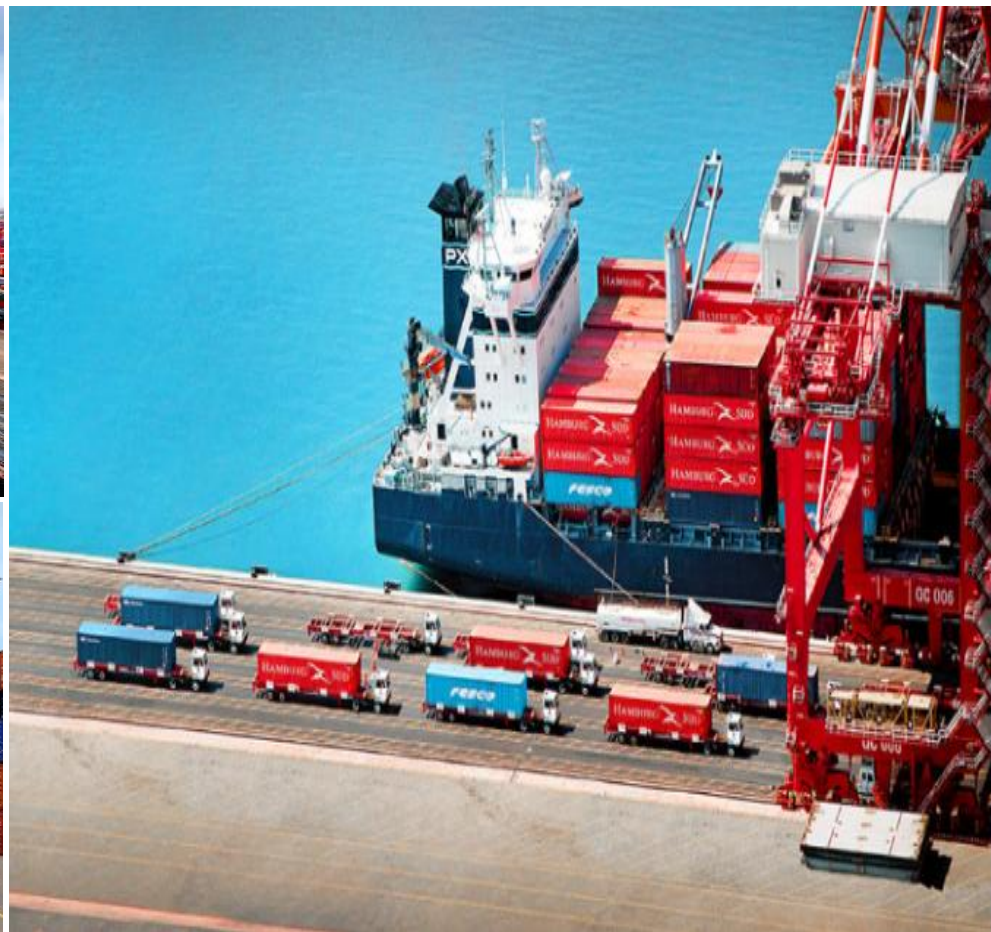
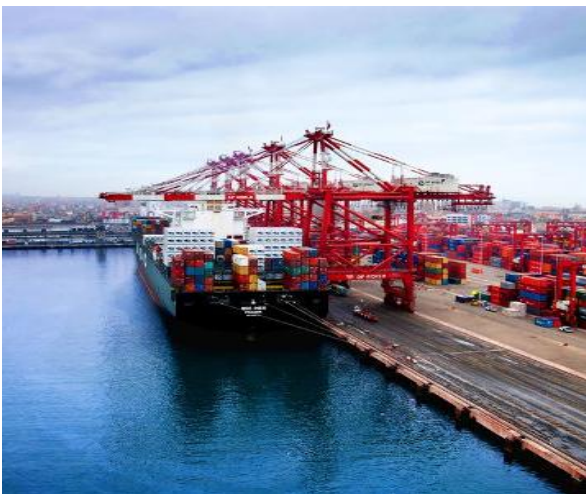




INFORME DE DESEMPEÑO

Terminal Contenedores del Callao – Muelle Sur
2024

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 2024: Terminal Contenedores del Callao – Muelle Sur

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

Fe de erratas publicada el 15 de setiembre de 2026

Se actualizó el Informe de Desempeño 2024: 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.....	10
II.1. Servicios estándar.....	10
II.2. Servicios especiales.....	10
II.3. Servicios sujetos a régimen de acceso	10
III. DEMANDA DE SERVICIOS.....	11
III.1. Principales clientes.....	11
III.2. Evolución del tráfico	11
IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO.....	17
IV.1. Tarifas	17
IV.2. Precios	19
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	20
V.1. Inversiones.....	20
V.2. Pagos al Estado	21
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO.....	22
VI.1. Niveles de servicio y productividad	22
VI.2. Accidentes.....	23
VI.3. Reclamos, sanciones y penalidades	24
VII. ESTADOS FINANCIEROS.....	24
VII.1. Estado de Resultados Integrales	25
VII.2. Estado de Situación Financiera.....	30
VII.3. Indicadores Financieros	36
VIII. CONCLUSIONES	39
ANEXOS	41
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....	41
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO.....	46



CUADROS

CUADRO 1 FACTOR DE PRODUCTIVIDAD DETERMINADO PARA DP WORLD	18
CUADRO 2 TARIFARIO DE LOS SERVICIOS ESTÁNDAR, 2023-2024	18
CUADRO 3 PRECIO DE ALGUNOS SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA NAVE, 2023-2024	19
CUADRO 4 PRECIO DE ALGUNOS SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA CARGA, 2023-2024	20
CUADRO 5 APORTES AL ESTADO, 2023 – 2024	22
CUADRO 6: TIEMPO INICIO DE LA DESCARGA, ZARPE DE LA NAVE Y ATENCIÓN AL USUARIO PARA EL RETIRO DE SU MERCANCÍA, 2024	23
CUADRO 7: NIVELES DE RENDIMIENTO PARA CARGA CONTENEDORIZADA, 2024	23
CUADRO 8 INGRESOS POR SERVICIOS 2020-2024	25
CUADRO 9 COSTOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS 2020-2024	27
CUADRO 10 GASTOS OPERATIVOS 2020-2024	28
CUADRO 11 RESULTADOS INTEGRALES 2020-2024	29
CUADRO 12 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA 2020-2024	31
CUADRO 13 RATIOS DE LIQUIDEZ, 2023 Y 2024	36
CUADRO 14 RATIOS DE APALANCAMIENTO/ENDEUDAMIENTO, 2023 Y 2024	37
CUADRO 15 RATIOS DE RENTABILIDAD, 2023 Y 2024	38

GRÁFICOS

GRÁFICO 1 TRÁFICO DE NAVES, 2023-2024	12
GRÁFICO 2 SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS, 2023-2024	12
GRÁFICO 3 SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS, 2023-2024	13
GRÁFICO 4 SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS, 2023-2024	14
GRÁFICO 5 SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS, 2023-2024	15
GRÁFICO 6 SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES, 2023-2024	16
GRÁFICO 7 SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES, 2023-2024	16
GRÁFICO 8 INVERSIONES RECONOCIDAS Y PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO, 2023 – 2024	21
GRÁFICO 9 NÚMERO DE ACCIDENTES, HERIDOS Y FALLECIDOS, 2023 – 2024	24
GRÁFICO 10 NÚMERO DE RECLAMOS RESUELTOS Y PRESENTADOS, 2023 – 2024	24
GRÁFICO 11 INGRESOS DE ACTIVIDAD ORDINARIAS, 2020 – 2024	26
GRÁFICO 12 COMPOSICIÓN DE LOS COSTOS DE SERVICIO, 2023 Y 2024	27
GRÁFICO 13 COMPOSICIÓN DE LOS GASTOS DE ADMINISTRACIÓN Y VENTAS	28
GRÁFICO 14 EVOLUCIÓN DE LOS RESULTADOS, 2020 – 2024	30
GRÁFICO 15 COMPOSICIÓN DE ACTIVOS DE LA EMPRESA	32
GRÁFICO 16 EVOLUCIÓN DE LOS ACTIVOS, 2020-2024	33
GRÁFICO 17 COMPOSICIÓN DE PASIVOS DE LA EMPRESA	34
GRÁFICO 18 EVOLUCIÓN DE LOS PASIVOS, 2020-2024	35
GRÁFICO 19 COMPOSICIÓN DEL PATRIMONIO DE LA EMPRESA, AÑO 2024	35



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 2024, 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 2024, 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 2024, 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 32,3 %, 19,0 %, 11,2 % y 9,1 %, respectivamente, siendo los mismos que se observaron en el año 2023.

Durante el 2024 recalaron 901 naves, nivel 9,5 % superior a lo alcanzado en el 2023 (823 naves), siendo las mismas del tipo de alto bordo y *Gear Less*. El aumento en el número de naves atendidas correspondió con el mayor volumen de carga movilizada tanto en TEU como en toneladas.

En lo relativo a la evolución del tráfico agregado, podemos decir que la carga movilizada en el Terminal Muelle Sur registró 21 345 mil toneladas, equivalente a un aumento del 22,2 % con relación al año 2023. En la misma línea, el tráfico de contenedores (medido en TEU) registró un aumento del 3,3 % en el mismo periodo, pasando de 1,59 millones de TEU a 1,64 millones de TEU. Respecto a la distribución de la carga (medida en TEU) durante el 2024, los regímenes de importación, exportación y transbordo representaron el 45,9 %, 39,0 % y 15,1 % del tráfico total de contenedores, con el régimen de importación registrando el mayor aumento con relación al año 2023 (+121 363 TEU, equivalente a un crecimiento del 19,2 %).

En el año 2024, el Concesionario movilizó 1040,5 miles de TEU de contenedores llenos, significando un aumento del 22,3 % respecto al año previo. Este mayor tráfico estuvo asociado, al incremento en la operación de descarga en 25,4 % (+132,2 miles de TEU), y de embarque en 17,5 % (+57,8 miles de TEU). La carga del Servicio Estándar de Embarque/Descarga de contenedores vacíos mostró una disminución del -2,0 %, debido a la menor actividad en la operación de descarga, que se redujo en -9,8 % (10,9 mil TEU menos), parcialmente compensada por un incremento de 1,5 % (3,8 mil TEU más) en la operación de embarque. El servicio estándar de transbordo de contenedores (llenos o vacíos) registró una caída del 34,6 % con relación al año 2023, movilizándose un total de 246,7 miles de TEU de contenedores. Este servicio se realiza en su mayoría para contenedores llenos, registrando una participación del 83,2 % y 82,6 % en 2023 y 2024, respectivamente.

El factor de productividad (-2,66 %) a aplicarse cada año mediante la fórmula $RPI - X$, donde RPI representa la variación anual del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América de los últimos doce (12) meses publicado por The Bureau of Labor Statistics, resultó en una variación promedio máxima permitida del +5,55 %. los servicios con mayor aumento fueron el *Transbordo de contenedores dentro del terminal – 40 pies*, *Transbordo de contenedores dentro del terminal – 20 pies* y *Embarque o descarga de contenedores llenos – 40 pies* con tasas del 6,77 %, 6,56 % y 6,84 %, respectivamente.

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



respectivamente. Por otra parte, el servicio de *Uso de alquiler de amarradero* presentó la menor variación con una tasa del 0,00 %.

Durante el año 2024, el Ositrán reconoció al Concesionario inversiones por USD 137,8 millones, lo que dio como resultado que las inversiones acumuladas pasaran de USD 593,5 millones en 2023 a USD 731,3 millones el 2024 (+23,2 %). En cuanto al porcentaje de avance de ejecución, se observa que este pasó de 81,2 % a 100,01 % entre los años 2023 y 2024, respectivamente.

En el transcurso del año 2024, el número de reclamos interpuestos por los usuarios del terminal ascendió a 73, lo que representó un aumento de 4,3 % (3 reclamos más) con relación al año previo. Específicamente, destacan los reclamos por Facturación o cobro (44 reclamos) y Daños o pérdidas (23 reclamos). En cuanto al estado de las resoluciones, de los 73 reclamos presentados durante el 2024, 42 fueron declarados Infundados (57,5 %), 8 Improcedentes (11,0 %), 8 Fundados (11,0 %) y 7 Inadmisibles (9,6 %). El Concesionario fue sancionado en cuatro (04) oportunidades durante el año 2024, por el incumplimiento de obligaciones respecto al nivel de servicio y productividad con montos agregado de 35,24 UIT.

Respecto al análisis financiero de la Concesión, los Ingresos totales de la concesión alcanzaron los USD 252,9 millones, creciendo un 27,5 %, destacando los ingresos por *Estiba y desestiba de carga*, que ascendieron a USD 176,7 millones (69,9% de los ingresos totales). En lo referente a los costos totales, estos alcanzaron los USD 94,7 millones, 45,3 % por encima del registrado en el año 2023, destacando los Gastos de personal con USD 30,1 millones (31,8 % del total de costos). Respecto a la ganancia del ejercicio, en el 2024, esta ascendió a USD 57,6 millones, USD 973 miles menos que el ejercicio previo (-1,7 %), principalmente como resultado del efecto conjunto del incremento en la utilidad bruta en USD 25,0 millones y los cambios en los Gastos operativos, Gastos financieros, Diferencias en cambio neta y el Impuesto a las ganancias del orden del USD 10,7 millones, USD 4,9 millones, USD -1,4 millones y USD 8,6 millones, respectivamente.

Al cierre del año 2024, el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementó en un 14,4 %, pasando de USD 617,9 millones a USD 707,0 millones. Cabe recordar que esto ocurre luego que, en el ejercicio 2023, también se registrará un crecimiento del valor de los activos, en particular, del 11,9 %.

Los ratios de liquidez indican un declive en la capacidad para afrontar la totalidad de obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad. La empresa ha incrementado su nivel de endeudamiento y ha empeorado su autonomía financiera en 2024, en particular, los ratios Deuda/Patrimonio, Endeudamiento del Activo, Calidad de la Deuda y Autonomía Financiera muestran una menor solidez y mayor dependencia de la deuda. Al analizar las ratios de rentabilidad, aunque el ROE ha mejorado en el 2024 por la reducción del patrimonio neto, los márgenes operativos y EBITDA han disminuido, indicando, en términos generales, una menor eficiencia en el uso de los recursos, respecto al ejercicio anterior.



