

2013

Informe de Desempeño:

Concesión Terminal Portuario de Paita

Concesión Terminal Portuario del Callao – Muelle Norte

Concesión Terminal Portuario del Callao – Muelle Sur



Gerencia de Regulación y

Estudios Económicos



OSITRAN

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN	6
II. SERVICIOS PRESTADOS	9
II.1. SERVICIO ESTÁNDAR	9
II.2. SERVICIOS ESPECIALES	10
II.3. SERVICIOS SUJETOS A RÉGIMEN DE ACCESO	10
III. HECHOS DE IMPORTANCIA	12
IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO	13
IV.1. TRÁFICO DE NAVES.....	13
IV.2. TRÁFICO DE CARGA	13
V. DESEMPEÑO OPERATIVO.....	20
V.1. NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD.....	20
V.2. RECLAMOS.....	25
VI. EVOLUCIÓN DE TARIFAS	26
VI.1. TARIFAS REGULADAS	26
VI.2. CARGOS DE ACCESO.....	29
VII. INVERSIONES	30
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS	32
VIII.1. ESTADO DE RESULTADOS.....	32
VIII.2. ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA.....	33
VIII.3. RATIOS FINANCIEROS.....	35
IX. PAGOS AL ESTADO	36
ANEXOS	37

Cuadros

Cuadro N° 1: Tráfico de carga por concesionario y tipo de operación.....	14
Cuadro N° 2: DP World S.R.L. - Niveles de Servicio y Productividad.....	20
Cuadro N° 3: APM Terminals Callao S.A. - Niveles de Servicio y Productividad.....	21
Cuadro N° 4: Tarifario de los Servicios Estándar.....	27
Cuadro N° 5: Tarifario de Servicios Especiales Regulados, APMT	28
Cuadro N° 6: Contratos de Acceso de Practicaje y Remolcaje	29
Cuadro N° 7: Estado de Situación Financiera.....	34
Cuadro N° 8: Ratios Financieros, 2012-2013.....	35
Cuadro N° 9: Retribuciones por Pagar	36

Gráficos

Gráfico N° 1: Tráfico de Naves, 2012- 2013.....	13
Gráfico N° 2: Tráfico de Carga, 2012- 2013	14
Gráfico N° 3: Tráfico de Carga Contenedorizada, según Concesionario, 2012- 2013	15
Gráfico N° 4: Tráfico de Carga Contenedorizada, según tipo de operación, 2012- 2013	15
Gráfico N° 5: Tráfico de Carga Sólida a Granel, según tipo de operación 2012-2013.....	16
Gráfico N° 6: Tráfico de Carga Sólida a Granel, según tipo de operación, 2012-2013	17
Gráfico N° 7: Tráfico de Carga Líquida a Granel, según concesionario, 2012-2013	17
Gráfico N° 8: Tráfico de Carga Líquida a Granel, según tipo de operación, 2012-2013	18
Gráfico N° 9: Tráfico de Carga Fraccionada, según concesionario, 2012-2013.....	18
Gráfico N° 10: Tráfico de Carga Fraccionada, según tipo de operación, 2012-2013	19
Gráfico N° 11: DP World S.R.L. Niveles de Servicio y Productividad, 2012-2013.....	23
Gráfico N° 12: APM Terminals Callao S.A. Niveles de Servicio y Productividad, 2012-2013.....	24
Gráfico N° 13: Reclamos 2013.....	25
Gráfico N° 14: Inversión Anual y Cumplimiento de Inversión por Concesionario	31
Gráfico N° 15: Ingreso y Costo de Venta por Concesionario	32
Gráfico N° 16: Utilidad Operativa, Antes de IR y Neta por Concesionario	33

Ilustraciones

Ilustración N° 1: Servicios estándar.....	9
Ilustración N° 2: Servicios de practicaje y remolcaje	11
Ilustración N° 3: Inversión referencial por etapas	30

INFORME DE DESEMPEÑO 2013



Resumen Ejecutivo

El 24 de julio del 2006, 9 de setiembre del 2009 y 11 de mayo del 2011 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones suscribió con DP World Callao S.R.L. (en adelante DPW), Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. (en adelante TPE) y APM Terminals Callao S.A. (en adelante APMT), respectivamente, los Contratos de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Nuevo Terminal de Contenedores –Zona Sur del puerto del Callao, Terminal Portuario de Paita y Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, todos ellos con vigencia de 30 años.

DATOS GENERALES			
Concesionario	Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.	DP World Callao S.R.L.	APM Terminals Callao S.A.
Accionistas de la Concesión	Cosmos Agencia Marítima: 50% Terminal de Portugal-Tertir: 40% Mota-Engil S.A.: 10%	P&O Dover/Dubai Ports: 82,55% UNIPORT: 17,45%	APM Terminals BV de Dinamarca: 51,0% Callao Port Holding: 29,0% Central Portuaria: 20,0%
Tipo de Concesión	Autosostenible	Autosostenible	Autosostenible
Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> - Primer Tramo: Menor Índice Tarifario Estándar (Tarifa por contenedor lleno de 20 y 40 pies). - Segundo Tramo: Mayor Inversión Adicional. 	<ul style="list-style-type: none"> - Primer Tramo: Menor Índice Tarifario Estándar. - Segundo Tramo: Mayor Inversión Complementaria Adicional. 	<ul style="list-style-type: none"> - Primer Factor: Menor índice tarifario para carga contenedorizada¹. - Segundo Factor: Mayor descuento para las tarifas de Servicio Estándar para carga no contenedorizada. - Tercer Factor: Mayor descuento respecto de las tarifas por los Servicios Especiales Regulados. - Cuarto Factor: Mayor Inversión Complementaria Adicional. No se llegó a competir bajo este factor.
Inversión referencial	USD 226,9 millones ²	USD 704,84 millones ³	USD 883,5 millones ⁴
Inversión realizada al 2013	USD 27,8 millones	USD 386,66 millones	USD 16,8 millones
Inicio de la Concesión	09 de setiembre de 2009	24 de julio de 2006	11 de mayo de 2011
Vigencia de la Concesión	30 años	30 años	30 años
Número de Adendas	1	1	Ninguna

En el año 2013, los Concesionarios atendieron 3 780 naves que movilizaron un total de 34,8 millones de toneladas de carga, siendo la más representativa la carga contenedorizada (65,2% del total), le

¹ Incluye la tarifa por el servicio estándar y la tarifa de almacenamiento hasta por 4 días adicionales a las 48 horas establecidas en el servicio estándar.

² Inversión comprometida incluye IGV.

³ Inversión comprometida a diciembre de 2012, incluye IGV.

⁴ Inversión por Ejecutar actualizada a diciembre de 2012, incluye IGV.

sigue la carga sólida a granel con 6,6 millones de toneladas. Cabe señalar que APMT movilizó 19,7 millones de toneladas que representó el 56,6% del total de la carga.

Los ingresos alcanzaron una cifra de USD 343,2 millones, de los cuales TPE presentó el mayor incremento respecto al año anterior (68,6%). Sin embargo, DPW es la concesión con mayores ingresos en el año 2013 (USD 129,2 millones).

De otro lado, las Concesiones realizaron una inversión de USD 145,7 millones, alcanzando una inversión acumulada de USD 572,5 millones para el año 2013, lo que representó un cumplimiento de 40,8%, 59,3% y 5,2% de inversión con respecto a la inversión referencial para TPE, DPW y APMT, respectivamente.

Respecto de los niveles de servicio y productividad exigidos, con excepción de TPE que aún no está obligado a cumplirlos según el Contrato de Concesión, APMT y DPW han cumplido parcialmente los indicadores asociados a dichos niveles, presentando incumplimiento principalmente en los Tiempos de atención al usuario para el retiro de su mercancía por operación individual, pero que gradualmente se han ido reduciendo en los últimos trimestres de explotación. Con relación al Rendimiento en las operaciones de embarque y descarga, los concesionarios se han mantenido por encima de los niveles mínimos de movimiento de contenedores/hora por grúa.

La información financiera indica que los Concesionarios generaron utilidades netas, las cuales ascendieron a USD 5,5 millones, USD 23,3 millones y 22,5 millones para TPE, DPW y APMT, respectivamente, aunque DPW fue el Concesionario que presentó una caída (6,5%) respecto al año anterior. En relación al estado de situación financiera, DPW presentó el mayor Activo (USD 409,4 millones) a pesar de su disminución, en 4,5%, con respecto al año anterior. Por su parte, APMT presentó el mayor incremento pasando de USD 95,7 millones en el año 2012 a USD 263,2 millones, lo que representó un aumento de 175,1%.

Respecto a su capacidad de cobertura de deuda de corto plazo, TPE y APMT representaron menor capacidad respecto al año anterior, siendo DPW el que incrementó dicha capacidad, como consecuencia de desplazar su deuda de corto plazo a largo plazo. Asimismo, se observa que las Concesiones financian sus operaciones, principalmente, con capital de terceros (66%, 69% y 55% para TPE, DPW y APMT, respectivamente).

Finalmente, el pago realizado por los Concesionarios en el año 2013 por los aportes a la APN y al Regulador superó los S/. 28,3 millones, lo que representó un incremento del 12,6% respecto al año anterior. DPW aportó con el 49,8%, seguido por los aportes de APMT que participó con el 42,4%. Adicionalmente, APMT realiza aportes a ENAPU los cuales en el año 2013 alcanzó los USD 6,6 mil, representando un incremento de 60,1% respecto al año anterior.



I. Principales características de los Contratos de Concesión

1. El Estado, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), suscribió el 24 de julio del 2006, 9 de setiembre del 2009 y 11 de mayo del 2011 con DP World Callao S.R.L. (en adelante, DPW), Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A. (en adelante, TPE) y APM Terminals Callao S.A. (en adelante, APMT), respectivamente (en adelante de manera conjunta, los Concesionarios), los Contratos de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Nuevo Terminal de Contenedores –Zona Sur del puerto del Callao, Terminal Portuario de Paita y Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, todos ellos con vigencia de 30 años.
2. Las Concesiones se caracterizan porque se desarrollan en diversas etapas. La Concesión de DPW se encuentra dividida en dos etapas, que implican: (i) la construcción de dos amarraderos de 300 metros cada uno, así como la disponibilidad de seis grúas pórtico; y, (ii) la aplicación del frente de atraque con un amarradero adicional. Por su parte, la Concesión de TPE comprende 4 etapas: (i) Construcción del muelle de contenedores, (ii) Equipamiento portuario adicional, (iii) Reforzamiento del muelle espigón existente, área de respaldo y equipamiento portuario exigido o la construcción del segundo amarradero del muelle de contenedores y, (iv) Comprenden las obras de inversión adicional y otras que el Concesionario estime necesarias para operar el Terminal Portuario.
3. De otro lado, la Concesión de APMT se encuentra dividida en 5 etapas, las cuales implican: (i) Modernización de los amarraderos C y D del muelle norte, (ii) Modernización del muelle de granos, (iii) Construcción de un muelle de 300 m. de longitud en el área donde actualmente se encuentran los muelles centro N° 1 y 2, (iv) Construcción de un muelle de 300 m de longitud en el área donde se encuentran los muelles centro N° 3 y 4; y, (v) Construcción de un muelle de 314 m de longitud frente al puesto de atraque actual del muelle norte A⁵.
4. Los Contratos de Concesión brindan a los Concesionarios el derecho de operar bajo la modalidad de monopropietario; es decir, el Concesionario tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que brinde dentro del terminal, no estando obligado a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios, quedando 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.

⁵ Opcionalmente, el Concesionario podrá realizar una etapa adicional (etapa 6), la cual consiste en la construcción de dos muelles, uno de contenedores y el otro multipropósito de granel líquido.



5. En cuanto a la regulación tarifaria, los Contratos de Concesión, en general, establecen que las tarifas de los servicios estándar en función a la nave y a la carga serán actualizados utilizando el mecanismo regulatorio conocido como RPI – X⁶ y que durante los primeros 5 años el factor X tendrá el valor de cero. La diferencia radica en los inicios de la aplicación de dicha regulación tarifaria. Así, TPE inicia desde la explotación del Muelle de contenedores, DPW desde la explotación del segundo amarradero y APMT desde el inicio de la explotación de la Concesión. Asimismo, la aplicación del factor X igual a cero, en el caso de DPW, debe cumplir, adicionalmente al requisito de los 5 primeros años, que los ingresos anuales sean superiores al 20% de la garantía mínima establecida en su Contrato de Concesión.
6. Para todas las Concesiones, luego de que se cumpla con lo señalado anteriormente, OSITRAN revisará las tarifas a fin de estimar el factor de productividad, que se mantendrá invariable durante los 5 años siguientes.
7. Asimismo, los Contratos de Concesión establecen que los Concesionarios estarán facultados a cobrar un precio por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios. Salvo en el caso de APMT, el cual, tendrá que cobrar una tarifa en los casos que los servicios sean servicios especiales regulados⁷. Adicionalmente, en el caso de APMT, si dicho Concesionario desea brindar un servicio especial no previsto en el Contrato de Concesión, el Concesionario deberá presentar a INDECOPI una propuesta de servicio especial, con el fin de que dicha entidad se pronuncie sobre las condiciones de competencia en dicho mercado. En caso INDECOPI determine que dicho servicio no se brinda en condiciones de competencia, OSITRAN podrá fijar la tarifa de dicho servicio especial.
8. De acuerdo a los Contratos de Concesión⁸, los Concesionarios deberán pagar al Estado una retribución como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado de explotar los terminales portuarios. En los casos de TPE y APMT esta retribución asciende al 2% y 3% de los ingresos netos mensuales, respectivamente. Para DPW la retribución será del 3% de los ingresos brutos mensuales, a partir del inicio de la explotación de la Concesión. Del mismo modo, los Concesionarios están obligados a pagar a OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación⁹.
9. En caso particular de APMT, el contrato de asociación en participación¹⁰ suscrito entre APM Terminals y la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), señala que el Concesionario deberá transferir a ENAPU el 17,01% de sus utilidades antes de impuesto a la renta¹¹ obtenidas producto de la explotación del terminal.
10. Finalmente, TPE y DPW firmaron adendas al Contrato de Concesión con fechas 10 de diciembre del año 2010 y 11 de marzo del 2010, respectivamente. La primera de ellas, está relacionada con el acceso al financiamiento para el desarrollo de la Concesión, modificando e incorporando algunas definiciones relacionadas con las Inversiones Adicionales. Asimismo, se modificó la cláusula 6.4 de la Sección VI referida a las Obras de la Infraestructura Portuaria, así

⁶ 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.

⁷ El Concesionario cobrará una tarifa por la prestación de los servicios especiales indicados en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.

⁸ De acuerdo a la cláusula 8.22 del Contrato de Concesión de TPE, a la cláusula 8.20 del Contrato de Concesión de DPW y a la cláusula 8.26 del Contrato de Concesión de APMT.

⁹ De acuerdo a la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión de TPE, a la cláusula 14.14 del Contrato de Concesión de DPW y a la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión de APMT.

¹⁰ Establecido en el Anexo 21 del Contrato de Concesión.

¹¹ Utilidades sobre los Estados Financieros Auditados al 31 de diciembre de cada año.



como las cláusulas relacionadas con la Garantía de Ejecución de Inversiones Adicionales y la caducidad de la Concesión.

11. En el caso de DPW, la adenda 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 variaciones al expediente técnico aprobado, en caso las mismas sean consideradas obras mayores u obras menores; y el numeral 2.3.3 del anexo 9, sobre Inversión Complementaria Mínima (ICM).



