

Informe de Desempeño del Terminal de Contenedores del Callao Muelle Sur

2011

Gerencia de
Regulación





Informe de Desempeño
del Terminal de
Contenedores del Callao
Muelle Sur

2011

**Gerencia de
Regulación**

Lima, 2012

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO.....	4
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	7
II. HECHOS DE IMPORTANCIA.....	8
III. SERVICIOS PRESTADOS	10
IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO.....	12
V. EVOLUCIÓN DE TARIFAS	16
VI. INVERSIONES	18
VII. RESULTADOS FINANCIEROS.....	19
VIII. INDICADORES OPERATIVOS	24
IX. TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO.....	25
ANEXOS	

CUADROS

Cuadro N° 1: Tarifas cobradas en el Muelle Sur	17
Cuadro N° 2: Contratos de Acceso Vigentes: Vigentes de practicaje y remolcaje	18
Cuadro N° 3: Inversiones ejecutadas al 2011.....	19
Cuadro N° 4: Estado de Ganancias y Pérdidas 2011	19
Cuadro N° 5: Ingreso según actividades de mayor recaudación (en US\$).....	20
Cuadro N° 6: Balance general 2011.....	22
Cuadro N° 7: Ratios Financieros de DP World Callao.....	23
Cuadro N° 8: Niveles de Servicio y productividad lao.....	24
Cuadro N° 9: Tasa de Ocupación anual de amarraderos	25
Cuadro N° 10: Retribuciones por pagar	26

GRÁFICOS

Gráfico N°1: Esquema monopropietario de servicios portuarios.....	11
Gráfico N°2: Tráfico de Naves en el Muelle Sur 2010/2011.....	12
Gráfico N°3: Tráfico de Contenedores en el Muelle Sur (Miles de TEU).....	14
Gráfico N°4: Tráfico de Contenedores en el Muelle Sur (Miles de TM).....	15
Gráfico N°5: Tráfico de Contenedores (En TEU, según tipo de operación).....	15

RESUMEN EJECUTIVO

- i. El 19 de junio de 2006, ProInversión adjudicó la Buena Pro del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur del Portuario del Callao. Posteriormente, el 24 de julio de 2006, se firmó el Contrato de Concesión con la empresa DP World Callao S.A.¹ (hoy DPWorld Callao S.R.L.), bajo la modalidad DBFOT (*design, build, finance, operate and transfer*), 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. Los factores de competencia evaluados en el proceso de adjudicación fueron el menor índice tarifario estándar y, en caso de empate en dicho índice, la mayor inversión complementaria adicional.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	DP World Callao S.R.L.
Accionistas de la Concesión	P&O Dover/Dubai Ports: 70% Uniport 30%
Tipo de Concesión	Auto-sostenible
Factor de competencia	- Primer Tramo: Menor Índice Tarifario Estándar. - Segundo Tramo: Mayor Inversión Complementaria Adicional.
Inversión comprometida	US\$ 706,87 millones ³
Inversión realizada al 2011	US\$ 355,66 millones
Inicio de la Concesión	24 de Julio de 2006
Vigencia de la Concesión	30 años (Cláusula 4.1 del Contrato de Concesión).
Número de Adendas	1

- ii. En la actualidad, el puerto del Callao, ubicado cerca de Lima, abarca tres proyectos: el Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur (en adelante Muelle Sur), administrado por la empresa DP World Callao S.R.L. (en adelante DPWorld), el Terminal Norte Multipropósito, administrado por la empresa APM Terminals Callao S.A. y el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales, administrado por Transportadora Callao S.A. Cabe destacar que la modernización del Muelle Sur forma parte del Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) - Eje del Amazonas, cuyo objetivo es incrementar la competitividad de la vía de integración Costa - Sierra - Selva en el corredor central del 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.
- iii. El Contrato establece los compromisos de inversión del Concesionario, el esquema de regulación tarifaria de los servicios estándar y especiales ofrecidos en el Nuevo Terminal de Contenedores – Zona Sur, los niveles de servicio y productividad exigidos

¹ La cual formó parte del 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 consorcio 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.

³ Inversión por Ejecutar actualizada a diciembre de 2011, incluye IGV.

a la operación, el factor de retribución, entre otros puntos. Adicionalmente, el 11 de marzo de 2010, se suscribió la primera Adenda, con el fin de incorporar 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, sobre Inversiones Adicionales. Asimismo, se modificó la cláusula 6.6, y el numeral 2.3.3 del Anexo 9, sobre Inversión Complementaria Mínima (ICM).

- iv. Acorde con la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión sobre Alcances del Servicio, DPWorld brinda Servicios Estándar, tanto a la carga como a la nave (embarque/desembarque de contenedores en el caso de servicios a la nave, y amarre/desamarre y uso de amarradero, para los servicios a la carga) por los cuales se cobran las tarifas correspondientes como una contraprestación. Por su parte, sin perjuicio de la oferta de Servicios Estándar, el Concesionario está facultado a prestar adicionalmente los Servicios Especiales a los usuarios que los soliciten. Por la prestación de éstos, el Concesionario tiene el derecho a cobrar un precio.
- v. Durante el año 2011, el Muelle Sur movilizó un total de 1,09 millones de TEU. Desde el inicio de sus operaciones el 22 de mayo de 2010, el total acumulado de TEU movilizadas hasta diciembre de 2011 es de 1,51 millones de TEU (considerando carga de exportación, importación y transbordo).
- vi. Antes del inicio de la explotación del segundo amarradero, las tarifas para los Servicios Estándar, que fueron parte de la Propuesta Económica presentada por DPWorld en el proceso de adjudicación, fueron reajustadas en función a la variación acumulada del índice de precios del consumidor de los EEUU (RPI⁴) desde el inicio de la construcción. Luego, dichas tarifas fueron reajustadas por RPI en el 2011. Posteriormente, las mismas serán revisadas de acuerdo con el mecanismo regulatorio RPI-X, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación con dos amarraderos.
- vii. Cabe destacar que la Concesión considera las siguientes fechas importantes: 1) Una etapa de construcción, la cual corresponde al período comprendido entre junio de 2006 a mayo de 2010, ganándose 12 hectáreas al mar para la construcción del muelle; 2) El inicio de las operaciones de la Concesión en dos fechas. En un primer momento, el 22 de mayo de 2010, se inicia operaciones con un amarradero y, posteriormente, el 18 de agosto de 2010, se inicia operaciones con los dos amarraderos actuales.
- viii. Si bien en el año 2010, la inversión ejecutada por el Concesionario fue de US\$ 114,65 millones, principalmente en Obras Obligatorias; en el año 2011, las inversiones sólo alcanzaron los US\$ 33,26 millones; ello, debido a que la mayor parte de las obras que comprenden la Fase 1 se realizaron en el año 2010.
- ix. El Concesionario facturó US\$ 92,93 millones en ingresos brutos durante el año 2011. Específicamente, el 76,2% corresponde a los Servicios Estándar (embarque y desembarque de contenedores llenos: porción nave y porción tierra; embarque y desembarque de contenedores vacíos; y transbordo de contenedores dentro del terminal). Por su parte, los Servicios Especiales de mayor recaudación en el año 2011 representaron el 18,8% (servicio especial de depósito temporal, verificación adicional de datos de importación, manipuleo de contenedores refrigerados, movilización de carga entre bodegas de la nave, segregación de carga peligrosa, entre otros).

⁴ El RPI (Retail Price Index) es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor de los EEUU (CPI – Consumer Price Index).

- x. El análisis financiero para DP World Callao en el 2011 revela que la relación entre gastos operacionales e ingresos en el 2011 generó mayores márgenes, en relación a las pérdidas de 2010, primer período de operaciones. Asimismo, el cambio el resultado positivo para el ROE y ROA indica un mayor beneficio de la concesión en relación con su nivel de patrimonio
- xi. Tal como lo especifica el Anexo N° 3 del Contrato de Concesión suscrito, la Concesión incluye niveles de servicio y productividad como indicadores mínimos de calidad, a los cuales el Concesionario se ha comprometido a cumplir durante la operación del Muelle Sur. Estos suman un total de 10 indicadores, verificables en base al promedio trimestral o por operación.
- xii. En setiembre de 2011, OSITRAN realizó la medición anual de la ocupación de los dos amarraderos para el período comprendido entre el 18 de agosto de 2010 y el 17 de agosto de 2011, siendo la tasa de ocupación promedio anual para los dos amarraderos del Muelle Sur de 80,84%.
- xiii. Finalmente, en el año 2011, DP World Callao transfirió a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) un total de US\$ 2,79 millones como parte de la retribución equivalente al 3% de los ingresos brutos mensuales (Cláusula 8.20 del Contrato de Concesión). Asimismo, el Concesionario transfirió a OSITRAN un total de US\$ 931 mil por concepto de Aporte por Regulación en el año 2011 (Cláusula 14.14 del Contrato de Concesión).