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 2024, 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

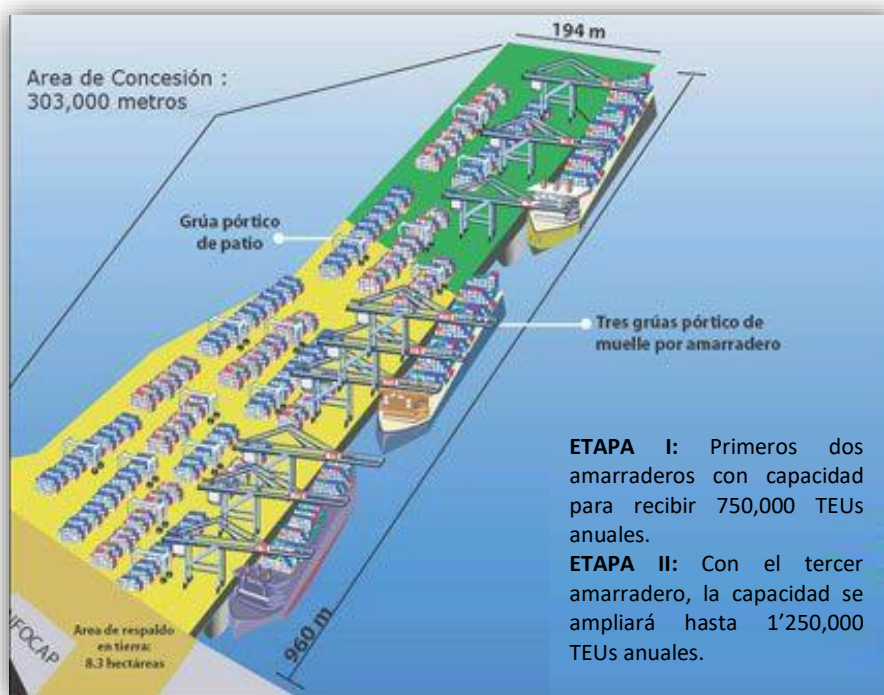
2. El Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Nuevo Terminal de Contenedores, ubicado adyacente al rompeolas sur del Terminal Portuario del Callao - Zona Sur, fue suscrito entre el MTC y DP World el 24 de julio de 2006 con una vigencia de 30 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. Durante el año 2024, se tuvo una inversión ejecutada estimada de USD 137,8 millones⁷ correspondiente tanto a Inversiones Obligatorias de la Fase 2, las cuales comprenden la extensión del muelle Bicentenario de 650 metros hasta 960 metros, el incremento de 30,3 Ha del área operativa y adquisición equipamiento portuario (dos grúas STS Post Panamax, seis grúas de patio eléctricas, entre otros), como a Inversiones Adicionales, las cuales comprenden la extensión del muelle Bicentenario de 960 metros hasta 1050 metros, el incremento del patio de almacenamiento de contenedores, edificaciones auxiliares y adquisición de equipamiento portuario (una grúa STS Post Panamax, cuatro grúas de patio, seis grúas de patio eléctricas, entre otros). Asimismo, desde el 21 de octubre de 2024 se encuentra en ejecución la Obra de Inversión Adicional “Ampliación de Edificios” que presenta un avance⁸ del 8,82 % al 31 de diciembre de 2024.

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.

⁷ Total de Inversión en 2024 (incluido el IGV) según reporte de Inversiones valorizadas en los contratos de concesión (a diciembre 2024), publicados en <https://www.ositran.gob.pe/anterior/nosotros/ositran-en-cifras/>.

⁸ La estimación de la inversión (incluye el IGV) se realizó con base en el informe reportado por el especialista en metrados, valorizaciones y calidad contratado por OSITRAN.



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 remolcaje, los cuales están sujetos al REMA del Ositrán. Bajo el esquema anterior, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en dos tipos: los Servicios Estándar y los Servicios Especiales.

II.1. Servicios estándar

17. Son aquellos servicios que brinda el Concesionario obligatoriamente a todo usuario que lo solicite y comprende en el caso de embarque, desde que ingresa el contenedor al terminal hasta que la nave en que se embarque el contenedor sea desamarrada para que zarpe. En el caso de descarga, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro del contenedor por el usuario. En ambos casos el servicio incluye la permanencia del contenedor en el terminal hasta 48 horas libre de pago, así como cualquier gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del servicio.

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

a) Servicio estándar en función a la nave:

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

b) Servicio estándar en función a la carga:

20. Comprende el servicio de descarga y/o embarque del contenedor (de 20 y 40 pies), mediante el uso de la grúa pórtico de muelle, así como la utilización de la infraestructura del terminal, desde que el contenedor ingresa hasta que la nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar, o viceversa en la descarga. La tarifa por este servicio incluye la estiba/desestiba, transferencia, manipuleo, pesaje y almacenaje de hasta 48 horas en el terminal.
21. La tarifa por el Servicio Estándar a la carga podrá ser cobrada a la nave o al usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo ("*Liner Terms*"), los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque.

II.2. Servicios especiales

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

II.3. Servicios sujetos a régimen de acceso

23. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema mono operador, el Contrato de Concesión establece que el REMA del Ositrán es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practica y remolcaje. De esta forma, el Concesionario deberá otorgar acceso a los usuarios intermedios para el uso de la Facilidad Esencial con el fin de prestar los Servicios Esenciales mencionados.
24. La prestación de los servicios esenciales de practica y remolcaje es brindada por terceras empresas que solicitan al Concesionario el acceso a la infraestructura portuaria. Cabe precisar que los costos de estos servicios son asumidos por la línea naviera.



III. DEMANDA DE SERVICIOS

III.1. Principales clientes

25. Los principales clientes por volumen de tráfico de contenedores, medidos en TEU, fueron las líneas navieras Hapag-Lloyd, CMA CGM, China Shipping Container Line, y Evergreen con un 32,3 %, 19,0 %, 11,2 % y 9,1 %, respectivamente. Durante el año 2023, estas líneas navieras también encabezaron el ranking de participación de tráfico: Hapag-Lloyd, CMA CGM, China Shipping Container Line, y Evergreen alcanzaron un 31,4 %, 20,8 %, 11,7 % y 8,3 % 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 2024, empleando la información contenida en los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de Declaración Estadística del Ositrán⁹.
27. En lo relativo a la evolución del tráfico agregado, podemos decir que la carga movilizada en el Terminal Muelle Sur registró 21 345 mil toneladas, equivalente a un aumento del 22,2 % con relación al año 2023. En la misma línea, el tráfico de contenedores (medido en TEU) registró un aumento del 3,3 % en el mismo periodo, pasando de 1,59 millones de TEU a 1,64 millones de TEU. Respecto a la distribución de la carga (medida en TEU) durante el 2024, los regímenes de importación, exportación y transbordo representaron el 45,9 %, 39,0 % y 15,1 % del tráfico total de contenedores, con el régimen de importación registrando el mayor aumento con relación al año 2023 (+121 363 TEU, equivalente a 19,2 % más).

a) Servicio estándar a la nave

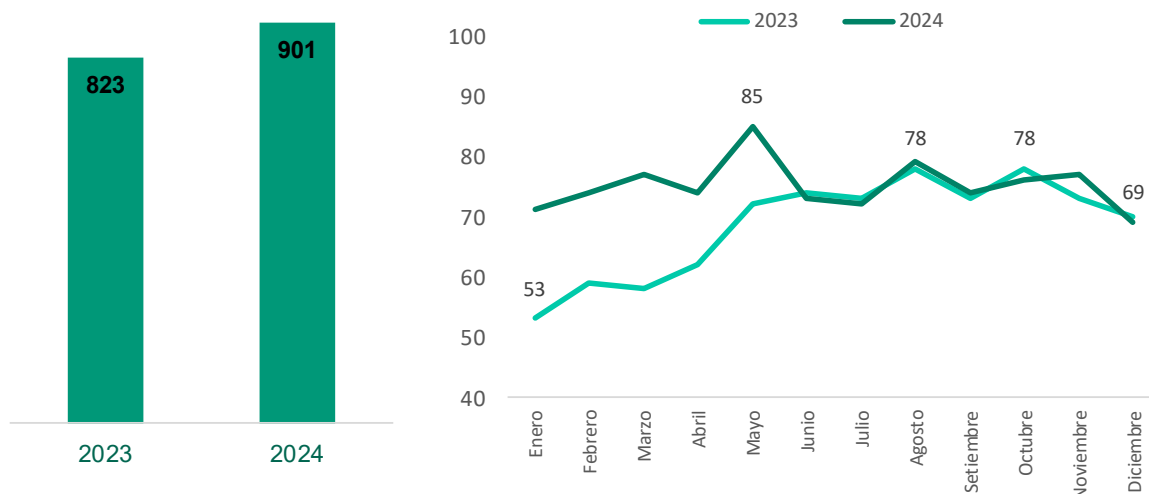
28. En cuanto a la evolución en la atención de las naves en el Terminal Muelle Sur, durante el 2024 recalcaron 901 naves, nivel 9,5 % superior a lo alcanzado en el 2023 (823 naves), tal como se observa en el Gráfico N° 1, siendo las mismas del tipo de alto bordo y *Gear Less*¹⁰. La distribución del tráfico mensual nos indica que el mes con mayor cantidad de naves atendidas en el 2024 fue mayo, con un total de 85 naves, mientras que en diciembre se recibió la menor cantidad, atendándose solo 69 naves. Cabe resaltar que, el nivel de naves atendidas fue superior durante la mayor parte de los meses del año 2024 respecto al año 2023.
29. El aumento en el número de naves atendidas correspondió con el mayor volumen de carga movilizada tanto en TEU como en toneladas, con tasas de variación del 3,3 % y 22,2 %, respectivamente. Asimismo, el volumen promedio de carga movilizada por nave aumentó, pasando de 21,2 miles de toneladas por nave en 2023 a 23,7 miles de toneladas por nave en 2024.

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

¹⁰ Naves portacontenedores sin grúa.



GRÁFICO 1
TRÁFICO DE NAVES, 2023-2024
(Número de naves)



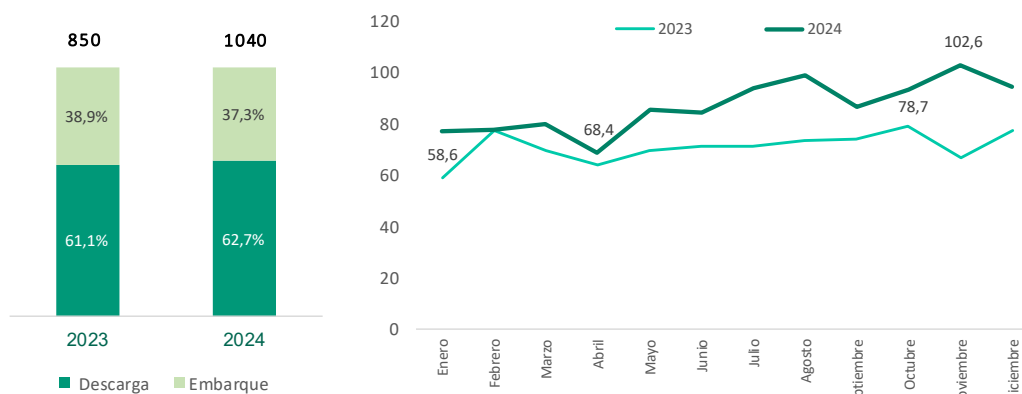
Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos

30. Durante el año 2024, el Concesionario movilizó 1040,5 miles de TEU de contenedores llenos, significando un aumento del 22,3 % respecto al año previo en términos agregados (equivalente a 190,1 miles de TEU adicionales). Este mayor tráfico estuvo asociado, al incremento en la operación de descarga en 25,4 % (+132,2 miles de TEU), y de embarque en 17,5 % (+57,8 miles de TEU).

GRÁFICO 2
SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS, 2023-2024
(Miles de TEU)



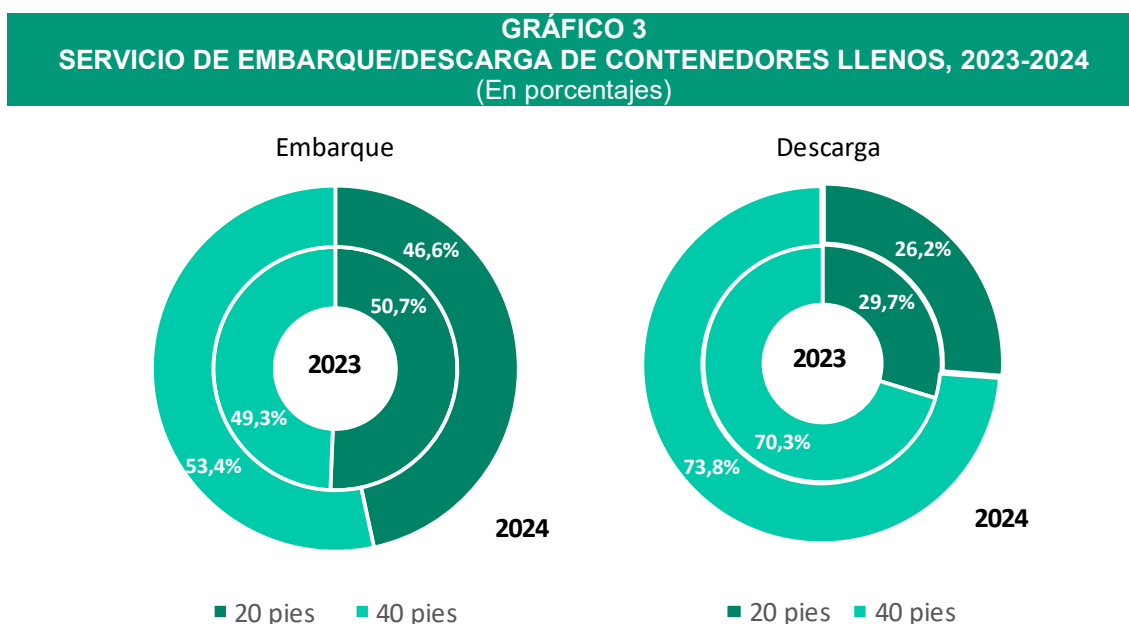
Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

31. Revisando la evolución en la distribución de la carga en términos de TEU, se observa que esta se mantuvo estable entre los años 2023 y 2024, considerando que las operaciones de embarque se redujeron solo en -1,5 % en participación respecto a las de descarga. Respecto a la periodicidad mensual del tráfico de contenedores llenos, cabe indicar que, en el 2024, el mayor flujo de contenedores se ha registrado en el mes de noviembre, mientras que el valor mínimo se alcanzó en abril (ver Gráfico 2).



32. Respecto al tráfico total de embarque y descarga por tipo de contenedor lleno, podemos indicar que, durante el año 2024 se movilaron un total de 412,1 mil contenedores llenos de 40 pies, representando un incremento de 27,3 % respecto a los 323,7 mil registrados en 2023. Por su parte, el número de contenedores llenos de 20 pies alcanzó un aumento de 6,6 %, pasando de 203,0 mil en 2023 a 216,3 mil en 2024.