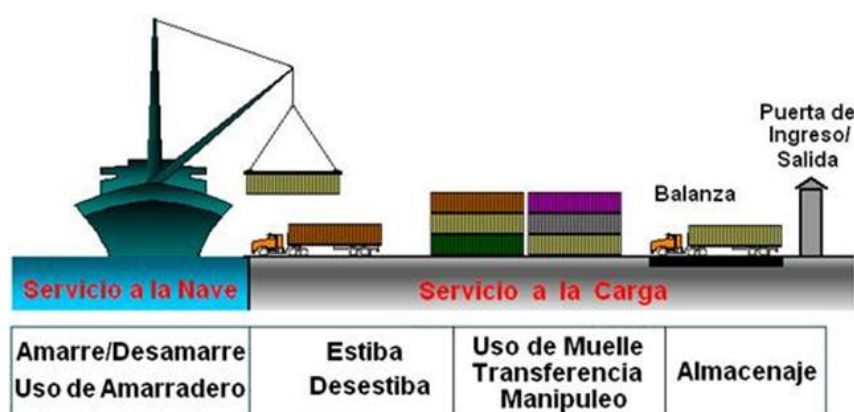
II. Servicios prestados

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

II.1. SERVICIO ESTÁNDAR

13. Son aquellos servicios que brindan los Concesionarios de manera obligatoria a todo usuario que lo solicite y comprende en el caso de embarque, desde que ingresa la carga al terminal portuario hasta que la nave en que se embarque la carga sea desamarrada para que zarpe. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro de la carga por el usuario. En ambos casos el servicio incluye la permanencia de la carga en el terminal hasta un tiempo determinado^{12 13 14} libre de pago, así como cualquier gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del servicio.

Ilustración N° 1: Servicios estándar



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

14. De acuerdo a los Contratos de Concesión, los Servicios Estándar se clasifican de la siguiente manera:

a) Servicios Estándar en función a la nave:

El único Servicio Estándar en función a la nave que prestan los Concesionarios es el uso o alquiler de amarradero, el cual comprende la utilización de los amarraderos de los terminales, e incluye amarre y desamarre de la nave. Por la prestación de este servicio, los

¹² En el caso de TPE la carga podrá permanecer depositado a libre disposición del usuario hasta 48 horas.

¹³ En el caso de DPW el contenedor podrá permanecer depositado a libre disposición del usuario hasta 48 horas.

¹⁴ En el caso de APMT la carga podrá permanecer depositada a libre disposición del usuario, de acuerdo al tipo de carga:

- (i) Carga contenedorizada, hasta 48 horas,
- (ii) Carga fraccionada, hasta 3 días calendario,
- (iii) Carga rodante, hasta 3 días calendario; y,
- (iv) Carga sólida a granel excepto concentrado de minerales, hasta 5 días calendario.

Concesionarios están facultados a cobrar una tarifa por metro eslora de la nave y por hora o fracción de hora.

b) **Servicios Estándar en función a la carga:**

Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de la infraestructura y equipamiento portuario. En el caso de TPE y DPW, el servicio estándar de carga contenedorizada comprende el uso de grúa pórtico.

La tarifa por el Servicio Estándar a la carga podrá ser cobrada a la nave o al usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo, los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque. En el caso de los pasajeros, la tarifa será cobrada a la agencia marítima.

Es importante destacar que, en el caso del servicio de transbordo, la tarifa por el Servicio Estándar en función a la carga se cobra una sola vez e incluye desde la descarga hasta el embarque en la otra nave. Asimismo, incluye la permanencia en el terminal por 48 horas libres de pago.

II.2. SERVICIOS ESPECIALES

15. Los Contratos de Concesión definen a los Servicios Especiales como aquellos servicios distintos a los Servicios Estándar que los Concesionarios están facultados a prestar directamente o a través de terceros, y por los cuales la entidad prestadora tiene derecho a cobrar un precio. En el caso particular de APMT los Servicios Especiales se clasifican en regulados y no regulados, la diferencia entre ambos es la existencia de condiciones de competencia sobre dichos servicios¹⁵.
16. Entre los Servicios Especiales se puede destacar el uso de áreas operativas (todas las cargas), tratamiento de carga peligrosa, asistencia de contenedores refrigerados (*reefer*), pesaje adicional, entre otros.

II.3. SERVICIOS SUJETOS A RÉGIMEN DE ACCESO

17. Debido a que la operación en los puertos operados por TPE, DPW y APMT se desarrollan bajo el esquema monopropietario, los Contratos de Concesión establecen que el REMA es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practicaje¹⁶ y remolcaje¹⁷. De esta forma, los Concesionarios deberán otorgar acceso a los usuarios intermedios para el uso de la facilidad esencial con el fin de prestar los servicios esenciales mencionados.

¹⁵ Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión de APMT:

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

¹⁶ De acuerdo con el Reglamento de Acceso (REA) de TPE, DPW y APMT, el practicaje se define como el asesoramiento al capitán de la nave a bordo en maniobras y reglamentaciones náuticas durante la realización de las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloadamiento, desabarloadamiento y maniobras de giro en la rada de operaciones de las naves que hagan uso de los terminales.

¹⁷ El remolcaje consiste en halar, empujar o apoyar una nave durante las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloadamiento, desabarloadamiento y maniobras de giro de las naves. En el caso de atraque, el remolcaje se inicia en la zona de fondeo designada por la Capitanía del Puerto y culmina en el amarradero designado por el operador del puerto; y viceversa en el caso de desatraque.

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

Ilustración N° 2: Servicios de practicaje y remolcaje



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

III. Hechos de importancia

- **Fijación tarifaria de 3 servicios especiales prestados en el Terminal Norte Multipropósito del Callao**

El 25 de marzo de 2013, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 011-2013-CD-OSITRAN se fijaron las Tarifas Máximas de tres (03) Servicios Especiales, prestados en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao: (i) Servicio de re-estiba de carga rodante, en sus dos modalidades (vía nave y vía muelle); (ii) servicio de re-estiba de carga fraccionada, en sus dos modalidades (vía nave y vía muelle); y (iii) servicio de embarque/descarga de carga de proyecto.

- **Fijación de tarifa máxima del servicio especial de “Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa” prestado en el Terminal Norte Multipropósito del Callao**

El 17 de setiembre de 2013, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 060-2013-CD-OSITRAN se fijó la Tarifa Máxima del Servicio Especial Tratamiento Especial de Carga Fraccionada Peligrosa prestado en el Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao

- **Fijación tarifaria del servicio especial de uso de barreras de contención**

El 5 de noviembre de 2013, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 063-2013-CD-OSITRAN se determinó la tarifa máxima del servicio especial “Uso de barreras de contención”.

- **Manuales de Contabilidad Regulatoria**

El 5 de noviembre de 2013, se aprobaron los Manuales de Contabilidad Regulatoria de TPE¹⁸, DPW¹⁹ y APMT²⁰ mediante resolución de consejo directivo, autorizando un periodo de transición para la aplicación de dicho manual entre el 1° de enero y el 31 de diciembre.

¹⁸ Manual de Contabilidad Regulatoria aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 066-2013-CD-OSITRAN.

¹⁹ Manual de Contabilidad Regulatoria aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 064-2013-CD-OSITRAN.

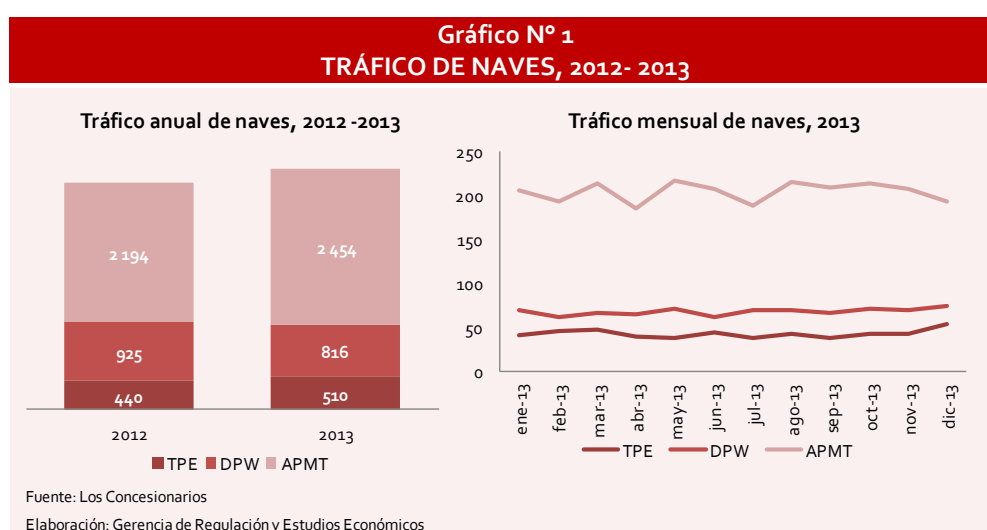
²⁰ Manual de Contabilidad Regulatoria aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 065-2013-CD-OSITRAN.



IV. Evolución del tráfico

IV.1. TRÁFICO DE NAVES

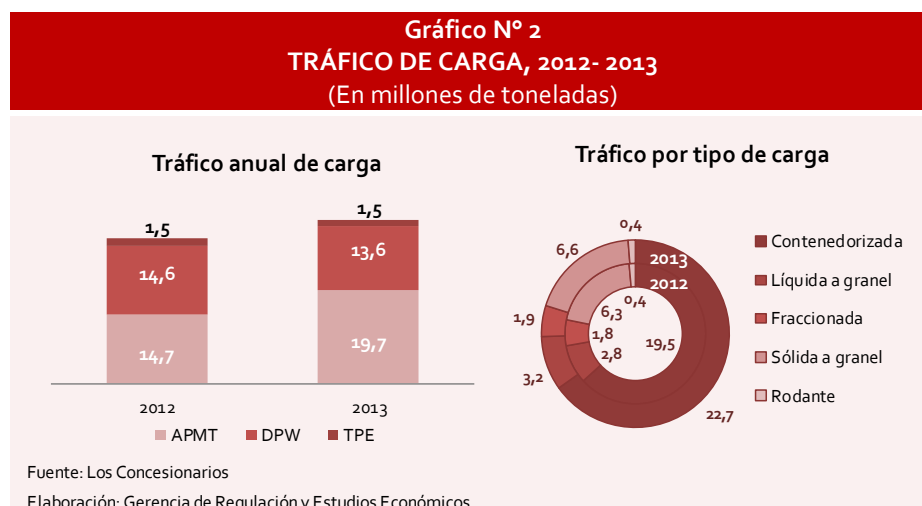
19. En el año 2013, los Concesionarios atendieron 3 780 naves lo que representó un incremento de 6,2% respecto al año anterior. Al respecto, TPE fue el Concesionario que presentó un mayor incremento en el tráfico de naves (15,9%), seguido por APMT cuyo incremento fue de 11,9%. Por su parte DPW, presentó una caída en el tráfico de naves pasando de 925 en el 2012 a 816 en el 2013. Esto posiblemente como consecuencia de un traslado de la carga contenedorizada a APMT.



20. Con respecto a la evolución mensual en el año 2013, se muestra que las empresas no han presentado mayor variabilidad, esto es, no han existido meses con sobresalientes o reducidos movimientos durante el año. Sin perjuicio de ello, para el caso de TPE y DPW el mes que presentó un mayor número de naves fue el mes de diciembre con 53 y 75, respectivamente.

IV.2. TRÁFICO DE CARGA

21. En el año 2013, los Concesionarios movilizaron 34,8 millones de toneladas lo cual representó un incremento de 13,1% respecto al año anterior. Ello como consecuencia del incremento en 34,0% que presentó APMT en dicho periodo y que alcanzó los 19,7 millones de toneladas. En contraste con ello, DPW presentó un comportamiento en línea con el tráfico de naves teniendo una caída de 6,7% respecto al año 2012. Finalmente, TPE mostró un pequeño incremento del orden del 0,3% respecto al año anterior (ver Gráfico N° 2).



22. Considerando el tipo de carga, los Concesionarios, presentaron una participación importante de la carga contenedorizada (65,2%) alcanzando los 22,7 millones de toneladas, el cual significó un incremento de 16,5% respecto al año anterior. Otro producto importante es la carga sólida a granel que representó el 18,9% del movimiento de carga y que tuvo un incremento de 4,9% respecto al año 2012 (pasó de 6,3 millones de toneladas en el 2012 al 6,6 millones de toneladas en el 2013). Por su parte, la carga líquida a granel y la carga fraccionada presentaron incrementos de 18,1% y 1,3% respecto al año anterior, respectivamente.

Cuadro N° 1
TRÁFICO DE CARGA POR CONCESIONARIO Y TIPO DE OPERACIÓN
(En miles de toneladas)

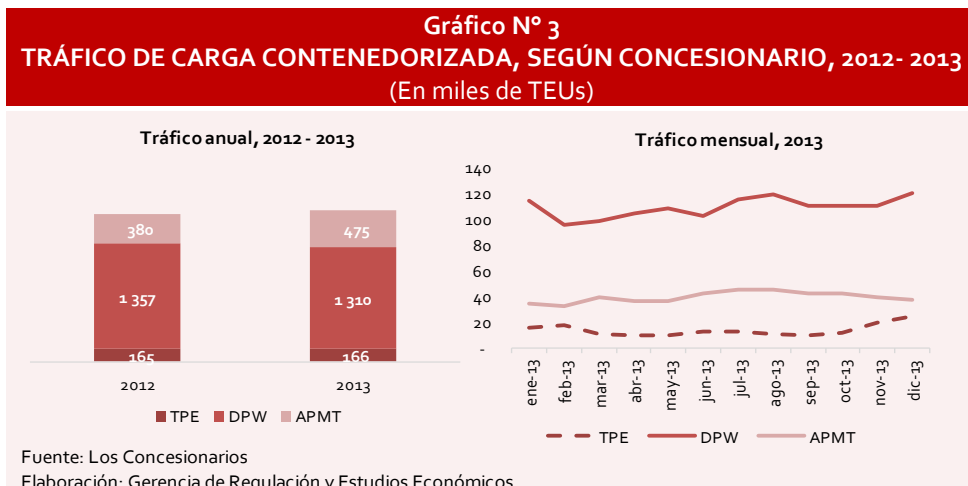
TIPO DE OPERACIÓN	2012			2013			TOTAL	
	TPE	DPW	APMT	TPE	DPW	APMT	2012	2013
Exportación	1 133	4 489	4 825	1 095	4 023	6 104	10 447	11 223
Importación	367	6 381	9 859	407	5 931	13 573	16 607	19 912
Transbordo ^{1/}	13	3 686	26	17	3 628	30	3 725	3 675
Total	1 514	14 556	14 710	1 519	13 582	19 708	30 780	34 809

^{1/} Incluye Transbordo, Cabotaje y Tránsito
Fuente: Los Concesionarios
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

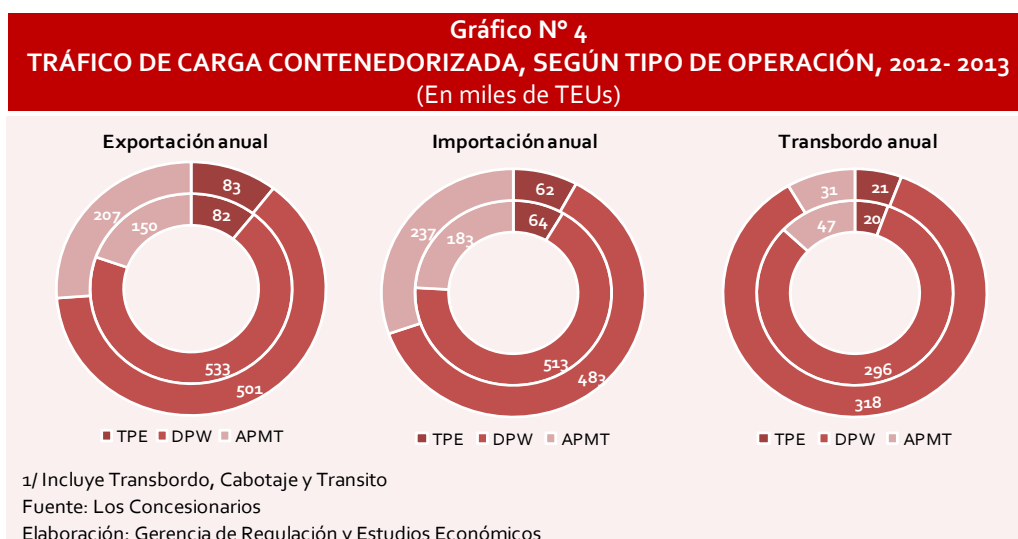
23. Al analizar la carga movilizada según tipo de régimen observamos que el 57,2% del volumen movilizado corresponde a carga de importación, la misma que tuvo un incremento de 19,1% respecto al año anterior. De otro lado, la carga de exportación tiene una participación de 32,2% y se incrementó en 7,4% con respecto al 2012. Finalmente, el tráfico en Transbordo, Cabotaje y Tránsito presentó una disminución de 1,3% con respecto al año anterior.

