



# INFORME DE DESEMPEÑO

## Concesión del Terminal de Contenedores del Callao – Muelle Sur 2017

Gerencia de Regulación y  
Estudios Económicos





## CONTENIDO

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b> .....	<b>4</b>
<b>I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN</b> .....	<b>6</b>
I.1. COMPOSICIÓN DEL CONCESIONARIO .....	6
I.2. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN .....	6
I.3. ÁREA DE INFLUENCIA .....	7
I.4. PRINCIPALES ACTIVOS DE LA CONCESIÓN.....	7
<b>II. OFERTA DE SERVICIOS</b> .....	<b>8</b>
II.1. SERVICIOS ESTÁNDAR .....	8
II.2. SERVICIOS ESPECIALES .....	8
II.3. SERVICIOS SUJETOS A RÉGIMEN DE ACCESO.....	8
<b>III. DEMANDA DE SERVICIOS</b> .....	<b>9</b>
III.1. PRINCIPALES CLIENTES .....	9
III.2. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO .....	9
<b>IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS</b> .....	<b>14</b>
IV.1. TARIFAS .....	14
IV.2. PRECIOS.....	16
IV.3. CARGOS DE ACCESO.....	20
<b>V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO</b> .....	<b>21</b>
V.1. INVERSIONES .....	21
V.2. PAGOS AL ESTADO .....	21
<b>VI. DESEMPEÑO OPERATIVO</b> .....	<b>22</b>
VI.1. NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD.....	22
VI.2. ACCIDENTES.....	24
VI.3. RECLAMOS, SANCIONES Y PENALIDADES .....	24
<b>VII. EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS DEL CONCESIONARIO</b> .....	<b>25</b>
<b>VIII. CONCLUSIONES</b> .....	<b>26</b>
<b>ANEXOS</b> .....	<b>28</b>



## CUADROS

CUADRO N° 1: Tarifario de los servicios estándar, 2016 – 2017 .....	16
CUADRO N° 2: Algunos servicios especiales en función a la nave, 2016 – 2017.....	17
CUADRO N° 3: Algunos servicios especiales en función a la carga, 2016 – 2017.....	19
CUADRO N° 4: Contrato de acceso para los servicios de remolcaje y practicaje, 2016 – 2017 .....	20
CUADRO N° 5: Aportes al Estado, 2016 – 2017 .....	22
CUADRO N° 6: Niveles de servicios y productividad, 2017.....	23

## GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: Tráfico de naves, 2016 – 2017.....	9
GRÁFICO N° 2: Servicio de embarque/descarga de contenedores llenos, 2016 -2017.....	10
GRÁFICO N° 3: Servicio de embarque/descarga de contenedores llenos, 2016 - 2017 .....	11
GRÁFICO N° 4: Servicio de embarque/descarga de contenedores vacíos, 2016 - 2017.....	12
GRÁFICO N° 5: Servicio de embarque/descarga de contenedores vacíos, 2016 – 2017 .....	13
GRÁFICO N° 6: Servicio de transbordo de contenedores, 2016 – 2017.....	13
GRÁFICO N° 7: Servicio de transbordo de contenedores, 2016 - 2017.....	14
GRÁFICO N° 8: Inversiones reconocidas y porcentaje de cumplimiento, 2016 - 2017.....	21
GRÁFICO N° 9: Número de accidentes, heridos y fallecidos, 2016 - 2017.....	24
GRÁFICO N° 10: Número de reclamos resueltos y presentados, 2016 - 2017 .....	25
GRÁFICO N° 11: Evolución de los ingresos del Concesionario, 2016 – 2017.....	25

## ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN N° 1: Etapas del proyecto .....	6
---	---



## RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal de Contenedores del Callao – Muelle Sur (en adelante, Muelle Sur) para el año 2017. El informe presenta la evolución de los principales indicadores de la Concesión en lo que respecta al tráfico de carga, tarifas, indicadores operativos, inversiones, ingresos, entre otros.

El 24 de julio de 2006, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) y el DP World S.R.L (en adelante, el Concesionario o DP World) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur (en adelante, el Contrato de Concesión). Dicho contrato tiene una vigencia de 30 años.

El diseño de Muelle Sur contempla la construcción de un muelle de 960 metros de largo y 194 metros de ancho para carga en contenedores (muelle especializado). Asimismo, DP World se ha comprometido a invertir USD 600,2 millones (incluye IGV), los cuales se encuentran divididos en dos etapas: (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. La primera etapa ha sido concluida en el 2010.

DP World por la naturaleza de carga que moviliza tiene como principales clientes a las líneas navieras. En particular, el 2017, sus principales clientes fueron las empresas Hamburg Süd, Hapag-Lloyd, NYK Group y Evergreen con un 32,4%, 18,8%, 13,1% y 10,6%, respectivamente.

En el 2017, la cantidad demandada del servicio estándar a la nave fue 771, la cual fue inferior al 2016 (805 naves). En cuanto al servicio de embarque/descarga de contenedores llenos se movilizaron 730,6 miles de TEU (+16,4%), en el servicio de embarque/descarga de contenedores vacíos se movilizaron 232,7 miles de TEU (-10,1%) y en el servicio de transbordo de contenedores se movilizaron 240 miles de TEU (+7,6%).

En agosto de 2017, las tarifas de los servicios brindados presentaron una reducción por el ajuste del RPI – X, destacando el servicio estándar de transbordo de contenedores de 40 pies por presentar la máxima reducción (-5,2%). De otro lado, con relación a los servicios no regulados, se pudo apreciar que no hubo cambios en los precios, con excepción del uso de área operativa para importación y exportación (a partir del día 8), donde aumento en un 2% con respecto a la tarifa del año pasado.

Con relación a los cargos de acceso, durante el año 2017, estuvieron vigentes dieciséis (16) contratos de acceso, de los cuales cinco (5) corresponden al servicio de remolcaje y once (11) al servicio de practicaje. Los cargos de acceso establecidos fueron USD 70,0 y USD 0,0 para el servicio de remolcaje y practicaje, respectivamente.

Al cierre de 2017, la inversión total ejecutada por el Concesionario y reconocida por el regulador fue USD 364,6 millones (incluido IGV), lo que representó un avance de 58,1% respecto la inversión comprometida total (USD 627,4 millones). Por otro lado, el aporte al Estado alcanzó los S/. 18,1 millones, lo que representó un aumento de 8,54% respecto al año anterior.

Finalmente, los indicadores de niveles de servicio y productividad, que tienen dos formas de medición (por operación individual y por promedio trimestral) muestran que el Concesionario ha cumplido –en sus dos formas de medición- en el indicador Rendimiento de operación de embarque y descarga. Mientras que en el resto de indicadores, el Concesionario sólo ha cumplido en la medición de promedios trimestrales. El número de accidentes disminuyó de 17 a 15, dentro de los cuales no se



reporta alguna persona fallecida. Por su parte, el número de reclamos presentados en el 2017 ascendió a 166 (mayor en 77 que el 2016), de los cuales 11,4% fueron declarados fundados (19 reclamos) y el resto fueron declarados infundados (78), inadmisibles (53) e improcedentes (16).



## I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

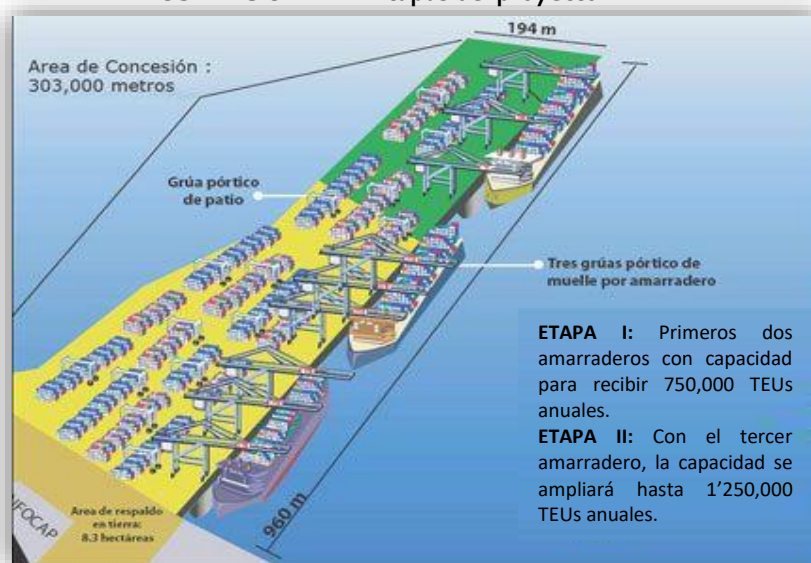
### I.1. Composición del Concesionario

1. A inicios de la Concesión, DP World estaba compuesta por P&O Dover/Dubái Ports con un 82,55% y Uniport S.A. con un 17,45%. Dubái Ports pertenece al grupo de terminales portuarios de Dubái Port, mientras que Uniport S.A. es una empresa peruana.
2. A partir de octubre de 2009, ingresó la empresa Matthews Holding Limited en reemplazo de Uniport S.A., manteniéndose hasta la fecha, con lo que, al final del 2017 la composición accionarial corresponde a la siguiente: P&O Dover/Dubái Ports con un 82,55% y Matthews Holding Limited con un 17,45%.

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

2. El Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Nuevo Terminal de Contenedores ubicado adyacente al rompeolas sur del Terminal Portuario del Callao - Zona Sur, fue suscrito entre el MTC y DP World el 24 de julio de 2006 con una vigencia de 30 años.
3. El respectivo contrato brinda a DP World el derecho de operar el Terminal Muelle Sur bajo la modalidad de monooperador; esto es, tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se brinden 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.
4. Las inversiones comprometidas corresponden a USD 627,4 millones (incluye IGV)<sup>1</sup>, las cuales se encuentran divididas en dos etapas: (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 N° 1: Etapas del proyecto



<sup>1</sup> Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.