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

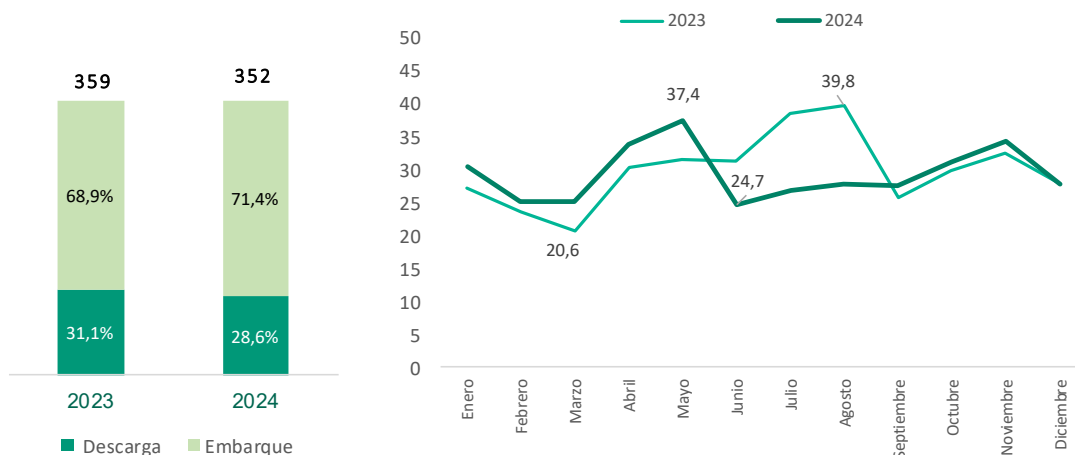
33. Durante el año 2024, al desagregar por operación de embarque y descarga, podemos resaltar que los contenedores de 40 pies tuvieron una mayor participación que los de 20 pies, tanto para las operaciones de descarga (importación) y embarque (exportación), alcanzando unas cuotas de participación del 73,8 % y 53,4 %, respectivamente
34. Finalmente, la operación de descarga presentó una evolución positiva en el año 2024, registrando un aumento del 22,9 % en el número de contenedores llenos movilarizados, tendencia similar a la observada en la operación de embarque, que subió un 14,4 %.

Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos

35. Durante el año 2024, la carga del Servicio Estándar de Embarque/Descarga de contenedores vacíos mostró una disminución del -2,0 % (equivalente a 7,1 miles de TEU menos) respecto al año previo. Esta caída se debió principalmente a la menor actividad en la operación de descarga, que se redujo en -9,8 % (10,9 mil TEU menos), parcialmente compensada por un incremento de 1,5 % (3,8 mil TEU más) en la operación de embarque.



GRÁFICO 4
SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS, 2023-2024
(Miles de TEU)



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

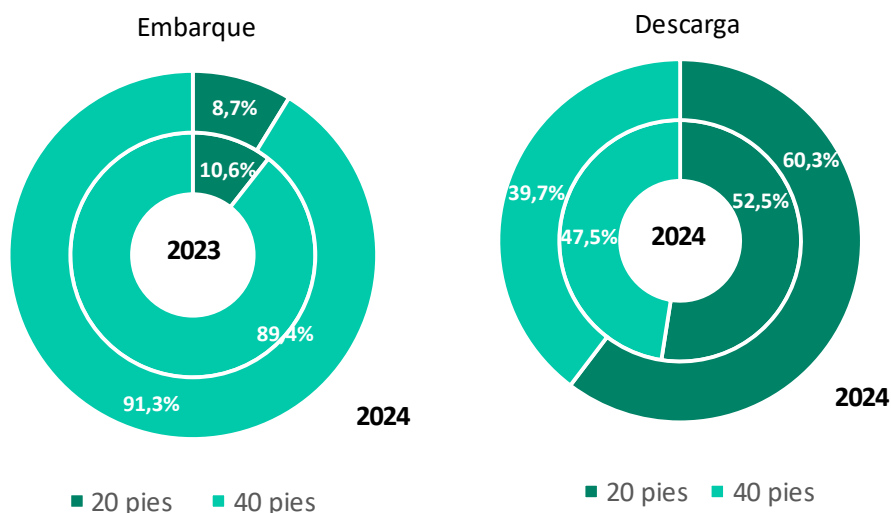
36. De otro lado, la distribución por tipo de operación muestra que el embarque mantiene el mayor porcentaje de contenedores vacíos movilizados bajo este servicio durante el 2024¹¹. En particular, el 71,4 % de los contenedores vacíos movilizados corresponde a dicha operación en el periodo analizado. Revisando el flujo mensual de embarque/descarga de contenedores medido en TEU, podemos destacar que, el menor valor se registró en el mes de junio (24,7 miles de TEU), alcanzando el máximo anual durante el mes de mayo (37,4 miles de TEU).
37. En cuanto a las demandas por tipo de contenedores vacíos según el tamaño (20 o 40 pies) durante el año 2024, los de 40 mantuvieron la mayor participación, movilizand 148,3 mil contenedores, equivalentes a 73,0 % del total de contenedores vacíos movilizados bajo este servicio, 1,1 % por debajo del año 2023.
38. Cuando analizamos la participación del número de contenedores vacíos de 20 y 40 pies por tipo de operaciones (descarga y embarque) durante al año 2024, se mantiene la regularidad observada en los últimos años con relación al mayor servicio en los de 40 pies, motivado por la alta participación en el caso del embarque (91,3 %), aunque con una tendencia decreciente. Esta tendencia se debe a que, en el caso de la descarga, luego que el 2023 se equilibró la demanda entre los contenedores de 20 (52,5 %) y 40 pies (47,5 %), el 2024 los contenedores de 20 pies aumentaron su participación hasta alcanzar el 60,3 %. 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.¹²

¹¹ 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.

¹² En caso el número de contenedores llenos que se embarcan fuera menor que el número de contenedores llenos que se descargan existirá un exceso de contenedores que debe ser trasladado sin carga (vacío) a otros terminales, donde existiría escasez de estos.



GRÁFICO 5
SERVICIO DE EMBARQUE/DESCARGA DE CONTENEDORES VACÍOS, 2023-2024
(En porcentajes)



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

39. Finalmente, la operación de descarga registró una disminución del 4,7 % en el número de contenedores movilizados respecto al año 2023. Por su parte, el número de contenedores movilizados en las operaciones de embarque registró un ligero aumento de 0,5 %.

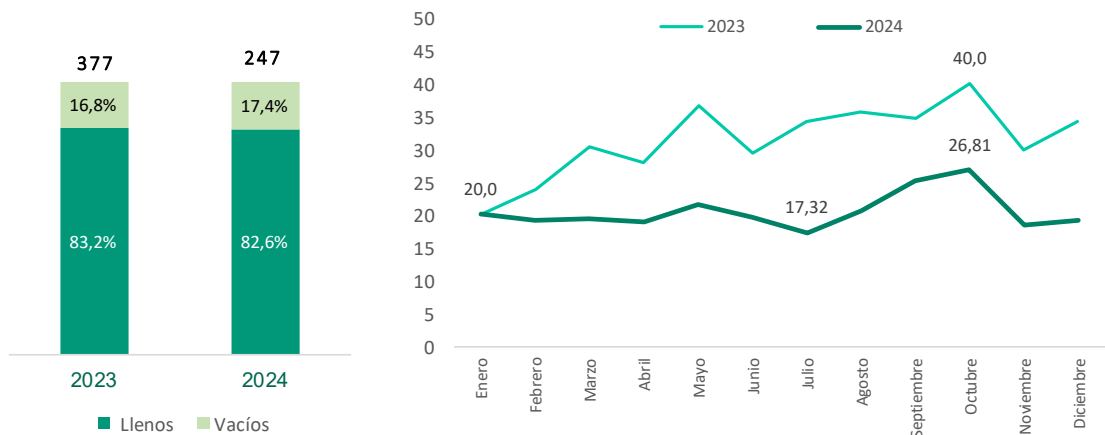
c) Servicio estándar de transbordo de contenedores

40. 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 Terminal¹³. Durante el 2024, este servicio registró una caída del 34,6 % con relación al año 2023, movilizándose 246,7 miles de TEU de contenedores. En cuanto a la distribución de la carga por contenedores llenos y vacíos, este servicio se realiza en su mayoría para contenedores llenos, registrando una participación del 83,2 % y 82,6 % en 2023 y 2024, respectivamente.
41. En el análisis de la evolución de la demanda mensual, destaca el pico registrado en el mes de octubre (26,8 miles de TEU). De otro lado, el menor valor se registró en julio (17,3 miles de TEU).

¹³ Ver Contrato de Concesión del Terminal de Contenedores Muelle Sur Callao.
<https://www.ositrán.gob.pe/anterior/puertos/terminal-de-contenedores-muelle-sur-callao/>



GRÁFICO 6
SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES, 2023-2024
(Miles de TEU)

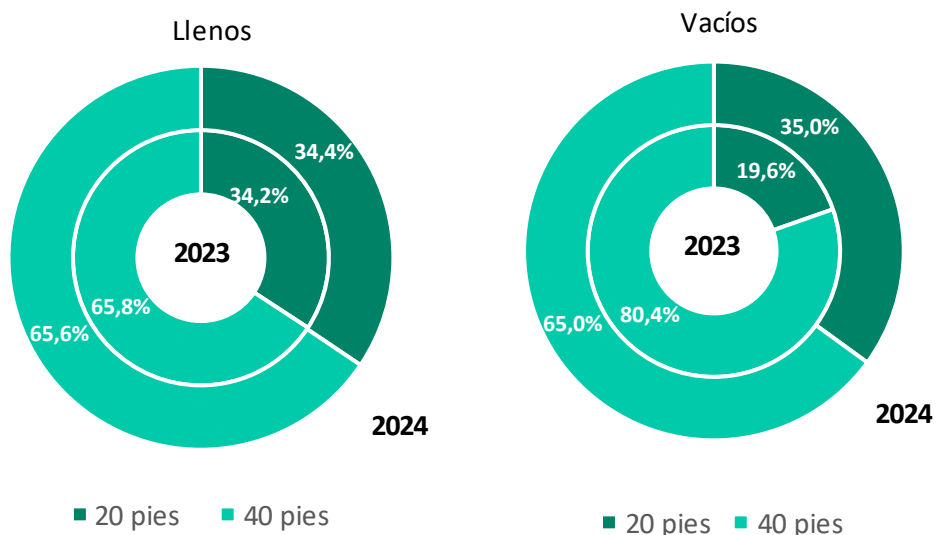


Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

42. En la revisión de la información de tráfico del servicio estándar de transbordo por unidades de contenedor (20 pies o 40 pies), se observa que los contenedores de 40 pies siguieron su predominancia, representando un 65,5 % del total,

GRÁFICO 7
SERVICIO DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES, 2023-2024
(En porcentajes)



Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Tarifas

43. 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.
44. 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: *Retril 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.

45. 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.
46. 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.
47. 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.
48. En agosto 2020, se determinó que las tarifas de los servicios estándar se mantuvieran en el mismo nivel, según lo dispuso la Resolución de Consejo Directivo N° 0043-2020-CD-OSITRAN del 15 de agosto de 2020, en la que se establecen tarifas provisionales para los servicios estándar brindados por el Concesionario, las que serán aplicables a partir del 18 de agosto de 2020 hasta que se aprobara el factor de productividad definitivo en el marco del procedimiento de revisión tarifaria. De esta forma, por ejemplo, se mantuvo la tarifa de USD 0,681 vigente por el servicio estándar a la nave desde agosto de 2019, entre otras.

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

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.



49. En enero de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 002-2020-CD-OSITRAN, el Ositrán aprobó el inicio del procedimiento de revisión de oficio del factor de productividad 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.
50. Como se indicó previamente, mediante Resolución del Consejo Directivo N° 0002-2021-CD-OSITRAN del 08 de enero 2021, se aprobó el factor de productividad aplicable a los Servicios Estándar en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao, con un valor de -2,66 % y vigencia hasta el 17 de agosto de 2025. Así, considerando dicho factor, el reajuste de tarifas para el periodo 2024-2025 de los servicios regulados entró en vigencia el 28 de agosto de 2024.

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

51. Dicho factor de productividad debe 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. Así considerando ello, y de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, la variación máxima permitida para las tarifas dentro de las canastas de servicios regulados fue de **+5,55 %** ($RPI - X = 2,89 \% - (-2,66 \%)$)¹⁶.

CUADRO 2 TARIFARIO DE LOS SERVICIOS ESTÁNDAR, 2023-2024 (USD, sin IGV)¹⁷

Concepto	Unidad de cobro	Vigente desde 06/09/2023	Vigente desde 28/08/2024	Variación porcentual
Canasta de servicios regulados en función a la nave				
Uso de alquiler de amarradero	Metro eslora por hora	0,681	0,681	0,00%
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 20 pies	Por contenedor	57,00	60,00	5,26%
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 40 pies	Por contenedor	110,00	116,00	5,45%
Transbordo de contenedores dentro del terminal - 20 pies	Por contenedor	61,00	65,00	6,56%
Transbordo de contenedores dentro del terminal - 40 pies	Por contenedor	86,45	92,30	6,77%
Concepto				
Canasta de servicios regulados en función a la carga				
Embarque o descarga de contenedores llenos - 20 pies	Por contenedor	108,20	110,00	1,66%
Embarque o descarga de contenedores llenos - 40 pies	Por contenedor	199,03	212,65	6,84%

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁶ Donde RPI (o tasa de inflación norteamericana) al mes de julio de 2024 ascendió a 314,540 de acuerdo con la información publicada por el *Bureau of Labor Statistics* (BLS):

	Julio 2023	Julio 2024	Var %
CPI	305,691	314,540	+2,89 %

¹⁷ 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.



52. Como se observa, los servicios con mayor aumento fueron el *Transbordo de contenedores dentro del terminal – 40 pies*, *Transbordo de contenedores dentro del terminal – 20 pies* y *Embarque o descarga de contenedores llenos – 40 pies* con tasas del 6,77 %, 6,56 % y 6,84 %, respectivamente. Por otra parte, el servicio de *Uso de alquiler de amarradero* presentó la menor variación con una tasa del 0,00 %.