CARGA CONTENEDORIZADA

24. En cuanto al tráfico de carga contenedorizada registrado en el año 2013, los Concesionarios movilizaron 1 951 miles de TEUs, lo que representó un incremento de 2,6% respecto al año 2012, siendo DPW quien movilizó la mayor cantidad de TEUs alcanzando 1 310 miles de TEUs a pesar de sufrir una caída de 3,4% para ese mismo periodo. Por su parte, APMT fue la Concesión que logró el mayor incremento respecto al año anterior alcanzando un 25,1%, seguido por TPE que aumentó en 0,2% (ver Gráfico N° 3).

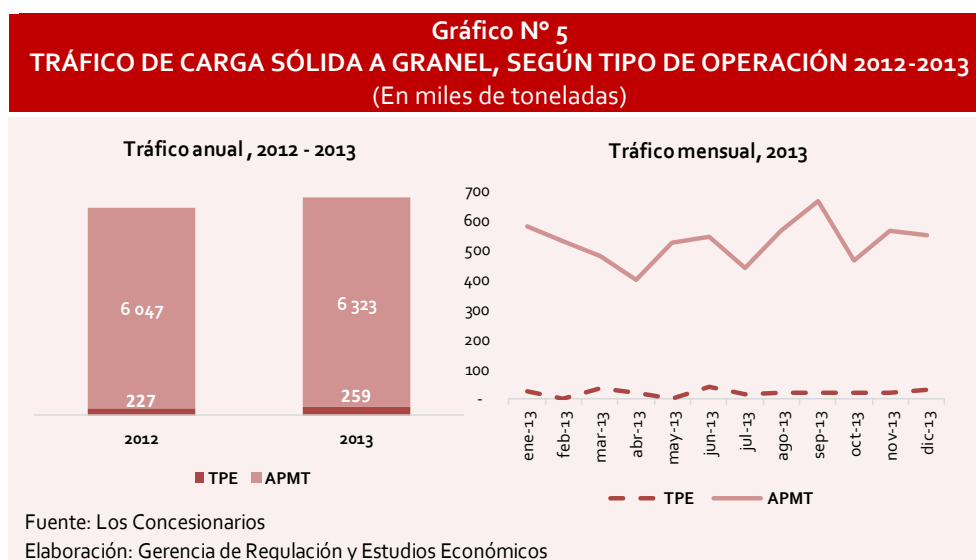


25. En cuanto al tráfico mensual de carga contenedorizada registrado en el año 2013, DPW a pesar de presentar una disminución anual en su tráfico de carga, ha presentado un incremento mensual a partir de la caída presentada en febrero (caída de 16,2%) alcanzando su máximo valor en diciembre con 120 mil TEUs. Por su parte, APMT presentó un primer semestre con incrementos continuos (pasando de 35 mil TEUs en enero a 46 mil TEUs en julio) para luego de julio presentar una tendencia a la baja hasta movilizar en diciembre 38 mil TEUs. Finalmente, TPE presentó movimientos alternos con caídas e incremento durante todo el año pasando de 16 mil TEUs en enero a 24 mil TEUs en diciembre.
26. En cuanto al tipo de operación, se observa que los movimientos de las exportaciones, importaciones y transbordo fueron mayores en DPW que en TPE y APMT. Las exportaciones se caracterizaron por los incrementos de TPE y APMT de 1,4% y 38,2% con relación al año 2012, respectivamente, así como una caída de DPW del 6,1% para el mismo periodo. Por su parte, las importaciones presentaron caídas por parte de TPE y DPW del 5,8% y 3,4% con respecto al año anterior, respectivamente. En contraste con ello, APMT presentó un incremento de 29,6% respecto al 2012 (ver Gráfico N° 4).
27. Por otro lado, las operaciones de transbordo presentaron un incremento para TPE y DPW del orden del 7,6% y 6,9% respecto al año 2012, respectivamente. Por su parte, APMT presentó una caída del 33,6% con relación al año anterior.



CARGA SÓLIDA A GRANEL

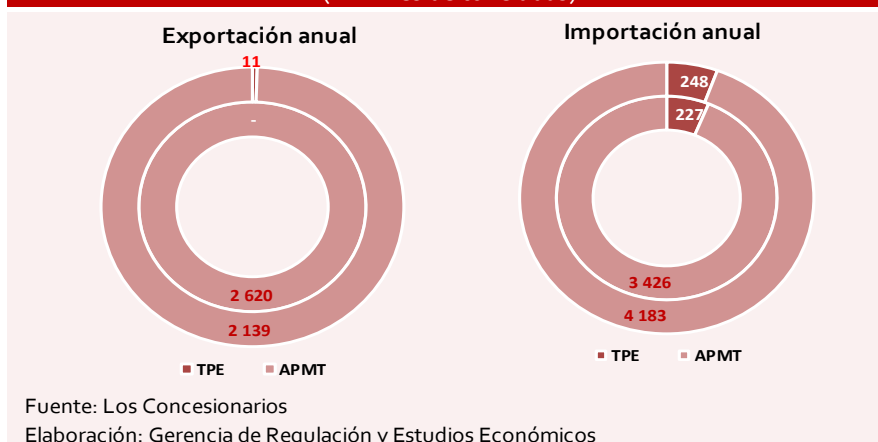
28. En el año 2013, el volumen de carga sólida a granel movilizado por TPE y APMT ascendió a 6,3 millones de toneladas²¹. Al respecto, APMT tuvo mayor participación en dicho incremento toda vez que movilizó 276 miles de toneladas adicionales a lo movilizado en año anterior. Sin perjuicio de ello, TPE presentó el mayor incremento, en términos relativos, respecto al año anterior alcanzando el 14,3%.



29. En cuanto a la evolución mensual se observa que en el año 2013 la evolución de carga sólida a granel para TPE y DPW registró tanto disminuciones e incrementos, destacando los meses de febrero y mayo para TPE por alcanzar los menores movimientos (3 mil toneladas) en el año, así como el mes de julio que fue el de mayor tráfico (38 mil toneladas). De otro lado, APMT registró en abril el menor movimiento (4,01 mil toneladas), mientras que el mayor movimiento fue en el mes de setiembre (666 mil toneladas).
30. En cuanto al tipo de operación, se observa que para el año 2013 los movimientos de exportaciones fueron en su gran mayoría realizados por APMT (99,5% del total de carga sólida a granel movilizada), al igual que en el caso de las importaciones, donde movilizó 16,8 veces lo realizado por TPE.

²¹ Cabe señalar que DPW no presenta movimientos de carga sólida a granel.

Gráfico N° 6
TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL, SEGÚN TIPO DE OPERACIÓN, 2012-2013
 (En miles de toneladas)

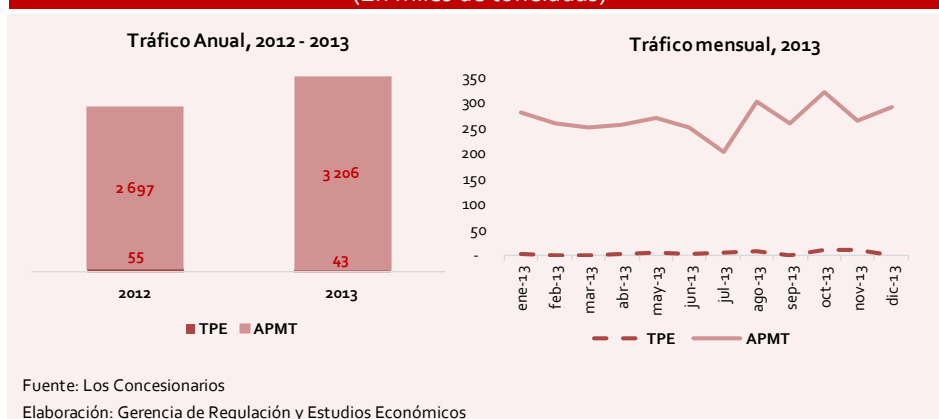


31. Respecto al resto de operaciones, TPE es la única Concesión que presentó cabotaje y tránsito durante el año 2013 alcanzando las 274 y 27 toneladas, respectivamente. Finalmente, las operaciones de importaciones de carga sólida a granel siguen siendo mayores a las de exportación. Así, en el 2013 APMT movió 4 183 mil toneladas por concepto de importación, monto 95,5% superior al movimiento por exportación.

CARGA LÍQUIDA A GRANEL

32. En el año 2013, el volumen de carga líquida a granel movilizado por TPE y APMT fue de 3,2 millones de toneladas²² y representó un incremento de 18,1% con relación al año anterior. Al respecto, APMT tuvo mayor influencia en dicho incremento toda vez que movilizó 509 miles de toneladas adicionales a lo movilizado en año anterior. En contraste con ello, TPE presentó una reducción del 21,8% respecto al año anterior.

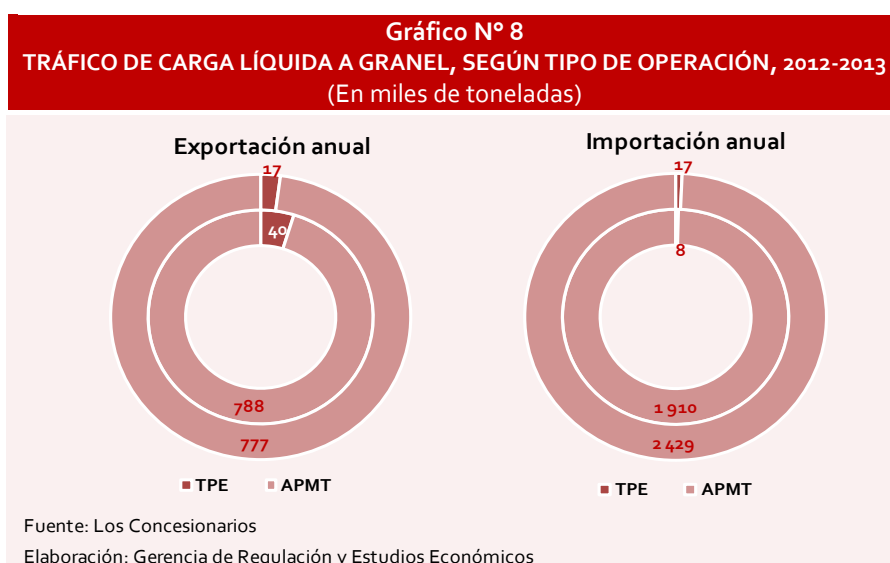
Gráfico N° 7
TRÁFICO DE CARGA LÍQUIDA A GRANEL, SEGÚN CONCESIONARIO, 2012-2013
 (En miles de toneladas)



33. En cuanto al tipo de operación, se observa que para el año 2013 los movimientos de exportación fue casi de manera exclusiva realizado por parte de APMT (97,9% del total de carga líquida a granel movilizada) el cual tuvo una disminución de 1,3% respecto al año

²² Cabe señalar que DPW no presenta movimientos de carga líquida a granel.

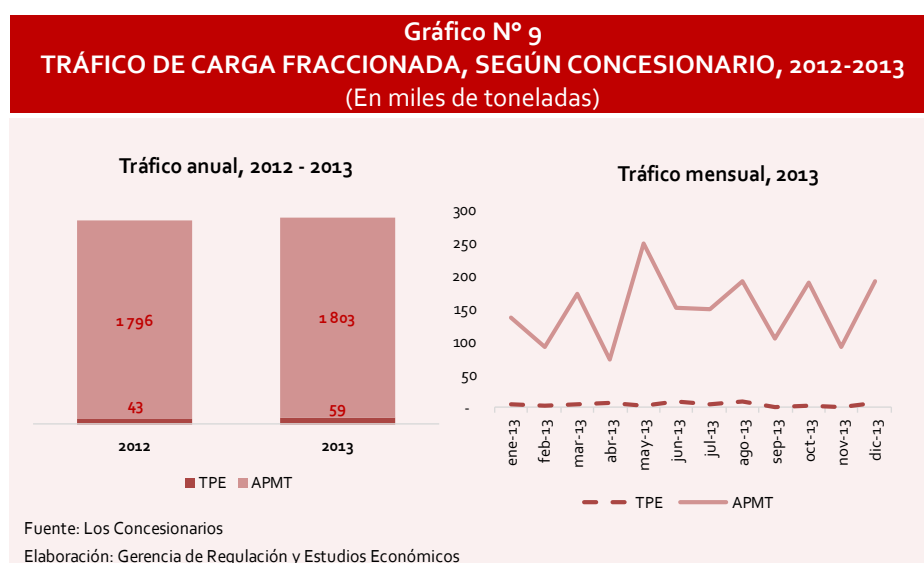
anterior. Similarmente, las importaciones para el año 2013 se caracterizaron tener una mayor participación por parte de APMT que movilizó 143,4 veces más de lo que movilizó TPE.



34. Respecto al resto de operaciones, TPE es la única Concesión que presentó operaciones de transbordo durante el año 2012 y 2013 alcanzando las 7 mil y 9 mil toneladas, respectivamente. Finalmente, las operaciones de importaciones de carga líquida a granel siguen siendo mayores a las de exportación. Así en el 2013 APMT se movieron 2 429 miles de toneladas por concepto de importación, monto 212,6% superior al movimiento por exportación.

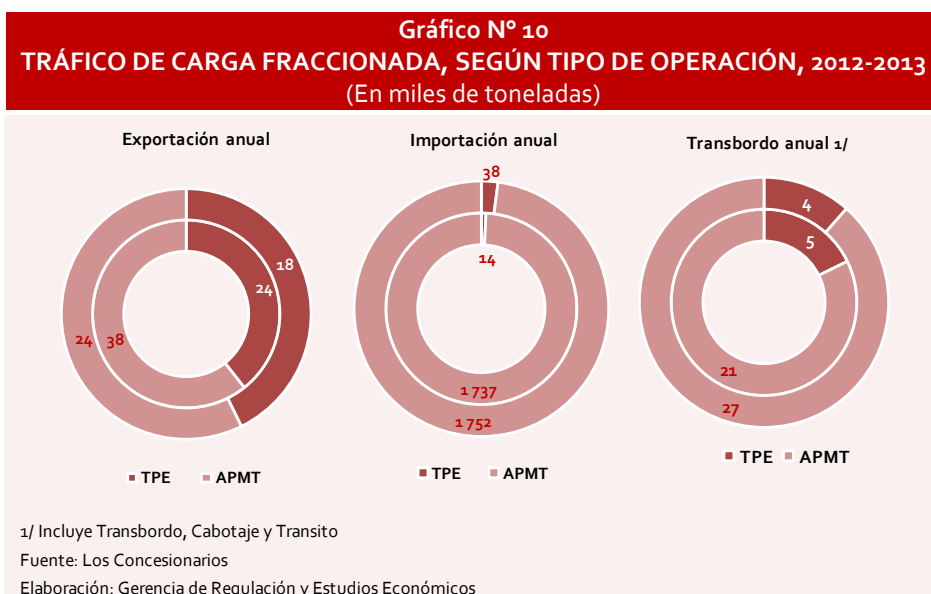
CARGA FRACCIONADA

35. En el año 2013, el volumen de carga líquida a granel movilizado por TPE y APMT fue de 1,9 millones de toneladas²³ y representó un incremento de 1,3% con relación al año anterior. Al respecto, TPE tuvo mayor influencia en dicho incremento toda vez que movilizó 17 mil toneladas adicionales a lo movilizado en año anterior, lo que representó un incremento de 39,0%. Por su parte, APMT presentó un aumento de 0,4% respecto al año anterior.



²³ Cabe señalar que DPW no presenta movimientos de carga líquida a granel.

36. En cuanto al tipo de operación, se observa que para el año 2013 los movimientos de exportación alcanzaron las 43 mil toneladas, lo que representó una disminución de 31,4% con relación al 2012. Ello como consecuencia de una disminución de los movimientos de TPE y APMT que cayeron en 25,6% y 35,3%, respectivamente. En contraste con ello, las importaciones presentaron un incremento de 2,2% respecto al 2012, producto de un aumento en el movimiento de ambas concesiones.



