

2012

Informe de Desempeño de la
Concesión del Terminal de
Contenedores del Callao – Muelle Sur

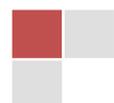


Gerencia de Regulación



Contenido

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	6
II. SERVICIOS PRESTADOS.....	8
III. HECHOS DE IMPORTANCIA.....	11
IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO	13
Iv.1. Tráfico de Naves.....	13
Iv.2. Tráfico de Carga Contenedorizada	13
Iv.3. Competencia en el Puerto del Callao	15
V. DESEMPEÑO OPERATIVO	16
V.1. Niveles de Servicio y Productividad	16
V.2. Tasa de Ocupación de los Amarraderos	17
V.3. Reclamos.....	17
VI. EVOLUCIÓN DE TARIFAS	18
Vi.1. Tarifas Reguladas	18
Vi.2. Cargos de Acceso	19
VII. INVERSIONES.....	21
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS.....	23
IX. PAGOS AL ESTADO.....	27
Anexos.....	28



Cuadros

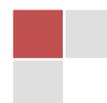
Cuadro N° 1: Niveles de servicio y productividad 2011 - 2012.....	16
Cuadro N° 2: Tasa de ocupación de los amarraderos	17
Cuadro N° 3: Tarifas en el Muelle Sur 2010-2012.....	19
Cuadro N° 4: Contratos de acceso vigentes: servicios de practicaaje y remolcaje	20
Cuadro N° 5: Inversiones 2010-2012	21
Cuadro N° 6: Inversión complementaria adicional – ICA.....	22
Cuadro N° 7: Estado de ganancias y pérdidas	24
Cuadro N° 8: Balance general	25
Cuadro N° 9: Ratios financieros	26
Cuadro N° 10: Retribuciones por pagar.....	27

Gráficos

Gráfico N° 1: Tráfico de naves 2010-2012	13
Gráfico N° 2: Tráfico de carga 2010-2012.....	14
Gráfico N° 3: Tráfico de contenedores 2010-2012	14
Gráfico N° 4: Tráfico de contenedores, según tipo de régimen 2010-2012	15
Gráfico N° 5: Tráfico de contenedores en puerto del callao 2010-2012	15
Gráfico N° 6: Reclamos 2011-2012.....	17
Gráfico N° 7: Ingresos portuarios 2011-2012	23

Ilustraciones

Ilustración N° 1: Etapas del proyecto.....	6
Ilustración N° 2: Esquema monoperoador de servicios portuarios (servicio estándar)	9



INFORME DE DESEMPEÑO 2012

TERMINAL DE CONTENEDORES DEL CALLAO - MUELLE SUR



Resumen Ejecutivo

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.), 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. 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.²

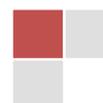
DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	DP World Callao S.R.L.
Accionistas de la Concesión	P&O Dover/Dubai Ports: 82,55% UNIPORT: 17,45%
Tipo de Concesión	Autosostenible
Factor de competencia	- Primer Tramo: Menor Índice Tarifario Estándar. - Segundo Tramo: Mayor Inversión Complementaria Adicional.
Inversión comprometida	USD 704,84 millones ³
Inversión realizada al 2012	USD 386,66 millones
Inicio de la Concesión	24 de julio de 2006
Vigencia de la Concesión	30 años
Número de Adendas	1

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 DP World), 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. 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.

¹ La cual formó parte del Consorcio "Terminal Internacional de Contenedores del Callao".

² Después de un triple empate tarifario, el consorcio Terminal Internacional de Contenedores del Callao presentó una propuesta de inversión complementaria adicional de USD 144 millones superando significativamente a las propuestas de Dragados Ransa (USD 40,8 millones) y de International Container Services (USD 48,5 millones). Así, el 19 de junio de 2006, al presentar una propuesta por un total de USD 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).

³ Inversión comprometida a diciembre de 2012, incluye IGV.



En el 2012, el Muelle Sur atendió 925 naves, las cuales movilizaron un total de 14,73 millones de toneladas. Del mismo modo, se movizaron 1,36 millones de TEUs, dentro de los cuales la más representativa es la carga de exportación, que representa el 39% del total.

Dicho nivel de tráfico permitió alcanzar ingresos por un monto de USD 127,4 millones, lo que implicó un crecimiento de 37,1%, con respecto a los ingresos percibidos en el 2011. Dicho incremento se debió tanto al aumento del tráfico de naves y carga, así como al reajuste tarifario en los Servicios Estándar.

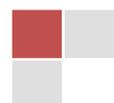
En el 2012, DP World cumplió con mantener los indicadores “Tiempo para el inicio de la descarga” y “Tiempo para el zarpe de la nave”, por debajo del promedio exigido (20 minutos); sin embargo, tanto para el indicador “Rendimiento de la operación de embarque o descarga” como para el “Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía”, se observan promedios superiores a los exigidos en el Contrato de Concesión. Debido a lo anterior, OSITRAN impuso las penalidades correspondientes a dichos incumplimientos, las cuales ascienden a S/. 2,03 millones.

Durante el 2012, OSITRAN realizó la medición anual de la ocupación de los dos amarraderos para el período comprendido entre el 18 de agosto de 2011 y el 17 de agosto de 2012, siendo la tasa de ocupación promedio anual para los dos amarraderos del Muelle Sur de 81,02%, resultado superior al obtenido en la primera evaluación (80,84%).

La información financiera indica que DP World registró ingresos por USD 127,4 millones, de los cuales el 19,5% representó las ganancias netas del periodo (USD 24,9 millones). A partir del Balance General, se puede observar que la empresa ha incrementado sus activos totales en 8,7%, pasando de USD 394,3 millones en 2011 a USD 428,5 millones en el 2012.

Asimismo, se observa que el Concesionario ha ganado eficiencia operativa a raíz del aumento del ratio margen operativo; sin embargo, ha visto disminuido el ratio margen neto debido al incremento de los gastos administrativos, gastos financieros e impuesto a la renta. Por otro lado, DP World es una empresa apalancada, toda vez que se financia principalmente con deuda (aproximadamente en un 78%); y ha perdido capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos.

Finalmente, el monto pagado por concepto de retribución al Estado y aporte por regulación ascendió a S/. 10,09 millones y S/. 3,4 millones, respectivamente, lo que implicó incrementos de 31,4% y 31,8% con respecto al año anterior.



INFORME DE DESEMPEÑO 2012

TERMINAL DE CONTENEDORES DEL CALLAO - MUELLE SUR



I. Principales características del Contrato de Concesión

1. El Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur del puerto del Callao (en adelante, Muelle Sur), fue suscrito el 24 de julio de 2006 entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y DP World Callao S.R.L. y tiene una vigencia de 30 años.
2. El 11 de marzo de 2010 se suscribió la Adenda N° 1, la cual incorporó las definiciones de obras mayores y obras menores dentro de la cláusula 1.20.67 del Contrato, y un segundo párrafo a la cláusula 15.6, sobre inversiones adicionales. Asimismo, se modificó la cláusula 6.6 referente a las modificaciones al expediente técnico aprobado en caso dichas modificaciones sean consideradas obras mayores u obras menores; y el numeral 2.3.3 del anexo 9, sobre Inversión Complementaria Mínima (ICM).
3. La Concesión del Muelle Sur se encuentra dividida en dos etapas, que implican: (i) la construcción de dos amarraderos de 300 metros cada uno, así como la disponibilidad de seis grúas pórtico; y, (ii) la ampliación del frente de atraque con un amarradero adicional.