IV.2. Precios

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

CUADRO 3 PRECIO DE ALGUNOS SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA NAVE, 2023-2024 (En USD, sin IGV)				
Concepto	Unidad de cobro	Vigente a partir de		
		6/09/2023	28/08/2024	
Re-estiba de contenedores				
Re-estiba en la misma bodega - contenedores 20 pies	Por contenedor	154,15	154,15	
Re-estiba en la misma bodega - contenedores 40 pies	Por contenedor	308,3	308,3	
Re-estiba vía muelle - contenedores 20 pies	Por contenedor	308,3	308,3	
Re-estiba vía muelle - contenedores 40 pies	Por contenedor	616,6	616,6	
Naves no celulares				
Cargo por embarque o descarga de bodegas de naves no celulares - contenedor 20 pies	Por movimiento	54,4	54,4	
Cargo por embarque o descarga de bodegas de naves no celulares - contenedor 40 pies	Por movimiento	76,2	76,2	
Escotillas o tapas de bodega				
Movilización de tapas de bodegas - Escotillas (20 pies	Por ciclo	320	320	
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	136	
Días: 8 - en adelante (por día o parte de día, no retroactivo)	Por TEU/Día	28	28	
Uso de área operativa - almacenaje contenedores de transbordo				
Días: 0-2 (incluidos en el servicio estándar)	Por TEU	Sin costo	Sin costo	
Días: 3 - 7	Por TEU	144	144	
Días: 8 - en adelante	Por TEU/Día	16,5	16,5	
Servicios especiales relacionados con la estiba/desestiba				
Trinca y destrinca de contenedores sobre cubierta con material defectuoso provisto por el armador	Por contenedor	8,7	8,7	
Conexión y desconexión de contenedores reefers a bordo	Por contenedor	8,7	8,7	
Apertura y cierre de twistlocks sobre y bajo cubierta con material defectuoso provisto por el armador	Por contenedor	2,2	2,2	

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

54. En el Cuadro 3 se observa que en el transcurso del año 2024 no se registraron variaciones a los precios de los servicios especiales en función a la nave.
55. En lo relativo a los precios de servicios especiales a la carga, tal como se observa en el Cuadro 4, el precio del servicio *Movimientos extras en patio* aumentó en 6,12 %, mientras que los demás grupos mantuvieron los precios registrados en el 2023.



CUADRO 4 PRECIO DE ALGUNOS SERVICIOS ESPECIALES EN FUNCIÓN A LA CARGA, 2023–2024 (En USD^{1/}, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	Vigente a partir de	
		6/09/2023	28/08/2024
Movimiento extras en patio			
Movimiento extras en patio	Por movilización	49,0	52,0
Movilización para inspección - ciclo completo	Por ciclo	69,9	69,9
Pesaje adicional (se considerarán movimientos extras en patio)	Por contenedor	55,0	55,0
Servicio de manipuleo de carga			
Inspección del contenedor - uso de cuadrillas	Por contenedor	59,0	59,0
Inspección del contenedor - uso de montacargas (hasta 5 toneladas)	Por contenedor	59,0	59,0
Provisión de cuadrillas por tiempo (servicios especiales no especificados)	Por turno (8 horas)	125,0	125,0
Alquiler de reach stacker - solicitud especial	Por hora/fracción	150,0	150,0
Contenedor alto cubicaje			
Contenedor alto cubicaje (High Cube, 9'6" de altura)	Por contenedor	25,3	25,3
Embarque o descarga de carga proyecto fraccionada o rodante, no contenedorizada			
Embarque y descarga de carga - uso de infraestructura - porción tierra	Por TM o M3	39,0	39,0
Control entrada / salida (Gate In / Out) - Porción tierra	Por TM o M3	39,0	39,0
Uso de area operativa			
Importación: Día 3 al 7 (tarifa por día o fracción)	Por TEU / día	215,0	215,0
Exportación: Día 3 al 7 (tarifa por día o fracción)	Por TEU / día	215,0	215,0
Servicio especial depósito temporal			
Importación - incluye Uso de Área del día 3 al día 7 - contenedor 20 pies	Por contenedor	480,0	480,0
Importación - incluye Uso de Área del día 3 al día 7 - contenedor 40 pies	Por contenedor	480,0	480,0
Importación - Solo uso de Área del día 8 al día 14 (como parte del servicio de depósito temporal)	Por TEU / día	100,0	100,0
Importación - Solo uso de Área del día 15 al día 21 (como parte del servicio de depósito temporal)	Por TEU / día	120,0	120,0
Exportación - incluye Uso de Área del día 4 al día 7	Por contenedor	350,0	350,0
Contenedores Reefer de transbordo - manipuleo, energía y monitoreo			
Recepción del contenedor reefer, exportación e importación	Por contenedor	159,0	159,0
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
	Por contenedor		
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	31,0

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

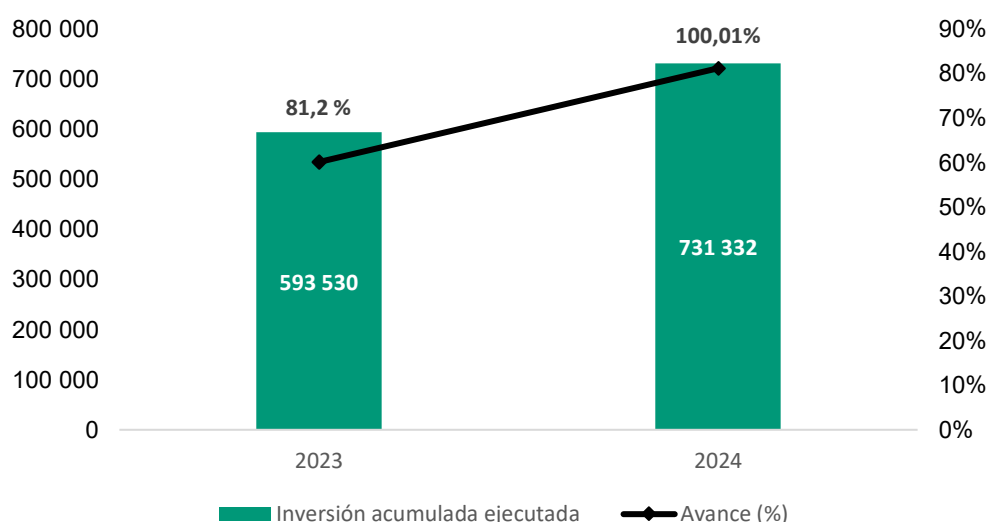
V.1. Inversiones

56. 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.



57. Durante el año 2024, se tuvo una inversión ejecutada estimada de USD 137,8 millones correspondiente a: Inversiones Obligatorias de la Fase 2¹⁸, las cuales comprenden la extensión del muelle Bicentenario de 650 m hasta 960 m, el incremento de 30.3 ha del área operativa y adquisición equipamiento portuario (dos grúas STS Post Panamax, seis grúas de patio eléctricas, entre otros); Inversiones Adicionales, las cuales comprenden la extensión del muelle Bicentenario de 960 m hasta 1050 m, el incremento del patio de almacenamiento de contenedores, edificaciones auxiliares y adquisición de equipamiento portuario (una grúa STS Post Panamax, cuatro grúas de patio, seis grúas de patio eléctricas, entre otros); asimismo, desde el 21 de octubre de 2024, se encuentra en ejecución la Obra de Inversión Adicional “Ampliación de Edificios” que presenta un avance¹⁹ del 8,82 % al 31 de diciembre de 2024.
58. Durante el año 2024, el Ositrán reconoció al Concesionario inversiones por USD 137,8 millones, lo que dio como resultado que las inversiones acumuladas pasaran de USD 593,5 millones el 2023 a USD 731,3 millones el 2024 (+23,2 %). En cuanto al porcentaje de avance de ejecución, se observa que este pasó de 81,2 % a 100,01 % entre los años 2023 y 2024, respectivamente.

GRÁFICO 8
INVERSIONES RECONOCIDAS Y PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO, 2023 – 2024
(En miles de USD, con IGV)



Nota:*Inversión referencial de los Contratos de Concesión²⁰.

**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

59. 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.

¹⁸ Total de Inversión en 2024 (incluido el IGV) según reporte de Inversiones valorizadas en los contratos de concesión (a diciembre 2024), publicados en <https://www.ositran.gob.pe/anterior/nosotros/ositran-en-cifras/>.

¹⁹ La estimación de la inversión (incluye el IGV) se realizó con base en el informe reportado por el especialista en metrados, valoraciones y calidad contratado por OSITRAN.

²⁰ 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.



60. Por su parte, la cláusula 14.14, establece que el Concesionario está obligado a pagar al Regulador el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Dicho porcentaje está determinado por la Ley 26917.

CUADRO 5 APORTES AL ESTADO, 2023 – 2024 (Miles de Soles)		
Concepto	2023	2024
Autoridad Portuaria Nacional - APN	22 144	27 720
Ositrán	7 362	9 286
TOTAL	29 506	37 006

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

61. Durante el año 2024, los desembolsos realizados por conceptos de Retribución al Estado y Aporte por Regulación fueron mayores a los registrados en el 2023, aumentando en un 25,4 %. En particular, los pagos por Retribución al Estado y Aporte por regulación mostraron tasas de crecimiento del 25,2 % y 26,1 %, respectivamente.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio y productividad²¹

62. 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

63. 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 individual²².
64. Como se observa en el caso de los indicadores promedios individuales, 21 operaciones no cumplieron el tiempo máximo exigido (30 minutos) para inicio de la descarga. En cuanto a las operaciones de zarpe de la nave y operaciones de atención al usuario para el retiro de su mercancía, encontramos que, en 18 operaciones y 111 105 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.
65. 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 durante todos los trimestres.

²¹ La información estadística de niveles de servicio y productividad es de carácter preliminar, por lo que se encuentra sujeta a modificaciones.

²² De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán mediante el Memorando N° 00200-2025-GSF-OSITRAN, de fecha 7 de febrero de 2025.



CUADRO 6: TIEMPO INICIO DE LA DESCARGA, ZARPE DE LA NAVE Y ATENCIÓN AL USUARIO PARA EL RETIRO DE SU MERCANCÍA, 2024

	Trim. Dic23/Feb24	Trim. Mar/May 2024	Trim. Jun/Ago 2024	Trim. Set/Nov 2024
Requerimiento trimestral: Máximo 20 minutos (En minutos)				
Tiempo para el inicio de la Descarga	5	13	5	5
Tiempo para el zarpe de la Nave	13	12	13	13
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía	22	25	25	30
Requerimiento individual: Máximo 30 minutos (En minutos)				
Tiempo para el inicio de la Descarga	3	16	2	0
Tiempo para el zarpe de la Nave	6	3	4	5
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía	16 894	24 402	27 551	42 258

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Indicadores de productividad

66. En el siguiente cuadro se presenta los niveles de rendimientos presentados por el Concesionario en el año 2024²³ para embarque y descarga de contenedores. Como se observa, el Concesionario ha presentado niveles de rendimiento superiores al mínimo establecido en el Anexo 3 del Contrato de Concesión.

CUADRO 7: NIVELES DE RENDIMIENTO PARA CARGA CONTENEDORIZADA, 2024

	Trim. Dic23/Feb24	Trim. Mar/May 2024	Trim. Jun/Ago 2024	Trim. Set/Nov 2024
Rendimiento trimestral de embarque y descarga				
Contenedores: Mínimo 25 contenedores / hora	33,12	31,27	31,28	28,41
Rendimiento individual de embarque y descarga				
Contenedores: Mínimo 20 contenedores / hora	2	0	7	24

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

67. En particular, el rendimiento trimestral de embarque y descarga de contenedores medido durante el 2024 se encontró entre los 28,41 contenedores/hora (para el IV trimestre) y 33,12 contenedores/hora (para el I 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 33 operaciones incumplieron con el valor mínimo de 20 contenedores/hora exigido.

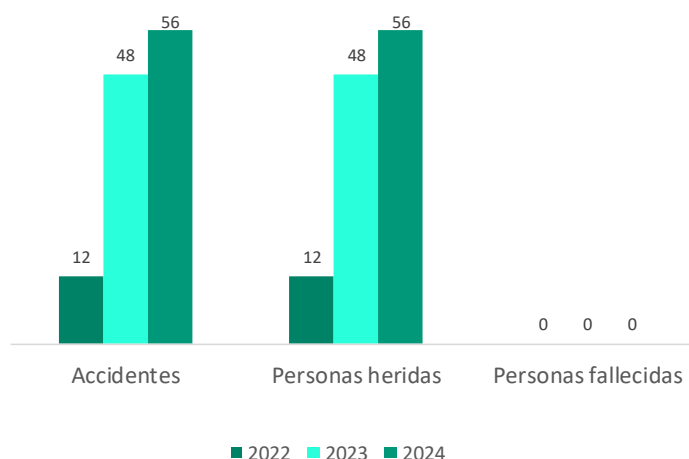
VI.2. Accidentes

68. En el transcurso del año 2024, se contabilizaron en el Terminal Muelle Sur un total de 56 accidentes, lo cual representó un 16,7 % más accidentes con relación a los accidentes ocurridos el año anterior (48). Dichos accidentes tuvieron como consecuencia que 56 personas resultaran heridas, no habiéndose registrado accidentes fatales.

²³ Ídem



GRÁFICO 9
NÚMERO DE ACCIDENTES, HERIDOS Y FALLECIDOS, 2023 – 2024



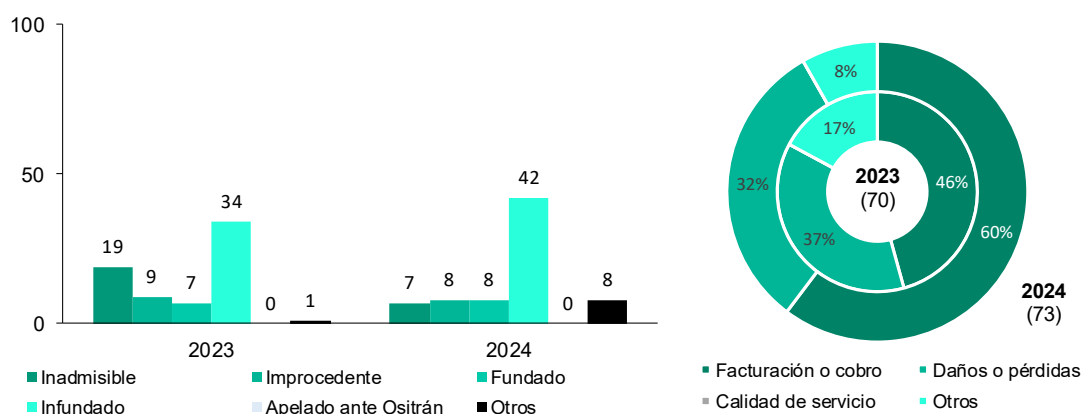
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

69. En cuanto al tipo de accidentes, al igual que los 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

70. Durante el año 2024, el número de reclamos interpuestos por los usuarios del terminal ascendieron a 73, un aumento de 4,3 % (3 reclamos más) respecto al año previo. Específicamente, destacan los reclamos por Facturación o cobro (44 reclamos) y Daños o pérdidas (23 reclamos).
71. En cuanto al estado de las resoluciones, de los 73 reclamos presentados durante el 2024, 42 fueron declarados Infundados (57,5 %), 8 Improcedentes (11,0 %), 8 Fundados (11,0 %) y 7 Inadmisibles (9,6 %).