37. Respecto al resto de operaciones, TPE presentó movimientos por transbordo, cabotaje y tránsito que sumaron 3,5 mil toneladas en el año 2013, dicho movimiento representó una disminución del 23,3% respecto al 2012. Por su parte, APMT presentó un incremento en los movimientos de transbordo pasando de 21 mil toneladas en el 2012 a 27 mil toneladas en el 2013.

38. Finalmente, APMT presenta un mayor movimiento de operaciones de importaciones (1 752 miles de toneladas) a las de exportación (24 mil toneladas). Similarmente, TPE presenta un mayor movimiento de carga fraccionada por concepto de importación (38 mil toneladas) con respecto a las movilizadas por concepto de exportación (18 mil toneladas).

V. Desempeño operativo

V.1. NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD

39. Los Contratos de Concesión determinan los niveles de servicio y productividad, los cuales se verifican en base al promedio trimestral o por operación, según sea el caso.
40. Con relación a DPW y APMT, según el anexo 3 de sus contratos, los dos primeros trimestres de la explotación serán considerados como una etapa de adecuación, por lo que la verificación del cumplimiento de los indicadores se registrará a partir del tercer trimestre de control. Estos indicadores se describen en los Cuadro N° 2 y Cuadro N° 3, respectivamente.
41. Por otro lado, APMT deberá cumplir con los niveles de servicio y productividad según el momento de verificación de los mismos, lo cuales se clasifican en: (i) a partir de la fecha de toma de posesión, y (ii) a partir de la culminación de cada etapa de modernización. Al finalizar el año 2013, los niveles de servicio mínimos utilizados para la verificación fueron los existentes a partir de la fecha de toma de posesión.

Cuadro N° 2 DP WORLD S.R.L. NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD		
Indicador	Aplicación	Calidad mínima
Tiempo para el inicio de la descarga	Operación individual	No más de 30 minutos
Tiempo para el inicio de la descarga	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos
Tiempo para el zarpe de la nave	Operación individual	No más de 30 minutos
Tiempo para el zarpe de la nave	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos
Rendimiento de la Operación de embarque o descarga	Operación individual	No menor de 20 contenedores/hora/grúa
Rendimiento de la Operación de embarque y descarga	Promedio Trimestral	No menor de 20 contenedores/hora/grúa *
		No menor de 25 contenedores/hora/grúa **
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (Importación)	Operación individual	No más de 45 minutos *
		No más de 30 minutos **
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (Importación)	Promedio Trimestral	No más de 30 minutos *
		No más de 20 minutos **
*Para los dos primeros trimestres de medición		
** Para los siguientes trimestres de operación		
Fuente: Contrato de Concesión		
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos		

Cuadro N° 3
APM TERMINALS CALLAO S.A.
NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD

Indicador	Aplicación	Calidad mínima
i) A partir de la fecha de toma de posesión:		
Tiempo para el inicio de la descarga	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos
Tiempo para el zarpe de la nave	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (Importación)	Promedio Trimestral	No más de 30 minutos
Productividad para operación de contenedores sin grúas pórtico de muelle	Promedio Trimestral	No menos de 10 contenedores por hora y por grúa de buque
Productividad para operación de contenedores con grúas pórtico de muelle existentes	Promedio Trimestral; por cada grúa	No menor de 25 movimientos por hora
	Operación individual	No menor a 18 contenedores por grúa y por hora
Productividad para carga rodante	Promedio Trimestral	80 toneladas/hora
Productividad para carga fraccionada	Promedio Trimestral	100 toneladas/hora
Productividad para carga sólida a granel - General	Promedio Trimestral	400 toneladas/hora
Productividad para carga sólida a granel - Fertilizantes	Promedio Trimestral	300 toneladas/hora
ii) A partir de la culminación de cada etapa de modernización:		
Tiempo para el inicio de la descarga	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos
Tiempo para el zarpe de la nave	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (Importación)	Promedio Trimestral	No más de 30 minutos
Productividad para operación de contenedores sin grúas pórtico de muelle	Promedio Trimestral	No menos de 10 contenedores por hora y por grúa de buque
Productividad para operación de contenedores con grúas pórtico de muelle existentes	Promedio Trimestral; por cada grúa	No menor de 25 movimientos por hora
	Operación individual	No menor a 18 contenedores por grúa y por hora
Productividad para carga rodante	Promedio Trimestral	80 toneladas/hora
Productividad para carga fraccionada	Promedio Trimestral	100 toneladas/hora
Productividad para carga sólida a granel - General	Promedio Trimestral	400 toneladas/hora
Productividad para carga sólida a granel - Fertilizantes	Promedio Trimestral	300 toneladas/hora
Fuente: Contrato de Concesión		
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos		

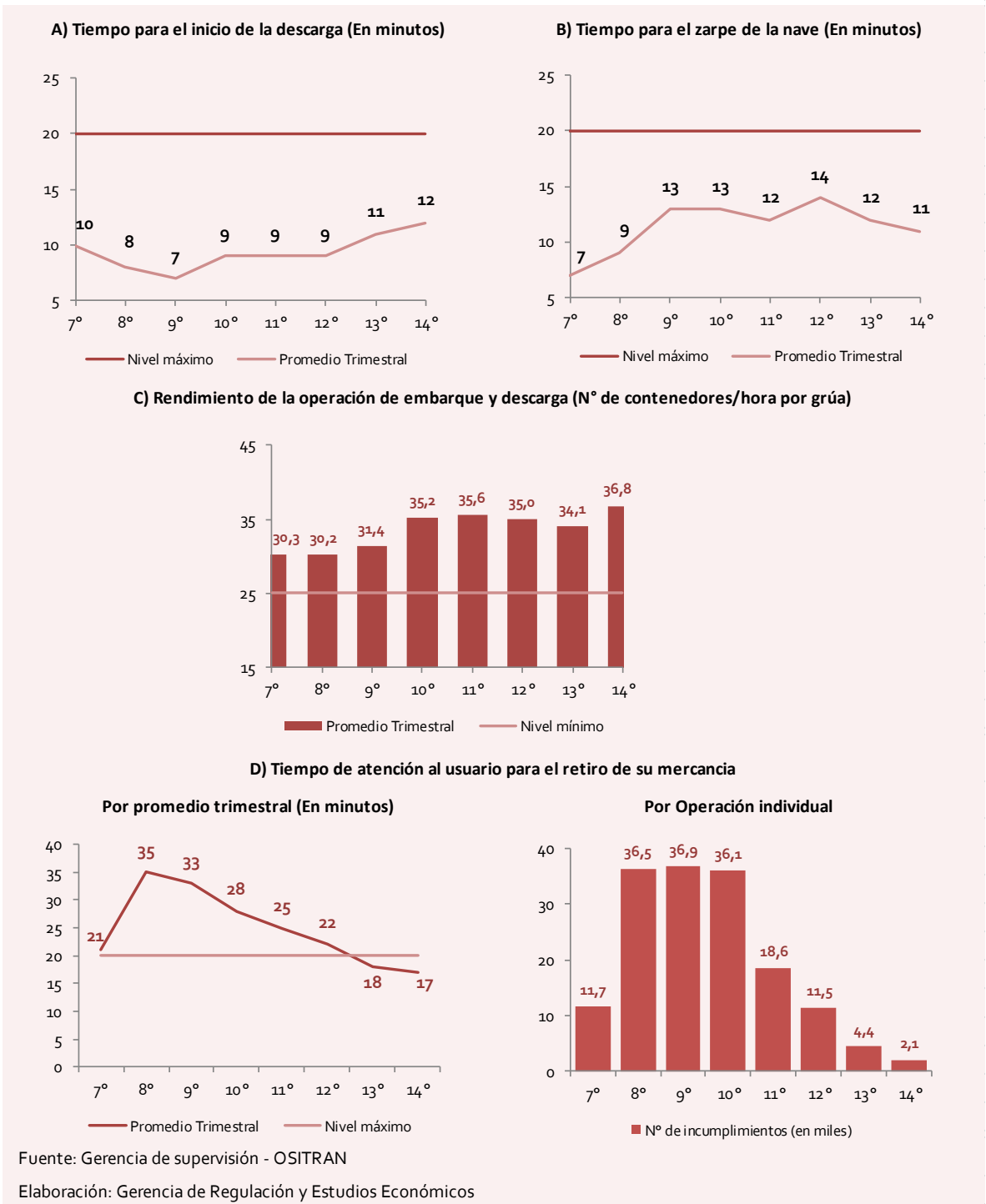
42. Al finalizar su 14° trimestre de explotación (comprendido entre Set-Nov de 2013), DPW presentó un promedio trimestral del tiempo para inicio de la descarga de 12 minutos, siendo éste superior en 3 minutos a lo calculado en el trimestre Set-Nov de 2012, manteniéndose dentro de los niveles exigidos. Asimismo, el tiempo promedio para el zarpe de la nave se mantuvo en alrededor de 11 minutos, el menor tiempo de los últimos 5 trimestres previos.



43. Con relación a la operación de embarque y descarga, el promedio trimestral fue cercano a los 37 contenedores/hora por grúa, lo cual significó el mayor rendimiento promedio trimestral registrado hasta el momento. Cabe señalar que desde el inicio de la verificación de dicho indicador, el terminal se ha mantenido por encima del nivel mínimo exigido en el Contrato de Concesión.
44. Por otro lado, el tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía fue, en promedio, de 17 minutos para el trimestre Set-Nov de 2013, lo cual significó una reducción de 18 minutos respecto del trimestre Mar-May de 2012 en el cual se registró el mayor tiempo de los últimos 8 trimestres. Cabe señalar que durante el trimestre se han presentado 2 067 incumplimientos de tiempo de atención por operación individual, lo que significó una reducción del 53,1% con relación al trimestre anterior. En el Gráfico N° 11 se presenta la evolución de los principales niveles de servicio y productividad verificados para DPW.
45. En tanto, APMT durante su 8° trimestre de explotación (comprendido entre Mar-May de 2013) ha registrado un tiempo promedio para el inicio de la descarga de 9 minutos, el cual se ha mantenido fijo en los últimos 2 trimestres previos y es superior en 2 minutos al tiempo más bajo registrado en el trimestre Jun-Ago de 2012. Por otra parte, respecto al tiempo promedio para el zarpe de la nave, se ha calculado en 14 minutos, el cual si bien está dentro de los niveles aceptables de servicio, es hasta el momento el mayor tiempo promedio para dicho indicador.
46. Además, el rendimiento promedio trimestral en las operaciones de embarque y descarga fue de 35 contenedores/hora por grúa, lo cual significó una reducción del 1,7% respecto del promedio del trimestre previo. Cabe señalar que desde el inicio de la verificación de dicho nivel trimestral, el terminal se ha mantenido por encima del nivel mínimo exigido en el contrato de concesión.
47. Finalmente, con relación al tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía, se ha calculado un promedio trimestral de 22 minutos, el cual es superior por 2 minutos al nivel máximo establecido en el Contrato de Concesión, por lo que incumple dicho indicador. Cabe señalar que desde la fecha posterior a la etapa de adecuación a los niveles de servicio, el terminal no ha logrado mantenerse en ningún momento dentro de los niveles exigidos, aunque ha mantenido una tendencia al ajuste de los mismos en los últimos 3 trimestres previos. Adicionalmente, el número de incumplimientos por operación individual se ha ido reduciendo a partir del 6° trimestre, siendo actualmente alrededor de 11 493 incumplimientos, cifra menor en 31,2% respecto del 5° trimestre en el que se presentó el mayor número de incumplimientos. En el Gráfico N° 12 se presenta la evolución de los principales niveles de servicio y productividad verificados para APMT.
48. Para el caso de TPE, en el Contrato de Concesión²⁴ se indica que no se exigirá al Concesionario el cumplimiento de los niveles de servicio y productividad durante la ejecución de las obras de la Etapa 1 y hasta su culminación. Asimismo, se verificará el cumplimiento de los indicadores de rendimiento de embarque y descarga de contenedores trimestral una vez instaladas las grúas en el muelle espigón existente. Al finalizar el año 2013, no se cumplen todavía las condiciones para verificar los niveles de servicio y productividad en dicho terminal portuario.

²⁴ Anexo 3 del Contrato de Concesión.

Gráfico N° 11
DP WORLD S.R.L.
NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD, 2012-2013
(Del Trimestre 7 al 14 de explotación de la concesión)

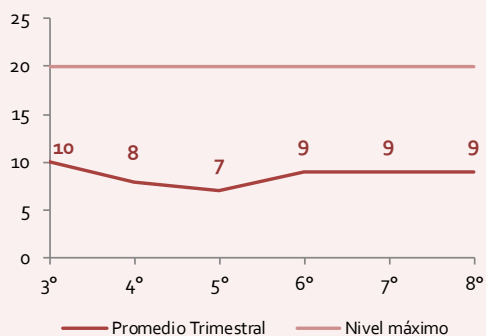


Fuente: Gerencia de supervisión - OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Gráfico N° 12
APM TERMINALS CALLAO S.A.
NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD, 2012-2013
(Del Trimestre 3 al 8 de explotación de la concesión)

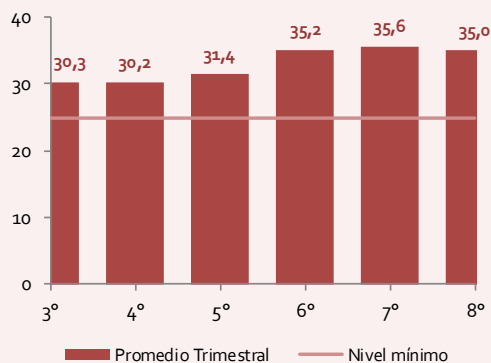
A) Tiempo para el inicio de la descarga (En minutos)



B) Tiempo para el zarpe de la nave (En minutos)

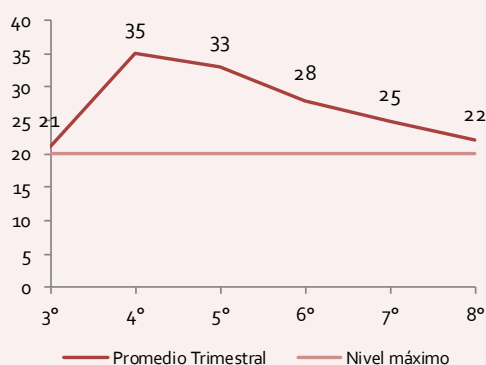


C) Rendimiento de la operación de embarque y descarga (N° de contenedores/hora por grúa)

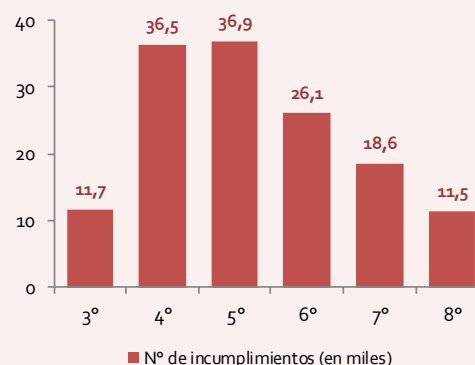


D) Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía

Promedio Trimestral (En minutos)



Operación Individual

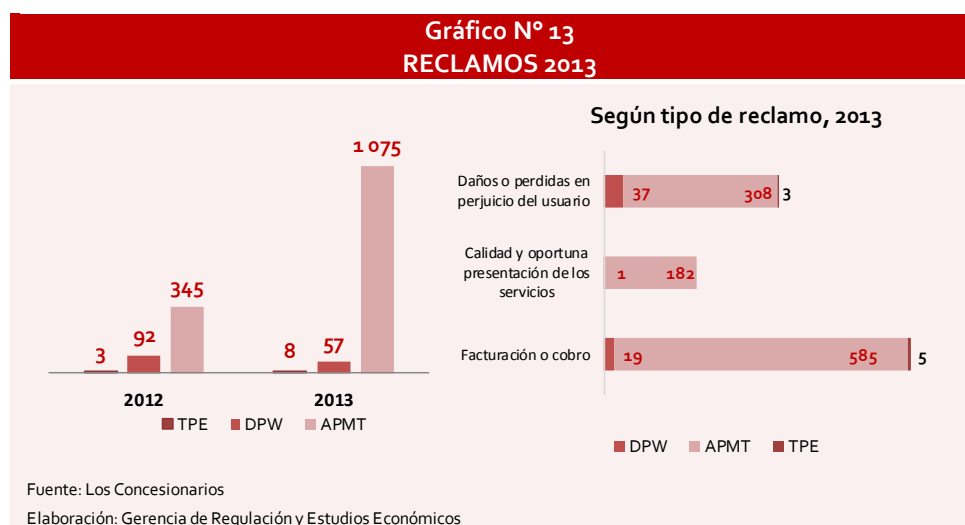


Fuente: Gerencia de supervisión - OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

V.2. RECLAMOS

49. La cantidad de reclamos en el 2013, entre los Concesionarios, alcanzó los 1 140 que representó un incremento de 159,1% respecto al año anterior. APMT fue el Concesionario que tuvo el mayor número de reclamos con 1 075, el cual estuvo conformado por un 38,6% de reclamos fundados, un 30,2% de reclamos infundados, improcedentes e inadmisibles y un 21,8% en OSITRAN.
50. Por su parte, DPW presentó un 26% de reclamos fundados, 39% de reclamos infundados y un 32% de reclamos improcedentes, todos ellos en primera instancia. Finalmente, TPE registró 8 reclamos en el 2013 de los cuales 6 fueron fundados, uno infundado y uno en apelación en OSITRAN.



