

2014

Informe de Desempeño de la Concesión del Terminal de embarque de concentrados de minerales



Gerencia de Regulación



Contenido

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	6
II. SERVICIOS PRESTADOS	8
III. HECHOS DE IMPORTANCIA	10
IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO.....	11
IV.1. Tráfico de naves.....	11
IV.2. Tráfico de carga sólida a granel de minerales	11
V. DESEMPEÑO OPERATIVO	13
V.1. Tiempo de espera de nave	13
V.2. Tiempo de inicio de embarque de mercancía	13
V.3. Indicadores de productividad	13
V.4. Números de accidentes.....	13
VI. EVOLUCIÓN DE TARIFAS.....	15
VI.1. Tarifas reguladas	15
VI.2. Cargos de acceso	16
VII. INVERSIONES	17
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS	18
VIII.1. Estado de resultados.....	18
VIII.2. Estado de situación financiera	19
VIII.3. Ratios financieros.....	20
IX. PAGOS AL ESTADO	21
ANEXOS	22



Cuadros

Cuadro N° 1: Tarifas en el terminal de concentrados de minerales 2014	15
Cuadro N° 2: Contratos de acceso vigentes: Servicios de practica y remolaje.....	16
Cuadro N° 3: Estado de resultados.....	18
Cuadro N° 4: Estado de situación financiera	19
Cuadro N° 5: Ratios financieros	20

Gráficos

Gráfico N° 1: Tráfico de naves 2014	11
Gráfico N° 2: Tráfico de carga 2014.....	12
Gráfico N° 3: Número de accidentes y heridos 2014.....	14
Gráfico N° 4: Evolución de las inversiones.....	17
Gráfico N° 5: Aporte por regulación	21

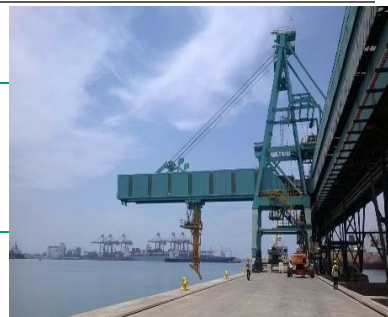
Ilustración

Ilustración 1: Parámetros de las Obras y Equipamientos mínimos	6
--	---



INFORME DE DESEMPEÑO 2014

TERMINAL DE EMBARQUE DE CONCENTRADOS DE MINERALES



Resumen Ejecutivo

El 28 de enero de 2011 se firmó el Contrato de Concesión con la empresa Transportadora Callao S.A. (en adelante, TCA), para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao. Los factores de competencia fueron declaratoria de interés e iniciativa privada.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Transportadora Callao S.A.
Accionistas de la Concesión	PERUBAR S.A.: 30% IMPALA PERÚ S.A.C.: 30% SANTA SOFÍA PUERTOS S.A.: 25% SOC. MINERA EL BROCAL S.A.A.: 8% MINERA CHINALCO PERÚ S.A.: 7%
Tipo de Concesión	Autosostenible
Factor de competencia	- Declaratoria de interés. - Iniciativa privada.
Inversión comprometida	USD 120,3 millones
Inversión realizada al 2014	USD 13,9 millones
Inicio de la Concesión	28 de enero de 2011
Vigencia de la Concesión	20 años
Número de Adendas	1

El Puerto del Callao abarca tres proyectos: el Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur, administrado por la empresa DP World Callao S.R.L., el Terminal Norte Multipropósito, administrado por la empresa APM Terminals Callao S.A. y el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales, administrado por TCA. El Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales fue producto de iniciativa privada para construir una faja transportadora fija y un terminal de embarque para concentrados de minerales adyacente al rompeolas norte del Puerto del Callao, con el fin de evitar la contaminación ocasionada por la circulación de camiones con carga de concentrados de minerales por los alrededores del Puerto del Callao, a través de una infraestructura con sistema encapsulado.

En el 2014, el TCA atendió 89 naves, las cuales movilizaron un total de 1,65 millones de toneladas de concentrados de minerales, lo cual se repartió entre cobre, zinc y plomo, siendo el más representativo el zinc, que representó el 43,5% del total, seguido por el cobre con 42,6%.

El Concesionario tiene el compromiso de presentar calidad en los servicios que presta por lo que en cuanto al tiempo de espera de la nave se ha establecido que no excederá las cuatro horas; en cuanto al tiempo de embarque se ha establecido que este no será mayor que tres horas y, finalmente, los



niveles de productividad no deberá ser menor a 1 600 ton/hora de rendimiento neto. En el 2014, el número de accidentes y número de heridos fue de 7 y 5, respectivamente.

En cuanto a la regulación de tarifas esta se aplica sobre dos Servicios Estándar, a saber, Uso de alquiler de amarradero y el Servicio de recepción, transporte y embarque con USD 0,76 y USD 7,54, respectivamente. Asimismo, acerca de los servicios esenciales el Concesionario cuenta con siete contratos de acceso vigentes, tres y cuatro para los servicios de remolcaje y practicaje, respectivamente.

Respecto a las inversiones para el año 2014, el Concesionario realizó S/. 13,9 millones monto inferior en 77,3% respecto al año anterior; sin perjuicio de ello, con dicho monto completó la inversión comprometida.

La información financiera indica que TCA registró ingresos por USD 12,61 millones, a pesar de ello el Concesionario presentó pérdidas en el presente ejercicio (USD 5,1 millones) aumentando la pérdida en más de cuatro veces respecto al año anterior. A partir del Estado de Situación Financiera, se puede observar que el Concesionario ha incrementado sus activos totales en 7,9%, pasando de USD 156,6 millones en 2013 a USD 169,1 millones en el 2014. Respecto a los ratios financieros se observa que los indicadores de rentabilidad tienen valores negativos lo que indicaría que cada sol invertido por la empresa o accionista le genera pérdida. Los ratios de apalancamiento indican que la deuda está financiada principalmente por deuda que por capital de los accionistas. Los ratios de liquidez muestran que la empresa ha ganado capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos.

