

An aerial photograph of the Callao port terminal in Peru. The foreground is dominated by a large container yard filled with numerous red gantry cranes. Several large container ships are docked at the pier, with one prominently displaying the 'UCC' logo. The port is situated along a curved coastline, with a dense urban area of buildings and infrastructure extending inland. The sea is a deep blue, and distant mountains are visible on the horizon under a clear sky.

**Informe de Desempeño
Económico del Terminal
de Contenedores del
Callao – Muelle Sur**

2010

Gerencia de
Regulación



Informe de Desempeño
Económico del Terminal
de Contenedores del
Callao – Muelle Sur

2010

**Gerencia de
Regulación**

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO.....	4
I. CONTRATO DE CONCESIÓN	6
I.1. EMPRESA CONCESIONARIA	7
I.2. RETRIBUCIÓN Y PAGOS A ORGANISMOS PÚBLICOS	8
II. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL 2010.....	8
II.1. COMPETENCIA Y DESCRIPCIÓN DEL MERCADO.....	8
II.2. SERVICIOS ESTÁNDAR	9
II.2.1. Servicios Especiales y Esenciales	11
II.3. TRÁFICO GENERAL DEL MUELLE SUR.....	13
II.3.1. Tráfico de naves	13
II.3.2. TRÁFICO DE CARGA CONTENEDORIZADA	14
II.3.3. OTROS INDICADORES	16
II.4. RESULTADOS FINANCIEROS.....	19
II.4.1. INGRESOS (REGULADOS Y NO REGULADOS)	19
FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	22

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1: Líneas navieras que llegaron al Muelle Sur – 2010.....	8
Cuadro N° 2: Tarifas establecidas para Servicios Estándar - Muelle Sur.....	11
Cuadro N° 3: Servicios Especiales ofrecidos por DPWorld Callao en el Muelle Sur.....	12
Cuadro N° 4: Contenedores de Importación llenos, descargados y entregados al usuario.....	16
Cuadro N° 5: Tasa de Ocupación Anual de Amarraderos 2010.....	18
Cuadro N° 6: Reclamos y Controversias – Muelle Sur 2010.....	18
Cuadro N° 7: Ingresos 2010 Junio-Diciembre 2010 (US\$).....	19
Cuadro N° 8: Ingresos por tipo de Servicio (Estándar y Especial) 2010.....	20
Cuadro N° 9: Ingresos por tipo de Servicio Especial (a la Nave y a la Carga).....	20

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Servicios ofrecidos por DPWorld Callao en el Muelle Sur	9
Gráfico N° 2: Tráfico de naves – Muelle Sur 2010.....	14
Gráfico N°3: Evolución Tráfico de Contenedores (En TEU).....	15
Gráfico N° 4: Evolución Tráfico de Contenedores (En TM).....	15

RESUMEN EJECUTIVO

1. *El puerto del Callao, ubicado cerca de Lima, es el puerto más importante del Perú. El 24 de Julio de 2006 se firmó el Contrato de Concesión con la empresa DP World Callao S.A¹ para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Nuevo Terminal de Contenedores- Zona Sur, ubicado al lado del Rompeolas Sur, en el puerto del Callao².*
2. *Su modernización forma parte del Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) - Eje del Amazonas; cuyo objetivo es incrementar la competitividad de la vía de integración costa – sierra – selva en el corredor central del territorio peruano, interconectando Lima y la zona central del Perú con el Brasil; además de potenciar la interconexión del interior del país con la Cuenca del Pacífico.*



3. *La inversión proyectada total fue de US\$ 617.108 millones (sin IGV) y comprende US\$ 218.434 millones en Obras, US\$ 254.674 millones en Equipos, además de US\$ 144 millones en Inversión Complementaria Adicional (ICA). El concesionario está obligado además a cumplir durante los 30 años de vigencia de la concesión, con el Plan de Conservación aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN). Según indicaron las bases, al término del Plazo de Concesión, la Infraestructura Portuaria concesionada -incluyendo las Obras, el Equipamiento y demás activos inherentes a la operación- serán transferidos al Estado de la República del Perú en las condiciones que establezca el Contrato de Concesión, el que queda en libertad para explotarlos directamente o entregarlos en administración al sector privado.*
4. *Para el 2010, el Nuevo Terminal de Contenedores - Muelle Sur movilizó un promedio mensual de 61,417 TEU; considerando que la empresa inició sus operaciones en Mayo de 2010, el total acumulado de TEUS movilizados fue de 429,921 TEU.*

¹ Denominado como el consorcio "Terminal Internacional de Contenedores del Callao".

² El 19 de junio de 2006, al presentar una propuesta por un total de US\$617 millones (en inversiones de obras, equipos e inversión complementaria adicional), se adjudicó la Buena Pro al concesionario DP World Callao S.A., conformado por P&O Dover/Dubai Ports World (de capitales ingleses y árabes) y Uniport S.A. (de capitales peruanos), por un plazo de 30 años. Previamente a la firma del contrato, el proceso de concesión fue desarrollado en forma conjunta por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y ProInversión. Cabe destacar que, después de un triple empate tarifario, el Terminal Internacional de Contenedores del Callao presentó una propuesta de inversión complementaria adicional de US\$ 144 millones superando significativamente a las propuestas de Dragados Ransa de US\$ 40.8 millones y de International Container Services de US\$ 48.5 millones.

5. *Hacia el inicio de las operaciones, en mayo de 2010, la primera gran línea naviera en llegar al Muelle Sur con DPWorld fue Maersk Line. A ésta, le siguieron otras, entre las que destacan Hamburg Sud, Hapag Lloyd Corporation y la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV)*
6. *Con el fin de dar inicio a las operaciones de la Concesión, las tarifas establecidas para los servicios estándar durante el 2010 fueron parte de la propuesta económica presentada por DPWorld Callao en el proceso de adjudicación. Las mismas serán revisadas de acuerdo con lo acordado en el Régimen Regulatorio de RPI-X acordado en el Contrato de Concesión.*
7. *Considerando el total de servicios estándar y especiales, el Concesionario facturó US\$ 35.079 millones entre los meses de junio y diciembre de 2010. Específicamente, en el caso de Servicios Estándar -entre los que se encuentra el desembarque de carga, el transbordo y el uso el amarradero-, éstos encabezaron el porcentaje de participación (79%) en el ingreso total del 2010.*
8. *Al 2010, las tarifas de los servicios estándar fueron las siguientes (en US\$):*

	Concepto	Unidad de cobro	Importe
Servicio estándar a la carga	Contenedor lleno de 20 pies		90.00
	Contenedor lleno de 40 pies	Por movimiento	135.18
	Contenedor vacío de 20 pies		72.00
	Contenedor vacío de 40 pies		108.14
Servicio estándar a la nave	Uso de alquiler de amarradero		Metro de eslora x hora

