

Contribución de DP World Callao en el Perú (2010 – 2024)

Contribución económica y social al 2024

Preparado para:



/ 01.

DPWC como concesionario del TMS

DPWC COMO CONCESIONARIO DEL TMS

La suscripción del Contrato de Concesión en el 2006 representó un punto de inflexión en la historia del sector portuario

Ineficiencias del Puerto del Callao (previo al 2006) ^{1/}



Déficit de infraestructura



Aumento de tarifas y precios



Terminales extraportuarios

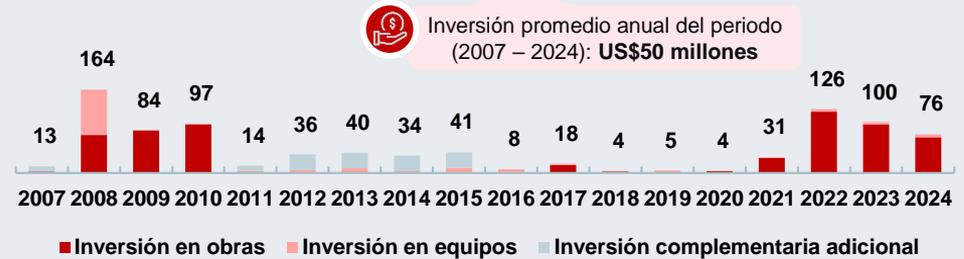


Rendimiento de contenedores

Se reconoce la **necesidad de un TP especializado** en movilizar carga **contenerizada**.^{3/}

En 2006, se otorga la concesión a DPWC como mono – operador del TMS.^{2/}

Flujo de inversiones de DPWC en el TMS, según compromiso (US\$ MM corrientes)



Flujo de inversiones públicas en el sector portuario, nacional ^{4/} (US\$ MM corrientes)

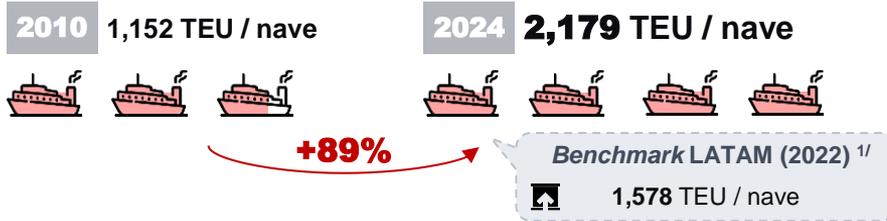


1/ Rondan et al. (2007). 2/ Contrato de Concesión (Julio, 2006). 3/ APP Casos de estudio en Perú- Ed. N° 6 (s.f). 4/ En 2011, la diferencia en el presupuesto público al sector se explica, principalmente, por la inversión en el mejoramiento y ampliación de la boca de entrada al TPC (actividad que representó aproximadamente el 85% del presupuesto de dicho año). Fuentes: Rondan et al. (2007), Proinversión, Ositrán, DPWC. Elaboración: APOYO Consultoría.

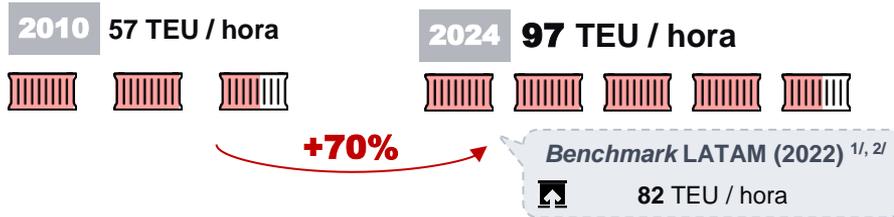
DPWC COMO CONCESIONARIO DEL TMS

Las inversiones implementadas han permitido el ingreso de naves de mayor tamaño y capacidad, por encima del *benchmark* LATAM

Capacidad de las naves atendidas en el TMS (TEU por nave)



Productividad del TMS (TEU por hora)



Sin las mejoras implementadas por DPWC para la eficiencia portuaria, los dueños de las naves habrían requerido más tiempo para ser atendidas

Por ejemplo, con la velocidad de atención del 2010 en el TMS (57 TEU/hora)

En 2024, 402 naves
(45% del total)

habrían requerido más tiempo para lograr ser atendidas ^{3/}



En total, **639 días ^{4/}** ahorrados para las naves

En promedio, cada una de estas habría estado **1.6 días en cola** de espera ^{4/}



