia N° 054-2024-PD-OSITRAN, de fecha 20 de agosto de 2024), la quinta revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani (Resolución de Presidencia N° 053-2024-PD-OSITRAN, de fecha 14 de agosto de 2024) y la segunda revisión del Factor de Productividad en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao (Resolución de Presidencia N° 049-2024-PD-OSITRAN, de fecha 18 de julio de 2024).

¹⁶⁸ Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 024-2021-CD-OSITRAN se aprobó el factor de productividad correspondiente a la segunda revisión tarifaria en el TNM.

Aspectos generales

- **Periodo de análisis:** Para calcular el factor de productividad aplicable al TNM, en el presente procedimiento y en concordancia con los recientes procedimientos de revisión tarifaria llevados a cabo por el Ositrán, se aplicará el enfoque retrospectivo o no bayesiano, el cual supone que la mejor predicción de la evolución de la productividad futura del Concesionario es la evolución de su productividad pasada. Así, considerando la información disponible a esta etapa del procedimiento, a fin de estimar el factor de productividad se considerará información desde el 2011 hasta el último año para el que se cuente con información auditada.
- **Fuentes de información:** Tal como se prevé en el RETA y en los Lineamientos, se tomará en consideración, entre otros, la información consignada en los Estados Financieros Auditados de APMT, Estados Financieros Regulatorios Auditados y balances de comprobación de los Estados Financieros Auditados, así como en los requerimientos de información *ad hoc* efectuados por el Regulador durante el presente procedimiento de revisión tarifaria. Asimismo, el Regulador podrá emplear otras fuentes de información y/o documentación de carácter externo.
- **Tratamiento de la información:** La información empleada para el cálculo del factor de productividad será de periodicidad anual (desde el 1 de enero al 31 de diciembre), debido a que se busca medir los cambios anuales de productividad en el TNM.

En aquellos casos en los que la información proporcionada por el Concesionario no tenga la periodicidad anual, el Regulador podrá estimar el dato anual empleando, entre otras, la herramienta metodológica de extrapolación de datos (sujeto a la información de la que se disponga en el procedimiento).¹⁶⁹

Por otra parte, en caso la información de las variables utilizadas para la estimación del factor de productividad para dos años consecutivos no resulte comparable entre sí, el Regulador podrá emplear herramientas metodológicas que brinden consistencia y validez a la información empleada para el cálculo de la productividad de la empresa y aseguren la comparabilidad de la misma, año a año, en concordancia con lo establecido en los Lineamientos.

- **Enfoque de Caja Única (*Single Till*):** En línea con la primera y segunda revisiones tarifarias del TNM, para la determinación del factor de productividad se utilizará el enfoque de caja única (*single till*), el cual es empleado cuando la estimación de la productividad alcanzada por la empresa se realiza considerando el producto y los insumos que intervienen en la prestación de los servicios regulados y no regulados en el terminal portuario.
- **Enfoque restringido:** Se aplicará el enfoque de productividad del Concesionario o enfoque restringido, el cual consiste en utilizar solamente aquellos insumos utilizados por el Concesionario que tienen relación directa con la provisión de servicios en el TNM, excluyendo con ello el aporte de los socios de facto.¹⁷⁰

¹⁶⁹ Para tal efecto, se tomará como base de información a aquella que guarde relación con la prestación de los servicios por parte del Concesionario, por lo que, por ejemplo, no corresponde la extrapolación de gastos fijos independientes de la provisión de servicios brindados en el TNM.

En el caso particular del año 2011, dado que la fecha de inicio de explotación del TNM ocurrió de manera posterior al 1 de enero de dicho año, para el cálculo del factor de productividad se extrapolará proporcionalmente la información de los seis meses de operación (julio-diciembre) a todo el año 2011. Para ello, tal como se realizó en la primera y segunda revisiones tarifarias del TNM, en el presente procedimiento tarifario se aplicará la regla de tres simple a las series de servicios prestados por el Concesionario (cantidades e ingresos), Mano de obra y Materiales.

¹⁷⁰ Cabe señalar que, en la primera y segunda revisiones tarifarias del TNM no se consideraron para el cálculo del factor de productividad los siguientes aportes realizados por el Concesionario a sus socios de facto: (i) retribución pagada al Estado, a través de la APN, como contraprestación por el derecho de explotar exclusivamente el TNM, (ii) aporte por Regulación pagado a Ositrán, y (iii) aporte por el Contrato de Asociación en Participación con la Empresa Nacional de Puertos S.A.