INFORME DE DESEMPEÑO ECONÓMICO DEL TERMINAL DE CONTENEDORES DEL CALLAO – MUELLE SUR 2010

I. CONTRATO DE CONCESIÓN

Características del proceso de Concesión y Ficha del Contrato

1. Como se sabe, el puerto del Callao, ubicado cerca de Lima, es el puerto más importante del Perú. El 24 de Julio de 2006 se firmó el Contrato de Concesión con la empresa DP World Callao S.A.³ para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Nuevo Terminal de Contenedores- Zona Sur, ubicado al lado del Rompeolas Sur, en el puerto del Callao.
2. Su modernización forma parte del Plan de Acción para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) - Eje del Amazonas; cuyo objetivo es incrementar la competitividad de la vía de integración costa – sierra – selva en el corredor central del territorio peruano, interconectando Lima y su zona central con el Brasil; además de potenciar la interconexión del interior del país con la Cuenca del Pacífico.
3. El esquema de Concesión es de tipo DBFOT (Design, Build, Finance, Operate and Transfer), el diseño fue previsto para poder crecer conforme se incrementa la demanda⁴. En cuanto al plazo, éste será de 30 años incluyendo el Periodo de Construcción, de acuerdo con lo que señala el Contrato de Concesión y conforme a lo dispuesto en el numeral 10.3 del artículo N°10 de la Ley del Sistema Portuario Nacional.
4. La inversión en Obras comprometidas en el contrato comprende principalmente la demolición del Muelle 9; los pavimentos, instalaciones y edificaciones en tierra; el dragado para el nuevo terminal, el relleno del área de almacenamiento; la construcción y equipamiento del primer amarradero; las obras ICM (dragado del canal de acceso al puerto, de la poza de maniobras y reparación del rompeolas sur) y las obras necesarias para la operación del primer amarradero. La inversión en Equipos comprende las grúas pórtico, transtainer (RTG), tractocamiones y otros vehículos.
5. La Inversión Complementaria Adicional (ICA) involucra las ayudas a la navegación de las áreas comunes, así como la implementación del sistema de protección y seguridad en las mismas; las mejoras en los accesos terrestres, la implementación de Sistemas de Información Comunitario; la ampliación de la bocana de acceso al Puerto del Callao; la profundización adicional del canal de acceso y la poza de maniobras y el desarrollo de zonas de actividades logísticas.

³ Denominado como el consorcio "Terminal Internacional de Contenedores del Callao".

⁴ Cómo indica el Contrato de Concesión en la Sección I, Punto 1.20.33, DBFOT es la modalidad mediante la cual corresponde al Concesionario diseñar, construir, financiar, conservar y explotar el Nuevo Terminal de Contenedores, debiendo transferir los Bienes al Concedente al término de la Concesión.

I.1. Empresa Concesionaria

6. En la actualidad DP World Callao S.A es una sociedad anónima, subsidiaria de DP World, empresa de los Emiratos Árabes Unidos. Se ubica en las sedes construidas en el Callao, frente al Nuevo Terminal de Contenedores Sur – Muelle Sur. A nivel internacional, desde hace cuatro años, *DP World Limited* cotiza en la lista de empresas de *NASDAQ Dubai* y, a partir de junio del 2011, en la *London Stock Exchange*. Cabe destacar que, para el proceso de Concesión del Terminal Portuario de Contenedores, el actual Concesionario participó a través del Consorcio Terminal Internacional de Contenedores del Callao (integrado por P&O Dover/ Dubai Ports World y Uniport).
7. La Concesión brinda al Concesionario el derecho de operar el puerto Muelle Sur bajo la modalidad de Monooperador. Bajo esta modalidad, 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 (Cláusulas 8.14, 8.15 y 8.16 del Contrato de Concesión), siendo por tanto una Concesión integrada verticalmente. Por ello, no sería de aplicación al Contrato (tal como sucede en el Puerto de Paita) las normas del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) de OSITRAN, con excepción de los servicios de practicaje y remolcaje.
8. Por todo lo anterior, la empresa concesionaria es la única facultada para prestar servicios dentro del recinto portuario, no estando obligada a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios portuarios.⁵ De acuerdo con la Sección VIII del Contrato de Concesión, la explotación de la infraestructura constituye un derecho, en la medida que el Concesionario recuperará su inversión en las obras; así como un deber, por el que el Concesionario mantiene la operación de la infraestructura portuaria.
9. Los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en dos tipos de servicios: los servicios estándar⁶ y los servicios especiales⁷.
10. Los servicios estándar son aquellos que el Concesionario deberá prestar obligatoriamente a todo usuario que los solicite, cumpliendo con todos los niveles de servicio y productividad establecidos en el Contrato de Concesión. Dichos servicios se dividen a su vez en: a) servicios en función a la nave y b) servicios en función de la carga⁸.
11. Los servicios especiales, son aquellos servicios cuyos términos y condiciones son libremente pactados por las partes, y por los cuales el Concesionario tendrá el derecho a cobrar un precio y cuya prestación no podrá estar condicionada a la contratación de un Servicio Estándar.

⁵ En ese sentido, el Concesionario tiene el derecho a disponer la organización de los servicios dentro del terminal y tomar las decisiones que considere más convenientes para su adecuada operación (...). Asimismo, es deber del Concesionario, dentro de los límites del Contrato, responder por los actos u omisiones del personal a cargo de la operación o de los contratistas que el Concesionario decida contratar.

⁶ Se desarrollará este punto en el Régimen Regulatorio Tarifario para Servicios Estándar.

⁷ Más adelante, se desarrollará este punto en el Régimen de Acceso para Servicios Especiales.

⁸ El Contrato de Concesión señala que la Tarifa que se paga por dichos servicios es la única contraprestación que los usuarios deben de pagar al Concesionario. Asimismo, la prestación de estos servicios, no se encuentra sujeta a la aceptación de algún otro servicio o pago adicional.

I.2. Retribución y Pagos a Organismos públicos

12. En la cláusula 8.20 del Contrato de Concesión, 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. Este monto no incluye el aporte por regulación del Concesionario.
13. Por su parte, la cláusula 14.14, establece que el Concesionario, está obligado a pagar al Regulador el *aporte por regulación*, equivalente al 1% de los ingresos de la Concesión, porcentaje que se encuentra fijado en las Leyes 26917 y 27332 (Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los servicios de Transporte Aéreo y Ley Marco de Organismos Reguladores).

II. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL 2010

II.1. Competencia y Descripción del mercado

14. Uno de los aspectos más importantes al iniciarse las operaciones del Nuevo Terminal de Contenedores – Muelle Sur es el acceso de las líneas navieras para el beneficio del comercio exterior nacional y sus agentes. En ese sentido, para el primer año de operaciones, correspondiente al período Junio-Diciembre 2010, 371 naves, provenientes de más de una decena de empresas navieras mundiales, recalaron en las instalaciones de DPWorld.
15. Así fue que, con el inicio de operaciones, en mayo de 2010, la primera gran línea naviera en llegar al Muelle Sur con DPWorld fue Maersk Line⁹. A ésta, le siguieron otras, entre las que destacan Hamburg Sud, Hapag Lloyd Corporation y la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) por su mayor participación en el año. Estas cuatro empresas representan el 72% de las naves que llegaron en el 2010.