El mejor desempeño del TMS, además **optimiza la navegación** y reduce costos por retrasos o ajustes

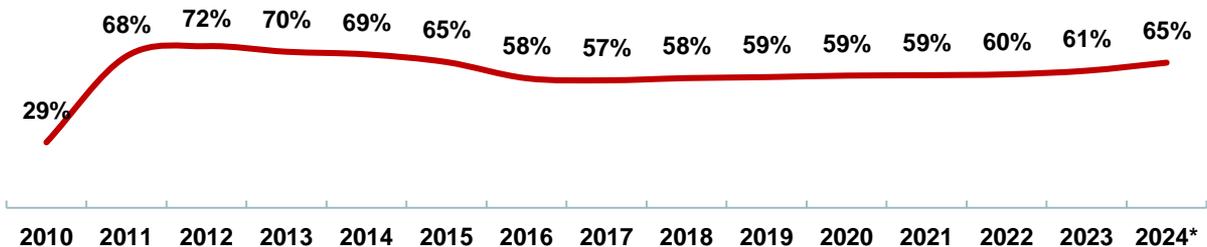
Notas: Para la estimación de los *benchmarks*, se usa la última información secundaria disponible, provista por UNCTAD. 1/ Se considera el total de contenedores y naves atendidas a nivel latinoamericano. 2/ Para hallar la velocidad de la operación, se usa como referencia el tiempo promedio de atención por nave a nivel mundial. 3/ Para hallar las naves que no se habrían logrado atender: primero, se multiplica las horas operativas del TMS en el año respectivo con la velocidad de atención del TMS en el 2010, y se divide entre la capacidad media de un buque atendido en el TMS en el 2024. Luego, a las naves efectivamente atendidas, se le resta el valor previamente obtenido. 4/ Se divide el número total de días ahorrados entre el número de naves que habían requerido mayor tiempo para ser atendidos. Para hallar los días ahorrados en total: se divide la carga atendida anualmente entre la velocidad de atención del TMS en el 2010; se le resta el tiempo efectivo del muelle; y este último cálculo se divide entre 24 horas. Fuentes: DPWC, UNCTAD. Elaboración: APOYO Consultoría.

DPWC COMO CONCESIONARIO DEL TMS

En línea con la modernización del TMS, desde 2011, el TMS ha sido el TP concesionado de uso público con mayor movimiento de contenedores en el Perú

- ▶ Desde 2011, el TMS moviliza más del 55% de la carga contenerizada a nivel nacional que se comercializa a través de TP concesionados de uso público;^{1/} lo que lo convierte en un actor relevante en el escenario económico y portuario.

Movimiento de carga en contenedores del TMS entre los TP marítimos del país (% del total de TM) ^{2/}



En 2023, el puerto del Callao ocupó el 2° lugar entre los puertos de contenedores más eficientes de la región ^{3/}

