



Fuente: Página Web de Transportadora del Callao S.A.

INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales

2015

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos





CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	6
I.1. Composición del Concesionario	6
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	6
I.3. Área de Influencia	8
I.4. Principales activos de la Concesión	8
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS POR EL CONCESIONARIO.....	9
II.1. Servicio Estándar	9
II.2. Servicios Especiales	9
II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso	9
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....	11
III.1. Principales Clientes.....	11
III.2. Trafico de servicios	11
IV. TARIFAS, CARGOS Y PRECIOS.....	13
IV.1. Tarifas de los Servicios Regulados	13
IV.2. Cargos de Acceso	14
V. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO	15
V.1. Evolución de las inversiones.....	15
V.2. Retribución y Aporte por regulación	15
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	17
VI.1. Niveles de servicio y Productividad	17
VI.2. Accidentes	17
VI.3. Reclamos, Sanciones y Penalidades.....	18
VII. ANALISIS FINANCIERO	19
VII.1. Estado de resultados	19
VII.2. Estado de situación financiera	20
VII.3. Indicadores Financieros	20
VIII. CONCLUSIONES	23
ANEXOS	
ANEXOS I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....	24
ANEXOS II: RESUMEN ESTADÍSTICO	28



GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1 : TRÁFICO DE NAVES, 2014-2015	11
GRÁFICO N° 2 : TRÁFICO DE CARGA, 2014 - 2015	12
GRÁFICO N° 3 : INVERSIONES RECONOCIDAS, 2014-2015	15
GRÁFICO N° 4 : NÚMERO DE ACCIDENTES Y HERIDOS, 2014 -2015.....	18
GRÁFICO N° 5 : RATIOS DE RENTABILIDAD, 2014-2015.....	21
GRÁFICO N° 6 : RATIOS DE LIQUIDEZ, 2014-2015.....	22
GRÁFICO N° 7 : RATIOS DE ENDEUDAMIENTO, 2014-2015.....	22

CUADROS

CUADRO N° 1 : TARIFAS EN EL TERMINAL DE CONCENTRADOS DE MINERALES, 2014-2015	13
CUADRO N° 2 : CONTRATO DE ACCESO VIGENTES: SERVICIO DE PRACTICAJE Y REMOLCAJE	14
CUADRO N° 3 : RETRIBUCIÓN Y APOORTE POR REGULACIÓN, 2014-2015.....	16
CUADRO N° 4 : NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD, 2015	17
CUADRO N° 5 : ESTADOS DE RESULTADOS 2014-2015.....	19
CUADRO N° 6 : ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA 2014-2015	20

ILUSTRACIÓN

ILUSTRACIÓN 1: PARÁMETROS DE LAS OBRAS Y EQUIPAMIENTOS MÍNIMOS.....	7
---	---



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo brindar información ordenada y sintetizada sobre el comportamiento de la Concesión durante el último ejercicio anual. Así como el análisis del progreso y contexto del trabajo del Concesionario.

Transportadora Callao S.A. (el Concesionario o Transportadora Callao) compuesta accionarialmente por las empresas Impala Perú S.A.C. (30,0%), Perubar S.A. (30,0%), Sociedad Minera El Brocal S.A.A. (8,0%), Minera Chinalco Perú S.A. (7,0%) y Santa Sofía Puertos S.A. (25,0%), firmó el 28 de enero de 2011 con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao (Contrato de Concesión).

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 2015, Transportadora Callao tuvo como principales clientes a las líneas navieras, en particular destaca Horizon Shipping Ltd y Trafigura Maritime Logistics Pte. Ltd. Dry con un 42,0% y 28,0%, respectivamente. En cuanto al número de naves ese mismo año se atendieron 185 naves, cantidad superior en 107,9% que el año anterior, principalmente, por el mayor número de meses que se operó en el 2015 respecto al 2014. Similar comportamiento se presentó en la carga movilizada que se incrementó en 98,3% respecto al 2014 y alcanzó los 3 275 miles de toneladas, caracterizándose por una importante participación del concentrado de Zinc (46,2%) en la exportación.

El Concesionario presta el Servicio Estándar tanto a la Nave como a la Carga. El primero de ellos no ha sufrido variación en su tarifa, mientras que el segundo pasó de USD 7,54 por tonelada en el 2014 a USD 7,52 por tonelada en el 2015. Por su parte, todos los contratos respecto a los cargos de acceso se renovaron vía adenda por un año más sin variación en el valor de los cargos. Así, el cargo de acceso para el servicio de practicaaje fue de USD 70,0 y para el servicio de practicaaje se mantuvo en USD 0,0.

En el 2015, Transportadora Callao realizó inversiones por USD 10,33 millones con lo cual completó las inversiones comprometidas según el Contrato de Concesión. De otro lado, la retribución al Estado, a través de la Autoridad Portuaria Nacional alcanzó los S/. 936,0 miles y el aporte por regulación los S/. 766,7 miles.