Cuadro N° 1: Líneas navieras que llegaron al Muelle Sur - 2010

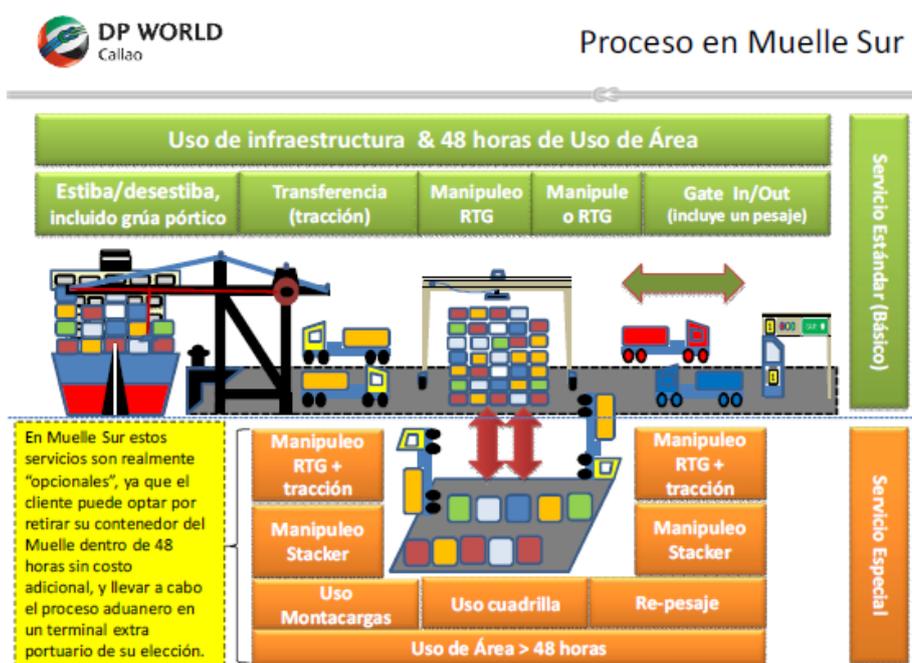
Rótulos de fila	Jun-10	Jul-10	Ago-10	Sep-10	Oct-10	Nov-10	Dic-10	Total general
CCNI				3	3			6
CMA CGM			1	3	4	5	7	20
Compañía Sudamericana de Vapores						16	18	34
Container Shipping Line						2	1	3
CSAV	5	10	15	14	17			61
CSCL					1			1
Hamburg Sud	6	7	14	11	14	12	14	78
Hapag Lloyd Corporation	2	7	8	15	14	13	16	75
HSD		1						1
Kawasaki Kisen Kaisha Ltd				3	5	3	4	15
Maersk	5	6	6	8	10	8	10	53
Mitsui O. S. K. Line		1	2	3	1	4	2	13
NIPPON YUSEN KAISHA LINE				2	2	3	2	9
TRANSMARES				1				1
TRANSMERIDIAN		1						1
Total general	18	33	46	63	71	66	74	371

Fuente: DPWorld
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

⁹ A partir de Julio del 2010. Mayor información sobre la entrada de la naviera en: http://www.dpworldcallao.com.pe/index.php?option=com_content&view=article&id=21:la-linea-naviera-mas-grande-del-mundo-llegara-al-muelle-sur-&catid=3:noticias

16. En cuanto a los servicios ofrecidos por el Concesionario, el Contrato de Concesión indica que los alcances del servicio incluyen Servicios Estándar y Servicios Especiales.
17. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión (Cláusulas 8.18 y 8.19 en cuanto al Régimen Económico: Tarifas y Precio), para la prestación de los Servicios Estándar, el Concesionario podrá cobrar las tarifas establecidos en el documento en mención, con las cuales se adjudicó la buena pro del proyecto. De igual forma, los servicios especiales podrán ser brindados a través del cobro de un precio.
18. Asimismo, el Contrato de Concesión en su cláusula 8.19 indica que, para el caso de las tarifas estándar, a partir del quinto año, el regulador realizará la primera revisión de tarifas de los servicios estándar en función a la Nave y en función a la carga aplicando el mecanismo regulatorio conocido como RPI-X, establecido en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Gráfico N° 1: Servicios ofrecidos por DPWorld Callao en el Muelle Sur



Fuente: DPWorld Callao
 Elaboración: Gerencia de Regulación.

II.2. Servicios Estándar

19. Los puertos forman parte de la cadena logística de transporte que utilizan las líneas navieras, exportadores e importadores para realizar sus operaciones; cuyas tarifas y precios son componentes del costo logístico en una relación origen-destino. En este contexto, diversos factores pueden determinar que el Muelle Sur sea elegido en contraposición a otro puerto u otra modalidad de transporte (por ejemplo, transporte terrestre).

20. La elección del modo de transporte depende, principalmente, de los siguientes factores: tipo y volumen de carga, valor de la carga, tiempo disponible, condiciones geográficas y disponibilidad de modos de transporte complementarios, que den continuidad a la carga hasta su destino final. Como se ha señalado, lo que finalmente es relevante es el costo origen-destino de la cadena logística de transporte.
21. En cuanto a los Servicios Estándar (como se ha indicado anteriormente), éstos serán brindados durante el período de vigencia de la Concesión, de manera obligatoria por parte del Concesionario a todo Usuario que lo solicite. Estos comprenden, en el caso de embarque, desde que un contenedor ingresa al Terminal hasta que la nave en la que se embarque el contenedor sea desamarrada para zarpar. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la nave, hasta el retiro del contenedor por el Usuario. En ambos casos, incluye una permanencia del contenedor en el Terminal hasta de cuarenta y ocho (48) horas libre de pago (Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión).
22. La principal oferta de servicios estándar regulados a través de la metodología del RPI-X en el terminal de contenedores corresponde al amarradero, a través del cual se brindan los siguientes servicios estándar a la nave y a la carga¹⁰:
- a. **Uso o alquiler de amarradero:** servicio que se presta a las naves en el Amarradero¹¹ para recibir y asegurar las amarras, cambiarlas de un punto de amarre a otro y largarlas. De acuerdo con el Contrato de Concesión, la Tarifa por ese concepto se aplica por metro de Eslora de la Nave y por hora o fracción de hora. La Tarifa incluye el servicio de Amarre y Desamarre de la Nave y será cobrada a la Nave.
- b. **Embarque o descarga de Contenedores llenos o vacíos¹²:** servicios en función a la carga brindados a través el uso de la grúa pórtico del Muelle, así como la utilización de la infraestructura del Terminal. La Tarifa por este concepto se aplica por contenedor e incluye:
- ✓ El servicio de tracción entre el costado de la Nave y el área de almacenaje, o viceversa del embarque.
 - ✓ El servicio de manipuleo –en el área de almacenaje- para la recepción del contenedor de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque; y
 - ✓ El servicio de pesaje.

Esta Tarifa podrá ser cobrada a la Nave o el Usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo (Liner Terms), los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque.

c. **Transbordo de contenedores llenos o vacíos dentro del terminal:** Corresponde al servicio a la carga en tránsito, declarada como tal, descargada por una Nave y embarcada en otra, o en la misma en distinto viaje, para su retiro del Terminal. Los movimientos por este concepto se contabilizan como dos operaciones. La Tarifa por el Servicio Estándar en función a la carga se cobra una sola vez e incluye desde la

¹⁰ De acuerdo con lo indicado en el tarifario público general, vigente a partir del inicio de la explotación.

