



INFORME DE DESEMPEÑO 2018

Concesión del Terminal de Contenedores del Callao – Muelle Sur

Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos



Somos el **regulador**
de la **infraestructura**
de **transporte** de
uso público



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	6
I.1. Composición del Concesionario	6
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	6
I.3. Área de Influencia	7
I.4. Principales activos de la Concesión	7
II. OFERTA DE SERVICIOS	7
II.1. Servicios estándar	8
II.2. Servicios especiales	8
II.3. Servicios sujetos a régimen de acceso	8
III. DEMANDA DE SERVICIOS	8
III.1. Principales clientes	8
III.2. Evolución del tráfico	9
IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO	13
IV.1. Tarifas	13
IV.2. Precios	15
IV.3. Cargos de acceso	16
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	18
V.1. Inversiones	18
V.2. Pagos al Estado	19
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	19
VI.1. Niveles de servicio y productividad	19
VI.2. Accidentes	20
VI.3. Reclamos, sanciones y penalidades	21
VII. RESULTADOS FINANCIEROS	22
VII.1. Estados de resultados integrales	22
VII.2. Estado de situación financiera	23
VII.3. Indicadores financieros	24
VIII. CONCLUSIONES	27
ANEXOS	30
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	30
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	35



CUADROS

Cuadro N° 1: Tarifario de los servicios estándar, 2017 – 2018.....	14
Cuadro N° 2: Algunos servicios especiales en función a la nave, 2017- 2018.....	15
Cuadro N° 3: Precio de algunos servicios especiales en función a la carga,	16
Cuadro N° 4: Contratos de acceso para los servicios de remolcaje y practicaje,	17
Cuadro N° 5: Aportes al Estado, 2017 – 2018	19
Cuadro N° 6: Niveles de servicios y productividad, 2017 - 2018	20
Cuadro N° 7: Estados de resultados integrales, 2017 – 2018	22
Cuadro N° 8: Estados de resultados integrales, 2017 – 2018	24

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Tráfico de naves, 2017 – 2018	9
Gráfico N° 2: Servicio de embarque/descarga de contenedores llenos, 2017 -2018	10
Gráfico N° 3: Servicio de embarque/descarga de contenedores llenos, 2017 - 2018	10
Gráfico N° 4: Servicio de embarque/descarga de contenedores vacíos, 2017 - 2018	11
Gráfico N° 5: Servicio de embarque/descarga de contenedores vacíos, 2017 – 2018	12
Gráfico N° 6: Servicio de transbordo de contenedores, 2017 – 2018.....	12
Gráfico N° 7: Servicio de transbordo de contenedores, 2017 - 2018	13
Gráfico N° 8: Inversiones reconocidas y porcentaje de cumplimiento, 2017 - 2018	18
Gráfico N° 9: Número de accidentes, heridos y fallecidos, 2017 - 2018.....	21
Gráfico N° 10: Número de reclamos resueltos y presentados, 2017 - 2018.....	21
Gráfico N° 11: Ratios de rentabilidad, 2015 – 2018.....	25
Gráfico N° 12: Ratios de liquidez, 2015 – 2018	26
Gráfico N° 13: Ratios de endeudamiento, 2015 – 2018.....	26

ILUSTRACIONES

Ilustración N° 1: Etapas del proyecto	6
---	---



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene por finalidad efectuar una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal de Contenedores del Callao – Muelle Sur (en adelante, Muelle Sur) para el año 2018. El informe presenta la evolución de los principales indicadores de la Concesión en lo que respecta al tráfico de carga, tarifas, indicadores operativos, inversiones, ingresos, entre otros.

El 24 de julio de 2006, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) y el DP World S.R.L (en adelante, el Concesionario o DP World) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur (en adelante, el Contrato de Concesión). Dicho contrato tiene una vigencia de 30 años.

El diseño del terminal contempla la construcción de un muelle de 960 metros de largo y 194 metros de ancho para carga en contenedores (muelle especializado). A la fecha, la inversión total comprometida para el desarrollo de la infraestructura es de USD 627,4 millones (incluido IGV), siendo que la ejecución de la misma se encuentra dividida en dos etapas: (i) la construcción de dos amarraderos de 300 metros cada uno, así como la disponibilidad de seis grúas pórtico; y, (ii) la ampliación del frente de atraque con un amarradero adicional. La aprobación de las obras de la Etapa I (amarradero 1 y 2 y obras complementarias) fueron realizadas en el 2010¹.

DP World, por la naturaleza de carga que moviliza, tiene como principales clientes a las líneas navieras. En particular, el 2018, sus principales clientes fueron las empresas Hapag-Lloyd, China Shipping Container Line, CMA CGM y Hamburg Süd con un 26,8%, 15,0%, 11,7% y 11,3%, respectivamente.

En el 2018, la cantidad demandada del servicio estándar fue de 753 naves, lo cual representó una ligera reducción de 2,3% con relación al 2017 (771 naves). No obstante, pese a la caída en el número de naves atendidas, el movimiento de contenedores registró un aumento de 4,6%, alcanzado un nivel de 1 270 miles de TEU, de los cuales el 59,6% (756,8 miles de TEU) corresponden al servicio de embarque/descarga de contenedores llenos, 21,6% (274,5 miles de TEU) al servicio de transbordo de contenedores y 18,8% (238,4 miles de TEU) al servicio de embarque/descarga de contenedores vacíos.

En agosto de 2018, las tarifas de los servicios brindados fueron ajustadas conforme al mecanismo regulatorio conocido como RPI-X, teniendo como resultado una reducción de las mismas, debido a que el RPI (inflación expresada en un índice general de precios de los EE. UU.) fue menor que el factor de productividad (X), el cual tiene un valor de 4,14%. La mayor reducción (-7,0%) se produjo en las tarifas del Servicio Embarque/descarga de contenedores vacíos de 20 pies por presentar la máxima reducción; mientras que las tarifas de los Servicios Estándar de Embarque/descarga de contenedores llenos de 20 y 40 pies se redujeron sólo en 0,3% y 0,2%, respectivamente.

De otro lado, con relación a los servicios no regulados, se pudo apreciar que no hubo cambios en los precios en los servicios en función a la nave. En contraste, los precios de los servicios especiales en función a la carga, en particular, los vinculados a los contenedores refrigerados y carga no contenedorizada experimentaron importantes incrementos. A manera de ejemplo, el servicio Embarque/Descarga de carga – Uso de Infraestructura – Parte Tierra se incrementó en 40%; mientras el servicio Monitoreo de contenedor Reefer - por día se incrementó 20,0%.

Con relación a los cargos de acceso, al final del 2018, estuvieron vigentes catorce (14) contratos de acceso, de los cuales cinco (5) corresponden al servicio de remolcaje y nueve (9) al servicio de practicaje. Los cargos de acceso establecidos fueron USD 70,0 y USD 0,0 para el servicio de remolcaje y practicaje, respectivamente.

En el 2018, la inversión reconocida fue de USD 5,4 millones (-33,2%) que sumado a la inversión realizada en años anteriores da una inversión reconocida acumulada de USD 370,0 millones (incluido IGV), lo que significó un avance de 59,0% respecto a la inversión comprometida total (USD 627,4 millones). Por otro lado, el aporte al Estado alcanzó los S/. 19,2 millones (+5,7%), de los cuales S/ 14,4 millones por concepto de retribución y S/ 4,8 millones por concepto de aporte por regulación.

¹ Cabe precisar que el acta de entrega de obra fue firmada en abril del 2011.



Con relación al desempeño operativo, si bien el Concesionario ha cumplido en con todos los indicadores de productividad en promedio trimestral, en las mediciones individuales se observa que existe operaciones que no cumplen con los máximos tiempos establecidos contractualmente, particularmente aquellas vinculadas a la entrega de mercancías a los usuarios. Por su parte, si bien se registró un aumento de 27% en el número de accidentes (de 15 a 19), el número de heridos se mantuvo estable y no se reportaron personas fallecidas. Finalmente, el número de reclamos experimentó una considerable reducción de 39,8% (de 166 en 2017 a 100 en 2018, apreciándose que el 50,6% fueron por Facturación o Cobro, 18,7% por Calidad del servicio, 13,9% por Daños o pérdidas y el resto por otros conceptos.

Con relación al desempeño financiero, los Activos de la Concesión alcanzaron la suma de USD 434,6 millones (+1,9%), como consecuencia de un incremento del Activo Corriente (+49,9%) y una reducción del Activo no Corriente (-4,5%). Los Pasivos alcanzaron la suma de USD 292,4 millones (-10,0%), principalmente, por el no pago de dividendos en el 2018. El no distribuir dividendos generó que el Patrimonio de la empresa se incrementara en 39,9% alcanzando la suma de USD 142,2 millones.

Los ingresos de la Concesión obtuvieron el monto de USD 147,1 millones (+6,1%), mientras los costos del servicio llegaron a la suma de USD 50,6 (+3,3%), con lo cual se generó una utilidad bruta de USD 96,5 millones, la cual fue mayor en 7,6% a la registrada el año anterior. En esa misma línea, la utilidad operativa y la utilidad neta se incrementaron en 7,9% y 7,4%, respectivamente. Así, la rentabilidad que genera la empresa (ROA) otorga un USD 0,09 por cada dólar invertido, mientras que al accionista le genera USD 0,29 por cada dólar invertido. Por su parte, los ratios de liquidez Clásica, Prueba Ácida y Absoluta alcanzaron los valores de 3,6, 3,4 y 2,8, respectivamente, lo cual indican que el Concesionario puede cubrir sus deudas de corto plazo, pero también podría estar señalando un exceso de liquidez. Finalmente, el ratio calidad deuda se aproxima a cero (0,07) y el grado de endeudamiento fue de 0,67.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

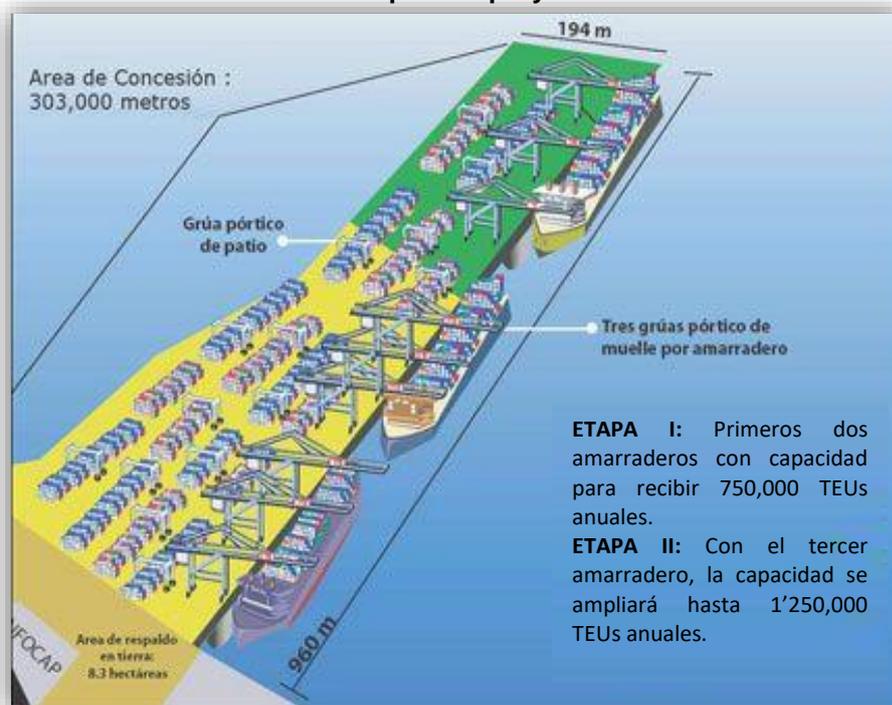
I.1. Composición del Concesionario

1. A inicios de la Concesión, DP World estaba compuesta por P&O Dover/Dubái Ports con un 82,55% y Uniport S.A. con un 17,45%. Dubái Ports pertenece al grupo de terminales portuarios de Dubái Port del emirato de Dubái, mientras que Uniport S.A. es una empresa peruana.
2. A partir de octubre de 2009, ingresó la empresa Matthews Holding Limited en reemplazo de Uniport S.A., manteniéndose hasta la fecha como accionista. Así, al final del 2018, la composición accionarial corresponde a la siguiente: P&O Dover/Dubái Ports con un 82,55% y Matthews Holding Limited con un 17,45%.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

2. El Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Nuevo Terminal de Contenedores, ubicado adyacente al rompeolas sur del Terminal Portuario del Callao - Zona Sur, fue suscrito entre el MTC y DP World el 24 de julio de 2006 con una vigencia de 30 años.
3. El respectivo contrato brinda a DP World el derecho de operar el Terminal Muelle Sur bajo la modalidad de monooperador; esto es, tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se brinden dentro del terminal, no estando obligado a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios (i.e. una empresa integrada verticalmente). Quedan exceptuados los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales están sujetos a las disposiciones contenidas en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) de Ositrán.
4. Las inversiones comprometidas corresponden a USD 627,4 millones (incluye IGV)², las cuales se encuentran divididas en dos etapas: (i) la construcción de dos amarraderos de 300 metros cada uno, así como la disponibilidad de seis grúas pórtico; y, (ii) la ampliación del frente de atraque con un amarradero adicional.