A partir del año 2015, se inició la medición de la calidad del servicio Transportadora Callao, registrándose que el nivel de productividad medido en toneladas por hora esperado fue alcanzado durante todo el primer año de medición. En cuanto al número de accidentes, se presentaron una disminución de 14 a 4 accidentes en el 2015.

Los ingresos del Concesionario se incrementaron en 97,5% en el 2015; sin embargo, la utilidad neta muestra resultados aún más negativos que el año anterior, ello como consecuencia, principalmente, de un incremento importante en los gastos financieros. De forma similar, se presentó una disminución en el Activo (7,9%) y Pasivo (4,4%) del Concesionario como consecuencia de la disminución del "Activo intangible" y "Obligaciones financieras", respectivamente. Los indicadores financieros muestran resultados diversos, los indicadores de rentabilidad muestran una mejora en el margen operativo y neto, sin embargo, resultados negativos en el ROE y ROA. Por su parte, los ratios de liquidez muestran mejoras en sus indicadores mostrando que el Concesionario tiene mayor capacidad de cobertura en



su deuda de corto plazo que el año anterior. Finalmente, los ratios de endeudamiento indican que la dependencia de la Concesión por parte de terceros se ha incrementado y que la deuda principal es de largo plazo, en línea con la etapa inicial en que se encuentra la Concesión.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición del Concesionario

1. Transportadora Callao está compuesta accionarialmente por las empresas Impala Perú S.A.C. (30,0%), Perubar S.A. (30,0%), Sociedad Minera El Brocal S.A.A. (8,0%), Minera Chinalco Perú S.A. (7,0%) y Santa Sofía Puertos S.A. (25,0%). Esta composición sigue siendo la misma desde el inicio de operaciones.
2. Cabe mencionar que Santa Sofía Puertos S.A. pertenece al Grupo Romero¹ y que cuenta con el 99,99% de participación accionarial del Terminal Internacional del Sur S.A.² que administra el Puerto de Matarani.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

3. El Contrato de Concesión tiene como objeto el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao. Fue suscrito entre el MTC y Transportadora Callao el 28 de enero de 2011 con una vigencia de 20 años.
4. El referido contrato brinda al Concesionario el derecho de operar el terminal bajo la modalidad de monoperador; esto es, Transportadora Callao 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 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 OSITRAN.
5. La inversión comprometida asciende a USD 120,3 millones (cifra que incluye IGV). Las obras y equipamientos mínimos están referidas a los siguientes parámetros:

¹ Ver: [http://www.gruporomero.com.pe/static/2015-06/2015-06-02155918_1f3cfcof-boaa-474d-909f-379b2afa5e23\\$6f6448ad-74d8-4863-a870-9648d354264d\\$5e9b7cd8-d629-4756-bb57-b4468b340d82\\$File\\$pt\\$1.pdf](http://www.gruporomero.com.pe/static/2015-06/2015-06-02155918_1f3cfcof-boaa-474d-909f-379b2afa5e23$6f6448ad-74d8-4863-a870-9648d354264d$5e9b7cd8-d629-4756-bb57-b4468b340d82$File$pt$1.pdf)

² Estados Financieros auditados 2015.



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 depósitos • 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 mantenimiento 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

6. 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-X³. 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.
7. De acuerdo a la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión, Transportadora Callao 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. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación⁴.
8. Finalmente, 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

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 13.18 del Contrato de Concesión.



Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao, conforme al Anexo A de la Adenda.

I.3. Área de Influencia

9. El área de influencia, en general, es aquella área en el que se genera el grueso del tráfico; esto es, el territorio situado tras él en el que se originan los principales flujos comerciales (exportaciones o importaciones) canalizados a través de sus instalaciones. En el caso del Terminal de embarque de Concentrados de Minerales el área de influencia está conformado por Lima, Cerro de Pasco, Junín y Huancavelica⁵.

I.4. Principales activos de la Concesión

10. El terminal cuenta con un sistema de Faja Transportadora con las siguientes características:

- Faja tubular : 3 200 m
- Faja Tripper : 500 m
- Puente de acceso : 300 m
- Muelle : 218 m
- Capacidad de Diseño : 2 300 Tonelada/hora
- Potencia : 2,5 Mw
- Tamaño máximo nave : 60 000 Tonelada DWT
- Profundidad de dragado : 14 m
- Calado máximo : 13,1 m

⁵ Se ha considerado la ubicación de las zonas de operación de las empresas mineras.
Ver: http://www.mincetur.gob.pe/newweb/Portals/o/Mapa_Mineria.pdf



II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS POR EL CONCESIONARIO

11. De acuerdo al Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro de la infraestructura portuaria. Dicha exclusividad no aplica para los servicios de practica y remolaje, los cuales están sujetos al Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público de OSITRAN. 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. Servicio Estándar

12. 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.

13. 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

14. 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:

15. 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.
16. 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

17. 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

18. Dado que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monopropietario, 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 practica y remolaje. 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.