¹¹ Espacio físico designado en el Terminal para el amarre de la Nave.

¹² Los contenedores podrán permanecer hasta cuarenta y ocho (48) horas depositados en el Terminal a libre disposición del Usuario. Asimismo, el concesionario deberá atender cada Nave con un número no menor de dos grúas pórtico de muelle.

descarga del contenedor, hasta la carga en la otra Nave. Incluye asimismo, las cuarenta y ocho (48) horas de permanencia libres de pago.

23. Con el fin de dar inicio a las operaciones de la Concesión, las tarifas establecidas para los servicios estándar fueron parte de la propuesta económica presentada por DPWorld Callao en el proceso de adjudicación. Las mismas serán revisadas de acuerdo con lo acordado en el Régimen Regulatorio mencionado anteriormente.
24. En ese sentido, las tarifas establecidas para las operaciones durante el 2010 son las siguientes:

Cuadro N° 2: Tarifas establecidas para Servicios Estándar - Muelle Sur

TARIFAS MÁXIMAS ENTIDAD PRESTADORA: DPWORLD CALLAO (en US dólares, no incluye IGV) Tarifas vigentes a partir del inicio de la explotación			
1. Servicios estandar: a la Nave			
Concepto	Unidad de cobro	Importe	Referencia
Uso o alquiler de amarradero	Metro de eslora x hora	0.70	Contrato de concesión Anexo 5
2. Servicio estandar: a la Carga			
Concepto	Unidad de cobro	Importe	Referencia
Contenedor lleno de 20 pies	Por movimiento	90.00	Contrato de concesión Anexo 5
Contenedor lleno de 40 pies	Por movimiento	135.18	Contrato de concesión Anexo 5
Contenedor vacío de 20 pies	Por movimiento	72.00	Contrato de concesión Anexo 5
Contenedor vacío de 40 pies	Por movimiento	108.14	Contrato de concesión Anexo 5

Fuente: DPWorld Callao
 Elaboración: Gerencia de Regulación.

II.2.1. Servicios Especiales y Esenciales

Servicios Especiales

1. Tal como indica la Cláusula 8.15 del Contrato de Concesión y sin perjuicio de los Servicios Estándar mencionados, el Concesionario está facultado a prestar adicionalmente los servicios Especiales a todos los Usuarios que los solicitan y cuya prestación no podrá estar condicionada a la contratación de los Servicios Estándar. Como se ha indicado anteriormente, por los Servicios Especiales prestados, el Concesionario tendrá el derecho de cobrar un Precio.

2. Los Servicios Especiales se encuentran detallados en el tarifario público del Concesionario entre los cuales se encuentran:

Cuadro N° 3: Servicios Especiales ofrecidos por DPWorld Callao en el Muelle Sur

Operadores de Naves
1 Re-estibas (Movilización de Contenedores entre bodegas de la nave)
2 Naves no celulares
3 Otros servicios especiales
1 Embarque y descarga de generadores/powers packs y/o isotanques
2 Carga con Sobrepeso (Manipuleo especial)
3 Movilización de Tapas de bodega (escotillas)
4 Cargo por hora hombre no utilizada
5 Contratación por reserva de Ventana de Atraque garantizada
6 Uso del amarradero (penalidad por no liberarlo)
7 Procesamiento y transmisión de nota de tarja Aduanas (opcional)
4 Uso de Área Operativa (Contenedores vacíos)
5 Uso de Área Operativa (Contenedores de Transbordo)
6 Energía y Monitoreo de Contenedores Reefer - Porción Nave
7 Transbordo de Contenedores Inter Terminales (ITT)
8 Reprogramación de Embarque - Porción Nave
9 Manipuleo de carga sobredimensionada - Porción Nave
10 Embarque o descarga de carga proyecto fraccionada o rodante, no containerizada
Uso de Área Operativa Contenedores y Servicios Depósito Temporal Aduanero
11 Uso de área operativa - Importaciones
12 Servicio Especial Depósito Temporal - Importaciones
13 Uso de área operativa - Exportaciones
14 Servicio Especial Depósito Temporal - Exportaciones
Patio de Contenedores
15 Carga Especial
16 Contenedores Reefer - manipuleo, Energía y Monitoreo
17 Otros servicios de Patio
18 Servicios de Manipuleo de carga
19 Otros servicios Especiales
1 Desglose , según instrucción del agente de carga
2 Servicio de Colocación de precintos
3 Servicio de colocación y/o remoción de etiquetas para carga peligrosa.
Incremento en el nivel de seguridad
20 Incremento en el Nivel de seguridad
Complementarios
21 Control PBIP Operaciones no regulares

Fuente: DPWorld Callao
Elaboración: Gerencia de Regulación.

3. De los US\$35.079 millones de ingresos facturados¹³ por DP World Callao durante el 2010, de acuerdo con los datos del Balance de Comprobación de la empresa, las diferencias entre el monto facturado por Servicios Estándar y Especiales saltan a la vista en cuanto a la participación de cada uno. Solo los Servicios Estándar - entre lo que se encuentra el desembarque de carga, el transbordo y el uso el amarradero- encabezaron el porcentaje de participación (79%) en el ingreso total anual al alcanzar los US\$27.858 millones. Por su parte, los principales Servicios Especiales representan un 18.735% del total de ingresos (considerando servicios especiales con ingresos superiores a los US\$ 200,000). Bajo estas consideraciones, destacaron 9 servicios especiales de mayor ingreso de los más de 20 considerados en el tarifario público del Concesionario, los cuales son:

¹³ De acuerdo con la contabilidad enviada por la empresa para el Balance de Comprobación 2010.

- Verificación adicional para datos de importación¹⁴.
 - Uso de área de operaciones para contenedores de transbordo secos.
 - Movilización de carga en la bodega de la nave¹⁵.
 - Manipuleo de contenedores refrigerados o *reefers*.
 - Segregación de carga peligrosa¹⁶.
 - Movilización de carga entre distintas bodegas de la nave¹⁷.
 - Uso de Área de operaciones para contenedores de transbordo Interterminales.
 - Uso de Área de Operaciones para contenedores de transbordo refrigerados.
 - Depósito temporal.
4. Cabe mencionar que el Concesionario, no tiene autorización para la atención de graneles sólidos ni graneles líquidos, salvo expresa autorización de la APN, o que éstos representen carga contenedorizada (Cláusula 8.16).

Servicios Esenciales

5. Si bien la operación del Puerto se desarrolla bajo el esquema Monooperador, el contrato establece que el Reglamento de Acceso (REMA)¹⁸ es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de **practicaje y remolcaje**, denominados **servicios esenciales**, siendo los únicos con el derecho de solicitar Acceso para el uso de la Facilidad Esencial administrada por el Concesionario¹⁹.
6. La prestación de los servicios de practicaje y remolcaje es brindada por terceras empresas que solicitan el acceso a la infraestructura portuaria, a la empresa concesionaria. Los costos de estos servicios son asumidos por la línea naviera y están regulados a través del REA de la concesionaria para el establecimiento de contratos con los potenciales usuarios intermedios.