5. 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-X<sup>2</sup>. 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, el primer cálculo del factor de productividad se realizó en el 2015 y estará vigente hasta el 2020. 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.
6. De acuerdo con 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. Asimismo, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación<sup>3</sup>.
7. 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).

### **1.3. Área de Influencia**

8. El área de influencia, en general, es aquella en la que se genera el grueso del tráfico; esto es, el territorio situado tras el puerto en el que se originan los principales flujos comerciales (exportaciones o importaciones) canalizados a través de sus instalaciones. En el caso del Terminal Muelle Sur el área de influencia está conformada por Lima, Ica, Ancash y la zona centro del Perú.

### **1.4. Principales activos de la Concesión**

9. La infraestructura portuaria está compuesta por un muelle de 650 metros con un calado de 16 metros en el amarradero, lo que permite atender naves de gran tamaño (Súper Post Panamax). Por su parte, se cuenta con patio de contenedores de 14 hectáreas, en el cual se brindan los servicios de almacenamiento, pesaje, aforo, inspecciones de seguridad, entre otros. Asimismo, cuenta con 448 conexiones fijas para el almacenamiento de refrigerados<sup>4</sup>.
10. En cuanto a su equipamiento el Concesionario cuenta con seis (7) Grúas Pórtico Súper Post-Panamax (de 18 a 23 filas de alcance), 21 grúas de patio (RTGs), 30 chasis y trailers y 2 portacontenedores (reach stackers)<sup>5</sup>.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Según lo dispuesto en la cláusula 14.14 del Contrato de Concesión.

<sup>4</sup> Plan de Negocios 2018 de DPW.

<sup>5</sup> Ib ídem.



## II. OFERTA DE SERVICIOS

11. De acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro de la infraestructura portuaria. Dicha exclusividad no aplica para los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales están sujetos al REMA del 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

12. 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.
13. De acuerdo con 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:

14. 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:

15. 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 zarpar, 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 terminal.
16. 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.

### II.2. Servicios especiales

17. El Contrato de Concesión define a los Servicios Especiales como aquellos servicios distintos a los Servicios Estándar que el Concesionario está facultado a prestar directamente o a través de terceros, y por los cuales la Entidad Prestadora tiene derecho a cobrar un precio.

### II.3. Servicios sujetos a régimen de acceso

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





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

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

### III. DEMANDA DE SERVICIOS

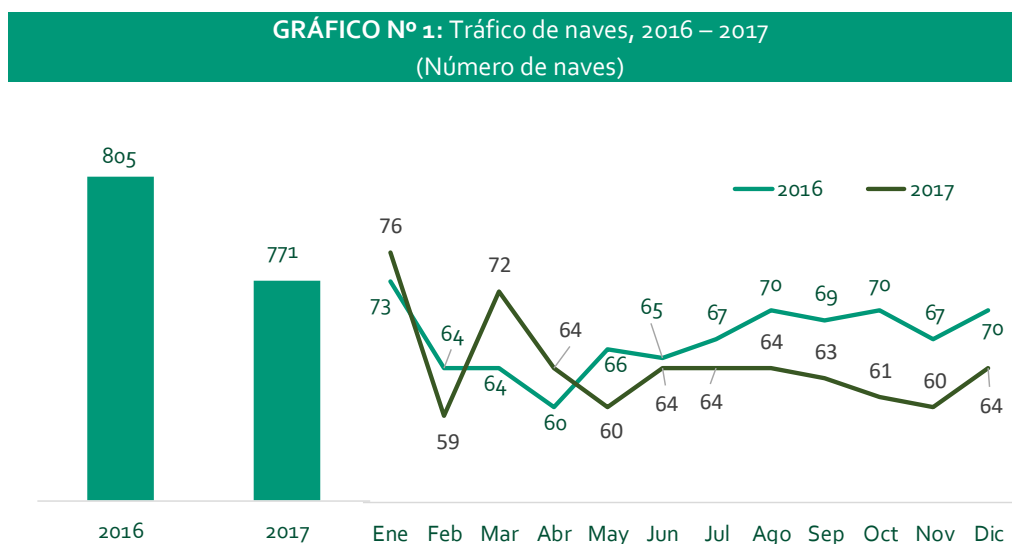
#### III.1. Principales clientes

20. En el 2017 las principales empresas que generaron el tráfico de contenedores fueron las líneas navieras Hamburg Süd, Hapag-Lloyd, NYK Group y Evergreen con un 32,4%, 18,8%, 13,1% y 10,6%<sup>6</sup>, respectivamente. Cabe destacar la variación en la participación de las dos primeras líneas navieras respecto al 2016, quienes presentaron participaciones de 31,2% y 20,5%, respectivamente, en el 2016.

#### III.2. Evolución del tráfico

##### a) Servicio estándar a la nave

21. En el 2017, el Terminal Muelle Sur atendió 771 naves, cantidad inferior en 4,2% a la registrada en el 2016 (805 naves). Todas las naves atendidas tienen las características de ser del tipo de alto bordo y *Gear Less*<sup>7</sup>. Con relación al tráfico mensual, el mes con mayor cantidad de naves atendidas fue el mes de enero con un total de 76 naves; mientras que en los meses de febrero, mayo y noviembre arribó la menor cantidad de naves (alrededor de 60).



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

22. Cabe mencionar que, pese a la reducción en el número de naves atendidas, el volumen de carga movilizada se incrementó en 12,5% entre 2016 y 2017, al pasar de 12 027 a 13 524 miles de

<sup>6</sup> La participación ha sido medida a partir del número de TEU.

<sup>7</sup> Naves portacontenedores sin grúa.

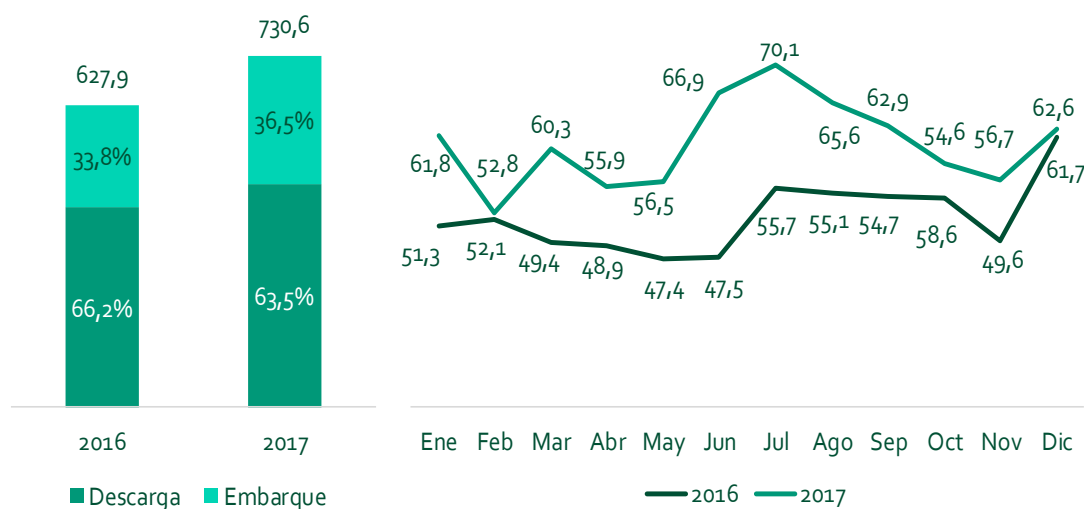


toneladas. Así, se observa un incremento en el volumen promedio de carga movilizada por nada, el cual pasó de 14,9 mil toneladas por nave en 2016 a 17,5 mil toneladas por nave en 2017.

### b) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos

23. En el año 2017, el Concesionario movilizó 730,6 mil TEU correspondiente al Servicio Estándar de contenedores llenos, lo cual representó un crecimiento de 16,4% respecto al año anterior. Ello como consecuencia de un aumento, tanto en la operación de descarga (11,6%), como en la de embarque (25,7%).
24. De otro lado, la operación de descarga de contenedores llenos siguió representando el mayor porcentaje respecto al total de contenedores movilizados bajo este servicio, alcanzando una participación del 63,5%.

**GRÁFICO N° 2: Servicio de embarque/descarga de contenedores llenos, 2016 -2017**  
(Miles de TEU)



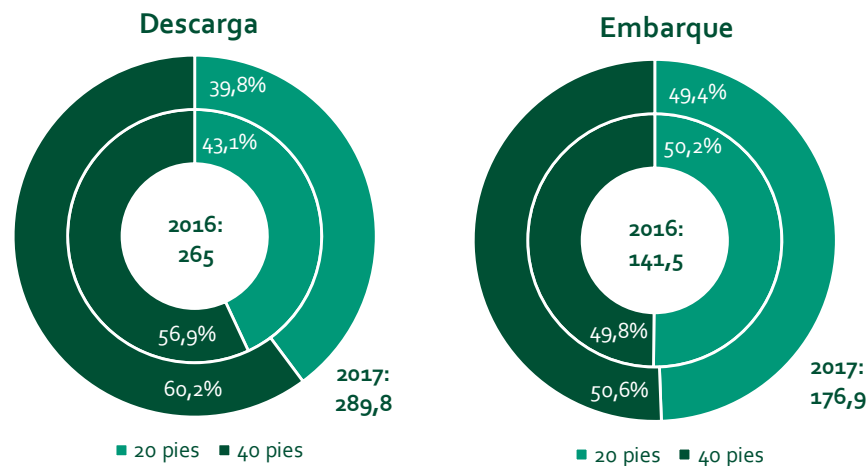
Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

25. Si consideramos la demanda de este servicio, por tipo de contenedor, se puede señalar que el año 2017 los contenedores de 40 pies representaron el mayor número de contenedores llenos. En efecto, para el año 2017, se movilizaron 263,9 mil contenedores de este tipo, lo que representó el 56,5%, destacando que dicho comportamiento también se observó en el año 2016.
26. Sin perjuicio de ello, si se considera por tipo de operación (embarque o descarga), se puede señalar que para el año 2017, la descarga de contenedores se caracterizó por presentar un mayor número de contenedores de 40 pies, alcanzando la cuota de 60,2%, cifra mayor en 3 puntos porcentuales que el 2016. De manera similar ocurre en la operación de embarque de contenedores, donde la mayor participación la presentó los contenedores de 40 pies, con un 50,6% para el 2017. (Ver Gráfico N° 3).