51. En cuanto a los tipos de reclamos, los Concesionarios se caracterizaron por tener un mayor número de reclamos por concepto de *Facturación o cobro* y *Daños o pérdidas en perjuicio del usuario*. Así, para TPE el 100% de sus reclamos se concentran en ambos conceptos, DPW tiene el 98,2% por dichos tipos de reclamos y APMT tiene un 83,0% por dichos conceptos.

VI. Evolución de tarifas

VI.1. TARIFAS REGULADAS

52. Los Concesionarios pueden prestar dos tipos de servicios: Servicio Estándar y Servicios Especiales. En la prestación del Servicio Estándar los usuarios están obligados a pagar una contraprestación económica regulada por el Contrato de Concesión. En el caso de los Servicios Especiales, tal como se ha señalado, es proporcionada a solicitud de los usuarios y los Concesionarios están facultados a cobrar un precio, salvo en el caso de APMT, donde su Contrato de Concesión regula la existencia de un Servicio Especial Regulado.
53. De acuerdo a los Contratos de Concesión²⁵, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación de cada Concesión, OSITRAN realizará la primera revisión de las Tarifas. 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)²⁶ de los EEUU.

X: Es la variación anual promedio de la productividad.

54. El RPI es la inflación expresada en un índice general de precios, utilizado para ajustar la tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación. Por su parte, el factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, el cual será calculado por OSITRAN y será revisado cada cinco años.
55. 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 dicho quinquenio. Así, durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación, el factor de productividad será cero.
56. De esta manera, en el año 2013 las tarifas de los servicios estándar se ajustaron en función a la inflación de los EEUU. El nuevo tarifario para el referido año es el siguiente.

²⁵ Cláusula 8.21 del Contrato de Concesión de TPE, Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión de DPW y cláusula 8.25 del Contrato de Concesión de APMT.

²⁶ CPI (*Consumer Price Index*) es el índice de precios al consumidor de los EEUU, publicado por el departamento de estadísticas laborales (*The Bureau of Labor Statistics*).



Cuadro N° 4
TARIFARIO DE LOS SERVICIOS ESTÁNDAR
(En USD, sin IGV)

Concepto	Unidad de Cobro	2012			2013		
		TPE 1/	DPW 2/	APMT 3/	TPE 4/	DPW 5/	APMT 6/
Servicios Estándar en función a la nave							
Uso o alquiler de amarradero	mLOA/hora	0,58	0,736	0,71	0,6	0,746	0,72
Uso de amarradero remolcadores de Puerto	mLOA/hora	0,11			0,11		
Uso de amarradero para naves menores de 80 mLO	mLOA/hora	0,32			0,32		
Contenedores							
Con Grúa Pórtico de Muelle							
Llenos 20 pies-Porción Nave	Movimiento	136,15	16,00	25,00	140,88	12,00	25,00
Llenos 20 pies-Porción Tierra	Movimiento		78,65	66,53		83,98	67,78
Llenos 40 pies-Porción Nave	Movimiento	204,23	16,00	35,00	211,30	12,00	35,00
Llenos 40 pies-Porción Tierra	Movimiento		126,16	102,30		132,16	104,17
Vacíos 20 pies	Movimiento	136,15	75,72	73,23	140,88	76,79	74,23
Vacíos 40 pies	Movimiento	204,23	113,58	109,84	211,30	115,35	111,34
Transbordo							
Llenos 20 pies	Ciclo completo	92,39	75,72	73,23	94,75	76,79	74,23
Vacíos 20 pies	Ciclo completo	87,83	75,72	73,23	90,12	76,79	74,23
Llenos 40 pies	Ciclo completo	138,67	113,58	109,84	142,27	115,35	111,34
Vacíos 40 pies	Ciclo completo	131,73	113,58	109,84	135,14	115,35	111,34
Sin Grúa Pórtico de Muelle							
Llenos 20 pies-Porción Nave	Movimiento	136,15		2,50	140,88		2,50
Llenos 20 pies-Porción Tierra	Movimiento			66,15			67,09
Llenos 40 pies-Porción Nave	Movimiento	204,23		1,25	211,30		1,25
Llenos 40 pies-Porción Tierra	Movimiento			101,73			103,13
Vacíos 20 pies	Movimiento	136,15		54,92	140,88		55,67
Vacíos 40 pies	Movimiento	204,23		82,38	211,30		83,50
Transbordo							
Llenos 20 pies	Ciclo completo	92,39		54,92	94,75		55,67
Vacíos 20 pies	Ciclo completo	87,83		54,92	90,12		55,67
Llenos 40 pies	Ciclo completo	138,67		82,38	142,27		83,50
Vacíos 40 pies	Ciclo completo	131,73		82,38	135,14		83,50
Servicio Estándar a la Carga Fraccionada							
Embarque o descarga - Porción Nave	Tonelada			2,5			2,5
Embarque o descarga - Porción Tierra	Tonelada	13,61		5,13	14,09		5,23
Servicio Estándar a la Carga Rodante							
Embarque o descarga - Porción Nave	Tonelada			3,5			3,5
Embarque o descarga - Porción Tierra	Tonelada	41,9		25,49	43,35		25,88
Servicio Estándar a la Carga Sólida a Granel							
Embarque o descarga	Tonelada	6,28		3,81	6,51		3,86
Servicio Estándar a la Carga Líquida a Granel							
Embarque o descarga	Tonelada	1,57		1,14	1,63		1,16
Servicio Estándar para pasajeros							
	Pasajero			8,14			8,25

1/ A partir del 1 de junio del 2012.

2/ A partir del 1 de enero del 2012.

3/ A partir del 29 de octubre del 2012.

4/ A partir del 6 de noviembre del 2013. Cabe precisar que hubo una primera variación el 1 de enero del 2013.

5/ A partir del 11 de enero del 2013.

6/ A partir del 1 de julio del 2013.

Fuente: Los Concesionarios

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

57. En el año 2013, se destaca el incremento de tarifas realizado por TPE que, en general, fue mayor a DPW y APMT. El mayor incremento tarifario que realizó TPE fue en los Servicios Estándar de Carga Líquida y Sólida a Granel en 3,8% y 3,7%, respectivamente. En cuanto a la carga contenedorizada, DPW y APMT presentaron similares incrementos en la tarifa acumulada de porción nave y porción tierra (1,4%)²⁷. Sin embargo, para cada uno de estos servicios la variación fue distinta. Así, DPW disminuyó en 25% la porción nave, tanto en contenedores de 20 pies y 40 pies e incrementó en 6,8% y 4,8% la porción tierra en contenedores de 20 pies y 40 pies, respectivamente. Por su parte, APMT no tuvo variación en la porción nave en los dos tipos de contenedores e incrementó en 1,9% y 1,8% para contenedores de 20 pies y 40 pies, respectivamente. Por su parte, TPE realizó un incremento 3,5% tanto en contenedores de 20 pies y 40 pies.

58. APMT, a diferencia de TPE y DPW, como parte de su propuesta económica realizada en la etapa de adjudicación de la buena pro, ofreció un descuento del 100% por todos los Servicios Especiales descritos en el Anexo 9 de las Bases del proceso de promoción privada del proyecto²⁸. Asimismo, este Concesionario presenta diversos Servicios Especiales sujetos a una tarifa, que se muestran en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 5					
TARIFARIO DE SERVICIOS ESPECIALES REGULADOS, APMT					
(En USD, sin IGV)					
VIGENTE A PARTIR DE:		29/10/2012	01/07/2013	VIGENTE A PARTIR DE:	
		29/10/2012	01/07/2013	29/10/2012	01/07/2013
SERVICIOS ESPECIALES - EN FUNCIÓN A LA NAVE					
USO DE ÁREA OPERATIVA			RE-ESTIBA DE CONTENEDORES		
Contenedores vacíos todos los tráficos (excepto transbordo)			Re-estiba en la misma bodega - contenedor 20 pies		
48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)	Libre	Libre	Re-estiba en la misma bodega - contenedor 40 pies		
Días: 3-6 (Tarifa por día)	1,53	1,55	Re-estiba vía muelle - contenedor 20 pies		
Contenedores llenos de transbordo			Re-estiba vía muelle - contenedor 40 pies		
48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)	Libre	Libre	0,00		
Días: 3-10 (Tarifa por día)	3,05	3,09	0,00		
Contenedores vacíos de transbordo			CONTENEDORES REEFER DE TRANSBORDO		
48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)	Libre	Libre	Energía - contenedor 20 y 40 pies		
Días: 3-10 (Tarifa por día)	1,53	1,55	Inspección y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies		
			0,00		
			0,00		
ESCOTILLAS O TAPAS DE BODEGAS			OTROS SERVICIOS ESPECIALES DE CONTENEDORES		
Movilización de escotillas (ISO Hatches)	0,00	0,00	Carga/descarga y entrega no ISO/OOG (Adicional) - contenedor 20 y 40 pies		
			0,00		
			0,00		
SERVICIOS ESPECIALES PARA CONTENEDORES - EN FUNCIÓN A LA CARGA					
USO DE ÁREA OPERATIVA			CONTENEDORES REEFER		
Contenedores llenos todos los tráficos (excepto transbordo)			Energía - contenedor 20 y 40 pies		
48 horas (Tiempo libre - incluido en el Servicio Estándar)	Libre	Libre	Inspección y monitoreo - contenedor 20 y 40 pies		
Días: 3-6 (Tarifa por día)	3,05	3,09	Montaje y desmontaje de sistema clip on en reefer Gensets		
			0,00		
			0,00		
SERVICIO DE MANIPULEO DE CARGA			MOVIMIENTO HORIZONTAL		
Con uso de grupos o cuadrillas - Contenedor 20 y 40 pies	0,00	0,00	Movimiento extras al servicio estándar en el Terminal a solicitud del cliente o de las Autoridades		
Con uso de montacargas - contenedor 20 y 40 pies	0,00	0,00	0,00		
			0,00		

Fuente: APM Terminals Callao

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

²⁷ Cabe precisar que las tarifas de embarque o descarga de contenedores llenos diferencian el cobro a la nave o al consignatario/dueño de la carga (quienes asumen la parte tierra), según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo (*Liner Terms*).

²⁸ El descuento aplica a los siguientes servicios especiales: Movilización de escotillas (ISO Hatches), re-estibas en bodega, re-estibas vía muelle, carga/descarga y entrega de contenedor no ISO/OOG, operaciones movimientos horizontales, manipuleo por registro (sin y con montacargas), energía *reefer*, inspección y monitoreo *reefer* y montaje/desmontaje de sistema *clip on en reefer gent set*.

VI.2. CARGOS DE ACCESO

59. Mediante las resoluciones del Consejo Directivo N° 017-2010-CD-OSITRAN, N° 002-2011-CD-OSITRAN y N° 043-2011-CD-OSITRAN, se aprobaron los Reglamentos de Acceso (REA) de TPE, DPW y APMT, respectivamente, los cuales son de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios que prestan los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, se genera la obligación a los Concesionarios de otorgar el acceso a los usuarios intermedios para el uso de las facilidades esenciales con el fin de prestar los servicios esenciales mencionados.
60. Durante el año 2013, TPE renovó los contratos que se vencían en dicho año (2 por el servicio de remolcaje y 3 por el servicio de practicaje) de los cuales las empresas Trabajos Marítimos S.A (TRAMARSA) y Ian Taylor Perú S.A.C. brindan ambos servicios. Por su parte, DPW mediante adendas amplió los plazos por año más de 12 contratos de acceso que se vencían ese mismo año, de éstas sólo TRAMARSA brinda ambos servicios.
61. Finalmente, APMT tiene 23 contratos de acceso vigentes de las cuales 5 corresponden al servicio de remolcaje y 18 al servicio de practicaje. Al igual que en el caso de DPW, sólo TRAMARSA brinda ambos servicios.
62. En cuanto a los cargos de acceso para el servicio de remolcaje, TPE cobra USD 0,003 x TRB, mientras que DPW y APMT cobran USD 70,0 (más IGV) por maniobra de remolcaje y por cada remolcador. Respecto al acceso para brindar el servicio de practicaje los Concesionarios tienen una tarifa de cero, la cual se viene manteniendo desde el inicio de las operaciones de cada Concesión.

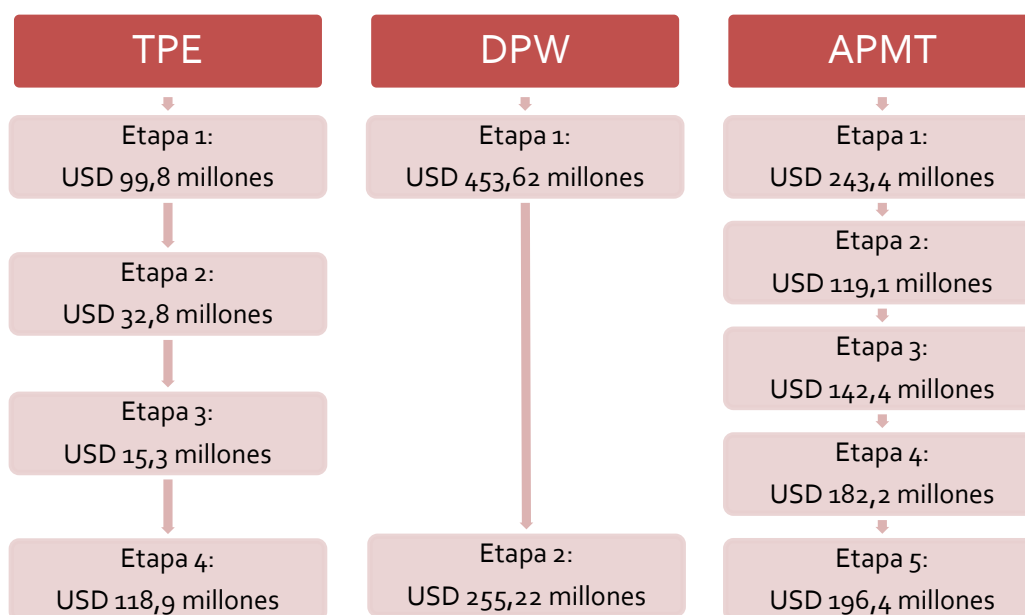
Cuadro N° 6 CONTRATOS DE ACCESO DE PRACTICAJE Y REMOLCAJE (En USD, sin IGV)						
	TPE		DPW		APMT	
	Desde	Hasta	Desde	Hasta	Desde	Hasta
Remolcaje						
Trabajos Marítimos SA. - TRAMARSA	08/12/2013	07/12/2014	05/09/2013	04/09/2014	08/03/2013	07/03/2014
Inversiones Marítimas CPT Perú SAC. - INMARSA			05/09/2013	04/09/2014	08/03/2013	07/03/2014
Petrolera Transoceánica SA.			05/09/2013	04/09/2014	08/03/2013	07/03/2014
Ian Taylor Perú SAC.	04/05/2013	05/05/2014	05/09/2013	04/09/2014	08/03/2013	07/03/2014
PETROTANKERS					08/03/2013	07/03/2014
Practicaje						
Trabajos Marítimos SA. - TRAMARSA	05/11/2013	05/11/2014	01/08/2013	31/07/2014	01/07/2013	30/06/2014
Triton Maritime Services SA.	05/11/2012	05/11/2014	01/08/2013	31/07/2014	01/07/2013	30/06/2014
Agencias Universales Perú SA. - AGUNSA			01/08/2013	31/07/2014	01/07/2013	30/06/2014
Empresa Marítima del Sur SAC.					01/07/2013	30/06/2014
Argos Marine EIRL.			01/10/2013	30/09/2014	01/07/2013	30/06/2014
Corporación de Prácticos SA. - COPRACSA			25/11/2013	24/11/2014	01/07/2013	30/06/2014
WABISABI			22/10/2013	21/10/2014	15/10/2013	14/04/2014
Maritime & Services SAC			22/10/2013	21/10/2014	10/11/2012	09/11/2013
Oceano Agencia Marítima			01/11/2013	31/10/2014	01/07/2013	30/06/2014
Ian Taylor Peru SAC	06/11/2013	05/11/2014				
Servicios y Operaciones Marítimas INKA E.I.R.L.					01/07/2013	30/06/2014
Quality Maritime Services E.I.R.L.					10/11/2012	09/11/2013
Agencia Marítima de Barcos S.A.					01/07/2013	30/06/2014
Prácticos Marítimos S.A.C.					01/07/2013	30/06/2014
PRATMAR S.R.L.					01/07/2013	30/06/2014
Representaciones Navieras y Aduaneras S.A.C.					01/07/2013	30/06/2014
RIGEL PILOTS S.A.C.					01/07/2013	30/06/2014
Marine Technical Surveyors EIRL					10/11/2012	09/11/2013
Servicios de Practicaje Marítimo S.A.					01/07/2013	30/06/2014

Fuente: Los Concesionarios
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VII. Inversiones

63. Los compromisos de inversión que establecen los contratos de concesión ascienden a inversiones referenciales de USD 266,9 millones (incluye IGV), USD 708,8 millones (incluye IGV) y USD 883,5 millones (incluye IGV) para TPE, DPW y APMT, respectivamente. Dichos compromisos de inversión se materializan en diversas etapas, según el concesionario. En el caso de TPE existen cuatro etapas de inversión, DPW en dos etapas y APMT presenta seis etapas de inversión, tal como se muestra en la Ilustración N° 3.

Ilustración N° 3: Inversión referencial por etapas

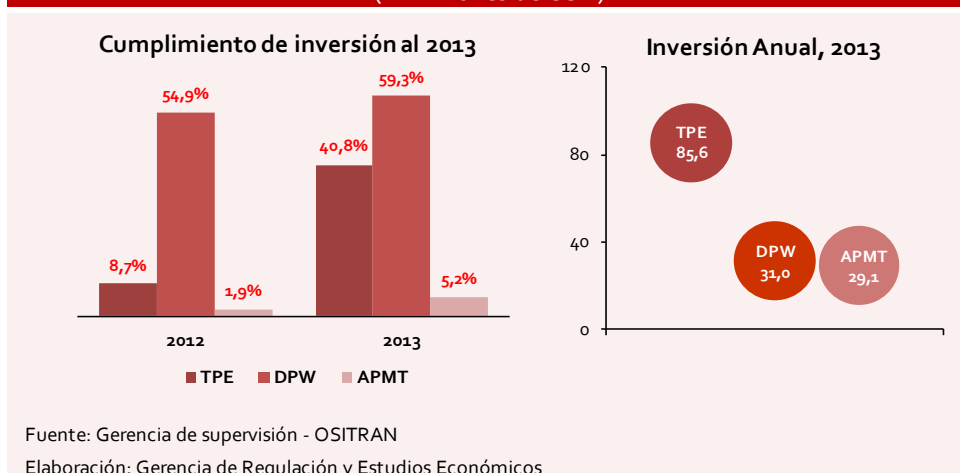


Fuente: Los Contratos de Concesión
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

64. En el año 2013, TPE realizó una inversión USD 85,6 millones con lo cual el monto acumulado para ese mismo periodo alcanzó los USD 108,9 millones, que representa el 40,8% de la inversión referencial. Dichas inversiones corresponden, principalmente, a la construcción del nuevo Terminal Portuario Paita ascendente a USD 73,5 millones en inversiones obligatorias.

65. Por su parte, DPW para ese mismo año realizó una inversión de USD 31,0 millones (similar que el año anterior) alcanzando una inversión acumulada de USD 417,7 millones. Las inversiones de DPW corresponden a la Inversión Complementaria Adicional que son realizadas semestralmente conforme lo señala el Contrato de Concesión. Finalmente, APMT realizó una inversión de USD 29,1 con lo que alcanzó un cumplimiento de inversión de 5,2% y una inversión acumulada de USD 45,9 millones.

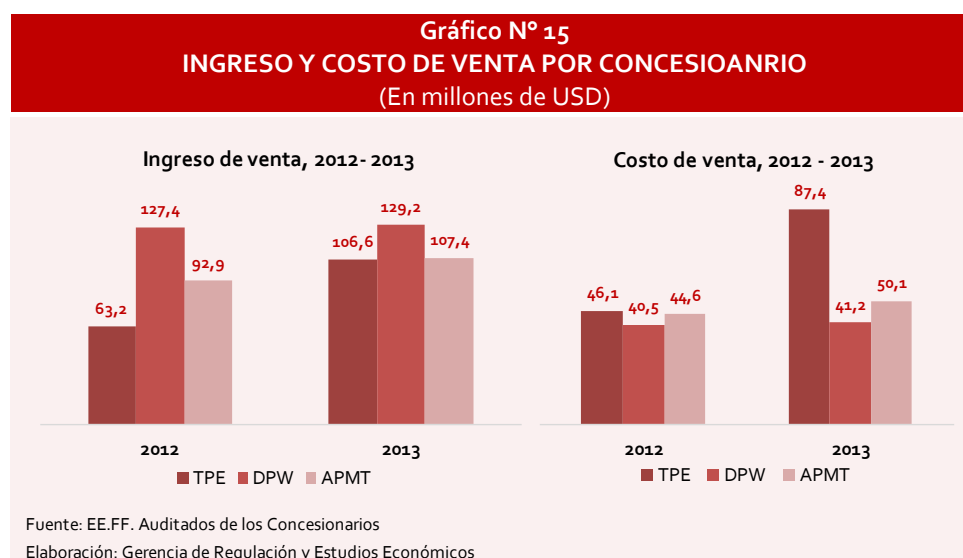
Gráfico N° 14
INVERSIÓN ANUAL Y CUMPLIMIENTO DE INVERSIÓN POR CONCESIONARIO
 (En millones de USD)



VIII. Resultados financieros

VIII.1. ESTADO DE RESULTADOS

66. En el año 2013, los Concesionarios presentaron incrementos en sus ingresos, siendo el de mayor incremento TPE que aumentó en 68,6% respecto al año anterior. Por su parte, APMT y DPW tuvieron incrementos de 15,7% y 1,4%, respectivamente. Sin embargo, DPW es la concesión con mayores ingresos en el año 2013. En efecto, en el referido periodo DPW alcanzó ingresos de USD 129,2 millones, seguido por APMT con USD 107,4 millones y, finalmente, TPE con USD 106,6 millones.
67. En el caso particular de TPE el mayor incremento de los ingresos conciernen al concepto de servicios de construcción (74,8% del total de ingresos) que corresponde, principalmente, a la construcción del nuevo terminal de contenedores y su equipamiento²⁹. En cambio, DPW y APMT se caracterizan por presentar sus mayores ingresos provenientes del servicio estándar de contenedores, 70,7% y 30,9%, respectivamente.



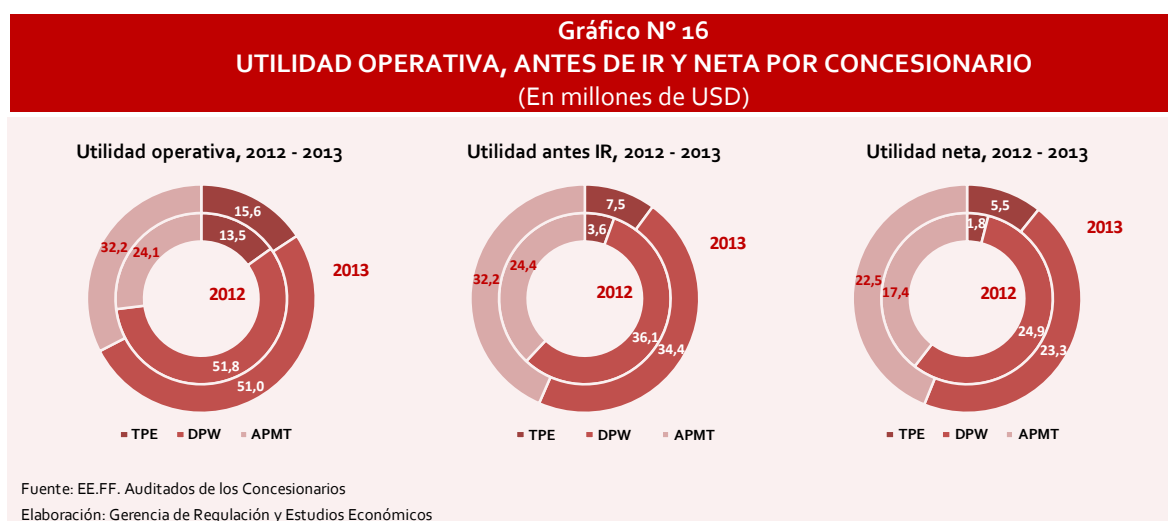
68. En cuanto a los costos del servicio, similar que en los ingresos estos incrementaron en las tres Concesiones, de las cuales, TPE presentó el mayor incremento, el cual correspondió al 89,6% respecto al año 2012. Le sigue APMT y DPW que tuvieron incrementos de 12,4% y 1,7%, respectivamente. TPE presenta un importante incremento por concepto de prestación de servicios de construcción que se incrementó en 102,7% respecto al año anterior y que en el año 2013 representa el 89,6% del total de sus costos. Por su parte, DPW y APMT tienen la característica de que el concepto gasto de personal representa la mayor participación dentro de sus costos, 32,2% y 56,5% para el año 2013, respectivamente.
69. De lo anterior, se desprende que DPW presentó la mayor utilidad bruta correspondiente al año 2013, alcanzando USD 88,0 millones, seguido por APMT con USD 57,3 millones y TPE con USD 19,2 millones. De forma similar, en términos de eficiencia en la producción³⁰ se observa que

²⁹ Estos ingresos se reconocen con cargo a un activo financiero debido a que, conforme presta estos servicios, TPE adquiere el derecho contractual de recibir efectivo mediante el Ingreso Mínimo Garantizado, el cual entregara el Concedente al Concesionario.

³⁰ Medido como utilidad bruta sobre ventas.

para el año 2013 DPW presenta una mayor eficiencia (68,1%) que los otros dos concesionarios, a pesar de haber disminuido respecto al año anterior (68,2% en el año 2012). Por su parte, APMT presentó un incremento en dicho indicador pasando de 52,0% en el año 2012 a 53,3% en el año 2013.

70. En cuanto a la *Utilidad operativa*, los Concesionarios se caracterizaron por presentar incrementos respecto al año 2012. En particular, APMT presentó un incremento de 33,7% pasando de USD 24,1 millones en el 2012 a 32,2 millones en el 2013, le sigue TPE con un incremento de 15,4%. En contraste con ello, DPW presentó una disminución en su utilidad operativa como consecuencia de un mayor incremento de los gastos administrativos y de ventas respecto a la *Utilidad Bruta*. En efecto, dichos gastos pasaron de representar el 27,6% de los ingresos por ventas en el año 2012 a representar el 28,6% de los mismos en el año 2013.



71. Al analizar la utilidad antes de impuesto a la renta, se observa que a diferencia de la Utilidad Operativa, el mayor incremento respecto al año anterior lo presenta TPE, aumentando en 110,6%, ello debido a los mayores ingresos financieros. En lo que respecta APMT, éste también presentó un incremento respecto al año anterior (32,2%), como consecuencia del incremento en la Utilidad Operativa. A diferencia de las Concesiones anteriores, DPW registra una disminución en la Utilidad antes de impuesto a la renta resultado de un saldo negativo en la cuenta Diferencia de cambio, neta.
72. Finalmente, respecto a la Utilidad Neta, TPE presenta el mayor incremento respecto al año anterior (212,0%); sin embargo, en términos nominales es la Concesión que presenta la menor Utilidad Neta en los dos últimos años (USD 1,8 millones en el 2012 y USD 5,5 millones en el 2013). En contraste con ello, DPW presenta una disminución en su Utilidad Neta (6,5%), sin embargo, es la Concesión que presenta la mayor utilidad en términos nominales (USD 24,9 millones en el 2012 y USD 23,3 millones en el 2013). Con respecto a APMT, este ostenta un incremento en su Utilidad Neta de 29,2% en el año 2013 respecto al año anterior, alcanzando un valor de USD 22,5 millones.

VIII.2. ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

73. Con respecto a las cuentas del Estado de Situación Financiera, en el año 2013, DPW presenta el mayor Activo, alcanzando los USD 409,4 millones, a pesar de presentar una disminución en el

mismo de 4,5% respecto al año anterior. De otro lado, APMT presentó el mayor incremento pasando de USD 95,7 millones en el año 2012 a USD 263,2 millones en el año 2013, el cual representa un aumento de 175,1%.

74. En el año 2013, las Concesiones se caracterizan por tener una mayor participación de sus Activos No Corrientes (69,2%, 90,1% y 81,5% para TPE, DPW y APMT, respectivamente) respecto a sus Activos Corrientes; asimismo, por presentar incrementos (118,6%, 4,9% y 428,0% para TPE, DPW y APMT, respectivamente) respecto al año anterior. En contraste con ello, los Activos Corrientes presentaron caídas de 37,8%, 47,4% y 11,4% respecto al año anterior, para TPE, DPW y APMT, respectivamente.

Cuadro N° 7						
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA						
(En miles de USD)						
ACTIVO	2012			2013		
	TPE	DPW	APMT	TPE	DPW	APMT
Activo Corriente	95 264	76 931	55 092	59 217	40 482	48 812
Activo No Corriente	60 947	351 552	40 609	133 238	368 873	214 419
TOTAL ACTIVO	156 211	428 483	95 701	192 455	409 355	263 231
PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2012			2013		
	TPE	TPE	APMT	TPE	DPW	APMT
Pasivo Corriente	8 406	335 037	14 268	18 160	24 509	36 634
Pasivo No Corriente	106 012	80	0	108 295	258 946	107 073
TOTAL PASIVO	114 418	335 117	14 268	126 455	283 455	143 707
TOTAL PATRIMONIO NETO	41 793	93 366	81 433	66 000	125 900	119 524
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	156 211	428 483	95 701	192 455	409 355	263 231
Fuente: EE.FF. Auditados de los Concesionarios						
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos						

75. En cuanto al Pasivo este presentó una caída para el caso de DPW del orden de 15,4% e incrementos de 10,5% y 907,2% respecto al 2012, para TPE y APMT, respectivamente. Este importante incremento en APMT está relacionado con el préstamo adquirido a *International Finance Corporation* con el objetivo de continuar la construcción de cada etapa del Terminal Norte Multipropósito del Callao³¹.
76. Por su parte, DPW presentó resultados mixtos entre su Pasivo Corriente y No Corriente esto como consecuencia de un préstamo de largo plazo que sirvió para amortizar sus obligaciones financieras de corto plazo obtenido el 2008 y de vencimiento el 2013, así como para financiar la ampliación del Muelle Sur. Finalmente, TPE aumenta su Pasivo, principalmente por un aumento en el Pasivo Corriente (116,0%) motivado por un incremento en las cuentas por pagar a partes relacionadas por los servicios de ejecución de trabajos, obras de ingeniería y servicios vinculados a la construcción de la fase 1 de las inversiones obligatorias e inversiones adicionales³².
77. Lo anterior tuvo como consecuencia que la deuda de largo plazo con terceros sea la de mayor importancia, en los Concesionarios, respecto a la deuda total. Así, al 31 de diciembre del 2013, el Pasivo No Corriente tuvo participaciones de 85,6%, 91,4% y 74,5% para TPE, DPW y APMT, respectivamente.