II.3. Tráfico general del Muelle Sur

II.3.1. Tráfico de naves

7. El tráfico de naves por el Nuevo Terminal de Contenedores – Muelle Sur, como se mencionó anteriormente, ha incluido nuevas líneas navieras y ha demostrado una tendencia creciente en el total de naves mes a mes. Si bien diciembre fue el mes con mayor tráfico de naves, ha sido el último cuatrimestre del año el que ha mostrado el mayor repunte de las operaciones del puerto.

¹⁴ Revisión del cumplimiento de requisitos aduaneros para importación.

¹⁵ Para facilitar la estiba de contenedores y, posteriormente, el embarque y/o desembarque desde una misma bodega.

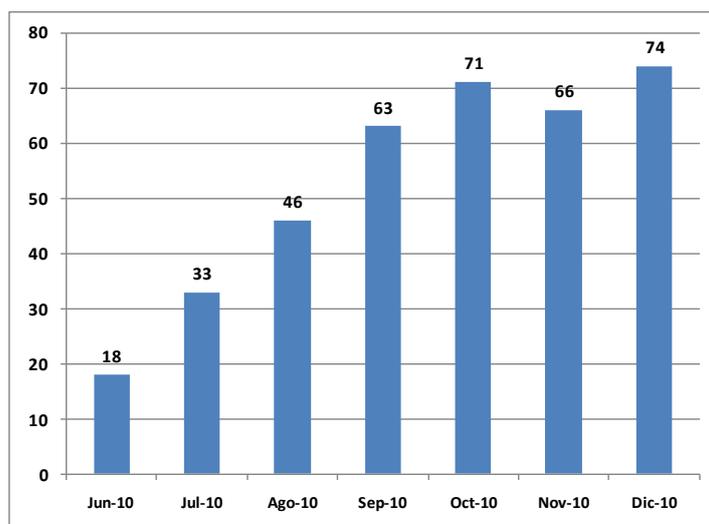
¹⁶ Para la cual se aplica los pasos a seguir en la Guía de Embarque y Descarga de Carga Peligrosa (Clase 1, Explosivos) del Concesionario.

<http://www.dpworldcallao.com.pe/images/stories/guia%20para%20embarque%20y%20descarga%20de%20mercancias%20peligrosas%20clase%201.pdf>

¹⁷ Para facilitar la estiba de contenedores y, posteriormente, el embarque y/o desembarque entre dos bodegas de una misma nave.

¹⁸ Aprobado por Resolución de Consejo Directivo N°014-2003-CD/OSITRAN y modificado mediante Resolución de Consejo Directivo N°054-2005-CD-OSITRAN y N°006-2009-CD-OSITRAN.

¹⁹ El artículo N°13 del REMA dispone que cada Entidad Prestadora deberá contar con un REA aprobado por OSITRAN, con el fin de entregar a los potenciales usuarios intermedios toda la información relevante necesaria para solicitar el Acceso a la Facilidad Esencial.

Gráfico N° 2: Tráfico de naves – Muelle Sur 2010

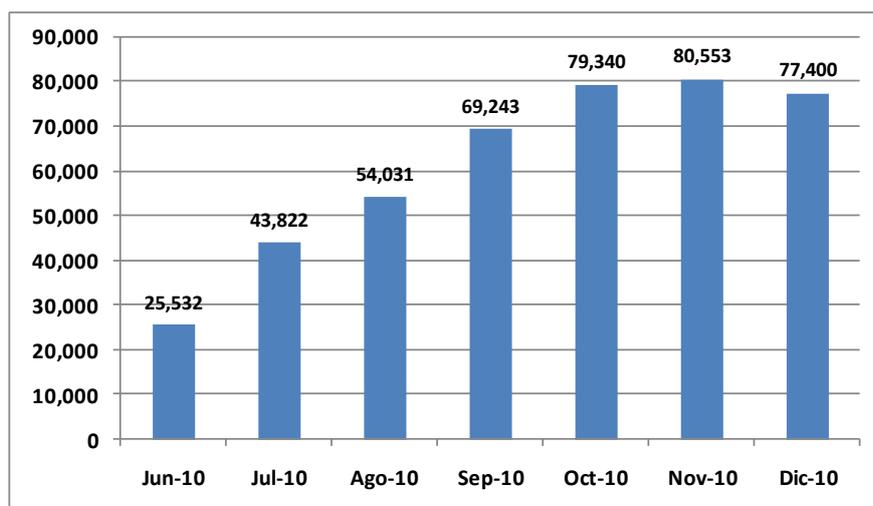
Fuente: DPWorld Callao
Elaboración: Gerencia de Regulación.

8. En cuanto a los ingresos por servicios estándar a la nave, éstos sumaron US\$1.2 millones para el período junio-diciembre 2010, creciendo los ingresos entre éstos dos meses en más de un 200%. (de US\$88,092 en junio a US\$ 205,004 en diciembre 2010).

II.3.2. Tráfico de carga contenedorizada

9. En el periodo junio-diciembre 2010, el tráfico de carga en el Muelle Sur creció a un ritmo promedio 22.5% mensual lo que significa un total de carga promedio al mes de 61,417 TEU movilizados. Ello dio como resultado anual un acumulado de 429,92 TEU para el periodo en mención. Estos resultados constituyen auspiciosos indicadores para el primer año de operación de la Concesión y para la proyección de los próximos años. No obstante, el ritmo de crecimiento para el último mes disminuyó en 4%, siendo el único mes con un resultado negativo. Entre algunas razones, ello puede deberse al cambio entre el crecimiento inicial que redireccionó la carga hacia un puerto más eficiente que ENAPU, o posteriormente, podría haber sido afectado con la entrada en operación del Muelle Norte o la tendencia recesiva del comercio exterior mundial.

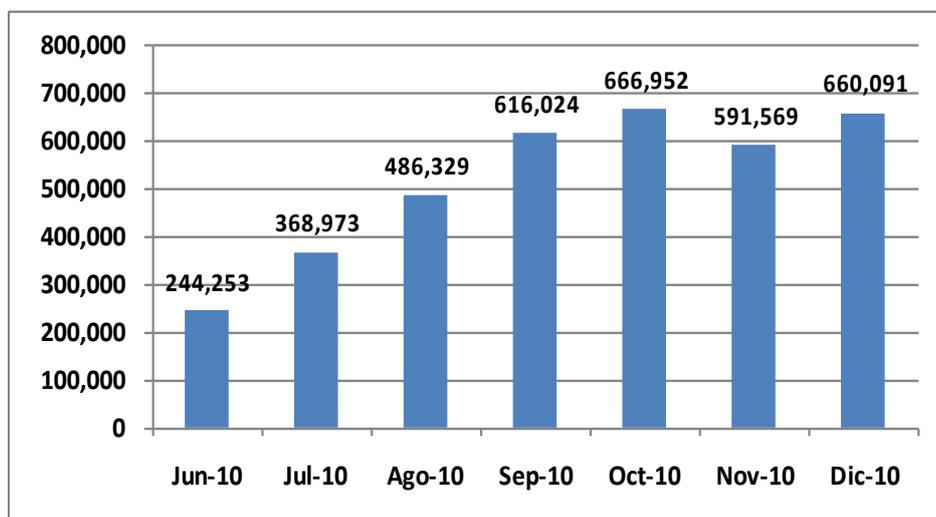
Gráfico N°3: Evolución Tráfico de Contenedores (En TEU)



1/ Solo se considera operación de descarga, embarque y transbordo.
 Para propósitos de cálculo un TEU de 40 es equivalente a 2 de TEU de 20.
 Fuente: DPWorld Callao
 Elaboración: Gerencia de Regulación.