**GRÁFICO N° 3: Servicio de embarque/descarga de contenedores llenos, 2016 - 2017**  
(Miles de contenedores)



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

27. Lo anterior, caracteriza al proceso de importación por utilizar en mayor medida contenedores de 40 pies que contenedores de 20 pies y, en el caso de exportación, se observa lo mismo, esto es, se utiliza más contenedores de 40 pies que de 20 pies en ambos tipos de operación. Finalmente, tanto en la operación de descarga como la de embarque, el número de contenedores movilizados mostró un aumento de 9% y 25% con relación al año anterior, respectivamente.

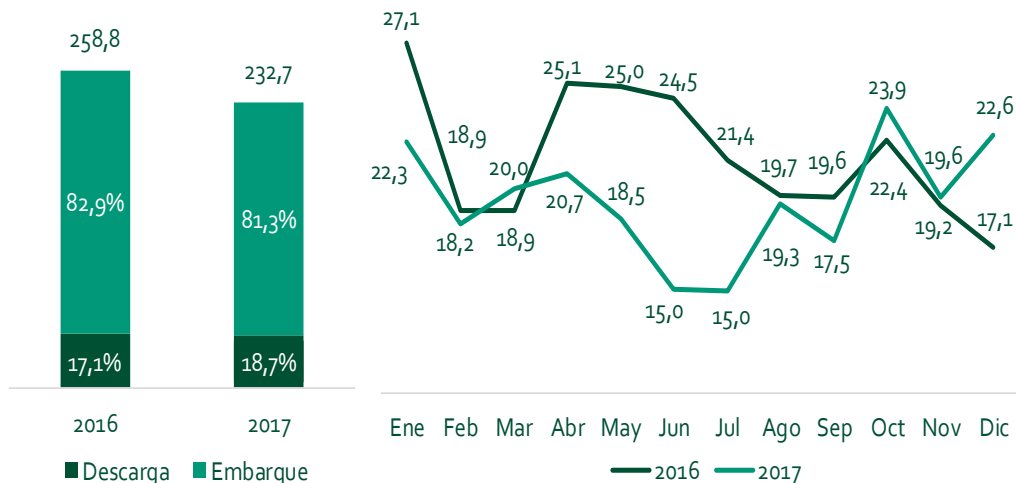
### c) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos

28. En cuanto a la cantidad demandada por el Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores vacíos, se observa que para el año 2017 existió una disminución del 10,1% respecto al 2016, lo cual es explicado por el comportamiento de la descarga y embarque de dichos contenedores. El primero presentó una reducción de 1,7% (movilizando 43,4 mil TEU) y el segundo una reducción de 11,8% (movilizando 189,3 mil TEU).
29. Por otro lado, la operación de embarque de contenedores vacíos siguió representando el mayor porcentaje respecto del total de contenedores vacíos movilizados bajo este servicio<sup>8</sup>. En efecto, en el año 2017, el 81,3% de los contenedores vacíos movilizados correspondió a la operación de embarque.

<sup>8</sup> Cabe precisar, como se verá más adelante, también se movilizan contenedores vacíos bajo el Servicio Estándar de Transbordo de Contenedores.



**GRÁFICO N° 4: Servicio de embarque/descarga de contenedores vacíos, 2016 - 2017**  
(Miles de TEU)



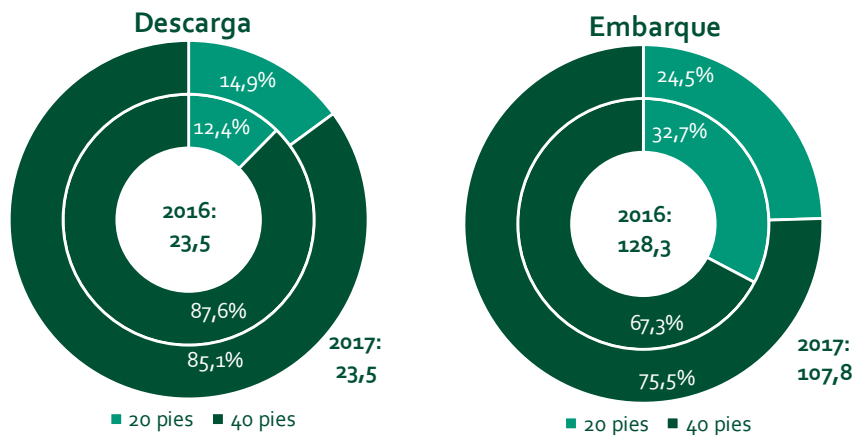
Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

30. En el 2017, el flujo mensual de embarque/descarga de contenedores siguió una tendencia lineal decreciente, iniciando con un flujo de 22,3 mil TEU en enero y finalizando con un 22,6 mil TEU movilizados en diciembre, tendencia similar a la registrada en año anterior.
31. Si caracterizamos la demanda de este servicio por el tipo de contenedores (20 pies o 40 pies), se puede apreciar que el año 2017 los contenedores de 40 pies representaron el mayor número de contenedores vacíos movilizados. En efecto, dicho año, se movilizaron 101 mil contenedores de este tipo que representaron el 77,2% del total.
32. De otro lado, en relación con las operaciones de descarga o embarque de contenedores vacíos, se puede señalar que, al igual que en el 2016, en ambas operaciones se registró una mayor participación de contenedores de 40 pies, cuya cuota ascendió a 85,1% y 75,5% para la descarga y embarque, respectivamente. Sin perjuicio de ello, cabe resaltar que el número de unidades de contenedores vacíos de 40 pies que se embarcan se encuentra relacionado directamente con la diferencia entre los contenedores llenos descargados de 40 pies y los contenedores llenos embarcados de 40 pies. En la medida que el número de contenedores llenos que se embarcan sea menor al número de contenedores llenos que se descargan existirá un exceso de contenedores que debe ser trasladado sin carga (vacío) a otros terminales, donde existiría escasez de estos.
33. De igual manera, si consideramos los contenedores de 20 pies, se observa que el número de contenedores vacíos embarcados guarda una relación directa con el exceso de contenedores llenos descargados y embarcados de 20 pies.



**GRÁFICO N° 5: Servicio de embarque/descarga de contenedores vacíos, 2016 – 2017**  
(Miles de contenedores)



Fuente: DP World.

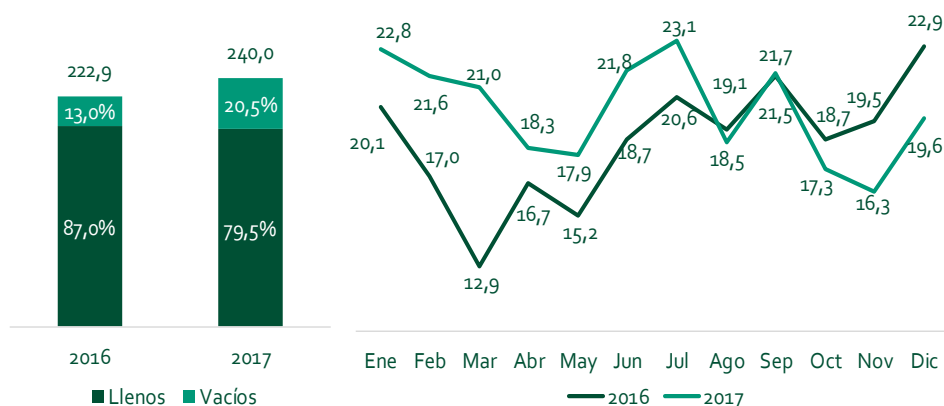
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

34. Finalmente, en el 2017, se aprecia que la operación de descarga tuvo una ligera disminución de 0,4% en el número de contenedores movilizados respecto al año anterior; mientras que la operación de embarque tuvo una reducción de 15,9% en el número de contenedores movilizados respecto al año anterior.

#### d) Servicio estándar de transbordo de contenedores

35. El servicio estándar de transbordo de contenedores (llenos o vacíos) consiste en los contenedores que arriban y zarpan en naves que operan en DP World. Este servicio presentó un aumento en el 2017 de 7,6% respecto al año anterior. Asimismo, se caracteriza por presentar en su mayoría contenedores llenos. En efecto, en el 2016 y 2017 los contenedores llenos movilizados bajo este servicio representaron el 87,0% y 79,5%, respectivamente.
36. Por otro lado, la cantidad demandada mensual de este servicio, en el 2017, se caracterizó por una tendencia lineal ligeramente creciente, comportamiento distinto al presentado en el 2016, año en el que la tendencia fue lineal decreciente. Sin perjuicio de ello, como se desprende del párrafo anterior dicha tendencia creciente no fue suficiente para que el número de contenedores movilizados (en TEU) en el 2017 fuese mayor al año anterior.

