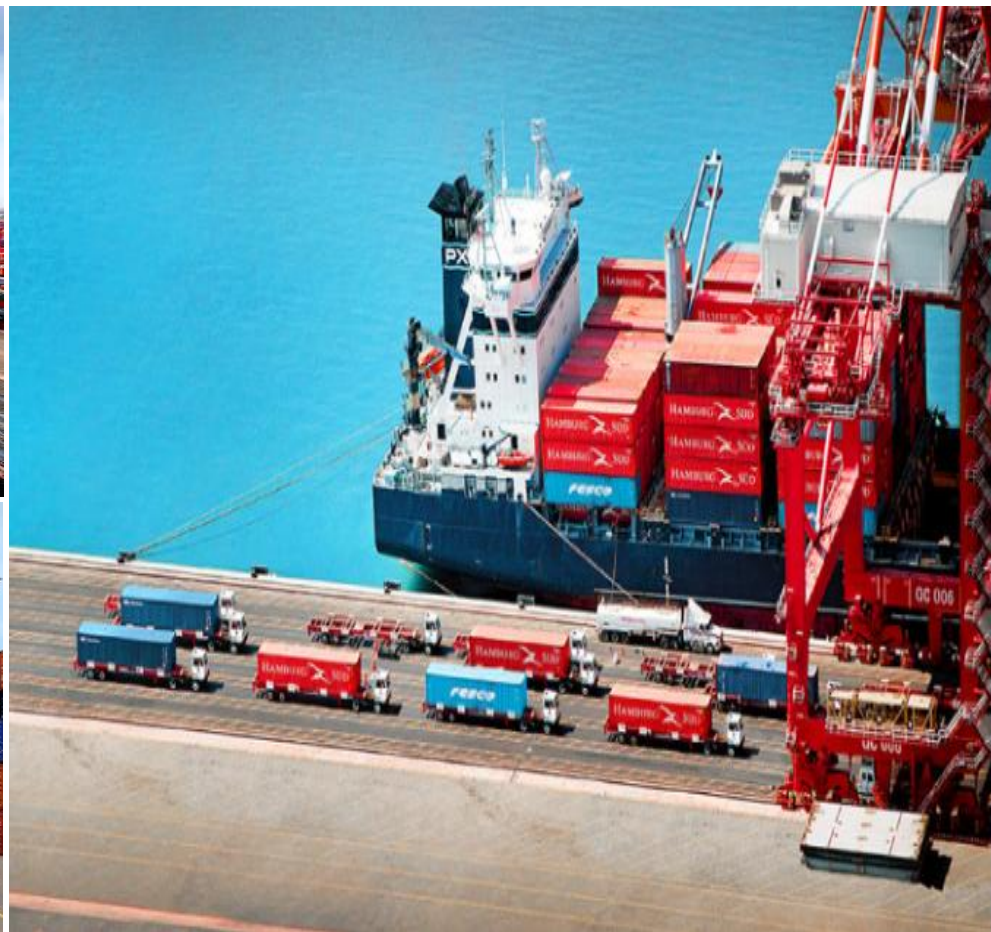
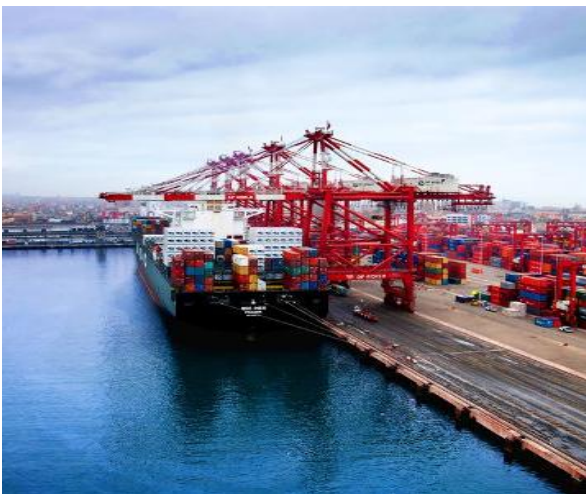




INFORME DE DESEMPEÑO

Terminal Contenedores del Callao – Muelle Sur
2022

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 2022: 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 bajo la supervisión del Ositrán. Las ideas expuestas en los informes no implican una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora de este organismo regulador. La información y los datos contenidos en el presente documento se consideran provenientes de fuentes 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, y se encuentran sujetas a modificaciones sin notificación previa.

Fe de erratas publicada el 15 de setiembre de 2026

Se actualizó el Informe de Desempeño 2022: Terminal de Contenedores del Callao – Muelle Sur, efectuándose la siguiente corrección en la sección Niveles de servicio y productividad:

- *Unidad de medida del indicador de rendimiento de las operaciones de embarque y descarga: se corrigió de **toneladas por hora a contenedores por hora**.*

Segunda versión: setiembre de 2026

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.....	25
VII.1. Estado de Resultados Integrales	25
VII.2. Estado de Situación Financiera.....	27
VII.3. Indicadores Financieros	29
VIII. CONCLUSIONES.....	31
ANEXOS	33
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....	33
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO.....	38



CUADROS

CUADRO 1 FACTOR DE PRODUCTIVIDAD DETERMINADO PARA DP WORLD	18
CUADRO 2 TARIFARIO DE LOS SERVICIOS ESTÁNDAR, 2021-2022	18
CUADRO 3 PRECIO DE ALGUNOS SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA NAVE, 2020-2021	19
CUADRO 4 PRECIO DE ALGUNOS SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA CARGA, 2021-2022	20
CUADRO 5 APORTES AL ESTADO, 2021 – 2022	22
CUADRO 6: TIEMPO INICIO DE LA DESCARGA, ZARPE DE LA NAVE Y ATENCIÓN AL USUARIO PARA EL RETIRO DE SU MERCANCÍA, 2022	23
CUADRO 7 INGRESOS POR SERVICIOS 2021-2022	25
CUADRO 8 COSTOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS 2021-2022	26
CUADRO 9 GASTOS OPERATIVOS 2021-2022	26
CUADRO 10 RESULTADOS INTEGRALES 2021-2022	27
CUADRO 11 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA 2021-2022	28
CUADRO 12 ANÁLISIS VERTICAL Y HORIZONTAL - ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA 2021-2022	28
CUADRO 13 RATIOS DE LIQUIDEZ, 2021 – 2022	29
CUADRO 14 RATIOS DE APALANCAMIENTO/ENDEUDAMIENTO,	30
CUADRO 15 RATIOS DE RENTABILIDAD, 2021 – 2022	31

GRÁFICOS

GRÁFICO 1 TRÁFICO DE NAVES, 2021-2022	12
GRÁFICO 2 SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS, 2021-2022	13
GRÁFICO 3 SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS, 2021-2022	13
GRÁFICO 4 SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS, 2021-2022	14
GRÁFICO 5 SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS, 2021-2022	15
GRÁFICO 6 SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES, 2021-2022	16
GRÁFICO 7 SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES, 2021-2022	16
GRÁFICO 8 INVERSIONES RECONOCIDAS Y PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO, 2021 – 2022	21
GRÁFICO 9 NÚMERO DE ACCIDENTES, HERIDOS Y FALLECIDOS, 2021 – 2022	24
GRÁFICO 10 NÚMERO DE RECLAMOS RESUELTOS Y PRESENTADOS, 2021 – 2022	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 2022, 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 2022, 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 2022, 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 28,4%, 18,8%, 14,8% y 9,5%, respectivamente, siendo los mismos que se observaron en el año 2021.

Durante el 2022 recalaron 607 naves, nivel 5,7% inferior a lo alcanzado en el 2021 (644 naves), siendo las mismas del tipo de alto bordo y *Gear Less*. A diferencia de los años 2019, 2020 y 2021, la reducción en el número de naves atendidas se correspondió con un menor volumen de carga movilizadora, tanto en TEU como en toneladas.

En lo relativo a la evolución del tráfico agregado, podemos decir que la carga movilizadora en el Terminal Muelle Sur registró 15 380 miles de toneladas, equivalente a una caída del 6,4% con relación al año 2021. Por su parte, el tráfico de contenedores (medido en TEU) registró una disminución del 3,4% en el mismo periodo, pasando de 1,47 millones de TEU a 1,42 millones de TEU. Respecto a la distribución de la carga (medida en TEU) durante el 2022, los regímenes de importación, exportación y transbordo representaron el 41,4%, 39,1% y 19,5% del tráfico total de contenedores, con el régimen de transbordo registrando la mayor caída con relación al año 2021 (-26 880 TEU, equivalente a -8,9%).

En el año 2022, el Concesionario movilizó 852,9 miles de TEU de contenedores llenos, un 3,7% menos respecto al año previo. Este menor tráfico estuvo asociado, principalmente, a la caída en la operación de descarga en -5,1% (-27,9 miles de TEU). La carga del Servicio Estándar de Embarque/Descarga de contenedores vacíos mostró un crecimiento del 3,6% (equivalente a 9,9 miles de TEU) respecto al año previo, debido a la magnitud en el aumento de la operación de descarga (44,4%), y a pesar de la caída del embarque de contenedores vacíos (-4,7%). El servicio estándar de transbordo de contenedores (llenos o vacíos) registró una caída del 8,8% con relación al año 2021, movilizándose 276,9 miles de TEU de contenedores. Este servicio se realiza en su mayoría para contenedores llenos, registrando una participación del 91,5% y 83,8% en 2021 y 2022, 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 11,18%. Los servicios con mayor aumento fueron los de Embarque o descarga de contenedores vacíos con una tasa del 11,0% y de Transbordo de contenedores dentro del terminal con una tasa del 14,0%, mientras que el servicio de Embarque o descarga de contenedores llenos vio incrementar su tarifa en un 1,5%.

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



Durante el año 2022, el Ositrán reconoció al Concesionario inversiones por USD 44,1 millones, por lo que las inversiones acumuladas pasaron de USD 395,4 millones en 2021 a USD 439,6 millones en 2022 (+11,2%). En cuanto al porcentaje de avance de ejecución, se observa que este pasó de 54,1% a 80,1 entre los años 2021 y 2022, respectivamente.

