



INFORME DE DESEMPEÑO

Terminal Contenedores del Callao – Muelle Sur
2019

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 2019: 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 de este organismo regulador.

Primera versión: junio de 2020

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	15
IV.1. Tarifas	15
IV.2. Precios	16
IV.3. Cargos de acceso	18
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	19
V.1. Inversiones	19
V.2. Pagos al estado	20
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	21
VI.1. Accidentes	21
VI.2. Reclamos, sanciones y penalidades	21
VII. RESULTADOS FINANCIEROS	22
VII.1. Estados de resultados integrales	22
VII.2. Estado de situación financiera	23
VII.3. Indicadores financieros	25
VIII. CONCLUSIONES	27
ANEXOS	29
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	29
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	34



CUADROS

CUADRO 1: Tarifario de los servicios estándar, 2018 – 2019	16
CUADRO 2: Precio de algunos servicios especiales en función a la nave, 2018- 2019.....	17
CUADRO 3: Precio de algunos servicios especiales en función a la carga, 2018 – 2019.....	18
CUADRO 4: Contratos de acceso para los servicios de remolcaje y practicaje, 2018-2019	19
CUADRO 5: Aportes al estado, 2018 – 2019	20
CUADRO 6: Estados de resultados integrales, 2018 – 2019	22
CUADRO 7: Estados de situación financiera, 2018 – 2019	24
CUADRO 8: Ratios de liquidez, 2018 – 2019.....	25
CUADRO 9: Ratios de endeudamiento, 2018 – 2019	25
CUADRO 10: Ratios de rentabilidad, 2018 – 2019	26

GRÁFICOS

GRÁFICO 1: Tráfico de naves, 2018 – 2019	11
GRÁFICO 2: Servicio de embarque/descarga de contenedores llenos, 2018 -2019	11
GRÁFICO 3: Servicio de embarque/descarga de contenedores llenos, 2018 - 2019	12
GRÁFICO 4: Servicio de embarque/descarga de contenedores vacíos, 2018 - 2019	12
GRÁFICO 5: Servicio de embarque/descarga de contenedores vacíos, 2018 - 2019	13
GRÁFICO 6: Servicio de transbordo de contenedores, 2018 – 2019	14
GRÁFICO 7: Servicio de transbordo de contenedores, 2018 – 2019	14
GRÁFICO 8: Inversiones reconocidas y porcentaje de cumplimiento, 2018 - 2019	20
GRÁFICO 9: Número de accidentes, heridos y fallecidos, 2018 – 2019.....	21
GRÁFICO 10: Número de reclamos resueltos y presentados, 2018 - 2019	21

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 2019. El informe presenta la evolución de los principales indicadores de la Concesión en lo que respecta al tráfico de carga, tarifas, indicadores operativos, inversiones, ingresos, entre otros.

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

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

DP World, por la naturaleza de carga que moviliza, tiene como principales clientes a las líneas navieras. En particular, el 2019, sus principales clientes fueron las empresas Hapag-Lloyd, China Shipping Container Line, CMA CGM y Evergreen con un 26,5%, 16,5%, 11,8% y 9,2%, respectivamente.

En el 2019, la cantidad demandada del servicio estándar a la nave fue de 719 naves, lo cual representó una reducción de 4,7% con relación al 2018 (753 naves). No obstante, pese a la caída en el número de naves atendidas, el movimiento de contenedores registró un aumento de 6,5%, alcanzado un nivel de 1 351,6 miles de TEU, de los cuales el 58,4% (790,0 miles de TEU) corresponden al servicio de embarque/descarga de contenedores llenos, 20,0% (270,5 miles de TEU) al servicio de transbordo de contenedores (llenos y vacíos) y 21,5% (291,1 miles de TEU) al servicio de embarque/descarga de contenedores vacíos.

En agosto de 2019, en línea con lo que viene ocurriendo en los últimos años, las tarifas de los servicios brindados presentaron una reducción debido a que el RPI (inflación expresada en un índice general de precios de los EE. UU.) fue menor que el factor de productividad (X), el cual tiene un valor de 4,14%. La mayor reducción (-20,1%) se produjo en las tarifas del Servicio Embarque/descarga de contenedores vacíos de 20 pies por presentar la máxima reducción; mientras que las tarifas de los Servicios Estándar de Embarque/descarga de contenedores llenos de 20 y 40 pies presentaron la menor reducción, sólo 0,4%, en ambos casos.

De otro lado, con relación a los servicios no regulados, se pudo apreciar que hubo cambios en los precios de algunos servicios en función a la nave, por ejemplo, de movilización de tapas en un 5%. En línea con ello, los precios de los servicios especiales en función a la carga, en particular, los vinculados al servicio de almacenamiento, presentaron importantes incrementos. A manera de ejemplo, el servicio *Uso de Área operativa: del día 3 al día 7* que se incrementó en un 17,6%; mientras el servicio denominado *Depósito temporal - incluye Uso área operativo del día 4 al día 7* aumentó en un 13,7 %.

Con relación a los cargos de acceso, al final del 2019, estuvieron vigentes catorce (15) contratos de acceso, de los cuales cinco (5) corresponden al servicio de remolcaje y diez (10) al servicio de practicaje. Los cargos de acceso establecidos fueron USD 70,0 y USD 0,0 para el servicio de remolcaje y practicaje, respectivamente.

En el 2019, la inversión reconocida fue de USD 2,7 millones que sumado a la inversión realizada en años anteriores da una inversión reconocida acumulada de USD 372,7 millones (incluido IGV), lo que significó un avance de 59,4% respecto a la inversión comprometida total (USD 627,4 millones). Por otro

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



lado, el aporte al Estado alcanzó los S/. 20,4 millones (+6,4%), de los cuales S/ 15,3 millones por concepto de retribución y S/ 5,1 millones por concepto de aporte por regulación.

Con relación al desempeño operativo, se registró un aumento en el número de accidentes y heridos (de 19 a 20), sin embargo, no se reportaron personas fallecidas. En cuanto al número de reclamos siguió experimentando una reducción al pasar de 100 reclamos en el 2018 a 64 en el 2019 (-36,0%). En el 2019, el Concesionario fue sancionado en una (01) oportunidad por incumplimiento referido a Niveles de Servicio y Productividad (multa de 1,08 UIT); asimismo, fue penalizado hasta en seis oportunidades por incumplimiento a la Cláusula 1.20.64, 8.17 y Anexo 3 del Contrato de Concesión, el monto total fue de S/. 177 974,0.

Con relación al desempeño financiero, los ingresos totales percibidos por el concesionario fueron USD 153,1 millones (+4,1%), de la misma manera los costos totales aumentaron en similar proporción, 4,1%, alcanzando la suma de USD 52,6 millones. El resto de los gastos e ingresos mantuvieron la participación respecto a los ingresos, presentada en el 2018, de tal manera que la ganancia neta tuvo un ligero incremento, 1,7%. Sin embargo, el empleo de instrumentos derivados por parte de la empresa generó que el resultado integral de la Concesión cayera 22,9% alcanzando la suma de USD 31,3 millones.

De lo anterior, la rentabilidad que genera la empresa (ROA) otorga un USD 0,07 por cada dólar invertido, mientras que al accionista le genera USD 0,24 por cada dólar invertido. Por su parte, los ratios de liquidez Clásica, Prueba Ácida y Absoluta alcanzaron los valores de 4,8, 4,6 y 4,0, respectivamente, lo cual indican que el Concesionario puede cubrir sus deudas de corto plazo, pero también podría estar señalando un exceso de liquidez. Finalmente, el ratio calidad deuda se aproxima a cero (0,07) y el grado de endeudamiento fue de 0,70.

Finalmente, el Activo del Concesionario alcanzó el valor de USD 436,5 millones, lo que representó un aumento de 0,46% respecto al 2018. Ello como consecuencia de una baja e incremento del activo no corriente (5%) y activo corriente (27%), respectivamente. Por su parte, el Pasivo tuvo un incremento de 4% producto de deuda de largo plazo a través de instrumentos financieros derivados. El patrimonio presentó una reducción del 7% por reducción por reserva de cobertura.



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 2019, la composición accionarial corresponde a la siguiente: P&O Dover/Dubái Ports con un 82,55% y Matthews Holding Limited con un 17,45%.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

2. El Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Nuevo Terminal de Contenedores, ubicado adyacente al rompeolas sur del Terminal Portuario del Callao - Zona Sur, fue suscrito entre el MTC y DP World el 24 de julio de 2006 con una vigencia de 30 años.
3. El respectivo contrato brinda a DP World el derecho de operar el Terminal Muelle Sur bajo la modalidad de monooperador; esto es, tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se brinden dentro del terminal, no estando obligado a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios (i.e. una empresa integrada verticalmente). Quedan exceptuados los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales están sujetos a las disposiciones contenidas en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) de Ositrán.

