

2014

Informe de Desempeño de la Concesión del Terminal de Contenedores del Callao – Muelle Sur



Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Contenido

RESUMEN EJECUTIVO.....	4
INFORME DE DESEMPEÑO 2014.....	6
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	6
II. SERVICIOS PRESTADOS.....	8
III. HECHOS DE IMPORTANCIA.....	11
IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO.....	12
IV.1. TRÁFICO DE NAVES.....	12
IV.2. TRÁFICO DE CARGA CONTENEDORIZADA.....	12
IV.3. COMPETENCIA EN EL PUERTO DEL CALLAO.....	14
V. DESEMPEÑO OPERATIVO.....	15
V.1. NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD.....	15
VI. EVOLUCIÓN DE TARIFAS.....	17
VI.1. TARIFAS REGULADAS.....	17
VI.2. CARGOS DE ACCESO.....	18
VII. INVERSIONES.....	20
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS.....	22
IX. PAGOS AL ESTADO.....	26
ANEXOS.....	27
FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....	30
CONCESIONARIO: DP WORLD CALLAO S.R.L.	30

Cuadros

Cuadro N° 1 NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD 2014	16
Cuadro N° 2 TARIFAS EN EL MUELLE SUR 2013-2014	18
Cuadro N° 3 CONTRATOS DE ACCESO VIGENTES: SERVICIOS DE PRACTICAJE Y REMOLCAJE	19
Cuadro N° 4 INVERSIONES RECONOCIDAS 2010-2014	20
Cuadro N° 5 INVERSIÓN COMPLEMENTARIA ADICIONAL – ICA	21
Cuadro N° 6 ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES	23
Cuadro N° 7 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	24
Cuadro N° 8 RATIOS FINANCIEROS	25
Cuadro N° 9 RETRIBUCIONES POR PAGAR	26

Gráficos

Gráfico N° 1 TRÁFICO DE NAVES 2013-2014	12
Gráfico N° 2 TRÁFICO DE CARGA 2010-2014	13
Gráfico N° 3 TRÁFICO DE CONTENEDORES 2010-2014	13
Gráfico N° 4 TRÁFICO DE CONTENEDORES, SEGÚN TIPO DE RÉGIMEN 2010-2014	14
Gráfico N° 5 TRÁFICO DE CONTENEDORES EN PUERTO DEL CALLAO 2010-2014	14
Gráfico N° 6 INGRESOS PORTUARIOS 2010-2014	22

Ilustraciones

Ilustración 1: ETAPAS DEL PROYECTO	6
Ilustración 2: ESQUEMA MONOPERADOR DE SERVICIOS PORTUARIOS (Servicio Estándar)	9

INFORME DE DESEMPEÑO 2014

TERMINAL DE CONTENEDORES DEL CALLAO - MUELLE SUR



Resumen Ejecutivo

El 24 de julio de 2006, se firmó el Contrato de Concesión con la empresa DP World Callao S.A.¹ (hoy DPWorld Callao S.R.L.), para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur, ubicado al lado del Rompeolas Sur, en el puerto del Callao. Los factores de competencia evaluados en el proceso de adjudicación fueron el menor índice tarifario estándar y, en caso de empate en dicho índice, la mayor inversión complementaria adicional.²

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	DP World Callao S.R.L.
Accionistas de la Concesión	P&O Dover/Dubai Ports: 82,55% Uniport 17,45%
Tipo de Concesión	Auto-sostenible
Factor de competencia	- Primer Tramo: Menor Índice Tarifario Estándar. - Segundo Tramo: Mayor Inversión Complementaria Adicional.
Inversión comprometida	USD 704 millones
Inversión realizada al 2014	USD 448 millones
Inicio de la Concesión	24 de Julio de 2006
Vigencia de la Concesión	30 años (Cláusula 4.1 del Contrato de Concesión).
Número de Adendas	1

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

El puerto del Callao, ubicado cerca de Lima, abarca tres proyectos: el Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur (en adelante, Muelle Sur), administrado por la empresa DP World Callao S.R.L. (en adelante DP World), el Terminal Norte Multipropósito, concesionado a la empresa APM Terminals Callao S.A. y el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales, administrado por Transportadora Callao S.A. La modernización del Muelle Sur forma parte del Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) - Eje del Amazonas, cuyo objetivo es incrementar la competitividad de la vía de integración Costa - Sierra - Selva en el corredor central del

¹ La cual formó parte del Consorcio "Terminal Internacional de Contenedores del Callao".

² Después de un triple empate tarifario, el consorcio Terminal Internacional de Contenedores del Callao presentó una propuesta de inversión complementaria adicional de USD 144 millones superando significativamente a las propuestas de Dragados Ransa (USD 40,8 millones) y de International Container Services (USD 48,5 millones). Así, el 19 de junio de 2006, al presentar una propuesta por un total de USD 617 millones (en inversiones de obras, equipos e inversión complementaria adicional), se adjudicó la Buena Pro al concesionario DP World Callao S.A., conformado por P&O Dover/Dubai Ports World (de capitales ingleses y árabes) y Uniport S.A. (de capitales peruanos).

territorio peruano, interconectando Lima y la zona central del Perú con el Brasil; además de potenciar la interconexión del interior del país con la Cuenca del Pacífico.

En el 2014, el Muelle Sur atendió 840 naves, las cuales movilizaron un total de 15,11 millones de toneladas. Del mismo modo, se movilizaron 1,43 millones de TEUs, dentro de los cuales, la más representativa es la carga de exportación, que representa el 36,7% del total.

Dicho nivel de tráfico permitió alcanzar ingresos por un monto de USD 148,5 millones, un crecimiento de 14,9%, con respecto a los ingresos percibidos en el 2013. Dicho incremento se debió tanto al aumento del tráfico de naves y carga, así como al reajuste tarifario en los Servicios Estándar.

En el 2014, DP World cumplió con mantener los indicadores "Tiempo para el inicio de la descarga" y "Tiempo para el zarpe de la nave", por debajo del promedio exigido (20 minutos).

La información financiera indica que DP World registró ingresos por USD 148,5 millones, de los cuales el 27,5% representó las ganancias netas del periodo (USD 40,9 millones). A partir del Balance General, se puede observar que la empresa ha incrementado sus activos totales en 1%, pasando de USD 409 millones en 2013 a USD 413 millones en el 2014.

Asimismo, se observa que el Concesionario ha ganado eficiencia operativa a raíz del aumento tanto del ratio margen operativo como margen neto. Por otro lado, DP World es una empresa apalancada, toda vez que se financia principalmente con deuda (aproximadamente en un 71%). Los activos líquidos cubren las obligaciones de corto plazo en un 99,8%.

Finalmente, el monto pagado por concepto de retribución al Estado y aporte por regulación ascendió a S/. 12,5 millones y S/. 4,1 millones, respectivamente, lo que implicó incrementos de 18,9% y 19,8% con respecto al año anterior.

INFORME DE DESEMPEÑO 2014

TERMINAL DE CONTENEDORES DEL CALLAO - MUELLE SUR



I. Principales características del Contrato de Concesión

1. El Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur del puerto del Callao (en adelante, Muelle Sur), fue suscrito el 24 de julio de 2006 entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y DP World Callao S.R.L. y tiene una vigencia de 30 años.
2. El 11 de marzo de 2010 se suscribió la Adenda N° 1, la cual incorporó las definiciones de obras mayores y obras menores dentro de la cláusula 1.20.67 del Contrato, y un segundo párrafo a la cláusula 15.6, sobre inversiones adicionales. Asimismo, se modificó la cláusula 6.6 referente a las modificaciones al expediente técnico aprobado en caso dichas modificaciones sean consideradas obras mayores u obras menores; y el numeral 2.3.3 del anexo 9, sobre Inversión Complementaria Mínima (ICM).
3. La Concesión del Muelle Sur se encuentra dividida en dos etapas, que implican: (i) la construcción de dos amarraderos de 300 metros cada uno, así como la disponibilidad de seis grúas pórtico; y, (ii) la ampliación del frente de atraque con un amarradero adicional.