19. La prestación de los servicios esenciales de practicaje 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.



III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

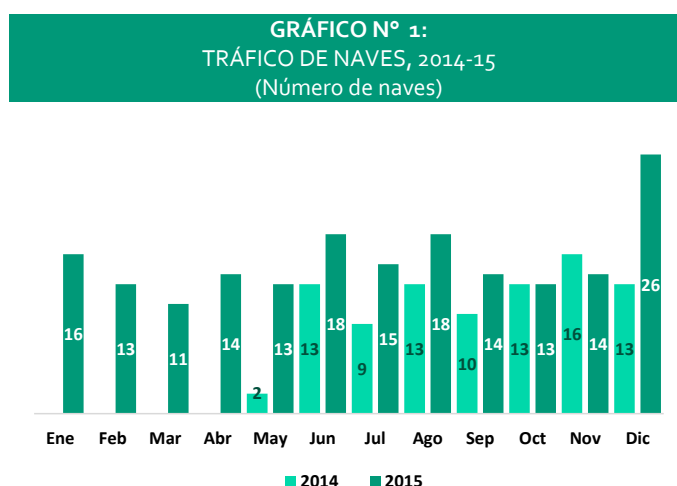
III.1. Principales Clientes

20. En el año 2015 los principales clientes fueron las líneas navieras Horizon Shipping Ltd (42,0%) Trafigura Maritime Logistics Pte Ltd Dry (28,0%), Daiichi Chuo Shipping (America) Inc. (6,1%) y Mol bulk carriers Pte. Ltd. (4,9%).

III.2. Trafico de servicios

a) Servicio Estándar a la nave

21. En el 2015, el Transportadora Callao atendió 185 naves, cantidad superior en 96 naves que el año anterior, lo cual representó un incremento de 107,9%. Este importante incremento esta explicado, principalmente, por el menor número de meses de operación en el 2014 toda vez que el Concesionario inicio operación a partir del mes de mayo de 2014. Sin perjuicio de ello, si comparamos de junio-diciembre de los dos últimos años se observa que el número de naves atendidas por Transportadora Callao se ha incrementado en 47,2% en el 2015.



Fuente: Transportadora Callao.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

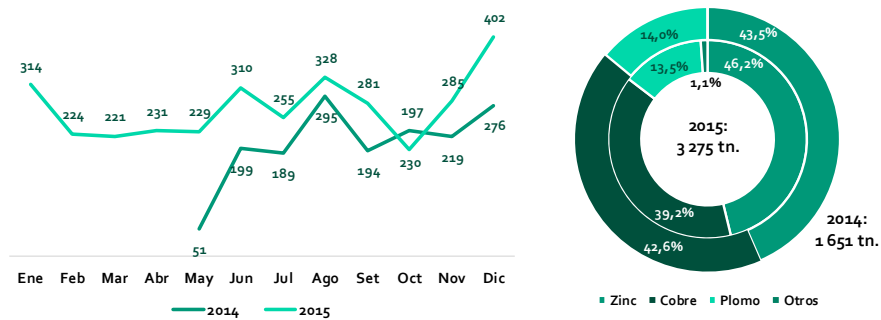
22. Con relación al tráfico mensual, el mes con mayor cantidad de naves atendidas fue el mes de diciembre con un total de 26 naves, y en el mes que menos naves arribaron fueron el mes de marzo con 11 naves. Finalmente, el promedio mensual de tráfico naves en el 2015 (16,3 naves) fue superior respecto al 2014 (11,1 naves).

b) Servicio Estándar en función a la carga

23. En el 2015, Transportadora Callao movilizó 3 275 toneladas de concentrado de minerales, lo que representó un incremento de 98,3%, respecto al 2014. En línea con el número de naves movilizadas se muestra que el mes de diciembre de 2015, fue el mes donde se movilizó mayor concentrado de minerales.



GRÁFICO N° 2:
TRÁFICO DE CARGA, 2014 - 15
(Miles de toneladas)



Fuente: Transportadora Callao.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

24. De otro lado, el tráfico promedio mensual en el 2015 (272,9 miles de toneladas) es superior al presentado en el 2014 (206,4 miles de toneladas). En cuanto al tipo de carga, en el 2015 se acentuó la mayor importancia relativa que presenta el Zinc, que tenía una participación de 43,5% en el 2014 pasó a tener una participación de 46,2% en el 2015.
25. Finalmente, en el 2015 se exportó otro tipo de concentrado de minerales, como plata, que representó un 1,1% del total de carga movilizada.



IV. TARIFAS, CARGOS Y PRECIOS

IV.1. Tarifas de los Servicios Regulados

26. 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.
27. 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 de las tarifas iniciales. 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)⁶ de los EEUU.

X : es la variación anual promedio de la productividad.

28. 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.
29. 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.
30. A partir del 10 de junio de 2015, entró en vigencia el tarifario de los servicios estándar en función a la nave y en función a la carga, siendo la primera modificación luego de la tarifa inicial establecida el 23 de mayo de 2014. Como se observa en el Cuadro N° 1, el Servicio de Estándar en función a la carga es el único que ha sufrido una variación, lo que se tradujo en una reducción de USD 7,54 en el 2014 a USD 7,52 en el 2015.

