



# INFORME DE DESEMPEÑO 2018

Concesión del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales

**Gerencia de Regulación  
y Estudios Económicos**



Somos el **regulador**  
de la **infraestructura**  
de **transporte** de  
**uso público**



## CONTENIDO

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>4</b>
<b>I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN .....</b>	<b>6</b>
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
I.5. Hechos de importancia .....	8
<b>II. OFERTA DE SERVICIOS .....</b>	<b>9</b>
II.1. Servicio estándar .....	9
II.2. Servicios especiales .....	9
II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso.....	10
<b>III. DEMANDA DE SERVICIOS .....</b>	<b>10</b>
III.1. Principales clientes .....	10
III.2. Trafico de naves y de carga.....	10
<b>IV. TARIFAS Y CARGOS.....</b>	<b>12</b>
IV.1. Tarifas .....	12
IV.2. Cargos de acceso .....	13
<b>V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO .....</b>	<b>14</b>
V.1. Inversiones.....	14
V.2. Pagos al Estado.....	14
<b>VI. DESEMPEÑO OPERATIVO .....</b>	<b>15</b>
VI.1. Niveles de servicio y productividad.....	15
VI.2. Accidentes.....	17
<b>VII. RESULTADOS FINANCIEROS.....</b>	<b>17</b>
VII.1. Estado de Resultados.....	17
VII.2. Estado de Situación Financiera .....	18
VII.3. Ratios financieros.....	19
<b>VIII. CONCLUSIONES .....</b>	<b>21</b>
<b>ANEXOS I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....</b>	<b>24</b>
<b>ANEXOS II: RESUMEN ESTADÍSTICO .....</b>	<b>28</b>



## GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Tráfico de naves, 2017-2018.....	11
Gráfico N° 2: Tráfico de carga, 2017 - 2018 .....	11
Gráfico N° 3: Tráfico de carga, según producto 2017 - 2018 .....	12
Gráfico N° 4: Niveles de servicio y productividad, 2015 - 2018 .....	16
Gráfico N° 5 : Número de accidentes y heridos, 2017 -2018.....	17
Gráfico N° 6: Ratios de rentabilidad 2017 -2018.....	20
Gráfico N° 7: Ratios de liquidez 2017 -2018 .....	20
Gráfico N° 8: Ratios de endeudamiento 2017 -2018 .....	21

## CUADROS

CUADRO N° 1: Tarifas en el terminal de concentrados de minerales, 2017-2018 .....	13
Cuadro N° 2 : Contratos de acceso para los servicios de remolcaje y practicaje, 2018 .....	14
Cuadro N° 3: Pagos al Estado, 2017-2018 .....	15
Cuadro N° 4: Estado de resultados .....	18
Cuadro N° 5: Estado de situación financiera .....	19

## ILUSTRACIÓN

Ilustración 1: Parámetros de las Obras y Equipamientos mínimos.....	7
---	---



## RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal de Embarque de Concentrados del Terminal Portuario del Callao (en adelante, Terminal de Concentrados) para el año 2018. El informe presenta la evolución de las principales variables de la empresa como tráfico de carga, tarifas y cargos de acceso, indicadores operativos (accidentes, niveles de servicios), inversiones, entre otros.

Transportadora Callao S.A. (en adelante, el Concesionario o Transportadora Callao), firmó el 28 de enero de 2011 con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (en adelante, 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 Concentrados fue producto de una iniciativa privada e implicaba, entre otras obras, la construcción de una faja transportadora de minerales, puente de acceso (300 m) y muelle (218 m.). En cuanto a las inversiones, Transportadora Callao cumplió con su compromiso de inversión de USD 113,0 millones (incluyendo IGV) en el 2015. Dado que el Concesionario ha completado en el 2015 el 100% de sus inversiones comprometidas, no realizó inversiones adicionales en el 2018.

Por la naturaleza de la carga que moviliza, Transportadora Callao tiene como principales clientes a los exportadores de concentrados de cobre y zinc. En particular, el 2018, sus principales clientes estaban conformadas por sus accionistas Sociedad Minera el Brocal S.A.A. y Minera Chinalco del Perú S.A., así como por las empresas Volcan Compañía Minera S.A.A. y Grupo Glencore. De otro lado, las líneas navieras a través de las cuales se embarcó mayor volumen continuaron siendo Horizon Shipping Ltd y Trafigura Maritime Logistics Pte. Ltd. Dry con un 34,2% y 32,2%, respectivamente.

En el 2018, la cantidad demandada del servicio estándar a la nave fue de 180 naves, cifra similar a la alcanzada el año anterior, que registró 182. En esa misma línea, Transportadora Callao movilizó una cantidad algo menor de carga de concentrado de minerales que en 2017. En efecto, en el 2018, se movilaron 2,897.2 miles de toneladas que representaron una caída de 1.5% con respecto a 2017. De otro lado, la carga que se moviliza en el terminal se concentra en concentrado de cobre y de zinc, los cuales representaron de manera conjunta el 91,4% del total de carga movilizada en el 2018 (90,4% en 2017).

A partir del 01 de junio de 2018, las tarifas cobradas por los servicios estándar la nave y a la carga se incrementaron 2,42% y 2,46%, respectivamente, debido al ajuste efectuado por inflación. Por otra parte, todos los contratos de acceso para la prestación de los servicios de remolcaje, así como dos de practicaje, que se vencían en el 2018 fueron renovados vía adenda por el periodo de un año, bajo las mismas condiciones de cargo, esto es, USD 70,0 y USD 0,0 por el acceso para la prestación del servicio de remolcaje y practicaje, respectivamente. Adicionalmente, en el 2018 se firmó un nuevo contrato de acceso con Empresa Marítima del Perú S.A.C. para que se preste el servicio esencial de remolcaje, con un cargo de acceso de USD 70,0.

De otro lado, la retribución al Estado, a través de la Autoridad Portuaria Nacional alcanzó los S/. 1,541.8 miles y el aporte por regulación los S/. 785.2 miles durante 2018, representando un incremento de 0,3% y 2,1% con relación al 2017, respectivamente. Este incremento se explica a partir de la variación del tipo de cambio, pues los ingresos del Concesionario en dólares registraron una ligera caída respecto al 2017.

Los indicadores del desempeño operativo mostraron que el concesionario cumplió con el tiempo de espera de la nave y la productividad del embarque de concentrados; sin embargo, el tiempo de inicio del embarque de mercancía todavía presenta algunas operaciones con tiempos mayores al máximo establecido, el cual corresponde a tres (03) horas desde que el buque esté atracado a muelle, resultado de una tendencia decreciente en los últimos años. En cuanto al número de accidentes, hay que indicar que estos se incrementaron de 1 en el 2017, a 5 en el 2018.

Finalmente, con relación a los principales indicadores financieros de la concesión registrados durante 2018, se observa el Concesionario presentó una Utilidad neta negativa de USD 1,8 millones, lo cual representó una reducción de 13,2% con relación a los resultados del año anterior. Ello en un contexto



---

en que los ingresos se mantuvieron en niveles similares a los registrados en 2017 (experimentando una caída de 0,2%); mientras que los costos de operación se incrementaron 3,4%.

Con relación al análisis de los principales indicadores financieros, se observa que si bien el Margen operativo presentó resultados positivos durante 2018, mostrando que cada dólar de ingresa a la Concesión genera una utilidad operativa de USD 0,18, dicho indicador se ha reducido con relación a los años anteriores; mientras que el resto de ratios de rentabilidad analizados (margen neto, ROA y ROE) mostraron resultados negativos, lo que refleja las pérdidas obtenidas en el año. Los ratios de liquidez mostraron que el Concesionario puede cubrir sus deudas de corto plazo con sus activos corrientes; mientras que los ratios de endeudamiento reflejan un nivel alto de dependencia financiera con terceros.



## I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

### I.1. Composición del Concesionario

1. Transportadora Callao es una empresa de economía privada, que se constituyó el 15 de septiembre de 2010 e inició sus operaciones el 23 de mayo del año 2014, con la culminación de la construcción y puesta en marcha del puerto de embarque y la faja transportadora de concentrados.
2. Transportadora Callao está compuesta accionarialmente por las empresas Perubar S.A. (30,0%), Impala Perú S.A.C. (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 se ha mantenido desde el inicio de operaciones.
3. Perubar S.A es una empresa constituida en Perú el 31 de octubre de 1957, perteneciente al Grupo Glencore. Desde el año 2009 la empresa desarrolla exclusivamente operaciones de almacenamiento y servicio integral de pre-embarque de concentrados de minerales, contando con depósitos integrados en diversas instalaciones<sup>1</sup>.
4. Por su parte, Santa Sofía Puertos S.A. (empresa subsidiaria de Trabajos Marítimos S.A.), pertenece al Grupo Romero y cuenta con el 99,99% de la participación accionarial del Terminal Internacional del Sur S.A. que administra el Terminal Portuario de Matarani.

