



# INFORME DE DESEMPEÑO

Terminal Contenedores del Callao – Muelle Sur  
2020

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 2020: 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 entidades supervisadas por el Ositrán, 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 y regulación de este organismo regulador.*

Segunda versión: junio de 2021

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

[estudioeconomicos@ositrان.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositrان.gob.pe)



## CONTENIDO

|  |           |
|--|-----------|
| <b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>                                   | <b>5</b>  |
| <b>I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN .....</b>               | <b>7</b>  |
| 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         |
| <b>II. OFERTA DE SERVICIOS .....</b>                             | <b>10</b> |
| II.1. Servicios estándar .....                                   | 10        |
| II.2. Servicios especiales .....                                 | 10        |
| II.3. Servicios sujetos a régimen de acceso .....                | 10        |
| <b>III. DEMANDA DE SERVICIOS .....</b>                           | <b>11</b> |
| III.1. Principales clientes .....                                | 11        |
| III.2. Evolución del tráfico .....                               | 11        |
| <b>IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO .....</b>             | <b>16</b> |
| IV.1. Tarifas .....  | 16        |
| IV.2. Precios .....  | 17        |
| IV.3. Cargos de acceso .....                                     | 19        |
| <b>V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO .....</b>                    | <b>20</b> |
| V.1. Inversiones .....   | 20        |
| V.2. Pagos al Estado .....                                       | 21        |
| <b>VI. DESEMPEÑO OPERATIVO .....</b>                             | <b>22</b> |
| VI.1. Accidentes .....   | 22        |
| VI.2. Reclamos, sanciones y penalidades .....                    | 23        |
| <b>VII. ESTADOS FINANCIEROS .....</b>                            | <b>23</b> |
| VII.1. Estado de Resultados Integrales .....                     | 23        |
| VII.2. Estado de Situación Financiera .....                      | 26        |
| VII.3. Indicadores Financieros .....                             | 28        |
| <b>VIII. CONCLUSIONES .....</b>                                  | <b>31</b> |
| <b>ANEXOS .....</b>  | <b>33</b> |
| <b>ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN .....</b>             | <b>33</b> |
| <b>ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO .....</b>                       | <b>37</b> |



## CUADROS

|  |    |
|--|----|
| <b>CUADRO 1</b> Tarifario de los servicios estándar, 2019-2020 .....                             | 17 |
| <b>CUADRO 2</b> Precio de algunos servicios especiales en función a la nave, 2019-2020 .....     | 18 |
| <b>CUADRO 3</b> Precio de algunos servicios especiales en función a la carga, 2019-2020 .....    | 19 |
| <b>CUADRO 4</b> Contratos de acceso para los servicios de remolcaje y practicaje, 2019-2020..... | 20 |
| <b>CUADRO 5</b> Aportes al estado, 2019 – 2020 .....   | 22 |
| <b>CUADRO 6</b> Ingresos por servicios, 2019-2020.....   | 24 |
| <b>CUADRO 7</b> Costos de prestación de servicios, 2019-2020 .....                               | 25 |
| <b>CUADRO 8</b> Gastos operativos, 2019-2020.....  | 25 |
| <b>CUADRO 9</b> Resultados integrales, 2019-2020 .....   | 26 |
| <b>CUADRO 10</b> Estados de situación financiera, 2019-2020 .....                                | 27 |
| <b>CUADRO 11</b> Análisis vertical y horizontal-estado de situación financiera, 2019-2020 .....  | 27 |
| <b>CUADRO 12</b> Ratios de liquidez, 2019-2020 .....   | 29 |
| <b>CUADRO 13</b> Ratios de apalancamiento/endeudamiento, 2019-2020.....                          | 29 |
| <b>CUADRO 14</b> Ratios de rentabilida, 2019-2020 .....  | 30 |

## GRÁFICOS

|  |    |
|--|----|
| <b>GRÁFICO 1</b> Tráfico de naves, 2019-2020 .....                                       | 11 |
| <b>GRÁFICO 2</b> Servicio de embarque/descarga de contenedores llenos, 2019-2020 .....   | 12 |
| <b>GRÁFICO 3</b> Servicio de embarque/descarga de contenedores llenos, 2019-2020 .....   | 12 |
| <b>GRÁFICO 4</b> Servicio de embarque/descarga de contenedores vacíos, 2019-2020 .....   | 13 |
| <b>GRÁFICO 5</b> Servicio de embarque/descarga de contenedores vacíos, 2019-2020 .....   | 14 |
| <b>GRÁFICO 6</b> Servicio de transbordo de contenedores, 2019-2020 .....                 | 15 |
| <b>GRÁFICO 7</b> Servicio de transbordo de contenedores, 2019-2020 .....                 | 15 |
| <b>GRÁFICO 8</b> Inversiones reconocidas y porcentaje de cumplimiento, 2019 – 2020 ..... | 21 |
| <b>GRÁFICO 9</b> Número de accidentes, heridos y fallecidos, 2019 – 2020.....            | 22 |
| <b>GRÁFICO 10</b> Número de reclamos resueltos y presentados, 2019 – 2020.....           | 23 |

## ILUSTRACIONES

|  |   |
|--|---|
| <b>ILUSTRACIÓN N° 1:</b> 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 2020. El informe presenta la evolución de los principales indicadores de la Concesión en lo que respecta al tráfico de carga, tarifas, indicadores operativos, inversiones, ingresos, entre otros.

El 24 de julio de 2006, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) y DP World Callao 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 2010<sup>1</sup>.

DP World, por la naturaleza de carga que moviliza, tiene como principales clientes a las líneas navieras. Durante el año 2020, las principales empresas que generaron el tráfico de contenedores fueron las líneas navieras Hapag-Lloyd, CMA CGM, China Shipping Container Line, y Evergreen con un 33,3%, 20,9%, 13,9% y 8,5%, respectivamente.

En el 2020, el Terminal Muelle Sur alcanzó atender a 647 naves, 10,0% menor que lo registrada en el 2019 (719 naves). Todas las naves atendidas tienen las características de ser del tipo de alto bordo y Gear Less. Con relación al tráfico mensual, el mes con mayor cantidad de naves atendidas fue el mes de noviembre con un total de 60 naves; mientras que en el mes de abril arribó la menor cantidad, registrando 49 naves.

Cabe notar que la reducción de las operaciones portuarias se produjo en un contexto en que el gobierno aplicó diversas medidas a partir de marzo de 2020 para evitar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional, lo cual llevó a diversas restricciones que afectaron las actividades de transporte<sup>2</sup>. Si bien las medidas adoptadas por el Gobierno Peruano permitieron la continuidad de las operaciones portuarias, la paralización de la economía ha incidido en una reducción de las operaciones comerciales, particularmente durante los primeros meses del Estado de Emergencia.

En cuanto a la cantidad demandada por el Servicio Estándar de Embarque/Descarga de contenedores vacíos, durante el año 2020 se registró una caída del 0,9% respecto al 2019 (2,7 miles de TEU<sup>3</sup> menos), lo cual es explicado, principalmente, por el comportamiento de las operaciones de descarga. En efecto, el embarque de contenedores vacíos disminuyó en 0,5% (movilizando 247,8 miles de TEU), mientras la descarga de contenedores vacíos se redujo en 3,5% (movilizando 40,6 miles de TEU).

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

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

<sup>2</sup> En efecto, el 15 de marzo de 2020, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional, estableciéndose, entre otras medidas, lo siguiente: (i) Cierre total de las fronteras, quedando suspendido el transporte internacional de pasajeros por medio terrestre, aéreo, marítimo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020; y, (ii) suspensión del servicio de transporte interprovincial de pasajeros por medio terrestre, aéreo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020 (exceptuado el transporte de carga y mercancía). Cabe indicar que el Estado de Emergencia Nacional fue prorrogado en diversas oportunidades a lo largo de 2020, así como las medidas restrictivas al transporte de pasajeros.

<sup>3</sup> Las siglas TEU (acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit) significa Unidad Equivalente a Veinte Pies.



En cuanto al precio de algunos servicios no regulados en función a la nave, se aprecia que durante 2020, la mayoría de precios de los servicios especiales revisados se mantuvieron al mismo nivel desde agosto del año 2019, con excepción del servicio de Movilización de tapas de bodegas – Escotillas, que se redujo en un 4,8%, pasando de US\$ 294 a US\$ 280 por ciclo.

De otro lado, algunos servicios especiales en función a la carga han presentado incrementos entre 2019 y 2020, en particular en los servicios relacionados al depósito temporal, Entre estos se pueden destacar el incremento del 2,5% en el Servicio especial depósito temporal - Importación - incluye Uso de Área del día 3 al día 7 - contenedor 20 pies (para el caso de 40 pies, el incremento fue del 2,44%) y el del Servicio especial depósito temporal - Importación - Solo uso de Área del día 8 al día 14 (como parte del servicio de depósito temporal), que se incrementó en un 3,0%.

Al cierre de 2020, las inversiones reconocidas acumuladas se mantuvieron en un monto de USD 372,7 millones, lo que representa un avance del 59,4% en la ejecución de la inversión comprometida en el Contrato de Concesión en obras y equipamiento (USD 627,4 millones). Cabe mencionar que, durante 2020 no se realizaron inversiones por parte del Concesionario.

El número de reclamos resueltos por los usuarios del terminal ascendió a 107 durante el año 2020, lo cual significó un significativo incremento de 70,3% (43 reclamos) respecto al año 2019. En particular, se registró un incremento de 96,8% en los reclamos por Facturación o cobro (30 reclamos adicionales) y un incrementó de 140% en el número de reclamos relacionados con la Calidad del servicio (14 reclamos adicionales). De otro lado, fue penalizado en una (01) oportunidad y fue sancionado en dos (02) oportunidades.

En cuanto a los resultados financieros, los ingresos totales percibidos por el concesionario disminuyeron 2,1% entre 2019 y 2020, al pasar de USD 153,1 millones a USD 149,9 millones, mientras que los costos totales disminuyeron 2,9%, al pasar de USD 52,6 millones en 2019 a USD 51,1 millones en el 2020. Así, durante el 2020 la utilidad neta del Concesionario alcanzó un nivel de USD 39,1 millones, lo que constituye una reducción de 6,2% con respecto a los resultados del periodo anterior (USD 41,7 millones).

Al cierre del año 2020 la empresa prácticamente mantuvo sus valores contables en relación a totales de activo y pasivo-patrimonio frente al observado al cierre de 2019, al registrar USD 436,5 millones en 2019 y USD 437,8 millones al finalizar 2020. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo es cubrir con activos corrientes más del doble del total de deuda corriente en caso de exigibilidad conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2020.

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 y los márgenes operativos aumentaron ligeramente, mientras que la ganancia del periodo disminuyó ligeramente.



## I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

### I.1. Composición del Concesionario

1. DP World se constituyó el 28 de junio de 2006, siendo que al inicio la entidad 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 2020, 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 el 24 de julio de 2006 entre el MTC y DP World. La Concesión fue otorgada por un plazo de 30 años, contados desde la firma del Contrato de Concesión. El plazo de la Concesión podrá suspenderse conforme a las causales establecidas en la Cláusula 4.2 del Contrato de Concesión, lo cual de producirse daría lugar a la ampliación del plazo por un periodo equivalente a la suspensión
3. La modalidad mediante la cual se entrega esa Concesión a la Compañía es la denominada “DBFOT” (Design, Build, Finance, Operate and Transfer), que incluye además del área marítima y terrestre de concesión, la infraestructura y equipamientos portuarios que contenga, para que diseñe, construya, financie, mantenga, opere y explote el terminal, debiendo transferir dicha infraestructura y equipamiento al Estado Peruano al término de la vigencia plazo del Contrato de Concesión.
4. 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), quedando 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) del Ositrán.

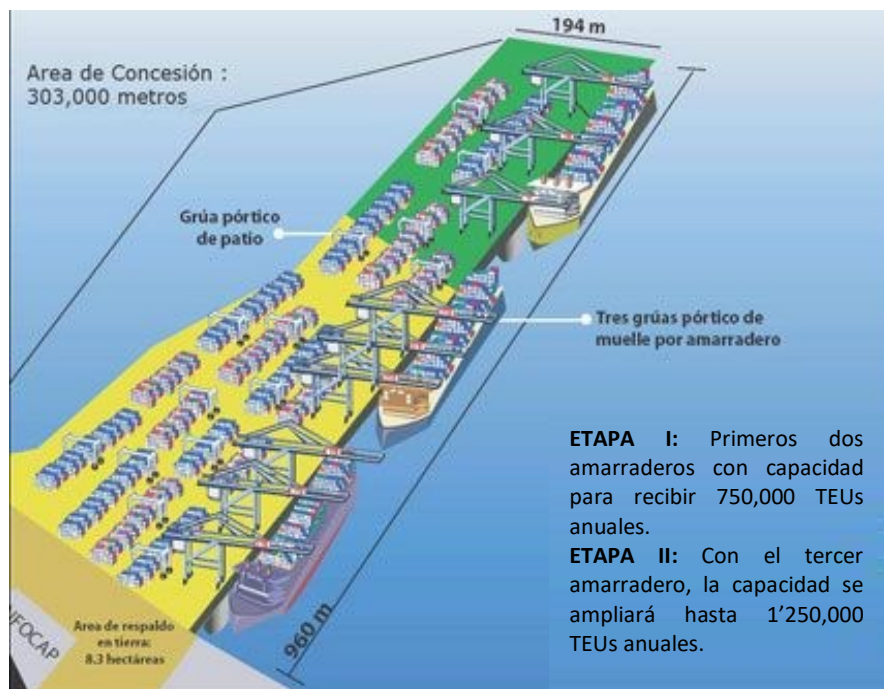
#### Compromisos de inversión

5. 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).
6. 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.
7. La 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. El monto de la ICA deberá ser transferido por el Concesionario, en dominio fiduciario, a un patrimonio fideicometido creado exclusivamente para administrarlo, de acuerdo con los términos y condiciones establecidas en el anexo 18 del Contrato de Concesión. 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 Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN).



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

### ILUSTRACIÓN N° 1: ETAPAS DEL PROYECTO



9. 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)<sup>5</sup>.

#### Régimen tarifario

10. 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-X<sup>6</sup>. Durante los 5 primeros años el factor X será cero<sup>7</sup>; 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<sup>8</sup>. 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.

<sup>4</sup> Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

<sup>5</sup> Es importante precisar que la Adenda N° 2 del presente Contrato de Concesión fue firmada el 27 de febrero de 2020. Esta adenda está relacionada con ampliación del terminal de contenedores Muelle Sur en el marco la Fase 2 del Contrato de Concesión.

Ver: <https://www.ositrان.gov.pe/antior/wp-content/uploads/2017/12/adenda-2-dpwc.pdf>.

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> De acuerdo con la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, este valor se mantendrá en el tiempo hasta el Año Calendario en el cual los ingresos anuales del CONCESIONARIO sean superiores en un 20% a los ingresos previstos en la Cláusula 10.1.3 referida a la garantía mínima.

<sup>8</sup> El factor de productividad fue aprobado por el CD el 8 de enero de 2021 mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0002-2021-CD-OSITRAN. Ver <https://www.ositrان.gov.pe/antior/wp-content/uploads/2021/01/reso-002-2021-cd.pdf>





### Pagos al Estado

11. 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 regulación<sup>9</sup>.

### **I.3. Área de Influencia**

12. 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**

13. 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 refrigerados<sup>10</sup>.
14. En cuanto a su equipamiento el Concesionario cuenta con siete (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)<sup>11</sup>.

### **I.5. Hechos de importancia**

15. Mediante el Decreto Supremo No.044-2020-PCM el Gobierno declaró el Estado de Emergencia Nacional a partir del 16 de marzo de 2020 con la finalidad de evitar la propagación del COVID-19, estas medidas conllevaron a la paralización de ciertas actividades económicas, así como la reorientación de las actividades prioritarias del Estado. No obstante, en la medida que las medidas no restringieron las operaciones portuarias, por ser considerado un servicio esencial, el Concesionario continuó operando.
16. El 27 de febrero de 2020 se firmó la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión, incorporando las Cláusulas 1.20.102 de la Sección I, 6.37 a la 6.74 de la Sección VI, un último párrafo a las Cláusulas 10.2 de la Sección XII, los literales q) y r) a la Cláusula 15.1.3, un último párrafo respecto al Indicador “Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercadería” del “ANEXO 3”, las Cláusulas pertinentes de la Sección VI en la Tabla N°3 del ANEXO 17 y modificar la Cláusula 6.34 y el literal n) de la 15.13<sup>12</sup>.
17. Finalmente, en agosto 2020, se determinó que las tarifas de los servicios estándar se mantuvieran en el mismo nivel.<sup>13</sup> Según lo dispuso la Resolución de Consejo Directivo N° 0043-2020-CD-OSITRAN del 15 de agosto de 2020, se estableció que estas tarifas provisionales para los servicios estándar brindados por el Concesionario serían aplicables a partir del 18 de agosto

<sup>9</sup> Según lo dispuesto en la cláusula 14.14 del Contrato de Concesión.

<sup>10</sup> Informe Conjunto N° 007-2020-IC-OSITRAN. Páginas 5 y 6.

<sup>11</sup> Ibidem.

<sup>12</sup> Entre el 1 de marzo y 11 de abril de 2019, se produjo 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 (en adelante, MEF), Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN), Proinversión y el Ositrán. 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. Mediante oficio 6004-2009-MTC/19, el Concedente solicitó al MEF 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.

<sup>13</sup> El inicio de procedimiento de revisión tarifaria se realizó mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0002-2020-CD-OSITRAN, el 22 de enero de 2020.



de 2020 hasta que se apruebe el factor de productividad definitivo en el marco del procedimiento de revisión tarifaria.

## II. OFERTA DE SERVICIOS

18. 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 practica 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

19. 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.
20. De acuerdo con la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar se definen de la siguiente manera:

#### a) Servicio estándar en función a la nave:

21. 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:

22. 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.
23. 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

24. 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

25. 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 practica 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.



26. 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

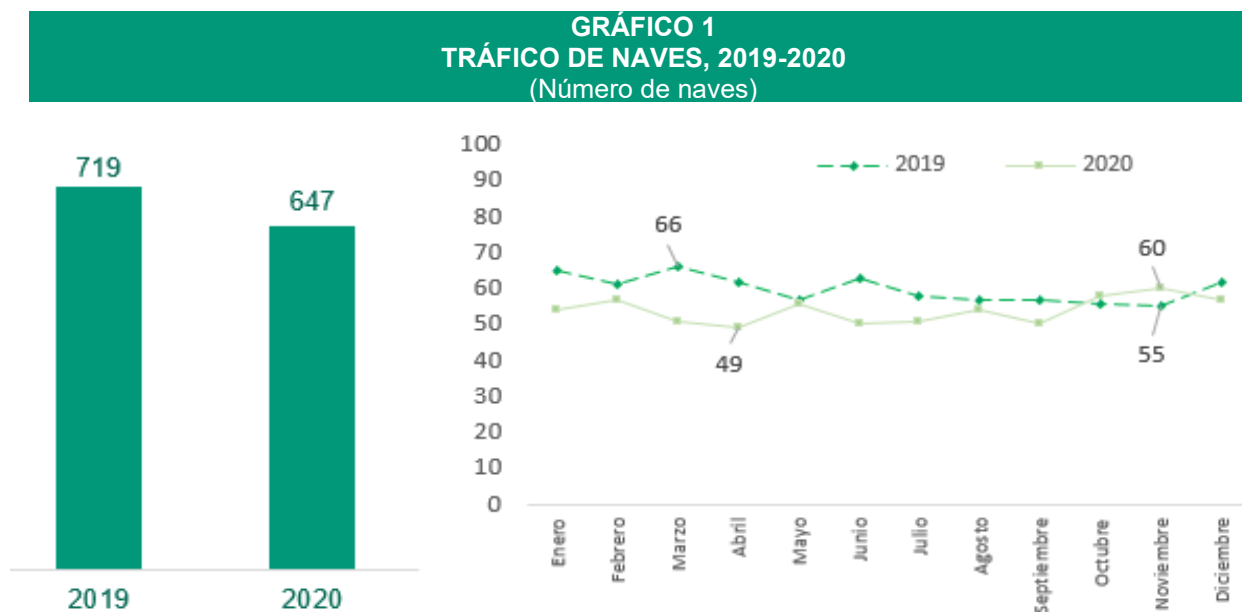
#### III.1. Principales clientes

27. Durante el año 2020, las principales empresas que generaron el tráfico de contenedores fueron las líneas navieras Hapag-Lloyd, CMA CGM, China Shipping Container Line, y Evergreen con un 33,3%, 20,9%, 13,9% y 8,5%<sup>14</sup>, respectivamente. En el año 2019 las principales líneas navieras fueron Hapag-Lloyd (26,5%), China Shipping Container Line (16,5%), CMA CGM (11,8%) y Hamburg Süd (9,2%).

#### III.2. Evolución del tráfico

##### a) Servicio estándar a la nave

28. En el 2020, el Terminal Muelle Sur alcanzó a atender a 647 naves, 10,0% menor que lo registrada en el 2019 (719 naves). Todas las naves atendidas tienen las características de ser del tipo de alto bordo y *Gear Less*<sup>15</sup>. Con relación al tráfico mensual, el mes con mayor cantidad de naves atendidas fue el mes de noviembre con un total de 60 naves; mientras que en el mes de abril arribó la menor cantidad, registrando 49 naves.



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

29. Como ocurrió en el año 2019, la reducción en el número de naves atendidas no se correspondió con el mayor volumen de carga movilizada, el que se incrementó en 0,8 % entre 2019 y 2020, al pasar de 1 351,6 a 1380,8 miles de TEU. Así, se observa un incremento en el volumen promedio de carga movilizada por nave, el cual pasó de 1,88 mil toneladas por nave en 2019 a 2,1 mil TEU por nave en 2020.

##### b) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos

30. En el año 2020, el Concesionario movilizó 747,0 miles de TEU, alcanzando una caída de -5,4% respecto al año 2019, como consecuencia de una disminución tanto en la operación de descarga

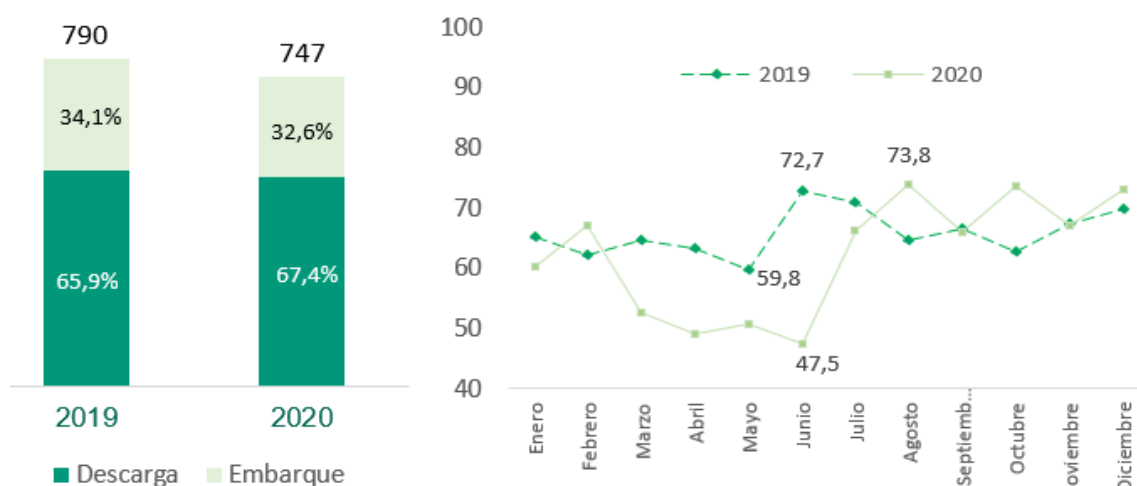
<sup>14</sup> La participación ha sido medida a partir del número de TEU.

<sup>15</sup> Naves portacontenedores sin grúa.



(-3,3 %), como en la de embarque (-9,6 %). 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 67,4 %. Adicionalmente, se puede mencionar que en el 2020, el mayor flujo de contenedores se ha registrado en el de agosto, mientras que el valor mínimo se alcanzó en junio, mes en el que se alcanzó los máximos en los dos años previos.

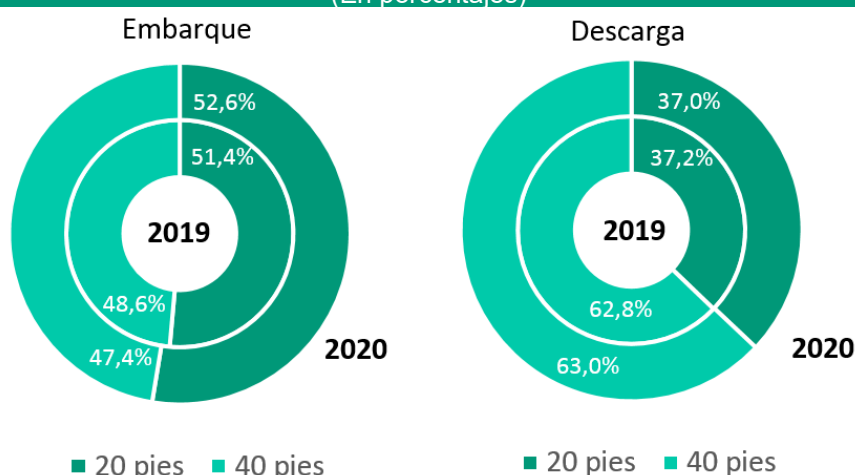
**GRÁFICO 2**  
**SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS, 2019-2020**  
(Miles de TEU)



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

31. Al realizar la desagregación por tipo de contenedor, podemos indicar que en el año 2020 los contenedores de 40 pies representaron el mayor número de contenedores llenos. Específicamente, para el año 2020 se movilizaron 272,8 mil contenedores de este tipo, cayendo un -5,6%, variación similar a la observada en el número de contenedores de 20 pies, que registró una tasa interanual del -5,1%.