Finalmente, el monto pagado por aporte por regulación ascendió a S/. 302,4 mil, destacando el mes de setiembre como aquel con mayor aporte (S/. 65,0 mil).

INFORME DE DESEMPEÑO 2014

TERMINAL DE EMBARQUE DE CONCENTRADOS DE MINERALES



I. Principales características del Contrato de Concesión

1. El Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal de Embarque de Concentrado de Minerales del puerto del Callao fue suscrito el 28 de enero de 2011 entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y TCA, el cual tiene una vigencia de 20 años.
2. El 14 de enero de 2014 se suscribió la Adenda N° 1, la cual incorporó modificaciones al procedimiento de ejecución de la garantía mobiliaria sobre acciones o participaciones correspondientes a la participación mínima establecido en el tercer párrafo de la cláusula 9.6 y sobre el tercer párrafo de la cláusula 12.1, referido a las relaciones con socios, terceros y personal. Así como modificar los Apéndices N° 1, 2, 3 y 4 del Anexo 1 del Contrato de Concesión, para incorporar las áreas terrestres y acuáticas destinadas al desarrollo del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao, conforme al Anexo A de la Adenda.
3. La inversión comprometida asciende a USD 120,3 millones (cifra que incluye IGV). Las obras y equipamientos mínimos están referidas a los siguientes parámetros:

Capacidad de atención de naves	•Diseñado para atender durante las 24 horas del día (días hábiles, domingos y feriados).
Características del Muelle	•Tener una longitud mínima de 200 metros y una profundidad marina de 14 metros, con capacidad para atender naves de una eslora referencial de 226 metros, con una manga referencial de 34 metros y un calado referencial de 13,1 metros.
Área terrestre	•Contar con torre de transferencia para recibir los concentrados desde los distintos depositos •Contar con soporte estructural de un sistema hermético de faja transportadora para trasladar los concentrados entre el punto de acceso público y el muelle. Debe Comprender una longitud mínima de 200 m. y una profundidad marina de 14 m., con capacidad para atender naves de una eslora referencial de 226 m., con una manga referencial de 34 m. y un calado referencial de 13,1 m.
Área marítima	•Debera lograr una capacidad operativa tal que permita atender adecuadamente a la nave y a la carga de acuerdo a los niveles de productividad establecidos en el Contrato de Concesión.
Equipamiento portuario	•Faja transportadora, Cargador Lineal y Torre de transferencia
Dragado	•El dragado inicial a pie de muelle que permita obtener una profundidad que garantice la llegada de las naves, así como el dragado de mantenimineto de dicha área para mantenerlo a -14 metros.
obras marítimas	•Se deberá considerar su proximidad a la instalaciones actuales del TPC, con la finalidad de no afectar la estabilidad de las obras existentes ni su operatividad.

Ilustración 1: Parámetros de las Obras y Equipamientos mínimos



4. El Contrato de Concesión brinda al Concesionario el derecho de operar el Terminal de Embarque de Concentrado de Minerales bajo la modalidad de monoproyector; esto es, el Concesionario tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva del Servicio Estándar que brinde dentro del terminal, no estando obligado a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios (i.e. una empresa integrada verticalmente). Quedan exceptuados los servicios de practicaje y remolaje, los cuales están sujetos a las disposiciones contenidas en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) de OSITRAN.
5. A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, las tarifas de los servicios estándar y servicios especiales con tarifa serán actualizadas utilizando el mecanismo regulatorio conocido como RPI-X¹. Las siguientes revisiones de las tarifas máximas se realizarán cada cinco años; asimismo, cada año, a partir del inicio de explotación se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función RPI de los últimos doce meses disponibles y el factor de productividad estimado por OSITRAN para dicho quinquenio. Para los primeros cinco años contados desde el inicio de la Explotación, el factor de productividad será cero. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios.
6. De acuerdo a la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión, TCA deberá pagar una retribución como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado por explotar en forma exclusiva el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales, la cual asciende al 2% de los ingresos mensuales que obtenga por la prestación de los servicios a partir del inicio de explotación de la Concesión.
7. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación².

¹ 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.

² Según lo dispuesto en la cláusula 13.18 del Contrato de Concesión.



II. Servicios prestados

8. De acuerdo al Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de los Servicios Estándar que se puedan brindar dentro de la infraestructura portuaria. Adicionalmente, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario pueden brindar los servicios especiales. Respecto a los servicios de practicaje y remolcaje estos se encuentran sujetos al Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público de OSITRAN.

II.1 SERVICIOS ESTÁNDAR

9. Son aquellos servicios que brinda el Concesionario obligatoriamente a todo usuario que lo solicite y comprende en el caso de embarque, desde que la carga ingresa al Sistema Automático de Recepción, Transporte y Embarque de los Concentrados hasta que la nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar. Asimismo incluye la emisión y transmisión electrónica del comprobante de pesaje y cualquier cargo por gasto administrativo, operativo y otros que implique la prestación del Servicio Estándar.
10. De acuerdo a 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:

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:

Comprende el servicio de recepción, transporte y embarque, así como la utilización de la infraestructura y equipamiento portuario del terminal portuario desde el punto de acceso público hasta la nave, incluyendo el servicio de pesaje. Se calculará por tonelada métrica.

11. Cabe precisar que los usuarios no podrán exigir al Concesionario la prestación separada o parcial de uno o más de los servicios que forman parte del Servicio Estándar.

