



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Terminal de Contenedores del Callao – Muelle Sur 2015

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos





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
I.5. Hechos Importantes	7
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS.....	9
II.1. Servicios Estándar	9
II.2. Servicios Especiales	9
II.3. Servicios sujetos a régimen de acceso	9
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....	11
III.1. Principales Clientes.....	11
III.2. Tráfico de los Servicios Estándar.....	11
IV. TARIFAS Y PRECIOS.....	16
IV.1. Servicios Regulados.....	16
IV.2. Cargos de Acceso	17
IV.3. Servicios no regulados.....	18
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	20
V.1. Inversiones	20
V.2. Pagos al Estados.....	20
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO.....	22
VI.1. Niveles de servicio y Productividad	22
VI.2. Accidentes.....	23
VI.3. Reclamos, Sanciones y Penalidades.....	23
VII. ANALISIS FINANCIERO	25
VII.1. Estados Financieros	25
VII.2. Indicadores Financieros	26
CONCLUSIONES.....	29
ANEXOS	
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO.....	31
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	35



CUADROS

CUADRO N° 1: TARIFARIO DE LOS SERVICIOS ESTÁNDAR, 2014 - 15.....	17
CUADRO N° 2: CARGOS DE ACCESO, 2014 - 15.....	18
CUADRO N° 3: PRECIO DE LOS SERVICIO ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA NAVE, 2014-15.....	18
CUADRO N° 4: PRECIO DE LOS SERVICIO ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA CARGA, 2014-15.....	19
CUADRO N° 5: APORTES AL ESTADO, 2014 - 15.....	21
CUADRO N° 6: NIVELES DE SERVICIOS Y PRODUCTIVIDAD, 2015.....	22
CUADRO N° 7: ESTADO DE RESULTADOS, 2014 - 15.....	25
CUADRO N° 8: ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2014 - 15.....	26

GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: TRÁFICO DE NAVES, 2014 - 15.....	11
GRÁFICO N° 2: SERVICIO DE EMBARCAQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS, 2014 - 15.....	12
GRÁFICO N° 3: SERVICIO DE EMBARCAQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS, 2014 - 15.....	12
GRÁFICO N° 4: SERVICIO DE EMBARCAQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS, 2014 - 15.....	13
GRÁFICO N° 5: SERVICIO DE EMBARCAQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS, 2014 - 15.....	14
GRÁFICO N° 6: SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES, 2014 - 15.....	15
GRÁFICO N° 7: SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES, 2014 - 15.....	15
GRÁFICO N° 8: INVERSIONES RECONOCIDAS Y PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO, 2014 - 15.....	20
GRÁFICO N° 9: NÚMEROS DE ACCIDENTES, HERIDOS Y FALLECIDOS, 2014-15.....	23
GRÁFICO N° 10: NÚMERO DE RECLAMOS RESUELTOS Y PRESENTADOS, 2015, 2014-15.....	23
GRÁFICO N° 11: RATIOS DE RENTABILIDAD, 2014 - 15.....	27
GRÁFICO N° 12: RATIOS DE LIQUIDEZ, 2014 - 15.....	27
GRÁFICO N° 13: RATIOS DE ENDEUDAMIENTO, 2014 - 15.....	28

ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN N° 1: ETAPAS DEL PROYECTO.....	6
--	---



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo brindar información ordenada y sintetizada sobre el comportamiento de la Concesión durante el último ejercicio anual. Así como el análisis del progreso y contexto del trabajo del Concesionario.

El 24 de julio de 2006, se suscribió el contrato de concesión entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y DP World Callao S.R.L. (el Concesionario o DP World), para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur (en adelante, el Contrato de Concesión), ubicado al lado del Rompeolas Sur, en el puerto del Callao. El Contrato de Concesión tiene una vigencia de 30 y el Concesionario está actualmente conformada por P&O Dover/Dubai Ports (82,55%) y Matthews Holding Limited (17,45%).

El Concesionario se ha comprometido a invertir USD 600,2 millones (incluye IGV), los cuales se encuentran divididos 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 primera etapa ha sido concluida.

El 2015 se recibieron 804 naves, entre las cuales se destaca la línea Hamburg Sud como la de mayor tráfico. Ese mismo año bajo el Servicio Estándar de Embarque/Descarga de contenedores llenos se movilizaron 659,8 mil TEU con una mayor participación de la operación de descarga (66,5%). En cuanto al Servicio Estándar de Embarque/Descarga de contenedores vacíos se movilizaron 305,0 mil TEU destacando la operación de embarque. Por su parte, mediante el Servicio Estándar de transbordo se movilizaron 274 mil TEU sobre los cuales en su mayoría (75,8%) eran contenedores llenos.

La tarifa del Servicios Estándar a la nave y a la carga presentó dos modificaciones en el 2015; por un lado, en enero de 2015 se registró un incremento en todos estos servicios debido al ajuste por RPI, mientras que en octubre las tarifas presentaron disminución por el ajuste del factor de productividad. Por otro lado, los contratos de acceso fueron renovados con cuatro empresas para el servicio de remolcaje y el mismo número de empresas para el servicio de practicaje. Los cargos de acceso corresponden a USD 70,0 y USD 0,0 para la prestación del servicio de remolcaje y practicaje, respectivamente. Los servicios especiales presentan modificaciones al alza en más de un servicio destacando por su importante incremento el servicio Uso de Área Operativa – Almacenaje de contenedores llenos de importación, días 3 a 7.

La inversión realizada en el 2015 fue de USD 7,2 millones (incluido IGV) lo que representó un nivel de cumplimiento de 57,1% respecto la inversión comprometida en toda la Concesión. Por otro lado, el aporte al Estado alcanzó los S/. 17,7 millones que corresponden a la APN y al Regulador, por conceptos de retribución al Estado y Aporte por Regulación, respectivamente.

El 2015, el Concesionario obtuvo resultados distintos a los esperados en cinco indicadores de niveles de servicios y productividad. En particular, en los indicadores, Tiempo para el zarpe de la nave (promedio trimestral), Rendimiento de la operación de embarque y descarga (promedio trimestral) y el Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (importación). El número de accidentes y reclamos presentados en el 2015 fue de 19 y 89, respectivamente.



El número de reclamos presentados en el 2015 ascendió a 88, y el número de reclamos resueltos ascendió a 89. Respecto a este último grupo, 49 han sido declarados inadmisibles, 27 infundados, 3 improcedentes y 10 fundados.

El concesionario tuvo ingresos por USD 137,3 millones de los cuales el 70,5% proviene del servicio de Estiba y desestiba a la carga. Los costos del servicio representaron el 35,4% de los ingresos. La utilidad operativa y neta fue de USD 59,2 y USD 33,4 millones. De otro lado, los Activos y Pasivos llegaron a USD 432,1 y USD 280,5 millones, siendo el activo con mayor valor "Instalación y equipo, neto", mientras que el mayor pasivo corresponde a "Obligaciones financieras".

Los ratios de rentabilidad, en el 2015, muestran un margen operativo y neto de 0,43 y 0,24, respectivamente. Por su parte el ROE y ROA indican valores de 0,22 y 0,08, respectivamente, lo que implica que los accionistas presentan una rentabilidad de 22% y 8% por cada unidad monetaria invertida. De otro lado, los ratios de liquidez muestran una amplia cobertura de la deuda de corto plazo y, finalmente, los ratios de endeudamiento se acercan a los valores idóneos, es decir, a una relación adecuada de financiamiento por parte de terceros y del aporte de los accionistas.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición del Concesionario

1. DP World está compuesto por P&O Dover/Dubai Ports con un 82,55% y Uniport S.A. con un 17,45%. Dubai Ports pertenece al grupo de terminales portuarios de Dubai Port, mientras tanto, Uniport S.A. es una empresa peruana. A partir de octubre de 2009 ingresa la empresa Matthews Holding Limited en reemplazo de Uniport S.A., manteniéndose hasta la fecha, con lo que, al final del 2015 la composición accionarial corresponde a la siguiente: P&O Dover/Dubai 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 monoperador; 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 OSITRAN.
4. Las inversiones comprometidas corresponden a USD 600,2 millones (incluye IGV)¹, 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.