**GRÁFICO N° 6: Servicio de transbordo de contenedores, 2016 – 2017**  
(Miles de TEU)



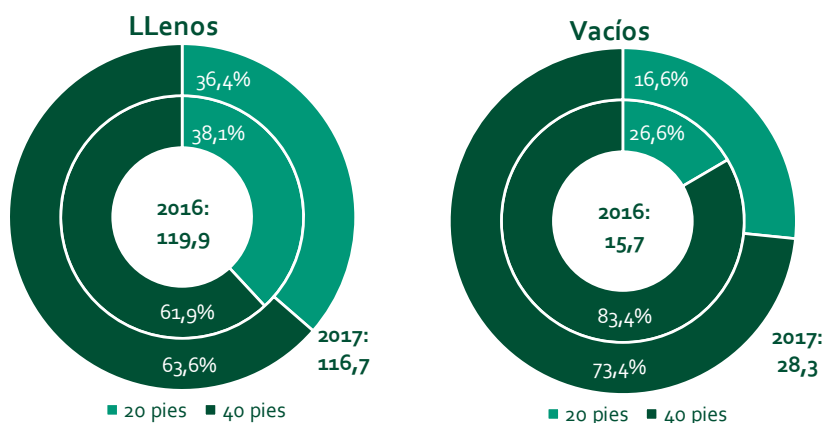
Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



37. Considerando el servicio estándar de transbordo por unidades de contenedor (20 pies o 40 pies), se observa que los contenedores de 40 pies son los que predominan tanto en la movilización de contenedores llenos como en el caso de vacíos. En efecto, en el 2017 los contenedores de 40 pies representaron el 63,6% y 73,4% de los contenedores llenos y vacíos, respectivamente, dicha predominancia también se observó en el año anterior, periodo en el que las participaciones fueron 61,9% y 83,4%, para contenedores llenos y vacíos, respectivamente.

**GRÁFICO N° 7: Servicio de transbordo de contenedores, 2016 - 2017**  
(Miles de contenedores)



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

## IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS

### IV.1. Tarifas

38. Como se ha señalado, el Concesionario puede prestar dos tipos de servicios: Servicios Estándar y Servicios Especiales. La prestación de los Servicios Estándar se caracteriza por que los usuarios están obligados a pagar una contraprestación económica regulada por Contrato de Concesión.
39. 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.
40. De acuerdo con 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)<sup>9</sup> de los EE. UU.

<sup>9</sup> 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).



X : es la variación anual promedio de la productividad.

41. El RPI es la inflación expresada en un índice general de precios de los EE. UU., 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.
42. 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.
43. En ese sentido, en el año 2015 se realizó la primera revisión de tarifas máximas para DP World, en el cual se calculó el factor de productividad en 4,14%. Al respecto, es importante señalar que la revisión de tarifas es un proceso donde se da la participación de todos los agentes de mercado que pueden verse afectados a través de la pre publicación de la propuesta tarifaria del Regulador. En efecto, la propuesta del factor de productividad del Regulador es explicada y puesta a conocimiento del público con el objetivo de recibir comentarios, los cuales son absueltos por el Regulador en una matriz de comentarios, que sirve de insumo para el cálculo final del factor de productividad que será aplicado por el Concesionario.
44. Adicionalmente, cabe anotar que el ajuste por el factor de productividad se aplica por canasta de servicios, por lo que, las tarifas de los servicios que conforman una misma canasta pueden tener variaciones en direcciones distintas, pero en el conglomerado debe corresponder al factor RPI – X.
45. Para DP World, las canastas que la conforman son dos, el servicio estándar a la nave y el servicio estándar a la carga. La primera de ellas conformada por el servicio estándar en función a la nave (uso o alquiler de amarradero) y que debe ajustar su tarifa con un tope de RPI – 4,14%. La segunda canasta está conformada por los servicios estándar embarque/descarga de contenedor lleno de 20 y 40 pies, embarque y descarga de contenedor vacío de 20 y 40 pies, transbordo de contenedor - Ciclo completo de 20 y 40 pies. En este caso, el promedio ponderado de las tarifas de estos servicios no debe presentar una variación mayor a RPI – 4,14%. Así, por ejemplo, en el ajuste de tarifas del 2015, el servicio estándar de transbordo presentó una reducción en su tarifa, mientras el servicio estándar de embarque/descarga de contenedores presentó un incremento.
46. En el 2017, las tarifas de los servicios estándar sufrieron una reducción como efecto de un RPI menor que el factor de productividad, hecho similar al 2016. De esta forma, la tarifa del servicio estándar a la nave pasó de USD 0,725 en setiembre de 2016 a USD 0,707 en agosto de 2017, es decir, una variación de -2,5%.
47. En el caso del Servicio Estándar a la Carga, el servicio de Transbordo de contenedores (Llenos o vacíos) de 40 pies ha presentado la mayor reducción (-5,2%), mientras que los servicios de Embarque/descarga de contenedores vacíos de 20 pies y el servicio de Transbordo de contenedores (Llenos o vacíos) de 20 pies han presentado reducciones de 5% y 5,1%, respectivamente. Estos servicios están vinculados directamente a prestaciones que se dan a la Nave.



48. De otro lado, el Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores llenos, tanto de 20 como de 40 pies, han presentado las menores disminuciones, las cuales correspondieron a 1,8% para ambos. Este servicio está vinculado a los consignatarios de la carga.

**CUADRO N° 1: Tarifario de los servicios estándar, 2016 – 2017**  
(USD, sin IGV)

Concepto	Unidades de Cobro	Vigente desde:					
		24/10/2015	18/09/2016	30/08/2017			
<b>Servicio Estándar en función a la Nave</b>							
Uso o alquiler de amarradero	Metro eslora por hora	0,75	0,725	0,707			
Concepto	Unidades de Cobro	Contenedores					
		20 pies	40 pies	20 pies	40 pies	20 pies	40 pies
<b>Servicio Estándar en función a la carga</b>							
Embarque o descarga de contenedores llenos - parte nave	Movimiento	-	-	-	-	-	-
Embarque o descarga de contenedores llenos - parte tierra	Movimiento	100	150,2	98,5	148	96,76	145,38
Embarque o descarga de contenedores vacíos	Movimiento	71,7	104,9	59	102	56,05	96,9
Transbordo de contenedores dentro del terminal (llenos o vacíos)	Ciclo completo	65,5	93,5	55	76,8	52,2	72,83

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

## IV.2. Precios

49. Los servicios no regulados son aquellos servicios que son proporcionados a solicitud de los usuarios y DP World está facultado a cobrar un precio por estos. En el cuadro N° 2 se presenta el precio de algunos servicios no regulados en función a la nave.
50. Del Cuadro N° 2 se puede evidenciar dos tipos de cambios en la tarifa de los servicios no regulados, el primero relacionado a la forma de cobro y el segundo respecto a cambios en el precio. Respecto al primero, se aprecia que hasta el año 2015 la forma de cobro del servicio Uso de Área Operativa (contenedores vacíos) estaba compuesto por dos periodos; (i) del día cero al 2 y (ii) del día 3 en adelante. Esta forma de cobro cambió para el año 2016, cuando el concesionario implementa tres periodos de cobro; (i) del día cero al 2, (ii) del día 3 al 7 y, (ii) del día 8 en adelante. Adicionalmente, en el periodo del día 3 al 7 establece una tarifa plana equivalente a USD 125 por TEU, lo cual representó un incremento en el precio respecto al 2015. Por ejemplo, para el caso de los siete primeros días del servicio Uso de Área Operativa – contenedores vacíos- (lo cual incluye del día 3 al 7) en el 2015 se habría pagado USD 10,0 por TEU por día, es decir, un total de USD 50,0; sin embargo, con la modificación realizada por DPW en el 2016 habría pagado USD 125,0, por lo que el precio promedio por TEU-día se habría incrementado en 150% respecto al año anterior.



**CUADRO N° 2: Algunos servicios especiales en función a la nave, 2016- 2017**  
(En USD, sin IGV)

CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	VIGENTE A PARTIR DE			
		24/10/2015	25/12/2015	07/09/2016	30/08/2017
<b>Escotillas o Tapas de Bodegas</b>					
Movilización de tapas de bodega - Escotillas 1/	Por Ciclo	280,00	280,00	280,00	280,00
<b>Re-estiba de contenedores</b>					
Re-estiba en la misma bodega - contenedor 20 pies	Por Contenedor	135,00	135,00	135,00	135,00
Re-estiba en la misma bodega - contenedor 40 pies	Por Contenedor	270,00	270,00	270,00	270,00
Re-estiba vía muelle - contenedor 20 pies	Por Contenedor	270,00	270,00	270,00	270,00
Re-estiba vía muelle - contenedor 40 pies	Por Contenedor	540,00	540,00	540,00	540,00
<b>Uso de Área Operativa - Almacenaje Contenedores vacíos</b>					
Días: 0 – 2 (incluidos en el Servicio Estándar)	Por TEU	Sin costo	Sin costo	Sin costo	Sin costo
Días: 3 - 7 (Tarifa plana - cubre todo el periodo)	Por TEU	10,00	125,00	125,00	125,00
Días: 8 - en adelante (por día o parte de día, no retroactivo)	Por TEU/día o fraccion	10,00	15,00	15,00	15,00
<b>Uso de Área Operativa - Almacenaje Contenedores de Transbordo</b>					
Días: 0 – 2 (incluidos en el Servicio Estándar)	Por TEU	Sin costo	Sin costo	Sin costo	Sin costo
Días: 3 – 7 (tarifa plana - cubre todo el periodo)	Por TEU	75,00	125,00	125,00	125,00
Días: 8 en adelante	Por TEU/día o fraccion	15,00	15,00	15,00	15,00
<b>Contenedores Reefer de Transbordo - Manipuleo, Energía y Monitoreo</b>					
Recepción del contenedor Reefer, Exportación e Importación	Por contenedor	99,00	99,00	104,90	104,90
(E1) Energía durante el tiempo de operación de la nave, y desde 12 horas antes del 'reefer cutoff' (exportación), o hasta 24 horas después de la descarga (importación)	Por contenedor	Sin costo	Sin costo	Sin costo	Sin costo
Energía – medio día, por períodos en exceso de E1.	Por contenedor	35,00	35,00		
Energía – por día o parte de un día (si es mayor a medio día), por períodos en exceso de E1.	Por contenedor	50,00	50,00	50,00	50,00
Monitoreo de contenedor Reefer – por día, por períodos en exceso de E1.	Por contenedor/Día	10,00	10,00	12,50	12,50
Montaje y Desmontaje de 'Gensets' - Ciclo completo - Incluye 24 horas de almacenaje	Por genset	25,00	25,00	28,50	28,50

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

1/ Este precio corresponde a un día por TEU, dado que en dicho periodo el concesionario cobraba el servicio Uso de área operativa (contenedores vacíos) del día 3 en adelante.