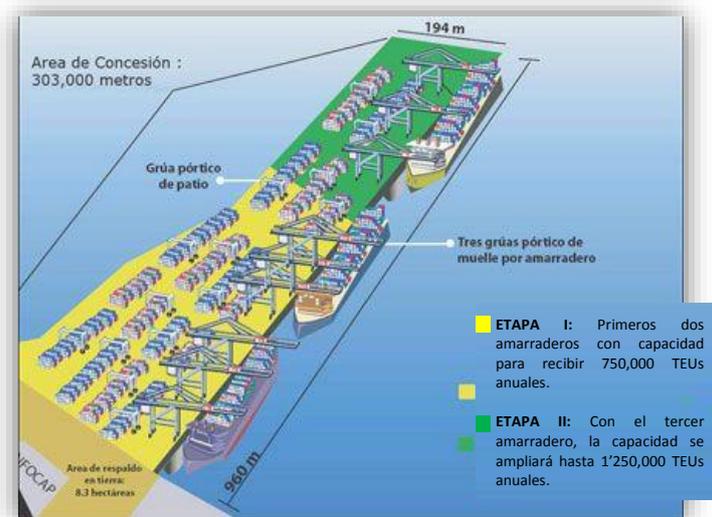
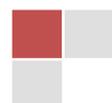


Ilustración 1: ETAPAS DEL PROYECTO

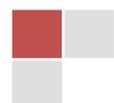


4. La inversión comprometida, al 2012, asciende a USD 704,84 millones (Incluye IGV), este monto incluye la inversión en obras, equipos y la Inversión Complementaria Adicional (ICA)⁴.
5. El Contrato de Concesión brinda al Concesionario el derecho de operar el Muelle Sur bajo la modalidad de monopropietario; 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, no estando obligado a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios (i.e. una empresa integrada verticalmente). Quedan exceptuados los servicios de practicaje y remolaje, los cuales están sujetos a las disposiciones contenidas en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) de OSITRAN.
6. A partir del inicio de la explotación del segundo amarradero, las tarifas para los servicios estándar en función a la nave y en función a la carga serán actualizadas utilizando el mecanismo regulatorio conocido como RPI-X⁵. Durante los 5 primeros años y hasta que los ingresos anuales del Concesionario sean superiores al 20% de la garantía mínima establecida en el Contrato, el factor X será cero; a partir de esta fecha OSITRAN revisará las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá invariable durante los 5 años siguientes. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios.
7. De acuerdo a la cláusula 8.20 del Contrato de Concesión, DP World deberá pagar una retribución como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado por explotar en forma exclusiva el Muelle Sur, la cual asciende al 3% de los ingresos brutos mensuales que obtenga por la prestación de servicios a partir del inicio de explotación de la Concesión.
8. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación⁶.

⁴ Oferta Económica presentada después del triple empate tarifario en el proceso de adjudicación de la Concesión.

⁵ RPI es la inflación de los últimos doce meses, expresada en un índice general de precios, utilizado para ajustar la tarifa y, de este modo, proteger a la empresa de los efectos de la inflación. El factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario.

⁶ Según lo dispuesto en la cláusula 14.14 del Contrato de Concesión.



II. Servicios prestados

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

II.1 SERVICIOS ESTÁNDAR

10. Son aquellos servicios que brinda el Concesionario obligatoriamente a todo usuario que lo solicite y comprende en el caso de embarque, desde que ingresa el contenedor al terminal hasta que la nave en que se embarque el contenedor sea desamarrada para que zarpe. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro del contenedor por el usuario. En ambos casos el servicio incluye la permanencia del contenedor en el terminal hasta 48 horas libre de pago, así como cualquier gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del servicio.
11. De acuerdo a la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar se definen de la siguiente manera:

a) Servicio Estándar en función a la nave:

El único Servicio Estándar en función a la nave que presta el Concesionario es el uso o alquiler de amarradero, el cual comprende la utilización de los amarraderos del terminal, e incluye amarre y desamarre de la nave. Por la prestación de este servicio, el Concesionario está facultado a cobrar una tarifa por metro eslora de la nave y por hora o fracción de hora.

b) Servicio Estándar en función a la carga:

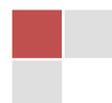
Comprende el servicio de descarga y/o embarque del contenedor (de 20 y 40 pies), mediante el uso de la grúa pórtico de muelle, así como la utilización de la infraestructura del terminal, desde que el contenedor ingresa hasta que la nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar⁷, o viceversa en la descarga. La tarifa por este servicio incluye la estiba/desestiba, transferencia, manipuleo, pesaje y almacenaje de hasta 48 horas en el terminal⁸.

La tarifa por el Servicio Estándar a la carga podrá ser cobrada a la nave o al usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo ("*Liner Terms*"), los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque.

Es importante destacar que, usualmente, para el *servicio de transbordo de contenedores dentro del Terminal*, la tarifa por el 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. Asimismo, incluye las 48 horas de permanencia libres de pago.

⁷ El Contrato de Concesión exige que el Concesionario atienda a cada nave con un número no menor de dos grúas pórtico de muelle.

⁸ Transcurrido dicho plazo, el Concesionario podrá cobrar el servicio de almacenaje.



12. 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 del Servicio Estándar.



Ilustración 2: ESQUEMA MONOPERADOR DE SERVICIOS PORTUARIOS (Servicio Estándar)

II.2 SERVICIOS ESPECIALES

13. 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 y los correspondientes usuarios que lo soliciten, teniendo el Concesionario derecho a cobrar un precio por dicha prestación.
14. Entre los servicios especiales destacan el Servicio Especial de Depósito Temporal - Importaciones⁹, la movilización de carga entre bodegas de la nave, el manipuleo de contenedores refrigerados, carga sobredimensionada y la segregación de carga peligrosa. La lista completa de servicios se encuentra en el Anexo N° 1.

II.3 SERVICIOS SUJETOS AL RÉGIMEN DE ACCESO

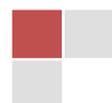
15. Dado que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monopropietario, el Contrato establece que el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practicaje¹⁰ y remolcaje¹¹. De esta forma, el Concesionario deberá otorgar acceso a los usuarios intermedios para el uso de la Facilidad Esencial¹² con el fin de prestar los Servicios Esenciales mencionados.

⁹ 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 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.

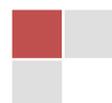
¹⁰ De acuerdo con el Reglamento de Acceso (REA) de DP World, el practicaje se define como el asesoramiento al capitán de la nave a bordo en maniobras y reglamentaciones náuticas durante la realización de las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloadamiento, desabarloadamiento y maniobras de giro en la rada de operaciones de las naves que hagan uso del Muelle Sur.

¹¹ 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.

¹² 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.



16. 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.