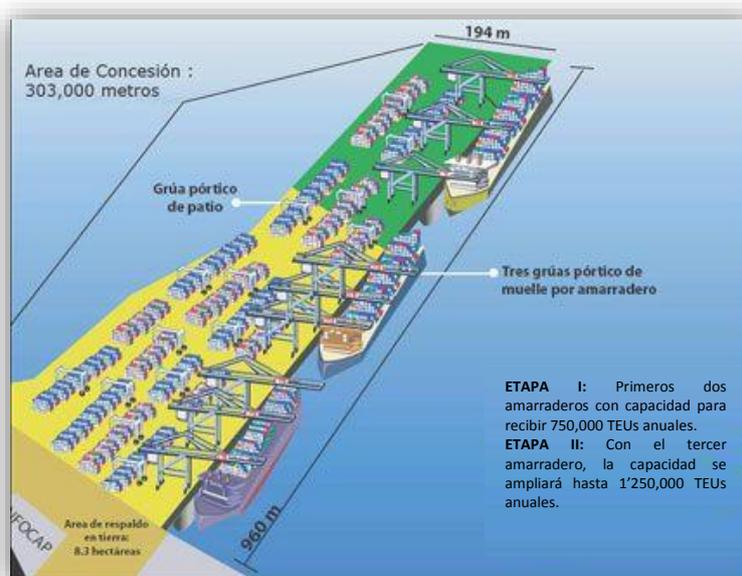


ILUSTRACIÓN N° 1: ETAPAS DEL PROYECTO

¹ 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-X². Durante los 5 primeros años y hasta que los ingresos anuales del Concesionario sean superiores al 20% de la garantía mínima establecida en el Contrato, el factor X será cero; a partir de esta fecha OSITRAN revisará las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá invariable durante los 5 años siguientes. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios.
6. De acuerdo a la cláusula 8.20 del Contrato de Concesión, DP World deberá pagar una retribución como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado por explotar en forma exclusiva el Muelle Sur, la cual asciende al 3% de los ingresos brutos mensuales que obtenga por la prestación de servicios a partir del inicio de explotación de la Concesión. Asimismo, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación³.
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 y las regiones de 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. En cuanto al patio de contenedores se cuenta con 21,5 hectáreas, asimismo, cuenta con 240 conectores⁴.
10. En cuanto a su equipamiento el Concesionario cuenta con seis (6) grúas Post-Panamax, 18 grúas de patio (RTGs), 30 chasis y trailers y 2 portacontenedores (reach stackers)⁵.

I.5. Hechos Importantes

11. El 28 de setiembre de 2015, mediante Resolución N° 059-2015-CD-OSITRAN se aprobó el factor de productividad de 4,4%. El mismo que se aplicó de conformidad con el Contrato de Concesión y el Reglamento de Tarifas del OSITRAN, mediante la regla RPI – 4,4%.

² 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.

³ Según lo dispuesto en la cláusula 14.14 del Contrato de Concesión.

⁴ Página Web de DP World.

⁵ *Ibidem*.





II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

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

II.1. Servicios Estándar

13. 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.
14. De acuerdo a la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar se definen de la siguiente manera:

a) Servicio Estándar en función a la nave:

15. 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:

16. 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.
17. 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

18. 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

19. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monooperador, el Contrato de Concesión establece que el REMA del OSITRAN 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.

20. La prestación de los servicios esenciales de practicaje y remolaje 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 LOS SERVICIOS PRESTADOS

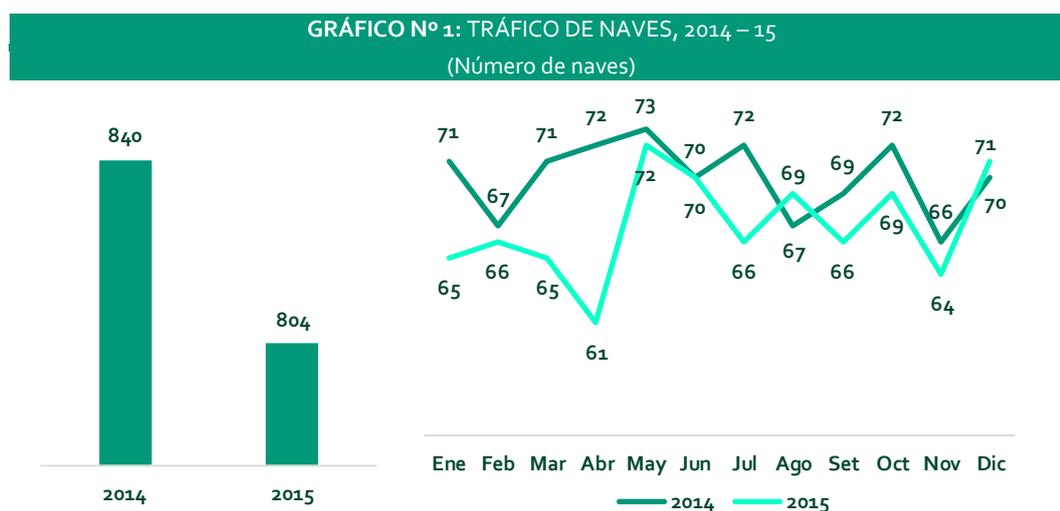
III.1. Principales Clientes

21. En el año 2015 las principales empresas que generaron el tráfico de contenedores fueron las líneas navieras Hamburg Sud y Hapag-Lloyd con un 21,8% y 18,7%⁶, respectivamente. Cabe destacar la caída en participación de la empresa Maersk Line que para el año 2014 representaba el 11,7% y que cayó hasta alcanzar un 1,9% para el año 2015, dicha caída responde a un traslado de la carga que transporta esta línea naviera al terminal que pertenece al mismo grupo económico, es decir, APM Terminals Callao S.A.

III.2. Tráfico de los Servicios Estándar

a) Servicio Estándar a la nave

22. En el 2015, el Terminal Muelle Sur atendió 804 naves, cantidad inferior en 36 naves, lo que representó una reducción de 4,3% con respecto a las atendidas el año anterior. Con relación al tráfico mensual, el mes con mayor cantidad de naves atendidas fue el mes de mayo con un total de 72 naves, y en el que arribó la menor cantidad fue abril (61 naves atendidas).



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

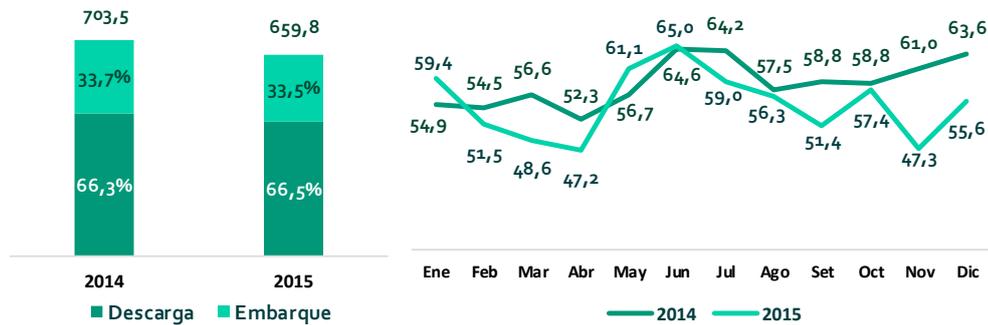
b) Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores llenos

23. En el año 2015, el Concesionario movilizó 659,8 mil TEU correspondiente al Servicio Estándar de contenedores llenos, lo cual representó una disminución de 6,2% respecto al año anterior. Ello como consecuencia de una disminución, tanto en la operación de descarga, como en la de embarque. Sin perjuicio de ello, la mayor disminución en términos relativos se presentó en la operación de embarque (-6,6%).
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 66,5%.

⁶ La participación ha sido medido a partir del número de TEU.



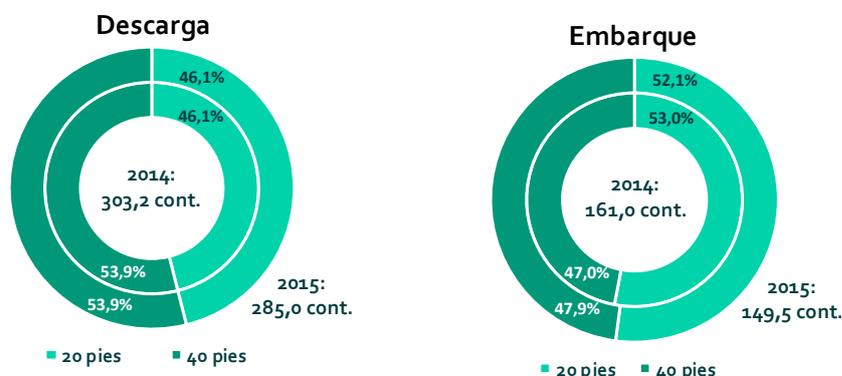
GRÁFICO N° 2: SERVICIO DE EMBARCAQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS, 2014 - 15
(Miles de TEU)



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

25. El flujo mensual de contenedores llenos se caracterizó por presentar el mayor tráfico de este tipo de contenedores a mitad del año (en el mes de junio). Al respecto, cabe mencionar que este incremento fue como consecuencia de incrementos tanto en la operación de descarga como en la operación de embarque. Asimismo, esta características, el de presentar mayor movilización de contenedores en los meses de medio año, también se presenta en los años 2011, 2012 y 2013.
26. Si consideramos la demanda de este servicio, por tipo de contenedor, se puede señalar que el año 2015 los contenedores de 40 pies representaron el mayor número de contenedores llenos. En efecto, para el año 2015, se movilaron 225,3 mil contenedores de este tipo que representaron el 51,8%, destacando que dicho comportamiento también se observó en el año 2014.
27. Sin perjuicio de ello, si se considera por tipo de operación (embarque o descarga), se puede señalar que para el año 2015, la descarga de contenedores se caracterizó por presentar un mayor número de contenedores de 40 pies, alcanzando la cuota de 53,9%, cifra similar a la registrada en el 2014. Caso contrario ocurre en la operación de embarque de contenedores, donde la mayor participación la presenta los contenedores de 20 pies, con un 53,0% y 52,1% para el 2015 y 2014, respectivamente (Ver Gráfico N° 3).

