

INFORME DE DESEMPEÑO

Terminal Contenedores del Callao – Muelle Sur
2023

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 2023: Terminal Contenedores del Callao – Muelle Sur

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborado sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible.

Primera versión: junio de 2024

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

estudioeconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
I.1. Composición del Concesionario	7
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	7
I.3. Área de Influencia	9
I.4. Principales activos de la Concesión	9
I.5. Hechos de importancia	9
II. OFERTA DE SERVICIOS	9
II.1. Servicios estándar	10
II.2. Servicios especiales	10
II.3. Servicios sujetos a régimen de acceso	10
III. DEMANDA DE SERVICIOS	11
III.1. Principales clientes	11
III.2. Evolución del tráfico	11
IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO	17
IV.1. Tarifas	17
IV.2. Precios	19
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	20
V.1. Inversiones	20
V.2. Pagos al Estado	21
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	22
VI.1. Niveles de servicio y productividad	22
VI.2. Accidentes	23
VI.3. Reclamos, sanciones y penalidades	24
VII. ESTADOS FINANCIEROS	24
VII.1. Estado de Resultados Integrales	25
VII.2. Estado de Situación Financiera	30
VII.3. Indicadores Financieros	34
VIII. CONCLUSIONES	38
ANEXOS	40
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	40
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	45



CUADROS

CUADRO 1 FACTOR DE PRODUCTIVIDAD DETERMINADO PARA DP WORLD	18
CUADRO 2 TARIFARIO DE LOS SERVICIOS ESTÁNDAR, 2022-2023	18
CUADRO 3 PRECIO DE ALGUNOS SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA NAVE, 2022-2023	19
CUADRO 4 PRECIO DE ALGUNOS SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA CARGA, 2022-2023	20
CUADRO 5 APORTES AL ESTADO, 2022 – 2023.....	22
CUADRO 6: TIEMPO INICIO DE LA DESCARGA, ZARPE DE LA NAVE Y ATENCIÓN AL USUARIO PARA EL RETIRO DE SU MERCANCÍA, 2023	23
CUADRO 7: NIVELES DE RENDIMIENTO PARA CARGA CONTENEDORIZADA, 2023	23
CUADRO 8 INGRESOS POR SERVICIOS 2019-2023	25
CUADRO 9 COSTOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS 2019-2023.....	27
CUADRO 10 GASTOS OPERATIVOS 2019-2023.....	28
CUADRO 11 RESULTADOS INTEGRALES 2019-2023.....	29
CUADRO 12 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA 2019-2023	30
CUADRO 13 RATIOS DE LIQUIDEZ, 2022 Y 2023	35
CUADRO 14 RATIOS DE APALANCAMIENTO/ENDEUDAMIENTO, 2022 Y 2023	35
CUADRO 15 RATIOS DE RENTABILIDAD, 2022 Y 2023.....	36

GRÁFICOS

GRÁFICO 1 TRÁFICO DE NAVES, 2022-2023	12
GRÁFICO 2 SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS, 2022-2023	13
GRÁFICO 3 SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS, 2022-2023	13
GRÁFICO 4 SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS, 2022-2023	14
GRÁFICO 5 SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS, 2022-2023	15
GRÁFICO 6 SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES, 2022-2023.....	16
GRÁFICO 7 SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES, 2022-2023.....	16
GRÁFICO 8 INVERSIONES RECONOCIDAS Y PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO, 2022-2023	21
GRÁFICO 9 NÚMERO DE ACCIDENTES, HERIDOS Y FALLECIDOS, 2022-2023	24
GRÁFICO 10 NÚMERO DE RECLAMOS RESUELTOS Y PRESENTADOS, 2022-2023	24



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe busca evaluar el desempeño de la Concesión del Terminal de Contenedores del Callao – Muelle Sur (en adelante, Muelle Sur) para el año 2023, a partir del análisis de la evolución de los principales indicadores de la Concesión en lo relativo al tráfico de carga, tarifas, indicadores operativos, inversiones, ingresos, entre otros.

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

El diseño del terminal contempla la construcción de un muelle de 960 metros de largo y 194 metros de ancho para carga en contenedores (muelle especializado). Al cierre de 2023, la inversión total comprometida para el desarrollo de la infraestructura es de USD 731,3 millones (incluido IGV), siendo que la ejecución de la misma se encuentra dividida en dos etapas: (i) la construcción de dos amarraderos de 300 metros cada uno, así como la disponibilidad de seis grúas pórtico; y, (ii) la ampliación del frente de atraque con un amarradero adicional. La aprobación de las obras de la Etapa I (amarradero 1 y 2 y obras complementarias) fueron realizadas en el 2010¹.

DP World, por la naturaleza de carga que moviliza (carga contenedorizada), tiene como principales clientes a las líneas navieras. Durante el año 2023, los principales clientes por volumen de tráfico de contenedores, medidos en TEU, fueron las líneas navieras Hapag-Lloyd, CMA CGM, China Shipping Container Line, y Evergreen con un 31,4 %, 20,8 %, 11,7 % y 8,3 %, respectivamente, siendo los mismos que se observaron en el año 2022.

Durante el 2023 recalaron 823 naves, nivel 35,6 % superior a lo alcanzado en el 2022 (607 naves), siendo las mismas del tipo de alto bordo y *Gear Less*. A diferencia del 2022, el aumento en el número de naves atendidas correspondió con el mayor volumen de carga movilizada tanto en TEU como en toneladas.

En lo relativo a la evolución del tráfico agregado, podemos decir que la carga movilizada en el Terminal Muelle Sur registró 17 464 miles de toneladas, equivalente a un aumento del 13,6 % con relación al año 2022. Por su parte, el tráfico de contenedores (medido en TEU) registró un aumento del 11,8 %, pasando de 1,42 millones de TEU a 1,59 millones de TEU. Respecto a la distribución de la carga (medida en TEU) durante el 2023, los regímenes de importación, exportación y transbordo representaron el 39,8 %, 36,4 % y 23,8 % del tráfico total de contenedores, con el régimen de transbordo registrando el mayor aumento con relación al año 2022 (+100 450 TEU, equivalente a 36,3 % más).

En el año 2023, el Concesionario movilizó 850,4 miles de TEU de contenedores llenos, un 0,3 % menos respecto al año previo. Este menor tráfico estuvo asociado, principalmente, a la caída en la operación de embarque en -0,8% (-2,53 miles de TEU). La carga del Servicio Estándar de Embarque/Descarga de contenedores vacíos mostró un crecimiento interanual del 24,2 %, debido a la mayor magnitud en el aumento de la operación de descarga (65,4 % de crecimiento) y al aumento del embarque de contenedores vacíos (11,7 % de crecimiento). El servicio estándar de transbordo de contenedores (llenos o vacíos) registró un incremento del 36,3 % con relación al año 2022, movilizándose 377,4 miles de TEU de contenedores. Este servicio se realiza en su mayoría para contenedores llenos, registrando una participación del 83,8 % y 83,2 % en 2022 y 2023, respectivamente.

El factor de productividad (-2,66%) a aplicarse cada año mediante la fórmula RPI - X, donde RPI representa la variación anual del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América de los últimos doce (12) meses publicado por The Bureau of Labor Statistics, resultó en una variación promedio máxima permitida del 5,84 %. Los servicios con mayor aumento fueron los de Embarque o descarga de contenedores vacíos y llenos con una tasa del 8,2 % y 7,9 %, respectivamente; mientras que el servicio de Transbordo de contenedores dentro del terminal vio incrementar su tarifa en un 6,8 %.

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



Durante el año 2023, el Ositrán reconoció al Concesionario inversiones por USD 153,9 millones, por lo que las inversiones acumuladas pasaron de USD 439,6 millones en 2022 a USD 593,5 millones en 2023 (+35,0 %). En cuanto al porcentaje de avance de ejecución, se observa que este pasó de 60,1 % a 81,2 % entre los años 2022 y 2023, respectivamente.

En el transcurso del año 2023, el número de reclamos interpuestos por los usuarios del terminal ascendió a 70, lo que representó una caída de -32 % con relación al año previo. Específicamente, destacan los reclamos por Facturación o cobro (27 reclamos menos) y Daños o pérdidas (11 reclamos menos), que representaron el 45,7 % y 37,1 %, respectivamente. En cuanto al estado de las resoluciones, de los 70 reclamos presentados durante el 2023, 34 fueron declarados Infundados (48,6 %), 19 Inadmisibles (27,1%), 9 Improcedentes (12,9 %) y 7 Fundados (10,0 %). El Concesionario fue sancionado en cinco (05) oportunidades durante el año 2023, por el incumplimiento de obligaciones respecto al nivel de servicio y productividad vinculado al indicador para el tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía con montos agregado de 35,24 UIT.

Respecto al análisis financiero de la Concesión, los Ingresos totales de la concesión alcanzaron los USD 198,4 millones, creciendo un 11,7 % en términos interanuales, destacando los ingresos por *Estiba y desestiba de carga*, que ascendieron a USD 143,6 millones (72,4% de los ingresos totales). En lo referente a los costos totales, estos alcanzaron los USD 65,2 millones, 7,6 % por encima del registrado en el año 2022, destacando los Gastos de personal con USD 23,1 millones (35,4 % del total de costos). Respecto a la ganancia del ejercicio, en el 2023, esta ascendió a USD 58,6 millones, USD 6,3 millones más que el ejercicio previo (-3,3%), principalmente como resultado del incremento en los costos operativos en USD 4,3 millones.

Al cierre del año 2023, el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementó en un 11,9%, pasando de USD 552,0 millones a USD 618,0 millones. Cabe recordar que esto ocurre luego que, en el ejercicio 2022, también se registrará un crecimiento del valor de los activos en términos interanuales, en particular, del 10,4%.

Los ratios de liquidez indican una mejora significativa en la capacidad para afrontar la totalidad de obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad. La empresa ha reducido su nivel de endeudamiento y ha mejorado su autonomía financiera en 2023. Los ratios Deuda/ Patrimonio, Endeudamiento del Activo, Calidad de la Deuda y Autonomía Financiera muestran una mayor solidez y menor dependencia de la deuda. Al analizar los ratios de rentabilidad, aunque el margen bruto ha mejorado en el 2023, los márgenes operativos y EBITDA han disminuido, indicando mayores gastos operativos. La rentabilidad sobre el capital (ROE) ha descendido, mientras que la eficiencia en el uso de los activos (ROA) se ha mantenido estable.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición del Concesionario

1. A inicios de la Concesión, DP World estaba compuesta por P&O Dover/Dubái Ports con un 82,55 % y Uniport S.A. con un 17,45 %. Dubái Ports pertenece al grupo de terminales portuarios de Dubái Port del emirato de Dubái, mientras que Uniport S.A. es una empresa peruana.
2. A partir de octubre de 2009, ingresó la empresa Matthews Holding Limited en reemplazo de Uniport S.A., manteniéndose hasta la fecha como accionista. Así, al final del 2023, la composición accionarial corresponde a la siguiente: P&O Dover/Dubái Ports con un 82,55 % y Matthews Holding Limited con un 17,45 %.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

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

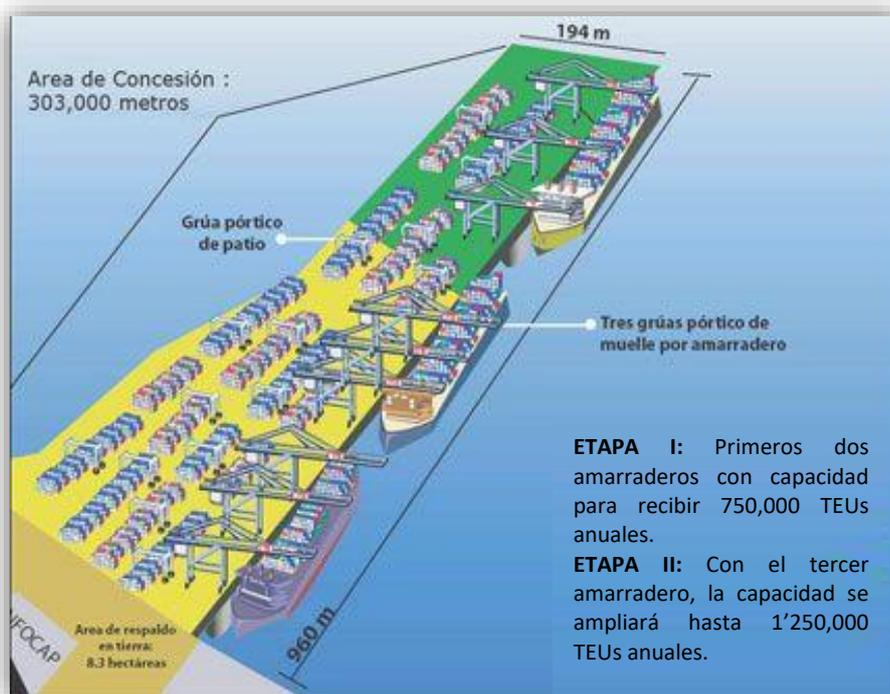
Compromisos de inversión

4. De acuerdo con el Contrato de Concesión, la Inversión Complementaria (IC) es la obligación que asume el Concesionario de ejecutar la Inversión Complementaria Mínima (ICM) y de transferir en dominio fiduciario la Inversión Complementaria Adicional (ICA). El ICM es el Compromiso de ejecutar las siguientes obras comunes mencionadas en el Anexo 9 del Contrato: (i) dragado de 14 metros del canal de acceso; (ii) dragado de la poza (áreas de maniobras); y, (iii) reparaciones del Rompeolas Sur. El ICA es el monto que, adicionalmente a la ICM fue ofrecido por el Concesionario como componente de su propuesta económica y que asciende a USD 144 millones para ser utilizados por el gobierno en la inversión de infraestructura común del puerto.
5. La ICA será destinada para la ejecución de las siguientes inversiones expresamente señaladas en el Contrato de Concesión: (i) Cubrir los costos de administración y mantenimiento del patrimonio fideicometido (pago de tributos y gastos relacionados al patrimonio); y, (ii) inversiones en el puerto del Callao en los ítems pre-establecidos en el mismo contrato y según la prioridad que establezca la APN.
6. Las inversiones comprometidas a la fecha corresponden a USD 731,3 millones (incluye IGV)², las cuales se encuentran divididas en dos etapas: (i) la construcción de dos amarraderos de 300 metros cada uno, así como la disponibilidad de seis grúas pórtico; y, (ii) la ampliación del frente de atraque con un amarradero adicional.

² Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.



