



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales del Terminal Portuario del Callao
2025

**Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos**





Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositrán

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2025: Concesión del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborados sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible.

Primera versión: junio de 2026

Para comentarios o sugerencias en relación con el Informe de Desempeño, por favor sírvase comunicar al siguiente correo:

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
I.1. Composición del Concesionario	7
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	7
I.3. Área de influencia	9
I.4. Principales activos de la Concesión	9
I.5. Hechos de importancia	10
II. OFERTA DE SERVICIOS	10
II.1. Servicio estándar	10
II.2. Servicios especiales	11
II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso	11
III. DEMANDA DE SERVICIOS	11
III.1. Principales clientes	11
III.2. Tráfico de naves y de carga	13
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO	20
IV.1. Tarifas	20
IV.2. Cargos de acceso	22
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	23
V.1. Inversiones	23
V.2. Pagos al Estado	24
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	24
VI.1. Niveles de servicio y productividad	24
VI.2. Accidentes	25
VII. RESULTADOS FINANCIEROS	26
VII.1. Análisis de los Estados Financieros	26
VII.2. Análisis de Ratios Financieros	33
VIII. CONCLUSIONES	40
ANEXO I: FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	42
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	46



ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Composición accionaria de Transportadora Callao S.A.....	7
Gráfico 2 Principales clientes de TCSA, año 2025	12
Gráfico 3 Líneas navieras, año 2025	13
Gráfico 4 Agencias marítimas, año 2025	13
Gráfico 5 Evolución del tráfico de naves, periodo 2014-2025.....	14
Gráfico 6 Evolución del volumen promedio de carga por nave, periodo 2014-2025	14
Gráfico 7 Eslora (en metros) de las naves atendidas, año 2025	15
Gráfico 8 Arqueo bruto (en toneladas) de las naves, año 2025.....	15
Gráfico 9 Calado (en metros) de las naves atendidas, año 2025	16
Gráfico 10 Tamaño de manga (en metros) de las naves, año 2025	16
Gráfico 11 Evolución del tráfico de carga, periodo 2014-2025	17
Gráfico 12 Tráfico de carga embarcada, por tipo de carga, periodo 2014-2025	17
Gráfico 13 Concentrados de cobre, por cliente, años 2024-2025.....	18
Gráfico 14 Concentrados de zinc, por cliente, años 2024-2025	18
Gráfico 15 Concentrados de oro, por cliente, año 2025	19
Gráfico 16 Concentrados de plomo, por cliente, años 2024-2025.....	19
Gráfico 17 Concentrados de plata, por cliente, años 2024-2025.....	20
Gráfico 18 Almacenaje de carga embarcada, años 2024-2025.....	20
Gráfico 19 NSP: Indicadores de productividad, año 2025	25
Gráfico 20 Accidentes reportados en el terminal, año 2025	26
Gráfico 21 Ingresos por prestación de servicios de TCSA	27
Gráfico 22 Composición de los costos y gastos operativos de TCSA, año 2025	28
Gráfico 23 Evolución de los resultados de TCSA, periodo 2015-2025	29
Gráfico 24 Composición de los activos de la empresa	31
Gráfico 25 Evolución de los activos de la empresa, periodo 2014-2025	31
Gráfico 26 Composición de los pasivos de la empresa	32
Gráfico 27 Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2014-2025	32
Gráfico 28 Composición del patrimonio neto de la empresa	33
Gráfico 29 Evolución del patrimonio neto de la empresa, periodo 2015-2025	33
Gráfico 30 Evolución de los ratios de liquidez, periodo 2014-2025	35
Gráfico 31 Evolución del capital de trabajo, periodo 2014-2025	35
Gráfico 32 Evolución de los ratios de endeudamiento, periodo 2014-2025	37
Gráfico 33 Evolución de la solvencia y autonomía financiera, periodo 2014-2025	38
Gráfico 34 Evolución de los márgenes de rentabilidad, periodo 2014-2025	39
Gráfico 35 Evolución del ROE y ROA de la empresa, periodo 2014-2025.....	40

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Tarifas en el terminal de concentrados de minerales, periodo 2021-2025	22
Cuadro 2 Contratos de acceso vigentes, año 2025	23
Cuadro 3 Pagos al Estado, periodo 2019-2025	24
Cuadro 4 Estado de Resultados Integrales, periodo 2021 – 2025	26
Cuadro 5 Estado de Situación Financiera, periodo 2021- 2025	30
Cuadro 6 Ratios de liquidez, años 2024 y 2025	34
Cuadro 7 Ratios de endeudamiento, años 2024 y 2025	36
Cuadro 8 Ratios de rentabilidad, años 2024 y 2025	38

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Parámetros de las Obras y Equipamientos mínimos.....	8
--	---



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales del Terminal Portuario del Callao (en adelante, Terminal de Concentrados o Concesión) para el año 2025. Así, en este informe se presenta la evolución de las principales variables de la empresa, tales como el tráfico de carga, las tarifas aplicadas, indicadores operativos, inversiones ejecutadas, entre otros.

El 28 de enero de 2011 fue suscrito 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 (en adelante, Contrato de Concesión) entre la empresa Transportadora Callao S.A. (en adelante, el Concesionario, Transportadora Callao o TCSA) y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC). Al respecto, el Terminal de Concentrados fue producto de una iniciativa privada, la cual implicaba, entre otras obras, la construcción de una faja transportadora de minerales, un puente de acceso y un muelle de 218 metros de longitud. Así, para la implementación de la infraestructura, TCSA se comprometió a invertir un total de USD 113,32 millones (incluido IGV), monto que fue ejecutado al 100 % durante los años 2014 y 2015. Cabe indicar que, posteriormente a ello, el Concesionario no ha llevado a cabo inversiones adicionales en la Concesión.

Por otro lado, debido a la naturaleza de la carga que moviliza en el Perú, TCSA tiene como principales clientes a los exportadores de concentrados de cobre y zinc. En particular, durante el año 2025, entre sus principales clientes se encontraron Trafigura Perú S.A.C., Glencore Perú S.A.C., Minera Chinalco Perú S.A., entre otros. Asimismo, con relación a las líneas navieras que recalaron en el terminal durante el año 2025, se observó que las empresas Trafigura Maritime Logistics y Horizon Shipping presentaron la mayor participación del tráfico de naves, registrando el 55,6 % y 23,7 %, respectivamente.

Entre tanto, en cuanto a las estadísticas de tráfico en el terminal, durante el año 2025 se atendieron un total de 169 naves, lo cual se traduce en un aumento del 14,2 % respecto del año 2024, y se movilizó alrededor de 3083,5 miles de toneladas de concentrados de minerales para exportación, significando un incremento del 6,1 % respecto de lo registrado en el año 2024, siendo dicha carga representada, por los concentrados de cobre (50,7 %), zinc (20,7 %), oro (19,9 %), plomo (5,7 %) y plata (3,0 %).

Respecto al régimen tarifario, mediante Resolución de Presidencia N° 0027-2024-PD-OSITRAN de fecha 21 de mayo de 2024, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán estableció tarifas provisionales¹ para los servicios regulados brindados por Transportadora Callao S.A. en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao. Posteriormente, a través de la Resolución de Presidencia N° 0049-2024-PD-OSITRAN de fecha 18 de julio de 2024, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobó el factor de productividad de - 1,88 % (menos uno y 88/100 puntos porcentuales), el cual se encontrará vigente hasta el 22 de mayo de 2029 y se aplica a las canastas de Servicios Estándar a la Nave y Servicios Estándar a la Carga en el puerto.

De conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, la variación máxima permitida para las tarifas dentro de las canastas de servicios estándar a la nave y a la carga para el periodo mayo 2025 – mayo 2026 es de +4,19 %. En ese sentido, el 23 de mayo de 2025 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 el RPI² y el nuevo factor de productividad de TCSA vigente para el quinquenio 2024-2029. Por otro lado, respecto al régimen de acceso, al finalizar el año 2025, se contaban con once (11) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practaje y remolaje, cuyos cargos de acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 70,0, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre TCSA y los usuarios intermedios.

Respecto a las inversiones realizadas por el concesionario, dado que durante los años 2014 y 2015 se realizó la totalidad de la inversión comprometida establecida en el Contrato de Concesión (USD 113,2 millones, incluido IGV), para el año 2025 el Concesionario no ha realizado inversiones adicionales en

¹ Aplicadas entre el 23 de mayo al 21 de julio de 2024.

² RPI (Retail Price Index) es la inflación expresada en un índice general de precios al consumidor de los Estados Unidos de América (EEUU) utilizado para ajustar la tarifa y de ese 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.



el terminal portuario en el periodo posterior. Por su parte, respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, durante el año 2025 TCSA realizó pagos por un total de S/ 3,30 millones, cifra 4,7 % superior a lo registrado en el año 2024 (S/ 3,15 millones).

En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2025, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a ocho (8), lo cual igualó al número de accidentes registrados en el 2024, presentando 4 accidentes de Tipo A (Accidente solo con daños materiales) y 4 accidentes de Tipo B (Accidente con heridos y sin fallecidos).

Respecto a la situación financiera de TCSA, al cierre del año 2025 se observa una mejora en la capacidad de cumplimiento de sus obligaciones de corto plazo, evidenciada por la mejora de los ratios de liquidez: el ratio de liquidez corriente pasó de 0,747 en 2024 a 0,860 en 2025, y la prueba ácida mejoró de 0,645 a 0,738. Asimismo, el capital de trabajo negativo se redujo de USD -3,8 millones en 2024 a USD -2,0 millones en 2025.

Asimismo, los ratios financieros analizados muestran una disminución significativa en el grado de endeudamiento asumido por la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2024, de modo tal que el respaldo de los activos totales a través del patrimonio neto se ha visto notablemente incrementado: el ratio Deuda/Patrimonio se redujo de 2,355 en 2024 a 1,562 en 2025, y el endeudamiento del activo pasó de 70,2 % a 61,0 %. Para el 2025, la empresa presenta además una mejora en su autonomía financiera (0,640 vs. 0,425 en 2024) y en su solvencia (1,640 vs. 1,425 en 2024).

Finalmente, la información financiera de TCSA para el 2025 presenta una mejora muy significativa en la rentabilidad de la empresa, en comparación a lo observado en el año 2024: el margen bruto pasó de 25,0 % a 29,7 %, el margen operativo de 19,4 % a 24,6 %, y el margen neto se multiplicó cerca de cinco veces, de 3,9 % a 18,3 %. Entre tanto, los indicadores ROE (19,4 % vs. 4,5 % en 2024) y ROA (7,6 % vs. 1,4 % en 2024) presentan una evolución muy favorable, lo cual se traduce en una mejora sustancial en la rentabilidad de los accionistas y un empleo más eficiente de sus activos para la generación de ganancias durante el ejercicio.

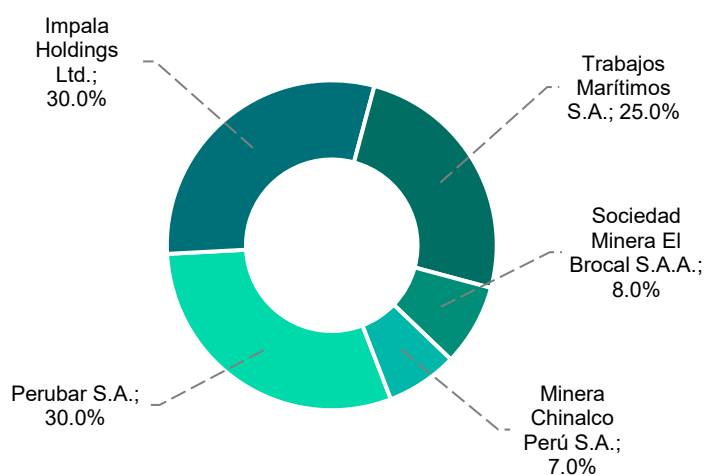


I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición del Concesionario

1. TCSA es una empresa privada que se constituyó el 15 de setiembre de 2010, e inició sus operaciones formalmente el 23 de mayo de 2014, luego de culminar la construcción y puesta en marcha del puerto de embarque y la faja transportadora de concentrados de minerales.
2. Accionarialmente, la empresa se encuentra conformada por las empresas Perubar S.A. (30,0 %), Impala Holdings Ltd. (30,0 %), Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA (25,0 %), Sociedad Minera El Brocal S.A.A. (8,0 %) y Minera Chinalco Perú S.A. (7,0 %). Al respecto, dicha composición se ha mantenido desde el inicio de sus operaciones.

Gráfico 1 Composición accionaria de Transportadora Callao S.A



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

3. En el año 2009, el Consorcio Transportadora Callao (integrado por PERUBAR S.A., CORMIN Callao S.A.C., Santa Sofía Puertos S.A., Minera Chinalco Perú S.A. y Sociedad Minera El Brocal S.A.A.) presentó ante la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) 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". Así, mediante Acuerdo adoptado el 23 de marzo de 2010, la APN declaró de interés público la iniciativa privada presentada. Posteriormente, el 27 de diciembre de 2010, el Consejo Directivo de PROINVERSION aprobó el Contrato de Concesión respectivo.
4. 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 el 28 de enero de 2011 entre el MTC y Transportadora Callao, con una vigencia de 20 años. Así, el referido contrato brinda al Concesionario el derecho de operar el terminal bajo la modalidad de monoperador, esto es, TCSA 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. De este modo, 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) del Ositrán.
5. TCSA tiene por objeto la operación y conservación de un muelle especializado para concentrados de minerales, ubicado en el rompeolas norte del Terminal Portuario del Callao, así como de la respectiva faja transportadora, con una capacidad instalada de transporte de 7 millones de toneladas métricas de concentrado anuales, de conformidad con los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión.



6. Por otro lado, 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 del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao, conforme al Anexo A de la Adenda.
7. En cuanto a la inversión comprometida en infraestructura y equipamiento, esta asciende a USD 113,2 millones (incluido IGV)³, los cuales se encuentran referidos a los siguientes parámetros:

Ilustración 1 Parámetros de las Obras y Equipamientos mínimos	
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, Torre de transferencia y demás dispositivos que permiten la recepción y traslado del concentrado hasta la Nave.
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.

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

8. Entre tanto, con relación al régimen tarifario, en el Contrato de Concesión se señala que, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, las tarifas de los servicios estándar y servicios especiales regulados deberán ser actualizadas utilizando el mecanismo regulatorio conocido como RPI-X⁴. Así, anualmente el Concesionario realizará la actualización tarifaria correspondiente en función de la inflación (RPI) de los últimos doce meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el Ositrán (el cual es revisado quinquenalmente). Cabe señalar que, para el primer quinquenio contado desde el inicio de explotación, el factor de productividad fue cero; es decir, durante los primeros cinco años de explotación, las tarifas fueron ajustadas considerando únicamente la inflación (RPI).