³¹ Estados Financieros Auditados 2013 de APMT.

³² Estados Financieros Auditados 2013 de TPE.

78. Finalmente, el Patrimonio Neto presentó incrementos en las tres Concesiones destacando TPE con la mayor aumento (57,9%), seguido por APMT con 46,8% y DPW con 34,8%.

VIII.3. RATIOS FINANCIEROS

79. Al analizar los ratios financieros, se observa que los ratios de rentabilidad indican que DPW presentó una menor capacidad de generar utilidad por cada dólar vendido e invertido por los accionistas, lo cual se observa de la disminución del margen operativo, margen neto y ROE³³, principalmente, como consecuencia de un aumento en sus gastos administrativos. Por su parte, APMT presentó mejoras en su margen operativo y neto como producto de un mayor ingreso en sus ventas con respecto a los costos del servicio y gastos administrativos. Sin perjuicio de ello, el ROA³⁴ muestra una disminución respecto al año anterior, lo que indicaría una disminución en la capacidad de generar valor por parte de los activos del Concesionario.

80. De otro lado, TPE sufrió una caída en su margen operativo como consecuencia de un mayor incremento en los costos del servicio respecto a lo presentado en los ingresos; sin perjuicio de ello, su margen neto y ROE mostraron mejoras respecto al año anterior, con lo cual muestra una mayor eficiencia operativa y mayor capacidad de generar utilidad por dólar invertido por parte de los accionistas.

81. En cuanto a los ratios de liquidez se observa que DPW ganó capacidad para cubrir sus deudas de corto plazo, principalmente, por desplazar su deuda de corto plazo a largo plazo. Por su parte, TPE y APMT disminuyeron dicha capacidad, principalmente, por un doble direccionamiento, esto es, una disminución del activo corriente y un incremento de su pasivo corriente.

Cuadro N° 8 RATIOS FINANCIEROS, 2012-2013						
RATIO	2012			2013		
	TPE	DPW	APMT	TPE	DPW	APMT
Ratios de Rentabilidad						
Margen operativo	21,3%	40,6%	25,9%	14,6%	39,5%	30,0%
Margen neto	2,8%	19,5%	18,8%	5,2%	18,0%	21,0%
ROE	0,00%	0,03%	0,02%	0,01%	0,02%	0,02%
ROA	0,00%	0,01%	0,02%	0,00%	0,01%	0,01%
Ratios de Liquidez						
Liquidez clásica	11,33	0,23	3,86	3,26	1,65	1,33
Prueba ácida	1,85	0,21	3,56	1,08	1,47	1,20
Liquidez absoluta	0,36	0,19	2,39	0,52	1,12	0,41
Apalancamiento /endeudamiento						
Apalancamiento /endeudamiento	2,74	3,59	0,18	1,92	2,25	1,20
Grado de endeudamiento	0,73	0,78	0,15	0,66	0,69	0,55
Grado de patrimonio	0,27	0,22	0,85	0,34	0,31	0,45

Fuente: EE.FF. Auditados de los Concesionarios
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

82. Finalmente, los ratios de apalancamiento indican que TPE y DPW son Concesionarios que están financiados esencialmente con capital de terceros, principalmente, por endeudamiento financiero de largo plazo, a pesar que dicha dependencia ha disminuido respecto al año anterior. Por lo que se refiere a APMT, ésta Concesión presenta un incremento en la dependencia con respecto a terceros; así, pasó de un grado de endeudamiento de 0,15 en el 2012 a 0,55 en el año 2013.

³³ Return on Equity, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: ROE= Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

³⁴ Return on Assets, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activos Totales.

IX. Pagos al Estado

83. De acuerdo a las cláusulas 8.22, 8.20 y 8.26 de los Contratos de Concesión de TPE, DPW y APMT, respectivamente, los Concesionarios deberán pagar al Concedente, a través de la APN, una retribución como contraprestación por el derecho que se les ha otorgado por la explotación de las infraestructuras concesionadas. El pago por el concepto de retribución representa el 3% de los ingresos netos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión, en los casos de DPW y APMT y, 2% en el caso de TPE.
84. De otro lado, de acuerdo a las cláusulas 14.18, 14.14 y 14.18 de los Contratos de Concesión de TPE, DPW y APMT, respectivamente, los Concesionarios están obligados a pagar a OSITRAN el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de dichas Concesiones, a partir del inicio de la explotación hasta el término de las mismas. El referido porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley 26917 y el Reglamento General de Supervisión de OSITRAN.
85. El pago realizado por los Concesionarios en el año 2013 superó los S/. 28,3 millones por los aportes a la APN y al Regulador, lo que representó un incremento del 12,6% respecto al año anterior. DPW aportó con el 49,8% del total, seguido por los aportes de APMT que participó con el 42,4%.

Cuadro N° 9						
RETRIBUCIONES POR PAGAR						
(En miles de soles)						
Concesionario	APN		OSITRAN		TOTAL	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
TPE	1 268	1 468	634	734	1 902	2 202
DPW	10 101	10 571	3 375	3 535	13 476	14 106
APMT	7 345	9 020	2 448	3 005	9 793	12 025

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

86. Finalmente, el Contrato de Asociación en Participación contempla que APMT transferirá a ENAPU el 17,01% de las utilidades antes del pago de impuesto a la renta al 31 de diciembre de cada año. Al respecto, para el año 2013 el aporte a ENAPU fue de US\$ 6,6 millones lo que representó un incremento en 60,1% respecto al año anterior³⁵.

³⁵ Según los Estados Financieros Auditados de APMT.

ANEXOS



Anexo I.1

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A. Modernización del Terminal Portuario de Paita

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Terminal Portuario de Paita (TPP).	Cláusula 2.1. y 2.4. (p. 23)
2	Fecha de suscripción	09 de septiembre de 2009.	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años.	Cláusula 4.1. (p. 31)
4	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Índice Tarifario Estándar (ITE): Tarifa por contenedor lleno de 20" pies y 40" pies ▪ Inversión Adicional en Obras y Equipamiento (valor presente). 	Bases del Concurso (Circular N° 17)
5	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 10 de diciembre de 2010. <ul style="list-style-type: none"> - Bancabilidad que permita acceder al financiamiento del desarrollo del proyecto. - Modificación de las cláusulas: 1.18.54., 11.18.62., 6.4., sección IX, 12.2.2.1., 12.2.2.2. y la sección XV del contrato. - Incorporación de las cláusulas: 1.18.103., 1.18.104., 1.18.105. y 1.18.106. de la sección I; 9.3., 9.4., 9.5., 9.6., 9.7., y 9.8. de la sección IX; 11.19. de la sección XI; literales o) y p) de la cláusula 15.1.3.; el apéndice 2 del anexo 10; y, el anexo 23. 	Adenda 1
6	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.7. (p. 25)
7	Capital mínimo	USD 13 000 000,00 (Trece Millones de Dólares) el cual deberá ser totalmente suscrito y pagado como mínimo en un 25%. La diferencia deberá ser pagada antes de la finalización de las Obras correspondientes a la Etapa 1.	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 28)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La Garantía del Fiel Cumplimiento del Contrato garantiza todas y cada una de las obligaciones establecidas en el Contrato, incluyendo las de diseño, Construcción, Explotación y Conservación de las Obras, con excepción a la ejecución de las Obras IA, así como el pago de penalidades. ▪ Desde la Fecha de Suscripción del Contrato, hasta la aprobación del Expediente Técnico de la Etapa 1: USD 16 MM. ▪ Desde el término del plazo antes mencionado, hasta la aprobación de las Obras correspondientes a la Etapa 1: USD 26 MM. ▪ Desde el término del plazo antes mencionado, hasta doce (12) meses posteriores a la Caducidad de la Concesión: USD 20 MM. 	Cláusula 10.2. (p. 60)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paíta S.A. Modernización del Terminal Portuario de Paíta

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
9	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Concedente garantiza al Concesionario: <ul style="list-style-type: none"> - El apoyo que fuere necesario para asegurar la debida protección de los Bienes de la Concesión, con el fin de garantizar la prestación ininterrumpida de los Servicios sin perjuicio de la responsabilidad del concesionario respecto de los mismos. - Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG). - En garantía de las inversiones correspondientes a las Obras de la Etapa 1 y 2, el concedente asegura al concesionario, durante el período que resulte menor entre: (i) quince (15) años contados a partir del Año Calendario siguiente al del inicio de la Explotación de la Etapa 1 o, (ii) el plazo correspondiente al repago de la deuda del concesionario. Asimismo, en el caso de las inversiones correspondientes a las Obras de la Etapa 3, el concedente asegura al concesionario, durante el período que resulte menor entre: (i) diez (10) años contados a partir del Año Calendario siguiente al del inicio de la Explotación de la Etapa 3 o, (ii) el plazo correspondiente al repago de la deuda del concesionario, un nivel de ingreso mínimo anual garantizado (IMAG). ▪ El procedimiento de reconocimiento del IMAG estará a cargo del regulador. 	Cláusula 10.1.1. (p. 61) Cláusula 10.1.2. (p. 61) Cláusula 10.1.2.1. (p. 62, 63)
10	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inversión 2 primeros años: USD 114,11 millones ▪ Inversión adicional 2021: USD 100,80 millones La inversión adicional deberá ser destinado por el concesionario para todas o algunas obras del apéndice 2 Anexo 9.	“Modernización TPP” APN. Fuente: Proinversión. Contrato de concesión, Cláusula 9.1.
11	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo ▪ Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> - De conciencia. - De derecho: para controversias i) menores de USD 2 000 000,00 y ii) mayores a USD 2 000 000,00. 	Cláusula 16.11. (p. 98) Cláusula 16.12. (p. 99)
12	Penalidades	Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato: (Entre USD 1 000 y USD 500 000). ▪ 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 1 UIT). ▪ 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 1 000 y USD 3 000). 	Cláusula XIX (p. 105) Anexo 17 (p. 159)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A. Modernización del Terminal Portuario de Paita

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
13	Causales de caducidad	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. 88)
14	Equilibrio económico	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio Económico en caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables en la medida que cualquiera de los anteriores tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a la variación de los ingresos o costos asumidos por el concesionario. ▪ 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 restablecerlo, con una compensación al Concedente o Concesionario, según sea el caso. 	Cláusula 8.23. (p. 58)
15	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. 	Cláusula 10.3. (p. 66)
16	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguros 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 11.4. (p. 73) Cláusula 11.5. (p. 73) Cláusula 11.6. (p. 74) Cláusula 11.7. (p. 75)
17	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la fecha de suscripción del Acta de Entrega de los Bienes del concedente de conformidad a lo establecido en la cláusula 5.16. y siguientes. ▪ 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 8.14. (p. 54)
18	Estándares de servicio	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El concesionario se obliga a obtener un Certificado ISO 9001:2000 en un plazo que no excederá de tres (03) años computados desde la fecha de explotación. ▪ <u>Tiempo de Espera de la Nave</u>: El Tiempo de Espera para cualquier Nave que vaya a ser atendida en el Terminal Portuario de Paita no deberá exceder de cuatro (04) horas. ▪ <u>Tiempo de Recepción de Mercadería</u>: Para cualquier Usuario, el Tiempo de Recepción de Mercancía no deberá exceder de treinta (30) minutos. ▪ <u>Tiempo de Entrega de Mercaderías</u>: Para cualquier Usuario, el Tiempo de Entrega de Mercancía no deberá exceder de treinta (30) minutos. 	Cláusula 8.11. (p. 51) Anexo 3

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A. Modernización del Terminal Portuario de Paita

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.																								
19	Tarifas	<p>Hasta el quinto año las tarifas máximas ofertadas por el Concesionario son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ En función a la nave: <ul style="list-style-type: none"> - <u>Internacional USD metro eslora-hora</u> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Nuevo Muelle</td> <td style="text-align: right;">USD 1,00</td> </tr> <tr> <td>Espigón Existente</td> <td style="text-align: right;">USD 0,55</td> </tr> </table> ▪ En función a la carga: <ul style="list-style-type: none"> - <u>Carga Rodante</u> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Por Tonelada</td> <td style="text-align: right;">USD 40,00</td> </tr> </table> - <u>Carga Fraccionada</u> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Por Tonelada</td> <td style="text-align: right;">USD 13,00</td> </tr> </table> - <u>Contenedor 20"</u> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Nuevo Muelle</td> <td style="text-align: right;">USD 120,00</td> </tr> <tr> <td>Espigón Existente</td> <td style="text-align: right;">USD 130,00</td> </tr> </table> - <u>Contenedor 40"</u> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Nuevo Muelle</td> <td style="text-align: right;">USD 151,43</td> </tr> <tr> <td>Espigón Existente</td> <td style="text-align: right;">USD 195,00</td> </tr> </table> - <u>Granel Sólido (USD/Ton)</u> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Nuevo Muelle</td> <td style="text-align: right;">USD 6,00</td> </tr> <tr> <td>Espigón Existente</td> <td style="text-align: right;">USD 6,00</td> </tr> </table> - <u>Granel Líquido (USD/Ton)</u> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Nuevo Muelle</td> <td style="text-align: right;">USD 1,50</td> </tr> <tr> <td>Espigón Existente</td> <td style="text-align: right;">USD 1,50</td> </tr> </table> 	Nuevo Muelle	USD 1,00	Espigón Existente	USD 0,55	Por Tonelada	USD 40,00	Por Tonelada	USD 13,00	Nuevo Muelle	USD 120,00	Espigón Existente	USD 130,00	Nuevo Muelle	USD 151,43	Espigón Existente	USD 195,00	Nuevo Muelle	USD 6,00	Espigón Existente	USD 6,00	Nuevo Muelle	USD 1,50	Espigón Existente	USD 1,50	Anexo 5
Nuevo Muelle	USD 1,00																										
Espigón Existente	USD 0,55																										
Por Tonelada	USD 40,00																										
Por Tonelada	USD 13,00																										
Nuevo Muelle	USD 120,00																										
Espigón Existente	USD 130,00																										
Nuevo Muelle	USD 151,43																										
Espigón Existente	USD 195,00																										
Nuevo Muelle	USD 6,00																										
Espigón Existente	USD 6,00																										
Nuevo Muelle	USD 1,50																										
Espigón Existente	USD 1,50																										
20	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación del Muelle de Contenedores, el regulador realizará la primera revisión de las Tarifas de los Servicios Estándar en función a la Nave y en función a la carga aplicando el mecanismo RPI-X a las tarifas máximas que se establecen en el Anexo 5. ▪ Cada año, se realizará la actualización tarifaria anual correspondiente en función al RPI de los últimos doce (12) meses y el factor de productividad (X) estimado por el regulador para dicho quinquenio. 	Cláusula 8.21. (p. 57)																								
21	Retribución al Estado	<p>El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, dos por ciento (2%) de los Ingresos Netos Mensuales que obtenga el concesionario por la prestación de los Servicios, a partir del inicio de la Explotación hasta la Caducidad de la Concesión.</p>	Cláusula 8.22. (p. 58)																								



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Terminales Portuarios Euroandinos – Paita S.A. Modernización del Terminal Portuario de Paita

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
22	Ingreso Mínimo Garantizado - IMAG	<p><u>IMAG correspondiente a las Etapas 1 y 2 ascenderá a los siguientes montos:</u></p> <p>Año T: 16 131 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+1: 17 099 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+2: 18 068 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+3: 19 038 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+4: 19 787 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+5: 20 734 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+6: 21 515 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+7: 22 283 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+8: 23 037 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+9: 23 777 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+10: 24 503 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+11: 25 212 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+12: 25 905 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+13: 26 581 miles USD (sin incluir IGV) AñoT+14: 27 239 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p><i>T: Año calendario siguiente al del inicio de la explotación de la Etapa 1.</i></p> <p><u>IMAG correspondiente a la Etapa 3:</u></p> <p>Año U: 2 325 miles USD (sin incluir IGV) Año U+1: 2 413 miles USD (sin incluir IGV) Año U+2: 2 499 miles USD (sin incluir IGV) Año U+3: 2 583 miles USD (sin incluir IGV) Año U+4: 2 666 miles USD (sin incluir IGV) Año U+5: 2 748 miles USD (sin incluir IGV) Año U+6: 2 827 miles USD (sin incluir IGV) Año U+7: 2 905 miles USD (sin incluir IGV) Año U+8: 2 981 miles USD (sin incluir IGV) Año U+9: 3 054 miles USD (sin incluir IGV)</p> <p><i>U: Año calendario siguiente a la aprobación de las obras de la Etapa 3.</i></p>	Cláusula 10.1.2.