ILUSTRACIÓN N° 1: ETAPAS DEL PROYECTO



7. El 11 de marzo de 2010 se suscribió la Adenda N° 1, la cual incorporó las definiciones de obras mayores y obras menores dentro de la cláusula 1.20.67 del Contrato, y un segundo párrafo a la cláusula 15.6, sobre inversiones adicionales. Asimismo, se modificó la cláusula 6.6 referente a las modificaciones al expediente técnico aprobado en caso dichas modificaciones sean consideradas obras mayores u obras menores; y el numeral 2.3.3 del anexo 9, sobre Inversión Complementaria Mínima (ICM). El 27 de febrero de 2020 se firmó la Adenda N° 2 del presente Contrato de Concesión. Esta adenda está relacionada con ampliación del terminal de contenedores Muelle Sur en el marco la fase 2 del Contrato de Concesión.
8. Finalmente, el 27 de febrero de 2020, se firmó la Adenda 2 con el objeto de incorporar al Contrato de Concesión los términos y plazos para implementar la Fase 2. En particular, se modificó la definición de "Fase 2" (siendo dividida en tres Sub Fases: 2A, 2B y 2C), delimitó la fecha de inicio de Construcción y la fecha máxima para acreditar que el Concesionario cuenta con los fondos necesarios para la ejecución de cada Sub Fase, especificó la presentación del Expediente Técnico de la Fase 2 por parte del Concesionario, la revisión y formulación de observaciones por parte de la APN, así como el procedimiento de subsanación de ellas por parte del Concesionario.
9. Asimismo, incorporó precisiones referidas a la supervisión de diseño (designación del Supervisor de Diseño, asignación de costos derivados de la supervisión de diseño y provisión de información del Concesionario al Supervisor de Diseño durante la elaboración y/o revisión del Expediente Técnico, entre otros), incorporó la descripción de las obras y la proyección del equipamiento, incluyó las fechas y tiempos de ejecución referenciales de todas las partidas relativas a la Obra hasta su culminación en el Calendario de Ejecución de Obras, los términos del procedimiento para la ampliación del plazo de ejecución de Obras de la Fase 2 y los términos del procedimiento de aprobación de las Obras, entre otros.

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-X³. Durante los 5 primeros años y hasta que los ingresos anuales del Concesionario sean superiores al 20% de la garantía mínima establecida en el Contrato, el factor X será cero; a partir de esta fecha Ositrán revisará las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá invariable durante los 5 años siguientes. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar un precio por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios.

Pagos al Estado

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 regulación⁴.

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 refrigerados⁵.
14. En cuanto a su equipamiento el Concesionario cuenta con seis (7) Grúas Pórtico Súper Post-Panamax (de 18 a 23 filas de alcance), 21 grúas de patio (RTGs), 30 chasis y trailers y 2 portacontenedores (reach stackers)⁶.

I.5. Hechos de importancia

15. Durante el año 2023, se tuvo una inversión ejecutada estimada de \$153.93 millones correspondiente a: las Obras de Inversiones Obligatorias de la Fase 2, las cuales comprenden la extensión del muelle Bicentenario de 650 m hasta 960 m, el incremento de 30.3 ha del área operativa y equipamiento portuario; las Obras de Inversiones Adicionales, las cuales comprenden la extensión del muelle Bicentenario de 960 m hasta 1050 m, el incremento del patio de almacenamiento de contenedores, edificaciones auxiliares y equipamiento portuario; asimismo, se ejecutó la Obra de Inversión Adicional “Ampliación de Vestuarios en el Edificio de Amenidades”. Al 31 de diciembre de 2023, las Obras de Inversiones Obligatorias de la Fase 2 y las Obras de Inversiones Adicionales presentaron un avance de 68,75 % y 67,17 %, respectivamente.

II. OFERTA DE SERVICIOS

16. De acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro de la

³ RPI es la inflación de los últimos doce meses, expresada en un índice general de precios, utilizado para ajustar la tarifa y, de este modo, proteger a la empresa de los efectos de la inflación. El factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario.

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

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

⁶ Ibidem.



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

17. Son aquellos servicios que brinda el Concesionario obligatoriamente a todo usuario que lo solicite y comprende en el caso de embarque, desde que ingresa el contenedor al terminal hasta que la nave en que se embarque el contenedor sea desamarrada para que zarpe. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro del contenedor por el usuario. En ambos casos el servicio incluye la permanencia del contenedor en el terminal hasta 48 horas libre de pago, así como cualquier gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del servicio.
18. De acuerdo con la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar se definen de la siguiente manera:
 - a) **Servicio estándar en función a la nave:**
19. El único Servicio Estándar en función a la nave que presta el Concesionario es el uso o alquiler de amarradero, el cual comprende la utilización de los amarraderos del terminal, e incluye amarre y desamarre de la nave. Por la prestación de este servicio, el Concesionario está facultado a cobrar una tarifa por metro eslora de la nave y por hora o fracción de hora.
 - b) **Servicio estándar en función a la carga:**
20. Comprende el servicio de descarga y/o embarque del contenedor (de 20 y 40 pies), mediante el uso de la grúa pórtico de muelle, así como la utilización de la infraestructura del terminal, desde que el contenedor ingresa hasta que la nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar, o viceversa en la descarga. La tarifa por este servicio incluye la estiba/desestiba, transferencia, manipuleo, pesaje y almacenaje de hasta 48 horas en el terminal.
21. La tarifa por el Servicio Estándar a la carga podrá ser cobrada a la nave o al usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo ("*Liner Terms*"), los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque.

II.2. Servicios especiales

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

II.3. Servicios sujetos a régimen de acceso

23. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema mono operador, el Contrato de Concesión establece que el REMA del Ositrán es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de 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.
24. La prestación de los servicios esenciales de practica y remolcaje es brindada por terceras empresas que solicitan al Concesionario el acceso a la infraestructura portuaria. Cabe precisar que los costos de estos servicios son asumidos por la línea naviera.



III. DEMANDA DE SERVICIOS

III.1. Principales clientes

25. Los principales clientes por volumen de tráfico de contenedores, medidos en TEU, fueron las líneas navieras Hapag-Lloyd, CMA CGM, China Shipping Container Line, y Evergreen con un 31,4 %, 20,8 %, 11,7 % y 8,3 %, respectivamente. Durante el año 2021, estas líneas navieras también encabezaron el ranking de participación de tráfico: Hapag-Lloyd, CMA CGM, China Shipping Container Line, y Evergreen alcanzaron un 28,4 %, 18,8 %, 14,8 % y 9,5 % evidenciando que se han producido cambios poco significativos en la distribución del tráfico en el terminal entre clientes.

III.2. Evolución del tráfico

26. En esta sección se presenta la evolución del tráfico de naves y carga en el Terminal Muelle Sur del Callao durante el año 2023, empleando la información contenida en los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de Declaración Estadística del Ositrán⁷.

27. Al respecto, resulta importante mencionar que, como consecuencia de las medidas aplicadas desde el año 2020 en el marco de la pandemia de COVID-19, tanto en el Perú como en otras partes del mundo, diversos sectores de la economía sufrieron una serie de impactos que, en mayor o menor medida, tuvieron también efectos sobre la demanda de los servicios de infraestructura de transporte marítimo.

28. Así, si bien en el Perú durante el Estado de Emergencia Nacional los terminales portuarios no presentaron restricciones para el desarrollo de sus operaciones, los efectos sobre los niveles de tráfico en los puertos se presentaron de manera indirecta en función del grado de reactivación de la economía tanto nacional como extranjera. Por tanto, las estadísticas presentadas a continuación podrían presentar, en algunos casos, tendencias atípicas en comparación con lo observado en años anteriores años⁸.

29. En lo relativo a la evolución del tráfico agregado, podemos decir que la carga movilizada en el Terminal Muelle Sur registró 17 464 mil toneladas, equivalente a un aumento del 13,6 % con relación al año 2022. En la misma línea, el tráfico de contenedores (medido en TEU) registró un aumento del 11,8 % en el mismo periodo, pasando de 1,42 millones de TEU a 1,59 millones de TEU. Respecto a la distribución de la carga (medida en TEU) durante el 2023, los regímenes de importación, exportación y transbordo representaron el 39,8 %, 36,4 % y 23,8 % del tráfico total de contenedores, con el régimen de transbordo registrando el mayor aumento con relación al año 2022 (+100 450 TEU, equivalente a 36,3 %).

a) Servicio estándar a la nave

30. En cuanto a la evolución en la atención de las naves en el Terminal Muelle Sur, durante el 2023 recalaron 823 naves, nivel 35,6 % superior a lo alcanzado en el 2022 (607 naves), tal como se observa en el Gráfico N° 1, siendo las mismas del tipo de alto bordo y *Gear Less*⁹. La distribución del tráfico mensual nos indica que el mes con mayor cantidad de naves atendidas en el 2023 fueron los meses de agosto y octubre, con un total de 78, mientras en enero se recibió la menor cantidad, atendándose un total de 53 naves. Cabe resaltar que, si comparamos el nivel de naves

⁷ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrان.gov.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

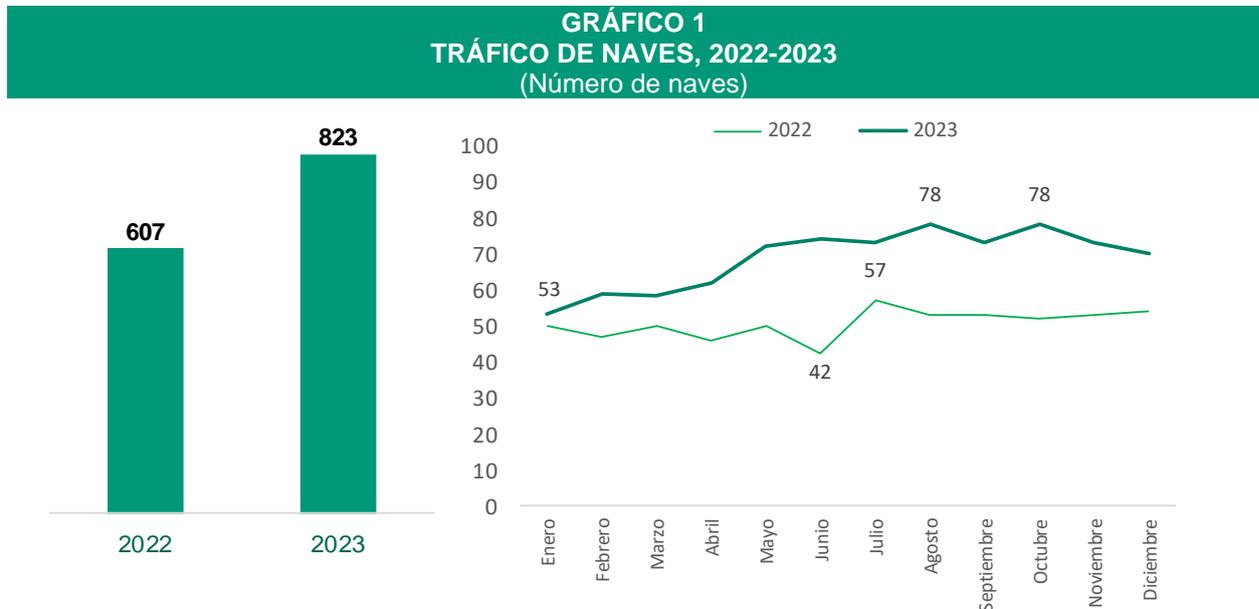
⁸ En efecto, en el caso peruano, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, de fecha 15 de marzo de 2020, se establecieron, entre otras medidas, el aislamiento social obligatorio (cuarentena) de la población y el cierre temporal de las fronteras. No obstante, el referido Decreto estableció además que el transporte de carga y mercancía no se encontraría comprendido dentro del cierre temporal, señalando que las autoridades competentes adoptarían las medidas necesarias para garantizar el ingreso y salida de mercancías del país por puertos, aeropuertos y puntos de frontera habilitados. Sobre esto último, cabe indicar que la vigencia de dichas medidas ha sido prorrogada en múltiples oportunidades a lo largo de los años 2020 y 2021.

⁹ Naves portacontenedores sin grúa.



atendidas en 2023 con los niveles registrados en 2019 (719 naves) previo a la pandemia, observamos un aumento de 14,5 %.

31. A diferencia del 2022, el aumento en el número de naves atendidas correspondió con el mayor volumen de carga movilizada tanto en TEU como en toneladas, con tasas de variación del 11,8 % y 13,6 %, respectivamente. Pese a ello, el volumen promedio de carga movilizada por nave disminuyó, el cual pasó de 25,3 miles de toneladas por nave en 2022 a 21,2 miles de toneladas por nave en 2023.



Fuente: DP World.

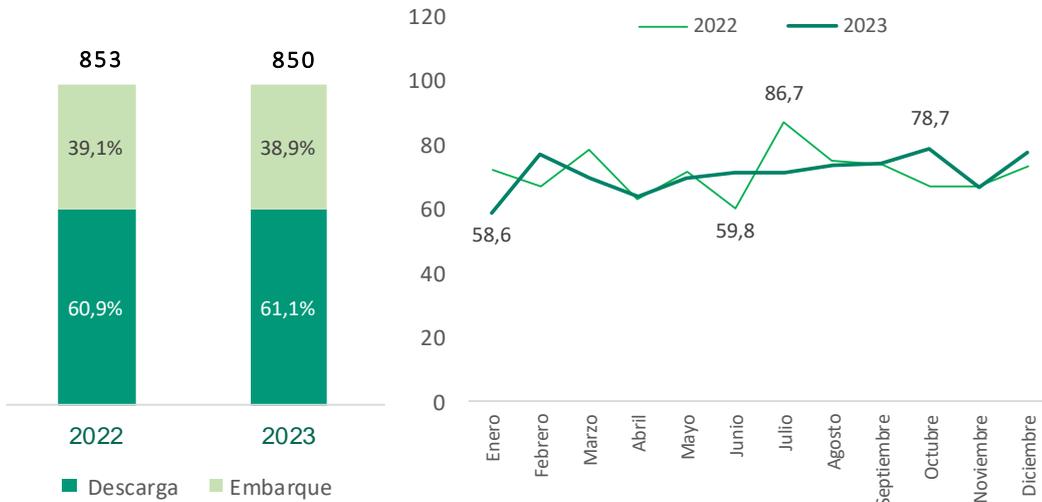
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos

32. Durante el año 2023, el Concesionario movilizó 850,4 miles de TEU de contenedores llenos, significando una caída del 0,3 % respecto al año previo en términos agregados (equivalente a - 2,5 miles de TEU). Este menor tráfico estuvo asociado, principalmente, a la caída en la operación de embarque en -0,8 % (-2,5 miles de TEU), mientras la operación de embarque no registró variación. Respecto a los niveles alcanzados antes de la pandemia, el volumen de contenedores llenos movilizados en 2023 resultó un 7,6 % superior, algo menor a la diferencia registrada en el año 2022 (8,0 %).