Criterios específicos

Criterios referidos a las variables de la empresa

- **Medición de la Productividad Total de los Factores (PTF) de la empresa:** En línea con la primera y segunda revisiones tarifarias del TNM, para estimar la PTF se utilizará el enfoque primal. De acuerdo con lo establecido en los Lineamientos, bajo dicho enfoque, la medición de la PTF se basa en la función de producción de la empresa, considerando que el volumen de servicios prestados por esta se obtiene a partir de la combinación de todos los insumos empleados, ponderados por el aporte relativo (participación) de cada insumo sobre la producción total. La medición de la PTF permitiría cuantificar la productividad física de los factores a partir de la relación entre el volumen físico del producto de la empresa y el volumen físico de los insumos utilizados en su obtención, siendo que, para efectos del cálculo se utilizará información histórica de la empresa.
- **Medición de la variación de la PTF y de los Precios de los Insumos de la empresa:** En línea con el criterio aplicado en la primera y segunda revisiones tarifarias del TNM, para la medición de la variación de la PTF y de los precios de los insumos de la empresa, resulta apropiado emplear la tasa logarítmica aplicada sobre el índice de Fisher de cantidades y precios de productos e insumos (mano de obra, productos intermedios y capital) estimados para cada año, según corresponda.

440. Con relación al cálculo de los índices de producto e insumos relacionados con las variables de la empresa, se considerarán los siguientes criterios:

- **Cálculo del índice de producto:** Para el cálculo del índice de producto se empleará la información de ingresos de la empresa, netos de conceptos tales como Retribución al Estado, Aporte por Regulación, Aporte por el Contrato de Asociación en Participación con la Empresa Nacional de Puertos S.A., Impuesto General a las Ventas e Impuesto a la Promoción Municipal. La unidad de medida de las cantidades de servicios deberá corresponder con la unidad de cobro de las tarifas o precios, según corresponda.
- **Cálculo del índice de Cantidades de Insumos:** Para efectos del cálculo del factor de productividad se considerarán tres tipos de insumos: Mano de obra, Productos Intermedios (Materiales) y Capital.
 - **Mano de obra:** El insumo mano de obra comprende la fuerza laboral de APMT para la prestación de los servicios en el TNM. No obstante, no se considerarán aquellos gastos que no estén vinculados con la provisión de servicios por parte del Concesionario^{171 172}.

Las cantidades de mano de obra empleadas por la empresa deberán expresarse en horas-hombre. Por su parte, el precio implícito del insumo mano de obra se

¹⁷¹ No se considerarán aquellos gastos que no estén vinculados con la provisión de servicios por parte del Concesionario, tales como Bonos (excepto el bono productividad, bono amanecida y bonificación por turnos), indemnizaciones y atenciones al personal, los cuales no fueron considerados en la segunda revisión tarifaria del TNM.

¹⁷² De acuerdo con lo señalado en los Lineamientos y en línea con lo efectuado en las anteriores revisiones tarifarias del TNM, en el presente procedimiento tarifario se considerará como un gasto del insumo mano de obra a la participación de los trabajadores. Dicho concepto resulta ser un gasto en mano de obra, en tanto que representa el pago efectuado por la empresa por las participaciones sobre las utilidades percibidas por los trabajadores durante cada año. Ello, además, resulta consistente con lo señalado en la "Norma Técnica de Contabilidad 19: beneficios a empleados" aplicable a partir del año 2011, en la cual se define al pago por la participación de los trabajadores como un gasto, por lo que las empresas lo consideran como parte de los gastos de personal en el Estado de Ganancias y Pérdidas.

obtendrá dividiendo el gasto laboral entre el número de horas-hombre.

- **Productos Intermedios:** Este insumo comprende los bienes y servicios que el Concesionario adquiere para la provisión de servicios en el TNM, y que no son considerados como parte del insumo de mano de obra o del insumo de capital.

De esta forma, para obtener las cantidades del insumo productos intermedios, dada su heterogeneidad, se empleará el enfoque indirecto, es decir, la serie de cantidades se obtendrá deflactando la serie del gasto en materiales del Concesionario. Bajo ese contexto, en la medida que las partidas presenten información agregada de los diferentes gastos efectuados por la empresa, resultará necesario la exclusión de aquellos conceptos de gasto que no forman parte de los recursos empleados por la empresa en la prestación de los servicios¹⁷³.

Asimismo, para efectos del cálculo de los índices de cantidades y precios, se empleará el Índice de Precios al Consumidor (IPC) de Lima Metropolitana, ajustado por tipo de cambio, como variable *proxy* del precio del insumo Productos Intermedios.

- **Capital:** El índice de cantidades del insumo de capital se estimará a partir del stock de capital al 31 de diciembre de cada año. Dicho stock de capital es el resultado de sumar:
 - Stock de las inversiones, tanto obligatorias como complementarias, realizadas por el Concesionario que, al 31 de diciembre de 2024, han sido recibidas por la Autoridad Portuaria Nacional y que se encuentren operativas en los términos establecidos en el Contrato de Concesión¹⁷⁴. Para obtener el valor de estas inversiones se considerarán los informes emitidos por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización sobre dichas obras¹⁷⁵.
 - Stock de otros activos considerados en los Estados Financieros de APMT, los cuales deberán representar un insumo para la provisión de servicios en el TNM.
 - Stock de activos entregados por el Estado al momento de la concesión del TNM que representen insumos para la prestación de servicios por parte del Concesionario¹⁷⁶. Para ello, en línea con la primera revisión del TNM, se considerará el valor contable neto de dichos activos iniciales.