GRÁFICO 10
NÚMERO DE RECLAMOS RESUELTOS Y PRESENTADOS, 2023 – 2024



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

72. Finalmente, el Concesionario fue sancionado en cuatro (4) oportunidades durante el año 2024, por el incumplimiento de obligaciones respecto al nivel de servicio y productividad (Anexo 3 del contrato de concesión), con montos de 8,81 UIT para cada uno de los periodos mencionados.



VII. Estados Financieros

VII.1. Estado de Resultados Integrales

73. 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.
74. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para, finalmente, presentar el Estado de Resultado Integra correspondiente a los últimos 5 años (periodo 2020-2024).

CUADRO 8 INGRESOS POR SERVICIOS 2020-2024 (En miles de dólares)					
Ingresos de actividades ordinarias	2020	2021	2022	2023	2024
Estiba y desestiba de carga	104 505	120 832	124 746	143 619	176 683
Almacenaje en patio de contenedores	16 491	18 630	15 551	14 110	27 732
Servicios a carga contenerizada	16 544	19 312	19 190	20 946	26 046
Monitoreo de contenedores refrigerados	7486	12 598	13 517	14 762	15 449
Servicios marinos	2652	2639	2314	2677	3538
Manipuleo de contenedores	1088	1080	1189	1143	1632
Carga no contenerizada, suelta y/o rodante	430	535	344	438	1 137
Otros servicios no contenerizados	692	821	682	664	683
Servicios sujetos a regulación tarifaria:	0	0	0	0	0
Servicios especiales	0	0	0	0	0
Total	149 888	176 447	177 533	198 359	252 900

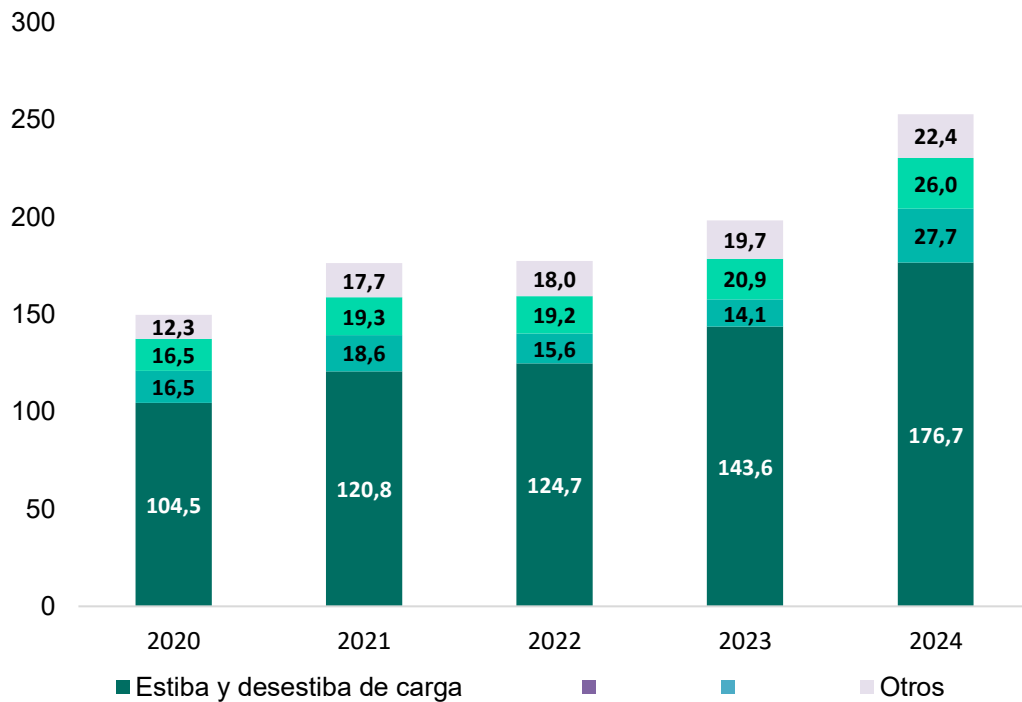
Fuente: Estados Financieros Auditados – DP World Callao S.R.L.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

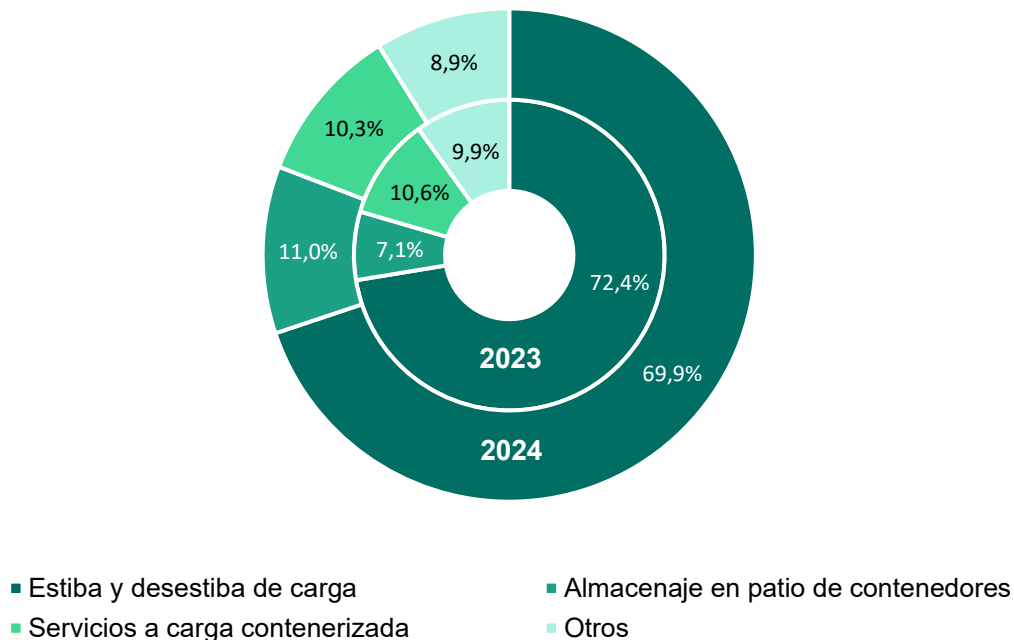
75. Durante el 2024, los Ingresos totales de la concesión alcanzaron los USD 252,9 millones, registrando un crecimiento del 27,5 %. Entre los principales componentes de dichos ingresos tenemos a los ingresos por *Estiba y desestiba de carga*, que ascendieron a USD 176,7 millones, y representaron el 2024 un 69,9 % de los ingresos totales, ligeramente inferior al 72,4 % registrado en el 2023. Destacan también los ingresos por *Almacén en patio de contenedores*, *Servicio a la carga contenerizada* y *Monitoreo de contenedores refrigerados*, que representaron el 10,9 %, 10,3 % y 6,1% de los ingresos totales en el periodo, respectivamente.
76. Respecto a la evolución de los Ingresos de actividades ordinarias, entre los años 2020 y 2024 presenta una tendencia creciente sustentada, principalmente, en los mayores Ingresos por *Estiba y desestiba de carga*, siendo el año 2024 cuando se apreció el mayor monto de dichos ingresos, al pasar de USD 143,6 millones a USD 176,7 millones (+23,0 %), creciendo a una tasa anual promedio del 14,0 % desde el 2020. Asimismo, en el año 2024 la empresa también alcanzó un máximo en los ingresos referidos a los servicios de *Almacenaje en patio de contenedores* y *Servicios a carga contenerizada*. Cabe indicar que la tasa de variación anual promedio de los ingresos de actividades ordinarias entre los años 2020 y 2024 resulta equivalente a 14,0 %.



GRÁFICO 11
INGRESOS DE ACTIVIDAD ORDINARIAS, 2020 – 2024
(En millones de dólares)



Composición de los ingresos de actividades ordinarias



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

77. En lo referente a los costos totales, durante el 2024 estos alcanzaron los USD 94,7 millones, un 45,3 % por encima del registrado en el año previo (USD 65,2 millones). Al analizar las subcuentas, los *Gastos de personal* y *Servicios de gerencia con entidades relacionadas* destacan por su magnitud, alcanzando USD 30,1 millones y USD 21,3 millones y representando el 31,8 %



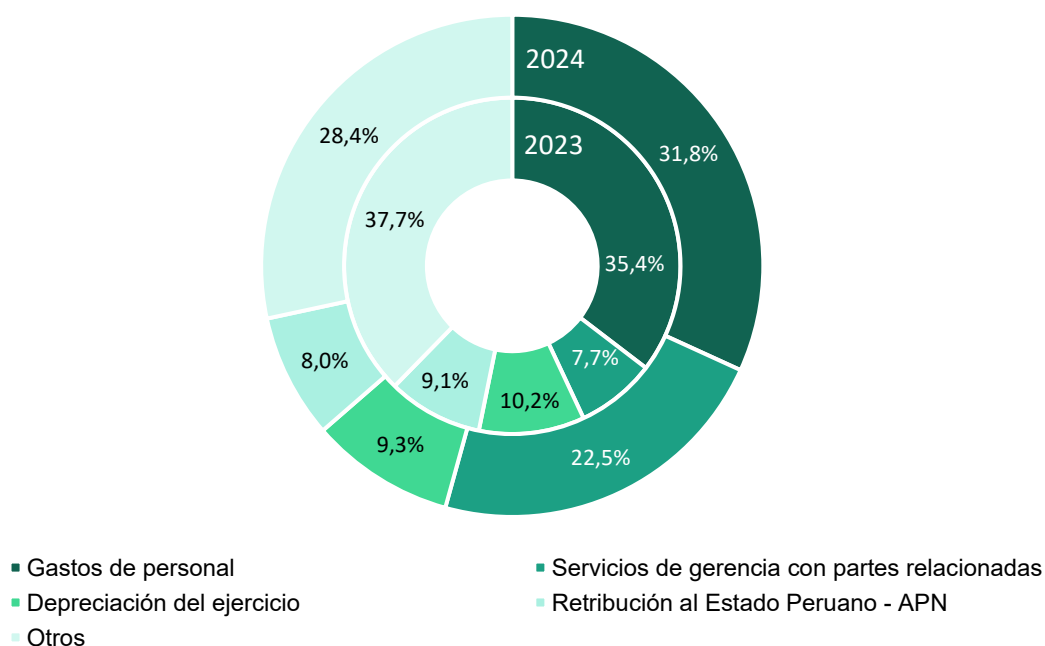
y 22,5 % del total de costos, respectivamente. Asimismo, destacan los costos de *Depreciación y Retribución al Estado Peruano - APN*, que constituyen los siguientes costos por magnitud, representando en el ejercicio 2024 el 9,3% y 8,0% de los costos totales, respectivamente.

CUADRO 9 COSTOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS 2020-2024 (En miles de dólares)					
Costos de servicios	2020	2021	2022	2023	2024
Gastos de personal	19 192	20 021	20 979	23 063	30 135
Servicios prestados por terceros	3210	3910	5009	5539	6808
Retribución al Estado Peruano - APN	4497	5297	5329	5952	7591
Aporte por regulación - OSITRAN	1506	1772	1781	1988	2538
Repuestos	2968	3367	3603	3865	4602
Combustible	2060	2909	4199	4323	3359
Servicios de gerencia con entidades relacionadas	3277	5466	4119	4990	21 291
Servicios de inspección tercerizados	429	379	519	541	617
Depreciación del ejercicio	6634	6728	6753	6621	8820
Amortización	5845	5844	5845	5844	5844
Seguros	1064	1482	1591	1850	2354
Otros	436	483	834	610	747
Total	51 118	57 658	60 561	65 186	94 706

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

GRÁFICO 12
COMPOSICIÓN DE LOS COSTOS DE SERVICIO, 2023 y 2024



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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

78. En el ejercicio 2024, los *Gastos de administración y ventas* se incrementaron en 27,8% con respecto al 2023, al pasar de USD 38,6 millones a USD 49,3 millones (+USD 10,7 millones). Este resultado se dio, principalmente, por el efecto conjunto de incrementos en las subcuentas de *Depreciación, Servicio de gerencia con entidades relacionadas y Otros gastos de administración*,



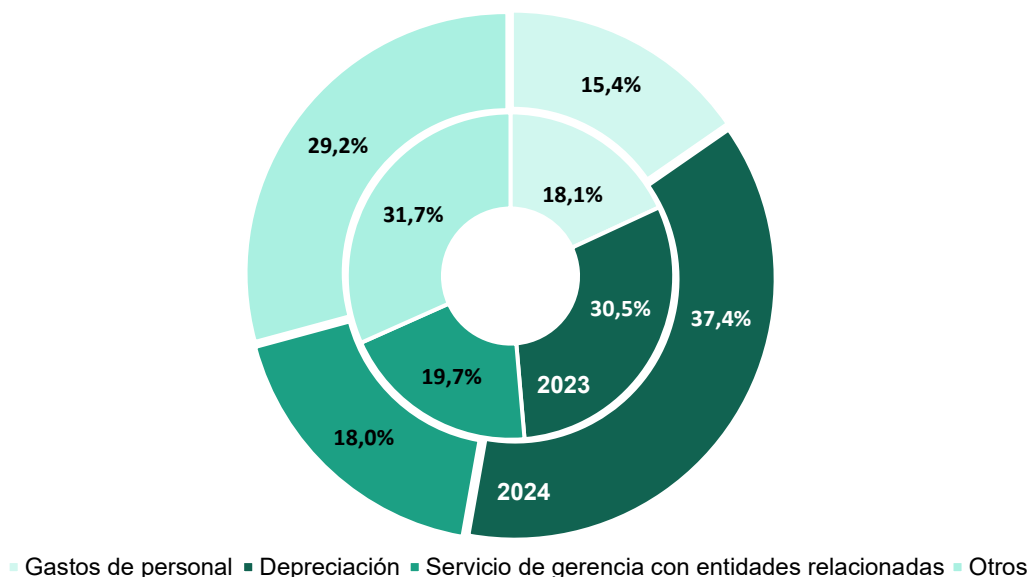
que aumentaron en USD 6,7 millones, USD 1,3 millones y 1,6 millones en el ejercicio 2024. En contraste, la partida de menor crecimiento fue gastos en *Mantenimiento y soporte de aplicaciones*, que aumentó solo un 6,2% en el mencionado periodo.