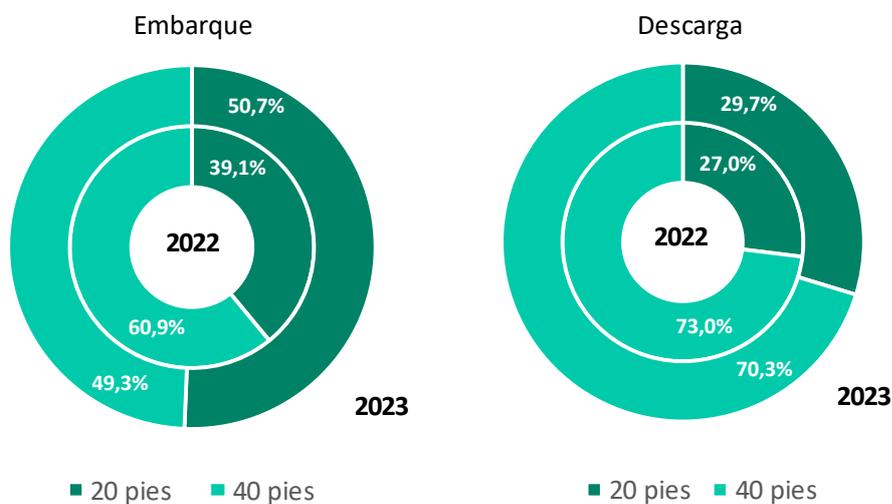
GRÁFICO 2
SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS, 2022-2023
 (Miles de TEU)



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

33. Revisando la evolución en la distribución de la carga en términos de TEU, se observa que esta se mantuvo estable entre los años 2022 y 2023, considerando que las operaciones de embarque se redujeron solo en 0,2 % en participación respecto a las de descarga en términos de TEU. Respecto a la periodicidad mensual del tráfico de contenedores llenos, cabe indicar que, en el 2023, el mayor flujo de contenedores se ha registrado en el mes de octubre, mientras que el valor mínimo se alcanzó en enero (ver Gráfico 2).
34. Respecto al tráfico total de embarque y descarga por tipo de contenedor lleno, podemos indicar que, durante el año 2023, los contenedores de 40 pies representaron casi igual participación (50,7 %) que los contenedores de 20 pies (49,3 %). En particular, para el año 2023 se movilizaron 323,7 mil contenedores llenos de 40 pies, cayendo un 6,3 % respecto a los 345,5 mil registrados en 2022, mientras que el número de contenedores llenos de 20 pies alcanzó un aumento de 25,4 %, pasando de 161,9 mil en 2022 a 202,9 mil en 2023.

GRÁFICO 3
SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS, 2022-2023
 (En porcentajes)



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

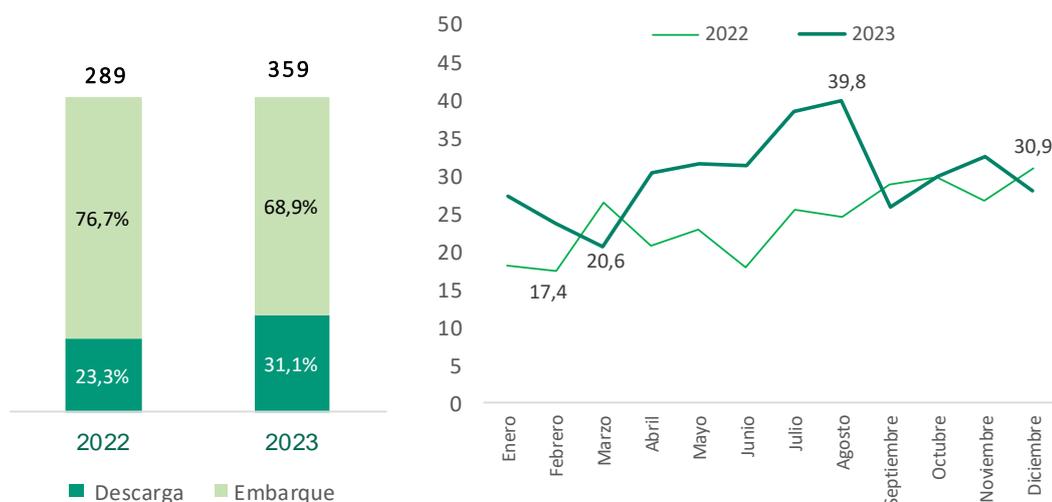


35. Durante el año 2023, al desagregar por operación de embarque y descarga, podemos resaltar que la descarga de contenedores tuvo una mayor participación en el número de contenedores de 40 pies, alcanzando la cuota de 70,3 %, cifra inferior en 2,8 % que el año previo (ver Gráfico N° 3). Por su parte, la operación de embarque de contenedores (exportación), tuvo en el 2023 una mayor participación de contenedores de 40 pies con 50,7 %, cercana a la alcanzada por los contenedores de 20 pies con 49,3 %.
36. Finalmente, la operación de descarga presentó una evolución positiva, registrando un aumento interanual anual del 1,6 % en el número de contenedores llenos movilizados, tendencia similar a la observada en la operación de embarque, que subió un 6,9 %.

c) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos

37. Durante el año 2023, la carga del Servicio Estándar de Embarque/Descarga de contenedores vacíos mostró un crecimiento del 24,2 % (equivalente a 70,0 miles de TEU) respecto al año previo, debido a la mayor magnitud en el aumento de la operación de descarga (44,1 miles de TEU, asociado a un 65,4 % de crecimiento) y al aumento del embarque de contenedores vacíos (25,9 miles de TEU, asociado a una tasa del 11,7 %). Este crecimiento vuelve a colocar al volumen de contenedores vacíos movilizados en 2023 por encima del nivel observado antes de la pandemia, en particular, 8,1 % por encima.

GRÁFICO 4
SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS, 2022-2023
(Miles de TEU)



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

38. De otro lado, la distribución por tipo de operación muestra que el embarque mantiene el mayor porcentaje de contenedores vacíos movilizados bajo este servicio durante el 2023¹⁰. En particular, el 68,9 % de los contenedores vacíos movilizados corresponde a dicha operación en el periodo analizado. Revisando el flujo mensual de embarque/descarga de contenedores medido en TEU, podemos destacar que, el menor valor se registró en el mes de marzo (20,6 miles de TEU), alcanzando el máximo anual durante el mes de agosto (39,8 miles de TEU).
39. En cuanto a las demandas por tipo de contenedores vacíos según el tamaño (20 o 40 pies) durante el año 2023, los de 40 mantuvieron la mayor participación, movilizando 152,6 mil

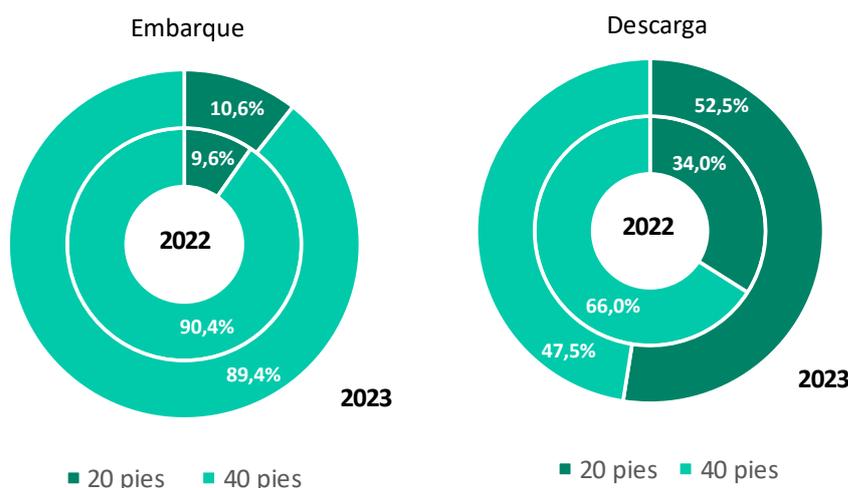
¹⁰ Cabe precisar, como se verá más adelante, también se movilizan contenedores vacíos bajo el Servicio Estándar de Transbordo de Contenedores, pero no son considerados en este porcentaje.



contenedores, equivalentes a 74,1% del total de contenedores vacíos movilizados bajo este servicio, 10,0 % por debajo del año 2022.

40. Cuando analizamos la participación del número de contenedores vacíos de 20 y 40 pies por tipo de operaciones (descarga y embarque) durante al año 2023, se mantiene la regularidad observada en los últimos años con relación al mayor servicio en los de 40 pies. 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.¹¹

GRÁFICO 5
SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS, 2022-2023
(En porcentajes)



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

41. Finalmente, la operación de descarga registró un significativo incremento del 86,1 % en el número de contenedores movilizados respecto al año 2022. Por su parte, el número de contenedores movilizados en las operaciones de embarque registró un aumento de 12,3 %.

d) Servicio estándar de transbordo de contenedores

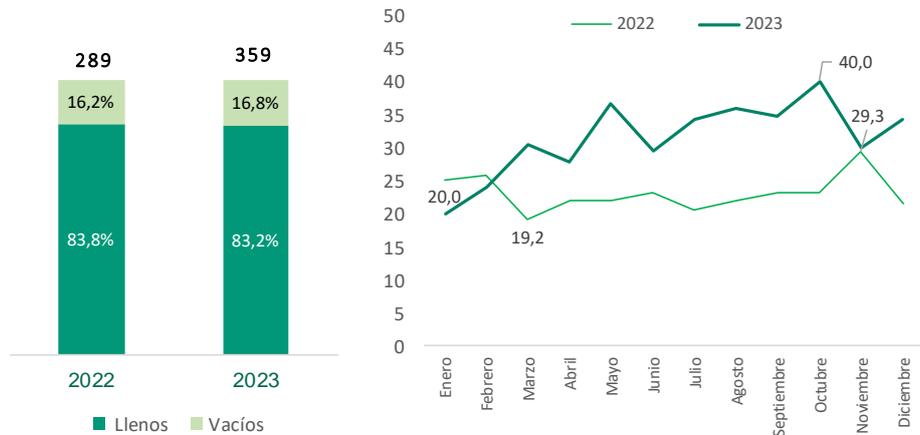
42. El servicio estándar de transbordo de contenedores (llenos o vacíos) se define como la carga en tránsito, declarada como tal, descargada por una nave y embarcada en otra, o en la misma en distinto viaje, para su retiro del Terminal¹². Durante el 2023, este servicio registró un incremento del 36,3 % con relación al año 2022, movilizándose 377,4 miles de TEU de contenedores, 39,5 % por encima del año 2019 (270,5 miles de TEU). En cuanto a la distribución de la carga por contenedores llenos y vacíos, este servicio se realiza en su mayoría para contenedores llenos, registrando una participación del 83,8 % y 83,2 % en 2022 y 2023, respectivamente.
43. En el análisis de la evolución de la demanda mensual, destaca el pico registrado en el mes de octubre (en el año 2022 fue en el mes de noviembre). De otro lado, el menor valor se registró en enero (en el año 2022 ocurrió en el mes de marzo)

¹¹ 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.

¹² Ver Contrato de Concesión del Terminal de Contenedores Muelle Sur Callao.
<https://www.ositrان.gov.pe/antior/puertos/terminal-de-contenedores-muelle-sur-callao/>



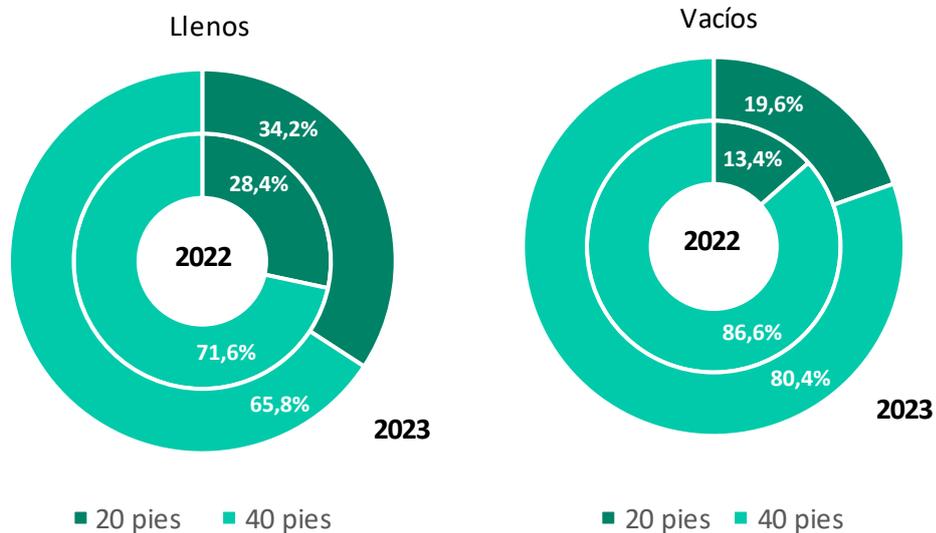
GRÁFICO 6
SERVICIO DE TRANSBORO DE CONTENEDORES, 2022-2023
(Miles de TEU)



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

44. En la revisión de la información de tráfico del servicio estándar de transbordo por unidades de contenedor (20 pies o 40 pies), se observa que los contenedores de 40 pies siguieron su predominancia, representando un 68,0 % del total, sobre todo entre los contenedores vacíos, que incrementaron su participación en 6,2 %, mientras que los contenedores llenos lo hicieron en un 5,8 %.

GRÁFICO 7
SERVICIO DE TRANSBORO DE CONTENEDORES, 2022-2023
(En porcentajes)



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



IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Tarifas

45. Como se ha señalado, el Concesionario puede prestar dos tipos de servicios: Servicios Estándar y Servicios Especiales. La prestación de los Servicios Estándar se caracteriza por que los usuarios están obligados a pagar una tarifa, es decir, una contraprestación económica regulada por el Contrato de Concesión. Las Tarifas para los Servicios Estándar con las que inició operaciones el Terminal de Contenedores Sur fueron las que ofertó el Concesionario como parte del factor de competencia para la adjudicación de la buena pro.
46. De acuerdo con la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación con dos amarraderos, el Ositrán realizará la primera revisión de las Tarifas de los Servicios Estándar prestados a la nave y a la carga. Para ello, utilizará el mecanismo regulatorio RPI-X, aplicando la siguiente fórmula:

$$RPI - X$$

Donde:

RPI : *Retail Price Index*, es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor (CPI)¹³ de los EE. UU.

X : es la variación anual promedio de la productividad.

47. El RPI es la inflación expresada en un índice general de precios de los EE. UU., utilizado para ajustar la tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación. Por su parte, el factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, el cual será calculado por el Ositrán y será revisado cada cinco años. Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses y el factor de productividad (X) estimado por el Ositrán para el quinquenio. Así, durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación con dos amarraderos, el factor de productividad es cero.
48. En ese sentido, en el año 2015 se realizó la primera revisión de tarifas máximas para DP World, en el marco de la cual se calculó el factor de productividad en 4,14%. Al respecto, es importante señalar que la revisión de tarifas es un proceso donde se da la participación de todos los agentes de mercado que pueden verse afectados por la propuesta tarifaria del Regulador. En efecto, la propuesta del factor de productividad del Regulador es explicada y puesta a conocimiento del público con el objetivo de recibir comentarios, los cuales son absueltos por el Regulador en una matriz de comentarios, que sirve de insumo para el cálculo final del factor de productividad que será aplicado por el Concesionario¹⁴.
49. En el caso de DP World, el mecanismo RPI - X se aplica a dos canastas: (i) servicios estándar a la nave; y, (ii) servicios estándar a la carga. La primera de ellas se encuentra conformada por el servicio estándar en función a la nave (uso o alquiler de amarradero); mientras que la segunda canasta está conformada por los servicios estándar embarque/descarga de contenedor lleno de 20 y 40 pies, embarque y descarga de contenedor vacío de 20 y 40 pies, transbordo de contenedor - Ciclo completo de 20 y 40 pies.
50. En agosto 2020, se determinó que las tarifas de los servicios estándar se mantuvieran en el mismo nivel, según lo dispuso la Resolución de Consejo Directivo N° 0043-2020-CD-OSITRAN del 15 de agosto de 2020, en la que se establecen tarifas provisionales para los servicios estándar brindados por el Concesionario, las que serán aplicables a partir del 18 de agosto de 2020 hasta que se aprobara el factor de productividad definitivo en el marco del procedimiento

¹³ 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).

¹⁴ 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.



de revisión tarifaria. De esta forma, por ejemplo, se mantuvo la tarifa de USD 0,681 vigente por el servicio estándar a la nave desde agosto de 2019, entre otras.

51. En enero de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 002-2020-CD-OSITRAN, el Ositrán aprobó el inicio del procedimiento de revisión de oficio del factor de productividad aplicable a las tarifas máximas de los Servicios Estándar brindados en el Terminal Muelle Sur. Al respecto, debemos señalar que este procedimiento corresponde a la segunda revisión del factor de productividad realizada para dicha concesión.
52. Como se indicó previamente, mediante Resolución del Consejo Directivo N° 0002-2021-CD-OSITRAN del 08 de enero 2021, se aprobó el factor de productividad aplicable a los Servicios Estándar en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao, con un valor de -2,66 y vigencia hasta el 17 de agosto de 2025. Así, considerando dicho factor, el reajuste de tarifas correspondiente al periodo 2023-2024 de los servicios regulados entró en vigencia el 06 de setiembre de 2023.

CUADRO 1 FACTOR DE PRODUCTIVIDAD DETERMINADO PARA DP WORLD

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

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

53. Dicho factor de productividad debe aplicarse cada año mediante la fórmula RPI - (-2,66%), donde RPI representa la variación anual del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América de los últimos doce (12) meses publicado por The Bureau of Labor Statistics que, al mes de julio de 2023, resultó ser de 3,18 %, con una variación promedio máxima permitida del 5,84 %. Las tarifas máximas actualizadas son las siguientes:

CUADRO 2 TARIFARIO DE LOS SERVICIOS ESTÁNDAR, 2022-2023 (USD, sin IGV)¹⁵

Concepto	Unidad de cobro	Vigente desde			
		06/09/2023	01/09/2022		
Servicio estándar en función a la nave					
Uso de alquiler de amarradero	Metro eslora por hora	0,681	0,681		
Concepto		Contenedores			
Servicio Estándar en función a la carga					
Embarque o descarga de contenedores vacíos	Por contenedor	20 pies 57,00	40 pies 110,00	20 pies 52,69	40 pies 103,66
Embarque o descarga de contenedores llenos	Por contenedor	108,20	199,03	108,20	184,50
Transbordo de contenedores dentro del terminal	Ciclo completo	61,00	86,45	57,14	81,93

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

¹⁵ 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.



54. Como se observa, los servicios con mayor aumento fueron los de *Embarque o descarga de contenedores vacíos* con una tasa del 8,2 % y de *Embarque o descarga de contenedores llenos* con una tasa del 7,9 %, mientras que el servicio de *Transbordo de contenedores dentro del terminal* vio incrementar su tarifa en un 6,8 %.

IV.2. Precios

55. Los servicios no regulados son aquellos servicios proporcionados a solicitud de los usuarios y por los que el Concesionario está facultado a cobrar un precio.

CUADRO 3
PRECIO DE ALGUNOS SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA NAVE, 2022-2023
(En USD, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	Vigente a partir de	
		06/09/2023	01/09/2022
Re-estiba de contenedores			
Re-estiba en la misma bodega - contenedores 20 pies	Por contenedor	154,15	154,15
Re-estiba en la misma bodega - contenedores 40 pies	Por contenedor	308,3	308,3
Re-estiba vía muelle - contenedores 20 pies	Por contenedor	308,3	308,3
Re-estiba vía muelle - contenedores 40 pies	Por contenedor	616,6	616,6
Naves no celulares			
Cargo por embarque o descarga de bodegas de naves no celulares - contenedor 20 pies	Por movimiento	54,4	54,4
Cargo por embarque o descarga de bodegas de naves no celulares - contenedor 40 pies	Por movimiento	76,2	76,2
Escotillas o tapas de bodega			
Movilización de tapas de bodegas - Escotillas (20 pies)	Por ciclo	320,0	320,0
Uso de área operativa - almacenaje contenedores vacíos			
Días: 0 -2 (incluidos en el servicio estándar)	Por TEU	Sin costo	Sin costo
Días: 3 - 7 (tarifa plana - cubre todo el periodo)	Por TEU	136,0	136,0
Días: 8 - en adelante (por día o parte de día, no retroactivo)	Por TEU/Día	28,0	28,0
Uso de área operativa - almacenaje contenedores de transbordo			
Días: 0 -2 (incluidos en el servicio estándar)	Por TEU	Sin costo	Sin costo
Días: 3 - 7	Por TEU	144,0	136,0
Días: 8 - en adelante	Por TEU/Día	16,5	16,5
Servicios especiales relacionados con la estiba/desestiba			
Trinca y destrinca de contenedores sobre cubierta con material defectuoso provisto por el amador	Por Contenedor	8,7	8,7
Conexión y desconexión de contenedores reefers a bordo	Por Contenedor	8,7	8,7
Apertura y cierre de twistlocks sobre y bajo cubierta con material defectuoso provisto por el amador	Por Contenedor	2,2	2,2

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

56. En el Cuadro 3 se observa que, en el transcurso del año 2023, se registró crecimiento en un elemento del conjunto de los precios de los servicios especiales en función a la nave siendo este el servicio de *Uso de área operativa - almacenaje contenedores vacíos - Días: 3 – 7 (por día o parte de día, no retroactivo)* que presentó una tasa de crecimiento del 5,88 %.
57. En lo relativo a los precios de servicios especiales a la carga, el siguiente cuadro muestra cómo, en términos generales, un grupo de estos se incrementó entre un 4,35 % (*Importación - incluye Uso de Área del día 3 al día 7 - contenedor 20 pies*) y 12,36 % (*Importación - Solo uso de Área del día 8 al día 14 (como parte del servicio de depósito temporal)*), mientras que los demás grupos mantuvieron los precios registrados en el 2022.



CUADRO 4 PRECIO DE ALGUNOS SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA CARGA, 2022–2023 (En USD^{1/}, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	Vigente a partir de	
		01/09/2023	01/09/2022
Movimiento extras en patio			
Movimiento extras en patio	Por movilización	49,0	49,0
Movilización para inspección - ciclo completo	Por ciclo	69,9	69,9
Pesaje adicional (se considerarán movimientos extras en patio)	Por contenedor	55,0	55,0
Servicio de manipuleo de carga			
Inspección del contenedor - uso de cuadrillas	Por contenedor	59,0	59,0
Inspección del contenedor - uso de montacargas (hasta 5 toneladas)	Por contenedor	59,0	59,0
Provisión de cuadrillas por tiempo (servicios especiales no especificados)	Por turno (8 horas)	125,0	125,0
Alquiler de reach stacker - solicitud especial	Por hora/fracción	150,0	150,0
Contenedor alto cubicaje			
Contenedor alto cubicaje (High Cube, 9'6" de altura)	Por contenedor	25,3	23,9
Embarque o descarga de carga proyecto fraccionada o rodante, no contenedorizada			
Embarque y descarga de carga - uso de infraestructura - porción tierra	Por TM o M3	39,0	39,0
Control entrada / salida (Gate In / Out) - Porción tierra	Por TM o M3	39,0	39,0
Uso de área operativa			
Importación: Día 3 al 7 (tarifa por día o fracción)	Por TEU / día	215,0	182,0
Exportación: Día 3 al 7 (tarifa por día o fracción)	Por TEU / día	215,0	182,0
Servicio especial depósito temporal			
Importación - incluye Uso de Área del día 3 al día 7 - contenedor 20 pies	Por contenedor	480,0	460,0
Importación - incluye Uso de Área del día 3 al día 7 - contenedor 40 pies	Por contenedor	480,0	460,0
Importación - Solo uso de Área del día 8 al día 14 (como parte del servicio de depósito temporal)	Por TEU / día	100,0	89,0
Importación - Solo uso de Área del día 15 al día 21 (como parte del servicio de depósito temporal)	Por TEU / día	120,0	121,0
Exportación - incluye Uso de Área del día 4 al día 7	Por contenedor	350,0	330,0
Contenedores Reefer de transbordo - manipuleo, energía y monitoreo			
Recepción del contenedor reefer, exportación e importación	Por Contenedor	159,0	150,0
(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	58,0
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 almacenamiento	Por genset	31,0	31,0

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.

2/ En el caso de Exportaciones, los precios son idénticos a los de Importaciones, excepto que no se cobra el tercer día del uso del área.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

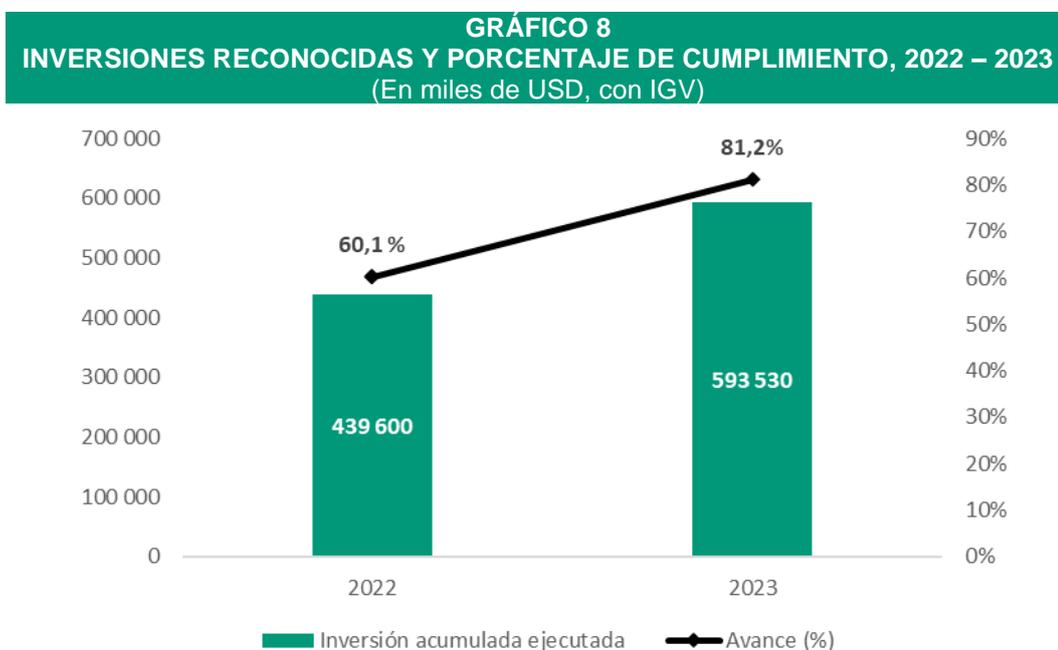
V.1. Inversiones

58. El Contrato de Concesión establece en materia de inversiones que el Concesionario deberá realizar la construcción del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur en dos fases, para la primera se proyectó una inversión de USD 308 millones (inc. IGV), y para la segunda se estimó una inversión de USD 257 millones (inc. IGV). Dichas inversiones comprenden la construcción de obras civiles y la adquisición del equipamiento requerido para operar el terminal. En septiembre de 2021 se actualizó el monto de compromiso de inversión en 16,6% debido a que se inició las Obras correspondientes a la Fase 2 (Obligatoria y adicional) por USD 350 millones inc. IGV.
59. Durante el 2023 se continuó con la ejecución de las obras de inversión obligatoria correspondientes a la Fase 2 iniciados en setiembre de 2021. En línea con lo anterior, se tuvo una inversión ejecutada estimada de \$153,93 millones correspondiente a: las Obras de Inversiones Obligatorias de la Fase 2, las cuales comprenden la extensión del muelle Bicentenario de 650 m hasta 960 m, el incremento de 30,3 ha del área operativa y equipamiento portuario; las Obras de Inversiones Adicionales, las cuales comprenden la extensión del muelle Bicentenario de 960 m hasta 1050 m, el incremento del patio de almacenamiento de contenedores, edificaciones auxiliares y equipamiento portuario; asimismo, se ejecutó la Obra de Inversión Adicional "Ampliación de Vestuarios en el Edificio de Amenidades". Al 31 de



diciembre de 2023, las Obras de Inversiones Obligatorias de la Fase 2 y las Obras de Inversiones Adicionales presentaron un avance de 68,75 % y 67,17 %, respectivamente.

60. Durante el año 2023, el Ositrán reconoció al Concesionario inversiones por USD 153,9 millones, lo que dio como resultado que las inversiones acumuladas pasaran de USD 439,6 millones el 2022 a USD 593,5 millones el 2023 (+35,0 %). En cuanto al porcentaje de avance de ejecución, se observa que este pasó de 60,1 % a 81,2 % entre los años 2022 y 2023, respectivamente.



Nota:

*Inversión referencial de los Contratos de Concesión¹⁶.

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

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.2. Pagos al Estado

61. Acorde con la Cláusula 8.20 del Contrato de Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), una Retribución del 3% de los Ingresos Brutos Mensuales que obtenga el Concesionario por la prestación de los servicios. Este monto no incluye el aporte por regulación del Concesionario.
62. 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.

¹⁶ Incluye obras obligatorias y que se encuentran sujetas a gatillos de demanda, movimiento de carga o tasa de ocupación, cuyos importes fueron actualizados sobre la base de presupuestos aprobados en un Expediente Técnico con el importe final de las obras liquidadas, sujetas a revisión.



CUADRO 5
APORTES AL ESTADO, 2022 – 2023
(Miles de Soles)

Concepto	2022	2023
Autoridad Portuaria Nacional - APN	20 331	22 144
Ositrán	6 795	7 362
TOTAL	27 126	29 506

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

63. Durante el año 2023, los desembolsos realizados por conceptos de Retribución al Estado y Aporte por Regulación fueron mayores a los registrados en el 2022, aumentando en 8,8 % en términos interanuales. En particular, los pagos por Retribución al Estado y Aporte por regulación mostraron tasas de crecimiento del 8,9 % y 8,3 %, respectivamente.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio y productividad¹⁷

64. Según el contrato de concesión, los niveles de servicio y productividad son aquellos indicadores mínimos de calidad de servicio que el Concesionario debe lograr y mantener durante la operación del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur, según se especifica en el Anexo 3 del Contrato, con excepción del primer y segundo trimestres, que se consideran como etapa de adecuación, por lo que el inicio del registro de la verificación de indicadores es a partir del tercer trimestre.

a) Niveles de servicio: Tiempo para el inicio de la descarga, zarpe de la nave y atención al usuario para el retiro de su mercancía

65. Los niveles de servicios vinculados al tiempo de demora por operación que debe cumplir el Concesionario en el inicio de la descarga, zarpe de la nave y atención al usuario para el retiro de su mercancía se presentan en medidas de promedio trimestral y por operación individual¹⁸.
66. Como se observa en el caso de los indicadores promedios individuales, 12 operaciones no cumplieron el tiempo máximo exigido (30 minutos) para inicio de la descarga. En cuanto a las operaciones de zarpe de la nave y operaciones de atención al usuario para el retiro de su mercancía, encontramos que, en 24 operaciones y 43 620 operaciones, respectivamente, no se cumplió con realizarse en un máximo de 30 minutos. Sin embargo, según consta en la Adenda 2 del contrato de concesión, no se exigirá al concesionario el cumplimiento del requerimiento individual del indicador atención al usuario para el retiro de su mercancía durante la ejecución de la sub-Fase 2A y hasta la suscripción de la respectiva Acta de Recepción de Obras.
67. En el caso de los indicadores promedios trimestrales, destaca el tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía, al ser el único que superó los niveles máximos establecidos contractualmente de 20 minutos, en el cuarto trimestre reportado, con un promedio de 21 minutos.

¹⁷ La información estadística de niveles de servicio y productividad es de carácter preliminar, por lo que se encuentra sujeta a modificaciones.

¹⁸ De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán mediante el Memorando N° 00396-2023-GSF-OSITRAN, de fecha 3 de marzo de 2023.



CUADRO 6: TIEMPO INICIO DE LA DESCARGA, ZARPE DE LA NAVE Y ATENCIÓN AL USUARIO PARA EL RETIRO DE SU MERCANCÍA, 2023

	Trim. Dic22/Feb23	Trim. Mar/May 2023	Trim. Jun/Ago 2023	Trim. Set/Nov 2023
Requerimiento trimestral: Máximo 20 minutos				
(En minutos)				
Tiempo para el inicio de la Descarga	4	5	4	6
Tiempo para el zarpe de la Nave	14	14	14	12
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía	19	19	20	21
Requerimiento individual: Máximo 30 minutos				
(En minutos)				
Tiempo para el inicio de la Descarga	1	4	3	4
Tiempo para el zarpe de la Nave	9	9	4	2
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía	9 436	9 103	10 786	14 295

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Indicadores de productividad

68. En el siguiente cuadro se presenta los niveles de rendimientos presentados por el Concesionario en el año 2023¹⁹ para embarque y descarga de contenedores. Como se observa, el Concesionario ha presentado niveles de rendimiento superiores al mínimo establecido en el Anexo 3 del Contrato de Concesión.

CUADRO 7: NIVELES DE RENDIMIENTO PARA CARGA CONTENEDORIZADA, 2023

	Trim. Dic22/Feb23	Trim. Mar/May 2023	Trim. Jun/Ago 2023	Trim. Set/Nov 2023
Requerimiento trimestral de embarque y descarga				
Contenedores: Mínimo 25 Toneladas / Hora	34,43	34,79	34,41	34,04
Requerimiento individual de embarque y descarga				
Contenedores: Mínimo 20 Toneladas / Hora	1	0	1	0

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

69. En particular, el rendimiento trimestral de embarque y descarga de contenedores medido durante el 2023 se encontró entre los 34,04 toneladas/hora (para el IV trimestre) y 34,79 toneladas/hora (para el II trimestre), siendo su valor mínimo exigible de 25 toneladas/hora. En el caso del rendimiento individual de embarque y descarga para contenedores, cabe indicar que dos operaciones registradas en el primer y tercer trimestre supervisado del 2023, incumplieron con el valor mínimo de 20 toneladas / hora exigidos.

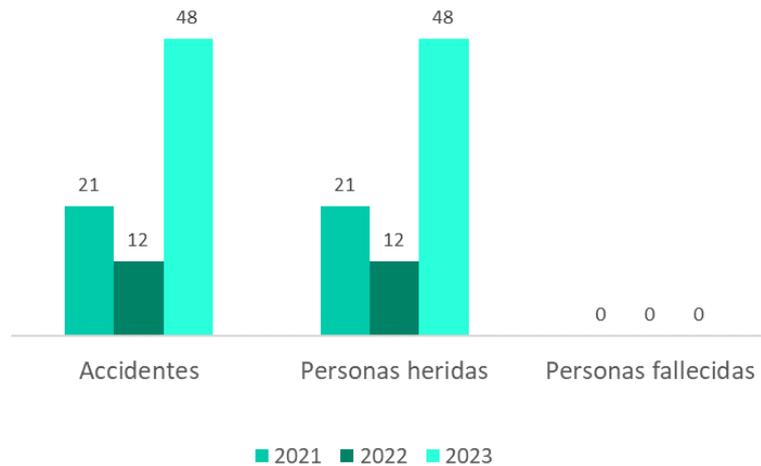
VI.2. Accidentes

70. En el transcurso del año 2023, se contabilizaron en el Terminal Muelle Sur un total de 48 accidentes, lo cual representó tres veces más accidentes con relación a los accidentes ocurridos el año anterior (12). Dichos accidentes tuvieron como consecuencia que 48 personas resultaran heridas, no habiéndose registrado accidentes fatales.

¹⁹ De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán mediante el Memorando N° 00284-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 15 de febrero de 2024.



**GRÁFICO 9
NÚMERO DE ACCIDENTES, HERIDOS Y FALLECIDOS, 2022 – 2023**



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

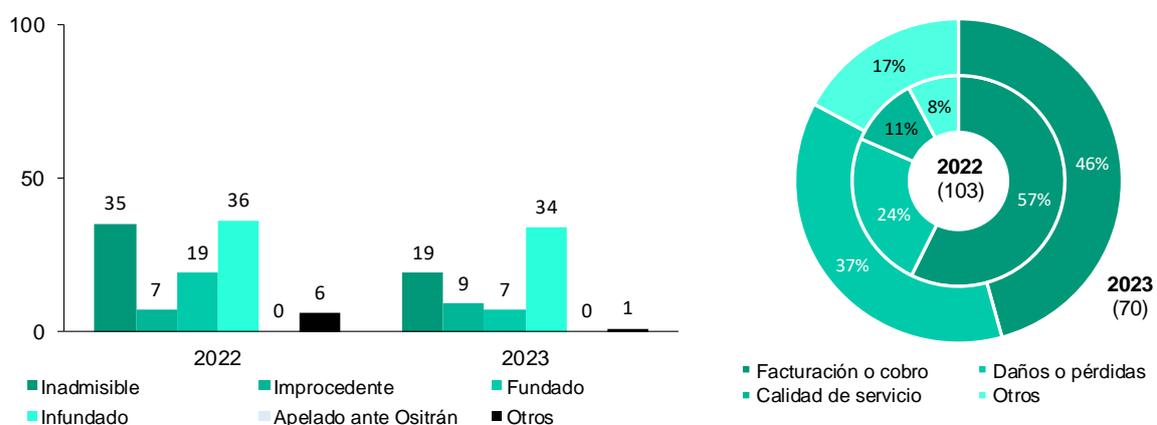
71. En cuanto al tipo de accidentes, al igual que los años previos, la totalidad correspondieron a accidentes del tipo B, es decir, con daño material y personal, pero, como se mencionó líneas arriba, sin fatalidad. Los daños personales, en su mayoría, correspondieron a contusiones y fracturas, entre otros.

VI.3. Reclamos, sanciones y penalidades

72. Durante el año 2023, el número de reclamos interpuestos por los usuarios del terminal ascendieron a 70, un -32,0 % (33 reclamos menos) que el año previo. Específicamente, destacan los reclamos por Facturación o cobro (27 reclamos menos) y Daños o pérdidas (11 reclamos menos), que disminuyeron en -45,8 % y -100%, respectivamente.

73. En cuanto al estado de las resoluciones, de los 70 reclamos presentados durante el 2023, 34 fueron declarados Infundados (48,6 %), 19 Inadmisibles (27,1%), 9 Improcedentes (12,9 %) y 7 Fundados (10,0 %).

**GRÁFICO 10
NÚMERO DE RECLAMOS RESUELTOS Y PRESENTADOS, 2022 – 2023**



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

74. Finalmente, el Concesionario fue sancionado en cinco (05) oportunidades durante el año 2023, por el incumplimiento de obligaciones respecto al nivel de servicio y productividad vinculado al



indicador para el tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía (Anexo 3 del contrato de concesión), correspondientes del trigésimo cuarto trimestre al trigésimo séptimo trimestre de explotación, con montos de 8,81 UIT para todos los periodos mencionados.

VII. Estados Financieros

VII.1. Estado de Resultados Integrales

75. El Estado de Resultados Integrales resume las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo. Considerando que esta concesión se caracteriza por ser autofinanciada, los ingresos del concesionario se generan en las distintas partidas de actividades ordinarias que éste realiza en el puerto, estableciéndose contractualmente que el riesgo comercial es asignado a la empresa.
76. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para, finalmente, presentar el Estado de Resultado Integra correspondiente a los últimos 5 años (periodo 2019-2023).

CUADRO 8 INGRESOS POR SERVICIOS 2019-2023 (En miles de dólares)					
Ingresos de actividades ordinarias	2019	2020	2021	2022	2023
Estiba y desestiba de carga	106 638	104 505	120 832	124 746	143 619
Almacenaje en patio de contenedores	16 572	16 491	18 630	15 551	14 110
Servicios a carga contenerizada	17 348	16 544	19 312	19 190	20 946
Monitoreo de contenedores refrigerados	7 507	7 486	12 598	13 517	14 762
Servicios marinos	2625	2652	2639	2314	2677
Manipuleo de contenedores	1307	1088	1080	1189	1143
Carga no contenerizada, suelta y/o rodante	602	430	535	344	438
Otros servicios no conterizados	581	692	821	682	664
Total	153 180	149 888	176 447	177 533	198 359

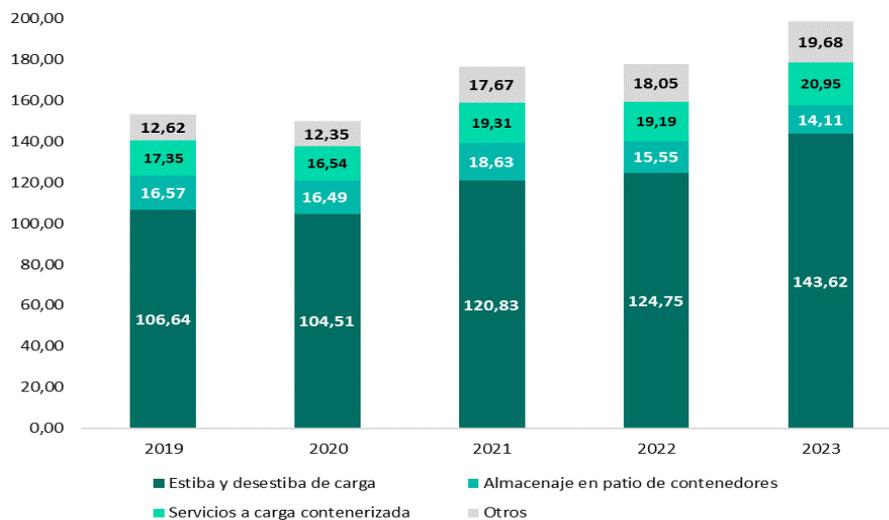
Fuente: Estados Financieros Auditados – DP World Callao S.R.L.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

77. Durante el 2023, los Ingresos totales de la concesión alcanzaron los USD 198,4 millones, equivalente a un crecimiento del 11,7 % en términos interanuales. Entre los principales componentes de dichos ingresos tenemos a los ingresos por *Estiba y desestiba de carga*, que ascendieron a USD 143,6 millones, y representaron el 2023 un 72,4 % de los ingresos totales, ligeramente superior al 70,3 % registrado en el 2022. Destacan también los ingresos por *Servicio a la carga contenerizada*, *Monitoreo de contenedores refrigerados* y *Almacén en patio de contenedores*, que representaron el 10,6 %, 7,4 % y 7,1% de los ingresos totales en el periodo, respectivamente.
78. Respecto a la evolución de los Ingresos de actividades ordinarias, entre los años 2019 y 2023 presenta una tendencia creciente, sustentada principalmente por los mayores Ingresos por *Estiba y desestiba de carga*, siendo el año 2023 en donde se apreció el mayor aumento de dichos ingresos al pasar de USD 124,8 millones a USD 143,6 millones (+15,1 %), los cuales crecieron a una tasa anual promedio del 6,1 % en dicho periodo. En el año 2021 la empresa alcanzó un máximo en los ingresos referidos a Almacenaje en patio de contenedores (S/ 18,6 millones). Cabe indicar que la tasa de variación anual promedio de los ingresos de actividades ordinarias entre los años 2019 y 2023 resulta equivalente a 5,3.

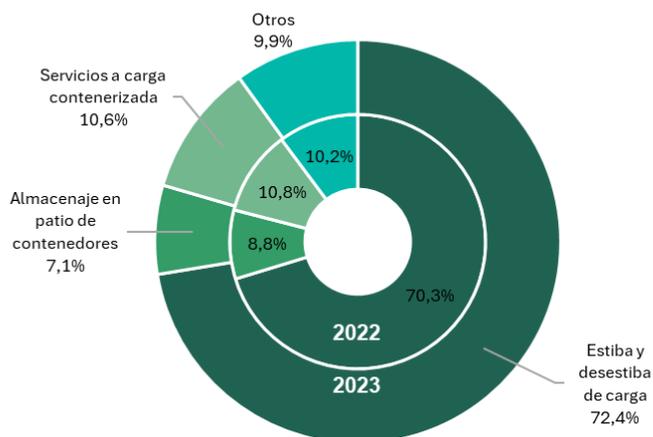


GRÁFICO 11 INGRESOS DE ACTIVIDAD ORDINARIAS, 2019 – 2023

Evolución de los ingresos de actividades ordinarias (en millones de USD)



Composición de los ingresos de actividades ordinarias



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

79. En lo referente a los costos totales, durante el 2023 estos alcanzaron los USD 65,2 millones, un 7,6 % por encima del registrado en el año previo (USD 60,6 millones). Al analizar las subcuentas, los *Gastos de personal* destacan por su magnitud, alcanzando USD 23,1 millones y representando el 35,4 % del total de costos, incrementando su participación en relación con el ejercicio 2022 donde los *Gastos de personal* constituían el 34,7 % del total.
80. Asimismo, destacan los costos de *Depreciación y Amortización*, que constituyen los siguientes costos por magnitud, representando en el ejercicio 2023 el 10,2% y 9,0% de los costos totales, respectivamente. Cabe señalar que los costos de *Servicios de gerencia con entidades relacionadas*, resultó la partida que mayor incremento porcentual tuvo, pasando de USD 4,1 millones en el 2022 a USD 5,0 millones en el 2023 (+21,1 %).



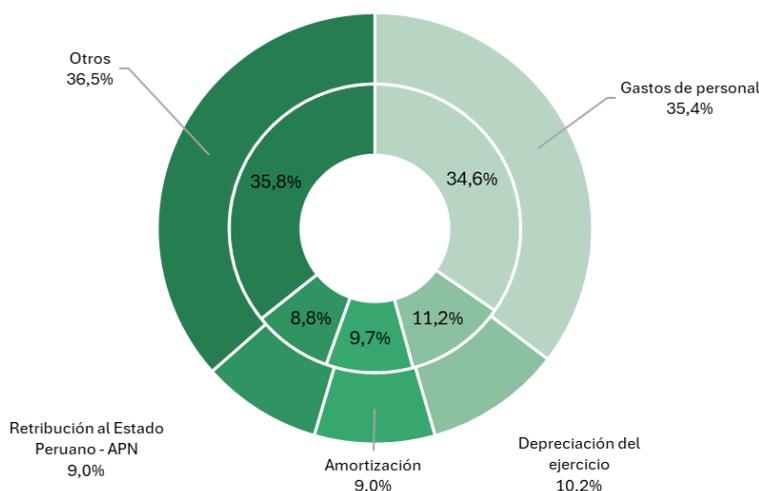
CUADRO 9
COSTOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS 2019-2023
(En miles de dólares)

Costos de servicios	2019	2020	2021	2022
Gastos de personal	18 184	19 192	20 021	20 979
Servicios prestados por terceros	3978	3210	3910	5009
Retribución al Estado Peruano - APN	4035	4497	5297	5329
Aporte por regulación - OSITRAN	1537	1506	1772	1781
Repuestos	2997	2968	3367	3603
Combustible	2627	2060	2909	4199
Servicios de gerencia con entidades relacionadas	4595	3277	5466	4119
Servicios de inspección tercerizados	537	429	379	519
Depreciación del ejercicio	7039	6634	6728	6753
Amortización	5845	5845	5844	5845
Seguros	838	1 064	1 482	1 591
Otros	417	436	483	834
Total	52 629	51 118	57 658	60 561

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

GRÁFICO 12
COMPOSICIÓN DE LOS COSTOS DE SERVICIO, 2022 y 2023

Costos de los servicios prestados



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

81. En el ejercicio 2023, los *Gastos de administración y ventas* se incrementaron en 23,1% con respecto al 2022, al pasar de USD 31,3 millones a USD 38,6 millones (+USD 7,2 millones). Este resultado se dio, principalmente, del efecto conjunto de incrementos en las subcuentas de *Mantenimiento y soporte de aplicaciones*, *Servicio de gerencia con entidades relacionadas* y *Otros gastos de administración*, que aumentaron en USD 1,3 millones, USD 2,3 millones y 2,5 millones en el ejercicio 2023. En contraste, la partida de menor crecimiento fue gastos en *Depreciación*, que aumentó solo un 0,4% en el mencionado periodo.



82. En cuanto a la participación de los gastos de administración y ventas, como se puede observar en el gráfico a continuación durante el ejercicio 2023 el 30,5 % correspondió a *Depreciación*, el 19,7 % a *Servicio de gerencia con entidades relacionadas*, 18,1 % a gastos de personal, mientras que el 31,7% correspondió a otros servicios. Nótese que dichas participaciones, si bien mantienen la estructura observada en el 2022, presentan cambios para el año 2023, otorgándole un mayor peso a los Servicio de gerencia con entidades relacionadas.

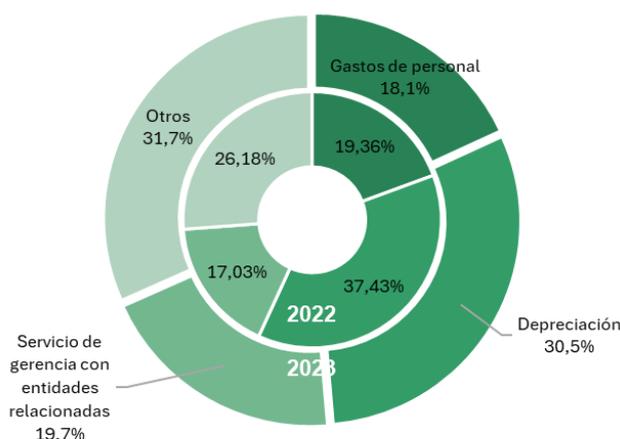
**CUADRO 10
GASTOS OPERATIVOS 2019-2023
(En miles de dólares)**

Gastos de Administración y Ventas	2019	2020	2021	2022	2023
Gastos de personal	6249	5018	5479	6066	6983
Depreciación	11 272	11 103	11 145	11 728	11 772
Mantenimiento y soporte de aplicaciones	1101	1234	1304	1427	2728
Mantenimiento de instalaciones	1168	971	1064	1001	1214
Servicio de gerencia con entidades relacionadas	4181	4964	4964	5335	7592
Otros gastos de administración y ventas	5536	5573	5108	5776	8276
Total	29 507	28 863	29 064	31 333	38 565

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

**GRÁFICO 13
COMPOSICIÓN DE LOS GASTOS OPERATIVOS, 2022 y 2023**

Gastos de administración y ventas



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

83. En cuanto a los Resultados Integrales correspondiente al año 2023, podemos destacar a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, un resultado de *Ganancia bruta* de USD 133,2 millones, mostrando un incremento del 13,9 % con relación a lo registrado el ejercicio previo, que fue de USD 117,0 millones. Además, los *Resultados de la actividad de operación* aumentaron un 10,4%, llegando a USD 94,6 millones en el 2023.
84. Respecto a la ganancia del ejercicio, en el 2023 ascendió a USD 58,6 millones, lo que representa un aumento de 12,1% (+USD 6,3 millones), ello como resultado del efecto conjunto del incremento en los ingresos de actividades ordinarias e ingresos financieros de USD 20,8 millones y USD 1,7 millones, respectivamente.



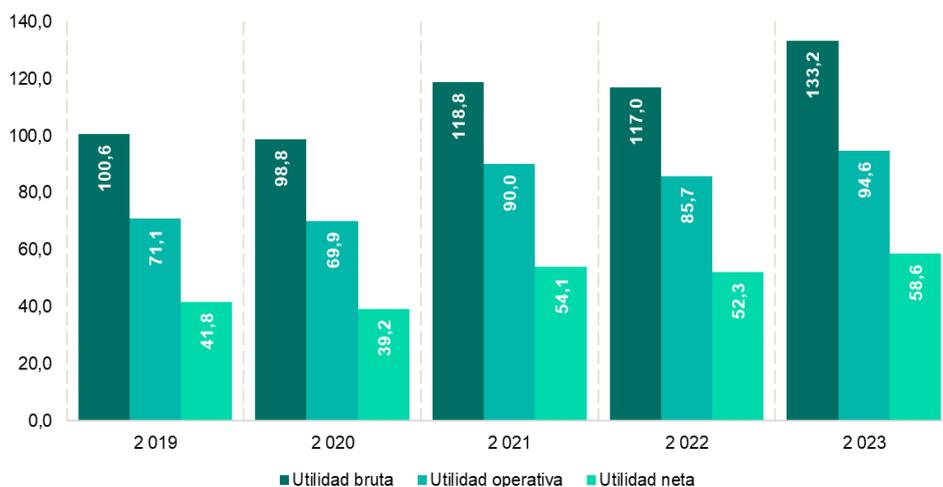
CUADRO 11
RESULTADOS INTEGRALES 2019-2023
(En miles de dólares)

Año	2 019	2 020	2 021	2 022	2 023
Ingresos totales	153 180	149 888	176 447	177 533	198 359
Costos totales	52 629	51 118	57 658	60 561	65 186
Utilidad bruta	100 551	98 770	118 789	116 972	133 173
Gastos de administración y ventas	29 507	28 863	29 064	31 333	38 565
Otros ingresos	54	30	281	84	16
Utilidad operativa	71 098	69 937	90 006	85 723	94 624
Ingresos financieros	584	270	302	811	2 499
Gastos financieros	-11 818	-11 740	-11 733	-12 033	-13 461
Otros ingresos	0	0	0	0	0
Efecto por valorización por instrumentos financieros	0	0	0	0	0
Diferencia de cambio	266	-987	-535	1 361	1 018
Utilidad antes de impuestos	60 130	57 480	78 040	75 862	84 680
Impuesto a la renta	-18 339	-18 291	-23 980	-23 591	-26 079
Utilidad neta	41 791	39 189	54 060	52 271	58 601
Otro resultado integral					
Partidas que se reclasifican o pueden reclasificarse posteriormente al resultado del período					
Instrumentos derivados	-10 525	-8977	9582	15 268	-5348
Total resultados integrales del período	31 266	30 212	63 642	67 539	53 253

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

85. Como se puede apreciar en el gráfico, desde el año 2019 la utilidad bruta de la empresa ha mostrado una tendencia creciente, alcanzando su punto máximo en 2023 con USD 133,2 millones. Durante este período, hubo un crecimiento promedio anual del +5,8 %, impulsado por un aumento promedio anual de los ingresos totales del +5,3 %, superando al crecimiento promedio anual de los costos totales que fue del +4,4 %. En paralelo, la utilidad operativa también ha seguido una trayectoria ascendente desde 2019, con una ligera caída en 2022 a USD 85,7 millones y una recuperación en 2023. La tasa de variación anual promedio de la utilidad operativa entre 2019 y 2023 fue del +5,9 %. Por otro lado, la utilidad neta ha mostrado fluctuaciones a lo largo de los años, alcanzando su punto más alto en 2023 con un total de USD 58,6 millones. La tasa de variación promedio de la utilidad neta durante este periodo fue del +7,0 %.

GRÁFICO 14
EVOLUCIÓN DE LOS RESULTADOS, 2019 - 2023



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



VII.2. Estado de Situación Financiera

86. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través del análisis de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se presentan los resultados para los 5 últimos años (periodo 2019-2023).

CUADRO 12 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA 2019-2023 (En miles dólares)					
Año	2019	2020	2021	2022	2023
Efectivo y equivalentes de efectivo	78 887	97 625	154 656	92 733	73 707
Cuentas por cobrar comerciales	9411	10 517	11 173	7390	10 340
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	378	4 264	47	3 053	4 050
Otras cuentas por cobrar	1 177	639	662	5 925	19 228
Inventarios	3971	4189	4580	5247	5834
Gastos pagados por anticipado	1000	1841	3362	5220	1700
Instrumentos financieros derivados	0	0	0	5348	0
Total Activo Corriente	94 824	119 075	174 480	124 916	114 859
Instalaciones y equipo	240 959	227 801	240 573	347 878	429 641
Activos intangibles	96 784	90 939	85 095	79 250	73 406
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	4000	0	0	0	0
Total Activo no Corriente	341 743	318 740	325 668	427 128	503 047
TOTAL ACTIVO	436 567	437 815	500 148	552 044	617 906
Cuentas por pagar comerciales	1389	865	1249	1404	7355
Retribuciones por pagar	539	565	626	649	705
Tributos por pagar	2658	4338	6952	3289	3997
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	4614	3865	6103	2012	6198
Intereses por pagar	1738	1799	1761	2539	2874
Otras cuentas por pagar	8751	10 128	26 672	26 233	32 597
Dividendos por pagar	0	15 807	0	0	0
Obligaciones financieras	0	0	0	259 733	0
Total Pasivo Corriente	19 689	37 367	43 363	295 859	53 726
Pasivo por impuestos diferidos	15 791	18 179	20 161	21 368	21 413
Obligaciones financieras	258 848	259 131	259 426	0	254 697
Instrumentos financieros derivados	10 525	19 502	9 920	0	0
Total Pasivo no Corriente	285 164	296 812	289 507	21 368	276 110
TOTAL PASIVO	304 853	334 179	332 870	317 227	329 836
Capital	76 270	76 270	76 270	76 270	76 270
Reserva de cobertura	-10 525	-19 502	-9 920	5 348	0
Resultados acumulados	65 969	46 868	100 928	153 199	211 800
TOTAL PATRIMONIO	131 714	103 636	167 278	234 817	288 070
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	436 567	437 815	500 148	552 044	617 906

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

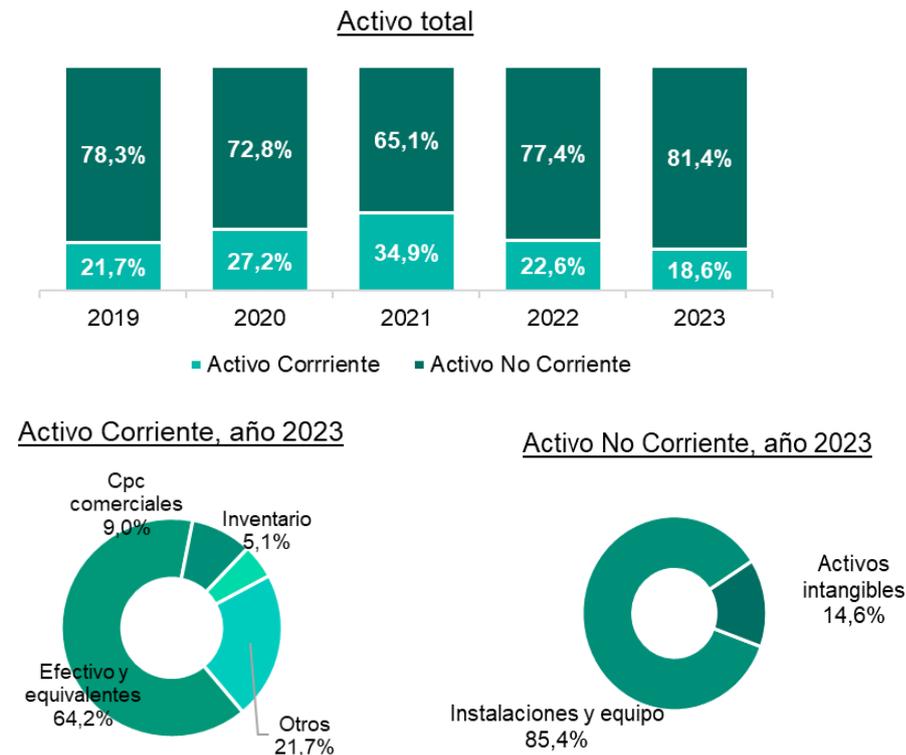
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

87. Al cierre del año 2023, podemos resaltar que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementó en un 11,9 %, pasando de USD 552,0 millones a USD 617,9 millones. Cabe recordar que esto ocurre luego que, en el ejercicio 2022, también se registrará un crecimiento de los activos en términos interanuales, en particular, del 10,4 %
88. En lo que respecta a los activos, el *Activo corriente* registró una caída del 8,1 % entre el 2022 y 2023, disminuyendo de USD 124,9 millones a USD 114,9 millones; mientras que los activos no corrientes se incrementaron un 17,8%, pasando de USD 427,1 millones a USD 503,0 millones. Estos resultados tuvieron un impacto en la distribución de las cuentas del activo, con el *Activo corriente* pasando de representar el 22,6% de los activos totales en el año 2022 al 18,6% en el año 2023; mientras que el *Activo no corriente* pasó de representar el 77,4% de los activos totales en el año 2022 al 81,4% en el año 2023.



89. La cuenta de mayor volumen del activo corriente está constituida por *el efectivo y equivalente de efectivo*²⁰, que registró USD 73,7 millones (representa el 11,9 % del activo total), habiendo disminuido en 20,5 % con relación al valor consignado en el 2022 (en el ejercicio 2022 también presentó una caída interanual del 40,0%); mientras que por el lado del activo no corriente, la cuenta *Instalaciones y equipo*, que registra USD 429,6 millones, es la de mayor volumen, representando el 69,5 % del total de activos, habiendo incrementado en 23,5 % en relación al 2022.

GRÁFICO 15
COMPOSICIÓN DE ACTIVOS DE LA EMPRESA
(En términos porcentuales)



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

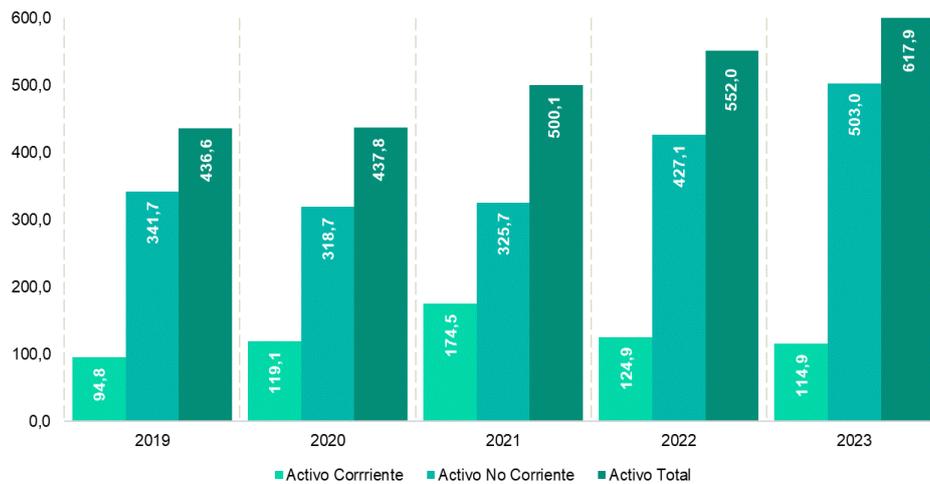
90. Respecto a la evolución de los activos totales, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2019 se presentó una tendencia creciente respaldada por los mayores activos no corrientes de la empresa, particularmente instalaciones y equipo²¹, siendo el año 2023 en donde se apreció el mayor aumento del activo no corriente, en este mismo año la empresa alcanzó un máximo en el valor de sus activos totales (S/ 617,9 millones). Cabe indicar que la tasa de variación anual promedio de los activos totales entre los años 2019 y 2023 resulta equivalente a 7,2 %, siendo ello explicado por el incremento observado en los activos no corrientes, que crecieron a una tasa anual promedio del 8,0 % a lo largo de este periodo.

²⁰ Las cuentas corrientes corresponden a fondos mantenidos en bancos del exterior y en bancos locales.

²¹ Las instalaciones corresponden a obras civiles y mejoras efectuadas en el Terminal de Contenedores Zona Sur. De acuerdo con el Contrato de Concesión, las instalaciones y el equipamiento portuario pertenecen al Concedente; por lo tanto, no pueden ser vendidas ni dadas en prenda.



GRÁFICO 16
EVOLUCIÓN DE LOS ACTIVOS, 2019-2023
(En millones de USD)



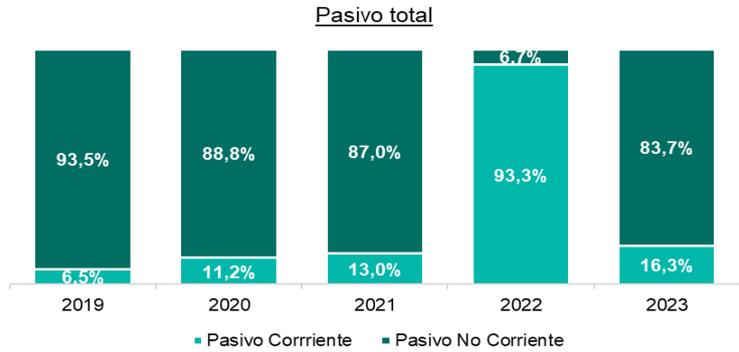
Fuente: Estados Financieros Auditados – DP World Callao S.R.L.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

91. De otro lado, los pasivos totales de la concesión se incrementaron en 4,0%, mientras que el patrimonio neto se incrementó en 22,7%, ascendiendo en el ejercicio 2023 a USD 329,8 millones y USD 288,1 millones, respectivamente, representando el 53,4 % y 46,6 % del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. Con relación a las subcuentas, destacan tanto el comportamiento del pasivo corriente, que registró una notable reducción de 81,8 % respecto al 2022, ascendiendo a USD 53,7 millones en el ejercicio 2023, un 81,8 % menor al valor registrado en el 2022 (USD 295,9 millones), como del pasivo no corriente, que registró un valor de USD 276,1 millones en el 2023, un significativo incremento respecto del valor alcanzado en el 2022 (USD 21,4 millones).
92. En cuanto al pasivo corriente de la empresa se compone principalmente de Otras Cuentas por pagar²², que alcanzaron USD 32,6 millones, representando el 60,7 % del total del pasivo corriente. Le sigue en importancia Cuentas por pagar comerciales, con un valor de USD 7,4 millones, que equivale al 13,7 % del pasivo corriente. En contraste, el pasivo no corriente está dominado por las Obligaciones financieras, las cuales ascendieron a USD 254,7 millones en 2023, representando el 92,2 % del total del pasivo no corriente. A continuación, se encuentra Pasivos por impuestos diferidos, con un valor de USD 21,4 millones, que corresponde al 7,8 % del pasivo no corriente.

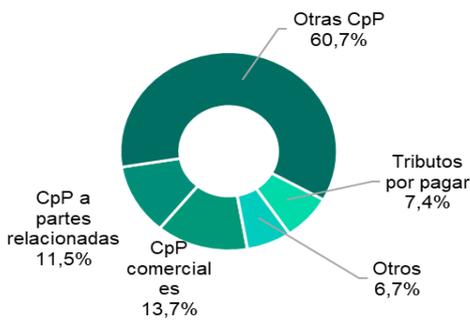
²² comprende depósitos en garantía, especialmente retenciones como fondo de garantía de proveedores para la construcción de la ampliación de la Fase 2 del Terminal de Contenedores Muelle Sur, provisiones para gastos de personal, participaciones de los trabajadores, bienes y servicios recibidos no facturados, entre otros conceptos similares.



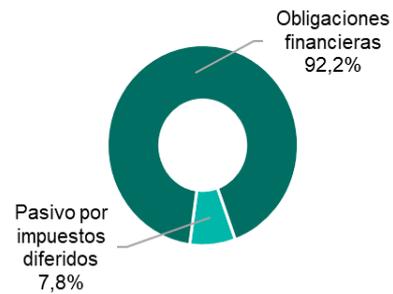
GRÁFICO 17 COMPOSICIÓN DE PASIVOS DE LA EMPRESA (En términos porcentuales)



Pasivo Corriente, año 2023



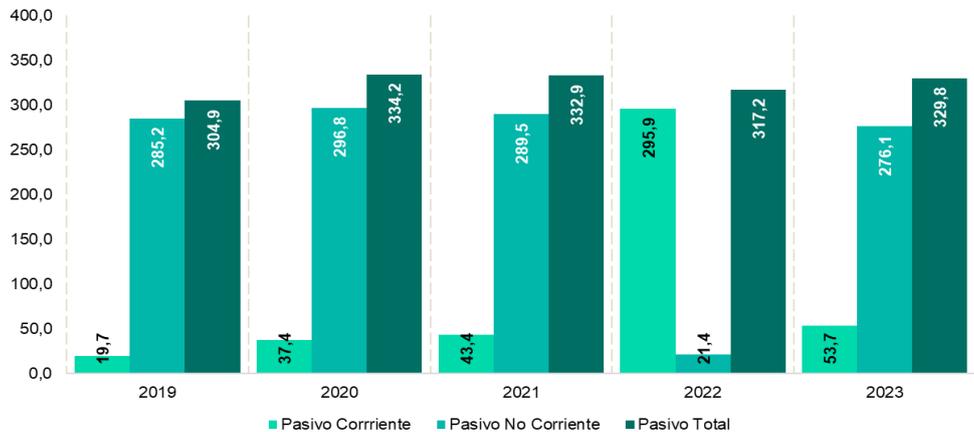
Pasivo No Corriente, año 2023



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

93. Respecto a la evolución de los pasivos totales de la empresa ha mostrado fluctuaciones a lo largo de los años, como se observa en el gráfico adjunto. Estas fluctuaciones han sido impulsadas principalmente por los pasivos no corrientes, especialmente las obligaciones financieras, con excepción del año 2022 donde los pasivos corrientes perdieron relevancia, recuperándose nuevamente en el 2023 con un valor de USD 254,7 millones. En el año 2020, la empresa alcanzó su máximo nivel de pasivos totales con USD 334,2 millones. Es importante destacar que la tasa de variación anual promedio de los pasivos totales entre los años 2019 y 2023 fue del 1,6%.

GRÁFICO 18 EVOLUCIÓN DE LOS PASIVOS, 2019-2023 (En millones de USD)



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



94. Finalmente, Al cierre del año 2023, el patrimonio neto de la empresa ascendió a USD 288,1 millones, lo cual representa un incremento de USD 53,3 millones (+22,7%) en comparación con el cierre del año 2022. Este total está compuesto por un 73,5% de resultados acumulados y un 26,5% de capital. En el cierre del año 2022, además, había un componente adicional, la reserva de cobertura, que representaba el 2,3% del patrimonio neto. Como se puede observar en el gráfico adjunto, al cierre del 2023, los resultados acumulados alcanzaron los USD 211,8 millones, mientras que el capital de la empresa ascendió a USD 76,3 millones.

GRÁFICO 19 COMPOSICIÓN DEL PATRIMONIO DE LA EMPRESA, 2019-2023 (En millones de USD)



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

VII.3. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

95. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales, se observa una mejora en la capacidad de cumplimiento de las obligaciones de corto plazo de la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2022, observándose que todos los ratios pasaron a estar por encima de 1.
96. En particular, al analizar el ratio de liquidez corriente para el año 2023, se observa que por cada dólar de pasivo corriente, la empresa dispone de USD 2,138 de activo corriente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo, lo cual significativamente superior al ratio de 0,422 observado en el año anterior. Este aumento se debe a la notable disminución del 81,8 % en el pasivo corriente al cierre del 2023 en comparación con el 2022. Aunque el activo corriente también disminuyó, lo hizo en menor proporción (- 8,1 %), lo que ha conducido al incremento en el ratio de liquidez corriente, conforme a lo comentado previamente.
97. Del mismo modo, al analizar el ratio de prueba ácida, el cual se determina deduciendo de los activos corrientes a aquellas cuentas de activos que son menos rápidas de convertir en efectivo, tales como Inventarios, Otras cuentas por cobrar y Gastos pagados por anticipado, se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa contaría de USD 1,998 de activos líquidos disponibles para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo, siendo dicho ratio superior a lo observado el año anterior (0,387 en 2022).
98. Asimismo, al analizar el ratio de liquidez absoluta, el cual se obtiene considerando únicamente los activos más líquidos de la empresa, esto es, la cuenta *Efectivo y equivalentes de efectivo*, se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa dispondría de USD 1,372 de efectivo para cumplir con dichas obligaciones, siendo este ratio superior a lo observado el año anterior (0,313 en 2022). Al respecto, ello se sustenta en que la reducción porcentual de la cuenta



Efectivo y equivalentes al efectivo fue menor (-20,5 %) al deterioro porcentual del pasivo corriente (-81,8 %).

99. Por otra parte, respecto al capital de trabajo de la empresa, este se refiere a la cantidad de liquidez (activos corrientes) que posee la empresa para cubrir sus obligaciones de corto plazo (pasivos corrientes), por lo que un capital de trabajo negativo no es una situación deseable ya que, además de indicar una falta de liquidez, puede afectar negativamente la capacidad para operar de la empresa. Así, para el año 2023 se calcula un capital de trabajo de USD 61,1 millones, lo cual representó un aumento significativo respecto de lo observado en el año 2022, cuando fue de - USD 170,9 millones). Este cambio indica una mejora sustancial en su nivel de liquidez para afrontar compromisos de corto plazo.

CUADRO 13 RATIOS DE LIQUIDEZ, 2022 y 2023			
Ratio	Fórmula	2022	2023
Liquidez corriente	Activo Corriente / Pasivo Corriente	0,422	2,138
Prueba ácida	(Activo Corriente - Gastos contratados por anticipado - Inventarios) / Pasivo Corriente	0,387	1,998
Liquidez absoluta	Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente	0,313	1,372
Capital de trabajo (miles USD)	Activo Corriente - Pasivo Corriente	-170 943	61 133

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

Ratios de Endeudamiento Financiero

100. En lo relativo a los ratios de endeudamiento del Concesionario, el siguiente cuadro presenta los resultados durante el ejercicio 2023, evaluando la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

CUADRO 14 RATIOS DE APALANCAMIENTO/ENDEUDAMIENTO, 2022 y 2023			
Ratio	Fórmula	2022	2023
Deuda/Patrimonio	Pasivo Total / Patrimonio	1,351	1,145
Endeudamiento del activo	Pasivo Total / Activo Total	0,575	0,534
Calidad de la deuda	Pasivo Corriente / Pasivo Total	0,933	0,163
Autonomía financiera	Patrimonio / Pasivo Total	0,740	0,873
Solvencia	Activo Total / Pasivo Total	1,740	1,873

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

101. El ratio Deuda/Patrimonio, muestra que, para el ejercicio 2023, la empresa posee alrededor de USD 1,145 de obligaciones con terceros por cada dólar de patrimonio, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (0,849 en 2022), lo cual muestra un incremento en la solidez financiera al reducirse su nivel de endeudamiento con fuentes externas. Al respecto, dicho resultado se debe a que, al cierre del 2023, el patrimonio neto de la empresa presentó un incremento en sus niveles respecto a lo registrado en el año 2022, mostrando una variación porcentual de +22,7 %.



102. El ratio endeudamiento del activo nos indica que, en el ejercicio 2023, del total de activos, un 53.4 % está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha disminuido frente al nivel de 57.5 % alcanzado en 2022, continuando su tendencia decreciente (el 2021 fue del 66,6%), lo cual denota un aumento del financiamiento del activo con recursos propios. En conclusión, en cuanto al nivel de exposición de los activos con el endeudamiento con terceros, la empresa ha mejorado su grado de autonomía financiera frente a terceros en los últimos ejercicios.
103. El ratio de calidad de la deuda compara las obligaciones de corto plazo (pasivos corrientes) contra el total de obligaciones adquiridas por la empresa (pasivos totales), de modo tal que se pueda determinar la proporción de deuda que se le puede exigir a la empresa en el corto plazo. Así, para el año 2023 se aprecia que el 16,3 % del pasivo total corresponde a pasivos corrientes, siendo dicha participación inferior a la observada en el año anterior (93,3 % en 2022), con lo cual se esperaría que una parte, cada vez menos significativa, de las obligaciones de pago de la empresa se liquiden en el corto plazo. Cabe indicar que al cierre del 2023 el pasivo corriente presentó una reducción en sus niveles respecto a lo registrado en el año 2022, mostrando una variación porcentual de -81,8 %.
104. Por lo señalado anteriormente, el comportamiento de la empresa respecto al nivel de deuda asumido por esta al cierre del 2023 la sitúa en un mayor nivel de autonomía financiera respecto de lo observado en años anteriores. En efecto, al analizar el ratio de autonomía financiera para el 2023 se aprecia que, por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 0,873 de patrimonio, siendo dicho ratio superior a lo observado el año anterior (USD 0,740 en 2022).
105. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2023 nos indica que, por cada dólar (USD 1) de pasivo total corresponde USD 1,873 de activo total. Durante el ejercicio 2022, por cada dólar de pasivo total le correspondió USD 1,74 de activo total, interpretándose que cuanto más alto es este indicador mayor sería el nivel de solvencia de la empresa, por lo que podríamos concluir que se mejoró el nivel de solvencia de la empresa durante el ejercicio 2023, explicándose por el crecimiento en mayor proporción de los activos (11,9 %) que de los pasivos (4,0 %).

Ratios de Rentabilidad

106. Los ratios de rentabilidad se utilizan para evaluar el rendimiento financiero de la empresa en términos de las ganancias que genera en relación con los costos y los activos utilizados para generar tales ganancias. Así, estos ratios son empleados para medir la capacidad de la empresa para generar ingresos y beneficios en comparación con los recursos invertidos.

CUADRO 15 RATIOS DE RENTABILIDAD, 2022 y 2023				
Ratio	Fórmula	2022	2023	
Margen bruto	Utilidad Bruta / Ingresos Totales	0,659	0,671	
Margen operativo	Utilidad Operativa / Ingresos Totales	0,483	0,477	
Margen neto	Utilidad Neta / Ingresos Totales	0,294	0,295	
Margen EBITDA	(Utilidad Operativa + Depreciación + Amortización) / Ingresos Totales	0,620	0,599	
Return on equity (ROE)	Utilidad Neta / Patrimonio	0,223	0,203	
Return on assets (ROA)	Utilidad Neta / Activo Total	0,095	0,095	

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



107. Sobre el particular, al analizar el margen bruto para el año 2023 se aprecia que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,671 de ganancia bruta luego de deducir los costos de prestación de servicios, siendo dicha ganancia mayor a la percibida el año anterior (USD 0,659 en 2022); asimismo, al analizar el margen neto, para el año 2023 se aprecia que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,295 de ganancia neta luego de deducir todos los costos y gastos del periodo, incluyendo los impuestos, siendo dicha ganancia mayor a la percibida el año anterior (USD 0,294 en 2022).
108. Por otro lado, al considerar el margen operativo, para el cual se deducen además los gastos de administración, se observa que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,477 de ganancia operativa, siendo dicho resultado inferior al percibido el año anterior (USD 0,483 en 2022). Cabe indicar que similar situación se observa al analizar el margen EBITDA para el 2023, puesto que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,599 de ganancia antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización, siendo dicha ganancia inferior a la percibida el año anterior (USD 0,620 en 2022).
109. Finalmente, al analizar el ratio *return on equity* (ROE) de la empresa se aprecia que, al cierre del año 2023, se obtuvo alrededor de USD 0,203 de rentabilidad sobre el capital invertido por los accionistas (patrimonio neto), siendo dicho rendimiento menor al que fuese alcanzado el año anterior (USD 0,223 en 2022), lo cual indica un descenso en la rentabilidad que se está obteniendo con los fondos que los accionistas han invertido en la empresa.
110. En ese mismo sentido, si comparamos el rendimiento neto de la empresa con el total de activos que esta posee para llevar a cabo sus operaciones, esto es, el empleo del ratio *return on assets* (ROA), se aprecia que, el ratio se mantiene al cierre del año 2023, en este sentido los activos totales rindieron alrededor de USD 0,095 por dólar de activo.



VIII. CONCLUSIONES

111. El análisis del desempeño de la Concesión del Nuevo Terminal Muelle Sur del Callao del año 2023 nos permite extraer las siguientes conclusiones:

- (i) DP World, al ser un terminal especializado en carga en contenedores, tiene como sus principales clientes a las líneas navieras. En particular, en el 2023, Hapag-Lloyd, CMA CGM, China Shipping Container Line, y Evergreen con un 31,4 %, 20,8 %, 11,7 % y 8,3 %, respectivamente., siendo los mismos que se observaron en 2022.
- (ii) Durante el 2023 recalieron 823 naves, nivel 35,6 % superior a lo alcanzado en el 2022 (607 naves), siendo las mismas del tipo de alto bordo y *Gear Less*. A diferencia del 2022, el aumento en el número de naves atendidas correspondió con el mayor volumen de carga movilizadas tanto en TEU como en toneladas.
- (iii) En el año 2023, el Concesionario movilizó -0,3% menos de contenedores llenos, asociado, principalmente a la caída en la operación de embarque en -0,8 %. Por su parte, la carga del Servicio Estándar de Embarque/Descarga de contenedores vacíos mostró un crecimiento interanual del 24,2 %, debido a la mayor magnitud en el aumento de la operación de descarga (65,4 % de crecimiento) y al aumento del embarque de contenedores vacíos (11, 7% de crecimiento). El servicio estándar de transbordo de contenedores (Llenos o vacíos) registró un incremento interanual del 36,3 %, realizado en su mayoría para contenedores llenos.
- (iv) El factor de productividad (-2,66%) a aplicarse cada año mediante la fórmula RPI - X, resultó en una variación promedio máxima permitida del 5,84 %. Los servicios con mayor aumento fueron los de fueron los de *Embarque o descarga de contenedores vacíos* con una tasa del 8,2 % y de *Embarque o descarga de contenedores llenos* con una tasa del 7,9 %, mientras que el servicio de *Transbordo de contenedores dentro del terminal* vio incrementar su tarifa en un 6,8 %.
- (v) Durante el año 2023, el Ositrán reconoció al Concesionario inversiones por USD 153,9 millones, lo que dio como resultado que las inversiones acumuladas pasaran de USD 439,6 millones el 2022 a USD 593,5 millones el 2023 (+35,0 %). En cuanto al porcentaje de avance de ejecución, se observa que este pasó de 60,1 % a 81,2 % entre los años 2022 y 2023, respectivamente.
- (vi) En el transcurso del año 2023, se contabilizaron en el Terminal Muelle Sur un total de cuarenta y ocho (48) accidentes, tres veces más que lo registrado durante el año 2022 (12 accidentes). Sin embargo, dichos accidentes no registraron resultados fatales.
- (vii) Por otra parte, durante el año 2023, el número de reclamos interpuestos por los usuarios del terminal ascendió a 70, lo que representó una caída de -32 % con relación al año previo. Específicamente, destacan los reclamos por Facturación o cobro (27 reclamos menos) y Daños o pérdidas (11 reclamos menos), que representaron el 45,7 % y 37,1 %, respectivamente. Durante el mencionado año, el Concesionario fue sancionado en cinco (05) oportunidades, por el incumplimiento de obligaciones respecto al nivel de servicio y productividad vinculado al indicador para el tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía.
- (viii) Finalmente, con relación al desempeño financiero del Concesionario durante el año 2023, se puede concluir lo siguiente:
 - Respecto a los resultados de la actividad de operación, este alcanzó un incremento del 10,4 %, ascendiendo en el 2023 a USD 94,6 millones. De otro lado, la ganancia neta del ejercicio ascendió a USD 58,6 millones, significando un incremento de 12,1 % (+ USD 6,3 millones).
 - De otro lado, el análisis basado en ratios de liquidez indica una mejora significativa en la capacidad para afrontar la totalidad de obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad.



- La empresa ha reducido su nivel de endeudamiento y ha mejorado su autonomía financiera en 2023. Los ratios Deuda/ Patrimonio, Endeudamiento del Activo, Calidad de la Deuda y Autonomía Financiera muestran una mayor solidez y menor dependencia de la deuda.
- Al analizar los ratios de rentabilidad, aunque el margen bruto ha mejorado en el 2023, los márgenes operativos y EBITDA han disminuido, indicando mayores gastos operativos. La rentabilidad sobre el capital (ROE) ha descendido, mientras que la eficiencia en el uso de los activos (ROA) se ha mantenido estable.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: DP World Callao S.R.L. Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao Muelle Sur			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao-Zona Sur	Cláusula 2.4. (p. 11)
2	Fecha de suscripción	24 de julio de 2006	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años	Cláusula 4.1. (p. 30)
4	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Primer tramo</u>: Menor Índice Tarifario Estándar. ▪ <u>Segundo Tramo</u>: Mayor Inversión Complementaria Adicional. 	Bases del Concurso
5	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 11 de marzo de 2010. Incorporación de las definiciones de obras mayores y obras menores dentro de la cláusula 1.20.67., y de un segundo párrafo a la cláusula 15.6. Modificación de la cláusula 6.6., y numeral 2.3.3. del anexo 9. ▪ Adenda 2: 27 de febrero de 2020 Incorporar al Contrato de Concesión los términos y plazos para implementar la Fase 2. 	Adenda 1 Adenda 2
6	Modalidad	Autofinanciada	Cláusula 2.7. (p. 25)
7	Tipo de Contrato	DBFO (Diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación)	Cláusula 2.1. (p. 24)
8	Capital mínimo	USD 42,7 millones (20% del Presupuesto Estimado Oficial de la Obra)	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 28)
9	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La Garantía del Fiel Cumplimiento del Contrato corresponde a un porcentaje del presupuesto Estimado Oficial de Obra. ▪ USD 42,7 millones hasta la entrega de un amarradero. ▪ USD 32,0 millones hasta aprobación de obras mínimas iniciales. ▪ USD 21,4 millones hasta 120 días de la fecha máxima para el ejercicio de la opción de compra del Estado o desde su ejercicio. 	Cláusula 10.2. (p. 60)
10	Garantías del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Concedente garantiza al Concesionario que: <ul style="list-style-type: none"> - Realizará las gestiones necesarias para que se publique el Decreto Supremo, por el cual se otorgará la garantía del Estado en respaldo de las obligaciones y garantías del Concedente establecidas en el Contrato. - Prestará al Concesionario el apoyo que fuere necesario para asegurar la debida protección de la infraestructura portuaria y los bienes afectados de la Concesión. 	Cláusula 10.1.1. (p. 59) Cláusula 10.1.2. (p. 59) Cláusula 10.1.3. (p. 59)



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



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



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



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

ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Terminal Muelle Sur del Callao - DP World															
Modalidad de concesión:	Autofinanciada														
Plazo de concesión:	30 años														
Periodo:	2010-2023														
a. Tráfico															
Indicador	Unidad medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Naves atendidas	Unidades	371	949	925	816	840	804	805	771	753	719	647	644	607	823
Carga total atendida	Toneladas	1 251 000	11 820 400	14 728 000	13 699 000	15 107 300	13 521 000	12 026 624	13 524 348	14 537 764	15 040 297	15 150 390	16 429	15 380	17 464
Carga por tipo de operación:															
Exportación	Toneladas	420 000	3 711 500	4 501 000	4 030 000	4 594 256	4 242 000	3 863 444	4 723 608	4 957 519	5 017 904	6 644 667	5 815 911	5 694 091	6 124 156
Importación	Toneladas	649 000	5 116 900	6 398 000	5 962 000	6 224 044	5 887 000	5 462 856	6 035 007	6 232 528	6 706 222	4 661 179	6 760 142	6 499 887	6 716 131
Transbordo	Toneladas	182 000	2 992 000	3 829 000	3 707 000	4 289 000	3 392 000	2 700 324	2 765 733	3 347 718	3 316 171	3 844 545	3 852 718	3 185 678	4 623 448
Carga por tipo de producto:															
Indicador	Unidad medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Contenedores	Unidades	429 921	697 190	877 767	839 577	906 182	790 353	693 975	743 065	779 024	829 221	819 869	856 215	823 522	957 325
Contenedores	TEU	420 549	1 094 297	1 357 194	1 310 402	1 426 516	1 238 903	1 109 707	1 203 317	1 269 789	1 351 647	1 328 069	1 467 881	1 418 538	1 586 465
b. Ingresos de actividades ordinarias															
Ingresos	Unidad medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Estiba y desestiba	Miles de dólares	28 891	70 259	93 035	91 366	103 145	96 778	87 494	95 512	100 251	106 638	104 505	120 832	124 746	143 619
Almacenamiento en patio de contenedores	Miles de dólares	2 132	10 824	17 677	19 483	21 770	17 719	13 005	16 035	17 360	16 572	16 491	18 630	15 551	14 110
Servicio a la carga contenedorizada	Miles de dólares	2 169	5 643	8 931	10 289	14 050	13 633	13 471	15 939	16 192	17 348	16 544	19 312	19 190	20 946
Monitoreo de contenedores refrigerados	Miles de dólares	1 042	2 928	3 564	3 817	4 364	4 550	4 502	5 741	7 849	7 507	7 486	12 598	13 517	14 762
Servicios marinos	Miles de dólares	1 246	2 338	2 761	2 685	3 004	2 661	2 305	2 669	2 858	2 625	2 652	2 639	2 314	2 677
Manipuleo de contenedores	Miles de dólares	205	850	1 330	1 441	1 735	1 624	1 452	1 595	1 506	1 307	1 088	1 080	1 189	1 143
Carga no contenedorizada	Miles de dólares	-	89	98	98	420	360	994	1 159	1 065	1 183	1 122	535	344	438
Otros servicios no contenerizados	Miles de dólares												821	682	664
Total	Miles de dólares	35 685	92 931	127 396	129 179	148 488	137 325	123 223	138 650	147 081	153 180	149 888	176 447	177 533	198 359

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán."

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN



OSITRAN

EL REGULADOR DE LA INFRAESTRUCTURA
DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

Calle Los Negocios 182, Piso 2, Surquillo. Lima - Perú

Teléfono: (511) 440 5115

Info@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de La Sotta
**Ejecutiva de la Jefatura de
Estudios Económicos**

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

ELABORACIÓN Y DISEÑO

Cinthy López Vásquez – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
María Alejandra Mendez Vega - Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Segundo Mio Cortez – Asistente
Haybi Micaela Guillén Delgado – Practicante
Marisol Human Velasque – Practicante
Jhon Perez Gonzales – Practicante
Cesar Joao Vasquez Marin – Practicante