Anexo I.2

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: DP World Callao S.R.L.

Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao Muelle Sur

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao-Zona Sur.	Cláusula 2.4. (p. 11)
2	Fecha de suscripción	24 de julio de 2006.	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años.	Cláusula 4.1. (p. 30)
4	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <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	Capital mínimo	20% del Presupuesto Estimado Oficial de la Obra (US 43,7 millones).	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 28)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La Garantía del Fiel Cumplimiento del Contrato corresponde a un porcentaje del presupuesto Estimado Oficial de Obra. ▪ USD 43,7 millones hasta la entrega de un amarradero. ▪ USD 32,7 millones hasta aprobación de obras mínimas iniciales. ▪ USD 21,8 millones hasta 120 días de la fecha máxima para el ejercicio de la opción de compra del Estado o desde su ejercicio. 	Cláusula 10.2. (p. 60)
9	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Concedente garantiza al Concesionario: <ul style="list-style-type: none"> - Realización de gestiones necesarias para que se publique DS, por el cual se otorgará la garantía del Estado en respaldo de las obligaciones y garantías del Concedente establecidas en el Contrato. - Protección de la infraestructura portuaria y los bienes afectados de la Concesión. - Demanda mínima anual de 300 mil TEUs de importación y exportación y 100 mil TEUs de transbordo durante los 10 primeros años a partir de inicio de la explotación. Este garantía no se aplica si: el tráfico de transbordo se desvió a otros puertos, el servicio del concesionario no cumple con los niveles de servicio y productividad y por fuerza mayor o si invoco el equilibrio económico-financiero. ▪ El regulador verificará anualmente la demanda atendida por el Concesionario. 	Cláusula 10.1.1. (p. 59) Cláusula 10.1.2. (p. 59) Cláusula 10.1.3. (p. 59)
10	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inversión en obras: USD 218,434 millones ▪ Inversión en equipos: USD 254,674 millones ▪ Inversión Complementaria Adicional: USD 144 millones ▪ Inversión Total (sin incl. IGV): USD 617,108 millones 	Propuesta Técnica (Folio 253-254) Anexo 6
11	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo ▪ Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> - De conciencia. - De derecho: i) para controversias menores de USD 5 000 000,00 y ii) mayores a USD 5 000 000,00. 	Cláusula 16.11. (p. 93) Cláusula 16.12. (p. 93)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: DP World Callao S.R.L.

Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao Muelle Sur

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
12	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)
13	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)
14	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 restablecerlo, con una compensación al Concedente o Concesionario, según sea el caso. 	Cláusula 8.22. (p. 55)
15	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)
16	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. 	Cláusula 11.3. (p. 68) Cláusula 11.4. (p. 68) Cláusula 11.5. (p. 69)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: DP World Callao S.R.L.

Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao Muelle Sur

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguro de Responsabilidad Civil General, Contractual, Extra Contractual, Patronal. 	Cláusula 11.6. (p. 70)
17	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)
18	Estándares de servicio	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El concesionario se obliga a obtener un Certificado ISO 9001:2000 en un plazo que no excederá de tres (03) años computados desde la fecha de explotación. ▪ <u>Tiempo para inicio de descarga:</u> no más de 20 minutos de tolerancia promedio trimestral. ▪ <u>Tiempo para zarpe de la nave:</u> no más de 20 minutos de tolerancia promedio trimestral. ▪ <u>Rendimiento de operación de embarque y descarga:</u> no menor de 25 contenedores por hora. ▪ <u>Tiempo de atención al usuario:</u> no más de 20 minutos de espera. 	Cláusula 8.11. (p. 51) Anexo 3
19	Tarifas	<p>Hasta el quinto año las tarifas máximas ofertadas por el Concesionario son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ En función a la nave <ul style="list-style-type: none"> - Por metro-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
20	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación con dos amarraderos, el regulador realizará la primera revisión de la Tarifas de los Servicios Estándar en función a la Nave y en función a la carga aplicando el mecanismo regulatorio conocido como "RPI-X". Este mecanismo se aplicará siempre que los ingresos del Concesionario sean superiores en un 20% a los ingresos previstos en la cláusula 10.1.3. ▪ Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses y el factor de productividad (X) estimado por el Regulador para dicho quinquenio. ▪ Las tarifas de los servicios estándar serán reajustadas al último día del mes anterior de la fecha de inicio de explotación del segundo amarradero en función a la variación acumulada de índice de precios del consumidor de los EE.UU. desde el inicio de la Construcción. 	Cláusula 8.19. (p. 54-55)
21	Retribución al Estado	<p>El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 3% de los Ingresos Brutos Mensuales que obtenga el concesionario por la prestación de los servicios, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión.</p>	Cláusula 8.20. (p. 55)

Anexo I.3

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: APM Terminals Callao S.A.

Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.	Cláusula 2.7. (p. 29)
2	Fecha de suscripción	11 de mayo de 2011.	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años.	Cláusula 4.1. (p. 39)
4	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Primer factor de competencia:</u> Menor índice tarifario para carga contenedorizada, que incluye la tarifa por el servicio estándar y la tarifa hasta por 4 días de almacenamiento adicionales a las 48 horas establecidas en el servicio estándar. ▪ <u>Segundo factor de competencia:</u> Mayor descuento respecto de las tarifas por el servicio estándar para las cargas no contenedorizadas. ▪ <u>Tercer factor de competencia:</u> Mayor descuento respecto de las tarifas por los servicios especiales regulados. ▪ <u>Cuarto factor de competencia:</u> Mayor Inversión Complementaria Adicional. No se llegó a competir bajo este factor. 	Bases del Concurso
5	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.1. (p. 28)
6	Tipo de Contrato	DBFO (diseño, financiación, construcción, conservación y explotación).	Cláusula 2.1. (p. 28)
7	Capital mínimo	20% de la inversión referencial de las Obras Iniciales (USD 61,4 millones).	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 35)
8	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La Sociedad Concesionaria entregará al Concedente una garantía de fiel cumplimiento, de acuerdo a lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> - Desde la fecha de cierre, hasta 12 meses posteriores al vencimiento del plazo de la concesión: 10% de la Inversión Referencial de las obras iniciales. - Antes del inicio de ejecución de cada etapa, deberá incrementar el monto de la garantía en 10% del Presupuesto Estimado de Obras establecido en el Expediente Técnico aprobado por la APN correspondiente a cada etapa y mantenerla vigente durante todo el periodo de Construcción de cada una de la etapas, hasta 6 meses posteriores a la emisión del Acta de Recepción de las obras de cada etapa. 	Cláusula 10.2. (p. 79)
9	Garantías a favor del Concesionario	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Concedente garantiza el apoyo que fuere necesario para asegurar la debida protección de los bienes de la concesión, con el fin de garantizar la prestación ininterrumpida de los servicios. ▪ La referida garantía no constituye una garantía financiera. 	Cláusula 10.1. (p. 79)
10	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Para garantizar el endeudamiento Garantizado Permitido, sobre lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> - Derecho de Concesión. - Ingresos de la Concesión, netos de la retribución y del Aporte por Regulación. - Acciones o participaciones de la Sociedad Concesionaria. 	Cláusula 10.3. (p. 80)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: APM Terminals Callao S.A.

Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inversión Etapa I: USD 264,5 millones ▪ Inversión Etapa II: USD 66,2 millones ▪ Inversión Etapa III: USD 140,5 millones ▪ Inversión Etapa IV: USD 133,1 millones ▪ Inversión Etapa V: USD 156,8 millones ▪ Inversión Etapa VI: USD 299,8 millones ▪ Inversión Total: USD 1 060,8 millones (sin IGV) 	Propuesta Técnica (Folio 263-265) Anexo 16
12	Obras a ejecutar	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Obras iniciales:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Correspondientes a las Etapas 1 y 2, de acuerdo a lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 9 del Proyecto de Contrato de Concesión. ▪ <u>Obras en función a la demanda:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Etapa 3: cuando se alcance una demanda de 1 millón de TEUs anuales. - Etapa 4: cuando se alcance una demanda de 1,3 millón de TEUs anuales. - Etapa 5: cuando se alcance una demanda de 1,5 millón de TEUs anuales. - Etapa 6: cuando el Concesionario lo considere conveniente en un plazo máximo de 5 años a partir de la fecha de suscripción del Contrato. 	Cláusula 6.4. (p. 53) Anexo 9 (p. 176)
13	Cierre Financiero	Deberá acreditarse el Cierre Financiero como máximo en un plazo de 30 días calendario antes del inicio de la construcción de la Etapa 1.	Cláusula 6.35. (p. 60)
14	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> - De conciencia. - De derecho: i) para controversias mayores a USD 10 000 000,00 y ii) para menores o iguales a USD 10 000 000,00. ▪ Reglas procedimentales comunes. 	Cláusula 16.11. (p. 117) Cláusula 16.12. (p. 118)
15	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: <ul style="list-style-type: none"> - Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre 0,8 y 400 UIT's). - Régimen de bienes (entre 0,8 y 80 UIT's). - Obras de infraestructura portuaria (entre 0,8 y 80 UIT's). - Conservación de la Concesión (entre 0,8 y 4 UIT's). - Explotación de la Concesión. - Fideicomiso (0,8 UIT's y 0,5% del monto a transferir). - Garantías (3,2 y 8 UIT's). - Régimen de Seguros (0,5% del monto de la prima respectiva, 10% del monto del siniestro, entre 0,8 y 80 UIT's). - Consideraciones Generales Socio Ambientales (0,8 UIT's). - Competencias Administrativas (8 UIT's). 	Cláusula XIX. (p. 124) Anexo 17 (p. 201)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: APM Terminals Callao S.A.

Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
16	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Contrato se declarará terminado por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales: <ul style="list-style-type: none"> - Término por Vencimiento del Plazo. - Término por Mutuo Acuerdo. - Término por incumplimiento de la Sociedad Concesionaria. - Término por incumplimiento del Concedente. - Término por decisión unilateral (del Concedente). - Fuerza mayor o caso fortuito. - Otras causales no imputables a las partes. 	Cláusula 15.1. (p. 106)
17	Equilibrio económico	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio económico-financiero, en caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables en la medida que tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a la variación de ingresos o costos de la Sociedad Concesionaria. ▪ El equilibrio será restablecido siempre que las condiciones anteriores hayan tenido implicancias en la variación de ingresos o la variación de costos, o ambos a la vez, relacionados a los Servicios Estándar. ▪ El Regulador establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre: <ol style="list-style-type: none"> a) Los resultados antes de impuesto resultante del ejercicio. b) El recálculo de los resultados antes de impuestos del mismo ejercicio aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurra como consecuencia de los cambios a los que se refiere la presente cláusula. ▪ Si el desequilibrio supera el 10% se procederá a restablecerlo otorgando una compensación a la Sociedad Concesionaria por el desequilibrio calculado; o viceversa, si el desequilibrio afecta al Concedente se compensará al mismo incrementando la retribución en los montos resultantes. 	Cláusula 8.28. (p. 75)
18	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguro sobre los bienes del Concedente. ▪ Seguros personales para trabajadores. ▪ Seguros contra todo riesgo de Construcción y Montaje. ▪ Seguro de todo riesgo de obras civiles y terminadas. ▪ Seguro de responsabilidad civil, general, contractual, extra-contractual, patronal. 	Cláusula 11.3. (p. 87) Cláusula 11.4. (p. 88) Cláusula 11.5. (p. 88) Cláusula 11.6. (p. 89) Cláusula 11.7. (p. 89)
19	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la fecha de suscripción del Acta de Entrega de los bienes de la Sociedad Concesionaria (el inicio de la explotación no impedirá que existan Etapas que se encuentren en periodo pre-operativo). ▪ La explotación solo podrá iniciarse si la Sociedad Concesionaria ha cumplido con contratar y mantener la vigencia de la Garantía de Fiel Cumplimiento, las pólizas de seguros que se exigen en el Contrato de Concesión, de acuerdo con los plazos y condiciones establecidos en el mismo y ha cumplido con las demás obligaciones que dispongan las leyes y disposiciones aplicables. ▪ La fecha de inicio de Explotación de las Obras se computará a partir que la APN otorgue su conformidad con respecto a las mismas, según lo previsto en el Expediente técnico. En el caso de la ejecución de las obras por etapas, la fecha de inicio de su explotación se computará a partir que la APN otorgue su conformidad con respecto a las obras comprendidas en cada etapa. 	Cláusula 8.16. (p. 68) Cláusula 8.17. (p. 68) Cláusula 8.18. (p. 68)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: APM Terminals Callao S.A.

Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
20	Estándares de servicio	La Sociedad Concesionaria se obliga a obtener un Certificado ISO 9001-2008 en un plazo que no excederá de cuatro (04) años, computados desde la fecha de explotación de la etapa I.	Cláusula 8.15. (p. 68) Anexo 3 (p. 152)
21	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, el regulador realizará la primera revisión de la Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI-X", tanto para los servicios estándar como para los especiales con tarifa. ▪ Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el Regulador para dicho quinquenio (el factor X será cero para los cinco (05) primeros años, contados desde el inicio de la explotación). 	Cláusula 8.25. (p. 74)
22	Retribución al Estado	El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 3% de los Ingresos Netos Mensuales que obtenga la Sociedad Concesionaria, a partir del inicio de la explotación hasta la caducidad de la Concesión.	Cláusula 8.26. (p. 75)
23	Tarifas	<p>Hasta el quinto año las tarifas máximas ofertadas por la Sociedad Concesionaria, de los servicios estándar, son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Servicio a la Nave <ul style="list-style-type: none"> - Por metro de eslora – hora USD 0,70 ▪ Servicio de Embarque o Descarga: <ul style="list-style-type: none"> - Con grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> o Contenedores de 20 pies lleno USD 90,00 o Contenedores de 40 pies lleno USD 135,00 o Contenedores de 20 pies vacío USD 72,00 o Contenedores de 40 pies vacío USD 108,00 - Sin grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> o Contenedores de 20 pies lleno USD 67,50 o Contenedores de 40 pies lleno USD 101,25 o Contenedores de 20 pies vacío USD 54,00 o Contenedores de 40 pies vacío USD 81,00 - Carga fraccionada (TM) USD 7,50 - Carga Rodante (TM) USD 28,50 - Carga Sólida a Granel (TM) USD 3,75 - Carga Líquida a Granel (TM) USD 1,125 - Pasajeros³⁶ USD 8,00 ▪ Servicio de Transbordo <ul style="list-style-type: none"> - Con grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> o Contenedores de 20 pies lleno USD 72,00 o Contenedores de 40 pies lleno USD 108,00 o Contenedores de 20 pies vacío USD 72,00 o Contenedores de 40 pies vacío USD 108,00 - Sin grúa pórtico de muelle <ul style="list-style-type: none"> o Contenedores de 20 pies lleno USD 54,00 o Contenedores de 40 pies lleno USD 81,00 o Contenedores de 20 pies vacío USD 54,00 o Contenedores de 40 pies vacío USD 81,00 ▪ Ver los servicios especiales en el anexo 5 (p. 158) 	Anexo 5 (p. 157)

³⁶Por pasajero, excluyendo los niños menores de 12 años y la tripulación de la nave.



Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar, San Isidro

Teléfono: (511) 440 5115

Info@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente

Jorge Cárdenas

César Balbuena

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Manuel Carrillo

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada

Jefe de Estudios

Económicos

Benjamín De La Torre

Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Wilmer Zela

M. Martín Morillo

DISEÑO Y EDICIÓN

M. Martín Morillo

