



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Terminal de Contenedores del Callao – Muelle Sur 2016

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos





CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	6
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	8
II. OFERTA DE SERVICIOS	9
II.1. Servicios estándar	9
II.2. Servicios especiales	9
II.3. Servicios sujetos a régimen de acceso	9
III. DEMANDA DE SERVICIOS	11
III.1. Principales clientes	11
III.2. Tráfico de los servicios estándar	11
IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS	16
IV.1. Tarifas	16
IV.2. Precios	17
IV.3. Cargos de acceso	20
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	21
V.1. Inversiones	21
V.2. Pagos al Estado	21
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	23
VI.1. Niveles de servicio y productividad	23
VI.2. Accidentes	24
VI.3. Reclamos, sanciones y penalidades	24
VII. CONCLUSIONES	26
ANEXOS	
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	28
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	33



CUADROS

CUADRO N° 1: Tarifario de los servicios estándar, 2015 - 2016	17
CUADRO N° 2: Algunos servicios especiales en función a la nave, 2015- 2016	18
CUADRO N° 3: Algunos servicios especiales en función a la carga, 2015- 2016	19
CUADRO N° 4: Contrato de acceso para los servicios de remolcaje y practicaje, 2015-2016	20
CUADRO N° 5: Aportes al Estado, 2015 – 2016	22
CUADRO N° 6: Niveles de servicios y productividad, 2016	23

GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: Tráfico de naves, 2015 – 2016.....	11
GRÁFICO N° 2: Servicio de embarque/descarga de contenedores llenos, 2015 -2016	12
GRÁFICO N° 3: Servicio de embarque/descarga de contenedores llenos, 2015 - 2016	12
GRÁFICO N° 4: Servicio de embarque/descarga de contenedores vacíos, 2015 - 2016.....	13
GRÁFICO N° 5: Servicio de embarque/descarga de contenedores vacíos, 2015 - 2016.....	14
GRÁFICO N° 6: Servicio de transbordo de contenedores, 2015 - 2016	15
GRÁFICO N° 7: Servicio de transbordo de contenedores, 2015 - 2016	15
GRÁFICO N° 8: Inversiones reconocidas y porcentaje de cumplimiento, 2015 - 2016.....	21
GRÁFICO N° 9: Número de accidentes, heridos y fallecidos, 2015-2016	24
GRÁFICO N° 10: Número de reclamos resueltos y presentados, 2015-2016.....	24

ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN N° 1: Etapas del proyecto	7
--	---



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 2016. El informe presenta la evolución de la empresa en los que respecta al tráfico de carga, tarifas, accidentes, desempeño, entre otros.

DP World S.R.L (en adelante, el Concesionario o DP World) compuesta accionarialmente por las empresas P&O Dover/Dubai Ports (82,55%) y Matthews Holding Limited (17,45%), firmó el 24 de julio de 2006 con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) 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 2016, sus principales clientes fueron las empresas Hamburg Süd, Hapag-Lloyd, Evergreen y CMA-CMG con un 31,8%, 20,5%, 10,8% y 6,2%, respectivamente.

En el 2016, la cantidad demandada del servicio estándar a la nave fue 805, la cual fue similar al 2015 (804 naves). En cuanto al servicio de embarque/descarga de contenedores llenos se movilizaron 627,9 miles de TEU (-4,8%), en el servicio de embarque/descarga de contenedores vacíos se movilizaron 258,8 miles de TEU (-15,1%) y en el servicio de transbordo de contenedores se movilizaron 222,9 miles de TEU (-18,7%).

Las tarifas presentaron una reducción en setiembre de 2016 por el ajuste del RPI – X, destacando el servicio estándar de transbordo de contenedores de 40 pies por presentar la máxima reducción (-17,9%). De otro lado, en relación a los servicios no regulados, se pudo apreciar que el número de servicios especiales que incrementaron sus precios fue mayor en los servicios en función a la carga que en función a la nave, destacando el incremento del servicio Pesaje adicional de contenedor, el cual se incrementó en 233,3%.

De otro lado, durante el año 2016 existieron quince (15) contratos de acceso vigentes, de los cuales cinco (5) corresponden al servicio de remolcaje y diez (10) al servicio de practicaaje. Los cargos de acceso establecidos fueron USD 70,0 y USD 0,0 para el servicio de remolcaje y practicaaje, respectivamente.

La inversión reconocida por el regulador fue USD 13,7 millones (incluido IGV), lo que implicó un nivel de cumplimiento al 2016 de 58,1% respecto la inversión comprometida en toda la concesión (USD 613,9 millones). Por otro lado, el aporte al Estado alcanzó los S/. 16,7 millones (-5,9%) que corresponden a la APN y al Regulador, por conceptos de retribución al Estado y Aporte por Regulación, respectivamente.

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 19 a 17, dentro de los cuales no se reporta alguna persona fallecida. Por su parte, el número de reclamos presentados en el 2016 ascendió a 77 (menor que el 2015), las cuales se distribuyen en 30 inadmisibles, 10 improcedentes, 9 fundados y 28 infundados.



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/Dubai Ports con un 82,55% y Uniport S.A. con un 17,45%. Dubai Ports pertenece al grupo de terminales portuarios de Dubai Port, mientras tanto, Uniport S.A. es una empresa peruana. 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 2016 la composición accionarial corresponde a la siguiente: P&O Dover/Dubai 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 monoperador; 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 practica 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 600,2 millones (incluye IGV)¹, 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.