51. Respecto al cambio en los precios, en el Cuadro N° 2 también se puede apreciar que algunos servicios han presentado incremento en sus precios; en particular, el servicio *Uso de Área Operativa –contenedores de transbordo- del día 3 al 7*, que tuvo un incremento de 66,7%, pasando de un precio de USD 75,0 en el 2015 a USD 125,0 en el 2016 y siendo igual para el 2017. De igual forma, el servicio *Uso de Área Operativa –contenedores vacíos- del día 8 en adelante*, tuvo un incremento de 50,0% con respecto al año 2015, desde ahí no se ha modificado la tarifa.
52. El Cuadro N° 3 muestra algunos servicios especiales brindados a la carga, del cual se desprende que en todos los casos se ha presentado un incremento respecto al 2015. En particular, el servicio *Pesaje Adicional de Contenedores* tuvo un incremento de 233,3% respecto al año anterior, al pasar de USD 15,0 en el 2015 a USD 50,0 en el 2016 y mantenerse en el mismo nivel para el 2017. Otro de los servicios que ha presentado un importante incremento es el servicio de *Movimiento Extra de Contenedores* que pasó de USD 35,0 en el 2015 a USD 45,0 en el 2016, representando un incremento de 28,6%.
53. De otro lado, de la revisión del Cuadro N° 3 se puede observar una particularidad en el comportamiento del precio del servicio *Uso de Área Operativa* que se presta bajo dos condiciones distintas de la carga. Así, si el consignatario de la carga ha elegido a DP World como depósito temporal, el servicio en cuestión tiene un precio menor, en promedio<sup>10</sup>, que si el servicio de *Uso de Área Operativa* fuese prestado en un contexto distinto al depósito temporal<sup>11</sup>.
54. Lo anterior, podría estar explicado por dos motivos, el primero estaría basado en los incentivos que tendría el concesionario en que la permanencia de la carga en el terminal, que ha sido desembarcada o va ser embarcada, sea con la prestación de servicios adicionales. Dicha situación ocurriría en el caso que la misma carga se encuentre en el terminal dentro del ámbito de depósito temporal. Un segundo motivo que explique la diferencia en precios estaría relacionado con las distintas alternativas que tendría el consignatario a la carga para elegir los terminales como depósitos temporales<sup>12</sup>. Esto es, DP World, como depósito temporal, tendría presión competitiva que le induce a brindar el servicio a precios más competitivos.

---

<sup>10</sup> Cabe recordar que dicho servicio se cobra por periodos por lo que existe diferencia de precios en algunos periodos.

<sup>11</sup> Esto se puede dar cuando el contenedor, luego de ser descargado de la nave, se mantiene en el terminal portuario por más de 48 horas sin que el consignatario de la carga decida retirarlo a su local o trasladarlo a un depósito temporal.

<sup>12</sup> De acuerdo a sendos informes del INDECOPI existen hasta 16 alternativas de depósito temporal para carga en contenedores en los alrededores del Terminal Portuario del Callao.

**CUADRO N° 3: Algunos servicios especiales en función a la carga, 2016 – 2017**  
(En Soles, sin IGV)

CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	VIGENTE A PARTIR DE			
		24/10/2015	25/12/2015	07/09/2016	30/08/2017
<b>Uso de Área Operativa - Almacenaje de contenedores</b>					
<b>Contenedores llenos de importación</b>					
Días 3 - 7:	Por TEU/día o fracción	99,00	108,90	111,1	111,1
Días 8 - 14:	Por TEU/día o fracción	150,00	150,00	153,0	153,0
Días 15 - 35:	Por TEU/día o fracción	99,00	99,00	101,0	101,0
Días 36 en adelante	Por TEU/día o fracción	49,50	50,99	54,9	54,9
<b>Contenedores llenos de exportación</b>					
Días 4 - 7:	Por TEU/día o fracción	99,0	108,90	111,1	111,1
Días 8 - 14:	Por TEU/día o fracción	150,0	150,00	153,0	153,0
Días 15 - 35:	Por TEU/día o fracción	99,0	99,00	101,0	101,0
Días 36 en adelante	Por TEU/día o fracción	49,5	50,99	54,9	54,9
<b>Servicio Especial Depósito Temporal - Importaciones</b>					
Servicio Especial Depósito Temporal - Importaciones - Contenedor 20' - incluye uso de Área del día 3 al día 7	Por Contenedor 20'	333,0	349,65	360,0	360,0
Servicio Especial Depósito Temporal - Importaciones - Contenedor 40' - incluye uso de Área del día 3 al día 7	Por Contenedor 40'	360,0	360,00	370,0	370,0
Días: 8 – 10 (uso del área operativa)	Por TEU/día	49,5	50,99	59,9	59,9
Días: 11 – 14 (uso del área operativa)	Por TEU/día	49,5	50,99	59,9	59,9
Días: 15 – 21 (uso del área operativa)	Por TEU/día	99,0	99,00	101,0	101,0
<b>Servicio Especial Depósito Temporal - Exportación</b>					
Servicio Especial Depósito Temporal - Exportaciones - Incluye Uso de Área del día 4 al día 7	Por Contenedor	179,0	196,90	220,0	220,0
<b>Uso de Área Operativa Importación y Exportación - Depósito Temporal (a partir del día 8) - Contenedores con Carga Sobredimensionada (OOG)</b>					
Días 8 - 21: (tarifa por día o fracción de día)	Por TEU/Día	103,95	103,95	103,95	106,00
<b>Movimiento Extra Contenedores en Patios</b>					
Movimiento extras al servicio estándar en el Terminal 1/	Por movilización	35,0	35,0	45,0	45,0
<b>Pesaje Extraordinario</b>					
De contenedores 1/	Por contenedor/ operación	15,0	15,0	50,0	50,0

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

1/ La tarifa en estos servicios es cobrado en Dólares.

55. Finalmente, es importante señalar que al igual que la fijación de las tarifas de los servicios estándar, la variación de los precios de los servicios especiales responde a la elasticidad o poder de negociación que tendría el Concesionario sobre el consignatario de la carga, el cual sería mayor con respecto a las líneas navieras, lo cual estaría explicando las mayores variaciones o incrementos en los servicios que son demandados por los consignatarios a la carga en lugar de los servicios que son demandados por las líneas navieras.

### IV.3. Cargos de acceso

56. El 31 de enero de 2011, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 002-2011-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso 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.
57. Al cierre del 2017, DP World mantuvo quince (15) contratos de acceso vigentes para los servicios especiales de practicaje y remolcaje y se firmó uno adicional. El cargo de acceso para el servicio de practicaje y remolcaje ascendió a USD 0,0 y USD 70,0<sup>33</sup>, respectivamente; ello como resultado de la negociación directa entre DP World y los usuarios intermedios. En total, son cinco (5) empresas de servicios de remolcaje y once (11) empresas de practicaje; de éstas sólo la empresa Trabajos Marítimos S.A (TRAMARSA) brinda ambos servicios. (Ver Cuadro N°4)
58. Cabe mencionar que de los dieciséis (16) contratos referidos en el párrafo anterior quince (15) son renovaciones de contratos. Es decir, dichas empresas ya contrataban con DP World en el 2016. EL nuevo contrato de acceso se da en el servicio de practicaje y con la empresa Nautilus S.A. a partir del 10 de octubre del 2017 y 9 de octubre de 2018.

**CUADRO N° 4: Contrato de acceso para los servicios de remolcaje y practicaje, 2016-2017 (USD, sin IGV)**

Servicio / Empresas	2016		2017		Monto
	Desde	Hasta	Desde	Hasta	
<b>REMOLCAJE</b>					
Ian Taylor S.A.C.	05/09/2016	04/09/2017	05/09/2017	04/09/2018	70,0
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C.	05/09/2016	04/09/2017	05/09/2017	04/09/2018	70,0
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	05/09/2016	04/09/2017	05/09/2017	04/09/2018	70,0
Petrolera Transoceánica S.A.	05/09/2016	04/09/2017	05/09/2017	04/09/2018	70,0
Svitizer Andino S.A.	16/02/2016	16/02/2017	16/02/2017	15/02/2018	70,0
<b>PRACTICAJE</b>					
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	01/08/2016	31/07/2017	01/08/2017	31/07/2018	0,0
Agencia Universal Perú S.A.	01/08/2016	31/07/2017	01/08/2017	31/07/2018	0,0
Triton Maritime Services S.A.C.	01/08/2016	31/07/2017	01/08/2017	31/07/2018	0,0
Argos Marine E.I.R.L.	01/10/2016	30/09/2017	01/10/2017	30/09/2018	0,0
Corporación de Prácticos S.A.	25/11/2016	24/11/2017	25/11/2017	24/11/2018	0,0
Wabisabi Ship Supply and services S.A.C.	22/10/2016	21/10/2017	22/10/2017	21/10/2018	0,0
Maritime & Services S.A.C.	22/10/2016	21/10/2017	22/10/2017	21/10/2018	0,0
Oceano Agencia Marítima S.A.	01/11/2016	31/10/2017	01/11/2017	31/10/2018	0,0
Loyola Alvarez Jaime E.I.R.L.	07/06/2016	06/06/2017	07/06/2017	06/06/2018	0,0
Aldebaran Pilotes SA.C.	02/12/2016	01/12/2017	02/12/2017	01/12/2018	0,0
Nautilus S.A.			10/10/2017	09/10/2018	0,0

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

<sup>33</sup> Sin incluir IGV, por maniobra, por remolcador.