¹⁷³ Se excluirán de este rubro aquellos insumos que no representan un recurso empleado por la empresa para la provisión de servicios. En tal sentido y en línea con lo efectuado en la segunda revisión tarifaria del TNM, se excluirán, al menos, los conceptos de Retribución al Estado, Aporte por Regulación, tributos, comisiones, patrocinios, gastos bancarios, servicios terceros recreacionales, otros servicios diversos (valuación de activos), gastos por asesoría legal relativo a litigios, suscripciones, Cámara de Comercio, revistas laborales, AFIN: Asoc. Fomento Inf. Nac, otras suscripciones, enajenación IME, faltante – suministros mantenimiento, faltante – combustible diesel, faltante – suministros cómputo, donaciones, sanciones administrativas, gastos no deducibles, redondeo, depreciación (asociadas al insumo de capital) y las partidas de gasto de personal (asociadas al insumo mano de obra).

¹⁷⁴ Se consideran aquellas inversiones que se encuentren en explotación en la medida que estas representan insumos de capital relacionados de manera directa con la prestación de servicios en el TNM. Por ejemplo, de acuerdo con lo realizado en la primera y segunda revisión tarifaria del TNM, no se considerará para el cálculo del factor de productividad a las obras en curso.

¹⁷⁵ En los casos en los cuales las inversiones realizadas se encuentren en proceso de liquidación y el activo adquirido con dicha inversión sea utilizado para la prestación de servicios portuarios en el TNM, se considerará como valor de inversión el valor del presupuesto estimado de obra según el Expediente Técnico aprobado por la APN.

¹⁷⁶ De acuerdo con la primera revisión tarifaria de APMT, para el cálculo del stock de activos iniciales no se consideran los terrenos y el rompeolas norte parcial, debido a que representan insumos fuera del control del Concesionario que no varían a lo largo del tiempo, así como tampoco se consideran los edificios del Área II de la Concesión por encontrarse en estado ruinoso.

El *stock* de capital para cada categoría de capital se obtendrá de la siguiente manera:

$$k_{m,t} = k_{m,t-1} + \Delta k_{m,t} - D_{m,t}$$

Donde:

- $k_{m,t}$: Stock de capital correspondiente al activo m al cierre del año t .
- $k_{m,t-1}$: Stock de capital correspondiente al activo m al cierre del año $t - 1$.
- $\Delta k_{m,t}$: Inversión realizada correspondiente al activo m durante el año t considerando ajustes contables.
- $D_{m,t}$: Depreciación económica correspondiente al activo m durante el año t . Se estimará mediante el método lineal.

Por otra parte, para efectos del cálculo del precio del capital, se empleará como variable *proxy* para cada categoría de activo, el valor resultante de aplicar la fórmula del precio de alquiler del capital, propuesta por Christensen y Jorgenson (1969)¹⁷⁷, la cual se define de la siguiente forma:

$$\hat{w}_{m,t}^K = \frac{r_t * \rho_{m,t-1} + \bar{\delta}_m * \rho_{m,t} - (\rho_{m,t} - \rho_{m,t-1})}{1 - u_t}$$

Donde:

- $\hat{w}_{m,t}^K$: Precio del capital correspondiente al activo m en el año t .
- r_t : Costo del capital de la empresa en el año t .
- $\bar{\delta}_m$: Tasa de depreciación correspondiente al activo m .
- $\rho_{m,t}$: Precio representativo del activo m en el año t .
- $\rho_{m,t-1}$: Precio representativo del activo m en el año $t - 1$.
- u_t : Tasa impositiva de la empresa en el año t .

Así, para las diversas variables que componen la fórmula citada anteriormente, se considerará:

- Precio representativo del activo: Se empleará como variable *proxy* al precio representativo de los activos, el Índice de Precios de Maquinaria y Equipo (IPME)¹⁷⁸ y el Índice de Precios de Materiales de Construcción (IPMC)¹⁷⁹, ajustados por tipo de cambio, según la naturaleza del activo. Cabe indicar que estas mismas variables *proxy* serán empleadas para deflactar la serie de *stock* de capital para efectos de obtener las cantidades implícitas del insumo Capital¹⁸⁰.

¹⁷⁷ CHRISTENSEN, L. y JORGENSON, D. (1969). *The Measurement of Real Capital Input, 1929- 1967. Review of Income and Wealth*. Vol. 15, No. 4 (Dec. 1969), pp. 293-380.

¹⁷⁸ El IPME es un indicador que sirve como deflactor en las series de la Formación Bruta de Capital en las Cuentas Nacionales; cuyo uso resulta consistente para deflactar activos relacionados a maquinarias y equipos de la empresa en general y, en particular, sobre el equipamiento portuario empleado en el TNM.

¹⁷⁹ El IPMC es un indicador usado principalmente como deflactor de la serie de Producto Bruto Interno del sector construcción de las Cuentas Nacionales; cuyo uso resulta consistente para deflactar activos relacionados a materiales de construcción en general y, en particular, la infraestructura portuaria del TNM.