79. En cuanto a la participación de los gastos de administración y ventas, como se puede observar en el gráfico a continuación, durante el ejercicio 2024 el 37,4 % correspondió a *Depreciación*, el 18,0 % a *Servicio de gerencia con entidades relacionadas*, 15,4 % a gastos de personal, mientras que el 29,2% correspondió a otros servicios. Nótese que dichas participaciones, si bien mantienen la estructura observada en el 2023, presentan cambios para el año 2024, otorgándole un mayor peso a los gastos por *Depreciación*.

CUADRO 10 GASTOS OPERATIVOS 2020-2024 (En miles de dólares)					
Gastos de Administración y Ventas	2020	2021	2022	2023	2024
Gastos de personal	5018	5479	6066	6983	7565
Depreciación	11 103	11 145	11 728	11 772	18 450
Mantenimiento y soporte de aplicaciones	1234	1304	1427	2728	2898
Mantenimiento de instalaciones	971	1064	1001	1214	1583
Servicio de gerencia con entidades relacionadas	4964	4964	5335	7592	8870
Otros gastos de administración y ventas	5573	5108	5776	8276	9910
Total	28 863	29 064	31 333	38 565	49 276

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

GRÁFICO 13
COMPOSICIÓN DE LOS GASTOS DE ADMINISTRACIÓN Y VENTAS
2023 y 2024



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

80. En cuanto a los Resultados Integrales correspondiente al año 2024, podemos destacar que, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se registró un resultado de *Ganancia bruta* de USD 158,2 millones, mostrando un incremento del 18,8 % con relación a lo registrado el ejercicio previo, que fue de USD 133,2 millones. Además, los *Resultados de la actividad de operación* aumentaron un 15,2%, llegando a USD 109,0 millones en el 2024.



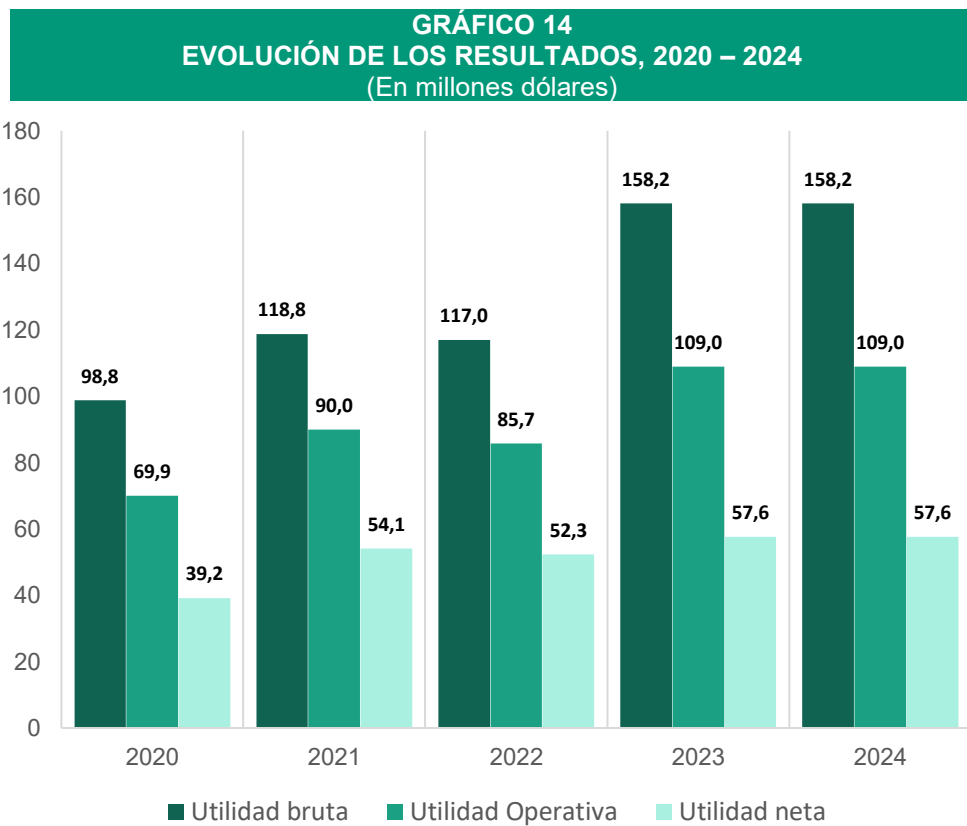
81. Respecto a la ganancia del ejercicio, en el 2024 ascendió a USD 57,6 millones, lo que representa una caída del 1,7% (-USD 973 miles), ello como resultado, principalmente, del efecto balance entre el incremento en la utilidad bruta en USD 25,0 millones y el incremento en los *Gastos operativos*, *Gastos financieros*, *Diferencias en cambio*, *neta* y el *Impuesto a las ganancias* del orden del USD 10,7 millones, USD 4,9 millones, - USD 1,4 millones y USD 8,6 millones, respectivamente.

CUADRO 11
RESULTADOS INTEGRALES 2020-2024
(En miles de dólares)

	2020	2021	2022	2023	2024
Ingresos Totales	149 888	176 447	177 533	198 359	252 900
Costos Totales	-51 118	-57 658	-60 561	-65 186	-94 706
Utilidad bruta	98 770	118 789	116 972	133 173	158 194
Gastos operativos	-28 863	-29 064	-31 333	-38 565	-49 276
Otros ingresos	30	281	84	16	84
Utilidad operativa	69 937	90 006	85 723	94 624	109 002
Ingresos financieros	270	302	811	2 499	2 168
Gastos financieros	-11 740	-11 733	-12 033	-13 461	-18 405
Diferencias en cambio, neta	-987	-535	1361	1018	-420
Utilidad antes de impuesto a ganancias	57 480	78 040	75 862	84 680	92 345
Impuesto a las ganancias	-18 291	-23 980	-23 591	-26 079	-34 717
Utilidad neta	39 189	54 060	52 271	58 601	57 628

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

82. Como se puede apreciar en el gráfico, desde el año 2020 la utilidad bruta de la empresa ha mostrado una tendencia creciente, alcanzando su punto máximo en 2024, con USD 158,2 millones. Durante este período, hubo un crecimiento promedio anual del +12,5 %, impulsado por un aumento promedio anual de los ingresos totales del +14,0 %, algo menor al crecimiento promedio anual de los costos totales del +16,7 %. En paralelo, la utilidad operativa también ha seguido una trayectoria ascendente desde 2020, con una ligera caída en 2022 a USD 85,7 millones y una posterior recuperación hasta alcanzar los USD 109,0 millones en 2024, registrando una tasa de variación anual promedio desde el 2020 del 11,7 %. Por otro lado, la utilidad neta ha mostrado fluctuaciones a lo largo de los años, alcanzando su punto más alto en 2023 con un total de USD 58,6 millones, con una tasa de variación promedio durante el periodo 2020 - 2024 del 10,1 %.



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

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 5 últimos años (periodo 2020-2024).
84. Al cierre del año 2024, podemos resaltar que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementó en un 14,4 %, pasando de USD 617,9 millones a USD 706,9 millones. Cabe recordar que esto ocurre luego que, en el ejercicio 2023, también se registrará un crecimiento de los activos, en particular, del 11,9 %



CUADRO 12
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA 2020-2024
(En miles dólares)

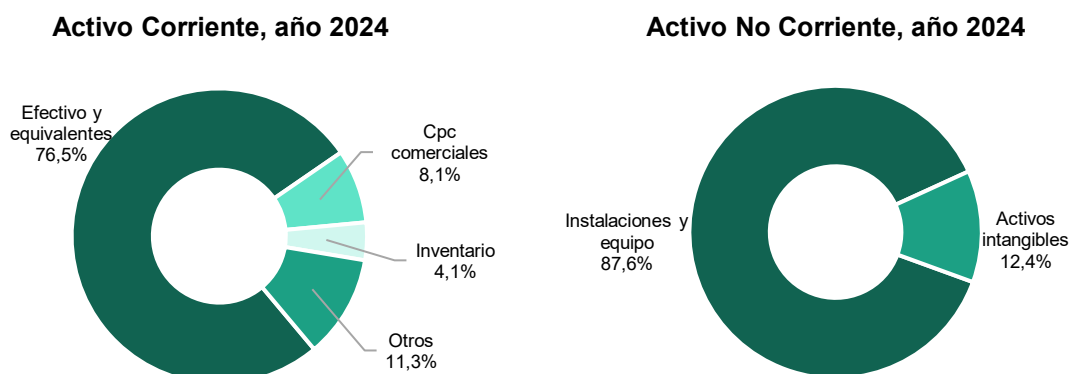
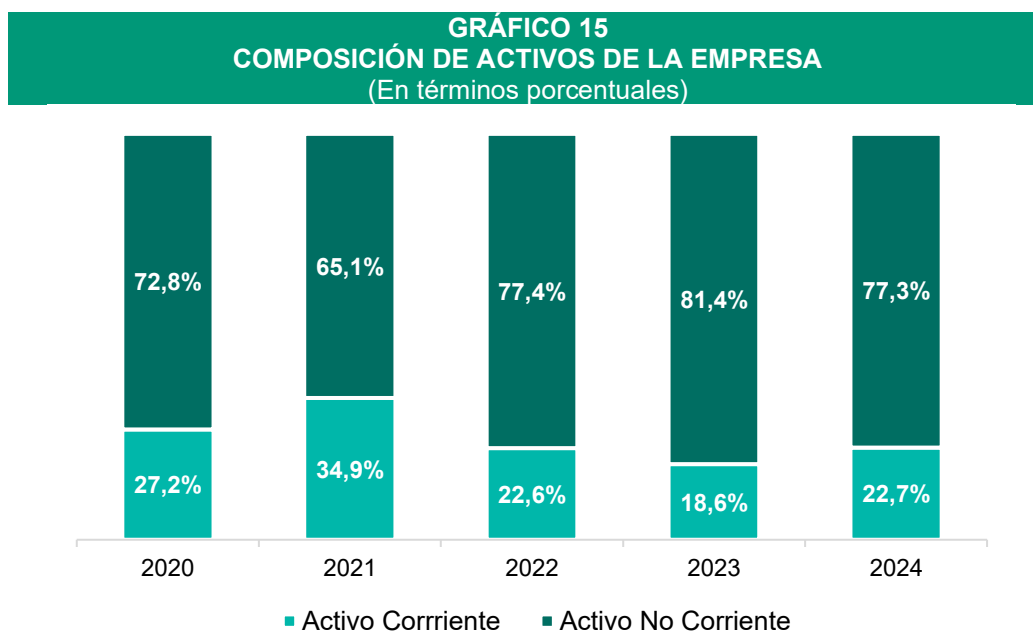
Año	2020	2021	2022	2023	2024
Efectivo y equivalentes de efectivo	97 625	154 656	92 733	73 707	123 040
Cuentas por cobrar comerciales	10 517	11 173	7390	10 340	13009
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	4 264	47	3 053	4 050	6 603
Otras cuentas por cobrar	639	662	5 925	19 228	6 958
Inventarios	4189	4580	5247	5834	6635
Gastos pagados por anticipado	1841	3362	5220	1700	2151
Instrumentos financieros derivados	0	0	5348	0	2399
Total Activo Corriente	119 075	174 480	124 916	114 859	160 795
Instalaciones y equipo	227 801	240 573	347 878	429 641	478 593
Activos intangibles	90 939	85 095	79 250	73 406	67 562
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	0	0	0	0	0
Total Activo no Corriente	318 740	325 668	427 128	503 047	546 155
TOTAL ACTIVO	437 815	500 148	552 044	617 906	706 950
Cuentas por pagar comerciales	865	1249	1404	7355	1826
Retribuciones por pagar	565	626	649	705	985
Tributos por pagar	4338	6952	3289	3997	9984
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	3865	6103	2012	6198	22895
Intereses por pagar	1799	1761	2539	2874	2808
Otras cuentas por pagar	10 128	26 672	26 233	32 597	46 854
Dividendos por pagar	15 807	0	0	0	57 446
Obligaciones financieras	0	0	259 733	0	0
Total Pasivo Corriente	37 367	43 363	295 859	53 726	142 798
Pasivo por impuestos diferidos	18 179	20 161	21 368	21 413	20 508
Obligaciones financieras	259 131	259 426	0	254 697	295 547
Instrumentos financieros derivados	19 502	9 920	0	0	0
Total Pasivo no Corriente	296 812	289 507	21 368	276 110	316 055
TOTAL PASIVO	334 179	332 870	317 227	329 836	458 853
Capital	76 270	76 270	76 270	76 270	76 270
Reserva de cobertura	-19 502	-9 920	5 348	0	2 399
Resultados acumulados	46 868	100 928	153 199	211 800	169 428
TOTAL PATRIMONIO	103 636	167 278	234 817	288 070	248 097
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	437 815	500 148	552 044	617 906	706 950

Fuente: Estados Financieros Auditados – 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 un incremento del 40,0 % entre el 2023 y 2024, pasando de USD 114,9 millones a USD 160,8 millones; mientras que los activos no corrientes se incrementaron un 8,6%, pasando de USD 503,0 millones a USD 546,2 millones. Estos resultados tuvieron un impacto en la distribución de las cuentas del activo, con el *Activo corriente* pasando de representar el 18,6% de los activos totales en el año 2023 al 22,7% en el año 2024; mientras que el *Activo no corriente* pasó de representar el 81,4% de los activos totales en el año 2023 al 77,3% en el año 2024.



86. La cuenta de mayor volumen del activo corriente está constituida por *el efectivo y equivalente de efectivo*²⁴, que registró USD 123,0 millones (representa el 76,5 % del activo corriente), habiendo crecido en 66,9 % con relación al valor consignado en el 2023; mientras que por el lado del activo no corriente, la cuenta *Instalaciones y equipo*, que registra USD 478,6 millones, es la de mayor volumen, representando el 87,6 % del total de activos, habiendo incrementado en 11,4 % en relación al 2023.