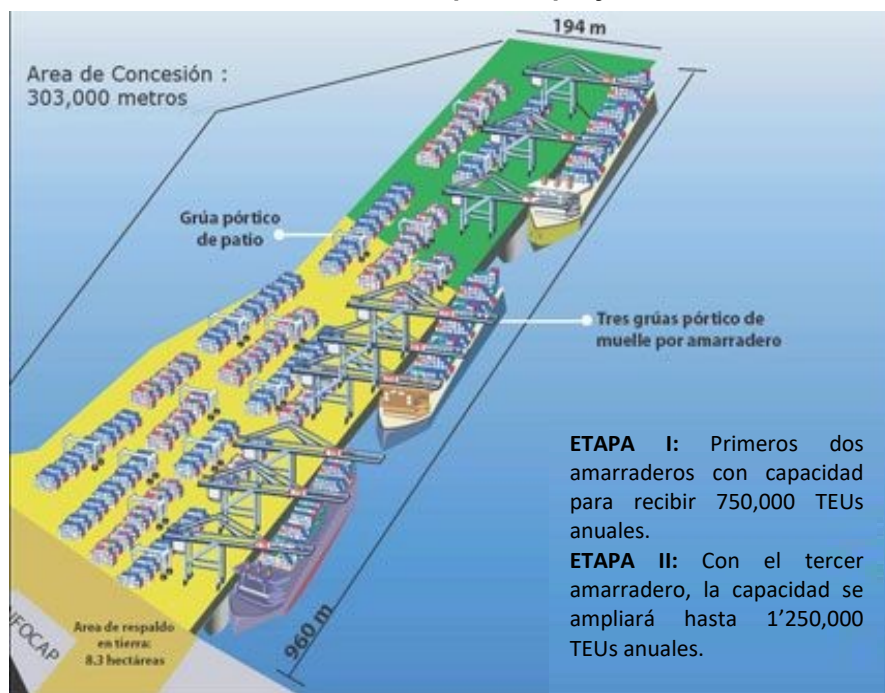
Compromisos de inversión

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 corresponden a USD 627,4 millones (incluye IGV)², las cuales se encuentran divididas en dos etapas: (i) la construcción de dos amarraderos de 300 metros cada uno, así como la disponibilidad de seis grúas pórtico; y, (ii) la ampliación del frente de atraque con un amarradero adicional.

² Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.



Ilustración N° 1: Etapas del proyecto



7. El 11 de marzo de 2010 se suscribió la Adenda N° 1, la cual incorporó las definiciones de obras mayores y obras menores dentro de la cláusula 1.20.67 del Contrato, y un segundo párrafo a la cláusula 15.6, sobre inversiones adicionales. Asimismo, se modificó la cláusula 6.6 referente a las modificaciones al expediente técnico aprobado en caso dichas modificaciones sean consideradas obras mayores u obras menores; y el numeral 2.3.3 del anexo 9, sobre Inversión Complementaria Mínima (ICM)³.

Régimen tarifario

8. 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

9. 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.

³ Es importante precisar que a la fecha de la elaboración del presente Informe se firmó la Adenda N° 2 del presente Contrato de Concesión. Esta adenda esta relacionada con ampliación del terminal de contenedores Muelle Sur en el marco la fase 2 del Contrato de Concesión.

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 1 de marzo de 2019, se inició la evaluación conjunta de la Adenda N° 2 del Contrato de Concesión entre el MTC, Contraloría General de la República, Ministerio de Economía y Finanzas, Autoridad Portuaria Nacional, Proinversión y el Ositrán. La misma que se dio por finalizada el 11 de abril de 2019.
14. Mediante oficios 1257-2019-MTC/19, 3655-2019-MTC/19 y 5467-2019-MTC/19, el Concedente solicitó al Ositrán emitir opinión al proyecto de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión. Las mismas fueron atendidas mediante los acuerdos de consejo directivo 2185-671-19-CD-OSITRAN, 2268-671-19-CD-OSITRAN y 2227-671-19-CD-OSITRAN, respectivamente.
15. Mediante oficio 6004-2009-MTC/19, el Concedente solicitó al Ministerio de Economía y Finanzas emitir opinión al proyecto de Adenda N° 2 al Contrato de Concesión. La misma que fue atendida mediante Oficio N° 225-2019-EF/15.01 del Viceministerio de Economía.

II. OFERTA DE SERVICIOS

16. 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

17. 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.
18. De acuerdo con la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar se definen de la siguiente manera:

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

⁷ Ibidem.



a) Servicio estándar en función a la nave:

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

b) Servicio estándar en función a la carga:

20. 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.
21. 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

22. 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

23. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monooperador, el Contrato de Concesión establece que el REMA del Ositrán es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, el Concesionario deberá otorgar acceso a los usuarios intermedios para el uso de la Facilidad Esencial con el fin de prestar los Servicios Esenciales mencionados.
24. 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

25. En el 2019 las principales empresas que generaron el tráfico de contenedores fueron las líneas navieras Hapag-Lloyd, China Shipping Container Line, CMA CGM y Evergreen con un 26,5%, 16,5%, 11,8% y 9,2%⁸, respectivamente. Cabe destacar que, el año anterior las principales líneas navieras fueron Hapag-Lloyd (26,8%), China Shipping Container Line (15,0%), CMA CGM (11,7%) y Hamburg Süd (11,3%).

III.2. Evolución del tráfico

a) Servicio estándar a la nave

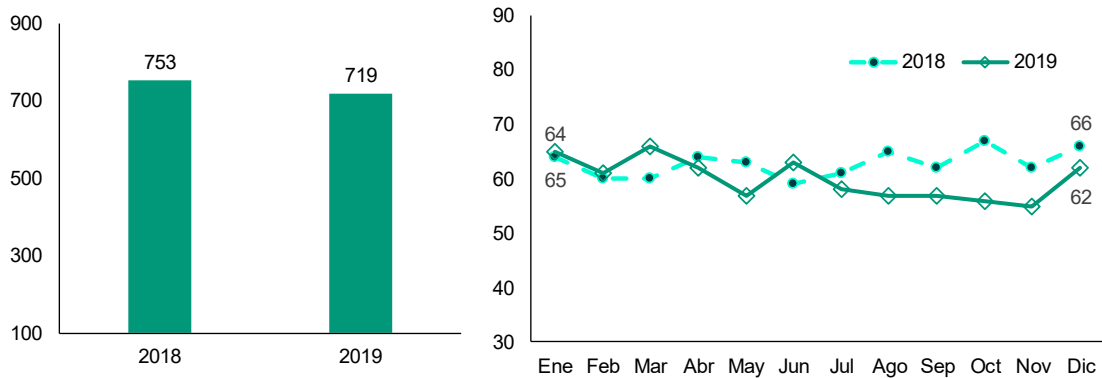
26. En el 2019, el Terminal Muelle Sur atendió 719 naves, cantidad inferior en 4,7% a la registrada en el 2018 (753 naves). Todas las naves atendidas tienen las características de ser del tipo de alto bordo y *Gear Less*⁹. Con relación al tráfico mensual, el mes con mayor cantidad de naves atendidas fue el mes de marzo con un total de 66 naves; mientras que en el mes de noviembre arribó la menor cantidad de naves (alrededor de 55).

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

⁹ Naves portacontenedores sin grúa.



GRÁFICO 1
TRÁFICO DE NAVES, 2018 – 2019
(Número de naves)



Fuente: DP World.

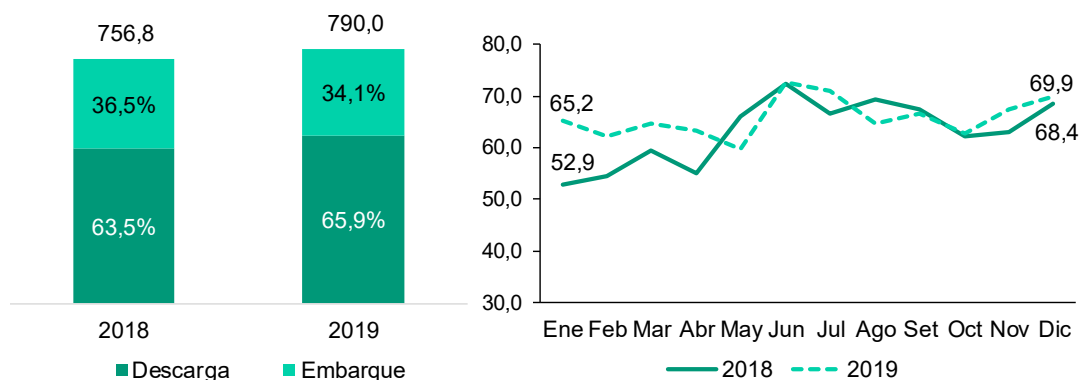
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

27. Cabe mencionar que, pese a la reducción en el número de naves atendidas, el volumen de carga movilizada se incrementó en 6,4 % entre 2018 y 2019, al pasar de 1 269,8 a 1 351,6 miles de TEU. Así, se observa un incremento en el volumen promedio de carga movilizada por nave, el cual pasó de 1,7 mil toneladas por nave en 2018 a 1,9 mil toneladas por nave en 2019, el mismo comportamiento se presenta por toneladas movilizados. En consecuencia, se puede concluir que, en promedio, la capacidad de naves que llegan al terminal operado por DP World se viene incrementando.

b) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos

28. En el año 2019, el Concesionario movilizó 790,0 miles de TEU lo cual representó un incremento de 4,4% respecto al año anterior. Ello como consecuencia de un aumento en la operación de descarga (+8,3 %), en contraste la operación de embarque (-2,4 %). En cuanto a la importancia relativa, la operación de descarga siguió representando el mayor porcentaje respecto al total de contenedores movilizados bajo este servicio, alcanzando una participación del 65,9 %. Adicionalmente, se puede mencionar que el mayor flujo de contenedores se ha registrado en el de junio de 2019, de manera similar que en el año anterior.