### I.2. Principales características del Contrato de Concesión

5. Transportadora Callao presentó una iniciativa privada para la ejecución de un proyecto de inversión denominado "Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao". Mediante Acuerdo adoptado el 23 de marzo de 2010, la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) declaró de interés público la iniciativa privada presentada. Así, el 27 de diciembre de 2010, el Consejo Directivo de PROINVERSION aprobó el Contrato.
6. 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.
7. 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 (en adelante, REMA) de Ositrán.
8. La inversión comprometida en infraestructura y equipamiento asciende a USD 120,3 millones (cifra que incluye IGV). Las obras y equipamientos mínimos están referidas a los siguientes parámetros:

---

<sup>1</sup> Perubar S.A. Memoria Anual 2018. [https://www.bvl.com.pe/inf\\_corporativa63600\\_UEVSVUJBSTE.html](https://www.bvl.com.pe/inf_corporativa63600_UEVSVUJBSTE.html)



### Ilustración 1: Parámetros de las Obras y Equipamientos mínimos

<b>Capacidad de atención de naves</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Diseñado para atender durante las 24 horas del día (días hábiles, domingos y feriados).</li></ul>
<b>Características del Muelle</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 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.</li></ul>
<b>Área terrestre</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Contar con torre de transferencia para recibir los concentrados desde los distintos depositos</li><li>• 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.</li></ul>
<b>Área marítima</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 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.</li></ul>
<b>Equipamiento portuario</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Faja transportadora, Cargador Lineal, Torre de transferencia y demás dispositivos que permiten la recepción y traslado del concentrado hasta la Nave.</li></ul>
<b>Dragado</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 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.</li></ul>
<b>Obras marítimas</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 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.</li></ul>

9. A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, las tarifas de los servicios estándar y servicios especiales regulados serán actualizadas utilizando el mecanismo regulatorio conocido como RPI-X<sup>2</sup>. 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 del RPI de los últimos doce meses disponibles y el factor de productividad estimado por el OSITRAN para dicho quinquenio. Cabe señalar que, 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, un Precio o una Tarifa, según corresponda, por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios.
10. 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 regulación<sup>3</sup>.
11. 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 establecida 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. De igual forma, dicha Adenda modifica 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

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Según lo dispuesto en la cláusula 13.18 del Contrato de Concesión.



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

### I.3. Área de influencia

12. El área de influencia, en general, es aquella área en el que se genera el grueso del tráfico; esto es, el territorio 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, así como por Cerro de Pasco, Junín y Huancavelica, en los que operan las principales empresas mineras que exportan a través del terminal<sup>4</sup>.

### I.4. Principales activos de la Concesión

13. El terminal es una estructura de concreto armado de 220 metros de largo por 21 metros de ancho, construida sobre 93 pilotes tubulares de acero estructural de 1,016 mm de diámetro y 19 mm de espesor de pared. El tablero del muelle está conformado por vigas prefabricadas de concreto armado que llegan sobre los cabezales de los pilotes; sobre las vigas se tiene una losa de concreto formada por piezas prefabricadas de concreto conectadas por vaciados de concreto "in situ". Todas las vigas longitudinales, transversales y losas, son prefabricadas de concreto armado<sup>5</sup>.
14. El muelle cuenta con todos los elementos necesarios para el atraque y amarre de las naves (de hasta 60,000 DWT), tales como defensas, bitas (bolardos), rieles y otros correspondientes al cargador de barcos.
15. El terminal cuenta con un sistema de Faja Transportadora que recibe la carga de manera convencional, pero que luego se enrolla y encapsula hermetizando la carga que transporta (faja tubular hermética encapsulada). A través de dicha faja se transporta el mineral desde los almacenes hasta embarcarlo, permitiendo mitigar la contaminación ocasionada por la circulación de camiones con carga de concentrados de minerales por los alrededores del Puerto del Callao. Las principales características de la faja son las siguientes:

- 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

### I.5. Hechos de importancia

16. El 19 de diciembre de 2018, el Consejo Directivo del OSITRAN, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 042-2018-CD-OSITRAN, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio para la determinación del factor de productividad (X) para el periodo 2019 – 2024, correspondiente a los Servicios Estándar a la Nave y a la Carga. Asimismo, se extendió la vigencia de las tarifas máximas cobradas hasta la emisión de la Resolución Tarifaria mediante la que se apruebe el factor de productividad.
17. Así mismo, el 26 de diciembre de 2018, la Dirección General de Concesiones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprobó los términos del Endeudamiento Garantizado Permitido (EGP), autorizando el otorgamiento de garantías a favor del Banco de Crédito del Perú e Interbank, incluyendo la constitución de una hipoteca sobre el derecho de concesión. Esta operación permitió obtener financiamiento para refinanciar el EGP vigente a esa fecha,

<sup>4</sup> Se ha considerado la ubicación de las zonas de operación de las empresas mineras.  
Ver: [http://www.mincetur.gob.pe/newweb/Portals/0/Mapa\\_Mineria.pdf](http://www.mincetur.gob.pe/newweb/Portals/0/Mapa_Mineria.pdf)

<sup>5</sup> <https://transportadoracallao.com.pe/nuestro-terminal/>



reduciendo el servicio de la deuda como consecuencia de una menor tasa de interés y un mayor plazo respecto al EGP previo<sup>6</sup>.

## II. OFERTA DE SERVICIOS

18. 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, con excepción de los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales están sujetos al REMA. Bajo el esquema anterior, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en dos tipos: los Servicios Estándar y los Servicios Especiales<sup>7</sup>.

### II.1. Servicio estándar

19. 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.

20. 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

21. 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:

22. 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.

23. 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 de los Servicios Estándar.

### II.2. Servicios especiales

24. 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.

---

<sup>6</sup> Oficio N° 5701-2018-MTC/25

<sup>7</sup> 1.15.89. Servicios

Son todos los servicios portuarios que el CONCESIONARIO, directamente o a través de sus Empresas Vinculadas, prestará en el Área de Concesión a todo Usuario que lo solicite, incluye los Servicios Estándar y Servicios Especiales.

1.15.90. Servicios Estándar

Son los Servicios que, de conformidad con lo establecido en la Cláusula 8.14, el CONCESIONARIO prestará, tanto a la Nave como a la carga respecto de los cuales cobrará las Tarifas correspondientes. Estos servicios se prestarán obligatoriamente a todo Usuario que los solicite, cumpliendo necesariamente los Niveles de Servicio y Productividad señalados en el Anexo 3 del Contrato.

1.15.91. Servicios Especiales

Son todos los servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar que el CONCESIONARIO está facultado a prestar y por los que cobrará un precio o una tarifa, según corresponda.



25. Para tal efecto, el Concesionario, antes de iniciar la prestación de cualquier servicio especial en el Terminal de Concentrados, deberá sustentar su propuesta de servicio a efectos que el OSITRAN, en aplicación del Reglamento General de Tarifas (RETA), determine si es necesario establecer una Tarifa (en caso el servicio no se brinde en condiciones de competencia) o un Precio no regulado. En el caso que el OSITRAN considere que es necesario establecer una Tarifa, procederá de conformidad con los procesos de fijación y revisión tarifaria que son establecidos en el RETA.

### II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso

26. Dado que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monopropietario, el Contrato establece que el REMA es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, el Concesionario deberá otorgar acceso a los usuarios intermedios para el uso de la Facilidad Esencial con el fin de prestar los Servicios Esenciales mencionados.
27. Los servicios esenciales de practicaje y remolcaje pueden ser brindados por terceras empresas o empresa vinculadas que soliciten 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 SERVICIOS

### III.1. Principales clientes

28. Como se puede derivar de los servicios que brinda Transportadora Callao, existen dos tipos de usuarios, las líneas navieras y los consignatarios de la carga. Por la naturaleza del tipo de carga que se moviliza en el terminal, concentrado de minerales, las líneas navieras son contratadas bajo la modalidad de *tramp* por lo que los consignatarios de la carga presentan cierto grado de decisión sobre a qué línea naviera contratar o sobre en qué terminal realizar el embarque de su mercancía. En tal sentido, durante 2018, los principales clientes se encuentran vinculados a los exportadores de los concentrados de minerales, como es el caso del Grupo Glencore, la Sociedad Minera el Brocal S.A.A., Volcan Compañía Minera S.A.A., Minera Chinalco del Perú S.A., Votorantim Metais Holding (a través de la Compañía Minera Milpo S.A.A.), entre otras<sup>8</sup>.
29. Sin perjuicio de lo anterior, en el 2018 se observó que las principales líneas navieras que recalaron en el terminal fueron Horizon Shipping Ltd. (34,2%), Trafigura Maritime Logistics Pte Ltd. Dry (32,2%), Daiichi Chuo Shipping (América) Inc. (6,3%) y Cargill International S.A. (5,1%). Cabe mencionar que desde 2015, las líneas navieras Trafigura Maritime Logistics Pte Ltd. Dry y Horizon Shipping Ltd., siguen siendo las más importantes en el terminal.

### III.2. Trafico de naves y de carga

#### a) Servicio estándar a la nave

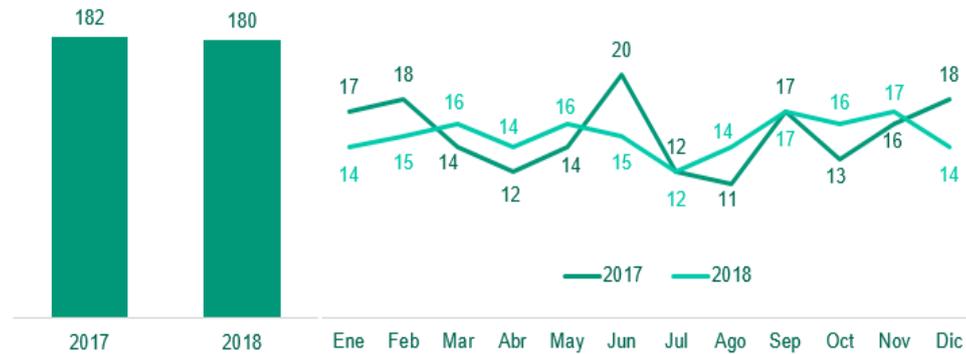
30. En el 2018, Transportadora Callao atendió 180 naves, cantidad inferior en sólo 2 unidades a la cifra registrada el año anterior, lo cual representó una reducción de 1,5%. Dicha reducción es menor a la presentada en el año 2017, periodo en el que se mostró una caída del número de naves del 9%. Como es de esperar, el 100% de las naves que atracaron en el 2018 fueron del tipo Bulk carrier<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> Planes de negocios de Transportadora Callao, 2018.

<sup>9</sup> Es un barco que se dedica al transporte de cargas secas a granel.



**Gráfico N° 1: Tráfico de naves, 2017-2018**  
(Número de naves)



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

31. A nivel mensual, el número de naves atendidas el 2017 se caracterizó por ser irregular mes a mes. Esta irregularidad se ha visto reducida en el 2018, en el que se ha presentado una menor variabilidad medida mediante la desviación estándar (1,5, respecto a 2,8 del 2017).

**b) Servicio estándar en función a la carga**

32. El 2018, respecto al comportamiento del número de naves atendidas, Transportadora Callao presentó una reducción del 1,5% en la movilización de concentrado de minerales respecto al 2017, al pasar de 2,94 millones de toneladas a 2,90 millones de toneladas. Esta reducción se da principalmente por una caída en la exportación de concentrado de zinc y, en menor medida, plomo, particularmente por parte de las empresas Cargill International S.A. y Nippon Marine Co., Ltd. Esta caída es parcialmente contrarrestada por el incremento de la exportación de concentrado de cobre. Este comportamiento va en línea con una reducción de 6,0% y 4,3% en las exportaciones de concentrado de minerales de zinc y plomo a través del Terminal Portuario de Callao, respectivamente<sup>10</sup>.
33. El crecimiento registrado para las exportaciones de concentrados de minerales de zinc en el Terminal portuario del Callao se encontró por encima de las exportaciones nacionales de dicho mineral, cuyos volúmenes se incrementaron 0,2% entre 2017 y 2018. Sin embargo, los precios internacionales del zinc presentaron una caída durante la mayor parte del año 2018, por lo que las condiciones internacionales podrían explicar la reducción de la exportación del zinc a través del Terminal de Concentrados.

**Gráfico N° 2: Tráfico de carga, 2017 - 2018**  
(Miles de toneladas)



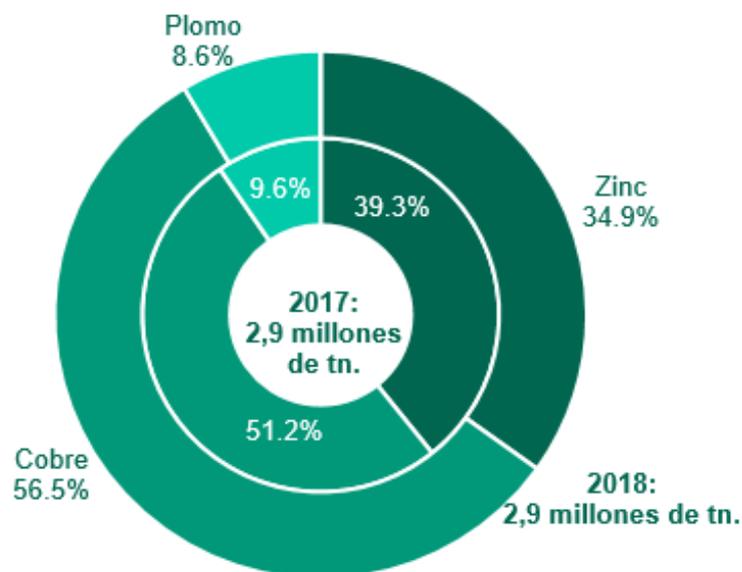
Fuente: Transportadora Callao.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

<sup>10</sup> En particular los Minerales de cobre y sus concentrados de la subpartida arancelaria 2603.00.00 y los Minerales de zinc y sus concentrados de la subpartida arancelaria 2608.00.00.



34. A nivel mensual, se observa una menor variabilidad del tráfico de carga durante el año 2018 (desviación estándar de 43,2) en comparación con el año 2017 (desviación estándar de 57,0). Otra de la característica que se observar a partir de lo observado en el 2017 y 2018, es que no existe un patrón definido en los flujos mensuales de tráfico de carga.
35. De otro lado, el tráfico de carga sigue concentrado en dos tipos de productos, concentrados de cobre y concentrado de zinc, los cuales representaron el 90,4% y 91,4% del total de carga movilizada en los años 2017 y 2018, respectivamente. Como en el 2017, en el 2018 solo se movilizaron minerales de cobre, zinc y plomo, a diferencia de años anteriores donde se movilizó también otros minerales.

**Gráfico N° 3: Tráfico de carga, según producto 2017 - 2018**



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

36. Finalmente, se observa que el tráfico de carga registrado entre 2014 y 2018, ha sido inferior a las proyecciones de demanda efectuadas por el Concesionario al inicio de la concesión. Según Transportadora Callao el tráfico ha sido menor en 33%, 21%, 24%, 30% y 33% de lo proyectado en la Iniciativa Privada para los años 2014, 2015, 2016, 2017 y 2018, respectivamente<sup>11</sup>.

#### IV. TARIFAS Y CARGOS

##### IV.1. Tarifas

37. 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 Transportadora Callao 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 Tarifa, es decir, una contraprestación económica regulada por el Contrato de Concesión.
38. 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 iniciales. Para ello, utilizará el mecanismo regulatorio RPI-X, aplicando la siguiente fórmula:

<sup>11</sup> Propuesta tarifaria TCSA 2019-2024  
[https://www.ositrان.gob.pe/wp-content/uploads/2019/04/PROPUESTA\\_TARIF\\_TCSA.pdf](https://www.ositrان.gob.pe/wp-content/uploads/2019/04/PROPUESTA_TARIF_TCSA.pdf)



## RPI – X

Donde:

RPI : *Retail Price Index*, es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor (CPI)<sup>12</sup> de los EEUU.

X : es la variación anual promedio de la productividad.

39. 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.
40. 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. Durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación, el factor de productividad es cero.
41. A partir de junio de 2018, entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios estándar en función a la nave y en función a la carga incluyendo los ajustes anuales por inflación. En este nuevo tarifario se registró un incremento de la tarifa para el servicio a la nave, que pasó de USD 0,786 en el 2017 a USD 0,805 en el 2018 (+2,4%) y el servicio en función a la carga, que se incrementó de USD 7,767 en el 2017 a USD 7,958 en el 2018 (+2,4%).
42. Así mismo, es importante mencionar que el incremento presentado en lo que va de la concesión corresponde a la aplicación de la metodología RPI-X, pero dado que los primeros cinco años el factor de productividad fue cero, el incremento corresponde en su totalidad al factor inflacionario.

**Cuadro N° 1: Tarifas en el terminal de concentrados de minerales, 2017-2018**  
(USD, sin IGV)

Concepto	Unidad	A partir de:	
		26/05/2017	01/06/2018
<b>Servicios en función de la nave</b>			
Uso de alquiler de amarradero	Metro-eslora/hora	0.786	0.805
<b>Servicios en función a la carga</b>			
Servicio de recepción, transporte y embarque	Tonelada	7.767	7.958

Fuente: Transportadora Callao.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### IV.2. Cargos de acceso

43. 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 practicaje 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.
44. Al finalizar el 2018, existieron ocho (8) Contratos de Acceso vigentes correspondientes a los servicios esenciales de practicaje 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 Transportadora Callao y los usuarios intermedios. En total, son 4 empresas de servicios de remolcaje y 4

<sup>12</sup> 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*).



empresas de practica; de éstas sólo la empresa Trabajos Marítimos S.A (TRAMARSA) brinda ambos servicios. (Ver Cuadro N° 2).

**Cuadro N° 2 : Contratos de acceso para los servicios de remolcaje y practica, 2018**  
(USD, sin IGV)

EMPRESAS	DESDE	HASTA	RENOVACIÓN	MONTO
<b>Remolcaje</b>				
Trabajos Maritimos S.A. TRAMARSA	10/12/2018	10/12/2019	Adenda N° 4	70.0
Petrolera Transoceánica S.A.	29/11/2018	29/11/2019	Adenda N° 4	70.0
Inversiones Maritimas CPT Perú S.A.C. - INMARSA	17/12/2018	17/12/2019	Adenda N° 4	70.0
Empresa Marítima del Perú S.A.C.	10/12/2018	09/12/2019		70.0
<b>Practica</b>				
Trabajos Maritimos S.A. TRAMARSA	10/12/2018	10/12/2019	Adenda N° 4	0.0
Oceano Agencia Marítima S.A.	29/11/2017	29/11/2018	Adenda N° 3	0.0
Prácticos Marítimos S.A.C. - PRAMARSAC	06/12/2018	06/12/2019	Adenda N° 4	0.0
Nautilus S.A.	05/12/2018	05/12/2019	Adenda N° 1	0.0

Fuente: Transportadora Callao.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

45. Asimismo, cinco de los contratos de acceso que se muestran en el Cuadro N° 2 corresponden a una cuarta renovación de los contratos firmados en el 2015, y sin haberse registrado modificaciones en su cargo de acceso. Finalmente, el 2018 se estableció un nuevo contrato de acceso para el servicio esencial de remolcaje con la Empresa Marítima del Perú S.A.C., con un cargo de USD 70.0, por un periodo de un (01) año.

## V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

### V.1. Inversiones

46. Las inversiones realizadas por el Concesionario pueden constituir parte de las mejoras comprometidas en el Contrato de Concesión, una vez que han sido reconocidas como tales por el Regulador. Dicho reconocimiento supone la verificación de que la inversión esté de acuerdo con lo ofrecido en la propuesta técnica del Concesionario, así como con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión.
47. Conforme al Contrato de Concesión, la inversión comprometida por Transportadora Callao asciende a USD 113,2 millones para obras de infraestructura y equipamiento. Entre las principales inversiones ejecutadas se tienen las siguientes: dragado del área acuática, construcción del puente de acceso y de un muelle de 220 metros de largo, cuatro (4) subestaciones y sistema eléctrico, faja tubular hermética. Asimismo, el montaje del *ship loader*, los edificios de tensado, *open access* y el viaducto metálico elevado de 3,2 km de longitud por donde discurre la faja. Dichas inversiones se concluyeron el 29 de mayo de 2014.
48. Durante 2014 el regulador reconoció inversiones por un monto de USD 103,1 millones; mientras que en el 2015 se reconocieron inversiones correspondientes a USD 10,1 millones con lo cual se completó la inversión comprometida establecida en el Contrato de Concesión (USD 113,2 millones, incluido IGV)<sup>13</sup>. En tal sentido, entre 2017 y 2018, no se han reconocido inversiones adicionales ejecutadas por Transportadora Callao. Cabe mencionar que, a diferencia de otras concesiones portuarias, esta concesión no presenta etapas de inversiones en que se activen con el nivel del tráfico de carga.

### V.2. Pagos al Estado

49. 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

<sup>13</sup> Es importante señalar que el monto de compromiso de inversión se ajustó al monto de liquidación de la Obra del Transportadora Callao.



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.

50. Por su parte, 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.
51. El pago realizado por concepto de aportes de regulación en el 2018 ascendió a S/. 785,2 mil, lo que significó un crecimiento de 2,1% respecto al año anterior. Por otro lado, la retribución a la APN alcanzó los S/.1 541,8 mil, registrando un crecimiento anual del 0,3%.

**Cuadro N° 3: Pagos al Estado, 2017-2018**  
(Miles de Soles)

CONCEPTO	2017	2018
Aporte por regulación	768.7	785.2
Retribución al Estado	1,536.5	1,541.8
<b>Total</b>	<b>2,305.2</b>	<b>2,327.0</b>

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

52. Este incremento se explica a partir de la variación del tipo de cambio, pues los ingresos del Concesionario en dólares registraron una ligera caída respecto al 2017.

## VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

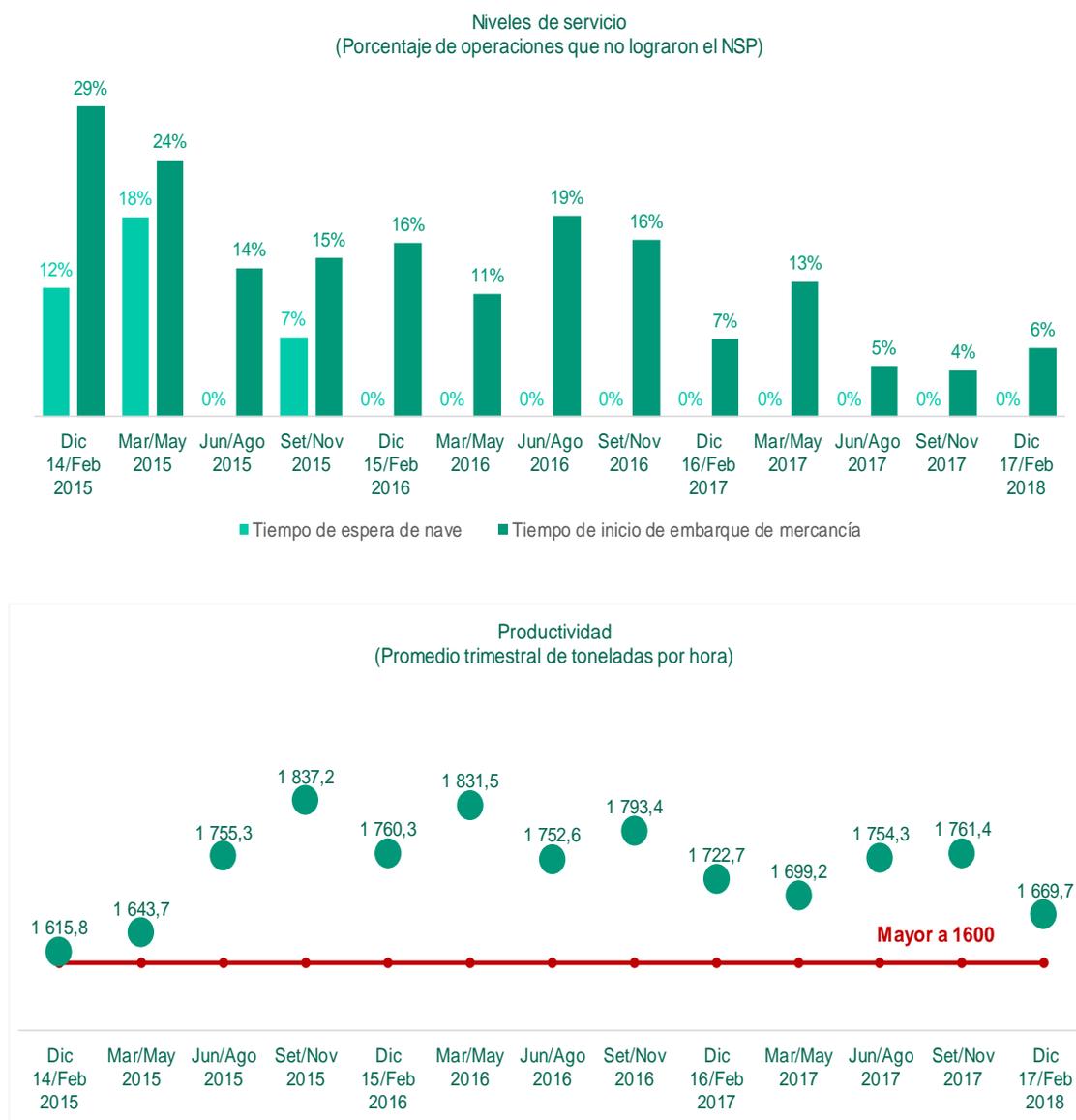
53. En esta sección del documento, se presentará un análisis sobre la evolución de los niveles de servicios y productividad, así como de los accidentes ocurridos en la concesión durante 2017 y 2018. Cabe precisar que, durante dichos años no se presentaron reclamos en la concesión, ni se impusieron sanciones o penalidades al concesionario respecto a temas relacionados a sus niveles de servicio y productividad, por lo cual no se analizan dichos indicadores.

### VI.1. Niveles de servicio y productividad

54. El Concesionario deberá ejecutar 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 las 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.
55. El objetivo de establecer niveles de servicios y productividad es brindar a los usuarios de las infraestructuras portuarios un nivel mínimo de calidad de servicios, lo cual redundaría en una mayor eficiencia en el proceso de exportación de sus productos y menores costos.
56. En el caso del Terminal de Embarque de Concentrados, en el Anexo 3 del Contrato de Concesión se establecen niveles de servicio relacionados con el Tiempo máximo de espera para cualquier nave (4 horas) y el tiempo máximo de inicio de embarque (3 horas). El establecer tiempos máximos busca que el Concesionario brinde un mínimo de calidad del servicio a la nave. Por su parte, *el indicador de productividad* debe presentar medidas mayores a 1 600 toneladas por hora como promedio trimestral. Al establecer un mínimo en este indicador se busca que la carga se demore lo apropiado al momento de ser embarcada. A continuación, se muestran las mediciones efectuadas de los niveles de servicio y productividad desde el trimestre Diciembre 2014-Febrero 2015 hasta el Diciembre 2017-Febrero 2018:



## Gráfico N° 4: Niveles de servicio y productividad, 2015 - 2018



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

57. En cuanto al Tiempo de espera de la nave se puede observar que, durante el 2018, Transportadora Callao alcanzó los niveles establecidos contractualmente. Este cumplimiento se observa desde diciembre del 2015, es decir, desde esa fecha, no hubo operación que haya presentado un tiempo mayor a las 4 horas. En contraste con ello, el indicador Tiempo de inicio de embarque de mercancía, muestra que el Concesionario sigue generando valores superiores a lo esperado contractualmente, aunque el número de operaciones que incumplen los niveles de servicio establecido muestran una tendencia decreciente a lo largo de los años recientes. Así, los trimestres de setiembre-noviembre de 2017 y diciembre 2017-febrero de 2018 sólo registraron dos y tres operaciones que incumplieron el tiempo máximo de 3 horas, respectivamente.
58. Finalmente, en el trimestre diciembre 2017-febrero de 2018, el indicador de productividad registrado por el Concesionario fue de 1 670 toneladas por hora, logrando superar, como a lo largo de toda la concesión, el mínimo establecido de 1 600 toneladas por hora.



## VI.2. Accidentes

En el 2018 se registraron 5 de accidentes en el Terminal de Embarque de Concentrado de Minerales, lo que significa un incremento de 4 accidentes respecto al 2017. Cabe señalar que, 4 de los accidentes ocurrieron durante operaciones de la empresa TRAMARSA.

**Gráfico N° 5 : Número de accidentes y heridos, 2017 -2018**



Fuente: Plan de negocios 2016 de Transportadora Callao.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

59. Del total de accidentes, tres (3) fueron del tipo B, es decir, provocaron tres heridos y ningún fallecido. Los dos accidentes restantes fueron del tipo A, pues únicamente implicaron daños en la infraestructura<sup>14</sup>.

## VII. RESULTADOS FINANCIEROS

### VII.1. Estado de Resultados

60. En el año 2018, Transportadora Callao tuvo ingresos por los servicios portuarios por un monto de USD 23,5 millones, lo cual representó una disminución de 0,2% respecto al año anterior, principalmente explicado por una disminución de 0,3% en los ingresos por servicios a la nave (USD 75,0 miles menos). En contraste con ello, los ingresos por concepto de servicios a la nave se incrementaron en 56,7%, esto es, ingresaron USD 32,0 adicionales durante el 2018.
61. Por su parte, los costos de operaciones se incrementaron en mayor magnitud, experimentando un aumento del 3,4% con lo cual alcanzaron un nivel de USD 18,2 millones durante 2018. Ello fue influenciado principalmente por el incremento de 4,9% en la Amortización de intangibles, la cual se ubicó en un nivel de USD 10,2 millones. Por el contrario, al evaluar los costos propios por la prestación del servicio, se aprecia que los mismos se redujeron en 2,0%, al pasar de USD 7,9 millones en el 2017 a USD 7,7 millones en el 2018. Así, durante el 2018, se el Concesionario generó una utilidad bruta de USD 5,3 millones, nivel 10,9% menor que el registrado el año anterior.
62. En tal sentido, si consideramos un análisis de eficiencia restringiendo los costos de amortización de intangible, es decir, considerando solo los costos del servicio, se obtiene que el ratio utilidad bruta / ingresos fue mayor en 2018 en comparación con el año anterior. Es decir, el Concesionario es más eficiente en la generación de sus servicios.

<sup>14</sup> Planes de negocios de Transportadora Callao, 2019.



**Cuadro N° 4: Estado de resultados**  
(En miles de dólares)

<b>Concepto</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Ingresos de actividades ordinarias	23 482	23 529
Costo de operaciones	(18 192)	(17 595)
<b>Utilidad bruta</b>	<b>5 290</b>	<b>5 934</b>
Otros ingresos	13	-
Gastos de administración	(1 098)	(1 005)
<b>Utilidad operativa</b>	<b>4 205</b>	<b>4 929</b>
Ingresos financieros, neto	534	190
Costos financieros	(7 144)	(7 935)
Diferencia en cambio, neta	(20)	(40)
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>(2 425)</b>	<b>(2 856)</b>
Beneficio por impuesto a las ganancias	611	1 253
<b>Utilidad del periodo</b>	<b>(1 814)</b>	<b>(1 603)</b>

Fuente: TISUR.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

63. Por su parte, la utilidad operativa alcanzó un monto de USD 4,2 millones durante 2018, lo que representó una caída de 14,7% con relación al año anterior (es decir, USD 724,0 miles menos). Sobre el particular, si medimos la eficiencia en la gestión desde los costos operativos (costos operativos sobre ingresos) observamos que dicho ratio paso de 4,3% en 2017 a 4,7% en 2018.
64. Finalmente, la utilidad neta se mantuvo en niveles negativos, registrándose una reducción de 13,2% en 2018, lo cual refleja un deterioro en el desempeño del Concesionario. En ambos años, se observa un nivel elevado de costos financieros, los cuales están compuestos por intereses de préstamos con terceros y empresas relacionadas.

## VII.2. Estado de Situación Financiera

65. Con relación a la evolución de las cuentas del Estado de Situación Financiera, se observa que Transportadora Callao sigue disminuyendo el valor de sus activos, los cuales pasaron de USD 133,4 millones en el 2017 a USD 124,8 millones en el 2018, totalizando una reducción de 6,4%<sup>15</sup>. Este resultado se vio influenciado, principalmente, por la reducción del Activo No Corriente, en particular, por una reducción de los Activos intangibles que representan el 81,5% de los Activos.
66. En efecto, los Activos intangibles se redujeron 9,6% respecto al año anterior (es decir, USD 10,8 millones menos). Dicha reducción es producto de una amortización acumulada durante del 2018 de USD 10,2 millones. En contraste, los Activos Corrientes se incrementaron en menor medida, USD 176 miles más que el 2017, como consecuencia de mayores pagos anticipados que consistieron en adelantos por pago de alquiler (derecho de paso por el terreno perteneciente a la Marina de Guerra del Perú) y por el aumento de los Activos por impuestos corrientes.

<sup>15</sup> En el 2017 el activo de Transportadora Callao se redujo en 7,7% respecto al 2016, y en el 2016 disminuyó 7,2% respecto al 2015.



**Cuadro N° 5: Estado de situación financiera  
(En miles de dólares)**

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2018	2017		2018	2017
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>			<b>PASIVO CORRIENTE</b>		
Efectivo y equivalentes de efectivo	4 934	3 547	Préstamos	17 185	9 078
Deudores comerciales y otras partidas por cobrar	11 199	13 612	Acreedores comerciales y otras cuentas	1 246	1 949
Activos por impuestos corrientes	919	-			
Pagos anticipados	601	318			
<b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>17 653</b>	<b>17 477</b>	<b>TOTAL PASIVO CORRIENTE</b>	<b>18 431</b>	<b>11 027</b>
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>			<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>		
Otras inversiones, incluidos los derivados	288	442	Préstamos	83 144	91 422
pagos anticipados	1 364	1 364	pasivos por impuesto diferido	-	594
Propiedades, máquinas y equipos	1 558	1 651			
Activos intangibles	101693	112479			
Activo por impuesto diferidos	2272	-	<b>TOTAL PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>83 144</b>	<b>92 016</b>
<b>TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>107 175</b>	<b>115 936</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>101 575</b>	<b>103 043</b>
			<b>PATRIMONIO</b>		
			Capital en acciones	26 583	26 583
			Capital adicional	12 682	17 648
			Ganancias no realizadas	-	374
			Pérdidas acumuladas	-16 012	-14 235
			<b>TOTAL PATRIMONIO</b>	<b>23 253</b>	<b>30 370</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>124 828</b>	<b>133 413</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>124 828</b>	<b>133 413</b>

Fuente: TISUR.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

67. Los Pasivos de la Concesión muestran una reducción de USD 1,5 millones (-1,4%) producto de un comportamiento divergente del Pasivo Corriente y no Corriente. En efecto, el Pasivo Corriente se incrementó en USD 7,4 millones (+67,1%) como consecuencia del pago de la deuda de corto plazo con terceros (USD 9,1 millones), préstamo de corto plazo a empresas relacionadas (USD 8,6 millones) y un traslado de deuda con terceros de largo plazo a corto plazo de USD 8,6 millones.
68. Lo anterior generó que el Pasivo No Corriente presente una reducción de 9,6% durante 2018 (USD 8,8 millones menos), explicado principalmente por el cambio de la deuda de largo plazo con terceros a deuda de corto plazo (USD 8,6 millones).
69. Finalmente, el patrimonio neto, presentó una reducción de 23,4% (USD 7,1 millones menos) producto de una reestructuración de deuda subordinada que al cierre del 2018 alcanzó el valor de USD 12,7 millones (USD 5,0 millones menos que el 2017). Asimismo, como consecuencia del aumento de Pérdidas Acumuladas como consecuencia de las utilidades netas negativas.

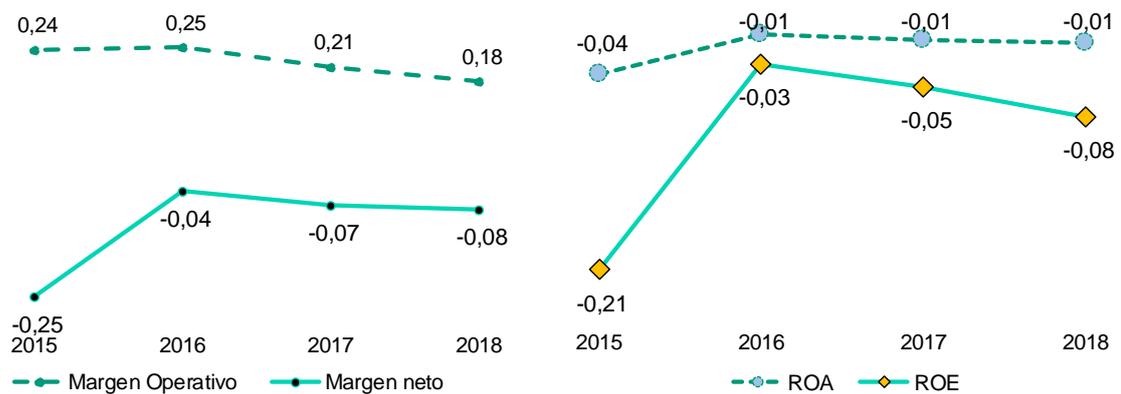
### VII.3. Ratios financieros

#### a) Ratios de rentabilidad

70. Los ratios de rentabilidad miden la capacidad de la empresa para generar ingresos por encima de sus gastos (utilidades). Como se aprecia en el Gráfico N° 6, los principales indicadores de rentabilidad de la Concesión muestran resultados negativos durante 2018. Así, el margen operativo, pese a encontrarse en niveles positivos, se ha reducido sostenidamente desde 2015, mostrando que por cada dólar por concepto de ingreso el Concesionario generó una utilidad operativa de USD 0,18 en 2018.
71. Por su parte, el Margen neto, así como la rentabilidad del accionista (ROE) y de la Concesión (ROA) presentaron valores negativos durante 2018, propios de una utilidad neta negativa desde el inicio de la Concesión.



Gráfico N° 6: Ratios de rentabilidad 2017 -2018

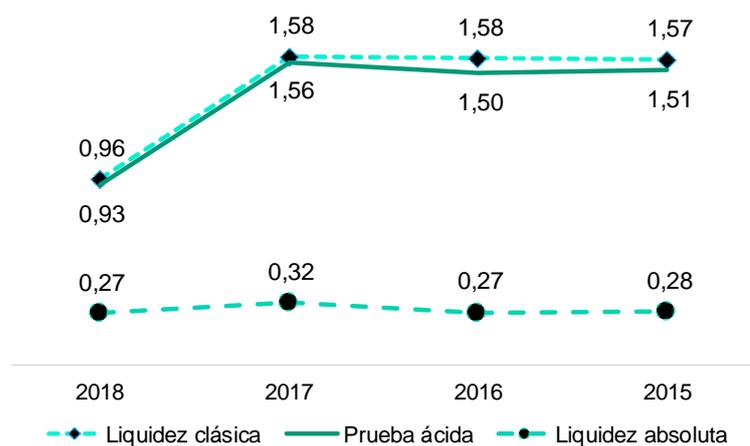


Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 y 2016, TISUR.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Ratio de liquidez

- 72. Los ratios de liquidez son aquellas razones que indican la cobertura sobre la deuda de corto plazo que tiene la empresa. Es por ello que, se compara dicho pasivo con los activos que son más líquidos. En ese sentido, es recomendable presentar un ratio de liquidez clásico y prueba ácida mayor a la unidad, toda vez que ante cualquier evento que genere cubrir de manera inmediata la deuda de corto plazo se cuenta con el efectivo necesario para dicha acción.
- 73. Como se aprecia en el siguiente gráfico, los ratios de Liquidez Clásica y la Prueba Ácida muestran que, en los últimos tres años, el Concesionario se encuentra en la capacidad de cubrir sus deudas de corto plazo, al presentar valores entre 1,57 y 1,58 para la Liquidez Clásica y entre 1,50 y 1,56 en la Prueba Ácida.

Gráfico N° 7: Ratios de liquidez 2017 -2018



Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 y 2016, TISUR.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

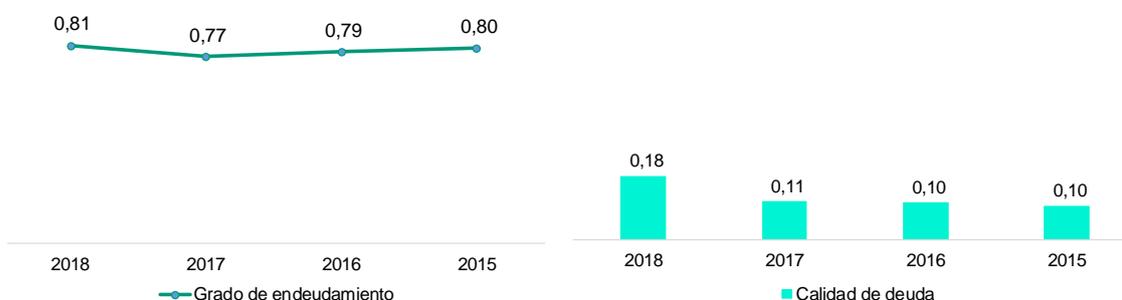
- 74. Finalmente, la Liquidez Absoluta presenta valores menores a la unidad, pero que van en línea con el hecho que este ratio solo considera la cuenta de Efectivo. En tal sentido, el Concesionario cuenta en bancos con un USD 0,28 por cada dólar de deuda de corto plazo.



### c) Ratio de endeudamiento

75. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros; mientras que cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre el 50% (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 60% (mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados.
76. El grado de endeudamiento muestra valores altos, mayores a 0,77 en los últimos cuatro años, propio de una inversión intensiva en activos fijos, como fue la construcción de la Faja Transportadora.

**Gráfico N° 8: Ratios de endeudamiento 2017 -2018**



Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 y 2016, TISUR.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

77. En cuanto a la calidad de deuda, este coeficiente determina la relación que representa la deuda de corto plazo (pasivo corriente) sobre el pasivo total. En tal sentido, los resultados menores indican una mayor facilidad para cumplir con los compromisos con terceros dado que sus vencimientos pueden alargarse en el tiempo. En ese sentido, los valores que se muestran en el Gráfico N° 8 indican que el Concesionario no tendría problemas en cumplir con sus acreencias.

## VIII. CONCLUSIONES

78. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Embarque de Concentrados de Minerales del Terminal Portuario del Callao para el año 2018, se desprenden las siguientes conclusiones.
- Durante el año 2018, se registró una ligera reducción de 1,5% en el número de naves atendidas en el terminal (equivalente a 2 naves menos), apreciándose que todas las naves fueron del tipo Bulk Carrier (es decir, de aquellas que transportan carga sólida a granel).
  - En línea con la reducción del número de naves atendidas, el volumen de carga de concentrado de minerales experimentó una reducción de 1,5% (40 mil toneladas menos). Esta reducción se da principalmente por una caída en la exportación de concentrado de zinc y, en menor medida, plomo, en un contexto de caída del precio internacional de dichos minerales.
  - Por otro lado, las tarifas por los servicios estándar a la nave registraron un incremento de 2,42%, al pasar de USD 0,786 en el 2017 a USD 0,805 en el 2018; mientras que las tarifas para el servicio a la carga se incrementaron 2,46%, al pasar de USD 7,767 en el 2017 a USD 7,958 en el 2018. Estos incrementos corresponden a la aplicación de la metodología RPI-X, pero dado que, en los primeros cinco años, contados desde el inicio de la



explotación, el factor de productividad es cero, por lo que el ajuste correspondió en su totalidad al factor inflacionario.

- (iv) Durante 2018, el Concesionario renovó, vía una cuarta adenda, cuatro contratos de acceso para la prestación de los servicios remolcaje y practicaje que vencían dicho año, estas renovaciones implicaron mantener el mismo cargo que el presentado en los contratos originales. Esto es, un cargo de USD 70,0 y USD 0,0 para el servicio de remolcaje y practicaje, respectivamente. Asimismo, se renovó vía una primera adenda, el contrato firmado con la empresa Nautilus S.A. y se dió un nuevo contrato de acceso para la prestación del servicio esencial de remolcaje con Empresa Marítima del Perú S.A.C.
- (v) Al cierre de 2018, el concesionario ha ejecutado inversiones por un monto de USD 113,2 millones (incluido IGV), con lo cual se ha alcanzado un nivel de cumplimiento del 100% respecto a los compromisos de inversión. Así, dado que las obras ya se encuentran culminadas, en los dos últimos años no se han reconocido inversiones adicionales ejecutadas por Transportadora Callao.
- (vi) Con relación a los pagos realizados al Estado, durante el 2018, el Concesionario pago un aporte por regulación S/. 785,2 mil y una retribución a la APN de S/.1 541,8 mil, lo cual significó un incremento de 2,1% y 0,3% con relación a los pagos efectuados el año anterior, respectivamente.
- (vii) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante el año 2018, se ha verificado lo siguiente:
  - Los indicadores del desempeño operativo de Transportadora Callao mostraron que se mantienen en una situación ideal en el Tiempo de espera a la nave, toda vez que en el 2018 no se ha registrado algún incumplimiento. De forma contraria, el indicador Tiempo de inicio de embarque de mercancía siguió presentando operaciones que se demoran más de tres horas; sin embargo, en una tendencia decreciente respecto a las registradas en años previos. El indicador de productividad sigue mostrando resultados positivos, al igual que en el año 2016 y 2017, al presentar niveles mayores al mínimo (1600 toneladas por hora) establecido contractualmente.
  - El número de accidentes presentó una disminución respecto al año anterior, pasó de 1 accidentes en el 2017 a 5 accidentes en el 2018. Finalmente, el Concesionario no tuvo ningún reclamo durante el 2018, hecho similar al presentado al 2016 y 2017. Sin perjuicio de ello, cabe mencionar que los principales clientes de Transportadora Callao son los propios accionistas de la Concesión.
- (viii) Con relación al desempeño financiero del Concesionario durante el año 2018, se ha verificado lo siguiente:
  - Los ingresos del Concesionario alcanzaron los USD 23,5 millones durante 2018, monto que se mantuvo en niveles similares al año anterior (al registrar una caída de sólo 0,2%); mientras que los costos de operación se incrementaron 3,4%, con lo cual se generó una utilidad operativa de USD 4,2 millones, nivel 14,7% inferior a la del año anterior. El Concesionario presentó una Utilidad neta negativa de USD 1,8 millones, lo cual representó una reducción de 13,2% con relación a los resultados del año anterior, lo cual refleja que el Concesionario presenta un financiamiento mayor al rendimiento de los activos.
  - El Activo de la Concesión fue de USD 124,8 millones durante 2018, lo que representó nuevamente una reducción en el valor de los activos como en años anteriores, explicado principalmente por la reducción de 9,6% en los Activos intangibles. Por su parte, el Pasivo también presentó una reducción de 1,4% como consecuencia de un comportamiento divergente del Pasivo Corriente y No Corriente, el mismo que se produjo por un cambio en las obligaciones financieras con terceros, que pasaron de ser de largo plazo a corto plazo. El patrimonio neto, presentó una reducción de 23,4% (USD



7,1 millones), por una restructuración de deuda subordinada que se redujo en USD 5,0 millones y un aumento de las pérdidas acumuladas en USD 1,8 millones.

- Con relación a los indicadores de rentabilidad, el Margen operativo si bien presentó resultados positivos durante 2018, mostrando que cada dólar de ingresos a la Concesión genera una utilidad operativa de USD 0,18, dicho indicador ha registrado una reducción sostenida en los últimos años. Por su parte, el resto de ratios de rentabilidad analizados (margen neto, ROA y ROE) mostraron resultados negativos, lo que refleja las pérdidas obtenidas en el año.
- Por su parte, durante 2018, los ratios de liquidez se aproximan a la unidad, apreciándose que la Liquidez Clásica registró un valor de 1,57; mientras que la Prueba ácida se ubicó en 1,51. Ello indica que el Concesionario cuenta con los activos corrientes suficientes para cubrir sus deudas de corto plazo. Por su parte, la Liquidez Absoluta muestra que el 28% de la deuda de corto plazo se encuentra en bancos.
- Finalmente, el grado de endeudamiento muestra un nivel alto de dependencia financiera con terceros al presentar valores mayores al 0,77 en los últimos cuatro años; mientras que, el ratio Calidad de deuda muestra que el 10% de la deuda total es de corto plazo, lo que indicaría que tendría facilidad para cumplir con sus compromisos con terceros. Así, el Concesionario muestra una buena estructura de endeudamiento, en el sentido que la deuda de largo plazo representa una mayor importancia relativa que la deuda de corto plazo, con lo cual el Concesionario no tendría problemas con cumplir con sus obligaciones con terceros.



## ANEXOS

### ANEXOS I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

<b>Concesionario: Transportadora Callao S.A.</b> <b>Terminal de embarque de concentrados de minerales en el TPC</b>			
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Declaratoria de interés.</li> <li>▪ Iniciativa privada.</li> </ul>	Contrato de Concesión.
5	Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.9 (p. 26)
6	Tipo de contrato	<b>DBOFT:</b> diseño, construcción, financiamiento, operación y transferencia	Cláusula 1.15.32.
7	Adendas	<p><b>Adenda 1:</b> 14 de enero de 2014.</p> <p>Modificar la cláusula 9.6 relacionada al procedimiento de ejecución de la garantía mobiliaria sobre acciones y participación correspondiente a la participación mínima, así como la modificación del apéndice 1, 2, 3 y 4 del Anexo 1 respecto al área de la concesión.</p>	Adenda 1
8	Capital mínimo	USD 18 000 000,00	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 29)
9	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de la Ejecución de la Obras:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- USD 18 millones.</li> <li>- Debe mantenerse en vigencia desde la fecha de suscripción del Contrato hasta la suscripción del Acta de recepción de las obras.</li> </ul> </li> <li>▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- USD 9 millones.</li> <li>- La garantía se otorga desde la suscripción del Contrato hasta 12 meses posteriores a la caducidad del Contrato.</li> </ul> </li> </ul>	<p>Cláusula 9.2.1. (p. 62)</p> <p>Cláusula 9.2.2. (p. 62)</p>
10	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)
11	Garantías a favor de acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Para garantizar el endeudamiento Garantizado Permitido, sobre lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Derecho de Concesión</li> <li>- Ingresos de la Concesión, netos de la retribución y del Aporte por Regulación.</li> <li>- Acciones o participaciones del Concesionario.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 9.3. (p. 63)



<b>Concesionario: Transportadora Callao S.A.</b> <b>Terminal de embarque de concentrados de minerales en el TPC</b>			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
12	Compromiso de inversión	Monto referencial de la inversión asciende a USD 120 millones incluido IGV.	Declaración de interés de la iniciativa.
13	Obras a ejecutar	<p>Obras y equipamiento mínimo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un muelle de 200 metros y 14 metros de profundidad, con capacidad para atender naves de una eslora referencial de 226 metros.</li> <li>• Faja transportadora</li> <li>• Cargador lineal</li> <li>• Torre de transferencia</li> </ul>	Anexo 4
14	Cierre financiero	El Concesionario deberá acreditar ante el Concedente, antes de los treinta (30) días calendario del inicio de la construcción de obras que cuenta con los fondos necesarios para el cumplimiento del calendario de ejecución de obras.	Cláusula 6.32. (p. 49)
15	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trato Directo.</li> <li>▪ Arbitraje, modalidades:               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ De conciencia,</li> <li>○ De derecho: (i) Arbitrajes nacionales para controversias menores o iguales a USD 10 000 000,00, y (ii) Arbitrajes internacionales para controversias mayores a USD 10 000 000,00.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 15.11. (p. 95) Cláusula 15.12. (p. 96)
16	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre 0,8 y 400 UIT).</li> <li>- Régimen de bienes (entre 0,8 y 80 UIT).</li> <li>- Obras de infraestructura portuaria (entre 0,8 y 80 UIT).</li> <li>- Conservación de la Concesión (3,2 y 4 UIT).</li> <li>- Explotación de la Concesión (variable en función del IBTA o UIT).</li> <li>- Garantías (3,2 y 8 UIT).</li> <li>- Régimen de Seguros (0,5% del monto de la prima respectiva, 10% del monto del siniestro, entre 0,8 y 80 UIT).</li> <li>- Consideraciones Generales Socio Ambientales (0,8 Y 2,4 UIT).</li> <li>- Competencias Administrativas (8 UIT).</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula XVIII (p. 102,103)  Anexo 14 (p. 144-150)
17	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El Contrato se declarará terminado por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Término por Vencimiento del Plazo.</li> <li>- Término por Mutuo Acuerdo.</li> <li>- Término por incumplimiento del Concesionario o Abandono.</li> <li>- Término por incumplimiento del Concedente.</li> <li>- Término por decisión unilateral del Concedente.</li> <li>- Término por fuerza mayor o caso fortuito.</li> <li>- Otras causales no imputables a las partes.</li> </ul> </li> </ul>	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)



<b>Concesionario: Transportadora Callao S.A.</b> <b>Terminal de embarque de concentrados de minerales en el TPC</b>			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
			Cláusula 14.1.6. (p. 87) Cláusula 14.1.7. (p. 88)
18	Equilibrio económico-financiero	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> <li>▪ 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.</li> <li>▪ El Regulador establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre:               <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Los resultados antes de impuesto resultante del ejercicio.</li> <li>b) El recalcule 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.</li> </ul> </li> <li>▪ 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.</li> </ul>	Cláusula 8.23. (p. 59)
19	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Seguros personales para trabajadores.</li> <li>▪ Seguros contra todo riesgo de Construcción y Montaje.</li> <li>▪ Seguro de todo riesgo de obras civiles y terminadas.</li> <li>▪ Seguro de responsabilidad civil general, contractual, extra-contractual, patronal.</li> </ul>	Cláusula 10.3. (p. 70) Cláusula 10.4. (p. 70) Cláusula 10.5. (p. 71) Cláusula 10.6. (p. 72)
20	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> </ul>	Cláusula 8.12. (p. 54) Cláusula 8.13. (p. 54)



Concesionario: Transportadora Callao S.A. Terminal de embarque de concentrados de minerales en el TPC			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"><li>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.</li></ul>	
21	Niveles de servicio y productividad	<ul style="list-style-type: none"><li>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.</li><li><u>Tiempo de espera de nave:</u> El tiempo de espera de cualquier nave no podrá exceder de cuatro (4) horas.</li><li><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.</li><li><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.</li></ul>	Anexo 3 (p. 111)
22	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"><li>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.</li><li>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).</li></ul>	Cláusula 8.20. (p. 57)
23	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"><li>Hasta el quinto año las tarifas máximas ofertadas por el Concesionario no podrán superar:<ul style="list-style-type: none"><li>Tarifa a la nave: USD 0,70/metro de eslora-hora.</li><li>Tarifa a la carga: USD 6,97/tonelada embarcada.</li></ul></li></ul>	Anexo 5 (p. 114)
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

Modalidad de concesión	Autosostenible
Plazo de concesión:	20 años
Período:	2014-2018

a. Tráfico						
Indicador	Unidad de medida	2014	2015	2016	2017	2018
Naves atendidas	Unidades	89	185	201	182	180
Carga total atendida	Toneladas	1 651 393	3 275 226	3 169 617	2 941 159	2 897 205
<b>Carga por tipo de operación</b>						
Exportación	Toneladas	1 651 393	3 275 226	3 169 617	2 941 159	2 897 205
<b>Carga por tipo de producto:</b>						
Graneles sólidos - Mineral	Toneladas	1 651 393	3 275 226	3 169 617	2 941 159	2 897 205
Zinc	Toneladas	717 783	1 503 468	1 302 734	1 154 524	1 011 080
Cobre	Toneladas	702 784	1 293 492	1 371 704	1 505 593	1 638 080
Plomo	Toneladas	230 827	441 961	455 969	281 042	248 045
Otros	Toneladas	0	36 305	39 210	0	0

b. Ingresos 1/						
Ingresos	Unidad de medida	2014	2015	2016	2017	2018
Servicio en función a la nave	Miles de soles	1 200	1 827	1 919	1 784	1 962
Servicios en función a la carga	Miles de soles	34 979	78 820	80 811	74 737	75 602
Otros servicios	Miles de soles	32	221	198	205	210
<b>Total</b>	<b>Miles de soles</b>	<b>36 211</b>	<b>80 869</b>	<b>82 928</b>	<b>76 726</b>	<b>77 774</b>

Fuente: Transportadora Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

1/ Ingresos no auditados



Somos el **regulador**  
de la **infraestructura**  
de **transporte** de  
**uso público**

Calle Los Negocios 182, Piso 4, Surquillo. Lima - Perú  
Teléfono: (511) 440 5115  
[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

#### GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

**Ricardo Quesada Oré**

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

**Sandra Queija De la Sotta**  
Jefa de Estudios Económicos

**Melina Caldas Cabrera**  
Jefa de Regulación

#### Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

---

Yessica Ochoa Carbajo - Especialista  
Wilmer Zela Moraya - Especialista  
Oscar Ubillús Ramirez – Analista  
Andrea Raza Herrera – Practicante  
Paolo Gutierrez Chochoca - Practicante