10. En cuanto al tráfico medido en TM, éste alcanzó los 3.63 millones de TM entre junio y diciembre de 2010, lo cual dio como resultado un promedio mensual de 519,170 TM y una tasa de crecimiento promedio mensual de 19.7%.

Gráfico N° 4: Evolución Tráfico de Contenedores (en TM)



Fuente: DPWorld Callao
 Elaboración: Gerencia de Regulación.

11. Específicamente, en cuanto a la importación de contenedores llenos, un total de 115,967 contenedores llenos llegaron al Callao en los meses de operación de DPWorld en el 2010, lo que implica una llegada promedio de 28,992 contenedores mensuales (únicamente en el mes de octubre el volumen de contenedores importados superó los 30 mil). Del total del período, sólo un 7.3% o 8,410 contenedores (considerando como unidad estándar un contenedor de 20 TEU)

permanecieron en el Depósito Temporal de DPWorld, más allá de las 48 horas libres de costo de almacenaje, de acuerdo con el Contrato de Concesión.

Cuadro N° 4: Contenedores de Importación llenos, descargados y entregados al usuario Muelle Sur 2010

2010	DEPOSITO DPWC		DEPOSITO EXTRAPORTUARIO		SADA - CLIENTE FINAL		IMPORTACIONES CONTENEDORES FULL		TOTAL CONTENEDORES LLENOS IMPORTACIÓN
	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	
SEPTIEMBRE	280	258	7,634	8,420	969	549	8,883	9,227	27,337
OCTUBRE	763	755	7,352	9,847	561	868	8,676	11,470	31,616
NOVIEMBRE	733	713	6,789	8,445	633	1,031	8,155	10,189	28,533
DICIEMBRE	1,070	1,056	6,693	8,153	578	861	8,341	10,070	28,481
TOTAL	2,846	2,782	28,468	34,865	2,741	3,309	34,055	40,956	115,967

Fuente: DPWorld Callao
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.3.3. Otros indicadores

12. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, existen una serie de indicadores que se establecieron para la verificación (trimestral o por operación). El primer y segundo trimestre de Explotación será considerado como una etapa de adecuación, por lo que la verificación del cumplimiento de los indicadores se registrará a partir del tercer trimestre de control.
13. Entre los indicadores considerados en el Contrato de Concesión se encuentran:
 - **Tiempo para el inicio de la descarga:** no más de 20 minutos de tolerancia como promedio, para el inicio de maniobras de descarga, computados desde el momento en que la nave ya amarrada cuente con todas las autorizaciones necesarias. La duración de cada operación individual no podrá ser mayor de treinta minutos.
 - **Tiempo para el zarpe de la Nave:** No más de 20 minutos de tolerancia como promedio para el zarpe de la Nave, computados desde la finalización de las operaciones de embarque y que cuente con las autorizaciones necesarias. La duración de cada operación individual no podrá ser mayor de treinta minutos.
 - **Rendimiento de la operación de Embarque o Descarga** (rendimiento de operación): un promedio no menor de veinticinco contenedores por hora y por grúa pórtico de muelle.
 - **Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía:** en los últimos dos trimestres del primer año de explotación no más de treinta minutos como promedio, computados entre la hora que el Usuario solicite el retiro de su mercancía dentro de los límites horarios establecidos en su “permiso de salida” que se le expedirá luego del pago de los servicios recibidos y derechos aduaneros, y la hora en que el contenedor salga del terminal y viceversa para el caso de las exportaciones. Transcurridos los primeros doce meses desde el inicio de la Explotación, el Terminal deberá entregar la mercancía al Usuario dentro de un plazo promedio no mayor de veinte minutos. La duración de cada operación individual no podrá ser mayor de cuarenta y cinco minutos y treinta minutos respectivamente.

Tasa de ocupación de amarraderos

14. Luego de que, en mayo del 2010, el Concedente y el Concesionario firmaran el Acta de Recepción de las obras del Primer Amarradero del Nuevo terminal de Contenedores del Callao – Zona Sur, se ha realizado la primera medición de la capacidad de atención de Naves.
15. La medición de la capacidad de atención de Naves comprendió el periodo: 18 de Agosto al 17 de Agosto del 2011. Dicha medición se desarrolló de acuerdo a lo indicado al tercer párrafo del literal I. del Anexo 4 del Contrato de Concesión:
- (...)
**“La tasa de ocupación del Muelle se computará a partir de la fecha en que el CONCESIONARIO inicie la Explotación con los dos Amarraderos y hasta que implemente el límite de la capacidad máxima ofrecida en su Propuesta Técnica.
(...).”**
16. La explotación con dos (2) amarraderos del Nuevo Terminal de Contenedores Zona Sur del Terminal Portuario del Callao, se inició el 18 de agosto del 2010, según consta en el Acta de Recepción suscrita entre la Autoridad Portuaria Nacional y DP World Callao S.R.L., por lo que corresponde la medición a partir de dicha fecha.
17. Co respecto a esta medición, el Anexo 4 del Contrato de Concesión, indica:
- (...)
**La tasa de ocupación del Muelle no deberá ser superior al setenta (70%) por ciento de relación, entre el tiempo total de ocupación anual de los Amarraderos y el tiempo total anual de disponibilidad. Su estimación determina la oportunidad en la que el CONCESIONARIO deberá tener operativa la nueva infraestructura y/o el equipamiento adicional, de acuerdo a su Propuesta Técnica.
(...)**
18. En merito a lo establecido en dicho anexo, se han efectuado las mediciones, determinándose lo siguiente:

Cuadro N° 5: Tasa de Ocupación Anual de Amarraderos – Muelle Sur 2010
(Del 18 de Agosto de 2010 al 17 de Agosto de 2011)

Amarraderos	Disponibilidad de Amarradero (Horas)	Tiempo Ocupado (Horas)	Tasa de Ocupación (Porcentaje)
1	8,760	7,068.47	80.69%
2	8,760	7,094.95	80.99%

Tasa de Ocupación del muelle = 80.84 %

Fuente: DPWorld Callao
Elaboración: Gerencia de Supervisión - OSITRAN

19. Conforme a lo establecido en el Anexo 4 del contrato de concesión y en la Propuesta Técnica del Concesionario, una vez que el muelle con los 2 amarraderos llegue al 70% de ocupabilidad, se deberá tener operativa la nueva infraestructura y/o el equipamiento adicional de acuerdo a su propuesta técnica de 3 grúas pórticos de muelle, 9 grúas pórtico de patio y 15 camiones para el traslado interno de los contenedores en el Terminal, entre otros.
20. En concordancia a lo establecido en el anexo 4 se ha efectuado la medición entre el tiempo total de ocupación anual de los 2 amarraderos y el tiempo total anual de disponibilidad (18 de Agosto 2010 al 17 de Agosto 2011), obteniéndose una tasa de ocupación en promedio anual de 80.84 %. Habiéndose establecido que la tasa de ocupación de los 2 amarraderos del Muelle Sur son superiores al setenta (70%), se gatilla la obligación contractual de implementar la Operatividad de la Nueva infraestructura y Equipamiento según su propuesta Técnica (construcción y equipamiento del tercer amarradero).
21. Finalmente, de acuerdo con los datos proporcionados por la supervisión del Concesionario, se identificó 30 casos de reclamos y controversias en el Muelle Sur, principalmente, para los últimos tres meses de operaciones. Estos reclamos representaron un 0.008% del total de TEU transportados durante el 2010²⁰

Cuadro N° 6: Reclamos y Controversias – Muelle Sur 2010

Fecha	Nº reclamos
Jun-10	nd
Jul-10	nd
Ago-10	nd
Sep-10	nd
Oct-10	9
Nov-10	10
Dic-10	11

Fuente: DPWorld Callao
Elaboración: Gerencia de Regulación.