GRÁFICO 2
SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS, 2018 -2019
(Miles de TEU)



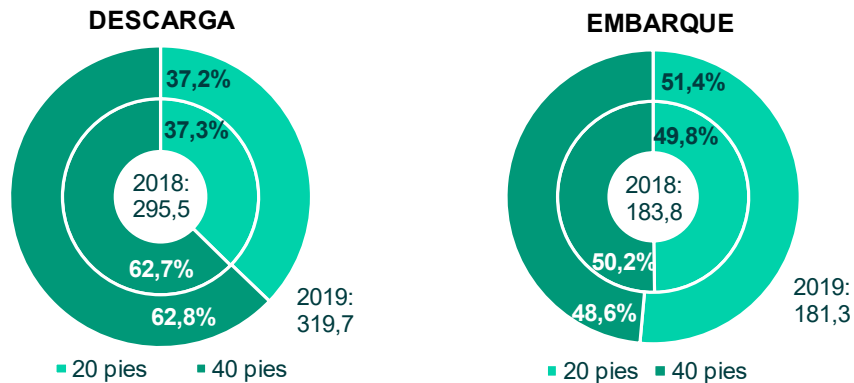
Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

29. Si consideramos la demanda de este servicio, por tipo de contenedor, se puede señalar que en el año 2019 los contenedores de 40 pies representaron el mayor número de contenedores llenos. En efecto, para el año 2019, se movilizaron 289,0 mil contenedores de este tipo, lo que representó el 4,1%, destacando que dicho comportamiento también se observó en el año 2018; sin embargo, el número de contenedores de 20 pies tuvo un mayor incremento, esto es, 5,1%.



GRÁFICO 3
SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS, 2018 - 2019
 (Miles de contenedores)



Fuente: DP World.

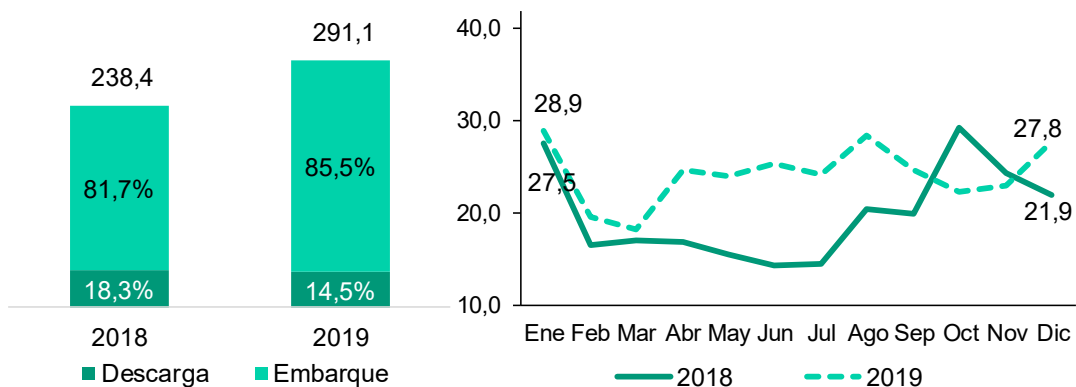
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

30. Sin perjuicio de ello, si se considera por tipo de operación (embarque o descarga), se puede señalar que para el año 2019, la descarga de contenedores se caracterizó por presentar un mayor número de contenedores de 40 pies, alcanzando la cuota de 62,8%, cifra mayor en 0,1 puntos porcentuales que el 2018. En contraste con ello, la operación de embarque de contenedores (exportación), existe una ligera mayor participación en los contenedores de 20 pies, con un 51,4% para el 2019. (Ver Gráfico N° 3).
31. Como se aprecia, el proceso de importación se caracteriza por utilizar, en mayor medida, contenedores de 40 pies en lugar de contenedores de 20 pies, situación que se viene repitiendo en los últimos años. En el caso de exportación, el uso de contenedores de 20 pies y de 40 pies es similar. Finalmente, la operación de descarga presentó aumento de 8,2%, en cuanto al número de contenedores movilizados respecto al año anterior, mientras la operación de embarque se redujo en 0,1% con relación al año anterior.

c) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos

32. En cuanto a la cantidad demandada por el Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores vacíos, se observa que para el año 2019 existió un incremento del 22,1% respecto al 2018 (52,5 miles de TEU adicionales), lo cual es explicado, principalmente, por el comportamiento del embarque de dichos contenedores. En efecto, el embarque de contenedores vacíos se incrementó en 27,9% (movilizando 249,1 miles de TEU), mientras la descarga de contenedores vacíos se redujo en 3,6% (movilizando 42,1 miles de TEU).

GRÁFICO 4
SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS, 2018 - 2019
 (Miles de TEU)



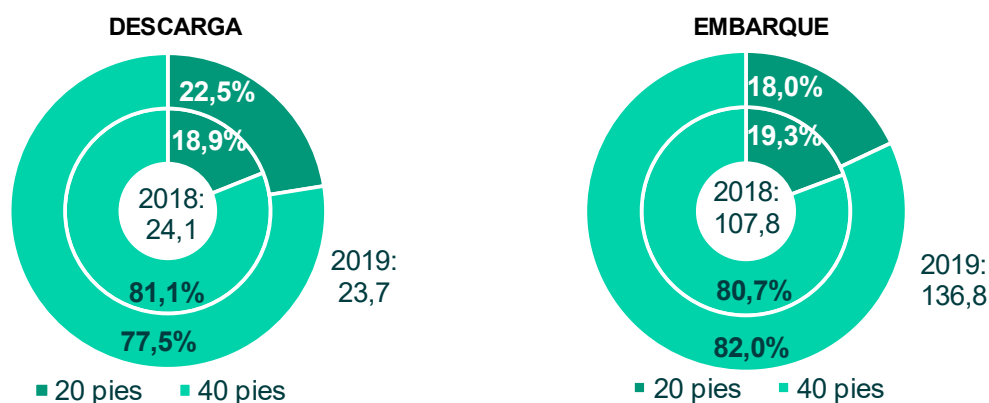
Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



33. Por otro lado, la operación de embarque de contenedores vacíos siguió representando el mayor porcentaje respecto del total de contenedores vacíos movilizados bajo este servicio¹⁰. En efecto, en el año 2019, el 85,5% de los contenedores vacíos movilizados correspondió a la operación de embarque. En cuanto al flujo mensual de embarque/descarga de contenedores siguió una tendencia lineal creciente, iniciando con un flujo de 28,9 mil TEU en enero y finalizando con un 27,8 mil TEU movilizados en diciembre, tendencia distinta a la registrada en año anterior.
34. Si caracterizamos la demanda de este servicio por el tipo de contenedores (20 pies o 40 pies), se puede apreciar que el año 2019 los contenedores de 40 pies siguen siendo los más movilizados. En efecto, dicho año se movilizaron 130,6 mil contenedores de este tipo, lo cual representó el 81,4% del total de contenedores vacíos movilizados bajo este servicio, 0,6 puntos porcentuales superior respecto al registrado el año anterior.
35. De otro lado, con relación a las operaciones de descarga y embarque de contenedores vacíos, al igual que en los últimos años en ambas operaciones se registró una mayor participación de contenedores de 40 pies, cuya participación ascendió a 77,5 % para la descarga y 82,0 % para el embarque, respectivamente. Sin perjuicio de ello, cabe resaltar que el número de unidades de contenedores vacíos de 40 pies que se embarcan se encuentra relacionado directamente con la diferencia entre los contenedores llenos descargados de 40 pies y los contenedores llenos embarcados de 40 pies. En caso el número de contenedores llenos que se embarcan fuera menor que el número de contenedores llenos que se descargan existirá un exceso de contenedores que debe ser trasladado sin carga (vacío) a otros terminales, donde existiría escasez de estos.

GRÁFICO 5
SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS, 2018 – 2019
(Miles de contenedores)



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

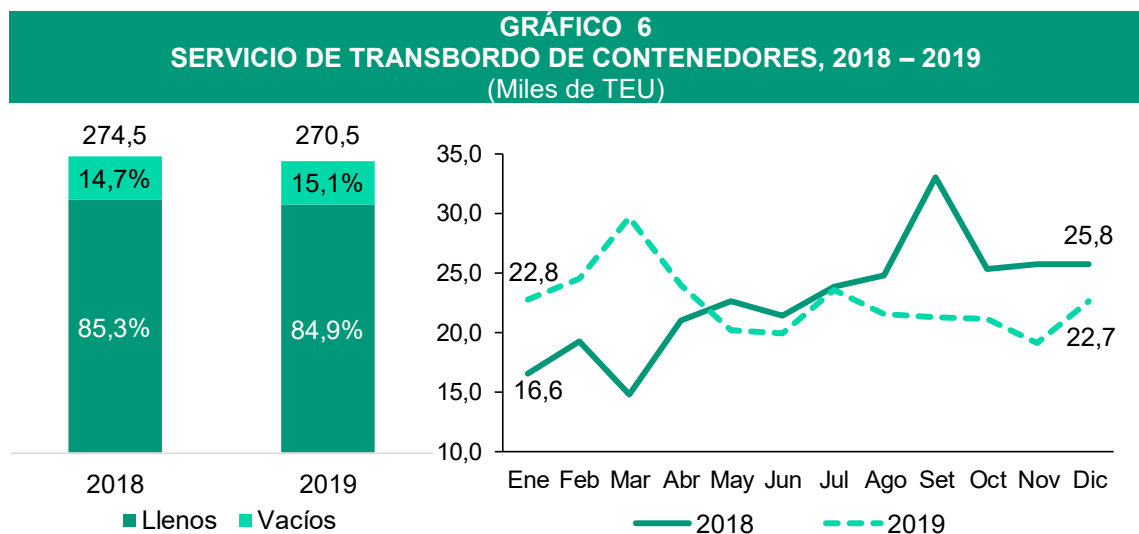
36. De igual manera, si consideramos los contenedores de 20 pies, se observa que el número de contenedores vacíos embarcados guarda una relación directa con el exceso de contenedores llenos descargados y embarcados de 20 pies. En ese sentido, el mayor ingreso de contenedores llenos de 40 pies respecto al embarque de contenedores llenos explicaría, en alguna medida, el hecho que exista un mayor embarque de contenedores vacíos de 40 pies respecto a los contenedores vacíos descargados.
37. Finalmente, en el 2019, se aprecia que la operación de descarga tuvo una ligera reducción de 1,7 % en el número de contenedores movilizados respecto al año anterior; mientras que la operación de embarque tuvo un incremento de 27,0 % en el número de contenedores movilizados respecto al año anterior.

¹⁰ 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.



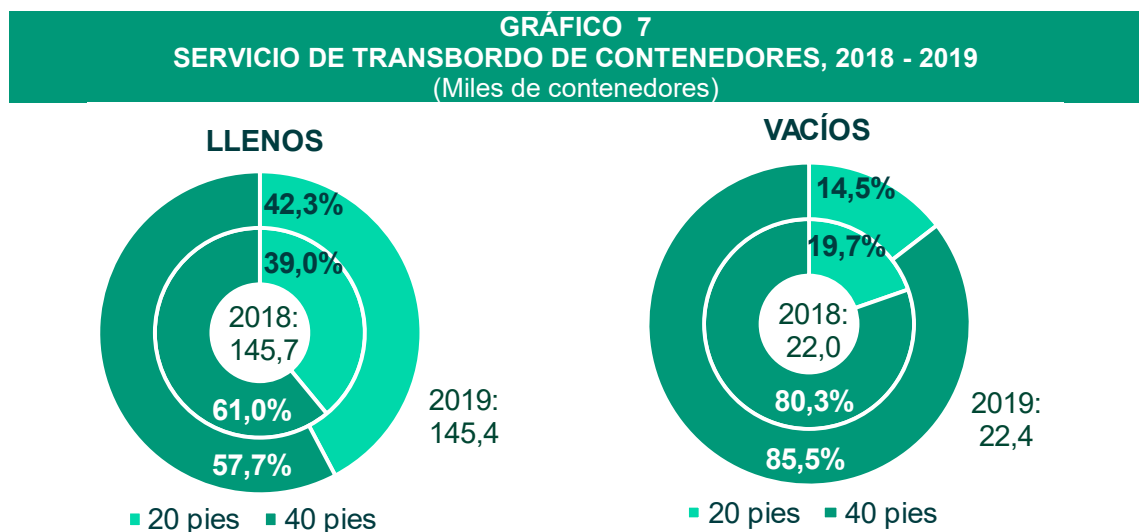
d) Servicio estándar de transbordo de contenedores

38. El servicio estándar de transbordo de contenedores (llenos o vacíos) consiste en los contenedores que arriban y zarpan en naves que operan en DP World. Este servicio presentó una ligera reducción de 1,5 % en el 2019 respecto al año anterior, movilizándose 270,5 miles de TEU. Este servicio se caracteriza por presentar en su mayoría contenedores llenos, los cuales representaron el 87,0 %, 79,5 %, 85,3 % y 84,9 % del total de contenedores llenos movilizados bajo este servicio en 2016, 2017, 2018 y 2019, respectivamente.
39. Por otro lado, analizando la demanda mensual de este servicio, a diferencia de lo ocurrido en 2018, durante el 2019 se observa una ligera tendencia decreciente. En efecto, entre enero y diciembre de 2019, el tráfico de contenedores se redujo en 0,7 %, al pasar de 22,8 miles de TEU a 22,7 miles de TEU, siendo el mes de marzo el de mayor tráfico de contenedores con 29,7 miles de TEU.



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

40. Considerando el servicio estándar de transbordo por unidades de contenedor (20 pies o 40 pies), se observa que los contenedores de 40 pies son los que predominan, tanto en la movilización de contenedores llenos como en el caso de vacíos.



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



41. En efecto, en el 2019 los contenedores de 40 pies representaron el 57,7% y 85,5% de los contenedores llenos y vacíos transportados, respectivamente, dicha predominancia también se observó en años anteriores¹¹.

IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Tarifas

42. 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.
43. De acuerdo con la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación con dos amarraderos, el Ositrán realizará la primera revisión de las Tarifas de los Servicios Estándar prestados a la nave y a la carga. Para ello, utilizará el mecanismo regulatorio RPI-X, aplicando la siguiente fórmula:

$$RPI - X$$

Donde:

RPI : *Retail Price Index*, es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor (CPI)¹² de los EE. UU.

X : es la variación anual promedio de la productividad.

44. 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.
45. En ese sentido, en el año 2015 se realizó la primera revisión de tarifas máximas para DP World, en el marco de la cual se calculó el factor de productividad en 4,14%. Al respecto, es importante señalar que la revisión de tarifas es un proceso donde se da la participación de todos los agentes de mercado que pueden verse afectados por la propuesta tarifaria del Regulador. En efecto, la propuesta del factor de productividad del Regulador es explicada y puesta a conocimiento del público con el objetivo de recibir comentarios, los cuales son absueltos por el Regulador en una matriz de comentarios, que sirve de insumo para el cálculo final del factor de productividad que será aplicado por el Concesionario. 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.
46. 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%.

¹¹ Para mayor detalle revisar los informes de Desempeño de años anteriores.

¹² 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).



47. En el 2019, las tarifas de los servicios estándar sufrieron una reducción como efecto de un RPI menor que el factor de productividad, hecho similar al 2017. De esta forma, la tarifa del servicio estándar a la nave pasó de USD 0,689 en agosto de 2018 a USD 0,681 en agosto de 2019, es decir, una variación de -1,2%.
48. En el caso del Servicio Estándar a la Carga, la tarifa del servicio de Embarque/descarga de contenedores vacíos de 20 pies ha presentado la mayor reducción (-20,1%), mientras que la tarifa del servicio de Embarque/descarga de contenedores vacíos de 40 pies y del servicio de Transbordo de contenedores (Llenos o vacíos) de 20 pies han presentado reducciones de 10,0% y 7,5%, respectivamente. Estos servicios están vinculados directamente a prestaciones que se dan a la Nave.

CUADRO 1
TARIFARIO DE LOS SERVICIOS ESTÁNDAR, 2018 – 2019
(USD, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	Vigente desde:	Vigente desde:		
		18/08/2019	04/08/2018	04/08/2018	
Servicio Estándar en función a la nave					
Uso de alquiler de amarradero	Metro eslora por hora	0,681	0,689		
Concepto	Unidad de cobro	Contenedores			
		20 pies	40 pies	20 pies	40 pies
Servicios Estándar en función a la carga					
Embarque o descarga de contenedores llenos	Movimiento	96,1	144,4	96,51	145,02
Embarque o descarga de contenedores vacíos	Movimiento	41,64	81,98	52,13	91,09
Transbordo de contenedores dentro del terminal	Ciclo completo	46,35	66,47	50,11	70,7

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

49. De otro lado, las tarifas aplicadas al Servicio Estándar de Embarque/descarga de contenedores llenos, tanto de 20 como de 40 pies, han presentado reducciones de 0,4%, en ambos casos, siendo los servicios que han registrado la menor reducción de sus tarifas. Es importante precisar que, estos servicios están vinculados a los consignatarios de la carga.

IV.2. Precios

50. 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 2 se presenta el precio de algunos servicios no regulados en función a la nave.
51. Como se aprecia, durante 2019, se presentaron resultados mixtos; mientras los precios de los servicios de re-estiba y movilización de tapas de bodegas se incrementaron en un 5% respecto al 2018, los precios de los servicios vinculados al almacenamiento de contenedores vacíos y transbordo, así como los servicios para naves no celulares mantuvieron sus precios similares al año anterior. Es importante resaltar, que los precios de los servicios a nave no celulares, servicios de almacenamiento para contenedores de transbordo y servicios especiales relacionados con la estiba/desestiba no se modifican desde el año 2017.



CUADRO 2
PRECIO DE ALGUNOS SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA NAVE, 2018- 2019
(En USD, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	Vigente a partir de	
		17/08/2019	04/09/2018
Re-estiba de contenedores			
Re-estiba en la misma bodega - contenedores 20 pies	Por contenedor	141,75	135,0
Re-estiba en la misma bodega - contenedores 40 pies	Por contenedor	283,5	270,0
Re-estiba vía muelle - contenedores 20 pies	Por contenedor	283,5	270,0
Re-estiba vía muelle - contenedores 40 pies	Por contenedor	567,0	540,0
Naves no celulares			
Cargo por embarque o descarga de bodegas de naves no celulares - contenedor 20 pies	Por movimiento	50,0	50,0
Cargo por embarque o descarga de bodegas de naves no celulares - contenedor 40 pies	Por movimiento	70,0	70,0
Escotillas o tapas de bodega			
Movilización de tapas de bodegas - Escotillas	Por ciclo	294,0	280,0
Uso de área operativa - almacenaje contenedores vacíos			
Días: 0 -2 (incluidos en el servicio estándar)	Por TEU	Sin costo	Sin costo
Días: 3 - 7 (tarifa plana - cubre todo el periodo)	Por TEU	125,0	125,0
Días: 8 - en adelante (por día o parte de día, no retroactivo)	Por TEU/Día	25,0	25,0
Uso de área operativa - almacenaje contenedores de transbordo			
Días: 0 -2 (incluidos en el servicio estándar)	Por TEU	Sin costo	Sin costo
Días: 3 - 7	Por TEU	125,0	125,0
Días: 8 - en adelante	Por TEU/Día	15,0	15,0
Servicios especiales relacionados con la estiba/desestiba			
Trinca y destrinca de contenedores sobre cubierta con material defectuoso provisto por el armador	Por Contenedor	8,0	8,0
Conexión y desconexión de contenedores reefers a bordo	Por Contenedor	8,0	8,0
Apertura y cierre de twistlocks sobre y bajo cubierta con material defectuoso provisto por el armador	Por Contenedor	2,0	2,0

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

52. En el Cuadro N° 3 se presenta el detalle de los precios aplicados a algunos servicios especiales en función a la carga, apreciándose que los mismos han presentado importantes incrementos entre 2018 y 2019, a diferencia de los servicios especiales en función a la nave. Así, en el caso del servicio *Uso de Área operativa: del día 3 al día 7* que se incrementó en un 17,6%, tanto para el caso de importación como para el de exportación; en esa misma línea, el servicio denominado *Depósito temporal - incluye Uso área operativo del día 4 al día 7* que aumentó en un 13,7 % en el caso de exportación y de 8,1 % en el caso de importación (contenedores de 20 pies)¹³.
53. En contraste con lo anterior, también se puede apreciar que existen servicios que no han registrado variaciones en sus precios entre 2018 y 2019. En particular, aquellos servicios que están vinculados con los movimientos extras en patio y los servicios de manipuleo de carga. Al respecto, también es importante mencionar que los precios de dichos servicios tampoco se vieron modificados en el 2018.

¹³ En este caso los días del uso de área operativa incluyen desde el día 3 al día 7.



CUADRO 3
PRECIO DE ALGUNOS SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA CARGA, 2018 – 2019
 (En USD^{1/}, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	Vigente a partir de	
		17/08/2019	04/09/2018
Movimiento extras en patio			
Movimiento extras en patio	Por movilización	45,0	45,0
Movilización para inspección - ciclo completo	Por ciclo	66,0	66,0
Pesaje adicional (se considerarán movimientos extras en patio)	Por contenedor	50,0	50,0
Servicio de manipuleo de carga			
Inspección del contenedor - uso de cuadrillas	Por contenedor	59,0	59,0
Inspección del contenedor - uso de montacargas (hasta 5 toneladas)	Por contenedor	59,0	59,0
Provisión de cuadrillas por tiempo (servicios especiales no especificados)	Por turno (8 horas)	125,0	125,0
Aquiler de reach stacker - solicitud especial	Por hora/fracción	150,0	150,0
Contenedor alto cubicaje			
Contenedor alto cubicaje (High Cube, 9'6" de altura)	Por contenedor	19,9	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	35,0	35,0
Control entrada / salida (Gate In / Out) - Porción tierra	Por TM o M3	35,0	35,0
Uso de area operativa			
Importación: Día 3 al 7 (tarifa por día o fracción)	Por TEU / día	139,9	119,0
Exportación: Día 3 al 7 (tarifa por día o fracción)	Por TEU / día	139,9	119,0
Servicio especial depósito temporal			
Importación - incluye Uso de Área del día 3 al día 7 - contenedor 20 pies	Por contenedor	400,0	370,0
Importación - incluye Uso de Área del día 3 al día 7 - contenedor 40 pies	Por contenedor	410,0	380,0
Importación - Solo uso de Área del día 8 al día 14 (como parte del servicio de depósito temporal)	Por TEU / día	69,9	63,9
Importación - Solo uso de Área del día 15 al día 21 (como parte del servicio de depósito temporal)	Por TEU / día	101,0	101,0
Exportación - incluye Uso de Área del día 4 al día 7	Por contenedor	295,0	260,0
Exportación - Solo uso de Área del día 8 al día 14 (como parte del servicio de depósito temporal)	Por TEU / día	69,9	63,9
Exportación - Solo uso de Área del día 15 al día 21 (como parte del servicio de depósito temporal)	Por TEU / día	101,0	101,0
Contenedores Reefer de transbordo - manipuleo, energía y monitoreo			
Recepción del contenedor reefer, exportación e importación	Por Contenedor	125,0	120,0
(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
Energía - por día, por periodos en exceso del punto E1	Por Contenedor	55,0	55,0
Monitoreo de contenedor reefer - por día, por periodos en exceso de E1	Por Contenedor/Día	15,0	15,0
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.

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

IV.3. Cargos de acceso

55. 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.

56. Al cierre del 2019, DP World presentó quince (15) contratos de acceso vigentes para que se brinden los servicios de practicaje y remolcaje, de los cuales cinco (5) han sido suscritos con empresas que brindan el servicio de remolcaje y diez (10) con empresas de practicaje; de éstas sólo la empresa Trabajos Marítimos S.A - TRAMARSA brinda ambos servicios.



57. De los quince (15) contratos referidos en el párrafo anterior, cabe señalar que catorce (14) corresponden a renovaciones con empresas que ya contrataban con DP World desde 2018 o, incluso, desde años anteriores; mientras que sólo un (01) nuevo contrato de acceso para brindar el servicio de practicaje.

**CUADRO 4
CONTRATOS DE ACCESO PARA LOS SERVICIOS DE REMOLCAJE Y PRACTICAJE, 2018-2019**

servicio	2018		2019		Renovación	Monto (USD, sin IGV)
	Desde:	Hasta:	Desde:	Hasta:		
Practicaje						
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	01/08/2018	31/07/2019	01/08/2019	31/07/2020	Adenda N° 8	0,0
Argos Marine EIRL	01/10/2018	30/09/2019	01/10/2019	30/09/2020	Adenda N° 8	0,0
Corporación de Prácticos S.A.	25/11/2018	24/11/2019	25/11/2019	24/11/2020	Adenda N° 8	0,0
Wabisabi Ship Supply Services S.A.C	22/10/2018	21/10/2019	22/10/2019	21/10/2020	Adenda N° 6	0,0
Maritime & Services S.A.C	22/10/2018	21/10/2019	22/10/2019	21/10/2020	Adenda N° 6	0,0
Loyola Alvarez Jaime E.I.R.L	07/06/2018	06/06/2019	07/06/2018	06/06/2019	Adenda N° 3	0,0
Aldebaran Pilotes S.A.C	02/12/2018	01/12/2019	02/12/2019	01/12/2020	Adenda N° 3	0,0
Nautilus S.A.	10/10/2018	09/10/2019	10/10/2019	09/10/2020	Adenda N° 2	0,0
Agencias Universales Perú S.A.	20/11/2018	19/11/2019	20/11/2019	19/11/2020	Adenda N° 1	0,0
Agencia Marítima Kenrick del Perú S.A			10/01/2019	09/01/2020	Contrato	0,0
Remolcaje						
Ian Taylor Perú SAC.	05/09/2018	04/09/2019	05/09/2019	04/09/2020	Adenda N° 7	70
Inversiones Marítimas CPT Perú SAC. - INMARSA	05/09/2018	04/09/2019	05/09/2019	04/09/2020	Adenda N° 7	70
Trabajos Marítimos SA. - TRAMARSA	05/09/2018	04/09/2019	05/09/2019	04/09/2020	Adenda N° 7	70
Petrolera Transoceánica SA.	05/09/2018	04/09/2019	05/09/2019	04/09/2020	Adenda N° 7	70
Empresa Marítima del Perú S.A.C.	05/10/2018	04/10/2019	05/10/2019	04/10/2020	Adenda N° 1	70

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

58. En el caso del nuevo contrato de acceso, el nuevo usuario intermedio es la Agencia Marítima Kenrick del Perú S.A. que suscribió el contrato de acceso el 10 de enero de 2019, estando vigente por un año (es decir, hasta el 9 de enero de 2020).
59. 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 practicaje y remolcaje ascendieron a USD 0,0 y USD 70,0¹⁴ durante 2019, respectivamente. Cabe indicar que dichos montos no se han modificado desde el inicio de la Concesión¹⁵.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

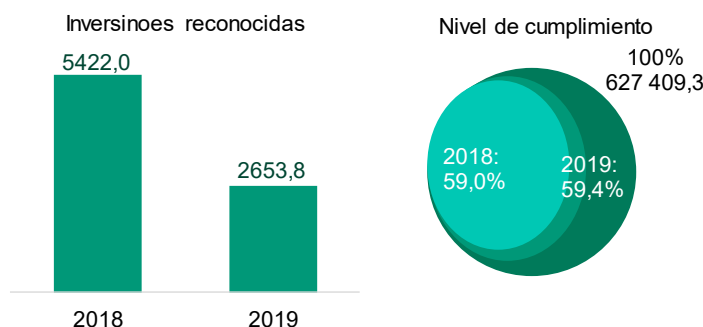
60. Con relación a las inversiones, debe señalarse que el Contrato de Concesión establece que el Concesionario realizará la construcción del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur en dos fases, para la primera proyectó una inversión de USD 308 millones (inc. IGV), y para la segunda se estima una inversión de USD 257 millones (inc. IGV). Dichas inversiones comprenden la construcción de obras civiles y la adquisición del equipamiento requerido para operar el terminal.
61. 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).

¹⁴ Sin incluir IGV, por maniobra, por remolcador.

¹⁵ Para mayor detalle revisar informes de desempeño de DP World de años anteriores.



GRÁFICO 8 INVERSIONES RECONOCIDAS Y PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO, 2018 - 2019 (En miles de USD, con IGV)



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

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

62. En el 2019, Ositrán reconoció al Concesionario inversiones por un monto de USD 2,7 millones, las cuales se encuentran relacionadas con inversiones adicionales en edificios culminados y recibidos que comprende al Nuevo edificio de amenidades, Nuevo almacén en edificio de ingeniería y Remodelación de comedor y oficinas en el 1er piso del Edificio Administrativo¹⁶.
63. En cuanto a las inversiones reconocidas acumuladas, al final del 2019, se reconoció un monto de USD 372,7 millones, lo que representa el 59,4% de ejecución de la inversión comprometida en el Contrato de Concesión en obras y equipamiento (USD 627,4 millones).

V.2. Pagos al Estado

64. Acorde con la Cláusula 8.20 del Contrato de Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), una Retribución del 3% de los Ingresos Brutos Mensuales que obtenga el Concesionario por la prestación de los servicios. Este monto no incluye el aporte por regulación del Concesionario.
65. 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 5 APORTES AL ESTADO, 2018 - 2019 (Miles de Soles)

Concepto	2018	2019
Autoridad Portuaria Nacional - APN	14 379	15 290
Ositrán	4 804	5 112
TOTAL	19 183	20 402

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

66. El pago realizado por conceptos de Retribución al Estado y Aporte por Regulación en el 2019 superó los S/. 20,4 millones, monto superior en 6,4 % al pagado el año anterior por ambos conceptos.

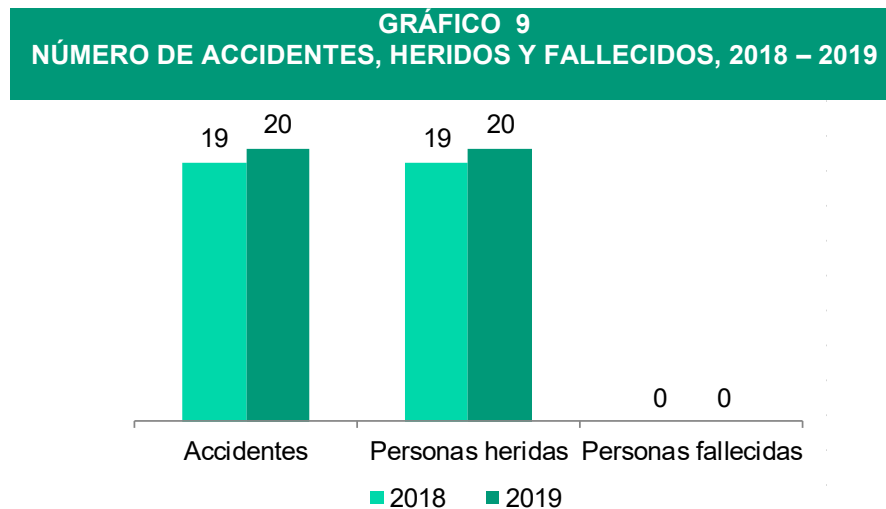
¹⁶ Información remitida por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.



VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Accidentes

67. En el 2019 el número de accidentes en el Terminal Muelle Sur fue de 20, lo que significó un aumento de un (01) accidente más con respecto al año anterior. Este número de accidentes al igual que en el año anterior generó la misma cantidad personas heridas y, asimismo, no existió ninguna persona fallecida.

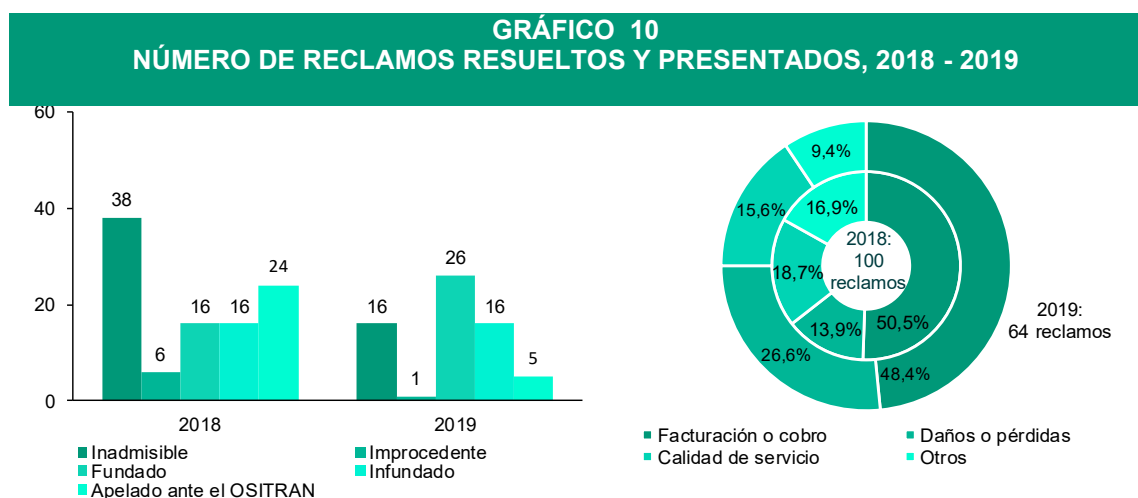


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

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

VI.2. Reclamos, sanciones y penalidades

69. En el 2019, el número de reclamos presentados por los usuarios del terminal ascendió a 64, lo cual significó una reducción importante de 36,0% (36 reclamos menos) respecto al año 2018. En particular, se registró una disminución en los reclamos por Facturación o cobro, el cual pasó de 42 en el 2018 a 31 en el 2019 (-35,5%). En contraste con ello, el número de reclamos por Daños o pérdida se incrementó en un número de 4 respecto al 2018.



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



70. De otro lado, de los 64 reclamos presentados, al final del 2019, 59 se encontraban en proceso y cinco (05) en apelación en Ositrán. Del total de reclamos resueltos, 16 fueron declarados inadmisibles, 26 fundados, 16 infundados y uno improcedente.
71. De otro lado, DP World fue sancionado en una (01) oportunidad con un valor total de 1,08 UIT por incumplimiento referido a Niveles de Servicio y Productividad en el vigésimo segundo trimestre de explotación de la Concesión (Cláusula 8.17 y Anexo 3 del Contrato de Concesión)¹⁷.
72. Finalmente, en el 2019, el Concesionario fue penalizado hasta en seis (06) oportunidades, por el incumplimiento a la Cláusula 1.20.64, 8.17 y Anexo 3 del Contrato de Concesión, en todos los casos. El monto total de las penalidades alcanzó la suma de S/. 177 974,0¹⁸

VII. RESULTADOS FINANCIEROS

VII.1. Estados de resultados integrales

73. 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.
74. En el 2019, los ingresos totales alcanzaron los USD 153,1 millones, un 4,1% mayor que los USD 147,0 millones registrados en el 2018. Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos por Estiba y desestiba de carga ascendieron a USD 106,6 millones, y representaron en el 2019 el 69,6% de los ingresos totales, esta cifra correspondió a un incremento en un 6,4% frente a lo registrado en el 2018, esto es en USD 6,3 millones; de la misma manera, los ingresos por servicio a carga contenerizada ascendieron a USD 17,3 millones, y representaron en el 2019 el 11,3% de los ingresos totales, monto que corresponde a un incremento de 7,1% frente a lo registrado en el 2018, esto es en USD 1,1 millones.

CUADRO 6
ESTADOS DE RESULTADOS INTEGRALES, 2018 – 2019
(En miles de dólares)

	2019	2018	Vetical		Horizontal
			2019	2018	2019/2018
Ingresos de actividades ordinarias	153 180	147 081	100%	100%	4,1%
Costo de servicios	(52 629)	(50 551)	34,4%	34,4%	4,1%
Ganancia bruta	100 551	96 530	65,6%	65,6%	4,2%
Gastos de administración y ventas	(29 507)	(27 193)	19,3%	18,5%	8,5%
Otros ingresos	54	124	0,0%	0,1%	-56,5%
Resultado de actividades de operación	71 098	69 461	46,4%	47,2%	2,4%
Ingresos financieros	584	1 616	0,4%	1,1%	-63,9%
Gastos financieros	(11 818)	(11 439)	7,7%	7,8%	3,3%
Diferencias en cambio, neta	266	(183)	0,2%	0,1%	245,4%
Ganancia antes de impuesto a las gananc	60 130	59 455	39,3%	40,4%	1,1%
Gasto por impuesto a las ganancias	(18 339)	(18 381)	12,0%	12,5%	-0,2%
Ganancia del periodo	41 791	41 074	27,3%	27,9%	1,7%
Instrumentos derivados	(10 525)	(544)	6,9%	0,4%	1834,7%
Total resultados integrales del periodo	31 266	40 530	20,4%	27,6%	-22,9%

Fuente: Estados Auditados DP World, 2018

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

¹⁷ Procedimiento administrativo sancionador N° 26-2018-JFI-GSF-OSITRAN.

¹⁸ Que corresponden a los siguientes procedimientos: PEC 01-2019-JFI-GSF-OSITRAN, PEC 08-2019-JFI-GSF-OSITRAN, PEC 11-2019-JFI-GSF-OSITRAN, PEC 12-2019-JFI-GSF-OSITRAN, PEC 13-2019-JFI-GSF-OSITRAN y PEC 14-2019-JFI-GSF-OSITRAN.



75. En lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2019 estos alcanzaron los USD 52,6 millones monto con un incremento de 4,1% en relación al del ejercicio 2018 (USD 50,5 millones). Al interior de estos costos, el costo de gastos de personal es el de mayor magnitud USD 18,1 millones y representa el 34,6% del total de costos, cifra que ha aumentado en 4,1% frente al monto que alcanzó en el año 2018 (USD 17,4 millones); mientras que el costo de depreciación, que constituye el siguiente costo de mayor magnitud, se redujo en 2,3% alcanzando los USD 7,0 millones en el 2019, monto menor en USD 0,16 millones al registrado en el ejercicio 2018, y representando en el presente ejercicio 2019 el 13,4% de los costos totales.
76. En lo que respecta a los gastos de administración y ventas, estos aumentaron en 8,5% con respecto al 2018, pasando de USD 27,1 millones a USD 29,5 millones, como resultado principalmente del efecto conjunto de incremento de los gastos de *Servicios de gerencia con entidades relacionadas* al pasar de USD 0 en el 2018 a USD 4,1 millones en el 2019 (corresponde a pagos de transacciones con su empresa afiliada DP World Perú SRL); y por otro lado la reducción en los gastos de personal de USD 8,8 millones en el 2018 a USD 6,2 millones en el 2019.
77. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2019, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una ganancia bruta de USD 100,5 millones, lo que significó un incremento de 4,2% con relación a la ganancia bruta registrada el año anterior (USD 96,5 millones). De otro lado, en relación a los resultados de la actividad de operación esta aumentó en 2,4% ascendiendo en el 2019 a USD 71,0 millones (en el 2018 fue de USD 69,4 millones). Respecto a la ganancia del ejercicio, en el 2019 ascendió a USD 41,7 millones lo que constituye un incremento de USD 0,7 millones frente a USD 41,0 millones en el 2018 (incremento de 1,7%), ello como resultado conjunto principalmente del incremento en los resultados operativos de USD 1,6 millones, una disminución en los ingresos financieros USD 1,0 millones, una mejora en la cuenta de gastos financieros habiéndose reducido el mismo en USD 0,3 millones y una mejora en la cuenta diferencias en cambio habiéndose incrementado en USD 0,4 millones frente al monto consignado en el 2018.
78. Considerando que la empresa emplea instrumentos derivados, a la ganancia del periodo indicada anteriormente se le adiciona el efecto generado por la valuación de los *instrumentos derivados*¹⁹ que para el ejercicio 2019 resultó en un monto de USD 10,5 millones (en el 2018 fue de USD 0,5 millones) por lo que el resultado integral del período ascendió a USD 31,2 millones; esto es, USD 9,2 millones menor a los USD 40,5 millones obtenido en el 2018, lo cual constituyó en una disminución de 22,9%.

VII.2. Estado de situación financiera

79. 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. Al cierre del año 2019, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se mantuvo prácticamente igual, así en el 2018 registró USD 434,5 millones, mientras que en el 2019 registró USD 436,5 millones; esto es una variación de 0,46%
80. Por el lado del activo, el activo corriente registró un incremento entre el 2018 y 2019 aumentando de USD 74,4 millones a USD 94,8 millones (27%); mientras que los activos no corrientes disminuyeron pasando de USD 360,1 millones a USD 341,7 millones (disminución de 5%). Con respecto a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 17,1% de los activos totales en el año 2018 al 21,7% en el año 2019; mientras que el activo no corriente pasó de representar el 82,9% de los activos totales en el año 2018 al 78,3% en el año 2019.

¹⁹ Al 31 de diciembre de 2019, la Compañía mantuvo suscritos dos contratos de instrumentos financieros derivados que corresponden a coberturas de riesgos de tasas de interés (Con: i) DNB Bank ASA por USD 80 millones con vencimiento al 2/11/2023 que fija la tasa variable de préstamo en términos de LIBOR a una tasa fija de 2,744%; y ii) Samba Financial Group por USD 180 millones con vencimiento 02/11/2023 que fija la tasa variable de préstamo en términos de LIBOR a una tasa fija de 2,725%). Los cambios en la valuación de esos contratos de derivados son registrados como Reserva de Cobertura en el patrimonio. Al 31 de diciembre de 2018, la reserva por cobertura de flujos de efectivo por US\$ 10,525,000 se encuentra registrada en el patrimonio.



81. La cuenta de mayor volumen del activo corriente está constituido por la *el efectivo y equivalente de efectivo* que registró USD 78,8 millones y representa el 18,1% del activo total, habiendo aumentado en 36% con relación al valor consignado en el 2018; mientras que por el lado del activo no corriente la cuenta *instalaciones y equipo*²⁰ que registra USD 240,9 millones es la de mayor volumen representando el 55,2% del total de activos, habiendo disminuido en 5% en relación al monto consignado en el 2018.

CUADRO 7					
ESTADOS DE SITUACION FINANCIERA, 2018 – 2019					
(En miles de dólares)					
ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2019	2018		2019	2018
ACTIVOS CORRIENTES	94 824	74 448	PASIVO CORRIENTE	19 689	20 726
Efectivo y equivalente de efectivo	78 887	57 960	Cuentas por pagar comerciales	1 389	1 048
Cuentas por cobrar comerciales	9 411	9 130	Retribuciones por pagar	539	534
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	378	2 371	Tributos por pagar	2 658	4 911
Otras cuentas por cobrar	1 177	546	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	4 614	3 405
Inventarios	3 971	3 416	Intereses por pagar	1 738	1 715
Gastos contratados por anticipado	1 000	1 025	Otras cuentas por pagar	8 751	9 113
			PASIVO NO CORRIENTE	285 164	271 627
			Pasivo por impuestos diferidos	15 791	12 997
			Obligaciones financieras	258 848	258 630
			Instrumentos financieros derivados	10 525	0
ACTIVOS NO CORRIENTES	341 743	360 132	TOTAL PASIVO	304 853	292 353
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	4 000	3 000	PATRIMONIO NETO	131 714	142 227
Instalaciones y equipo	240 959	254 503	Capital emitido	76 270	76 270
Intangibles	96 784	102 629	Reserva de cobertura	-10 525	0
			Resultados acumulados	65 969	65 957
TOTAL ACTIVOS	436 567	434 580	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	436 567	434 580

Fuente: Estados Financieros Auditados DP World, 2019.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

82. Por otro lado, los pasivos totales de la Concesión aumentaron en 4% mientras que el patrimonio neto se redujo en 7%, ascendiendo en el ejercicio 2019 a USD 304,8 millones y USD 131,7 millones respectivamente y representando el 69,8% y 30,2% del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. Cabe señalar que en relación al pasivo corriente este registró un valor de USD 19,6 millones en el 2019, un 5% menor al valor registrado en el 2018 (USD 20,7 millones); mientras que el pasivo no corriente registró un valor de USD 285,1 millones en el 2019, un 5% mayor al valor registrado en el 2018 (USD 271,6 millones). Respecto al pasivo corriente, la cuenta de mayor magnitud está constituido por otras cuentas por pagar que al 31 de diciembre de 2019 asciende a USD 8,7 millones (Al 31 de diciembre de 2018 USD 9,1 millones); mientras que, en el pasivo no corriente, la cuenta con mayor variación estuvo representado por *Instrumentos financieros derivados* con un monto de USD 10,5 millones (En similar fecha del 2018, dicha cuenta ascendió a USD 0).
83. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, en línea con lo señalado anteriormente, este se redujo en 7% como resultado del efecto conjunto del registro de USD -10,5 millones en la cuenta Reserva de Cobertura, la generación de ganancia del periodo de USD 41,7 millones y la entrega de dividendo por USD 41,7 millones a cuenta de los resultados acumulados al 31 de diciembre de 2018, efectuado el 14 de marzo de 2019, conforme a lo establecido en Junta General de Socios del 28 de enero de 2019.

²⁰ Al 31 de diciembre de 2019, la cuenta de instalaciones y equipos registra un valor total de USD 401,5 millones, constituido por USD 269,6 de instalaciones, USD 100,0 millones de grúas pórtico y de patio, y USD 31,8 de otros equipos. A dicha fecha la depreciación acumulada asciende a USD 93,4 millones, USD 48,1 millones y USD 19,0 millones respectivamente, haciendo un total de USD 160,6 millones.



VII.3. Indicadores financieros

a) Ratio de liquidez

84. 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.
85. En particular el incremento del activo corriente en 27% y del pasivo corriente en 4% han determinado en forma conjunta que el ratio liquidez clásica²¹ aumente de 3,59 a 4,82; por otro lado, el ratio de la prueba ácida²² también aumenta pasando de 3,38 a 4,56.

CUADRO 8
RATIOS DE LIQUIDEZ, 2018 – 2019

Ratios	2019	2018
Liquidez general	4,82	3,59
Prueba Ácida	4,56	3,38
Liquidez absoluta	4,01	2,80

Fuente: Estados Financieros Auditados DP World, 2019.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

86. Con relación al ratio de liquidez absoluta²³ o también llamado ratio de prueba defensiva, este indicador aumenta de 2,80 a 4,01 lo que determina que la cuenta de efectivo permite respaldar cuatro veces el total del pasivo corriente, como resultado del incremento del orden del 36% en la cuenta *efectivo* y la reducción del orden del 5% en el pasivo corriente, frente a lo registrado por cada uno al final del ejercicio 2018.

b) Ratio de endeudamiento financiero

87. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2019 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

CUADRO 9
RATIOS DE ENDEUDAMIENTO, 2018 – 2019

Ratios	2019	2018
Deuda/Patrimonio	231,5%	205,6%
Endeudamiento del Activo	69,8%	67,3%
Calidad de la Deuda	6,5%	7,1%
Indice de Solvencia	1,43	1,49

Fuente: Estados Auditados DP World, 2019.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

88. El ratio Deuda/Patrimonio²⁴, muestra para el ejercicio 2019 que por cada USD 231,5 de deuda corresponde USD 100 de patrimonio, lo cual denota alto nivel de apalancamiento de la empresa; y denota una incremento respecto al apalancamiento correspondiente al año 2018 (205,6%), motivado por el incremento del total de pasivo (4%) y la disminución del patrimonio neto en 7%.
89. El ratio endeudamiento del activo²⁵ en el ejercicio 2019 indica que de todo el total de activos, un 69,8% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha aumentado frente al nivel

²¹ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

²² El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente

²³ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente

²⁴ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

²⁵ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.



de 67,3% que tuvo en el 2018, lo cual denota una ligera disminución del financiamiento del activo con recursos propios. En conclusión, debido al nivel de exposición de los activos con el endeudamiento con terceros, la empresa tiene un bajo nivel de autonomía financiera frente a terceros.

90. El ratio de calidad de la deuda²⁶ asciende a 6,5% en el ejercicio 2019 lo que indica que el 93,5% de deuda que tiene la empresa es de largo plazo.
91. Finalmente, el índice de solvencia²⁷ para el ejercicio 2019 muestra que por cada dólar (USD 1) de pasivo total corresponde USD 1,43 de activo total. En el 2018 por cada dólar de pasivo total le correspondió USD 1,49 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 2018 al 2019, se disminuyó ligeramente el nivel de solvencia de la empresa.

c) Ratio de rentabilidad

92. 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 10
RATIOS DE RENTABILIDAD, 2018 – 2019

Ratios	2019	2018
Margen Bruto	65,6%	65,6%
Margen Operativo	46,4%	47,2%
Margen EBITDA	62,2%	63,4%
Margen Neto	27,3%	27,9%
ROE	23,7%	28,9%
ROA	7,2%	9,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados DP World, 2019.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

93. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto²⁸ se mantuvo ascendiendo a 65,6% en los años 2018 y 2019. Respecto al margen operativo²⁹ y el margen EBITDA³⁰ estos disminuyeron ligeramente pasando de 47,2% y 63,4% en el 2018 a 46,4% y 62,2% respectivamente, en el 2019. De otro lado, el margen neto³¹ también disminuyó ligeramente al pasar de 27,9% en el 2018 a 27,3% en el 2019; y respecto al total de resultados integrales del período se reduce de 27,6% a 20,4%. Este último ratio indica que en el ejercicio 2019 por cada USD 100 de ingresos se obtuvo utilidad de USD 20,4 como resultado final del ejercicio.
94. El ROE³² permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2019 disminuyó respecto al ejercicio 2018, puesto que en el ejercicio 2019, por cada USD 100 de patrimonio se obtuvo utilidad neta de USD 23,7 mientras que en el ejercicio 2018 se obtuvo utilidad neta de USD 28,9. Dicha reducción se debe al efecto final conjunto de la ganancia del periodo y el efecto de la valuación de los instrumentos derivados USD -10,5 millones, frente a la reducción del patrimonio neto (7%).
95. Finalmente, se observa una disminución en la rentabilidad sobre los activos o ROA³³ el cual ascendió a 7,2% (9,5% en el 2018), así la empresa disminuyó su eficacia en el resultado final del ejercicio 2019 obteniendo una ganancia de USD 7,2 por cada USD 100 de activo total.

²⁶ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

²⁷ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total

²⁸ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

²⁹ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

³⁰ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

³¹ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

³² Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto

³³ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



VIII. CONCLUSIONES

96. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Nuevo Terminal Muelle Sur del Callao del año 2019, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) DP World viene operando alrededor de 10 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 2019, fueron Hapag-Lloyd, China Shipping Container Line, CMA CGM y Evergreen con un 26,5%, 16,5%, 11,8% y 9,2%, respectivamente.
- (ii) En línea con la tendencia internacional, incremento en la capacidad de las naves, el número naves atendidas en el TMS ha disminuido, pero el número de contenedores se ha incrementado. En efecto, el 2019, el número de naves atendidas fue 719 que significó una reducción 4,7%; mientras el número de TEU movilizados fue de 1,3 millones representando un incremento de 6,4%. Asimismo, el TMS mantiene la características de presentar un mayor flujo de tráfico vinculado a la importación; así, la descarga de contenedores (en TEU) representa casi el doble del embarque de contenedores.
- (iii) Como resultado del ajuste tarifario realizado bajo el mecanismo RPI – X, las tarifas presentaron una disminución en agosto de 2019, 1,2%, pues la inflación (RPI) se ubicó por debajo del factor de productividad (X) establecido (4,14% para el periodo 2015-2019). Analizando las variaciones tarifarias por servicio, al igual que en años anteriores, el mayor descuento lo presenta el servicio vinculada a la nave (20,1%, Servicio Embarque/descarga de contenedores vacíos de 20) y el menor descuento lo presenta servicios vinculados a la carga (0,4%, Servicios Estándar de Embarque/descarga de contenedores llenos de 20 y 40 pies). De igual manera, los precios de los servicios especiales presentaron un menor incremento en aquellos que son demandados por la nave y, los mayores aumentos se concentraron en aquellos servicios que demandan los consignatarios.
- (iv) En cuanto a los cargos de acceso, el Concesionario mantiene un similar número de contratos vigentes que años anteriores, tanto para brindar el servicio de practicaje (10 contratos) como el de remolcaje (5 contratos). En el 2019, se suscribió un nuevo contrato de acceso para brindar el servicio de practicaje. Los cargos se siguen manteniendo desde el inicio de la Concesión en USD 0,0 para el servicio de practicaje y USD 70,0 para el servicio de remolcaje.
- (v) En cuanto a las inversiones, estas se concentraron en inversiones adicionales por un monto de USD 2,7 millones, lo cual aunado a las inversiones realizadas hasta el 2018, sumo un monto acumulado de USD 372,7 millones que representó un 59,4% de la inversión comprometida. Con relación a los pagos al Estado, el concesionario transfirió un total de S/. 20,4 millones, lo cual representó un incremento de 6,4% respecto al año anterior. Cabe señalar que, el 74,9% de las transferencias (S/ 15,3 millones) corresponde a los pagos por concepto de retribución; mientras que el 25,1% restante (S/ 5,1 millones) corresponde a los pagos por concepto de aporte por regulación.
- (vi) Con relación al número de accidentes, este registró 20 accidentes que ocasionaron el mismo número de personas heridas, pero sin ninguna fatalidad. Este numero de accidentes signifioco un aumento de una persona adicional herida en comparación del año anterior.
- (vii) Durante 2019, DP World tuvo 64 reclamos, una sanción con una multa de 1,08 UIT por incumplimiento a los niveles de servicios y penalizado hasta en seis oportunidades por incumplimiento a las Cláusula 1.20.64, 8.17 y Anexo 3 del Contrato de Concesión lo cual sumo el monto de S/. 177 974,0
- (viii) Finalmente, con relación al desempeño financiero del Concesionario durante el año 2019, se ha verificado lo siguiente:



- Los ingresos totales percibidos por el concesionario aumentaron 4,1% entre 2018 y 2019, al pasar de USD 147,0 millones a USD 153,1 millones, mientras que los costos totales aumentaron en similar proporción siendo de USD 52,6 millones en el 2019 frente USD 50,5 millones en el 2018 lo que determinó un aumento en costos totales de 4,1%.
- Al cierre del año 2019 la empresa prácticamente mantuvo sus valores contables en relación a totales de activo y pasivo-patrimonio frente al observado al cierre de 2018, al registrar USD 434,5 millones en 2018 y USD 436,5 millones al finalizar 2019. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo es cubrir con activos corrientes aproximadamente cuatro veces el total de deuda corriente en caso de exigibilidad conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2019. En relación con la solvencia financiera de la empresa se redujo ligeramente respecto al año pasado y en relación al nivel de autonomía financiera frente a terceros también se redujo ligeramente. En relación con los indicadores de rentabilidad de la empresa, el margen bruto, los márgenes operativos y la ganancia del periodo disminuyeron ligeramente. El efecto de la valuación de los instrumentos derivados determinó que el margen de resultado integral final del periodo se reduzca a 20,4% (en el 2018 alcanzó 27,6%). Esto último determinó que se disminuyese la eficacia de la empresa en la generación de ganancias respecto al capital invertido y el total de activos de la empresa en el ejercicio 2019.



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. <p>Modificación de la cláusula 6.6., y numeral 2.3.3. del anexo 9.</p>	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:	2010-2019

a.Tráfico											
Indicador	Unidad medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Naves atendidas	Unidades	371	949	925	816	840	804	805	771	753	719
Carga total atendida	Toneladas	1 251 000	11 820 400	14 728 000	13 699 000	15 107 300,42	13 521 000	12 026 624	13 524 348	14 537 764	15 040 297
Carga por tipo de operación:											
Exportación	Toneladas	420 000	3 711 500	4 501 000	4 030 000	4 594 256	4 242 000	3 863 444	4 723 608	4 957 519	5 017 904
Importación	Toneladas	649 000	5 116 900	6 398 000	5 962 000	6 224 044	5 887 000	5 462 856	6 035 007	6 232 528	6 706 222
Transbordo	Toneladas	182 000	2 992 000	3 829 000	3 707 000	4 289 000	3 392 000	2 700 324	2 765 733	3 347 718	3 316 171
Carga por tipo de producto:											
Indicador	Unidad medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Contenedores	Unidades	429 921	697 190	877 767	839 577	906 182	790 353	693 975	743 065	779 024	829 221
Contenedores	TEU	420 549	1 094 297	1 357 194	1 310 402	1 426 516	1 238 903	1 109 707	1 203 317	1 269 789	1 351 647
b.Ingresos											
Ingresos	Unidad medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Estiba y desestiba	Miles de dólares	28 891	70 259	93 035	91 366	103 145	96 778	87 494	95 512	100 251	106 638
Almacenamiento en patio de contenedores	Miles de dólares	2 132	10 824	17 677	19 483	21 770	17 719	13 005	16 035	17 360	16 572
Servicio a la carga contenedorizada	Miles de dólares	2 169	5 643	8 931	10 289	14 050	13 633	13 471	15 939	16 192	17 348
Monitoreo de contenedores refrigerados	Miles de dólares	1 042	2 928	3 564	3 817	4 364	4 550	4 502	5 741	7 849	7 507
Servicios marinos	Miles de dólares	1 246	2 338	2 761	2 685	3 004	2 661	2 305	2 669	2 858	2 625
Manipuleo de contenedores	Miles de dólares	205	850	1 330	1 441	1 735	1 624	1 452	1 595	1 506	1 307
Carga no contenedorizada	Miles de dólares	-	89	98	98	420	360	994	1 159	1 065	1 183
Total		35 685,00	92 931,00	127 396,00	129 179,00	148 488,00	137 325,00	123 223,00	138 650,00	147 081,00	153 180

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

Wilmer Zela Moraya – Especialista
Cinthya Lopez Vasquez – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Ray Carlos Vega Lugo - Practicante