En el transcurso del año 2022, el número de reclamos interpuestos por los usuarios del terminal ascendió a 103, un -3,7% (4 reclamos) menos que el año previo. Específicamente, destaca el incremento en los reclamos por Daños o pérdidas en 25,0% y la caída en los reclamos relacionados a la Calidad del servicio del -45,0%. En cuanto al estado de las resoluciones, 36 fueron declarados Infundados (cayendo un 42,4%), 35 Inadmisibles (-2,8%), 19 Fundados (46,2%) y 7 Improcedentes (-22,2%). Entre los 6 restantes, tenemos 4 En proceso y 2 Concluidos por desistimiento. El Concesionario fue sancionado en tres (03) oportunidades durante el año 2022, 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 13,53 UIT.

Respecto al análisis financiero de la Concesión, los Ingresos totales de la concesión alcanzaron los USD 177,5 millones, creciendo un 0,6% en términos interanuales, destacando los ingresos por *Estiba y desestiba de carga*, que ascendieron a USD 124,7 millones (70,3% de los ingresos totales). En lo referente a los costos totales, estos alcanzaron los USD 60,6 millones, 5,0% por encima del registrado en el año 2021, destacando los Gastos de personal con USD 20,9 millones (34,6% del total de costos). Respecto a la ganancia del ejercicio, en el 2022, esta ascendió a USD 52,3 millones, USD 1,8 millones menos que el ejercicio previo (-3,3%), principalmente como resultado del incremento en los costos operativos en USD 4,3 millones.

Al cierre del año 2022, el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementó en un 10,4%, pasando de USD 500,1 millones a USD 552,0 millones. Cabe recordar que esto ocurre luego que, en el ejercicio 2021, también se registrará un crecimiento del valor de los activos en términos interanuales, en particular, del 14,2%.

Los ratios de liquidez indican una caída en la capacidad para afrontar la totalidad de obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, observándose valores que pasaron a estar por debajo de 1. El ratio Deuda/Patrimonio muestra un nivel de apalancamiento medio de la empresa, aunque observándose una disminución significativa respecto al ratio de apalancamiento correspondiente al año 2021. El ratio endeudamiento del activo nos indica una tendencia al aumento del financiamiento del activo con recursos propios en los ejercicios recientes. El ratio de calidad de la deuda indica que un bajo porcentaje de la deuda es de largo plazo. Finalmente, el índice de solvencia indica que se mejoró el nivel de solvencia de la empresa durante el ejercicio 2022. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el Margen bruto, Margen operativo, Margen EBITDA y Margen neto registraron caídas poco significativas. Finalmente, la rentabilidad también disminuye medida tanto por el ROA como el ROE.



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 2022, 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

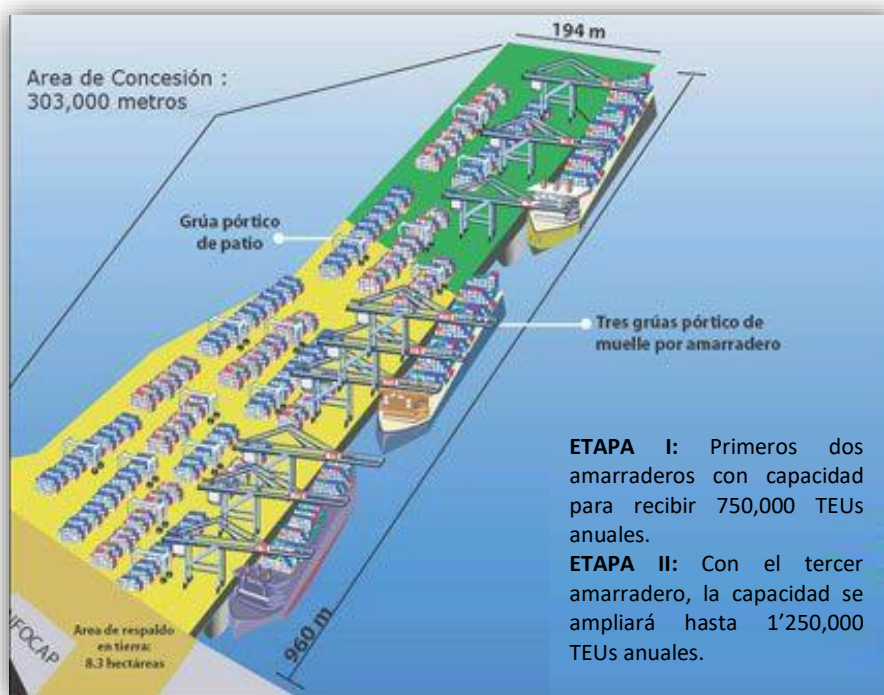
2. El Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Nuevo Terminal de Contenedores, ubicado adyacente al rompeolas sur del Terminal Portuario del Callao - Zona Sur, fue suscrito entre el MTC y DP World el 24 de julio de 2006 con una vigencia de 30 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 practica 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. El mes de septiembre de 2021 inicio la ejecución de las obras de ampliación del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, que significa la ampliación del muelle hasta 1,050 metros y 12 Ha de patio de contendores, entre otros, y la adquisición de tres (3) grúas de pórtico STS y dieciséis (16) grúas de pórtico RTG, conforme a lo estipulado en los expedientes técnicos de obra y equipamiento - obligatorio (fase 2) y adicional – equivalente a una inversión aproximada de USD 350.4 millones. Según estimaciones realizadas al cierre del año 2022 por la empresa supervisora "CONSORCIO SUPERVISOR TP CALLAO", el avance acumulado de las Obras Obligatorias y Adicionales de la Fase 2 es del 35.2% y 16. 1%, 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 infraestructura portuaria. Dicha exclusividad no aplica para los servicios de practica y

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.



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 practicaje y remolcaje. De esta forma, el Concesionario deberá otorgar acceso a los usuarios intermedios para el uso de la Facilidad Esencial con el fin de prestar los Servicios Esenciales mencionados.

24. La prestación de los servicios esenciales de practicaje y remolcaje es brindada por terceras empresas que solicitan al Concesionario el acceso a la infraestructura portuaria. Cabe precisar que los costos de estos servicios son asumidos por la línea naviera.



III. DEMANDA DE SERVICIOS

III.1. Principales clientes

25. 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 28,4%, 18,8%, 14,8% y 9,5%, 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 32,2%, 18,5%, 14,4% y 8,2%, 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 2022, 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 15 380 mil toneladas, equivalente a una caída del 6,4% con relación al año 2021. Por su parte, el tráfico de contenedores (medido en TEU) registró una disminución del 3,4% en el mismo periodo, pasando de 1,47 millones de TEU a 1,42 millones de TEU. Respecto a la distribución de la carga (medida en TEU) durante el 2022, los regímenes de importación, exportación y transbordo representaron el 41,4%, 39,1% y 19,5% del tráfico total de contenedores, con el régimen de transbordo registrando la mayor caída con relación al año 2021 (-26 880 TEU, equivalente a -8,9%).

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 2022 recalaron 607 naves, nivel 5,7% inferior a lo alcanzó en el 2021 (644 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 2022 fue el mes de julio, con un total de 57, mientras en septiembre se recibió la menor cantidad, atendiéndose un total de 42 naves. Cabe resaltar que, si comparamos el nivel de naves atendidas

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 declaracion.estadistica@ositran.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

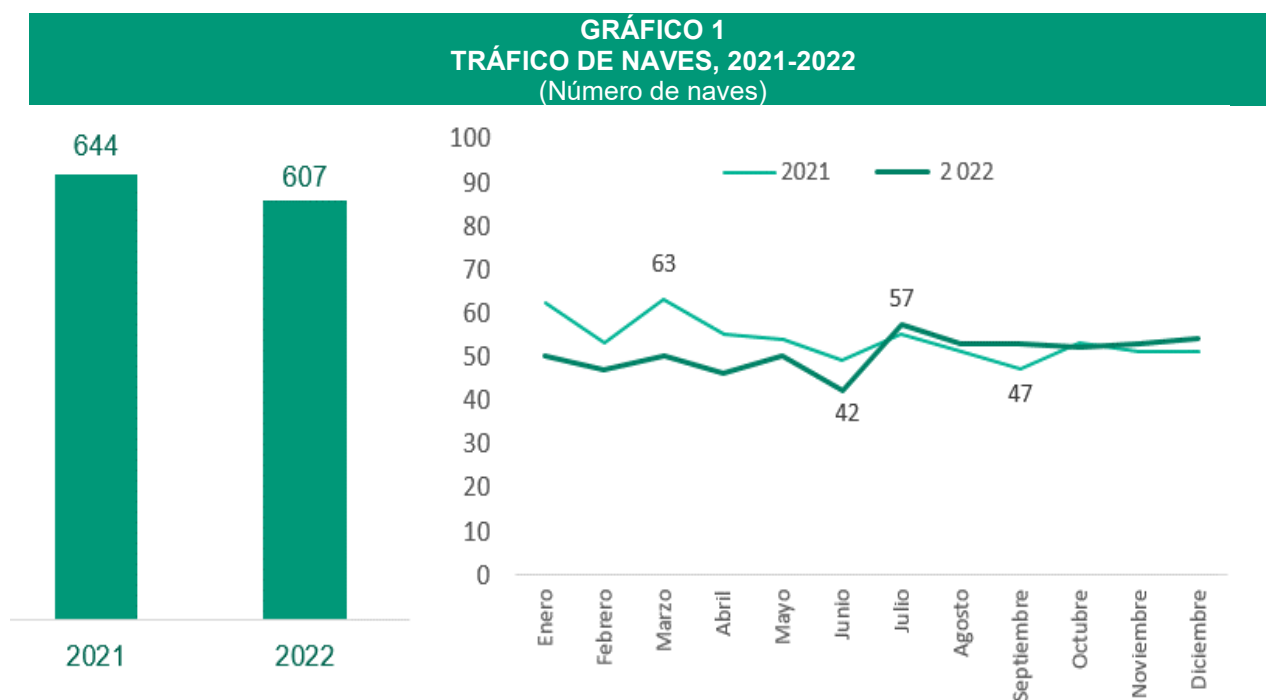
⁸ En efecto, en el caso peruano, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, de fecha 15 de marzo de 2020, se establecieron, entre otras medidas, el aislamiento social obligatorio (cuarentena) de la población y el cierre temporal de las fronteras. No obstante, el referido Decreto estableció además que 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.



en 2022 con los niveles registrados en 2019 (719 naves) previo a la pandemia, observamos una reducción de 15,6%.

