

INFORME DE DESEMPEÑO

Terminal Contenedores del Callao – Muelle Sur
2021

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos



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



**Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
– OSITRAN**

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2021: Terminal Contenedores del Callao – Muelle Sur

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión o regulación de este organismo regulador.

Primera versión: Junio de 2022

Para comentarios o sugerencias en relación con el Informe de Desempeño, por favor sírvase comunicar al siguiente correo:

estudioeconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
I.1. Composición del Concesionario	7
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	7
I.3. Área de Influencia	9
I.4. Principales activos de la Concesión	9
I.5. Hechos de importancia	9
II. OFERTA DE SERVICIOS	9
II.1. Servicios estándar	9
II.2. Servicios especiales	10
II.3. Servicios sujetos a régimen de acceso	10
III. DEMANDA DE SERVICIOS	10
III.1. Principales clientes	10
III.2. Evolución del tráfico	10
IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO	16
IV.1. Tarifas	16
IV.2. Precios	18
IV.3. Cargos de acceso	20
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	21
V.1. Inversiones	21
V.2. Pagos al Estado	22
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	23
VI.1. Accidentes	23
VI.2. Reclamos, sanciones y penalidades	24
VII. ESTADOS FINANCIEROS	24
VII.1. Estado de Resultados Integrales	24
VII.2. Estado de Situación Financiera	27
VII.3. Indicadores Financieros	29
VIII. CONCLUSIONES	31
ANEXOS	33
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	33
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	38



CUADROS

CUADRO 1 FACTOR DE PRODUCTIVIDAD DETERMINADO PARA DP WORLD	18
CUADRO 2 TARIFARIO DE LOS SERVICIOS ESTÁNDAR, 2020-2021.....	18
CUADRO 3 PRECIO DE ALGUNOS SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA NAVE	19
CUADRO 4 PRECIO DE ALGUNOS SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA CARGA	20
CUADRO 5 CONTRATOS DE ACCESO PARA SERVICIOS DE REMOLCAJE Y PRACTICAJE	21
CUADRO 6 APORTES AL ESTADO, 2020 – 2021	23
CUADRO 7 INGRESOS POR SERVICIOS 2020-2021.....	25
CUADRO 8 COSTOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS 2020-2021	25
CUADRO 9 GASTOS OPERATIVOS 2020-2021.....	26
CUADRO 10 RESULTADOS INTEGRALES 2020-2021.....	27
CUADRO 11 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA 2020-2021	27
CUADRO 12 ANÁLISIS VERTICAL Y HORIZONTAL - ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	28
CUADRO 13 RATIOS DE LIQUIDEZ, 2020 – 2021	29
CUADRO 14 RATIOS DE APALANCAMIENTO/ENDEUDAMIENTO,	30
CUADRO 15 RATIOS DE RENTABILIDAD, 2020 – 2021.....	30

GRÁFICOS

GRÁFICO 1 TRÁFICO DE NAVES, 2020-2021	12
GRÁFICO 2 SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS, 2020-2021..	12
GRÁFICO 3 SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS, 2020-2021..	13
GRÁFICO 4 SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS, 2020-2021 ..	14
GRÁFICO 5 SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS, 2020-2021 ..	15
GRÁFICO 6 SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES, 2020-2021	15
GRÁFICO 7 SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES, 2020-2021	16
GRÁFICO 8 INVERSIONES RECONOCIDAS Y PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO, 2020 – 2021 ..	22
GRÁFICO 9 NÚMERO DE ACCIDENTES, HERIDOS Y FALLECIDOS,.....	23
GRÁFICO 10 NÚMERO DE RECLAMOS RESUELTOS Y PRESENTADOS, 2020 – 2021	24

ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN N° 1: ETAPAS DEL PROYECTO	8
---	---



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 2021. 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 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). Al cierre de 2021, la inversión total comprometida para el desarrollo de la infraestructura es de USD 731,3 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 (carga contenedorizada), tiene como principales clientes a las líneas navieras. Durante el año 2021, las principales empresas que generaron el tráfico de contenedores fueron las líneas navieras Hapag-Lloyd, CMA CGM, China Shipping Container Line, y Evergreen con un 32,2%, 18,5%, 14,4% y 8,2%, respectivamente.

Durante el año 2021, el Terminal Muelle Sur alcanzó a atender a 644 naves, un 0,5% menos que lo observado en el 2020 (647 naves). Todas las naves atendidas tienen las características de ser del tipo de alto bordo y *Gear Less*. Con relación al tráfico mensual, el mes de noviembre reportó la mayor cantidad de naves atendidas con un total de 63 naves; mientras que en el mes de septiembre se recibió la menor cantidad, registrando 47 naves.

En el año 2021, el Concesionario movilizó 885,3 miles de TEU² de contenedores llenos, un 18,5% superiora al año 2020, hecho asociado fundamentalmente al crecimiento en la operación de embarque (38,6%), con la operación de descarga registrando un incremento del (8,8%). En cuanto a la importancia relativa, las operaciones de embarque ganaron cierta participación respecto a las de descarga en términos de TEU, al pasar de 32,6% a 38,1%. En el 2021, el mayor flujo de estos contenedores se ha registrado en el mes de diciembre, mientras que el valor mínimo se alcanzó en setiembre.

Respecto a la cantidad demandada del Servicio Estándar de Embarque/Descarga de contenedores vacíos, durante el año 2021 se registró una caída de 3,3% con relación al año anterior (2,7 miles de TEU menos), explicado principalmente por el comportamiento de las operaciones de descarga. Específicamente, el embarque de contenedores vacíos disminuyó en 0,5% (movilizando 247,8 miles de TEU), mientras la descarga de contenedores vacíos se redujo en 3,5% (movilizando 40,6 miles de TEU).

El servicio estándar de transbordo de contenedores (Llenos o vacíos) presentó una incremento reflejado en una tasa interanual del 6,4% en el 2021, llegando a movilizarse 311,2 miles de TEU. De otro lado, este servicio se caracteriza por presentar en su mayoría contenedores llenos, los cuales, de manera similar a años anteriores, representaron el 89,3% del total de contenedores movilizados bajo este servicio en 2021.

En agosto 2020 se determinó que las tarifas de los servicios estándar se mantuvieran en el mismo nivel, según lo dispuso la Resolución de Consejo Directivo N° 0043-2020-CD-OSITRAN del 15 de agosto de

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

² Acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies.



2020, en la que se establecen tarifas provisionales para los servicios estándar aplicables a partir del 18 de agosto de 2020 hasta que se apruebe el factor de productividad en el marco del procedimiento de revisión tarifaria. Mediante resolución del consejo directivo N° 0002-2021-CD-OSITRAN del 08 de enero 2021, se aprobó un factor de productividad a los Servicios Estándar de -2,66, con vigencia hasta el 17 de agosto de 2025 y aplicable cada año mediante la regla RPI - (-2,66%), donde RPI representa la variación anual del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América de los últimos doce (12) meses, publicado por The Bureau of Labor Statistics.

En cuanto al precio de algunos servicios no regulados en función a la nave, se aprecia que durante 2021 estos se mantuvieron al mismo nivel que en 2020. En el caso del precio de servicios especiales en función a la carga, se aprecian algunos incrementos entre 2020 y 2021. En particular, entre los servicios relacionados al depósito temporal destacan el incremento del 12,4% en el servicio *Importación - Solo uso de Área del día 8 al día 14 e Importación - Solo uso de Área del día 15 al día 21* con una tasa de 8,9%, mientras que los precios de servicios relacionados al uso de área operativa como el servicio de *Importación: Día 3 al 7 (tarifa por día o fracción)* y *Exportación: Día 3 al 7 (tarifa por día o fracción)* crecieron ambos a una tasa del 9,9% y el servicio de *Contenedor alto cubicaje (High Cube, 9'6" de altura)* a una tasa del 10,1%.

En el 2021, Ositrán reconoció al Concesionario inversiones por un valor de USD 22,8 millones, lo que significó que las inversiones reconocidas acumuladas, al final de ese año, sumaran USD 395,5 millones, lo que representa el 54,1% de ejecución de la inversión comprometida en el Contrato de Concesión en obras y equipamiento (USD 731,3 millones).

Durante el año 2021, el número de reclamos presentados por los usuarios del terminal ascendió a 107, significando una caída anual del -1,8% (2 reclamos). Específicamente, respecto a la motivación, se registró un incremento en los reclamos por Daños o pérdidas 11,1% (-2), a una caída en los reclamos relacionados a la Calidad del servicio del -16,7% (+4), mientras que el número de reclamos por Facturación o cobro permaneció estable respecto al año 2020. De otro lado, se puede destacar que de los 107 reclamos, 47 fueron declarados infundados (creciendo un 42,4%), 36 inadmisibles (-12,2%), 13 fundados (62,5%), y 9 improcedentes (200%). Así mismo, durante el mencionado año, DP World no registró ninguna sanción o penalidad impuesta por parte del Ositrán.

En cuanto a los resultados financieros, los ingresos totales percibidos por el concesionario se incrementaron 17,7% entre 2020 y 2021, al pasar de USD 149,9 millones a USD 176,4 millones, mientras que los costos totales disminuyeron, siendo de USD 57,7 millones en el 2021 frente a los USD 51,1 millones en el 2020, lo que determinó un incremento de la ganancia bruta del orden del 20,3%.

Al cierre del año 2021, la empresa incrementó sus valores contables en relación con totales de activo y pasivo-patrimonio respecto al cierre de 2020, al registrar USD 500,1 millones en 2021 y USD 437,8 millones al finalizar 2020. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo es cubrir con activos corrientes más de tres veces el total de deuda corriente en caso de exigibilidad conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2021.

En relación con la solvencia financiera de la empresa, esta mejoró respecto al año pasado; y con relación al nivel de autonomía financiera frente a terceros también mejoró. En relación con los indicadores de rentabilidad de la empresa, el margen bruto, los márgenes operativos y la ganancia del periodo aumentaron. Finalmente, en relación con los ratios de rentabilidad, en el 2021 se incrementó la eficacia de la empresa en la generación de ganancias tanto respecto al total de activos de la empresa como sobre el total del patrimonio.



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 2021, 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 mono operador; 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.