Ranking CPPI (2023), top 5

Región: Centroamérica, Sudamérica y el Caribe

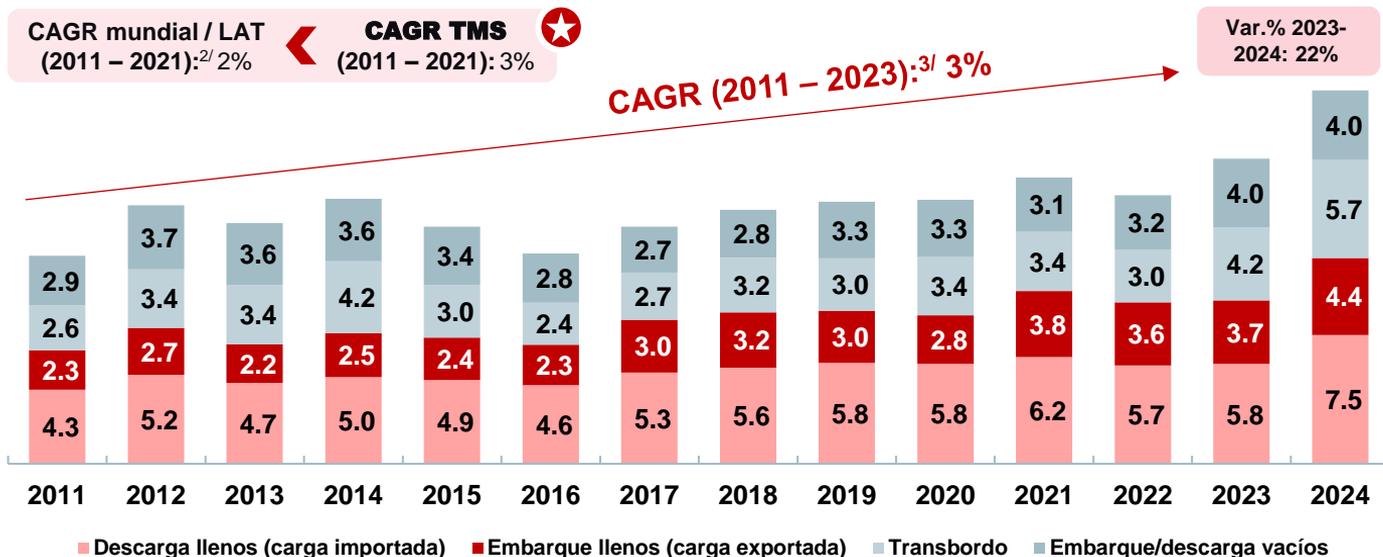
- 1** Puerto: Cartagena (COL)
Puntos: 158.02 ^{4/}
- 2** Puerto: Callao (PER)
Puntos: 119.67 ^{5/}
- 3** Puerto: Posorja (EC)
Puntos: 103.06 ^{6/}
- 4** Puerto: Buenaventura (COL)
Puntos: 99.56 ^{7/}
- 5** Puerto: Río de Janeiro (BR)
Puntos: 94.40 ^{8/}

Notas: TP: terminal portuario; TMS: Nuevo Terminal de Contenedores Zona Sur-Callao. 1/ Entre los terminales portuarios marítimos del país (públicos y privados). 2/ Datos a octubre de 2024. 3/ Ranking del Índice de Desempeño de los Puertos de Contenedores (CPPI, por sus siglas en inglés) 2023 (última versión disponible a la fecha), elaborada por el Banco Mundial y S&P Global Market Intelligence. El CPPI es un índice de comparación del desempeño de los puertos de contenedores a nivel mundial. Para el año 2023, se evaluaron 405 puertos. 4/ Puesto a nivel mundial: 6°. 5/ Puesto a nivel mundial: 26°. 6/ Puesto a nivel mundial: 39°. 7/ Puesto a nivel mundial: 42°. 8/ Puesto a nivel mundial: 45°. Fuentes: APN; Banco Mundial (2024), Ositrán. Elaboración: APOYO Consultoría.

DPWC COMO CONCESIONARIO DEL TMS

Este crecimiento sostenido de la carga movilizada se ha evidenciado desde el inicio de las operaciones del TP

Carga movilizada por DPWC 2011 – 2024 (millones de TM) ^{1/}



Entre 2022 – 2024, esta carga representó

US\$ del 2024 37,788 MM

Para la **exportación**
(23% del valor nacional, vía marítima)

US\$ del 2024 44,131 MM

Para la **importación**
(32% del valor nacional, vía marítima)

Notas: TP: terminal portuario. 1/ Si bien las operaciones de DPWC iniciaron en mayo del 2010, en un primer momento se trabajó con un único amarradero (hasta agosto del mismo año) —razón por la cual el movimiento de contenedores en dicho año asciende a 1.3 millones de TM—. 2/ Tasa de crecimiento promedio anual del periodo 2011 – 2021 (Carga obtenida de la base estadística de UNCTAD). 3/ Tasa de crecimiento promedio anual del periodo 2011 – 2023. No se considera 2010 en el análisis por lo expuesto en la nota al pie anterior. Fuentes: DPWC, UNCTAD, SUNAT, Ositrán. Elaboración: APOYO Consultoría.