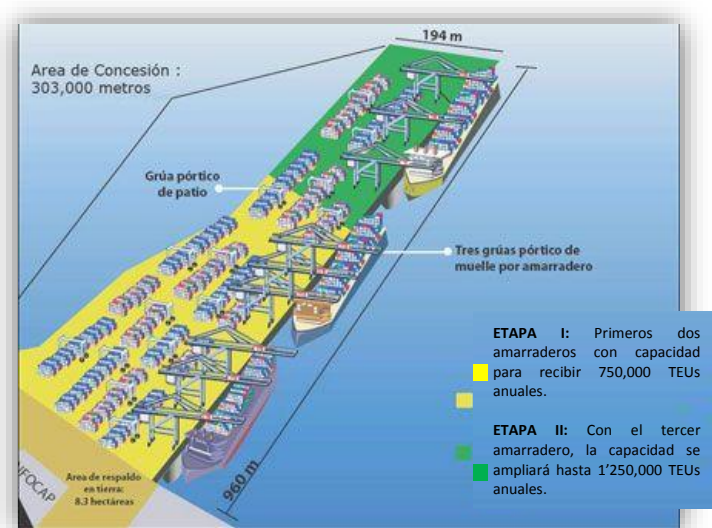


Ilustración 1: ETAPAS DEL PROYECTO

-
4. La inversión comprometida, al 2014, asciende a USD 704 millones (Incluye IGV), este monto incluye la inversión en obras, equipos y la Inversión Complementaria Adicional (ICA)³.
 5. El Contrato de Concesión brinda al Concesionario el derecho de operar el Muelle Sur bajo la modalidad de monoperador; esto es, el Concesionario tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que brinde dentro del terminal, no estando obligado a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios (i.e. una empresa integrada verticalmente). Quedan exceptuados los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales están sujetos a las disposiciones contenidas en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) de OSITRAN.
 6. A partir del inicio de la explotación del segundo amarradero, las tarifas para los servicios estándar en función a la nave y en función a la carga serán actualizadas utilizando el mecanismo regulatorio conocido como RPI-X⁴. Durante los 5 primeros años y hasta que los ingresos anuales del Concesionario sean superiores al 20% de la garantía mínima establecida en el Contrato, el factor X será cero; a partir de esta fecha OSITRAN revisará las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá invariable durante los 5 años siguientes. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios.
 7. De acuerdo a la cláusula 8.20 del Contrato de Concesión, DP World deberá pagar una retribución como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado por explotar en forma exclusiva el Muelle Sur, la cual asciende al 3% de los ingresos brutos mensuales que obtenga por la prestación de servicios a partir del inicio de explotación de la Concesión.
 8. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación⁵.

³ Oferta Económica presentada después del triple empate tarifario en el proceso de adjudicación de la Concesión.

⁴ RPI es la inflación de los últimos doce meses, expresada en un índice general de precios, utilizado para ajustar la tarifa y, de este 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 el Concesionario.

⁵ Según lo dispuesto en la cláusula 14.14 del Contrato de Concesión.

II. Servicios prestados

9. De acuerdo al Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro de la infraestructura portuaria. Dicha exclusividad no aplica para los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales están sujetos al Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público de OSITRAN. Bajo el esquema anterior, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en dos tipos: los Servicios Estándar y los Servicios Especiales.

II.1 SERVICIOS ESTÁNDAR

10. Son aquellos servicios que brinda el Concesionario obligatoriamente a todo usuario que lo solicite y comprende en el caso de embarque, desde que ingresa el contenedor al terminal hasta que la nave en que se embarque el contenedor sea desamarrada para que zarpe. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro del contenedor por el usuario. En ambos casos el servicio incluye la permanencia del contenedor en el terminal hasta 48 horas libre de pago, así como cualquier gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del servicio.
11. De acuerdo a la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar se definen de la siguiente manera:

a) Servicio Estándar en función a la nave:

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

b) Servicio Estándar en función a la carga:

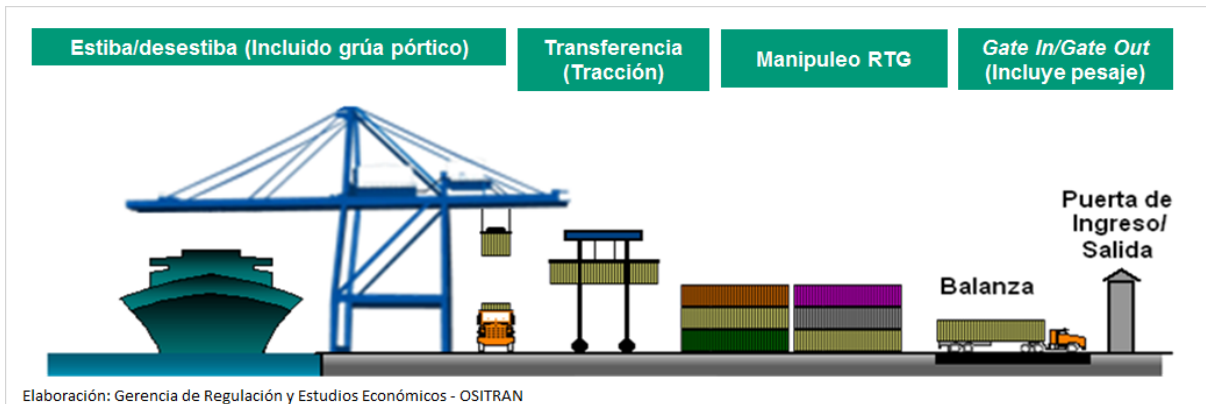
Comprende el servicio de descarga y/o embarque del contenedor (de 20 y 40 pies), mediante el uso de la grúa pórtico de muelle, así como la utilización de la infraestructura del terminal, desde que el contenedor ingresa hasta que la nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar⁶, o viceversa en la descarga. La tarifa por este servicio incluye la estiba/desestiba, transferencia, manipuleo, pesaje y almacenaje de hasta 48 horas en el terminal⁷.

La tarifa por el Servicio Estándar a la carga podrá ser cobrada a la nave o al usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo ("*Liner Terms*"), los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque.

⁶ El Contrato de Concesión exige que el Concesionario atienda a cada nave con un número no menor de dos grúas pórtico de muelle.

⁷ Transcurrido dicho plazo, el Concesionario podrá cobrar el servicio de almacenaje.

Ilustración 2: ESQUEMA MONOPERADOR DE SERVICIOS PORTUARIOS (Servicio Estándar)



II.2 SERVICIOS ESPECIALES

12. El Contrato de Concesión caracteriza a los Servicios Especiales como aquellos servicios distintos a los Servicios Estándar que el Concesionario está facultado a prestar, cuyos términos y condiciones son libremente pactados por el Concesionario y los correspondientes usuarios que lo soliciten, teniendo el Concesionario derecho a cobrar un precio por dicha prestación.
13. Entre los servicios especiales destacan el Servicio Especial de Depósito Temporal - Importaciones⁸, la movilización de carga entre bodegas de la nave, el manipuleo de contenedores refrigerados, carga sobredimensionada y la segregación de carga peligrosa. La lista completa de servicios se encuentra en el Anexo N° 1.

II.3 SERVICIOS SUJETOS AL RÉGIMEN DE ACCESO

14. Dado que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monoperador, el Contrato establece que el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practicaje⁹ y remolcaje¹⁰. De esta forma, el Concesionario deberá otorgar acceso a los usuarios intermedios para el uso de la Facilidad Esencial¹¹ con el fin de prestar los Servicios Esenciales mencionados.

⁸ El Servicio Especial de Depósito Temporal – Importaciones incluye el despacho directo de carga de importación, revisión documentaria, emisión de Volante, transmisiones a Aduanas, verificación adicional de datos del contenedor, y demás trámites relativos a la gestión de Depósito Temporal. Incluye además el uso de área operativa del día 3 al día 7 (período libre). Sólo aplica cuando DP World sea nominado como Depósito Temporal. No aplica en los siguientes casos: (a) Carga bajo régimen de Despacho Anticipado -SADA, (b) Carga nominada a otro Depósito Temporal.

⁹ De acuerdo con el Reglamento de Acceso (REA) de DP World, el practicaje se define como el asesoramiento al capitán de la nave a bordo en maniobras y reglamentaciones náuticas durante la realización de las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloadamiento, desabarloadamiento y maniobras de giro en la rada de operaciones de las naves que hagan uso del Muelle Sur.

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

¹¹ Las Facilidades Esenciales del Muelle Sur a las cuales los usuarios intermedios tendrán acceso para prestar los Servicios Esenciales (de practicaje y remolcaje) son las siguientes: obras de abrigo o defensa, pozo de maniobras y rada interior, vías y áreas de tránsito interno, y muelle y amarraderos.

-
15. La prestación de los servicios esenciales de practicaje y remolcaje es brindada por terceras empresas que solicitan al Concesionario el acceso a la infraestructura portuaria. Cabe destacar que los costos de estos servicios son asumidos por la línea naviera.

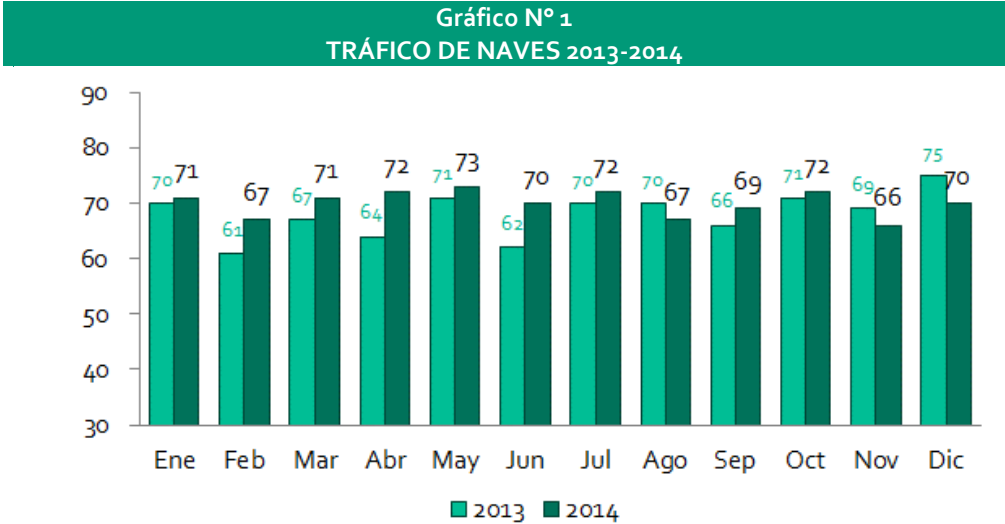
III. Hechos de importancia

16. En el año 2014, DP World Callao, ha cumplido su compromiso de efectuar el depósito correspondiente al ICA (Inversión complementaria Adicional) por un monto de USD 31 millones de dólares de los EE.UU. de América.
17. Así, DP World Callao y el MTC, vienen negociando la firma de una adenda respecto a los términos y plazos para la ejecución de la fase II. El texto de dicha propuesta contempla la ejecución de la Fase II en tres tramos: Fase 2A, 2B y 2 C. El tramo 2A contempla las obras civiles, es decir la ampliación del muelle en 310 m. y del área total de la terminal hasta 30,3 has., que incluye la llamada Zona 1-B, así como la instalación de una grúa pórtico. Se estima que este tramo tenga una inversión cercana a los USD 150 millones. .

IV. Evolución del tráfico

IV.1. TRÁFICO DE NAVES

18. En el 2014, el Terminal de Contenedores Sur atendió 840 naves, cantidad superior en 24 naves a las atendidas el año anterior. Con relación al tráfico mensual, el mes con mayor cantidad de naves atendidas fue el mes de mayo con un total de 73 naves, y en el que arribó la menor cantidad fue noviembre (66 naves atendidas).

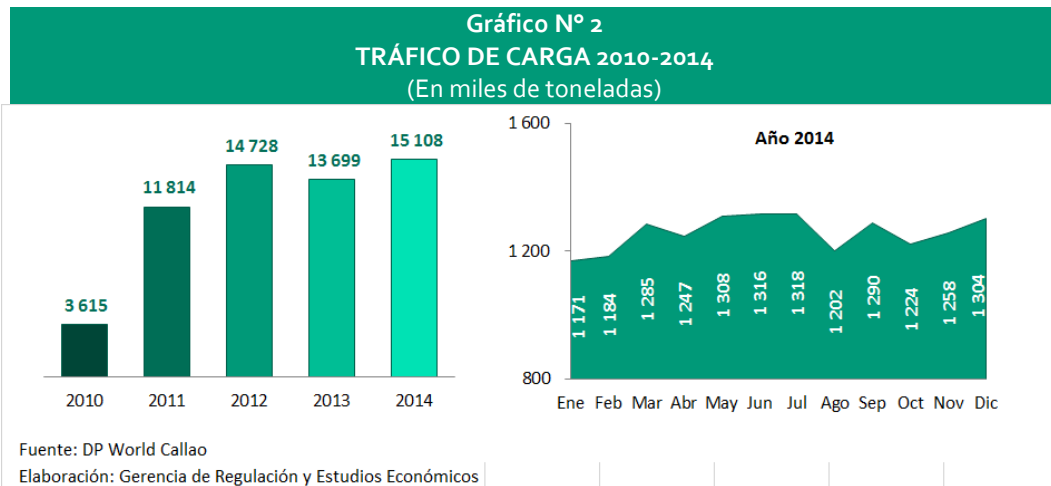


Fuente: DP World Callao
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

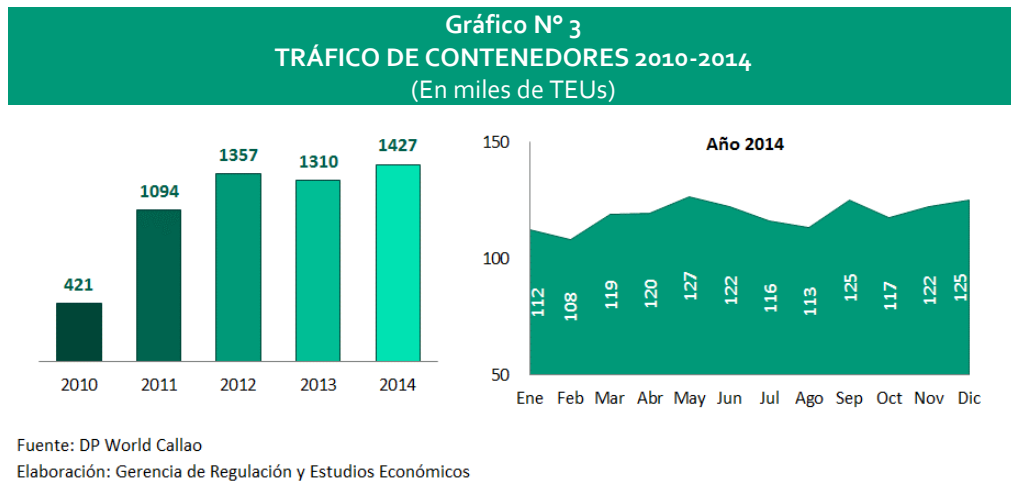
IV.2. TRÁFICO DE CARGA CONTENEDORIZADA

19. En el 2014, el Terminal de Contenedores Sur del Puerto del Callao movilizó un total de 15,1 millones de toneladas, 9,6% superior a lo registrado el año anterior. El tráfico mensual fue en promedio 1,26 millones de toneladas, siendo julio el mes con mayor volumen de carga, con el 8,7% del total movilizado en el 2014. Caso contrario ocurrió en enero, que registró la menor carga transportada de dicho año (7,8% del total de carga).

20. El mayor volumen de carga transportada se debe al incremento de las exportaciones en 14,2% con respecto al 2013, alcanzando de esta manera 4,6 millones de toneladas. Del mismo modo, la carga movilizada por medio de operaciones de importación y transbordo superaron los 6,2 millones y 4,3 millones de toneladas, respectivamente, representando incrementos de 4,9% y 18,2% con relación a lo registrado el año anterior.



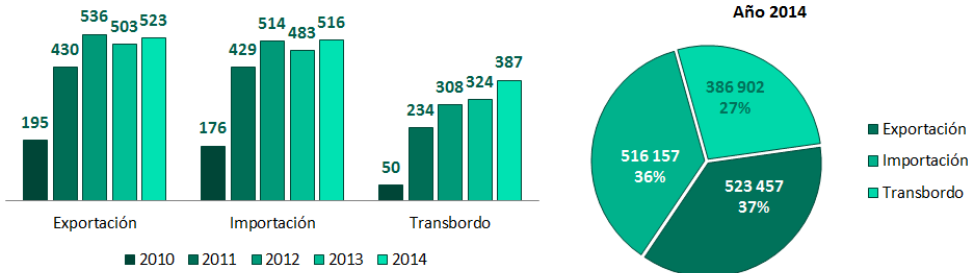
21. En el año 2014 el tráfico de contenedores, superó los 1,42 millones de TEUs, lo cual representó un incremento de 9,6% con respecto al 2013. Analizando el movimiento mensual de contenedores, observamos que en promedio se movilizaron 118 miles de TEUs mensuales. Asimismo, en el mes de mayo se movilizó la mayor cantidad de TEUs, 8,9% del total movilizado en el año.
22. De acuerdo al tipo de régimen, la carga con mayor participación fue la de exportación (36,7%), alcanzando los 523 miles de TEU movilizados. Asimismo, la carga de importación y transbordo contribuyeron con el 36,2% y 27,1% del total de TEUs movilizados en el año, respectivamente.



23. La cláusula 10.1.3 del Contrato de Concesión establece una garantía para los 10 primeros años de la Concesión¹², el cual consiste en una demanda mínima anual de 300 mil TEUs de importación y exportación y 100 mil de TEUs de transbordo.
24. Con relación a lo anterior, la cantidad de TEUs movilizado en las operaciones de exportación, importación y transbordo superó en 74,5%, 72,1% y 287% a la demanda mínima anual garantizada, respectivamente.

¹² Contados a partir del inicio de explotación con dos amarraderos.

Gráfico N° 4
TRÁFICO DE CONTENEDORES, SEGÚN TIPO DE RÉGIMEN 2010-2014
(En miles de TEUs)

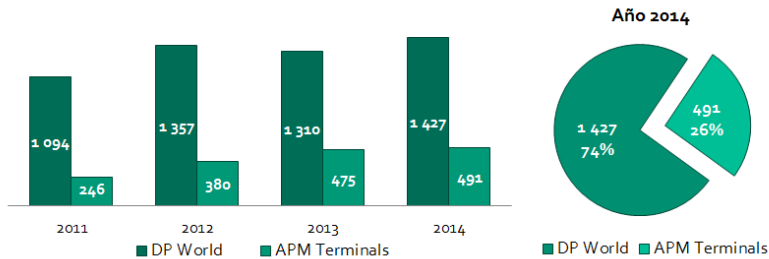


Fuente: DP World Callao
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

IV.3. COMPETENCIA EN EL PUERTO DEL CALLAO

25. Haciendo un comparativo con el 2013, se observa que el tráfico en el Muelle Sur se incrementó a 1,4 millones es de TEUs (volumen superior en 9,6%), mientras que en el Terminal Norte, APMT movilizó 491 mil TEUs (cifra superior en 3,3%). De esta manera, la participación de DP World en el tráfico de contenedores del Puerto del Callao fue de 74%, mientras que la de APM Terminals fue de 26%.

Gráfico N° 5
TRÁFICO DE CONTENEDORES EN PUERTO DEL CALLAO 2010-2014
(En miles de TEUs)



Fuente: DP World Callao - APM Terminals Callao
Nota: APM Terminals inició operaciones en julio de 2011.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

V. Desempeño operativo

26. La concesión diferencia dos etapas para la medición de sus indicadores:

1) Una etapa de construcción, la cual corresponde al período comprendido entre junio de 2006 y mayo de 2010; periodo en el cual se ganó 12 hectáreas al mar para la construcción del muelle;

2) El inicio de las operaciones de la Concesión en dos fechas. En un primer momento, el 22 de mayo de 2010, se inicia operaciones con un amarradero y, posteriormente, el 18 de agosto de 2010, se inicia operaciones con los dos amarraderos actuales.

V.1. NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD

27. El anexo N°3 del Contrato de Concesión establece una serie de indicadores para la verificación (trimestral o por operación individual) de los niveles de servicio y productividad en la prestación de los servicios estándar, y que son de cumplimiento durante los 30 años de la Concesión. Estos suman un total de 10 indicadores.

28. De acuerdo al Contrato de Concesión, el tiempo para el inicio de la descarga no deberá ser superior a 20 minutos, como promedio, contados desde el momento en que la nave (ya amarrada) cuente con todas las autorizaciones necesarias. De acuerdo a las evaluaciones realizadas por el regulador, se ha cumplido con los niveles deseados con un promedio de 12 minutos por trimestre.

29. De manera similar, el tiempo para el zarpe de la nave no deberá superar los 20 minutos de tolerancia como promedio, desde la finalización de las operaciones de embarque y que cuente con las autorizaciones necesarias. De acuerdo a las evaluaciones de OSITRAN, se ha cumplido con el tiempo promedio de zarpe en los cuatro trimestres del 2014 con un promedio de 10,5 minutos.

30. En lo que respecta a la atención al usuario por el retiro de mercancía de exportación (promedio trimestral), la empresa no ha podido cumplir en el tercer trimestre con los requerimientos mínimos.

31. Los resultados para las evaluaciones de 2014 (que comprende desde el quince al dieciochoavo trimestre de explotación de la Concesión) se muestran en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 1
NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD 2014

Indicador	Aplicación	Calidad mínima	Trimestre de explotación			
			15° Dic/Feb 2014	16° Mar/May 2014	17° Jun/Ago 2014	18° Set/Nov 2014
Tiempo para el inicio de la descarga	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos	13 minutos	11 minutos	11 minutos	14 minutos
Tiempo para el zarpe de la nave	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos	10 minutos	10 minutos	11 minutos	11 minutos
Rendimiento de la operación de embarque y descarga	Promedio Trimestral	No menor de 25 contenedores /hora/grúa	35	32	32	35
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (Importación)	Operación Individual	No más de 30 minutos	4 232 que no cumplieron	6 152 que no cumplieron	9 922 que no cumplieron	3 179 que no cumplieron
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (Importación)	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos	18 minutos	17 minutos	21 minutos	18 minutos

Fuente: Gerencia de Supervisión - OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

VI. Evolución de tarifas

VI.1. TARIFAS REGULADAS

32. Como se ha señalado, el Concesionario puede prestar dos tipos de servicios: Servicios Estándar y Servicios Especiales. La prestación de los Servicios Especiales es proporcionada a solicitud de los usuarios y DP World está facultado a cobrar un precio por ello. En el caso de la prestación de los Servicios Estándar, los usuarios están obligados a pagar una contraprestación económica regulada por Contrato de Concesión.
33. Las Tarifas para los Servicios Estándar con las que inició operaciones el Terminal de Contenedores Sur fueron las que ofertó el Concesionario como parte del factor de competencia para la adjudicación de la buena pro.
34. De acuerdo a la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación con dos amarraderos, OSITRAN realizará la primera revisión de las Tarifas de los Servicios Estándar prestados a la nave y a la carga. Para ello, utilizará el mecanismo regulatorio RPI-X, aplicando la siguiente fórmula:

$$RPI - X$$

Donde:

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

X : es la variación anual promedio de la productividad.

35. El RPI es la inflación expresada en un índice general de precios, utilizado para ajustar la tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación. Por su parte, el factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, el cual será calculado por OSITRAN y será revisado cada cinco años.
36. Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses y el factor de productividad (X) estimado por OSITRAN para el quinquenio. Así, durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación con dos amarraderos, el factor de productividad es cero.
37. A partir del 10 de enero de 2014, entró en vigencia un nuevo tarifario de los servicios estándar en función a la nave y en función a la carga, el cual reajusta las tarifas por inflación del periodo desde junio de 2012 a junio de 2013.

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

Cuadro N° 2
TARIFAS EN EL MUELLE SUR 2013-2014
(En USD, sin IGV)

Concepto	Unidad de Cobro	Vigente desde:			
		11/01/2013	10/01/2014		
Servicios Estándar en función a la nave					
Uso o alquiler de amarradero	Metro eslora por hora	0,746	0,760		
Concepto	Unidad de Cobro	Contenedores			
		20 pies	40 pies	20 pies	40 pies
Servicios Estándar en función a la carga					
Embarque o descarga de contenedores llenos-Parte Nave	Movimiento	12,00	12,00	5,00	5,00
Embarque o descarga de contenedores llenos-Parte Tierra	Movimiento	83,98	132,16	92,86	141,99
Embarque o descarga de contenedores vacíos	Movimiento	76,79	115,32	78,30	117,58
Transbordo de contenedores dentro del terminal (Llenos o vacíos)	Ciclo Completo	76,79	115,32	78,30	117,58

Fuente: DP World Callao

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

38. Como se observa, las tarifas para embarque o descarga de contenedores llenos diferencian el cobro a la nave o al consignatario/dueño de la carga (quienes asumen la parte tierra), según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo (*Liner Terms*), los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque, tal como indica la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión. Entre los años 2013 y 2014, destaca el incremento tarifario del embarque o descarga de contenedores llenos (parte tierra) de 40 TEUS de USD 132,16 a USD 141,99. El embarque o descarga de contenedores llenos- Parte Nave no han sufrido modificación entre el 2013 y 2014.