³ Es importante señalar que el monto de compromiso de inversión se ajustó al monto de liquidación de la Obra del Transportadora Callao.

⁴ RPI (Retail Price Index) es la inflación expresada en un índice general de precios al consumidor de los Estados Unidos de América (EEUU) utilizado para ajustar la tarifa y de ese 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.



9. Por otro lado, de acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra facultado a cobrar un Precio o una Tarifa, según corresponda, por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios. Al respecto, durante el año 2025, TCSA no se ha encontrado brindando servicios especiales en la Concesión.
10. Respecto a los pagos al Estado Peruano, de acuerdo con la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión, TCSA 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 al Ositrán el 1 % del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación⁵.

I.3. Área de influencia

11. El área de influencia, en general, es aquella en la que se genera el grueso del tráfico marítimo, esto es, el territorio en el que se originan los principales flujos comerciales (exportaciones o importaciones) canalizados a través de las instalaciones portuarias.
12. En el caso del Terminal de embarque de Concentrados de Minerales, el área de influencia está conformada por la ciudad de Lima, así como por las regiones de Pasco, Junín y Huancavelica, en las que operan las principales empresas mineras que exportan sus productos a través de este terminal⁶.

I.4. Principales activos de la Concesión

13. El terminal es una estructura de concreto armado de 218 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. Al respecto, sobre dichas vigas se tiene una losa de concreto formada por piezas prefabricadas de concreto conectadas por vaciados de concreto "*in situ*", en tanto que todas las vigas longitudinales, transversales y losas, son prefabricadas de concreto armado⁷.
14. El muelle cuenta con todos los elementos necesarios para el atraque y amarre de las naves (de hasta 60 000 DWT⁸), 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 en los alrededores del Puerto del Callao.
16. Las principales características de la faja son las siguientes:
- | | | |
|--------------------------|---|----------------------|
| ▪ Faja tubular | : | 3 200 m. |
| ▪ Faja <i>Tripper</i> | : | 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 | : | 14,0 m. |
| ▪ Calado máximo | : | 13,1 m. |

⁵ Según lo dispuesto en la cláusula 13.18 del Contrato de Concesión.

⁶ Se ha considerado la ubicación de las zonas de operación de las empresas mineras. Ver:

⁷ <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/8285886/6911615-2025-principales-unidades-mineras.pdf?v=1753904126>

⁸ <https://transportadoracallao.com.pe/nuestro-terminal/>

⁸ Tonelaje de peso muerto del barco (*Deadweight tonnage*).



I.5. Hechos de importancia

17. De acuerdo con lo indicado en el Plan de Negocios 2026 presentado por TCSA, durante el ejercicio 2025 se implementaron diversas acciones orientadas a optimizar los procesos operativos, fortalecer la seguridad y asegurar la continuidad del negocio, entre las cuales destacan las siguientes:
- Gestión de crisis y respuesta a emergencias: En diciembre de 2025 se realizó el ejercicio anual Tabletop de “Gestión de Crisis”, cuyo objetivo fue evaluar y fortalecer los protocolos de respuesta ante emergencias, en coordinación con otros operadores portuarios y entidades estatales.
 - Fortalecimiento del Sistema Integrado de Operaciones y SIG (SIOPS): Se amplió el alcance del sistema mediante el desarrollo del Módulo de Seguimiento de Acciones Correctivas, orientado a mejorar el monitoreo y control de dichas acciones.
 - Seguridad y protección portuaria: Se fortalecieron las medidas de protección mediante: i) la ampliación de la cobertura de inspección canina a la totalidad de la instalación portuaria y a los buques con destino a Europa, con el fin de prevenir riesgos asociados al tráfico ilícito; ii) la implementación de la nueva Oficina de Protección Portuaria, que centraliza el monitoreo a través de sistemas CCTV, permitiendo la detección temprana de eventos y la toma de decisiones en tiempo real; y iii) la formalización de Cartas de Entendimiento con autoridades competentes, a fin de asegurar una respuesta coordinada y efectiva ante eventos de protección.
 - Gestión de infraestructura y mantenimiento: Considerando que la infraestructura cuenta con 12 años de antigüedad, se priorizó la ejecución de planes de mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo, lo que permitió registrar el nivel más bajo de fallas históricas, con solo siete (7) eventos durante el año 2025.

II. OFERTA DE SERVICIOS

18. De acuerdo con el 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.
19. Así, bajo el esquema anterior, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en dos tipos: los Servicios Estándar y los Servicios Especiales⁹.

II.1. Servicio estándar

20. 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.

⁹ Contrato de Concesión.-

“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.”



21. Al respecto, de acuerdo con la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar se definen de la siguiente manera:

a) Servicio estándar en función a la nave

22. 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 el 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

23. 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. Por la prestación de este servicio, el Concesionario está facultado a cobrar una tarifa por tonelada métrica.
24. 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

25. 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

26. Dado que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monopropietario, el Contrato de Concesión establece que el REMA es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practica y remolque. 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 practica y remolque pueden ser brindados por terceros o por empresas 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

28. En esta sección se describe la evolución del tráfico de naves y de carga en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales durante el año 2025, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE) del Ositrán¹⁰.

III.1. Principales clientes

29. Debido al tipo de carga que se moviliza a través del terminal, TCSA tiene como principales clientes a los exportadores de concentrados de cobre y zinc. En particular, durante el año 2025 se observó que la empresa Trafigura Perú S.A.C. fue el principal cliente de TCSA habiendo tenido a su cargo el 38,7 % de la carga total movilizada en el terminal, seguido por las empresas

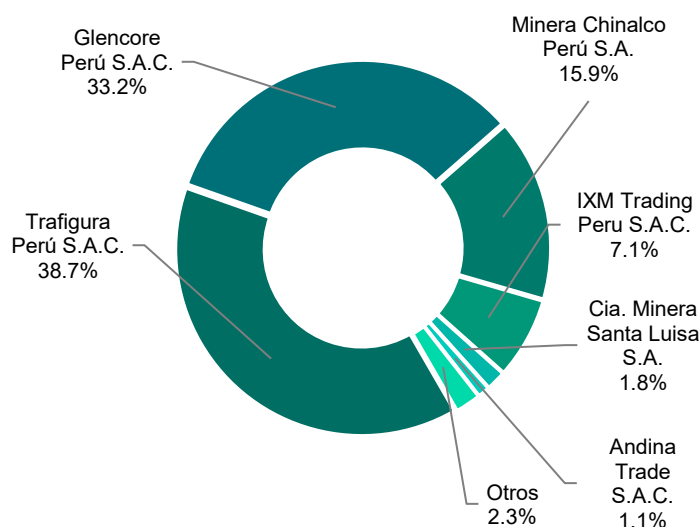
¹⁰ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaracion.estadistica@ositran.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de Ositrán, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.



Glencore Perú S.A.C. y Minera Chinalco Perú S.A. que tuvieron a su cargo el 33,2 % y 15,9 % de la carga movilizada, respectivamente, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

30. Cabe señalar que, en el caso de Trafigura Perú S.A.C., del total movilizado a través del terminal, el 46,7 % correspondió a concentrados de cobre, seguido del oro con 37,3 %, zinc con el 6,1 %, plomo con el 5,7 % y plata con el 4,2 % restante de la carga total que embarcó durante el 2025. En el caso de Glencore Perú S.A.C., durante el 2025 el 46,8 % del total de carga que embarcó por el terminal correspondió a concentrados de zinc, seguidos por el concentrado de cobre con el 38,7 %, plomo con el 10,3 % y plata con el 4,2 % restante de su total de carga movilizada. Por su parte, en el caso de Minera Chinalco Perú S.A., la totalidad de carga movilizada durante el año 2025 correspondió a concentrados de cobre.