III. Hechos de importancia

Interpretación del Anexo N° 3 del Contrato de Concesión (Rendimiento de embarque/descarga)

17. A través de la Resolución de Consejo Directivo N° 008-2012-CD-OSITRAN, se inició el procedimiento de interpretación del Contrato de Concesión, a pedido de parte, con el objeto de interpretar los alcances del indicador de rendimiento de embarque y descarga establecido en el Anexo N° 3 del Contrato de Concesión, en particular sobre cómo calcular el número de grúas pórtico de muelle en servicio.
18. Así, el Consejo Directivo de OSITRAN, mediante Resolución N° 024-2012-CD-OSITRAN, resolvió que la variable debe ser calculada como la suma de grúas pórtico utilizadas en el periodo de embarque o descarga, siendo ponderadas por el tiempo que las grúas fueron utilizadas en dicho periodo, dado que es la manera más acorde con la finalidad del Contrato de Concesión, que es la de proveer un servicio portuario más eficiente a los usuarios.

Interpretación del Ítem I del Anexo N° 4 del Contrato de Concesión (Tasa de ocupación de amarraderos)

19. Mediante Oficio N° 2551-2012-GS-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión de OSITRAN impuso una penalidad en contra de DP World ascendente a S/. 485 752,90 (equivalente al 2% de los ingresos brutos del segundo trimestre de 2012), al haberse determinado que la tasa de ocupación de los dos amarraderos del Muelle Sur, durante el año de evaluación¹³, fue superior al 70% y, a la fecha de dicha comunicación, no se encontraba operativa la nueva infraestructura y/o equipamiento adicional, de acuerdo a lo exigido por el Contrato de Concesión.
20. El 2 de julio de 2012, DP World cuestionó la aplicación de la penalidad y, posteriormente, mediante escrito de fecha 12 de julio de 2012, solicitó a OSITRAN la interpretación del ítem I del Anexo 4 del Contrato de Concesión, referido a los Parámetros Técnicos de cumplimiento obligatorio con relación a la capacidad de atención de naves. Al cierre del 2012, dicho procedimiento de interpretación se encuentra en trámite.

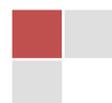
Interpretación del Anexo N° 3 del Contrato de Concesión (Tiempo de Atención al Usuario para el retiro de su mercancía)

21. Durante el 2012, se llevó a cabo la evaluación de los indicadores de los niveles de servicio y productividad "Tiempo de Atención al Usuario para el retiro de su mercancía" del quinto¹⁴ y sexto¹⁵ trimestre de medición. De estas evaluaciones, se concluye que el Concesionario no cumplió con lo establecido en el anexo N° 3 del Contrato de Concesión, por lo tanto se le impuso una penalidad de S/. 214 164,00 y S/. 665 413,25, respectivamente.

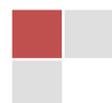
¹³ Dicha evaluación comprende el periodo comprendido desde el 18 de agosto de 2010 hasta 17 de agosto de 2011.

¹⁴ El 23 de abril de 2012, la Gerencia de Supervisión remite al Concesionario el informe referido a la evaluación de los Niveles y Productividad.

¹⁵ El 04 de setiembre de 2012, la Gerencia de Supervisión remite al Concesionario el informe referido a la evaluación de los Niveles y Productividad.



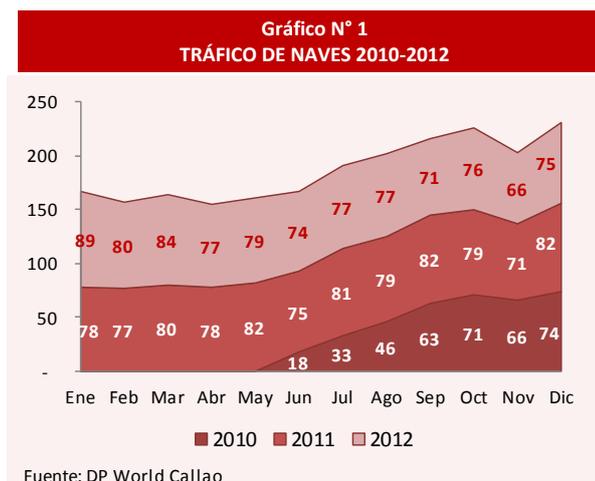
22. Posteriormente, el Concesionario solicitó al Consejo Directivo de OSITRAN la interpretación del anexo N° 3, referido a la medición de "Tiempo de Atención al Usuario para el retiro de su mercancía".



IV. Evolución del tráfico

IV.1. TRÁFICO DE NAVES

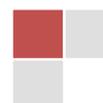
23. En el 2012, el Terminal de Contenedores Sur atendió 925 naves, cantidad inferior en 19 naves con respecto al resultado del año anterior. Con relación al tráfico mensual, el mes con mayor cantidad de naves atendidas fue enero con un total de 89 naves, y en el que arribó la menor cantidad fue noviembre (66 naves atendidas).

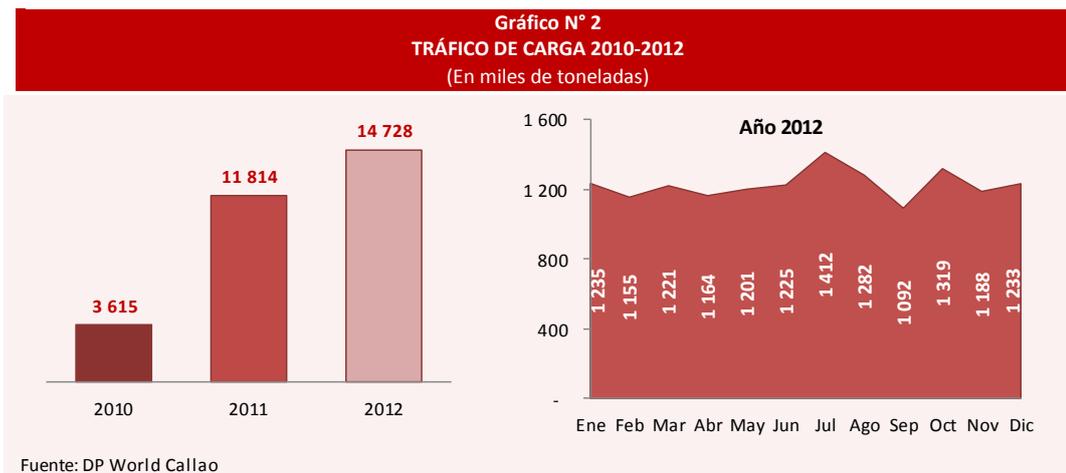


24. Durante el 2012, ingresaron al Terminal de Contenedores Sur dos importantes líneas navieras, Hyundai Merchant Marine (HMM) y APL Line. Con estas suman en total 17 líneas navieras que llegan al mencionado terminal, dentro de las cuales, destacan: Maersk Line, Hapag Lloyd Corporation, Hamburg Süd, China Shipping Container Line, Compañía Sudamericana de Vapores, entre otras.