Ilustración N° 1: Etapas del proyecto



² Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.



5. A partir del inicio de la explotación del segundo amarradero, las tarifas para los servicios estándar en función a la nave y en función a la carga serán actualizadas utilizando el mecanismo regulatorio conocido como RPI-X³. 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 Ositrán revisará las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá invariable durante los 5 años siguientes, el primer cálculo del factor de productividad se realizó en el 2015 y estará vigente hasta el 2020. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios.
6. De acuerdo con la cláusula 8.20 del Contrato de Concesión, DP World deberá pagar una retribución como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado por explotar en forma exclusiva el Muelle Sur, la cual asciende al 3% de los ingresos brutos mensuales que obtenga por la prestación de servicios a partir del inicio de explotación de la Concesión. Asimismo, el Concesionario está obligado a pagar a Ositrán el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación⁴.
7. El 11 de marzo de 2010 se suscribió la Adenda N° 1, la cual incorporó las definiciones de obras mayores y obras menores dentro de la cláusula 1.20.67 del Contrato, y un segundo párrafo a la cláusula 15.6, sobre inversiones adicionales. Asimismo, se modificó la cláusula 6.6 referente a las modificaciones al expediente técnico aprobado en caso dichas modificaciones sean consideradas obras mayores u obras menores; y el numeral 2.3.3 del anexo 9, sobre Inversión Complementaria Mínima (ICM).

I.3. Área de Influencia

8. El área de influencia, en general, es aquella en la que se genera el grueso del tráfico; esto es, el territorio situado tras el puerto en el que se originan los principales flujos comerciales (exportaciones o importaciones) canalizados a través de sus instalaciones. En el caso del Terminal Muelle Sur el área de influencia está conformada por Lima, Ica, Ancash y la zona centro del Perú.

I.4. Principales activos de la Concesión

9. La infraestructura portuaria está compuesta por un muelle de 650 metros con un calado de 16 metros en el amarradero, lo que permite atender naves de gran tamaño (Súper Post Panamax). Por su parte, se cuenta con patio de contenedores de 14 hectáreas, en el cual se brindan los servicios de almacenamiento, pesaje, aforo, inspecciones de seguridad, entre otros. Asimismo, cuenta con 448 conexiones fijas para el almacenamiento de refrigerados⁵.
10. En cuanto a su equipamiento el Concesionario cuenta con seis (7) Grúas Pórtico Súper Post-Panamax (de 18 a 23 filas de alcance), 21 grúas de patio (RTGs), 30 chasis y trailers y 2 portacontenedores (reach stackers)⁶.

II. OFERTA DE SERVICIOS

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

³ 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.

⁴ Según lo dispuesto en la cláusula 14.14 del Contrato de Concesión.

⁵ Plan de Negocios 2018 de DPW.

⁶ Ibídem.



II.1. Servicios estándar

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

a) Servicio estándar en función a la nave:

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

b) Servicio estándar en función a la carga:

15. Comprende el servicio de descarga y/o embarque del contenedor (de 20 y 40 pies), mediante el uso de la grúa pórtico de muelle, así como la utilización de la infraestructura del terminal, desde que el contenedor ingresa hasta que la nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar, o viceversa en la descarga. La tarifa por este servicio incluye la estiba/desestiba, transferencia, manipuleo, pesaje y almacenaje de hasta 48 horas en el terminal.
16. La tarifa por el Servicio Estándar a la carga podrá ser cobrada a la nave o al usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo ("*Liner Terms*"), los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque.

II.2. Servicios especiales

17. El Contrato de Concesión define a los Servicios Especiales como aquellos servicios distintos a los Servicios Estándar que el Concesionario está facultado a prestar directamente o a través de terceros, y por los cuales la Entidad Prestadora tiene derecho a cobrar un precio.

II.3. Servicios sujetos a régimen de acceso

18. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monooperador, el Contrato de Concesión establece que el REMA del Ositrán es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, el Concesionario deberá otorgar acceso a los usuarios intermedios para el uso de la Facilidad Esencial con el fin de prestar los Servicios Esenciales mencionados.
19. La prestación de los servicios esenciales de practicaje y remolcaje es brindada por terceras empresas que solicitan al Concesionario el acceso a la infraestructura portuaria. Cabe precisar que los costos de estos servicios son asumidos por la línea naviera.

III. DEMANDA DE SERVICIOS

III.1. Principales clientes

20. En el 2018 las principales empresas que generaron el tráfico de contenedores fueron las líneas navieras Hapag-Lloyd, China Shipping Container Line, CMA CGM y Hamburg Süd con un 26,8%, 15,0%, 11,7% y 11,3%⁷, respectivamente. Cabe destacar que, el año anterior las principales

⁷ La participación ha sido medida a partir del número de TEU.



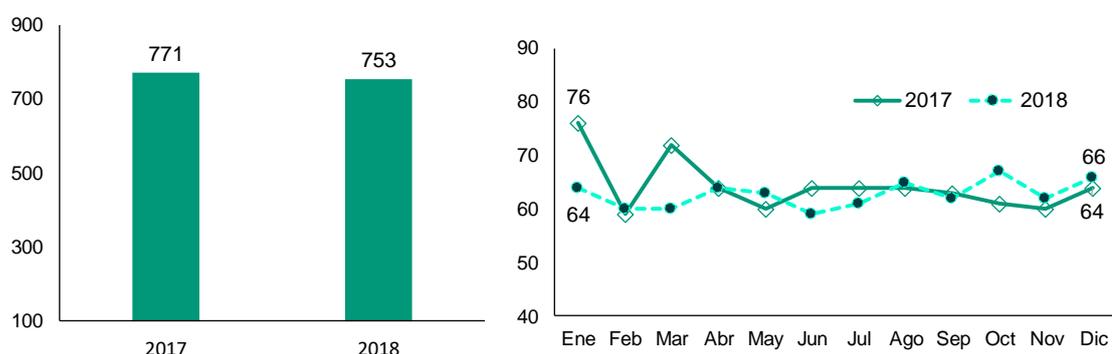
líneas navieras fueron Hamburg Süd (32,4%), Hapag-Lloyd (18,8%), NYK Group (31,1%) y Evergreen (10,6%).

III.2. Evolución del tráfico

a) Servicio estándar a la nave

21. En el 2018, el Terminal Muelle Sur atendió 753 naves, cantidad inferior en 2,3% a la registrada en el 2017 (771 naves). Todas las naves atendidas tienen las características de ser del tipo de alto bordo y *Gear Less*⁸. Con relación al tráfico mensual, el mes con mayor cantidad de naves atendidas fue el mes de enero con un total de 76 naves; mientras que en los meses de febrero, mayo y noviembre arribó la menor cantidad de naves (alrededor de 60).

Gráfico N° 1: Tráfico de naves, 2017 – 2018
(Número de naves)



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

22. Cabe mencionar que, pese a la reducción en el número de naves atendidas, el volumen de carga movilizada se incrementó en 12,5% entre 2017 y 2018, al pasar de 13 709 a 14 683 miles de toneladas. Así, se observa un incremento en el volumen promedio de carga movilizada por nave, el cual pasó de 17,8 mil toneladas por nave en 2017 a 19,5 mil toneladas por nave en 2018. Este mismo comportamiento se presenta por TEU movilizados, es decir, el número de TEU movilizados por nave se ha incrementado de 1 617,7 miles de TEU en 2017 a 1 733,4 miles de TEU en 2018 (+7,2%). En consecuencia, se puede concluir que, en promedio, la capacidad de naves que llegan al terminal operado por DP World se viene incrementando.

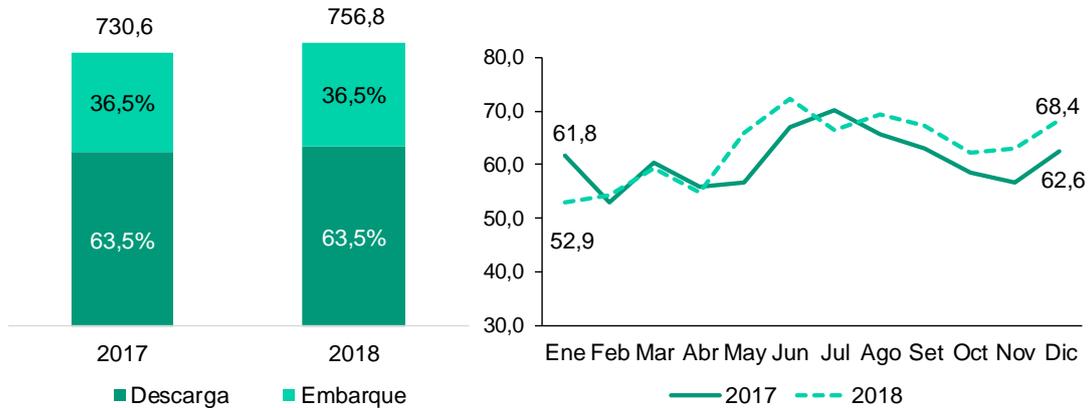
b) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos

23. En el año 2018, el Concesionario movilizó 756,8 miles de TEUs correspondiente al Servicio Estándar de contenedores llenos, lo cual representó un incremento de 3,6% respecto al año anterior. Ello como consecuencia de un aumento en la operación de descarga (+3,5%), como en la de embarque (+3,6%).
24. De otro lado, la operación de descarga de contenedores llenos siguió representando el mayor porcentaje respecto al total de contenedores movilizados bajo este servicio, alcanzando una participación del 63,5%. Adicionalmente, se puede mencionar que el mayor flujo de contenedores se ha registrado en los meses de mayo, junio y julio de 2018, de manera similar que en el año anterior.

⁸ Naves portacontenedores sin grúa.



Gráfico N° 2: Servicio de embarque/descarga de contenedores llenos, 2017 -2018
(Miles de TEU)

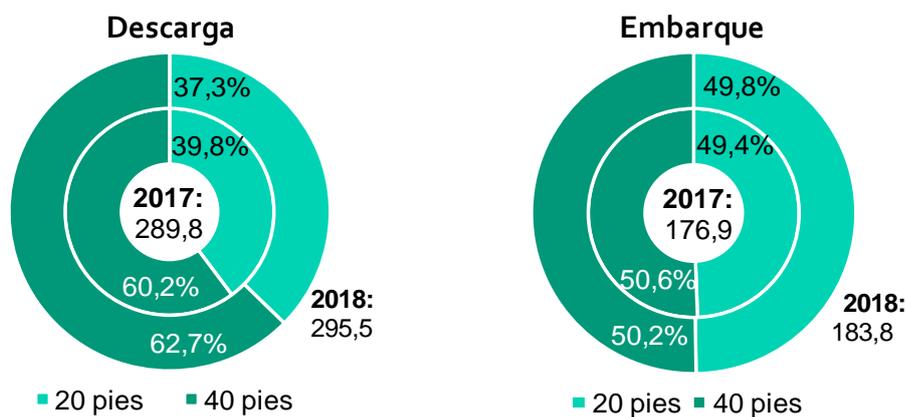


Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

25. Si consideramos la demanda de este servicio, por tipo de contenedor, se puede señalar que en el año 2018 los contenedores de 40 pies representaron el mayor número de contenedores llenos. En efecto, para el año 2018, se movilizaron 277,5 mil contenedores de este tipo, lo que representó el 57,9%, destacando que dicho comportamiento también se observó en el año 2017.
26. Sin perjuicio de ello, si se considera por tipo de operación (embarque o descarga), se puede señalar que para el año 2018, la descarga de contenedores se caracterizó por presentar un mayor número de contenedores de 40 pies, alcanzando la cuota de 62,7%, cifra mayor en 2,5 puntos porcentuales que el 2017. De manera similar, aunque en menor medida, ocurre en la operación de embarque de contenedores (exportación), donde existe una ligera mayor participación en los contenedores de 40 pies, con un 50,2% para el 2018. (Ver Gráfico N° 3).