Gráfico 2 Principales clientes de TCSA, año 2025
(Porcentaje de participación de carga movilizada)



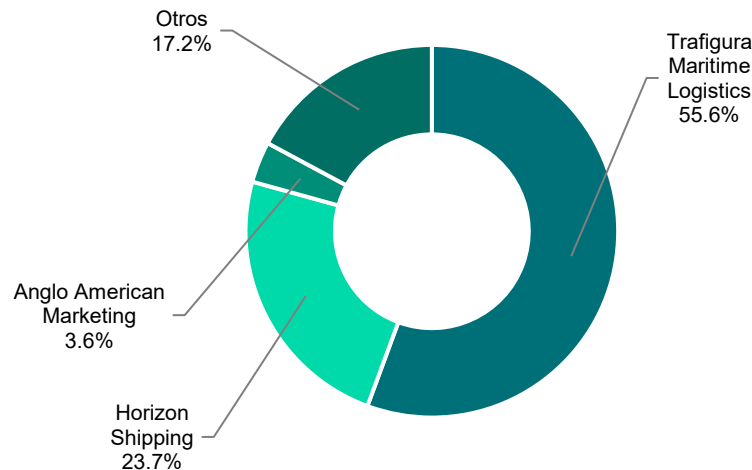
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

31. Por otro lado, respecto a las operaciones llevadas a cabo en el terminal, puede identificarse la participación tanto de líneas navieras como de agentes marítimos. Al respecto, la línea naviera corresponde a aquella persona jurídica que celebra un contrato de transporte marítimo de mercancías con un usuario. Por su parte, el agente marítimo corresponde a aquella persona jurídica que realiza funciones vinculadas al ingreso, permanencia, aprovisionamiento y salida del buque en puerto.
32. Así, con relación a las líneas navieras, durante el año 2025 se observa que alrededor del 82,8 % del tráfico total de naves se concentró en tres (3) empresas, siendo Trafigura Maritime Logistics y Horizon Shipping las que presentaron la mayor participación de naves que recalcaron en el terminal, registrando el 55,6 % y 23,7 %, respectivamente, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.



Gráfico 3 Líneas navieras, año 2025
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)

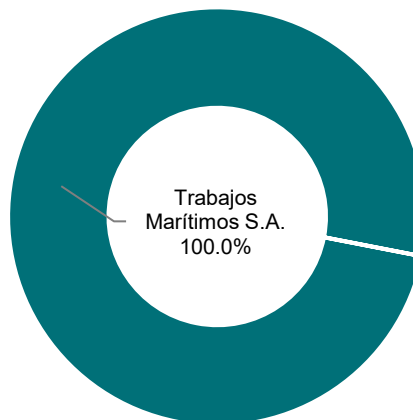


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

33. Por su parte, en el caso de los agentes marítimos, durante el año 2025 se observa que el total del tráfico de naves se encontró distribuido en una empresa, Trabajos Marítimos S.A., registrando la totalidad de naves que recalaron en el terminal tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Cabe mencionar que, desde el año 2015, dicha agencia marítima continúa siendo la más importante en dicho terminal.

Gráfico 4 Agencias marítimas, año 2025
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

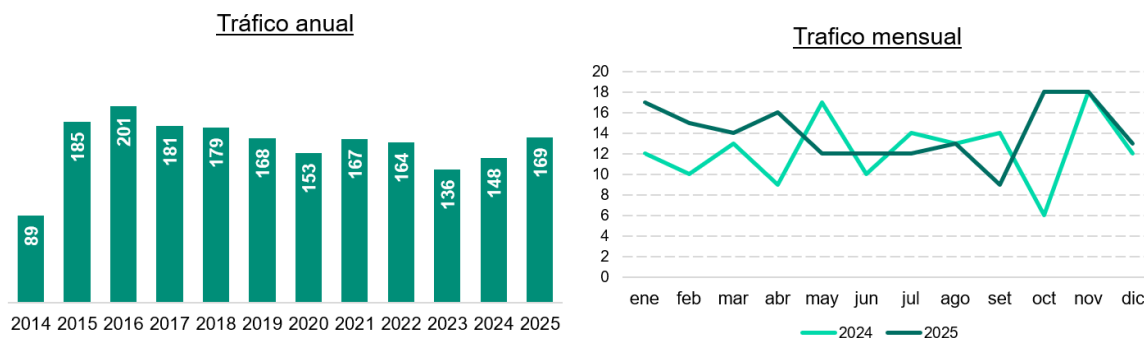
III.2. Tráfico de naves y de carga

a) Naves atendidas

34. Durante el año 2025, TCSA atendió un total de 169 naves, esto es, 21 naves más que lo registrado el año anterior, lo cual se traduce en un aumento del 14,2 %. Por su parte, respecto a la evolución mensual del tráfico, se observa que, el número de naves que arribaron al terminal aumentó en 21,1 % (15 naves más) durante el primer semestre del 2025 y en 7,8 % (6 naves más) durante el segundo semestre del 2025, respecto a lo registrado en su similar periodo del año 2024. En el siguiente gráfico se presenta la evolución del tráfico anual de naves atendidas en el terminal durante el periodo 2014-2025, así como la evolución mensual del número de naves atendidas entre los años 2024 y 2025.



Gráfico 5 Evolución del tráfico de naves, periodo 2014-2025
(En número de naves atendidas)



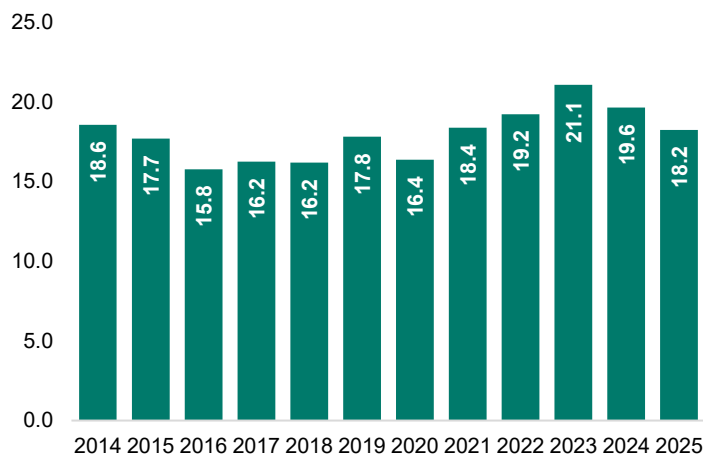
Nota: TCSA inició sus operaciones el 23 de mayo de 2014.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

35. Cabe señalar que, a pesar del aumento observado en el número de naves atendidas en el año 2025, el volumen promedio de carga transportada por nave disminuyó. Para el año 2025, el volumen promedio de carga movilizada por nave ascendió a 18,2 miles de toneladas, cifra inferior a lo observado en el 2024 (19,6 miles de toneladas en promedio), significando así una menor concentración de carga movilizada en las naves que arribaron al puerto.

Gráfico 6 Evolución del volumen promedio de carga por nave, periodo 2014-2025
(En miles de toneladas métricas)



Nota: TCSA inició sus operaciones el 23 de mayo de 2014.