CUADRO N° 1: TARIFAS EN EL TERMINAL DE CONCENTRADOS DE MINERALES, 2014-15 (USD, sin IGV)			
Concepto	Unidad de cobro	Vigente desde: 23/05/2014	Vigente desde: 10/06/2015
Servicios estandar en función a la nave			
Uso o alquiler de amarradero	Metro de eslora- Hora	0,76	0,76
Servicios estandar en función a la carga			
Servicio de recepción, transporte y embarque	Tonelada métrica	7,54	7,52

Fuente: Transportadora Callao.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

⁶ 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*).



IV.2. Cargos de Acceso

31. El 11 de agosto de 2014, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 038-2014-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso de Transportadora Callao, el cual 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.
32. Durante el 2015, existieron siete Contratos de Acceso vigentes correspondientes a los servicios esenciales de practica y remolcaje, a los cuales se le consideró un pago de USD 0,0 y USD 70,0, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre TCA y los usuarios intermedios. En total, son 3 empresas de servicios de remolcaje 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 : CONTRATO DE ACCESO VIGENTES: SERVICIO DE PRACTICA Y REMOLCAJE (USD, sin IGV)				
EMPRESAS	DESDE	HASTA	RENOVACIÓN	MONTO
Remolcaje				
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	09/12/2015	09/12/2016	Adenda N° 1	70,0
Petrolera Transoceánica SA.	27/11/2015	27/11/2016	Adenda N° 1	70,0
Inversiones Marítimas CPT Perú SAC. - INMARSA	04/12/2015	04/12/2016	Adenda N° 1	70,0
Practica				
Trabajos Marítimos SA. - TRAMARSA	13/11/2015	13/11/2016	Adenda N° 1	0,00
Triton Maritime Services SA.	09/12/2015	09/12/2016	Adenda N° 1	0,00
Océano Agencia Marítima SA.	27/11/2015	27/11/2016	Adenda N° 1	0,00
Prácticos Marítimos SAC. - PRAMARSAC	04/12/2015	04/12/2016	Adenda N° 1	0,00

Fuente: Transportadora Callao.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

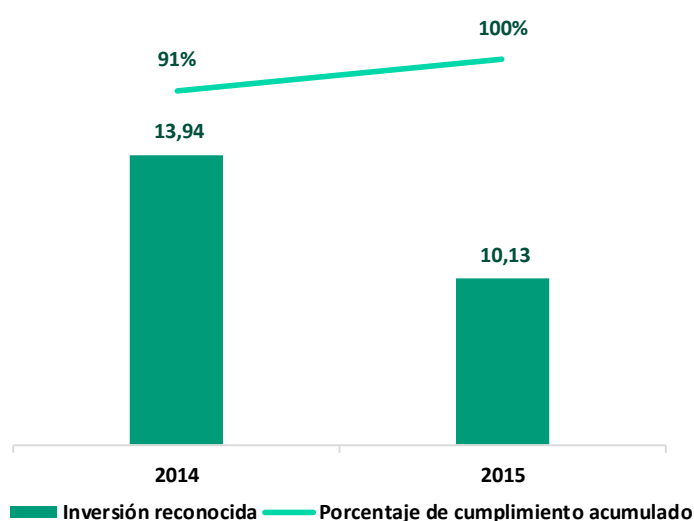


V. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Evolución de las inversiones

33. La inversión realizada en el 2015 corresponde a USD 10,1 millones, el cual representó una disminución de 27,3% respecto al año anterior (USD 13,9 millones). Sin perjuicio de ello, cabe mencionar que con dicho monto se completó la inversión comprometida establecida en el Contrato de Concesión (USD 113,2 millones, incluido IGV)⁷

GRÁFICO N° 3:
INVERSIONES RECONOCIDAS Y PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO ACUMULADO, 2014-15
(Millones de USD)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

V.2. Retribución y Aporte por regulación

34. 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.
35. Por su parte, de acuerdo con la cláusula 13.18, del Contrato de Concesión, Transportadora Callao 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 de Aporte por Regulación.
36. El pago realizado en el 2015, por concepto de aportes de regulación ascendió a S/. 766,7 mil, monto superior en 153,5% con respecto al año anterior; sin embargo, cabe considerar que los aportes del 2014 correspondieron a sólo seis meses (de julio a diciembre). Por otro lado, la retribución a la APN alcanzó los S/. 1 616,7 miles que representó un incremento de 123,2%, respecto al 2014. Al igual que en el caso de aporte por regulación descrito anteriormente, la retribución del 2014 correspondió a los meses de julio a diciembre.

⁷ Es importante señalar que el monto de compromiso de inversión se ajustó al monto de liquidación de la Obra del Transportadora Callao.



CUADRO N° 3 :
RETRIBUCIÓN Y APOORTE POR REGULACIÓN, 2014-15
(Miles de Soles)

CONCEPTO	2014	2015
Autoridad Portuaria Nacional - APN	724,5	1 616,7
OSITRAN	302,4	766,7
TOTAL	1 026,9	2 383,4

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio y Productividad

37. 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 tal sentido, la medición se inició a partir de diciembre de 2014.