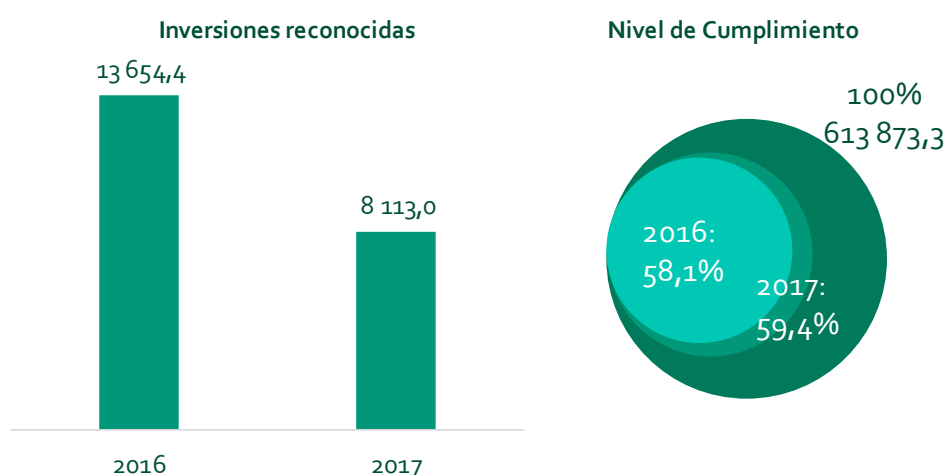


## V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

### V.1. Inversiones

59. Con relación a las inversiones, debe señalarse que el Contrato de Concesión establece que el Concesionario realizará la construcción del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur 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.
60. No obstante, para la ejecución de la fase 1 el Concesionario ha invertido un total de USD 334 millones (inc. IGV), cifra superior en 8,5% a lo proyectado inicialmente. Dicho monto comprende la inversión en obras civiles (USD 233,93 millones) y en equipamiento (USD 100,1 millones).

**GRÁFICO N° 8: Inversiones reconocidas y porcentaje de cumplimiento, 2016 - 2017**  
(En miles de USD, con IGV)



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

61. En el 2017, OSITRAN reconoció al Concesionario inversiones por un monto de USD 8,1 millones. En cuanto a las inversiones reconocidas acumuladas, al final del 2017, se reconoció un monto de USD 364,6 millones, lo que representa el 58,1% de ejecución de la inversión comprometida en el Contrato de Concesión en obras y equipamiento (USD 627,4 millones).

### V.2. Pagos al Estado

62. 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.
63. 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.



**CUADRO N° 5: Aportes al Estado, 2016 – 2017**  
(Miles de Soles)

<b>Concepto</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Retribución al Estado	12488	13563
Aporte por Regulación	4195	4544
<b>Total</b>	<b>16 683</b>	<b>18 107</b>

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

64. El pago realizado por conceptos de Retribución al Estado y Aporte por Regulación en el 2017 superó los S/. 18,1 millones, monto superior en 8,5% al pagado el año anterior por ambos conceptos.

## **VI. DESEMPEÑO OPERATIVO**

65. 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; en la cual se ganó 12 hectáreas al mar para la construcción del muelle; y 2) El inicio de las operaciones de la Concesión en dos fechas. En un primer momento, el 22 de mayo de 2010, se iniciaron operaciones con un amarradero y, posteriormente, el 18 de agosto de 2010, comenzaron las operaciones con los dos amarraderos actuales.

### **VI.1. Niveles de servicio y productividad**

66. El Anexo N° 3 del Contrato de Concesión establece una serie de indicadores para la verificación (promedio trimestral o por operación individual) de los niveles de servicio y productividad en la prestación de los servicios estándar. Cabe señalar que durante el primer y segundo trimestre de Explotación será considerado como una etapa de adecuación, por lo que la verificación del cumplimiento de los indicadores se registrará a partir del tercer trimestre.
67. Las evaluaciones de niveles de servicios y productividad correspondiente al 2017 tuvieron los siguientes resultados:

CUADRO N° 6: Niveles de servicios y productividad, 2017

INDICADOR	APLICACIÓN	CALIDAD MÍNIMA	UNIDAD DE MEDICIÓN	Trimestre de explotación		
				27°	28°	29°
				Dic/Feb 2017	Mar/May 2017	Jun/Ago 2017
Tiempo para el inicio de la descarga	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos	Minutos	10 minutos	9 minutos	14 minutos
	Operación individual	No más de 30 minutos	Número de operaciones que no lograron el NSP	3	0	3
Tiempo para el zarpe de la nave	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos	Minutos	11 minutos	11 minutos	13 minutos
	Operación individual	No más de 30 minutos	Número de operaciones que no lograron el NSP	1	2	4
Rendimiento de la operación de embarque y descarga	Promedio Trimestral	No menor de 25 contenedores /hora/grúa	contenedores /hora/grúa	35,85	38,68	33,87
	Operación individual	No más de 20 contenedores por hora	Número de operaciones que no lograron el NSP	0	1	1
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (Importación)	Operación Individual	No más de 30 minutos	Número de operaciones que no lograron el NSP	3	3	5
	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos	Minutos	18 minutos	18 minutos	19 minutos

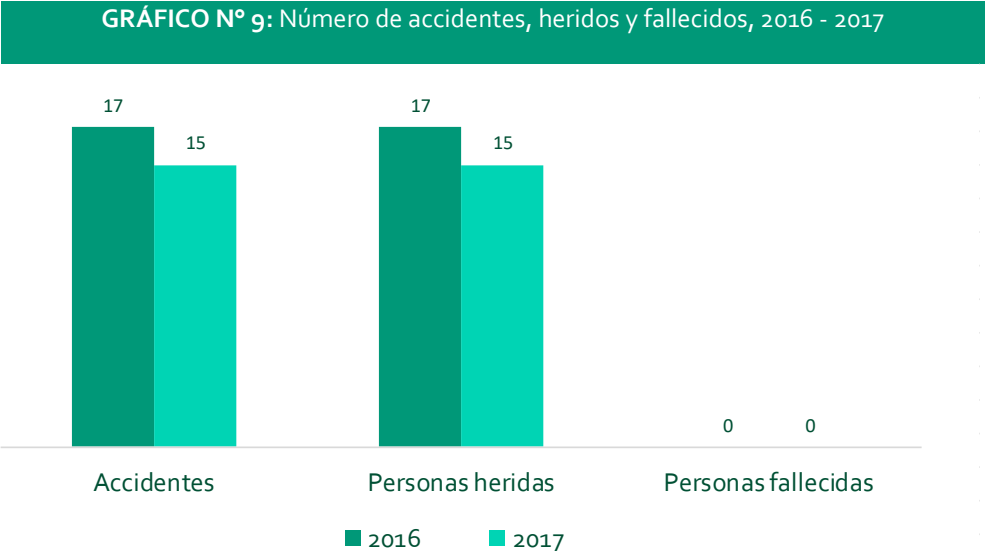
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

- 68. Al analizar los indicadores, se observa que, el Concesionario solo alcanzó los niveles establecidos en un indicador de manera estricta, Rendimiento para la operación de embarque y descarga. En efecto, en dicho indicador el Concesionario cumplió solo en su aplicación promedio trimestral.
- 69. Sin embargo, en el resto de indicadores el Concesionario solo cumplió con los niveles de servicios y productividad en los promedios trimestrales. En efecto, el Cuadro N° 6 muestra que, en los indicadores Tiempo para el inicio de la descarga, Tiempo para el zarpe de la nave y Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (importación) existieron al menos una operación individual en los que no se alcanzó el tiempo establecido en el Contrato de Concesión (no más de 30 minutos en los tres casos), pero que ningún promedio trimestral se excede a lo establecido contractualmente (no más de 20 minutos en los tres casos).

**VI.2. Accidentes**

- 70. En el 2017 el número de accidentes en el Terminal Muelle Sur fue de 15, lo que significó una reducción en 2 accidentes con respecto al año anterior. Este número accidentes al igual que en el año anterior generó la misma cantidad personas heridas, con la salvedad que no existió ninguna persona fallecida.



Fuente: Planes de negocios 2017 de DP World  
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

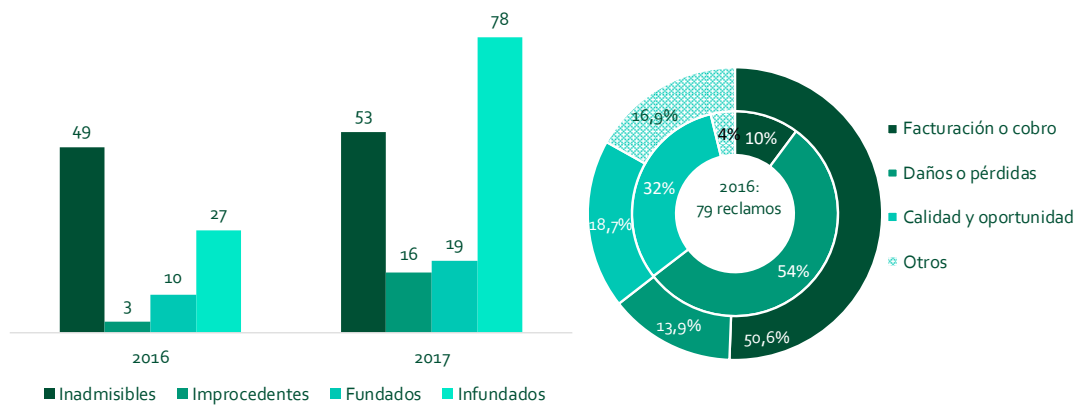
**VI.3. Reclamos, sanciones y penalidades**

- 71. En el 2017, el número de reclamos presentados ascendió a 166, lo cual significó un aumento de 77 reclamos (86,5%) respecto al año 2016. En particular, se registró una disminución en los reclamos por Daños o Pérdidas, el cual pasó de 43 en el 2016 a 23 en el 2017. De otro lado, de los 166 reclamos resueltos, 53 han sido declarados inadmisibles, es decir, no cumplieron con los requisitos de forma. Del resto que han seguido su proceso, 78 han sido declarados infundados y solo 19 ha sido declarados fundados, esto es, se le ha dado la razón al usuario.