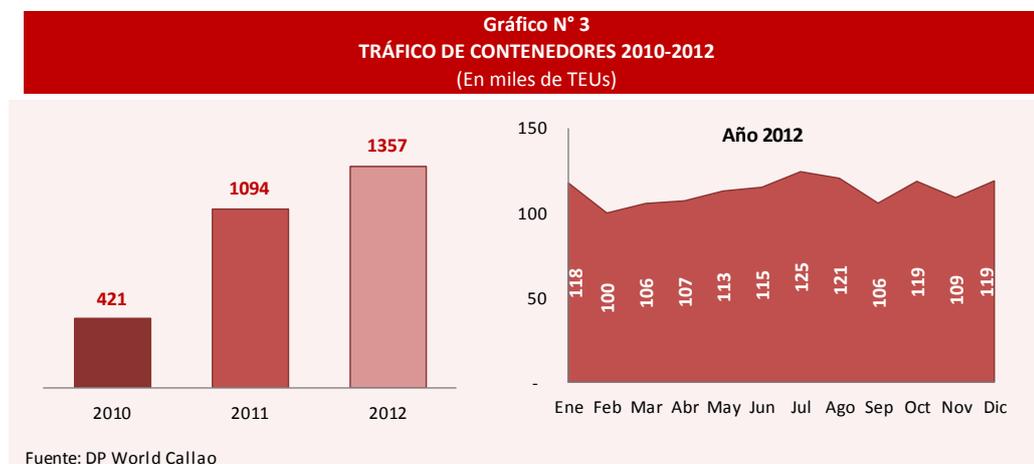
IV.2. TRÁFICO DE CARGA CONTENEDORIZADA

25. En el 2012, el Terminal de Contenedores Sur del Puerto del Callao movilizó un total de 14,73 millones de toneladas, 24,7% superior a lo registrado el año anterior. El tráfico mensual fue en promedio 1,23 millones de toneladas, siendo el mes con mayor tráfico julio, con el 9,6% del total movilizado en el 2012. Caso contrario ocurrió en setiembre, que registró la menor carga transportada de dicho año (7,4% del total de carga).
26. El mayor volumen de carga transportada se debe al incremento de las importaciones en 25,0% con respecto al 2011, alcanzando de esta manera 6,4 millones de toneladas. Del mismo modo, la carga movilizada por medio de operaciones de exportación y transbordo superaron los 4,5 millones y 3,8 millones de toneladas, respectivamente, representando incrementos de 21,3% y 28,2% con relación a lo registrado el año anterior.





27. En el año 2012 el tráfico de contenedores, superó los 1,36 millones de TEUs, lo cual representó un incremento de 24,1% con respecto al 2011. Analizando el movimiento mensual de contenedores, observamos que en promedio se movilizaron 113 miles de TEUs mensuales. Asimismo, en el mes de julio se movilizó la mayor cantidad de TEUs, 9,2% del total movilizado en el año.
28. De acuerdo al tipo de régimen, la carga con mayor participación fue la de exportación (39,5%), alcanzando los 536 miles de TEU movilizados. Asimismo, la carga de importación y transbordo contribuyeron con el 37,9% y 22,7% del total de TEUs movilizados en el año, respectivamente.



29. La cláusula 10.1.3 del Contrato de Concesión establece una garantía para los 10 primeros años de la Concesión¹⁶, el cual consiste en una demanda mínima anual de 300 miles de TEUs de importación y exportación y 100 miles de TEUs de transbordo.
30. Con relación a lo anterior, la cantidad de TEU movilizado en las operaciones de exportación, importación y transbordo superó en 78,6%, 71,3% y 207,5% a la demanda mínima anual garantizada, respectivamente.

¹⁶ Contados a partir del inicio de explotación con dos amarraderos.

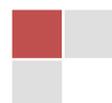




IV.3. COMPETENCIA EN EL PUERTO DEL CALLAO

31. En el año 2011, se entregó en concesión el Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao a la empresa APM Terminals Callao S.A., que inició sus operaciones el 1 de julio del mismo año. En el siguiente gráfico se puede observar que en el segundo semestre de 2011, APM movilizó 246 miles de TEUs; en tanto, el tráfico de contenedores en el Muelle Sur –concesionado a DP World- superó los 586 miles de TEUs. Haciendo un comparativo con el mismo periodo del año 2012, se observa que el tráfico en el Muelle Sur se incrementó a 698 miles de TEUs (volumen superior en 19,1%), mientras que en el Terminal Norte, APM movilizó 215 miles de TEUs (cifra inferior en 12,3%).

32. En cuanto al tráfico registrado en el año 2012, APM Terminals movilizó 380 miles de TEUs y DP World atendió cerca de 1,36 millones de TEUs. De esta manera, la participación de DP World en el tráfico de contenedores del Puerto del Callao fue de 78%, mientras que la de APM Terminals fue de 22%.



V. Desempeño operativo

33. La concesión diferencia dos etapas para la medición de sus indicadores: 1) Una etapa de construcción, la cual corresponde al período comprendido entre junio de 2006 y mayo de 2010; en 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.

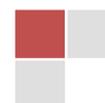
V.1. NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD

34. 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.
35. Los resultados para las evaluaciones de 2012 (desde el séptimo al décimo trimestre de explotación de la Concesión) fueron los siguientes:

Cuadro N° 1 NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD 2011 - 2012						
Indicador	Aplicación	Calidad mínima	Trimestre de explotación			
			7° Dic/Feb 2012	8° Mar/May 2012	9° Jun/Ago 2012	10° Set/Nov 2012
Tiempo para el inicio de la descarga	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos	10 minutos	8 minutos	7 minutos	9 minutos
Tiempo para el zarpe de la nave	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos	7 minutos	9 minutos	13 minutos	13 minutos
Rendimiento de la operación de embarque y descarga	Promedio Trimestral	No menor de 25 contenedores /hora/grúa	30	30	31	35
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (Importación)	Operación Individual	No más de 30 minutos	11 735 que no cumplieron	36 461 que no cumplieron	36 855 que no cumplieron	26 117 que no cumplieron
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (Importación)	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos	21 minutos	35 minutos	33 minutos	28 minutos

Fuente:Gerencia de Supervisión - OSITRAN

36. De acuerdo al Contrato de Concesión, el tiempo para el inicio de la descarga no deberá ser superior a 20 minutos, como promedio, contados desde el momento en que la nave (ya amarrada) cuente con todas las autorizaciones necesarias; de manera similar, el tiempo para el zarpe de la nave no deberá superar los 20 minutos de tolerancia como promedio, desde la finalización de las operaciones de embarque y que cuente con las autorizaciones necesarias. En ambos casos, en todas las evaluaciones trimestrales realizadas el 2012, dicho promedio se encontró por debajo del promedio exigido.
37. Caso contrario ocurre con los indicadores: (i) rendimiento de la operación de embarque y descarga, (ii) Tiempo de atención al usuario para el retiro de mercancía (medido por operación individual y promedio trimestral), en los cuales se observa el incumplimiento de la calidad mínima requerida en el anexo N° 3 del Contrato de Concesión. Debido a esto, el Regulador impuso las penalidades relacionadas con dichos incumplimientos.



V.2. TASA DE OCUPACIÓN DE LOS AMARRADEROS

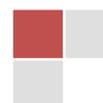
38. En el 2012 se realizó la segunda medición anual de la capacidad de atención de naves, la cual obtuvo como resultado el 81,02% de ocupación del muelle, ésta cifra fue ligeramente superior a la obtenida en la primera medición (80,84%).
39. Para ambas mediciones, la tasa de ocupación del muelle fue superior a la indicada en el anexo N° 4 del Contrato de Concesión, el cual establece que la tasa de ocupación del muelle no deberá ser superior al 70%, caso contrario el Concesionario deberá tener operativa la nueva infraestructura y/o el equipamiento adicional, de acuerdo a la propuesta técnica.

Cuadro N° 2 TASA DE OCUPACIÓN DE LOS AMARRADEROS				
Amarradero	Disponibilidad de Amarradero (Horas)	Tiempo Ocupado (Horas)	Tasa de Ocupación (Porcentaje)	
			2012*	2011**
1	8 760	7 181,42	81,98%	80,69%
2	8 760	7 013,15	80,06%	80,99%
TASA DE OCUPACIÓN DEL MUELLE:			81,02%	80,84%

Fuente: Gerencia de Supervisión - OSITRAN
 *Periodo: del 18/08/2011 al 16/08/2012.
 **Periodo: del 18/08/2010 al 17/08/2011.

V.3. RECLAMOS

40. El número de reclamos en el 2012 fue 31,4% mayor que el registrado el año anterior, al pasar de 70 a 92 reclamos. Los principales motivos de reclamo estuvieron relacionados con la facturación (27) y daños materiales (62). Con respecto al estado de los reclamos en primera instancia, aquellos declarados infundados, improcedentes e inadmisibles alcanzan el 68% del total, el 25% fue declarado fundado y el 7% se encontraba en trámite.



VI. Evolución de tarifas

VI.1. TARIFAS REGULADAS

41. Como se ha señalado, el Concesionario puede prestar dos tipos de servicios: Servicios Estándar y Servicios Especiales. La prestación de los Servicios Especiales es proporcionada a solicitud de los usuarios y DP World está facultado a cobrar un precio por ello. En el caso de la prestación de los Servicios Estándar, los usuarios están obligados a pagar una contraprestación económica regulada por Contrato de Concesión.
42. Las Tarifas para los Servicios Estándar con las que inició operaciones el Terminal de Contenedores Sur fueron las que ofertó el Concesionario como parte del factor de competencia para la adjudicación de la buena pro.
43. De acuerdo a la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación con dos amarraderos, OSITRAN realizará la primera revisión de las Tarifas de los Servicios Estándar prestados a la nave y a la carga. Para ello, utilizará el mecanismo regulatorio RPI-X, aplicando la siguiente fórmula:

$$RPI - X$$

Donde:

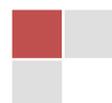
RPI : Retail Price Index, es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor (CPI)²⁷ de los EEUU.

X : es la variación anual promedio de la productividad.

44. El RPI es la inflación expresada en un índice general de precios, utilizado para ajustar la tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación. Por su parte, el factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, el cual será calculado por OSITRAN y será revisado cada cinco años.
45. Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses y el factor de productividad (X) estimado por OSITRAN para dicho quinquenio. Así, durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación con dos amarraderos, el factor de productividad es cero. Este valor permanecerá hasta el año calendario en que los ingresos anuales sean superiores al 20% de los ingresos garantizados²⁸.
46. A partir del 01 de enero de 2012, entró en vigencia un nuevo tarifario de los servicios estándar en función a la nave y en función a la carga, el cual reajusta las tarifas por inflación del periodo desde el 04 de abril de 2008 al 18 de agosto de 2010.

²⁷ CPI (Consumer Price Index) es el índice de precios al consumidor de los EEUU, publicado por el departamento de estadísticas laborales (The Bureau of Labor Statistics).

²⁸ La cláusula 10.1.3 del Contrato de Concesión garantiza una demanda mínima anual de 300 miles de TEUs de importación y exportación y 100 miles de TEUs de transbordo durante los 10 primeros años contados a partir del inicio de explotación con 2 amarraderos.



Cuadro N° 3
TARIFAS EN EL MUELLE SUR 2010-2012
(En USD, sin IGV)

Concepto	Unidad de Cobro	Vigente hasta: Vigente desde:	
		31/12/2011	01/01/2012
Servicios Estándar en función a la nave			
Uso o alquiler de amarradero	Metro eslora por hora	0,70	0,736
Concepto	Unidad de Cobro	Contenedores	
		20 pies	40 pies
Servicios Estándar en función a la carga			
Embarque o descarga de contenedores llenos-Parte Nave	Movimiento	25,00	35,00
Embarque o descarga de contenedores llenos-Parte Tierra	Movimiento	65,00	100,18
Embarque o descarga de contenedores vacíos	Movimiento	72,00	108,00
Transbordo de contenedores dentro del terminal (Llenos o vacíos)	Ciclo Completo	72,00	108,00

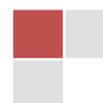
Fuente: DP World Callao

47. 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 parte 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 2012, destaca el incremento tarifario del embarque o descarga de contenedores llenos (parte tierra) de 40 TEU de USD 100,18 a USD 126,16, así como la reducción de la tarifa correspondiente al embarque o descarga de contenedores llenos (parte nave) de 40 TEU de USD 25 a USD 16.

VI.2. CARGOS DE ACCESO

48. El 31 de enero de 2011, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 002-2011-CD-OSITRAN, se aprobó el REA de DP World, el cual es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios que prestan los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, se genera la obligación al Concesionario de otorgar el acceso a los usuarios intermedios para el uso de la facilidad esencial con el fin de prestar los servicios esenciales mencionados.
49. Durante el 2012, los 10 Contratos de Acceso vigentes para los servicios especiales de practicaje y remolcaje consideran un pago por el acceso igual a USD 0,00 y USD 70,00⁴⁹, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre DP World y los usuarios intermedios. En total, son 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)
50. Al cierre del 2012, se renovaron 9 contratos de acceso (Adenda N° 1) por un año más de lo establecido en el contrato principal. La empresa Marítima del Sur SAC., dedicada a prestar el servicio de Practicaje, solo prestó dicho servicio en el Terminal de Contenedores Sur del Callao hasta setiembre de 2012.

⁴⁹ Sin incluir IGV, por maniobra, por remolcador.



51.

Cuadro N° 4				
CONTRATOS DE ACCESO VIGENTES: SERVICIOS DE PRACTICAJE Y REMOLCAJE				
Servicio	Desde	Hasta	Renovación	Monto (dólares, sin IGV)
Remolcaje				
Trabajos Marítimos SA. - TRAMARSA	05/09/2012	04/09/2013	Adenda N° 1	70,00
Ian Taylor Perú SAC.	05/09/2012	04/09/2013	Adenda N° 1	70,00
Petrolera Transoceánica SA.	05/09/2012	04/09/2013	Adenda N° 1	70,00
Inversiones Marítimas CPT Perú SAC. - INMARSA	05/09/2012	04/09/2013	Adenda N° 1	70,00
Practicaje				
Trabajos Marítimos SA. - TRAMARSA	01/08/2012	31/07/2013	Adenda N° 1	0,00
Triton Maritime Services SA.	01/08/2012	31/07/2013	Adenda N° 1	0,00
Agencias Universales Perú SA. - AGUNSA	01/08/2012	31/07/2013	Adenda N° 1	0,00
Empresa Marítima del Sur SAC.	09/09/2011	08/09/2012	No fue renovado	0,00
Argos Marine EIRL.	01/10/2012	30/09/2013	Adenda N° 1	0,00
Corporación de Prácticos SA. - COPRACSA	25/11/2012	24/11/2013	Adenda N° 1	0,00
Fuente: DP World Callao				



VII. Inversiones

52. La inversión referencial en la Concesión fue de USD 617,11 millones (sin IGV), en los cuales se incluía tres tipos de conceptos: USD 218,43 millones en obras, USD 254,67 millones en equipos y USD 144 millones de Inversión Complementaria Adicional (ICA)²⁰. En la actualidad, esta inversión alcanza US\$ 704,84 millones²¹.
53. La inversión complementaria 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). La inversión complementaria se divide en dos partes:
- **Inversión Complementaria Mínima (ICM):** Es el compromiso de ejecutar las siguientes obras:
 - ✓ Dragado del canal de acceso al Puerto del Callao.
 - ✓ Dragado de la poza de maniobras.
 - ✓ Reparación del rompeolas sur.
 - **Inversión Complementaria Adicional (ICA):** Es el monto que fue ofrecido adicionalmente por el Concesionario como parte de su propuesta económica en la etapa de adjudicación de la buena pro, para ser utilizados en la inversión de infraestructura común del puerto²².

Cuadro N° 5 INVERSIONES 2010-2012 (En miles de USD, inc. IGV)				
Inversiones	Acumulado al 2010	2011	2012	Inversión acumulada
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	312 273	21 760	-	334 034
Total de Inversiones Obligatorias	312 273	21 760	-	334 034
Total Inversiones Adicionales	122	1 500	-	1 622
Total Inversión Complementaria Adicional	10 000	10 000	31 000	51 000
Total Inversión Obras Ejecutadas	322 395	33 260	31 000	386 655

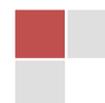
Fuente: Gerencia de Supervisión - OSITRAN

54. Las obras obligatorias de la Fase 1 culminaron el 2011, alcanzando un monto de inversión de USD 334,03 millones, el cual comprende la inversión en infraestructura (USD 233,93 millones) y equipamiento (USD 100,10 millones).
55. En el 2012, se transfirió al Estado Peruano, por concepto de Inversión Complementaria Adicional (ICA) el monto de USD 31 millones, de acuerdo a lo indicado en la cláusula 9.4.3 del Contrato de Concesión. El monto pendiente por desembolsar se realizara mediante pagos semestrales equivalentes a USD 31 millones por año hasta el 2015, tal como se observa en el siguiente cuadro.

²⁰ Estos montos se consideran sin IGV en el Contrato suscrito.

²¹ Monto con IGV al cierre de 2012.

²² De acuerdo a la cláusula 9.2 del Contrato de Concesión, estas obras consisten en: (i) Ayudas a la navegación de las áreas comunes, (ii) Implementación de sistemas de protección y seguridad en lo referente a áreas comunes, (iii) Mejoras de accesos terrestres, (iv) Implementación de sistemas de información comunitario (SIC), (v) Ampliación de la bocana de acceso al Puerto del Callao, (vi) Profundización adicional del canal de acceso y la poza de maniobras, y (vii) Desarrollo de Zonas de Actividades Logísticas (ZAL).



Cuadro N° 6
INVERSIÓN COMPLEMENTARIA ADICIONAL – ICA
 (En miles de USD)

Fecha	Cronograma de pagos	Importe
24/10/2006	Noventa (90) días desde la suscripción del Contrato de Concesión.	10 000
18/02/2011	Seis (6) meses después del inicio de explotación con dos amarraderos.	5 000
18/08/2011	Doce (12) meses después del inicio de explotación con dos amarraderos.	5 000
18/02/2012	Cuota semestral 1	15 500
18/08/2012	Cuota semestral 2	15 500
18/02/2013	Cuota semestral 3	15 500
18/08/2013	Cuota semestral 4	15 500
18/02/2014	Cuota semestral 5	15 500
18/08/2014	Cuota semestral 6	15 500
18/02/2015	Cuota semestral 7	15 500
18/08/2015	Cuota semestral 8	15 500
Total		144 000

Fuente: Gerencia de Supervisión - OSITRAN

56. Al cierre del 2012, las inversiones acumuladas fueron de USD 386,66 millones, lo cual representa el 54,9% de ejecución de la inversión comprometida.
57. Las obras obligatorias de la segunda fase del Terminal de Contenedores Sur del Puerto del Callao, la cual implica la construcción de un tercer amarradero, prevé como inversión inicial el monto de USD 255,22 millones.

VIII. Resultados financieros

Ingresos portuarios

58. Los ingresos portuarios en el Terminal Sur superaron los USD 127,4 millones, 31,7% superior con respecto al año anterior. Estos ingresos se encuentran distribuidos en tres grupos, de acuerdo al tipo de servicio: (i) USD 90,4 millones por Servicios Estándar, (ii) USD 34,4 millones por Servicios Especiales, y (iii) USD 2,6 millones por otros servicios.

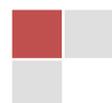


Estado de ganancias y pérdidas

59. En el 2012, DP World Callao obtuvo ingresos por un monto de USD 127,4 millones, 37,1% más que el año anterior. Esto sustentado en la mayor facturación por el servicio de embarque y descarga de contenedores, el cual representa el 73% de total de ingresos, así como los ingresos obtenidos por almacenaje en el patio de contenedores (13,9%).
60. Con respecto a los costos de operación, éstos representaron el 31,4% de los ingresos totales, alcanzando los USD 40,1 millones; el 34,5% corresponde a gastos de personal y el 13,9% a depreciación del ejercicio²³. Los gastos de administración y ventas del Concesionario registraron un incremento de 9,2% con relación al 2011, a consecuencia del incremento de los honorarios legales en 348,7% y mantenimiento y soporte de aplicaciones en 113,5%.
61. Sobre la base de lo señalado en los párrafos precedentes, la utilidad operativa alcanzó el monto de os USD 51,7 millones, lo cual significa un incremento de 45,4% con respecto al año anterior. No obstante, la utilidad antes de impuesto a la renta presentó un incremento de apenas 22,4%, a consecuencia del aumento de los gastos financieros²⁴ (11,1%), lo cual generó una utilidad antes de impuesto de USD 36,1 millones.

²³ El gasto por depreciación se ha distribuido en el estado de resultados de la siguiente manera: (i) Costo del servicio (USD 5 559 miles) y Gastos de administración y ventas (USD 10 406 miles).

²⁴ Los gastos financieros se incrementaron producto de los mayores intereses por préstamos, tasa de extensión e intereses por instrumentos financieros, los cuales se incrementaron en 11,5%, 301,1% y 6,4% respectivamente.



Cuadro N° 7 ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS (En miles de USD)		
Concepto	2012	2011
Ingresos	127 396	92 931
Costo de servicios	(40 053)	(24 746)
Utilidad bruta	87 343	68 185
Gastos de administración y ventas	(35 589)	(32 592)
Utilidad operativa	51 754	35 593
Ingresos financieros	889	125
Gastos financieros	(17 903)	(16 113)
Otros ingresos	484	2 163
Efecto por valorización por instrumentos financieros	-	7 161
Diferencia en cambio, neta	889	583
Utilidad antes de impuesto a la renta	36 113	29 512
Impuesto a la renta	(11 208)	(7 269)
Utilidad del año	24 905	22 243

Fuente: Estados Financieros Auditados 2012 - DP World Callao

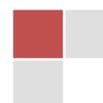
62. El impuesto a la renta corriente del ejercicio 2012, alcanzó los USD 11,1 millones, a los cuales se adiciona el pago de impuesto a la renta diferido de USD 0,5 millones, obteniendo como resultado un total de USD 11,2 millones. A raíz de lo anterior, DP World Callao obtuvo una utilidad neta de USD 24,9 millones, 12,0% superior a las ganancias del año anterior.

Balance General

63. Con respecto a la evolución de las cuentas del Balance General, se observa que DP World Callao ha incrementado el valor de sus activos en 8,7%, pasando de USD 394,3 millones en 2011 a USD 428,5 millones en el 2012. Dicho incremento fue impulsado principalmente por el aumento de los activos intangibles, los cuales representan el 9,2% de los activos totales del 2012.
64. El activo corriente registró un incremento del 36,2%, alcanzando los USD 76,9 millones, a consecuencia del aumento en 43,4% de la cuenta efectivo, la cual representa el 14,6% de los activos totales del año 2012. Cabe resaltar que esta cuenta está conformada, principalmente por cuentas corrientes (USD 10,3 millones) y depósitos a plazo (USD 52,2 millones)²⁵.
65. Al analizar el activo no corriente, éstos se vieron influenciados principalmente por el incremento de los activos intangibles²⁶ (en 197,9%), los cuales representan el 9,2% de los activos totales del 2012. Además, este efecto se vio debilitado por la reducción de la cuenta instalaciones y equipos, la cual sufrió una reducción de 3,8%, a consecuencia del incremento en la depreciación acumulada de las instalaciones, grúas pórtico y unidades de transporte.
66. Con respecto a la composición del activo, se observa que el activo corriente pasó de representar el 14,3% de los activos totales en el 2011 a 18,0% en 2012, producto del incremento de la cuenta efectivo. Con relación al activo no corriente, este pasó de representar el 85,7% del total de activos en el 2011 a 82,0% en el 2012.

²⁵ Los depósitos a plazo tienen vencimiento menor a 30 días en bancos locales de clasificación A+.

²⁶ Esta cuenta comprende los costos en software y licencias, así como la Inversión Complementaria Adicional (ICA).



67. Por el lado del pasivo corriente, este registró un incremento considerable de 1925,1%, debido principalmente al traslado de las obligaciones financieras de largo plazo al pasivo corriente. Al respecto, cabe señalar que en octubre de 2008, DP World Callao suscribió un contrato de préstamo sindicado con la finalidad de financiar obras civiles y el equipamiento del Terminal Sur. El préstamo se realizó por un importe total de USD 300 millones con 8 bancos; y la forma de cancelación era bajo la modalidad *Bullet*²⁷, siendo el vencimiento en octubre de 2011. Sin embargo, la compañía ejerció la opción de tomar el plazo adicional de dos años, con lo cual el vencimiento será en octubre de 2013.

Cuadro N° 8					
BALANCE GENERAL					
(En miles de USD)					
ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2012	2011		2012	2011
ACTIVO CORRIENTE			PASIVO CORRIENTE		
Efectivo y equivalentes de efectivo	62 514	43 589	Cuentas por pagar comerciales	1 885	1 673
Cuentas por cobrar comerciales	7 990	6 598	Retribuciones por pagar	456	380
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	335	167	Tributos por pagar	7 131	3 255
Otras cuentas por cobrar	967	1 823	Cuentas por pagar a partes relacionadas	4 629	2 813
Inventarios	2 347	1 661	Intereses por pagar	4 234	4 316
Gastos pagados por anticipado	2 778	2 658	Otras cuentas por pagar	7 456	4 107
			Porción corriente de las obligaciones financieras	300 000	-
			Instrumentos financieros derivados	9 246	-
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	76 931	56 496	TOTAL PASIVO CORRIENTE	335 037	16 544
ACTIVO NO CORRIENTE			PASIVO NO CORRIENTE		
Impuesto a la renta diferido	-	76	Impuesto a la renta diferido	80	-
Instalaciones y equipo, neto	312 320	324 511	Instrumentos financieros derivados	-	16 466
Intangibles, neto	39 232	13 168	Obligaciones financieras	-	300 000
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	351 552	337 755	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	80	316 466
			Total pasivo	335 117	333 010
			PATRIMONIO		
			Capital	76 270	76 270
			Reserva de cobertura	(9 246)	(16 466)
			Resultados acumulados	26 342	1 437
			TOTAL PATRIMONIO	93 366	61 241
TOTAL ACTIVO	428 483	394 251	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	428 483	394 251

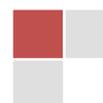
Fuente: Estados Financieros Auditados 2012 - DP World Callao

68. El pasivo no corriente se redujo en casi 100%, al pasar de USD 316 millones a USD 80 miles de dólares en el 2012, quedando únicamente como saldo el impuesto a la renta diferido.
69. Al 31 de diciembre de 2012, los resultados acumulados alcanzaron los USD 26,3 millones, lo cual incrementó en 52,5% el patrimonio neto de la empresa. Cabe señalar que el patrimonio neto representó el 21,8% del activo total de la empresa. Asimismo, el capital representa el 17,8% del total de activos del 2012 y está conformado por 237 805 630 acciones comunes de un valor nominal de USD 1,00 cada una.

Ratios financieros

70. Al analizar los ratios financieros observamos que la empresa ha ganado eficiencia operativa, como resultado de la mejora del ratio margen operativo. Caso contrario ocurre con el margen neto, el cual se ha visto disminuido como consecuencia del incremento en los gastos administrativos, el pago de los gastos financieros y el incremento del impuesto a la renta.

²⁷ Préstamo reembolsable al vencimiento.



Finalmente, al observar el ROE²⁸ y el ROA²⁹ podemos concluir que se está generando menor utilidad por cada dólar proveniente del patrimonio y de los activos.

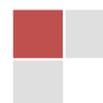
Cuadro N° 9 RATIOS FINANCIEROS					
Ratio	2012	2011	Ratio	2012	2011
Ratios de Rentabilidad			Apalancamiento /endeudamiento		
Margen operativo	0,41	0,38	Apalancamiento /endeudamiento	7,18	5,71
Margen neto	0,20	0,24	Grado de endeudamiento	0,78	0,84
ROE	0,27	0,36	Grado de patrimonio	0,22	0,16
ROA	0,06	0,06			
Ratios de Liquidez			Ratios de Gestión		
Liquidez clásica	0,23	3,41	Rotación de activos	0,30	0,24
Prueba ácida	0,21	3,15	Rotación del patrimonio	1,36	1,52
Liquidez absoluta	0,19	2,63			

Fuente: Estados Financieros Auditados 2012 - DP World Callao

71. Por otro lado, los ratios de apalancamiento nos indican que es una empresa que financia sus operaciones con deuda, y esto es debido a las obligaciones financieras que tiene la empresa, las cuales adquirió con la finalidad de llevar a cabo las obras civiles y equipamiento del Terminal Sur.
72. Con respecto a los ratios de liquidez, se observa que la empresa ha perdido capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos. Esto se debe al incremento de la porción corriente de las obligaciones financieras.

²⁸ Return on Equity, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: ROE= Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

²⁹ Return on Assets, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activo Total.

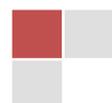


IX. Pagos al Estado

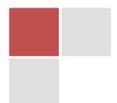
73. Acorde con la cláusula 8.20 del Contrato de Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), una Retribución del 3% de los Ingresos Brutos Mensuales que obtenga el Concesionario por la prestación de los servicios. Este monto no incluye el aporte por regulación del Concesionario.
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. El pago realizado en el 2012, superó los S/. 13,4 millones, monto 31,5% mayor que el pagado el año anterior por ambos conceptos.

Cuadro N° 10 RETRIBUCIONES POR PAGAR (En miles de Nuevos Soles)		
Concepto	2012	2011
Autoridad Portuaria Nacional - APN	10 098	7 686
OSITRAN	3 375	2 561
TOTAL	13 473	10 247

Fuente: Estados Financieros Auditados 2012 - DP World Callao



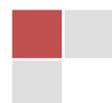
ANEXOS



ANEXO N°1	
RESUMEN DE LOS SERVICIOS ESPECIALES EN EL MUELLE SUR	
Por tipo, según tarifario - 2012	
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
2.6.1	Contenedores en transbordo - Energía y Monitoreo para contenedores reefer en transbordo
2.7	Transbordo de Contenedores Interterminales (ITT)
2.7.1	Embarque o descarga de contenedores de transbordo inter-terminal Llenos/vacíos
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
2.11	Servicios Especiales relacionados con la Estiba/Desestiba en situaciones excepcionales
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
3.5	Uso de Área Operativa - Importación y Exportación - Cargas Especiales
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
6.2	Tratamiento de Contingencia de derrames
Fuente: DP World Callao	

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 *	2% de la IBTA
			No menor de 25 contenedores/hora/grúa **	
7	Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (Importación)	Operación individual	No más de 45 minutos *	0.5% de la UIT
			No más de 30 minutos **	
8	Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (Importación)	Promedio Trimestral	No más de 30 minutos *	No está recogido en el ANEXO 17
			No más de 20 minutos **	
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 DP World Callao				



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
 CONCESIONARIO: DP WORLD CALLAO S.R.L.
 NUEVO TERMINAL DE CONTENEDORES EN EL TERMINAL PORTUARIO DEL
 CALLAO MUELLE SUR**

Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013

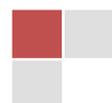
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao- Zona Sur.	Cláusula 2.4 (p. 11)
2	Fecha de suscripción	24 de julio de 2006.	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años.	Cláusula 4.1 (p. 30)
4	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: 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. • USD 43,7 millones hasta la entrega de un amarradero • USD 32,7 millones hasta aprobación de obras mínimas iniciales. • USD 21,8 millones hasta 120 días de la fecha máxima para el ejercicio de la opción de compra del Estado o desde su ejercicio. 	Cláusula 10.2 (p. 60)
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)



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
 CONCESIONARIO: DP WORLD CALLAO S.R.L.
 NUEVO TERMINAL DE CONTENEDORES EN EL TERMINAL PORTUARIO DEL
 CALLAO MUELLE SUR**

Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
9	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> • Inversión en obras: USD 218,434 millones • Inversión en equipos: USD 254,674 millones • Inversión Complementaria Adicional: USD 144 millones • Inversión Total (sin incl. IGV): USD 617,108 millones 	Propuesta Técnica (Folio 253-254) Anexo N. 6
10	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> • Trato Directo • Arbitraje, modalidades: de conciencia, de derecho, para controversias menores de USD 5 000 000,00 y mayores a USD 5 000 000,00. 	Cláusula 16.11 (p. 93) Cláusula 16.12 (p. 93)
11	Penalidades	Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: <ul style="list-style-type: none"> • Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato Entre USD 500 000 y USD 1 000 000 • Régimen de bienes Entre USD 1 000 y USD 100 000 • Obras de infraestructura portuaria Entre USD 1 000 y USD 50 000 • Conservación de la Concesión Entre USD 4 000 y USD 5 000 • Explotación de la Concesión Entre USD 1 000 y 10 UIT • Inversión Complementaria Adicional Entre USD 1 000 y 0.5% del monto a transferir • Garantías Entre USD 4 000 y USD 10 000 • Régimen de Seguros Entre USD 1 000 y 10% del monto del siniestro • Consideraciones Generales Socio Ambientales Entre USD 500 y USD 3 000 	Cláusula XIX (p.99) Anexo N. 17 (p.140)
12	Causales de caducidad	Entre las principales destacan: <ul style="list-style-type: none"> • Término por Vencimiento del Plazo • Término por Mutuo Acuerdo • Término por incumplimiento del Concesionario o abandono. • Término por incumplimiento del Concedente. • Decisión unilateral del Concedente. • Fuerza mayor o caso fortuito- Salida Unilateral del Concesionario. • Otras causales no imputables a las partes. 	Cláusula 15.1 (p.81)



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: DP WORLD CALLAO S.R.L.
NUEVO TERMINAL DE CONTENEDORES EN EL TERMINAL PORTUARIO DEL
CALLAO MUELLE SUR**

Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
13	Equilibrio económico	<ul style="list-style-type: none"> • Mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio Económico en caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a: <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 restablecerlo, 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)
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 Nº 3



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: DP WORLD CALLAO S.R.L.
NUEVO TERMINAL DE CONTENEDORES EN EL TERMINAL PORTUARIO DEL
CALLAO MUELLE SUR**

Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
18	Tarifas	<p>Hasta el quinto año las tarifas máximas ofertadas por el Concesionario son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En función a la nave <ul style="list-style-type: none"> - Por metro de eslora por hora: USD 0,70 • En función a la carga <ul style="list-style-type: none"> - Contenedor lleno de 20': USD 90,00 - Contenedor lleno de 40': USD 135,18 - Contenedor vacío de 20': USD 72,00 - Contenedor vacío de 40': USD 108,14 	Anexo 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	<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)





Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar, San Isidro
Teléfono: (511) 440 5115
Info@ositrans.gob.pe
www.ositrans.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente
César Sánchez
Jorge Cárdenas
César Balbuena

GERENCIA DE REGULACIÓN

Manuel Carrillo
Gerente de Regulación

Renzo Rojas
Jefe de Estudios
Económicos

Benjamín De la Torre
Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Josué Zavaleta

DISEÑO Y EDICIÓN

Arlé Quispe