CUADRO N° 4 : NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD, 2015							
INDICADOR	APLICACIÓN	UNIDAD DE MEDICIÓN	CALIDAD MÍNIMA	TRIMESTRE DE EXPLOTACIÓN			
				3° Dic/Feb 2015	4° Mar/May 2015	5° Jun/Ago 2015	6° Set/Nov 2015
Tiempo de Espera de Nave	Operación individual	Número de operaciones que no lograron el NSP	Máximo 4 horas	5	7	0	3
Tiempo de Inicio de Embarque de Mercancía	Operación individual	Número de operaciones que no lograron el NSP	Máximo 3 horas	12	9	7	6
Productividad	Promedio Trimestral	Toneladas por hora	Mayor a 1600	1 615,8	1 643,7	1 755,3	1 837,2

Fuente: Plan de negocios 2016 de Transportadora Callao.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

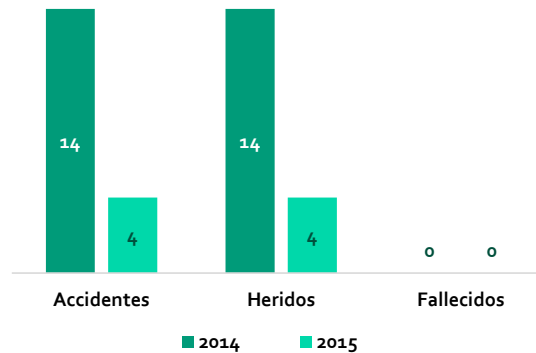
38. El objetivo de establecer niveles de servicios y productividad es brindar a los usuarios de las infraestructuras portuarios un mínimo nivel de calidad de servicios, lo cual redundaría en una mayor eficiencia en los procesos de importación/exportación de sus productos y menores costos.
39. En cuanto al Tiempo de espera de nave se observar que el Concesionario alcanzó los niveles establecidos contractualmente en el quinto trimestre de la Concesión (junio/agosto 2015). En el tercer, cuarto y sexto trimestre el Concesionario obtuvo niveles mayores a los esperados. De otro lado, los niveles del indicador Tiempo de inicio de embarque de mercancía, el Concesionario obtuvo valores superiores a lo esperado contractualmente.
40. Finalmente, el indicador de productividad muestra que el Concesionario alcanzó con movilizar más de 1 600 toneladas por hora durante todos el año 2015.

VI.2. Accidentes

41. En el 2015 el número de accidentes fue de cuatro (4), lo que significa una disminución de diez (10) accidentes respecto al 2014. Al igual que el año anterior, todos los accidentes causaron en cada uno de ellos un herido. Es decir, en el 2015 existieron cuatro (4) heridos, con la salvedad que no hubo fallecidos.



GRÁFICO N° 4 :
NÚMERO DE ACCIDENTES Y HERIDOS, 2014 -15



Fuente: Plan de negocios 2016 de Transportadora Callao.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

42. Respecto al tipo de accidentes, los cuatro accidentes tuvieron la característica de ser del Tipo B, es decir, accidentes con daños materiales y heridos.

VI.3. Reclamos, Sanciones y Penalidades

43. El número de reclamos, al igual que en el 2014, fue de cero en el 2015. Similarmente, en el 2015 no se ha presentado alguna sanción al concesionario.



VII. ANALISIS FINANCIERO

VII.1. Estado de resultados

44. En el 2015, Transportadora Callao obtuvo ingresos operacionales por un monto de USD 25,3 millones, de los cuales el 97,5% provienen por la prestación de 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 2,3%.
45. Con respecto a los costos de operación, éstos significaron el 70,4% de los ingresos totales, alcanzando los USD 17,8 millones; de los cuales el 54,3% correspondieron al pago de amortizaciones, principalmente, por concepto de inversiones, mientras que el pago de servicios prestados por empresas relacionadas y terceros fue el 45,4% del total⁸.
46. Los gastos operativos presentaron un incremento de 9,3% respecto al año anterior; sin embargo, en términos relativos respecto al total de ingresos representó una disminución. Así, mientras en el 2014 los gastos operativos representaron el 9,7% de los ingresos operacionales, durante 2015, dichos gastos ascendieron al 5,3%. Ello muestra una mejora en la eficiencia de gestión del Concesionario.

CUADRO N° 5 : ESTADOS DE RESULTADOS 2014-15 (Miles de USD)		
Concepto	2015	2014
Ingresos operacionales	25 296	12 618
Costos operativos	-17 814	-12 091
Utilidad bruta	7 482	527
Gastos administrativos	-1 387	-1 202
Otros gastos operativos, neto	52	-19
Utilidad operativa	6 147	-694
Ingresos financieros	0	59
Gastos financieros	-9 324	-6 181
Diferencia en cambio, neta	-1 086	-664
Pérdida antes del impuesto a las ganancias	-4 263	-7 480
Impuesto a las ganancias	-2 124	2 346
Utilidad neta	-6 387	-5 134

Fuente: Estados Financieros Auditados 2015.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

47. Finalmente, la utilidad después de impuestos registró pérdidas, las cuales aumentaron en un 24,4% respecto al 2014, lo cual puede ser explicado principalmente por los intereses generados por obligaciones financieras⁹. Cabe señalar que dichas obligaciones fueron incluso mayores que la utilidad operativa, en aproximadamente USD 7,1 millones. Es decir, solo estas obligaciones financieras generan pérdidas en las utilidades antes de impuestos.