VI.2. CARGOS DE ACCESO

39. El 31 de enero de 2011, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 002-2011-CD-OSITRAN, se aprobó el REA de DP World, el cual es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios que prestan los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, se genera la obligación al Concesionario de otorgar el acceso a los usuarios intermedios para el uso de la facilidad esencial con el fin de prestar los servicios esenciales mencionados.
40. Durante el 2014, los 10 Contratos de Acceso vigentes para los servicios especiales de practicaje y remolcaje consideran un pago por el acceso igual a USD 0,00 y USD 70,00³⁴, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre DP World y los usuarios intermedios. En total, son 5 empresas de servicios de remolcaje y 6 empresas de practicaje; de éstas sólo la empresa Trabajos Marítimos S.A (TRAMARSA) brinda ambos servicios. (Ver Cuadro N°3)
41. Al cierre del 2014, se renovaron 10 contratos de acceso por un año más de lo establecido en el contrato principal.

³⁴ Sin incluir IGV, por maniobra, por remolcador.

Cuadro N° 3
CONTRATOS DE ACCESO VIGENTES: SERVICIOS DE PRACTICAJE Y REMOLCAJE

Servicio	Monto (dólares, sin IGV)
Remolcaje	
Trabajos Marítimos SA. - TRAMARSA	70,00
Ian Taylor Perú SAC.	70,00
Petrolera Transoceánica SA.	70,00
Inversiones Marítimas CPT Perú SAC. - INMARSA	70,00
Practicaje	
Trabajos Marítimos SA. - TRAMARSA	0,00
Triton Maritime Services SA.	0,00
Agencias Universales Perú SA. - AGUNSA	0,00
Argos Marine EIRL.	0,00
Corporación de Prácticos SA. - COPRACSA	0,00
Maritime & Services SAC.	0,00
Wabisabi Ship Supply and Services SAC.	0,00
Oceano Agencia Marítima SA.	0,00

Fuente: DP World Callao

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VII. Inversiones

42. Con relación a las inversiones, debe señalarse que el contrato de concesión establece que el Concesionario realizará la construcción del TMS en dos fases, para la primera proyectó una inversión de USD 308 millones (inc. IGV), y para la segunda se estima una inversión de USD 257 millones (inc. IGV). Dichas inversiones comprenden la construcción de obras civiles y la adquisición del equipamiento requerido para operar el terminal.
43. No obstante, para la ejecución de la fase 1 el Concesionario ha invertido un total de USD 334 millones (inc. IGV), cifra superior a lo proyectado inicialmente en 8,5%. Dicho monto comprende la inversión en obras civiles (USD 233,93 millones) y en equipamiento (USD 100,1 millones).
44. Asimismo, es importante indicar que el Concesionario ha invertido en la construcción de una casa simulador, oficinas de aforo, puente peatonal, puerta de transbordo e instalaciones eléctricas para energizado de *reefer*, las cuales representan inversiones adicionales. Estas inversiones alcanzaron al 2014 el monto de USD 1,6 millones (inc. IGV).

Cuadro N° 4 INVERSIONES RECONOCIDAS 2010-2014 (En miles de USD, inc. IGV)						
	Al 2010	2011	2012	2013	2014	Inversión
Nuevo Terminal de Contenedores del Terminal Portuario del Callao - Zona Sur - Primera fase, incluido sub estación eléctrica S. 4.1 y berma de estabilización del rompeolas sur	312 273	21 760				334 033
Total de Inversiones Obligatorias	312 273	21 760				334 033
Total de Inversiones Adicionales	122	1500				1 622
Total de Inversión Obras Ejecutadas	312 395	23 260	0	0	0	335 655

Fuente: Gerencia de Supervisión - OSITRAN
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

45. Al cierre del 2014, las inversiones acumuladas reconocidas fueron de USD 335,65 millones, lo cual representa el 59,2% de ejecución de la inversión comprometida en obras y equipamiento.
46. Por otro lado, durante la etapa de adjudicación de la buena pro, el Concesionario ofreció como parte de su propuesta económica el monto de USD 144 millones por el concepto de Inversión Complementaria Adicional (ICA). Según el Contrato de Concesión, dicho monto deberá ser transferido por el Concesionario, en dominio fiduciario, a un patrimonio fideicometido creado exclusivamente para administrar la ICA de modo que esta sea destinada para la ejecución de inversiones en el Puerto del Callao¹⁵.
47. Con base en lo anterior, durante el 2014, DPW transfirió al Estado Peruano USD 31 millones por el concepto de ICA. Adicionalmente, debe precisarse que el monto pendiente por desembolsar deberá realizarse mediante pagos semestrales equivalentes a USD 15,5 millones hasta el año 2015, según el siguiente cronograma:

¹⁵ De acuerdo a la cláusula 9.2 del Contrato de Concesión, estas obras consisten en: (i) Ayudas a la navegación de las áreas comunes, (ii) Implementación de sistemas de protección y seguridad en lo referente a áreas comunes, (iii) Mejoras de accesos terrestres, (iv) Implementación de sistemas de información comunitario (SIC), (v) Ampliación de la bocana de acceso al Puerto del Callao, (vi) Profundización adicional del canal de acceso y la poza de maniobras, y (vii) Desarrollo de Zonas de Actividades Logísticas (ZAL).

Cuadro N° 5
INVERSIÓN COMPLEMENTARIA ADICIONAL – ICA
 (En miles de USD)

Fecha	Cronograma de pagos	Importe
24/10/2006	Noventa (90) días desde la suscripción del Contrato de Concesión.	10 000
18/02/2011	Seis (6) meses después del inicio de explotación con dos amarraderos.	5 000
18/08/2011	Doce (12) meses después del inicio de explotación con dos amarraderos.	5 000
18/02/2012	Cuota semestral 1	15 500
18/08/2012	Cuota semestral 2	15 500
18/02/2013	Cuota semestral 3	15 500
18/08/2013	Cuota semestral 4	15 500
18/02/2014	Cuota semestral 5	15 500
18/08/2014	Cuota semestral 6	15 500
18/02/2015	Cuota semestral 7	15 500
18/08/2015	Cuota semestral 8	15 500
Total		144 000

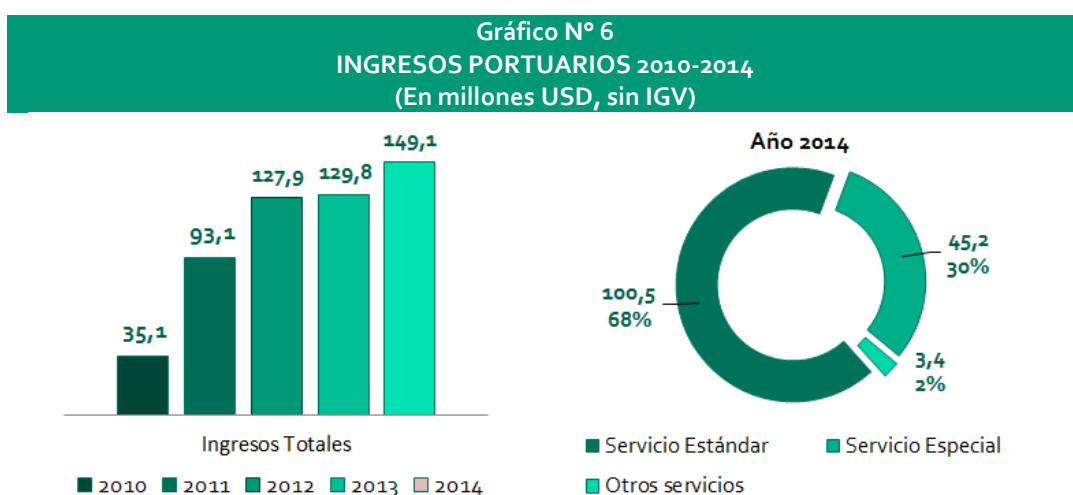
Fuente: Gerencia de Supervisión - OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

VIII. Resultados financieros

Estado de Resultados Integrales

48. Los ingresos portuarios en el Terminal Sur superaron los USD 148,5 millones, cifra que representó un incremento de 14,9% con respecto al año anterior. Estos ingresos se encuentran distribuidos en tres grupos, de acuerdo al tipo de servicio: (i) USD 100,5 millones por Servicios Estándar, (ii) USD 45,2 millones por Servicios Especiales, y (iii) USD 3,4 millones por otros servicios.