**GRÁFICO 3**  
**SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS, 2019-2020**  
(En porcentajes)



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

32. Sin perjuicio de ello, si se desagrega por operación de embarque y descarga (Ver Gráfico N° 3), se puede señalar que para el año 2020, la descarga de contenedores se caracterizó por presentar un mayor número de contenedores de 40 pies, alcanzando la cuota de 63,0%, cifra

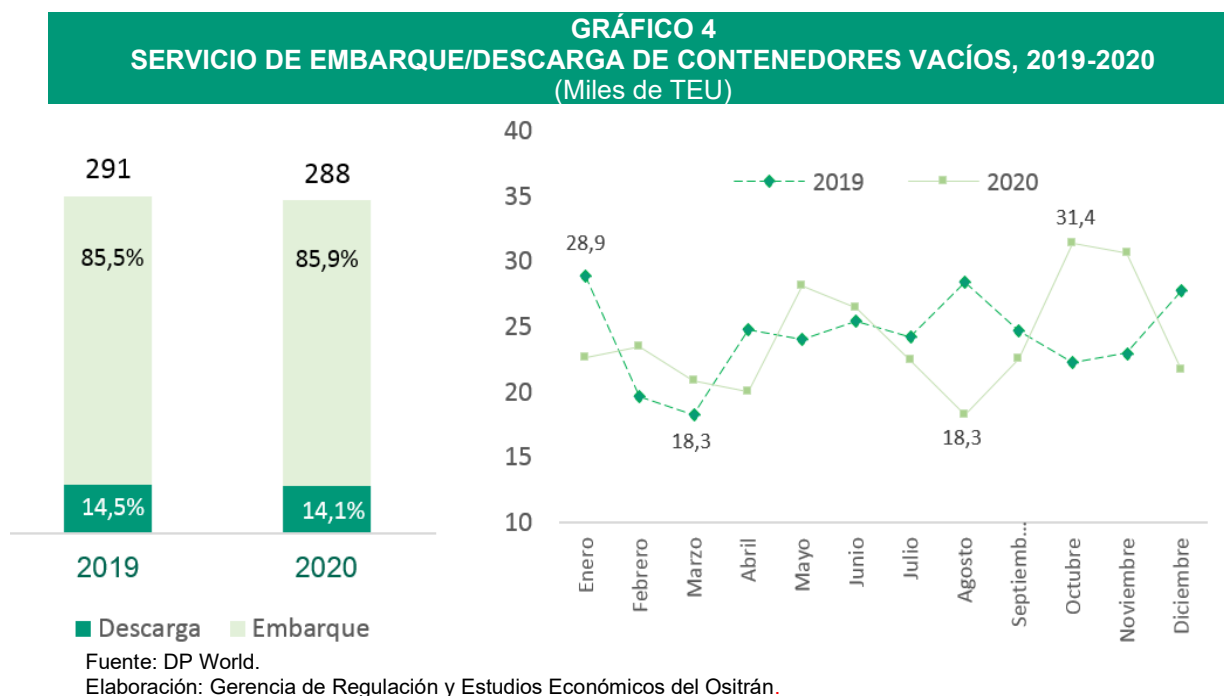


mayor en 0,7 puntos porcentuales que el 2019. En contraste con ello, la operación de embarque de contenedores (exportación), mantiene en el 2020 una participación más balanceada entre contenedores de 40 (47,4%) y 20 pies (52,6%).

33. 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, en cuanto al número de contenedores movilizados, la operación de descarga presentó una caída anual del -3,4%, mientras la operación de embarque cayó un -8,9% en el mismo periodo.

### c) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos

34. En cuanto a la cantidad demandada por el Servicio Estándar de Embarque/Descarga de contenedores vacíos, durante el año 2020 se registró una caída del 0,9% respecto al 2019 (-2,7 miles de TEU menos), lo cual es explicado, principalmente, por el comportamiento de las operaciones de descarga. En efecto, el embarque de contenedores vacíos disminuyó en 0,5% (movilizando 247,8 miles de TEU), mientras la descarga de contenedores vacíos se redujo en 3,5% (movilizando 40,6 miles de TEU).



35. En cuanto a la distribución por tipo de operación, el embarque siguió representando el mayor porcentaje respecto del total de contenedores vacíos movilizados bajo este servicio<sup>16</sup>. Específicamente, en el año 2020, el 85,9% de los contenedores vacíos movilizados correspondió a la operación de embarque. En cuanto al flujo mensual de embarque/descarga de contenedores medido en TEU, se aprecia que este registró su valor mínimo durante el mes de agosto (18,3 miles), alcanzando su pico en el mes de octubre (31,4 miles).

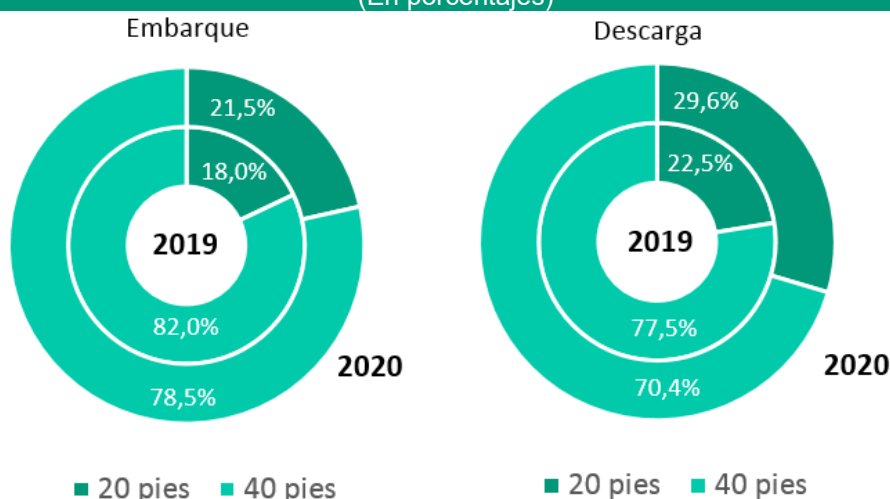
36. A partir de la revisión de la participación de las demandas por tipo de contenedores vacíos (20 pies o 40 pies), se puede apreciar que el año 2020 los contenedores de 40 pies siguen siendo los más movilizados. En efecto, dicho año se movilizaron 125,8 mil contenedores de este tipo, lo cual representó el 77,3% del total de contenedores vacíos movilizados bajo este servicio, registrando 4 puntos porcentuales menos que el año 2019.

<sup>16</sup> 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.



37. 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 70,4 % para la descarga y 78,5 % para el embarque. Cabe resaltar que el número de unidades de contenedores vacíos de 40 pies que se embarcan se encuentra relacionado directamente con la diferencia entre los contenedores llenos descargados de 40 pies y los contenedores llenos embarcados de 40 pies. 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, 2019-2020**  
(En porcentajes)



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

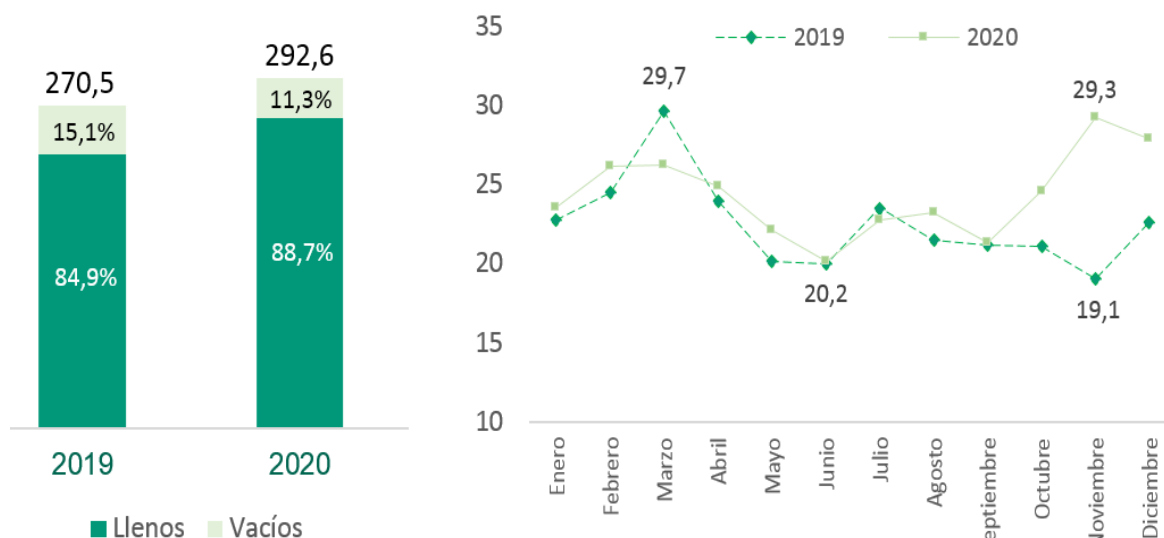
38. De igual manera, si consideramos los contenedores de 20 pies, se observa que el número de contenedores vacíos embarcados guarda una relación directa con el exceso de contenedores llenos descargados y embarcados de 20 pies. En ese sentido, el mayor ingreso de contenedores llenos de 40 pies respecto 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.
39. Finalmente, en el 2020, la operación de descarga alcanzó un ligero incremento del 0,5 % en el número de contenedores movilizados respecto al año anterior; mientras que la operación de embarque tuvo un incremento de 1,5 % en el número de contenedores movilizados respecto al año anterior.

#### d) Servicio estándar de transbordo de contenedores

40. 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 un incremento significativo, registrando una tasa interanual del 8,2% en el 2020, alcanzando un nivel movilizado de 292,6 miles de TEU. Este servicio se caracteriza por presentar en su mayoría contenedores llenos, los cuales representaron el 84,9 % y 88,7% del total de contenedores movilizados bajo este servicio en 2019 y 2020, respectivamente.
41. Por otro lado, analizando la demanda mensual de este servicio, similarmente a lo ocurrido en 2019, durante el 2020 se observa una ligera tendencia decreciente. Sin embargo, en el mes de noviembre se registró un pico de demanda, con 29,3 miles de TEU.



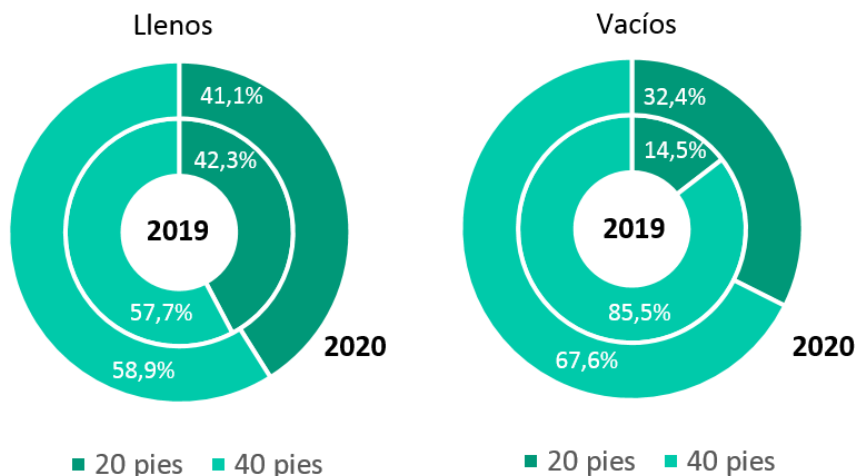
**GRÁFICO 6**  
**SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES, 2019-2020**  
 (Miles de TEU)



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

42. 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.

**GRÁFICO 7**  
**SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES, 2019-2020**  
 (En porcentajes)



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

43. En efecto, en el 2020 los contenedores de 40 pies representaron el 58,9% y 67,6% de los contenedores llenos y vacíos transportados medidos en número de unidades, respectivamente. debiendo señalarse que esta predominancia ha sido una regularidad en años anteriores<sup>17</sup>. En el caso del servicio de transbordo de contenedores vacíos, se observa un aumento en la participación los contenedores de 20 pies, medida en unidades, ocasionada tanto por un significativo aumento en los mismos del (+101,0%), como por una caída de los de 40 pies (-28,7%).

<sup>17</sup> Para mayor detalle revisar los informes de Desempeño de años anteriores.



## IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO

### IV.1. Tarifas

44. 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.
45. 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)<sup>18</sup> de los EE. UU.

X : es la variación anual promedio de la productividad.

46. 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.
47. 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%<sup>19</sup>. 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<sup>20</sup>.
48. En el caso de la primera revisión tarifaria 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<sup>21</sup>. 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%.
49. En enero de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 002-2020-CD-OSITRAN, el Ositrán aprobó el inicio del procedimiento de revisión de oficio del factor de productividad

<sup>18</sup> 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).

<sup>19</sup> Aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 059-2015-CD-OSITRAN. Ver <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/09-PROPUESTA-TARIFARIA-FINAL.pdf>.

<sup>20</sup> 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.

<sup>21</sup> Cabe indicar que en la segunda revisión tarifaria de DP World, la composición de las canastas fue cambiada.





aplicable a las tarifas máximas de los Servicios Estándar brindados en el Terminal Muelle Sur, cuya vigencia comprendería hasta el 17 de agosto de 2025.

50. En agosto 2020, se determinó que las tarifas de los servicios estándar se mantuvieran en el mismo nivel, según lo dispuso la Resolución de Consejo Directivo N° 0043-2020-CD-OSITRAN del 15 de agosto de 2020, en la que se establecen tarifas provisionales para los servicios estándar brindados por el Concesionario, las que serán aplicables a partir del 18 de agosto de 2020 hasta que se apruebe el factor de productividad definitivo en el marco del procedimiento de revisión tarifaria. De esta forma, por ejemplo, se mantuvo la tarifa de USD 0,681 vigente por el servicio estándar a la nave desde agosto de 2019, entre otras.

**CUADRO 1**  
**TARIFARIO DE LOS SERVICIOS ESTÁNDAR, 2019-2020**  
(USD, sin IGV)<sup>22</sup>

| Concepto                                       | Unidad de cobro       | Vigente desde       |            |         |         |
|--|-----------------------|---------------------|------------|---------|---------|
|  |                       | 18/08/2020          | 18/08/2019 |         |         |
| <b>Servicio estándar en función a la nave</b>  |                       |                     |            |         |         |
| Uso de alquiler de amarradero                  | Metro eslora por hora | 0,681               | 0,681      |         |         |
| <b>Concepto</b>                                |                       | <b>Contenedores</b> |            |         |         |
| <b>Servicio Estándar en función a la carga</b> |                       | 20 pies             | 40 pies    | 20 pies | 40 pies |
| Embarque o descarga de contenedores vacíos     | Movimiento            | 96,1                | 144,4      | 96,1    | 144,4   |
| Embarque o descarga de contenedores llenos     | Movimiento            | 41,64               | 81,98      | 41,64   | 81,98   |
| Transbordo de contenedores dentro del terminal | Ciclo completo        | 46,35               | 66,47      | 46,35   | 66,47   |

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. Cabe mencionar que, en el marco de la segunda revisión del factor de productividad, y luego de evaluar la propuesta tarifaria presentada por el concesionario, en octubre de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 053-2020-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó la publicación del informe "Propuesta: Revisión de oficio del Factor de Productividad en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao", para que los interesados remitan por escrito al Ositrán sus comentarios, sugerencias o aportes a la referida propuesta. Sobre el particular, en dicha propuesta, el Ositrán plantea que el Factor de Productividad del Concesionario debe ascender a -0,52%.
52. Debemos precisar que, al cierre del año 2020, el Regulador se encontró elaborando el informe tarifario final, sobre la base de los comentarios recibidos, el cual corresponderá ser puesto en consideración del Consejo Directivo de la entidad para su evaluación y, de ser caso, su aprobación correspondiente<sup>23</sup>.

#### IV.2. Precios

53. 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 N° 2 se presenta el precio de algunos servicios no regulados en función a la nave. Como se aprecia, durante 2020, la mayoría de precios de los servicios especiales revisados se mantuvieron al mismo nivel desde agosto del año 2019, con excepción del servicio de Movilización de tapas de bodegas – Escotillas, que se redujo en un 4,8%, pasando de US\$ 294 a US\$ 280 por ciclo.

<sup>22</sup> Según Resolución de Consejo Directivo N° 0043-2020-CD-OSITRAN del 15 de agosto de 2020, se establecen tarifas provisionales para los servicios estándar brindados por el Concesionario, las que serán aplicables a partir del 18 de agosto de 2020 hasta que se apruebe el factor de productividad definitivo en el marco del procedimiento de revisión tarifaria.

<sup>23</sup> Al respecto, debemos indicar que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0002-2021-CD-OSITRAN, de fecha 8 de enero de 2021, se aprobó el factor de productividad de DPW, cuya vigencia se mantendrá hasta el 17 de agosto de 2025. Así, considerando dicho factor, el reajuste de tarifas para el periodo 2020-2021 de los servicios sujetos a dicha regulación entró en vigencia el 6 de febrero de 2021.



54. En el Cuadro N° 3 se presenta el detalle de los precios aplicados a algunos servicios especiales en función a la carga, apreciándose que los mismos han presentado algunos incrementos entre 2019 y 2020, en particular en los servicios relacionados al depósito temporal, Entre estos se pueden destacar el incremento del 2,5% en el *Servicio especial depósito temporal - Importación - incluye Uso de Área del día 3 al día 7 - contenedor 20 pies* (para el caso de 40 pies, el incremento fue del 2,44%) y el del *Servicio especial depósito temporal - Importación - Solo uso de Área del día 8 al día 14 (como parte del servicio de depósito temporal)*, que se incrementó en un 3,0%.<sup>24</sup>

**CUADRO 2**  
**PRECIO DE ALGUNOS SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA NAVE, 2019-2020**  
(En USD, sin IGV)

| Concepto  | Unidad de cobro | Vigente a partir de |            |
|---|-----------------|---------------------|------------|
|   |                 | 04/09/2020          | 17/08/2019 |
| <b>Re-estiba de contenedores</b>  |                 |                     |            |
| Re-estiba en la misma bodega - contenedores 20 pies   | Por contenedor  | 141,75              | 141,75     |
| Re-estiba en la misma bodega - contenedores 40 pies   | Por contenedor  | 283,5               | 283,0      |
| Re-estiba vía muelle - contenedores 20 pies   | Por contenedor  | 283,5               | 283,0      |
| Re-estiba vía muelle - contenedores 40 pies   | Por contenedor  | 567,0               | 567,0      |
| <b>Naves no celulares</b>   |                 |                     |            |
| 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       |
| <b>Escotillas o tapas de bodega</b>   |                 |                     |            |
| Movilización de tapas de bodegas - Escotillas   | Por ciclo       | 280,0               | 294,0      |
| <b>Uso de área operativa - almacenaje contenedores vacíos</b>   |                 |                     |            |
| 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       |
| <b>Uso de área operativa - almacenaje contenedores de transbordo</b>                                  |                 |                     |            |
| 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       |
| <b>Servicios especiales relacionados con la estiba/desestiba</b>                                      |                 |                     |            |
| 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.

55. En contraste con lo anterior, también se puede apreciar que existen servicios que no han registrado variaciones en sus precios entre 2019 y 2020. En particular, aquellos servicios que están vinculados con los movimientos extras en patio y los servicios de manipuleo de carga, embarque o descarga de carga proyecto fraccionada o rodante, no contenedorizada, uso de área operativa y a contenedores reefer de transbordo (manipuleo, energía y monitoreo).
56. Finalmente, cabe mencionar que la variación de los precios de los servicios especiales responde al poder de negociación que tiene el Concesionario sobre el consignatario de la carga, el cual sería mayor con respecto a las líneas navieras, pues los mayores incrementos de precios se han producido en los servicios que son demandados por los consignatarios a la carga en lugar de los servicios que son demandados por las líneas navieras.

<sup>24</sup> 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, 2019–2020**  
(En USD<sup>1/</sup>, sin IGV)

| Concepto  | Unidad de cobro     | Vigente a partir de |            |
|---|---------------------|---------------------|------------|
|   |                     | 04/09/2020          | 17/08/2019 |
| <b>Movimiento extras en patio</b>   |                     |                     |            |
| 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       |
| <b>Servicio de manipuleo de carga</b>   |                     |                     |            |
| 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      |
| Alquiler de reach stacker - solicitud especial  | Por hora/fracción   | 150,0               | 150,0      |
| <b>Contenedor alto cubicaje</b>   |                     |                     |            |
| Contenedor alto cubicaje (High Cube, 9'6" de altura)  | Por contenedor      | 19,9                | 19,9       |
| <b>Embarque o descarga de carga proyecto fraccionada o rodante, no contenedorizada</b>  |                     |                     |            |
| 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       |
| <b>Uso de area operativa</b>  |                     |                     |            |
| 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      |
| <b>Servicio especial depósito temporal</b>  |                     |                     |            |
| Importación - incluye Uso de Área del día 3 al día 7 - contenedor 20 pies   | Por contenedor      | 410,0               | 400,0      |
| Importación - incluye Uso de Área del día 3 al día 7 - contenedor 40 pies   | Por contenedor      | 420,0               | 410,0      |
| Importación - Solo uso de Área del día 8 al día 14 (como parte del servicio de depósito temporal)   | Por TEU / día       | 72,0                | 69,9       |
| 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      | 300,0               | 295,0      |
| <b>Contenedores Reefer de transbordo - manipuleo, energía y monitoreo</b>   |                     |                     |            |
| Recepción del contenedor reefer, exportación e importación  | Por Contenedor      | 140,0               | 125,0      |
| (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      | 58,0                | 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.

### IV.3. Cargos de acceso

57. 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.
58. Durante el 2020, DP World se suscribieron dieciocho (18) nuevos acuerdos, entre nuevos contratos y renovaciones para el acceso a ofertar los servicios de practicaje y remolcaje. De estos, cinco (6) han sido suscritos con empresas que brindan el servicio de remolcaje y doce (12) con empresas de practicaje; de éstas sólo la empresa Tramarsa Flota S.A brinda ambos servicios.
59. De los dieciocho (18) contratos referidos en el párrafo anterior, cabe señalar que catorce (13) corresponden a renovaciones con empresas que ya contrataban con DP World desde 2019 o, incluso, desde años anteriores; mientras que cinco (05) corresponden a nuevos contratos de acceso para brindar el servicio de practicaje (05) y remolcaje (2).



## CUADRO 4 CONTRATOS DE ACCESO PARA LOS SERVICIOS DE REMOLCAJE Y PRACTICAJE, 2019-2020

| Servicio                                 | 2020       |            | Renovación  | Monto<br>(US\$, sin IGV) |
|--|------------|------------|-------------|--------------------------|
|  | Desde      | Hasta      |             |                          |
| <b>Practicaje</b>                        |            |            |             |                          |
| ARGOS MARINE EIRL                        | 01/10/2020 | 30/09/2021 | Adenda Nº 9 | 0,0                      |
| COPRORACIÓN DE PRÁCTICOS S.A.            | 25/11/2020 | 24/11/2021 | Adenda Nº 9 | 0,0                      |
| MARITIME & SERVICES S.A.C.               | 22/10/2020 | 21/10/2021 | Adenda Nº 7 | 0,0                      |
| WABISABI SHIP SUPPLY AND SERVICES S.A.C. | 22/10/2020 | 21/10/2021 | Adenda Nº 6 | 0,0                      |
| LOYOLA ALVAREZ, JAIME E.I.R.L.           | 07/06/2020 | 06/06/2021 | Adenda Nº 4 | 0,0                      |
| NAUTILIUS S.A.                           | 10/10/2020 | 09/10/2021 | Adenda Nº 3 | 0,0                      |
| AGENCIAS UNIVERSALES PERU S.A.           | 20/11/2020 | 19/11/2021 | Adenda Nº 2 | 0,0                      |
| ALDEBARAN PILOTES S.A.C.                 | 12/02/2020 | 12/01/2021 | Adenda Nº 3 | 0,0                      |
| AGENCIA MARÍTIMA KENRICK DEL PERU S.A.   | 10/01/2020 | 09/01/2021 | Adenda Nº 1 | 0,0                      |
| PILOTOS DEL SUR SOUTH PILOTS S.A.        | 04/03/2020 | 04/03/2021 | Contrato    | 0,0                      |
| MANUEL IZQUIERDO ZELADA EIRL             | 26/10/2020 | 26/10/2021 | Contrato    | 0,0                      |
| TRAMARSA FLOTA S.A.                      | 04/03/2020 | 04/03/2021 | Contrato    | 0,0                      |
| <b>Remolcaje</b>                         |            |            |             |                          |
| INVERSIONES MARÍTIMAS CPT PERÚ (INMARSA) | 05/09/2020 | 04/09/2021 | Adenda Nº 9 | 70                       |
| PETROLERA TRÁNSOCEÁNICA S.A.             | 05/09/2020 | 04/09/2021 | Adenda Nº 9 | 70                       |
| IAN TAYLOR PERU S.A.C.                   | 05/09/2020 | 04/09/2021 | Adenda Nº 9 | 70                       |
| EMPRESA MARÍTIMA DEL PERÚ S.A.           | 04/10/2020 | 03/10/2021 | Adenda Nº 2 | 70                       |
| TRAMARSA FLOTA S.A.                      | 04/03/2020 | 04/03/2021 | Contrato    | 70                       |
| SVITZER PERU SA.                         | 26/10/2020 | 25/10/2021 | Contrato    | 77                       |

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

60. En el caso de los nuevos contratos de acceso de practicaje, los nuevos operadores fueron Pilotos del Sur South Pilots S.A., Manuel Izquierdo Zelada EIRL, y Tramarsa Flota S.A. Así mismo, en el caso de remolcaje, los nuevos operadores fueron Svitzer Perú S.A. y Tramarsa Flota S.A. 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 70,0<sup>25</sup> durante 2020, respectivamente.

## V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

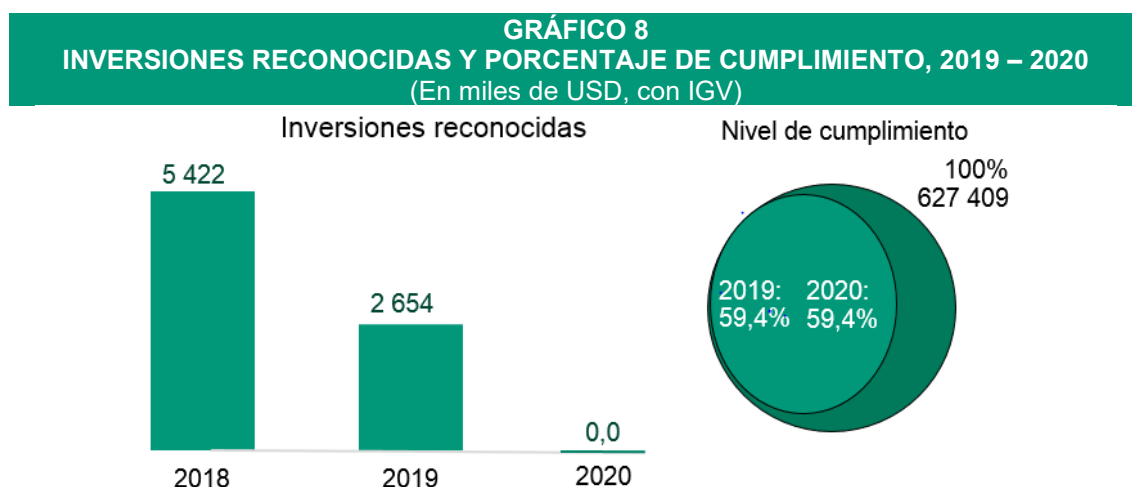
### V.1. Inversiones

61. 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. La primera fase implica una inversión referencial de USD 308 millones (inc. IGV); mientras que para la segunda se estima una inversión referencial de USD 257 millones (inc. IGV). Dichas inversiones comprenden la construcción de obras civiles y la adquisición del equipamiento requerido para operar el terminal. Cabe mencionar que, el importe referencial fue actualizado considerando el presupuesto final de obras de la Fase 1 y las Inversiones adicionales que viene ejecutando el Concesionario.