**GRÁFICO N° 10: Número de reclamos resueltos y presentados, 2016 - 2017**



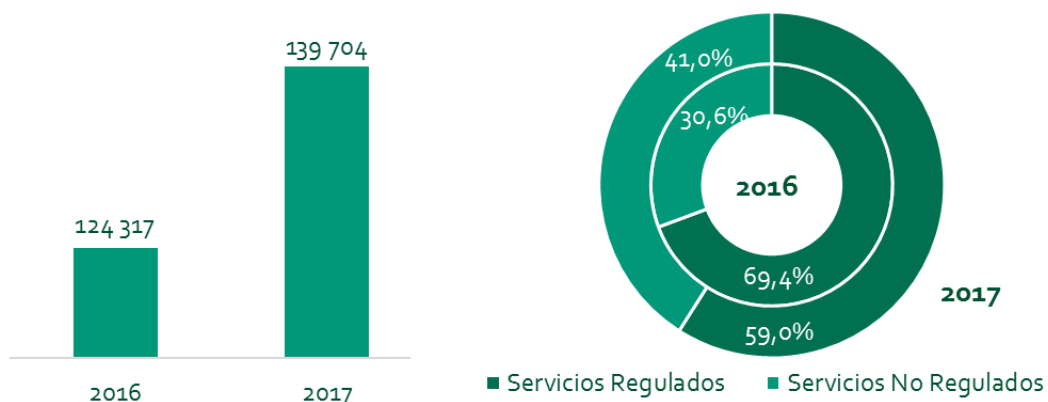
Fuente: Planes de negocios 2017 de DP World  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN

72. De otro lado, DP World fue penalizado hasta en dos (2) oportunidades con un valor total de S/. 112,8 mil. En cuanto a los procedimientos sancionadores no se observa en el 2017 alguna multa impuesta a DP World.

## VII. EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS DEL CONCESIONARIO

73. Durante 2017, los ingresos obtenidos por el Concesionario en la prestación de los servicios alcanzaron los S/ 139 millones, monto superior en 12,4% con respecto a los ingresos del 2016. Los principales ingresos corresponden a la prestación de servicios regulados (servicios estándar). En particular, para el 2017, estos servicios representaron el 59% del total de los ingresos.
74. Estos mayores ingresos se deben a una mayor dinámica del terminal, como se vio anteriormente, la cantidad de servicios estándar prestados se incrementó en 16,4% respecto al año anterior.

**GRÁFICO N° 11: Evolución de los ingresos del Concesionario, 2016 – 2017**  
(miles de soles)



Fuente: Terminal Paracas.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



75. Finalmente, los ingresos relacionados con los servicios no regulados presentaron una mayor participación para el 2017 debido al incremento en la prestación de servicios especiales a la carga y a la nave, presentados en la sección IV del presente informe.

## VIII. CONCLUSIONES

76. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Nuevo Terminal Muelle Sur del Callao del año 2017, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) El número de naves que recaló el 2017, en el Terminal Muelle Sur, fue superior al presentado en el 2016, destacando como principales clientes las líneas navieras Hamburg Süd (32,4%) y Hapag Lloyd (18,8%), las mismas que fueron también más importantes en el 2016. En cuanto al movimiento de contenedores, se observa que el Concesionario movilizó 1,2 millones de TEU que se distribuyen en 730,6 mil TEU bajo el servicio de embarque/descarga de contenedores llenos, 232,7 mil TEU en el servicio embarque/descarga de contenedores vacíos y 240 mil TEU en el servicio de transbordo de contenedores.
- (ii) En general, estos tres últimos servicios estándar presentaron una caída en su cantidad demandada, de los cuales destaca el servicio de embarque de contenedores vacío que registró una disminución de 11,8% respecto al 2016.
- (iii) De otro lado, existe un volumen importante de embarques de contenedores vacíos de 40 pies dado el desbalance que existe (exceso) entre el número de contenedores llenos, de dicha medida, que se descargan respecto al número que se embarcan. En cuanto al servicio de transbordo de contenedores se caracteriza por presentar un aumento del 7,6% respecto al año anterior y porque se movilizan en su mayoría contenedores de 40 pies, tanto en llenos como vacíos.
- (iv) Las tarifas presentaron una disminución en setiembre de 2017 correspondiente a la aplicación de la metodología establecida en el contrato de concesión (RPI-X, donde el factor X fue calculado en 4,14% para el periodo 2015-2019). La menor reducción se aplica al servicio estándar a la carga, en particular, respecto a los que son cobrados a los consignatarios de la carga (Embarque/descarga de contenedores llenos – parte tierra) que alcanzó el 1,4% y 1,5% para contenedores de 20 y 40 pies, respectivamente. Los precios de los servicios especiales (no regulados) presentan incrementos tanto en servicio en función a la nave como en función a la carga, la diferencia en este caso es que, existe un mayor número de servicios vinculados a la carga que han presentado incremento en sus precios respecto de los servicios en función a la nave. Adicionalmente, los mayores incrementos se dan los servicios en función a la carga, en particular, el servicio *Pesaje Adicional de Contenedores* tuvo un incremento de 233,3% respecto al año anterior.
- (v) En cuanto a los cargos de acceso, en el 2017, se firmaron 16 contratos de acceso, cinco correspondiente al servicio de remolcaje y once al servicio de practicaje. Adicionalmente, quince de estos contratos tenían como objetivo la renovación de los mismos, siendo Nautilus S.A. la nueva empresa de practicaje (desde el 10/10/2017). El monto del cargo de acceso es resultado de la negociación de las empresas que desean brindar dichos servicios y el concesionario, que en el 2017 fue similar al 2015, es decir, USD 70,0 (sin IGV) para el acceso a la prestación del servicio de remolcaje y USD 0,0 (sin IGV) para el servicio de practicaje.



- (vi) El 2017 las inversiones de DP World ascendieron a USD 8,1 millones (con IGV) con lo cual la inversión acumulada al 2017 fue el 59,4% de la inversión comprometida. De otro lado, los aportes al Estado (Retribución al Estado y Aporte por Regulación) ascendieron a S/. 18,1 millones.
- (vii) Los indicadores de niveles de servicio y productividad mostraron que el Concesionario cumplió de manera estricta en el indicador Rendimiento de operación de embarque y descarga toda vez que a nivel del promedio trimestral como de operaciones individuales se estuvo dentro de lo establecido dentro del contrato de concesión. Sin embargo, en el resto de indicadores el Concesionario cumplió solo en los promedios trimestrales, dado que en las operaciones individuales existieron incumplimientos en algunos trimestres.
- (viii) En cuanto al número de accidentes se registró una reducción al año anterior, al pasar de 17 en el 2016 a 15 en el 2017. Al igual que en el 2016 dentro de este grupo no se reporta algún accidente con fatalidad. Por su parte, el número de reclamos presentados en el 2017 ascendió a 166 (77 más que el 2016), las cuales se distribuyen en 53 inadmisibles, 16 improcedentes, 19 fundados y 78 infundados. Finalmente, no se registraron penalidades ni sanciones en el 2017.



## ANEXOS

### ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: DP World Callao S.R.L. Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao Muelle Sur			
Fecha de actualización: 17 de marzo de 2017			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	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"><li>▪ <u>Primer tramo</u>: Menor Índice Tarifario Estándar.</li><li>▪ <u>Segundo Tramo</u>: Mayor Inversión Complementaria Adicional.</li></ul>	Bases del Concurso
5	Adendas	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Adenda 1</b>: 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.</li></ul> Modificación de la cláusula 6.6., y numeral 2.3.3. del anexo 9.	Adenda 1
6	Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.7. (p. 25)
7	Tipo de Contrato	DBFO (Diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación)	Cláusula 2.1. (p. 24)
8	Capital mínimo	USD 42,7 millones (20% del Presupuesto Estimado Oficial de la Obra)	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 28)
9	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ La Garantía del Fiel Cumplimiento del Contrato corresponde a un porcentaje del presupuesto Estimado Oficial de Obra.</li><li>▪ USD 42,7 millones hasta la entrega de un amarradero.</li><li>▪ USD 32,0 millones hasta aprobación de obras mínimas iniciales.</li><li>▪ USD 21,4 millones hasta 120 días de la fecha máxima para el ejercicio de la opción de compra del Estado o desde su ejercicio.</li></ul>	Cláusula 10.2. (p. 60)
10	Garantías del Concedente	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ El Concedente garantiza al Concesionario que:<ul style="list-style-type: none"><li>- Realizará las gestiones necesarias para que se publique el Decreto Supremo, por el cual se otorgará la garantía del Estado en respaldo de las obligaciones y garantías del Concedente establecidas en el Contrato.</li><li>- Prestará al Concesionario el apoyo que fuere necesario para asegurar la debida protección de la infraestructura portuaria y los bienes afectados de la Concesión.</li><li>- Demanda mínima anual de 300 mil TEUs de importación y exportación y 100 mil TEUs de</li></ul></li></ul>	Cláusula 10.1.1. (p. 59) Cláusula 10.1.2. (p. 59) Cláusula 10.1.3. (p. 59)