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

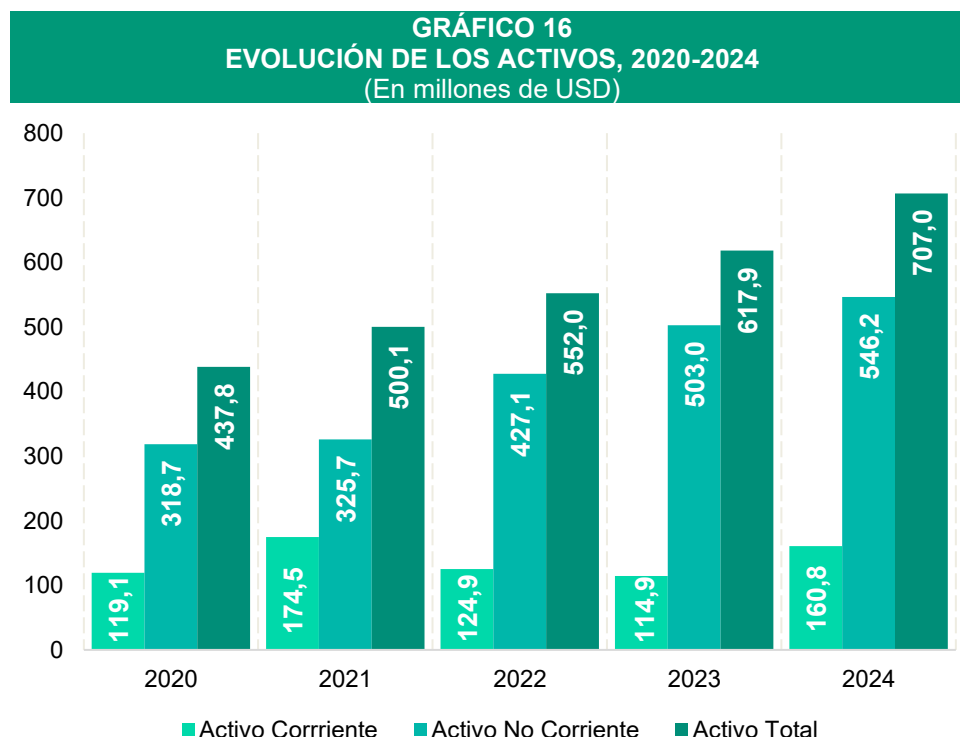
87. Respecto a la evolución de los activos totales, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, se observa una tendencia creciente respaldada por los mayores activos no corrientes de la empresa, particularmente instalaciones y equipo²⁵, siendo el año 2022 en donde se apreció el mayor aumento del activo no corriente, y el año 2024 cuando la empresa alcanzó un máximo en el valor de sus activos totales (S/ 707,0 millones). Cabe indicar que la tasa de variación anual promedio de los activos totales entre los años 2020 y 2024 resulta equivalente a 12,7 %, siendo ello

²⁴ Las cuentas corrientes corresponden a fondos mantenidos en bancos del exterior y en bancos locales.

²⁵ Las instalaciones corresponden a obras civiles y mejoras efectuadas en el Terminal de Contenedores Zona Sur. De acuerdo con el Contrato de Concesión, las instalaciones y el equipamiento portuario pertenecen al Concedente; por lo tanto, no pueden ser vendidas ni dadas en prenda.



explicado por el incremento observado en los activos no corrientes, que crecieron a una tasa anual promedio del 14,4 % a lo largo de este periodo.



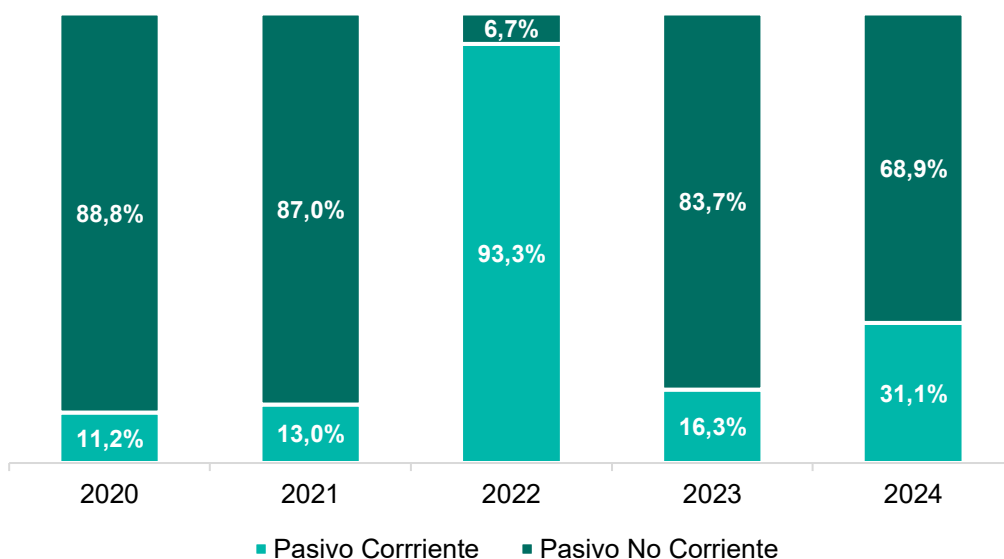
Fuente: Estados Financieros Auditados – DP World Callao S.R.L.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

88. De otro lado, los pasivos totales de la concesión se incrementaron en 39,1%, mientras que el patrimonio neto disminuyó en 13,9%, ascendiendo en el ejercicio 2023 a USD 458,9 millones y USD 248,1 millones, respectivamente, representando el 64,9 % y 35,1 % del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. Con relación a las subcuentas, destacan tanto el comportamiento del pasivo corriente, que registró un notable incremento del 165,8 % respecto al 2023, ascendiendo a USD 142,8 millones, como del pasivo no corriente, que registró un valor de USD 316,1 millones en el 2024, un 14,5 % mayor al valor alcanzado en el 2023 (USD 276,1 millones).
89. En cuanto al pasivo corriente de la empresa, esta se compone principalmente de Dividendos por pagar, Otras Cuentas por pagar²⁶ y Cuentas por pagar a entidades relacionadas, que alcanzaron USD 57,4 millones, USD 46,9 millones y USD 22,9 millones, representando el 40,2 %, 32,8 % y 16,0 %, respectivamente, del total del pasivo corriente. En contraste, el pasivo no corriente está dominado por las Obligaciones financieras, las cuales ascendieron a USD 295,5 millones en 2024, representando el 93,5 % del total del pasivo no corriente mientras que los Pasivos por impuestos diferidos, con un valor de USD 20,5 millones, corresponde al 6,5 % restante del pasivo no corriente.

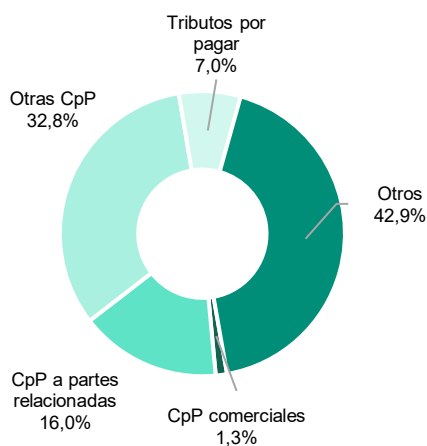
²⁶ Comprende depósitos en garantía, especialmente retenciones como fondo de garantía de proveedores para la construcción de la ampliación de la Fase 2 del Terminal de Contenedores Muelle Sur, provisiones para gastos de personal, participaciones de los trabajadores, bienes y servicios recibidos no facturados, entre otros conceptos similares.



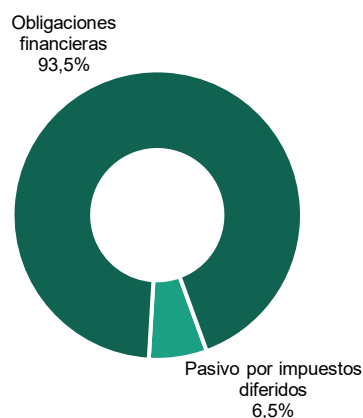
GRÁFICO 17
COMPOSICIÓN DE PASIVOS DE LA EMPRESA
(En términos porcentuales)



Pasivo Corriente, año 2024



Pasivo No Corriente, año 2024

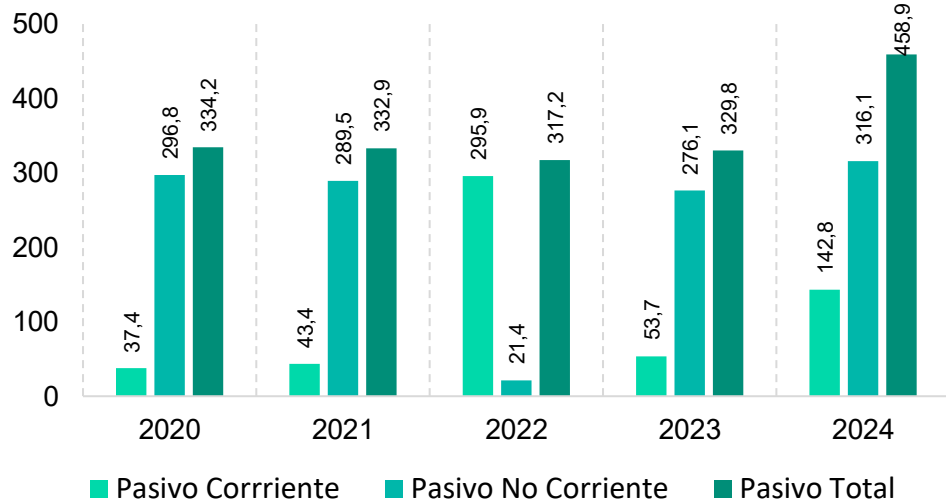


Fuente: Estados Financieros Auditados – DP World Callao S.R.L.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

90. Respecto a la evolución de los pasivos totales de la empresa, este ha mostrado fluctuaciones a lo largo de los años, como se observa en el gráfico adjunto. Estas fluctuaciones han sido impulsadas, principalmente, por los pasivos no corrientes, especialmente las obligaciones financieras, con excepción del año 2022 donde los pasivos corrientes perdieron relevancia, recuperándose nuevamente en el 2023 y 2024. En el año 2024, la empresa alcanzó su máximo nivel de pasivos totales con USD 458,9 millones. Es importante destacar que la tasa de variación anual promedio de los pasivos totales entre los años 2020 y 2024 fue del 8,2%.



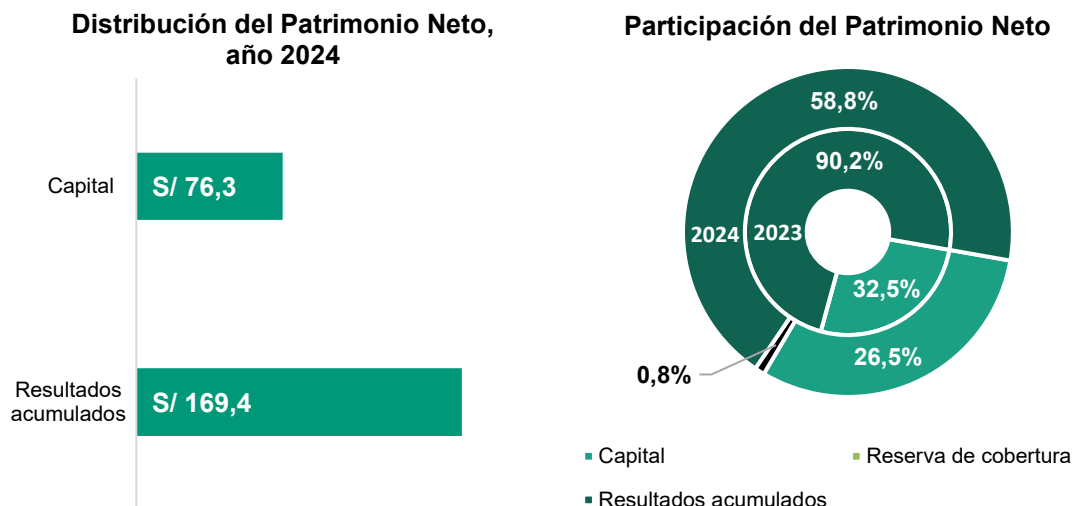
GRÁFICO 18
EVOLUCIÓN DE LOS PASIVOS, 2020-2024
(En millones de USD)



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

91. Finalmente, Al cierre del año 2024, el patrimonio neto de la empresa ascendió a USD 248,1 millones, lo cual representa una caída de USD 40,0 millones (-13,9%) en comparación con el cierre del año 2023. Este total está compuesto por un 58,8% de resultados acumulados y un 26,5% de capital, es decir, al cierre del 2024, los resultados acumulados alcanzaron los USD 169,4 millones, mientras que el capital de la empresa ascendió a USD 76,3 millones.

GRÁFICO 19
COMPOSICIÓN DEL PATRIMONIO DE LA EMPRESA, AÑO 2024
(En millones de USD)



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



VII.3. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

92. 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 menor capacidad de cumplimiento de las obligaciones de corto plazo de la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2023, destacándose que el ratio de liquidez absoluta registró valores menores a 1.
93. En particular, al analizar el ratio de liquidez corriente para el año 2024, se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa dispone de USD 1,126 de activo corriente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo, lo cual resulta significativamente inferior al ratio de 2,138 observado en el año anterior. Este aumento se debe al notable incremento del 165,8 % en el pasivo corriente al cierre del 2024 en comparación con el 2023, con el activo corriente creciendo en menor proporción (40,0 %), lo que ha conducido a la caída en el ratio de liquidez corriente.

CUADRO 13 RATIOS DE LIQUIDEZ, 2023 y 2024			
Ratio	Fórmula	2023	2024
Liquidez corriente	Activo Corriente / Pasivo Corriente	2.138	1.126
Prueba ácida	(Activo Corriente - Gastos contratados por anticipado - Inventarios) / Pasivo Corriente	1.998	1.065
Liquidez absoluta	Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente	1.372	0.862
Capital de trabajo (miles USD)	Activo Corriente - Pasivo Corriente	61 133	17 997

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

94. Del mismo modo, al analizar el ratio de prueba ácida, el cual se determina deduciendo de los activos corrientes a aquellas cuentas de activos que son menos rápidas de convertir en efectivo, tales como Inventarios, Otras cuentas por cobrar y Gastos pagados por anticipado, se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa contaría de USD 1,065 de activos líquidos disponibles para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (1,998 en 2023).
95. Asimismo, al analizar el ratio de liquidez absoluta, el cual se obtiene considerando únicamente los activos más líquidos de la empresa, esto es, la cuenta *Efectivo y equivalentes de efectivo*, se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa dispondría de USD 0,862 de efectivo para cumplir con dichas obligaciones, siendo este ratio superior a lo observado el año anterior (1,372 en 2023). Al respecto, ello se sustenta en que el crecimiento porcentual de la cuenta Efectivo y equivalentes al efectivo fue menor (66,9 %) al aumento porcentual del pasivo corriente (165,8 %).
96. Por otra parte, respecto al capital de trabajo de la empresa, este se refiere a la cantidad de liquidez (activos corrientes) que posee la empresa para cubrir sus obligaciones de corto plazo (pasivos corrientes), por lo que un capital de trabajo negativo no es una situación deseable ya que, además de indicar una falta de liquidez, puede afectar negativamente la capacidad para operar de la empresa. Así, para el año 2024 se calcula un capital de trabajo de USD 17,9 millones, lo cual representó una significativa caída respecto de lo observado en el año 2023, cuando fue de USD 61,3 millones). Este cambio indica una reducción sustancial en su nivel de liquidez para afrontar compromisos de corto plazo.