Gráfico N° 3: Servicio de embarque/descarga de contenedores llenos, 2017 - 2018
(Miles de contenedores)



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

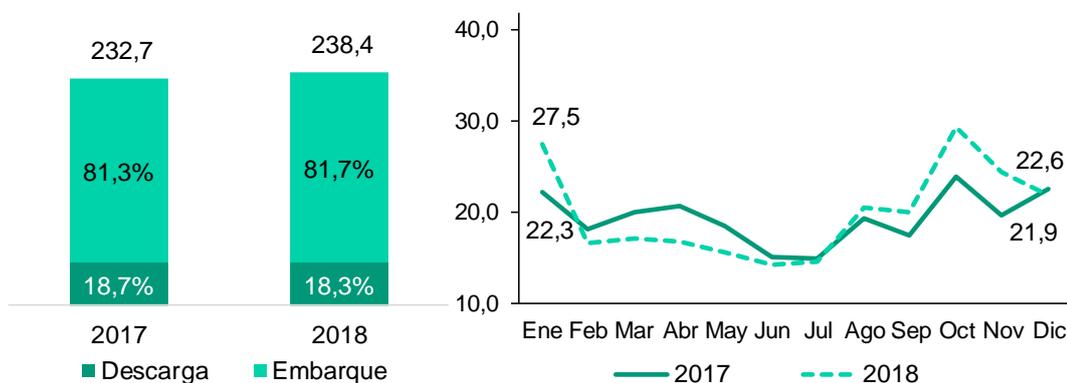
27. Como se aprecia, el proceso de importación se caracteriza por utilizar, en mayor medida, contenedores de 40 pies en lugar de contenedores de 20 pies, situación que se viene repitiendo en los últimos años. En el caso de exportación, el uso de contenedores de 20 pies y de 40 pies es similar. Finalmente, tanto en la operación de descarga como la de embarque, el número de contenedores movilizadas mostró un aumento de 2,0% y 3,9% con relación al año anterior, respectivamente.



c) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos

28. En cuanto a la cantidad demandada por el Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores vacíos, se observa que para el año 2018 existió un ligero incremento del 2,5% respecto al 2017, lo cual es explicado, principalmente, por el comportamiento del embarque de dichos contenedores. En efecto, el embarque de contenedores se ha incrementado en 2,9% (movilizando 194,8 miles de TEUs), mientras la descarga de contenedores vacíos se incrementó en 0,5% (movilizando 43,6 miles de TEUs).
29. Por otro lado, la operación de embarque de contenedores vacíos siguió representando el mayor porcentaje respecto del total de contenedores vacíos movilizados bajo este servicio⁹. En efecto, en el año 2018, el 81,7% de los contenedores vacíos movilizados correspondió a la operación de embarque.

Gráfico N° 4: Servicio de embarque/descarga de contenedores vacíos, 2017 - 2018
(Miles de TEU)



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

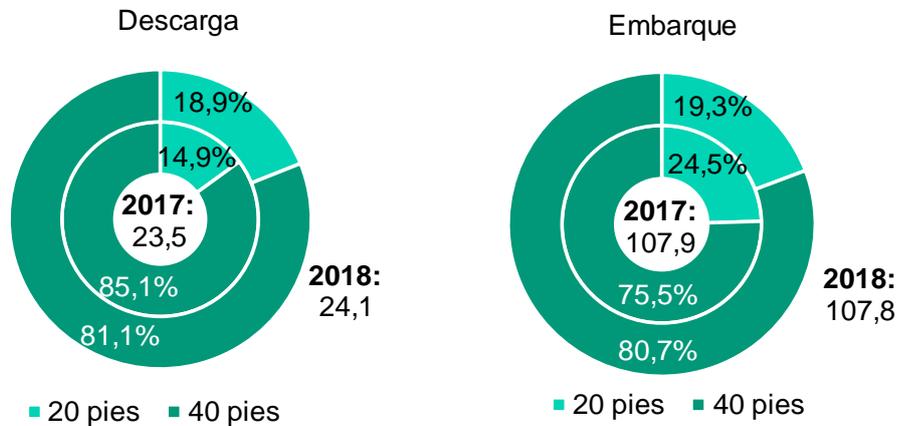
30. En el 2018, el flujo mensual de embarque/descarga de contenedores siguió una tendencia lineal decreciente, iniciando con un flujo de 27,5 mil TEU en enero y finalizando con un 21,9 mil TEU movilizados en diciembre, tendencia similar a la registrada en año anterior.
31. Si caracterizamos la demanda de este servicio por el tipo de contenedores (20 pies o 40 pies), se puede apreciar que el año 2018 los contenedores de 40 pies fueron los más demandados. En efecto, dicho año se movilizaron 107,8 mil contenedores de este tipo, lo cual representó el 80,8% del total de contenedores vacíos movilizados bajo este servicio, nivel 3,6 puntos porcentuales superior respecto al registrado el año anterior.
32. De otro lado, con relación a las operaciones de descarga y embarque de contenedores vacíos, al igual que en el 2017, durante 2018 en ambas operaciones se registró una mayor participación de contenedores de 40 pies, cuya participación ascendió a 81,1% para la descarga y 80,7% para el embarque, respectivamente. Sin perjuicio de ello, cabe resaltar que el número de unidades de contenedores vacíos de 40 pies que se embarcan se encuentra relacionado directamente con la diferencia entre los contenedores llenos descargados de 40 pies y los contenedores llenos embarcados de 40 pies. En caso el número de contenedores llenos que se embarcan fuera menor que el número de contenedores llenos que se descargan, existirá un exceso de contenedores que debe ser trasladado sin carga (vacío) a otros terminales, donde existiría escasez de estos.
33. De igual manera, si consideramos los contenedores de 20 pies, se observa que el número de contenedores vacíos embarcados guarda una relación directa con el exceso de contenedores llenos descargados y embarcados de 20 pies. En ese sentido, el mayor ingreso de contenedores

⁹ Cabe precisar, como se verá más adelante, también se movilizan contenedores vacíos bajo el Servicio Estándar de Transbordo de Contenedores.



lentos de 40 pies respecto al embarque de contenedores llenos explicaría, en alguna medida, el hecho que exista un mayor embarque de contenedores vacíos de 40 pies respecto a los contenedores vacíos descargados.

Gráfico N° 5: Servicio de embarque/descarga de contenedores vacíos, 2017 – 2018
(Miles de contenedores)



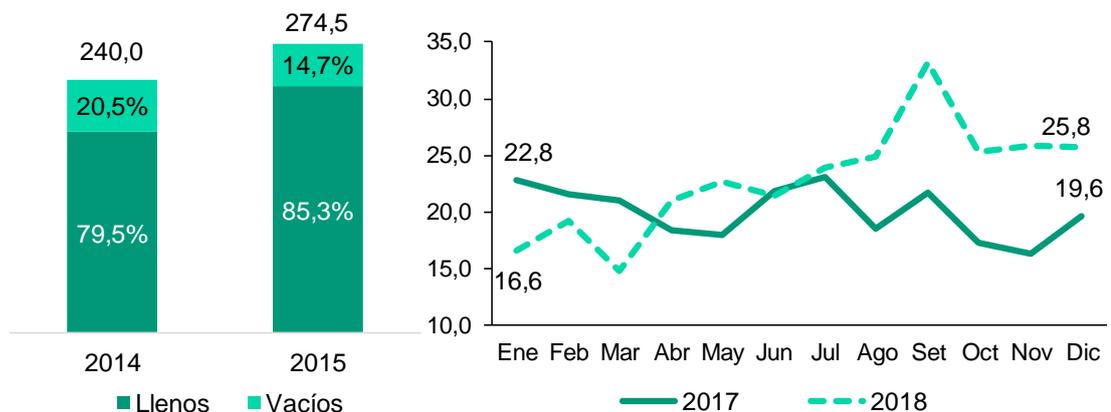
Fuente: DP World.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

34. Finalmente, en el 2018, se aprecia que la operación de descarga tuvo un incremento de 2,7% en el número de contenedores movilizados respecto al año anterior; mientras que la operación de embarque tuvo una ligera reducción de 0,1% en el número de contenedores movilizados respecto al año anterior.

d) Servicio estándar de transbordo de contenedores

35. El servicio estándar de transbordo de contenedores (lentos o vacíos) consiste en los contenedores que arriban y zarpan en naves que operan en DP World. Este servicio presentó un aumento de 14,4% en el 2018 respecto al año anterior, movilizándose 274,5 miles de TEUs. Este servicio se caracteriza por presentar en su mayoría contenedores llenos, los cuales representaron el 87,0%, 79,5% y 85,3% del total de contenedores llenos movilizados bajo este servicio en 2016, 2017 y 2018, respectivamente.

Gráfico N° 6: Servicio de transbordo de contenedores, 2017 – 2018
(Miles de TEU)



Fuente: DP World.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

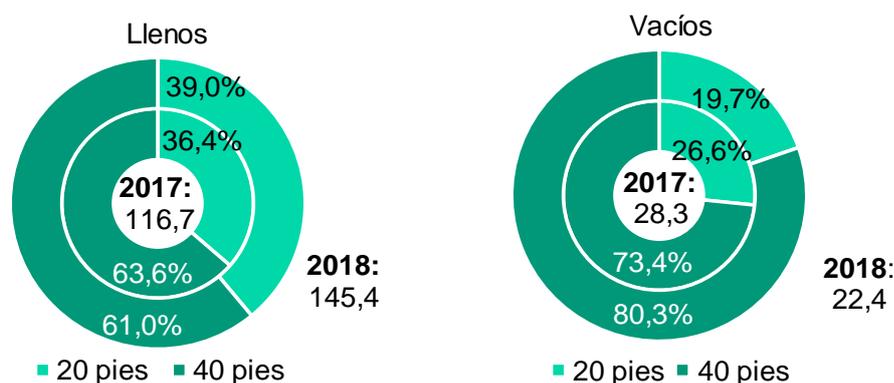
36. Por otro lado, analizando la demanda mensual de este servicio, a diferencia de lo ocurrido en 2017, durante el 2018 se observa una tendencia creciente. En efecto, entre enero y diciembre de 2018, el tráfico de contenedores se incrementó 55,4%, al pasar de 16,6 miles de TEU a 25,8



miles de TEU, siendo el mes de setiembre el de mayor tráfico de contenedores con 33,1 miles de TEU.

37. Considerando el servicio estándar de transbordo por unidades de contenedor (20 pies o 40 pies), se observa que los contenedores de 40 pies son los que predominan, tanto en la movilización de contenedores llenos como en el caso de vacíos. En efecto, en el 2018 los contenedores de 40 pies representaron el 61,0% y 80,3% de los contenedores llenos y vacíos transportados, respectivamente, dicha predominancia también se observó en años anteriores¹⁰.

Gráfico N° 7: Servicio de transbordo de contenedores, 2017 - 2018
(Miles de contenedores)



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Tarifas

38. Como se ha señalado, el Concesionario puede prestar dos tipos de servicios: Servicios Estándar y Servicios Especiales. La prestación de los Servicios Estándar se caracteriza por que los usuarios están obligados a pagar una tarifa, es decir, una contraprestación económica regulada por el Contrato de Concesión.
39. 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.
40. De acuerdo con la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación con dos amarraderos, el Ositrán 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)¹¹ de los EE. UU.

X : es la variación anual promedio de la productividad.

41. El RPI es la inflación expresada en un índice general de precios de los EE. UU., utilizado para ajustar la tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación. Por su parte,

¹⁰ Para mayor detalle revisar los informes de Desempeño de años anteriores.

¹¹ 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).



el factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, el cual será calculado por el Ositrán y será revisado cada cinco años.

42. 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 Ositrán para el quinquenio. Así, durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación con dos amarraderos, el factor de productividad es cero.
43. En ese sentido, en el año 2015 se realizó la primera revisión de tarifas máximas para DP World, en el marco de la cual se calculó el factor de productividad en 4,14%. Al respecto, es importante señalar que la revisión de tarifas es un proceso donde se da la participación de todos los agentes de mercado que pueden verse afectados por la propuesta tarifaria del Regulador. En efecto, la propuesta del factor de productividad del Regulador es explicada y puesta a conocimiento del público con el objetivo de recibir comentarios, los cuales son absueltos por el Regulador en una matriz de comentarios, que sirve de insumo para el cálculo final del factor de productividad que será aplicado por el Concesionario.
44. Adicionalmente, cabe anotar que el ajuste por el factor de productividad se aplica por canasta de servicios, por lo que, las tarifas de los servicios que conforman una misma canasta pueden tener variaciones en direcciones distintas, pero en el conglomerado debe corresponder al factor RPI – X.
45. En el caso de DP World, el mecanismo RPI – X se aplica a dos canastas: (i) servicios estándar a la nave; y, (ii) servicios estándar a la carga. La primera de ellas se encuentra conformada por el servicio estándar en función a la nave (uso o alquiler de amarradero); mientras que la segunda canasta está conformada por los servicios estándar embarque/descarga de contenedor lleno de 20 y 40 pies, embarque y descarga de contenedor vacío de 20 y 40 pies, transbordo de contenedor - Ciclo completo de 20 y 40 pies. El promedio ponderado de las tarifas de los servicios que conforman ambas canastas no debe presentar una variación mayor al RPI – 4,14%.
46. En el 2018, las tarifas de los servicios estándar sufrieron una reducción como efecto de un RPI menor que el factor de productividad, hecho similar al 2017. De esta forma, la tarifa del servicio estándar a la nave pasó de USD 0,707 en agosto de 2017 a USD 0,689 en agosto de 2018, es decir, una variación de -2,5%.