II.2 SERVICIOS ESPECIALES

12. 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 sus empresas vinculadas, y por los cuales el Concesionario tiene derecho a cobrar un precio o tarifa, según corresponda.

II.3 SERVICIOS SUJETOS AL RÉGIMEN DE ACCESO

13. Dado que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monoperador, el Contrato establece que el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios



de practica³ y remolcaje⁴. De esta forma, el Concesionario deberá otorgar acceso a los usuarios intermedios para el uso de la Facilidad Esencial⁵ con el fin de prestar los Servicios Esenciales mencionados.

14. La prestación de los servicios esenciales de practica³ y remolcaje puede ser brindada por terceras empresas o empresa vinculadas que solicitaran al Concesionario el acceso a la infraestructura portuaria. Cabe destacar que los costos de estos servicios son asumidos por la línea naviera.

³ De acuerdo con el Reglamento de Acceso (REA) de TCA, el practica se define como el servicio portuario que se brinda con el propósito de asesorar al Capitán de la nave (que se encuentre en demanda y a la salida de las facilidades portuarias e infraestructura del Terminal portuario de TCA), durante las maniobras y las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloamiento, desabarloadamiento y maniobras de giro en la rada interior del puerto.

⁴ El remolcaje consiste en halar, empujar, apoyar o asistir a la nave durante las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloamiento, desabarloadamiento y maniobras de giro de las naves.

⁵ Las Facilidades Esenciales de TCA a las cuales los usuarios intermedios tendrán acceso para prestar los servicios esenciales de practica, remolcaje y servicios esenciales distintos a los comprendidos en el Servicio Estándar son las siguientes: señalización náutica, obras de abrigo o defensa, rada interior y área de maniobras, vía y área de tránsito interno.



III. Hechos de importancia

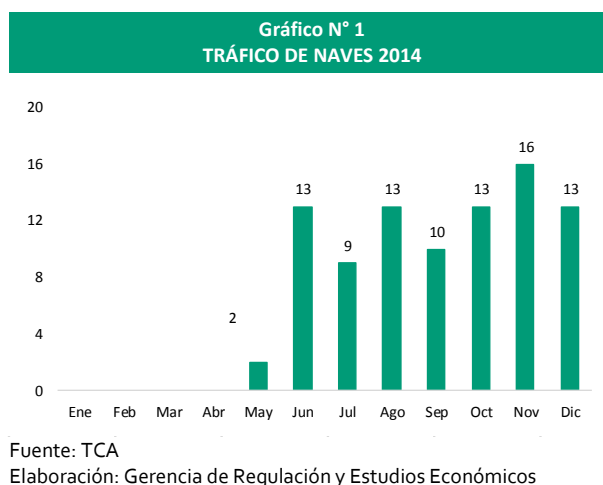
15. El 14 de enero de 2014 se firma la primera Adenda al Contrato de Concesión la cual incorporó modificaciones al procedimiento de ejecución de la garantía mobiliaria sobre acciones o participaciones correspondientes a la participación mínima establecido en el tercer párrafo de la cláusula 9.6 y sobre el tercer párrafo de la cláusula 12.1, referido a las relaciones con socios, terceros y personal. Así como modificar los Apéndices N° 1, 2, 3 y 4 del Anexo 1 del Contrato de Concesión, para incorporar las áreas terrestres y acuáticas destinadas al desarrollo del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao, conforme al Anexo A de la Adenda.
16. El 13 de febrero de 2014 se aprueba el Reglamento de Operaciones por parte de la Autoridad Portuaria Nacional.
17. El 23 de mayo de 2014 se inicia la explotación comercial del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales por parte de TCA.
18. El 23 de julio de 2014 firma del Acta de recepción definitiva de la obra.



IV. Evolución del tráfico

IV.1. TRÁFICO DE NAVES

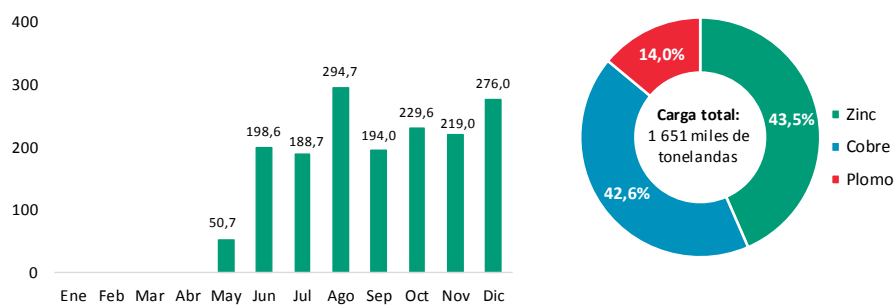
19. En el 2014, el Terminal de Concentrado de Minerales atendió 89 naves, siendo el primer año de operaciones del Concesionario. Con relación al tráfico mensual, el mes con mayor cantidad de naves atendidas fue noviembre con un total de 16 naves, y en el que arribó la menor cantidad fue mayo (2 naves atendidas) que coincide con el inicio operaciones.



IV.2. TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL DE MINERALES

20. En el 2014, el Terminal de Concentrado de Minerales del Puerto del Callao movilizó un total de 1,7 millones de toneladas. El tráfico mensual fue en promedio 206,4 mil toneladas, siendo el mes con mayor tráfico agosto, con el 17,8% del total movilizado en el 2014. Caso contrario ocurrió en mayo, que registró la menor carga transportada de dicho año (3,1% del total de carga).