GRÁFICO N° 3: SERVICIO DE EMBARCAQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS, 2014 - 15
(Miles de contenedores)



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



28. Finalmente, tanto en la operación de descarga como la de embarque el número de contenedores movilizados mostró una disminución de 6,0% y 7,2%, respectivamente, con relación al año anterior.

c) Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores vacíos

29. En cuanto a la cantidad demandada por el Servicio Estándar de Embarque/descarga contenedores vacíos, se observa que para el año 2015 existió una disminución de 9,3% respecto al 2014, lo cual puede ser explicado por la caída en la operación de descarga como la de embarque, siendo la más importante en términos relativos la disminución de la operación de descarga (25,8%).
30. De otro lado, la operación de embarque de contenedores vacíos siguió representando el mayor porcentaje respecto al total de contenedores vacíos movilizados bajo este servicio. En efecto, en el año 2015, el 88,0% de los contenedores vacíos movilizados correspondió a la operación de embarque.

GRÁFICO N° 4: SERVICIO DE EMBARCAQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS, 2014 - 15
(Miles de TEU)



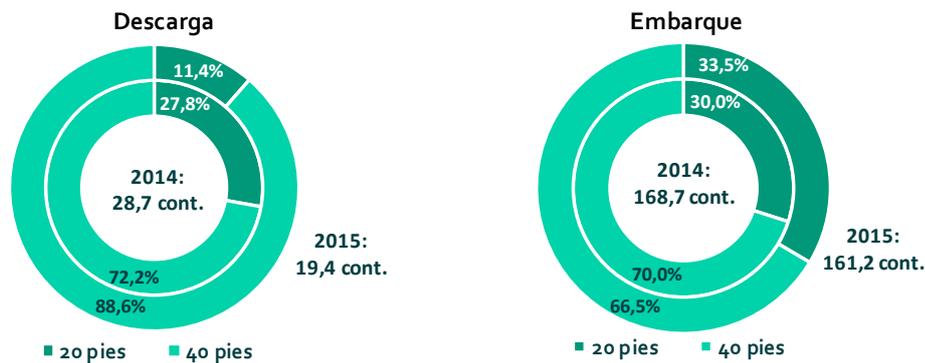
Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

31. En el 2015, el flujo mensual de este servicio tuvo una tendencia decreciente desde febrero (35,6 miles de TEU), mes que representó la mayor cantidad de contenedores vacíos movilizados, hasta julio de dicho año (19,9 miles de TEU), para luego en el mes de diciembre presentar una pequeña recuperación alcanzando los 26,6 mil TEU. Comportamiento divergente al ocurrido en el 2014 en el cual tuvo una tendencia creciente hasta setiembre de 2014, mes que representó el mayor volumen de contenedores vacíos movilizados en ese año, para luego tener una ligera caída en los últimos meses.
32. Si consideramos la demanda de este servicio por tipo de contenedores, se puede indicar que el año 2015 los contenedores de 40 pies representaron el mayor número de contenedores vacíos movilizados bajo este servicio. En efecto, dicho año, se movilizaron 124,4 mil contenedores de este tipo que representaron el 68,8% del total; sin embargo, cabe señalar que para el año 2014, dicha participación fue incluso mayor, ascendiendo al 70,3% del total de contenedores movilizados dentro del servicio bajo análisis.



GRÁFICO N° 5: SERVICIO DE EMBARCAQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS, 2014 - 15
(Miles de contenedores)



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

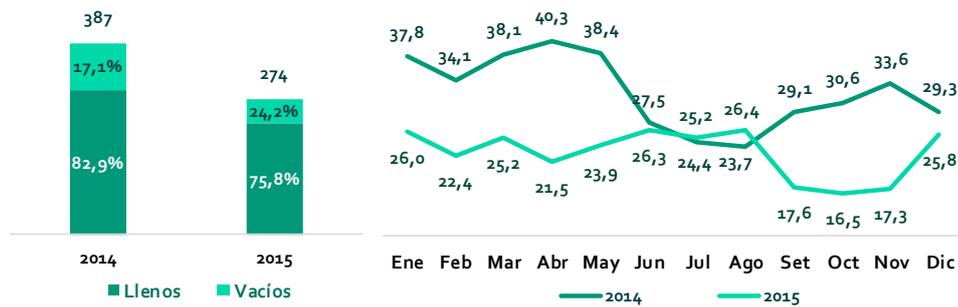
33. Sin perjuicio de lo anterior, si se considera por operación de descarga o embarque de contenedores vacíos, se puede señalar que en ambos casos el mayor porcentaje lo registraron los contenedores de 40 pies; en efecto, para el año 2015 la participación fue de 88,6% y 66,5% para la descarga y embarque, respectivamente (Ver Gráfico N° 5).
34. Finalmente, en el 2015, la operación de descarga y embarque, presentó una disminución de 32,3% y 4,4%, respectivamente, 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 presentó una caída en el 2015 de 29,2% respecto al año anterior. De otro lado, este servicio se caracteriza por presentar en su mayoría contenedores llenos. En efecto, en el 2014 y 2015 los contenedores llenos movilizados bajo este servicio representaron el 82,9% y 75,8%, respectivamente. Como se puede apreciar, existe una reducción en la participación de los contenedores llenos, la cual se debe a la caída en la movilización de este tipo de contenedores, la cual pasó de 292,4 miles de TEU en el 2014 a 225,2 miles de TEU en el 2015.
36. De otro lado, la cantidad demanda mensual de este servicio, en el 2015, se caracterizó por tendencia ligeramente decreciente hasta llegar a un mínimo en octubre de 2015, mes en el que movilizó 16,5 miles de TEU. Luego de ello, en el mes de diciembre se presenta una recuperación y alcanza los 25,8 mil TEU.



GRÁFICO N° 6: SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES, 2014 - 15
(Miles de TEU)



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

37. En cuanto a los tipos de contenedores, 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 2015 los contenedores de 40 pies representaron el 54,7% y 64,9% de los contenedores llenos y vacíos, respectivamente, cifras que son similares a las registradas el año anterior (55,0% y 65,2%).

GRÁFICO N° 7: SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES, 2014 - 15
(Miles de contenedores)



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



IV. TARIFAS Y PRECIOS

IV.1. Servicios Regulados

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 contraprestación económica regulada por 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 a la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación con dos amarraderos, OSITRAN realizará la primera revisión de las Tarifas de los Servicios Estándar prestados a la nave y a la carga. Para ello, utilizará el mecanismo regulatorio RPI-X, aplicando la siguiente fórmula:

$$RPI - X$$

Donde:

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

X : es la variación anual promedio de la productividad.

41. El RPI es la inflación expresada en un índice general de precios, utilizado para ajustar la tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación. Por su parte, el factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, el cual será calculado por OSITRAN y será revisado cada cinco años.
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 OSITRAN 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 el año 2015 se realizaron 2 modificaciones tarifarias. Por un lado, a partir del 10 de enero entró en vigencia el primer tarifario de los servicios estándar del 2015, en el cual se reajustan las tarifas por la inflación americana del periodo correspondiente. De otro lado, en ese mismo año se realizó el primer cálculo del factor de productividad de DP World que fue estimado por el Regulador en 4,4%, con lo cual se ajustaron los precios de los Servicios Estándar a la baja, tal como se muestra en el segundo ajuste de tarifas en el 2015.
44. 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 y donde el Regulador representa la parte técnica. En efecto, el Concesionario presenta una propuesta del factor de productividad que es tomada en cuenta por el Regulador para que elabore su propuesta, la cual será luego explicada y puesta a conocimiento del público con el objetivo de recibir comentarios, para finalmente calcular el factor de productividad que será aplicado por el Concesionario.

⁷ 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).



45. 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 canasta pueden tener variaciones en direcciones distintas pero en el conglomerado debe corresponder al factor RPI – X. En este caso, las canastas que la conforman son dos, a saber, Servicio Estándar a la Nave y Servicios Estándar a la Carga. Ahora bien, la razón de la distribución de las distintas variaciones en las tarifas dentro de una misma canasta puede estar explicada por el mayor poder negociación que tendría el Concesionario sobre el consignatario de la carga que respecto a las líneas navieras.
46. Así, el Servicio Estándar a la Nave bajo de USD 0,78 en enero de 2015 a USD 0,75 en octubre de 2015. De igual manera el Servicio Estándar de contenedores vacíos cayó de USD 79,85 en enero de 2015 a USD 71,71 en octubre de 2015. En cambio, el Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores porción tierra tuvo un incremento de 1,7%.

CUADRO N° 1: TARIFARIO DE LOS SERVICIOS ESTÁNDAR, 2014 - 15 (USD, sin IGV)							
Concepto	Unidad de Cobro	Vigente desde: 11/01/2014		Vigente desde: 13/01/2015		Vigente desde: 24/10/2015	
		Servicios Estándar en función a la nave					
Uso o alquiler de amarradero	Metro eslora por hora	0,760		0,780		0,750	
Concepto	Unidad de Cobro	Contenedores					
		20 pies		40 pies		20 pies	
Servicios Estándar en función a la carga							
Embarque o descarga de contenedores llenos-Parte Nave	Movimiento	5,00	5,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Embarque o descarga de contenedores llenos-Parte Tierra	Movimiento	92,86	141,99	99,81	149,92	99,98	150,17
Embarque o descarga de contenedores vacíos	Movimiento	78,30	117,58	79,85	119,92	71,71	104,93
Transbordo de contenedores dentro del terminal (Llenos o vacíos)	Ciclo Completo	78,30	117,58	79,85	119,92	65,48	93,54

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

IV.2. Cargos de Acceso

47. El 31 de enero de 2011, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 002-2011-CD-OSITRAN, se aprobó el REA de 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.
48. Durante el 2015, los ocho contratos de acceso vigentes para los servicios especiales de practicaje y remolcaje consideran un pago por el acceso igual a USD 0,00 y USD 70,00⁸, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre DP World y los usuarios intermedios. En total, son 4 empresas de servicios de remolcaje y 4 empresas de practicaje; de éstas sólo la empresa Trabajos Marítimos S.A (TRAMARSA) brinda ambos servicios. (Ver Cuadro N°2)
49. Al cierre del 2015, se renovaron 8 contratos de acceso por un año más de lo establecido en el contrato principal.

⁸ Sin incluir IGV, por maniobra, por remolcador.



CUADRO N° 2: CARGOS DE ACCESO, 2014 - 15
(USD, sin IGV)

Servicio	Desde:	Hasta:	Monto (dólares, sin IGV)
Remolcaje			
Trabajos Marítimos SA. - TRAMARSA	05/09/2015	04/09/2016	70,00
Ian Taylor Perú SAC.	05/09/2015	04/09/2016	70,00
Petrolera Transoceánica SA.	05/09/2015	04/09/2016	70,00
Inversiones Marítimas CPT Perú SAC. - INMARSA	05/09/2015	04/09/2016	70,00
Practicaje			
Trabajos Marítimos SA. - TRAMARSA	01/08/2015	31/07/2016	0,00
Triton Maritime Services SA.	01/08/2015	31/07/2016	0,00
Agencias Universales Perú SA. - AGUNSA	01/08/2015	31/07/2016	0,00
Argos Marine EIRL.	01/10/2015	30/09/2016	0,00

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

IV.3. Servicios no regulados

50. 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 ello. A continuación se presenta algunos precios de los servicios no regulados en función a la nave.

CUADRO N° 3:
PRECIO DE LOS SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA NAVE, 2014- 15
(En USD, sin IGV)

CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	VIGENTE A PARTIR DE 1/	
		02/06/2014	24/10/2015 a/
Escotillas o Tapas de Bodegas			
Movilización de tapas de bodega - Escotillas 1/	Por Ciclo	280,00	280,00
Re-estiba de contenedores			
Re-estiba en la misma bodega - contenedor 20 pies	Por Contenedor	135,00	135,00
Re-estiba en la misma bodega - contenedor 40 pies	Por Contenedor	--	--
Re-estiba vía muelle - contenedor 20 pies	Por Contenedor	270,00	270,00
Re-estiba vía muelle - contenedor 40 pies	Por Contenedor	--	--
Uso de Área Operativa - Almacenaje Contenedores vacíos			
Días: 0 – 2 (incluidos en el Servicio Estándar)	Por TEU	Sin costo	Sin costo
Días: 3 - en adelante (por día o parte de día, no retroactivo)	Por TEU/día o fraccion	10,00	10,00
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	75,00	75,00
Días: 8 en adelante	Por TEU/día o fraccion	15,00	15,00
Contenedores Reefer de Transbordo - Manipuleo, Energía y Monitoreo			
Recepción del contenedor Reefer, Exportación e Importación (P1)	Por contenedor	92,50	99,00
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 – medio día, por períodos en exceso de P1	Por contenedor	35,00	35,00
Energía – por día o parte de un día (si es mayor a medio día), por períodos en exceso de P1.	Por contenedor	50,00	50,00
Monitoreo de contenedor Reefer – por día, por períodos en exceso de P1	Por contenedor/Día	10,00	10,00
Montaje y Desmontaje de 'Gensets' - Ciclo completo - Incluye 24 horas de almacenaje	Por genset	25,00	25,00

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

a/ La siguiente modificación al Tarifario Versión 2015-02 (Versión 2015-03) fue publicado el 31 de diciembre del 2015, por ello se considera este último tarifario del 2015.

51. Como se observa del cuadro anterior, en general, los servicios a la nave no presentan ninguna modificación en sus precios, salvo el servicio de Recepción del contenedor Reefer, Exportación e Importación que se incrementó en 7,0%.



52. En contraste con lo anterior, los precios de los Servicios Especiales a la carga si presentaron modificaciones, en particular, hacia el alza. En efecto, el servicio Uso de Área Operativa - Almacenaje de contenedores llenos procedentes de la importación (que no son depósito temporal) se incrementaron en 51,5%. En esa misma línea, los servicios uso del área operativa de los días 8 a 10 dentro del Servicio Especial Depósito Temporal – Importaciones, Uso de Área Operativa Importación y Exportación - Depósito Temporal (a partir del día 8) - Contenedores con Carga Sobredimensionada (OOG) tuvieron incrementos de 50,0% y 18,1%, respectivamente.

CUADRO N° 4:
PRECIO DE LOS SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA CARGA, 2014-15
(En Soles, sin IGV)

CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	VIGENTE A PARTIR DE	
		02/06/2014	24/10/2015 a/
Uso de Área Operativa - Almacenaje de contenedores			
Contenedores llenos de importación			
Días 3 - 7:	Por TEU/día o fracción	99,0	150,0
Días 8 - 35:	Por TEU/día o fracción	99,0	99,0
Días 36 en adelante	Por TEU/día o fracción	49,5	49,5
Contenedores llenos de exportación			
Días 4 - 35:	Por TEU/día o fracción	99,0	99,0
Días 36 en adelante	Por TEU/día o fracción	49,5	49,5
Servicio Especial Depósito Temporal - Importaciones			
Servicio Especial Depósito Temporal - Importaciones - Contenedor 20' - incluye uso de Área del día 3 al día 7	Por Contenedor 20'	333,0	333,0
Servicio Especial Depósito Temporal - Importaciones - Contenedor 40' - incluye uso de Área del día 3 al día 7	Por Contenedor 40'	399,0	360,0
Días: 8 – 10 (uso del área operativa)	Por TEU/día	33,0	49,5
Días: 11 – 14 (uso del área operativa)	Por TEU/día	49,5	49,5
Días: 15 – 21 (uso del área operativa)	Por TEU/día	88,0	99,0
Servicio Especial Depósito Temporal - Exportación			
Servicio Especial Depósito Temporal - Exportaciones - Incluye Uso de Área del día 4 al día 7	Por Contenedor	160,0	179,0
Uso de Área Operativa Importación y Exportación - Depósito Temporal (a partir del día 8) - Contenedores con Carga Sobredimensionada (OOG)			
Días 8 - 21:	Por TEU/Día	88,00	103,95
Movimiento Extra Contenedores en Patios			
Movimiento extras al servicio estándar en el Terminal	Por movilización	35,0	35,0
Pesaje Extraordinario			
De contenedores	Por contenedor/operación	15,0	15,0

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

a/ La siguiente modificación al Tarifario Versión 2015-02 (Versión 2015-03) fue publicado el 31 de diciembre del 2015, por ello se considera este último tarifario del 2015.

1/ Las tarifas vigentes corresponden a los Tarifarios V 2014-3 y Versión 2015-2, cuyas fechas de inicio de vigencia fueron 02-06-2014 y 24-10-2015, respectivamente.

2/ Suministro de equipos especiales para el manipuleo de contenedores OOG en el patio de contenedores, posicionamiento en zona especial y coordinaciones por servicios especiales para carga en patio de acuerdo a requerimiento. Se aplica sobre la tarifa de uso de Área Operativa.

3/ Aplica sólo cuando DP World Callao sea nominado como Depósito Temporal.

53. Sin perjuicio de lo anterior, cabe anotar la disminución de un solo servicio, a saber, Servicio Especial Depósito Temporal - Importaciones - Contenedor 40' - incluye uso de Área del día 3 al día 7, el cual tuvo una disminución de 9,8%.
54. 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 responden a la elasticidad o poder de negociación que tendría el Concesionario sobre el consignatario de la carga, el cual sería mayor con respecto a las líneas navieras. Lo cual estaría explicando las mayores variaciones o incrementos en los servicios que son demandados por los consignatarios a la carga y no o en poca medida en los servicios que son demandados por las líneas navieras.

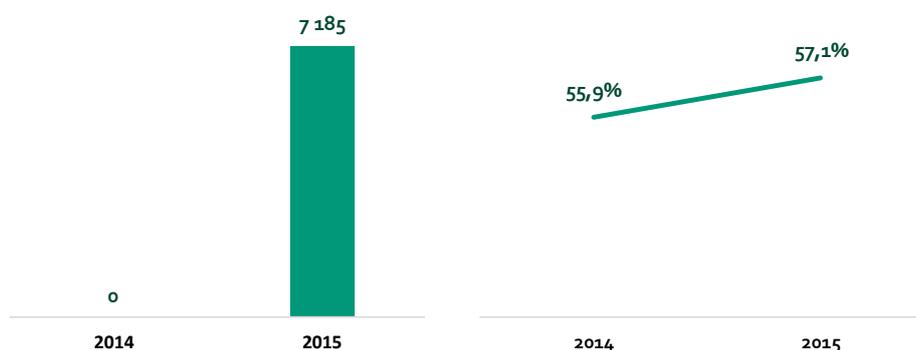


V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

55. 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.
56. No obstante, para la ejecución de la fase 1 el Concesionario ha invertido un total de USD 334 millones (inc. IGTV), cifra superior a lo proyectado inicialmente en 8,5%. Dicho monto comprende la inversión en obras civiles (USD 233,93 millones) y en equipamiento (USD 100,1 millones).
57. Asimismo, es importante indicar que el Concesionario ha invertido en la construcción de una casa simulador, oficinas de aforo, puente peatonal, puerta de transbordo e instalaciones eléctricas para energizado de *reefer*, las cuales representan inversiones adicionales. Estas inversiones alcanzaron al 2015 el monto de USD 7,2 millones (inc. IGTV).

GRÁFICO N° 8: INVERSIONES RECONOCIDAS Y PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO, 2014 - 15
(En miles de USD, con IGTV)



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

58. Al cierre del 2015, las inversiones acumuladas reconocidas fueron de USD 342,8 millones, lo cual representa el 57,1% de ejecución de la inversión comprometida en el Contrato de Concesión en obras y equipamiento.

V.2. Pagos al Estados

59. 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.
60. Por su parte, la cláusula 14.14, establece que el Concesionario está obligado a pagar al Regulador el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a



partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Dicho porcentaje está determinado por la Ley 26917 y el Reglamento de Aporte por Regulación de OSITRAN.

CUADRO N° 5: APORTES AL ESTADO, 2014 – 15 (Miles de Soles)		
Concepto	2014	2015
Autoridad Portuaria Nacional - APN	12 722	13 287
OSITRAN	4 252	4 435
TOTAL	16 974	17 722

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

61. El pago realizado por conceptos de Retribución al Estado y Aporte por Regulación en el 2015, superó los S/. 17,7 millones, monto 4,4% mayor que el pagado el año anterior por ambos conceptos.



VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

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

64. El Anexo N°3 del Contrato de Concesión establece una serie de indicadores para la verificación (trimestral o por operación individual) de los niveles de servicio y productividad en la prestación de los servicios estándar. Cabe señalar que durante el primer y segundo trimestre de Explotación será considerado como una etapa de adecuación, por lo que la verificación del cumplimiento de los indicadores se registró a partir del tercer trimestre.
65. Las evaluaciones de niveles de servicios y productividad correspondiente al 2015 tuvieron los siguientes resultados:

CUADRO N° 6: NIVELES DE SERVICIOS Y PRODUCTIVIDAD, 2015							
INDICADOR	APLICACIÓN	CALIDAD MÍNIMA	UNIDAD DE MEDICIÓN	Trimestre de explotación			
				19° Dic/Feb 2015	20° Mar/May 2015	21° Jun/Ago 2015	22° Set/Nov 2015
Tiempo para el inicio de la descarga	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos	Minutos	14 minutos	13 minutos	14 minutos	11 minutos
	Operación individual	No más de 30 minutos	Número de operaciones que no lograron el NSP	0	0	4	2
Tiempo para el zarpe de la nave	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos	Minutos	11 minutos	12 minutos	13 minutos	11 minutos
	Operación individual	No más de 30 minutos	Número de operaciones que no lograron el NSP	1	2	4	2
Rendimiento de la operación de embarque y descarga	Promedio Trimestral	No menor de 25 contenedores /hora/grúa	Minutos	33,37	34,09	35,03	37,12
	Operación individual	No más de 20 contenedores por	Número de operaciones que no lograron el NSP	0	1	1	0
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (Importación)	Operación Individual	No más de 30 minutos	Minutos	3 320 que no cumplieron	2 366 que no cumplieron	3 144 que no cumplieron	2 666 que no cumplieron
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (Importación)	Promedio Trimestral	No más de 20 minutos	Minutos	17 minutos	17 minutos	18 minutos	18 minutos

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

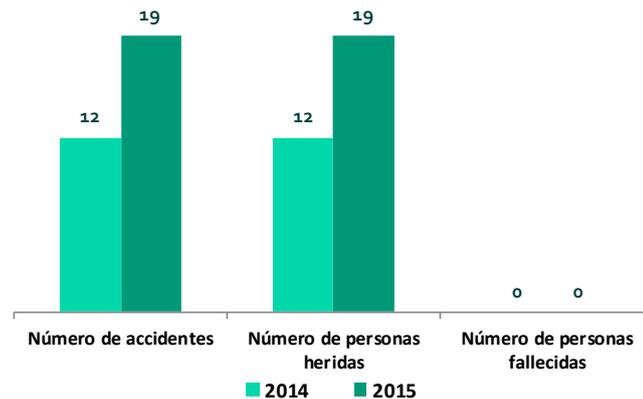
66. Al analizar los indicadores, se observa que de los indicadores establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario solo alcanzó los niveles establecidos en cuatro (4) indicadores de manera estricta: Tiempo para el inicio de la descarga (promedio trimestral), Tiempo para el zarpe de la nave (promedio trimestral), Rendimiento para la operación de embarque y descarga (promedio trimestral) y Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (importación-promedio trimestral).
67. Respecto al resto de indicadores, tales como, el Tiempo para el zarpe de la nave (operación individual) y el Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (operación individual) alcanzaron niveles mayores a los establecidos al Contrato de Concesión durante todos los trimestres del 2015.



VI.2. Accidentes

68. En el 2015 el número de accidentes en el Terminal Muelle Sur fue de 19, lo que significó un aumento en 7 accidentes más que el 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.

GRÁFICO N° 9: NÚMEROS DE ACCIDENTES, HERIDOS Y FALLECIDOS, 2014-15

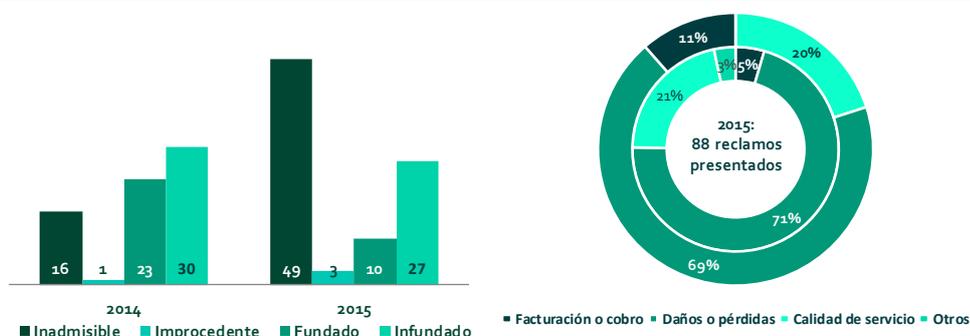


Fuente: Planes de negocios 2016 de DP World
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VI.3. Reclamos, Sanciones y Penalidades

69. En el 2015, el número de reclamos presentados ascendió a 88, lo cual significó un incremento de 18 reclamos (25,7%) respecto al año 2014. En particular, se registró un incremento en los reclamos por Daños o Pérdidas, el cual paso de 48 en el 2014 a 62 en el 2015. De otro lado, los reclamos resueltos fueron 89, de los cuales 49 han sido declarados inadmisibles, es decir, no cumplieron con los requisitos de forma. Del resto que han seguido su proceso, 27 han sido declarados infundados y solo 10 ha sido declarados fundados, esto es, le han dado la razón al usuario.
70. Asimismo, es importante notar que tanto en términos relativos como en absolutos los casos fundados tuvo una disminución respecto al año anterior.

GRÁFICO N° 10: NÚMERO DE RECLAMOS RESUELTOS Y PRESENTADOS, 2014-15



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



71. De otro lado, DP World ha sido sancionado en una oportunidad con una multa ascendente a 10,0 UIT. Dicha infracción corresponde al incumplimiento del Artículo 6 del Reglamento de Retribución y tipificada en el Artículo 38 del Reglamento de Infracciones y Sanciones, la infracción consiste en no haber remitido de manera oportuna la información relacionada con el pago de retribución de los periodos comprendidos entre mayo a diciembre de 2010, enero a diciembre de 2011, así como enero a agosto del 2012. Cabe señalar que esta sanción ha sido ratificada en segunda instancia.

72. Asimismo, DP World fue penalizado hasta en tres (3) oportunidades con un valor total de 44,48 UIT. Dichas penalidades corresponden al Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad del décimo séptimo, décimo octavo, décimo noveno y vigésimo trimestre de explotación.



VII. ANALISIS FINANCIERO

VII.1. Estados Financieros

a) Estado de resultados integrales

73. En el año 2015, DP World obtuvo ingresos por un monto de USD 137,3 millones, lo cual representó una disminución de 7,5%, respecto al año anterior. Los ingresos provienen principalmente por el servicio de Estiba y desestiba a la carga y el servicio de Almacenaje en patio de contenedores que tienen una participación de 70,5% y 12,9%. En ese sentido, la disminución presentada en los ingresos de estos servicios (6,2% y 18,6%, respectivamente) generó la disminución del ingreso total.
74. Los costos de servicio representaron el 35,4% de los ingresos registrados durante el año 2015, esta participación fue mayor que la presentada en el 2014 (34,9%). Los principales costos que influyen en el costo del servicio son los Gastos de personal (32%), Depreciación del ejercicio (14%) y Amortización (12%). La caída de los ingresos y costos del Concesionario generaron una utilidad bruta de USD 88,7 millones, lo cual representa una disminución en la utilidad bruta de 8,2% respecto al 2014.
75. Asimismo, se observa que la utilidad operativa representó 43,1% de los ingresos del periodo, lo cual es un porcentaje menor al presentado el 2014, lo que podría señalarse como una menor eficiencia operativa del Concesionario. Finalmente, la utilidad neta presentó una caída de 18,3% respecto al año anterior.

CUADRO N° 7: ESTADO DE RESULTADOS, 2014 - 15
(Miles de USD)

Concepto	2015	2014
Ingresos	137 325	148 488
Costo de servicios	(48 620)	(51 879)
Utilidad bruta	88 705	96 609
Gastos de administración y ventas	(29 898)	(29 509)
Otros ingresos	374	557
Utilidad operativa	59 181	67 657
Ingresos financieros	38	105
Gastos financieros	(10 118)	(8 674)
Diferencia en cambio, neta	(711)	(303)
Utilidad antes de impuesto a la renta	48 390	58 785
Impuesto a la renta	(14 958)	(17 847)
Utilidad del año	33 432	40 938

Fuente: Estados Financieros Auditados 2015 de DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

b) Estado de Situación Financiera

76. En el 2015, DP World tuvo un Activo de USD 432,1 millones lo cual representó un incremento de 4,5% respecto año anterior. Dicho monto fue impulsado, principalmente, por la cuenta de "Instalaciones y Equipo", que representó el 64,3% del Total de Activos a pesar de haber presentado una disminución de 2,7% ese mismo año.



77. De otro lado, la Concesión tuvo un Pasivo de USD 280,5 millones lo que representó una disminución de 4,8%, respecto al año anterior, ello como consecuencia de una disminución en las cuentas "Tributos por pagar", "Cuentas por pagar a partes relacionadas" y "Otra cuenta a pagar" de 91%, 48% y 31%, respectivamente. El principal Pasivo sigue siendo las "Obligaciones financieras" que corresponde a deudas de largo plazo y que representó el 92,1% del total de Pasivos. Esta deuda corresponde a préstamos a bancos comerciales realizado en el 2013 con el propósito de amortizar el préstamo recibido en el 2008.
78. Finalmente, en el 2015, el Patrimonio Neto llegó a USD 151,6 millones lo que constituye un aumento de 27,3% producto del incremento de los Resultados Acumulados (76,6%)⁹. El Capital del Concesionario está conformado 237 805 630 participaciones comunes de un valor nominal de un Sol cada una, equivalente a USD 76,3 millones.

CUADRO N° 8: ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2014 - 15
(Miles de USD)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2015	2014		2015	2014
ACTIVO CORRIENTE			PASIVO CORRIENTE		
Efectivo y equivalentes de efectivo	19 209	20 188	Cuentas por pagar comerciales	1 705	2 039
Cuentas por cobrar comerciales	6 732	6 739	Retribuciones por pagar	459	523
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	85	107	Tributos por pagar	934	10 387
Otras cuentas por cobrar	2 029	502	Cuentas por pagar a partes relacionadas	4 997	9 682
Inventarios	4 209	3 081	Otras cuentas po pagar	7 153	10 355
Gastos pagados por anticipado	1 720	2 320			
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	33 984	32 937	TOTAL PASIVO CORRIENTE	15 248	32 986
ACTIVO NO CORRIENTE			PASIVO NO CORRIENTE		
Instalaciones y equipo, neto	277 937	285 642	Impuesto a la renta diferido	5 144	2 916
Intangibles, neto	120 163	95 007	Instrumentos financieros derivados	1 771	845
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	398 100	380 649	Obligaciones financieras	258 346	257 770
			TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	265 261	261 531
			TOTAL PASIVO	280 509	294 517
			PATRIMONIO		
			Capital	76 270	76 270
			Reserva de cobertura	(1 771)	(845)
			Resultados acumulados	77 076	43 644
			TOTAL PATRIMONIO	151 575	119 069
TOTAL ACTIVO	432 084	413 586	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	432 084	413 586

Fuente: Estados Financieros Auditados 2015 de DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

VII.2. Indicadores Financieros

a) Ratios de Rentabilidad

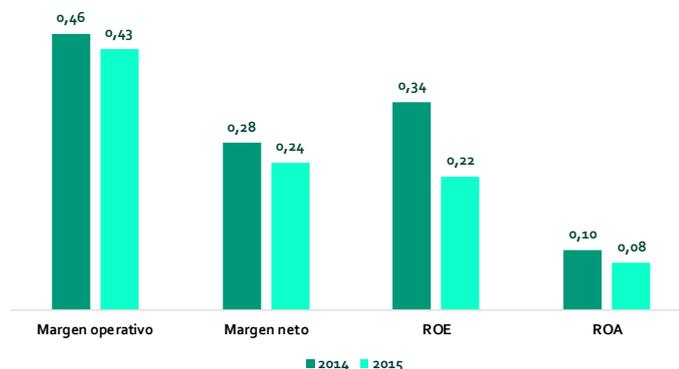
79. Los ratios de rentabilidad están definidos como aquellas razones que miden las ganancias generadas por diversas variables. En ese sentido, el margen operativo y margen neto miden las ganancias generadas por las ventas, en consecuencia, los indicadores indican que las ventas del Concesionario generan menos utilidad operativa y neta que el año anterior. Por su parte, el ROE¹⁰ indica la rentabilidad de la inversión de los accionistas, la cual muestra que también ha disminuido respecto al año anterior. En efecto, en el 2015 por cada sol invertido por el accionista este percibe S/. 0,22 valor inferior a los S/. 0,32 que percibía en el 2014.

⁹ La junta General de Socios del 10 de diciembre de 2014 acordó la distribución por la Empresa de dividendos por USD 46,9 millones a cuenta de los resultados acumulados al 31 de diciembre de 2013. La cancelación de los dividendos se efectuó el 15 de diciembre de 2014.

¹⁰ Por sus siglas en inglés *Return On Equity*.



GRÁFICO N° 11: RATIOS DE RENTABILIDAD, 2014 - 15



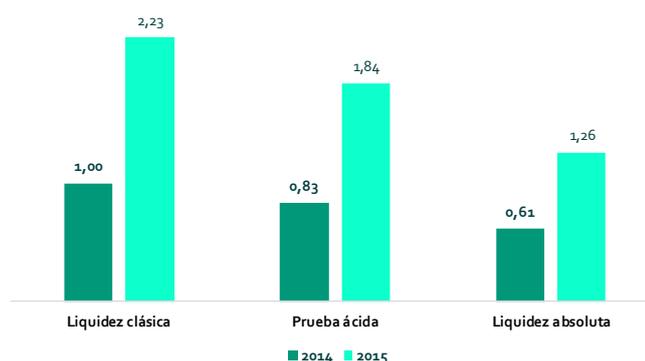
Fuente: Estados Financieros Auditados 2015 de DP World.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

80. Finalmente, el ROA¹¹ mide la rentabilidad de la inversión que se realiza en la empresa Concesionaria. Al respecto, y en línea indicadores anteriores, el retorno por cada sol invertido en la Concesión presenta una disminución respecto al año anterior, pasó de un retorno de 10% en el 2014 a 8% en el 2015. Esto principalmente por una disminución en la utilidad neta y un incremento en los activos.

b) Ratios de Liquidez

81. Los ratios de liquidez son aquellas razones que indican la cobertura sobre la deuda de corto plazo que tiene la empresa. En ese sentido, todos los ratios de liquidez indican que DP World tiene suficiente activos líquidos que pueden cubrir su deuda de corto plazo. Incluso bastaría con el efectivo en bancos para cubrir dicha deuda. Estos resultados son producto de una reducción total de la cuenta "otras deuda por pagar".

GRÁFICO N° 12: RATIOS DE LIQUIDEZ, 2014 - 15



Fuente: Estados Financieros Auditados 2015 de DP World.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

c) Los ratios de endeudamiento

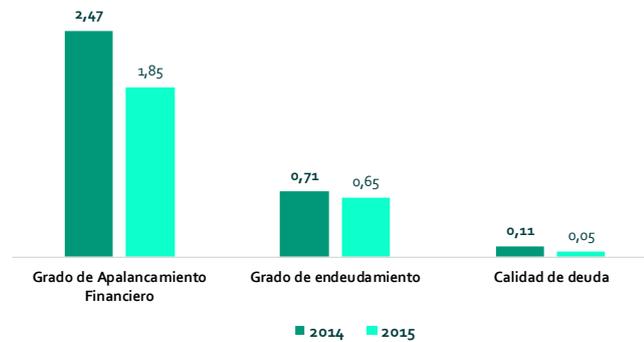
82. Los ratios de endeudamiento miden la capacidad de la empresa frente a sus deudas de corto y largo plazo. En ese sentido, el grado de apalancamiento y el grado de endeudamiento nos

¹¹ Por sus siglas en ingles *Return On Assets*.



indica que el Concesionario ha reducido el financiamiento de terceros respecto a capital propio de la Concesión, esto genera que dichos ratios se acerquen a los niveles ideales¹². De forma similar, el ratio calidad de deuda muestra una reducción de la deuda de corto plazo respecto a la deuda total, esto último producto de alto nivel de financiamiento para las inversiones en infraestructuras comprometidos y que es adecuado que sean de largo plazo.

GRÁFICO N° 13: RATIOS DE ENDEUDAMIENTO, 2014 - 15



Fuente: Estados Financieros Auditados 2015 de DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

¹² En general, se considera como niveles recomendables para el caso de Grado de Apalancamiento Financiero entre 0,7 y 1,5. En el caso del Grado de endeudamiento entre 0,4 y 0,6.



CONCLUSIONES

- En el 2015, DP World estaba compuesta por P&O Dover/Dubai Ports con un 82,55% y Matthews Holding Limited con un 17,45%. Esta composición es distinta con respecto con la cual se inició la Concesión.
- La cantidad demandada del Servicio Estándar a la Nave presentó una disminución de 4,3% respecto al año anterior. Similar comportamiento se muestran en los Servicios Estándar a la carga, sean contenedores llenos, vacíos o transbordo que cayeron en 6,2%, 9,3% y 29,1%, respectivamente, producto de un desplazamiento de la carga hacia el Terminal Muelle Norte, lo cual se puede observar claramente en la disminución de la carga de la línea naviera Maersk Line que pasó de representar 11,7% en el 2014 a 1,9% en el 2015.
- Las tarifas presentaron dos movimientos durante el 2015, el primero en enero 2015 en el cual se presentó un incremento en todos los servicios estándar (a la nave y a la carga) ajustados por inflación y, en octubre de 2015, un segundo ajuste por el factor de productividad que condujo a una reducción de las tarifas, salvo en el Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores llenos que se incrementó en 1,7%. Esto responde a la facultad que tiene el Concesionario respecto a la variación de las tarifas de los servicios en una canasta, pero que en su conjunto debe coincidir con el ajuste de RPI – X. Sin perjuicio de ello, en general, el último ajuste se tradujo en una reducción de las tarifas respecto al presentado en el 2014.
- Los precios de los servicios especiales presentan la característica de mantenerse estables en su mayoría en los servicios que son demandados por las líneas navieras y de incrementarse en los servicios que son demandados por los consignatarios de la carga. Lo cual podría estar explicado por el mayor poder de negociación que tendría el Concesionario sobre los consignatarios de la carga que respecto a las líneas navieras.
- El 2015 las inversiones de DP World ascendieron a USD 7,2 millones (con IGV) con lo cual la inversión acumulada al 2015 fue el 57,1% de la inversión comprometida. De otro lado, los aportes al Estado (Retribución al Estado y Aporte por Regulación) tuvieron un incremento de 4,4%.
- El Concesionario alcanzó los niveles de servicios y productividad esperados en los siguientes indicadores: Tiempo para el inicio de la descarga (promedio trimestral), Tiempo para el zarpe de la nave (promedio trimestral), Rendimiento para la operación de embarque y descarga (promedio trimestral) y Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (importación-promedio trimestral). Por otro lado, el número de accidentes se incrementó en 7 accidentes de los cuales en ninguno se presentó personas fallecidas.
- El número de reclamos presentados se incrementó en 18 respecto al año anterior. Asimismo, se declararon 10 reclamos fundados lo cual en términos relativos (respecto al total de reclamos) representa una disminución respecto al año anterior. De otro lado, el Concesionario fue sancionado con 10,0 UIT por no haber remitido de manera oportuna la información relacionada con el pago de retribución al Estado en diversos periodos. Asimismo, fue sancionado en tres oportunidades con una multa total de 44,48 UIT, en todos los casos por incumplimiento en los niveles de servicios y productividad en varios trimestres del 2015.
- Así como la demanda por servicios, los ingresos de DP World disminuyeron en 7,5%, principalmente por la disminución en los ingresos del servicio de estiba y desestiba de la carga. Lo anterior, trajo consigo una disminución en la utilidad operativa y neta que alcanzó los USD 59,2 millones y USD 33,4 millones, respectivamente, representando disminuciones del orden del 12,5% y 18,5%, respectivamente.
- El Total Activo tuvo un incremento de 4,5% alcanzando los USD 432,1 millones impulsada por la cuenta "Instalaciones y Equipo". Por su parte, el Total Pasivo presentó una disminución de 4,8% respecto al año anterior y el Patrimonio un aumento de 27,3%.
- Los ratios financieros muestran diversos resultados, las razones de rentabilidad muestran, como era de esperarse luego de las disminuciones en las utilidades, una disminución de la rentabilidad por unidad de servicios prestado aunque siguen siendo positivas. En esa misma



línea, la rentabilidad de la Concesión como la de los accionistas también disminuyeron. De otro lado, los ratios de liquidez señalan una mayor cobertura de la deuda de corto plazo, incluso bastaría con el activo más líquido (efectivo y equivalentes) para poder cubrir dichas deudas. Finalmente, los ratios de endeudamiento indican que el financiamiento de la Concesión por parte de terceros ha disminuido, pero a pesar de ello se encuentra en niveles adecuados.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO

DP World Callao S.R.L. Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao Muelle Sur			
Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao-Zona Sur.	Cláusula 2.4. (p. 11)
2	Fecha de suscripción	24 de julio de 2006.	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años.	Cláusula 4.1. (p. 30)
4	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Primer tramo</u>: Menor Índice Tarifario Estándar.▪ <u>Segundo Tramo</u>: Mayor Inversión Complementaria Adicional.	Bases del Concurso
5	Adendas	<ul style="list-style-type: none">▪ Adenda 1: 11 de marzo de 2010. Incorporación de las definiciones de obras mayores y obras menores dentro de la cláusula 1.20.67., y de un segundo párrafo a la cláusula 15.6. Modificación de la cláusula 6.6., y numeral 2.3.3 del anexo 9.	Adenda 1
6	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.7. (p. 25)
7	Capital mínimo	20% del Presupuesto Estimado Oficial de la Obra (US 43,7 millones).	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 28)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none">▪ La Garantía del Fiel Cumplimiento del Contrato corresponde a un porcentaje del presupuesto Estimado Oficial de Obra.▪ USD 43,7 millones hasta la entrega de un amarradero.▪ USD 32,7 millones hasta aprobación de obras mínimas iniciales.▪ USD 21,8 millones hasta 120 días de la fecha máxima para el ejercicio de la opción de compra del Estado o desde su ejercicio.	Cláusula 10.2. (p. 60)
9	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none">▪ El Concedente garantiza al Concesionario:<ul style="list-style-type: none">- Realización de gestiones necesarias para que se publique DS, por el cual se otorgará la garantía del Estado en respaldo de las obligaciones y garantías del Concedente establecidas en el Contrato.- Protección de la infraestructura portuaria y los bienes afectados de la Concesión.- Demanda mínima anual de 300 mil TEUs de importación y exportación y 100 mil TEUs de transbordo durante los 10 primeros años a partir de inicio de la explotación. Esta garantía no se aplica si: el tráfico de transbordo se desvió a otros puertos, el servicio del concesionario no cumple con los niveles de servicio y productividad y por fuerza mayor o si invocó el equilibrio económico-financiero.▪ El regulador verificará anualmente la demanda atendida por el Concesionario.	Cláusula 10.1.1. (p. 59) Cláusula 10.1.2. (p. 59) Cláusula 10.1.3. (p. 59)



DP World Callao S.R.L. Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao Muelle Sur

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
10	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inversión en obras: USD 218,434 millones ▪ Inversión en equipos: USD 254,674 millones ▪ Inversión Complementaria Adicional: USD 144 millones ▪ Inversión Total (sin incl. IGV): USD 617,108 millones 	Propuesta Técnica (Folio 253-254) Anexo 6
11	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo ▪ Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> - De conciencia. - De derecho: i) para controversias menores de USD 5 000 000,00 y ii) mayores a USD 5 000 000,00. 	Cláusula 16.11. (p. 93) Cláusula 16.12. (p. 93)
12	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: <ul style="list-style-type: none"> - Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato: Entre USD 500 000 y USD 1 000 000. - Régimen de bienes: Entre USD 1 000 y USD 100 000. - Obras de infraestructura portuaria: Entre USD 1 000 y USD 50 000. - Conservación de la Concesión: Entre USD 4 000 y USD 5 000. - Explotación de la Concesión: Entre USD 1 000 y 10 UIT. - Inversión Complementaria Adicional: Entre USD 1 000 y 0,5% del monto a transferir. - Garantías: Entre USD 4 000 y USD 10 000. - Régimen de Seguros: Entre USD 1 000 y 10% del monto del siniestro. - Consideraciones Generales Socio Ambientales: Entre USD 500 y USD 3 000. 	Cláusula XIX. (p. 99) Anexo 17 (p. 140)
13	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entre las principales destacan: <ul style="list-style-type: none"> - Término por Vencimiento del Plazo. - Término por Mutuo Acuerdo. - Término por incumplimiento del Concesionario o abandono. - Término por incumplimiento del Concedente. - Decisión unilateral del Concedente. - Fuerza mayor o caso fortuito – Salida Unilateral del Concesionario. - Otras causales no imputables a las partes. 	Cláusula 15.1. (p. 81)
14	Equilibrio económico - financiero	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se estipula un mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio Económico-financiero en caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a: <ul style="list-style-type: none"> i) cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables o ii) actos de gobierno; en la medida que cualquiera de los anteriores tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a: <ul style="list-style-type: none"> a) La inversión, titularidad u operación del Nuevo Terminal de Contenedores. b) El presente Contrato con excepción de las disposiciones relacionadas con las tarifas. ▪ El desequilibrio tendrá implicancias en la variación de ingresos o costos, o ambos a la vez, relacionados a los servicios estándar. 	Cláusula 8.22. (p. 55)



DP World Callao S.R.L. Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao Muelle Sur

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

N°	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. 	
15	Garantías a favor de acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Derecho de Concesión. ▪ Ingresos de la Concesión, netos de Retribución. ▪ Acciones o participaciones del Concesionario. ▪ Bienes del Concesionario. 	Cláusula 10.5. (p. 61)
16	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Servicios Personales para Trabajadores. ▪ Seguros contra todo Riesgo de Construcción y Montaje. ▪ Seguros de Todo Riesgo de Obras Civiles Terminadas. ▪ Seguro de Responsabilidad Civil General, Contractual, Extra Contractual, Patronal. 	Cláusula 11.3. (p. 68) Cláusula 11.4. (p. 68) Cláusula 11.5. (p. 69) Cláusula 11.6. (p. 70)
17	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la Conformidad de la Obra por parte de APN, la cual puede ser por partes de la Obra o por la integridad de la misma. ▪ Para dar inicio a la Explotación, el Concesionario deberá contar con la aprobación de las obras de por lo menos un amarradero y las obras complementarias que permitan su explotación. 	Cláusula 8.12. (p. 51)
18	Estándares de servicio	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El concesionario se obliga a obtener un Certificado ISO 9001:2000 en un plazo que no excederá de tres (03) años computados desde la fecha de explotación. ▪ <u>Tiempo para inicio de descarga</u>: no más de 20 minutos de tolerancia promedio trimestral. ▪ <u>Tiempo para zarpe de la nave</u>: no más de 20 minutos de tolerancia promedio trimestral. ▪ <u>Rendimiento de operación de embarque y descarga</u>: no menor de 25 contenedores por hora. ▪ <u>Tiempo de atención al usuario</u>: no más de 20 minutos de espera. 	Cláusula 8.11. (p. 51) Anexo 3
19	Tarifas	<p>Hasta el quinto año las tarifas máximas ofertadas por el Concesionario son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ En función a la nave <ul style="list-style-type: none"> - Por metro-eslora por hora: USD 0,70 ▪ En función a la carga <ul style="list-style-type: none"> - Contenedor lleno de 20": USD 90,00 - Contenedor lleno de 40": USD 135,18 - Contenedor vacío de 20": USD 72,00 - Contenedor vacío de 40": USD 108,14 	Anexo 5
20	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación con dos amarraderos, el regulador realizará la primera revisión de la Tarifas de los Servicios Estándar en función a la Nave y en función a la carga aplicando el mecanismo regulatorio conocido como "RPI-X". Este mecanismo se aplicará siempre que los ingresos del Concesionario sean superiores en un 20% a los ingresos previstos en la cláusula 10.1.3. ▪ Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses y el factor de productividad (X) estimado por el Regulador para dicho quinquenio. ▪ Las tarifas de los servicios estándar serán reajustadas al último día del mes anterior de la fecha de inicio de explotación del 	Cláusula 8.19. (p. 54-55)



DP World Callao S.R.L. Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao Muelle Sur

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		segundo amarradero en función a la variación acumulada de índice de precios del consumidor de los EE.UU. desde el inicio de la Construcción.	
21	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							
Tipo: Autosostenible							
Plazo de concesión: 30 años							
Periodo: 2010-2015							
a. Tráfico							
Indicador	Unidad	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Naves atendidas	Unidades	371	949	925	816	840	804
Carga total atendida	Toneladas	1 251 000	11 820 400	14 728 000	13 699 000	15 107 300,42	13 521 000
Carga por tipo de operación:							
Exportación	Toneladas	420 000	3 711 500	4 501 000	4 030 000	4 594 256	4 242 000
Importación	Toneladas	649 000	5 116 900	6 398 000	5 962 000	6 224 044	5 887 000
Transbordo	Toneladas	182 000	2 992 000	3 829 000	3 707 000	4 289 000	3 392 000
Carga por tipo de producto:							
Contenedores	Toneladas	1 251 000	11 820 400	14 728 000	13 699 000	15 107 300	13 521 000
Contenedores	Contenedores	429 921	697 190	877 767	839 577	906 182	790 353
Contenedores (TEUs) ¹	TEU	420 549	1 094 297	1 357 194	1 310 402	1 426 516	1 238 903
b. Ingresos							
Ingresos	Unidad	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Estiba y desestiba	Miles de USD	28 891	70 259	93 035	91 366	103 145	96 778
Almacenamiento en patio de contenedores	Miles de USD	2 132	10 824	17 677	19 483	21 770	17 719
Servicio a la carga contenedorizada	Miles de USD	2 169	5 643	8 931	10 289	14 050	13 633
Monitoreo de contenedores refrigerados	Miles de USD	1 042	2 928	3 564	3 817	4 364	4 550
Servicios marinos	Miles de USD	1 246	2 338	2 761	2 685	3 004	2 661
Manipuleo de contenedores	Miles de USD	205	850	1 330	1 441	1 735	1 624
Carga no contenedorizada	Miles de USD	-	89	98	98	420	360
Total	Miles de USD	35 685,00	92 931,00	127 396,00	129 179,00	148 488,00	137 325,00
c. Ocupación de amarradero 3/							
Indicador	Unidad		Ago 10 - Ago 11	Ago 11 - Ago 12	Ago 12 - Ago 13	Ago 13 - Ago 14	Ago 14 - Ago 15
Tasa de ocupación de muelle	Porcentaje		80,8%	81,1%	75,8%	83,1%	82,3%

Fuente: DP World Callao S.R.L., Estados Financieros Auditados y Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



Calle Los Negocios 182 Piso 4, Surquillo. Lima - Perú

Teléfono: (511) 440 5115

Info@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente
Jorge Cárdenas
César Balbuena

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Manuel Carrillo Barnuevo
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada Oré
Jefe de Estudios
Económicos

José Aguilar Reátegui
Jefe de Regulación

Analistas de Estudios Económicos

Oscar Ubillús Ramirez
Sandra Queija de La Sotta
Victor Alejandro Chang Rojas
Wilmer Zela Moraya
Yessica Ochoa Carbajo

Practicantes

Dennier Anibal Agreda Lopez
Whiny Daise Espinoza Vega