¹⁸⁰ Los activos que forman parte del TNM pueden clasificarse por su naturaleza en obras civiles y equipamiento. Considerando ello y con la finalidad de que el precio representativo del activo se encuentre acorde con su naturaleza, el precio representativo de los activos que representen obras civiles (por ejemplo, muelle, edificios, entre otros) será aproximado mediante el IPMC, en tanto este índice comprende precios de materiales de construcción en general. Por otra parte, en el caso de los activos referidos a equipamiento, se utilizará como precio representativo al IPME, ya que este índice incorpora precios de maquinarias y equipos en general. Se debe destacar que la serie del valor de los activos se encuentra expresada en dólares, por lo que ambas series (IPMC e IPME) estarán ajustadas por tipo de cambio. Cabe precisar que este criterio ha sido utilizado en la segunda revisión tarifaria del TNM.

- Tasa impositiva de la empresa: Corresponde a la tasa de impuesto a la renta vigente durante el año para el cual se realiza el cálculo del precio de alquiler de capital¹⁸¹.
- Tasa de depreciación: Para estimar la depreciación económica se empleará el método de depreciación lineal, de modo que, para cada categoría de activo, se tendrá una tasa de depreciación constante, la cual será equivalente a la inversa del número de años de su vida útil respectiva.
- Estimación del costo de capital: En el caso del costo de capital de la empresa, este será aproximado a partir del Costo Promedio Ponderado del Capital de la empresa (WACC, por sus siglas en inglés), para lo cual se deberá tomar en consideración:
 - *Tasa Libre de Riesgo:* Se empleará el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos de América (*t-bonds*) a diez (10) años, para el periodo comprendido entre el año 1928 y el año para el cual se realizará el cálculo del WACC.
 - *Tasa de retorno del Mercado:* Se empleará la diferencia entre el promedio aritmético de los rendimientos anuales del índice *Standard & Poor's 500* (*S&P 500*) y el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos de América a diez (10) años, ambos considerando el periodo comprendido entre el año 1928 y el año para el cual se realizará el cálculo del WACC.
 - *Tasa de Riesgo País:* Se empleará el promedio mensual del indicador *Emerging Markets Bonds Index* (EMBI) de Perú, publicado por el Banco Central de Reserva del Perú, correspondiente al año para el cual se realizará el cálculo del WACC.
 - *Beta desapalancada promedio:* Se considera el promedio de las betas (*adjusted beta*¹⁸²) desapalancadas de una muestra representativa de empresas portuarias, obtenidas del sistema de información financiera *Bloomberg*, utilizando como índice de referencia al índice de la bolsa S&P 500, con cotizaciones en dólares, y con periodicidad semanal. Asimismo, el intervalo de tiempo considerado para la obtención de las betas de cada año para el cual se realizará el cálculo del WACC será de 24 meses. La muestra representativa de empresas portuarias será seleccionada considerando: i) el tipo de propiedad, y ii) las características operativas de la empresa.

Para desapalancar las betas de las empresas comparables se empleará la razón Deuda sobre Capital y tasa efectiva de impuestos de la empresa respectiva, las cuales serán obtenidas del sistema *Bloomberg*.
 - *Estructura Deuda-Capital:* Se empleará la razón Deuda Financiera sobre Patrimonio, correspondiente al año para el cual se realiza el cálculo del WACC. Con ello, se evitan distorsiones en el cálculo del WACC debido a los diferentes niveles de liquidez que pueda haber enfrentado la empresa durante el periodo de análisis.

¹⁸¹ En línea con lo señalado en los Lineamientos y con las recientes revisiones tarifarias del Terminal Portuario de Paita y el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales del Terminal Portuario del Callao, a partir del año 2011 la participación de los trabajadores se considera como un gasto del insumo mano de obra.

¹⁸² Los *adjusted beta* (o *Adj Beta*) son calculados por *Bloomberg* utilizando la siguiente formula: $Adj Beta = 0,67(Raw Beta) + 0,33$.

- **Tasa de Impuestos:** Se empleará la tasa de impuesto a la renta vigente durante el año para el cual se realiza el cálculo del WACC.
- **Costo de la Deuda:** En el caso de que la empresa cuente con una sola fuente de financiamiento, el costo de deuda se estimará a partir del costo efectivo de la deuda¹⁸³. En el caso de que la empresa cuente con más de una fuente de financiamiento, el costo de deuda del Concesionario resultará del promedio ponderado del costo de deuda estimado para cada una de las fuentes, considerando como ponderador a la deuda financiera de cada fuente específica dentro de la Deuda Financiera de la empresa (ya sea al 31 de diciembre o al momento de cancelación de la deuda, de ser el caso).

Por otro lado, a la tasa del costo efectivo de la deuda se adicionarán, en caso corresponda, el costo de emisión de deuda, el cual resultará de dividir los costos de financiamiento (o de transacción) de la deuda entre el valor del préstamo o crédito otorgado.