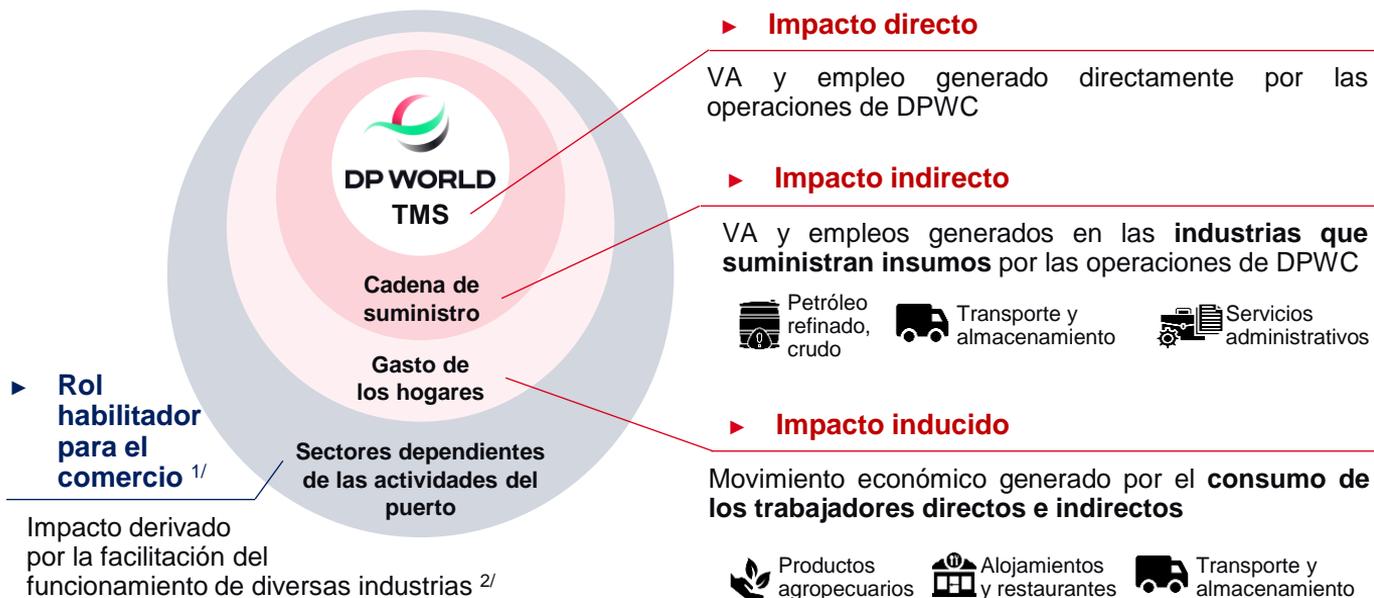
/ 02.

Impacto económico

IMPACTO ECONÓMICO

Los puertos pueden considerarse como **impulsores del desarrollo** al actuar como catalizadores de cuatro tipos de efectos

Categorías de impacto económico



Dimensiones de impacto



^{1/} El rol habilitador en el comercio se considera de manera separada respecto al impacto directo, indirecto e inducido. Esto se debe a que representa efectos más amplios, relacionados con las actividades facilitadas por el puerto, y trascienden de los flujos económicos atribuibles a sus operaciones. ^{2/} Oxford Economics (2011). Elaboración: APOYO Consultoría.

IMPACTO ECONÓMICO

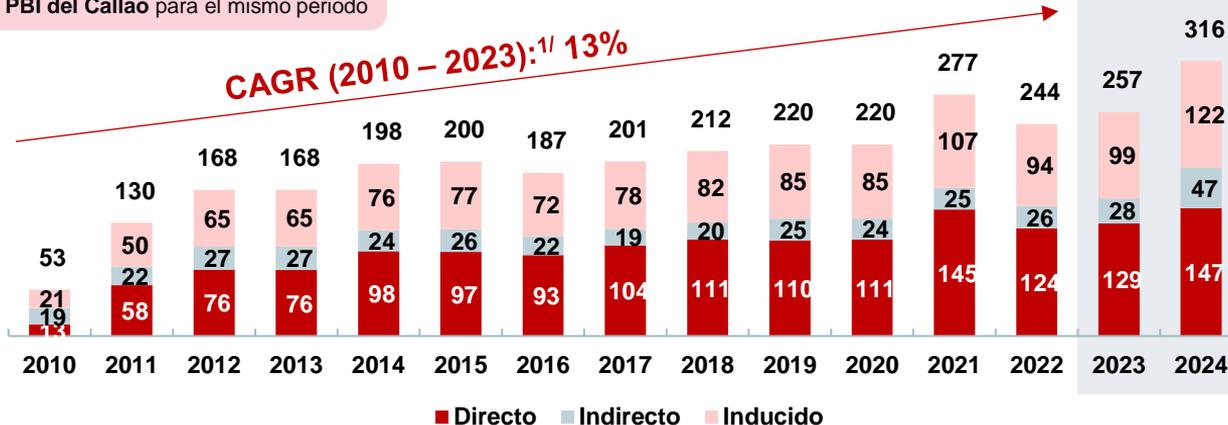
PBI: Entre 2010 y 2024, el impacto total en la economía generado por las operaciones de DPWC es US\$3,051 millones del 2024