Gráfico N° 2
TRÁFICO DE CARGA 2014
(En miles de toneladas)



Fuente: TCA

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

21. En cuanto a los productos en el año 2014, el zinc fue el más importante, con una participación de 43,5%, le sigue muy de cerca el cobre con 42,6% y con una participación menor el plomo con 14% de la carga total. Finalmente, cabe señalar que toda la carga es de exportación.

V. Desempeño operativo

22. El Concesionario deberá proponer obras que permitan como mínimo, alcanzar los niveles de servicios y productividad establecidos en el Anexo 3 del Contrato de Concesión. Asimismo, el referido anexo señala que durante la ejecución de la obras y hasta seis (06) meses posteriores a la suscripción del Acta de recepción de obras, no se exigirá al Concesionario el cumplimiento de los niveles de servicios y productividad. En ese sentido, en el 2014 no se ha exigido al Concesionario el cumplimiento de los niveles de productividad.

V.1. TIEMPO DE ESPERA DE NAVE

23. El tiempo de espera para cualquier nave que vaya a ser atendida en el terminal de minerales y que su atención esté programada por Concesionario no deberá exceder de cuatro (4) horas. Para estos efectos, el tiempo de espera significará el periodo, medido en horas (o fracciones de ésta), que comienza en la fecha y hora en que la nave sea considerada como arribada al TPC y para lo cual el representante de la nave ha solicitado su atraque, de acuerdo a los procedimientos de seguridad establecidos para tal efecto, y que termina en el fecha y hora en que el buque queda amarrado a muelle⁶.

V.2. TIEMPO DE INICIO DE EMBARQUE DE MERCANCÍA

24. El Concesionario dispondrá de tres (03) horas desde el momento que el buque esté atracado a muelle para completar los protocolos obligatorios para un terminal especializado en embarques de concentrados de mineral e iniciar las operaciones de embarque efectivas a bordo de la nave amarrada a sus instalaciones portuarias⁷.

V.3. INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD

25. Los niveles de productividad que está obligado el Concesionario serán de un rendimiento neto no menor de 1 600 ton/hora. Los niveles de productividad no incluyen las reducciones del ritmo de embarque que sean solicitados por el usuario debidamente documentado. La metodología para la medición de los Niveles de Servicio y Productividad será establecida por la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

V.4. NÚMEROS DE ACCIDENTES

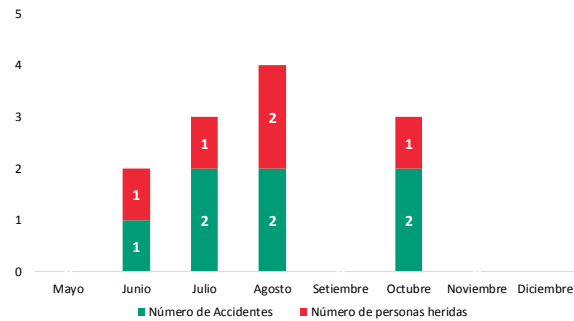
26. En el año 2014 el número de accidentes fue de 7, destacando los meses de julio, agosto y octubre, por tener los mayores números de accidentes. Dichos accidentes generaron cinco personas heridas durante el año, siendo el mes de agosto el mes donde existió el mayor número de heridos.

⁶ Cabe señalar que el tiempo de espera no incluye los tiempos que no sean imputables al TCA.

⁷ Cabe precisar que el tiempo de inicio no incluye los tiempos que no sean imputables al Concesionario.



Gráfico N° 3
NÚMERO DE ACCIDENTES Y HERIDOS 2014



Fuente: TCA

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

27. Finalmente, cabe mencionar que durante el 2014 el número de reclamos, fallecidos y conflictos socioambientales fue de cero.



VI. Evolución de tarifas

VI.1. TARIFAS REGULADAS

39. El Concesionario puede prestar dos tipos de servicios: Servicios Estándar y Servicios Especiales. La prestación de los Servicios Especiales es proporcionada a solicitud de los usuarios, y TCA está facultado a cobrar una tarifa o precio por ello, según corresponda. En el caso de la prestación de los Servicios Estándar, los usuarios están obligados a pagar una contraprestación económica regulada por el Contrato de Concesión.
28. De acuerdo a la cláusula 8.20 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, OSITRAN realizará la primera revisión de las Tarifas. 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)⁸ de los EEUU.

X : es la variación anual promedio de la productividad.

29. El RPI es la inflación expresada en un índice general de precios, 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 OSITRAN y será revisado cada cinco años.
30. 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 OSITRAN para dicho quinquenio. Así, durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación, el factor de productividad es cero.
31. A partir del 23 de mayo de 2014 (inicio de explotación), entró en vigencia el tarifario de los servicios estándar en función a la nave y en función a la carga.

Cuadro N° 1 TARIFAS EN EL TERMINAL DE CONCENTRADOS DE MINERALES 2014 (En USD, sin IGV)		
Concepto	Unidad de Cobro	Vigente desde: 23/05/2014
Servicios Estándar en función a la nave		
Uso o alquiler de amarradero	Metro eslora por hora	0,76
Servicios Estándar en función a la carga		
Servicio de recepción, transporte y embarque	Movimiento	7,54
Fuente: TCA Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos		

⁸ CPI (Consumer Price Index) es el índice de precios al consumidor de los EEUU, publicado por el departamento de estadísticas laborales (The Bureau of Labor Statistics).



VI.2. CARGOS DE ACCESO

32. El 11 de agosto de 2014, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 038-2014-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso de TCA, el cual es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios que prestan los servicios de practica y remolaje. De esta forma, se genera 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.
33. Durante el 2014, existieron siete Contratos de Acceso vigentes correspondientes a los servicios esenciales de practica y remolaje, a los cuales se le consideró un pago de USD 0,0 y USD 70,0⁹, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre TCA y los usuarios intermedios. En total, son 3 empresas de servicios de remolaje y 4 empresas de practica; de éstas sólo la empresa Trabajos Marítimos S.A (TRAMARSA) brinda ambos servicios. (Ver Cuadro N°4).