Finalmente, para efectos del cálculo de la cantidad de capital empleada durante el año t , se empleará como *proxy* de dicha variable, el promedio de la cantidad de capital calculada al finalizar los periodos t y $t - 1$. De este modo, la cantidad de capital correspondiente año t resultará de la aplicación de la siguiente expresión:

$$\hat{v}_{m,t}^K = \frac{\hat{s}_{m,t-1} + \hat{s}_{m,t}}{2}$$

Donde:

- $\hat{v}_{m,t}^K$: Cantidad de capital correspondiente al activo m durante el año t .
- $\hat{s}_{m,t}$: Cantidad de capital correspondiente al activo m al cierre del año t .
- $\hat{s}_{m,t-1}$: Cantidad de capital correspondiente al activo m al cierre del año $t - 1$.

Cabe señalar que, en caso de que el *stock* de capital del periodo $t - 1$ sea igual a 0 (y, por consiguiente, $\hat{s}_{m,t-1} = 0$), en el periodo t se considerará que la cantidad de capital durante el año t es equivalente a la cantidad de capital al cierre del año, esto es $\hat{v}_{m,t}^K = \hat{s}_{m,t}$.

Criterios referidos a las variables de la economía

- **Determinación de la PTF de la economía:** La variación porcentual anual de la PTF de la economía será determinada con base en las estimaciones efectuadas y disponibles de una entidad especializada de alto prestigio e independiente. Para efectos de seleccionar la fuente de información, se tomará en cuenta aquella que estime de manera más precisa la PTF de la economía¹⁸⁴. Para aquellos periodos en que dicha información no se encuentre disponible, el Regulador efectuará la estimación respectiva.

¹⁸³ El costo efectivo de la deuda resulta de dividir el interés pagado durante un año (incluidos los intereses por instrumentos de cobertura, de corresponder) entre el saldo de su Deuda Financiera al 31 de diciembre del año bajo análisis. En caso de que la deuda resulte cero al 31 de diciembre del año bajo análisis debido a que durante dicho año la empresa haya cancelado su deuda, el costo efectivo de la deuda será el resultado de dividir el interés pagado durante el periodo que mantuvo la deuda en el año (incluidos los intereses por instrumentos de cobertura, de corresponder) entre el saldo amortizado por la empresa para la cancelación la deuda. Cabe precisar que, en el caso de que se cancele la deuda antes del 31 de diciembre debido a su refinanciamiento (en parte o en su totalidad), el costo efectivo de la deuda se estimará en función al saldo de las respectivas Deudas Financieras y el periodo en el que se mantienen las deudas durante el año en análisis.

¹⁸⁴ Cabe señalar que en la segunda revisión tarifaria del TNM, así como en los recientes procedimientos de revisión tarifaria tramitados por este Regulador, se ha empleado como fuente para la PTF de la economía las estimaciones efectuadas por *The Conference Board*.

- **Determinación del Precio de Insumos de la economía:** El Regulador considerará el indicador más idóneo generado por entidades como el Instituto Nacional de Estadística e Informática y/o el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, siempre y cuando contenga el precio de los principales insumos de la economía como capital y trabajo. En caso de que entidades como las mencionadas no proporcionen dicha información, el Regulador realizará las estimaciones correspondientes para calcularla.

VII. CONCLUSIONES

441. El artículo 10 del REGO establece que el Ositrán ejerce, entre otras, la función reguladora, precisándose en los numerales 5.5 y 5.6 de su artículo 5 que le corresponde al Ositrán velar por el cabal cumplimiento de los contratos de concesión y del sistema de tarifas, peajes o similares. Asimismo, el artículo 16 del mismo reglamento señala que, en ejercicio de su función reguladora, el Ositrán fija, revisa o desregula las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de las ITUP, como el TNM.
442. El Contrato de Concesión del TNM establece la obligación de revisar cada cinco años las Tarifas Máximas de los servicios regulados mediante el mecanismo regulatorio RPI-X. Asimismo, de acuerdo con el RETA, en cada oportunidad en que corresponda que el Regulador revise las Tarifas Máximas, deberá analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados.
443. Luego de efectuar el análisis correspondiente, se identificó que los servicios regulados del TNM son brindados en mercados relevantes en los cuales no existen condiciones de competencia. Por tal motivo, corresponde continuar aplicando el mecanismo de regulación tarifaria para dichos servicios.
444. La aplicación del mecanismo regulatorio RPI-X a las Tarifas Máximas o tope del TNM se realizará mediante la determinación del factor de productividad, conforme a lo estipulado en la Cláusula 8.25 del Contrato de Concesión y el RETA.
445. De aprobarse el presente inicio del procedimiento de revisión tarifaria, el Concesionario podrá presentar su propuesta tarifaria en un plazo máximo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día hábil siguiente de ser notificado con la resolución de inicio de revisión tarifaria. Dicho plazo podrá ser prorrogado a solicitud del Concesionario, de forma excepcional y por única vez, por un periodo máximo de treinta (30) días hábiles, de conformidad con las condiciones establecidas en el artículo 30 del RETA.

VIII. RECOMENDACIÓN

446. Se recomienda al Consejo Directivo del Ositrán aprobar el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio, mediante el mecanismo regulatorio RPI-X, aplicable a las Tarifas Máximas de los servicios regulados brindados en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao.