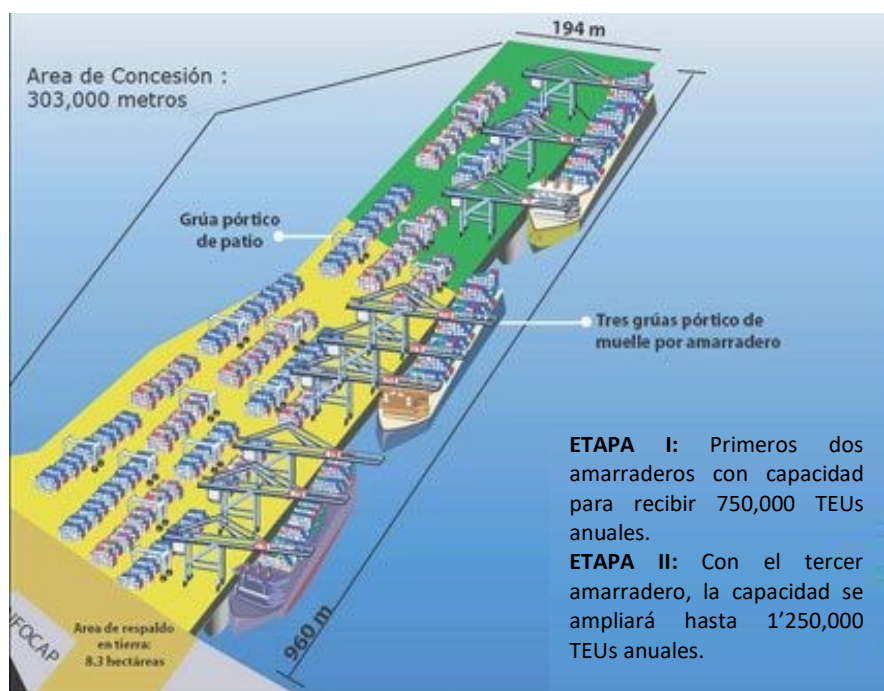
Compromisos de inversión

4. De acuerdo con el Contrato de Concesión, la Inversión Complementaria (IC) es la obligación que asume el Concesionario de ejecutar la Inversión Complementaria Mínima (ICM) y de transferir en dominio fiduciario la Inversión Complementaria Adicional (ICA). El ICM es el Compromiso de ejecutar las siguientes obras comunes mencionadas en el Anexo 9 del Contrato: (i) dragado de 14 metros del canal de acceso; (ii) dragado de la poza (áreas de maniobras); y, (iii) reparaciones del Rompeolas Sur. El ICA es el monto que, adicionalmente a la ICM fue ofrecido por el Concesionario como componente de su propuesta económica y que asciende a USD 144 millones para ser utilizados por el gobierno en la inversión de infraestructura común del puerto.
5. La ICA será destinada para la ejecución de las siguientes inversiones expresamente señaladas en el Contrato de Concesión: (i) Cubrir los costos de administración y mantenimiento del patrimonio fideicometido (pago de tributos y gastos relacionados al patrimonio); y, (ii) inversiones en el puerto del Callao en los ítems pre-establecidos en el mismo contrato y según la prioridad que establezca la APN.
6. Las inversiones comprometidas a la fecha corresponden a USD 731,3 millones (incluye IGV)³, 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.

³ Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.



ILUSTRACIÓN N° 1: ETAPAS DEL PROYECTO



- 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). El 27 de febrero de 2020 se firmó la Adenda N° 2 del presente Contrato de Concesión. Esta adenda está relacionada con ampliación del terminal de contenedores Muelle Sur en el marco la fase 2 del Contrato de Concesión.

Régimen tarifario

- 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-X⁴. 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; actualmente se encuentra en proceso el segundo procedimiento para la estimación del factor de productividad que entrará en vigor el 2020 hasta el año 2025. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar un precio por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios.

Pagos al Estado

- 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 regulación⁵.

⁴ 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.

⁵ Según lo dispuesto en la cláusula 14.14 del Contrato de Concesión.



I.3. Área de Influencia

10. 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

11. 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 refrigerados⁶.
12. 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)⁷.

I.5. Hechos de importancia

13. El 08 de enero de 2021, mediante Resolución del Consejo Directivo N° 0002-2021-CD-OSITRAN, se aprobó el factor de productividad aplicable a los Servicios Estándar en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao, con un valor a -2,66 y vigencia hasta el 17 de agosto de 2025. Dicho factor de productividad se aplicará cada año mediante la regla RPI- (-2,66%), donde RPI representa la variación anual del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América de los últimos doce (12) meses, publicado por The Bureau of Labor Statistics.

II. OFERTA DE SERVICIOS

14. 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.

II.1. Servicios estándar

15. 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.
16. 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:**
17. 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

⁶ Informe Conjunto N° 007-2020-IC-OSITRAN. Páginas 5 y 6.

⁷ Ibidem.



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:

18. 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.
19. 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

20. 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

21. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema mono operador, 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.
22. 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

23. Durante el año 2021, las principales empresas que generaron el tráfico de contenedores fueron las líneas navieras Hapag-Lloyd, CMA CGM, China Shipping Container Line, y Evergreen con un 32,2%, 18,5%, 14,4% y 8,2%⁸, respectivamente. Cabe recordar que en el año 2020 las principales líneas navieras fueron también Hapag-Lloyd, CMA CGM, China Shipping Container Line, y Evergreen con un 33,3%, 20,9%, 13,9% y 8,5%, lo que evidencia cambios poco significativos en la participación del tráfico en el terminal.

III.2. Evolución del tráfico

24. En esta sección se describe la evolución del tráfico de naves y de carga en el Terminal Muelle Sur del Callao durante el año 2021, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de Declaración Estadística del Ositrán⁹.
25. En esta sección se describe la evolución del tráfico de naves y de carga en el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry durante el año 2021, a partir de la información obtenida de los

⁸ La participación ha sido medida a partir del número de TEU.

⁹ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrان.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de Declaración Estadística del Ositrán¹⁰.

26. Al respecto, resulta importante mencionar que, como consecuencia de las medidas aplicadas desde el año 2020 en el marco de la pandemia de COVID-19, tanto en el Perú como en otras partes del mundo, diversos sectores de la economía sufrieron una serie de impactos que, en mayor o menor medida, tuvieron también efectos sobre la demanda de los servicios de infraestructura de transporte marítimo.
27. Así, si bien en el Perú durante el Estado de Emergencia Nacional los terminales portuarios no presentaron restricciones para el desarrollo de sus operaciones, los efectos sobre los niveles de tráfico en los puertos se presentaron de manera indirecta en función del grado de reactivación de la economía tanto nacional como extranjera, manteniéndose incluso hasta el año 2021. Por tanto, las estadísticas presentadas a continuación podrían presentar, en algunos casos, tendencias atípicas en comparación con lo observado en años anteriores años¹¹.
28. En este contexto, durante 2021, la carga movilizada en el Terminal Muelle Sur alcanzó las 16 429 mil toneladas, lo que significó un incremento de 8,4% con relación al año anterior. Analizando el tráfico de contenedores (medido en TEUs) se aprecia un incremento de 10,5% entre 2020 y 2021, al pasar de 1328 mil TEUs a 1467 mil TEUs. Cabe señalar que, las operaciones de importación, exportación y transbordo representaron el 40,5%, 38,8% y 20,7% del tráfico total de contenedores (medido en TEUs) durante 2021, siendo que las operaciones de exportación registraron el mayor incremento con relación al año anterior (+15,9%).

a) Servicio estándar a la nave

29. El Terminal Muelle Sur alcanzó a atender 644 naves en el 2021, nivel 0,5% inferior a lo registrada en el 2020 (647 naves), tal como se muestra en el Gráfico N° 1. Todas las naves atendidas tienen las características de ser del tipo de alto bordo y *Gear Less*¹². Con relación al tráfico mensual, el mes con mayor cantidad de naves atendidas fue el mes de marzo, con un total de 63 naves atendidas; mientras que en el mes de septiembre se recibió la menor cantidad, atendándose un total de 47 naves. Es importante tener en consideración que, el nivel de naves atendidas en 2021, representa una reducción de 10,4% con los niveles registrados en 2019 (719 naves) previo a la pandemia.
30. Como ocurriera en el año 2019 y 2020, la reducción en el número de naves atendidas no se correspondió con el mayor volumen de carga movilizada, alcanzando este último un incremento de 8,4% entre 2020 y 2021, al pasar de 15150 miles de toneladas a 16 429 miles de toneladas, respectivamente. Esto explica el incremento en el volumen promedio de carga movilizada por nave, el cual pasó de 23,4 miles de toneladas por nave en 2020 a 25,5 miles de toneladas por nave en 2021.

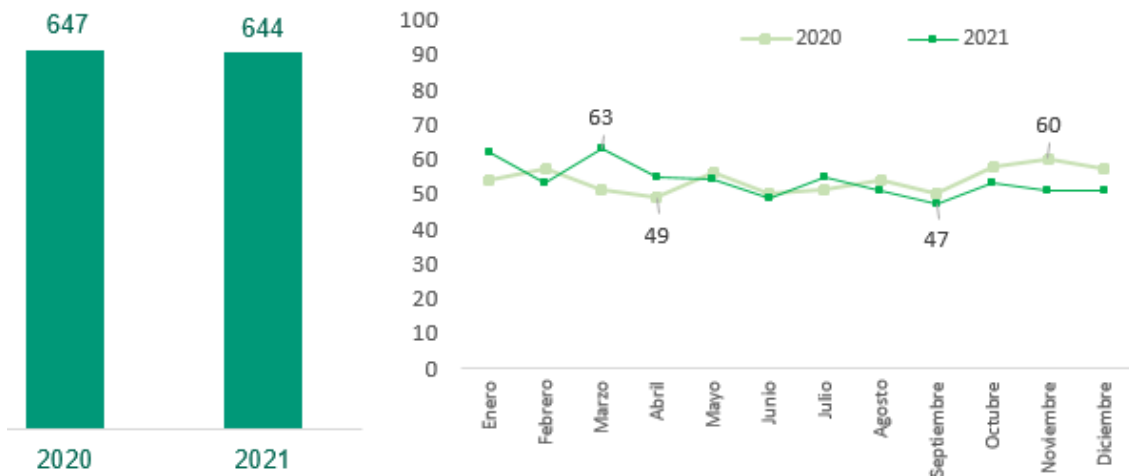
¹⁰ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaracion.estadistica@ositrان.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

¹¹ En efecto, en el caso peruano, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, de fecha 15 de marzo de 2020, se establecieron, entre otras medidas, el aislamiento social obligatorio (cuarentena) de la población y el cierre temporal de las fronteras. No obstante, el referido Decreto estableció además que el transporte de carga y mercancía no se encontraría comprendido dentro del cierre temporal, señalando que las autoridades competentes adoptarían las medidas necesarias para garantizar el ingreso y salida de mercancías del país por puertos, aeropuertos y puntos de frontera habilitados. Sobre esto último, cabe indicar que la vigencia de dichas medidas ha sido prorrogada en múltiples oportunidades a lo largo de los años 2020 y 2021.

¹² Naves portacontenedores sin grúa.



GRÁFICO 1
TRÁFICO DE NAVES, 2020-2021
(Número de naves)

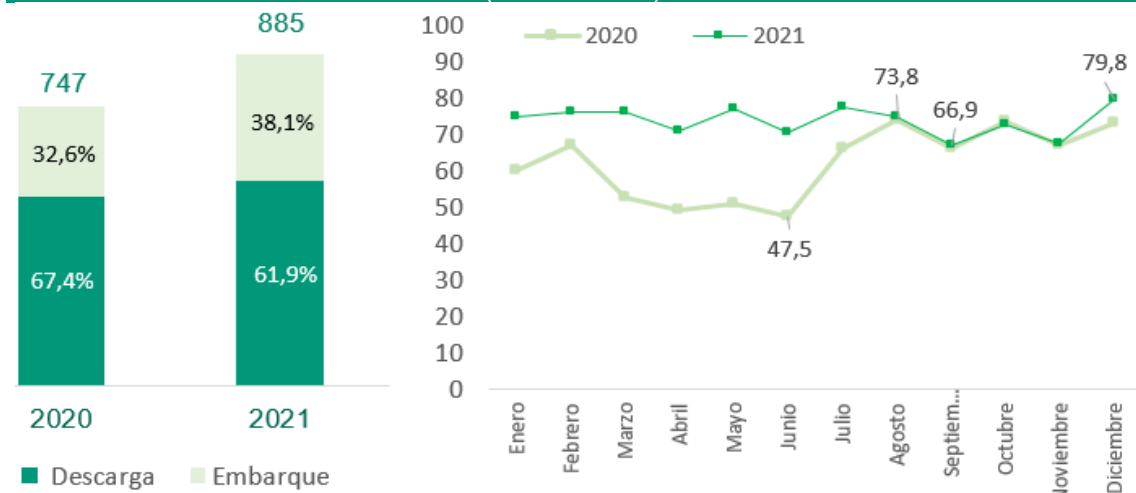


Fuente: DP World.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos

31. En lo que corresponde al año 2021, el Concesionario movilizó 885,3 miles de TEU de contenedores llenos, equivalente a un incremento del 18,5% respecto al año 2020, asociado fundamentalmente al crecimiento en la operación de embarque (38,6%), mientras que la operación de descarga registró un incremento de menor magnitud (8,8%). Así, se ha producido una importante recuperación de 12% con relación al volumen de contenedores llenos movilizados en 2019 (790 miles de TEUs).