Cuadro N° 2 CONTRATOS DE ACCESO VIGENTES: SERVICIOS DE PRACTICA Y REMOLAJE (USD, sin IGV)			
Servicio	Desde	Hasta	Monto
Remolaje			
Trabajos Marítimos SA. - TRAMARSA	12/11/2014	12/11/2015	70,00
Petrolera Transoceánica SA.	31/10/2014	31/10/2015	70,00
Inversiones Marítimas CPT Perú SAC. - INMARSA	03/12/2014	03/12/2015	70,00
Practica			
Trabajos Marítimos SA. - TRAMARSA	12/11/2014	12/11/2015	0,00
Triton Maritime Services SA.	24/11/2014	24/11/2015	0,00
Oceano Agencia Maritima	11/11/2014	11/11/2015	0,00
Prácticos Marítimos S.A.C. - PRAMAR	03/12/2014	03/12/2015	0,00

Fuente: TCA

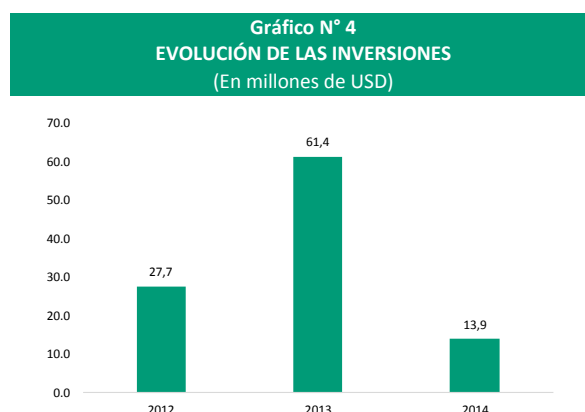
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos

⁹ El cobro es por maniobra de remolaje, por cada remolcador.



VII. Inversiones

34. La inversión realizada en el 2014 corresponde a USD 13,9 millones, el cual representó una disminución de 77,3% respecto al año anterior (USD 61,4 millones). Sin perjuicio de ello, cabe mencionar que con dicho monto se completó con la totalidad de la inversión comprometida (USD 113,2 millones, incluido IGV)¹⁰



Fuente: TCA

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos

¹⁰ Es importante señalar que el monto de compromiso de inversión se ajustó al monto de liquidación de la Obra del TCA.



VIII. Resultados Financieros

VIII.1. ESTADO DE RESULTADOS

35. En el 2014, TCA obtuvo ingresos operacionales por un monto de USD 12,6 millones, de los cuales el 96,6% está representado por los servicios en función a la carga, correspondiente a los servicios de transporte y embarque, así como la utilización de la infraestructura y equipamiento portuario del terminal. El servicio en función a la nave representó el 3,3%.
36. Con respecto a los costos de operación, éstos significaron el 95,8% de los ingresos totales, alcanzando los USD 12,1 millones; de los cuales el 48,2% correspondieron al pago de amortizaciones, principalmente, por concepto de inversiones, mientras que el pago de servicios prestados por terceros fue el 40% del total. Los gastos de administración registraron una participación del 9,7% respecto a los ingresos de la empresa, principalmente, por un incremento en la cuenta Servicios prestados por terceros, que se incrementó en más de diez veces respecto al 2013 y representó el 54,4% de los gastos de administración.
37. Sobre la base de lo señalado en los párrafos precedentes, existió una pérdida operativa que alcanzó el monto de USD 694 mil, lo cual significa un incremento de la pérdida de 184,4% con respecto al año anterior. Asimismo, los gastos financieros que ascendieron al 49,0% de los ingresos, estuvo conformado principalmente por los intereses generados por obligaciones financieras (73,6%) e intereses generados sobre deudas subordinadas (21,4%).

Cuadro N° 3 ESTADO DE RESULTADOS (En miles de USD)		
Concepto	2014	2013
Etapas operativas		
Ingresos operacionales	12 618	-
Costos operativos	(12 091)	-
Utilidad Bruta	527	-
Gastos administrativos	(1 202)	(244)
Otros gastos operativos, neto	(19)	-
Total gastos operativos, neto	(1 221)	(244)
Pérdida operativa	(694)	(244)
Otros ingresos		
Ingresos financieros	59	4
Gastos financieros	(6 181)	-
Diferencia en cambio, neta	(664)	(1 722)
Total otros gastos, neto	(6 786)	(1 718)
Pérdida antes del impuesto a las ganancias	(7 480)	(1 962)
Impuesto a las ganancias	2 346	976
Utilidad del año	(5 134)	(986)

Fuente: TCA

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

38. Finalmente, la utilidad antes de impuesto en el ejercicio 2014, alcanzó una pérdida de USD 7,48 millones, a los cuales se adiciona el pago de impuesto a la renta diferido de USD 2,34 millones, obteniendo una pérdida neta de USD 5,13 millones, un poco más de 4 veces mayor a las pérdidas del año anterior. Estos resultados son principalmente producto del proceso en el cual se encontraba la concesión en el 2014, esto es, finalización de las inversiones comprometidas e inicio de la explotación.