Fuente: DP World Callao

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

49. Con respecto a los costos de operación, éstos alcanzaron los USD 51,9 millones (34,9% de los ingresos totales). Entre los principales costos incluidos, el 32,3% corresponde a gastos de personal con USD 16,8 millones, 12,2% a depreciación del ejercicio¹⁶ con USD 6,3 millones y el 9,4% a Servicios de gerencia con partes relacionadas¹⁷ con USD 4,9 millones.
50. Los gastos de administración y ventas del Concesionario registraron una caída de 5,2% con relación al 2013, a consecuencia de la caída de gastos de personal y honorarios legales que se redujeron en 18% y 7% respectivamente.
51. Sobre la base de lo señalado en los párrafos precedentes, la utilidad operativa alcanzó el monto de USD 40,9 millones, lo cual significa un incremento de 75,8% con respecto al año anterior. La utilidad antes de impuesto a la renta presentó un incremento de 70,8%, a consecuencia de la reducción de los gastos financieros¹⁸ (44%), lo cual generó una utilidad antes de impuesto de USD 58 millones.

¹⁶ El gasto por depreciación se ha distribuido en el estado de resultados de la siguiente manera: (i) Costo del servicio (USD 6 348 miles) y Gastos de administración y ventas (USD 10 291 miles).

¹⁷ Se refiere principalmente a pagos a DP World Americas Inc.

¹⁸ Los gastos financieros se redujeron por los menores intereses por préstamos, tasa de extensión e intereses por instrumentos financieros, los cuales se redujeron en 26,2%, 100% y 75% respectivamente.

Cuadro N° 6
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES
(En miles de USD)

Concepto	2014	2013
Ingresos	148 488	129 179
Costo de servicios	(51 879)	(47 038)
Utilidad bruta	96 609	82 141
Gastos de administración y ventas	(29 509)	(31 137)
Otros ingresos	557	187
Utilidad operativa	67 657	51 191
Ingresos financieros	105	751
Gastos financieros	(8 674)	(15 594)
Diferencia en cambio, neta	(303)	(1 936)
Utilidad antes de impuesto a la renta	58 785	34 412
Impuesto a la renta	(17 847)	(11 124)
Utilidad del año	40 938	23 288

Fuente: Estados Financieros Auditados 2014 - DP World Callao

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Estado de Situación Financiera

52. Con respecto a la evolución de las cuentas del Estado de Situación Financiera, se observa que DP World Callao ha incrementado el valor de sus activos en 1%, pasando de USD 409 millones en 2013 a USD 413 millones en el 2014. Dicho incremento fue impulsado principalmente por el aumento de los activos intangibles, los cuales representan el 23% de los activos totales del 2014.
53. El activo corriente representó el 8% del total de activos mientras que el activo no corriente representó el 82%.
54. El activo corriente registró una reducción del 22,9%, alcanzando los USD 32,9 millones, a consecuencia de la reducción en 36,3% de la cuenta efectivo, la cual representa el 4,9% de los activos totales y el 61,3% de los activos corriente del año 2014. Cabe resaltar que esta cuenta está conformada, principalmente por cuentas corrientes (USD 15,2 millones) y depósitos a plazo (USD 5 millones)¹⁹.
55. Al analizar el activo no corriente, éstos se vieron influenciados principalmente por el incremento de los activos intangibles²⁰ (en 36%), los cuales representan el 23% de los activos totales del 2014. Además, este efecto se vio debilitado por la reducción de la cuenta instalaciones y equipos, la cual sufrió una reducción de 4,5%, a consecuencia del incremento en la depreciación acumulada de las instalaciones, grúas pórtico y unidades de transporte.
56. Por el lado del pasivo corriente, este registró un incremento de 35%, debido principalmente al incremento de los tributos por pagar. De otro lado, cabe señalar que en setiembre de 2013, DP World Callao suscribió un contrato de préstamo sindicado con la finalidad de financiar obras civiles y el equipamiento del Terminal Sur. El préstamo se realizó por un importe total de USD 360 millones con 7 bancos; y la forma de cancelación era bajo la modalidad *Bullet*²¹, siendo

¹⁹ Los depósitos a plazo tienen vencimiento menor a 30 días en bancos locales de clasificación A+.

²⁰ Esta cuenta comprende los costos en software y licencias, así como la Inversión Complementaria Adicional (ICA).

²¹ Préstamo reembolsable al vencimiento.

el vencimiento en octubre de 2018. El pasivo no corriente se mantuvo en niveles similares el año 2013, incrementándose en un 1% por el aumento del impuesto a la renta diferido.

Cuadro N° 7					
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA					
(En miles de USD)					
ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2014	2013		2014	2013
ACTIVO CORRIENTE			PASIVO CORRIENTE		
Efectivo y equivalentes de efectivo	20 188	27 520	Cuentas por pagar comerciales	2 039	1 777
Cuentas por cobrar comerciales	6 739	7 252	Retribuciones por pagar	523	449
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	107	663	Tributos por pagar	10 387	1 687
Otras cuentas por cobrar	502	544	Cuentas por pagar a partes relacionadas	9 682	9 499
Inventarios	3 081	2 775	Intereses por pagar	-	1 512
Gastos pagados por anticipado	2 320	1 728	Otras cuentas por pagar	10 355	9 585
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	32 937	40 482	TOTAL PASIVO CORRIENTE	32 986	24 509
ACTIVO NO CORRIENTE			PASIVO NO CORRIENTE		
Instalaciones y equipo, neto	285 642	299 022	Impuesto a la renta diferido	2 916	1 737
Intangibles, neto	95 007	69 851	Instrumentos financieros derivados	845	-
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	380 649	368 873	Obligaciones financieras	257 770	257 209
			TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	261 531	258 946
			Total pasivo	294 517	283 455
			PATRIMONIO		
			Capital	76 270	76 270
			Reserva de cobertura	(845)	-
			Resultados acumulados	43 644	49 630
			TOTAL PATRIMONIO	119 069	125 900
TOTAL ACTIVO	413 586	409 355	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	413 586	409 355

Fuente: Estados Financieros Auditados 2014

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

57. Al 31 de diciembre de 2014, los resultados acumulados alcanzaron los USD 43,6 millones, un 12% menor al año 2013. Cabe señalar que el patrimonio neto representó el 29% del activo total de la empresa. Asimismo, el capital representa el 18% del total de activos del 2014 y está conformado por 237 805 630 acciones comunes de un valor nominal de S/. 1,00 cada una.

Ratios financieros

58. Al analizar los ratios financieros observamos que la empresa ha ganado eficiencia operativa, como resultado de la mejora del ratio margen operativo. Caso contrario ocurre con el margen neto, el cual se ha visto disminuido como consecuencia del incremento en los gastos administrativos, el pago de los gastos financieros y el incremento del impuesto a la renta. Finalmente, al observar el ROE²² y el ROA²³ podemos concluir que se está generando mayor utilidad por cada dólar proveniente del patrimonio y de los activos.

²² Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE= Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

²³ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activo Total.