Impacto total en la economía por las actividades de DPWC, 2010 – 2024 (US\$ millones del 2024)

Monto acumulado del periodo, 2010 – 2024 (valor al 2024): **US\$3,051 millones**

La contribución de DPWC al PBI entre 2010 – 2023 es equivalente al 2% del PBI del Callao para el mismo periodo

CAGR (2010 – 2023):^{1/} 13%



Var.% 2023-2024: 23%

Para el 2024, el impacto generado en el PBI fue:

US\$ 316 MM

Equivalente a:

14% del PBI del Callao en el sector transporte y almacenamiento (2023)^{2/}

1% del PBI nacional en el sector comercio (2023)^{3/}

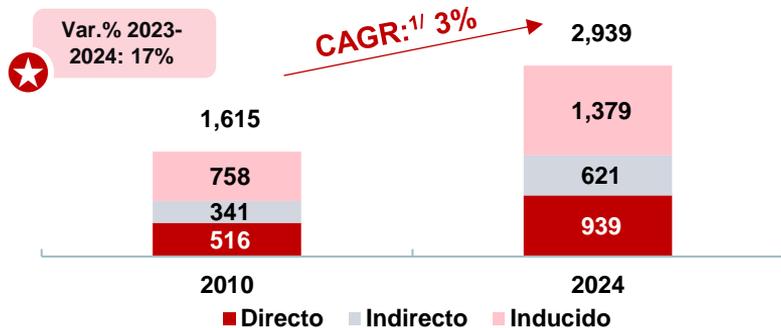
0.1% del PBI Nacional (2024)^{4/}

Notas: El impacto directo se calcula en base a los ingresos de DPWC, menos OPEX, más el gasto en personal. Al impacto directo también se le denomina valor agregado. Por su parte, el impacto indirecto se genera a partir de las compras a proveedores. Este último se calcula usando la "Matriz de Contabilidad Social (SAM)." Cabe destacar que, para las relativizaciones se utiliza la última información anual disponible. 1/ Tasa de crecimiento promedio anual del periodo 2010 – 2023. 2/ Sector "Transporte, almacenamiento, correo y mensajería" del PBI nominal del Callao. 3/ Para obtener el valor nominal, se actualizó el PBI real del sector comercio (S/ MM 2007) con el IPC. 4/ Se toma el valor proyectado del PBI Nacional al cierre del 2024. Fuentes: INEI, Gobierno, DPWC, Estimaciones SAE. Elaboración: APOYO Consultoría.

IMPACTO ECONÓMICO

Empleo: La mayor operación generada por las actividades de DPWC ha impactado positivamente en el empleo a nivel nacional

Impacto directo, indirecto e inducido en el empleo generado por las actividades de DPWC, 2010 y 2024 (# trabajadores)



Para el 2024, el impacto generado en el empleo fue:

2,939 trabajadores

- DPWC cuenta con 939 trabajadores.
- Para atender a DPWC, sus proveedores contratan a 621 trabajadores.
- Para atender a las necesidades de consumo de los trabajadores directos e indirectos, se generan 1,379 trabajos adicionales.

Estos 2,939 empleos equivalen a:



2% del empleo formal del Callao, sector privado (2024) ^{2/}

Además, las actividades del TMS facilitan el desarrollo de empleos en el encadenamiento hacia adelante

+17,000 empleos facilitados en el 2023 ^{3/}

Algunos ejemplos de empleos facilitados: ^{4/}



Agentes de aduanas, de carga, y marítimos



Choferes, despachadores, operadores logísticos

Estos +17,000 empleos son equivalentes a:

11% del empleo formal del Callao, sector privado (2023)

Notas: El empleo directo se obtiene del reporte de trabajadores de DPWC. Por su parte, el impacto indirecto se genera a partir de los trabajadores que los proveedores contratan para poder atender los requerimientos de DPWC. Este último se calcula usando la "Matriz de Contabilidad Social (SAM)." Cabe destacar que, para las relativizaciones se utiliza la última información disponible. 1/ Tasa de crecimiento promedio anual del periodo 2010 – 2023. 2/ Se toma como referencia el promedio de trabajadores mensuales entre enero 2024 y octubre 2024. 3/ Fuente: DPWC. 4/ Los más de 17,000 empleos facilitados considera: agente de aduana, agente de carga, agente marítimo, APN, depósito extraportuario, empresa de transporte, exportador/importador, línea naviera, operador logístico, SUNAT, despachadores, y choferes. Fuentes: DPWC, INEI, MTPE. Elaboración: APOYO Consultoría.