REPORTE DE DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN DEL TERMINAL DE CONTENEDORES DEL CALLAO – MUELLE SUR: AÑO 2011

I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

1. El 24 de julio de 2006, se firmó el Contrato de Concesión con la empresa DP World Callao S.A (hoy DP World Callao S.R.L.) bajo el esquema DBFOT (*design, build, finance, operate and transfer*), 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. El plazo de la Concesión es de 30 años, incluyendo el período de construcción.
2. La inversión comprometida inicialmente asciende a US\$ 617,11 millones, e incluye US\$ 218,43 millones en obras, US\$ 254,67 millones en equipos, así como US\$ 144 millones de Inversión Complementaria Adicional (ICA)⁵. En la actualidad, la inversión comprometida alcanza US\$ 706,81 millones⁶. Además, el Concesionario está obligado a cumplir durante los 30 años de vigencia de la Concesión, con el Plan de Conservación aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN).
3. De acuerdo con el Contrato de Concesión, la Inversión Complementaria (IC) es la obligación que asume el Concesionario de ejecutar la Inversión Complementaria Mínima (ICM) y de transferir en dominio fiduciario la Inversión Complementaria Adicional (ICA). Por un lado, la ICM es el compromiso de ejecutar la inversión en infraestructura común del puerto mencionada en el Anexo N°9. Por otro lado, la ICA es el monto de US\$ 144 millones ofrecido adicionalmente a la ICM como componente de su propuesta económica.
4. Antes del inicio de la explotación del segundo amarradero, las tarifas para los Servicios Estándar, que fueron parte de la Propuesta Económica presentada por DPWorld en el proceso de adjudicación, fueron reajustadas en función a la variación acumulada del índice de precios del consumidor de los EEUU (RPI⁷) desde el inicio de la construcción. Luego, dichas tarifas fueron reajustadas por RPI en el 2011. Posteriormente, las mismas serán revisadas de acuerdo con el mecanismo regulatorio RPI-X, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación con dos amarraderos.
5. El Contrato de Concesión brinda al Concesionario el derecho de operar el Muelle Sur bajo la modalidad de monopropietario. Esto es, el Concesionario tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que brinde dentro del Terminal (cláusula 2.5 del Contrato de Concesión), no estando obligada a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios (i.e. una empresa integrada verticalmente), con excepción de los servicios de practicaje y remolcaje; de esta forma, las disposiciones contenidas en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) de OSITRAN sólo son aplicables a dichos servicios.

⁵ Estos montos se consideraron sin IGV en el Contrato suscrito.

⁶ Monto con IGV al cierre de 2011.

⁷ El RPI (Retail Price Index) es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor de los EEUU (CPI – Consumer Price Index).

II. HECHOS DE IMPORTANCIA

6. A diciembre de 2011, sólo se encuentra suscrita la Adenda N°1 (el 11 de marzo de 2010), la cual incorporó las definiciones de obras mayores y obras menores dentro de la cláusula 1.20.67 del Contrato, y de un segundo párrafo a la cláusula 15.6, sobre Inversiones Adicionales. Asimismo, modificó la cláusula 6.6 referente a las modificaciones al Expediente Técnico aprobado en el caso de que dichas modificaciones sean consideradas obras mayores u obras menores; y el numeral 2.3.3 del Anexo 9, sobre Inversión Complementaria Mínima (ICM).

Interpretación de la Cláusula 8.14

7. A través de la Resolución de Consejo Directivo N°003-2011-CD-OSITRAN del 8 febrero de 2011, se inició el proceso de interpretación de la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión (sobre el alcance del Servicio Estándar).
8. El objeto de dicho procedimiento de interpretación fue determinar si el servicio “verificación adicional de datos del contenedor”, que incluía una segunda verificación de precintos, un segundo pesaje y la transmisión de la tarja, se constituía como un servicio especial o no. En concreto, se determinó si la frase de la cláusula 8.14 “... u otros [servicios] que implique la prestación del servicio estándar” contempla o no las actividades portuarias antes mencionadas y que fueron impuestas por mandato de la norma aduanera.
9. De esta forma, mediante la Resolución del Consejo Directivo N°038-2011-CD-OSITRAN, se determinó lo siguiente:

“ARTÍCULO 1°.- INTERPRETAR los alcances de la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, en los siguientes términos:

De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, los servicios estándar y especiales son actividades portuarias que han sido agrupadas siguiendo claramente criterios operativo-portuarios, dejándose de lado cualquier otro criterio regulatorio o aduanero en sus definiciones.

Debido a modificaciones en la normativa aduanera, después de la suscripción del mencionado contrato de concesión, se realizan dentro del terminal una verificación de precintos y un pesaje, al costado de la nave y, posteriormente, una segunda verificación de precintos y un segundo pesaje, a la salida del terminal.

La verificación de precintos y el pesaje que se realizan al costado de la nave son los que forman parte del denominado Servicio Estándar.

El pesaje y la verificación de precintos realizados a la salida del terminal (incluidos en el denominado “Servicio de verificación Adicional de Datos del Contenedor”) no resultan indispensables, desde el punto operativo-portuario, para completar el proceso de desembarque de carga en el puerto, constituyéndose en un Servicio Especial.”

10. Al final del año 2011, tanto los usuarios (quienes participaron como terceros interesados) como el Concesionario solicitaron la reconsideración de la referida Resolución, recurso que se encuentra pendiente de resolver por parte del organismo regulador.

Indicadores de Niveles de Servicio y Productividad (Anexo N°3 del Contrato de Concesión)

11. El Anexo N°3 del Contrato de Concesión establece los Niveles de Servicio y Productividad exigibles a partir del tercer trimestre de operaciones de la Concesión –dado que el primer y segundo trimestres de explotación se consideran como una etapa de adecuación-. Los 10 indicadores que constituyen los Niveles de Servicio y Productividad son calculados en base al promedio trimestral o por operación, según corresponda. OSITRAN ha realizado los cálculos para los trimestres que corresponden al período comprendido entre noviembre de 2010 y noviembre de 2011, del tercer al sexto trimestre de explotación.
12. Inicialmente, para el tercer trimestre de explotación, a través de los Informes N°461-11-GS-OSITRAN y N°1634-11-GS-OSITRAN remitidos a DPW Callao mediante Oficios N°2479-2011-GS-OSITRAN y 3321-2011-GS-OSITRAN del 16 de junio de 2011 y 18 de agosto de 2011, respectivamente, la Gerencia de Supervisión de OSITRAN concluyó que DPW Callao ha incumplido con 6 indicadores de un total de 10 evaluados, entre ellos: (i) el rendimiento mínimo de cada operación de embarque o descarga y ii) el rendimiento promedio mínimo trimestral de la operación individual respecto del embarque o descarga⁸.
13. Sobre el particular, el Concesionario negó las imputaciones de incumplimiento formuladas por OSITRAN, explicando –entre otras cosas- que el incumplimiento imputado era consecuencia de un error en la interpretación de la fórmula establecida para medir los indicadores referidos al rendimiento de las operaciones en el Muelle Sur y que, en cada caso, el Concesionario habría cumplido los Niveles de Servicio y productividad evaluados por OSITRAN.
14. Al respecto, al cierre del año 2011, se encuentra pendiente de resolver la solicitud de interpretación de la definición relacionada con el cálculo del número de “grúas pórtico de muelle en servicio”⁹.

Medición de la Tasa de ocupación de los amarraderos (Anexo N°4 del Contrato de Concesión)

15. De acuerdo con el Contrato de Concesión, la tasa de ocupación del Muelle se computa a partir de la fecha en que el Concesionario inicie la explotación con los dos amarraderos y hasta que se implemente el límite de la capacidad máxima ofrecida en su Propuesta Técnica. Es así que, la tasa de ocupación del Muelle no deberá ser superior al 70% de relación, entre el tiempo total de ocupación anual de amarraderos y el tiempo total de disponibilidad.
16. En el año 2011, se realizó la medición de la tasa de ocupación anual de los amarraderos para el período comprendido entre el 18 de agosto de 2010 y 17 de agosto de 2011, en virtud de los parámetros técnicos establecidos en el Anexo N°4 del Contrato de Concesión.
17. En esa oportunidad, OSITRAN determinó que el promedio anual de este indicador para los dos amarraderos del terminal es de 80,84%, superando el nivel de 70% que “(...) determina la oportunidad en la que el Concesionario deberá tener

⁸ Este punto es desarrollado en la sección sobre Desempeño Operativo.

⁹ A la fecha, sometida a interpretación por el OSITRAN a solicitud del Concedente.

operativa la nueva infraestructura y/o equipamiento adicional, de acuerdo con su Propuesta Técnica”, según lo establecido en el Anexo N°4 del Contrato de Concesión.

Proceso arbitral en el CIADI

18. Finalmente, el Concesionario presentó ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativas a Inversiones (CIADI) un proceso arbitral contra el Estado Peruano en relación con el incumplimiento de obligaciones en el Contrato de Concesión (incumplimiento de la cláusula 10.1.3), alegando competencia desleal en la concesión del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao, al no haber podido participar del proceso de adjudicación. Dicho proceso está registrado en la entidad internacional desde julio de 2011.
19. Al cierre de 2011, se encontraba pendiente el nombramiento del tribunal arbitral especializado, el cual sería publicado a inicios del próximo año, de acuerdo con los detalles del procedimiento publicados en el portal del CIADI¹⁰

III. SERVICIOS PRESTADOS

20. De acuerdo con la Cláusula 8.1 del Contrato de Concesión, 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 a prestar servicios portuarios, con excepción de los servicios de practicaje y remolcaje, a los que les resulta aplicables las disposiciones contenidas en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) de OSITRAN¹¹. Bajo el esquema anterior, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en dos tipos: los Servicios Estándar y los Servicios Especiales.

Servicios Estándar

21. De acuerdo con la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar son aquellos que el Concesionario presta obligatoriamente a todo usuario que lo solicite.
22. Dichos Servicios Estándar se definen de la siguiente manera:
 1. **Servicio Estándar a la nave:**
Comprende la utilización del amarradero del Terminal, e incluye: el uso del amarradero, por el cual se aplica una tarifa por metro de eslora de la nave y por hora o fracción de hora. La tarifa por dicho servicio se cobra a la nave y considera el amarre/desamarre.
 2. **Servicio Estándar a la carga:**
Comprende los servicios de descarga y/o embarque del contenedor, mediante el uso de la grúa pórtico del Muelle, así como la utilización de la infraestructura de Terminal, desde que un contenedor ingresa al Terminal

¹⁰ <https://icsid.worldbank.org/ICSID/FrontServlet>

¹¹ 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.

hasta que la nave en la que se embarque el contenedor sea desamarrada para zarpar¹². La tarifa por este servicio incluye la estiba/desestiba, transferencia, manipuleo, pesaje y almacenaje de hasta 48 horas en el Terminal¹³.

La tarifa por el Servicio Estándar a la carga 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.

Es importante destacar que, usualmente, para el *servicio de transbordo de contenedores dentro del Terminal*, la tarifa por este Servicio Estándar en función a la carga se cobra una sola vez e incluye desde la descarga del contenedor, hasta la carga en la otra nave. Ésta incluye las cuarenta y ocho (48) horas de permanencia libres de pago.

23. Cabe precisar que los usuarios no podrán exigir al Concesionario la prestación separada o parcial de uno o más de los servicios que forman parte de los Servicios Estándar.



Servicios Especiales

24. El Contrato de Concesión caracteriza a los Servicios Especiales como aquellos servicios distintos a los Servicios Estándar que el Concesionario está facultado a prestar, cuyos términos y condiciones son libremente pactados por el Concesionario

¹² El Contrato de Concesión exige que el Concesionario deberá atender cada nave con un número no menor de dos grúas pórtico de muelle (...).

¹³ Además que los contenedores podrán permanecer hasta 48 horas depositados en el Terminal a libre disposición del usuario. Transcurrido dicho plazo, el Concesionario podrá cobrar el servicio de almacenaje.

y por los correspondientes usuarios. Por la prestación de estos servicios, el Concesionario tendrá el derecho de cobrar un precio. La prestación se brindará a aquellos Usuarios que lo soliciten.

25. Entre los servicios especiales destacan el Servicio Especial de Depósito Temporal - Importaciones¹⁴, la movilización de carga entre bodegas de la nave, el manipuleo de contenedores refrigerados y la segregación de carga peligrosa. El total de Servicios Especiales representó el 23,8% de los ingresos del año 2011. La lista completa de servicios se encuentra en el Anexo N°1.

Servicio sujetos al régimen de acceso

26. DP World Callao, como administradora de las facilidades esenciales del Muelle Sur, ha elaborado un Reglamento de Acceso (REA), conforme a lo dispuesto por el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público del OSITRAN (REMA). El REA del Concesionario fue aprobado a través de la Resolución de Consejo Directivo N°002-2011-CD-OSITRAN, de fecha 31 de enero de 2011.
27. Dado que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monopropietario, el Contrato establece que el REMA es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practicaje¹⁵ y remolcaje¹⁶. De esta forma, se genera la obligación al Concesionario de otorgar el acceso a los usuarios intermedios para el uso de la Facilidad Esencial¹⁷ con el fin de prestar los Servicios Esenciales mencionados.
28. La prestación de los servicios esenciales de practicaje y remolcaje es brindada por terceras empresas que solicitan al Concesionario el acceso a la infraestructura portuaria. Cabe destacar que los costos de estos servicios son asumidos por la línea naviera.
29. De otro lado, a diciembre del 2011, los 10 Contratos de Acceso vigentes para los servicios especiales de practicaje y remolcaje consideran un pago por el acceso igual a US\$ 0,00 y US\$70¹⁸, respectivamente como resultado de la negociación directa de DPWorld y los usuarios intermedios.

IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

30. La evolución del tráfico ha sido elaborada comparando el segundo semestre del año 2011 respecto del mismo período del 2010, debido a que DPWorld inició

¹⁴ El Servicio Especial de Depósito Temporal – Importaciones incluye el despacho directo de carga de importación, revisión documentaria, emisión de Volante, transmisiones a Aduanas, verificación adicional de datos del contenedor, y demás trámites relativos a la gestión de Depósito Temporal. Incluye además el uso de área operativa del día 3 al día 7 (período libre). Sólo aplica cuando DP World Callao sea nominado como Depósito Temporal. No aplica en los siguientes casos: (a) Carga bajo régimen de Despacho Anticipado -SADA, (b) Carga nominada a otro Depósito Temporal.

¹⁵ De acuerdo con el REA de DP World Callao, el practicaje se define como el asesoramiento al capitán de la nave a bordo en maniobras y reglamentaciones náuticas durante la realización de las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloadamiento, desabarloadamiento y maniobras de giro en la rada de operaciones de las naves que hagan uso del Muelle Sur.

¹⁶ El remolcaje consiste en halar, empujar o apoyar una nave durante las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloadamiento, desabarloadamiento y maniobras de giro de las naves. En el caso de atraque, el remolcaje se inicia en la zona de fondeo designada por la Capitanía del Puerto y culmina en el amarradero designado por DPWorld Callao; y viceversa en el caso de desatraque.

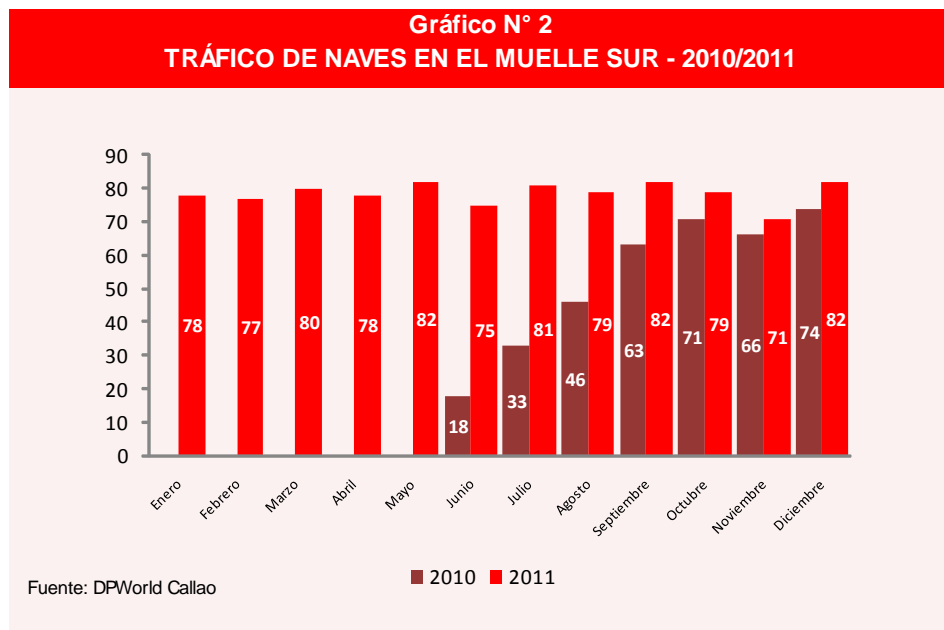
¹⁷ Las Facilidades Esenciales del Muelle Sur a las cuales los usuarios intermedios tendrán acceso para prestar los Servicios Esenciales (de practicaje y remolcaje) son las siguientes: obras de abrigo o defensa, pozo de maniobras y rada interior, vías y áreas de tránsito interno, y muelle y amarraderos.

¹⁸ Sin incluir IGV, por maniobra, por remolcador.

operaciones con un amarradero el 22 de mayo de 2010 y, posteriormente, el 18 de agosto del mismo año, el Concesionario inició las operaciones con los dos amarraderos actuales.

IV.1 Tráfico de naves

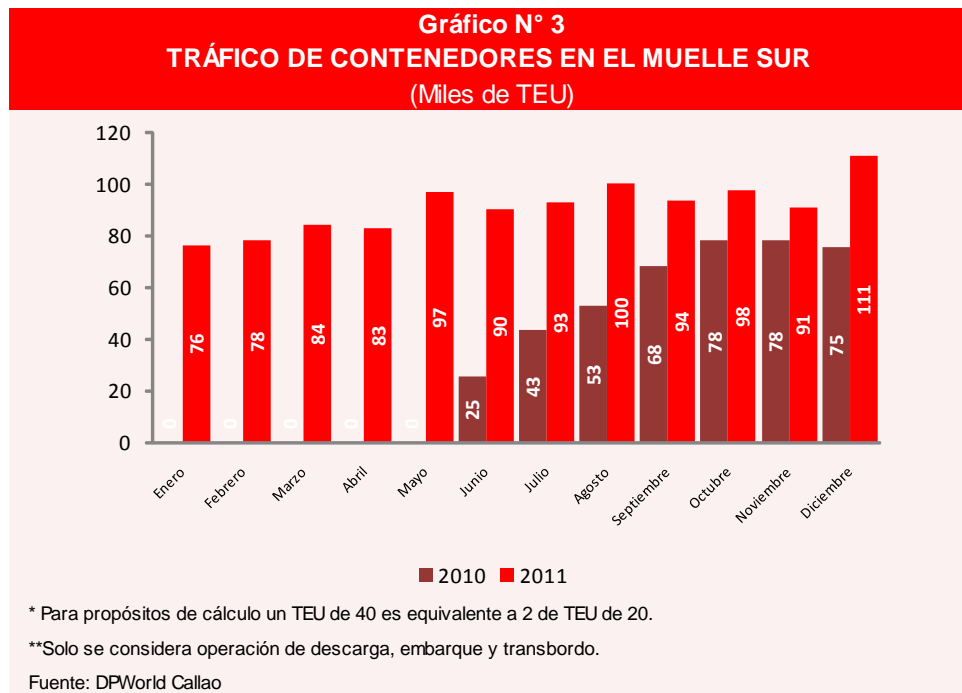
31. La primera gran línea naviera en llegar al Muelle Sur fue Maersk Line. A ésta, le siguieron otras, entre las que destacan Hamburg Sud, Hapag Lloyd Corporation y la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), las cuales sumaron un total de 12 líneas navieras en el año 2010. Por su parte, en el año 2011, el total de líneas navieras que llegaron al Muelle Sur fue de 14, con la incorporación de Seaboard Marine y Mediterranean Shipping Company.
32. El número total de naves que arribó al Muelle Sur en el año 2011 fue de 944. En términos relativos, el período julio-diciembre de 2011 recibió 34% más de naves que el mismo período del año 2010. (Ver gráfico N°2)
33. Durante el año 2011, el número mensual de naves que arribaron al Muelle Sur se mantuvo entre 70 y 82 naves. En ese sentido la variación promedio mensual del total de naves fue de 3%. Ante ello, es importante destacar la importancia de los contratos de reserva de espacios de acoderamiento de naves de tráfico regular, los cuales suman un total de 10 al cierre de 2011. Estas son relaciones contractuales privadas entre el Concesionario y las empresas navieras, con el fin de asegurar ventanas de atraque a las embarcaciones regulares.



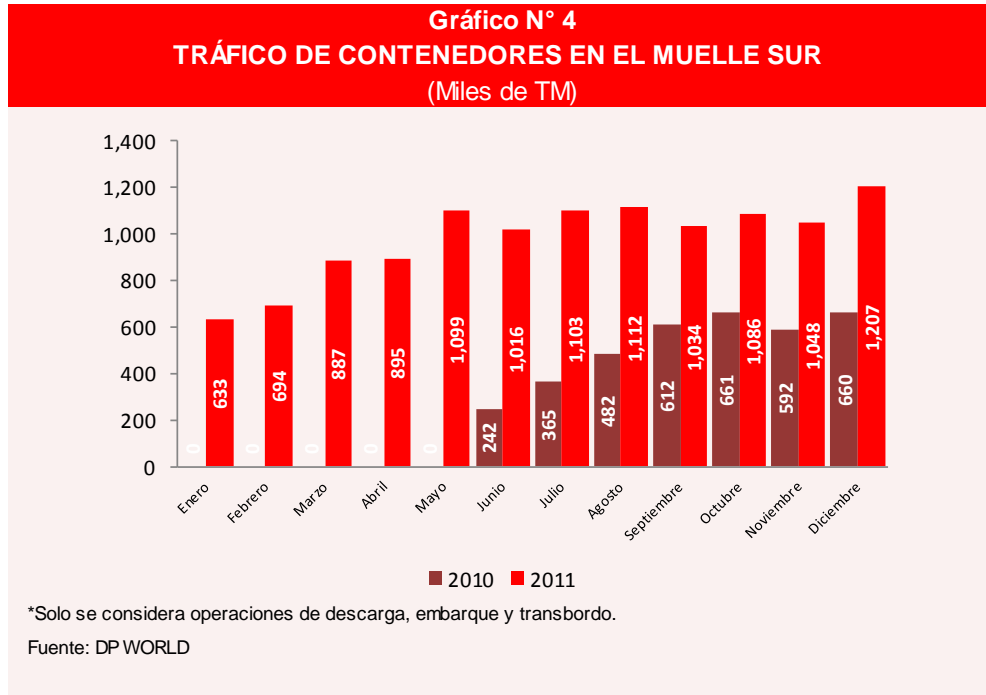
IV.2 Tráfico de carga contenedorizada

34. Durante el segundo semestre del 2011 se recibió un total de 586 mil contenedores –entre embarque, descarga y transbordo–, lo que representó un incremento de 48,2% en el tráfico de carga contenedorizada, principal carga del terminal, con relación al mismo período del año 2010 (Ver gráfico N°3)

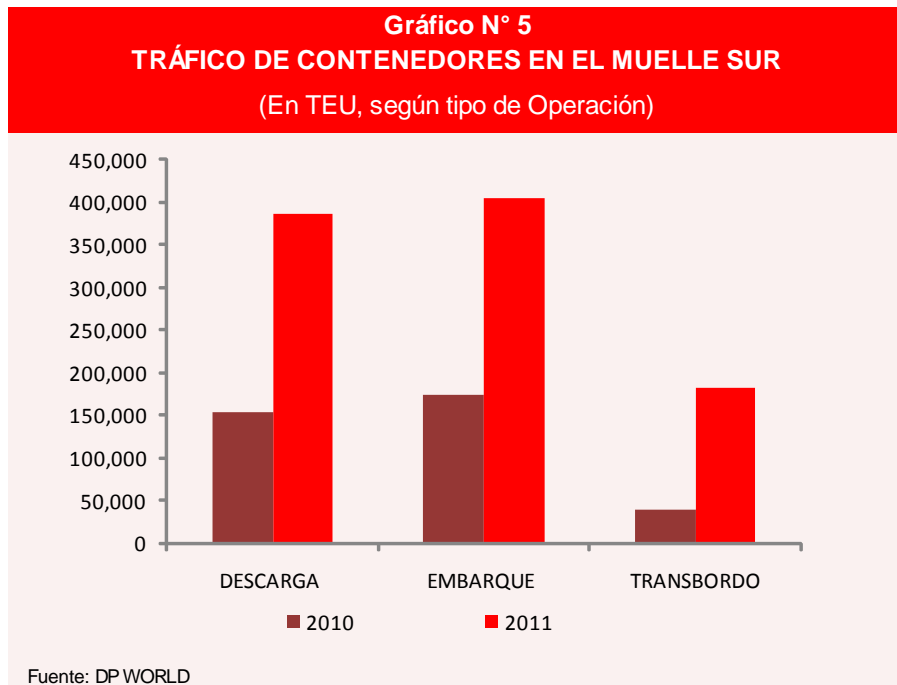
35. En el año 2011, el tráfico de contenedores alcanzó 1,09 millones de TEU; así, a esa fecha, el tráfico acumulado de contenedores en la Concesión suma un total de 1,51 millones de TEU en los años 2010 y 2011.
36. El crecimiento del tráfico de carga contenedorizada en el Muelle Sur se debe, en parte, al incremento de 16% en el tráfico de carga marítima (para los regímenes de exportación, importación, cabotaje, tránsito y transbordo) en los puertos nacionales, de acuerdo con estadísticas de la Autoridad Portuaria Nacional (APN). Ello se enmarca en que, en el 2011, se alcanzó el record de exportaciones peruanas al alcanzar los US\$ 45,726 millones, es decir, un incremento de 28% con respecto al 2010.



37. Por otro lado, en el segundo semestre de 2011, se obtuvo un resultado de 6,6 millones de toneladas métricas (por operaciones de descarga, embarque y transbordo), equivalente a un incremento de 95,4%, respecto al resultado del segundo semestre de 2010. Entre enero y diciembre de 2011, el tráfico de carga medido en toneladas métricas (t) alcanzó los 11,8 millones. Así, el total de tráfico de contenedores para las operaciones en los años 2010 y 2011 suma un total de 15,43 millones de toneladas métricas. (Ver gráfico N°4).



38. De acuerdo con el tipo de operación, el 41,6% de la carga contenedorizada en el Muelle Sur en el año 2011 corresponde a operaciones de embarque, mientras que el 39,8% y 18,7% corresponden a operaciones de descarga y transbordo. (Ver gráfico N°5).



V. EVOLUCIÓN DE TARIFAS

V.I Tarifas reguladas

39. De acuerdo con la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión, por la prestación de los Servicios Estándar, el Concesionario estará facultado para cobrar las tarifas contenidas en el Anexo N° 5 del mismo. Por su parte, por la prestación de los Servicios Especiales proporcionados a solicitud de usuarios, DPWorld estará facultado a cobrar un precio.
40. El Contrato de Concesión, además, establece que las Tarifas de los Servicios Estándar serán reajustadas al último día del mes anterior a la fecha de inicio de la Explotación del segundo amarradero en función a la variación acumulada del índice de precios del consumidor de los EEUU desde el inicio de la construcción.
41. Posteriormente, éstas serán revisadas de acuerdo con el mecanismo regulatorio RPI-X, según lo indica el Contrato de Concesión. A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación con dos amarraderos, OSITRAN realizará la primera revisión de las Tarifas de los Servicios Estándar en función a la nave y en función a la carga, aplicando el mecanismo regulatorio RPI-X, establecido en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. El factor de productividad, o factor X, es calculado por OSITRAN y permanece fijo por un periodo de cinco (5) años.
42. Adicionalmente, cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos doce (12) meses y el factor de productividad (X) estimado por el regulador para dicho quinquenio. Para los primeros cinco (5) años contados desde el inicio de la explotación con dos amarraderos, el factor de productividad es cero.
43. El RPI (Retail Price Index) 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 DPWorld Callao.
44. En resumen, se aplicará la siguiente fórmula:

$$RPI - X$$

Donde:

RPI: es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor (CPI¹⁹) de los EEUU.

X: es la variación anual promedio de la productividad. El X será calculado por el regulador y revisado cada cinco años.

45. Antes del inicio de la explotación del segundo amarradero, las tarifas para los Servicios Estándar que fueron parte de la Propuesta Económica presentada por DPWorld en el proceso de adjudicación, fueron reajustadas en función a la variación acumulada del índice de precios del consumidor de los EEUU (RPI²⁰) desde el inicio de la construcción. Luego, dichas tarifas fueron reajustadas por RPI en el 2011. Posteriormente, las mismas serán revisadas de acuerdo con el

¹⁹ Consumer Price Index.

²⁰ El RPI (Retail Price Index) es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor de los EEUU (CPI – Consumer Price Index).

mecanismo regulatorio RPI-X, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación con dos amarraderos. (Ver Cuadro N°1)

Cuadro N° 1					
TARIFAS COBRADAS EN EL MUELLE SUR - AÑOS 2010 Y 2011					
(en US dólares, no incluye IGV)					
1. SERVICIOS ESTÁNDAR A LA NAVE					
Concepto	Unidad de cobro	Tarifas vigentes al 31 de diciembre de 2010		Tarifas vigentes al 31 de diciembre de 2011	
Uso o alquiler de amarradero	Metro de eslora x hora	0,7		0,736	
2. SERVICIOS ESTÁNDAR A LA CARGA					
Concepto	Unidad de cobro	Tarifas vigentes al 31 de diciembre de 2010		Tarifas vigentes al 31 de diciembre de 2011	
		Contenedor de 20 TEU	Contenedor de 40 TEU	Contenedor de 20 TEU	Contenedor de 40 TEU
		Total	Total	Total	Total
Embarque o Descarga de Contenedores Llenos - Porción Nave	Por movimiento	25,00	35,00	16,00	16,00
Embarque o Descarga de Contenedores Llenos - Porción Tierra	Por movimiento	65,00	100,18	78,65	126,16
Embarque o Descarga de Contenedores vacíos	Por movimiento	47,00	73,14	75,72	113,58
Transbordo de Contenedores dentro del terminal (Llenos o vacíos) - Ciclo Completo	Por ciclo completo	72,00	108,00	75,72	113,58

Fuente: Contrato de Concesión - DP WORLD Callao, Tarifarios 2010 y 2011.

46. Como se observa, las tarifas para embarque o descarga de contenedores llenos diferencian el cobro a la nave o al consignatario/dueño de la carga (quienes asumen la porción tierra), según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo (*Liner Terms*), los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque, tal como indica la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión. Entre los años 2010 y 2011, destaca el incremento tarifario del embarque o descarga de contenedores vacíos de 40 TEU de US\$73,14 hasta los US\$ 113,58, así como la reasignación del cobro (porción nave y tierra) para el caso de embarque y descarga de contenedores llenos de 20 TEU, por debajo del nivel de tarifas máximas para la Concesión.

V.II Cargos de acceso

47. El 31 de enero de 2011, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 002-2011-CD-OSITRAN se aprobó el REA de DPWorld, el cual es de aplicación exclusiva a

aquellos usuarios intermedios que prestan los servicios de practicaje²¹ y remolcaje²². De esta forma, se genera la obligación al Concesionario de otorgar el acceso a los usuarios intermedios para el uso de la Facilidad Esencial²³ con el fin de prestar los Servicios Esenciales mencionados.

48. Al cierre de 2011, los 10 Contratos de Acceso vigentes para los servicios especiales de practicaje y remolcaje consideran un pago por el acceso igual a US\$ 0,00 y US\$ 70²⁴, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre DPWorld y los usuarios intermedios, los cuales son en su totalidad terceras empresas. Respecto a éstos, se consideran 4 empresas de servicios de remolcaje y 6 empresas de practicaje; de éstas sólo la empresa Trabajos Marítimos S.A (TRAMARSA) brinda ambos servicios. (Ver Cuadro N°2)

Cuadro N° 2		
CONTRATOS DE ACCESO VIGENTES: SERVICIOS DE PRACTICAJE Y REMOLCAJE		
Remolcaje	Desde	Hasta
Trabajos Marítimos - TRAMARSA	05/09/2011	04/09/2012
IAN TAYLOR Perú	05/09/2011	04/09/2012
Petranso - Petrolera Transoceánica	05/09/2011	04/09/2012
Inversiones Marítimas CPT Perú - INMARSA	05/09/2011	04/09/2012
Practicaje	Desde	Hasta
Trabajos Marítimos - TRAMARSA	01/08/2012	31/07/2012
Triton Maritime Services - TRIMSER	01/08/2012	31/07/2012
Agencias Universales Perú - AGUNSA	01/08/2012	31/07/2012
Empresa Marítima del Sur	09/09/2011	08/09/2012
Argos Marine	01/10/2011	30/09/2012
Corporación de Prácticos	25/11/2011	24/11/2012

Fuente: DP WORLD

VI. INVERSIONES

49. La inversión comprometida en la Concesión fue, inicialmente, por US\$ 617,11 millones, en los cuales se incluía tres tipos de conceptos: US\$ 218,43 millones en obras, US\$ 254,67 millones en equipos, así como US\$ 144 millones de Inversión Complementaria Adicional (ICA)²⁵. En la actualidad, la inversión comprometida alcanza US\$ 706,81 millones²⁶.

²¹ De acuerdo con el REA de DP World Callao, el practicaje se define como el asesoramiento al capitán de la nave a bordo en maniobras y reglamentaciones náuticas durante la realización de las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloadamiento, desabarloadamiento y maniobras de giro en la rada de operaciones de las naves que hagan uso del Muelle Sur.

²² El remolcaje consiste en halar, empujar o apoyar una nave durante las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloadamiento, desabarloadamiento y maniobras de giro de las naves. En el caso de atraque, el remolcaje se inicia en la zona de fondeo designada por la Capitanía del Puerto y culmina en el amarradero designado por DPWorld Callao; y viceversa en el caso de desatraque.

²³ Las Facilidades Esenciales del Muelle Sur a las cuales los usuarios intermedios tendrán acceso para prestar los Servicios Esenciales (de practicaje y remolcaje) son las siguientes: obras de abrigo o defensa, pozo de maniobras y rada interior, vías y áreas de tránsito interno, y muelle y amarraderos.

²⁴ Sin incluir IGV, por maniobra, por remolcador.

²⁵ Estos montos se consideran sin IGV en el Contrato suscrito.

²⁶ Monto con IGV al cierre de 2011.

50. La Inversión Complementaria (IC) es la obligación que asume el Concesionario de ejecutar la Inversión Complementaria Mínima (ICM) y de transferir en dominio fiduciario la Inversión Complementaria Adicional (ICA). Por un lado, la ICM es el compromiso de ejecutar las obras comunes contenidas en el Anexo N°9. Por otro lado, la ICA asciende a US\$ 144 millones ofrecido adicionalmente a la ICM como componente de su propuesta económica para ser utilizados en la inversión de infraestructura común del puerto.

Cuadro N°3 INVERSIONES EJECUTADAS AL 2011 DP WORLD CALLAO (En miles de US\$)			
INVERSIONES OBLIGATORIAS	Inversión ejecutada al 2011 (En US\$, con IGV)	Monto ejecutado en 2010	Monto ejecutado en 2011
Nuevo Terminal de Contenedores del Terminal Portuario del Callao - Zona Sur - Primera Fase, incluido Sub Estación Eléctrica S.4.1 y Berma de Estabilización del Rompeolas Sur	334,03	114,58	21,76
Total Inversiones Obligatorias	334,03	114,58	21,76
Total Inversiones Adicionales	1,62	0,07	1,50
ICA (Clausula 9.4 del contrato de concesión)	20,00		10,00
Total Inversión Complementaria Adicional	20,00	-	10,00
TOTAL INVERSION OBRAS EJECUTADAS	355,65	114,65	33,26

Fuente: Gerencia de Supervisión - OSITRAN

51. Si bien en el año 2010, la inversión ejecutada por el Concesionario fue de US\$ 114,65 millones, principalmente, en Obras Obligatorias; en el año 2011, las inversiones alcanzaron los US\$ 33,26 millones, dado el nivel de avance de la obra para su Fase 1. Al cierre del 2011, las inversiones acumuladas fueron de US\$ 355,66 millones.
52. Entre los rubros de inversión del año 2011 destacan US\$ 21,76 millones en la Fase 1 de la obras del Nuevo Terminal de Contenedores del Callao (considerando la Sub estación Eléctrica S.4.1 y la berma de estabilización del Rompeolas Sur); US\$ 1,41 millones en instalaciones eléctricas para provisión de energía de *reefers* y US\$ 10,00 millones de los US\$ 20 millones²⁷ desembolsados por el Concesionario como parte de la ICA de US\$ 144 millones ofertados en la Propuesta Económica.
53. En cuanto a la ICA, el monto pendiente por desembolsar se realizará de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión; es decir, a partir del año 2012, se realizarán 8 pagos semestrales equivalentes a desembolsos anuales por un monto de US\$ 31 millones hasta el año 2015.

VII. RESULTADOS FINANCIEROS

54. Al contrario de lo observado en el año 2010, destaca el resultado positivo en el Estado de Pérdidas y Ganancias obtenido en el año 2011, en el que la utilidad neta de la Concesión alcanzó los US\$ 22,24 millones, a diferencia de la pérdida de US\$ 7,71 millones obtenida durante el periodo julio-diciembre de 2010, primer periodo de operaciones de la Concesión. Este resultado se debe al incremento en los ingresos brutos (+160%) en el año 2011, los cuales alcanzaron los US\$ 92,93 millones, como resultado del mayor tráfico anual de contenedores. (Ver cuadro N°4)

²⁷ De los cuales US\$10 millones se desembolsaron en el año 2010.

Cuadro N° 4		
ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS		
Para los años terminados el 31 de diciembre de 2011 y 2010		
(En miles de USD)		
CONCEPTO	2011	2010
Ingresos	92 931	35 685
Costos del Servicio	-27 934	-18 710
Utilidad bruta	64 997	16 975
Gastos de administración y ventas	-29 404	-15 392
Utilidad operativa	35 593	1 583
Otros ingresos y (gastos)		
Ingresos financieros	125	61
Gastos financieros	-16 113	-12 986
Efecto por valorización por instrumentos financieros	7 161	2 220
Diferencia en cambio, neto	583	1 103
Varios, neto	2 163	4
	-6 081	-9 598
Utilidad (pérdida) antes del IR	29 512	-8 015
Impuesto a la renta	-7 269	296
Utilidad (pérdida) neta	22 243	-7 719
Nota: El 2010 considera el período de operaciones de julio-diciembre.		
Fuente: EEFF auditados - DPWorld Callao		

55. Del total de US\$ 92,93 millones en ingresos brutos en el año 2011, el 76,2% corresponde a los servicios estándar (embarque y desembarque de contenedores llenos/porción nave y porción tierra; embarque y desembarque de contenedores vacíos; transbordo de contenedores dentro del terminal y uso de área operativa). (Ver cuadro N°5).

Cuadro N°5
INGRESO SEGÚN ACTIVIDADES DE MAYOR RECAUDACIÓN
 (En US\$)

Servicios Estándar*		
CONCEPTO	2011	%Participación
Desc. - Embarque carga contenedores llenos (porción tierra)	32 500 249	35,0%
Desc. - Embarque carga contenedores llenos (porción nave)	11 600 855	12,5%
Desc. - Embarque carga contenedores vacíos (porción tierra)	9 804 706	10,5%
Transbordo de carga	6 518 510	7,0%
Desc. - Embarque carga-contenedorizada vacíos (porción nave)	5 221 434	5,6%
Uso de Área Operaciones/ Contenedores transbordo secos	5 127 278	5,5%
Servicios Especiales**		
CONCEPTO	2011	%Participación
Servicio Especial de Depósito Temporal - Importaciones	4 871 031	5,2%
Verificación adicional de datos - Importación	2 707 080	2,9%
Alquiler de amarradero	2 295 368	2,5%
Manipuleo de contenedores refrigerados	2 261 057	2,4%
Movilización de carga entre bodegas de la nave	2 225 430	2,4%
Segregación de Carga Peligrosa	1 545 835	1,7%
Movilización de Carga Contendorizada - Distintas Bodegas	1 537 227	1,7%
TOTAL	92 937 436	100%

*Los servicios estándar de mayor recaudación representan el 76,2% de los ingresos totales.

**Los servicios especiales de mayor recaudación representan el 18,8% de los ingresos totales.

Fuente: Balance de Comprobación - DP World Callao

56. Por su parte, los costos de la Concesión se incrementaron en 49,3% en relación con el resultado del año 2010. Este rubro se incrementó, principalmente, por el mayor gasto de personal, servicios prestados por terceros y la depreciación del ejercicio, así como la amortización de otros activos. Cabe destacar que esta cuenta incluye los desembolsos efectuados por el compromiso del ICA. (Ver cuadro N°4).
57. De otro lado, el incremento en gastos de administración y ventas (+91%) responde al aumento en 133,5% de los gastos de personal para ese rubro y en 71,4% de la depreciación del ejercicio. De acuerdo a los Estados Financieros Auditados 2011, los gastos por depreciación por los años terminados al 31 de diciembre de 2011 se han distribuido entre las cuentas de Costo del Servicio y Gastos de Administración y Ventas del Estado de Pérdidas y Ganancias al 31 de diciembre de 2011.
58. Es importante destacar que el incremento en los gastos financieros en el Estado de Pérdidas y Ganancias de DP World para el presente ejercicio, incluye un mayor monto de pago de intereses por instrumentos financieros (de US\$ 8,3 millones en el 2011) y de intereses por préstamos (de US\$ 7,45 millones en el 2011). En efecto, al 31 de diciembre de 2011, DP World tiene suscritos tres contratos de instrumentos financieros derivados correspondientes a coberturas de riesgos de tasas de interés (un contrato *forward* de moneda extranjera y dos contratos *swap de tasas de interés*).
59. Con relación al Balance General para el año 2011, resalta el incremento en 68% del Activo Corriente debido al mayor efectivo y equivalente de efectivo en poco más de US\$21 millones (+101.4%), representando el 77,2% del activo corriente de 2011.

Cabe destacar que la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo (US\$43,59 millones) está conformada, principalmente, por cuentas corrientes y cuentas a plazo fijo por menos de 90 días en bancos locales de Clasificación A+.

60. Asimismo, en el resultado del activo corriente, destaca el crecimiento de 21,3% para el total de Cuentas por Cobrar Comerciales (de US\$ 5,44 millones en el 2010 a US\$ 6,60 millones en el 2011). Este rubro está conformado por Cuentas por Cobrar a líneas navieras, importadores y exportadores por los servicios prestados en el terminal, entre otros. Cabe destacar que, la mayor proporción de estos cobros tiene un máximo de 30 días. Por ello, se indica en los Estados Financieros Auditados no requerir Provisión para Cuentas por cobranza dudosa al cierre de 2011.
61. De otro lado, el Pasivo Corriente se redujo en 35,5%, lo cual se explica, principalmente, por la reducción de las Cuentas por Pagar Comerciales de la Concesión en 89% para el año 2011 (de US\$15,85 millones en el año 2010 a US\$ 1,67 millones). Esta variación se debe a que en el año 2011, DPWorld ha pagado US\$ 12,43 millones a Shangai Zhenhua Industry Co. Ltd. (ZPMC) por la compra de RTG y grúas, y US\$ 2,13 millones a Odebrecht Perú Ingeniería y Construcción por los servicios de las obras civiles del terminal.
62. Al cierre de 2011, el incremento en el Patrimonio Neto corresponde, principalmente, al incremento en los resultados acumulados positivos que para el 2011 ascendieron a US\$ 1,44 millones.

Cuadro N° 6
BALANCE GENERAL

Al 31 de Diciembre de 2011
(En Miles de USD)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO	Al 31 de diciembre	
	2011	2010			2011	2010
ACTIVO CORRIENTE				PASIVO CORRIENTE		
Efectivo y equivalente de efectivo	43,589	21,646	101,4%	Cuentas por pagar comerciales	1,673	15,847
Cuentas por cobrar:				Retribuciones por pagar	380	276
Comerciales	6,598	5,438	21,3%	Tributos por pagar	3,255	260
Otras	1,823	2,891	-36,9%	Vinculadas	2,813	3,587
Vinculadas	167	26	542,3%	Intereses por pagar	4,316	3,909
Total Cuentas por Cobrar	8,588	8,355	2,8%	Otras cuentas por pagar	4,107	1,761
Existencias	1,661	1,409		Total Pasivo Corriente	16,544	25,640
Gastos pagados por anticipado	2,658	2,272		PASIVO NO CORRIENTE		
Total Activo Corriente	56,496	33,682		Obligaciones financieras a largo plazo	300,000	293,000
Impuesto a la Renta Diferido	76	2,784		Instrumentos financieros derivados	16,466	18,425
Instalaciones, maquinaria y equipos, neto	324,511	336,795		Total Pasivo	333,010	337,065
Intangible, neto	2,018	1,351		PATRIMONIO NETO		
Otros activos, neto	11,150	6,653		Capital social	76,270	76,270
				Resultados no realizados	-16,466	-11,694
				Resultados acumulados	1,437	-20,376
				Total Patrimonio neto	61,241	44,200
TOTAL ACTIVO	394,251	381,265		TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	394 251	381 265

Fuente: EEFF auditados - DP World Callao

63. De acuerdo con los Estados Financieros 2011, el ratio de apalancamiento (Deuda neta²⁸/ Capital total) calculado por los auditores para el año 2011 fue de 0,81 considerando que, hacia finales de año, la Deuda Neta (Deuda Corriente y No Corriente) de la empresa fue US\$ 256,4 millones, mientras que el total de Capital (Patrimonio, tal como se mencionada en el Balance, más Deuda neta) fue de US\$ 317,65 millones. Estos resultados se mantienen respecto al ratio de apalancamiento para el 2010. Este último fue 0,86 (US\$271,35 millones de deuda neta y US\$315,55 millones de capital). Principalmente, la reducción del ratio de apalancamiento se debe al incremento del patrimonio de US\$44,2 millones a US\$61,24 millones para el último año.
64. Los valores calculados para los ratios de gestión del año 2011 se han incrementado con relación al 2010. Los mayores valores de rotación del activo y rotación del patrimonio, de 0,33 y 1,18, respectivamente, para el 2011, explican la consolidación de las operaciones para ese año y un mejor desempeño de las ventas (ingresos de la Concesión) en relación al activo y patrimonio empleados por la Concesión.
65. Por su parte, la relación entre gastos operacionales e ingresos en el 2011 generó mayores márgenes, al contrario de las pérdidas de 2010, primer período de operaciones. Al respecto, de un año a otro, los mayores cambios se observan en el margen operativo y el margen neto de utilidad de la Concesión. Éste último pasó de un resultado negativo a uno positivo de un año a otro. Asimismo, el cambio el resultado positivo para el ROE y ROA indica un mayor beneficio de la concesión en relación con el nivel de patrimonio.

Cuadro N° 7		
RATIOS FINANCIEROS DE DPWORLD CALLAO		
RATIO	2011	2010
Ratios de Liquidez		
Liquidez general	2,04	1,55
Prueba Ácida*	1,89	1,46
Ratios de Rentabilidad		
Margen operativo	0,38	0,04
Margen neto de utilidad	0,27	-0,23
Rentabilidad neta del patrimonio (ROE)	0,32	-0,09
Rentabilidad de la inversión (ROA)	0,09	-0,03
Ratios de Gestión		
Rotación del activo	0,33	0,12
Rotación del patrimonio	1,18	0,38
Ratios de Solvencia		
Endeudamiento	2,54	2,25
Apalancamiento	0,81	0,86
(*) Prueba Ácida = (Efectivo y equivalente de efectivo + Cuentas por cobrar comerciales + Existencias) / Pasivo Corriente		
Fuente: Estados Financieros Auditados DPWorld Callao		

²⁸ La Deuda Neta corresponde al total de endeudamiento (incluyendo el endeudamiento corriente y no corriente) menos el efectivo y el equivalente de efectivo.

VIII. INDICADORES OPERATIVOS

66. Cabe destacar que la concesión diferencia para la medición de sus indicadores: 1) Una etapa de construcción, la cual corresponde al período comprendido entre junio de 2006 a mayo de 2010; en éste se ganó 12 hectáreas al mar para la construcción del muelle; 2) El inicio de las operaciones de la Concesión en dos fechas. En un primer momento, el 22 de mayo de 2010, se inicia operaciones con un amarradero y, posteriormente, el 18 de agosto de 2010, se inicia operaciones con los dos amarraderos actuales.

Niveles de Servicio y Productividad (Anexo N°3 del Contrato de Concesión)

67. El Anexo N°3 del Contrato de Concesión establece una serie de indicadores para la verificación (trimestral o por operación individual) de los niveles de servicio y productividad en la prestación de los Servicios Estándar, y que son de cumplimiento durante los 30 años de la Concesión. Estos suman un total de 10 indicadores.
68. Los resultados para las evaluaciones de 2011 (desde el tercer al sexto trimestre de explotación de la Concesión) fueron los siguientes para los indicadores mostrados:

Cuadro N°8						
NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD						
RESULTADOS PARA LOS TRIMESTRES DE OPERACIONES EVALUADOS EN EL 2011						
Indicador	Aplicación	Calidad mínima	3° Trimestre de Explotación Nov/Feb 2011	4° Trimestre de Explotación Mar/May 2011	5° Trimestre de Explotación Jun/Ago 2011	6° Trimestre de Explotación Set/Nov 2011
Tiempo para el inicio de la descarga	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos	Fue 9 minutos	Fue 7 minutos	Fue 9 minutos	Fue 9 minutos
Tiempo para el zarpe de la nave	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos	Fue 9 minutos	Fue 9 minutos	Fue 8 minutos	Fue 8 minutos
Rendimiento de la Operación de embarque y descarga	Promedio Trimestral	No menor de 20 contenedores/hora/grúa *	Fue 20.28	Fue 24.24	-	-
		No menor de 25 contenedores/hora/grúa **	-	-	Fue 27.25	Fue 31.36
Tiempo de atención al usuario para el	Operación individual	No más de 45 minutos *	18,756 que no cumplieron	17,316 que no cumplieron	-	-
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (Importación)	Promedio Trimestral	No más de 30 minutos *	Fue de 42 minutos	Fue de 36 minutos	-	-
		No más de 20 minutos **	-	-	Fue 14 minutos	Fue 14 minutos

*Para los dos primeros trimestres de medición.
 ** Para los siguientes trimestres de operación.
 *** El Tiempo de atención al usuario para el retiro y la recepción de su mercancía (promedio trimestral e individual) sólo se calculó para los dos últimos trimestres del 1er año de explotación.
 Fuente: Gerencia de Supervisión – OSITRAN

69. Posteriormente, para el tercer trimestre de explotación a través de los Informes N°461-11-GS-OSITRAN y 1634-11-GS-OSITRAN remitidos a DPW Callao mediante Oficios N°2479-2011-GS-OSITRAN y 3321-2011-GS-OSITRAN del 16 de junio de 2011 y 18 de agosto de 2011, respectivamente, la Gerencia de Supervisión de OSITRAN concluyó que DPW Callao ha incumplido con 6 indicadores de un total de

10 evaluados, entre ellos: (i) el rendimiento mínimo de cada operación de embarque o descarga y ii) el rendimiento promedio mínimo trimestral de la operación individual respecto del embarque o descarga. Asimismo, se calculó las penalidades relacionadas con dichos incumplimientos.

70. Sobre el particular, el Concesionario negó las imputaciones de incumplimiento formuladas por OSITRAN, señalando –entre otras cosas- que el incumplimiento imputado era consecuencia de un error en la interpretación de la fórmula establecida para medir los indicadores referidos al rendimiento de las operaciones en el Muelle Sur y que, en cada caso, el Concesionario habría cumplido los Niveles de Servicio y productividad evaluados por OSITRAN. Dichas impugnaciones se han extendido para los demás trimestres evaluados en el 2011.

Tasa de ocupación de los amarraderos (Anexo 4 del Contrato de Concesión)

71. En mayo del 2010, el Concedente y el Concesionario firmaron el Acta de Recepción de las obras del Primer Amarradero del Muelle Sur. La explotación con dos (2) amarraderos, 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, a partir de dicha fecha, corresponde la medición de la tasa de ocupación del muelle.
72. De esta forma, la primera medición anual de la capacidad de atención de Naves se realizó para el periodo comprendido entre 18 de Agosto del 2010 al 17 de Agosto del 2011. Los resultados de dicha evaluación se presentan en el siguiente cuadro.

Cuadro N°9			
TASA DE OCUPACIÓN ANUAL AMARRADEROS			
DP WORLD CALLAO SRL			
(Del 18 de Agosto 2010 al 17 de Agosto 2011)			
Amarraderos	Disponibilidad de Amarradero (Horas)	Tiempo Ocupado (Horas)	Tasa de ocupación (%)
1	8 760	7 068,47	80,69%
2	8 760	7 094,95	80,99%
Tasa de Ocupación del muelle = 80,84 %			

Fuente: Gerencia de Supervisión - OSITRAN

IX. TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO

73. Acorde con la cláusula 8.20 del Contrato de Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 3% de los Ingresos Brutos Mensuales que obtenga el Concesionario por la prestación de los servicios. Este monto no incluye el aporte por regulación del Concesionario.
74. Por su parte, la cláusula 14.14, establece que el Concesionario está obligado a pagar al Regulador el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Dicho porcentaje está determinado por la Ley 26917 y el Reglamento General de Supervisión de OSITRAN.

75. Al cierre de los dos últimos años, los desembolsos por este concepto ascienden a:

Cuadro N°10		
RETRIBUCIONES POR PAGAR		
(En Miles de US\$)		
Concepto	2011	2010
Autoridad Portuaria Nacional - APN	2 794	1 058
OSITRAN	931	369
TOTAL	3 725	1 427

Fuente: EEFF auditados 2011 - DPWorld Callao

ANEXOS

ANEXO N°1**RESUMEN DE LOS SERVICIOS ESPECIALES REGULADOS EN EL MUELLE SUR**

Por tipo, según tarifario - 2011

Operadores de Naves

- 2.1 Re-estibas (Movilización de Contenedores entre bodegas de la nave)
 - 2.1.1 Re- estibas contenedor estándar - misma Bodega
 - 2.1.2 Re- estibas contenedor estándar - Bodega a Bodega - vía Muelle
- 2.2 Naves no celulares
 - 2.2.1 Cargo por Embarque o Descarga de bodegas de Naves no Celulares
- 2.3 Otros servicios especiales
 - 2.3.1 Embarque y descarga de generadores/powerpacks y/o isotanques
 - 2.3.2 Carga con Sobrepeso (Manipuleo especial)
 - 2.3.3 Movilización de Tapas de bodega (escotillas)
 - 2.3.4 Cargo por hora hombre no utilizada
 - 2.3.5 Contratación por reserva de Ventana de Atraque Garantizada
 - 2.3.6 Uso del amarradero (penalidad por no liberarlo)
 - 2.3.7 Procesamiento y transmisión de nota de tarja Aduanas (opcional)
- 2.4 Uso de Área Operativa (Contenedores vacíos)
 - 2.4.1 Días 0-2 (incluidos en el Servicio Estándar)
 - 2.4.2 Días 3 - en adelante (por día o parte de día, no retroactivo)
- 2.5 Uso de Área Operativa (Contenedores de Transbordo)
 - 2.5.1 Días 0-2 (incluidos en el Servicio Estándar)
 - 2.5.2 Días 3-7 (tarifa Plana - cubre todo el período)
 - 2.5.3 Día 8 - en adelante
- 2.6 Energía y Monitoreo de Contenedores Reefer - Porción Nave
- 2.7 Transbordo de Contenedores Interterminales (ITT)
- 2.8 Reprogramación de Embarque - Porción Nave
- 2.9 Manipuleo de carga sobredimensionada - Porción Nave
 - 2.9.1 Cambio de "Spreader y/o suministro de equipos especiales...
- 2.10 Embarque o descarga de carga proyecto fraccionada o rodante, no containerizada
 - 2.10.1 Embarque y Descarga - Uso de Infraestructura - Porción Nave

Uso de Área Operativa Contenedores y Servicios Depósito temporal Aduanero

- 3.1 Uso de área operativa - Importaciones
- 3.2 Servicio Especial Depósito Temporal - Importaciones
- 3.3 Uso de área operativa - Exportaciones
- 3.4 Servicio Especial Depósito Temporal - Exportaciones

Patio de Contenedores

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

Incremento en el nivel de seguridad

- 5.1 Incremento en el Nivel de Seguridad

Complementarios

- 6.1 Control PBIP Operaciones no regulares

Fuente: DP WORLD

C

ANEXO N°2 NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD Y SUS RESPECTIVAS PENALIDADES POR INCUMPLIMIENTO EN EL MUELLE SUR				
N°	Indicador	Aplicación	Calidad mínima	Penalidad
1	Tiempo para el inicio de la descarga	Operación individual	No más de 30 minutos	0.5% del UIT Cada vez
2	Tiempo para el inicio de la descarga	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos	2% de la IBTA Cada vez
3	Tiempo para el zarpe de la nave	Operación individual	No más de 30 minutos	0.5% del UIT Cada vez
4	Tiempo para el zarpe de la nave	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos	2% de la IBTA
5	Rendimiento de la Operación de embarque o descarga	Operación individual	No menor de 20 contenedores/hora/grúa	0.5% del UIT
6	Rendimiento de la Operación de embarque y descarga	Promedio Trimestral	No menor de 20 contenedores/hora/grúa * No menor de 25 contenedores/hora/grúa **	2% de la IBTA
7	Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (Importación)	Operación individual	No más de 45 minutos * No más de 30 minutos **	0.5% de la UIT
8	Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (Importación)	Promedio Trimestral	No más de 30 minutos * No más de 20 minutos **	No está recogido en el ANEXO 17
9	Tiempo de atención al usuario para la recepción de su mercancía (Exportación)	Promedio Trimestral	No más de 30 minutos	No está recogido en el ANEXO 17
10	Tiempo de atención al usuario para la recepción de su mercancía (Exportación)	Operación Individual	No más de 45 minutos	No está recogido en el ANEXO 17
*Para los dos primeros trimestres de medición.				
** Para los siguientes trimestres de operación.				
Fuente: Contrato de Concesión.				

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: 27 de junio de 2012**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao- Zona Sur.	Cláusula 2.4 (p. 11)
2	Fecha de suscripción	24 de julio de 2006.	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años.	Cláusula 4.1 (p. 30)
4	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> Primer tramo: Menor Índice Tarifario Estándar. Segundo Tramo: Mayor Inversión Complementaria Adicional. 	Bases del Concurso
5	Adendas	<p>Fecha de suscripción</p> <ul style="list-style-type: none"> Adenda 1: 11 de marzo de 2010. <p>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.</p> <p>Modificación de la cláusula 6.6, y numeral 2.3.3 del anexo 9.</p>	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. Esta garantía no se aplica si: el tráfico de transbordo se desvió a otros puertos, el servicio del concesionario no cumple con los niveles de servicio y productividad y por fuerza mayor o si invoco el equilibrio económico-financiero. 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)

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: 27 de junio de 2012**

Nº	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)

FICHA DE CONTRATO CONCESIÓN**CONCESIONARIO: DP WORLD CALLAO S.R.L.
NUEVO TERMINAL DE CONTENEDORES EN EL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO-
ZONA SUR****Fecha de actualización: 27 de junio de 2012**

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)

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: 27 de junio de 2012

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 - Por metro de eslora por hora : US\$ 0.70 En función a la carga - 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	<ul style="list-style-type: none"> • A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación con dos amarraderos, el REGULADOR realizará la primera revisión de la Tarifas de los Servicios Estándar en función a la Nave y en función a la carga aplicando el mecanismo regulatorio conocido como "RPI-X". Este mecanismo se aplicará siempre que los ingresos del Concesionario sean superiores en un 20% a los ingresos previstos en la cláusula 10.1.3. • Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses y el factor de productividad (X) estimado por el Regulador para dicho quinquenio. • Las tarifas de los servicios estándar serán reajustadas al último día del mes anterior de la fecha de inicio de explotación del segundo amarradero en función a la variación acumulada de índice de precios del consumidor de los EEUU desde el inicio de la Construcción. 	Cláusula 8.19 (p.54-55)
20	Retribución del Estado	El CONCESIONARIO deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 3% de los Ingresos Brutos Mensuales que obtenga el CONCESIONARIO por la prestación de los servicios, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión.	Cláusula 8.20 (p.55)