<sup>25</sup> Sin incluir IGV, por maniobra, por remolcador. En el caso de Svitzer Perú S.A, el cargo fue de US\$ 77 para el servicio de remolcaje.



62. Así, 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).



63. En el 2020, el Concesionario no realizó inversiones por lo que las inversiones acumuladas al final del 2020 se mantuvieron en 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).
64. Con relación a la Fase 2 de inversiones, mediante Decreto Supremo N° 003-2020- MTC de fecha 27 de febrero de 2020, se aprobó la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión. A través de dicha Adenda se incorporan cláusulas relacionadas a la Fase 2, que comprende la ejecución de las siguientes obras civiles: (i) extensión del muelle sur de 650 metros a 960 metros; (ii) incremento de la zona de almacenamiento hasta un total del Terminal de hasta 30,3 hectáreas; y, (iii) la implementación de equipamiento portuario establecido por cada Sub Fase 2. Se estima que la ejecución de dichas se iniciará durante el segundo semestre de 2021, con un monto referencial de USD 300 millones.

## V.2. Pagos al Estado

65. 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 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.
66. 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, 2019 – 2020**  
(Miles de Soles)

| Concepto                           | 2019          | 2020          |
|------------------------------------|---------------|---------------|
| Autoridad Portuaria Nacional - APN | 15 290        | 15 678        |
| Ositrán                            | 5 112         | 5 254         |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>20 402</b> | <b>20 932</b> |

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

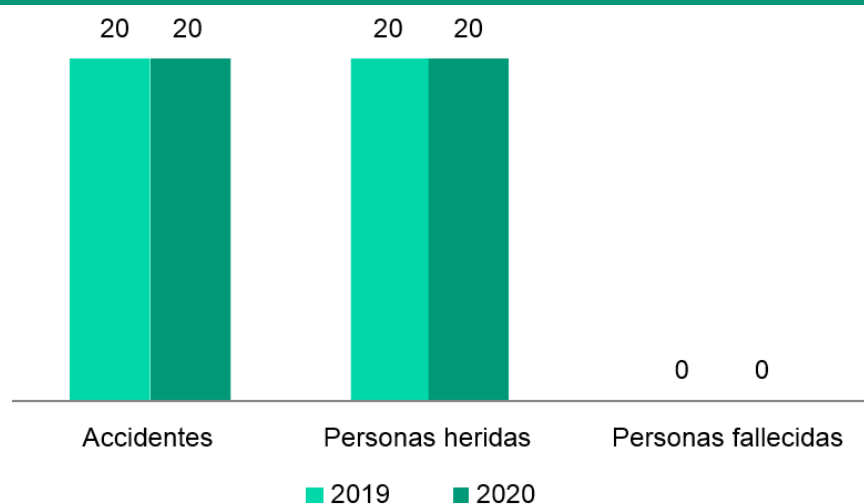
67. Durante el 2020, los pagos realizados por conceptos de Retribución al Estado y Aporte por Regulación superaron los S/. 20,9 millones, monto superior en 2,6 % respecto a registrado el año anterior por ambos conceptos. De otro lado, los aportes a la APN y Ositrán, crecieron en 2,5% y 2,8%, respectivamente.

## VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

### VI.1. Accidentes

68. Durante el año 2020, el número de accidentes se en el Terminal Muelle Sur fue de 20, manteniéndose en el mismo valor respecto al año anterior. Tal y como ocurrió el año 2019, no existió ninguna persona fallecida, por lo que estos accidentes tuvieron como consecuencia únicamente 20 personas heridas.

**GRÁFICO 9**  
**NÚMERO DE ACCIDENTES, HERIDOS Y FALLECIDOS, 2019 – 2020**



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

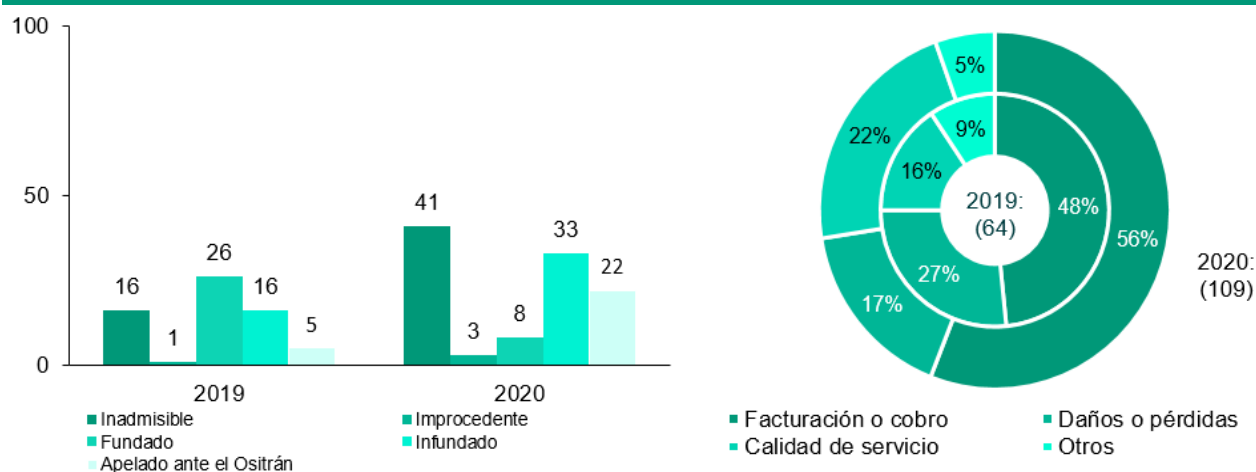
69. En cuanto al tipo de accidentes, al igual que los dos años previos, la totalidad correspondieron a accidentes del tipo B, es decir, con daño material y personal, pero, como se mencionó líneas arriba, sin fatalidad. Los daños personales, en su mayoría, correspondieron a esguinces y contusiones, y en menor medida a heridas, entre otros. Las acciones tomadas por el Concesionario fueron de brindar los primeros auxilios y el posterior traslado a una clínica para la atención de la persona herida.



## VI.2. Reclamos, sanciones y penalidades

70. El número de reclamos resueltos por los usuarios del terminal ascendió a 107 durante el año 2020, lo cual significó un incremento anual significativo del 70,3% (43 reclamos) respecto al año 2019. En particular, se registró un incremento tanto en los reclamos por Facturación o cobro, el cual subió en treinta (30) respecto del 2019 (96,8%), como en los relacionados a Calidad del servicio, el mismo que registró 14 reclamos más que el año previo (140%). De otro lado, el número de reclamos por Daños y pérdida y Otros se mantuvo estable respecto al 2019.

**GRÁFICO 10**  
**NÚMERO DE RECLAMOS RESUELTOS Y PRESENTADOS, 2019 – 2020**



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

71. De otro lado, de los 109 reclamos presentados al final del 2020, solo dos (02) se encontraban en proceso y veintidós (22) en apelación en Ositrán. Del total de reclamos resueltos, 41 fueron declarados inadmisibles, 8 fundados, 33 infundados y 3 improcedentes.
72. De otro lado, durante el 2020 DP World fue penalizado en una (01) oportunidad con un valor total de S/. 162 por incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad en el trigésimo trimestre de Explotación, es decir, de septiembre 2017 a noviembre del mismo año (Cláusula 8.17 y Anexo 3 del Contrato de Concesión)<sup>26</sup>.
73. Finalmente, en el 2020, el Concesionario fue sancionado en dos (02) oportunidades, por el incumplimiento por un lado de la Cláusula 8.14 y 8.18 y, por otro lado, de las Cláusulas 1.20.64, 8.17 y el Anexo 3 del Contrato de Concesión. El monto total de las penalidades alcanzó la suma de S/.1,8 millones<sup>27</sup>.

## VII. Estados Financieros

### VII.1. Estado de Resultados Integrales

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

<sup>26</sup> Que corresponde al procedimiento PEC 08-2020-JFI-GSF-OSITRAN.

<sup>27</sup> Procedimientos administrativos sancionadores PAS 47-2019-JFI-GSF-OSITRAN y PAS 12-2020-JFI-GSF-OSITRAN.



75. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral:

**CUADRO 6**  
**INGRESOS POR SERVICIOS, 2019-2020**  
(En miles de dólares)

| Ingresos de actividades ordinarias         | 2020           | 2019           | ANALISIS VERTICAL |             | ANALISIS HORIZONTAL |
|--|----------------|----------------|-------------------|-------------|---------------------|
|  |                |                | 2020              | 2019        | 2020/2019           |
| Estiba y desestiba de carga                | 104 505        | 106 638        | 69,7%             | 69,6%       | -2,0%               |
| Servicios a carga contenerizada            | 16 544         | 17 348         | 11,0%             | 11,3%       | -4,6%               |
| Almacen en patio de contenedores           | 16 491         | 16 572         | 11,0%             | 10,8%       | -0,5%               |
| Monitoreo de contenedores refrigerados     | 7 486          | 7 507          | 5,0%              | 4,9%        | -0,3%               |
| Servicios marinos                          | 2 652          | 2 625          | 1,8%              | 1,7%        | 1,0%                |
| Manipuleo de contenedores                  | 1 088          | 1 307          | 0,7%              | 0,9%        | -16,8%              |
| Otros servicios no contenerizados          | 692            | 581            | 0,5%              | 0,4%        | 19,1%               |
| Carga no contenerizada, suelta y/o rodante | 430            | 602            | 0,3%              | 0,4%        | -28,6%              |
| <b>Total</b>                               | <b>149 888</b> | <b>153 180</b> | <b>100%</b>       | <b>100%</b> | <b>-2,1%</b>        |

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – DP World Callao S.R.L.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

76. En el 2020<sup>28</sup>, los ingresos totales alcanzaron los USD 149,89 millones, un 2,1% inferior a los USD 153,18 millones registrados en el 2019. El 69,7% de los ingresos totales corresponden a los ingresos por Estiba y desestiba de carga, los cuales ascendieron a USD 104,5 millones en 2020, nivel que significó una reducción de 2,0% frente a lo registrado en el 2019 (es decir, USD 2,1 millones menos). En segundo lugar, se ubicaron los ingresos por servicio a carga contenedorizada que representaron el 11% del total de ingresos, registrando un nivel de USD 16,5 millones, monto que corresponde a una reducción de 4,6% frente a lo registrado en el 2019 (esto es, USD 0,8 millones menos).
77. En lo que respecta a los costos totales, estos alcanzaron los USD 51,1 millones durante 2020, monto que significó una reducción de 2,9% en relación al del ejercicio 2019 (USD 52,6 millones). El 37,5% del total de costos correspondió al costo de gastos de personal, el cual ascendió a USD 19,1 millones, cifra superior en 5,5% frente al monto que alcanzó en el año 2019 (USD 18,1 millones). El siguiente costo en importancia, es el correspondiente a la depreciación, el cual representó el 13% del total de costos y registró un nivel de USD 6,6 millones en el 2020, lo que significó una reducción de 5,8% con relación al registrado en el ejercicio 2019. Cabe señalar que los costos de Servicios de gerencia con entidades relacionadas fue la partida que mayor reducción tuvo (-28,9%) pasando de USD 4,5 millones en el 2019 a USD 3,2 millones en el 2020.

<sup>28</sup> El Dictamen de los auditores independientes KPMG señala en relación al Estado de Emergencia Nacional en Perú – Covid 19, lo siguiente:

“...  
Las medidas adoptadas por el Gobierno Peruano permitieron la continuidad de las operaciones de la Compañía, ya que el sector portuario, donde DPW Callao realiza sus operaciones, se encuentra incluido dentro de las actividades esenciales señaladas por el Gobierno Peruano.

*Continuidad operacional*

*El sector portuario, actividad desarrollada por la Compañía, ha sido considerada una actividad esencial por el Gobierno Peruano, por la cual no hay un impacto en la continuidad de las operaciones.*

*Los ingresos no se han visto afectados significativamente durante la pandemia y se ha cumplido, en gran medida, el presupuesto aprobado por la Oficina Central de DP World.*

*A la fecha no se ha identificado impactos adicionales a los mencionados anteriormente; sin embargo, la Gerencia continua alerta ante cualquier otro asunto que se pudiera presentar debido a la incertidumbre sobre las medidas que tome el Gobierno Peruano por un posible rebrote del virus.”*





**CUADRO 7**  
**COSTOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS, 2019-2020**  
(En miles de dólares)

| Costos de servicios                            | 2020          | 2019          | ANALISIS VERTICAL |               | ANALISIS HORIZONTAL |
|--|---------------|---------------|-------------------|---------------|---------------------|
|  |               |               | 2020              | 2019          | 2020/2019           |
| Gastos de personal                             | 19 192        | 18 184        | 37,5%             | 34,6%         | 5,5%                |
| Depreciación                                   | 6 634         | 7 039         | 13,0%             | 13,4%         | -5,8%               |
| Amortización                                   | 5 845         | 5 845         | 11,4%             | 11,1%         | 0,0%                |
| Servicios de gerencia con entidades relacionac | 3 277         | 4 595         | 6,4%              | 8,7%          | -28,7%              |
| Retribución al Estado Peruano-APN              | 4 497         | 4 035         | 8,8%              | 7,7%          | 11,4%               |
| Servicios prestados por terceros               | 3 210         | 3 978         | 6,3%              | 7,6%          | -19,3%              |
| Repuestos                                      | 2 968         | 2 997         | 5,8%              | 5,7%          | -1,0%               |
| Combustibles                                   | 2 060         | 2 627         | 4,0%              | 5,0%          | -21,6%              |
| Aporte por regulación-OSITRAN                  | 1 506         | 1 537         | 2,9%              | 2,9%          | -2,0%               |
| Seguros  | 1 064         | 838           | 2,1%              | 1,6%          | 27,0%               |
| Servicios para inspección tercerizados         | 429           | 537           | 0,8%              | 1,0%          | -20,1%              |
| Otros  | 436           | 417           | 0,9%              | 0,8%          | 4,6%                |
| <b>Total</b>                                   | <b>51 118</b> | <b>52 629</b> | <b>100,0%</b>     | <b>100,0%</b> | <b>-2,9%</b>        |

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – DP World Callao S.R.L.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

78. En lo que respecta a los gastos de administración y ventas, estos se redujeron en 2,2% con respecto al 2019, pasando de USD 29,5 millones a USD 28,8 millones, como resultado principalmente del efecto conjunto de incremento de 18,7% en los gastos de *Servicios de gerencia con entidades relacionadas*<sup>29</sup> (que pasaron de USD 4,1 millones en el 2019 a USD 4,96 millones en el 2020); y por otro lado, la reducción de 19,7% en los gastos de personal (que pasaron de USD 6,2 millones en el 2019 a USD 5,0 millones en el 2020).

**CUADRO 8**  
**GASTOS OPERATIVOS, 2019-2020**  
(En miles de dólares)

| Gastos de Administración y ventas             | 2020          | 2019          | ANALISIS VERTICAL |               | ANALISIS HORIZONTAL |
|---|---------------|---------------|-------------------|---------------|---------------------|
|   |               |               | 2020              | 2019          | 2020/2019           |
| Depreciación                                  | 11 103        | 11 272        | 38,5%             | 38,2%         | -1,5%               |
| Gastos de personal                            | 5 018         | 6 249         | 17,4%             | 21,2%         | -19,7%              |
| Servicios de gerencia con entidades relaciona | 4 964         | 4 181         | 17,2%             | 14,2%         | 18,7%               |
| Mantenimiento de instalaciones                | 971           | 1 168         | 3,4%              | 4,0%          | -16,9%              |
| Mantenimiento y soporte de aplicaciones       | 1 234         | 1 101         | 4,3%              | 3,7%          | 12,1%               |
| Honorarios legales                            | 291           | 416           | 1,0%              | 1,4%          | -30,0%              |
| Servicios de seguridad                        | 230           | 271           | 0,8%              | 0,9%          | -15,1%              |
| Tributos                                      | 305           | 264           | 1,1%              | 0,9%          | 15,5%               |
| Gastos de viaje                               | 42            | 254           | 0,1%              | 0,9%          | -83,5%              |
| Multas  | 765           | 233           | 2,7%              | 0,8%          | 228,3%              |
| Otros honorarios profesionales                | 951           | 859           | 3,3%              | 2,9%          | 10,7%               |
| Otros gastos de administración y ventas       | 2 989         | 3 239         | 10,4%             | 11,0%         | -7,7%               |
| <b>Total</b>                                  | <b>28 863</b> | <b>29 507</b> | <b>100,0%</b>     | <b>100,0%</b> | <b>-2,2%</b>        |

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – DP World Callao S.R.L.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

79. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2020, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una ganancia bruta de USD 98,7 millones, lo que significó una reducción de 1,8% con relación a la ganancia bruta registrada el año anterior (USD

<sup>29</sup> Corresponde a pagos de transacciones con su empresa afiliada DP World Perú SRL



100,5 millones). De otro lado, en relación a los resultados de la actividad de operación esta disminuyó en 1,6% ascendiendo en el 2020 a USD 69,9 millones (en el 2019 fue de USD 71,0 millones).

80. Respecto a la ganancia del ejercicio, en el 2020 ascendió a USD 39,1 millones lo que constituye una reducción de 6,2% con relación al año anterior (es decir, USD 2,6 millones menos), ello como resultado conjunto principalmente por las pérdidas de la cuenta de diferencias en cambio.
81. 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*<sup>30</sup> que para el ejercicio 2020 resultó en un monto de USD 8,9 millones (en el 2019 fue de USD 10,5 millones) por lo que el resultado integral del período ascendió a USD 30,2 millones; esto es, USD 1,0 millones menor a los USD 31,2 millones obtenido en el 2019, lo cual constituyó en una disminución de 3,4%.

**CUADRO 9**  
**RESULTADOS INTEGRALES, 2019-2020**  
(En miles de dólares)

|   | 2020           | 2019           | ANALISIS VERTICAL |               | ANALISIS HORIZONTAL |
|---|----------------|----------------|-------------------|---------------|---------------------|
|   |                |                | 2020              | 2019          | 2020/2019           |
| <b>Ingresos de actividades ordinarias</b>   | <b>149 888</b> | <b>153 180</b> | <b>100%</b>       | <b>100%</b>   | <b>-2,1%</b>        |
| <b>Costo de servicios</b>   | <b>-51 118</b> | <b>-52 629</b> | <b>-34,1%</b>     | <b>-34,4%</b> | <b>-2,9%</b>        |
| <b>Ganancia bruta</b>   | <b>98 770</b>  | <b>100 551</b> | <b>65,9%</b>      | <b>65,6%</b>  | <b>-1,8%</b>        |
| Gastos de administración y ventas   | -28 863        | -29 507        | -19,3%            | -19,3%        | -2,2%               |
| Otros ingresos  | 30             | 54             | -0,1%             | -0,1%         | -44,4%              |
| <b>Resultado de actividades de operación</b>  | <b>69 937</b>  | <b>71 098</b>  | <b>46,7%</b>      | <b>46,4%</b>  | <b>-1,6%</b>        |
| Ingresos financieros  | 270            | 584            | 0,2%              | 0,4%          | -53,8%              |
| Gastos financieros  | -11 740        | -11 818        | 23,0%             | 22,5%         | -0,7%               |
| Diferencias en cambio, neta   | -987           | 266            | -0,7%             | 0,2%          | 471,1%              |
| <b>Ganancia antes de impuesto a las ganancias</b>   | <b>57 480</b>  | <b>60 130</b>  | <b>38,3%</b>      | <b>39,3%</b>  | <b>-4,4%</b>        |
| Gasto por impuesto a las ganancias  | -18 291        | -18 339        | -12,2%            | -12,0%        | -0,3%               |
| <b>Ganancia del periodo</b>   | <b>39 189</b>  | <b>41 791</b>  | <b>26,1%</b>      | <b>27,3%</b>  | <b>-6,2%</b>        |
| <b>Otro resultado integral</b>  |                |                |                   |               |                     |
| <b>Partidas que se reclasifican o pueden reclasificarse posteriormente al resultado del período</b> |                |                |                   |               |                     |
| Instrumentos derivados  | -8 977         | -10 525        | -6,0%             | -6,9%         | -14,7%              |
| <b>Total resultados integrales del período</b>  | <b>30 212</b>  | <b>31 266</b>  | <b>20,2%</b>      | <b>20,4%</b>  | <b>-3,4%</b>        |

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – DP World Callao S.R.L.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## VII.2. Estado de Situación Financiera

82. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se observa los movimientos para los años 2019 y 2020.

<sup>30</sup> Al 31 de diciembre de 2020, 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 2020, la reserva por cobertura de flujos de efectivo por US\$ 19,5 millones (US\$ 10,52 millones al 31 de diciembre de 2019) se encuentra registrada en el patrimonio.



## CUADRO 10 ESTADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2019-2020 (En miles dólares)

| ACTIVOS                                     | Al 31 de diciembre |                | PASIVO Y PATRIMONIO NETO                   | Al 31 de diciembre |                |
|---|--------------------|----------------|--|--------------------|----------------|
|   | 2020               | 2019           |  | 2020               | 2019           |
| <b>ACTIVOS CORRIENTES</b>                   | <b>119 075</b>     | <b>94 824</b>  | <b>PASIVO CORRIENTE</b>                    | <b>37 367</b>      | <b>19 689</b>  |
| Efectivo y equivalente de efectivo          | 97 625             | 78 887         | Cuentas por pagar comerciales              | 865                | 1 389          |
| Cuentas por cobrar comerciales              | 10 517             | 9 411          | Retribuciones por pagar                    | 565                | 539            |
| Cuentas por cobrar a entidades relacionadas | 4 264              | 378            | Tributos por pagar                         | 4 338              | 2 658          |
| Otras cuentas por cobrar                    | 639                | 1 177          | Cuentas por pagar a entidades relacionadas | 3 865              | 4 614          |
| Inventarios                                 | 4 189              | 3 971          | Intereses por pagar                        | 1 799              | 1 738          |
| Gastos contratados por anticipado           | 1 841              | 1 000          | Dividendos por pagar                       | 15 807             | 0              |
|   |                    |                | Otras cuentas por pagar                    | 10 128             | 8 751          |
|   |                    |                | <b>PASIVO NO CORRIENTE</b>                 | <b>296 812</b>     | <b>285 164</b> |
|   |                    |                | Pasivo por impuestos diferidos             | 18 179             | 15 791         |
|   |                    |                | Obligaciones financieras                   | 259 131            | 258 848        |
|   |                    |                | Instrumentos financieros derivados         | 19 502             | 10 525         |
| <b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>                | <b>318 740</b>     | <b>341 743</b> | <b>TOTAL PASIVO</b>                        | <b>334 179</b>     | <b>304 853</b> |
| Cuentas por cobrar a entidades relacionadas | 0                  | 4 000          |  |                    |                |
| Instalaciones y equipo                      | 227 801            | 240 959        | <b>PATRIMONIO NETO</b>                     | <b>103 636</b>     | <b>131 714</b> |
| Intangibles                                 | 90 939             | 96 784         | Capital emitido                            | 76 270             | 76 270         |
|   |                    |                | Reserva de cobertura                       | -19 502            | -10 525        |
|   |                    |                | Resultados acumulados                      | 46 868             | 65 969         |
| <b>TOTAL ACTIVOS</b>                        | <b>437 815</b>     | <b>436 567</b> | <b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>           | <b>437 815</b>     | <b>436 567</b> |

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – DP World Callao S.R.L.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## CUADRO 11 ANÁLISIS VERTICAL Y HORIZONTAL-ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2019-2020 (En porcentajes)

| ACTIVOS                                     | ANÁLISIS VERTICAL |               | ANÁLISIS HORIZONTAL | PASIVO Y PATRIMONIO NETO                   | ANÁLISIS VERTICAL |               | ANÁLISIS HORIZONTAL |
|---|-------------------|---------------|---------------------|--|-------------------|---------------|---------------------|
|   | 2020              | 2019          | 2020/2019           |  | 2020              | 2019          | 2020/2019           |
| <b>ACTIVOS CORRIENTES</b>                   | <b>27,2%</b>      | <b>21,7%</b>  | <b>26%</b>          | <b>PASIVO CORRIENTE</b>                    | <b>8,5%</b>       | <b>4,5%</b>   | <b>90%</b>          |
| Efectivo y equivalente de efectivo          | 22,3%             | 18,1%         | 24%                 | Cuentas por pagar comerciales              | 0,2%              | 0,3%          | -38%                |
| Cuentas por cobrar comerciales              | 2,4%              | 2,2%          | 12%                 | Retribuciones por pagar                    | 0,1%              | 0,1%          | 5%                  |
| Cuentas por cobrar a entidades relacionadas | 1,0%              | 0,1%          | 1028%               | Tributos por pagar                         | 1,0%              | 0,6%          | 63%                 |
| Otras cuentas por cobrar                    | 0,1%              | 0,3%          | -46%                | Cuentas por pagar a entidades relacionadas | 0,9%              | 1,1%          | -16%                |
| Inventarios                                 | 1,0%              | 0,9%          | 5%                  | Intereses por pagar                        | 0,4%              | 0,4%          | 4%                  |
| Gastos contratados por anticipado           | 0,4%              | 0,2%          | 84%                 | Dividendos por pagar                       | 3,6%              | 0,0%          |                     |
|   |                   |               |                     | Otras cuentas por pagar                    | 2,3%              | 2,0%          | 16%                 |
|   |                   |               |                     | <b>PASIVO NO CORRIENTE</b>                 | <b>67,8%</b>      | <b>65,3%</b>  | <b>4%</b>           |
|   |                   |               |                     | Pasivo por impuestos diferidos             | 4,2%              | 3,6%          | 15%                 |
|   |                   |               |                     | Obligaciones financieras                   | 59,2%             | 59,3%         | 0%                  |
|   |                   |               |                     | Instrumentos financieros derivados         | 4,5%              | 2,4%          | 85%                 |
| <b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>                | <b>72,8%</b>      | <b>78,3%</b>  | <b>-7%</b>          | <b>TOTAL PASIVO</b>                        | <b>76,3%</b>      | <b>69,8%</b>  | <b>10%</b>          |
| Cuentas por cobrar a entidades relacionadas | 0,0%              | 0,9%          | -100%               |  |                   |               |                     |
| Instalaciones y equipo                      | 52,0%             | 55,2%         | -5%                 | <b>PATRIMONIO NETO</b>                     | <b>23,7%</b>      | <b>30,2%</b>  | <b>-21%</b>         |
| Intangibles                                 | 20,8%             | 22,2%         | -6%                 | Capital emitido                            | 17,4%             | 17,5%         | 0%                  |
|   |                   |               |                     | Reserva de cobertura                       | -4,5%             | -2,4%         | 85%                 |
|   |                   |               |                     | Resultados acumulados                      | 10,7%             | 15,1%         | -29%                |
| <b>TOTAL ACTIVOS</b>                        | <b>100,0%</b>     | <b>100,0%</b> | <b>0,3%</b>         | <b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>           | <b>100,0%</b>     | <b>100,0%</b> | <b>0,3%</b>         |

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – DP World Callao S.R.L.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



83. Al cierre del año 2020, se observa que el valor de los activos de la Concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se mantuvo prácticamente igual, al registrar un ligero incremento de 0,3% entre 2019 y 2020, al pasar de USD 437,8 millones a USD 436,5 millones.
84. Por el lado del activo, el activo corriente registró un incremento de 26% entre el 2019 y 2020, aumentando de USD 94,8 millones a USD 119,0 millones; mientras que los activos no corrientes disminuyeron 7%, pasando de USD 341,7 millones a USD 318,7 millones. Con respecto a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 21,7% de los activos totales en el año 2019 al 27,2% en el año 2020; mientras que el activo no corriente pasó de representar el 78,3% de los activos totales en el año 2019 al 72,8% en el año 2020. La cuenta de mayor volumen del activo corriente está constituido por *el efectivo y equivalente de efectivo* que registró USD 97,6 millones y representa el 22,3% del activo total, habiendo aumentado en 24% con relación al valor consignado en el 2019; mientras que por el lado del activo no corriente la cuenta *instalaciones y equipo*<sup>31</sup> que registra USD 227,8 millones es la de mayor volumen representando el 52,0% del total de activos, habiendo disminuido en 5% en relación al monto consignado en el 2019.
85. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión se incrementaron 10% entre 2019 y 2020; mientras que el patrimonio neto se redujo en 21. Cabe señalar que, en relación al pasivo corriente este registró un valor de USD 37,3 millones en el 2020, un 90% mayor al valor registrado en el 2019 (USD 19,7 millones); mientras que el pasivo no corriente registró un valor de USD 296,8 millones en el 2020, un 4% mayor al valor registrado en el 2019 (USD 285,1 millones).
86. Respecto al pasivo corriente, las cuentas de mayor magnitud están constituidas por *dividendos por pagar* y *otras cuentas por pagar* que al 31 de diciembre de 2020 ascienden a USD 15,8 millones y USD 10,1 millones respectivamente (Al 31 de diciembre de 2019 USD 0,0 y USD 8,7 millones respectivamente); mientras que, en el pasivo no corriente, la cuenta con mayor variación estuvo representado por *Instrumentos financieros derivados* con un monto de USD 19,5 millones (En similar fecha del 2019, dicha cuenta ascendió a USD 10,5 millones).
87. En lo que respecta al patrimonio de la Concesión, en línea con lo señalado anteriormente, este se redujo en 21% como resultado del efecto conjunto del resultado negativo en la cuenta Reserva de Cobertura (una pérdida de USD 19,5 millones), la generación de ganancia neta del periodo (USD 39,1 millones) y la entrega de dividendos por USD 58,2 millones<sup>32</sup>.

### VII.3. Indicadores Financieros

#### Ratios de Liquidez

88. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales se observa que la empresa mantiene una política de disponer la totalidad de recursos para afrontar la totalidad de obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello es que los ratios están por encima de 1.
89. En particular el incremento del activo corriente en 26% y del pasivo corriente en 90% han determinado en forma conjunta que el ratio liquidez clásica<sup>33</sup> disminuya de 4,82 a 3,19; en la misma línea, el ratio de la prueba ácida<sup>34</sup> también disminuye pasando de 4,56 a 3,03.

<sup>31</sup> Al 31 de diciembre de 2020, la cuenta de instalaciones y equipos registra un valor total de USD 406,1 millones, constituido por USD 269,6 de instalaciones, USD 100,0 millones de grúas pórtico y de patio, y USD 36,4 de otros equipos. A dicha fecha la depreciación acumulada ascienda a USD 104,1 millones, USD 53,7 millones y USD 20,5 millones respectivamente, haciendo un total de USD 178,3 millones.

<sup>32</sup> Conforme al siguiente detalle: a) USD 16,5 millones a cuenta de los resultados acumulados al 31 de diciembre de 2019, efectuado el 26 de enero de 2021, conforme a lo establecido en Junta General de Socios del 17 de diciembre de 2020; y b) USD 41,7 millones a cuenta de los resultados acumulados al 31 de diciembre de 2019, efectuado el 17 de marzo de 2020, conforme a lo establecido en Junta General de Socios del 3 de febrero de 2020.

<sup>33</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

<sup>34</sup> El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.



**CUADRO 12  
RATIOS DE LIQUIDEZ, 2019-2020**

| <b>Ratios</b>     | <b>2020</b> | <b>2019</b> |
|-------------------|-------------|-------------|
| Liquidez general  | 3,19        | 4,82        |
| Prueba Acida      | 3,03        | 4,56        |
| Liquidez absoluta | 2,61        | 4,01        |

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – DP World Callao S.R.L.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

90. Con relación al ratio de liquidez absoluta<sup>35</sup> o también llamado ratio de prueba defensiva, este indicador disminuyó de 4,01 a 2,61 lo que determina que la cuenta de efectivo permite respaldar más del doble del total del pasivo corriente, como resultado del incremento del orden del 26% en la cuenta *efectivo* y el incremento del orden del 90% en el pasivo corriente, frente a lo registrado por cada uno al final del ejercicio 2019.

#### Ratios de Endeudamiento Financiero

91. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2020 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

**CUADRO 13  
RATIOS DE  
APALANCAMIENTO/ENDEUDAMIENTO, 2019-  
2020**

| <b>Ratios</b>            | <b>2020</b> | <b>2019</b> |
|--------------------------|-------------|-------------|
| Deuda/Patrimonio         | 322,5%      | 231,5%      |
| Endeudamiento del Activo | 76,3%       | 69,8%       |
| Calidad de la Deuda      | 11,2%       | 6,5%        |
| Indice de Solvencia      | 1,31        | 1,43        |

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – DP World Callao S.R.L.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

92. El ratio Deuda/Patrimonio<sup>36</sup>, muestra para el ejercicio 2020 que por cada USD 322,5 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 2019 (231,5%), motivado por el incremento del total de pasivo (10%) y la disminución del patrimonio neto en 21%.
93. El ratio endeudamiento del activo<sup>37</sup> en el ejercicio 2020 indica que de todo el total de activos, un 76,3% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha aumentado frente al nivel de 69,8% que tuvo en el 2019, 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.
94. El ratio de calidad de la deuda<sup>38</sup> asciende a 11,2% en el ejercicio 2020 lo que indica que el 88,8% de deuda que tiene la empresa es de largo plazo.
95. Finalmente, el índice de solvencia<sup>39</sup> para el ejercicio 2020 muestra que por cada dólar (USD 1) de pasivo total corresponde USD 1,31 de activo total. En el 2019 por cada dólar de pasivo total le correspondió USD 1,43 de activo total. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de

<sup>35</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.

<sup>36</sup> El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

<sup>37</sup> El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

<sup>38</sup> El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.

<sup>39</sup> El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.



solvencia de la empresa por lo que se denota que del 2019 al 2020, se disminuyó ligeramente el nivel de solvencia de la empresa.

### Ratios de Rentabilidad

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

| <b>CUADRO 14<br/>RATIOS DE RENTABILIDAD, 2019-2020</b> |             |             |
|--|-------------|-------------|
| <b>Ratios</b>  | <b>2020</b> | <b>2019</b> |
| Margen Bruto   | 65,9%       | 65,6%       |
| Margen Operativo                                       | 46,7%       | 46,4%       |
| Margen EBITDA  | 62,4%       | 62,2%       |
| Margen Neto  | 26,1%       | 27,3%       |
| ROE  | 29,2%       | 23,7%       |
| ROA  | 6,9%        | 7,2%        |

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – DP World Callao S.R.L.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

97. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto<sup>40</sup> ascendió de 65,6% en el 2019 a 65,9% en el 2020. Respecto al margen operativo<sup>41</sup> y el margen EBITDA<sup>42</sup> estos se incrementaron ligeramente pasando de 46,4% y 62,2% en el 2019 a 46,7% y 62,4% respectivamente, en el 2020. De otro lado, el margen neto<sup>43</sup> disminuyó al pasar de 27,3% en el 2019 a 26,1% en el 2020; y respecto al total de resultados integrales del período se reduce de 20,4% a 20,2%. Este último ratio indica que en el ejercicio 2020 por cada USD 100 de ingresos se obtuvo utilidad de USD 20,2 como resultado final del ejercicio.
98. El ROE<sup>44</sup> permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2020 aumentó respecto al ejercicio 2019, puesto que en el ejercicio 2020, por cada USD 100 de patrimonio se obtuvo utilidad neta de USD 29,2 mientras que en el ejercicio 2019 se obtuvo utilidad neta de USD 23,7. Dicho incremento se debe al efecto final conjunto de la ganancia del período y el efecto de la valuación de los instrumentos derivados que comparativamente entre los periodos 2020 y 2019 determina una reducción de USD 1,0 millones, frente a la reducción del patrimonio neto (21%) entre los referidos periodos.
99. Finalmente, se observa una disminución en la rentabilidad sobre los activos o ROA<sup>45</sup> el cual ascendió a 6,9% (7,2% en el 2019), así la empresa disminuyó su eficacia en el resultado final del ejercicio 2020 obteniendo una ganancia de USD 6,9 por cada USD 100 de activo total.

<sup>40</sup> El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

<sup>41</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

<sup>42</sup> El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.

<sup>43</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

<sup>44</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

<sup>45</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



## VIII. CONCLUSIONES

100. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Nuevo Terminal Muelle Sur del Callao del año 2020, podemos extraer las siguientes conclusiones:

- (i) DP World viene operando alrededor de 11 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. Así, en 2020, los principales clientes fueron Hapag-Lloyd, CMA CGM, China Shipping Container Line, y Evergreen, los cuales representaron el 33,3%, 20,9%, 13,9% y 8,5% del movimiento total de carga, 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. Como ocurrió en el año 2019, la reducción en el número de naves atendidas no se correspondió con el mayor volumen de carga movilizada, el que se incrementó en 0,8 % entre 2019 y 2020, al pasar de 1 351,6 a 1380,8 miles de TEU. Así, se observa un incremento en el volumen promedio de carga movilizada por nave, el cual pasó de 1,88 mil toneladas por nave en 2019 a 2,1 mil TEU por nave en 2020.
- (iii) En agosto 2020, se determinó que las tarifas de los servicios estándar se mantuvieran en el mismo nivel, según lo dispuso la Resolución de Consejo Directivo N° 0043-2020-CD-OSITRAN del 15 de agosto de 2020, en la que se establecen tarifas provisionales para los servicios estándar brindados por el Concesionario, las que serán aplicables a partir del 18 de agosto de 2020 hasta que se apruebe el factor de productividad definitivo en el marco del procedimiento de revisión tarifaria.
- (iv) En cuanto a los cargos de acceso, durante el 2020, DP World se suscribieron dieciocho (18) nuevos acuerdos, entre nuevos contratos y renovaciones para el acceso a ofertar los servicios de practicaje y remolcaje. De estos, seis (6) han sido suscritos con empresas que brindan el servicio de remolcaje y doce (12) con empresas de practicaje; de éstas sólo la empresa Tramarsa Flota S.A brinda ambos servicios. De los dieciocho (18) contratos referidos en el párrafo anterior, cabe señalar que trece (13) corresponden a renovaciones con empresas que ya contrataban con DP World, mientras que cinco (05) corresponden a nuevos contratos de acceso, para brindar el servicio de practicaje (03) y remolcaje (02).
- (v) En el 2020, Ositrán no reconoció al Concesionario inversiones por lo que las inversiones reconocidas acumuladas, al final del 2020, se mantuvieron en 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).
- (vi) Durante el año 2020, el número de accidentes se en el Terminal Muelle Sur fue de 20, manteniéndose en el mismo valor respecto al año anterior. Tal y como ocurrió el año 2019, no existió ninguna persona fallecida, por lo que los mencionados accidentes tuvieron como consecuencia únicamente 20 personas heridas.
- (vii) El número de reclamos resueltos por los usuarios del terminal ascendió a 107 durante el año 2020, lo cual significó un incremento anual significativo del 70,3% (43 reclamos) respecto al año 2019. En particular, se registró un incremento tanto en los reclamos por Facturación o cobro, el cual subió en treinta (30) respecto del 2019 (96,8%), como en los relacionados a Calidad del servicio, el mismo que registró 14 reclamos más que el año previo (140%)..De otro lado, fue penalizado en una (01) oportunidad y fue sancionado en dos (02) oportunidades. Además, fue penalizado en una (01) oportunidad con un valor total de S/. 162 y sancionado en dos (02) oportunidades por un monto total que alcanzó la suma de S/.2,65 millones.
- (viii) Finalmente, con relación al desempeño financiero del Concesionario durante el año 2020, se ha verificado lo siguiente:
  - Los ingresos totales percibidos por el concesionario disminuyeron 2,1% entre 2019 y 2020, al pasar de USD 153,1 millones a USD 149,9 millones, mientras que los costos



totales disminuyeron siendo de USD 51,1 millones en el 2020 frente USD 52,6 millones en el 2019 lo que determinó una reducción en costos totales de 2,9%. Así, durante el 2020 la utilidad neta del Concesionario alcanzó un nivel de USD 39,1 millones, lo que constituye una reducción de 6,2% con respecto a los resultados del periodo anterior (USD 41,7 millones).

- Al cierre del año 2020 la empresa prácticamente mantuvo sus valores contables en relación a totales de activo y pasivo-patrimonio frente al observado al cierre de 2019, al registrar USD 436,5 millones en 2019 y USD 437,8 millones al finalizar 2020. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo es cubrir con activos corrientes más del doble del total de deuda corriente en caso de exigibilidad conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2020.
- 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 y los márgenes operativos aumentaron ligeramente, mientras que la ganancia del periodo disminuyó ligeramente.
- El efecto de la valuación de los instrumentos derivados determinó que el margen de resultado integral final del periodo se reduzca a 20,2% (en el 2019 alcanzó 20,4%). Esto último determinó que se disminuyese la eficacia de la empresa en la generación de ganancias respecto al total de activos de la empresa en el ejercicio 2020; pero que, respecto al capital invertido no genera el mismo efecto debido a la distribución de dividendos acontecida que redujo el patrimonio.





## ANEXOS

### ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

| Concesionario: DP World Callao S.R.L.                                   |                                  |   |  |
|---|----------------------------------|---|--|
| Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao Muelle Sur |                                  |   |  |
| Nº  | Tema                             | Contenido   | Ref.   |
| 1   | Infraestructura                  | Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao-Zona Sur   | Cláusula 2.4. (p. 11)  |
| 2   | Fecha de suscripción             | 24 de julio de 2006   | Contrato de Concesión  |
| 3   | Plazo de concesión               | 30 años   | Cláusula 4.1. (p. 30)  |
| 4   | Factor de competencia            | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <u>Primer tramo</u>: Menor Índice Tarifario Estándar.</li><li>▪ <u>Segundo Tramo</u>: Mayor Inversión Complementaria Adicional.</li></ul>   | Bases del Concurso   |
| 5   | Adendas                          | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Adenda 1:</b> 11 de marzo de 2010.<br/>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.<br/><br/>Modificación de la cláusula 6.6., y numeral 2.3.3. del anexo 9.</li><li>▪ <b>Adenda 2:</b> 27 de febrero de 2020.<br/>Permitir la ejecución de las obras correspondientes a la fase 2 del proyecto del Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao. Para ello se ha incorporado las cláusulas 1.20.102 de la Sección I, cláusulas 6.37 a la 6.74 de la sección VI, un último párrafo a la cláusula 10.2 de la sección X, un último párrafo a la cláusula 12.9 de la sección XII, los literales q) y r) a la cláusula 15.1.3, un último párrafo respecto al indicador "Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercadería" del "ANEXO 3"; y las cláusulas pertinentes de la sección VI en la Tabla N° 3 del ANEXO 17 y modificado la cláusula 6.34 y el literal n) de la cláusula 15.1.3.</li></ul> | 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"><li>▪ La Garantía del Fiel Cumplimiento del Contrato corresponde a un porcentaje del presupuesto Estimado Oficial de Obra.</li><li>▪ USD 42,7 millones hasta la entrega de un amarradero.</li><li>▪ USD 32,0 millones hasta aprobación de obras mínimas iniciales.</li><li>▪ 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.</li></ul>  | Cláusula 10.2. (p. 60)   |
| 10  | Garantías del Concedente         | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ El Concedente garantiza al Concesionario que:<ul style="list-style-type: none"><li>- 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.</li><li>- Prestará al Concesionario el apoyo que fuere necesario para asegurar la debida protección de la</li></ul></li></ul>   | Cláusula 10.1.1. (p. 59)<br>Cláusula 10.1.2. (p. 59)<br>Cláusula 10.1.3. (p. 59) |



| <b>Concesionario: DP World Callao S.R.L.</b><br><b>Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao Muelle Sur</b> |  |   |  |
|--|--|---|--|
| Nº   | Tema                                       | Contenido   | Ref.   |
|  |  | infraestructura portuaria y los bienes afectados de la Concesión.<br>- Demanda mínima anual de 300 mil TEUs de importación y exportación y 100 mil TEUs de transbordo durante los 10 primeros años a partir de inicio de la explotación. Esta garantía no se aplica si: el tráfico de transbordo se desvió a otros puertos, el servicio del concesionario no cumple con los niveles de servicio y productividad y por fuerza mayor o si invoco el equilibrio económico-financiero. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El regulador verificará anualmente la demanda atendida por el Concesionario.</li> </ul> |  |
| 11   | Garantías a favor de acreedores permitidos | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Derecho de Concesión.</li> <li>▪ Ingresos de la Concesión, netos de Retribución.</li> <li>▪ Acciones o participaciones del Concesionario.</li> <li>▪ Bienes del Concesionario.</li> </ul>  | Cláusula 10.5. (p. 61)                             |
| 12   | Compromiso de inversión                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inversión en obras: USD 218,434 millones</li> <li>▪ Inversión en equipos: USD 254,674 millones</li> <li>▪ I. Complementaria Adicional: USD 144 millones</li> <li>▪ <b>Inversión Total (sin incl. IGV): USD 617,108 millones</b></li> </ul>   | 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"> <li>▪ Trato Directo</li> <li>▪ Arbitraje:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- De conciencia.</li> <li>- 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.</li> </ul> </li> </ul>   | Cláusula 16.11. (p. 93)<br>Cláusula 16.12. (p. 93) |



| <b>Concesionario: DP World Callao S.R.L.</b><br><b>Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao Muelle Sur</b> |                                   |  |  |
|--|-----------------------------------|--|--|
| Nº   | Tema                              | Contenido  | Ref.   |
| 16   | Penalidades                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre USD 500 000 y USD 1 000 000)</li> <li>- Régimen de bienes (entre USD 1 000 y USD 100 000)</li> <li>- Obras de infraestructura portuaria (entre USD 1 000 y USD 50 000)</li> <li>- Conservación de la Concesión (entre USD 4 000 y USD 5 000)</li> <li>- Explotación de la Concesión (entre USD 1 000 y 10 UIT)</li> <li>- Inversión Complementaria Adicional (entre USD 1 000 y 0,5% del monto a transferir)</li> <li>- Garantías (entre USD 4 000 y USD 10 000)</li> <li>- Régimen de Seguros (entre USD 1 000 y 10% del monto del siniestro)</li> <li>- Consideraciones Generales Socio Ambientales (entre USD 500 y USD 3 000)</li> </ul> </li> </ul>  | Cláusula XIX. (p. 99)<br>Anexo 17 (p. 140)   |
| 17   | Causales de caducidad             | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entre las principales destacan:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Término por Vencimiento del Plazo.</li> <li>- Término por Mutuo Acuerdo.</li> <li>- Término por incumplimiento del Concesionario o abandono.</li> <li>- Término por incumplimiento del Concedente.</li> <li>- Decisión unilateral del Concedente.</li> <li>- Fuerza mayor o caso fortuito – Salida Unilateral del Concesionario.</li> <li>- Otras causales no imputables a las partes.</li> </ul> </li> </ul>  | Cláusula 15.1. (p. 81)   |
| 18   | Equilibrio económico - financiero | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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"> <li>i) cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables o</li> <li>ii) actos de gobierno;</li> </ul>               en la medida que cualquiera de los anteriores tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a:               <ul style="list-style-type: none"> <li>a) La inversión, titularidad u operación del Nuevo Terminal de Contenedores.</li> <li>b) El presente Contrato con excepción de las disposiciones relacionadas con las tarifas.</li> </ul> </li> <li>▪ El desequilibrio tendrá implicancias en la variación de ingresos o costos, o ambos a la vez, relacionados a los servicios estándar.</li> <li>▪ 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.</li> </ul> | Cláusula 8.22. (p. 55)   |
| 19   | Pólizas de seguros                | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Servicios Personales para Trabajadores.</li> <li>▪ Seguros contra todo Riesgo de Construcción y Montaje.</li> <li>▪ Seguros de Todo Riesgo de Obras Civiles Terminadas.</li> <li>▪ Seguro de Responsabilidad Civil General, Contractual, Extra Contractual, Patronal.</li> </ul>  | Cláusula 11.3. (p. 68)<br>Cláusula 11.4. (p. 68)<br>Cláusula 11.5. (p. 69)<br>Cláusula 11.6. (p. 70) |



| <b>Concesionario: DP World Callao S.R.L.</b><br><b>Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao Muelle Sur</b> |                                     |  |                                   |
|--|-------------------------------------|--|-----------------------------------|
| Nº   | Tema                                | Contenido  | Ref.                              |
| 20   | Inicio de operaciones               | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> <li>▪ 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.</li> </ul>   | Cláusula 8.12. (p. 51)            |
| 21   | Niveles de servicio y productividad | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> <li>▪ <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.</li> <li>▪ <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.</li> <li>▪ <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.</li> <li>▪ <u>Tiempo de atención al usuario</u>: no más de 20 minutos de espera en promedio trimestral.</li> </ul>   | Cláusula 8.11. (p. 51)<br>Anexo 3 |
| 22   | Revisión y reajustes tarifarios     | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> <li>▪ 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.</li> <li>▪ 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.</li> </ul> | Cláusula 8.19.<br>(p. 54-55)      |
| 23   | Tarifas                             | <p>Las tarifas establecidas en el contrato de concesión son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En función a la nave               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Por metro-eslora por hora: USD 0,70</li> </ul> </li> <li>▪ En función a la carga               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contenedor lleno de 20": USD 90,00</li> <li>- Contenedor lleno de 40": USD 135,18</li> <li>- Contenedor vacío de 20": USD 72,00</li> <li>- Contenedor vacío de 40": USD 108,14</li> </ul> </li> </ul>   | 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:                    |                  |                 |                 |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |               |               |
|---|------------------|-----------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|---------------|---------------|
| Modalidad de concesión:                 | Autosostenible   |                 |                 |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |               |               |
| Plazo de concesión:                     | 30 años          |                 |                 |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |               |               |
| Periodo:                                | 2010-2020        |                 |                 |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |               |               |
| <b>a. Tráfico</b>                       |                  |                 |                 |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |               |               |
| Indicador                               | Unidad medida    | 2010            | 2011            | 2012             | 2013             | 2014             | 2015             | 2016             | 2017             | 2018             | 2019          | 2020          |
| Naves atendidas                         | Unidades         | 371             | 949             | 925              | 816              | 840              | 804              | 805              | 771              | 753              | 719           | 647           |
| Carga total atendida                    | Toneladas        | 1251000         | 11820400        | 14728000         | 13699000         | 15107300,42      | 13521000         | 12026624         | 13524348         | 14537764         | 15040297      | 15150390      |
| <b>Carga por tipo de operación:</b>     |                  |                 |                 |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |               |               |
| Exportación                             | Toneladas        | 420000          | 3711500         | 4501000          | 4030000          | 4594256          | 4242000          | 3863444          | 4723608          | 4957519          | 5017904       | 6644667       |
| Importación                             | Toneladas        | 649000          | 5116900         | 6398000          | 5962000          | 6224044          | 5887000          | 5462856          | 6035007          | 6232528          | 6706222       | 4661179       |
| Transbordo                              | Toneladas        | 182000          | 2992000         | 3829000          | 3707000          | 4289000          | 3392000          | 2700324          | 2765733          | 3347718          | 3316171       | 3844545       |
| <b>Carga por tipo de producto:</b>      |                  |                 |                 |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |               |               |
| Indicador                               | Unidad medida    | 2010            | 2011            | 2012             | 2013             | 2014             | 2015             | 2016             | 2017             | 2018             | 2019          | 2020          |
| Contenedores                            | Unidades         | 429921          | 697190          | 877767           | 839577           | 906182           | 790353           | 693975           | 743065           | 779024           | 829221        | 819869        |
| Contenedores                            | TEU              | 420549          | 1094297         | 1357194          | 1310402          | 1426516          | 1238903          | 1109707          | 1203317          | 1269789          | 1351647       | 1328069       |
| <b>b. Ingresos</b>                      |                  |                 |                 |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |               |               |
| Ingresos                                | Unidad medida    | 2010            | 2011            | 2012             | 2013             | 2014             | 2015             | 2016             | 2017             | 2018             | 2019          | 2020          |
| Estiba y desestiba                      | Miles de dólares | 28891           | 70259           | 93035            | 91366            | 103145           | 96778            | 87494            | 95512            | 100251           | 106638        | 104505        |
| Almacenamiento en patio de contenedores | Miles de dólares | 2132            | 10824           | 17677            | 19483            | 21770            | 17719            | 13005            | 16035            | 17360            | 16572         | 16491         |
| Servicio a la carga contenedorizada     | Miles de dólares | 2169            | 5643            | 8931             | 10289            | 14050            | 13633            | 13471            | 15939            | 16192            | 17348         | 16544         |
| Monitoreo de contenedores refrigerados  | Miles de dólares | 1042            | 2928            | 3564             | 3817             | 4364             | 4550             | 4502             | 5741             | 7849             | 7507          | 7486          |
| Servicios marinos                       | Miles de dólares | 1246            | 2338            | 2761             | 2685             | 3004             | 2661             | 2305             | 2669             | 2858             | 2625          | 2652          |
| Manipuleo de contenedores               | Miles de dólares | 205             | 850             | 1330             | 1441             | 1735             | 1624             | 1452             | 1595             | 1506             | 1307          | 1088          |
| Carga no contenedorizada                | Miles de dólares | -               | 89              | 98               | 98               | 420              | 360              | 994              | 1159             | 1065             | 1183          | 1122          |
| <b>Total</b>                            |                  | <b>35685,00</b> | <b>92931,00</b> | <b>127396,00</b> | <b>129179,00</b> | <b>148488,00</b> | <b>137325,00</b> | <b>123223,00</b> | <b>138650,00</b> | <b>147081,00</b> | <b>153180</b> | <b>149888</b> |



**Calle Los Negocios 182, Piso 2, Surquillo. Lima - Perú**  
**Teléfono: (511) 440 5115**  
[Info@ositran.gob.pe](mailto:Info@ositran.gob.pe)  
[www.gob.pe/ositran](http://www.gob.pe/ositran)

## **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**

---

Jorge Paz Panizo – Especialista  
Cintha Lopez Vasquez – Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Thalía Altamirano Méndez - Practicante  
Marcelo Rodríguez Arellano – Practicante  
Geraldine Ordoñez Bendezu – Practicante