⁸ Cabe señalar que la diferencia corresponde a la depreciación que en el 2015 alcanzo USD 53,000.

⁹ Cabe mencionar que los Gastos financieros están conformada por los siguientes conceptos: Intereses generados por obligaciones financieras, Intereses generados sobre deudas subordinadas, Intereses por préstamos de relacionadas, Valorización de instrumentos financieros derivados, Intereses por obligaciones comerciales y otros.



VII.2. Estado de situación financiera

48. Los Activos de Transportadora Callao tuvieron una disminución de 7,9% respecto año anterior, principalmente por el Activo No Corriente que se redujo en un 9,3%. Esta reducción corresponde a la amortización acumulada en las inversiones de la faja transportadora y dragado. Sin embargo, en el Activo Corriente se observa un incremento de 4,3% respecto al 2014 derivado principalmente de un aumento en las cuentas "Efectivo y equivalente de efectivo" (31,0%) y "Crédito por impuesto general a las ventas" (16,2%)¹⁰.
49. De otro lado, el activo más importante en la Concesión, al igual que en el 2014, sigue siendo el Activo intangible, que tiene una importancia relativa del 85,0%.
50. Por su parte, el Pasivo presenta una disminución de 4,4%, como producto de una disminución en las obligaciones financieras de largo plazo. Estas obligaciones corresponden a tres créditos con terceros que disminuyeron de USD 31,9 millones a USD 28,6 millones. Asimismo, el mayor Pasivo sigue siendo las obligaciones financieras de largo plazo, que para el 2014 representaba el 69,3% y 68,7% en el 2015.

CUADRO N° 6 : ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA 2014-15 (Miles de USD)					
	Al 31 de diciembre			Al 31 de diciembre	
ACTIVO CORRIENTE	2015	2014	PASIVO CORRIENTE	2015	2014
Efectivo y equivalente de efectivo	3 284,0	2 507,0	Obligaciones financieras	10 163,0	10 230,0
Cuentas por cobrar comerciales, neto	11 102,0	11 908,0	Cuentas por pagar comerciales	1 451,0	1 906,0
Crédito por impuesto general a las ventas	3 278,0	2 820,0	Cuentas por pagar diversas	302,0	171,0
Saldo a favor por el impuesto a las ganancias	354,0	152,0	TOTAL PASIVO CORRIENTE	11 916,0	12 307,0
Gastos contratados por anticipado	693,0	559,0			
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	18 711,0	17 946,0	PASIVO NO CORRIENTE		
ACTIVO NO CORRIENTE			Obligaciones financieras	107 958,0	116 155,0
Crédito por impuesto general a las ventas	1 411,0	5 653,0	Pasivo por impuesto a las ganancias diferido	4 216,0	2 559,0
Gastos contratados por anticipado	1 364,0	1 365,0	Instrumentos financieros derivados	1 230,0	-
Instalaciones, maquinaria y equipos, neto	1 842,0	1 940,0	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	113 404,0	118 714,0
Activo Intangible, neto	132 449,0	141 564,0	PATRIMONIO		
Instrumentos financieros derivados	-	620,0	Capital emitido	26 583,0	26 583,0
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	137 066,0	151 142,0	Capital adicional	16 325,0	16 325,0
			Ganancias neta no realizada en instrumentos	(808,0)	415,0
			Resultados acumulado	(11 643,0)	(5 256,0)
			TOTAL PATRIMONIO	30 457,0	38 067,0
TOTAL ACTIVO	155 777,0	169 088,0	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	155 777,0	169 088,0

Fuente: Estados Financieros Auditados 2015.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

51. Finalmente, el Patrimonio tuvo una disminución de 20% respecto al año 2014, ello como consecuencia, principalmente, de una mayor pérdida neta después de impuestos (resultados acumulados).

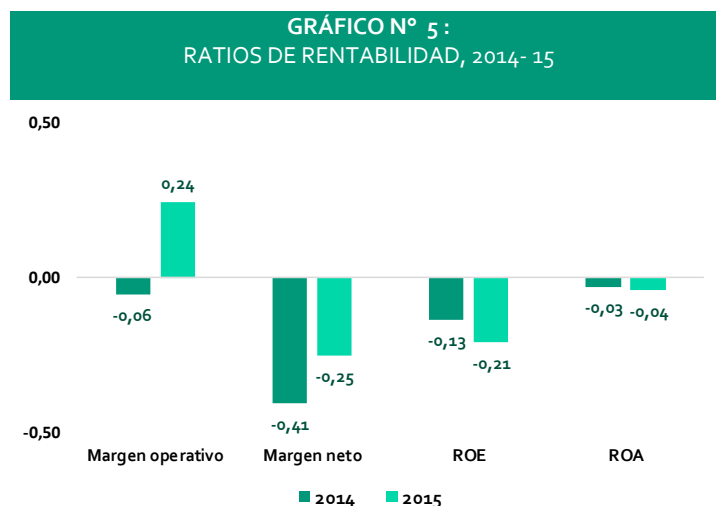
VII.3. Indicadores Financieros

a) Ratios de Rentabilidad

¹⁰ Corresponde al crédito fiscal por el impuesto general a las ventas originado principalmente por la construcción del Terminal de Embarque de Concentrado de Minerales en el Terminal Portuario del Callao. El crédito es aplicado a los saldos por pagar de dicho impuesto que se generaron principalmente por los servicios de transporte y embarque brindado a sus clientes.