GRÁFICO 2
SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS, 2020-2021
(Miles de TEU)

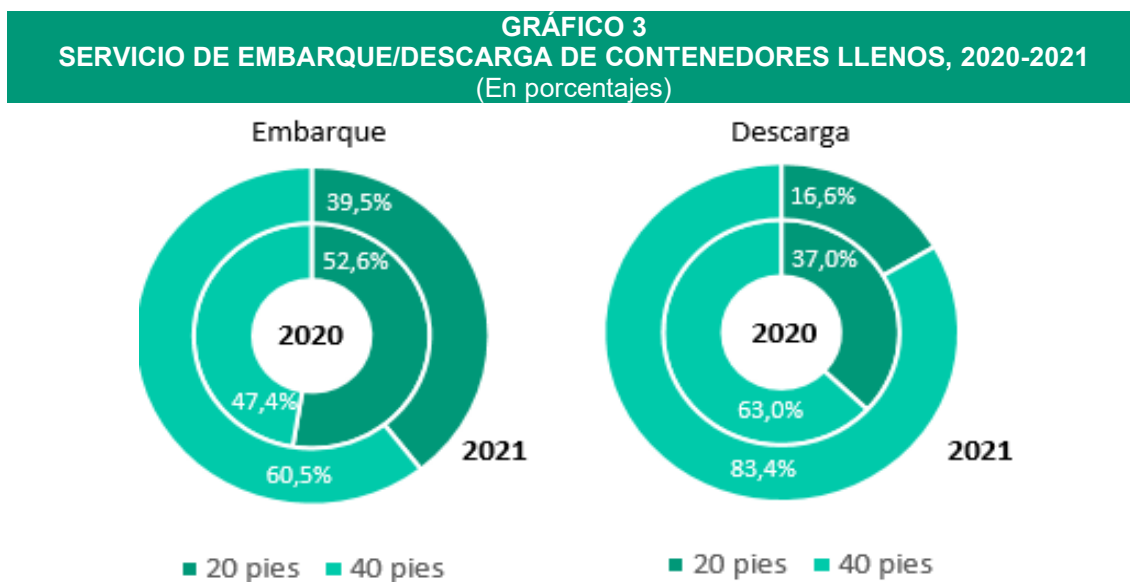


Fuente: DP World.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

32. En cuanto a la importancia relativa, las operaciones de embarque ganaron en participación respecto a las de descarga en términos de TEUs, al pasar de 32,6% en 2020 a 38,1% en 2021. Adicionalmente, cabe indicar que en el 2021, el mayor flujo de contenedores se ha registrado en el mes de diciembre, mientras que el valor mínimo se alcanzó en setiembre.



33. Al desagregar el total de servicio de embarque y descarga por tipo de contenedor, se aprecia que en el año 2021 los contenedores de 40 pies representaron el mayor número de contenedores llenos (60,5%); mientras que los de 20 pies representaron el 39,5% restante. Específicamente, para el año 2021 se movilizaron 584,3,8 mil contenedores llenos de 40 pies, creciendo un 114,1% respecto a los 272,8 mil observados en 2020, mientras que el número de contenedores llenos de 20 pies registró una caída de 13,7%, pasando de 201,3 mil en 2020 a 173,7 mil en 2021.



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

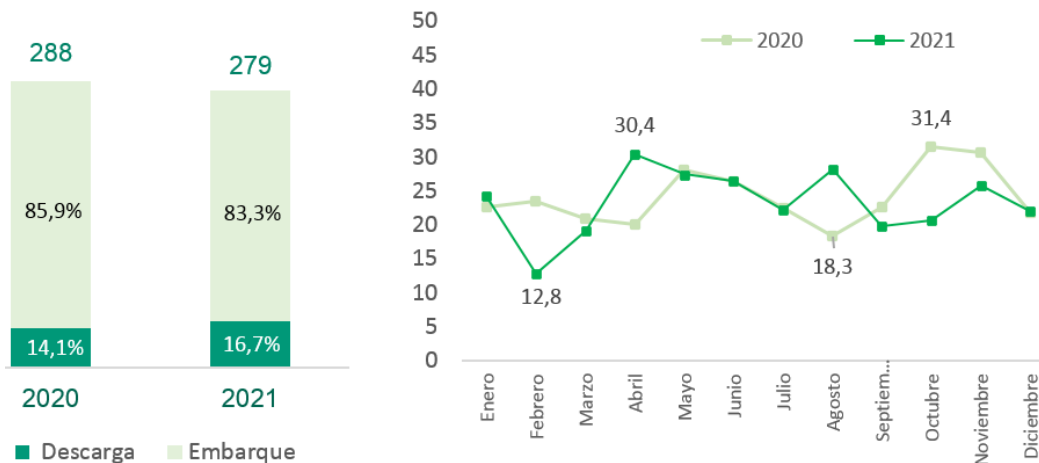
34. En la desagregación por operación de embarque y descarga, se puede resaltar que para el año 2021, la descarga de contenedores se caracterizó por presentar un mayor número de contenedores de 40 pies, alcanzando la cuota de 83,4%, cifra mayor en 20,4 puntos porcentuales que el 2020 (ver Gráfico N° 3). En esa línea, la operación de embarque de contenedores (exportación), presentó en el 2021 un incremento en la participación de contenedores de 40 (60,5%) respecto al 2020 (47,4%).
35. Finalmente, en cuanto al número de contenedores movilizados, la operación de descarga presentó un crecimiento anual del 77,3%, mientras la operación de embarque hizo lo propio con un aumento del 27,3% en el mismo periodo.

c) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos

36. En cuanto a la carga movilizados por el Servicio Estándar de Embarque/Descarga de contenedores vacíos, en el año 2021 se registró una caída del 3,3% respecto al 2020 (-2,7 miles de TEU menos), lo cual es explicado, principalmente, por el comportamiento de las operaciones de descarga. En efecto, el embarque de contenedores vacíos disminuyó en 0,5% (movilizando 247,8 miles de TEU), mientras la descarga de contenedores vacíos se redujo en 3,5% (movilizando 40,6 miles de TEU). Así, cabe notar que, el volumen de contenedores vacíos movilizados en 2021, representa una contracción de 6,6% con relación al año 2019 (299 miles de TEUs).



GRÁFICO 4
SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS, 2020-2021
(Miles de TEU)



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

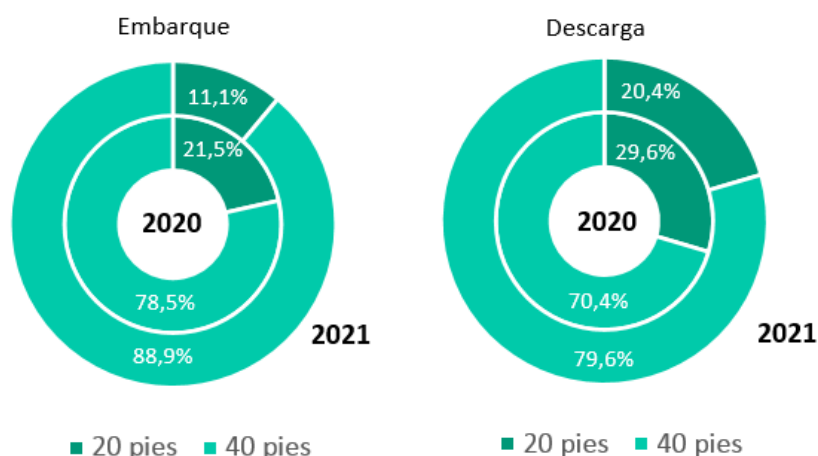
37. El análisis por tipo de operación indica que el embarque siguió representando el mayor porcentaje respecto del total de contenedores vacíos movilizados bajo este servicio¹³. Específicamente, en el año 2020, el 83,3% de los contenedores vacíos movilizados correspondió a dicha operación. En cuanto al flujo mensual de embarque/descarga de contenedores medido en TEU, se aprecia su valor mínimo se observó en el mes de febrero (12,8 miles), alcanzando el pico anual durante el mes de abril (30,4 miles).
38. A partir de la revisión de la participación de las demandas por tipo de contenedores vacíos (20 o 40 pies), se verifica que el año 2021 los de 40 pies siguen siendo mayoritariamente movilizados. Específicamente, dicho año se movilizaron 129,9 mil contenedores de este tipo, lo cual representó el 87,3% del total de contenedores vacíos movilizados bajo este servicio, registrando 9,9 puntos porcentuales más que el año 2020.
39. Con relación a la participación de contenedores vacíos de 20 y 40 pies por operaciones de descarga y embarque en el 2021, al igual que en los últimos años, en ambas operaciones se registró una mayor servicio en los de 40 pies, cuya participación ascendió a 79,4% para la descarga y 88,9 % para el embarque. 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.¹⁴

¹³ Cabe precisar, como se verá más adelante, también se movilizan contenedores vacíos bajo el Servicio Estándar de Transbordo de Contenedores, pero no son considerados en este porcentaje.

¹⁴ 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 existirá escasez de estos.



GRÁFICO 5
SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS, 2020-2021
(En porcentajes)



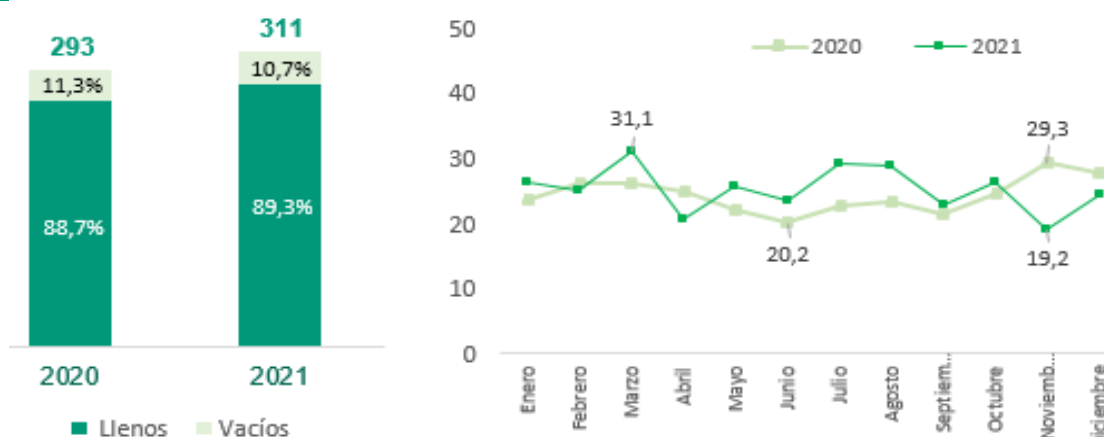
Fuente: DP World.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

40. Finalmente, en el 2021, la operación de descarga alcanzó un incremento del 9,9 % medida como el número de contenedores movilizados respecto al año anterior; mientras que la operación de embarque tuvo una caída de -11,5 % en el número de contenedores movilizados respecto al año anterior.

d) Servicio estándar de transbordo de contenedores

41. El servicio estándar de transbordo de contenedores (llenos o vacíos) consiste en la carga en tránsito, declarada como tal, descargada por una nave y embarcada en otra, o en la misma en distinto viaje, para su retiro del Terminal¹⁵. Este servicio presentó un incremento de 6,4% en 2021 con relación al año anterior, llegando a movilizarse 311,2 miles de TEU de contenedores, lo cual también presenta un crecimiento de 13% con relación al año 2019 (270,5 miles de TEU). De otro lado, este servicio se caracteriza por presentar en su mayoría contenedores llenos, los cuales representaron el 84,9 %, 88,7% y 89,3% del total de contenedores movilizados bajo este servicio en 2019, 2020 y 2021, respectivamente.

GRÁFICO 6
SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES, 2020-2021
(Miles de TEU)

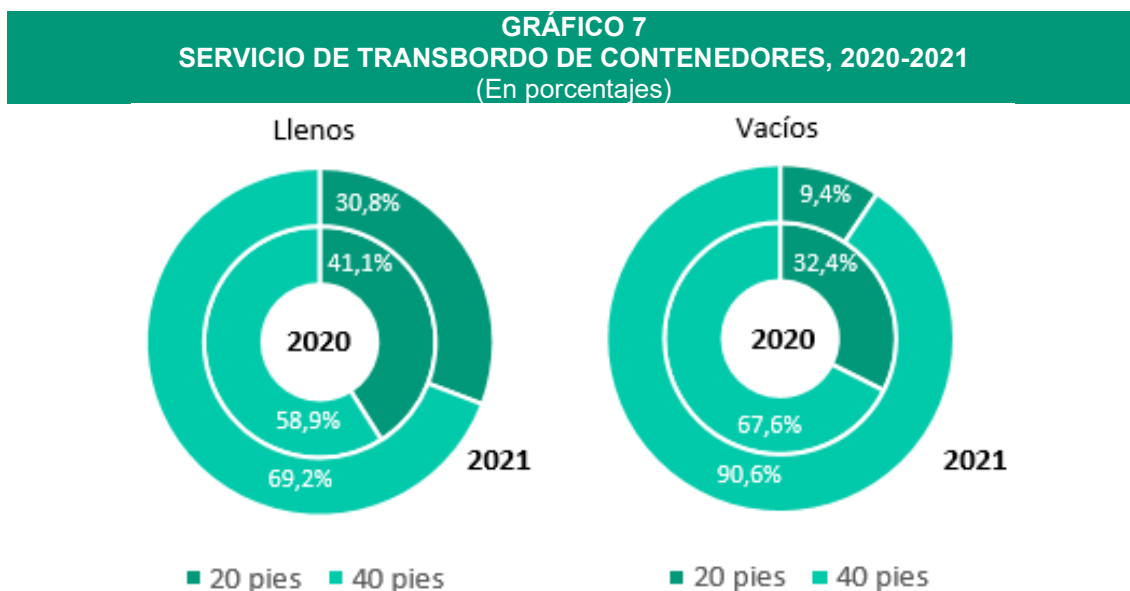


Fuente: DP World.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁵ Ver Contrato de Concesión del Terminal de Contenedores Muelle Sur Callao.
<https://www.ositrán.gob.pe/anterior/puertos/terminal-de-contenedores-muelle-sur-callao/>



42. En el análisis de la demanda mensual se pueden destacar el pico observado en el mes de marzo (en el año 2020 fue en el mes de noviembre), mientras que su valor mínimo se registró durante el mes noviembre (en el año 2020 se registró en el mes de junio).
43. Cuando consideramos el servicio estándar de transbordo por unidades de contenedor (20 pies o 40 pies), se evidencia que los contenedores de 40 pies han visto reforzada su predominancia respecto al año 2020, tanto en la movilización de contenedores llenos como en el caso de vacíos¹⁶, incrementando su participación en 10,2% y 23,0%, respectivamente.



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

44. En efecto, en el 2021 los contenedores de 40 pies representaron el 69,2% y 90,6% de los contenedores llenos y vacíos transportados medidos en número de unidades, respectivamente. En el caso del servicio de transbordo de contenedores vacíos, se observa nuevamente un aumento en la participación los contenedores de 40 pies, medida en unidades, ocasionada tanto por una significativa caída en los contenedores de 20 pies (-80,2%), acompañada de una caída moderada de los de 40 pies (-8,4%).

IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Tarifas

45. 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. 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.
46. 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:

$$RPI - X$$

¹⁶ Para mayor detalle revisar los informes de Desempeño de años anteriores.



Donde:

RPI : *Retail Price Index*, es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor (CPI)¹⁷ de los EE. UU.

X : es la variación anual promedio de la productividad.

47. 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, 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. 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.
48. 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 Concesionario¹⁸.
49. 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%.
50. En agosto 2020, se determinó que las tarifas de los servicios estándar se mantuvieran en el mismo nivel, según lo dispuso la Resolución de Consejo Directivo N° 0043-2020-CD-OSITRAN del 15 de agosto de 2020, en la que se establecen tarifas provisionales para los servicios estándar brindados por el Concesionario, las que serán aplicables a partir del 18 de agosto de 2020 hasta que se aprobara el factor de productividad definitivo en el marco del procedimiento de revisión tarifaria. De esta forma, por ejemplo, se mantuvo la tarifa de USD 0,681 vigente por el servicio estándar a la nave desde agosto de 2019, entre otras.
51. En enero de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 002-2020-CD-OSITRAN, el Ositrán aprobó el inicio del procedimiento de revisión de oficio del factor de productividad aplicable a las tarifas máximas de los Servicios Estándar brindados en el Terminal Muelle Sur. Al respecto, debemos señalar que este procedimiento corresponde a la segunda revisión del factor de productividad realizada para dicha concesión.
52. Como se indicó previamente, mediante Resolución del Consejo Directivo N° 0002-2021-CD-OSITRAN del 08 de enero 2021, se aprobó el factor de productividad aplicable a los Servicios Estándar en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao, con un valor de -2,66 y vigencia hasta el 17 de agosto de 2025. Así, considerando dicho factor, el reajuste de tarifas para el periodo 2020-2021 de los servicios sujetos a dicha regulación entró en vigencia el 6 de febrero de 2021.

¹⁷ 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).

¹⁸ 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.



CUADRO 1 FACTOR DE PRODUCTIVIDAD DETERMINADO PARA DP WORLD

	Promedio
Tasa de variación promedio del Precio de los Insumos de la economía (ΔW^e)	1,43%
Tasa de variación promedio del Precio de los Insumos de la empresa (ΔW)	3,39%
Diferencia ($\Delta W^e - \Delta W$)	-1,96%
Tasa de variación promedio de la PTF de la empresa (ΔPTF)	-0,67%
Tasa de variación promedio de la PTF de la economía (ΔPTF^e)	0,03%
Diferencia ($\Delta PTF - \Delta PTF^e$)	-0,70%
Factor de Productividad de DP World S.R.L.	-2,66%

Fuente: Resolución de Consejo Directivo N° 002-2021-CD-OSITRAN
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

53. El factor de productividad se deberá aplicar cada año mediante la regla RPI - (-2,66%), donde RPI representa la variación anual del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América de los últimos doce (12) meses, publicado por The Bureau of Labor Statistics. Las tarifas actualizadas son las siguientes:

CUADRO 2 TARIFARIO DE LOS SERVICIOS ESTÁNDAR, 2020-2021 (USD, sin IGV)¹⁹

Concepto	Unidad de cobro	Vigente desde			
		31/08/2021	18/08/2020		
Servicio estándar en función a la nave					
Uso de alquiler de amarradero	Metro eslora por hora	0,681	0,681		
		Contenedores			
Servicio Estándar en función a la carga		20 pies	40 pies	20 pies	40 pies
Embarque o descarga de contenedores vacíos	Por contenedor	47,47	93,39	96,1	144,4
Embarque o descarga de contenedores llenos	Por contenedor	106,6	162,21	41,64	81,98
Transbordo de contenedores dentro del terminal	Ciclo completo	50,13	71,87	46,35	66,47

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

IV.2. Precios

54. Los servicios no regulados son aquellos servicios que son proporcionados a solicitud de los usuarios y que DP World está facultado a cobrar un precio por estos. En el CUADRO 3

se presenta el precio de algunos servicios no regulados en función a la nave, apreciándose que durante 2021 los precios de los servicios especiales revisados terminaron el año 2021 al mismo nivel que desde agosto del año 2020.

¹⁹ Según Resolución de Consejo Directivo N° 0043-2020-CD-OSITRAN del 15 de agosto de 2020, se establecen tarifas provisionales para los servicios estándar brindados por el Concesionario, las que serán aplicables a partir del 18 de agosto de 2020 hasta que se apruebe el factor de productividad definitivo en el marco del procedimiento de revisión tarifaria.



CUADRO 3 PRECIO DE ALGUNOS SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA NAVE, 2020-2021 (En USD, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	Vigente a partir de	
		15/12/2021	04/09/2020
Re-estiba de contenedores			
Re-estiba en la misma bodega - contenedores 20 pies	Por contenedor	141,75	141,75
Re-estiba en la misma bodega - contenedores 40 pies	Por contenedor	283,50	283,50
Re-estiba vía muelle - contenedores 20 pies	Por contenedor	283,50	283,50
Re-estiba vía muelle - contenedores 40 pies	Por contenedor	567,00	567,00
Naves no celulares			
Cargo por embarque o descarga de bodegas de naves no celulares - contenedor 20 pies	Por movimiento	50,00	50,00
Cargo por embarque o descarga de bodegas de naves no celulares - contenedor 40 pies	Por movimiento	70,00	70,00
Escotillas o tapas de bodega			
Movilización de tapas de bodegas - Escotillas	Por ciclo	294,00	294,00
Uso de área operativa - almacenaje contenedores vacíos			
Días 0-2 (incluidos en el servicio estándar)	Por TEU	Sin costo	Sin costo
Días: 3-7	Por TEU	125,00	125,00
Días: 8 en adelante	Por TEU/Día	25,00	25,00
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	125,00	125,00
Días: 8 en adelante	Por TEU/Día	15,00	15,00
Servicios especiales relacionados con la estiba/desestiba			
Trinca y destrinca de contenedores sobre cubierta con material defectuoso provisto por armador	Por contenedor	8,00	8,00
Conexión y desconexión de contenedores reefers a bordo	Por contenedor	8,00	8,00
Apertura y cierre de twistlocks sobre y bajo cubierta con material defectuoso provisto por armador	Por contenedor	2,00	2,00

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

55. 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 algunos incrementos entre 2020 y 2021. En particular, entre los servicios relacionados al depósito temporal se pueden destacar el incremento del 12,4% en el servicio *Importación - Solo uso de Área del día 8 al día 14 (como parte del servicio de depósito temporal)* e *Importación - Solo uso de Área del día 15 al día 21 (como parte del servicio de depósito temporal)* con una tasa de 8,9%.
56. Así mismo, para el periodo en mención también se registraron subidas en los precios de servicios relacionados al uso de área operativa, con el servicio de *Importación: Día 3 al 7 (tarifa por día o fracción)* y *Exportación: Día 3 al 7 (tarifa por día o fracción)* creciendo ambos a una tasa del 9,9%, y el servicio de *Contenedor alto cubicaje (High Cube, 9'6" de altura)* con una tasa del 10,1%.
57. En contraste con lo anterior, también se puede apreciar que existen servicios que no han registrado variaciones en sus precios entre 2020 y 2021. En particular, aquellos servicios que están vinculados *Servicio de manipuleo de carga* y con los servicios de *Embarque o descarga de carga proyecto fraccionada o rodante, no contenedorizada*.
58. Finalmente, cabe mencionar que la variación de los precios de los servicios especiales responde al 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.



CUADRO 4
PRECIO DE ALGUNOS SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA CARGA, 2020–2021
(En USD^{1/}, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	Vigente a partir de	
		15/12/2021	04/09/2020
Movimiento extras en patio			
Movimiento extras en patio	Por movilización	45	45
Movilización para inspección - ciclo completo	Por ciclo	69,9	66
Pesaje adicional (se considerarán movimientos extras en patio)	Por contenedor	50	50
Servicio de manipuleo de carga			
Inspección del contenedor - uso de cuadrillas	Por contenedor	59	59
Inspección del contenedor - uso de montacargas (hasta 5 toneladas)	Por contenedor	59	59
Provisión de cuadrillas por tiempo (servicios especiales no especificados)	Por turno (8 horas)	125	125
Alquiler de reach stacker - solicitud especial	Por hora/fracción	150	150
Contenedor alto cubicaje			
Contenedor alto cubicaje (High Cube, 9'6" de altura)	Por contenedor	21,9	19,9
Embarque o descarga de carga proyecto fraccionada o rodante, no contenedorizada			
Embarque y descarga de carga - uso de infraestructura - porción tierra	Por TM o M3	35	35
Control entrada / salida (Gate In / Out) - Porción tierra	Por TM o M3	35	35
Uso de área operativa (PEN (S/.))			
Importación: Día 3 al 7 (tarifa por día o fracción)	Por TEU / día	165,9	150,9
Exportación: Día 3 al 7 (tarifa por día o fracción)	Por TEU / día	165,9	150,9
Servicio especial depósito temporal (PEN (S/.))			
Importación - incluye Uso de Área del día 3 al día 7 - contenedor 20 pies	Por contenedor	420	410
Importación - incluye Uso de Área del día 3 al día 7 - contenedor 40 pies	Por contenedor	420	420
Importación - Solo uso de Área del día 8 al día 14 (como parte del servicio de depósito temporal)	Por TEU / día	80,9	72
Importación - Solo uso de Área del día 15 al día 21 (como parte del servicio de depósito temporal)	Por TEU / día	110	101
Exportación - incluye Uso de Área del día 4 al día 7	Por contenedor	300	300
Contenedores Reefer de transbordo - manipuleo, energía y monitoreo			
Recepción del contenedor reefer, exportación e importación	Por contenedor	150	140
(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 costos	Sin costos
Energía - por día, por periodos en exceso del punto E1	Por contenedor	58	58
Monitoreo de contenedor reefer - por día, por periodos en exceso de E1	Por contenedor/Día	15	15
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.

IV.3. Cargos de acceso

59. 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.
60. Durante el 2021, DP World suscribió diez (10) nuevos acuerdos, entre nuevos contratos y renovaciones para el acceso a ofertar los servicios de practicaje y remolcaje. De estos, cinco (5) han sido suscritos con empresas que brindan el servicio de remolcaje y cinco (5) con empresas de practicaje; de éstas sólo la empresa Tramarsa Flota S.A brinda ambos servicios.
61. De los dieciocho (10) contratos mencionados, cabe señalar que catorce (7) corresponden a renovaciones con empresas que ya contrataban con DP World desde 2020 o, incluso, desde años anteriores; mientras que cinco (03) corresponden a nuevos contratos de acceso para brindar el servicio de practicaje (02) y remolcaje (1).



CUADRO 5 CONTRATOS DE ACCESO PARA LOS SERVICIOS DE REMOLCAJE Y PRACTICAJE, 2020-2021

Servicio	2021		Renovación	Monto (US\$, sin IGV)
	Desde	Hasta		
Practicaje				
Agencia Marítima Kenrick del Perú S.A.	10/01/2021	09/01/2022	Adenda N° 2	0,0
Pilotos del Sur South Pilots S.A.	04/03/2021	03/03/2022	Adenda N° 1	0,0
PSA Marine Perú S.A. (ex Tramarsa Flota S.A.)	04/03/2021	03/03/2022	Adenda N° 1	0,0
Perú Pilot S.A.C.	08/07/2021	07/07/2022	Contrato	0,0
Multilog S.A.	08/07/2021	07/07/2022	Contrato	0,0
Remolcaje				
Inversiones Marítimas CPT Perú (Inmarsa)	05/09/2021	04/09/2022	Adenda N° 10	70,0
Petrolera Tránsitoceánica S.A.	05/09/2021	04/09/2022	Adenda N° 10	70,0
Ian Taylor Perú S.A.C.	05/09/2021	04/09/2022	Adenda N° 10	70,0
PSA Marine Perú S.A. (ex Tramarsa Flota S.A.)	04/03/2021	03/03/2022	Adenda N° 1	70,0
SAAM Towage Perú S.A.C.	22/04/2021	21/04/2022	Contrato	70,0

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

62. En el caso de los nuevos contratos de acceso de practicaaje, los nuevos operadores fueron Perú Pilot S.A.C. y Multilog S.A.. En el caso del servicio remolcaaje, el nuevo operador fue SAAM Towage Perú S.A.C.. 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 remolcaaje ascendieron a USD 0,0 y USD 70,0²⁰ durante 2021, respectivamente.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

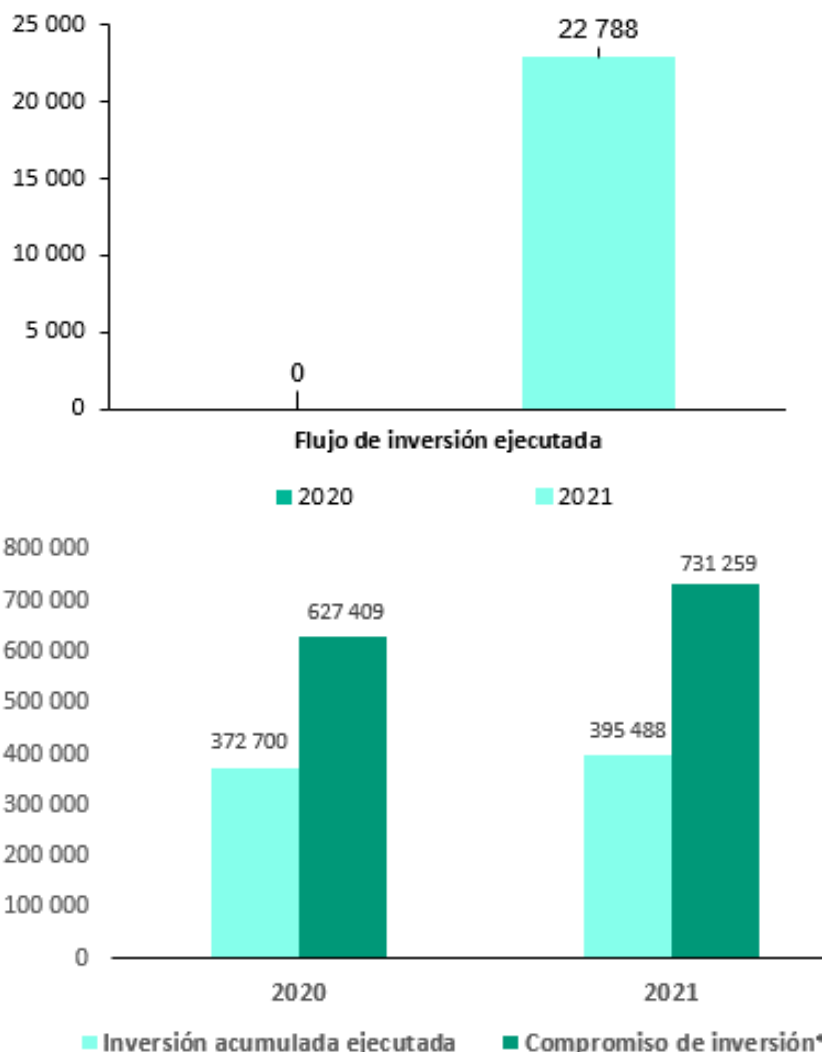
V.1. Inversiones

63. El Contrato de Concesión establece en materia de inversiones que el Concesionario deberá realizar la construcción del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur en dos fases, para la primera se proyectó una inversión de USD 308 millones (inc. IGV), y para la segunda se estima una inversión de USD 257 millones (inc. IGV). Dichas inversiones comprenden la construcción de obras civiles y la adquisición del equipamiento requerido para operar el terminal.
64. No obstante, para la ejecución de la fase 1 el Concesionario ha invertido un total de USD 334,0 millones (inc. IGV), 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).

²⁰ Sin incluir IGV, por maniobra, por remolcador..



GRÁFICO 8
INVERSIONES RECONOCIDAS Y PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO, 2020 – 2021
(En miles de USD, con IGV)



Nota:

*Inversión referencial de los Contratos de Concesión²¹.

**Corresponde a la inversión ejecutada valorizada durante el periodo indicado.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

65. En el 2021, el Ositrán reconoció al Concesionario inversiones por USD 22,8 millones desde que las inversiones acumuladas pasaron de USD 372,7 millones el 2020 a USD 395,5 millones el 2021 (+6,1%). A pesar de ello, el porcentaje de avance de ejecución se redujo de 59,4% a 54,1% en los años 2020 y 2021, respectivamente, debido al mayor incremento en el compromiso de inversión del 16,6%.²²

V.2. Pagos al Estado

66. 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

²¹ Incluye obras obligatorias y que se encuentran sujetas a gatillos de demanda, movimiento de carga o tasa de ocupación, cuyos importes fueron actualizados sobre la base de presupuestos aprobados en un Expediente Técnico con el importe final de las obras liquidadas, sujetas a revisión.

²² En septiembre de 2021 se actualizó el monto de compromiso de inversión debido a que se inició las Obras correspondientes a la Fase 2 (Obligatoria y adicional) por USD 350 millones inc. IGV.



que obtenga el Concesionario por la prestación de los servicios. Este monto no incluye el aporte por regulación del Concesionario.

67. 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 6		
APORTES AL ESTADO, 2020 – 2021		
(Miles de Soles)		
Concepto	2020	2021
Autoridad Portuaria Nacional - APN	15 678	20 358
Ositrán	5 254	6 811
TOTAL	20 932	27 169

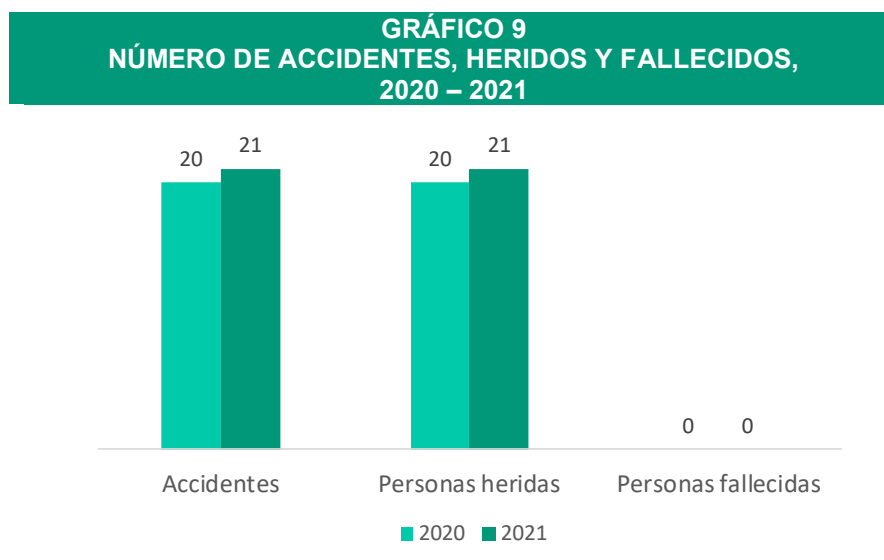
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

68. Los mencionados pagos realizados por conceptos de Retribución al Estado y Aporte por Regulación superaron los S/. 27,1 millones en el 2021, alcanzando un crecimiento del 29,8 % respecto al monto registrado el año 2020 por estos conceptos. Específicamente, los aportes a la APN y Ositrán mostraron tasas de crecimiento del 29,9% y 29,6%, respectivamente.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Accidentes

69. El número de accidentes en el Terminal Muelle Sur fue de 21, registrando un accidente más respecto al año anterior (+5%). Los accidentes ocurridos durante 2021, tuvieron como consecuencia que 21 personas resultaran heridas; no obstante, no se presentaron personas fallecidas.



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

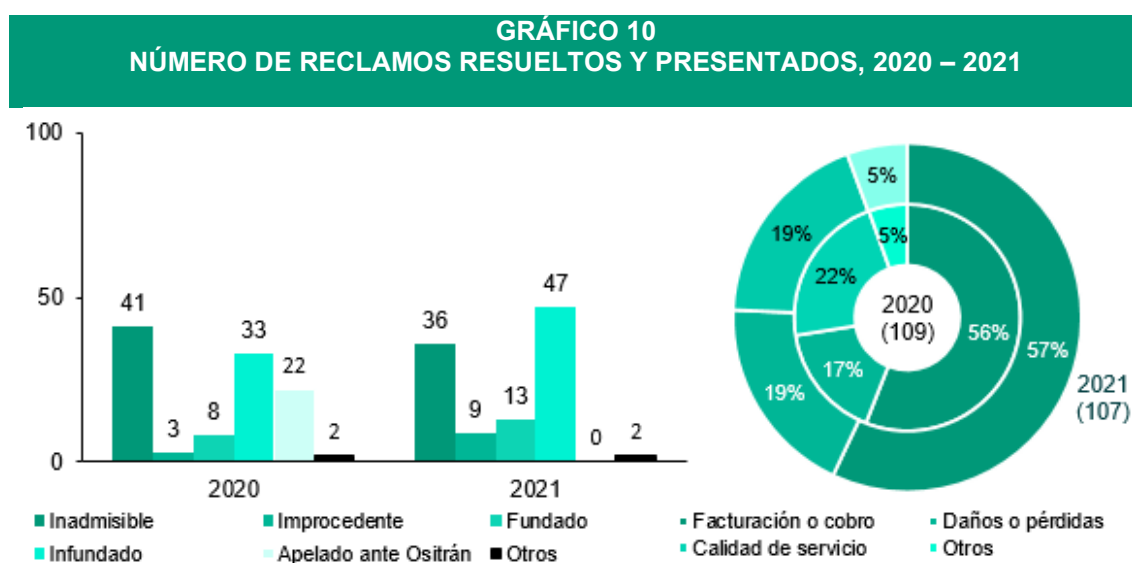
70. En cuanto al tipo de accidentes, al igual que los años previos, la totalidad correspondieron a accidentes del tipo B, es decir, con daño material y personal, pero, como se mencionó líneas



arriba, sin fatalidad. Los daños personales, en su mayoría, correspondieron a contusiones, tendinitis y en menor medida a heridas, esguinces, entre otros. Como es usual, las acciones tomadas por el Concesionario fueron brindar los primeros auxilios y posterior trasladado a una clínica para la atención de la persona herida.

VI.2. Reclamos, sanciones y penalidades

71. En el transcurso del año 2021, el número de reclamos resueltos por los usuarios del terminal ascendió a 107, lo cual significó una caída del -1,8% (2 reclamos) respecto al año 2020. Específicamente, se registró un incremento en los reclamos por Daños o pérdidas 11,1% (-2), a una caída en los reclamos relacionados a la Calidad del servicio del -16,7% (+4). De otro lado, el número de reclamos por Facturación o cobro permaneció estable respecto al año 2020.
72. Así mismo, de los 107 reclamos presentados durante el 2021, 47 fueron declarados infundados (creciendo un 42,4%), 36 inadmisibles (-12,2%), 13 fundados (62,5%), y 9 improcedentes (200%).



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

73. Cabe indicar que durante el año 2021, DP World no registró ninguna sanción o penalidad impuesta por parte del Ositrán.²³

VII. ESTADOS FINANCIEROS

VII.1. Estado de Resultados Integrales

74. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión tiene la característica de ser autofinanciada. Los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de actividades ordinarias que éste realiza en el puerto, siendo el riesgo comercial asumido por la empresa.
75. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral:

²³ Que corresponde al procedimiento PEC 08-2020-JFI-GSF-OSITRAN.



CUADRO 7
INGRESOS POR SERVICIOS 2020-2021
(En miles de dólares)

Ingresos de actividades ordinarias			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2021	2020	2021	2020	2021/2020
Estiba y desestiba de carga	120,832	104,505	68.5%	69.7%	15.6%
Servicios a carga contenerizada	19,312	16,544	10.9%	11.0%	16.7%
Almacen en patio de contenedores	18,630	16,491	10.6%	11.0%	13.0%
Monitoreo de contenedores refrigerados	12,598	7,486	7.1%	5.0%	68.3%
Servicios marinos	2,639	2,652	1.5%	1.8%	-0.5%
Manipuleo de contenedores	1,080	1,088	0.6%	0.7%	-0.7%
Otros servicios no contenerizados	821	692	0.5%	0.5%	18.6%
Carga no contenerizada, suelta y/o rodante	535	430	0.3%	0.3%	24.4%
Total	176,447	149,888	100%	100%	17.7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – DP World Callao S.R.L.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

76. En el 2021, los ingresos totales de la concesión alcanzaron los USD 176,4 millones, un 17,7% superior a los USD 149,9 millones registrados en el 2020. Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos por Estiba y desestiba de carga ascendieron a USD 120,8 millones, y representaron en el 2021 el 68,5% de los ingresos totales, cifra que correspondió a un incremento del 15,6% frente a lo registrado en el 2020, esto es USD 16,3 millones; de la misma manera, los ingresos por servicio a la carga contenerizada ascendieron a USD 19,3 millones (representando el 10,9% de los ingresos totales en el 2021), lo que implicó un incremento de 16,7% frente a lo registrado en el 2020, equivalente a USD 2,8 millones adicionales.
77. En lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2021 alcanzaron los USD 57,6 millones, monto un 4,3% superior al del ejercicio 2020 (USD 51,1 millones). Desagregando estos costos, el asociado a gastos de personal es el de mayor magnitud con USD 20,0 millones y representa el 34,7% del total de costos, aumentando en 4,3% frente al monto que alcanzó en el año 2020 (USD 19,1 millones).

CUADRO 8
Costos de prestación de servicios 2020-2021
(En miles de dólares)

Costos de servicios			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2021	2020	2021	2020	2021/2020
Gastos de personal	20,021	19,192	34.7%	37.5%	4.3%
Depreciación	6,728	6,634	11.7%	13.0%	1.4%
Amortización	5,844	5,845	10.1%	11.4%	0.0%
Servicios de gerencia con entidades relacion	5,466	3,277	9.5%	6.4%	66.8%
Retribución al Estado Peruano-APN	5,297	4,497	9.2%	8.8%	17.8%
Servicios prestados por terceros	3,910	3,210	6.8%	6.3%	21.8%
Repuestos	3,367	2,968	5.8%	5.8%	13.4%
Combustibles	2,909	2,060	5.0%	4.0%	41.2%
Aporte por regulación-OSITRAN	1,772	1,506	3.1%	2.9%	17.7%
Seguros	1,482	1,064	2.6%	2.1%	39.3%
Servicios para inspección tercerizados	379	429	0.7%	0.8%	-11.7%
Otros	483	436	0.8%	0.9%	10.8%
Total	57,658	51,118	100.0%	100.0%	12.8%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – DP World Callao S.R.L.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



78. De otro lado, el costo de depreciación, que constituye el siguiente costo de mayor magnitud, se incrementó en 1,4%, alcanzando los USD 6,7 millones en el 2021, monto mayor en USD 0,09 millones al registrado en el ejercicio 2020, y representando en el presente ejercicio 2021 el 11,7% de los costos totales. Cabe señalar que los costos de Servicios de gerencia con entidades relacionadas, la partida que mayor incremento tuvo, pasó de USD 3,3 millones en el 2020 a USD 5,5 millones en el 2021.
79. En lo que respecta a los gastos de administración y ventas, estos se incrementaron en 0,7% con respecto al 2020, pasando de USD 28,9 millones a USD 29,1 millones, como resultado principalmente del efecto conjunto de incrementos en los *Gastos de Personal* (al pasar de USD 5,0 millones en el 2020 a USD 5,5 millones en el 2021) y el de Otros gastos de administración y ventas (que subió de USD 3,0 millones en el 2020 a USD 3,4 millones en el 2021); y, por otro lado, de la reducción en el pago de multas de USD 0,8 millones en el 2020 a USD 0,2 millones en el 2021.

CUADRO 9
Gastos Operativos 2020-2021
(En miles de dólares)

Gastos de Administración y ventas			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2021	2020	2021	2020	2021/2020
Depreciación	11,145	11,103	38.3%	38.5%	0.4%
Gastos de personal	5,479	5,018	18.9%	17.4%	9.2%
Servicios de gerencia con entidades relacion	4,964	4,964	17.1%	17.2%	0.0%
Mantenimiento y soporte de aplicaciones	1,304	1,234	4.5%	4.3%	5.7%
Mantenimiento de instalaciones	1,064	971	3.7%	3.4%	9.6%
Otros honorarios profesionales	829	951	2.9%	3.3%	-12.8%
Tributos	293	305	1.0%	1.1%	-3.9%
Servicios de seguridad	236	230	0.8%	0.8%	2.6%
Multas	175	765	0.6%	2.7%	-77.1%
Honorarios legales	171	291	0.6%	1.0%	-41.2%
Gastos de viaje	25	42	0.1%	0.1%	-40.5%
Otros gastos de administración y ventas	3,379	2,989	11.6%	10.4%	13.0%
Total	29,064	28,863	100.0%	100.0%	0.7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – DP World Callao S.R.L.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

80. Como se aprecia en el siguiente cuadro de Resultados Integrales correspondiente al año 2021, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una ganancia bruta de USD 118,8 millones, lo que significó un incremento de 20,3% con relación a lo registrado el año anterior (USD 98,8 millones). De otro lado, en relación con los resultados de la actividad de operación, esta se incrementó en 28,7%, ascendiendo en el 2021 a USD 90,0 millones (en el 2020 fue de USD 69,9 millones).
81. Respecto a la ganancia del ejercicio, en el 2021 ascendió a USD 54,0 millones, lo que constituye un incremento de USD 14,9 millones (37,9%) frente a USD 39,2 millones en el 2020, ello como resultado conjunto principalmente en el incremento en los resultados operativos de USD 20,1 millones, y un incremento en el gasto por impuesto a las ganancias del orden del USD 5,7 millones frente al monto consignado en el 2020.



CUADRO 10
Resultados integrales 2020-2021
(En miles de dólares)

	2021	2020	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2021	2020	2021/2020
Ingresos de actividades ordinarias	176,447	149,888	100%	100%	17.7%
Costo de servicios	-57,658	-51,118	-32.7%	-34.1%	12.8%
Ganancia bruta	118,789	98,770	67.3%	65.9%	20.3%
Gastos de administración y ventas	-29,064	-28,863	-16.5%	-19.3%	0.7%
Otros ingresos	281	30	-0.5%	-0.1%	836.7%
Resultado de actividades de operación	90,006	69,937	51.0%	46.7%	28.7%
Ingresos financieros	302	270	0.2%	0.2%	11.9%
Gastos financieros	-11,733	-11,740	20.3%	23.0%	-0.1%
Diferencias en cambio, neta	-535	-987	-0.3%	-0.7%	45.8%
Ganancia antes de impuesto a las gananc	78,040	57,480	44.2%	38.3%	35.8%
Gasto por impuesto a las ganancias	-23,980	-18,291	-13.6%	-12.2%	31.1%
Ganancia del periodo	54,060	39,189	30.6%	26.1%	37.9%
Otro resultado integral					
Partidas que se reclasifican o pueden reclasificarse posteriormente al resultado del periodo					
Instrumentos derivados	9,582	-8,977	5.4%	-6.0%	-206.7%
Total resultados integrales del periodo	63,642	30,212	36.1%	20.2%	110.7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – DP World Callao S.R.L.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VII.2. Estado de Situación Financiera

82. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se observa los movimientos para los años 2020 y 2021.

CUADRO 11
Estado de Situación Financiera 2020-2021
(En miles dólares)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2021	2020		2021	2020
ACTIVOS CORRIENTES	174,480	119,075	PASIVO CORRIENTE	43,363	37,367
Efectivo y equivalente de efectivo	154,656	97,625	Cuentas por pagar comerciales	1,249	865
Cuentas por cobrar comerciales	11,173	10,517	Retribuciones por pagar	626	565
Cuentas por cobrar a entidades relacionada	47	4,264	Tributos por pagar	6,952	4,338
Otras cuentas por cobrar	662	639	Cuentas por pagar a entidades relacionada	6,103	3,865
Inventarios	4,580	4,189	Intereses por pagar	1,761	1,799
Gastos contratados por anticipado	3,362	1,841	Dividendos por pagar	0	15,807
			Otras cuentas por pagar	26,672	10,128
			PASIVO NO CORRIENTE	289,507	296,812
			Pasivo por impuestos diferidos	20,161	18,179
			Obligaciones financieras	259,426	259,131
			Instrumentos financieros derivados	9,920	19,502
ACTIVOS NO CORRIENTES	325,668	318,740	TOTAL PASIVO	332,870	334,179
Instalaciones y equipo	240,573	227,801			
Intangibles	85,095	90,939	PATRIMONIO NETO	167,278	103,636
			Capital emitido	76,270	76,270
			Reserva de cobertura	-9,920	-19,502
			Resultados acumulados	100,928	46,868
TOTAL ACTIVOS	500,148	437,815	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	500,148	437,815

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – DP World Callao S.R.L.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



CUADRO 12
Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2020-2021
(En porcentajes)

ACTIVOS	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2021	2020	2021/2020		2021	2020	2021/2020
ACTIVOS CORRIENTES	34.9%	27.2%	47%	PASIVO CORRIENTE	8.7%	8.5%	16%
Efectivo y equivalente de efectivo	30.9%	22.3%	58%	Cuentas por pagar comerciales	0.2%	0.2%	44%
Cuentas por cobrar comerciales	2.2%	2.4%	6%	Retribuciones por pagar	0.1%	0.1%	11%
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	0.0%	1.0%	-99%	Tributos por pagar	1.4%	1.0%	60%
Otras cuentas por cobrar	0.1%	0.1%	4%	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	1.2%	0.9%	58%
Inventarios	0.9%	1.0%	9%	Intereses por pagar	0.4%	0.4%	-2%
Gastos contratados por anticipado	0.7%	0.4%	83%	Dividendos por pagar	0.0%	3.6%	
				Otras cuentas por pagar	5.3%	2.3%	163%
				PASIVO NO CORRIENTE	57.9%	67.8%	-2%
				Pasivo por impuestos diferidos	4.0%	4.2%	11%
				Obligaciones financieras	51.9%	59.2%	0%
				Instrumentos financieros derivados	2.0%	4.5%	-49%
ACTIVOS NO CORRIENTES	65.1%	72.8%	2%	TOTAL PASIVO	66.6%	76.3%	0%
Instalaciones y equipo	48.1%	52.0%	6%	PATRIMONIO NETO	33.4%	23.7%	61%
Intangibles	17.0%	20.8%	-6%	Capital emitido	15.2%	17.4%	0%
				Reserva de cobertura	-2.0%	-4.5%	-49%
				Resultados acumulados	20.2%	10.7%	115%
TOTAL ACTIVOS	100.0%	100.0%	14.2%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100.0%	100.0%	14.2%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – DP World Callao S.R.L.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

83. Al cierre del año 2021, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementó significativamente, así en el 2021 registró USD 500,1 millones, mientras que en el 2020 registró USD 437,8 millones; esto es una variación porcentual de 14,2%
84. Por el lado del activo, el activo corriente registró un incremento entre el 2020 y 2021, aumentando de USD 119,1 millones a USD 174,5 millones (47%); mientras que los activos no corrientes se incrementaron de USD 318,7 millones a USD 325,7 millones (2%). Con respecto a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 27,2% de los activos totales en el año 2020 al 34,9% en el año 2021; mientras que el activo no corriente pasó de representar el 72,8% de los activos totales en el año 2020 al 65,1% en el año 2021. La cuenta de mayor volumen del activo corriente está constituida por *el efectivo y equivalente de efectivo*²⁴, que registró USD 154,7 millones y representa el 30,9% del activo total, habiendo aumentado en 58% con relación al valor consignado en el 2020; mientras que por el lado del activo no corriente, la cuenta *instalaciones y equipo*²⁵, que registra USD 240,6 millones, es la de mayor volumen, representando el 48,1% del total de activos, habiendo incrementado en 6% en relación al 2020.
85. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión se redujeron en 0,4%, mientras que el patrimonio neto se incrementó en 61%, ascendiendo en el ejercicio 2021 a USD 332,9 millones y USD 167,3 millones, respectivamente, representando el 66,6% y 33,4% del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. Cabe señalar que con relación al pasivo corriente, este registró un valor de USD 43,4 millones en el 2021, un 16% mayor al valor registrado en el 2020 (USD 37,4

²⁴ Constituido prácticamente en su totalidad por cuentas corrientes que corresponden a fondos mantenidos en bancos del exterior.

²⁵ Al 31 de diciembre de 2021, la cuenta de instalaciones y equipos registra un valor total de USD 436,8 millones, constituido por USD 269,9 de instalaciones, USD 101,0 millones de grúas pórtico y de patio, y USD 65,9 de otros equipos. A dicha fecha la depreciación acumulada ascienda a USD 114,9 millones, USD 59,6 millones y USD 21,7 millones respectivamente, haciendo un total de USD 196,2 millones.



millones); mientras que el pasivo no corriente registró un valor de USD 289,5 millones en el 2021, un 2% menor al valor registrado en el 2020 (USD 296,8 millones).

86. Respecto al pasivo corriente, la cuenta de mayor magnitud está constituida por *otras cuentas por pagar*, que al 31 de diciembre de 2021 ascienden a USD 26,7 millones (al 31 de diciembre de 2020: USD 10,1); mientras que, en el pasivo no corriente, la cuenta de mayor magnitud es la correspondiente a *obligaciones financieras*²⁶, que en el 2021 registra un valor de USD 259,4 millones (en el 2020 ascendió a USD 259,1 millones); y la cuenta con mayor variación estuvo representada por *Instrumentos financieros derivados*, con un monto de USD 9,9 millones (en similar fecha del 2020, dicha cuenta ascendió a USD 19,5 millones).
87. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, en línea con lo señalado anteriormente, este se incrementó en 61% como resultado del efecto conjunto de una mejora de USD 9,6 millones en la cuenta *Reserva de Cobertura* en relación con el ejercicio anterior del orden, y la generación de ganancia del periodo de USD 54,1 millones, determinando un Patrimonio neto de USD 167,3 millones frente a USD 103,6 millones registrado en el 2020.

VII.3. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

88. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales se observa que la empresa mantiene una política de disponer la totalidad de recursos para afrontar la totalidad de obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello es que los ratios están por encima de 1.
89. En particular el incremento del activo corriente en 47% y del pasivo corriente en 16% han determinado en forma conjunta que el ratio liquidez clásica²⁷ se incremente de 3,19 a 4,02; en la misma línea, el ratio de la prueba ácida²⁸ también se incrementó pasando de 3,03 a 3,84.

CUADRO 13
Ratios de Liquidez, 2020 – 2021

Ratios	2021	2020
Liquidez general	4.02	3.19
Prueba Acida	3.84	3.03
Liquidez absoluta	3.57	2.61

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – DP World Callao S.R.L.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

90. Con relación al ratio de liquidez absoluta²⁹ o también llamado ratio de prueba defensiva, este indicador también se incrementó de 2,61 a 3,57, lo que determina que la cuenta de efectivo permite respaldar más de tres veces el total del pasivo corriente, como resultado del incremento del orden del 58% en la cuenta *efectivo* y el incremento del orden del 16% en el pasivo corriente, frente a lo registrado por cada uno al final del ejercicio 2020.

Ratios de Endeudamiento Financiero

91. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2021 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

²⁶ Sobre el particular, el 1 de noviembre de 2018, DP World Callao suscribió una adenda al contrato de préstamo sindicado por un total de USD 260 millones, siendo garante del mismo DP World Limited. El referido crédito vence en noviembre 2023, es decir, cinco años después de la primera fecha de desembolso. El pago del préstamo sindicado se realizará bajo la modalidad Bullet (pagadero en un solo desembolso al vencimiento de la obligación). El interés del préstamo se calcula en base a la tasa LIBOR más el margen adicional de 1,4%.

²⁷ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

²⁸ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente

²⁹ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.



CUADRO 14
Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento,
2020 – 2021

Ratios	2021	2020
Deuda/Patrimonio	199.0%	322.5%
Endeudamiento del Activo	66.6%	76.3%
Calidad de la Deuda	13.0%	11.2%
Indice de Solvencia	1.50	1.31

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – DP World Callao S.R.L.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

92. El ratio Deuda/Patrimonio³⁰, muestra para el ejercicio 2021 que por cada USD 199,0 de deuda corresponde USD 100 de patrimonio, lo cual denota un nivel de apalancamiento medio de la empresa; y denota una disminución respecto al apalancamiento correspondiente al año 2020 (322,5%), motivado por la disminución del total de pasivo (0,4%) y, sobre todo, el incremento del patrimonio neto en 61%.
93. El ratio endeudamiento del activo³¹ en el ejercicio 2021 indica que de todo el total de activos, un 66,6% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha disminuido frente al nivel de 76,3% que tuvo en el 2020, lo cual denota un aumento del financiamiento del activo con recursos propios. En conclusión, en cuanto al nivel de exposición de los activos con el endeudamiento con terceros, la empresa ha mejorado su grado de autonomía financiera frente a terceros del 2020 al 2021.
94. El ratio de calidad de la deuda³² asciende a 13,0% en el ejercicio 2021, lo que indica que el 87,0% de deuda que tiene la empresa es de largo plazo.
95. Finalmente, el índice de solvencia³³ para el ejercicio 2021 muestra que por cada dólar (USD 1) de pasivo total corresponde USD 1,50 de activo total. En el 2020 por cada dólar de pasivo total le correspondió USD 1,31 de activo total. Cuanto más alto es este indicador, mayor es el nivel de solvencia de la empresa por lo que se denota que del 2020 al 2021, se mejoró ligeramente el nivel de solvencia de la empresa.

Ratios de Rentabilidad

96. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en uso de sus activos y en el uso de recursos propios.

CUADRO 15
Ratios de Rentabilidad, 2020 – 2021

Ratios	2021	2020
Margen Bruto	67.3%	65.9%
Margen Operativo	51.0%	46.7%
Margen EBITDA	64.5%	62.4%
Margen Neto	30.6%	26.1%
ROE	38.0%	29.2%
ROA	12.7%	6.9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – DP World Callao S.R.L.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

³⁰ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

³¹ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

³² El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.

³³ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.



97. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto³⁴ ascendió de 65,9% en el 2020 a 67,3% en el 2021. Respecto al margen operativo³⁵ y el margen EBITDA³⁶ estos se incrementaron ligeramente pasando de 46,7% y 62,4% en el 2020 a 51,0% y 64,5% respectivamente, en el 2021. De otro lado, el margen neto³⁷ aumentó al pasar de 26,1% en el 2020 a 30,6% en el 2021; y respecto al total de resultados integrales del período se incrementa de 20,2% a 36,1%. Este último ratio indica que en el ejercicio 2021 por cada USD 100 de ingresos se obtuvo utilidad de USD 36,1 como resultado final del ejercicio.
98. El ROE³⁸ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2021 aumentó respecto al ejercicio 2020, puesto que en el ejercicio 2021, por cada USD 100 de patrimonio se obtuvo utilidad neta de USD 38,0 mientras que en el ejercicio 2020 se obtuvo utilidad neta de USD 29,2. Dicho incremento se debe al efecto final conjunto de la ganancia del periodo y el efecto de la valuación de los instrumentos derivados que, comparativamente entre los periodos 2021 y 2020, determina un incremento de USD 33,4 millones, frente al incremento del patrimonio neto (61%) entre los referidos periodos.
99. Finalmente, se observa un incremento en la rentabilidad sobre los activos o ROA³⁹ el cual ascendió a 12,7% (6,9% en el 2020), así la empresa mejoró su eficacia en el resultado final del ejercicio 2021 obteniendo una ganancia de USD 12,7 por cada USD 100 de activo total.

VIII. CONCLUSIONES

100. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Nuevo Terminal Muelle Sur del Callao del año 2021, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) DP World viene operando alrededor de 12 años en el Nuevo Terminal de Contenedores del TPC. Al ser un terminal especializado en carga en contenedores sus principales clientes son las líneas navieras, en particular, en el 2021, fueron Hapag-Lloyd, CMA CGM, China Shipping Container Line, y Evergreen con un 32,2%, 18,5%, 14,4% y 8,2%, respectivamente.
 - (ii) Como ocurriera en el año 2019 y 2020, la ligera reducción en el número de naves atendidas (de 647 a 644) no se correspondió con el mayor volumen de carga movilizada, alcanzando este último un incremento en 8,4% entre 2020 y 2021, al pasar de 15 150 miles de toneladas a 16 429 miles de toneladas, respectivamente. Esto explica el incremento en el volumen promedio de carga movilizada por nave, el cual pasó de 23,4 miles de toneladas por nave en 2020 a 25,5 miles de toneladas por nave en 2021.
 - (iii) En agosto 2020 se determinó que las tarifas de los servicios estándar se mantuvieran en el mismo nivel provisionalmente para los servicios estándar aplicables hasta que se apruebe el factor de productividad según lo dispuso la Resolución N° 0043-2020-CD-OSITRAN Mediante resolución N° 0002-2021-CD-OSITRAN del 08 de enero 2021, se aprobó un factor de productividad a los Servicios Estándar de -2,66, con vigencia hasta el 17 de agosto de 2025 y aplicable cada año mediante la regla RPI - (-2,66%), donde RPI es la variación anual del Índice de Precios al Consumidor de los EE.UU., publicado por The Bureau of Labor Statistics.
 - (iv) DP World suscribió diez (10) nuevos acuerdos en el 2021, distribuido en tres (3) nuevos contratos y (7) renovaciones para el acceso a ofertar los servicios de practica (5) y remolcaje (5).
 - (v) En el 2021, Ositrán reconoció al Concesionario inversiones por USD 22,4 millones, lo que implicó un monto de inversión acumulada de USD 395,5 millones, lo que representa el

³⁴ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

³⁵ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

³⁶ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.

³⁷ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

³⁸ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

³⁹ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



54,1% de ejecución de la inversión comprometida a la fecha en obras y equipamiento (USD 731,3 millones).

- (vi) Durante el 2021, el número de accidentes en el Terminal Muelle Sur fue de 21, registrando un accidente más respecto al año anterior (+5%), no presentándose ninguna persona fallecida, es decir, que 21 personas resultaran heridas durante el año, en su mayoría, correspondiendo a contusiones, tendinitis y en menor medida a heridas, esguinces, entre otros.
- (vii) Al finalizar el año 2021, el número de reclamos presentados en dicho año por los usuarios del terminal ascendió a 107, significando una caída anual del -1,8% (2 reclamos). Respecto a la motivación de los reclamos, destaca el incremento en aquellos por Daños o pérdidas 11,1% y la caída en los reclamos relacionados a la Calidad del servicio del -16,7%. Respecto a los resultados, se puede destacar que de los 107 reclamos, 47 fueron declarados infundados, 36 inadmisibles, 13 fundados, y 9 improcedentes. Así mismo, durante el mencionado año, DP World no registró ninguna sanción o penalidad impuesta por parte del Ositrán.
- (viii) Finalmente, con relación al desempeño financiero del Concesionario durante el año 2020, se ha verificado lo siguiente:
- Los ingresos totales percibidos por el concesionario se incrementaron 17,7% entre 2020 y 2021, al pasar de USD 149,9 millones a USD 176,4 millones, mientras que los costos totales disminuyeron, siendo de USD 57,7 millones en el 2021 frente a los USD 51,1 millones en el 2020, lo que determinó un incremento de la ganancia bruta del orden del 20,3%.
 - Al cierre del año 2021 la empresa incrementó sus valores contables en relación con totales de activo y pasivo-patrimonio respecto al cierre de 2020, al registrar USD 500,1 millones en 2021 y USD 437,8 millones al finalizar 2020.
 - De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo es cubrir con activos corrientes más de tres veces el total de deuda corriente en caso de exigibilidad conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2021. En relación con la solvencia financiera de la empresa, esta mejoró respecto al año pasado; y con relación al nivel de autonomía financiera frente a terceros también mejoró.
 - En relación con los indicadores de rentabilidad de la empresa, el margen bruto, los márgenes operativos y la ganancia del periodo aumentaron. Finalmente, en relación con los ratios de rentabilidad, en el 2021 se incrementó la eficacia de la empresa en la generación de ganancias tanto respecto al total de activos de la empresa como sobre el total del patrimonio.



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			
N°	Tema	Contenido	Ref.
23	Tarifas	<p>Las tarifas establecidas en el contrato de concesión 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 (p. 113)
24	Retribución al Estado	<p>El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 3% de los Ingresos Brutos Mensuales que obtenga el concesionario por la prestación de los servicios, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión.</p>	Cláusula 8.20. (p. 55)

ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Terminal Muelle Sur del Callao - DP World													
Modalidad de concesión:	Autosostenible												
Plazo de concesión:	30 años												
Periodo:	2010-2021												
a. Tráfico													
Indicador	Unidad medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Naves atendidas	Unidades	371	949	925	816	840	804	805	771	753	719	647	644
Carga total atendida	Toneladas	1251000	11820400	14728000	13699000	15107300	13521000	12026624	13524348	14537764	15040297	15150390	16429
Carga por tipo de operación:													
Exportación	Toneladas	420000	3711500	4501000	4030000	4594256	4242000	3863444	4723608	4957519	5017904	6644667	5815911
Importación	Toneladas	649000	5116900	6398000	5962000	6224044	5887000	5462856	6035007	6232528	6706222	4661179	6760142
Transbordo	Toneladas	182000	2992000	3829000	3707000	4289000	3392000	2700324	2765733	3347718	3316171	3844545	3852718
Carga por tipo de producto:													
Indicador	Unidad medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Contenedores	Unidades	429921	697190	877767	839577	906182	790353	693975	743065	779024	829221	819869	856215
Contenedores	TEU	420549	1094297	1357194	1310402	1426516	1238903	1109707	1203317	1269789	1351647	1328069	1467881
b. Ingresos de actividades ordinarias													
Ingresos	Unidad medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Estiba y desestiba	Miles de dólares	28891	70259	93035	91366	103145	96778	87494	95512	100251	106638	104505	120832
Almacenamiento en patio de	Miles de dólares	2132	10824	17677	19483	21770	17719	13005	16035	17360	16572	16491	18630
Servicio a la carga contenedorizada	Miles de dólares	2169	5643	8931	10289	14050	13633	13471	15939	16192	17348	16544	19312
Monitoreo de contenedores	Miles de dólares	1042	2928	3564	3817	4364	4550	4502	5741	7849	7507	7486	12598
Servicios marinos	Miles de dólares	1246	2338	2761	2685	3004	2661	2305	2669	2858	2625	2652	2639
Manipuleo de contenedores	Miles de dólares	205	850	1330	1441	1735	1624	1452	1595	1506	1307	1088	1080
Carga no contenedorizada	Miles de dólares	-	89	98	98	420	360	994	1159	1065	1183	1122	535
Total		35685	92931	127396	129179	148488	137325	123223	138650	147081	153180	149888	176447



OSITRAN

EL REGULADOR DE LA INFRAESTRUCTURA
DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

Calle Los Negocios 182, Piso 2, 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

ELABORACIÓN Y DISEÑO

Cintha Lopez Vasquez – Especialista
Maria Mendez Vega - Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Ray Carlos Vega Lugo – Asistente
Geraldine Ordoñez Bendezú – Practicante
Juan Martin Balberena Cabrera - Practicante
Sadith Renojo Galvez– Practicante