²⁰ Considerando un total de 386,682 TEU entre junio y diciembre de 2010.

II.4. Resultados financieros

II.4.1. Ingresos (regulados y no regulados)

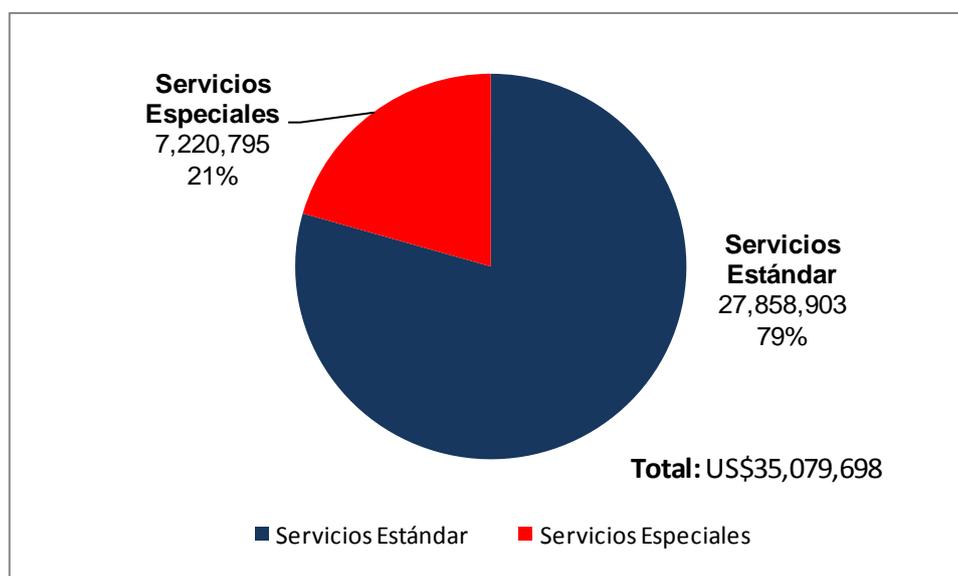
22. Los ingresos regulados y no regulados, es decir aquellos derivados de la aplicación del régimen tarifario establecido por el contrato de concesión y de los servicios especiales (a través de contratos de acceso), representaron, en el 2010 un total US\$.35.08 millones para el Concesionario.
23. De este total, los servicios estándar (tanto a la nave como a la carga) representaron un total de US\$ 27.9 millones (alrededor del 79% del ingreso de total). Por su parte, los servicios especiales representaron un ingreso de US\$ 7.2 millones.
24. En cuanto a la proporción de ingresos provenientes de servicios estándar, son los servicios dirigidos a la carga quienes acumularon un total de US\$.25.2 millones para el período. Dichos servicios son cobrados a los agentes que requieren movimientos de contenedores de 20 y 40 TEU.
25. Cabe destacar que, dentro de los servicios especiales, la oferta depósito temporal es una de las que mostró un mayor nivel de ingreso. En ese sentido, la tarifa integrada de DPWorld frente a las tarifas ofrecidas por los terminales extra portuarios es uno de los mercados que debe observarse con mayor detenimiento.

Cuadro N° 7: Ingresos 2010 Junio-Diciembre 2010 (US\$)

Detalle de Ingresos	Jun-10	Jul-10	Ago-10	Sep-10	Oct-10	Nov-10	Dic-10
Total (A + B)	2,113,677	3,450,276	4,266,507	5,303,727	6,011,491	7,041,414	6,892,606
A. Servicios estándar (a+b+c)	1,793,681	2,987,990	3,622,413	4,538,972	4,979,605	5,118,731	4,817,511
a. Servicio Nave	88,092	157,935	154,731	209,476	224,383	164,847	205,004
b. Servicio Carga	1,378,337	2,789,231	3,394,422	4,154,177	4,518,739	4,700,300	4,269,463
Contenedor con carga de 20 pies	559,311	707,793	1,041,694	1,268,085	1,658,112	1,282,991	1,219,211
Contenedor con carga de 40 pies	674,205	1,211,551	1,517,924	1,817,771	1,714,303	2,021,414	1,941,886
Contenedor vacíos de 20 pies	29,614	248,398	268,488	286,683	422,878	298,728	285,268
Contenedor vacíos de 40 pies	115,208	621,489	566,315	781,637	723,446	1,097,166	823,097
c. Transbordo	327,252	40,824	73,260	175,320	236,484	253,584	343,044
Contenedor con carga de 20 pies		13,608	16,128	40,176	85,284	46,008	98,208
Contenedor con carga de 40 pies		27,216	57,132	135,144	151,200	207,576	244,836
Contenedor vacíos de 20 pies	56,364	0	0	0	0	0	0
Contenedor vacíos de 40 pies	270,887	0	0	0	0	0	0
B. Servicios especiales	319,996	462,286	644,094	764,755	1,031,886	1,922,683	2,075,095
Servicios a la nave	241,996	0	0	0	0	0	0
Servicios a la carga	78,000	462,286	644,094	764,755	1,031,886	1,922,613	2,075,095
C. Otros	-	-	-	-	-	71	-

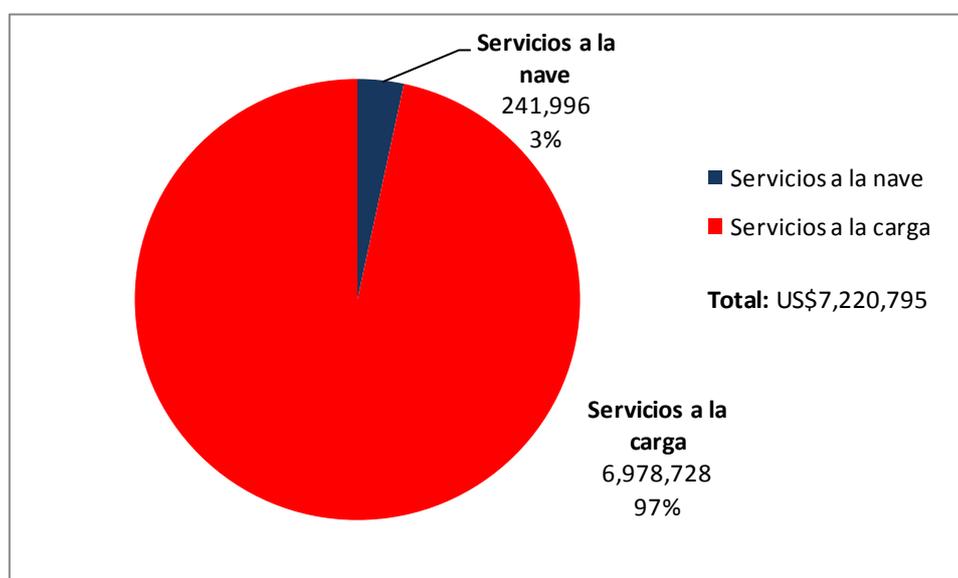
Fuente: Estados Financieros Auditados y reportes de Contabilidad Regulatoria DPWORLD
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Cuadro N° 8: Ingresos por tipo de Servicio (Estándar y Especial)
2010 (En US\$)



Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Cuadro N° 9: Ingresos por tipo de Servicio Especial (a la Nave y a la Carga)
2010 (En US\$)



Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

ANEXOS

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN CONCESIONARIO: DP WORLD CALLAO S.R.L. NUEVO TERMINAL DE CONTENEDORES EN EL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO-ZONA SUR			
Fecha de actualización: 26 de enero de 2011			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao- Zona Sur.	Cláusula 2.4 (p. 11)
2	Fecha de suscripción	24 de julio de 2006.	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años.	Cláusula 4.1 (p. 30)
4	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> • Primer tramo: Menor Índice Tarifario Estándar. • Segundo Tramo: Mayor Inversión Complementaria Adicional. 	Bases del Concurso
5	Adendas	Fecha de suscripción <ul style="list-style-type: none"> • Adenda 1: 11 de marzo de 2010. Incorporación de las definiciones de obras mayores y obras menores dentro de la cláusula 1.20.67, y de un segundo párrafo a la cláusula 15.6. Modificación de la cláusula 6.6, y numeral 2.3.3 del anexo 9.	Adenda 1
6	Capital mínimo	20% del Presupuesto Estimado Oficial de la Obra (US 43.7 millones)	Cláusula 3.3, inciso a) (p.28)
7	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> • La Garantía del Fiel Cumplimiento del Contrato corresponde a un porcentaje del presupuesto Estimado Oficial de Obra. • US\$ 43.7 millones hasta la entrega de un amarradero • US\$ 32.7 millones hasta aprobación de obras mínimas iniciales. • US\$ 21.8 millones hasta 120 días de la fecha máxima para el ejercicio de la opción de compra del Estado o desde su ejercicio. 	Cláusula 10.2 (p. 60)
8	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"> • El Concedente garantiza al Concesionario: <ul style="list-style-type: none"> - Realización de gestiones necesarias para que se publique DS, por el cual se otorgará la garantía del Estado en respaldo de las obligaciones y garantías del Concedente establecidas en el Contrato. - Protección de la infraestructura portuaria y los bienes afectados de la Concesión. - Demanda mínima anual de 300 mil TEUs de importación y exportación y 100 mil TEUs de transbordo durante los 10 primeros años a partir de inicio de la explotación. Este garantía no se aplica si: el tráfico de transbordo se desvió a otros puertos, el servicio del concesionario no cumple con los niveles de servicio y productividad y por fuerza mayor o si invoco el equilibrio económico-financiero. • Regulador verificará anualmente la demanda atendida por el Concesionario. 	Cláusula 10.1.1 (p.59) Cláusula 10.1.2 (p.59) Cláusula 10.1.3 (p.59)

	Tema	Contenido	Ref.
9	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> • Inversión en obras : US\$ 218.434 millones • Inversión en equipos: US\$ 254.674 millones • Inversión Complementaria Adicional: US\$ 144 millones • Inversión Total: US\$ 617.108 millones (sin incl. IGV) 	Propuesta Técnica (Folio 253-254) Anexo N. 6
10	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> • Trato Directo • Arbitraje, modalidades: de conciencia, de derecho, para controversias menores de US\$ 5.000.000,00 y mayores a US\$ 5.000.000,00. 	Cláusula 16.11 (p. 93) Cláusula 16.12 (p. 93)
11	Penalidades	<p>Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre US\$ 500,000 y US\$1'000,000) • Régimen de bienes (entre US\$1,000 y US\$100,000) • Obras de infraestructura portuaria (entre US\$ 1,000 y US\$ 50,000) • Conservación de la Concesión (entre US\$4,000 y US\$5,000) • Explotación de la Concesión (entre US\$1,000 y 10 UIT) • Inversión Complementaria Adicional (entre US\$1,000 y 0.5% del monto a transferir) • Garantías (entre US\$ 4,000 y US\$ 10,000) • Régimen de Seguros (entre US\$1,000 y 10% del monto del siniestro) • Consideraciones Generales Socio Ambientales (entre US\$ 500 y US\$ 3,000) 	Cláusula XIX (p.99) Anexo N. 17 (p.140)
12	Causales de caducidad	<p>Entre las principales destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Término por Vencimiento del Plazo • Término por Mutuo Acuerdo • Término por incumplimiento del Concesionario o abandono. • Término por incumplimiento del Concedente. • Decisión unilateral del Concedente. • Fuerza mayor o caso fortuito- Salida Unilateral del Concesionario. • Otras causales no imputables a las partes. 	Cláusula 15.1 (p.81)

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

Nº	Tema	Contenido	Ref.
17	Estándares de servicio	<ul style="list-style-type: none"> • El CONCESIONARIO se obliga a obtener un Certificado ISO 9001-2000 en un plazo que no excederá de tres (03) años computados desde la fecha de explotación. • Tiempo para inicio de descarga: no más de 20 minutos de tolerancia promedio trimestral. • Tiempo para zarpe de la nave: no más de 20 minutos de tolerancia promedio trimestral. • Rendimiento de operación de embarque y descarga: no menor de 25 contenedores por hora. • Tiempo de atención al usuario: no más de 20 minutos de espera. 	Cláusula 8.11 (p.51) Anexo N° 3
18	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> • Hasta el quinto año las tarifas máximas ofertadas por el Concesionario son las siguientes: En función a la nave <ul style="list-style-type: none"> - Por metro de eslora por hora : US\$ 0.70 En función a la carga <ul style="list-style-type: none"> - Contenedor lleno de 20' : US\$ 90.00 - Contenedor lleno de 40' : US\$ 135.18 - Contenedor vacío de 20' : US\$ 72.00 - Contenedor vacío de 40' : US\$ 108.14 	Anexo N° 5
19	Revisión y reajustes tarifarios	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Las tarifas de los servicios estándar serán reajustadas al último día del mes anterior de la fecha de inicio de explotación del segundo amarradero en función a la variación acumulada de índice de precios del consumidor de los EEUU desde el inicio de la Construcción.</p>	Cláusula 8.19 (p.54-55)
20	Retribución del Estado	<p>El CONCESIONARIO deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 3% de los Ingresos Brutos Mensuales que obtenga el CONCESIONARIO por la prestación de los servicios, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión.</p>	Cláusula 8.20 (p.55)