52. El 2015 los indicadores de rentabilidad tienen diversos resultados, en principio existe un Margen operativo positivo (0,24), situación mejor que el 2014 donde se obtuvo un resultado negativo (-0,06). En línea con ello, el Margen neto a pesar de tener un resultado negativo este fue menor (en términos absolutos) que el 2014. Lo anterior estaría mostrando una mejora en la gestión operativa del Concesionario en la medida que sus gastos administrativos y costos operativos han mejorado su relación respecto al ingreso en ventas. En el 2014 los costos operativos y gastos administrativos representaban el 95,8% y 9,5% de los ingresos, respectivamente. En el 2015 estos pasaron a representar el 70,4% y 5,5%.



Fuente: Estados Financieros Auditados 2015.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

53. En contraste con lo anterior, el ROE¹¹ y ROA¹² que miden la rentabilidad del accionista y de la empresa por cada U.M invertida, respectivamente, presentaron resultados negativos, y en ambos casos fueron mayores (en términos absolutos) que el año anterior. Es decir, por cada Sol invertido en la Concesión en el 2015, la empresa y el accionista tendrán una pérdida mayor que el año anterior, 20,9% y 4,1%, respectivamente.

b) Ratios de Liquidez

54. Los ratios de liquidez indican el nivel de respuesta que tendría la empresa ante sus obligaciones de corto plazo. En ese sentido, el 2015 el Concesionario mostró un mayor nivel de respuesta frente a este tipo de deuda. Así, el ratio de liquidez clásica mide la cobertura del activo corriente sobre el pasivo corriente muestra un incremento de 1,46 en el 2014 a 1,57 en el 2015, lo que nos estaría indicando que existen activos que generan liquidez suficiente para hacer frente a toda la deuda de corto plazo. De igual manera, la Prueba ácida que relaciona activos más "líquidos"¹³ con el pasivo corriente muestra que el Concesionario puede cubrir toda su deuda de corto plazo

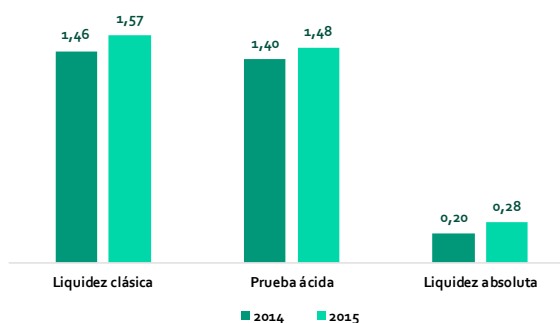
¹¹ Por sus siglas en inglés *Return On Equity*.

¹² Por sus siglas en inglés *Return On Assets*.

¹³ Debe entender como activos que pueden convertirse en efectivo con mayor facilidad.



GRÁFICO N° 6 :
RATIOS DE LIQUIDEZ, 2014- 15



Fuente: Estados Financieros Auditados 2015.

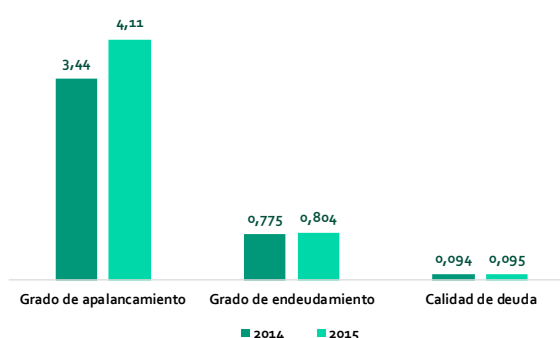
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

55. Finalmente, el ratio liquidez absoluta, que mide la cobertura del activo más líquido frente a toda la deuda corriente, muestra una mejora respecto al año anterior, principalmente, por un aumento en el efectivo en bancos que creció en un 31,0%.

c) Ratios de Endeudamiento

56. Los ratios de endeudamiento muestran la capacidad para cumplir con las obligaciones de deuda a corto y largo plazo que tiene una empresa. En ese sentido, el incremento en el ratio Grado de Apalancamiento (pasó de 3,44 a 4,11) y Grado de Endeudamiento (pasó de 0,78 a 0,80) muestran que la dependencia de financiamiento de terceros de la Concesión, a pesar de que en el 2014 ha estado por encima de los niveles óptimos, ha aumentado en el 2015. Este resultado, principalmente, por la existencia de pérdidas en el Estado de Resultados que generaron una disminución importante en el patrimonio que fue mucho mayor a la disminución en la deuda total de la Concesión.

GRÁFICO N° 7 :
RATIOS DE ENDEUDAMIENTO, 2014- 15



Fuente: Estados Financieros Auditados 2015.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

57. Finalmente, el ratio calidad de deuda que mide la relación de deuda de corto plazo con el total de deuda muestra valores pequeños, lo cual va en línea que la Concesión se encuentra en sus primeros años y que la inversión en toda la infraestructura es derivado de préstamos de largo plazo.



VIII. CONCLUSIONES

- El año 2015 muestra incrementos importantes en el tráfico de nave y de carga que aumentaron en 107,9% y 98,3%, respectivamente. Asimismo, se observó un incremento importante en los ingresos del Concesionario del orden del 97,5% respecto al año anterior. Considerando que las tarifas no se incrementaron respecto al año anterior, incluso la tarifa del Servicio Estándar en función a la carga disminuyó, así como que los cargos de acceso no se vieron modificados este incremento en los ingresos es netamente producto del aumento del tráfico a la nave y a la carga.
- Las utilidades netas presentaron resultados negativos, incluso más negativos que el año anterior, ello como resultado de un aumento en los gastos financieros. Este incremento en los gastos financieros fue producto del incremento de los intereses generados por obligaciones financieras del orden del 57,7%. Esta caída en la utilidad generó una disminución en el Patrimonio neto de la Concesión. En esa misma línea, Transportadora Callao presentó disminuciones en su Activo y Pasivo, por reducciones en el Activo intangible y Obligaciones financieras de largo plazo.
- Los indicadores financieros muestran resultados diversos, partiendo de los ratios de rendimiento que muestran una mejora en los ratios de márgenes de la empresa respecto al año anterior, pero una disminución en la rentabilidad de la inversión de la empresa y de los accionistas. Por su parte, los ratios de liquidez muestran una importante capacidad del Concesionario por cubrir su deuda de corto plazo y de los ratios de endeudamiento se desprende alta dependencia de financiamiento de terceros por parte de la Concesión.
- Los niveles de inversión comprometidos alcanzaron el 100% en el 2015, para lo cual se realizó una inversión de USD 10,13 millones en dicho año. Por otro lado, los pagos al Estado ascendieron a S/. 1,7 millones en el 2015.
- De otro lado, los niveles de servicios y productividad muestran resultados diversos. Por su parte, el indicador de productividad muestra que durante todo el 2015, se alcanzó con los niveles esperados; de otro lado, los indicadores de Tiempo de atención a la nave y Tiempo de inicio de embarque de mercancía, revelan que existieron varios trimestres en los que se obtuvo valores mayores a los esperados.
- El número de accidentes presentó una disminución respecto al año anterior, pasó de 14 accidentes en el 2014 a 4 accidentes en el 2015. Finalmente, el Concesionario no tuvo ningún reclamo durante el 2015.



ANEXOS

ANEXOS I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

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	▪ Expediente técnico: (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. ▪ Supervisión de diseño: 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. ▪ Inicio de la construcción: 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. ▪ Supervisión de obras: Los pagos del supervisor de obras serán pagados por el OSITRAN a costa del concesionario.	Sección VI (p. 41-46)



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.
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)
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 IGV.	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)



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)



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)



ANEXOS II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Transportadora Callao S.A.

Tipo: Autosostenible

Plazo de concesión: 20 años

Periodo: 2014-2015

a.Tráfico

Indicador	Unidad	2014	2015
Naves atendidas	Unidades	89	185
Carga total atendida	Toneladas	1 651 393	3 275 226

Carga por tipo de operación:

Exportación	Toneladas	1 651 393	3 275 226
-------------	-----------	-----------	-----------

Carga por tipo de producto:

Graneles sólidos- Mineral	Toneladas	1 651 393	3 275 226
Zinc	Toneladas	717 783	1 503 468
Cobre	Toneladas	702 784	1 293 492
Plomo	Toneladas	230 827	441 961
Otros	Toneladas	-	36 305

b.Ingresos

Ingresos		2014	2015
Servicios en función a la carga	Miles de USD	12 186	24 657
Servicios en función a la nave	Miles de USD	421	573
Servicio de acceso a remolcaje	Miles de USD	-	58
Servicio de alquiler de maquinaria	Miles de USD	11	8
Total	Miles de USD	12 618	25 296

Fuente: Transportadora Callao S.A., Estados Financieros Auditados.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



EL REGULADOR DE LA INFRAESTRUCTURA
DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

Calle Los Negocios 182 Piso 4, Surquillo. Lima - Perú

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 Barnuevo

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada Oré
Jefe de Estudios
Económicos

José Aguilar Reátegui
Jefe de Regulación

Analistas de Estudios Económicos

Oscar Ubillús Ramirez
Sandra Queija de La Sotta
Victor Alejandro Chang Rojas
Wilmer Zela Moraya
Yessica Ochoa Carbajo

Practicantes

Dennier Anibal Agreda Lopez
Whiny Daise Espinoza Vega