31. A diferencia de los años 2019, 2020 y 2021, la reducción en el número de naves atendidas se correspondió con el menor volumen de carga movilizada tanto en TEU como en toneladas, con tasas del -3,4% y -6,4%, respectivamente. La menor caída relativa del número de naves (-5,7%) explica el menor volumen promedio de carga movilizada por nave, el cual pasó de 25,5 miles de toneladas por nave en 2021 a 25,3 miles de toneladas por nave en 2022.



Fuente: DP World.

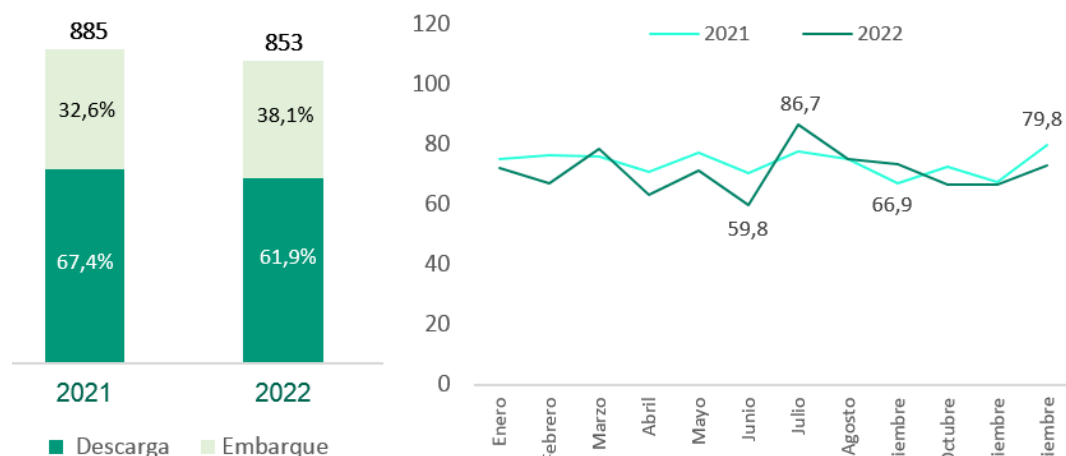
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos

32. Durante el año 2022, el Concesionario movilizó 852,9 miles de TEU de contenedores llenos, significando una caída del 3,7% respecto al año previo en términos agregados (equivalente a -32,4 miles de TEU). Este menor tráfico estuvo asociado, principalmente, a la caída en la operación de descarga en -5,1% (-27,9 miles de TEU), mientras la operación de embarque registró una tasa del -1,3% (-4,4 miles de TEU). Respecto a los niveles alcanzados antes de la pandemia, el volumen de contenedores llenos movinizados en 2022 resultó un 8,0% inferior, algo menor a la diferencia registrada en el año 2021 (-12,1%).



GRÁFICO 2
SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS, 2021-2022
(Miles de TEU)

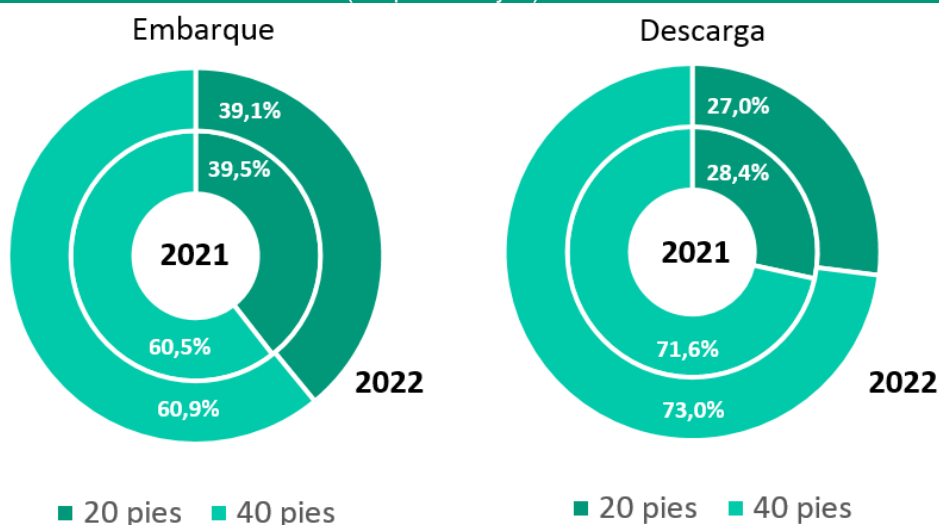


Fuente: DP World.

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 2021 y 2022, considerando que las operaciones de embarque ganaron solo un punto porcentual 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 2022, el mayor flujo de contenedores se ha registrado en el mes de julio, mientras que el valor mínimo se alcanzó en junio (ver Gráfico 2).
34. Respecto al tráfico total de embarque y descarga por tipo de contenedor lleno, podemos indicar que, durante el año 2022, los contenedores de 40 pies representaron el mayor número de contenedores (77,1%), con los de 20 pies representando el 22,9% restante. En particular, para el año 2022 se movilizaron 345,5 mil contenedores llenos de 40 pies, cayendo un 40,1% respecto a los 584,3 mil registrados en 2021, mientras que el número de contenedores llenos de 20 pies alcanzó una caída de 6,8%, pasando de 173,7 mil en 2021 a 161,9 mil en 2022.

GRÁFICO 3
SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS, 2021-2022
(En porcentajes)



Fuente: DP World.

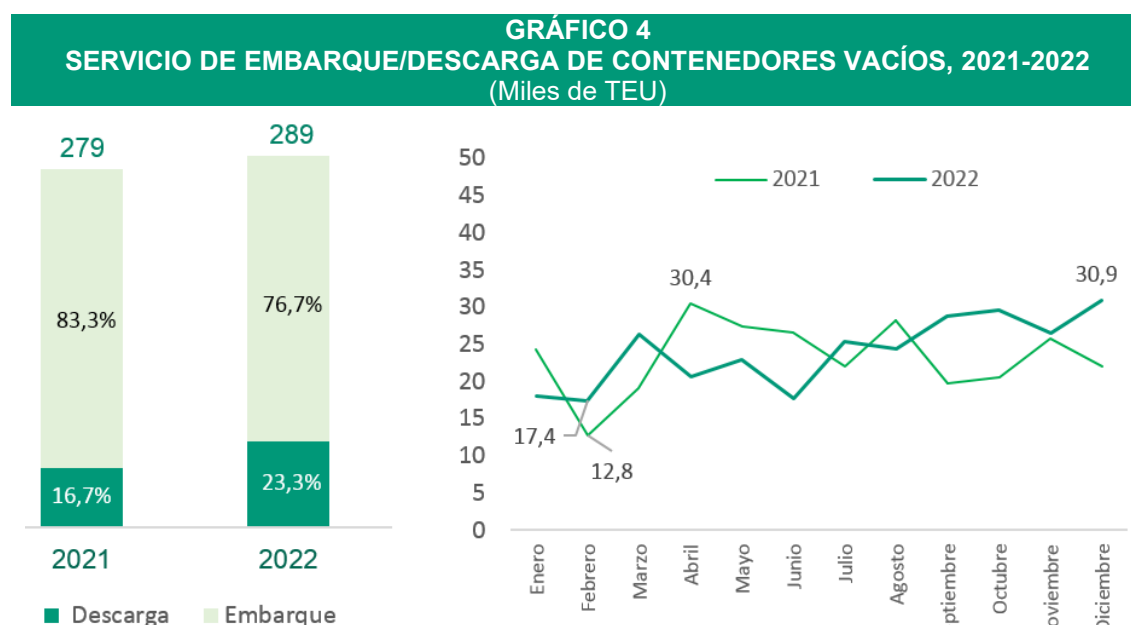
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



35. Durante el año 2022, 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 73,0%, cifra superior en 1,4% que el año previo (ver Gráfico N° 3). Por su parte, la operación de embarque de contenedores (exportación), mantuvo en el 2022 una participación de contenedores de 40 pies de 60,9%, también cercana a la alcanzada en el año previo (60,5%).
36. Finalmente, la operación de descarga presentó una evolución negativa, registrando una caída interanual anual del 5,9% en el número de contenedores llenos movilizados, tendencia similar a la observada en la operación de embarque, que cayó un 1,6%.

c) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos

37. Durante el año 2022, la carga del Servicio Estándar de Embarque/Descarga de contenedores vacíos mostró un crecimiento del 3,6% (equivalente a 9,9 miles de TEU) respecto al año previo, debido a la mayor magnitud en el aumento de la operación de descarga (20,7 miles de TEU, asociado a un 44,4% de crecimiento) respecto a la caída del embarque de contenedores vacíos (-10,8 miles de TEU, asociado a una tasa del -4,7%). Este crecimiento vuelve a colocar al volumen de contenedores vacíos movilizados en 2022 (ocurrió ya en el 2020) casi al nivel del observado antes de la pandemia, en particular, solo un 0,8% por debajo del mismo.



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

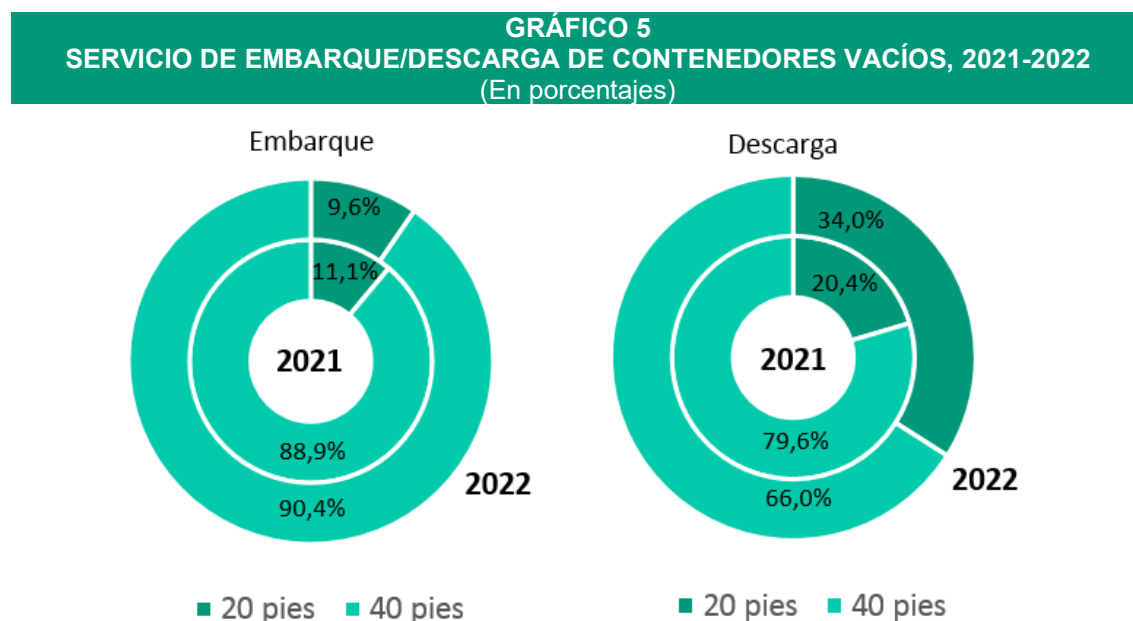
38. De otro lado, la distribución por tipo de operación muestra que el embarque mantiene el mayor porcentaje de contenedores vacíos movilizados bajo este servicio durante el 2022¹⁰. En particular, el 76,7% de los contenedores vacíos movilizados corresponde a dicha operación en el periodo analizado. Revisando el flujo mensual de embarque/descarga de contenedores medido en TEU, podemos destacar que, como ocurrió en el año 2021, el menor valor se registró en el mes de febrero (17,4 miles de TEU), alcanzando el máximo anual durante el mes de diciembre (30,9 miles de TEU).
39. En cuanto a las demandas por tipo de contenedores vacíos según el tamaño (20 o 40 pies) durante el año 2022, los de 40 mantuvieron la mayor participación, movilizand

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 84,1% del total de contenedores vacíos movilizados bajo este servicio, 3,2% por debajo del año 2021.

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 2022, se mantiene la regularidad observada en los últimos años con relación al mayor servicio en los de 40 pies, aunque que con una participación decreciente para la descarga (cae 13,6%) y estable para el descarga (crece 1,5%). 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



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

41. Finalmente, la operación de descarga registró un significativo incremento del 56,2% en el número de contenedores movilizados respecto al año 2021. Por el contrario, el número de contenedores movilizados en las operaciones de embarque registró una caída de 5,4%.

d) Servicio estándar de transbordo de contenedores

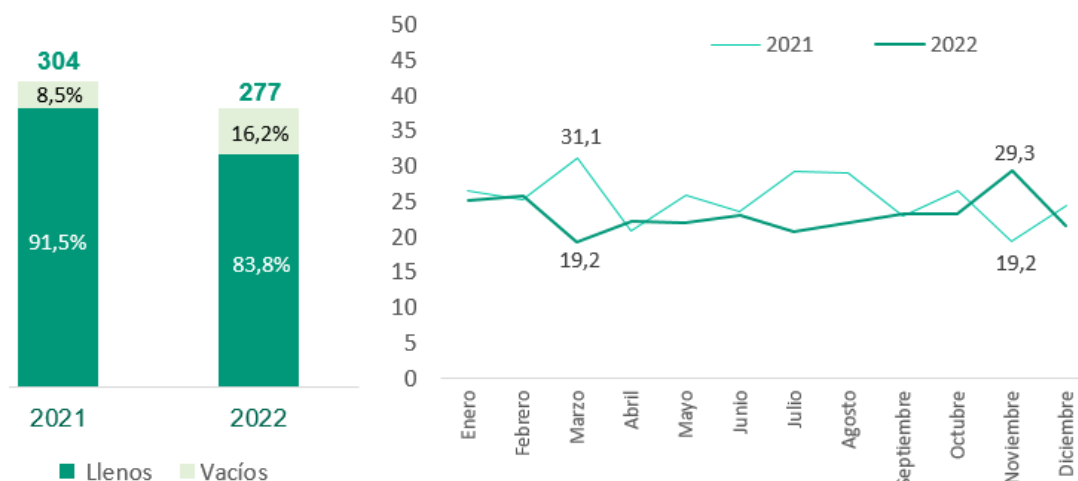
42. El servicio estándar de transbordo de contenedores (llenos o vacíos) se define como la carga en tránsito, declarada como tal, descargada por una nave y embarcada en otra, o en la misma en distinto viaje, para su retiro del Terminal¹². Durante el 2022, este servicio registró una caída del 8,8% con relación al año 2021, movilizándose 276,9 miles de TEU de contenedores, 2,4% 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 91,5% y 83,8% en 2021 y 2022, respectivamente.
43. En el análisis de la evolución de la demanda mensual, destaca el pico registrado en el mes de noviembre (en el año 2021 fue en el mes de marzo). De otro lado, el menor valor se registró en marzo (en el año 2021 ocurrió en el mes de noviembre)

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.gob.pe/anterior/puertos/terminal-de-contenedores-muelle-sur-callao/>



GRÁFICO 6
SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES, 2021-2022
(Miles de TEU)

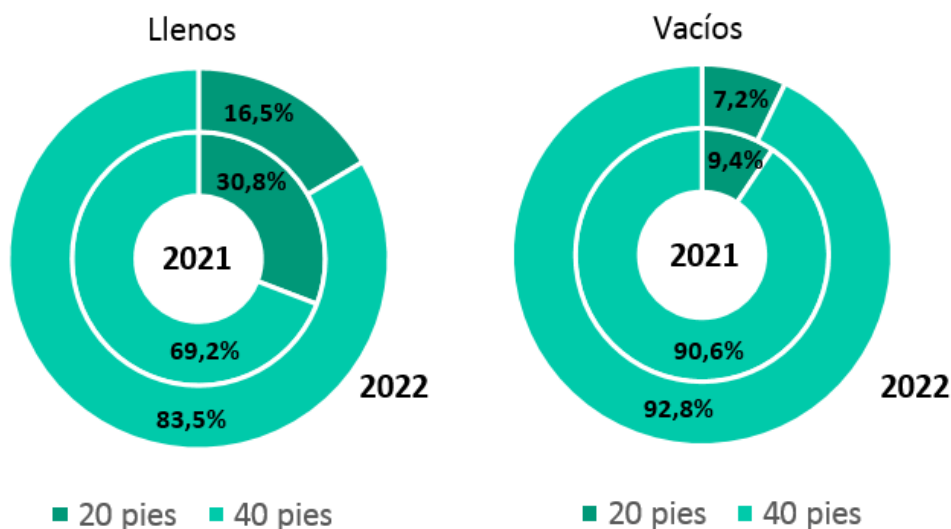


Fuente: DP World.

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 aumentando su predominancia respecto al año 2021¹³, pasando de un 70,8% a un 85,0% entre los años 2021 y 2022, sobre todo entre los contenedores llenos, que incrementaron su participación en 14,3%, mientras que los contenedores vacíos lo hicieron en un 2,2%.

GRÁFICO 7
SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES, 2021-2022
(En porcentajes)



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹³ Para mayor detalle revisar los informes de Desempeño de años anteriores.



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)¹⁴ 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 Concesionario¹⁵.
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

¹⁴ CPI (Consumer Price Index) es el índice de precios al consumidor de los EE.UU., publicado por el departamento de estadísticas laborales (The Bureau of Labor Statistics).

¹⁵ 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 2022-2023 de los servicios regulados entró en vigencia el 01 de setiembre de 2022.

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 2022, resultó ser de 8,52%, con una variación promedio máxima permitida del 11,18%. Las tarifas máximas actualizadas son las siguientes:

CUADRO 2 TARIFARIO DE LOS SERVICIOS ESTÁNDAR, 2021-2022 (USD, sin IGV)¹⁶

Concepto	Unidad de cobro	Vigente desde 01/09/2022		Vigente desde 31/08/2021	
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		20 pies	40 pies	20 pies	40 pies
Embarque o descarga de contenedores vacíos	Por contenedor	52,69	103,66	47,47	93,39
Embarque o descarga de contenedores llenos	Por contenedor	108,2	184,5	106,6	162,21
Transbordo de contenedores dentro del terminal	Ciclo completo	57,14	81,93	50,13	71,87

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

¹⁶ 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 11,0% y de *Transbordo de contenedores dentro del terminal* con una tasa del 14,0%, mientras que el servicio de *Embarque o descarga de contenedores llenos* vio incrementar su tarifa en un 1,5%.

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. En el Cuadro 3 se observa que, en el transcurso del año 2022, se registraron crecimientos en varios elementos del conjunto de los precios de los servicios especiales en función a la nave.

CUADRO 3 PRECIO DE ALGUNOS SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA NAVE, 2020-2021 (En USD, sin IGV)				
Concepto	Unidad de cobro	Vigente a partir de		
		01/09/2022	15/12/2021	
Re-estiba de contenedores				
Re-estiba en la misma bodega - contenedores 20 pies	Por contenedor	154,15	141,75	
Re-estiba en la misma bodega - contenedores 40 pies	Por contenedor	308,3	283,5	
Re-estiba vía muelle - contenedores 20 pies	Por contenedor	308,3	283,5	
Re-estiba vía muelle - contenedores 40 pies	Por contenedor	616,6	567,0	
Naves no celulares				
Cargo por embarque o descarga de bodegas de naves no celulares - contenedor 20 pies	Por movimiento	54,4	50,0	
Cargo por embarque o descarga de bodegas de naves no celulares - contenedor 40 pies	Por movimiento	76,2	70,0	
Escotillas o tapas de bodega				
Movilización de tapas de bodegas - Escotillas (20 pies)	Por ciclo	320,0	294,0	
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	125,0	
Días: 8 - en adelante (por día o parte de día, no retroactivo)	Por TEU/Día	28,0	25,0	
Uso de área operativa - almacenaje contenedores de transbordo				
Días: 0 -2 (incluidos en el servicio estándar)	Por TEU	Sin costo	Sin costo	
Días: 3 - 7	Por TEU	136,0	125,0	
Días: 8 - en adelante	Por TEU/Día	16,5	15,0	
Servicios especiales relacionados con la estiba/desestiba				
Trinca y destrinca de contenedores sobre cubierta con material defectuoso provisto por el armador	Por Contenedor	8,7	8,0	
Conexión y desconexión de contenedores reefers a bordo	Por Contenedor	8,7	8,0	
Apertura y cierre de twistlocks sobre y bajo cubierta con material defectuoso provisto por el armador	Por Contenedor	2,2	2,0	

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

56. En particular, entre los años 2021 y 2022, casi todos los servicios especiales a la nave presentaron tasas de crecimientos positivas de entre 8,7% y 8.9%, con excepción del servicio de *Uso de área operativa - almacenaje contenedores vacíos - Días: 8 - en adelante (por día o parte de día, no retroactivo)* y el servicio de *Servicios especiales relacionados con la estiba/desestiba - Apertura y cierre de twistlocks sobre y bajo cubierta con material defectuoso provisto por el armador*, que presentaron tasas de crecimiento del 12,0% y 10.0%, respectivamente.
57. En lo relativo a los precios de servicios especiales a la carga, el siguiente cuadro muestra como, en términos generales, un grupo de estos se incrementó entre un 8,8% (*Montaje y desmontaje de "Gensets" - ciclo completo - incluye 24 horas de almacenaje*) y 11,4% (*Embarque y descarga de carga - uso de infraestructura - porción tierra y Control entrada / salida (Gate In / Out) - Porción tierra*), mientras que otro grupo mantuvo los precios registrados en el 2021.



CUADRO 4 PRECIO DE ALGUNOS SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA CARGA, 2021–2022 (En USD^{1/}, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	Vigente a partir de	
		01/09/2022	15/12/2021
Movimiento extras en patio			
Movimiento extras en patio	Por movilización	49,0	45,0
Movilización para inspección - ciclo completo	Por ciclo	69,9	69,9
Pesaje adicional (se considerarán movimientos extras en patio)	Por contenedor	55,0	50,0
Servicio de manipuleo de carga			
Inspección del contenedor - uso de cuadrillas	Por contenedor	59,0	59,0
Inspección del contenedor - uso de montacargas (hasta 5 toneladas)	Por contenedor	59,0	59,0
Provisión de cuadrillas por tiempo (servicios especiales no especificados)	Por turno (8 horas)	125,0	125,0
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	23,9	21,9
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	35,0
Control entrada / salida (Gate In / Out) - Porción tierra	Por TM o M3	39,0	35,0
Uso de área operativa Importación / Exportación*			
Importación: Día 3 al 7 (tarifa por día o fracción)	Por TEU / día	182,0	165,9
Importación: Día 4 al 14 (tarifa por día o fracción)	Por TEU / día	182,0	165,9
Importación: Día 15 al 21 tarifa por día o fracción)	Por TEU / día	110,0	110,0
Servicio especial depósito temporal			
Importación - incluye Uso de Área del día 3 al día 7 - contenedor 20 pies	Por contenedor	460,0	420,0
Importación - incluye Uso de Área del día 3 al día 7 - contenedor 40 pies	Por contenedor	460,0	420,0
Importación - Solo uso de Área del día 8 al día 14 (como parte del servicio de depósito temporal)	Por TEU / día	89,0	80,9
Importación - Solo uso de Área del día 15 al día 21 (como parte del servicio de depósito temporal)	Por TEU / día	121,0	110,0
Exportación - incluye Uso de Área del día 4 al día 7	Por contenedor	330,0	300,0
Contenedores Reefer de transbordo - manipuleo, energía y monitoreo			
Recepción del contenedor reefer, exportación e importación	Por Contenedor	150,0	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	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 almacenaje	Por genset	31,0	28,5

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

1/ El precio de los Servicios Especiales Depósito Temporal se encuentran en soles.

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

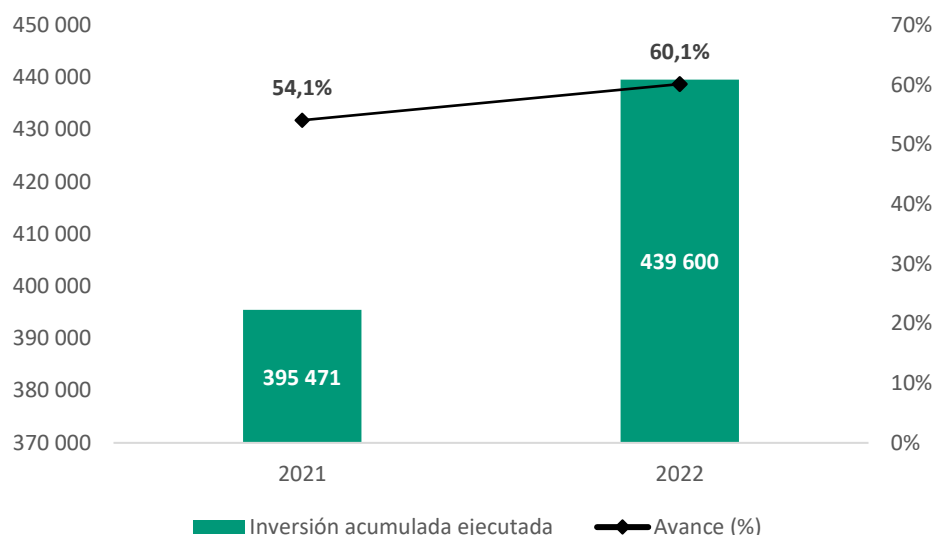
58. El Contrato de Concesión establece en materia de inversiones que el Concesionario deberá realizar la construcción del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur en dos fases, para la primera se proyectó una inversión de USD 308 millones (inc. IGV), y para la segunda se estimó una inversión de USD 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 2022 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, durante el mes de diciembre de 2022, el Concesionario solicitó a la Autoridad Portuaria Nacional la recepción de cuatro (04) Grúas RTG correspondiente al expediente técnico de obra de las Inversiones Adicionales. Adicionalmente, durante el mes de octubre de 2022, se inició la ejecución de la obra de Inversión Adicional "Ampliación de Vestuarios en el Edificio de



Amenidades” con un presupuesto de S/. 620,109.19 incluido IGV y un plazo de 90 días calendario¹⁷.

60. Durante el año 2022, el Ositrán reconoció al Concesionario inversiones por USD 44,1 millones, lo que dio como resultado que las inversiones acumuladas pasaran de USD 395,4 millones el 2021 a USD 439,6 millones el 2022 (+11,2%). En cuanto al porcentaje de avance de ejecución, se observa que este pasó de 54,1% a 60,1 entre los años 2021 y 2022, respectivamente.

GRÁFICO 8
INVERSIONES RECONOCIDAS Y PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO, 2021 – 2022
(En miles de USD, con IGV)



Nota:

*Inversión referencial de los Contratos de Concesión¹⁸.

**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.

¹⁷ Ositrán. Reporte Anual de Desempeño del Ositrán 2022. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4513279/reporte-desempeno-ositrán-2022.pdf>

¹⁸ 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, 2021 – 2022
(Miles de Soles)

Concepto	2021	2022
Autoridad Portuaria Nacional - APN	20 358	20 331
Ositrán	6 811	6 795
TOTAL	27 169	27 126

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

63. Durante el año 2022, los desembolsos realizados por conceptos de Retribución al Estado y Aporte por Regulación fueron similares a los registrados en el 2021, reduciéndose ligeramente en 0,2% en términos interanuales. En particular, los pagos por Retribución al Estado y Aporte por regulación mostraron tasas de crecimiento del -0,1% y -0,2%, respectivamente.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio y productividad¹⁹

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 individual²⁰.
66. Como se observa en el siguiente cuadro, durante el 2022 el tiempo de inicio de la descarga, en cada operación, no ha sido superior a los 30 minutos. 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 25 operaciones y 37 359 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 segundo y tercer trimestre reportado, en ambos casos con un promedio de 21 minutos.

¹⁹ La información estadística de niveles de servicio y productividad es de carácter preliminar, por lo que se encuentra sujeta a modificaciones.

²⁰ 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, 2022

	Trim. Dic21/Feb22	Trim. Mar/May 2022	Trim. Jun/Ago 2022	Trim. Set/Nov 2022
Requerimiento trimestral: Máximo 20 minutos (En minutos)				
Tiempo para el inicio de la Descarga	1	1	0	3
Tiempo para el zarpe de la Nave	15	15	14	14
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía	18	21	20	21
Requerimiento individual: Máximo 30 minutos (En operaciones que no cumplieron)				
Tiempo para el inicio de la Descarga	0	0	0	0
Tiempo para el zarpe de la Nave	8	5	8	4
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía	6174	10388	9576	11221

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 2022²¹ 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.

Gráfico 1 NIVELES DE RENDIMIENTO PARA CARGA CONTENEDORIZADA, 2022

	Trim. Dic21/Feb22	Trim. Mar/May 2022	Trim. Jun/Ago 2022	Trim. Set/Nov 2022
Rendimiento trimestral de embarque y descarga				
Contenedores: Mínimo 25 contenedores / hora	35,48	35,28	36,19	35,80
Rendimiento individual de embarque y descarga				
Contenedores: Mínimo 20 contenedores / hora	0	0	2	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 2022 se encontró entre los 35,28 contenedores/hora (para el II trimestre) y 36,19 contenedores/hora (para el III trimestre), siendo su valor mínimo exigible de 25 contenedores/hora. En el caso del rendimiento individual de embarque y descarga para contenedores, cabe indicar que dos operaciones registradas en el tercer trimestre supervisado del 2022 incumplieron con el valor mínimo de 20 contenedores/hora exigidos.

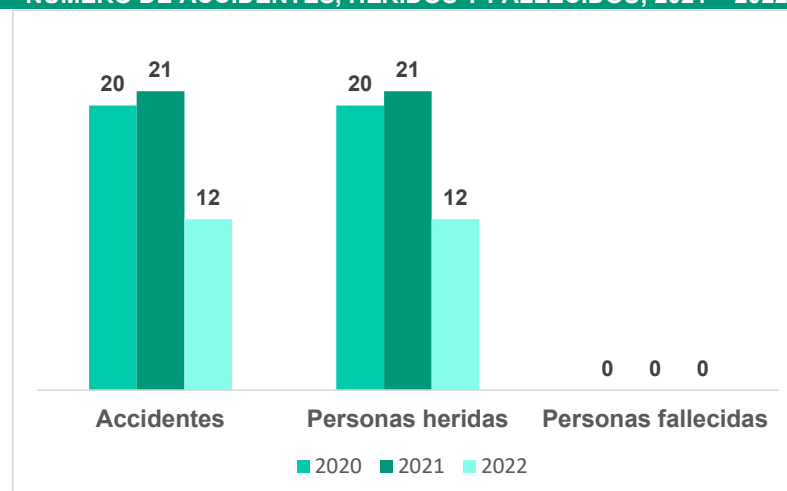
VI.2. Accidentes

70. En el transcurso del año 2022, se contabilizaron en el Terminal Muelle Sur un total de 12 accidentes, lo cual representó una reducción de 42,9% con relación a los accidentes ocurridos el año anterior (21). Dichos accidentes tuvieron como consecuencia que estas 12 personas resultaran heridas, no habiéndose registrado accidentes fatales.

²¹ 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.



GRÁFICO 9
NÚMERO DE ACCIDENTES, HERIDOS Y FALLECIDOS, 2021 – 2022



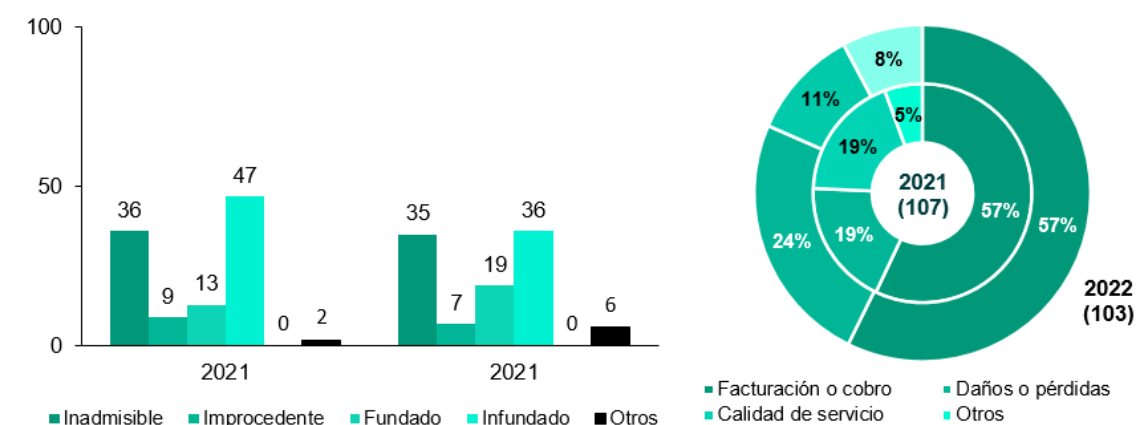
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

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 año 2022, el número de reclamos interpuestos por los usuarios del terminal ascendió a 103, un -3,7% (4 reclamos) menos que el año previo. Específicamente, destaca el incremento en los reclamos por Daños o pérdidas 25,0% (+5), aunque la caída en los reclamos relacionados a la Calidad del servicio del -45,0% (-9) implicó la mencionada caída en el número total de reclamos descrita líneas arriba.
73. En cuanto al estado de las resoluciones, de los 103 reclamos presentados durante el 2022, 36 fueron declarados Infundados (cayendo un 42,4%), 35 Inadmisibles (-2,8%), 19 Fundados (46,2%) y 7 Improcedentes (-22,2%). Entre los 6 restantes tenemos 4 En proceso y 2 Concluidos por desistimiento.

GRÁFICO 10
NÚMERO DE RECLAMOS RESUELTOS Y PRESENTADOS, 2021 – 2022



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



74. Finalmente, el Concesionario fue sancionado en tres (03) oportunidades durante el año 2022, 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 al trigésimo primer trimestre de explotación (diciembre 2017 - febrero 2018), trigésimo segundo trimestre de explotación (marzo a mayo 2018) y trigésimo tercer trimestre de explotación (junio a agosto 2018), con montos de 3,57 UIT, 1.15 UIT y 8,81 UIT, respectivamente.

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 Integral:

CUADRO 7
INGRESOS POR SERVICIOS 2021-2022
(En miles de dólares)

Ingresos de actividades ordinarias			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2022	2021	2022	2021	2022/2021
Estiba y desestiba de carga	124 746	120 832	70,3%	68,5%	3,2%
Servicios a carga contenerizada	19 190	19 312	10,8%	10,9%	-0,6%
Almacen en patio de contenedores	15 551	18 630	8,8%	10,6%	-16,5%
Monitoreo de contenedores refrigerados	13 517	12 598	7,6%	7,1%	7,3%
Servicios marinos	2 314	2 639	1,3%	1,5%	-12,3%
Manipuleo de contenedores	1 189	1 080	0,7%	0,6%	10,1%
Otros servicios no contenerizados	682	821	0,4%	0,5%	-16,9%
Carga no contenerizada, suelta y/o rodante	344	535	0,2%	0,3%	-35,7%
Total	177 533	176 447	100%	100%	0,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – DP World Callao S.R.L.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

77. Durante el 2022, los *Ingresos totales* de la concesión alcanzaron los USD 177,5 millones, equivalente a un crecimiento del 0,6% en términos interanuales. Entre los principales componentes de dichos ingresos tenemos a los ingresos por *Estiba y desestiba de carga*, que ascendieron a USD 124,7 millones, y representaron el 2022 un 70,3% de los ingresos totales, ligeramente superior al 68,5% registrado en el 2021. Destacan también los ingresos por *Servicio a la carga contenerizada*, *Almacén en patio de contenedores* y *Monitoreo de contenedores refrigerados*, que representaron el 10,8%, 8,8% y 7,6% de los ingresos totales en el periodo, respectivamente.
78. En lo referente a los costos totales, durante el 2022 estos alcanzaron los USD 60,6 millones, un 5,0% por encima del registrado en el año previo (USD 57,4 millones). Revisando los subcuentas, destacan los *Gastos de personal* por su magnitud, con USD 20,9 millones (34,6% del total de costos), manteniendo su participación en relación con el ejercicio 2021 (34,7%).



CUADRO 8
Costos de prestación de servicios 2021-2022
(En miles de dólares)

Costos de servicios			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2022	2021	2022	2021	2022/2021
Gastos de personal	20 979	20 021	34,6%	34,7%	4,8%
Depreciación	6 753	6 728	11,2%	11,7%	0,4%
Amortización	5 845	5 844	9,7%	10,1%	0,0%
Servicios de gerencia con entidades relacion	4 119	5 466	6,8%	9,5%	-24,6%
Retribución al Estado Peruano-APN	5 329	5 297	8,8%	9,2%	0,6%
Servicios prestados por terceros	5 009	3 910	8,3%	6,8%	28,1%
Repuestos	3 603	3 367	5,9%	5,8%	7,0%
Combustibles	4 199	2 909	6,9%	5,0%	44,3%
Aporte por regulación-OSITRAN	1 781	1 772	2,9%	3,1%	0,5%
Seguros	1 591	1 482	2,6%	2,6%	7,4%
Servicios para inspección tercerizados	519	379	0,9%	0,7%	36,9%
Otros	834	483	1,4%	0,8%	72,7%
Total	60 561	57 658	100,0%	100,0%	5,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – DP World Callao S.R.L.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

79. Asimismo, destacan los costos de *Depreciación* y *Amortización*, que constituyen los siguientes costos por magnitud, representando en el ejercicio 2022 el 11,2% y 9,7% de los costos totales, respectivamente. Cabe señalar que los costos de *Combustibles*, resultó la partida que mayor incremento porcentual tuvo, pasando de USD 2,9 millones en el 2021 a USD 4,2 millones en el 2022.
80. En el ejercicio 2022, los *Gastos de administración y ventas* se incrementaron en 7,8% con respecto al 2021, al pasar de USD 29,1 millones a USD 31,3 millones (+USD 2,3 millones). Este resultado se dio, principalmente, del efecto conjunto de incrementos en las subcuentas de *Depreciación*, *Gastos de Personal* y *Otros gastos de administración*, que aumentaron en USD 0,58 millones, USD 0,58 millones y 0,67 millones en el ejercicio 2022. De otro lado, destacan los gastos de *Mantenimiento de instalaciones*, que cayó un 5,9% en el mencionado periodo.

CUADRO 9
Gastos Operativos 2021-2022
(En miles de dólares)

Gastos de Administración y ventas			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2022	2021	2022	2021	2022/2021
Depreciación	11 728	11 145	37,4%	38,3%	5,2%
Gastos de personal	6 066	5 479	19,4%	18,9%	10,7%
Servicios de gerencia con entidades relacion	5 335	4 964	17,0%	17,1%	7,5%
Mantenimiento y soporte de aplicaciones	1 427	1 304	4,6%	4,5%	9,4%
Mantenimiento de instalaciones	1 001	1 064	3,2%	3,7%	-5,9%
Otros gastos de administración y ventas	5 776	5 108	18,4%	17,6%	13,1%
Total	31 333	29 064	100,0%	100,0%	7,8%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – DP World Callao S.R.L.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

81. En cuanto a los Resultados Integrales correspondiente al año 2022, podemos destacar a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, un resultado de *Ganancia bruta* de USD 116,9 millones, equivalente a una caída del 1,5% con relación a lo registrado el ejercicio previo (USD 118,8 millones). Asimismo, los *Resultados de la actividad de operación* alcanzaron una caída del 4,8%, ascendiendo en el 2022 a USD 85,7 millones.



CUADRO 10
Resultados integrales 2021-2022
(En miles de dólares)

	2022	2021	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2022	2021	2022/2021
Ingresos de actividades ordinarias	177 533	176 447	100%	100%	0,6%
Costo de servicios	-60 561	-57 658	-34,1%	-32,7%	5,0%
Ganancia bruta	116 972	118 789	65,9%	67,3%	-1,5%
Gastos de administración y ventas	-31 333	-29 064	-17,6%	-16,5%	7,8%
Otros ingresos	84	281	-0,1%	-0,5%	-70,1%
Resultado de actividades de operación	85 723	90 006	48,3%	51,0%	-4,8%
Ingresos financieros	811	302	0,5%	0,2%	168,5%
Gastos financieros	-12 033	-11 733	19,9%	20,3%	2,6%
Diferencias en cambio, neta	1 361	-535	0,8%	-0,3%	354,4%
Ganancia antes de impuesto a las gananc	75 862	78 040	42,7%	44,2%	-2,8%
Gasto por impuesto a las ganancias	-23 591	-23 980	-13,3%	-13,6%	-1,6%
Ganancia del periodo	52 271	54 060	29,4%	30,6%	-3,3%
Otro resultado integral					
Partidas que se reclasifican o pueden reclasificarse posteriormente al resultado del período					
Instrumentos derivados	15 268	9 582	8,6%	5,4%	59,3%
Total resultados integrales del período	67 539	63 642	38,0%	36,1%	6,1%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – DP World Callao S.R.L.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

82. Respecto a la ganancia del ejercicio, en el 2022 la misma ascendió a USD 52,3 millones, significando una caída de 3,3% (-USD 1,8 millones), ello como resultado del incremento en los costos operativos de USD 4,3 millones.

VII.2. Estado de Situación Financiera

83. 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 años 2021 y 2022.
84. Al cierre del año 2022, podemos resaltar que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementó en un 10,4%, pasando de USD 500,1 millones a USD 552,0 millones. Cabe recordar que esto ocurre luego que, en el ejercicio 2021, también se registrará un crecimiento de los activos en términos interanuales, en particular, del 14,2%.



CUADRO 11
Estado de Situación Financiera 2021-2022
(En miles dólares)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2022	2021		2022	2021
ACTIVOS CORRIENTES	124 916	174 480	PASIVO CORRIENTE	295 859	43 363
Efectivo y equivalente de efectivo	92 733	154 656	Cuentas por pagar comerciales	1 404	1 249
Cuentas por cobrar comerciales	7 390	11 173	Retribuciones por pagar	649	626
Cuentas por cobrar a entidades relacionada:	3 053	47	Tributos por pagar	3 289	6 952
Otras cuentas por cobrar	5 925	662	Cuentas por pagar a entidades relacionada	2 012	6 103
Inventarios	5 247	4 580	Intereses por pagar	2 539	1 761
Gastos contratados por anticipado	5 220	3 362	Obligaciones financieras	259 733	
Instrumentos financieros derivados	5 348		Otras cuentas por pagar	26 233	26 672
			PASIVO NO CORRIENTE	21 368	289 507
			Pasivo por impuestos diferidos	21 368	20 161
			Obligaciones financieras		259 426
			Instrumentos financieros derivados		9 920
ACTIVOS NO CORRIENTES	427 128	325 668	TOTAL PASIVO	317 227	332 870
Instalaciones y equipo	347 878	240 573			
Intangibles	79 250	85 095	PATRIMONIO NETO	234 817	167 278
			Capital emitido	76 270	76 270
			Reserva de cobertura	5 348	-9 920
			Resultados acumulados	153 199	100 928
TOTAL ACTIVOS	552 044	500 148	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	552 044	500 148

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – DP World Callao S.R.L.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

CUADRO 12
Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2021-2022
(En porcentajes)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2022	2021	2022/2021		2022	2021	2022/2021
ACTIVOS CORRIENTES	22,6%	34,9%	-28%	PASIVO CORRIENTE	53,6%	8,7%	582%
Efectivo y equivalente de efectivo	16,8%	30,9%	-40%	Cuentas por pagar comerciales	0,3%	0,2%	12%
Cuentas por cobrar comerciales	1,3%	2,2%	-34%	Retribuciones por pagar	0,1%	0,1%	4%
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	0,6%	0,0%	6396%	Tributos por pagar	0,6%	1,4%	-53%
Otras cuentas por cobrar	1,1%	0,1%	795%	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	0,4%	1,2%	-67%
Inventarios	1,0%	0,9%	15%	Intereses por pagar	0,5%	0,4%	44%
Gastos contratados por anticipado	0,9%	0,7%	55%	Dividendos por pagar	47,0%	0,0%	
	1,0%			Otras cuentas por pagar	4,8%	5,3%	-2%
				PASIVO NO CORRIENTE	3,9%	57,9%	-93%
				Pasivo por impuestos diferidos	3,9%	4,0%	6%
				Obligaciones financieras	0,0%	51,9%	-100%
				Instrumentos financieros derivados	0,0%	2,0%	-100%
ACTIVOS NO CORRIENTES	77,4%	65,1%	31%	TOTAL PASIVO	57,5%	66,6%	-4,7%
Instalaciones y equipo	63,0%	48,1%	45%				
Intangibles	14,4%	17,0%	-7%	PATRIMONIO NETO	42,5%	33,4%	40%
				Capital emitido	13,8%	15,2%	0%
				Reserva de cobertura	1,0%	-2,0%	-154%
				Resultados acumulados	27,8%	20,2%	52%
TOTAL ACTIVOS	100,0%	100,0%	10,4%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100,0%	100,0%	10,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – DP World Callao S.R.L.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

85. En lo que respecta a los activos, el *Activo corriente* registró una caída del 28,4% entre el 2021 y 2022, aumentando de USD 174,5 millones a USD 124,9 millones; mientras que los activos no



corrientes se incrementaron un 31,2%, pasando de USD 325,7 millones a USD 427,1 millones. Estos resultados tuvieron un impacto en la distribución de las cuentas del activo, con el *Activo corriente* pasando de representar el 34,9% de los activos totales en el año 2021 al 22,6% en el año 2022; mientras que el *Activo no corriente* pasó de representar el 65,1% de los activos totales en el año 2021 al 77,4% en el año 2022.

86. La cuenta de mayor volumen del activo corriente está constituida por *el efectivo y equivalente de efectivo*²², que registró USD 92,7 millones (representa el 16,8% del activo total), habiendo disminuido en 40,0% con relación al valor consignado en el 2021 (en el ejercicio 2021 también presentó una caída interanual del 58,0%); mientras que por el lado del activo no corriente, la cuenta *Instalaciones y equipo*, que registra USD 347,9,6 millones, es la de mayor volumen, representando el 63,0% del total de activos, habiendo incrementado en 44,6% en relación al 2021.
87. De otro lado, los pasivos totales de la concesión se redujeron en 4,7%, mientras que el patrimonio neto se incrementó en 40,4%, ascendiendo en el ejercicio 2021 a USD 317,2 millones y USD 234,8 millones, respectivamente, representando el 57,5% y 42,5% del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. Con relación a las subcuentas, destacan tanto el comportamiento del pasivo corriente, que registró un valor de USD 295,9 millones en el ejercicio 2022, un 582,3% mayor al valor registrado en el 2021 (USD 43,4 millones), como del pasivo no corriente, que registró un valor de USD 21,4 millones en el 2022, un 92,6% respecto del valor alcanzado en el 2021 (USD 289,5 millones).
88. En cuanto al pasivo corriente, la cuenta de mayor magnitud está constituida por *Obligaciones financieras* que, en el 2022 ascendieron a USD 259,7 millones (USD 0,0 en el ejercicio 2021); en el pasivo no corriente, la única cuenta con saldo fue la correspondiente a *Pasivos por impuestos diferidos*, registrando un valor de USD 21,4 millones.
89. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se incrementó en USD 67,5 millones (+40,4%) durante el año 2022 como resultado, principalmente, del incremento de los *Resultados acumulados* en USD 52,3 millones respecto del registrado en el ejercicio 2021.

VII.3. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

90. 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 caída en la capacidad para afrontar la totalidad de obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, observándose que todos los ratios pasaron a estar por debajo de 1.
91. En particular, la caída del activo corriente en 28% y el incremento del pasivo corriente en 582% han determinado en forma conjunta que el ratio liquidez clásica²³ disminuya de 4.02 a 0.42; en la misma línea, el ratio de la prueba ácida²⁴ también se cae, en el ejercicio 2022, de 3,84 a 0.37.

CUADRO 13
Ratios de Liquidez, 2021 – 2022

Ratios	2022	2021
Liquidez general	0,42	4,02
Prueba Ácida	0,37	3,84
Liquidez absoluta	0,31	3,57

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – DP World Callao S.R.L.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

²² Constituido prácticamente en su totalidad por cuentas corrientes que corresponden a fondos mantenidos en bancos del exterior.

²³ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

²⁴ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente



92. Similarmente, el ratio de liquidez absoluta²⁵ o también llamado ratio de prueba defensiva, cae significativamente de 3,57 a 0,31, lo que determina que la cuenta de efectivo permite respaldar un 31% el total del pasivo corriente, Esto se da como resultado tanto de la caída del 40% en la cuenta *efectivo* como del significativo incremento en el pasivo corriente descrito líneas arriba.

Ratios de Endeudamiento Financiero

93. En lo relativo a los ratios de endeudamiento del Concesionario, el siguiente cuadro presenta los resultados durante el ejercicio 2022, evaluando la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

CUADRO 14
Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento,
2021 – 2022

Ratios	2022	2021
Deuda/Patrimonio	135,1%	199,0%
Endeudamiento del Activo	57,5%	66,6%
Calidad de la Deuda	93,3%	13,0%
Indice de Solvencia	1,74	1,50

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – DP World Callao S.R.L.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

94. El ratio Deuda/Patrimonio²⁶, muestra que, para el ejercicio 2022, por cada USD 135,0 de deuda corresponde USD 100 de patrimonio, lo cual denota un nivel de apalancamiento medio de la empresa, aunque observándose una disminución significativa respecto al ratio de apalancamiento correspondiente al año 2021 (199,0%), explicado por la disminución del total de pasivo en 4,7% y, sobre todo, el incremento del patrimonio neto en 40,4%.
95. El ratio endeudamiento del activo²⁷ nos indica que, en el ejercicio 2022, del total de activos, un 57,5% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha disminuido frente al nivel de 66,6% alcanzado en 2021, continuando su tendencia decreciente (el 2020 fue del 76,3%), 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.
96. El ratio de calidad de la deuda²⁸ asciende a 93,3% en el ejercicio 2022, lo que indica que el 6,7% de deuda que tiene la empresa es de largo plazo. Este resultado representa un incremento significativo respecto al obtenido en el ejercicio 2021, cuando fue del 13,0% (87% de deuda de largo plazo).
97. Finalmente, el índice de solvencia²⁹ para el ejercicio 2022 nos indica que, por cada dólar (USD 1) de pasivo total corresponde USD 1,74 de activo total. Durante el ejercicio 2021, por cada dólar de pasivo total le correspondió USD 1,50 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 2022, explicándose tanto en el crecimiento del 10,4% de los activos como en la caída en 4,7% en los pasivos.

Ratios de Rentabilidad

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

²⁵ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.

²⁶ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

²⁷ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

²⁸ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.

²⁹ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.



CUADRO 15
Ratios de Rentabilidad, 2021 – 2022

Ratios	2022	2021
Margen Bruto	65,9%	67,3%
Margen Operativo	48,3%	51,0%
Margen EBITDA	62,0%	64,5%
Margen Neto	29,4%	30,6%
ROE	28,8%	38,0%
ROA	12,2%	12,7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – DP World Callao S.R.L.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

99. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto³⁰ cayó ligeramente de 67,3% en el 2021 a 65,9% en el 2022. Respecto al margen operativo³¹ y el margen EBITDA³² estos también registraron caídas, al pasar de 51,0% y 64,5% en el 2021 a 48,3% y 62,0%, respectivamente, en el 2022. De otro lado, el margen neto³³ cayó al pasar de 30,6% en el 2021 a 29,4% en el 2022. Este último ratio indica que en el ejercicio 2022 por cada USD 100 de ingresos se obtuvo utilidad neta de USD 29,4 como resultado final del ejercicio.
100. El ROE³⁴ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2022 esta disminuye respecto al ejercicio 2021, siendo que, por cada USD 100 de patrimonio se obtuvo utilidad neta de USD 28,8, mientras que en el ejercicio 2021 se obtuvo utilidad neta de USD 38,0.
101. Finalmente, y en línea con los resultados para los ratios presentados, se observa una caída en la rentabilidad sobre los activos o ROA³⁵ el cual ascendió a 12,2% (12,7% en el 2021), así la empresa empeoró ligeramente su eficacia en el resultado final del ejercicio 2022, obteniendo una ganancia de USD 12,2 por cada USD 100 de activo total.

VIII. CONCLUSIONES

102. El análisis del desempeño de la Concesión del Nuevo Terminal Muelle Sur del Callao del año 2022 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 2022, Hapag-Lloyd, CMA CGM, China Shipping Container Line, y Evergreen con un 28,4%, 18,8%, 14,8% y 9,5%, respectivamente., siendo los mismos que se observaron en 2021.
 - (ii) Durante el 2022 recalieron 607 naves, nivel 5,7% inferior a lo alcanzado en el 2021 (644 naves), siendo las mismas del tipo de alto bordo y Gear Less. A diferencia de los años 2019, 2020 y 2021, la reducción en el número de naves atendidas se correspondió con un menor volumen de carga movilizada, tanto en TEU como en toneladas.
 - (iii) En el año 2022, el Concesionario movilizó -3,7% menos de contenedores llenos, asociado, principalmente, a la caída en la operación de descarga en -5,1%. La carga del Servicio Estándar de Embarque/Descarga de contenedores vacíos mostró un crecimiento interanual del 3,6%, debido a la mayor magnitud en el aumento de la operación de descarga (44,4% de crecimiento) respecto a la caída del embarque de contenedores vacíos (-4,7%). El servicio estándar de transbordo de contenedores (llenos o vacíos) registró una caída interanual del 8,8%, realizado en su mayoría para contenedores llenos.

³⁰ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

³¹ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

³² El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.

³³ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

³⁴ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

³⁵ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



- (iv) El factor de productividad (-2,66%) a aplicarse cada año mediante la fórmula $RPI - X$, resultó en una variación promedio máxima permitida del 11,18%. Los servicios con mayor aumento fueron los de *Embarque o descarga de contenedores vacíos* con una tasa del 11,0% y de *Transbordo de contenedores dentro del terminal* con una tasa del 14,0%, mientras que el servicio de Embarque o descarga de contenedores llenos vio incrementar su tarifa en solo un 1,5%.
- (v) Durante el año 2022, el Ositrán reconoció al Concesionario inversiones por USD 44,1 millones, lo que dio como resultado que las inversiones acumuladas pasaran de USD 395,4 millones el 2021 a USD 439,6 millones el 2022 (+11,2%). En cuanto al porcentaje de avance de ejecución, se observa que este pasó de 54,1% a 80,1 entre los años 2021 y 2022, respectivamente.
- (vi) En el transcurso del año 2022, se contabilizaron en el Terminal Muelle Sur un total de doce (12), nueve (9) accidentes menos que durante el año 2021 (-42,9%). Dichos accidentes no registraron resultados fatales.
- (vii) En el transcurso del año 2022, el número de reclamos interpuestos por los usuarios del terminal ascendió a 103, lo que representó una caída de 3,7% con relación al año previo. Específicamente, destaca el incremento de los reclamos por daños o pérdidas en 25,0% y la caída en los reclamos relacionados a la calidad del servicio en 45,0%. Durante el mencionado año, el Concesionario fue sancionado en tres (03) oportunidades durante el año 2022, 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 2022, se puede concluir lo siguiente:
- Respecto a los resultados de la actividad de operación, este alcanzó una caída del 4,8%, ascendiendo en el 2022 a USD 85,7 millones. De otro lado, la ganancia neta del ejercicio ascendió a USD 52,3 millones, significando una caída de 3,3% (-USD 1,8 millones, destacando el efecto del incremento en los costos operativos de USD 4,3 millones.
 - De otro lado, el análisis basado en ratios de liquidez indican una caída en la capacidad para afrontar la totalidad de obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad.
 - El ratio Deuda/Patrimonio muestra un nivel de apalancamiento medio de la empresa, aunque observándose una disminución significativa respecto al ratio de apalancamiento correspondiente al año 2021. El ratio endeudamiento del activo nos indica una tendencia a la mejora en el nivel de exposición de los activos con el endeudamiento con terceros, mientras que el ratio de calidad de la deuda indica un bajo porcentaje en deuda de largo plazo. Finalmente, el índice de solvencia indica que se mejoró el nivel de solvencia de la empresa durante el ejercicio 2022.
 - Al analizar las ratios de rentabilidad, estos registraron caídas poco significativas.



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	▪ <u>Primer tramo</u>: Menor Índice Tarifario Estándar. ▪ <u>Segundo Tramo</u>: Mayor Inversión Complementaria Adicional.	Bases del Concurso
5	Adendas	▪ 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	Autosostenible	Cláusula 2.7. (p. 25)
7	Tipo de Contrato	DBFO (Diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación)	Cláusula 2.1. (p. 24)
8	Capital mínimo	USD 42,7 millones (20% del Presupuesto Estimado Oficial de la Obra)	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 28)
9	Garantías a favor del concedente	▪ 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	▪ El Concedente garantiza al Concesionario que: - 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.
		- 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. ▪ El regulador verificará anualmente la demanda atendida por el Concesionario.	
11	Garantías a favor de acreedores permitidos	▪ 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	▪ 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	<u>Etapa 1:</u> dos amarraderos de 300m. y equipamiento (grúas pórtico de muelle y de patio) <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.	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	▪ Trato Directo ▪ Arbitraje: - 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	- Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: - 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	- Entre las principales destacan: - 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	- Se estipula un mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio Económico-financiero en caso de que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a: 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: 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	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.
		- 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	- 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	- 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	- 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	Las tarifas establecidas en el contrato de concesión son las siguientes: ▪ En función a la nave - Por metro-eslora por hora: USD 0,70 ▪ En función a la carga - 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	El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 3% de los Ingresos Brutos Mensuales que obtenga el concesionario por la prestación de los servicios, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión.	Cláusula 8.20. (p. 55)

ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Terminal Muelle Sur del Callao - DP World														
Modalidad de concesión:	Autosostenible													
Plazo de concesión:	30 años													
Periodo:	2010-2022													
a. Tráfico														
Indicador	Unidad medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Naves atendidas	Unidades	371	949	925	816	840	804	805	771	753	719	647	644	607
Carga total atendida	Toneladas	1251000	11820 400	14 728 000	13 699 000	15 107 300	13 521000	12 026 624	13 524 348	14 537 764	15 040 297	15 150 390	16 429	15 380
Carga por tipo de operación:														
Exportación	Toneladas	420 000	3 711500	4 501000	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
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 661179	6 760 142	6 499 887
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
Carga por tipo de producto:														
Indicador	Unidad medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
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
Contenedores	TEU	420 549	1094 297	1357 194	1310 402	1426 516	1238 903	1109 707	1203 317	1269 789	1351647	1328 069	1467 881	1418 538
b. Ingresos de actividades ordinarias														
Ingresos	Unidad medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Estiba y desestiba	M iles de dólares	28 891	70 259	93 035	91366	103 145	96 778	87 494	95 512	100 251	106 638	104 505	120 832	124 746
Almacenamiento en patio de contenedores	M iles de dólares	2 132	10 824	17 677	19 483	21770	17 719	13 005	16 035	17 360	16 572	16 491	18 630	15 551
Servicio a la carga contenedorizada	M iles 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
Monitoreo de contenedores refrigerados	M iles de dólares	1042	2 928	3 564	3 817	4 364	4 550	4 502	5 741	7 849	7 507	7 486	12 598	13 517
Servicios marinos	M iles de dólares	1246	2 338	2 761	2 685	3 004	2 661	2 305	2 669	2 858	2 625	2 652	2 639	2 314
Manipuleo de contenedores	M iles de dólares	205	850	1330	1441	1735	1624	1452	1595	1506	1307	1088	1080	1189
Carga no contenedorizada	M iles de dólares	-	89	98	98	420	360	994	1159	1065	1183	1122	535	344
Otros servicios no contenerizados	M iles de dólares												821	682
Total	M iles 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

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



EL REGULADOR DE LA INFRAESTRUCTURA
DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

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

Teléfono: (511) 440 5115

Info@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de La Sotta

**Jefe de Estudios
Económicos**

Melina Caldas Cabrera

Jefe de Regulación

ELABORACIÓN Y DISEÑO

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

Jhonatan Jose David Ccallo Ccari – Practicante

Renato Castañeda Portocarrero – Practicante