VIII.2. ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

39. Con respecto a la evolución de las cuentas del Estado de Situación Financiera, se observa que TCA ha incrementado el valor de sus activos en 7,9%, pasando de USD 156,6 millones en 2013 a USD 169,1 millones en el 2014. Dicho incremento fue impulsado principalmente por el aumento de las Cuentas por cobrar comerciales y diversas que tiene una participación del 6,3% y los activos intangibles que tienen una participación del 83,7%.
40. En cuanto a su composición, se observa que el activo corriente pasó de representar de 5,7% de los Activos Totales en el 2013 a 10,6% en 2014, que como se ha señalado producto de la Cuenta por cobrar comerciales y diversas. Ello produjo que el Activo No Corriente pase de representar el 94,3% del total de activos en el 2013 a 89,4% en el 2014.
41. El activo corriente registró un incremento del 102,5%, alcanzando los USD 17,9 millones, a consecuencia del aumento a USD 10,6 millones de las Cuentas por cobrar comerciales y diversas, la cual está compuesta principalmente por el Fondo en Fideicomiso (representa el 74,2% de la cuenta) producto de los préstamos obtenidos de diversos bancos comerciales.
42. Al analizar el activo no corriente, éstos se vieron influenciados principalmente por el incremento de los activos intangibles (en 2,3%), los cuales representan el 83,7% de los activos totales del 2014, principalmente producto de las inversiones realizadas en la construcción de la Faja Transportadora. Además, este efecto se vio debilitado por la reducción de la cuenta Crédito por impuesto general a las ventas, la cual sufrió una reducción de 18,1%.
43. Por el lado del pasivo corriente, este registró una caída considerable del 68,3%, debido principalmente a la disminución de la deuda de préstamos de los accionistas. Los cuales disminuyeron en USD 28,5 millones en el último año, generando que el Pasivo Corriente pase de una participación de 27,8% en el 2013 a 8,2% en el 2014. Por su parte, el Pasivo No Corriente se incrementó en 46,3%, al pasar de USD 80,1 millones a USD 117,2 millones de dólares en el 2014. Dicho incremento corresponde principalmente al aumento de 54,3% de la cuenta Obligaciones financieras que está relacionada a préstamos bancarios.

Cuadro N° 4					
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA					
(En miles de USD)					
ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2014	2013		2014	2013
ACTIVO CORRIENTE			PASIVO CORRIENTE		
Efectivo y equivalentes de efectivo	3 770	4 902	Obligaciones financieras	10 230	2 366
Cuentas por cobrar comerciales y diversas	10 645		Cuentas por pagar comerciales	1 028	5 810
Crédito por impuesto general a las ventas	2 820	3 960	Cuentas por pagar diversas	168	223
Saldo a favor por el impuesto a las ganancias	152	2	Cuentas por pagar a accionistas	2 410	35 210
Gastos contratados por anticipado	559				
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	17 946	8 864	TOTAL PASIVO CORRIENTE	13 836	43 609
ACTIVO NO CORRIENTE			PASIVO NO CORRIENTE		
Crédito por impuesto general a las ventas	5 653	6 899	Obligaciones financieras	85 684	55 534
Gastos contratados por anticipado	1 365	1 344	Cuentas por pagar a accionistas	28 942	22 761
Propiedad, planta y equipo, neto	1 940	1 116	pasivo por impuesto a las ganancias diferido, neto	2 559	1 800
Activos intangibles, neto	141 564	138 421	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	117 185	80 095
Instrumentos financieros derivados	620				
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	151 142	147 780	TOTAL PASIVO	131 021	123 704
			PATRIMONIO		
			Capital emitido	26 583	26 583
			Capital adicional	16 325	6 479
			Ganancias neta no realizada en instrumentos	415	
			Resultados acumulados	(5 256)	(122)
			TOTAL PATRIMONIO	38 067	32 940
TOTAL ACTIVO	169 088	156 644	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	169 088	156 644

Fuente: TCA

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

44. Al 31 de diciembre de 2014, el Patrimonio de la empresa fue de USD 38,1 millones lo que representó un incremento de 15,6% respecto al año anterior. Dicha variación fue resultado de un aumento en el capital adicional producto de la diferencia acumulada entre el valor nominal y el valor presente de los préstamos recibidos de los accionistas. Cabe señalar que el patrimonio neto representó el 22,5% del activo total de la empresa. Asimismo, el capital está conformado por 74 228 500 acciones comunes de un valor nominal de S/. 1,00 cada una.

VIII.3. RATIOS FINANCIEROS

45. Al analizar los ratios financieros se observa que tanto el ROE¹¹ como el ROA¹² tienen valores negativos producto de que las utilidades son negativas en los años 2014 y 2013, lo que indicaría que cada unidad monetaria invertida por los accionistas y por la empresa les genera pérdida.

Cuadro N° 5 RATIOS FINANCIEROS					
Ratio	2014	2013	Ratio	2014	2013
Ratios de Rentabilidad			Apalancamiento /endeudamiento		
Margen operativo	-0,06	-	Apalancamiento /endeudamiento	3,44	3,76
Margen neto	-0,41	-	Grado de endeudamiento	0,77	0,79
ROE	-0,13	-0,03	Grado de patrimonio	0,23	0,21
ROA	-0,03	-0,01			
Ratios de Liquidez					
Liquidez clásica	1,30	0,20			
Prueba ácida	1,25	0,20			
Liquidez absoluta	0,27	0,11			

Fuente: TCA

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

46. Por otro lado, los ratios de apalancamiento nos indican que es una empresa que financia sus operaciones con deuda, y esto es debido a las obligaciones financieras que tiene la empresa, las cuales adquirió con la finalidad de llevar a cabo las obras civiles y equipamiento de la Faja Transportadora.
47. Con respecto a los ratios de liquidez, se observa que la empresa ha ganado capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos. Esto se debe a dos razones la principal es la reducción de las obligaciones financieras de corto plazo y la segunda razón es el incremento del Activo Corriente.