ROL HABILITADOR PARA EL COMERCIO

Comercio: En 2024, en ausencia del TMS y si el resto de TP marítimos concesionados de uso público operaba a máxima capacidad, aprox. US\$23.6 miles de millones (valor FOB) no se habrían comercializado

Carga comercializada a través del TMS, 2024 ^{1/, 2/}

Carga exportada



Carga importada



En el caso hipotético donde el TMS no hubiera operado en el 2024:



El resto de TP marítimos concesionados de uso público solo habría tenido capacidad de movilizar **0.2 millones TEU**.^{3/, 4/} Ello habría implicado que 0.8 millones TEU queden desatendidas.^{5/}



Lo último equivale a, aproximadamente, **3.5 millones TM de bienes exportados y 5.9 millones TM de bienes importados que no lograron comercializarse** (79% de la carga en cada caso)^{6/}

Representa una pérdida de: **US\$ 11,295 MM** (FOB) en exportación
US\$ 12,268 MM (FOB) en importación

20% del valor exportado vía marítima

28% del valor importado vía marítima

Notas: Para evaluar la relevancia de DPWC para el comercio internacional, se asume el caso hipotético en que el TMS no hubiera operado en el 2024, y cómo esto habría afectado a las mercancías tranzadas a través de este. Cabe resaltar que, si bien se cuenta con la capacidad de carga anual de los diferentes TP marítimos concesionados de uso público, la información sobre carga movilizada de cada uno solo se encuentra disponible hasta nov. 2024. Para considerar la carga movilizada en dic. 2024, se promedió la carga de los meses previos del periodo. 1/ Si bien a través del TMS se movilizan contenedores llenos, vacíos y de transbordo; para efectos del presente ejercicio se asume que, en el caso hipotético presentado, se hubiera priorizado el movimiento de carga para la exportación e importación. 2/ Fuente: DPWC. 3/ Para hallar la capacidad de absorción del resto de TP marítimos concesionados se revisó la capacidad de movimiento de TEU de los diferentes puertos a nivel nacional. Luego, a esta capacidad se le restó la carga efectivamente movilizada (estandarizada en TEU) en 2024 para hallar la capacidad de absorción de cada puerto disponible. Finalmente, se sumó la disponibilidad de todos estos para hallar la capacidad de absorción de todos ellos. 4/ Cabe destacar que no se considera al Puerto de Chancay (puerto no concesionado) para el presente ejercicio. 5/ Se asume que las 0.8 millones de TEU desatendidas se habrían distribuido proporcionalmente entre exportación e importación: 0.4 millones de TEU desatendidas en exportación y 0.4 millones de TEU desatendidas en importación. 6/ Para hallar la carga afectada, se asume un factor de conversión de 11.43 TM / TEU. Este factor se obtiene de dividir la carga movilizada a través del TMS por servicio en TM, entre la carga movilizada a través del TMS por servicio en TEU. Fuentes: DPWC, Ositrán, APN, Páginas web de los puertos marítimos de uso público. Elaboración: APOYO Consultoría.

ROL HABILITADOR PARA EL COMERCIO

Comercio: En 2024, en ausencia del TMS, solo entre seis sectores se habrían perdido US\$6,369MM de exportación y US\$6,053MM de importación