<b>Concesionario: DP World Callao S.R.L.</b> <b>Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao Muelle Sur</b>			
<b>Fecha de actualización: 17 de marzo de 2017</b>			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<p>transbordo durante los 10 primeros años a partir de inicio de la explotación. Esta 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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>El regulador verificará anualmente la demanda atendida por el Concesionario.</li> </ul>	
11	Garantías a favor de acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Derecho de Concesión.</li> <li>Ingresos de la Concesión, netos de Retribución.</li> <li>Acciones o participaciones del Concesionario.</li> <li>Bienes del Concesionario.</li> </ul>	Cláusula 10.5. (p. 61)
12	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inversión en obras: USD 218,434 millones</li> <li>Inversión en equipos: USD 254,674 millones</li> <li>I. Complementaria Adicional: USD 144 millones</li> <li><b>Inversión Total (sin incl. IGV): USD 617,108 millones</b></li> </ul>	Propuesta Técnica (Folio 253-254) Anexo 6
13	Obras por ejecutar	<p><u>Etapa 1:</u> dos amarraderos de 300m. y equipamiento (grúas pórtico de muelle y de patio)</p> <p><u>Etapa 2:</u> La tasa de ocupación del muelle no deberá ser superior al setenta (70%) por ciento de relación, entre el tiempo total anual de disponibilidad. Su estimación determinará la oportunidad en la que el Concesionario deberá tener operativa la nueva infraestructura y/o el equipamiento adicional, de acuerdo con su propuesta técnica.</p>	Anexo 4 (p. 111)
14	Cierre financiero	El Concesionario deberá acreditar ante el Concedente, antes de los treinta (30) días calendario del inicio de la construcción, que cuenta con los fondos necesarios para el cumplimiento del calendario de ejecución de las obras.	6.34. (p. 52)
15	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trato Directo</li> <li>Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> <li>- De conciencia.</li> <li>- De derecho: i) Arbitraje internacional para controversias mayores a USD 5 000 000,00 y ii) Arbitraje nacional para menores a USD 5 000 000,00.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 16.11. (p. 93) Cláusula 16.12. (p. 93)



<b>Concesionario: DP World Callao S.R.L.</b>			
<b>Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao Muelle Sur</b>			
<b>Fecha de actualización: 17 de marzo de 2017</b>			
<b>Nº</b>	<b>Tema</b>	<b>Contenido</b>	<b>Ref.</b>
16	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato:<ul style="list-style-type: none"><li>- Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre USD 500 000 y USD 1 000 000)</li><li>- Régimen de bienes (entre USD 1 000 y USD 100 000)</li><li>- Obras de infraestructura portuaria (entre USD 1 000 y USD 50 000)</li><li>- Conservación de la Concesión (entre USD 4 000 y USD 5 000)</li><li>- Explotación de la Concesión (entre USD 1 000 y 10 UIT)</li><li>- Inversión Complementaria Adicional (entre USD 1 000 y 0,5% del monto a transferir)</li><li>- Garantías (entre USD 4 000 y USD 10 000)</li><li>- Régimen de Seguros (entre USD 1 000 y 10% del monto del siniestro)</li><li>- Consideraciones Generales Socio Ambientales (entre USD 500 y USD 3 000)</li></ul></li></ul>	Cláusula XIX. (p. 99) Anexo 17 (p. 140)
17	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Entre las principales destacan:<ul style="list-style-type: none"><li>- Término por Vencimiento del Plazo.</li><li>- Término por Mutuo Acuerdo.</li><li>- Término por incumplimiento del Concesionario o abandono.</li><li>- Término por incumplimiento del Concedente.</li><li>- Decisión unilateral del Concedente.</li><li>- Fuerza mayor o caso fortuito – Salida Unilateral del Concesionario.</li><li>- Otras causales no imputables a las partes.</li></ul></li></ul>	Cláusula 15.1. (p. 81)
18	Equilibrio económico - financiero	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Se estipula un mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio Económico-financiero en caso de que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a:<ul style="list-style-type: none"><li>i) cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables o</li><li>ii) actos de gobierno;</li></ul>en la medida que cualquiera de los anteriores tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a:<ul style="list-style-type: none"><li>a) La inversión, titularidad u operación del Nuevo Terminal de Contenedores.</li><li>b) El presente Contrato con excepción de las disposiciones relacionadas con las tarifas.</li></ul></li><li>▪ El desequilibrio tendrá implicancias en la variación de ingresos o costos, o ambos a la vez, relacionados a los servicios estándar.</li><li>▪ El Concedente determinará el desequilibrio en función de la utilidad antes de impuestos. Si el desequilibrio supera el 10% se procederá a</li></ul>	Cláusula 8.22. (p. 55)



<b>Concesionario: DP World Callao S.R.L.</b> <b>Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao Muelle Sur</b>			
<b>Fecha de actualización: 17 de marzo de 2017</b>			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
		restablecerlo, con una compensación al Concedente o Concesionario, según sea el caso.	
19	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Servicios Personales para Trabajadores.</li> <li>▪ Seguros contra todo Riesgo de Construcción y Montaje.</li> <li>▪ Seguros de Todo Riesgo de Obras Civiles Terminadas.</li> <li>▪ Seguro de Responsabilidad Civil General, Contractual, Extra Contractual, Patronal.</li> </ul>	Cláusula 11.3. (p. 68) Cláusula 11.4. (p. 68) Cláusula 11.5. (p. 69) Cláusula 11.6. (p. 70)
20	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> <li>▪ 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.</li> </ul>	Cláusula 8.12. (p. 51)
21	Niveles de servicio y productividad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> <li>▪ <u>Tiempo para inicio de descarga</u>: no más de 20 minutos de tolerancia promedio trimestral y no mayor de 30 minutos por operación individual.</li> <li>▪ <u>Tiempo para zarpe de la nave</u>: no más de 20 minutos de tolerancia promedio trimestral y no mayor de 30 minutos por operación individual.</li> <li>▪ <u>Rendimiento de operación de embarque y descarga</u>: no menor de 25 contenedores por hora y no menor de 20 contenedores por hora por operación individual.</li> <li>▪ <u>Tiempo de atención al usuario</u>: no más de 20 minutos de espera en promedio trimestral.</li> </ul>	Cláusula 8.11. (p. 51) Anexo 3
22	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> <li>▪ 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.</li> <li>▪ 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</li> </ul>	Cláusula 8.19. (p. 54-55)



<b>Concesionario: DP World Callao S.R.L.</b>			
<b>Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao Muelle Sur</b>			
<b>Fecha de actualización: 17 de marzo de 2017</b>			
<b>Nº</b>	<b>Tema</b>	<b>Contenido</b>	<b>Ref.</b>
		consumidor de los EE. UU. desde el inicio de la Construcción.	
23	Tarifas	Las tarifas establecidas en el contrato de concesión son las siguientes: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ En función a la nave<ul style="list-style-type: none"><li>- Por metro-eslora por hora: USD 0,70</li></ul></li><li>▪ En función a la carga<ul style="list-style-type: none"><li>- Contenedor lleno de 20": USD 90,00</li><li>- Contenedor lleno de 40": USD 135,18</li><li>- Contenedor vacío de 20": USD 72,00</li><li>- Contenedor vacío de 40": USD 108,14</li></ul></li></ul>	Anexo 5 (p. 113)
24	Retribución al Estado	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.	Cláusula 8.20. (p. 55)



## ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

### INDICADORES ANUALES: Terminal Muelle Sur del Callao - DP World

Modalidad de Concesión:	Autosostenible
Plazo de Concesión:	30 años
Periodo:	2010 - 2017

a. Tráfico									
Indicador	Unidad de medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Naves atendidas</b>	<b>Unidades</b>	371	949	925	816	840	804	805	771
<b>Carga total atendida</b>	<b>Toneladas</b>	1 251 000	11 820 400	14 728 000	13 699 000	15 107 300	13 521 000	12 026 624	13 524 348
<b>Carga por tipo de operación:</b>									
Exportación	<b>Toneladas</b>	420 000	3 711 500	4 501 000	4 030 000	4 594 256	4 242 000	3 863 444	4 723 608
Importación	<b>Toneladas</b>	649 000	5 116 900	6 389 000	5 962 000	6 224 044	5 887 000	5 462 856	6 035 007
Transbordo	<b>Toneladas</b>	182 000	2 992 000	3 829 000	3 707 000	4 289 000	3 392 000	2 700 324	2 765 733
<b>Carga por tipo de unidad:</b>									
Indicador	Unidad de medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Contenedores</b>	<b>Unidades</b>	429 921	697 190	877 767	839 577	906 182	790 353	693 975	743 065
Contenedores (TEUs)	<b>Unidades TEUs</b>	420 549	1 094 297	1 357 194	1 310 402	1 426 516	1 238 903	1 109 707	1 203 317
b. Ingresos									
Indicador	Unidad de medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>En función a:</b>									
Servicio a la nave	<b>Miles USD</b>	-	-	-	710	2 166	2 570	2 306	2 669
Servicio a la carga	<b>Miles USD</b>	-	-	-	37 811	132 875	125 006	111 874	126 766
Transbordo	<b>Miles USD</b>	-	-	-	3 431	10 638	8 217	7 465	7 845
Otros	<b>Miles USD</b>	-	-	-	1 049	3 448	2 408	2 672	2 424
<b>Por tipo de regulación:</b>									
Servicio estándar	<b>Miles USD</b>	-	-	-	30 447	100 466	95 564	86 216	82 452
Servicio especial con tarifa	<b>Miles USD</b>	-	-	-	0	0	0	0	0
Servicio especial	<b>Miles USD</b>	-	-	-	11 505	45 213	40 229	35 429	54 828
Otros	<b>Miles USD</b>	-	-	-	1 049	3 448	2 408	2 672	2 424

Fuente: DP World Callao S.R.L.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



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

## GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

Ricardo Quesada Oré  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de La Sotta  
Jefe de Estudios  
Económicos

Melina Caldas Cabrera  
Jefe de Regulación

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

---

Yessica Ochoa Carbajo - Especialista  
Wilmer Zela Moraya - Especialista  
Victor Chang Rojas - Analista  
Oscar Ubillús Ramirez - Analista  
Andrea Raza Herrera - Practicante  
Paolo Gutierrez Chochoca - Practicante