Atentamente,

Firmado por

RICARDO QUESADA ORÉ

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Firmado por

JAVIER CHOCANO PORTILLO

Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica

Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
MELINA CALDAS CABRERA
Jefa de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
ROBERTO DAGA LÁZARO
Analista de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
JOSUÉ ZAVALETA MEDINA
Analista de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
ROBERTO CABANILLAS BUENDIA
Analista de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
SADITH RENOJO GALVEZ
Asistente de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
KIMBERLY LEON ROSALES
Analista Legal
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
CHRISTIAN ROSALES MAYO
Jefe de Asuntos Jurídico-Regulatorios y
Administrativos (e)
Gerencia de Asesoría Jurídica

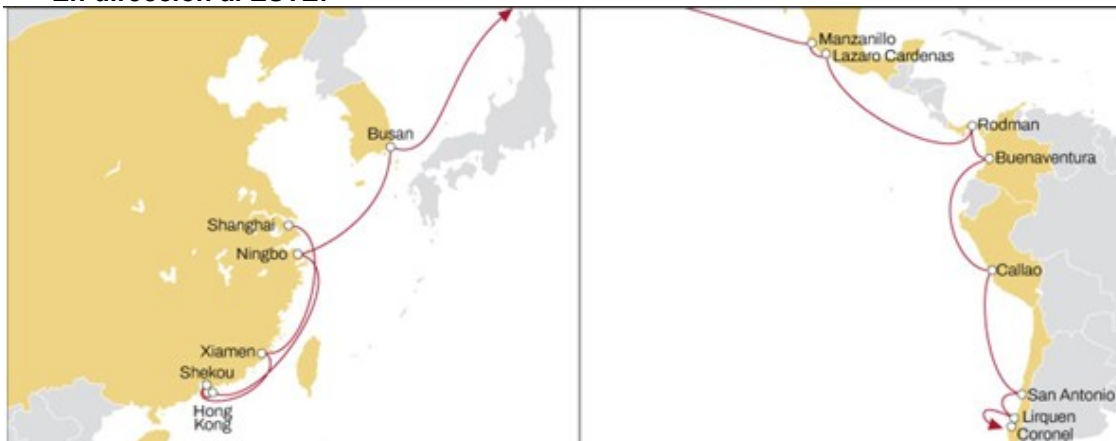
Visado por
JOSÉ ZEGARRA ROMERO
Asesor Legal
Gerencia de Asesoría Jurídica

NT: 2025160515

ANEXO N° 1

RUTAS MARÍTIMAS DE LA LÍNEA NAVIER MSC QUE INCLUYEN AL TPC

1. Servicio ANDES EXPRESS. En dirección al ESTE:



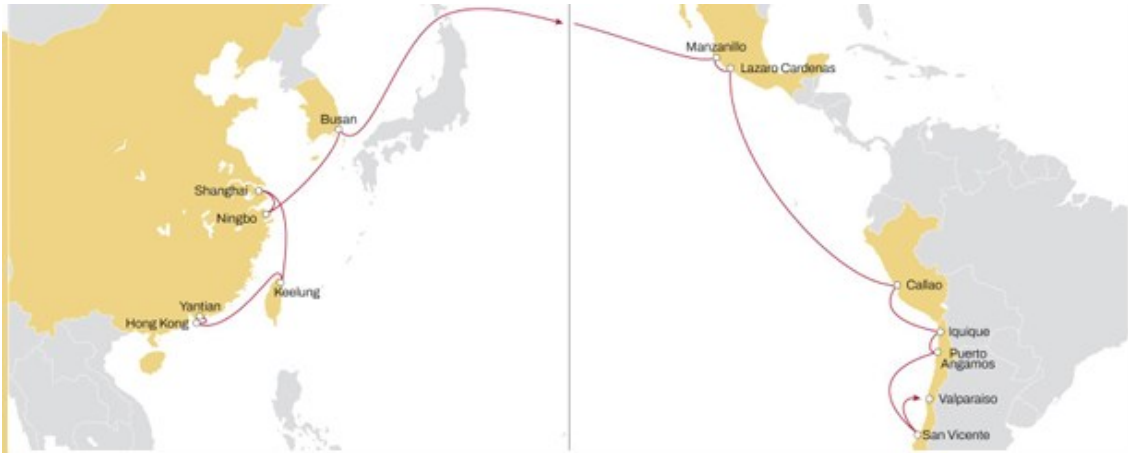
Tomado del Portal Web de MSC disponible en: <<https://www.msc.com/es/solutions/our-trade-services/east-west-network>> (ultimo acceso: 12.09.2025)

En dirección al OESTE:



Tomado del Portal Web de MSC disponible en: <<https://www.msc.com/es/solutions/our-trade-services/east-west-network>> (ultimo acceso: 12.09.2025)

2. Servicio INCA. En dirección al ESTE.



Tomado del Portal Web de MSC disponible en: <https://www.msc.com/es/solutions/our-trade-services/east-west-network> (ultimo acceso: 12.09.2025)