	Sectores atendidos a través del TMS, 2024	En el caso hipotético donde el TMS no hubiera operado en el 2024
Exportación	Agro-industrial Se habrían dejado de comercializar US\$2,882 MM ^{1/, 2/}	Algunos productos afectados serían: ^{3/} Paltas (US\$291 MM perdidos) Arándanos (US\$500 MM perdidos)
	Minero Se habrían dejado de comercializar US\$2,249 MM ^{1/, 2/}	Algunos productos afectados serían: ^{3/} Cobre (US\$654 MM perdidos) Plata (US\$417 MM perdidos)
	Pesquero Se habrían dejado de comercializar US\$1,238 MM ^{1/, 2/}	Algunos productos afectados serían: ^{3/} Harina de pescado (US\$884 MM perdidos) Grasas y aceites de pescado (US\$123 MM perdidos)
Importación	Maquinaria y repuestos Se habrían dejado de comercializar US\$3,200 ^{1/, 2/}	Algunos productos afectados serían: ^{3/} Aparatos de telecomunicación (US\$128 MM perdidos) Radiales (US\$100 MM perdidos)
	Productos químicos Se habrían dejado de comercializar US\$1,800 MM ^{1/, 2/}	Algunos productos afectados serían: ^{3/} Medicamentos (US\$94 MM perdidos) Preparaciones químicas (US\$69 MM perdidos)
	Alimentos y bebidas Se habrían dejado de comercializar US\$1,053 MM ^{1/, 2/}	Algunos productos afectados serían: ^{3/} Arroz (US\$78 MM perdidos) Prep. alimenticias (US\$99 MM perdidos)

Notas: Para evaluar la relevancia de DPWC para el comercio internacional, se asume el caso hipotético en que el TMS no hubiera operado en el 2024, y el resto de TP marítimos concesionado de uso público habría tenido que operar a máxima capacidad.
 1/ Valor FOB (Fuente: DPWC). 2/ Se asume que todos los sectores atendidos se vieron afectados proporcionalmente. 3/ Se asume que la carga a nivel de producto (código a 6 dígitos) se vio afectada proporcionalmente.

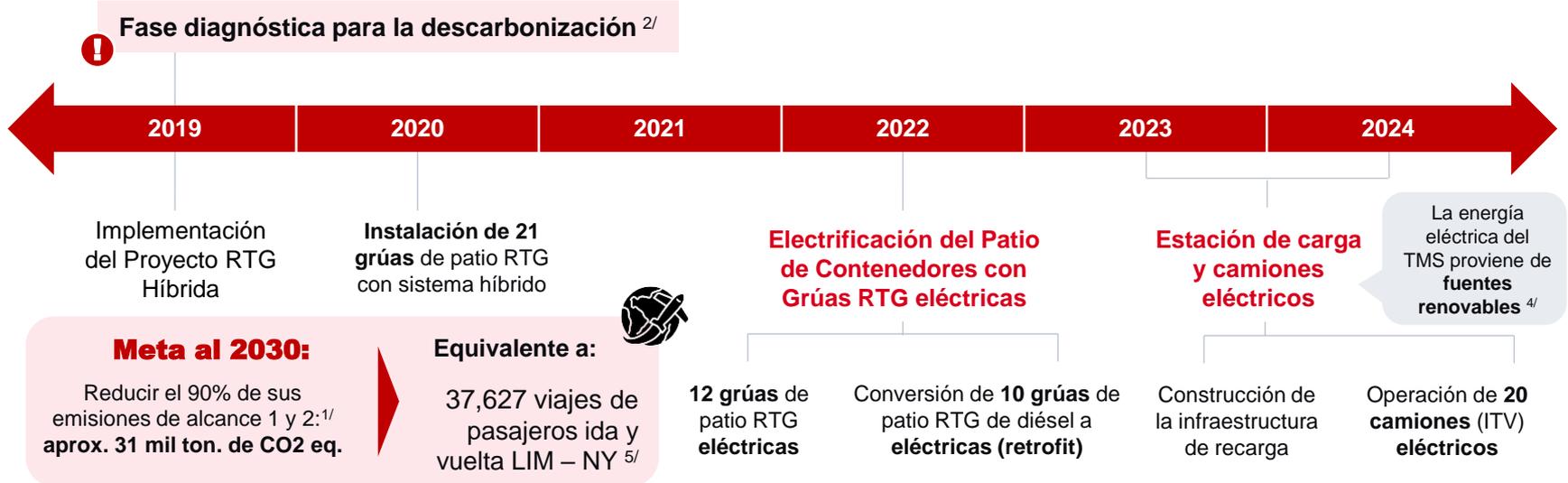
/ 03.