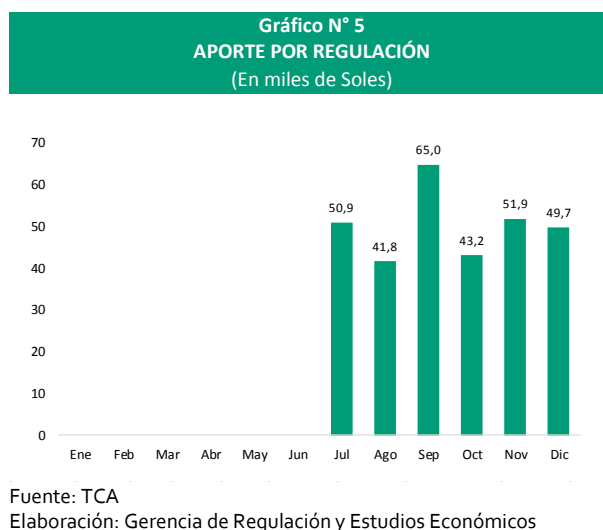
¹¹ Return on Equity, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: ROE= Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

¹² Return on Assets, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activo Total.



IX. Pagos al Estado

48. Acorde con la cláusula 8.21 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 2% de los Ingresos Mensuales que obtenga el Concesionario por la prestación de los servicios. Este monto no incluye el aporte por regulación del Concesionario.
49. Por su parte, de acuerdo con la cláusula 13.18, del Contrato de Concesión, TCA 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 en el artículo 14 de la Ley 26917 y el Reglamento General de Supervisión de OSITRAN.
50. El pago realizado en el 2014, por concepto de aportes de regulación superó los S/. 302,4 mil. Donde el mes que tuvo el mayor aporte fue el mes de setiembre. Cabe señalar que el inicio de la explotación se dio a finales de mayo de 2014, por lo que a partir de julio se registra el pago por aporte por regulación.



ANEXOS



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Transportadora Callao S.A.

Terminal de embarque de concentrados de minerales en el Terminal Portuario del Callao

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao.	Cláusula 2.7. (p. 25)
2	Fecha de suscripción	28 de enero de 2011.	Contrato de Concesión.
3	Plazo de concesión	20 años.	Cláusula 4.1. (p. 32)
4	Factor de competencia	▪ Declaratoria de interés. ▪ Iniciativa privada.	Contrato de Concesión.
5	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.9 (p. 26)
6	Tipo de contrato	DBOFT: diseño, construcción, financiamiento, operación y transferencia.	Cláusula 1.15.32.
7	Adendas	Adenda 1: 14 de enero de 2014.	Adenda 1
8	Capital mínimo	USD 18 000 000,00 (Dieciocho millones y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América).	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 29)
9	Obras de infraestructura	▪ <u>Expediente técnico:</u> (1) APN deberá designar al supervisor del diseño hasta 60 días desde la fecha de suscripción del contrato. (2) El concesionario dentro de los 9 meses a partir de la comunicación de (1) deberá presentar a APN para aprobación el expediente técnico. (3) APN tendrá como máximo 60 días calendario a partir de recibido (2) para emitir observaciones o para su aprobación. (4) El concesionario dispondrá de máximo 15 días para subsanar en caso de observaciones. Posteriormente, el APN dispondrá de 15 días para evaluar las subsanaciones. ▪ <u>Supervisión de diseño:</u> El concesionario asumirá el costo de la supervisión de diseño y obras incluido el IGV. El monto máximo será hasta el 5% del monto referencial de la inversión. ▪ <u>Inicio de la construcción:</u> El concesionario deberá iniciar a más tardar hasta los 30 días calendario a partir de: i) Se haya efectuado la entrega del área de la concesión. ii) se haya otorgado las servidumbres necesarias. iii) aprobado el expediente técnico. iv) aprobación del estudio de impacto ambiental. v) obtención del certificado de inexistencia de restos arqueológico. vi) autorizaciones y licencias de autoridades gubernamentales. vii) acreditación de fondos. ▪ <u>Supervisión de obras:</u> Los pagos del supervisor de obras serán pagados por el OSITRAN a costa del concesionario.	Sección VI (p. 41-46)
10	Garantías a favor del concedente	▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de la Ejecución de la Obras:</u> - USD 18 millones. - Debe mantenerse en vigencia desde la fecha de suscripción del Contrato hasta la suscripción del Acta de recepción de las obras. ▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u> - USD 9 millones. - La garantía se otorga desde la suscripción del Contrato hasta 12 meses posteriores a la caducidad del Contrato.	Cláusula 9.2.1. (p. 62) Cláusula 9.2.2. (p. 62)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Transportadora Callao S.A.

Terminal de embarque de concentrados de minerales en el Terminal Portuario del Callao