Cuadro N° 1: Tarifario de los servicios estándar, 2017 – 2018
(USD, sin IGV)

Concepto	Unidad de Cobro	Vigente desde:	
		04/08/2018	18/08/2017
Servicios Estándar en función a la nave			
Uso o alquiler de amarradero	Metro eslora por hora	0,689	0,707
Concepto	Unidad de Cobro	Contenedores	
		20 pies	40 pies
Servicios Estándar en función a la carga			
Embarque o descarga de contenedores llenos	Movimiento	96,51	145,02
Embarque o descarga de contenedores vacíos	Movimiento	52,13	91,09
Transbordo de contenedores dentro del terminal (Llenos o vacíos)	Ciclo Completo	50,11	70,70
		52,20	72,83

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

47. En el caso del Servicio Estándar a la Carga, la tarifa del servicio de Embarque/descarga de contenedores vacíos de 20 pies ha presentado la mayor reducción (-7,0%), mientras que la tarifa del servicio de Embarque/descarga de contenedores vacíos de 40 pies y del servicio de Transbordo de contenedores (Llenos o vacíos) de 20 pies han presentado reducciones de 6,0% y 4,0%, respectivamente. Estos servicios están vinculados directamente a prestaciones que se dan a la Nave.



48. De otro lado, las tarifas aplicadas al Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores llenos, tanto de 20 como de 40 pies, han presentado reducciones de sólo 0,3% y 0,2%, respectivamente, siendo los servicios que han registrado la menor reducción de sus tarifas. Cabe señalar que, estos servicios están vinculados a los consignatarios de la carga.

IV.2. Precios

49. Los servicios no regulados son aquellos servicios que son proporcionados a solicitud de los usuarios y DP World está facultado a cobrar un precio por estos. En el cuadro N° 2 se presenta el precio de algunos servicios no regulados en función a la nave. Como se aprecia, durante 2018, los precios de los servicios especiales en función a la nave no presentaron ninguna variación respecto al 2017.

Cuadro N° 2: Algunos servicios especiales en función a la nave, 2017- 2018
(En USD, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	Vigente a partir de	
		04/09/2018	30/08/2017
Re-estiba de contenedores			
Re-estiba en la misma bodega - contenedor 20 pies	Por Contenedor	135,0	135,0
Re-estiba en la misma bodega - contenedor 40 pies	Por Contenedor	270,0	270,0
Re-estiba vía muelle - contenedor 20 pies	Por Contenedor	270,0	270,0
Re-estiba vía muelle - contenedor 40 pies	Por Contenedor	540,0	540,0
Naves celulares			
Cargo por Embarque o Descarga de bodegas de Naves no Celulares - contenedor de 20 pies	Por Movimiento	50,0	50,0
Cargo por Embarque o Descarga de bodegas de Naves no Celulares - contenedor de 40 pies	Por Movimiento	70,0	70,0
Escotillas o Tapas de Bodegas			
Movilización de tapas de bodega - Escotillas	Por Ciclo	280,0	280,0
Uso de Área Operativa - Almacenaje Contenedores vacíos			
Días: 0 – 2 (incluidos en el Servicio Estándar)	Por TEU	Sin costo	Sin costo
Días: 3 - 7 (tarifa plana - cubre todo el periodo)	Por TEU	125,0	125,0
Días: 8 - en adelante (por día o parte de día, no retroactivo)	Por TEU/día	25,0	15,0
Uso de Área Operativa - Almacenaje Contenedores de Transbordo			
Días: 0 – 2 (incluidos en el Servicio Estándar)	Por TEU	Sin costo	Sin costo
Días: 3 – 7	Por TEU	125,0	125,0
Días: 8 en adelante	Por TEU/día o fracción	15,0	15,0
Servicios Especiales relacionados con la Estiba / Desestiba.			
Trinca y destrinca de contenedores sobre cubierta con material defectuoso provisto por el armador	Por Contenedor	8,0	8,0
Conexión y desconexión de contenedores reefers a bordo	Por Contenedor	8,0	8,0
Apertura y cierre de twistlocks sobre y bajo cubierta con material defectuoso provisto por el armador	Por Contenedor	2,0	2,0
Embarque o Descarga de Carga Proyecto Fraccionada o Rodante, No Containerizada			
Embarque y Descarga - Uso de infraestructura - Porción Nave	Por TM o m3 (lo que resulte mayor)	25,0	25,0

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

50. En el Cuadro N° 3 se presenta el detalle de los precios aplicados a algunos servicios especiales en función a la carga, apreciándose que los mismos han presentado importantes incrementos entre 2017 y 2018, a diferencia de los servicios especiales en función a la nave. Así, en el caso de los servicios de “*Embarque/descarga de Carga Proyecto Fraccionada o Rodante, No Containerizada*” el precio del servicio de Embarque/Descarga de carga – Uso de Infraestructura – Parte Tierra se incrementó en 40%; mientras que el precio del servicio de Control de Entrada/Salida (Gate In/Out) – Porción Tierra registró un considerable aumento de 337,5%. Por su parte, el precio de los servicios denominado *Servicio Especial Depósito Temporal – Exportaciones (del día 4 al 7)* y *Monitoreo de contenedor Reefer - por día* se incrementó 18,2% y 20,0%, respectivamente.
51. En contraste con lo anterior, también se puede apreciar que existen servicios que no han registrado variaciones en sus precios entre 2017 y 2018. En particular, aquellos servicios que están vinculados con los movimientos extras en patio y los servicios de manipuleo de carga.



**Cuadro N° 3: Precio de algunos servicios especiales en función a la carga,
2017 – 2018
(En USD^{1/}, sin IGTV)**

Concepto	Unidad de cobro	Vigente a partir de	
		04/09/2018	30/08/2017
Movimientos extras en patio			
Movimientos extras en patio	Por Movilización	45,00	45,00
Movilización para inspección - ciclo completo	Por Ciclo	66,00	66,00
Pesaje adicional (se considerarán movimientos extra en patio)	Por Contenedor	50,00	50,00
Servicios de manipuleo de carga			
Inspección del contenedor - uso de cuadrillas	Por Contenedor	59,00	59,00
Inspección del contenedor - uso de montacarga (hasta 5 toneladas)	Por Contenedor	59,00	59,00
Provisión de cuadrillas por tiempo (servicios especiales no especificados)	Por turno (8 Horas)	125,00	125,00
Alquiler de reach stacker - solicitud especial	Por Hora/Fracción	150,00	150,00
Contenedor alto cubicaje			
Contenedor alto cubicaje (High Cube, 9'6" de altura)	Por contenedor	19,90	17,90
Embarque o Descarga de Carga Proyecto Fraccionada o Rodante, No Contenerizada			
Embarque y Descarga de carga - Uso de infraestructura - Porción Tierra	Por TM o M3	35,00	25,00
Control Entrada / Salida (Gate In / Out) - Porción Tierra	Por TM o M3	35,00	8,00
Servicio Especial Depósito Temporal			
Servicio Especial Depósito Temporal - Importación - Incluye Uso de Área del día 3 al día 7	Por Contenedor 20'	370	360
Servicio Especial Depósito Temporal - Importación - Incluye Uso de Área del día 3 al día 7	Por Contenedor 40'	380	370
Servicio Especial Depósito Temporal - Exportaciones - Incluye Uso de Área del día 4 al día 7	Por Contenedor	260,0	220,0
Contenedores Reefer de Transbordo - Manipuleo, Energía y Monitoreo			
Recepción del contenedor Reefer, Exportación e Importación	Por contenedor	120,0	104,9
(E1) Energía durante el tiempo de operación de la nave, y desde 12 horas antes del 'reefer cutoff' (exportación), o hasta 24 horas después de la descarga (importación)	Por contenedor	Sin costo	Sin costo
Energía – por día, por períodos en exceso del punto E1	Por contenedor	55,0	50,0
Monitoreo de contenedor Reefer – por día, por períodos en exceso de E1	Por contenedor/Día	15,0	12,5
Montaje y Desmontaje de 'Gensets' - Ciclo completo - Incluye 24 horas de almacenaje	Por genset	28,5	28,5

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

1/ El precio de los Servicios Especiales Depósito Temporal se encuentran en soles.

52. Finalmente, es importante señalar que al igual que la fijación de las tarifas de los servicios estándar, la variación de los precios de los servicios especiales responde a la elasticidad o poder de negociación que tiene el Concesionario sobre el consignatario de la carga, el cual sería mayor con respecto a las líneas navieras, pues los mayores incrementos de precios se han producido en los servicios que son demandados por los consignatarios a la carga en lugar de los servicios que son demandados por las líneas navieras.

IV.3. Cargos de acceso

53. El 31 de enero de 2011, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 002-2011-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso de DP World, el cual es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios que prestan los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, se genera la obligación al Concesionario de otorgar el acceso a los usuarios intermedios para el uso de la facilidad esencial con el fin de prestar los servicios esenciales mencionados.
54. Al cierre del 2018, DP World presentó catorce (14) contratos de acceso vigentes para que se brinden los servicios de practicaje y remolcaje, de los cuales cinco (5) han sido suscritos con empresas que brindan el servicio de remolcaje y nueve (9) con empresas de practicaje; de éstas sólo la empresa Trabajos Marítimos S.A - TRAMARSA brinda ambos servicios.
55. De los catorce (14) contratos referidos en el párrafo anterior, cabe señalar que doce (12) corresponden a renovaciones con empresas que ya contrataban con DP World desde 2017 o, incluso, desde años anteriores; mientras que sólo en dos (2) casos se trata de nuevos contratos de acceso, uno para brindar el servicio de practicaje y el otro para el servicio de remolcaje.



56. Con relación al nuevo contrato de acceso para el servicio de practicaaje cabe precisar que el usuario intermedio, Agencia Universal Perú S.A. – AGUNSA, ya venía contratando con DP World desde el inicio de la Concesión y fue renovándose hasta en seis oportunidades; sin embargo, en el 2018 se dio un nuevo contrato de acceso con el fin de ampliar la facilidad esencial contrata. En efecto, en el contrato suscrito el año 2011 la infraestructura portuaria materia de acceso comprendía las siguientes facilidades esenciales: i) Obras de abrigo o defensa; ii) Pozo de maniobras y rada interior; y, iii) señalización portuaria (boyas, torres, faros de ayuda a la navegación). En cambio, en el nuevo contrato, adicionalmente a dichas facilidades esenciales se cuenta con: i) vías y áreas de tránsito interno y ii) muelle y amarraderos¹².
57. En el caso del nuevo contrato de acceso para el servicio de remolcaje, el nuevo usuario intermedio es la Empresa Marítima del Perú S.A.C. que suscribió el contrato de acceso el 4 de octubre de 2018, estando vigente por un año (es decir, hasta el 4 de octubre de 2019).
58. Como resultado de la negociación directa entre DP World y los usuarios intermedios, los cargos de acceso fijados para la facilidad esencial del servicio de practicaaje y remolcaje ascendieron a USD 0,0 y USD 70,0¹³ durante 2018, respectivamente. Cabe indicar que dichos montos no se han modificado desde el inicio de la Concesión¹⁴.

Cuadro N° 4: Contratos de acceso para los servicios de remolcaje y practicaaje, 2017-2018

Servicio	2017		2018		Renovación	Monto (USD, sin IGV)
	Desde:	Hasta:	Desde:	Hasta:		
Practicaaje						
Trabajos Marítimos SA. - TRAMARSA	01/08/2017	31/07/2018	01/08/2018	31/07/2019	Adenda N° 7	0,00
Argos Marine EIRL.	01/10/2017	30/09/2018	01/10/2018	30/09/2019	Adenda N° 7	0,00
Corporación de Prácticos S.A.	25/11/2017	24/11/2018	25/11/2018	24/11/2019	Adenda N° 6	0,00
Wabisabi Ship Supply Services S.A.C.	22/10/2017	21/10/2018	22/10/2018	21/10/2019	Adenda N° 5	0,00
Maritime & Services S.A.C.	22/10/2017	21/10/2018	22/10/2018	21/10/2019	Adenda N° 5	0,00
Loyola Alvarez Jaime E.I.R.L.	07/06/2017	06/06/2018	07/06/2018	06/06/2019	Adenda N° 2	0,00
Aldebaran Pilotes S.A.C.	02/12/2017	01/12/2018	02/12/2018	01/12/2019	Adenda N° 2	0,00
Nautilus S.A.	10/10/2017	09/10/2018	10/10/2018	09/10/2019	Adenda N° 1	0,00
Agencias Universales Perú SA. - AGUNSA	01/08/2017	31/07/2018	20/11/2018	19/11/2019	Contrato	0,00
Triton Maritime Services SA.	01/08/2017	31/07/2018				
Oceano Agencia Marítima S.A.	01/11/2017	31/10/2018				
Remolcaje						
Ian Taylor Perú SAC.	05/09/2017	04/09/2018	05/09/2018	04/09/2019	Adenda N° 6	70,00
Inversiones Marítimas CPT Perú SAC. - INMARSA	05/09/2017	04/09/2018	05/09/2018	04/09/2019	Adenda N° 6	70,00
Trabajos Marítimos SA. - TRAMARSA	05/09/2017	04/09/2018	05/09/2018	04/09/2019	Adenda N° 6	70,00
Petrolera Transoceánica SA.	05/09/2017	04/09/2018	05/09/2018	04/09/2019	Adenda N° 6	70,00
Empresa Marítima del Perú S.A.C.			05/10/2018	04/10/2019	Contrato	70,00
Svítizer Andino S.A.	15/02/2017	16/02/2018				

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

59. Finalmente, durante el 2018 no se renovaron tres (3) contratos de acceso; dos correspondieron al acceso para el servicio de practicaaje (Triton Maritime Services S.A. y Oceano Agencia Marítima S.A.) y uno de remolcaje (Svítizer Andino S.A.).