Impacto socio – ambiental

IMPACTO SOCIO – AMBIENTAL

DPWC ha implementado un plan de acción hacia la carbono neutralidad que ha permitido reducir las emisiones de GEI en las operaciones del TP

Plan de acción hacia la carbono neutralidad en el 2030 de DPWC en el TMS



Notas: RTG: *Rubber tyred gantry crane*, por sus siglas en inglés; ITV: *Internal truck vehicule*, por sus siglas en inglés. 1/ Las emisiones de alcance 1 son las que la empresa controlar para dar el servicio (por ejemplo, DPWC toma en cuenta todas las máquinas a diésel). El alcance 2 es la energía importada (por ejemplo, para DPWC es la electricidad). El alcance 3 considera emisiones indirectas, no controladas por la empresa (por ejemplo, generadas por los trabajadores de DPWC para llegar a su lugar de trabajo). 2/ En 2019, se hizo un diagnóstico y el 50% de las emisiones de máquinas de diésel pertenecían a la maquinaria de RTG. 3/ El sistema híbrido permite que se aproveche la bajada del contenedor a través de la grúa y se canalice hacia unas baterías (ultracapacitadores). Estas baterías almacenan la energía y la vuelven a inyectar en el ciclo productivo. 4/ Energía renovable con certificación I – REC. 5/ ICAO Carbon Emissions Calculator. Fuentes: Entrevistas con equipo de DPWC, Página web de DPWC, DPWC (2024). Elaboración: APOYO Consultoría.

IMPACTO SOCIO – AMBIENTAL

Además, DPWC ha realizado inversiones sociales en su área de influencia, principalmente en temas de educación y medio ambiente

Contribuciones de DPWC en su área de influencia



/ 04.

Resumen de resultados

RESUMEN DE RESULTADOS

Contribución económica de DPWC en Perú (2024)



Notas: Los colores diferentes para las contribuciones económicas de DPWC refieren a metodologías diferentes para su cálculo. Cabe destacar que, en la medida que estos resultados responden a temas diferentes: valor generado en el PBI, empleos generados, empleos facilitados, valor comercial, y dinero ahorrado; estos no son sumables entre sí. ^{1/} Valor agregado y empleos generados directamente por las operaciones de DPWC. ^{2/} Valor agregado y empleos generados en industrias que suministran insumos para las operaciones de DPWC. ^{3/} Movimiento económico generado por el consumo de los trabajadores directos e indirectos de las operaciones de DPWC. ^{4/} Facilitación del funcionamiento de diversas industrias dependientes de la importación y exportación a través del puerto. ^{5/} Dado que no se cuenta con el PBI del Callao para el periodo 2024, se hace la comparación con la información disponible al momento: 2010 – 2023. ^{5/} En 2024, 1.6 días ahorrados para 402 naves, equivalente a 639 días ahorrados en total. Elaboración: APOYO Consultoría.

RESUMEN DE RESULTADOS

Contribución social de DPWC en Perú (al 2023)

Plan de acción hacia la carbono neutralidad

Meta al 2030: Reducir el 90% de sus emisiones de alcance 1 y 2

Aprox. se estima ahorrar **31 mil ton.** de CO2 eq.

Equivale a:
37,627 viajes de pasajeros ida y vuelta LIM – NY



1 Implementación del Proyecto RTG Híbrida

2 Electrificación del Patio de Contenedores con Grúas RTG eléctricas:
1,032 ton. de CO2eq ahorradas

3 Estación de carga y camiones eléctricos

634 ton. de CO2eq ahorradas
Equivalente a:
4,226 árboles para poder absorber esa cantidad de CO2



Contribuciones de DPWC en su área de influencia

Inversiones sociales de DPWC en temas de educación y medio ambiente ^{1/}



^{1/} Otras inversiones sociales de DPWC en su área de influencia incluyen: Programa Global de Educación, Talleres Ambientales, Formalización de Pescadores, Juntos en la Ruta, y la implementación de huertos urbanos. Elaboración: APOYO Consultoría.



**APOYO
CONSULTORIA**

SERVICIO DE ASESORÍA EMPRESARIAL (SAE) | CONSULTORÍA ECONÓMICA |
FINANZAS CORPORATIVAS | CONSULTORÍA DE NEGOCIOS | ANALYTICS |
FONDOS DE INVERSIÓN

www.apoyoconsultoria.com



Av. Armendáriz 424, Lima 18, Perú | t (511) 213 1100. APOYO Consultoría S.A.C. | RUC 20260496281

Este documento es confidencial y de uso exclusivo del cliente al cual va dirigido. La información contenida en el mismo es propiedad de APOYO Consultoría. Prohibida su reproducción, transferencia o envío sin la autorización escrita de APOYO Consultoría.