En dirección al OESTE:



Tomado del Portal Web de MSC disponible en: <https://www.msc.com/es/solutions/our-trade-services/east-west-network> (ultimo acceso: 12.09.2025)

3. AZTEC.

En dirección al ESTE:



Tomado del Portal Web de MSC disponible en: <https://www.msc.com/es/solutions/our-trade-services/east-west-network> (ultimo acceso: 12.09.2025)

En dirección al OESTE:



Tomado del Portal Web de MSC disponible en: <https://www.msc.com/es/solutions/our-trade-services/east-west-network> (ultimo acceso: 12.09.2025)

4. ALPACA.
En dirección al ESTE:



Tomado del Portal Web de MSC disponible en: <<https://www.msc.com/es/solutions/our-trade-services/east-west-network>> (ultimo acceso: 12.09.2025)

En dirección al OESTE:



Tomado del Portal Web de MSC disponible en: <<https://www.msc.com/es/solutions/our-trade-services/east-west-network>> (ultimo acceso: 12.09.2025)

A)

ANEXO N° 2
RUTAS MARÍTIMAS DE LA LÍNEA NAVIER MAERSK LINE QUE INCLUYEN AL TPC

1. U5A Atacama – Southbound:



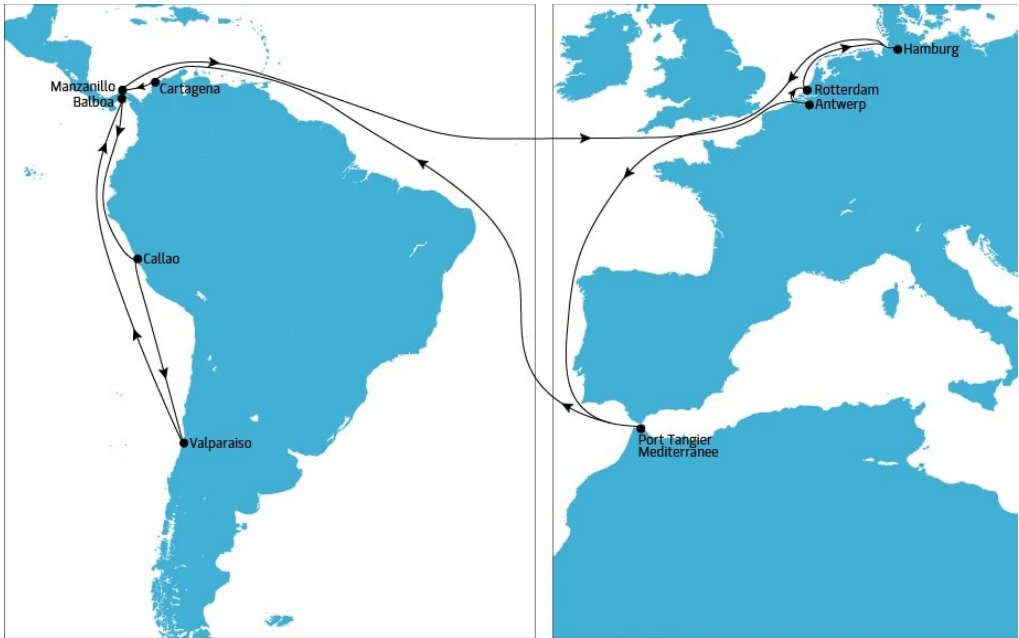
Tomado del Portal Web de Maersk, disponible en: <<https://www.maersk.com/local-information/west-coast-south-america/u5a-sb>> (ultimo acceso: 12.09.2025).

2. U5A Atacama – Northbound:



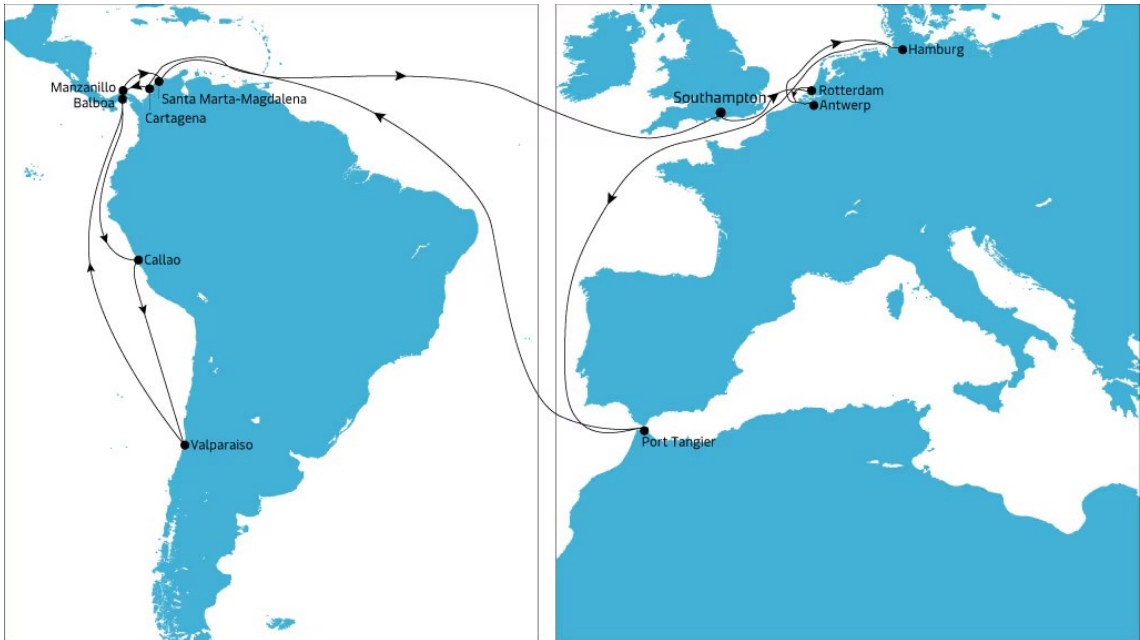
Tomado del Portal Web de Maersk, disponible en: <<https://www.maersk.com/local-information/west-coast-south-america/u5a-nb>> (ultimo acceso: 12.09.2025).

3. Chile Express:



Tomado del Portal Web de Maersk, disponible en: <https://www.maersk.com/local-information/shipping-from-europe-to-latin-america/clx> (ultimo acceso: 12.09.2025).

4. Chile Express:



Tomado del Portal Web de Maersk, disponible en: <https://www.maersk.com/local-information/shipping-from-latin-america-to-europe/clx> (ultimo acceso: 12.09.2025).

5. U4G - CONOSUR – EASTBOUND:



Tomado del Portal Web de Maersk, disponible en: <<https://www.maersk.com/local-information/east-coast-south-america/u4g-eb>> (ultimo acceso: 12.09.2025).

6. U4G - CONOSUR – WESTBOUND:



Tomado del Portal Web de Maersk, disponible en: <<https://www.maersk.com/local-information/east-coast-south-america/u4g-wb>> (ultimo acceso: 12.09.2025).

7. U5G - PERU FEEDER – NORTHBOUND:



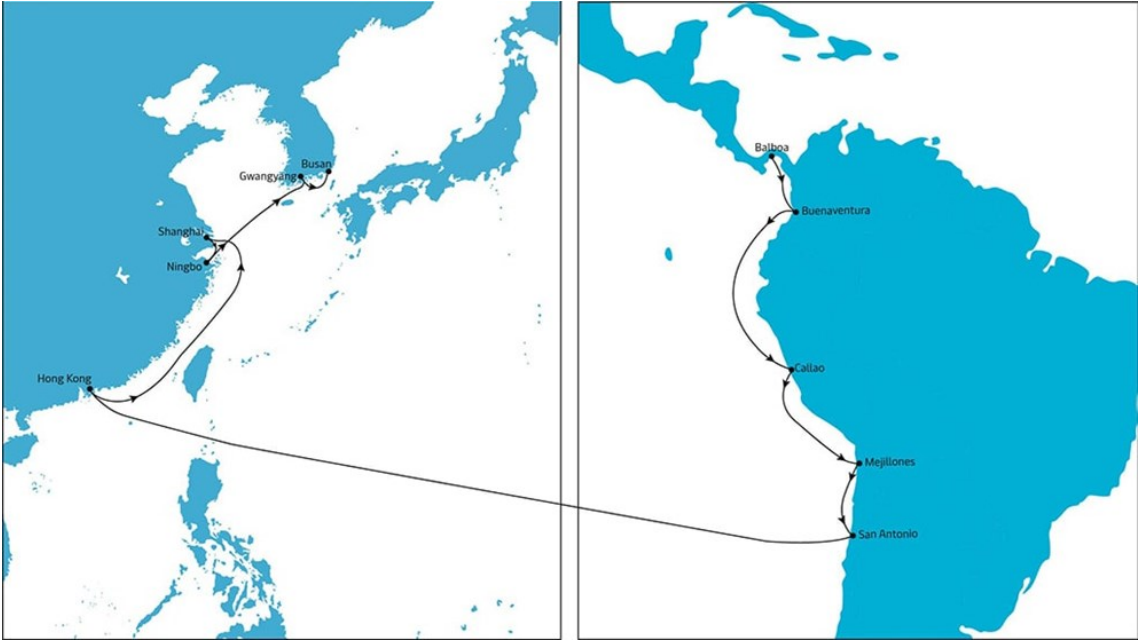
Tomado del Portal Web de Maersk, disponible en: <https://www.maersk.com/local-information/west-coast-south-america/u5g-nb> (ultimo acceso: 12.09.2025).

8. AC3 EASTBOUND:



Tomado del Portal Web de Maersk, disponible en: <https://www.maersk.com/local-information/west-coast-south-america/u5g-nb> (ultimo acceso: 12.09.2025).

9. AC3 WESTBOUND:



Tomado del Portal Web de Maersk, disponible en: <https://www.maersk.com/local-information/west-coast-south-america/u5g-nb> (ultimo acceso: 12.09.2025).