**Cuadro N° 8
RATIOS FINANCIEROS**

Ratio	2014	2013	Ratio	2014	2013
Ratios de Rentabilidad			Apalancamiento /endeudamiento		
Margen operativo	0,46	0,40	Apalancamiento /endeudamiento	2,75	2,45
Margen neto	0,28	0,18	Grado de endeudamiento	0,71	0,69
ROE	0,34	0,18	Grado de patrimonio	0,29	0,31
ROA	0,10	0,06			
Ratios de Liquidez			Ratios de Gestión		
Liquidez clásica	1,00	1,65	Rotación de activos	0,36	0,32
Prueba ácida	0,83	1,47	Rotación del patrimonio	1,25	1,03
Liquidez absoluta	0,61	1,12			

Fuente: Estados Financieros Auditados 2014 - DP World Callao

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

59. Por otro lado, los ratios de apalancamiento nos indican que DP World es una empresa que financia sus operaciones con deuda ya que 62,3% de los activos es financiado con deuda de largo plazo, la cual adquirió con la finalidad de llevar a cabo las obras civiles y equipamiento del Terminal Sur.
60. Con respecto a los ratios de liquidez, se observa que la empresa ha perdido capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos. Así, la liquidez clásica paso de ser tener un ratio de 1,65 veces a un ratio de 1,00 veces, con lo cual la empresa cubriría sus pasivos corrientes con sus activos corrientes. Evaluando el ratio de prueba acida, la empresa muestra que la empresa no podría cubrir sus pasivos de corto plazo con sus pasivos más líquidos al pasar de un ratio de 1,47 veces a 0,83 veces.

IX. Pagos al Estado

61. Acorde con la cláusula 8.20 del Contrato de Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), una Retribución del 3% de los Ingresos Brutos Mensuales que obtenga el Concesionario por la prestación de los servicios. Este monto no incluye el aporte por regulación del Concesionario.
62. Por su parte, la cláusula 14.14, establece que el Concesionario está obligado a pagar al Regulador el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Dicho porcentaje está determinado por la Ley 26917 y el Reglamento General de Supervisión de OSITRAN.
63. El pago realizado en el 2014, superó los S/. 16,9 millones, monto 20,3% mayor que el pagado el año anterior por ambos conceptos.

Cuadro N° 9 RETRIBUCIONES POR PAGAR (En miles de Nuevos Soles)		
Concepto	2014	2013
Autoridad Portuaria Nacional - APN	12 722	10 571
OSITRAN	4 252	3 535
TOTAL	16 974	14 107

Fuente: Estados Financieros Auditados 2014 - DP World Callao

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

ANEXOS

ANEXO N°1
RESUMEN DE LOS SERVICIOS ESPECIALES EN EL MUELLE SUR
Por tipo, según tarifario - 2014

Operadores de Naves

- 2.1 Re-estibas (Movilización de Contenedores entre bodegas de la nave)
 - 2.1.1 Re-estibas contenedor estándar - misma Bodega
 - 2.1.2 Re-estibas contenedor estándar - Bodega a Bodega - Vía Muelle
- 2.2 Naves no celulares
 - 2.2.1 Cargo por Embarque o Descarga de bodegas de Naves no Celulares
- 2.3 Otros servicios especiales
 - 2.3.1 Embarque y Descarga de Generadores/Powerpacks y/o Isotanques
 - 2.3.2 Carga con Sobrepeso / Manipuleo especial (mayor a límites de peso o dimensiones estándar OOG (SWL)
 - 2.3.3 Movilización de tapas de bodega - Escotillas
 - 2.3.4 Cargo por hora hombre no utilizada
 - 2.3.5.1 Contratación por Reserva de Ventana de Atraque Garantizada para naves de menos de 0 hasta 300 metros de eslora
 - 2.3.5.2 Contratación por Reserva de Ventana de Atraque Garantizada para naves de más de 300 metros de eslora
 - 2.3.6 Uso del amarradero - Penalidad por no liberar el amarradero más allá del tiempo otorgado cuando esta demora perjudique a un usuario con ventana contigua
 - 2.3.7 Procesamiento y transmisión de nota de tarja
- 2.4 Uso de Área Operativa - Contenedores vacíos
 - 2.4.1 Días 0 -2 (incluidos en el Servicio Estándar)
 - 2.4.2 Días 3 - en adelante (por día o parte de día, no retroactivo)
- 2.5 Uso de Área Operativa - Contenedores de Transbordo
 - 2.5.1 Días 0-2 (incluidos en el Servicio Estándar)
 - 2.5.2 Días 3-7 (tarifa Plana - cubre todo el período)
 - 2.5.3 Día 8 - en adelante
- 2.6 Energía y Monitoreo de Contenedores Reefer - Porción Nave
 - 2.6.1 Contenedores en transbordo - Energía y Monitoreo para contenedores reefer en transbordo
- 2.7 Transbordo de Contenedores Inter terminal (ITT)
 - 2.7.1 Embarque o descarga de contenedores de transbordo inter-terminal Llenos/vacíos
- 2.8 Reprogramación de Embarque - Porción Nave
 - 2.8.1 Manipuleo adicional por reprogramación de embarque
- 2.9 Manipuleo de carga sobredimensionada - Porción Nave
 - 2.9.1 Cambio de "Spreader y/o suministro de equipos especiales para el manipuleo de contenedores OOG hacia / desde la nave con grúa pórtico
- 2.10 Embarque o descarga de carga proyecto fraccionada o rodante, no containerizada
 - 2.10.1 Embarque y Descarga - Uso de Infraestructura - Porción Nave
- 2.11 Servicios Especiales relacionados con la Estiba / Desestiba en situaciones excepcionales

Uso de Área Operativa Contenedores y Servicios Depósito temporal Aduanero

- 3.1 Uso de área operativa - Importaciones
- 3.2 Servicio Especial Depósito Temporal - Importaciones
- 3.3 Uso de Área operativa - Exportaciones
- 3.4 Servicio Especial Depósito Temporal - Exportaciones
- 3.5 Uso de Área Operativa - Importación y Exportación - Cargas Especiales

Patio de Contenedores

- 4.1 Carga Especial
- 4.2 Contenedores Reefer - Manipuleo, Energía y Monitoreo.
- 4.3 Otros Servicios de Patio
- 4.4 Servicios de Manipuleo de Carga
- 4.5 Otros Servicios Especiales
 - 4.5.1 Desglose, según instrucción del agente de carga
 - 4.5.2 Servicio de Colocación de precintos
 - 4.5.3 Servicio de Colocación y/o Remoción de etiquetas para la Carga Peligrosa.

Incremento en el nivel de seguridad

- 5.1 Incremento en el Nivel de Seguridad (si es declarado por la autoridad por más de 24 horas)

Complementarios

- 6.1 Control PBIP Operaciones no Regulares
- 6.2 Tratamiento de Contingencia de derrames

Fuente: DP World Callao

ANEXO N°2
NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD Y SUS RESPECTIVAS PENALIDADES POR INCUMPLIMIENTO EN EL MUELLE SUR

N°	Indicador	Aplicación	Calidad mínima	Penalidad
1	Tiempo para el inicio de la descarga	Operación individual	No más de 30 minutos	0.5% del UIT Cada vez
2	Tiempo para el inicio de la descarga	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos	2% de la IBTA Cada vez
3	Tiempo para el zarpe de la nave	Operación individual	No más de 30 minutos	0.5% del UIT Cada vez
4	Tiempo para el zarpe de la nave	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos	2% de la IBTA
5	Rendimiento de la Operación de embarque o descarga	Operación individual	No menor de 20 contenedores/hora/grúa	0.5% del UIT
6	Rendimiento de la Operación de embarque y descarga	Promedio Trimestral	No menor de 20 contenedores/hora/grúa * No menor de 25 contenedores/hora/grúa **	2% de la IBTA
7	Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (Importación)	Operación individual	No más de 45 minutos * No más de 30 minutos **	0.5% de la UIT
8	Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (Importación)	Promedio Trimestral	No más de 30 minutos * No más de 20 minutos **	No está recogido en el ANEXO 17
9	Tiempo de atención al usuario para la recepción de su mercancía (Exportación)	Promedio Trimestral	No más de 30 minutos	No está recogido en el ANEXO 17
10	Tiempo de atención al usuario para la recepción de su mercancía (Exportación)	Operación Individual	No más de 45 minutos	No está recogido en el ANEXO 17

*Para los dos primeros trimestres de medición

** Para los siguientes trimestres de operación

Fuente: Contrato de Concesión DP World Callao

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: DP WORLD CALLAO S.R.L.
NUEVO TERMINAL DE CONTENEDORES EN EL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO
MUELLE SUR

Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao- Zona Sur.	Cláusula 2.4 (p. 11)
2	Fecha de suscripción	24 de julio de 2006.	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años.	Cláusula 4.1 (p. 30)
4	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> • Primer tramo: Menor Índice Tarifario Estándar. • Segundo Tramo: Mayor Inversión Complementaria Adicional. 	Bases del Concurso
5	Adendas	<p>Fecha de suscripción:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adenda 1: 11 de marzo de 2010. Incorporación de las definiciones de obras mayores y obras menores dentro de la cláusula 1.20.67, y de un segundo párrafo a la cláusula 15.6. Modificación de la cláusula 6.6, y numeral 2.3.3 del anexo 9. 	Adenda 1
6	Capital mínimo	20% del Presupuesto Estimado Oficial de la Obra (US 43.7 millones)	Cláusula 3.3, inciso a) (p.28)
7	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> • La Garantía del Fiel Cumplimiento del Contrato corresponde a un porcentaje del presupuesto Estimado Oficial de Obra. • USD 43,7 millones hasta la entrega de un amarradero • USD 32,7 millones hasta aprobación de obras mínimas iniciales. • USD 21,8 millones hasta 120 días de la fecha máxima para el ejercicio de la opción de compra del Estado o desde su ejercicio. 	Cláusula 10.2 (p. 60)
8	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"> • El Concedente garantiza al Concesionario: <ul style="list-style-type: none"> - Realización de gestiones necesarias para que se publique DS, por el cual se otorgará la garantía del Estado en respaldo de las obligaciones y garantías del Concedente establecidas en el Contrato. - Protección de la infraestructura portuaria y los bienes afectados de la Concesión. - Demanda mínima anual de 300 mil TEUs de importación y exportación y 100 mil TEUs de transbordo durante los 10 primeros años a partir de inicio de la explotación. Este garantía no se aplica si: el tráfico de transbordo se desvió a otros puertos, el servicio del concesionario no cumple con los niveles de servicio y productividad y por fuerza mayor o si invoco el equilibrio económico-financiero. • Regulador verificará anualmente la demanda atendida por el Concesionario. 	<p>Cláusula 10.1.1 (p.59)</p> <p>Cláusula 10.1.2 (p.59)</p> <p>Cláusula 10.1.3 (p.59)</p>

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: DP WORLD CALLAO S.R.L.
NUEVO TERMINAL DE CONTENEDORES EN EL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO
MUELLE SUR

Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
9	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> • Inversión en obras: USD 218,434 millones • Inversión en equipos: USD 254,674 millones • Inversión Complementaria Adicional: USD 144 millones • Inversión Total (sin incl. IGV): USD 617,108 millones 	Propuesta Técnica (Folio 253-254) Anexo N. 6
10	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> • Trato Directo • Arbitraje, modalidades: de conciencia, de derecho, para controversias menores de USD 5 000 000,00 y mayores a USD 5 000 000,00. 	Cláusula 16.11 (p. 93) Cláusula 16.12 (p. 93)
11	Penalidades	<p>Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato Entre USD 500 000 y USD 1 000 000 • Régimen de bienes Entre USD 1 000 y USD 100 000 • Obras de infraestructura portuaria Entre USD 1 000 y USD 50 000 • Conservación de la Concesión Entre USD 4 000 y USD 5 000 • Explotación de la Concesión Entre USD 1 000 y 10 UIT • Inversión Complementaria Adicional Entre USD 1 000 y 0.5% del monto a transferir • Garantías Entre USD 4 000 y USD 10 000 • Régimen de Seguros Entre USD 1 000 y 10% del monto del siniestro • Consideraciones Generales Socio Ambientales Entre USD 500 y USD 3 000 	Cláusula XIX (p.99) Anexo N. 17 (p.140)
12	Causales de caducidad	<p>Entre las principales destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Término por Vencimiento del Plazo • Término por Mutuo Acuerdo • Término por incumplimiento del Concesionario o abandono. • Término por incumplimiento del Concedente. • Decisión unilateral del Concedente. • Fuerza mayor o caso fortuito- Salida Unilateral del Concesionario. • Otras causales no imputables a las partes. 	Cláusula 15.1 (p.81)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: DP WORLD CALLAO S.R.L.
NUEVO TERMINAL DE CONTENEDORES EN EL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO
MUELLE SUR

Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
13	Equilibrio económico	<ul style="list-style-type: none"> • Mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio Económico en caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a: <ul style="list-style-type: none"> i) cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables o ii) actos de gobierno; en la medida que cualquiera de los anteriores tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a: <ul style="list-style-type: none"> a) La inversión, titularidad u operación del Nuevo Terminal de Contenedores. b) El presente Contrato con excepción de las disposiciones relacionadas con las tarifas. • El desequilibrio tendrá implicancias en la variación de ingresos o costos, o ambos a la vez, relacionados a los servicios ESTANDAR. • El Concedente determinará el desequilibrio en función de la utilidad antes de impuestos. Si el desequilibrio supera el 10% se procederá a restablecerlo, con una compensación al Concedente o Concesionario, según sea el caso. 	Cláusula 8.22 (p.55)
14	Garantías a favor de acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none"> • Derecho de Concesión • Ingresos de la Concesión, netos de Retribución. • Acciones o participaciones del Concesionario. • Bienes del Concesionario. 	Cláusula 10.5 (p. 61)
15	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> • Servicios Personales para Trabajadores. • Seguros contra todo Riesgo de Construcción y Montaje. • Seguros de Todo Riesgo de Obras Civiles Terminadas. • Seguro de Responsabilidad Civil General, Contractual, Extra Contractual, Patronal. 	Cláusula 11.3 (p. 68) Cláusula 11.4 (p. 68) Cláusula 11.5 (p.69) Cláusula 11.6 (p.70)
16	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> • La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la Conformidad de la Obra por parte de APN, la cual puede ser por partes de la Obra o por la integridad de la misma. • Para dar inicio a la Explotación, el Concesionario deberá contar con la aprobación de las obras de por lo menos un amarradero y las obras complementarias que permitan su explotación. 	Cláusula 8.12 (p.51)
17	Estándares de servicio	<ul style="list-style-type: none"> • El CONCESIONARIO se obliga a obtener un Certificado ISO 9001-2000 en un plazo que no excederá de tres (03) años computados desde la fecha de explotación. • Tiempo para inicio de descarga: no más de 20 minutos de tolerancia promedio trimestral. • Tiempo para zarpe de la nave: no más de 20 minutos de tolerancia promedio trimestral. • Rendimiento de operación de embarque y descarga: no menor de 25 contenedores por hora. • Tiempo de atención al usuario: no más de 20 minutos de espera. 	Cláusula 8.11 (p.51) Anexo Nº 3

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: DP WORLD CALLAO S.R.L.
NUEVO TERMINAL DE CONTENEDORES EN EL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO
MUELLE SUR

Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
18	Tarifas	<p>Hasta el quinto año las tarifas máximas ofertadas por el Concesionario son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En función a la nave <ul style="list-style-type: none"> - Por metro de eslora por hora: USD 0,70 • En función a la carga <ul style="list-style-type: none"> - Contenedor lleno de 20': USD 90,00 - Contenedor lleno de 40': USD 135,18 - Contenedor vacío de 20': USD 72,00 - Contenedor vacío de 40': USD 108,14 	Anexo N° 5
19	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> • A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación con dos amarraderos, el REGULADOR realizará la primera revisión de la Tarifas de los Servicios Estándar en función a la Nave y en función a la carga aplicando el mecanismo regulatorio conocido como "RPI-X". Este mecanismo se aplicará siempre que los ingresos del Concesionario sean superiores en un 20% a los ingresos previstos en la cláusula 10.1.3. • Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses y el factor de productividad (X) estimado por el Regulador para dicho quinquenio. • Las tarifas de los servicios estándar serán reajustadas al último día del mes anterior de la fecha de inicio de explotación del segundo amarradero en función a la variación acumulada de índice de precios del consumidor de los EEUU desde el inicio de la Construcción. 	Cláusula 8.19 (p.54-55)
20	Retribución del Estado	<p>El CONCESIONARIO deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 3% de los Ingresos Brutos Mensuales que obtenga el CONCESIONARIO por la prestación de los servicios, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión.</p>	Cláusula 8.20 (p.55)



Calle Los Negocios 182, 5to piso, Surquillo

Teléfono: (511) 440 5115

Info@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente Donayre

César Balbuena Vela

Jorge Cárdenas Bustíos

GERENCIA DE REGULACIÓN

Manuel Carrillo Barnuevo

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada Oré

Jefe de Estudios

Económicos

José Aguilar Reátegui

Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Oscar Ubillús Ramírez

Analista de Estudios

Económicos