Ratios de Endeudamiento Financiero

97. En lo relativo a los ratios de endeudamiento del Concesionario, el siguiente cuadro presenta los resultados durante el ejercicio 2024, evaluando la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

CUADRO 14 RATIOS DE APALANCAMIENTO/ENDEUDAMIENTO, 2023 y 2024			
Ratio	Fórmula	2023	2024
Deuda/Patrimonio	Pasivo Total / Patrimonio	1.145	1.849
Endeudamiento del activo	Pasivo Total / Activo Total	0.534	0.649
Calidad de la deuda	Pasivo Corriente / Pasivo Total	0.163	0.311
Autonomía financiera	Patrimonio / Pasivo Total	0.873	0.541
Solvencia	Activo Total / Pasivo Total	1.873	1.541

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

98. El ratio Deuda/Patrimonio, muestra que, para el ejercicio 2024, la empresa posee alrededor de USD 1,849 de obligaciones con terceros por cada dólar de patrimonio, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (1,145 en 2023), lo cual muestra una caída en la solidez financiera, al reducirse su nivel de endeudamiento con fuentes externas. Al respecto, dicho resultado se debe a que, al cierre del 2024, el patrimonio neto de la empresa presentó una caída en sus niveles respecto a lo registrado en el año 2023, mostrando una variación porcentual de -13,9 %, mientras que el pasivo total creció un 39,1 %.
99. El ratio endeudamiento del activo nos indica que, en el ejercicio 2024, del total de activos, un 64.9 % está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio se incrementó frente al nivel de 53.4 % alcanzado en 2023, continuando su tendencia decreciente, lo cual denota una caída 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 empeorado su grado de autonomía financiera frente a terceros en los últimos ejercicios.
100. El ratio de calidad de la deuda compara las obligaciones de corto plazo (pasivos corrientes) contra el total de obligaciones adquiridas por la empresa (pasivos totales), de modo tal que se pueda determinar la proporción de deuda que se le puede exigir a la empresa en el corto plazo. Así, para el año 2024 se aprecia que el 31,1 % del pasivo total corresponde a pasivos corrientes, siendo dicha participación superior a la observada en el año anterior (16,3 %), con lo cual se esperaría que una parte significativa de las obligaciones de pago de la empresa se liquiden en el corto plazo. Cabe indicar que al cierre del 2024 el pasivo corriente presentó un significativo incremento en sus niveles respecto a lo registrado en el año 2023, mostrando una variación porcentual de 165,8 %, mientras que, como se indicó previamente, el pasivo total creció a una menor tasa del 39,1 %.
101. Por lo señalado anteriormente, el comportamiento de la empresa respecto al nivel de deuda asumido por esta al cierre del 2024 la sitúa en un menor nivel de autonomía financiera respecto de lo observado en el año previo. En efecto, al analizar el ratio de autonomía financiera para el 2024 se aprecia que, por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 0,541 de patrimonio, siendo dicho ratio superior a lo observado el año anterior (USD 0,873 en 2023).
102. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2024 nos indica que, por cada dólar (USD 1) de pasivo total corresponde USD 1,541 de activo total. Durante el ejercicio 2023, por cada dólar de pasivo total le correspondió USD 1,873 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 redujo el nivel de solvencia de la empresa durante el ejercicio 2024, explicándose por el crecimiento en mayor proporción de los activos (14,4 %) que de los pasivos (39,1 %).

Ratios de Rentabilidad

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

CUADRO 15 RATIOS DE RENTABILIDAD, 2023 y 2024			
Ratio	Fórmula	2023	2024
Margen bruto	Utilidad Bruta / Ingresos Totales	0.671	0.626
Margen operativo	Utilidad Operativa / Ingresos Totales	0.477	0.431
Margen neto	Utilidad Neta / Ingresos Totales	0.295	0.228
Margen EBITDA	(Utilidad Operativa + Depreciación + Amortización) / Ingresos Totales	0.599	0.562
Return on equity (ROE)	Utilidad Neta / Patrimonio	0.203	0.232
Return on assets (ROA)	Utilidad Neta / Activo Total	0.095	0.082

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

104. Sobre el particular, al analizar el margen bruto para el año 2024 se aprecia que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,626 de ganancia bruta luego de deducir los costos de prestación de servicios, siendo dicha ganancia ligeramente menor a la percibida el año anterior (USD 0,671 en 2023); asimismo, al analizar el margen neto, para el año 2024 se aprecia que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,228 de ganancia neta luego de deducir todos los costos y gastos del periodo, incluyendo los impuestos, siendo dicha ganancia menor a la percibida el año anterior (USD 0,295 en 2023).
105. Por otro lado, al considerar el margen operativo, para el cual se deducen además los gastos de administración, se observa que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,431 de ganancia operativa, siendo dicho resultado inferior al percibido el año anterior (USD 0,477 en 2023). Cabe indicar que similar situación se observa al analizar el margen EBITDA para el 2024, puesto que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,562 de ganancia antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización, siendo dicha ganancia inferior a la percibida el año anterior (USD 0,599 en 2023).
106. Finalmente, al analizar el ratio *return on equity* (ROE) de la empresa se aprecia que, al cierre del año 2024, se obtuvo alrededor de USD 0,232 de rentabilidad sobre el capital invertido por los accionistas (patrimonio neto), siendo dicho rendimiento mayor al que fuese alcanzado el año anterior (USD 0,203 en 2023), lo cual indica un incremento en la rentabilidad que se está obteniendo con los fondos que los accionistas han invertido en la empresa.
107. En ese mismo sentido, si comparamos el rendimiento neto de la empresa con el total de activos que esta posee para llevar a cabo sus operaciones, esto es, el empleo del ratio *return on assets* (ROA), se aprecia que, el ratio se mantiene al cierre del año 2024, en este sentido los activos totales rindieron alrededor de USD 0,082 por dólar de activo, cayendo desde los USD 0,095 por dólar de activo.



VIII. CONCLUSIONES

108. El análisis del desempeño de la Concesión del Nuevo Terminal Muelle Sur del Callao del año 2024 nos permite extraer las siguientes conclusiones:

- (i) DP World, al ser un terminal especializado en carga en contenedores, tiene como sus principales clientes en 2024 a las líneas navieras Hapag-Lloyd, CMA CGM, China Shipping Container Line, y Evergreen con un 32,3 %, 19,0 %, 11,2 % y 9,1 %, respectivamente.
- (ii) Durante el 2024 recalieron 901 naves, nivel 9,5 % superior a lo alcanzado en el 2023 (823 naves), siendo las mismas del tipo de alto bordo y *Gear Less*. El aumento en el número de naves atendidas correspondió con el mayor volumen de carga movilizada tanto en TEU como en toneladas.
- (iii) En el año 2024, el Concesionario movilizó un 22,3 % más de contenedores llenos respecto a 2023, asociado principalmente al incremento en la operación de descarga en 25,4 %. Por su parte, la carga del Servicio Estándar de Embarque/Descarga de contenedores vacíos mostró una disminución del 2,0 %, debido a la menor actividad en la operación de descarga (-9,8 % equivalente a 10,9 mil TEU menos). El servicio estándar de transbordo de contenedores (llenos o vacíos) también registró una caída del 34,6 %, realizado en su mayoría para contenedores llenos.
- (iv) El factor de productividad (-2,6 %) a aplicarse cada año mediante la fórmula $RPI - X$, resultó en una variación promedio máxima permitida del +5,55 %. los servicios con mayor aumento fueron el *Transbordo de contenedores dentro del terminal – 40 pies*, *Transbordo de contenedores dentro del terminal – 20 pies* y *Embarque o descarga de contenedores llenos – 40 pies* con tasas del 6,77 %, 6,56 % y 6,84 %, respectivamente. Por otra parte, el servicio de *Uso de alquiler de amarradero* presentó la menor variación con una tasa del 0,00 %.
- (v) Durante el año 2024, el Ositrán reconoció al Concesionario inversiones por USD 137,8 millones, lo que dio como resultado que las inversiones acumuladas pasaran de USD 593,5 millones el 2023 a USD 731,3 millones el 2024 (+23,2 %). En cuanto al porcentaje de avance de ejecución, se observa que este pasó de 81,2 % a 100,01 % entre los años 2023 y 2024, respectivamente.
- (vi) En el transcurso del año 2024, se contabilizaron en el Terminal Muelle Sur un total de 56 accidentes, lo cual representó un 16,7 % más accidentes con relación a los accidentes ocurridos el año anterior (48). Sin embargo, dichos accidentes no registraron resultados fatales.
- (vii) Por otra parte, durante el año 2024, el número de reclamos interpuestos por los usuarios del terminal ascendieron a 73, un aumento de 4,3 % (3 reclamos más) respecto al año previo. Específicamente, destacan los reclamos por Facturación o cobro (44 reclamos) y Daños o pérdidas (23 reclamos). Durante el mencionado año, el Concesionario fue sancionado en cuatro (4) oportunidades, por el incumplimiento de obligaciones respecto al nivel de servicio y productividad.
- (viii) Finalmente, con relación al desempeño financiero del Concesionario durante el año 2023, se puede concluir lo siguiente:
 - Respecto a los resultados de la actividad de operación, este alcanzó un incremento del 15,2 %, ascendiendo en el 2024 a USD 109,0 millones. De otro lado, la ganancia neta del ejercicio ascendió a USD 57,6 millones, significando una caída de 1,7 % (USD 973 miles).
 - De otro lado, el análisis basado en ratios de liquidez indica que, en términos generales, se observa una menor capacidad de cumplimiento de las obligaciones de corto plazo de la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2023, destacándose que el ratio de liquidez absoluta registró valores menores a 1.



- La empresa ha incrementado su nivel de endeudamiento y ha empeorado su autonomía financiera en 2024. Los ratios Deuda/ Patrimonio, Endeudamiento del Activo, Calidad de la Deuda y Autonomía Financiera muestran una menor solidez y mayor dependencia de la deuda.
- Al analizar los ratios de rentabilidad, aunque el ROE ha mejorado en el 2024 por la reducción del patrimonio neto, los márgenes operativos y EBITDA han disminuido, indicando, en términos generales, una menor eficiencia en el uso de los recursos.



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	Autofinanciada	Cláusula 2.7. (p. 25)
7	Tipo de Contrato	DBFO (Diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación)	Cláusula 2.1. (p. 24)
8	Capital mínimo	USD 42,7 millones (20% del Presupuesto Estimado Oficial de la Obra)	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 28)
9	Garantías a favor del concedente	▪ 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:	Autofinanciada															
Plazo de concesión:	30 años															
Periodo:	2010-2024															
a. Tráfico																
Indicador	Unidad medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Naves atendidas	Unidades	371	949	925	816	840	804	805	771	753	719	647	644	607	823	901
Carga total atendida	Toneladas	1 251 000	11 820 400	14 728 000	13 699 000	15 107 300	13 521 000	12 026 624	13 524 348	14 537 764	15 040 297	15 150 390	16 429	15 380	17 464	21 345
Carga por tipo de operación:																
Exportación	Toneladas	420 000	3 711 500	4 501 000	4 030 000	4 594 256	4 242 000	3 863 444	4 723 608	4 957 519	5 017 904	6 644 667	5 815 911	5 694 091	6 124 156	7 051 886
Importación	Toneladas	649 000	5 116 900	6 398 000	5 962 000	6 224 044	5 887 000	5 462 856	6 035 007	6 232 528	6 706 222	4 661 179	6 760 142	6 499 887	6 716 131	8 246 889
Transbordo	Toneladas	182 000	2 992 000	3 829 000	3 707 000	4 289 000	3 392 000	2 700 324	2 765 733	3 347 718	3 316 171	3 844 545	3 852 718	3 185 678	4 623 448	6 046 647
Carga por tipo de producto:																
Indicador	Unidad medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Contenedores	Unidades	429 921	697 190	877 767	839 577	906 182	790 353	693 975	743 065	779 024	829 221	819 869	856 215	823 522	957 325	980 724
Contenedores	TEU	420 549	1 094 297	1 357 194	1 310 402	1 426 516	1 238 903	1 109 707	1 203 317	1 269 789	1 351 647	1 328 069	1 467 881	1 418 538	1 586 465	1 638 717
b. Ingresos de actividades ordinarias																
Ingresos	Unidad medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Estiba y desestiba	Miles de dólares	28 891	70 259	93 035	91 366	103 145	96 778	87 494	95 512	100 251	106 638	104 505	120 832	124 746	143 619	176 683
Almacenamiento en patio de contenedores	Miles de dólares	2 132	10 824	17 677	19 483	21 770	17 719	13 005	16 035	17 360	16 572	16 491	18 630	15 551	14 110	27 732
Servicio a la carga contenedorizada	Miles de dólares	2 169	5 643	8 931	10 289	14 050	13 633	13 471	15 939	16 192	17 348	16 544	19 312	19 190	20 946	26 046
Monitoreo de contenedores refrigerados	Miles de dólares	1 042	2 928	3 564	3 817	4 364	4 550	4 502	5 741	7 849	7 507	7 486	12 598	13 517	14 762	15 449
Servicios marinos	Miles de dólares	1 246	2 338	2 761	2 685	3 004	2 661	2 305	2 669	2 858	2 625	2 652	2 639	2 314	2 677	3 538
Manipuleo de contenedores	Miles de dólares	205	850	1 330	1 441	1 735	1 624	1 452	1 595	1 506	1 307	1 088	1 080	1 189	1 143	1 632
Carga no contenedorizada	Miles de dólares	-	89	98	98	420	360	994	1 159	1 065	1 183	1 122	535	344	438	1 137
Otros servicios no contenerizados	Miles de dólares												821	682	664	683
Total	Miles de dólares	35 685	92 931	127 396	129 179	148 488	137 325	123 223	138 650	147 081	153 180	149 888	176 447	177 533	198 359	252 900

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
**Ejecutiva de la Jefatura de
Estudios Económicos**

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

ELABORACIÓN Y DISEÑO

Cinthy López Vásquez – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
María Alejandra Mendez Vega - Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Segundo Mio Cortez – Asistente
Haybi Micaela Guillén Delgado – Practicante
Britney Esperanza Yupanqui Llallire – Practicante
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante