



INFORME DE DESEMPEÑO

Terminal Contenedores del Callao – Muelle Sur
2025

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 – Ositrán

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2025: 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 elaborados 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 2025: 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@ositrان.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
IV.3. Cargos de Acceso	21
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	22
V.1. Inversiones	22
V.2. Pagos al Estado	23
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	24
VI.1. Niveles de servicio y productividad	24
VI.2. Accidentes	25
VI.3. Reclamos, sanciones y penalidades	25
VII. ESTADOS FINANCIEROS	27
VII.1. Estado de Resultados Integrales	27
VII.2. Estado de Situación Financiera	32
VII.3. Indicadores Financieros	37
VIII. CONCLUSIONES	39
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	41
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	46



CUADROS

Cuadro 1 Tarifario de los Servicios Estándar, 2024 – 2025	19
Cuadro 2 Precio de algunos servicios especiales en función a la nave, 2024 – 2025	20
Cuadro 3 Precio de algunos servicios especiales en función a la carga, 2024 – 2025	21
Cuadro 4 Contratos de acceso vigentes, 2025.....	22
Cuadro 5 Aportes al estado, 2024 – 2025.....	23
Cuadro 6 Tiempo inicio de la descarga, zarpe de la nave y atención al usuario, 2025	24
Cuadro 7 Niveles de rendimiento para carga contenedorizada, 2025.....	25
Cuadro 8 Sanciones impuestas, 2025.....	26
Cuadro 9 Ingresos por servicios, 2021 – 2025.....	27
Cuadro 10 Costos de prestación de servicios, 2021 – 2025	29
Cuadro 11 Gastos de administración y ventas, 2021 – 2025	30
Cuadro 12 Estado de resultados, 2021 – 2025	31
Cuadro 13 Estado de situación financiera, 2021 – 2025	32
Cuadro 14 Ratios de liquidez, 2024 – 2025	37
Cuadro 15 Ratios de apalancamiento/endeudamiento, 2024 – 2025.....	38
Cuadro 16 Ratios de rentabilidad, 2024 – 2025	39

GRÁFICOS

Gráfico 1 Principales clientes según TEU movilizados, 2024 – 2025.....	11
Gráfico 2 Evolución del tráfico de contenedores, periodo 2019 – 2025	12
Gráfico 3 Tráfico de naves, 2024 – 2025	12
Gráfico 4 Servicio de embarque y descarga de contenedores llenos, 2024 – 2025.....	13
Gráfico 5 Servicio de embarque y descarga de contenedores llenos, 2024 – 2025.....	14
Gráfico 6 Servicio de embarque y descarga de contenedores vacíos, 2024 – 2025.....	15
Gráfico 7 Servicio de embarque/descarga de contenedores vacíos, 2024 – 2025.....	16
Gráfico 8 Servicio de transbordo de contenedores, 2024 – 2025.....	16
Gráfico 9 Servicio de transbordo de contenedores, 2024 – 2025.....	17
Gráfico 10 Inversiones reconocidas y porcentaje de cumplimiento, 2024 – 2025.....	23
Gráfico 11 Número de accidentes, heridos y fallecidos, 2023 – 2025.....	25
Gráfico 12 Número de reclamos resueltos y presentados, 2024 – 2025.....	26
Gráfico 13 Ingresos de actividad ordinarias, 2021 – 2025	28
Gráfico 14 Composición de los costos de servicio, 2024 – 2025	29
Gráfico 15 Composición de los gastos de administración y ventas, 2024 – 2025.....	30
Gráfico 16 Evolución de los resultados, 2021 – 2025	31
Gráfico 17 Composición de activos de la empresa, 2024 – 2025.....	33
Gráfico 18 Evolución de los activos, 2021 – 2025.....	34
Gráfico 19 Composición de pasivos de la empresa, 2021 – 2025.....	35
Gráfico 20 Evolución de los pasivos, 2021 – 2025.....	36
Gráfico 21 Composición del patrimonio de la empresa, 2024 – 2025	36



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 2025, 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 2025, la inversión total comprometida para el desarrollo de la infraestructura es de USD 739,7 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) fue realizada 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 2025, los principales clientes por volumen de tráfico de contenedores, medidos en TEU, fueron las líneas navieras Hapag-Lloyd, CMA CGM, Evergreen y Ocean Network Express, con una participación del 32,9 %, 17,5 %, 11,3 % y 7,0 %, respectivamente, siendo tres de estas líneas navieras las que encabezaron el ranking de participación de tráfico durante 2024, evidenciando así que se han producido cambios poco significativos en la distribución del tráfico en el terminal entre clientes.

Durante el 2025 recalaron 908 naves, nivel 0,8 % superior a lo alcanzado en el 2024 (901 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, se observa que la carga movilizada en el Terminal Muelle Sur registró 21 713,2 mil toneladas, equivalente a un aumento del 1,7 % con relación al año 2024. En la misma línea, el tráfico de contenedores (medido en TEU) registró un aumento del 4,5 % en el mismo periodo, pasando de 1,89 millones de TEU a 1,97 millones de TEU. Respecto a la distribución de la carga (medida en TEU) durante el 2025, los regímenes de importación, exportación y transbordo representaron el 41,2 %, 37,9 % y 21,0 % del tráfico total de contenedores, con el régimen de exportación registrando el mayor aumento con relación al año 2024 (+107 632 TEU, equivalente a un crecimiento del 16,8 %).

En el año 2025, el Concesionario movilizó 1146,8 miles de TEU de contenedores llenos, lo que significó un aumento del 10,2 % respecto al año previo. Este mayor tráfico estuvo asociado al incremento en la operación de descarga en 9,7 % (+63,4 miles de TEU) y de embarque en 11,1 % (+43,0 miles de TEU). La carga del Servicio Estándar de Embarque/Descarga de contenedores vacíos mostró un incremento del 17,3 %, debido a la mayor actividad en la operación de embarque, que aumentó en 25,8 % (64,7 mil TEU más), parcialmente compensada por una disminución de 3,7 % (3,8 mil TEU menos) en la operación de descarga. El servicio estándar de transbordo de contenedores (llenos o vacíos) registró una caída del 16,7 % con relación al año 2024, movilizándose un total de 413,4 miles de TEU de contenedores. Este servicio se realiza en su mayoría para contenedores llenos, registrando una participación del 82,6 % y 82,4 % en 2024 y 2025, respectivamente.

Dado que el procedimiento de revisión tarifaria de oficio aplicable a las tarifas máximas de los Servicios regulados que se brindan en el Terminal Muelle Sur para el periodo comprendido entre el 18 de agosto de 2025 hasta el 17 de agosto de 2030 aún se encuentra en proceso, y el factor de productividad establecido en el marco de la revisión tarifaria anterior (-2,66 %) se encontraba vigente solo hasta el 17

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



de agosto de 2025, resultó necesario establecer tarifas provisionales para los servicios regulados, en aplicación del artículo 13 del RETA.

En tal sentido, se propuso establecer tarifas provisionales aplicables a los servicios regulados en el Terminal Muelle Sur en los valores que resultan de aplicar el mecanismo $RPI - X$ previsto en la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, 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 y X es el factor de productividad propuesto por el Regulador mediante Resolución de Presidencia N° 0069-2025-PD-OSITRAN (-4,77 %).

Así, se registró una variación promedio máxima permitida del +7,47 % al tarifario de los servicios regulados, vigente desde el 18 de agosto de 2025 hasta que entren en vigencia las nuevas tarifas. El servicio con mayor aumento fue el de Embarque o descarga de contenedores vacíos – 20 pies con una tasa del 7,80 %. Por otra parte, el servicio de Uso o alquiler de amarradero presentó la menor variación con una tasa del 7,34 %.

Durante el año 2025, el Ositrán reconoció al Concesionario inversiones por USD 1,19 millones, lo que dio como resultado que las inversiones acumuladas pasaran de USD 731,33 millones el 2024 a USD 732,52 millones el 2025 (+0,2 %). En cuanto al porcentaje de avance de ejecución², se observa que este pasó de 100,0 % a 99,0 % entre los años 2024 y 2025, respectivamente.

En el transcurso del año 2025, el número de reclamos interpuestos por los usuarios del terminal ascendió a 173, lo que representó un aumento de 137,0 % (100 reclamos más) con relación al año previo. Específicamente, destacan los reclamos por Facturación o cobro (155 reclamos), Daños o pérdidas (12 reclamos) y Otros (6), estos últimos asociados a la pérdida de contenedor y al servicio portuario. En cuanto al estado de las resoluciones, de los 173 reclamos presentados durante el 2025, 122 fueron declarados Infundados (70,5 %), 30 Improcedentes (17,3 %), 11 Inadmisibles (6,4 %), 9 otros (5,2 %) y 1 fundado (0,6 %). El Concesionario fue sancionado en cinco (5) oportunidades durante el año 2025, por el incumplimiento de obligaciones respecto al nivel de servicio y productividad, con un monto agregado de 108,9 UIT.

Respecto al análisis financiero de la Concesión, los ingresos de actividades ordinarias alcanzaron USD 295,0 millones en 2025, registrando un crecimiento de 16,6 % respecto del ejercicio anterior. Dentro de estos ingresos, destacó la estiba y desestiba de carga, que ascendió a USD 201,2 millones y representó el 68,2 % del total. En cuanto al costo de servicios, este alcanzó USD 102,5 millones, 8,3 % por encima del registrado en 2024, destacando los gastos de personal, que ascendieron a USD 36,5 millones y representaron el 35,6 % del total de costos. Por su parte, la utilidad neta del ejercicio ascendió a USD 73,9 millones, lo que significó un incremento de 28,3 %, equivalente a USD 16,3 millones adicionales respecto del año previo, explicado principalmente por el mayor desempeño operativo de la Concesión.

Al cierre del año 2025, el valor de los activos de la Concesión, y por consiguiente del total pasivo y patrimonio, se redujo en 14,5 %, pasando de USD 707,0 millones en 2024 a USD 604,6 millones en 2025. Esta disminución se explicó principalmente por la contracción de los activos corrientes, en particular del efectivo y equivalentes al efectivo, en un contexto en el que también se registraron pagos de dividendos durante el ejercicio. Cabe señalar que esta reducción se produjo luego de que en 2024 los activos alcanzaran su mayor nivel del periodo analizado.

Los ratios de liquidez evidencian un deterioro en la capacidad de cobertura de las obligaciones de corto plazo, reflejado en la disminución de la liquidez corriente y en el capital de trabajo negativo al cierre de 2025. Asimismo, la empresa incrementó su nivel relativo de apalancamiento, debido a que el patrimonio se redujo en mayor proporción que el pasivo total; no obstante, la calidad de la deuda mejoró, al reducirse la participación del pasivo corriente dentro del total de obligaciones. Finalmente, los ratios de rentabilidad mostraron una evolución favorable respecto del 2024, con mejoras en los márgenes bruto, operativo, neto y EBITDA, así como en el ROE y ROA, reflejando un mejor desempeño financiero del Concesionario durante el ejercicio 2025.

² El Compromiso de Inversión referencial se actualizó de USD 731,26 millones en 2024 a USD 739,71 millones en 2025, debido a actualizaciones en el monto de las obras de la Fase 2 en USD 358 858 147,53.



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 2025, la composición accionarial corresponde a la siguiente: P&O Dover/Dubái Ports con un 82,55 % y Matthews Holding Limited con un 17,45 %.

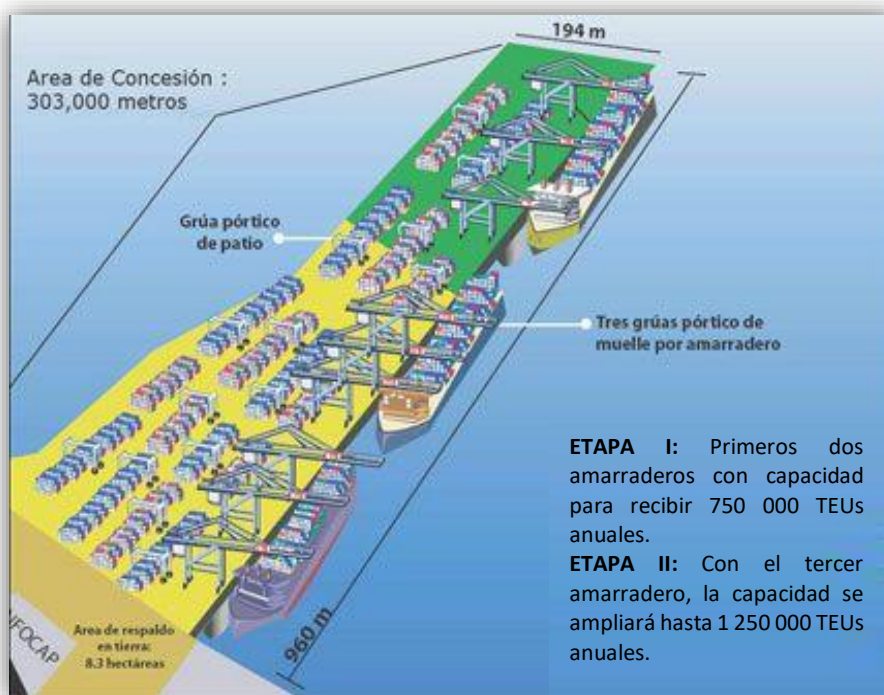
I.2. Principales características del Contrato de Concesión

3. 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.
4. 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

5. De acuerdo con el Contrato de Concesión, la Inversión Complementaria (IC) es la obligación que asume el Concesionario de ejecutar la Inversión Complementaria Mínima (ICM) y de transferir en dominio fiduciario la Inversión Complementaria Adicional (ICA). 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.
6. 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.
7. El compromiso de inversión corresponde a USD 739,7 millones (incluye IGV), las cuales se encuentran divididas en dos etapas: (i) la construcción de dos amarraderos de 300 metros cada uno, así como la disponibilidad de seis grúas pórtico; y, (ii) la ampliación del frente de atraque con un amarradero adicional.

Ilustración N° 1: Etapas del Proyecto



8. 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).
9. El 27 de febrero de 2020 se firmó la Adenda N° 2 del presente Contrato de Concesión. Esta adenda está relacionada con la ampliación del terminal de contenedores Muelle Sur en el marco la fase 2 del Contrato de Concesión. Tuvo como objeto 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.
10. El 28 de junio de 2024 se suscribió la Adenda N° 3 del presente Contrato de Concesión. Esta adenda está principalmente orientada a modificar el Índice, las Cláusulas 1.20.61 y 1.20.92 de la Sección I, la Cláusula 8.22 de la Sección VIII, y la Cláusula 10.1.3 de la Sección X del Contrato de Concesión. Asimismo, modificar el Anexo 10: Modelo de Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión. Dentro de estas cláusulas destaca la incorporación de una nueva "Tasa de Referencia" basada en la SOFR (Term SOFR a 6 meses más un spread), así como ajustes en las reglas de equilibrio económico-financiero, garantías y cálculo de intereses aplicables. Asimismo, se establecieron precisiones sobre la ejecución de la garantía de demanda y la actualización del modelo de carta fianza de fiel cumplimiento, manteniendo inalteradas las condiciones económicas y técnicas del contrato.
11. 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

12. 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 fue cero; a partir de esta fecha Ositrán revisa las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá invariable durante los 5 años siguientes, siendo que, al cierre del ejercicio 2025, se habían concluido dos procedimientos de revisión tarifaria, mientras que un tercer procedimiento se encontraba en curso. 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

13. 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

14. 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

15. En junio de 2024 se inauguró el Muelle Bicentenario del Terminal Muelle Sur⁵ que es la ampliación del muelle existente desde los 650 metros hasta los 1 050 metros, y también se cuenta con un nuevo patio de contenedores de casi 40 hectáreas. Previamente, en noviembre de 2023, el Terminal Muelle Sur adquirió 15 nuevas grúas eléctricas (3 de muelle y 12 de patio) y una flota de 20 camiones eléctricos. Con el Muelle Bicentenario, en el Terminal Muelle Sur podrán atenderse hasta tres naves en simultáneo (dos de las cuales podrán ser de 400 metros de largo y 21 000 TEU de capacidad de carga) y su capacidad de atención ha aumentado de 1,5 a 2,7 millones de TEU por año. Su infraestructura se complementa con modernas grúas pórtico y de patio, sistemas digitales de gestión y equipos eléctricos que incrementan la eficiencia operativa y sostenibilidad, consolidándolo como el principal terminal de contenedores del Perú y uno de los más importantes hubs logísticos de la costa oeste de Sudamérica.

I.5. Hechos de importancia

16. Durante el año 2025, se ejecutó una inversión de USD 1,19 millones, correspondiente a las obras de inversión adicional “Ampliación de edificios” y “Dos apiladoras de contenedores llenos (reach stacker)”. Asimismo, se inició la ejecución de las obras de inversión adicional “Instalación de sistema busbar en el bloque 4F”, desde el 3 de junio de 2025, la cual registró un avance de 25,18 % al 31 de diciembre de 2025; y “Sistema de conexión shore power en muelles 2 y 3 del

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° 00172-2024-IC-OSITRAN.



proyecto”, desde el 17 de diciembre de 2025, que se encontraba en etapa inicial de ejecución al cierre del ejercicio.

II. OFERTA DE SERVICIOS

17. De acuerdo con el Contrato de Concesión, cláusula 2.5, 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

18. 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 el conjunto de actividades de manipuleo, uso de infraestructura portuaria y almacenamiento temporal en el terminal, así como cualquier gasto administrativo, operativo u otros que implique la prestación del servicio.
19. 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:

20. 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:

21. 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.
22. 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

23. 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

24. 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.

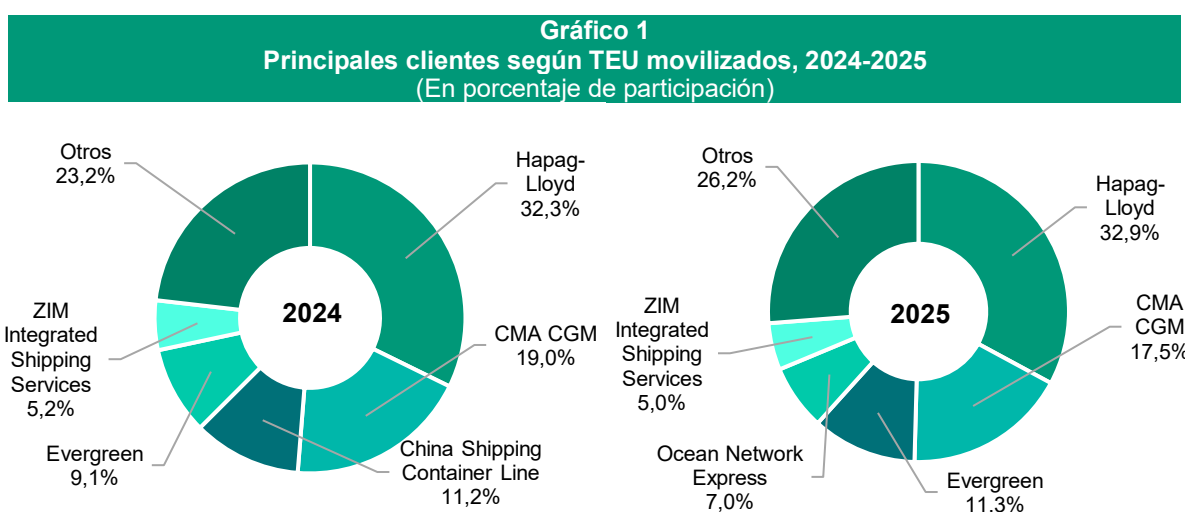


25. La prestación de los servicios esenciales de practicaje y remolcaje es brindada por terceras empresas que solicitan al Concesionario el acceso a la infraestructura portuaria. Cabe precisar que los costos de estos servicios son asumidos por la línea naviera.

III. DEMANDA DE SERVICIOS

III.1. Principales clientes

26. Los principales clientes por volumen de tráfico de contenedores en 2025, medidos en TEU⁶, fueron las líneas navieras Hapag-Lloyd, CMA CGM, Evergreen y Ocean Network Express, con participaciones de 32,9 %, 17,5 %, 11,3 % y 7,0 %, respectivamente. En comparación con el año 2024, Hapag-Lloyd y CMA CGM mantuvieron las dos primeras posiciones, aunque CMA CGM redujo ligeramente su participación. Asimismo, Evergreen incrementó su participación de 9,1 % a 11,3 %, mientras que Ocean Network Express ingresó entre los principales clientes en 2025, reemplazando a China Shipping Container Line, que en 2024 registró una participación de 11,2 %. En conjunto, la estructura de clientes se mantuvo concentrada en las principales líneas navieras, con algunos cambios en la composición relativa del tráfico.



Nota: Se incluyen los regímenes de descarga, embarque y transbordo; no se considera reestiba.

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Evolución del tráfico

27. En esta sección se presenta la evolución del tráfico de naves y carga en el Terminal Muelle Sur del Callao durante el año 2025, empleando la información contenida en los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE) del Ositrán⁷.
28. En lo relativo a la evolución del tráfico agregado, la carga movilizada en el Terminal Muelle Sur registró 21 713,2 miles de toneladas en 2025, equivalente a un incremento de 1,7 % respecto del año 2024. En la misma línea, el tráfico de contenedores, medido en TEU, aumentó en 4,5 %, pasando de 1,89 millones de TEU en 2024 a 1,97 millones de TEU en 2025. Respecto a la distribución del tráfico de contenedores durante el 2025, los regímenes de descarga, embarque

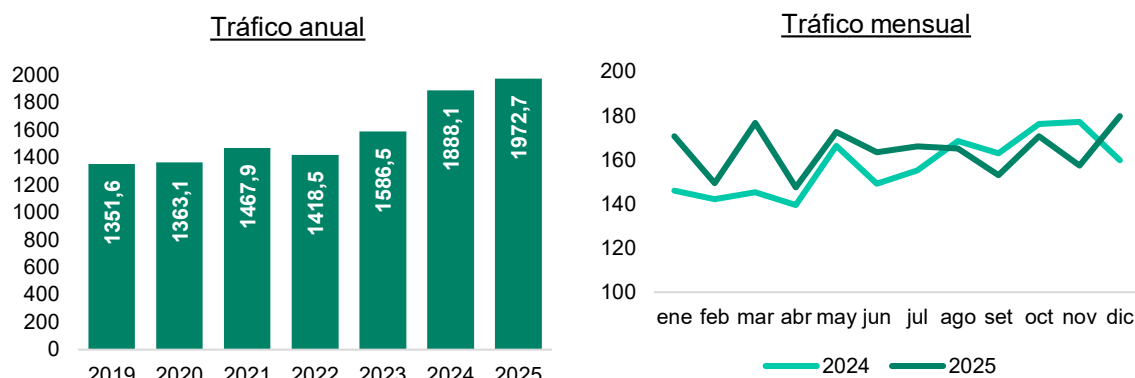
⁶ Para efectos del presente análisis, no se consideran las operaciones de reestiba asociadas a carga contenedorizada, al corresponder a la reubicación o acomodo de la carga dentro del mismo medio de transporte o unidad de carga. Asimismo, se precisa que durante el periodo analizado no se registraron operaciones bajo los regímenes de cabotaje y tránsito.

⁷ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaracion.estadistica@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de Ositrán, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.



y transbordo representaron el 41,2 %, 37,9 % y 21,0 % del total de TEU movilizados, respectivamente. En comparación con el 2024, los regímenes de descarga y embarque registraron incrementos de 59 616 TEU y 107 632 TEU, respectivamente, mientras que el régimen de transbordo disminuyó en 82 727 TEU. En términos relativos, el mayor crecimiento correspondió al régimen de embarque, con un aumento de 16,8 % respecto del año anterior.

Gráfico 2
Evolución del tráfico de contenedores, periodo 2019-2025
(Miles de TEU)



Nota: Se incluyen los regímenes de descarga, embarque y transbordo; no se considera reestiba.

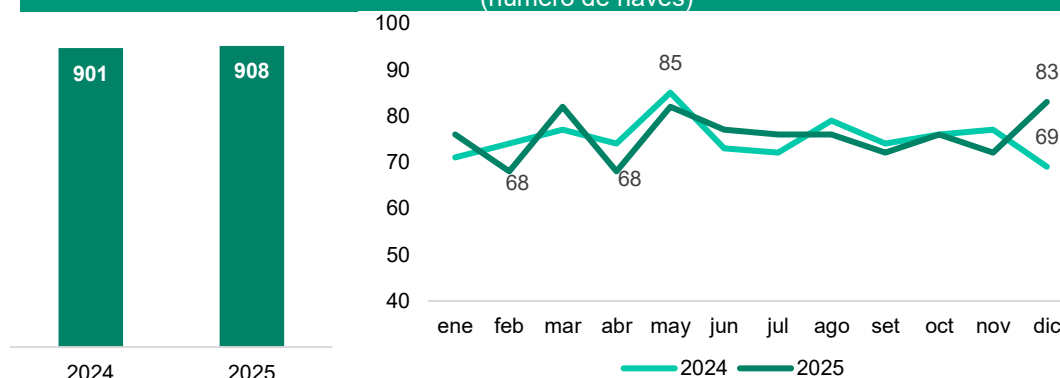
Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

a) Servicio estándar a la nave

29. En cuanto a la evolución en la atención de naves en el Terminal Muelle Sur, durante el 2025 recalcaron 908 naves, cifra superior en 0,8 % a la registrada en 2024, cuando se atendieron 901 naves. La distribución mensual muestra que diciembre fue el mes con mayor cantidad de naves atendidas en 2025, con un total de 83 naves, mientras que febrero y abril registraron los menores niveles, con 68 naves cada uno. En términos promedio, durante 2025 se atendieron 75,7 naves por mes, resultado ligeramente superior al promedio mensual de 75,1 naves registrado en 2024.
30. El ligero aumento en el número de naves atendidas estuvo acompañado por un mayor volumen de carga movilizada, tanto en TEU como en toneladas métricas. En términos de toneladas, el volumen promedio de carga movilizada por nave aumentó levemente, pasando de 23,7 miles de toneladas por nave en 2024 a 23,9 miles de toneladas por nave en 2025. Este indicador se calcula como el cociente entre las toneladas totales movilizadas y el número de naves atendidas en cada periodo.

Gráfico 3
Tráfico de naves, 2024-2025
(número de naves)



Nota: Se incluyen los regímenes de descarga, embarque y transbordo; no se considera reestiba.

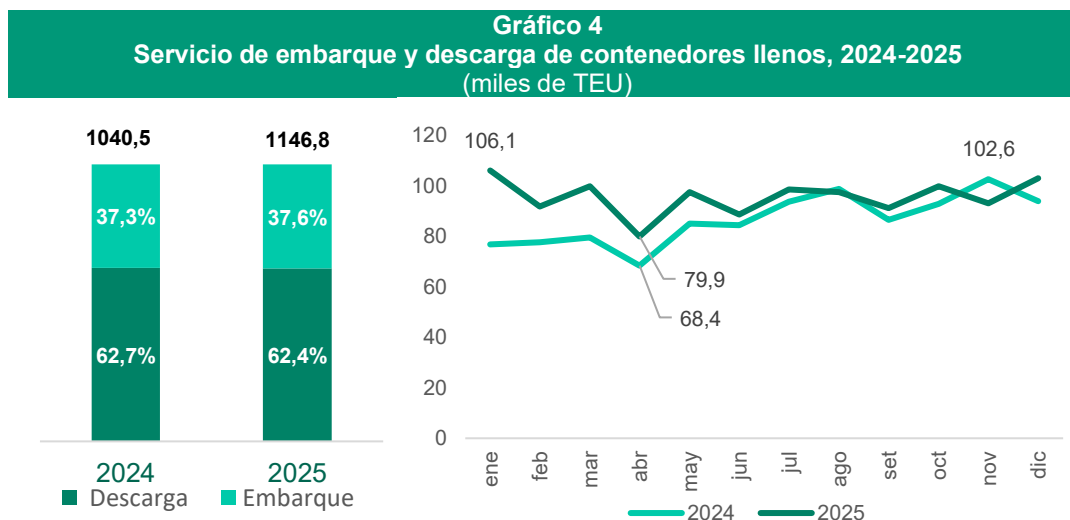
Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



b) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores llenos

31. Durante el año 2025, el Concesionario movilizó 1146,8 miles de TEU de contenedores llenos de 20 y 40 pies, lo que representó un aumento de 10,2 % respecto del año previo, equivalente a 106,4 miles de TEU adicionales. Este mayor tráfico estuvo asociado al incremento de las operaciones de embarque y descarga, que crecieron en 11,1 % y 9,7 %, respectivamente. En términos absolutos, el embarque aumentó en 43,0 miles de TEU, mientras que la descarga se incrementó en 63,4 miles de TEU.



Nota: Se incluyen los regímenes de descarga y embarque; no se considera reestiba

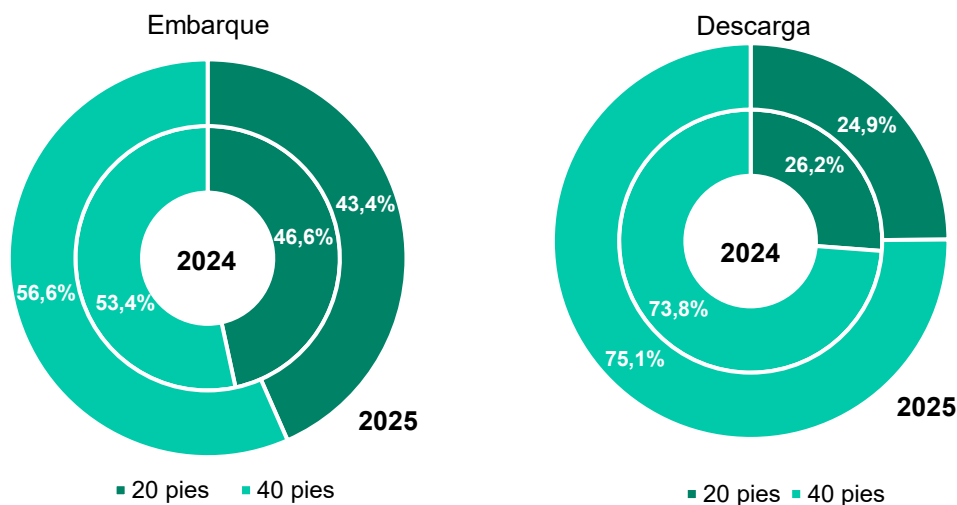
Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

32. Revisando la evolución de la distribución del tráfico de contenedores llenos, medido en TEU, se observa que esta se mantuvo relativamente estable en 2025. En efecto, las operaciones de descarga representaron el 62,4 % del total, mientras que las operaciones de embarque alcanzaron el 37,6 %, niveles similares a los registrados en 2024, cuando dichas participaciones fueron de 62,7 % y 37,3 %, respectivamente. Respecto a la evolución mensual del tráfico de contenedores llenos de 20 y 40 pies, medido en TEU, durante el 2025 el mayor flujo se registró en enero, mientras que el menor nivel se observó en abril, tal como se muestra en el gráfico anterior.
33. Por otra parte, a diferencia del análisis anterior expresado en TEU, el presente análisis considera el número de contenedores llenos movilizadas en las operaciones de embarque y descarga (en unidades). Bajo esta medición, durante el año 2025 se movilizaron aproximadamente 684,0 mil contenedores llenos, cifra superior en 8,8 % a los 628,4 mil registrados en 2024. De dicho total, 462,8 mil correspondieron a contenedores de 40 pies, lo que representó un incremento de 12,3 % respecto de los 412,1 mil registrados en 2024. Por su parte, los contenedores llenos de 20 pies alcanzaron 221,2 mil unidades en 2025, mostrando un crecimiento de 2,3 % frente a los 216,3 mil del año anterior. En ese sentido, el aumento del tráfico en número de unidades estuvo explicado principalmente por el mayor movimiento de contenedores llenos de 40 pies.



Gráfico 5
Servicio de embarque y descarga de contenedores llenos, 2024-2025
(En porcentaje del número de contenedores)



Nota: Se incluyen los regímenes de descarga y embarque; no se considera reestiba
Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

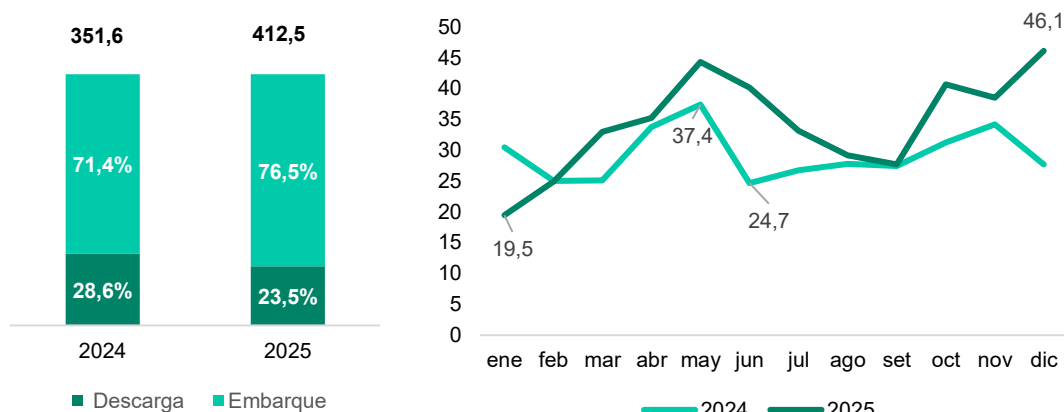
34. Durante el año 2025, al desagregar el tráfico de contenedores llenos por tipo de servicio, embarque y descarga, y por tamaño de contenedor, 20 y 40 pies, se observa una mayor participación relativa de los contenedores de 40 pies frente a los de 20 pies. En particular, los contenedores de 40 pies representaron el 56,6 % del total de contenedores llenos movilizados en embarque y el 75,1 % del total movilizado en descarga.
35. Asimismo, tanto el servicio de embarque como el de descarga registraron una evolución positiva en 2025. En el caso de la descarga, el número de contenedores llenos movilizados aumentó en 8,9 %, equivalente a 33,4 mil contenedores adicionales respecto de 2024. Por su parte, el embarque creció en 8,8 %, con un incremento de 22,3 mil contenedores llenos. Estos resultados confirman que el mayor tráfico en unidades estuvo explicado por el crecimiento de ambos servicios, aunque con una mayor contribución absoluta de la descarga.

c) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores vacíos

36. Durante el año 2025, el tráfico de contenedores vacíos de 20 y 40 pies, medido en TEU, registró un incremento de 17,3 % respecto del año previo, al pasar de 351,6 miles de TEU en 2024 a 412,5 miles de TEU en 2025, equivalente a 60,9 miles de TEU adicionales. Este aumento se explicó principalmente por la mayor actividad en la operación de embarque, que creció en 25,8 %, equivalente a 64,7 miles de TEU adicionales. Dicho incremento fue parcialmente compensado por la disminución de la operación de descarga, que se redujo en 3,7 %, equivalente a 3,8 miles de TEU menos respecto del 2024.



Gráfico 6
Servicio de embarque y descarga de contenedores vacíos, 2024-2025
(Miles de TEU)



Nota: Se incluyen los regímenes de descarga y embarque; no se considera reestiba

Fuente: DP World.

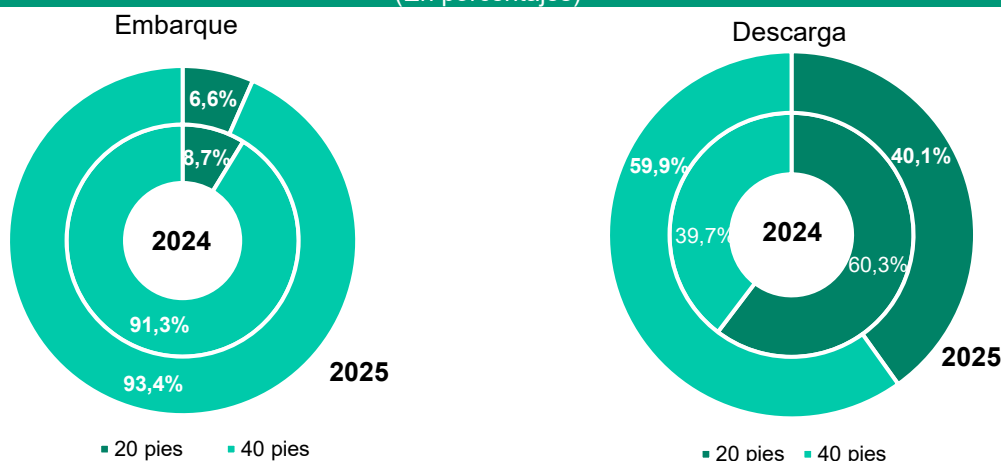
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. De otro lado, la distribución por tipo de operación, medida en TEU, muestra que el régimen de embarque concentró la mayor participación de contenedores vacíos durante el 2025. En particular, el 76,5 % del tráfico de contenedores vacíos, medido en TEU, correspondió a dicha operación, mientras que la descarga representó el 23,5 % restante. Asimismo, al revisar el flujo mensual de embarque y descarga de contenedores vacíos, medido en TEU, se observa que el menor nivel se registró en enero, con 19,5 miles de TEU, mientras que el máximo anual se alcanzó en diciembre, con 46,1 miles de TEU.
38. Por otra parte, al analizar el tráfico de contenedores vacíos según tamaño, expresado en número de unidades, durante el año 2025 se movilaron aproximadamente 223,8 mil contenedores vacíos. De este total, 188,7 mil correspondieron a contenedores de 40 pies, equivalentes al 84,3 % del total, mientras que 35,0 mil correspondieron a contenedores de 20 pies, con una participación de 15,7 %. Cabe señalar que los contenedores vacíos de 40 pies registraron un incremento de 27,2 % respecto del 2024, cuando alcanzaron 148,3 mil unidades.
39. Cuando se analiza la participación del número de contenedores vacíos de 20 y 40 pies (en unidades) por tipo de operación, se observa que durante el 2025 los contenedores de 40 pies mantuvieron una participación predominante tanto en embarque como en descarga. En el régimen de embarque representaron el 93,4 % del total movilizado, mientras que en descarga alcanzaron el 59,9 %, superando a los contenedores de 20 pies, que registraron participaciones de 6,6 % y 40,1 %, respectivamente. En el caso de la descarga, a diferencia de 2024, los contenedores de 40 pies⁸ pasaron a tener una mayor participación que los de 20 pies.

⁸ 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 7
Servicio de embarque/descarga de contenedores vacíos, 2024-2025
(En porcentajes)



Nota: Se incluyen los regímenes de descarga y embarque; no se considera reestiba

Fuente: DP World.

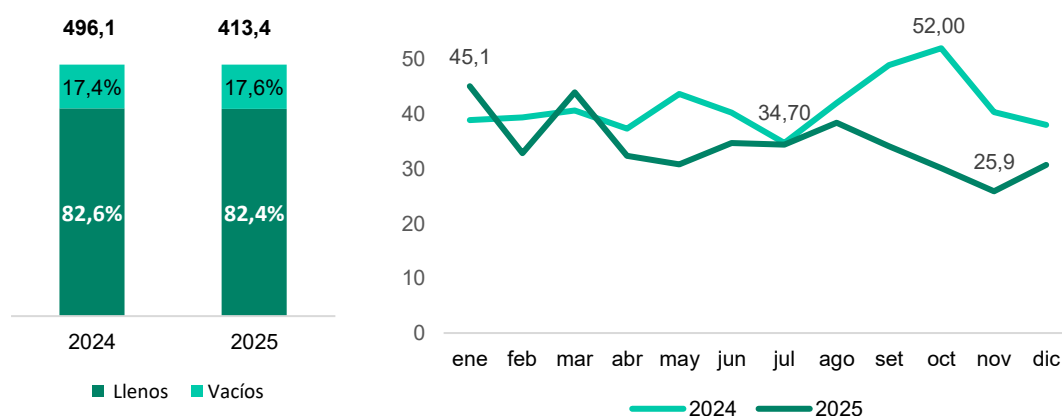
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

40. Finalmente, en términos de número de contenedores vacíos, la operación de descarga registró una disminución de 15,9 % respecto del año 2024, equivalente a 11,5 mil contenedores menos. Por su parte, la operación de embarque presentó un incremento de 24,4 %, equivalente a 32,0 mil contenedores adicionales. En conjunto, estos resultados muestran que el crecimiento del tráfico de contenedores vacíos en unidades estuvo explicado por el mayor dinamismo del embarque, pese a la contracción observada en la descarga.

d) Servicio estándar de transbordo de contenedores

41. En cuanto al servicio estándar de transbordo de contenedores, llenos y vacíos, durante el 2025 se movilizaron 413,4 miles de TEU, lo que representó una disminución de 16,7 % respecto del año 2024, equivalente a 82,7 miles de TEU menos. Al analizar la distribución entre contenedores llenos y vacíos, se observa que este servicio se concentró principalmente en contenedores llenos, los cuales representaron el 82,6 % del total en 2024 y el 82,4 % en 2025.
42. Respecto a la evolución mensual del servicio de transbordo durante el 2025, el mayor nivel se registró en enero, con 45,1 miles de TEU, mientras que el menor valor se observó en noviembre, con 25,9 miles de TEU.

Gráfico 8
Servicio de transbordo de contenedores, 2024-2025
(Miles de TEU)



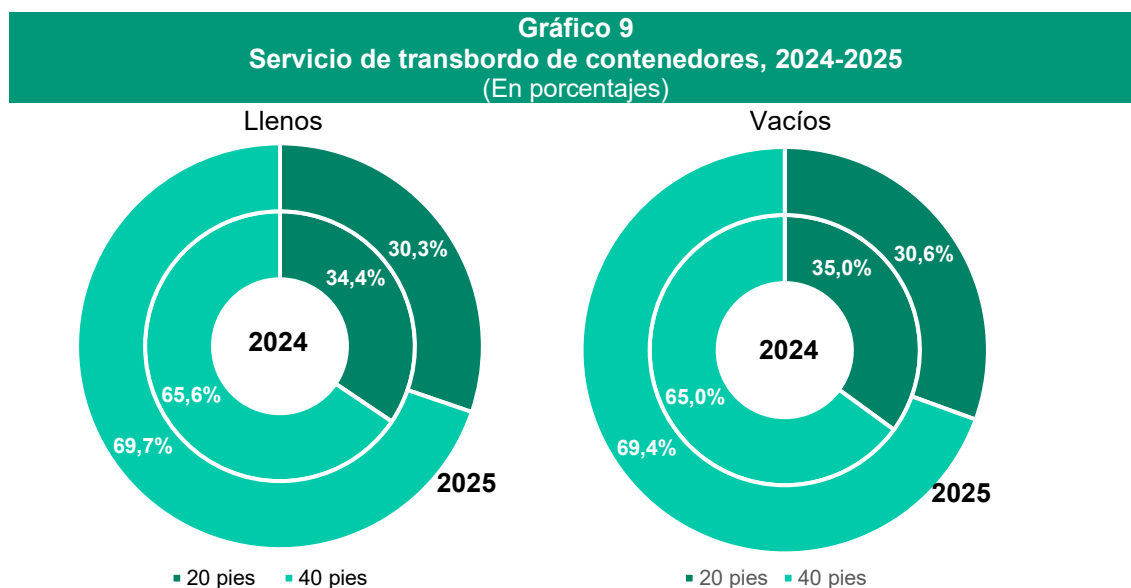
Nota: Se incluye el régimen de transbordo; no se considera reestiba

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



43. En la revisión del servicio estándar de transbordo, medido en número físico de contenedores, durante el año 2025 se movilizaron 243,6 mil contenedores. De dicho total, 200,7 mil correspondieron a contenedores llenos, equivalentes al 82,4 %, mientras que 42,9 mil correspondieron a contenedores vacíos, con una participación de 17,6 %.
44. Al desagregar por tamaño de contenedor, se observa que los contenedores de 40 pies mantuvieron una participación predominante tanto en los contenedores llenos como en los vacíos. En el caso de los contenedores llenos, los de 40 pies representaron el 69,7 % del total movilizado en 2025, participación superior al 65,6 % registrado en 2024. Por su parte, en los contenedores vacíos, los de 40 pies concentraron el 69,4 % del total en 2025, frente al 65,0 % observado en 2024. Estos resultados evidencian un incremento en la participación relativa de los contenedores de 40 pies dentro del servicio de transbordo.



Nota: Se incluye el régimen de transbordo; no se considera reestiba

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Tarifas

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

$$RPI - X$$

Donde: RPI: *Retail Price Index*, es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor (CPI)⁹ de los EE. UU.

X: es la variación anual promedio de la productividad.

⁹ CPI (Consumer Price Index) es el índice de precios al consumidor de los EE.UU, publicado por el departamento de estadísticas laborales (The Bureau of Labor Statistics).



47. El RPI es la inflación expresada en un índice general de precios de los EE. UU., utilizado para ajustar la tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación. Por su parte, el factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, el cual será calculado por el Ositrán y será revisado cada cinco años. Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses y el factor de productividad (X) estimado por el Ositrán para el quinquenio. Así, durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación con dos amarraderos, el factor de productividad es cero.
48. En ese sentido, en el año 2015 se realizó la primera revisión de tarifas máximas para DP World, en el marco de la cual se calculó el factor de productividad en 4,14 %. Al respecto, es importante señalar que la revisión de tarifas es un proceso donde se da la participación de todos los agentes de mercado que pueden verse afectados por la propuesta tarifaria del Regulador. En efecto, la propuesta del factor de productividad del Regulador es explicada y puesta a conocimiento del público con el objetivo de recibir comentarios, los cuales son absueltos por el Regulador en una matriz de comentarios, que sirve de insumo para el cálculo final del factor de productividad que será aplicado por el Concesionario¹⁰.
49. En el caso de DP World Callao, el mecanismo RPI-X se aplica sobre dos canastas de servicios regulados: i) la canasta de servicios regulados en función a la nave; y ii) la canasta de servicios regulados en función a la carga. La primera está conformada por la tarifa por el uso o alquiler de amarradero, las tarifas por embarque o descarga de contenedores vacíos de 20 y 40 pies, así como las tarifas de transbordo de contenedores con carga y vacíos de 20 y 40 pies. Por su parte, la segunda canasta está conformada por las tarifas de embarque o descarga de contenedores con carga de 20 y 40 pies.
50. En agosto 2020, se determinó que las tarifas de los servicios estándar se mantuvieran en el mismo nivel, según lo dispuso la Resolución de Consejo Directivo N° 0043-2020-CD-OSITRAN del 15 de agosto de 2020, en la que se establecen tarifas provisionales para los servicios estándar brindados por el Concesionario, las que serán aplicables a partir del 18 de agosto de 2020 hasta que se aprobara el factor de productividad definitivo en el marco del procedimiento de revisión tarifaria. De esta forma, por ejemplo, se mantuvo la tarifa de USD 0,681 vigente por el servicio estándar a la nave desde agosto de 2019, entre otras.
51. En enero de 2020, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 002-2020-CD-OSITRAN, el Ositrán aprobó el inicio del procedimiento de revisión de oficio del factor de productividad aplicable a las tarifas máximas de los Servicios Estándar brindados en el Terminal Muelle Sur. Al respecto, debemos señalar que este procedimiento corresponde a la segunda revisión del factor de productividad realizada para dicha concesión.
52. Como se indicó previamente, mediante Resolución del Consejo Directivo N° 0002-2021-CD-OSITRAN del 08 de enero 2021, se aprobó el factor de productividad aplicable a los Servicios Estándar en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao, con un valor de -2,66 % y vigencia hasta el 17 de agosto de 2025.
53. El 7 de noviembre de 2024, mediante la Resolución de Presidencia N.° 0072-2024-PD-OSITRAN, el Regulador dispuso el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio, bajo la metodología RPI-X, aplicable a la actualización de las tarifas máximas de los servicios regulados del Terminal Muelle Sur para el periodo comprendido entre el 18 de agosto de 2025 y el 17 de agosto de 2030.
54. No obstante, considerando que el factor de productividad aprobado en la revisión tarifaria anterior se encontraba vigente hasta el 17 de agosto de 2025 y que el procedimiento de revisión tarifaria aún no había concluido, resultó necesario establecer tarifas provisionales para los servicios regulados brindados en el Terminal Muelle Sur. Ello, debido a que, de no aprobarse dichas tarifas, no existirían tarifas vigentes para los servicios regulados desde el 18 de agosto de 2025 hasta la entrada en vigencia de las nuevas tarifas definitivas.

¹⁰ 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.



55. En tal sentido, mediante la Resolución de Presidencia N.° 074-2025-PD-OSITRAN, se establecieron tarifas provisionales aplicables a los servicios regulados del Terminal Muelle Sur, calculadas a partir del mecanismo RPI-X previsto en la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión. Para dicho cálculo, el RPI corresponde a la variación anual promedio del CPI de los Estados Unidos de América, mientras que X corresponde al factor de productividad propuesto por el Regulador mediante la Resolución de Presidencia N.° 0069-2025-PD-OSITRAN (-4,77 %).
56. En consecuencia, considerando un RPI de 2,70 %¹¹, la variación máxima permitida para las tarifas reguladas asciende a +7,47 %, resultado de aplicar la fórmula RPI-X, es decir, 2,70 % - (-4,77 %). Estas tarifas provisionales rigen desde el 18 de agosto de 2025 hasta el día calendario previo a la entrada en vigencia de las nuevas tarifas definitivas que apruebe el Regulador al concluir el procedimiento de revisión tarifaria.

Cuadro 1
Tarifario de los Servicios Estándar, 2024-2025
(USD, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	Vigente desde 28/08/2024	Vigente desde 18/08/2025	Variación Porcentual
Canasta de servicios regulados en función a la nave				
Uso o alquiler de amarradero	Metro eslora por hora	0,681	0,731	7,34 %
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 20 pies	Por contenedor	60,00	64,68	7,80 %
Embarque o descarga de contenedores vacíos - 40 pies	Por contenedor	116,00	124,66	7,47 %
Transbordo de contenedores dentro del terminal - 20 pies	Por contenedor	65,00	69,85	7,46 %
Transbordo de contenedores dentro del terminal - 40 pies	Por contenedor	92,30	99,19	7,46 %
Canasta de servicios regulados en función a la carga				
Embarque o descarga de contenedores llenos - 20 pies	Por contenedor	110,00	118,21	7,46 %
Embarque o descarga de contenedores llenos - 40 pies	Por contenedor	212,65	228,53	7,47 %

Nota: Las tarifas aplicables desde el 18 de agosto de 2025 corresponden a tarifas provisionales establecidas para los servicios regulados del Terminal Muelle Sur, las cuales permanecieron vigentes al cierre del ejercicio 2025.

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

57. Como se observa en el cuadro, las tarifas provisionales aplicables desde el 18 de agosto de 2025 presentan variaciones diferenciadas por servicio. En la canasta de servicios regulados en función a la nave, las variaciones individuales se ubican entre 7,34 % y 7,80 %, mientras que en la canasta de servicios regulados en función a la carga las variaciones alcanzan 7,46 % y 7,47 %. Cabe precisar que el límite de variación máxima permitido por el mecanismo RPI - X se evalúa a nivel de canasta tarifaria, por lo que las variaciones individuales de cada servicio pueden diferir del 7,47 %, siempre que la variación ponderada de la canasta correspondiente no supere dicho límite.

IV.2. Precios

58. 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.

¹¹ Donde RPI (o tasa de inflación norteamericana) al mes de julio de 2025 ascendió a 323,048 de acuerdo con la información publicada por el *Bureau of Labor Statistics* (BLS):

	Julio 2024	Julio 2025	Var %
CPI	314,540	323,048	+2,70 %



Cuadro 2
Precio de algunos servicios especiales en función a la nave, 2024-2025
(En USD, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	Vigente a partir de	
		28/08/2024	15/11/2025
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	136,0	136,0
Días: 8 - en adelante (por día o parte de día, no retroactivo)	Por TEU/Día	28,0	28,0
Uso de área operativa - almacenaje contenedores de transbordo			
Días: 0 -2 (incluidos en el servicio estándar)	Por TEU	Sin costo	Sin costo
Días: 3 - 7	Por TEU	144,0	150,0
Días: 8 - en adelante	Por TEU/Día	16,5	18,0
Servicios especiales relacionados con la estiba/desestiba			
Trinca y destrinca de contenedores sobre cubierta con material defectuoso provisto por el armador	Por contenedor	8,7	9,0
Conexión y desconexión de contenedores reefers a bordo	Por contenedor	8,7	9,0
Apertura y cierre de twistlocks sobre y bajo cubierta con material defectuoso provisto por el armador	Por contenedor	2,2	2,5

Fuente: DP World.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

59. En el Cuadro 2 se presenta una muestra de precios de algunos servicios especiales en función a la nave vigentes durante los años 2024 y 2025. De los servicios incluidos en dicho cuadro, se observa que determinados conceptos mantuvieron sus precios, mientras que otros registraron variaciones durante el 2025, principalmente en el uso de área operativa para almacenaje de contenedores de transbordo y en algunos servicios especiales relacionados con la estiba y deseestiba.
60. Por su parte, en el Cuadro 3 se presenta una muestra de precios de algunos servicios especiales en función a la carga. De acuerdo con la información mostrada, ciertos servicios, como movimientos extra en patio y servicio de manipuleo de carga, mantuvieron los precios registrados en 2024, mientras que otros conceptos presentaron variaciones durante el 2025.



Cuadro 3
Precio de algunos servicios especiales en función a la carga, 2024–2025
(En USD^{1/}, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	Vigente a partir de	
		28/08/2024	15/11/2025
Movimiento extras en patio			
Movimiento extras en patio	Por movilización	52,0	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	28,2
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	29,0
Control entrada / salida (Gate In / Out) - Porción tierra	Por TM o M3	39,0	18,0
Uso de area operativa			
Importación: Día 3 al 7 (tarifa por día o fracción)	Por TEU / día	215,0	280,0
Exportación: Día 3 al 7 (tarifa por día o fracción)	Por TEU / día	215,0	280,0
Servicio especial depósito temporal			
Importación - incluye Uso de Área del día 3 al día 7 - contenedor 20 pies	Por contenedor	480,0	600,0
Importación - incluye Uso de Área del día 3 al día 7 - contenedor 40 pies	Por contenedor	480,0	600,0
Importación - Solo uso de Área del día 8 al día 14 (como parte del servicio de depósito temporal)	Por TEU / día	100,0	165,0
Importación - Solo uso de Área del día 15 al día 21 (como parte del servicio de depósito temporal)	Por TEU / día	120,0	165,0
Exportación - incluye Uso de Área del día 4 al día 7	Por contenedor	350,0	450,0
Contenedores Reefer de transbordo - manipuleo, energía y monitoreo			
Recepción del contenedor reefer, exportación e importación	Por contenedor	159,0	165,0
E1) Energía durante el tiempo de operación de la nave, y desde 12 horas antes del "reefer cutoff" exportación), o hasta 24 horas después de la descarga (importación)	Por contenedor	Sin costos	Sin costos
Energía - por día, por periodos en exceso del punto E1	Por contenedor	58,0	60,0
Monitoreo de contenedor reefer - por día, por periodos en exceso de E1	Por contenedor / día	15,0	18,0
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.

IV.3. Cargos de Acceso

61. Según el Reglamento de Acceso de DP World, es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios que prestan los servicios de practica y remolcaje. De esta forma, se generó la obligación al Concesionario de otorgar el acceso a los usuarios intermedios para el uso de la facilidad esencial con el fin de prestar los servicios esenciales mencionados.
62. Así, al finalizar el año 2025, se contaban con 12 contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practica y remolcaje, cuyos cargos de acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 70,0, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre DP World y los usuarios intermedios. De este total, se presentan cuatro (4) empresas que brindan el servicio de remolcaje y ocho (8) empresas que brindan el servicio de practica, en tanto que solo una empresa (PSA Marine Perú S.A.) presta ambos servicios, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.



Cuadro 4
Contratos de acceso vigentes, 2025
(En USD, sin IGV)

Usuario intermedio	Desde	Hasta	Monto
Remolcaje			
Ian Taylor Perú S.A.C.	26/08/2024	25/08/2026	70
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C.	29/10/2024	28/10/2026	70
PSA Marine Perú S.A.	29/10/2024	28/10/2026	70
SAAM Towage Perú S.A.	12/07/2024	11/07/2026	70
Practicaje			
Agencias Universales Perú S.A.	29/10/2024	28/10/2026	0
PSA Marine Perú S.A.	29/10/2024	28/10/2026	0
Cosmos Agencia Marítima S.A.C.	29/10/2024	28/10/2026	0
Pilotos del Sur South Pilots S.A.C.	29/10/2024	28/10/2026	0
Corporación de Prácticos S.A.	29/10/2024	28/10/2026	0
Transmeridian S.A.C.	23/09/2024	22/09/2026	0
Mallkira S.A.	11/07/2024	10/07/2026	0
Peru-Maritime Pilot Station S.A.C.	5/02/2025	4/02/2027	0

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

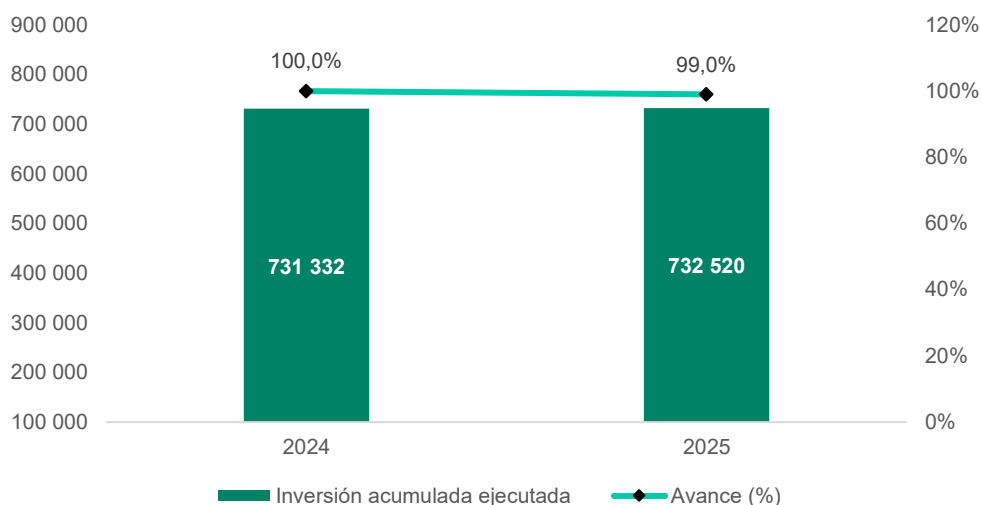
63. El Contrato de Concesión establece en materia de inversiones que el Concesionario deberá realizar la construcción del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur en dos fases, para la primera se proyectó una inversión de USD 308 millones (inc. IGV), y para la segunda se estimó una inversión de USD 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. Posteriormente, en 2025 se actualizó el Compromiso de Inversión debido a actualizaciones en el monto de las obras de la Fase 2 en USD 358 millones inc. IGV.
64. Durante el año 2025, se ejecutó una inversión de USD 1,19 millones¹², correspondiente a las obras de inversión adicional “Ampliación de edificios” y “Dos apiladoras de contenedores llenos (reach stacker)”. Asimismo, se inició la ejecución de las obras de inversión adicional “Instalación de sistema busbar en el bloque 4F”, desde el 3 de junio de 2025, la cual registró un avance de 25,18 % al 31 de diciembre de 2025; y “Sistema de conexión shore power en muelles 2 y 3 del proyecto”, desde el 17 de diciembre de 2025, que se encontraba en etapa inicial de ejecución al cierre del ejercicio.
65. Durante el año 2025, el Ositrán reconoció al Concesionario inversiones por USD 1,19 millones, lo que dio como resultado que las inversiones acumuladas pasaran de USD 731,33 millones el 2024 a USD 732,52 millones el 2025 (+0,2 %). En cuanto al porcentaje de avance de ejecución¹³, se observa que este pasó de 100,0 % a 99,0 % entre los años 2024 y 2025, respectivamente.

¹² Total de Inversión en 2025 (incluido el IGV) según reporte de Inversiones valorizadas en los contratos de concesión (a diciembre 2025).

¹³ El Compromiso de Inversión referencial se actualizó de USD 731,26 millones en 2024 a USD 739,71 millones en 2025, debido a actualizaciones en el monto de las obras de la Fase 2 en USD 358 858 147,53.



Gráfico 10
Inversiones reconocidas y porcentaje de cumplimiento, 2024 – 2025
(En miles de USD, con IGV)



Notas:

*Inversión referencial de los Contratos de Concesión¹⁴.

**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

66. 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.
67. 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, 2024 - 2025
(Miles de Soles)

Concepto	2024	2025
Autoridad Portuaria Nacional - APN	27 720	31 160
Ositrán	9286	10 379
Total	37 006	41 539

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

68. Durante el año 2025, los desembolsos realizados por conceptos de Retribución al Estado y Aporte por Regulación fueron mayores a los registrados en el 2024, aumentando en un 12,2 %. En particular, los pagos por Retribución al Estado y Aporte por regulación mostraron tasas de crecimiento del 12,4 % y 11,8 %, respectivamente.

¹⁴ 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.



VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio y productividad¹⁵

69. 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

70. 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 individual¹⁶.
71. Como se observa en el caso de los indicadores promedios individuales, 7 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 32 operaciones y 164 075 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.
72. 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.

Cuadro 6
Tiempo inicio de la descarga, zarpe de la nave y atención al usuario para el retiro de su mercancía, 2025

	Trim. Dic24/Feb25	Trim. Mar/May 2025	Trim. Jun/Ago 2025	Trim. Set/Nov 2025
Requerimiento trimestral: Máximo 20 minutos				
(En minutos)				
Tiempo para el inicio de la Descarga	05:45	05:38	05:43	11:55
Tiempo para el zarpe de la Nave	13:54	12:44	12:37	14:36
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía	34:32	28:34	29:29	31:24
Requerimiento individual: Máximo 30 minutos				
(En operaciones que no cumplieron)				
Tiempo para el inicio de la Descarga	0	2	4	1
Tiempo para el zarpe de la Nave	10	4	7	11
Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía	47 816	33 404	38 358	44 497

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Indicadores de productividad

73. En el siguiente cuadro se presenta los niveles de rendimientos presentados por el Concesionario en el año 2025 para embarque y descarga de contenedores.

¹⁵ La información estadística de niveles de servicio y productividad es de carácter preliminar, por lo que se encuentra sujeta a modificaciones.

¹⁶ De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán mediante el Memorando N° 00370-2026-GSF-OSITRAN, de fecha 7 de febrero de 2026.



Cuadro 7
Niveles de rendimiento para carga contenedorizada, 2025

	Trim. Dic24/Feb25	Trim. Mar/May 2025	Trim. Jun/Ago 2025	Trim. Set/Nov 2025
Rendimiento trimestral de embarque y descarga				
Contenedores: Mínimo 25 contenedores / hora	29,92	32,39	31,74	31,71
Rendimiento individual de embarque y descarga				
Contenedores: Mínimo 20 contenedores / hora	9	1	1	3

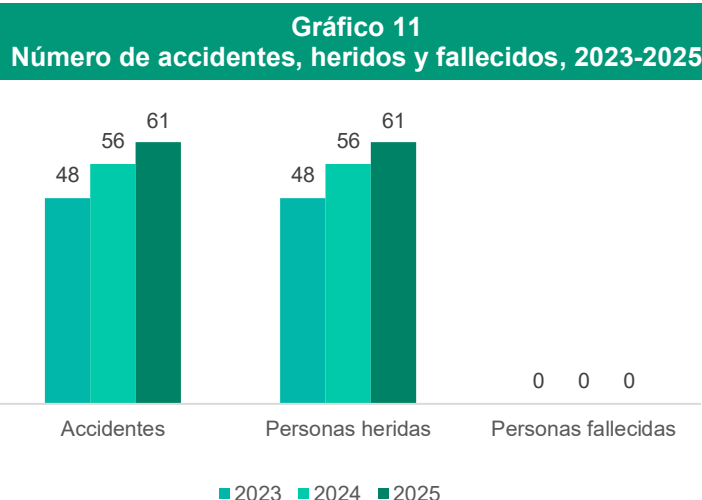
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

74. En particular, el rendimiento trimestral de embarque y descarga de contenedores medido durante el 2025 se encontró entre los 29,92 contenedores/hora (para el I trimestre) y 32,39 contenedores/hora (para el II 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 14 operaciones incumplieron con el valor mínimo de 20 contenedores/hora exigida.

VI.2. Accidentes

75. En el transcurso del año 2025, se contabilizaron en el Terminal Muelle Sur un total de 61 accidentes, lo cual representó un incremento de 8,9 % más accidentes con relación a los accidentes ocurridos el año anterior (56). Dichos accidentes tuvieron como consecuencia que 61 personas resultaran heridas, no habiéndose registrado accidentes fatales.



Nota: No se registraron personas fallecidas en el periodo 2023-2025.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

76. 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.

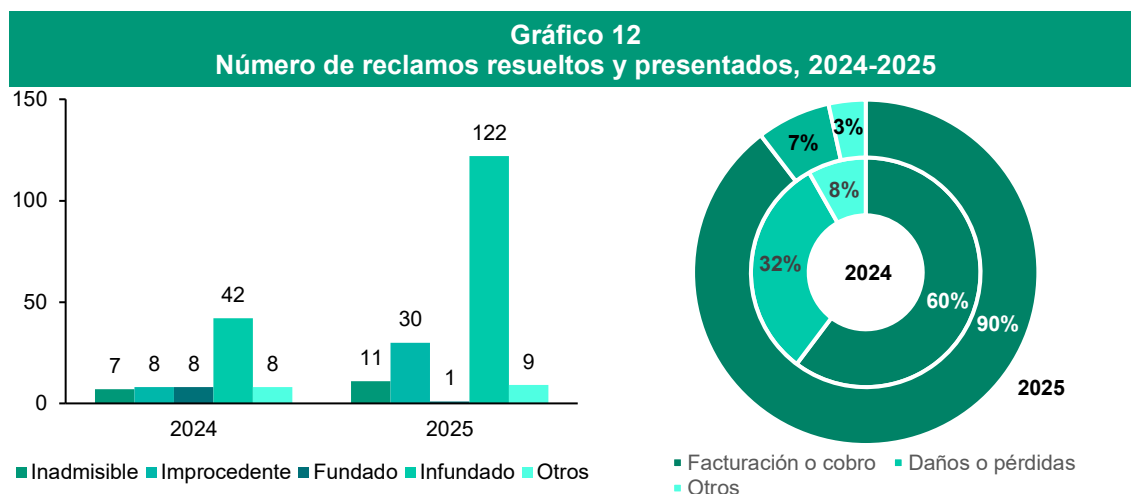
VI.3. Reclamos, sanciones y penalidades

77. Durante el año 2025, el número de reclamos interpuestos por los usuarios del terminal ascendió a 173, un aumento de 137,0 % (100 reclamos más) respecto al año previo. Específicamente, se distribuyeron en reclamos por Facturación o cobro (155 reclamos), Daños o pérdidas (12 reclamos) y Otros¹⁷ (6 reclamos).

¹⁷ Otros reclamos incluyen tipologías como retiro indebido y diferencia de peso de la mercadería.



78. En cuanto al estado de las resoluciones, de los 173 reclamos presentados durante el 2025, 122 fueron declarados Infundados (70,5 %), 30 Improcedentes (17,3 %), 11 Inadmisibles (6,4 %), 9 otros (5,2 %) y 1 fundado (0,6 %).



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

79. Finalmente, durante el año 2025 se impusieron cinco (5) sanciones sobre la empresa por un valor acumulado de 108,9 UIT (equivalente a S/ 582 508,00) por el incumplimiento de la Cláusula 8.17 y el Anexo 3 del Contrato de Concesión entre los trimestres 42° y 46° de explotación. Al respecto, cabe señalar que, en todos los casos descritos, los procedimientos administrativos respectivos concluyeron en primera instancia, no habiendo sido impugnados por el Concesionario.

Cuadro 8 Sanciones impuestas, 2025					
Nº expediente	Fecha de notificación de resolución	Descripción del incumplimiento	Cláusula contractual incumplida	Sanción impuesta (en UIT)	Estado
080-2024	13/12/2024	Incumplimiento de los indicadores de Niveles de Servicio y Productividad de "Tiempo para el zarpe de la Nave" correspondiente a operaciones individuales, "Rendimiento de la operación de embarque y descarga" correspondiente a operaciones individuales y promedio trimestral; y, "Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía" correspondiente a operaciones individuales durante el Cuadragésimo Segundo trimestre de explotación de la Concesión (setiembre – noviembre 2020).	Cláusula 8.17 y en el Anexo 3 del Contrato de Concesión	8,81	Concluido
102-2024	11/03/2025	Incumplimiento de los indicadores de Niveles de Servicio y Productividad de "Tiempo para el inicio de la descarga" correspondiente a operaciones individuales, "Tiempo para el zarpe de la Nave" correspondiente a operaciones individuales, "Rendimiento de la operación de embarque y descarga" correspondiente a operaciones individuales y promedio trimestral; y, "Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía" correspondiente a operaciones individuales durante el Cuadragésimo Tercer trimestre de explotación de la Concesión (diciembre 2020 - febrero 2021)	Cláusula 8.17 del Contrato de Concesión	73,64	Concluido
020-2025	17/06/2025	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de "Tiempo para el inicio de la descarga" correspondiente a operaciones individuales "Tiempo para el zarpe de la Nave" correspondiente a operaciones individuales, "Rendimiento de la operación de embarque y descarga" correspondiente a operaciones individuales; y, "Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía" correspondiente a operaciones individuales, durante el cuadragésimo	Cláusula 8.17 y Anexo 3, del Contrato de Concesión	8,81	Concluido



		cuarto trimestre de explotación de la concesión (Marzo – Mayo 2021).			
043-2025	27/08/2025	Incumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad de "Tiempo para el inicio de la descarga" correspondiente a operaciones individuales "Tiempo para el zarpe de la Nave" correspondiente a operaciones individuales, "Rendimiento de la operación de embarque y descarga" correspondiente a operaciones individuales y, "Tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía" correspondiente a operaciones individuales, durante el cuadragésimo quinto trimestre de explotación de la concesión (Junio – Agosto 2021).	Cláusula 8.17 y Anexo 3, del Contrato de Concesión	8,81	Concluido
066-2025	31/10/2025	Incumplimiento por parte del Concesionario DP World Callao S.R.L. de sus obligaciones referidas a los Niveles de Servicio y Productividad respecto del indicador "Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía", "Tiempo para el inicio de la descarga" y "Tiempo para el zarpe de la Nave" durante el Cuadragésimo Sexto Trimestre de Explotación (septiembre a noviembre de 2021).	Cláusula 8.21 y Anexo 3 del Contrato de Concesión	8,81	Concluido

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

80. Por otro lado, durante el año 2025 no se aplicaron penalidades sobre la empresa.

VII. ESTADOS FINANCIEROS

VII.1. Estado de Resultados Integrales

81. 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.
82. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para, finalmente, presentar el Estado de Resultados Integrales correspondiente a los últimos 5 años (periodo 2021-2025).

Cuadro 9 Ingresos por servicios, 2021-2025 (En miles de dólares)					
Ingresos de actividades ordinarias	2021	2022	2023	2024	2025
Estiba y desestiba de carga	120 832	124 746	143 619	176 683	201 244
Almacenaje en patio de contenedores	18 630	15 551	14 110	26 046	33 627
Servicios a carga contenerizada	19 312	19 190	20 946	27 732	31 187
Monitoreo de contenedores refrigerados	12 598	13 517	14 762	15 449	20 998
Servicios marinos	2639	2314	2677	3538	3547
Manipuleo de contenedores	1080	1189	1143	1632	2451
Carga no contenerizada, suelta y/o rodante	535	344	438	683	513
Otros servicios no contenerizados	821	682	664	1137	1383
Total	176 447	177 533	198 359	252 900	294 950

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

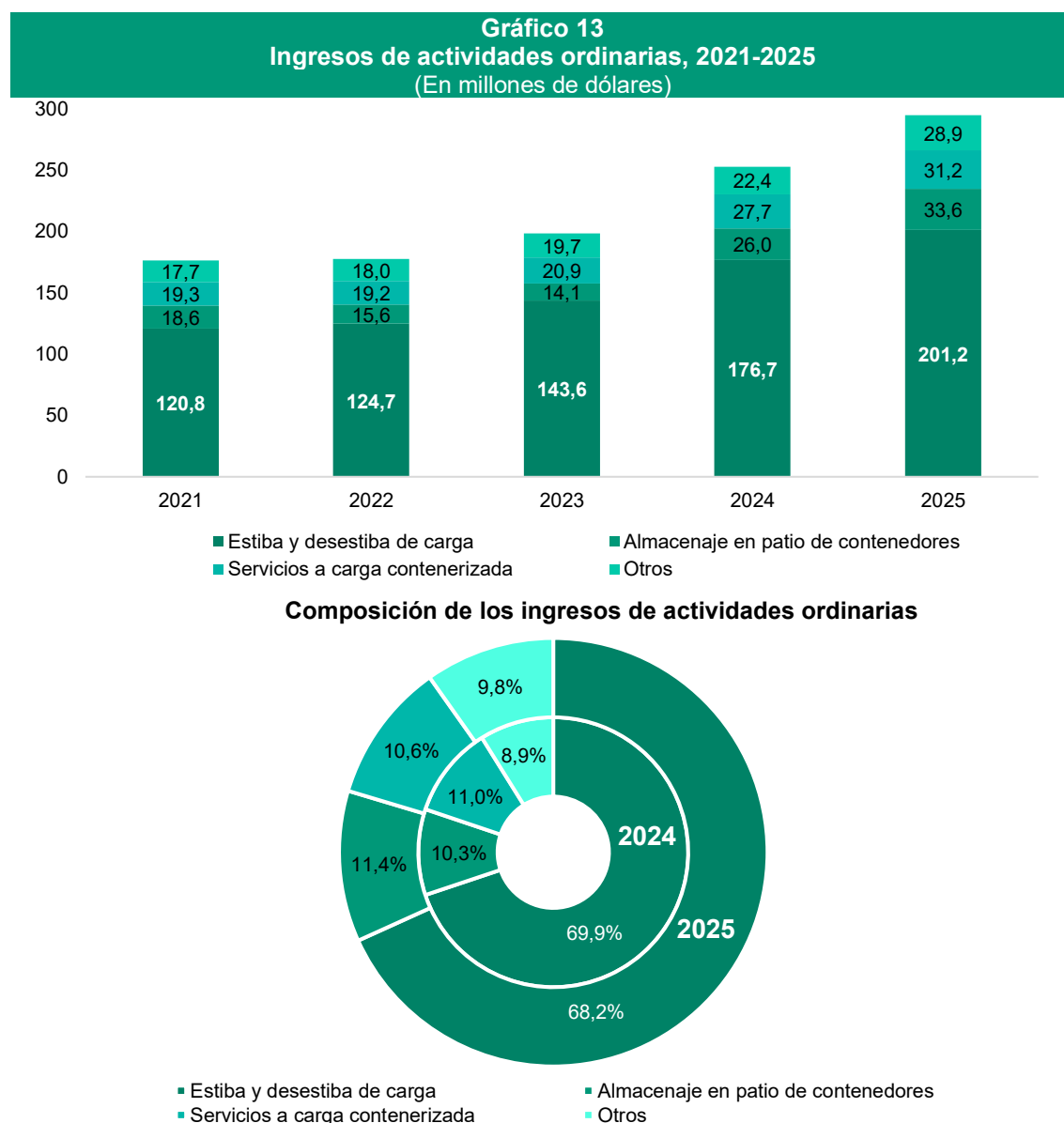
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

83. Durante el 2025, los ingresos totales de la concesión alcanzaron los USD 295,0 millones, registrando un crecimiento de 16,6 % respecto del 2024. Entre los principales componentes de dichos ingresos destacan los ingresos por estiba y desestiba de carga, que ascendieron a USD 201,2 millones y representaron el 68,2 % de los ingresos totales del 2025, proporción ligeramente inferior al 69,9 % registrado en el 2024. Asimismo, resaltan los ingresos por almacenaje en patio



de contenedores, servicios a carga contenerizada y monitoreo de contenedores refrigerados, que representaron el 11,4 %, 10,6 % y 7,1 % de los ingresos totales del periodo, respectivamente.

84. Respecto a la evolución de los ingresos de actividades ordinarias, entre los años 2021 y 2025 se observa una tendencia creciente, sustentada principalmente en los mayores ingresos por estiba y desestiba de carga. En el 2025, este concepto alcanzó su nivel más alto del periodo, al pasar de USD 176,7 millones en 2024 a USD 201,2 millones en 2025, lo que representó un crecimiento anual de 13,9 %. Asimismo, entre 2021 y 2025, los ingresos por estiba y desestiba de carga crecieron a una tasa anual compuesta de 13,6 %. En el 2025, la empresa también registró sus máximos niveles en los ingresos por almacenaje en patio de contenedores y servicios a carga contenerizada. Finalmente, los ingresos de actividades ordinarias pasaron de USD 176,4 millones en 2021 a USD 295,0 millones en 2025, equivalente a una tasa de crecimiento anual compuesta de 13,7 %.



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

85. En cuanto a la composición de los ingresos, la estiba y desestiba de carga se mantuvo como el principal componente, aunque redujo ligeramente su participación de 69,9 % en 2024 a 68,2 % en 2025. Por su parte, el almacenaje en patio de contenedores incrementó su participación de 10,3 % a 11,4 %, mientras que los servicios a carga contenerizada pasaron de 11,0 % a 10,6 %. Finalmente, el grupo de otros ingresos (incluye monitoreo de contenedores refrigerados,



servicios marinos, manipuleo de contenedores, otros servicios no contenerizados y carga no contenerizada, suelta y/o rodante) aumentó su participación de 8,9 % en 2024 a 9,8 % en 2025, reflejando una mayor contribución relativa de las líneas complementarias de servicio.

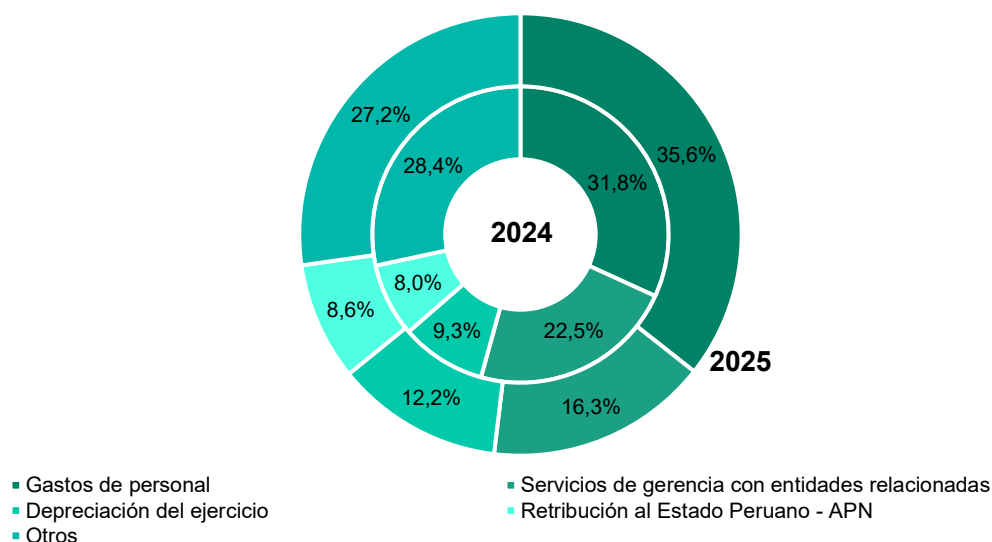
86. En lo referente a los costos totales, durante el 2025 estos alcanzaron los USD 102,5 millones, lo que representó un incremento de 8,3 % respecto del año previo, cuando ascendieron a USD 94,7 millones. Al analizar sus principales componentes, destacan los gastos de personal y los servicios de gerencia con entidades relacionadas, que alcanzaron USD 36,5 millones y USD 16,7 millones, respectivamente, representando el 35,6 % y 16,3 % del total de costos de servicios. Asimismo, la depreciación del ejercicio y la retribución al Estado Peruano - APN constituyeron los siguientes conceptos de mayor relevancia, con participaciones de 12,2 % y 8,6 % sobre los costos totales del 2025, respectivamente.

Cuadro 10					
Costos de prestación de servicios, 2021-2025					
(En miles de dólares)					
Costos de servicios	2021	2022	2023	2024	2025
Gastos de personal	20 021	20 979	23 063	30 135	36 524
Servicios prestados por terceros	3910	5009	5539	6808	6268
Retribución al Estado Peruano - APN	5297	5329	5952	7591	8851
Aporte por regulación - Ositrán	1772	1781	1988	2538	2952
Repuestos	3367	3603	3865	4602	4780
Combustible	2909	4199	4323	3359	2990
Servicios de gerencia con entidades relacionadas	5466	4119	4990	21 291	16 695
Servicios para inspección tercerizados	379	519	541	617	674
Depreciación del ejercicio	6728	6753	6621	8820	12 539
Amortización	5844	5845	5844	5844	5845
Seguros	1482	1591	1850	2354	3049
Otros	483	834	610	747	1354
Total	57 658	60 561	65 186	94 706	102 521

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Gráfico 14
Composición de los costos de servicio, 2024-2025



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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

87. En el ejercicio 2025, los gastos de administración y ventas alcanzaron los USD 64,2 millones, lo que representó un incremento de 30,4 % respecto del 2024, cuando ascendieron a USD 49,3 millones. Este aumento equivalente a USD 15,0 millones se explicó principalmente por la mayor depreciación del ejercicio, que pasó de USD 18,5 millones en 2024 a USD 31,7 millones en 2025,



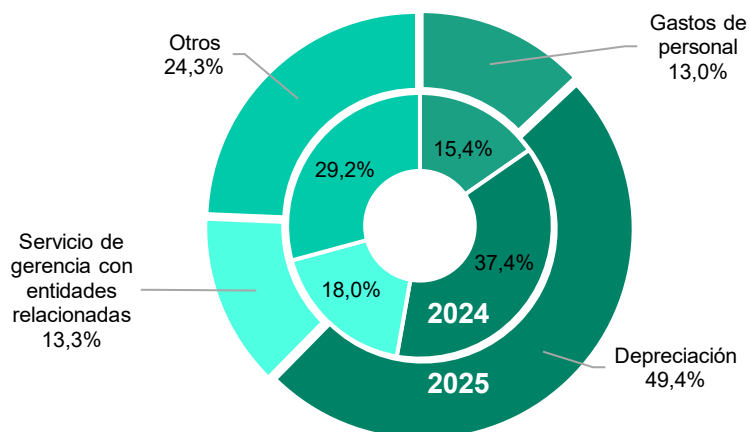
registrando un incremento de USD 13,3 millones. En contraste, dentro de los principales componentes, el mantenimiento de instalaciones disminuyó en 5,9 %, mientras que el servicio de gerencia con entidades relacionadas registró una ligera reducción de 3,7 % en el mismo periodo.

88. En cuanto a la composición de los gastos de administración y ventas, durante el ejercicio 2025 la depreciación concentró el 49,4 % del total, seguida por el servicio de gerencia con entidades relacionadas, con 13,3 %, y los gastos de personal, con 13,0 %. El 24,4 % restante correspondió a las demás partidas agrupadas, que incluyen mantenimiento y soporte de aplicaciones, mantenimiento de instalaciones y otros gastos de administración y ventas. En comparación con el 2024, se observa un cambio relevante en la estructura de estos gastos, debido a que la depreciación incrementó significativamente su participación y pasó a representar casi la mitad del total de gastos de administración y ventas.

Cuadro 11					
Gastos de administración y ventas, 2021-2025					
(En miles de dólares)					
Gastos de Administración y Ventas	2021	2022	2023	2024	2025
Gastos de personal	5479	6066	6983	7565	8350
Depreciación	11 145	11 728	11 772	18 450	31 705
Mantenimiento y soporte de aplicaciones	1304	1427	2728	2898	3431
Mantenimiento de instalaciones	1064	1001	1214	1583	1490
Servicio de gerencia con entidades relacionadas	4964	5335	7592	8870	8540
Otros gastos de administración y ventas	5108	5776	8276	9910	10 720
Total	29 064	31 333	38 565	49 276	64 236

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

Gráfico 15
Composición de los gastos de administración y ventas,
2024-2025



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

89. En cuanto al estado de resultados correspondiente al año 2025, se observa que la utilidad bruta alcanzó los USD 192,4 millones, como resultado de la diferencia entre los ingresos de actividades ordinarias y el costo de servicios. Este importe representó un incremento de 21,6 % respecto del ejercicio previo, en el que la utilidad bruta ascendió a USD 158,2 millones. Asimismo, la utilidad operativa aumentó en 17,7 %, pasando de USD 109,0 millones en 2024 a USD 128,3 millones en 2025.

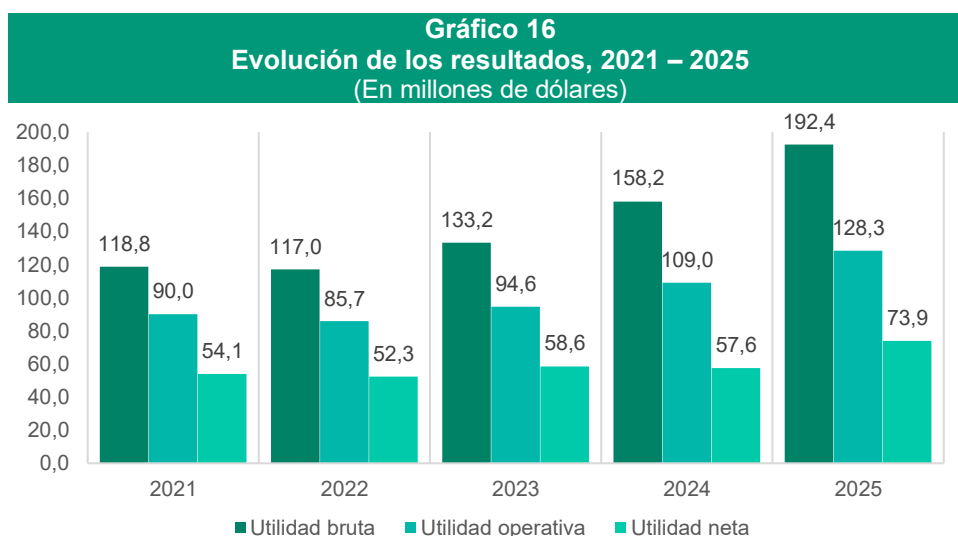


90. Respecto a la utilidad neta del ejercicio, esta ascendió a USD 73,9 millones en 2025, lo que representó un crecimiento de 28,3 % frente al año anterior, equivalente a un aumento de USD 16,3 millones. Este resultado se explicó principalmente por el mayor desempeño operativo, asociado al incremento de los ingresos de actividades ordinarias, así como por la mejora en la diferencia en cambio neta. Estos efectos permitieron compensar el aumento de USD 15,0 millones en los gastos de administración y ventas registrado durante el periodo.

Cuadro 12 Estado de resultados, 2021-2025 (En miles de dólares)					
	2021	2022	2023	2024	2025
Ingresos de actividades ordinarias	176 447	177 533	198 359	252 900	294 950
Costo de servicios	-57 658	-60 561	-65 186	-94 706	-102 521
Utilidad bruta	118 789	116 972	133 173	158 194	192 429
Gastos de administración y ventas	-29 064	-31 333	-38 565	-49 276	-64 236
Otros ingresos	281	84	16	84	78
Utilidad operativa	90 006	85 723	94 624	109 002	128 271
Ingresos financieros	302	811	2499	2168	1968
Gastos financieros	-11 733	-12 033	-13 461	-18 405	-18 335
Diferencias en cambio, neto	-535	1361	1018	-420	1319
Utilidad antes de impuesto a las ganancias	78 040	75 862	84 680	92 345	113 223
Impuesto a las ganancias	-23 980	-23 591	-26 079	-34 717	-39 275
Utilidad neta	54 060	52 271	58 601	57 628	73 948

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

91. Como se aprecia en el gráfico, desde el año 2021 la utilidad bruta de la empresa ha mostrado una tendencia creciente, alcanzando su nivel máximo en 2025 con USD 192,4 millones. Durante el periodo 2021-2025, la utilidad bruta registró una tasa de crecimiento anual compuesta de 12,8 %, impulsada por el incremento de los ingresos de actividades ordinarias, que crecieron a una tasa anual compuesta de 13,7 %, aunque acompañados por un mayor crecimiento del costo de servicios, cuya tasa anual compuesta fue de 15,5 %. En paralelo, la utilidad operativa también presentó una trayectoria ascendente, pese a una ligera caída en 2022, cuando se ubicó en USD 85,7 millones. Posteriormente, se recuperó de manera sostenida hasta alcanzar USD 128,3 millones en 2025, equivalente a una tasa de crecimiento anual compuesta de 9,3 % para el periodo 2021-2025. Asimismo, la utilidad neta mostró una evolución favorable y alcanzó su punto más alto en 2025, con USD 73,9 millones, registrando una tasa de crecimiento anual compuesta de 8,1 % durante el mismo periodo.



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

**VII.2. Estado de Situación Financiera**

92. El Estado de Situación Financiera refleja la posición financiera de la concesión mediante la presentación de sus activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se muestran los saldos correspondientes a los últimos cinco años, comprendidos en el periodo 2021-2025.
93. Al cierre del 2025, el total de activos de la concesión, y por consiguiente el total de pasivos y patrimonio, ascendió a USD 604,6 millones, lo que representó una reducción de 14,5 % respecto del 2024, cuando alcanzó USD 707,0 millones. Esta disminución se explica principalmente por la reducción del efectivo y equivalentes de efectivo, asociada, entre otros factores, al pago de dividendos efectuado durante el ejercicio. En ese sentido, durante el 2025 se registraron pagos de dividendos por USD 180,6 millones, importe que incluye la cancelación de dividendos aprobados en diciembre de 2024 y pagados en enero de 2025, así como las distribuciones aprobadas durante el ejercicio 2025. Cabe señalar que esta contracción se produjo luego de que en 2024 el total de activos registrara un crecimiento de 14,4 % respecto del año anterior.

Cuadro 13 Estado de situación financiera, 2021-2025 (En miles de dólares)					
Año	2021	2022	2023	2024	2025
Efectivo y equivalentes de efectivo	154 656	92 733	73 707	123 040	53 271
Cuentas por cobrar comerciales	11 173	7390	10 340	13 009	12 332
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	47	3053	4050	6603	2864
Otras cuentas por cobrar	662	5925	19 228	6958	6150
Inventarios	4580	5247	5834	6635	8161
Gastos pagados por anticipado	3362	5220	1700	2151	2170
Instrumentos financieros derivados	0	5348	0	2399	0
Total Activo Corriente	174 480	124 916	114 859	160 795	84 948
Instalaciones y equipo	240 573	347 878	429 641	478 593	457 922
Activos intangibles	85 095	79 250	73 406	67 562	61 717
Total Activo no Corriente	325 668	427 128	503 047	546 155	519 639
TOTAL ACTIVO	500 148	552 044	617 906	706 950	604 587
Cuentas por pagar comerciales	1249	1404	7355	1826	16 301
Retribuciones por pagar	626	649	705	985	1141
Tributos por pagar	6952	3289	3997	9984	3716
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	6103	2012	6198	22 895	18 495
Intereses por pagar	1761	2539	2874	2808	3914
Otras cuentas por pagar	26 672	26 233	32 597	46 854	47 460
Dividendos por pagar	0	0	0	57 446	0
Obligaciones financieras	0	259 733	0	0	0
Total Pasivo Corriente	43 363	295 859	53 726	142 798	91 027
Pasivo por impuestos diferidos	20 161	21 368	21 413	20 508	17 885
Obligaciones financieras	259 426	0	254 697	295 547	296 589
Instrumentos financieros derivados	9920	0	0	0	2404
Total Pasivo no Corriente	289 507	21 368	276 110	316 055	316 878
TOTAL PASIVO	332 870	317 227	329 836	458 853	407 905
Capital	76 270	76 270	76 270	76 270	76 270
Reserva de cobertura	-9920	5348	0	2399	-2404
Resultados acumulados	100 928	153 199	211 800	169 428	122 816
TOTAL PATRIMONIO	167 278	234 817	288 070	248 097	196 682
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	500 148	552 044	617 906	706 950	604 587

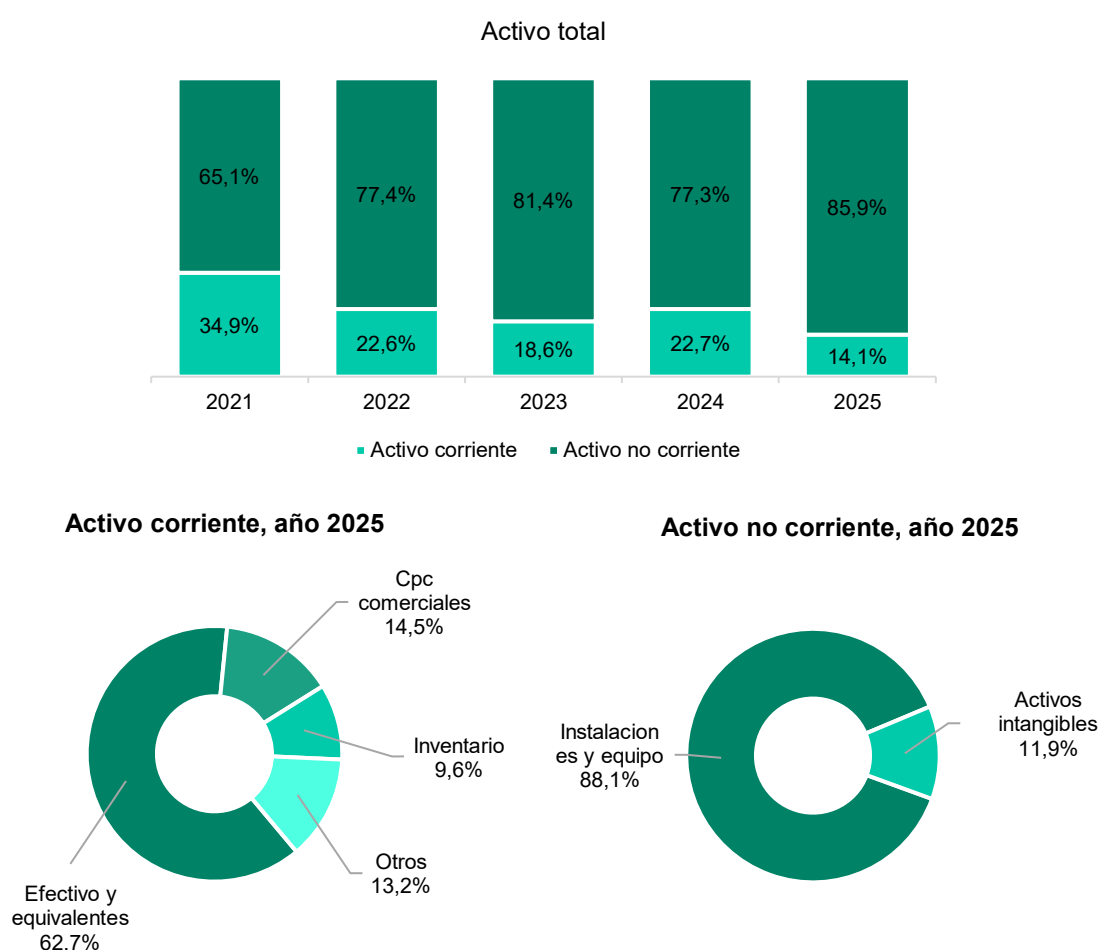
Fuente: Estados Financieros Auditados – DP World Callao S.R.L.



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

94. En lo que respecta a los activos, el activo corriente registró una reducción de 47,2 % entre 2024 y 2025, al pasar de USD 160,8 millones a USD 84,9 millones. Por su parte, el activo no corriente disminuyó en 4,9 %, pasando de USD 546,2 millones a USD 519,6 millones. Estos resultados modificaron la composición del activo total, el activo corriente pasó de representar el 22,7 % en 2024 al 14,1 % en 2025, mientras que el activo no corriente incrementó su participación relativa de 77,3 % a 85,9 % en el mismo periodo.
95. La cuenta de mayor monto dentro del activo corriente fue efectivo y equivalentes al efectivo¹⁸, que registró USD 53,3 millones en 2025 y representó el 62,7 % del activo corriente. No obstante, dicha cuenta se redujo en 56,7 % respecto del valor registrado en 2024. Por el lado del activo no corriente, la principal cuenta fue instalaciones y equipo, con USD 457,9 millones en 2025, equivalente al 88,1 % del total de activos no corrientes.

Gráfico 17
Composición de activos de la empresa, 2021-2025
(En términos porcentuales)



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

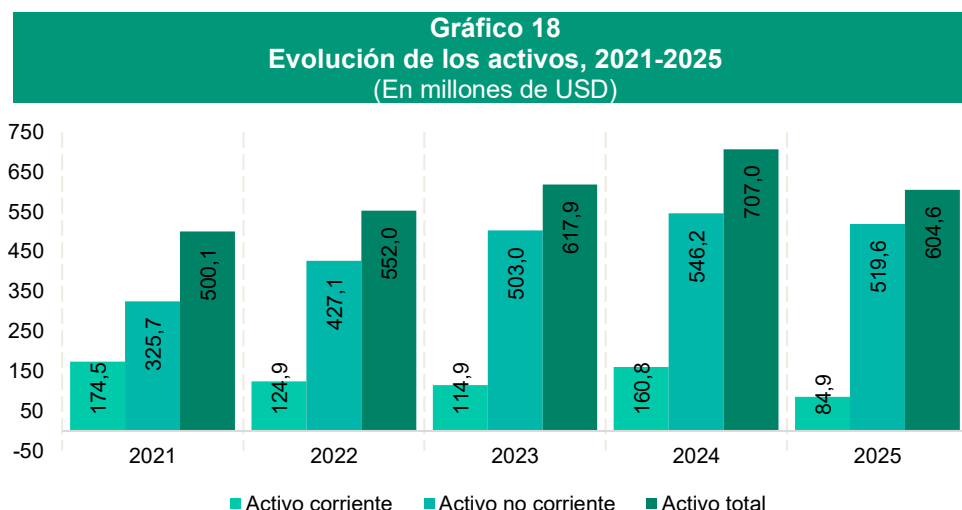
96. Respecto a la evolución de los activos totales, como se aprecia en el siguiente gráfico, la tendencia creciente observada entre 2021 y 2024 se revirtió en el ejercicio 2025, año en el que los activos totales se redujeron a USD 604,6 millones. Esta disminución interrumpió el crecimiento registrado hasta 2024, periodo en el que se alcanzó el mayor nivel del quinquenio, con USD 707,0 millones. La contracción del 2025 estuvo explicada principalmente por la

¹⁸ Las cuentas corrientes corresponden a fondos mantenidos en bancos del exterior y en bancos locales.



reducción de los activos corrientes, que pasaron de USD 160,8 millones en 2024 a USD 84,9 millones en 2025.

97. No obstante, al considerar todo el periodo 2021-2025, los activos totales registraron una tasa de crecimiento anual compuesta de 4,9 %. Este desempeño estuvo sostenido principalmente por la evolución de los activos no corrientes, los cuales pasaron de USD 325,7 millones en 2021 a USD 519,6 millones en 2025, equivalente a una tasa de crecimiento anual compuesta de 12,4 % durante el quinquenio.



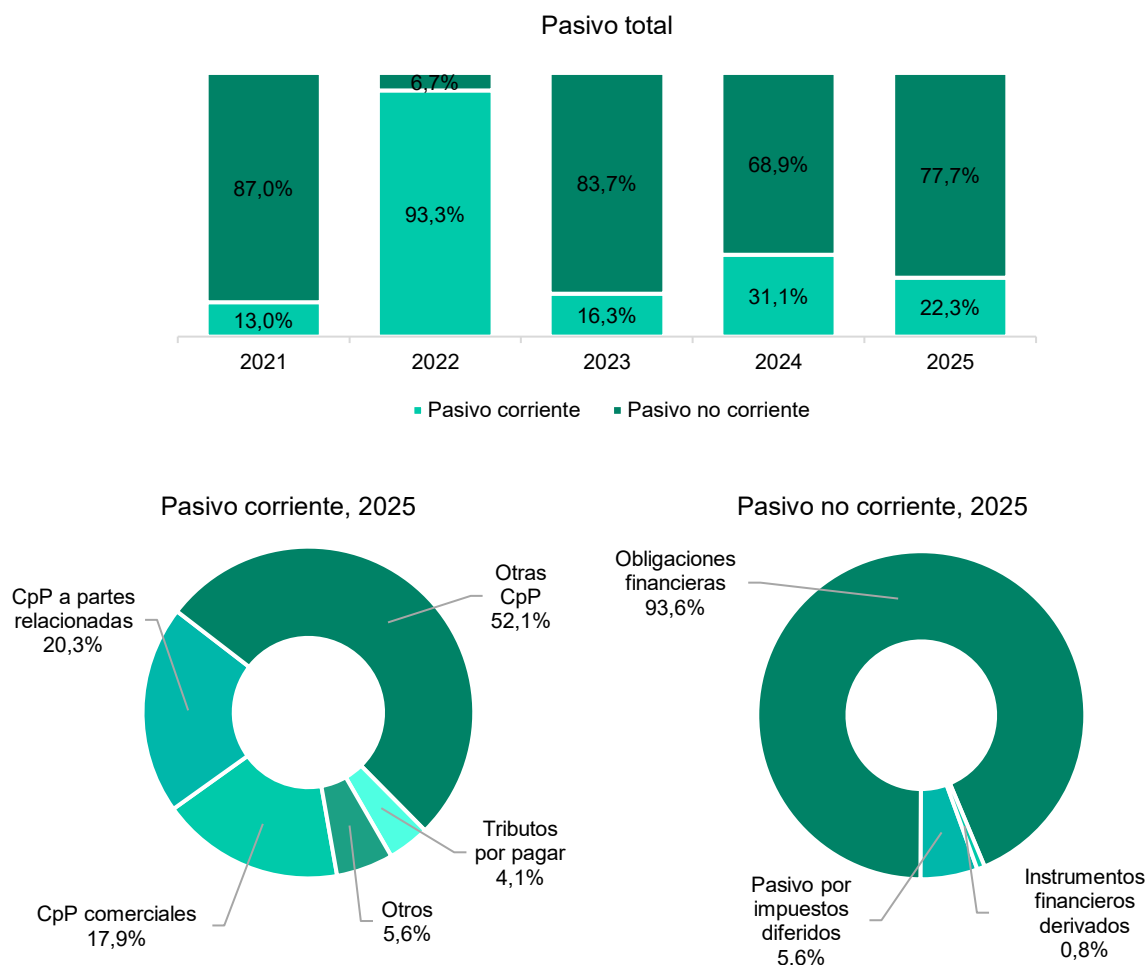
Fuente: Estados Financieros Auditados – DP World Callao S.R.L.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

98. De otro lado, los pasivos totales de la concesión disminuyeron en 11,1 % en el 2025, mientras que el patrimonio se contrajo en 20,7 %, alcanzando USD 407,9 millones y USD 196,7 millones, respectivamente. En términos de estructura financiera, estos saldos representaron el 67,5 % y 32,5 % del total pasivo y patrimonio al cierre del ejercicio 2025. Con relación a las principales subcuentas del pasivo, destaca la reducción del pasivo corriente, que disminuyó en 36,3 % respecto del 2024, al pasar de USD 142,8 millones a USD 91,0 millones en 2025. Por su parte, el pasivo no corriente se mantuvo prácticamente estable, registrando USD 316,9 millones en 2025, monto ligeramente superior en 0,3 % al observado en 2024, cuando ascendió a USD 316,1 millones.
99. En cuanto al pasivo corriente de la empresa, este se compone principalmente de otras cuentas por pagar¹⁹, cuentas por pagar a entidades relacionadas y cuentas por pagar comerciales, que alcanzaron USD 47,5 millones, USD 18,5 millones y USD 16,3 millones, respectivamente. Dichas partidas representaron el 52,1 %, 20,3 % y 17,9 % del total del pasivo corriente al cierre del 2025. Por su parte, el pasivo no corriente estuvo explicado principalmente por las obligaciones financieras, las cuales ascendieron a USD 296,6 millones en 2025 y representaron el 93,6 % del total de dicho rubro. En menor medida, se registraron pasivos por impuestos diferidos por USD 17,9 millones, equivalentes al 5,6 %, e instrumentos financieros derivados por USD 2,4 millones, que representaron el 0,8 % restante del pasivo no corriente.

¹⁹ 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 19
Composición de pasivos de la empresa, 2021-2025
(En términos porcentuales)

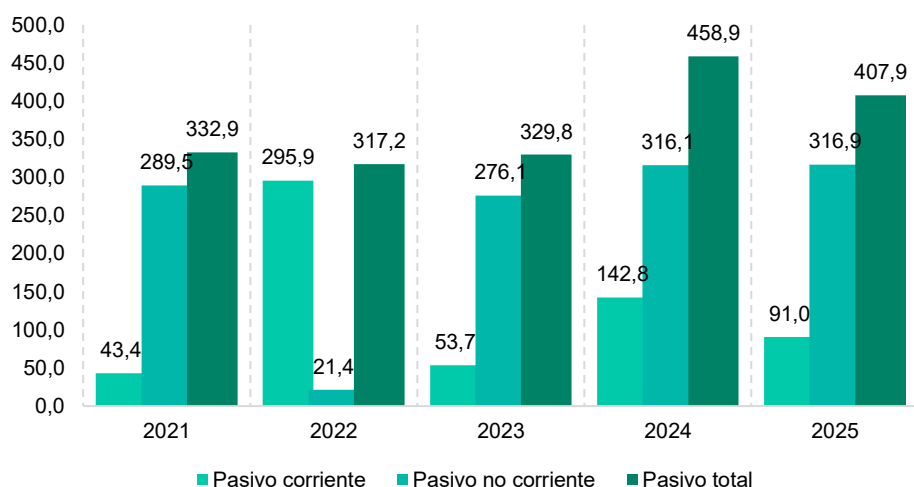


Fuente: Estados Financieros Auditados – DP World Callao S.R.L.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

100. Respecto a la evolución de los pasivos totales de la empresa, estos han mostrado fluctuaciones a lo largo del periodo 2021-2025, como se observa en el gráfico adjunto. Dichas variaciones estuvieron asociadas principalmente al comportamiento de las obligaciones financieras y a su clasificación entre pasivo corriente y pasivo no corriente. En particular, en el año 2022 se observa un cambio relevante en la estructura del pasivo, debido a que los pasivos corrientes adquirieron mayor participación, representando el 93,3 % del pasivo total; posteriormente, en 2023, 2024 y 2025, el pasivo no corriente volvió a concentrar la mayor proporción. En el año 2024, la empresa alcanzó su mayor nivel de pasivos totales del periodo, con USD 458,9 millones. Sin embargo, en 2025 dicho saldo se redujo a USD 407,9 millones, lo que representó una disminución de 11,1 % respecto del año anterior. Considerando el periodo 2021-2025, los pasivos totales registraron una tasa de crecimiento anual compuesta de 5,2 %, pasando de USD 332,9 millones en 2021 a USD 407,9 millones en 2025.



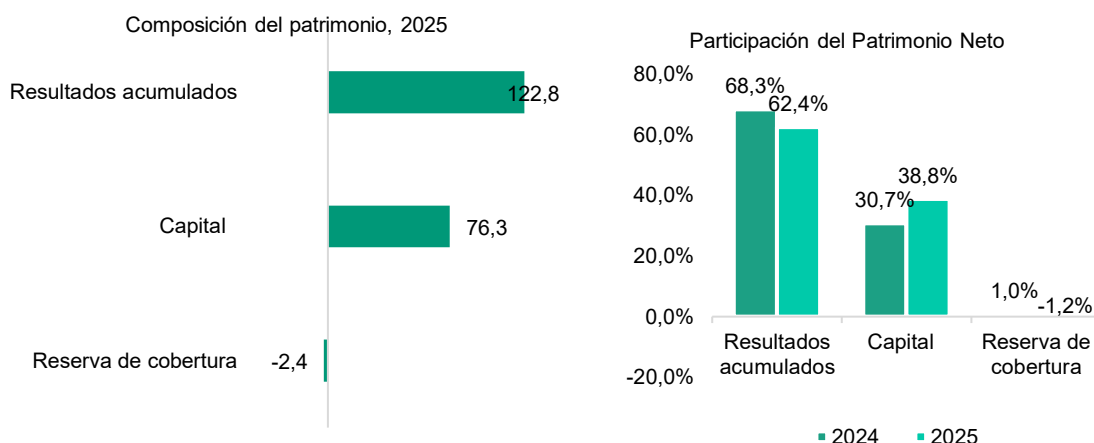
Gráfico 20
Evolución de los pasivos, 2021-2025
(En millones de USD)



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

101. Finalmente, al cierre del año 2025, el patrimonio neto de la empresa ascendió a USD 196,7 millones, lo que representó una reducción de USD 51,4 millones, equivalente a una caída de 20,7 % respecto del cierre de 2024, cuando alcanzó USD 248,1 millones. Este patrimonio estuvo compuesto principalmente por resultados acumulados, que ascendieron a USD 122,8 millones y representaron el 62,4 % del total, seguidos por el capital, que se mantuvo en USD 76,3 millones y representó el 38,8 %. Asimismo, la reserva de cobertura registró un saldo negativo de USD 2,4 millones, equivalente a -1,2 % del patrimonio neto, asociado a la valorización de instrumentos financieros derivados utilizados para cubrir el riesgo de tasa de interés del préstamo sindicado. Dicho ajuste contable redujo el patrimonio del ejercicio, sin corresponder a una pérdida operativa de la concesión.

Gráfico 21
Composición del patrimonio de la empresa, 2024-2025
(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

102. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para cubrir sus obligaciones de corto plazo con los recursos disponibles en el activo corriente. En términos generales, entre 2024 y 2025 se observa un deterioro de la posición de liquidez de la concesión, reflejado en la disminución de la liquidez corriente, la prueba ácida y la liquidez absoluta. Asimismo, el capital de trabajo pasó de un saldo positivo en 2024 a uno negativo en 2025, evidenciando una menor capacidad para cubrir las obligaciones corrientes con activos corrientes.
103. En particular, al analizar el ratio de liquidez corriente, se observa que en 2024 la empresa disponía de USD 1,126 de activo corriente por cada dólar de pasivo corriente. Sin embargo, en 2025 dicho indicador se redujo a USD 0,933, ubicándose por debajo de la unidad. Esta caída se explica principalmente por la contracción de 47,2 % del activo corriente, que pasó de USD 160,8 millones en 2024 a USD 84,9 millones en 2025. Si bien el pasivo corriente también disminuyó en 36,3 %, al pasar de USD 142,8 millones a USD 91,0 millones, dicha reducción no fue suficiente para compensar la caída del activo corriente.

Cuadro 14 Ratios de liquidez, 2024-2025			
Ratio	Fórmula	2024	2025
Liquidez corriente	Activo Corriente / Pasivo Corriente	1,126	0,933
Prueba ácida	(Activo Corriente - Gastos contratados por anticipado - Inventarios) / Pasivo Corriente	1,065	0,820
Liquidez absoluta	Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente	0,862	0,585
Capital de trabajo (miles USD)	Activo Corriente - Pasivo Corriente	17 997	- 6079

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

104. Del mismo modo, el ratio de prueba ácida, que mide la capacidad de pago de corto plazo excluyendo los activos corrientes menos líquidos, como inventarios y gastos contratados por anticipado, disminuyó de 1,065 en 2024 a 0,820 en 2025. Esto significa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa contaba en 2025 con USD 0,820 de activos líquidos o de rápida realización, luego de excluir inventarios y gastos contratados por anticipado.
105. Asimismo, la liquidez absoluta, calculada considerando únicamente el efectivo y equivalentes al efectivo frente al pasivo corriente, también mostró una reducción, al pasar de 0,862 en 2024 a 0,585 en 2025. En ese sentido, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa disponía de USD 0,585 de efectivo y equivalentes al efectivo al cierre del 2025. Esta disminución se explica principalmente por la reducción del efectivo y equivalentes al efectivo, que pasó de USD 123,0 millones en 2024 a USD 53,3 millones en 2025.
106. Por otra parte, el capital de trabajo, entendido como la diferencia entre el activo corriente y el pasivo corriente, pasó de USD 18,0 millones en 2024 a USD -6,1 millones en 2025. Este cambio evidencia que, al cierre del 2025, los pasivos corrientes superaron a los activos corrientes, reflejando una menor capacidad financiera para atender compromisos de corto plazo. La caída se explica principalmente por la reducción del activo corriente, en particular del efectivo y equivalentes al efectivo, que disminuyó de USD 123,0 millones en 2024 a USD 53,3 millones en 2025. Si bien el pasivo corriente también se redujo durante el periodo, dicha disminución no fue suficiente para compensar la contracción del activo corriente. En consecuencia, el capital de trabajo negativo muestra una posición de liquidez más ajustada respecto del ejercicio anterior.



Ratios de Endeudamiento Financiero

107. En lo relativo a los ratios de endeudamiento del Concesionario, el siguiente cuadro presenta los resultados correspondientes a los ejercicios 2024 y 2025, con el objetivo de evaluar el nivel de dependencia de la empresa respecto del financiamiento con terceros.

Cuadro 15			
Ratios de apalancamiento/endeudamiento, 2024-2025			
Ratio	Fórmula	2024	2025
Deuda/Patrimonio	Pasivo Total / Patrimonio	1,849	2,074
Endeudamiento del activo	Pasivo Total / Activo Total	0,649	0,675
Calidad de la deuda	Pasivo Corriente / Pasivo Total	0,311	0,223
Autonomía financiera	Patrimonio / Pasivo Total	0,541	0,482
Solvencia	Activo Total / Pasivo Total	1,541	1,482

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

108. El ratio deuda/patrimonio muestra que, para el ejercicio 2025, la empresa registró USD 2,074 de obligaciones con terceros por cada dólar de patrimonio, nivel superior al observado en 2024, cuando dicho ratio fue de USD 1,849. Este incremento evidencia un mayor nivel relativo de apalancamiento financiero, explicado principalmente porque el patrimonio se redujo en mayor proporción que el pasivo total. En efecto, entre 2024 y 2025 el patrimonio disminuyó en 20,7 %, mientras que el pasivo total se redujo en 11,1 %.
109. El ratio de endeudamiento del activo indica que, al cierre del 2025, el 67,5 % del total de activos estuvo financiado con recursos de terceros, proporción superior al 64,9 % registrado en 2024. Este resultado evidencia un ligero incremento en la participación del pasivo dentro de la estructura de financiamiento de los activos, reflejando una menor proporción relativa de financiamiento con recursos propios.
110. Por su parte, el ratio de calidad de la deuda compara las obligaciones de corto plazo, representadas por el pasivo corriente, respecto del total de pasivos. En 2025, este indicador fue de 22,3 %, inferior al 31,1 % registrado en 2024. Esta reducción se explica por la disminución del pasivo corriente, que pasó de USD 142,8 millones en 2024 a USD 91,0 millones en 2025. En consecuencia, una menor proporción de las obligaciones totales de la empresa se concentró en el corto plazo.
111. Asimismo, el ratio de autonomía financiera muestra que, en 2025, por cada dólar de pasivo total, la empresa contó con USD 0,482 de patrimonio, nivel inferior al USD 0,541 registrado en 2024. Esta disminución confirma una menor participación relativa del patrimonio frente a las obligaciones con terceros, asociada principalmente a la contracción del patrimonio neto durante el ejercicio.
112. Finalmente, el índice de solvencia muestra que, por cada dólar de pasivo total, la empresa contó con USD 1,482 de activo total en 2025, frente a USD 1,541 en 2024. Dado que un valor más alto refleja una mayor cobertura de los pasivos con activos, la disminución de este indicador evidencia una ligera reducción en el nivel de solvencia de la empresa. Este comportamiento se explica porque el activo total disminuyó en 14,5 %, una contracción mayor a la reducción del pasivo total, que fue de 11,1 %.

Ratios de Rentabilidad

113. Los ratios de rentabilidad permiten evaluar el desempeño financiero de la empresa en función de las ganancias generadas respecto de los ingresos, costos, gastos, activos y patrimonio utilizados en sus operaciones. En ese sentido, estos indicadores permiten medir la capacidad de la concesión para generar beneficios en relación con los recursos empleados.



Cuadro 16
Ratios de rentabilidad, 2024-2025

Ratio	Fórmula	2024	2025
Margen bruto	Utilidad Bruta / Ingresos Totales	0,626	0,652
Margen operativo	Utilidad Operativa / Ingresos Totales	0,431	0,435
Margen neto	Utilidad Neta / Ingresos Totales	0,228	0,251
Margen EBITDA	(Utilidad Operativa + Depreciación + Amortización) / Ingresos Totales	0,562	0,605
<i>Return on equity (ROE)</i>	Utilidad Neta / Patrimonio	0,232	0,376
<i>Return on assets (ROA)</i>	Utilidad Neta / Activo Total	0,082	0,122

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

114. Sobre el particular, al analizar el margen bruto para el año 2025, se aprecia que, por cada dólar de ingresos de actividades ordinarias, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,652 de utilidad bruta luego de deducir el costo de servicios. Este resultado fue superior al registrado en 2024, cuando el margen bruto ascendió a USD 0,626 por cada dólar de ingreso. De igual manera, el margen neto aumentó de 0,228 en 2024 a 0,251 en 2025, lo que indica que, por cada dólar de ingresos de actividades ordinarias, la empresa generó aproximadamente USD 0,251 de utilidad neta luego de deducir costos, gastos, resultados financieros, diferencia en cambio e impuesto a las ganancias.
115. Por otro lado, el margen operativo también mostró una ligera mejora, pasando de 0,431 en 2024 a 0,435 en 2025. Esto significa que, por cada dólar de ingresos de actividades ordinarias, la empresa obtuvo cerca de USD 0,435 de utilidad operativa en el ejercicio 2025. Asimismo, el margen EBITDA aumentó de 0,562 en 2024 a 0,605 en 2025, reflejando una mayor generación de resultados antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización respecto de los ingresos.
116. Finalmente, al analizar la rentabilidad sobre el patrimonio, return on equity (ROE), se observa que en 2025 la empresa alcanzó un ratio de 0,376, superior al 0,232 registrado en 2024. Ello implica que, por cada dólar de patrimonio, la empresa generó aproximadamente USD 0,376 de utilidad neta en 2025. Este incremento se explica por el aumento de la utilidad neta y, adicionalmente, por la reducción del patrimonio durante el ejercicio.
117. En el mismo sentido, la rentabilidad sobre activos, return on assets (ROA), también presentó una mejora, al pasar de 0,082 en 2024 a 0,122 en 2025. Esto indica que, por cada dólar de activo total, la empresa generó alrededor de USD 0,122 de utilidad neta en 2025, evidenciando una mayor eficiencia en el uso de sus activos para generar resultados.

VIII. CONCLUSIONES

118. El análisis del desempeño de la Concesión del Nuevo Terminal Muelle Sur del Callao del año 2025 permite extraer las siguientes conclusiones:
- (i) DP World, al ser un terminal especializado en carga en contenedores, tiene como sus principales clientes en 2025, medidos en TEU, a las líneas navieras Hapag-Lloyd, CMA CGM, Evergreen y Ocean Network Express, con una participación del 32,9 %, 17,5 %, 11,3 % y 7,0 %, respectivamente.
 - (ii) Durante el 2025 recalaron 908 naves, nivel 0,8 % superior a lo alcanzado en el 2024 (901 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 2025, el Concesionario movilizó un 10,2 % más de contenedores llenos respecto a 2024, asociado principalmente al incremento en la operación de descarga y embarque en 9,7 % y 11,1 %, respectivamente. Por su parte, la carga del Servicio Estándar de Embarque/Descarga de contenedores vacíos mostró un incremento del 17,3 %, debido a la mayor actividad en la operación de embarque (aumento de 25,8 %, equivalente a 64,7 mil TEU más). Por otra parte, el servicio estándar de transbordo de contenedores (llenos o vacíos) registró una disminución del 16,7 % (82,7 miles de TEU menos). Es preciso indicar que este servicio es realizado en su mayoría para contenedores llenos.
- (iv) Dado que el procedimiento de revisión tarifaria de oficio aplicable a las tarifas máximas de los Servicios regulados que se brindan en el Terminal Muelle Sur para el periodo comprendido entre el 18 de agosto de 2025 hasta el 17 de agosto de 2030 aún se encuentra en proceso, se propuso establecer tarifas provisionales aplicables a los servicios regulados en el Terminal Muelle Sur, registrándose así una variación promedio máxima permitida del +7,47 % al tarifario de los servicios regulados, vigente desde el 18 de agosto de 2025 hasta que entren en vigencia las nuevas tarifas. El servicio con mayor aumento fue el de Embarque o descarga de contenedores vacíos – 20 pies con una tasa del 7,80 %. Por otra parte, el servicio de Uso o alquiler de amarradero presentó la menor variación con una tasa del 7,34 %.
- (v) Durante el año 2025, el Ositrán reconoció al Concesionario inversiones por USD 1,19 millones, lo que dio como resultado que las inversiones acumuladas pasaran de USD 731,3 millones el 2024 a USD 732,5 millones el 2025 (+0,2 %). En cuanto al porcentaje de avance de ejecución, se observa que este pasó de 100,0 % a 99,0 % entre los años 2024 y 2025, respectivamente.
- (vi) En el transcurso del año 2025, se contabilizaron en el Terminal Muelle Sur un total de 61 accidentes, lo cual representó un incremento de 8,9 % más accidentes con relación a los accidentes ocurridos el año anterior (56). Asimismo, es preciso indicar que dichos accidentes no registraron resultados fatales.
- (vii) Por otra parte, durante el año 2025, el número de reclamos interpuestos por los usuarios del terminal ascendió a 173, un aumento de 137,0 % (100 reclamos más) respecto al año previo. Específicamente, destacan los reclamos por Facturación o cobro (155 reclamos) y Daños o pérdidas (12 reclamos). Durante el mencionado año, el Concesionario fue sancionado en cinco (5) oportunidades, por el incumplimiento de obligaciones respecto al nivel de servicio y productividad, por un monto total de 108,9 UIT.
- (viii) Finalmente, con relación al desempeño financiero del Concesionario durante el año 2025, se puede concluir lo siguiente:
- Respecto a los resultados del estado de resultados, la utilidad operativa alcanzó USD 128,3 millones en 2025, lo que representó un incremento de 17,7 % respecto del 2024. Asimismo, la utilidad neta ascendió a USD 73,9 millones, registrando un crecimiento de 28,3 %, equivalente a un aumento de USD 16,3 millones frente al año anterior.
 - El análisis de liquidez evidencia un deterioro en la capacidad de cobertura de las obligaciones de corto plazo. La liquidez corriente disminuyó de 1,126 en 2024 a 0,933 en 2025, mientras que el capital de trabajo pasó de USD 18,0 millones a USD -6,1 millones, ubicándose en terreno negativo al cierre del ejercicio.
 - Sobre el endeudamiento, la empresa presentó un mayor nivel relativo de apalancamiento financiero. El ratio deuda/patrimonio aumentó de 1,849 en 2024 a 2,074 en 2025. No obstante, la calidad de la deuda mejoró, dado que la participación del pasivo corriente sobre el pasivo total disminuyó de 31,1 % a 22,3 %.
 - Respecto a los ratios de rentabilidad, se observa una mejora general en 2025. El margen bruto, el margen operativo, el margen neto y el margen EBITDA se incrementaron respecto del 2024. Asimismo, el ROE aumentó de 0,232 a 0,376 y el ROA pasó de 0,082 a 0,122, reflejando una mayor rentabilidad del Concesionario durante el ejercicio.



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 3: 28 de junio de 2024 Incorporar una nueva "Tasa de Referencia" basada en la SOFR. Asimismo, se actualizó el modelo de carta fianza de fiel cumplimiento, manteniendo inalteradas las condiciones económicas y técnicas del contrato	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3
6	Modalidad	Autofinanciada	Cláusula 2.7. (p. 25)
7	Tipo de Contrato	DBFOT (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	Cláusula 10.1.1. (p. 59) Cláusula 10.1.2. (p. 59)



Concesionario: DP World Callao S.R.L. Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao Muelle Sur			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
		las obligaciones y garantías del Concedente establecidas en el Contrato. - Prestará al Concesionario el apoyo que fuere necesario para asegurar la debida protección de la infraestructura portuaria y los bienes afectados de la Concesión. - Demanda mínima anual de 300 mil TEUs de importación y exportación y 100 mil TEUs de transbordo durante los 10 primeros años a partir de inicio de la explotación. Esta garantía no se 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.	Cláusula 10.1.3. (p. 59)
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>Etapas 1:</u> dos amarraderos de 300m. y equipamiento (grúas pórtico de muelle y de patio) <u>Etapas 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

Modalidad de concesión:	Autofinanciada
Plazo de concesión:	30 años
Período:	2010-2025

a. Tráfico																	
Indicador	Unidad medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Naves atendidas	Unidades	371	949	925	816	840	804	805	771	753	719	647	644	607	823	901	908
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	16 428 773	15 379 657	17 463 735	21 345 421	21 713 237
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	7 768 426
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	8 963 030
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	4 981 781
Carga por tipo de producto:																	
Indicador	Unidad medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
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	1 131 107	1 151 383
Contenedores	TEU	420 549	1 094 297	1 573 194	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	1 888 133	1 972 654

b. Ingresos de actividades ordinarias																	
Ingresos	Unidad medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
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	201 244
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	26 046	33 627
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	27 732	31 187
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	20 998
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	3 547
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	2 451
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	1 383
Otros servicios no contenerizados	Miles de dólares	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	821	682	664	683	513
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	294 950

Fuente: DP World Callao S.R.L.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

Cinthy López Vásquez
**Ejecutiva de la Jefatura de
Estudios Económicos (e)**

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

ELABORACIÓN Y DISEÑO

María Alejandra Mendez Vega - Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Geraldine Ordoñez Bendezu – Asistente
Marisol Huamán Velasque – Asistente
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante
Lady Osorio Alcantara – Practicante
Enrique Serrano Salas – Practicante
Rafael Lozano Jimenez – Practicante