¹ Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

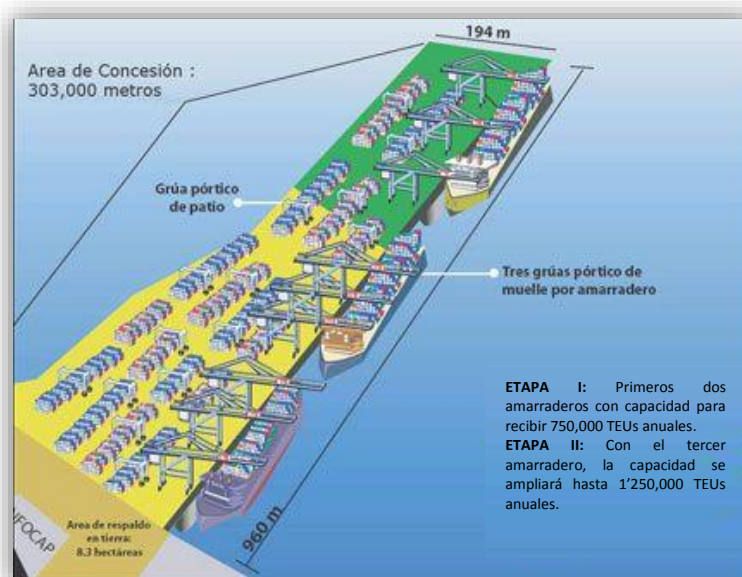


ILUSTRACIÓN N° 1: Etapas del proyecto

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-X². 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 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. Asimismo, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación³.
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

² 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.

³ Según lo dispuesto en la cláusula 14.14 del Contrato de Concesión.



Terminal Muelle Sur el área de influencia está conformada por Lima, Ica, Ancash y la zona centro del Perú.

I.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. En cuanto al patio de contenedores se cuenta con 21,5 hectáreas, asimismo, cuenta con 240 conectores⁴.
10. En cuanto a su equipamiento el Concesionario cuenta con seis (6) grúas Post-Panamax, 18 grúas de patio (RTGs), 30 chasis y trailers y 2 portacontenedores (reach stackers)⁵.

⁴ Página Web de DP World.

⁵ *Ibidem*.



II. OFERTA DE SERVICIOS

11. 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 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 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:

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

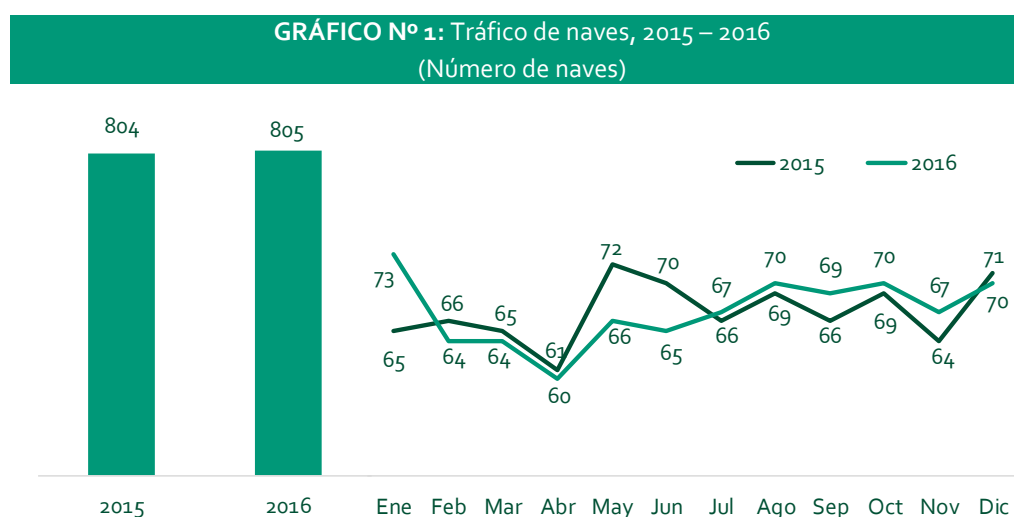
III.1. Principales clientes

20. En el 2016 las principales empresas que generaron el tráfico de contenedores fueron las líneas navieras Hamburg Süd, Hapag-Lloyd, Evergreen y CMA-CMG con un 31,8%, 20,5%, 10,8% y 6,2%⁶, respectivamente. Cabe destacar el incremento en la participación de las dos primeras líneas navieras respecto al 2015, quienes presentaron participaciones de 21,8% y 18,7%, respectivamente, en el 2015.

III.2. Tráfico de los servicios estándar

a) Servicio estándar a la nave

21. En el 2016, el Terminal Muelle Sur atendió 805 naves, cantidad similar a la presentada en el 2015 (804). Todas las naves tienen las características de ser del tipo de alto bordo y *Gear Less*⁷. Con relación al tráfico mensual, el mes con mayor cantidad de naves atendidas fue el mes de enero con un total de 73 naves, y en el que arribó la menor cantidad fue abril (60 naves atendidas).



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

b) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos

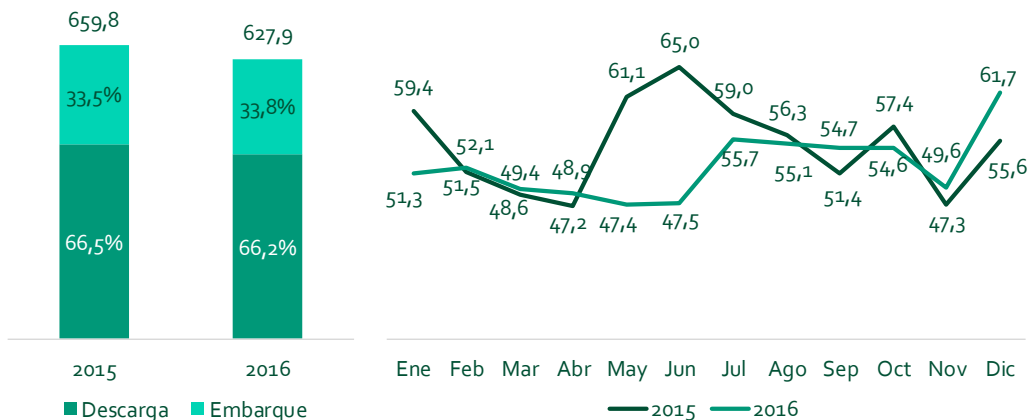
22. En el año 2016, el Concesionario movilizó 627,9 mil TEU correspondiente al Servicio Estándar de contenedores llenos, lo cual representó una disminución de 4,8% respecto al año anterior. Ello como consecuencia de una disminución, tanto en la operación de descarga (-5,2%), como en la de embarque (-4,1%).
23. De otro lado, la operación de descarga de contenedores llenos siguió representando el mayor porcentaje respecto al total de contenedores movinizados bajo este servicio, alcanzando una participación del 66,2%.

⁶ La participación ha sido medido a partir del número de TEU.

⁷ Naves portacontenedores sin grúa.



GRÁFICO N° 2: Servicio de embarque/descarga de contenedores llenos, 2015 -2016
(Miles de TEU)

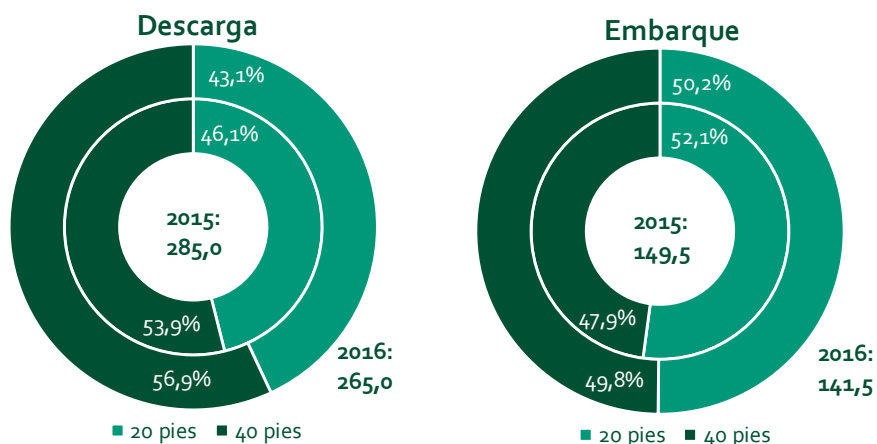


Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

24. Si consideramos la demanda de este servicio, por tipo de contenedor, se puede señalar que el año 2016 los contenedores de 40 pies representaron el mayor número de contenedores llenos. En efecto, para el año 2016, se movilizaron 221,5 mil contenedores de este tipo que representaron el 54,5%, destacando que dicho comportamiento también se observó en el año 2015.
25. Sin perjuicio de ello, si se considera por tipo de operación (embarque o descarga), se puede señalar que para el año 2016, la descarga de contenedores se caracterizó por presentar un mayor número de contenedores de 40 pies, alcanzando la cuota de 56,9%, cifra mayor en tres puntos porcentuales que el 2015. Caso contrario ocurre en la operación de embarque de contenedores, donde la mayor participación la presentó los contenedores de 20 pies, con un 50,0% y 52,1% para el 2016 y 2015, respectivamente (Ver Gráfico N° 3).

GRÁFICO N° 3: Servicio de embarque/descarga de contenedores llenos, 2015 - 2016
(Miles de contenedores)



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

26. 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 produce el caso inverso, esto es, se utiliza más contenedores de 20 pies que de 40 pies. Finalmente, tanto en la operación

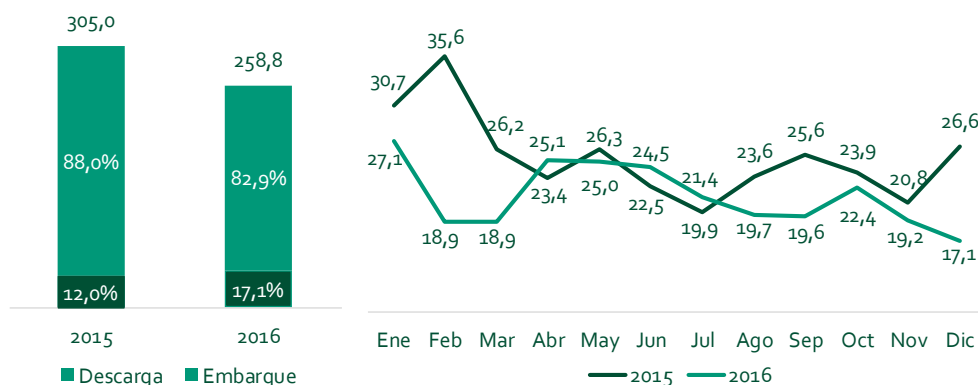


de descarga como la de embarque el número de contenedores movilizados mostró una disminución de 7,0% y 5,3%, respectivamente, con relación al año anterior.

c) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos

27. En cuanto a la cantidad demandada por el Servicio Estándar de Embarque/descarga contenedores vacíos, se observa que para el año 2016 existió una disminución del 15,1% respecto al 2015, lo cual es explicado por un comportamiento divergente entre la descarga y embarque de dichos contenedores, mientras el primero presentó un incremento de 20,5% (movilizando 44,2 mil TEU), el segundo presentó una reducción de 20,0% (movilizando 214,7 mil TEU).
28. Sin perjuicio de lo anterior, la operación de embarque de contenedores vacíos siguió representando el mayor porcentaje respecto del total de contenedores vacíos movilizados bajo este servicio⁸. En efecto, en el año 2016, el 82,9% de los contenedores vacíos movilizados correspondió a la operación de embarque.

GRÁFICO N° 4: Servicio de embarque/descarga de contenedores vacíos, 2015 - 2016
(Miles de TEU)



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

29. En el 2016, el flujo mensual continuó con una tendencia lineal decreciente, también presentada en el 2015, iniciando con un flujo de 27,1 mil TEU (enero) y finalizando con un 17,1 mil TEU movilizados (diciembre).
30. Si caracterizamos la demanda de este servicio por el tipo de contenedores (20 pies o 40 pies), se puede apreciar que el año 2016 los contenedores de 40 pies representaron el mayor número de contenedores vacíos movilizados. En efecto, dicho año, se movilaron 107 mil contenedores de este tipo que representaron el 70,4% del total.
31. De otro lado, en relación a operaciones de descarga o embarque de contenedores vacíos, se puede señalar que, al igual que en el 2015, en ambas operaciones se registró una mayor participación de contenedores de 40 pies, cuya cuota ascendió a 87,6% y 67,3% 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

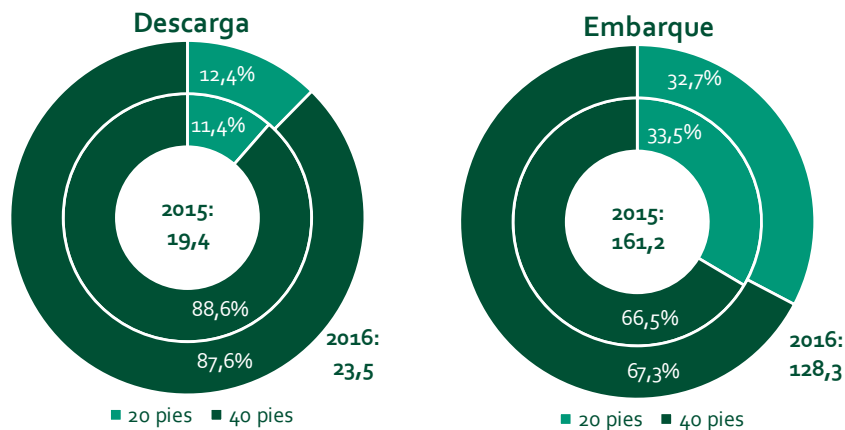
⁸ Cabe precisar, como se verá más adelante, también se movilizan contenedores vacíos bajo el Servicio Estándar de Transbordo de Contenedores.



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 existirá escasez de estos.

32. 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, 2015 - 2016
(Miles de contenedores)



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

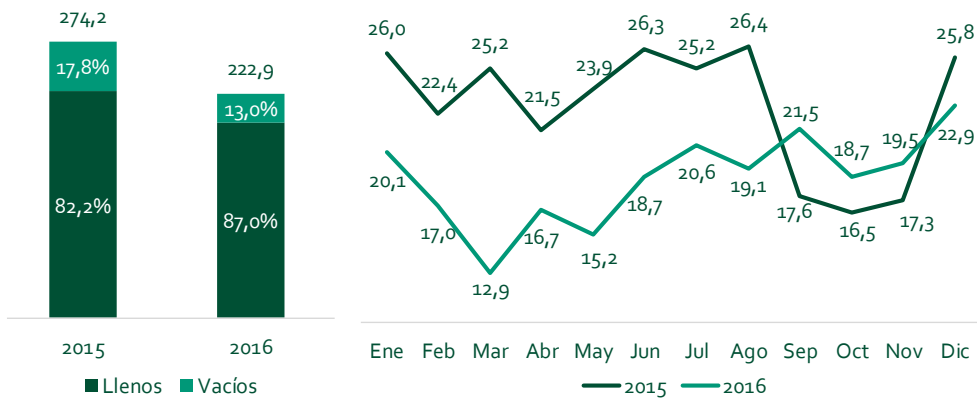
33. Finalmente, en el 2016, la operación de descarga y embarque, presentaron comportamientos divergentes, mientras la descarga tuvo un incremento de 21,1% de contenedores movilizados respecto al año anterior, la operación de embarque tuvo una reducción de 20,4% en el número de contenedores movilizados respecto al año anterior.

d) Servicio estándar de transbordo de contenedores

34. 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 una caída en el 2016 de 18,7% 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 82,2%, respectivamente.
35. Por otro lado, la cantidad demandada mensual de este servicio, en el 2016, se caracterizó por una tendencia lineal ligeramente creciente, comportamiento distinto al presentado en el 2015, 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 2016 fuese mayor al año anterior.



GRÁFICO N° 6: Servicio de transbordo de contenedores, 2015 - 2016
(Miles de TEU)

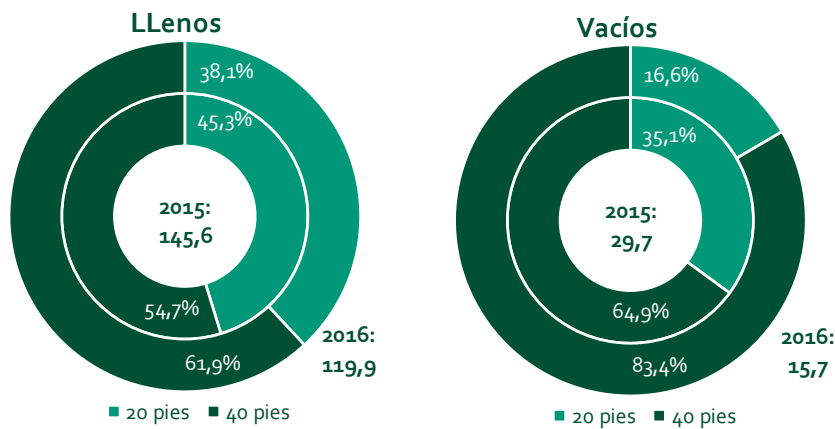


Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

36. 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 2016 los contenedores de 40 pies representaron el 61,9% y 83,4% de los contenedores llenos y vacíos, respectivamente, dicha predominancia también se observó en el año anterior, periodo en el que las participaciones fueron 54,7% y 64,9%, para contenedores llenos y vacíos, respectivamente.

GRÁFICO N° 7: Servicio de transbordo de contenedores, 2015 - 2016
(Miles de contenedores)



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS

IV.1. Tarifas

37. 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.
38. 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.
39. 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)⁹ de los EEUU.

X : es la variación anual promedio de la productividad.

40. El RPI es la inflación expresada en un índice general de precios de los EEUU, 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.
41. 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.
42. 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.
43. 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.

⁹ 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).



44. 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.
45. En el 2016, la tarifa de los servicios estándar sufrieron una reducción como efecto de un RPI menor que el factor de productividad, hecho similar al 2015. De esta forma, la tarifa del servicio estándar a la nave pasó de USD 0,75 en octubre de 2015 a USD 0,725 en setiembre de 2016, es decir, una variación de -3,3%.
46. 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 (-17,9%), 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 17,7% y 16,0%, respectivamente. Estos servicios están vinculados directamente a prestaciones que se dan a la Nave.
47. 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 1,4% y 1,5%, respectivamente. Este servicio está vinculado a los consignatarios de la carga.

CUADRO N° 1: Tarifario de los servicios estándar, 2015 - 2016
(USD, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	Vigente desde:	
		24/10/2015	18/09/2016
Servicio Estándar en función a la Nave			
Uso o alquiler de amarradero	Metro eslora por hora	0,75	0,725
Concepto	Unidad de cobro	Contenedores	
		20 pies	40 pies
Servicio Estándar en función a la carga			
Embarque o descarga de contenedores llenos - parte nave	Movimiento	-	-
Embarque o descarga de contenedores llenos - parte tierra	Movimiento	100,0	150,2
Embarque o descarga de contenedores vacíos	Movimiento	71,7	104,9
Transbordo de contenedores dentro del terminal (Llenos o vacíos)	Ciclo completo	65,5	93,5
		55,0	76,8

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

IV.2. Precios

48. 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° 3 se presenta el precio de algunos servicios no regulados en función a la nave.
49. 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, 2015- 2016
(En USD, sin IGV)

CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	VIGENTE A PARTIR DE		
		24/10/2015	25/12/2015	07/09/2016
Escotillas o Tapas de Bodegas				
Movilización de tapas de bodega - Escotillas	Por Ciclo	280,00	280,00	280,00
Re-estiba de contenedores				
Re-estiba en la misma bodega - contenedor 20 pies	Por Contenedor	135,00	135,00	135,00
Re-estiba en la misma bodega - contenedor 40 pies	Por Contenedor	270,00	270,00	270,00
Re-estiba vía muelle - contenedor 20 pies	Por Contenedor	270,00	270,00	270,00
Re-estiba vía muelle - contenedor 40 pies	Por Contenedor	540,00	540,00	540,00
Uso de Área Operativa - Almacenaje Contenedores vacíos				
Días: 0 – 2 (incluidos en el Servicio Estándar)	Por TEU	Sin costo	Sin costo	Sin costo
Días: 3 - 7 (tarifa plana - cubre todo el periodo)	Por TEU	10,00 1/	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
Uso de Área Operativa - Almacenaje Contenedores de Transbordo				
Días: 0 – 2 (incluidos en el Servicio Estándar)	Por TEU	Sin costo	Sin costo	Sin costo
Días: 3 – 7	Por TEU	75,00	125,00	125,00
Días: 8 en adelante	Por TEU/día o fraccion	15,00	15,00	15,00
Contenedores Reefer de Transbordo - Manipuleo, Energía y Monitoreo				
Recepción del contenedor Reefer, Exportación e Importación	Por contenedor	99,00	99,00	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
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
Monitoreo de contenedor Reefer – por día, por períodos en exceso de E1	Por contenedor/Día	10,00	10,00	12,50
Montaje y Desmontaje de 'Gensets' - Ciclo completo - Incluye 24 horas de almacenaje	Por genset	25,00	25,00	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.

50. 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. 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 anterior.
51. 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. 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%.
52. 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 promedio¹⁰, que si el servicio de Uso de Área Operativa fuese prestado en un contexto distinto al depósito temporal¹¹.

53. 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 temporales¹². Esto es, DP World, como depósito temporal, tendría presión competitiva que le induce a brindar el servicio a precios más competitivos.

CUADRO N° 3: Algunos servicios especiales en función a la carga, 2015- 2016
(En Soles, sin IGV)

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

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

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

54. 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.

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

¹¹ 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.

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



IV.3. Cargos de acceso

55. 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.
56. Al cierre del 2016, DP World mantuvo quince (15) contratos de acceso vigentes para los servicios especiales de practicaje y remolcaje, en los cuales se consideran un cargo de acceso igual a USD 0,0 y USD 70,0³³, 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 diez (10) empresas de practicaje; de éstas sólo la empresa Trabajos Marítimos S.A (TRAMARSA) brinda ambos servicios. (Ver Cuadro N°4)
57. Cabe mencionar que de los quince (15) contratos referidos en el párrafo anterior trece (13) son renovaciones de contratos. Es decir, dichas empresas ya contrataban con DP World en el 2015. Los dos (2) nuevos contratos de acceso se dan en el servicio de practicaje y con las empresas Loyola Alvarez Jaime E.I.R.L. y Aldebaran Pilotes S.A.C. a partir del 7 de julio del 2016 y 2 de diciembre de 2016, respectivamente.

CUADRO N° 4: Contrato de acceso para los servicios de remolcaje y practicaje, 2015-2016 (USD, sin IGV)

Servicio / Empresas	2015		2016		Monto
	Desde	Hasta	Desde	Hasta	
REMOLCAJE					
Ian Taylor S.A.C.	05/09/2015	04/09/2016	05/09/2016	04/09/2017	70,0
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C.	05/09/2015	04/09/2016	05/09/2016	04/09/2017	70,0
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	05/09/2015	04/09/2016	05/09/2016	04/09/2017	70,0
Petrolera Transoceánica S.A.	05/09/2015	04/09/2016	05/09/2016	04/09/2017	70,0
Svitzer Andino S.A.	16/02/2015	15/02/2016	16/02/2016	16/02/2017	70,0
PRACTICAJE					
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	01/08/2015	31/07/2016	01/08/2016	31/07/2017	0,0
Agencia Universal Perú S.A.	01/08/2015	31/07/2016	01/08/2016	31/07/2017	0,0
Triton Maritime Services S.A.C.	01/08/2015	31/07/2016	01/08/2016	31/07/2017	0,0
Argos Marine E.I.R.L.	01/08/2015	31/07/2016	01/10/2016	30/09/2017	0,0
Corporación de Prácticos S.A.	25/11/2015	24/11/2016	25/11/2016	24/11/2017	0,0
Wabisabi Ship Supply and services S.A.C.	22/10/2015	22/10/2016	22/10/2016	21/10/2017	0,0
Maritime & Services S.A.C.	22/10/2015	22/10/2016	22/10/2016	21/10/2017	0,0
Oceano Agencia Marítima S.A.	01/11/2015	31/10/2016	01/11/2016	31/10/2017	0,0
Loyola Alvarez Jaime E.I.R.L.			07/06/2016	06/06/2017	0,0
Aldebaran Pilotes SA.C.			02/12/2016	01/12/2017	0,0

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

³³ Sin incluir IGV, por maniobra, por remolcador.

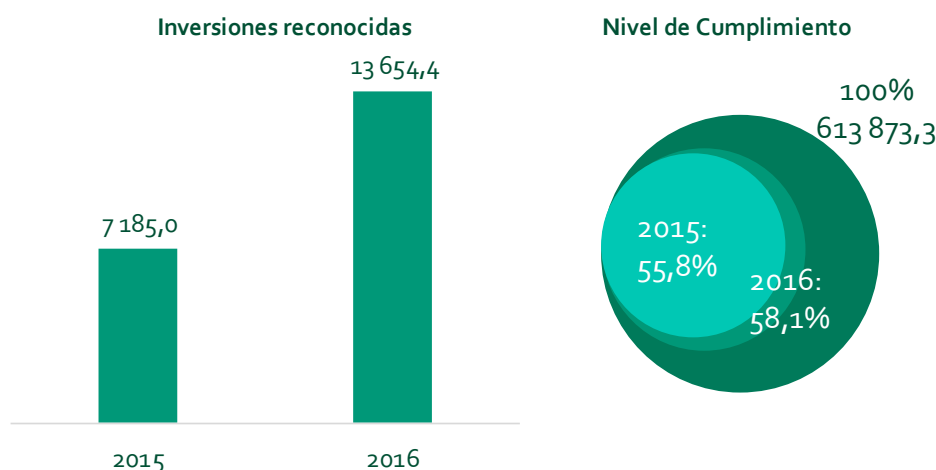


V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

58. 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. IGTV), y para la segunda se estima una inversión de USD 257 millones (inc. IGTV). Dichas inversiones comprenden la construcción de obras civiles y la adquisición del equipamiento requerido para operar el terminal.
59. No obstante, para la ejecución de la fase 1 el Concesionario ha invertido un total de USD 334 millones (inc. IGTV), 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, 2015 - 2016
(En miles de USD, con IGTV)



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

60. En el 2016, OSITRAN reconoció al Concesionario inversiones por un monto de USD 13,7 millones. En cuanto a las inversiones reconocidas acumuladas, al final del 2016, se reconoció un monto de USD 356,5 millones, lo que representa el 58,1% de ejecución de la inversión comprometida en el Contrato de Concesión en obras y equipamiento.

V.2. 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.



CUADRO N° 5: Aportes al Estado, 2015 – 2016
(Miles de Soles)

Concepto	2015	2016
Retribución al Estado	4 435	4195
Aporte por Regulación	13 287	12488
Total	17 722	16 683

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

63. El pago realizado por conceptos de Retribución al Estado y Aporte por Regulación en el 2016, superó los S/. 16,7 millones, monto 5,9% inferior que el pagado el año anterior por ambos conceptos.



VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

64. 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

65. 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 registró a partir del tercer trimestre.
66. Las evaluaciones de niveles de servicios y productividad correspondiente al 2016 tuvieron los siguientes resultados:

CUADRO N° 6: Niveles de servicios y productividad, 2016

INDICADOR	APLICACIÓN	CALIDAD MÍNIMA	UNIDAD DE MEDICIÓN	Trimestre de explotación			
				23° Dic/Feb 2016	24° Mar/May 2016	25° Jun/Ago 2016	26° Set/Nov 2016
Tiempo para el inicio de la descarga	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos	Minutos	10 minutos	10 minutos	9 minutos	8 minutos
	Operación individual	No más de 30 minutos	Número de operaciones que no lograron el NSP	4	2	3	2
Tiempo para el zarpe de la nave	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos	Minutos	12 minutos	11 minutos	13 minutos	12 minutos
	Operación individual	No más de 30 minutos	Número de operaciones que no lograron el NSP	2	2	7	1
Rendimiento de la operación de embarque y descarga	Promedio Trimestral	No menor de 25 contenedores /hora/grúa	contenedores /hora/grúa	39,05	38,53	38,44	38,62
	Operación individual	No más de 20 contenedores por hora	Número de operaciones que no lograron el NSP	0	0	0	0
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (Importación)	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos	Minutos	17 minutos	16 minutos	17 minutos	17 minutos
	Operación Individual	No más de 30 minutos	Número de operaciones que no lograron el NSP	1 483	808	798	1 212

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

67. 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 tanto en su aplicación individual como en el promedio trimestral.
68. 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

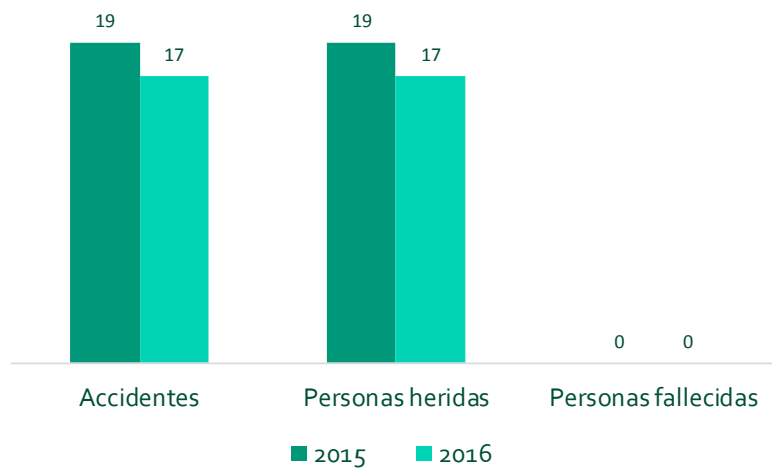


Concesión (no más de 30 minutos en los tres casos), pero que ningún promedio trimestral se excede a lo establecido contractualmente (no más de 20 minutos en los tres casos).

VI.2. Accidentes

69. En el 2016 el número de accidentes en el Terminal Muelle Sur fue de 17, 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.

GRÁFICO N° 9: Número de accidentes, heridos y fallecidos, 2015-2016

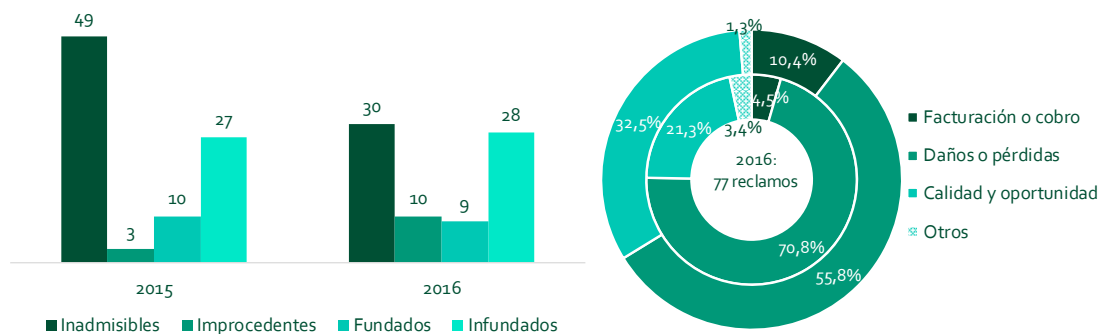


Fuente: Planes de negocios 2017 de DP World
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VI.3. Reclamos, sanciones y penalidades

70. En el 2016, el número de reclamos presentados ascendió a 77, lo cual significó una reducción de 12 reclamos (13,5%) respecto al año 2015. En particular, se registró una disminución en los reclamos por Daños o Pérdidas, el cual pasó de 63 en el 2015 a 43 en el 2016. De otro lado, de los 77 reclamos resueltos, 30 han sido declarados inadmisibles, es decir, no cumplieron con los requisitos de forma. Del resto que han seguido su proceso, 28 han sido declarados infundados (un reclamo adicional al 2015) y solo 9 ha sido declarados fundados, esto es, se le ha dado la razón al usuario.

GRÁFICO N° 10: Número de reclamos resueltos y presentados, 2015-2016



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



71. 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 2016 alguna multa impuesta al DP World.



VII. CONCLUSIONES

El informe de desempeño del año 2016 para la Concesión del Nuevo Terminal Muelle Sur presenta las siguientes conclusiones.

- El número de naves que recaló el 2016, en el Terminal Muelle Sur, fue similar al presentado en el 2015, destacando como principales clientes las líneas navieras Hamburg Süd (31,8%) y Hapag Lloyd (20,5%), las mismas que fueron también las dos más importantes en el 2015. En cuanto al movimiento de contenedores, se observa que el Concesionario movilizó 1,1 millones de TEU que se distribuyen en 627,9 mil TEU bajo el servicio de embarque/descarga de contenedores llenos, 258,8 mil TEU en el servicio embarque/descarga de contenedores vacíos y 222,9 mil TEU en el servicio de transbordo de contenedores.
- En general, estos tres últimos servicios estándar presentaron una caída en su cantidad demandada, de los cuales destaca por su mayor caída el servicio de transbordo de contenedores vacío que registró una disminución de 18,7% respecto al 2015.
- 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 una disminución del 18,7% respecto al año anterior y porque se movilizan en su mayoría contenedores de 40 pies, tanto en llenos como vacíos.
- Las tarifas presentaron una disminución en setiembre de 2016 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.
- En cuanto a los cargos de acceso, en el 2016, se firmaron quince contratos de acceso, cinco correspondiente al servicio de remolcaje y diez al servicio de practicaje. Adicionalmente, trece de estos contratos tenían como objetivo la renovación de los mismos. 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 2016 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.
- El 2016 las inversiones de DP World ascendieron a USD 13,7 millones (con IGV) con lo cual la inversión acumulada al 2016 fue el 58,1% de la inversión comprometida. De otro lado, los aportes al Estado (Retribución al Estado y Aporte por Regulación) ascendieron a S/. 16,7 millones.
- 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 todos los trimestres.

- En cuanto al número de accidentes se registró una reducción al año anterior, al pasar de 19 en el 2015 a 17 en el 2016. Al igual que en el 2015 dentro de este grupo no se reporta algún accidente con fatalidad. Por su parte, el número de reclamos presentados en el 2016 ascendió a 77 (menor en 12 que el 2015), las cuales se distribuyen en 30 inadmisibles, 10 improcedentes, 9 fundados y 28 infundados. Finalmente, se registraron 2 penalidades y ninguna sanción en el 2016.



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"> ▪ <u>Primer tramo</u>: Menor Índice Tarifario Estándar. ▪ <u>Segundo Tramo</u>: Mayor Inversión Complementaria Adicional. 	Bases del Concurso
5	Adendas	<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	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"> ▪ La Garantía del Fiel Cumplimiento del Contrato corresponde a un porcentaje del presupuesto Estimado Oficial de Obra. ▪ USD 42,7 millones hasta la entrega de un amarradero. ▪ USD 32,0 millones hasta aprobación de obras mínimas iniciales. ▪ 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. 	Cláusula 10.2. (p. 60)
10	Garantías del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Concedente garantiza al Concesionario que: <ul style="list-style-type: none"> - 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. - Prestará al Concesionario el apoyo que fuere necesario para asegurar la debida 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 	Cláusula 10.1.1. (p. 59) Cláusula 10.1.2. (p. 59) Cláusula 10.1.3. (p. 59)



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.
		<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> El regulador verificará anualmente la demanda atendida por el Concesionario. 	
11	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)
12	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> Inversión en obras: USD 218,434 millones Inversión en equipos: USD 254,674 millones I. Complementaria Adicional: USD 144 millones Inversión Total (sin incl. IGV): USD 617,108 millones 	Propuesta Técnica (Folio 253-254) Anexo 6
13	Obras a 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 a 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"> Trato Directo Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> - De conciencia. - 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. 	Cláusula 16.11. (p. 93) Cláusula 16.12. (p. 93)



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.
16	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: <ul style="list-style-type: none"> - Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre 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 17 (p. 140)
17	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entre las principales destacan: <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)
18	Equilibrio económico - financiero	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se estipula un mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio Económico-financiero 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 estándar. ▪ El Concedente determinará el desequilibrio en función de la utilidad antes de impuestos. Si el desequilibrio supera el 10% se procederá a 	Cláusula 8.22. (p. 55)



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.
		restablecerlo, con una compensación al Concedente o Concesionario, según sea el caso.	
19	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)
20	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)
21	Niveles de servicio y productividad	<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. ▪ <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. ▪ <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. ▪ <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. ▪ <u>Tiempo de atención al usuario</u>: no más de 20 minutos de espera en promedio trimestral. 	Cláusula 8.11. (p. 51) Anexo 3
22	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 	Cláusula 8.19. (p. 54-55)



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.
		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">▪ En función a la nave<ul style="list-style-type: none">- Por metro-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 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:	2010-2016							
a. Tráfico								
Indicador	Unidad medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Naves atendidas	Unidades	371	949	925	816	840	804	805
Carga total atendida	Toneladas	1 251 000	11 820 400	14 728 000	13 699 000	15 107 300,42	13 521 000	12 026 624
Carga por tipo de operación:								
Exportación	Toneladas	420 000	3 711 500	4 501 000	4 030 000	4 594 256	4 242 000	3 863 444
Importación	Toneladas	649 000	5 116 900	6 398 000	5 962 000	6 224 044	5 887 000	5 462 856
Cabotaje	Toneladas	-	-	-	-	-	-	-
Transbordo	Toneladas	182 000	2 992 000	3 829 000	3 707 000	4 289 000	3 392 000	2 700 324
Tránsito	Toneladas	-	-	-	-	-	-	-
Carga por tipo de unidad:								
Indicador	Unidad medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contenedores	Unidades	429 921	697 190	877 767	839 577	906 182	790 353	693 975
Contenedores (TEUs) ¹	Unidades de TEUs	420 549	1 094 297	1 357 194	1 310 402	1 426 516	1 238 903	1 109 707

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

www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré

Gerente de Regulación y Estudios Económicos (e)

Ricardo Quesada Oré

Jefe de Estudios
Económicos

Melina Caldas Cabrera

Jefe de Regulación (e)

ELABORACIÓN

Wilmer Zela Moraya