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Garantías del concedente	El Concedente garantiza al Concesionario que le prestará el apoyo que fuere necesario para asegurar la debida protección de los bienes de la concesión, con el fin de garantizar la prestación ininterrumpida de los servicios sin perjuicio de la responsabilidad del Concesionario respecto de los mismos. En ningún caso, la referida garantía constituirá una garantía financiera.	Cláusula 9.1. (p. 61)
12	Garantías a favor de acreedores permitidos	▪ Para garantizar el endeudamiento Garantizado Permitido, sobre lo siguiente: - Derecho de Concesión - Ingresos de la Concesión, netos de la retribución y del Aporte por Regulación. - Acciones o participaciones del Concesionario.	Cláusula 9.3. (p. 63)
13	Compromiso de inversión	Monto referencial de la inversión asciende a USD 120 330 000,00 (Ciento veinte millones trescientos treinta mil y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de Norteamérica) incluido el IGTV.	Declaración de interés de la iniciativa.
14	Solución de controversias	▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje, modalidades: de conciencia, de derecho (para controversias menores o iguales a USD 10 000 000,00 y mayores a USD 10 000 000,00).	Cláusula 15.11. (p. 95) Cláusula 15.12. (p. 96)
15	Penalidades	▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: - Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre 0,8 y 400 UIT's). - Régimen de bienes (entre 0,8 y 80 UIT's). - Obras de infraestructura portuaria (entre 0,8 y 80 UIT's). - Conservación de la Concesión (3,2 y 4 UIT's). - Explotación de la Concesión (variable en función del IBTA o UIT). - Garantías (3,2 y 8 UIT's). - Régimen de Seguros (0,5% del monto de la prima respectiva, 10% del monto del siniestro, entre 0,8 y 80 UIT's). - Consideraciones Generales Socio Ambientales (0,8 Y 2,4 UIT's). - Competencias Administrativas (8 UIT's).	Cláusula XVIII (p. 102,103) Anexo 14 (p. 144-150)
16	Causales de caducidad	▪ El Contrato se declarará terminado por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales: - 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. - Otras causales no imputables a las partes.	Cláusula 14.1.1. (p. 85) Cláusula 14.1.2. (p. 85) Cláusula 14.1.3. (p. 85) Cláusula 14.1.4. (p. 87) Cláusula 14.1.5. (p. 87) Cláusula 14.1.6. (p. 87) Cláusula 14.1.7. (p. 88)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Transportadora Callao S.A.

Terminal de embarque de concentrados de minerales en el Terminal Portuario del Callao

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
17	Equilibrio económico-financiero	▪ Mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio económico-financiero, en caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables en la medida que tenga exclusiva relación a aspectos económico-financieros vinculados a la variación de ingresos o costos de la Sociedad Concesionaria. ▪ El equilibrio será restablecido siempre que las condiciones anteriores hayan tenido implicancias en la variación de ingresos o la variación de costos, o ambos a la vez, relacionados a los Servicios Estándar. ▪ El Regulador establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre: a) Los resultados antes de impuesto resultante del ejercicio. b) El recálculo de los resultados antes de impuestos del mismo ejercicio aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurra como consecuencia de los cambios a los que se refiere la presente cláusula. ▪ Si el desequilibrio supera el 10% se procederá a restablecerlo otorgando una compensación a la Sociedad Concesionaria por el desequilibrio calculado; o viceversa, si el desequilibrio afecta al Concedente se compensará al mismo incrementando la Retribución en los montos resultantes.	Cláusula 8.23. (p. 59)
18	Pólizas de seguros	▪ Seguros personales para trabajadores. ▪ Seguros contra todo riesgo de Construcción y Montaje. ▪ Seguro de todo riesgo de obras civiles y terminadas. ▪ Seguro de responsabilidad civil general, contractual, extra-contractual, patronal.	Cláusula 10.3. (p. 70) Cláusula 10.4. (p. 70) Cláusula 10.5. (p. 71) Cláusula 10.6. (p. 72)
19	Inicio de operaciones	▪ La explotación solo podrá iniciarse si el concesionario ha cumplido con contratar y mantener la vigencia de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato de Concesión y de las pólizas de seguros que se exigen en el Contrato, de acuerdo con los plazos y condiciones establecidos en el mismo. ▪ La fecha de inicio de Explotación se computará a partir que la APN otorgue su conformidad con respecto a las obras, según lo previsto en el Expediente técnico.	Cláusula 8.12. (p. 54) Cláusula 8.13. (p. 54)
20	Niveles de servicio y productividad	▪ Durante la ejecución de la obra y hasta seis meses posteriores de suscrito el acto de recepción de obras, no se exigirá al concesionario el cumplimiento de los niveles de servicio y productividad. ▪ <u>Tiempo de espera de nave:</u> El tiempo de espera de cualquier nave no podrá exceder de cuatro (4) horas. ▪ <u>Tiempo de inicio de embarque de mercancía:</u> El concesionario dispondrá de tres (3) horas desde el momento que el buque esté atracado al muelle. ▪ <u>Indicadores de productividad:</u> Rendimiento neto no menor de 1 600 toneladas hora. La metodología para la medición de los niveles de servicio y productividad será establecida por APN.	Anexo 3 (p. 111)
21	Tarifas	▪ Hasta el quinto año las tarifas máximas ofertadas por el Concesionario no podrán superar: - Tarifa a la nave: USD 0,70/metro de eslora-hora. - Tarifa a la carga: USD 6,97/tonelada embarcada.	Anexo 5 (p. 114)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Transportadora Callao S.A.
Terminal de embarque de concentrados de minerales en el Terminal
Portuario del Callao

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
22	Revisión y reajustes tarifarios	▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, el REGULADOR realizará la primera revisión de la Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI-X", tanto para los servicios estándar como para los especiales con tarifa. Las siguientes revisiones de las tarifas máximas se realizarán cada cinco (05) años, siguiendo las normas y procedimientos establecidos en el RETA. ▪ Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos doce (12) meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el Regulador para dicho quinquenio (X será cero para los cinco (05) primeros años, contados desde el inicio de la explotación).	Cláusula 8.20. (p. 57)
23	Retribución al Estado	El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 2% de los Ingresos mensuales que obtenga el concesionario por la prestación de los servicios a partir del inicio de la explotación hasta la caducidad de la Concesión.	Cláusula 8.21. (p. 58)





Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar, San Isidro

Teléfono: (511) 440 5115

Info@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente

Jorge Cárdenas

César Balbuena

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Manuel Carrillo

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada

**Jefe de Estudios
Económicos**

José Aguilar

Jefe de Regulación

ELABORACIÓN Y DISEÑO

Wilmer Zela