¹² Es importante también señalar que, entre los contratos de acceso, no necesariamente se comprenden las mismas facilidades esenciales.

¹³ Sin incluir IGV, por maniobra, por remolcador.

¹⁴ Para mayor detalle revisar informes de desempeño de DP World de años anteriores.



V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

60. Con relación a las inversiones, debe señalarse que el Contrato de Concesión establece que el Concesionario realizará la construcción del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur en dos fases, para la primera proyectó una inversión de USD 308 millones (inc. IGTV), y para la segunda se estima una inversión de USD 257 millones (inc. IGTV). Dichas inversiones comprenden la construcción de obras civiles y la adquisición del equipamiento requerido para operar el terminal.
61. No obstante, para la ejecución de la fase 1 el Concesionario ha invertido un total de USD 334,0 millones (inc. IGTV), cifra superior en 8,5% a lo proyectado inicialmente. Dicho monto comprende la inversión en obras civiles (USD 233,93 millones) y en equipamiento (USD 100,1 millones).

Gráfico N° 8: Inversiones reconocidas y porcentaje de cumplimiento, 2017 - 2018
(En miles de USD, con IGTV)



Nota: El monto de la inversión comprometida ha sido actualizado con el monto final de inversión de la Etapa I y las inversiones adicionales de USD 13,7 millones y USD 13,5 millones de los años 2016 y 2017, respectivamente.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

62. En el 2018, Ositrán reconoció al Concesionario inversiones por un monto de USD 5,4 millones, las cuales se encuentran relacionadas con la culminación de las obras civiles, el nuevo edificio de amenidades, nuevo almacén de edificio de ingeniería y remodelación de comedor y oficinas del edificio administrativo, cuyo presupuesto estimado es S/ 8,9 millones (incluido IGTV) y conforme al plazo previsto en el Expediente Técnico esta obra debería concluir en setiembre de 2019¹⁵.
63. En cuanto a las inversiones reconocidas acumuladas, al final del 2018, se reconoció un monto de USD 370,0 millones, lo que representa el 59,8% de ejecución de la inversión comprometida en el Contrato de Concesión en obras y equipamiento (USD 627,4 millones).

• Situación de la Fase 2

64. La Fase 2 comprende la ejecución de obras civiles (extensión del muelle e incremento de la zona de almacenamiento) y la implementación de equipamiento diverso, conforme a la Propuesta Técnica ofrecida por el Concesionario durante el proceso de licitación del Muelle Sur, contenida en el Anexo 16 del Contrato de Concesión.
65. Al respecto, mediante Oficio N° 3958-2011-GS-OSITRAN de fecha 22 de setiembre de 2011, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán comunicó al Concesionario que la ocupación de los amarraderos del Muelle Sur había superado el 70%, lo cual conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, constituye el gatillo a partir del cual se debe iniciar la Fase 2. Considerando ello, mediante Resolución N° 033-2013-CD-OSITRAN del 10 de junio de 2013, el Consejo Directivo interpretó el ítem I del Anexo 4 del Contrato de Concesión, estableciendo que

¹⁵ Reporte Anual de Desempeño del Ositrán 2018, mayo 2019.



la implementación de la nueva infraestructura (segunda fase en términos de su Propuesta Técnica – Anexo 16 del Contrato de Concesión) constituye una obligación del Concesionario, el cual se encuentra obligado a formular y presentar ante la Autoridad Portuaria Nacional (APN) el Expediente Técnico conducente a la implementación de la Fase 2.

66. El 17 de enero de 2004, mediante Resolución N° 005-2014-CD-OSITRAN, el Ositrán recomendó que el Concedente inicie negociaciones directas con DP World a fin de determinar los términos y las fechas límites para la aprobación del expediente técnica y la implementación de las obras comprendidas en la Fase 2. En atención a ello, a fin de viabilizar la ejecución de la Fase 2, desde inicios de 2014 el Concedente viene negociando con el Concesionario la aprobación de la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión, la cual a la fecha de aprobación de este informe no ha sido suscrita¹⁶.

V.2. Pagos al Estado

67. 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.
68. Por su parte, la cláusula 14.14, establece que el Concesionario está obligado a pagar al Regulador el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Dicho porcentaje está determinado por la Ley 26917.

Cuadro N° 5: Aportes al Estado, 2017 – 2018
(Miles de Soles)

Concepto	2017	2018
Autoridad Portuaria Nacional - APN	13 589	14 379
Ositrán	4 552	4 804
TOTAL	18 141	19 183

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

69. El pago realizado por conceptos de Retribución al Estado y Aporte por Regulación en el 2018 superó los S/. 19,2 millones, monto superior en 5,7% al pagado el año anterior por ambos conceptos.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

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

VI.1. Niveles de servicio y productividad

71. El Anexo N° 3 del Contrato de Concesión establece una serie de indicadores para la verificación (promedio trimestral o por operación individual) de los niveles de servicio y productividad en la

¹⁶ Cabe señalar que, mediante Oficio N° 1257-2019-MTC/19 de fecha 24 de abril de 2019, el Concesionario solicitó a este Organismo Regulador emitir opinión respecto del proyecto de Adenda N° 2. Así, el 22 de mayo de 2019, mediante Acuerdo N° 2185-671-19-CD-OSITRAN emitió su opinión respecto al proyecto de Adenda N° 2 (https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2019/06/ACTA_671CD2019.pdf).



prestación de los servicios estándar. Cabe señalar que, el primer y segundo trimestre de Explotación se consideran como una etapa de adecuación, por lo que la verificación del cumplimiento de los indicadores se ha efectuado recién a partir del tercer trimestre.

72. Las evaluaciones de niveles de servicios y productividad correspondiente al último trimestre del 2017 y primer trimestre del 2018 tuvieron los siguientes resultados:

Cuadro N° 6: Niveles de servicios y productividad, 2017 - 2018

INDICADOR	APLICACIÓN	CALIDAD MÍNIMA	UNIDAD DE MEDICION	Trimestre de explotación		
				29° Jun/Ago 2017	30° Set/Nov 2017	31° Dic/Feb 2018
Tiempo para el inicio de la descarga	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos	Minutos	14 minutos	10 minutos	11 minutos
	Operación individual	No más de 30 minutos	Número de operaciones que no lograron el NSP	3	1	3
Tiempo para el zarpe de la nave	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos	Minutos	13 minutos	12 minutos	11 minutos
	Operación individual	No más de 30 minutos	Número de operaciones que no	4	5	2
Rendimiento de la operación de embarque y descarga	Promedio Trimestral	No menor de 25 contenedores /hora/grúa	Minutos	33,9 minutos	34,6 minutos	34,8 minutos
	Operación individual	No más de 20 contenedores por hora	Número de operaciones que no	1	2	2
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos	Minutos	19 minutos	19 minutos	20 minutos
	Operación Individual	No más de 30 minutos	Número de operaciones que no lograron el NSP	4 556	4 788	7 544

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

73. Al analizar los indicadores, se observa que el Concesionario ha cumplido con lo establecido en cuanto a todos los indicadores respecto al promedio trimestral en el último trimestre del 2017 y primero trimestre del 2018.
74. Sin embargo, respecto al cumplimiento de manera individual el Cuadro N° 6 nos muestra que al menos siempre hubo una operación que no cumplió con los niveles de servicios y productividad establecidos en el Contrato de Concesión. En particular, se puede destacar en el número de incumplimientos en el indicador Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía que en el primer trimestre del 2018 alcanzó el número de 7 544, cifra no alcanzada en 14 trimestres anteriores¹⁷.
75. Finalmente, cabe mencionar que, en caso de incumplimiento de los niveles de servicios y productividad, el OSITRAN solicita al Concesionario que efectúe las acciones necesarias para alcanzar los niveles establecidos en el Contrato de Concesión, encontrándose facultado para aplicar la correspondiente penalidad a través de un acto administrativo sustentado.

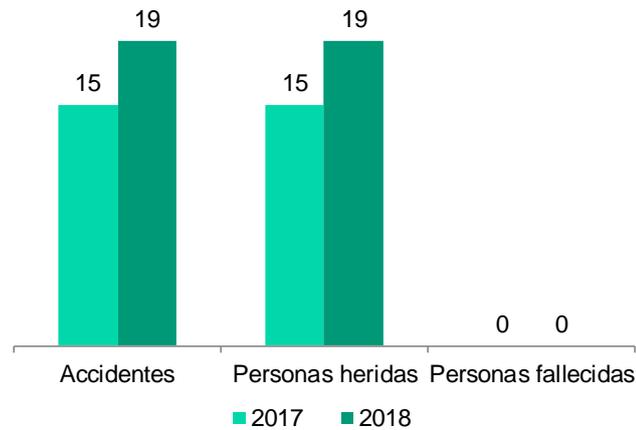
VI.2. Accidentes

76. En el 2018 el número de accidentes en el Terminal Muelle Sur fue de 19, lo que significó un aumento de 27% (4 accidentes más) con respecto al año anterior. Este número accidentes al igual que en el año anterior generó la misma cantidad personas heridas, con la salvedad que no existió ninguna persona fallecida.

¹⁷ El último trimestre que mostro estos niveles de incumplimiento se dio en el 17° Trimestre que corresponde de junio a agosto de 2014.



Gráfico N° 9: Número de accidentes, heridos y fallecidos, 2017 - 2018



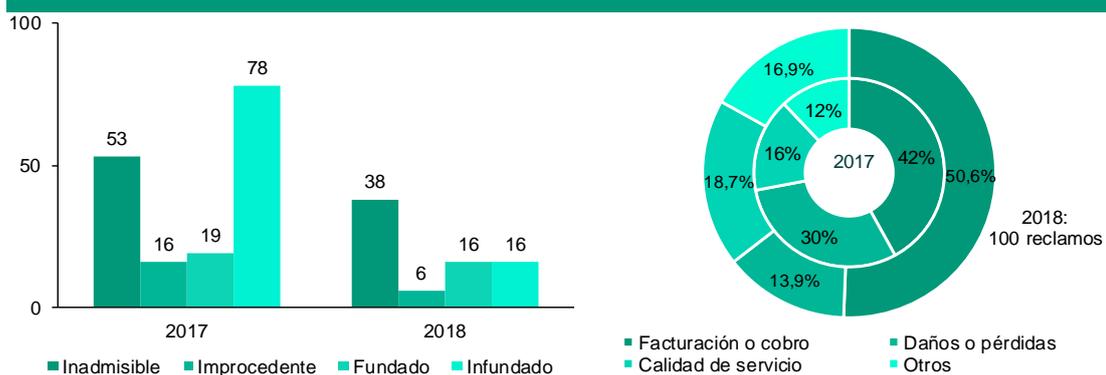
Fuente: Planes de negocios 2017 de DP World
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

77. En cuanto al tipo de accidentes, al igual que el año anterior, la totalidad correspondieron a accidentes del tipo B, es decir, con daño material y personal, pero sin fatalidad. Los daños personales, en su mayoría, correspondieron a esguinces, fracturas, contusiones, entre otros. Es por ello que, las acciones tomadas por el Concesionario fueron de brindar los primeros auxilios y el posterior trasladado a una clínica para la atención de la persona herida.

VI.3. Reclamos, sanciones y penalidades

78. En el 2018, el número de reclamos presentados por los usuarios del terminal ascendió a 100, lo cual significó una reducción importante reducción de 39,8% (66 reclamos) respecto al año 2017. En particular, se registró una disminución en los reclamos por Facturación o cobro, el cual pasó de 84 en el 2017 a 42 en el 2018 (-50,0%). En contraste con ello, el número de reclamos por Daños y pérdida se incrementó en un número de 7 respecto al 2017 (+30,4%).

Gráfico N° 10: Número de reclamos resueltos y presentados, 2017 - 2018



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

79. De otro lado, de los 100 reclamos presentados, al final del 2018, cuatro (04) se encontraban en proceso, 19 en apelación en Ositrán y un (01) desistimiento. Del total de reclamos resueltos (76), el 50% (38) fueron declarados inadmisibles, 21% (16) fundados, 21% (16) infundados y 8% (6) improcedentes. Según tipo de usuario, se puede mencionar que 24 de los 100 reclamos fueron presentados por usuarios finales y 76 por usuarios intermedios. Según tipo de servicio, el 2018, el número de reclamos se concentra en el servicio estándar, dentro del proceso de descarga de contenedores (importación), alcanzando el 68% de reclamos.



80. De otro lado, DP World fue penalizado en una (01) oportunidad con un valor total de USD 7,0 mil por incumplimiento en la entrega del Informe Mensual del mes de abril de la inversión adicional "Obras Civiles terrestres del Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur"¹⁸.
81. Finalmente, en el 2018, el Concesionario fue sancionado con una multa de 1,29 UIT, producto de un procedimiento administrativo sancionador por incumplimiento de obligaciones referidas a los Niveles de Servicio y Productividad correspondiente al Primer Trimestre de explotación (junio-agosto 2015)¹⁹.

VII. RESULTADOS FINANCIEROS

VII.1. Estados de resultados integrales

82. En el año 2018, DP World tuvo ingresos de actividades ordinarias por un monto de USD 147,1 millones lo cual representó un incremento de 6,1% respecto al año anterior, lo cual se explica principalmente por un aumento de USD 4,7 millones de los ingresos generados por el servicio de estiba y desestiba de carga (+5,0) y de USD 2,1 millones en los ingresos del servicio de monitoreo de contenedores refrigerados (+36,7%). Otros servicios que presentaron incrementos en sus ingresos, aunque en menor medida, fueron el de Almacenaje en patio de contenedores y servicio a la carga en contenedores, cuyos ingresos aumentaron en USD 1,3 millones (+11,8%) y USD 0,3 millones (+11,0%), respectivamente.
83. Por su parte, los costos del servicio alcanzaron los USD 50,6 millones durante 2018, lo que equivalió a un incremento de 3,3% de los costos registrados durante el año 2017. Ello fue influenciado principalmente por el incremento de los siguientes tres componentes: Gasto de personal, servicios prestados por terceros y combustible. En efecto, el Gasto en personal tuvo un aumento de USD 0,9 millones (+5,7%), el gasto de los servicios prestados por terceros se incrementó en USD 0,5 millones (+15,5%) y el gasto en combustible en USD 0,4 millones (+20,8%).

Cuadro N° 7: Estados de resultados integrales, 2017 – 2018
(miles de dólares)

Concepto	2018	2017
Ingresos de actividades ordinarias	147 081	138 650
Costo de servicios	(50 551)	(48 917)
Utilidad bruta	96 530	89 733
Gastos de administración y ventas	(27 193)	(25 580)
Otros ingresos	124	199
Utilidad operativa	69 461	64 352
Ingresos financieros	1 616	153
Gastos financieros	(11 439)	(9 700)
Diferencia en cambio, neta	(183)	275
Utilidad antes de impuesto a la renta	59 455	55 080
Gasto por impuesto a las ganancias	(18 381)	(16 847)
Utilidad del periodo	41 074	38 233
Instrumento derivados	(544)	1 387
Total de resultados integrales del periodo	40 530	39 620

Fuente: Estados Auditados DP World, 2018
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

¹⁸ Oficio N° 01615-2018-GSF-OSITRAN del 23 de febrero de 2018.

¹⁹ Resolución N° 00098-2018-JFI-GSF-OSITRAN del 30 de noviembre de 2018.



84. Lo anterior muestra que los ingresos del Concesionario se incrementaron en mayor proporción que sus costos, lo cual muestra que el mismo es eficiente en la generación y comercialización de servicios. En efecto, el margen de utilidad bruta (ratio utilidad bruta / ingresos) se incrementó de 64,7% en el 2017 a 65,6% en el 2018.
85. Por su parte, los Gastos operativos, compuestos principalmente por la depreciación y gasto de personal, pasaron de USD 25,6 millones en el 2017 a USD 27,2 millones en el 2018, lo cual representó un incremento de 6,3%. Así, el Concesionario mantuvo casi el mismo nivel de eficiencia en la gestión financiera, pues el ratio gastos operativos / ingresos registrado en 2018 (18,5%) se ubicó casi al mismo nivel que el registrado el año anterior (18,4%). Sin perjuicio de lo anterior, la utilidad operativa se incrementó en USD 5,1 millones (+7,9%) respecto al 2017.
86. Finalmente, la utilidad neta registrada por el Concesionario durante el 2018 fue superior en USD 910 mil (+2,3%) respecto al 2017. Así, el margen de utilidad neta (ratio utilidad neta/ ingresos) alcanzó un nivel de 28,6% en 2018, ligeramente superior al registrado en 2017 (27,6%), lo cual muestra un desempeño similar del Concesionario en los dos últimos años.

VII.2. Estado de situación financiera

87. Con relación a la evolución de las cuentas del Estado de situación financiera, se observa que DP World continúa incrementando el valor de sus activos, los cuales pasaron de USD 426,6 millones en el 2017 a S/ 434,6 millones en el 2018 (+1,9%)²⁰. Este resultado se vio influenciado, principalmente, por un aumento del Activo Corriente que alcanzó los USD 74,4 millones (+49,9%) en el 2018. En contraste, el Activo no Corriente se redujo 4,5%, registrando un nivel de USD 360,1 millones.
88. El incremento de los Activos Corrientes, que contó con una participación de 17,1% del Activo Total en el 2018, se da principalmente a raíz de un aumento de la cuenta Efectivo y equivalente de efectivo de USD 21,7 millones (+59,7%), respecto al año anterior. La misma que se explica por un incremento en la Cuenta Corriente²¹ que pasó de USD 6,3 millones en el 2017 a USD 23,0 millones en el 2018 (+265,2%).
89. De otro lado, la disminución del Activo no Corriente, que representa el 82,9% del total de Activos se dio, principalmente, por la reducción de la cuenta Instalación y equipo²², neto, que tuvo una reducción de USD 13,9 millones en el 2018 (-5,2%). Ello, principalmente, por una reducción en la cuenta "Trabajo en curso" que en el 2017 fue de USD 18,0 millones y en el 2018 fue de USD 4,1 millones.
90. En contraste con los Activos, los Pasivos Totales presentaron una reducción del 10,0% respecto al 2017, lo cual es producto, principalmente, por una reducción generalizada del Pasivo Corriente, esto es, una reducción de casi todas las cuentas que conforman dicho pasivo. En particular, la cuenta dividendos a pagar que en el 2017 fue de USD 30,0 miles y en el 2018 no presentó ningún monto.
91. De otro lado, la obligación financiera producto de un contrato de préstamo realizado en el 2013 y considerada deuda de corto plazo en el 2017, toda vez que su vencimiento era en octubre de 2018, pasó a ser deuda de largo plazo en el 2018 debido a la suscripción de una adenda el 1 de noviembre de 2018. Dicha adenda se caracteriza principalmente por: (i) el crédito tiene vencimiento en noviembre de 2023, (ii) el interés del préstamo se calcula en la tasa Libor más el margen adicional de 1,4%²³ y, (iii) el pago del préstamo se realizará bajo la modalidad *bullet* (pagadero en un solo pago al vencimiento de la obligación)²⁴.

²⁰ En el 2017 el activo de DP World tuvo un incremento de 2,5% respecto al 2016.

²¹ Las Cuentas Corrientes corresponden a fondos mantenidos en bancos locales.

²² Esta cuenta corresponde a la diferencia entre costos y deprecación acumulada de instalaciones y equipo al final del año. Las instalaciones y equipos están compuesto por Instalaciones (conformadas por obras civiles y mejoras en el Terminal de contenedores), unidades de transporte, muebles y enseres, equipos de cómputo, grúas pórtico y grúas de patio, otros equipos y trabajos en curso.

²³ El contrato del 2013 presentaba una margen equivalente a 1,7%. Es decir, esta adenda presenta un menor margen.

²⁴ Cabe precisar que esta obligación es similar al del contrato del préstamo original.



Cuadro N° 8: Estados de resultados integrales, 2017 – 2018
(miles de dólares)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2018	2017		2018	2017
ACTIVO CORRIENTE			PASIVO CORRIENTE		
Efectivo y equivalentes de efectivo	57 960	36 288	Cuentas por pagar comerciales	1 048	4 715
Cuentas por cobrar comerciales	9 130	6 445	Retribuciones por pagar	534	474
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	2 371	1 054	Tributos por pagar	4 911	5 509
Otras cuentas por cobrar	546	783	Cuentas por pagar a partes relacionadas	3 405	4 392
Inventarios	3 416	3 736	Intereses por pagar	1 715	-
Gastos pagados por anticipado	1 025	816	Dividendos por pagar	-	30 000
Instrumentos financieros derivados	-	544	Otras cuentas por pagar	9 113	9 953
			Obligaciones financieras	-	259 538
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	74 448	49 666	TOTAL PASIVO CORRIENTE	20 726	314 581
ACTIVO NO CORRIENTE			PASIVO NO CORRIENTE		
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	3 000	-	pasivo por impuesto diferidos	12 997	10 293
Instalaciones y equipo, neto	254 503	268 432	Obligaciones financieras	258 630	-
Intangibles	102 629	108 473	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	271 627	10 293
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	360 132	376 905	TOTAL PASIVO	292 353	324 874
			PATRIMONIO		
			Capital	76 270	76 270
			Reserva de cobertura	-	544
			Resultados acumulados	65 957	24 883
			TOTAL PATRIMONIO	142 227	101 697
TOTAL ACTIVO	434 580	426 571	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	434 580	426 571

Fuente: Estados Auditados DP World, 2018.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

92. Finalmente, el Patrimonio neto presentó un incremento del 39,9% respecto al 2017, resultado, principalmente, de la variación de los Resultados acumulados que aumentaron en 165,1%. Dicho aumento se explica por la incorporación de la totalidad de la utilidad del periodo de la Concesión (USD 41,1 millones) en el patrimonio de la Concesión²⁵.

VII.3. Indicadores financieros

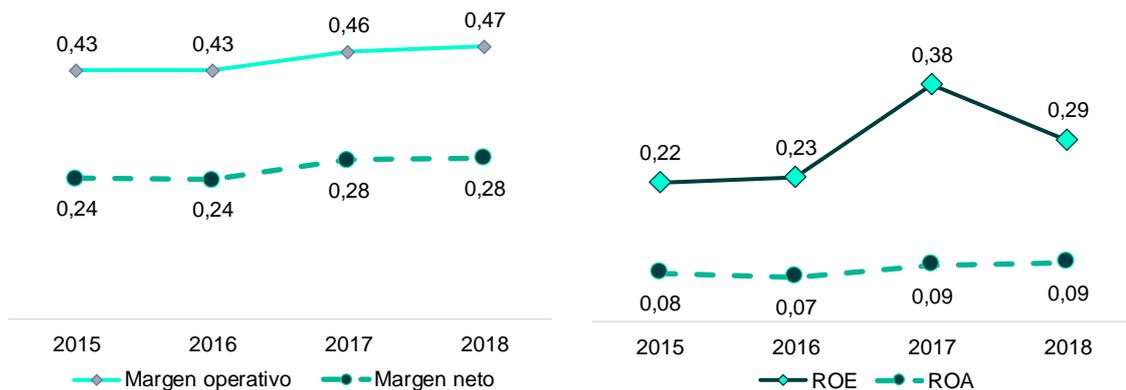
a) Ratio de rentabilidad

93. Los ratios de rentabilidad miden la capacidad de la empresa para generar ingresos por encima de sus gastos (utilidades). Como se aprecia en el gráfico N° 11, el margen operativo y el margen neto han experimentado una tendencia creciente en los últimos 4 años, habiendo registrado un ligero aumento en 2018. En efecto, el 2017 y 2018 la Concesión generaba por cada dólar vendido una utilidad operativa de USD 0,46 y USD 0,47, respectivamente; mientras que en el 2015 y 2016 la utilidad operativa era de USD 0,43 por cada dólar de ingreso. De la misma manera, el ratio Margen neto indica que en el 2017 y 2018, por cada dólar de ingreso en el Concesión, esta generaba una utilidad de USD 0,28, lo cual es ligeramente mayor a los USD 0,24 que generaba en el 2015 y 2016.

²⁵ En el ejercicio 2018, a diferencia del 2017, no hubo distribución de dividendos.



Gráfico N° 11: Ratios de rentabilidad, 2015 – 2018



Fuente: Estados Auditados DP World, 2018.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

94. De otro lado, la rentabilidad de los Activos (ROA²⁶) se mantuvo en niveles similares en los últimos cuatro años, alcanzando el 2018 el valor de 0,09. Ello significa que la rentabilidad de la Concesión se mantiene estable y por cada dólar invertido se genera una rentabilidad de USD 0,09.
95. Finalmente, la Rentabilidad del Accionista (ROE²⁷) presenta un aumento importante en el 2017, producto de un aumento de utilidad y una reducción del patrimonio neto, como consecuencia del pago de dividendos. Para el 2018, tanto el patrimonio neto y la utilidad aumentaron teniendo como resultado una rentabilidad de USD 0,29 por cada dólar invertido por el accionista.

b) Ratio de liquidez

96. Los ratios de liquidez son aquellas razones que indican la cobertura sobre la deuda de corto plazo que tiene la empresa. Es por ello que, se compara dicho pasivo con los activos que son más líquidos. En ese sentido, es recomendable presentar un ratio de liquidez clásico y prueba ácida mayor a la unidad, toda vez que ante cualquier evento que genere cubrir de manera inmediata la deuda de corto plazo se cuente con la liquidez necesaria para dicha acción.
97. Tal como se aprecia en el Gráfico N° 12, el Concesionario evidencia una situación no idónea de este indicador. En efecto, el ratio de liquidez a corto plazo²⁸ ha presentado valores muy por encima de la unidad en 2015, 2016 y 2018, lo cual refleja que existe un exceso de liquidez, particularmente en 2018 el ratio muestra que los activos de fácil realización representan más de tres veces las deudas de corto plazo. De igual manera, la prueba ácida presenta valores muy lejanos a la unidad en el 2018 lo que reafirma la posición de un exceso de liquidez.
98. Cabe señalar que en el año 2017 se da una situación particular, en el que los pasivos de corto plazo tienen un valor importante debido al vencimiento del préstamo realizado en el 2013, ello generó que el ratio de liquidez clásico sea cercano a cero.

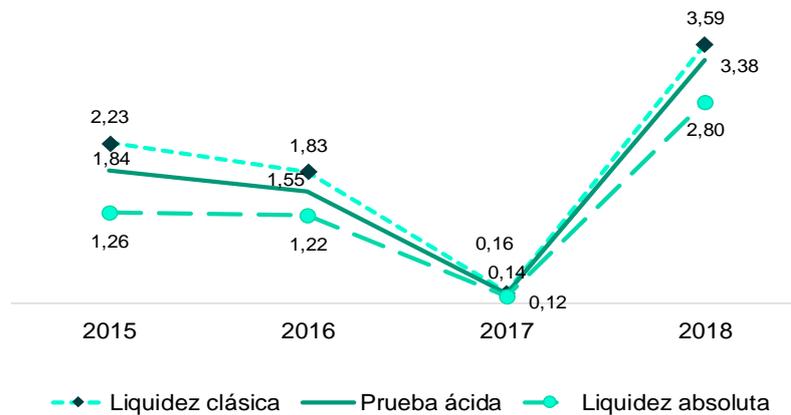
²⁶ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activos Totales.

²⁷ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE= Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

²⁸ La liquidez general considera en el numerador el activo corriente (de fácil realización) y en el denominador el pasivo corriente.



Gráfico N° 12: Ratios de liquidez, 2015 – 2018



Fuente: Estados Auditados DP World, 2018.

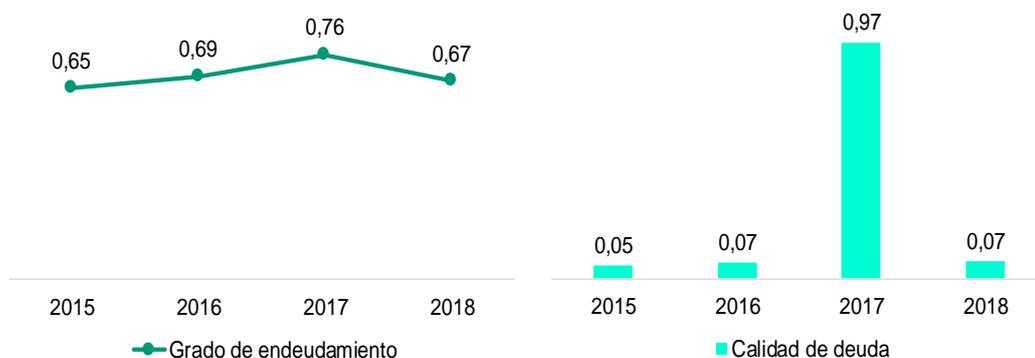
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

99. Finalmente, la liquidez absoluta o liquidez inmediata muestra también un valor muy distante a la unidad. En efecto, el 2018, dicho ratio alcanzó el valor de 2,8 lo que significa que el Concesionario cuenta con USD 2,8 en caja por cada dólar de deuda de corto plazo. Por tanto, la Concesión tendría una alta cantidad de dinero que no está generando rentabilidad.

c) Ratio de endeudamiento

100. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros, en sentido contrario, cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre 0,50 (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 0,60 (cierto mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados.
101. Al respecto, el Gráfico N° 13 muestra que en los últimos cuatro años el ratio de endeudamiento se mantiene estable en niveles de entre 0,65 y 0,69, con un incremento en el 2017, lo que indica un valor cercano a un financiamiento de terceros del 60%. Si a ello, le agregamos que la Concesión se encuentra en un sector que es intensivo en activos fijos, como la construcción de un terminal, se puede concluir que el grado de endeudamiento se encuentra dentro de los valores esperables.

Gráfico N° 13: Ratios de endeudamiento, 2015 – 2018



Fuente: Estados Financieros Auditados DP World, 2018.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



102. En cuanto a la calidad de deuda, este coeficiente determina la relación que representa la deuda de corto plazo (pasivo corriente) sobre el pasivo total. En tal sentido, los resultados cercanos a cero indican una mayor facilidad para cumplir con los compromisos con terceros dado que sus vencimientos pueden alargarse en el tiempo.
103. Sobre el particular, los resultados en el ratio calidad de deuda que muestra el Concesionario, salvo por el año 2017, se encuentran dentro de un margen en el cual puede cumplir con sus compromisos con terceros. En el 2017 se da la particularidad, como se ha venido señalando, del vencimiento de una deuda comprometida el 2013 con la característica de *bullet* (pago a la fecha de vencimiento) por lo que dicha deuda paso del Pasivo No Corriente a Pasivo Corriente en el 2017 y el “salto” en el ratio muestra esa transferencia.

VIII. CONCLUSIONES

104. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Nuevo Terminal Muelle Sur del Callao del año 2018, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) El número de naves que recaló en el Terminal Muelle Sur durante 2018, registró una leve caída de 2,3% con relación al 2017, destacando como principales clientes las líneas navieras Hapag Lloyd (26,8%) y China Shipping Container Line (15,0%) a diferencia del año anterior en que la principal línea naviera fue Hamburg-Süd. Pese a la caída en el número de naves atendidas, el movimiento de contenedores registró un aumento de 4,6%, alcanzado un nivel de 1 270 miles de TEU, de los cuales el 59,6% (756,8 miles de TEU) corresponden al servicio de embarque/descarga de contenedores llenos, 21,6% (274,5 miles de TEU) al servicio de transbordo de contenedores y 18,8% (238,4 miles de TEU) al servicio de embarque/descarga de contenedores vacíos, destacando el incremento de 14,4% registrado en los movimientos de contenedores en el servicio de transbordo.
 - (ii) De otro lado, se ha verificado la existencia de un volumen importante de embarques de contenedores vacíos de 40 pies dado el desbalance que existe (exceso) entre el número de contenedores llenos, de dicha medida, que se descargan respecto al número que se embarcan, característica que se viene presentando de años anteriores.
 - (iii) Como resultado del ajuste tarifario realizado bajo el mecanismo RPI – X, las tarifas presentaron una disminución en agosto de 2018, pues la inflación (RPI) se ubicó por debajo del factor de productividad (X) establecido (4,14% para el periodo 2015-2019). Analizando las variaciones tarifarias por servicio, se aprecia que la tarifa del Servicio Embarque/descarga de contenedores vacíos de 20 pies presentó la máxima reducción (-7,0%); mientras que la Tarifa de los Servicios Estándar de Embarque/descarga de contenedores llenos de 20 y 40 pies presentaron las menores reducciones (de 0,3% y 0,2%, respectivamente).
 - (iv) En el caso de servicios no regulados o servicio especiales, se aprecia que los precios de los servicios en función a la nave se han mantenido estables. En contraste con ello, los precios de varios servicios especiales en función a la carga registraron incrementos significativos, destacando los servicios vinculados a los contenedores refrigerados y a la descarga o embarque de carga no contenedorizada.
 - (v) En cuanto a los cargos de acceso, al cierre de 2018 el Concesionario tiene vigentes 14 contratos de acceso, de los cuales doce (12) corresponden a renovaciones y dos (2) a nuevos contratos de acceso (uno para el servicio de practicaje y otro para el servicio de remolcaje). En todos los casos, los montos de cargo de acceso se mantienen iguales a los que se vienen cobrando desde el inicio de la Concesión, esto es, USD 70,0 (sin IGV) para el acceso a la prestación del servicio de remolcaje y USD 0,0 (sin IGV) para el servicio de practicaje.



- (vi) Al final del 2018, el Concesionario alcanzó un nivel de avance del 59,0% respecto a la inversión comprometida (USD 627,4 millones), principalmente debido a las inversiones ejecutadas años anteriores para la culminación de la Fase 1. Durante 2018, la inversión reconocida fue de USD 5,4 millones, lo que representó una reducción de 33,2% respecto al 2017.
- (vii) Con relación a los pagos al Estado, el concesionario transfirió un total de S/. 19,2 millones, lo cual representó un incremento de 5,7% respecto al año anterior. Cabe señalar que, el 75% de las transferencias (S/ 14,4 millones) corresponde a los pagos por concepto de retribución; mientras que el 25% restante (S/ 4,8 millones) corresponde a los pagos por concepto de aporte por regulación.
- (viii) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante el año 2018, se ha verificado lo siguiente:
- El Concesionario cumplió de manera estricta con los niveles de servicio e indicadores de productividad a nivel de promedio trimestral. Sin embargo, a nivel de operaciones individuales se evidenciaron reiterados incumplimientos, particularmente aquellos relacionados con el indicador de tiempo de atención al usuario para el retiro de mercancía, registrándose más de 7 mil operaciones con tiempo mayor a los 30 minutos establecidos durante el primer trimestre de 2018, nivel de incumplimientos que no se registraba desde el año 2014.
 - El número de accidentes registró un aumento de 26,7%, al pasar de 15 en el 2017 a 19 en el 2018, generando un aumento similar en el número de heridos. Cabe destacar que todos los accidentes, al igual que el año anterior, fueron del tipo B, es decir, con daño material y personal, pero sin fatalidad.
 - Por su parte, el número de reclamos presentados por los usuarios del terminal en el 2018 descendió 100, lo cual representó una importante reducción de 39,8% con relación al año anterior (66), principalmente explicado por la reducción de los reclamos relacionados con la facturación o cobro de los servicios, los cuales se redujeron 59% (de 84 a 42). Del total de reclamos resueltos en 2018 (76), el 21% (16) fueron declarados fundados.
 - Durante 2018, DP World fue penalizado en una oportunidad por un monto de USD 7,0 mil y fue sancionado con una multa de 1,29 UIT.
- (ix) Con relación al desempeño financiero del Concesionario durante el año 2018, se ha verificado lo siguiente:
- El Activo de la Concesión presentó un incremento de 1,9% durante 2018, como consecuencia, principalmente, de un mayor activo líquido, reflejado en un incremento de 59,7% en la cuenta de Efectivo. En contraste, el Pasivo ha disminuido en 10%, principalmente, por la no distribución de dividendos para el 2018, situación que si ocurrió en el 2017. Sin perjuicio de ello, la disminución del pasivo corriente y el incremento del pasivo no corriente fue producto de incorporar la deuda de corto plazo (préstamo) del 2017 en una deuda de largo plazo en el 2018, como consecuencia de una adenda que derivaba en un nuevo plazo de vencimiento del préstamo (2023). Al no implementar una distribución de dividendos en el 2018 se incorporó la totalidad de la utilidad en dicho periodo al patrimonio (resultado acumulado), lo que generó que el patrimonio neto sea de USD 142,2 millones (+39,9%).
 - Los Estados de resultados muestran ingresos de USD 147,1 millones en el 2018 (+6,1%), lo cual generó una utilidad operativa de USD 69,5 millones (+7,9%) y una utilidad neta de USD 41,1 millones (+2,3%), con lo cual el Concesionario mantiene similar eficiencia en la comercialización de servicios, en la eficiencia operativa y eficiencia total que el año anterior.



- Durante 2018, los ratios financieros mostraron un incremento en la rentabilidad de la Concesión (9%) y de los accionistas (29%) respecto a años anteriores. Asimismo, la utilidad producto de la prestación de servicios también presentó una ligera mejora, apreciándose que, por cada dólar de ingreso, se obtuvo una utilidad neta de USD 0,28, mayor a la registrada años anteriores. Los ratios de liquidez mostraron que el concesionario tenía un exceso de liquidez en 2018, como consecuencia de una reducción del pasivo corriente. Finalmente, el grado de endeudamiento indica que la Concesión se encuentra en niveles adecuados con una relación cercana a 60,0% con deuda de terceros y 40,0% de capital propio.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: DP World Callao S.R.L. Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao Muelle Sur			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao-Zona Sur	Cláusula 2.4. (p. 11)
2	Fecha de suscripción	24 de julio de 2006	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años	Cláusula 4.1. (p. 30)
4	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Primer tramo</u>: Menor Índice Tarifario Estándar. ▪ <u>Segundo Tramo</u>: Mayor Inversión Complementaria Adicional. 	Bases del Concurso
5	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 11 de marzo de 2010. Incorporación de las definiciones de obras mayores y obras menores dentro de la cláusula 1.20.67., y de un segundo párrafo a la cláusula 15.6. Modificación de la cláusula 6.6., y numeral 2.3.3. del anexo 9. 	Adenda 1
6	Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.7. (p. 25)
7	Tipo de Contrato	DBFO (Diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación)	Cláusula 2.1. (p. 24)
8	Capital mínimo	USD 42,7 millones (20% del Presupuesto Estimado Oficial de la Obra)	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 28)
9	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La Garantía del Fiel Cumplimiento del Contrato corresponde a un porcentaje del presupuesto Estimado Oficial de Obra. ▪ USD 42,7 millones hasta la entrega de un amarradero. ▪ USD 32,0 millones hasta aprobación de obras mínimas iniciales. ▪ USD 21,4 millones hasta 120 días de la fecha máxima para el ejercicio de la opción de compra del Estado o desde su ejercicio. 	Cláusula 10.2. (p. 60)
10	Garantías del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Concedente garantiza al Concesionario que: <ul style="list-style-type: none"> - Realizará las gestiones necesarias para que se publique el Decreto Supremo, por el cual se otorgará la garantía del Estado en respaldo de las obligaciones y garantías del Concedente establecidas en el Contrato. - Prestará al Concesionario el apoyo que fuere necesario para asegurar la debida protección de la infraestructura portuaria y los bienes afectados de la Concesión. - Demanda mínima anual de 300 mil TEUs de importación y exportación y 100 mil TEUs de transbordo durante los 10 primeros años a partir de inicio de la explotación. Esta garantía no se 	Cláusula 10.1.1. (p. 59) Cláusula 10.1.2. (p. 59) Cláusula 10.1.3. (p. 59)



Concesionario: DP World Callao S.R.L. Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao Muelle Sur			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<p>aplica si: el tráfico de transbordo se desvió a otros puertos, el servicio del concesionario no cumple con los niveles de servicio y productividad y por fuerza mayor o si invoco el equilibrio económico-financiero.</p> <ul style="list-style-type: none"> El regulador verificará anualmente la demanda atendida por el Concesionario. 	
11	Garantías a favor de acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none"> Derecho de Concesión. Ingresos de la Concesión, netos de Retribución. Acciones o participaciones del Concesionario. Bienes del Concesionario. 	Cláusula 10.5. (p. 61)
12	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> Inversión en obras: USD 218,434 millones Inversión en equipos: USD 254,674 millones I. Complementaria Adicional: USD 144 millones Inversión Total (sin incl. IGV): USD 617,108 millones 	Propuesta Técnica (Folio 253-254) Anexo 6
13	Obras por ejecutar	<p><u>Etapa 1:</u> dos amarraderos de 300m. y equipamiento (grúas pórtico de muelle y de patio)</p> <p><u>Etapa 2:</u> La tasa de ocupación del muelle no deberá ser superior al setenta (70%) por ciento de relación, entre el tiempo total anual de disponibilidad. Su estimación determinará la oportunidad en la que el Concesionario deberá tener operativa la nueva infraestructura y/o el equipamiento adicional, de acuerdo con su propuesta técnica.</p>	Anexo 4 (p. 111)
14	Cierre financiero	El Concesionario deberá acreditar ante el Concedente, antes de los treinta (30) días calendario del inicio de la construcción, que cuenta con los fondos necesarios para el cumplimiento del calendario de ejecución de las obras.	6.34. (p. 52)
15	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> Trato Directo Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> - De conciencia. - De derecho: i) Arbitraje internacional para controversias mayores a USD 5 000 000,00 y ii) Arbitraje nacional para menores a USD 5 000 000,00. 	Cláusula 16.11. (p. 93) Cláusula 16.12. (p. 93)



Concesionario: DP World Callao S.R.L. Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao Muelle Sur			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
16	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: <ul style="list-style-type: none"> - Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre USD 500 000 y USD 1 000 000) - Régimen de bienes (entre USD 1 000 y USD 100 000) - Obras de infraestructura portuaria (entre USD 1 000 y USD 50 000) - Conservación de la Concesión (entre USD 4 000 y USD 5 000) - Explotación de la Concesión (entre USD 1 000 y 10 UIT) - Inversión Complementaria Adicional (entre USD 1 000 y 0,5% del monto a transferir) - Garantías (entre USD 4 000 y USD 10 000) - Régimen de Seguros (entre USD 1 000 y 10% del monto del siniestro) - Consideraciones Generales Socio Ambientales (entre USD 500 y USD 3 000) 	Cláusula XIX. (p. 99) Anexo 17 (p. 140)
17	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entre las principales destacan: <ul style="list-style-type: none"> - Término por Vencimiento del Plazo. - Término por Mutuo Acuerdo. - Término por incumplimiento del Concesionario o abandono. - Término por incumplimiento del Concedente. - Decisión unilateral del Concedente. - Fuerza mayor o caso fortuito – Salida Unilateral del Concesionario. - Otras causales no imputables a las partes. 	Cláusula 15.1. (p. 81)
18	Equilibrio económico - financiero	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se estipula un mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio Económico-financiero en caso de que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a: <ul style="list-style-type: none"> i) cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables o ii) actos de gobierno; en la medida que cualquiera de los anteriores tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a: <ul style="list-style-type: none"> a) La inversión, titularidad u operación del Nuevo Terminal de Contenedores. b) El presente Contrato con excepción de las disposiciones relacionadas con las tarifas. ▪ El desequilibrio tendrá implicancias en la variación de ingresos o costos, o ambos a la vez, relacionados a los servicios estándar. ▪ El Concedente determinará el desequilibrio en función de la utilidad antes de impuestos. Si el desequilibrio supera el 10% se procederá a restablecerlo, con una compensación al Concedente o Concesionario, según sea el caso. 	Cláusula 8.22. (p. 55)
19	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Servicios Personales para Trabajadores. 	Cláusula 11.3. (p. 68)



Concesionario: DP World Callao S.R.L. Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao Muelle Sur			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguros contra todo Riesgo de Construcción y Montaje. ▪ Seguros de Todo Riesgo de Obras Civiles Terminadas. ▪ Seguro de Responsabilidad Civil General, Contractual, Extra Contractual, Patronal. 	Cláusula 11.4. (p. 68) Cláusula 11.5. (p. 69) Cláusula 11.6. (p. 70)
20	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la Conformidad de la Obra por parte de APN, la cual puede ser por partes de la Obra o por la integridad de la misma. ▪ Para dar inicio a la Explotación, el Concesionario deberá contar con la aprobación de las obras de por lo menos un amarradero y las obras complementarias que permitan su explotación. 	Cláusula 8.12. (p. 51)
21	Niveles de servicio y productividad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El concesionario se obliga a obtener un Certificado ISO 9001:2000 en un plazo que no excederá de tres (03) años computados desde la fecha de explotación. ▪ <u>Tiempo para inicio de descarga</u>: no más de 20 minutos de tolerancia promedio trimestral y no mayor de 30 minutos por operación individual. ▪ <u>Tiempo para zarpe de la nave</u>: no más de 20 minutos de tolerancia promedio trimestral y no mayor de 30 minutos por operación individual. ▪ <u>Rendimiento de operación de embarque y descarga</u>: no menor de 25 contenedores por hora y no menor de 20 contenedores por hora por operación individual. ▪ <u>Tiempo de atención al usuario</u>: no más de 20 minutos de espera en promedio trimestral. 	Cláusula 8.11. (p. 51) Anexo 3
22	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación con dos amarraderos, el regulador realizará la primera revisión de la Tarifas de los Servicios Estándar en función a la Nave y en función a la carga aplicando el mecanismo regulatorio conocido como "RPI-X". Este mecanismo se aplicará siempre que los ingresos del Concesionario sean superiores en un 20% a los ingresos previstos en la cláusula 10.1.3. ▪ Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses y el factor de productividad (X) estimado por el Regulador para dicho quinquenio. ▪ Las tarifas de los servicios estándar serán reajustadas al último día del mes anterior de la fecha de inicio de explotación del segundo amarradero en función a la variación acumulada de índice de precios del consumidor de los EE. UU. desde el inicio de la Construcción. 	Cláusula 8.19. (p. 54-55)



Concesionario: DP World Callao S.R.L. Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao Muelle Sur			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
23	Tarifas	Las tarifas establecidas en el contrato de concesión son las siguientes: <ul style="list-style-type: none">▪ En función a la nave<ul style="list-style-type: none">- Por metro-eslora por hora: USD 0,70▪ En función a la carga<ul style="list-style-type: none">- Contenedor lleno de 20": USD 90,00- Contenedor lleno de 40": USD 135,18- Contenedor vacío de 20": USD 72,00- Contenedor vacío de 40": USD 108,14	Anexo 5 (p. 113)
24	Retribución al Estado	El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 3% de los Ingresos Brutos Mensuales que obtenga el concesionario por la prestación de los servicios, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión.	Cláusula 8.20. (p. 55)

ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Terminal Muelle Sur del Callao - DP World

Modalidad de concesión:	Autosostenible
Plazo de concesión:	30 años
Periodo:	2010-2018

a.Tráfico

Indicador	Unidad medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Naves atendidas	Unidades	371	949	925	816	840	804	805	771	753
Carga total atendida	Toneladas	1 251 000	11 820 400	14 728 000	13 699 000	15 107 300,42	13 521 000	12 026 624	13 524 348	14 537 764

Carga por tipo de operación:

Exportación	Toneladas	420 000	3 711 500	4 501 000	4 030 000	4 594 256	4 242 000	3 863 444	4 723 608	4 957 519
Importación	Toneladas	649 000	5 116 900	6 398 000	5 962 000	6 224 044	5 887 000	5 462 856	6 035 007	6 232 528
Transbordo	Toneladas	182 000	2 992 000	3 829 000	3 707 000	4 289 000	3 392 000	2 700 324	2 765 733	3 347 718

Carga por tipo de producto:

Indicador	Unidad medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Contenedores	Unidades	429 921	697 190	877 767	839 577	906 182	790 353	693 975	743 065	779 024
Contenedores (TEUs)¹	Unidades de TEUs	420 549	1 094 297	1 357 194	1 310 402	1 426 516	1 238 903	1 109 707	1 203 317	1 269 789

b.Ingresos

Ingresos	Unidad medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Estiba y desestiba	Miles de dólares	28 891	70 259	93 035	91 366	103 145	96 778	87 494	95 512	100 251
Almacenamiento en patio de contenedores	Miles de dólares	2 132	10 824	17 677	19 483	21 770	17 719	13 005	16 035	17 360
Servicio a la carga contenedorizada	Miles de dólares	2 169	5 643	8 931	10 289	14 050	13 633	13 471	15 939	16 192
Monitoreo de contenedores refrigerados	Miles de dólares	1 042	2 928	3 564	3 817	4 364	4 550	4 502	5 741	7 849
Servicios marinos	Miles de dólares	1 246	2 338	2 761	2 685	3 004	2 661	2 305	2 669	2 858
Manipuleo de contenedores	Miles de dólares	205	850	1 330	1 441	1 735	1 624	1 452	1 595	1 506
Carga no contenedorizada	Miles de dólares	-	89	98	98	420	360	994	1 159	1 065
Total		35 685,00	92 931,00	127 396,00	129 179,00	148 488,00	137 325,00	123 223,00	138 650,00	147 081,00

Fuente: de DP World Callao S.R.L.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Somos el **regulador**
de la **infraestructura**
de **transporte** de
uso público

Calle Los Negocios 182, Piso 4, Surquillo. Lima - Perú
Teléfono: (511) 440 5115
Info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de La Sotta
**Jefe de Estudios
Económicos**

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Yessica Ochoa Carbajo - Especialista
Wilmer Zela Moraya - Especialista
Oscar Ubillús Ramirez – Analista
Andrea Raza Herrera – Practicante
Paolo Gutierrez Chochoca - Practicante