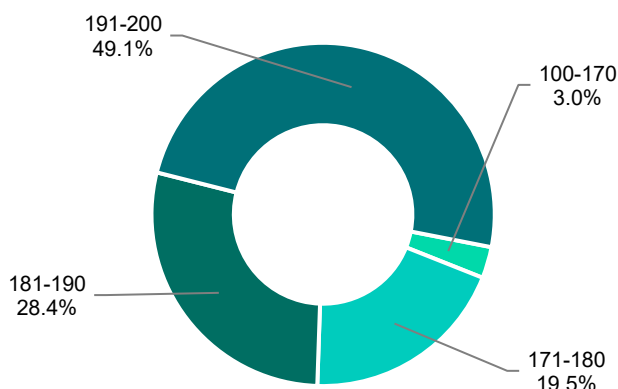
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

36. En cuanto a las principales características de las naves atendidas en el terminal durante el año 2025, estas comprenderían la eslora, el arqueado bruto, el calado y el tamaño de manga. Con relación a la eslora, esta corresponde a la longitud total de un barco, es decir, la medida que va desde la punta más adelantada (proa) hasta la parte trasera (popa) del barco. La eslora es una de las dimensiones más importantes a la hora de describir o clasificar un barco, ya que influye en su capacidad, velocidad y estabilidad, entre otros factores. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2025, las naves atendidas cuya eslora se encuentra en el rango de 191 a 200 metros presentan la mayor participación junto a las naves que se encuentran en el rango de 181 a 190 metros, con un 49,1 % y un 28,4 %, respectivamente, siendo que, de manera conjunta, ambos rangos representaron la mayor proporción de naves atendidas, con un 77,5 % en total.



Gráfico 7 Eslora (en metros) de las naves atendidas, año 2025
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)

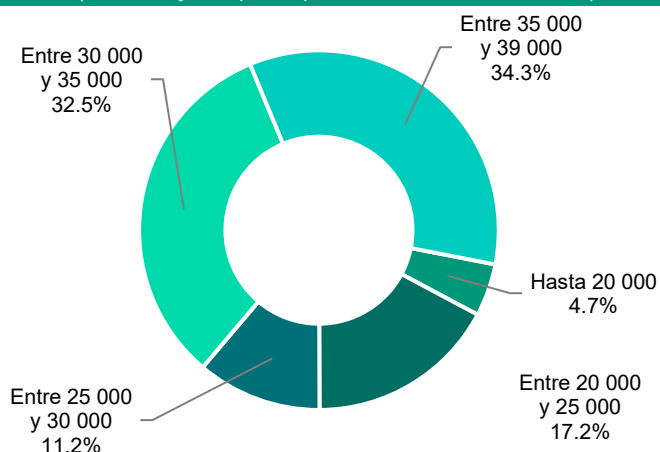


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. Por otro lado, con relación al arqueo bruto, este es una medida de la capacidad de carga total de la nave, siendo definida como el volumen total de todos los espacios cerrados dentro del casco del barco, incluyendo los espacios debajo de la cubierta, pero excluyendo cualquier espacio que esté destinado exclusivamente a la tripulación o a los pasajeros. Asimismo, el arqueo bruto se expresa en toneladas y es una medida importante para determinar el tamaño y la capacidad de carga de un barco, siendo empleado a menudo en el comercio marítimo para calcular las tasas de carga y determinar la capacidad máxima de carga de un barco. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2025, la mayor parte de las naves atendidas presentaron un arqueo bruto entre 35 000 y 39 000 toneladas, con un 34,3 % del tráfico total de naves, seguido del rango de arqueo bruto entre 30 000 y 35 000 toneladas, con un 32,5 % del tráfico total de naves.

Gráfico 8 Arqueo bruto (en toneladas) de las naves, año 2025
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



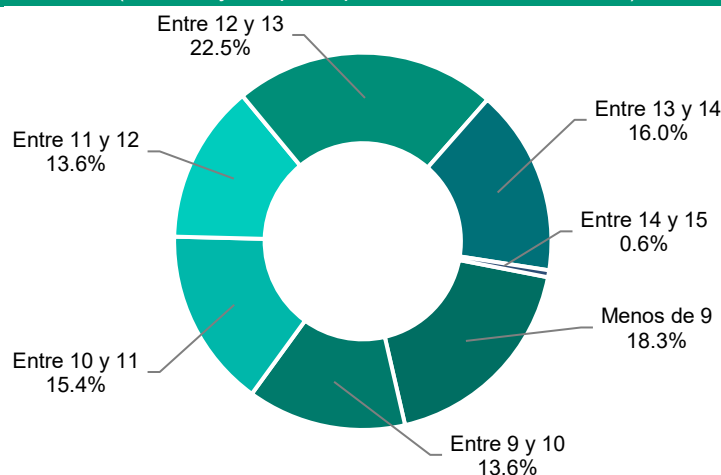
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

38. Entre tanto, respecto al calado, este se refiere a la medida de la profundidad del agua necesaria para que el barco flote de manera segura sin tocar el fondo del mar; es decir, el calado es la distancia vertical desde la línea de flotación del barco hasta la parte más profunda del casco. Así, el calado es una variable importante para las condiciones de navegación, ya que un barco con demasiado calado puede quedar varado o golpear el fondo del mar, mientras que un barco con muy poco calado puede no ser lo suficientemente estable en el agua. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2025, los barcos que presentaron un calado entre 12 y 13 metros; entre 10 y 11 metros y menos de 9 metros; representaron en conjunto el 56,2 % del tráfico de total de naves.



Gráfico 9 Calado (en metros) de las naves atendidas, año 2025
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)

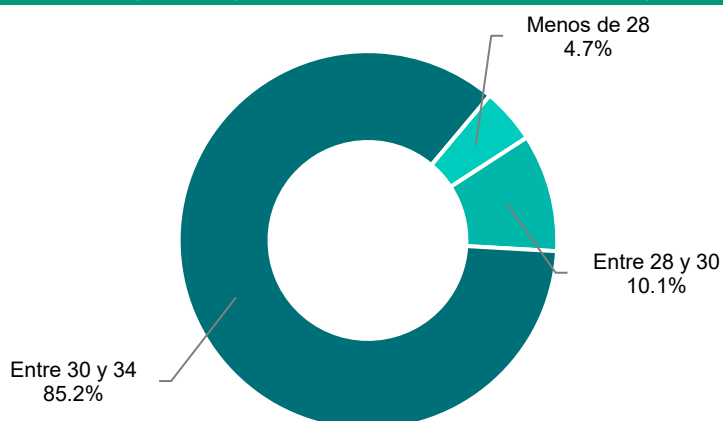


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

39. Finalmente, con relación al tamaño de manga, este se refiere a la medida de su ancho o anchura, es decir, la distancia transversal entre los costados del barco; así, es una medida importante a considerar al momento de navegar y maniobrar el barco, además que el tamaño de manga también puede influir en la estabilidad y la capacidad de carga del barco. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2025, el 4,7 % de las naves atendidas presentan un tamaño de manga menor a los 28 metros, mientras que el 10,1 % se encuentra en un rango de entre 28 y 30 metros. Así, de acuerdo con las estadísticas de dicho año, la mayoría de los barcos (85,2 %) presentaron un tamaño de manga ubicado entre los 30 y 34 metros.

Gráfico 10 Tamaño de manga (en metros) de las naves, año 2025
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

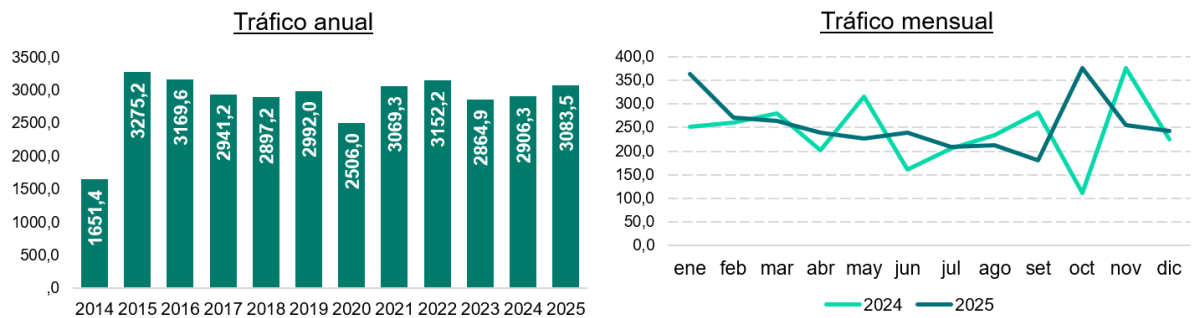
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Volumen de carga movilizada

40. En cuanto al comportamiento de los volúmenes de carga movilizada en el terminal de concentrados de minerales, siguiendo la tendencia creciente del 2024, durante el año 2025 se presentó un aumento del 6,1 % en la movilización de concentrados de minerales respecto de lo registrado en el año 2024, pasando de 2906,3 a 3083,5 miles de toneladas, respectivamente, tal como se observa en el siguiente gráfico:



Gráfico 11 Evolución del tráfico de carga, periodo 2014-2025
(En miles de toneladas métricas)



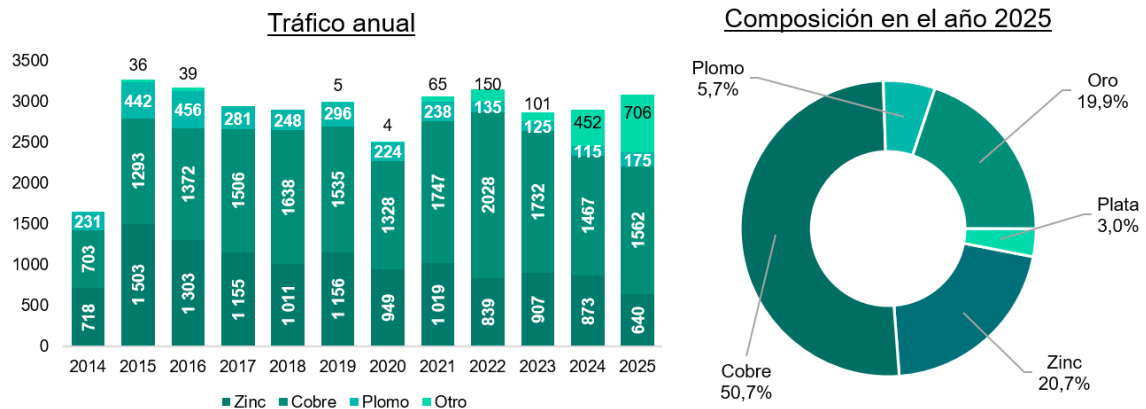
Nota: TCSA inició sus operaciones el 23 de mayo de 2014.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

41. Por su parte, al analizar la evolución del tráfico mensual durante el año 2025, en comparación a lo registrado en el año 2024, se observa que, durante el primer semestre del año 2025, los niveles de carga movilizada aumentaron en 9,1 % (134,4 miles de toneladas más) respecto de lo registrado en similar periodo del año 2024.
42. Cabe indicar que el aumento observado en la carga movilizada durante el año 2025 toma lugar, principalmente, por el mayor embarque de otros minerales (concentrado de plata y oro), el cual pasó de 452 miles de toneladas en el año 2024 a 706 miles de toneladas en el 2025, esto es un aumento de 56,2 % (254,3 mil toneladas más). En la misma línea, los concentrados de cobre y plomo aumentaron en 6,5 % (95,4 mil toneladas más) y 52,7 % (60,5 mil toneladas más), respectivamente. Sin embargo, para el caso del concentrado de zinc, los volúmenes de carga disminuyeron en 26,7 % (232,9 mil toneladas menos).

Gráfico 12 Tráfico de carga embarcada, por tipo de carga, periodo 2014-2025
(En miles de toneladas métricas)



Nota 1: "Otro" incluye a concentrado de plata y oro.

Nota 2: TCSA inició sus operaciones el 23 de mayo de 2014.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

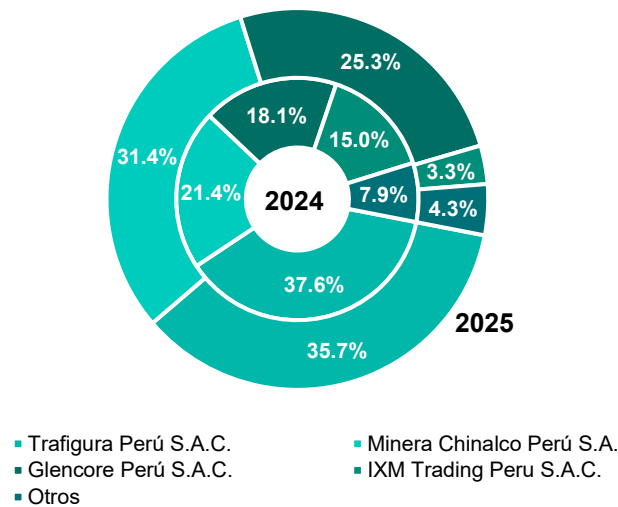
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. Asimismo, en cuanto a la composición total de la carga movilizada durante el 2025, debe señalarse que el 71,4 % del tráfico de carga estuvo representado por los concentrados de cobre y de zinc, siendo el concentrado de cobre el que mayor participación presentó (50,7 %) seguido por el de concentrado de zinc (20,7 %). Por su parte, en el caso del movimiento de concentrado de oro, durante el 2025 representó alrededor del 19,9 % del volumen total embarcado, mientras que el 8,7 % restante estuvo comprendido por concentrado de plomo (5,7 %) y concentrado de plata (3,0 %).
44. En cuanto a los principales clientes de TCSA que movilizaron concentrados de cobre, como puede observarse en el siguiente gráfico, durante el año 2025 el 35,7 % de la carga correspondió a Trafigura Perú S.A.C., siendo dicha participación cercana a lo registrado en el año 2024



(37,6 %), mientras que el 31,4 % de la carga correspondió a Minera Chinalco Perú S.A., siendo dicha participación mayor a lo registrado en el año 2024 (21,4 %).

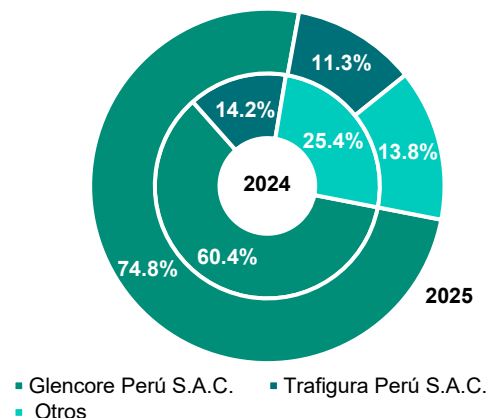
Gráfico 13 Concentrados de cobre, por cliente, años 2024-2025
(Porcentaje de participación de carga movilizada)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

45. Por otro lado, respecto a la movilización de concentrado de zinc, durante el año 2025 el principal cliente fue Glencore Perú S.A.C., con el 74,8 % de la carga movilizada, participación mayor a la registrada en el año 2024, donde alcanzó el 60,4 %. En segundo lugar, se ubicó Trafigura Perú S.A.C., con una participación de 11,3 % en 2025. Por su parte, el rubro "Otros" representó el 13,8 % de la carga movilizada en 2025 y estuvo conformado por Cía. Minera Santa Luisa S.A., Pan American Silver Huarón S.A. y Volcan Compañía Minera S.A.A. Dentro de este grupo, destacó Cía. Minera Santa Luisa S.A., con una participación aproximada de 8,5 % del total movilizado.

Gráfico 14 Concentrados de zinc, por cliente, años 2024-2025
(Porcentaje de participación de carga movilizada)

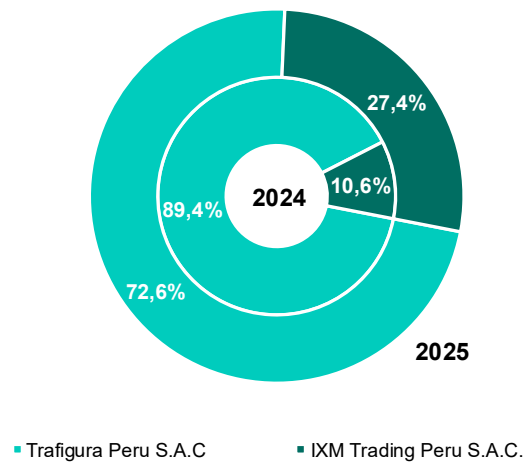


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

46. Respecto a la movilización de concentrado de oro, como puede observarse en el siguiente gráfico, durante el año 2025 el principal cliente fue la empresa Trafigura Perú S.A.C. con el 72,6 % de la carga embarcada, siendo dicha participación menor a lo registrado en el año 2024 (89,4 %). Por otra parte, la empresa IXM Trading Perú S.A.C. representó el 27,4 % restante, siendo dicha participación mayor a la registrada el año anterior (10,6 %).



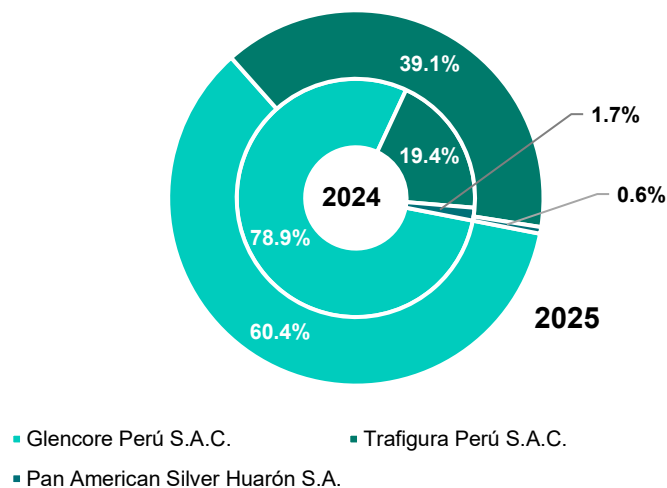
Gráfico 15 Concentrados de oro, por cliente, año 2025
(Porcentaje de participación de carga movilizada)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

47. Por su parte, respecto a la movilización de concentrado de plomo, como puede observarse en el siguiente gráfico, durante el año 2025 el principal cliente fue la empresa Glencore Perú S.A.C. con el 60,4 % de la carga embarcada, siendo dicha participación menor a lo registrado en el año 2024 (78,9 %). Luego, destaca el aumento en la participación de la empresa Trafigura Perú S.A.C. con el 39,1 %, siendo dicha participación mayor a lo registrado en el año 2024 (19,4 %), mientras que el 0,6 % restante correspondió a la participación de Pan American Silver Huarón S.A., siendo dicha participación menor a lo registrado en el año 2024 (1,7 %).

Gráfico 16 Concentrados de plomo, por cliente, años 2024-2025
(Porcentaje de participación de carga movilizada)

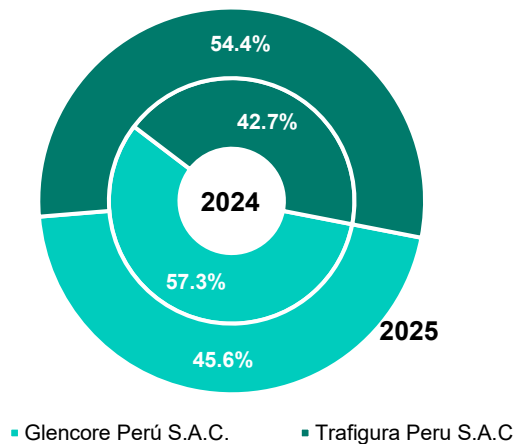


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

48. Asimismo, respecto a la movilización de concentrado de plata, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2025 el principal cliente fue la empresa Trafigura Perú S.A.C., con el 54,4 % de la carga embarcada, siendo dicha participación mayor a lo registrado en el año 2024 (42,7 %). Por su parte, la empresa Glencore Perú S.A.C. registró una participación de 45,6 % en 2025, menor a la registrada en el año 2024 (57,3 %).



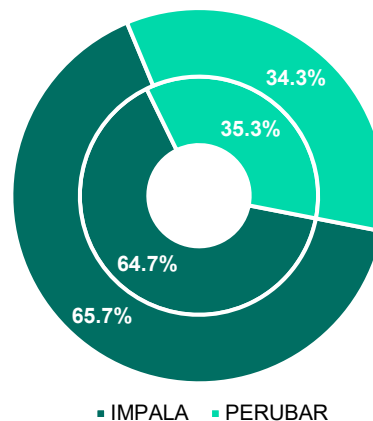
Gráfico 17 Concentrados de plata, por cliente, años 2024-2025
(Porcentaje de participación de carga movilizada)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

49. Finalmente, respecto al almacenaje de la carga total embarcada por el terminal, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2025 el 65,7 % de la carga se encontró en los almacenes de la empresa Impala Terminals Peru S.A.C., siendo dicha participación mayor a lo registrado en el año 2024 (64,7 %), mientras que el 34,3 % restante de la carga se encontró en los almacenes de la empresa Perubar S.A., siendo dicha participación menor a lo registrado en el año 2024 (35,3 %).

Gráfico 18 Almacenaje de carga embarcada, años 2024-2025
(Porcentaje de participación de carga movilizada)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Tarifas

50. Como se indicó anteriormente, TCSA puede prestar dos tipos de servicios en el terminal de concentrados de minerales: i) Servicios Estándar y ii) Servicios Especiales. En el caso de la prestación de los Servicios Estándar, los usuarios están obligados a pagar al Concesionario una tarifa como contraprestación económica, la cual se encuentra regulada por el Contrato de Concesión. Entre tanto, en el caso de la prestación de los Servicios Especiales, estos son proporcionados a solicitud de los usuarios, encontrándose el Concesionario facultado a cobrar por ello una tarifa o precio, según corresponda.



51. Cabe indicar que, de acuerdo con la cláusula 8.18¹¹ del Contrato de Concesión, para la prestación de cualquier Servicio Especial el Concesionario deberá sustentar su propuesta ante el Regulador, a fin de determinar si se establecerá una tarifa (en caso INDECOPi determine que no existen condiciones de competencia) o un precio. Sobre el particular, durante el año 2025 TCSA no ha llevado a cabo la prestación de servicios especiales en el terminal de concentrados de minerales, ni tampoco ha sustentado propuesta alguna ante el Regulador.
52. Por otro lado, de acuerdo con la cláusula 8.20 del referido Contrato, corresponde al Ositrán aplicar la regulación por precios tope en el terminal de concentrados de minerales tanto a los servicios estándar como a los servicios especiales con tarifa prestados por TCSA, mediante la fórmula tarifaria “ $RPI - X$ ”, donde RPI representa la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos y X representa el porcentaje estimado por el Regulador referido a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, también denominado como factor de productividad, siendo dicho factor calculado por el Ositrán y revisado quinquenalmente. Así, cada año, TCSA realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses y el factor de productividad estimado por el Ositrán para dicho quinquenio.
53. Cabe señalar que durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación el factor de productividad fue cero, de conformidad con la cláusula 8.20 del Contrato de Concesión. Posterior a ello, en octubre de 2019, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0046-2019-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el factor de productividad de TCSA vigente para el periodo 2019-2024, el cual ascendió a +1,44 %.
54. Considerando ese marco contractual, mediante Resolución de Presidencia N° 0027-2024-PD-OSITRAN de fecha 21 de mayo de 2024, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán estableció tarifas provisionales¹² para los servicios regulados brindados por Transportadora Callao S.A. en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao (en adelante TECM), las cuales fueron aplicables a partir del 23 de mayo de 2024 hasta que se apruebe el factor de productividad definitivo en el marco del procedimiento de revisión tarifaria de oficio para la determinación del factor de productividad en el TECM, cuyo inicio fue aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0028-2023-CD-OSITRAN del 09 de junio de 2023.
55. Posteriormente, a través de la Resolución de Presidencia N° 0049-2024-PD-OSITRAN de fecha 18 de julio de 2024, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobó el factor de productividad de - 1,88 % (menos uno y 88/100 puntos porcentuales), el cual se encuentra vigente entre el 22 de julio de 2024 hasta el 22 de mayo de 2029 y se aplica a las canastas de Servicios Estándar a la nave y Servicios Estándar a la carga en el TECM:
- Canasta 1: Servicios regulados a la nave - compuesta por los Servicios Estándar en función a la nave.
 - Canasta 2: Servicios regulados a la carga - compuesta por los Servicios Estándar en función a la carga.

¹¹ Contrato de Concesión.-

“8.18. Por la prestación de los Servicios Estándar, el CONCESIONARIO estará facultado a cobrar las Tarifas contenidas en el Anexo 5 del presente Contrato.

Del mismo modo, por la prestación de cada uno de los Servicios Especiales, el CONCESIONARIO estará facultado a cobrar un Precio o una Tarifa, según corresponda.

Para tal efecto, el CONCESIONARIO, antes de iniciar la prestación de cualquier servicio especial en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao, deberá sustentar ante el REGULADOR su propuesta de servicio a efectos que el REGULADOR, en aplicación estricta del Reglamento General de Tarifas de OSITRÁN, determine si es necesario establecer una Tarifa para dicho servicio; o, en su defecto, el CONCESIONARIO puede cobrar un Precio para la prestación del mismo.”

¹² Los valores de las tarifas provisionales establecidas mediante Resolución de Presidencia N° 0027-2024-PDOSITRAN fueron los siguientes:

- Servicios Estándar en función a la Nave: USD 0,946 / metro de eslora – hora.
- Servicios Estándar en función a la Carga: USD 9,389 / tonelada embarcada



56. Así, considerando ello, y de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, la variación máxima permitida para las tarifas dentro de las canastas de servicios estándar a la nave y a la carga para el periodo mayo 2025 – mayo 2026 es de **+4,19 %** ($RPI - X = 2,31 \% - (-1,88 \%)$)¹³.
57. En ese sentido, el 23 de mayo de 2025 entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios estándar en función a la nave y en función a la carga incluyendo el nuevo factor de productividad y los ajustes anuales por inflación. En este nuevo tarifario se registró¹⁴, un incremento tanto en la tarifa del servicio a la nave que pasó de USD 0,953 a USD 0,992 (+4,09 %), como en la del servicio a la carga, que pasó de USD 9,455 a USD 9,851 (+4,19 %).

Cuadro 1 Tarifas en el terminal de concentrados de minerales, periodo 2021-2025
(En USD, sin IGV)

Concepto	Unidad	A partir de:					
		23/05/2021	23/05/2022	26/05/2023	23/05/2024*	22/07/2024	23/05/2025
<u>Servicios en función a la nave</u>							
Uso de alquiler de amarradero	Metro-eslora-hora	0,821	0,876	0,906	0,946	0,953	0,992
<u>Servicios en función a la carga</u>							
Servicio de recepción, transporte y embarque	Tonelada métrica	8,128	8,682	8,985	9,389	9,455	9,851

* Corresponde a Tarifas provisionales

Fuente: Página web del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.2. Cargos de acceso

58. 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.
59. Al mes de diciembre de 2025, se contaban con once (11) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, cuyos cargos de acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 70,0, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre TCSA y los usuarios intermedios. De este total, se presentan cuatro (4) empresas que brindan solamente el servicio de remolcaje y siete (7) empresas que brindan solamente el servicio de practicaje, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

¹³ Donde RPI (o tasa de inflación norteamericana) al mes de abril de 2025 ascendió a +2,31 %, de acuerdo con la información publicada por el *Bureau of labor Statistics* (BLS):

	Abril 2024	Abril 2025	Var %
CPI	313,548	320,795	+2,31 %

¹⁴ Tarifario que entró en vigencia el 23 de mayo de 2025 respecto al tarifario que entró en vigencia el 22 de julio de 2024,



Cuadro 2 Contratos de acceso vigentes, año 2025
(En USD, sin IGV)

USUARIO INTERMEDIO	ESTADO	DESDE	HASTA	Nº DE ADENDA	CARGO
Acceso para la prestación del servicio esencial de remolcaje, año 2024 - 2025					
Ian Taylor Perú S.A.C.	Adenda	19/01/2024	18/01/2025	1	70
PSA Marine Perú S.A.	Adenda	4/03/2024	3/03/2025	5	70
SAAM Towage S.A.	Adenda	18/05/2024	17/05/2025	4	70
Acceso para la prestación de servicio del servicio esencial de practicaje, año 2024 - 2025					
PSA Marine Perú S.A.	Adenda	3/03/2024	3/03/2025	4	0
Pilotos del Sur South Pilots S.A.C.	Adenda	17/06/2024	16/06/2025	3	0
Ian Taylor Perú S.A.C.	Adenda	19/01/2024	18/01/2025	1	0
SERPAC Portuaria S.A.C.	Adenda	13/10/2024	12/10/2025	2	0
Cosmos Agencia Marítima S.A.C.	Adenda	12/01/2024	11/01/2025	1	0
Mallkira S.A.	Adenda	14/09/2024	13/09/2025	1	0
Maritime & Services S.A.C.	Adenda	5/08/2024	4/08/2025	5	0
Acceso para la prestación del servicio esencial de remolcaje, año 2025 - 2026					
PSA Marine Perú S.A.	Adenda	2/03/2025	3/03/2026	6	70
SAAM Towage S.A.	Adenda	18/05/2025	17/05/2026	5	70
Petrolera Transoceánica S.A.	Adenda	29/11/2025	28/11/2026	12	70
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C.	Adenda	16/12/2025	16/12/2026	11	70
Acceso para la prestación de servicio del servicio esencial de practicaje, año 2025 - 2026					
Cosmos Agencia Marítima S.A.C.	Adenda	12/01/2025	11/01/2026	2	0
Ian Taylor Perú S.A.C.	Adenda	19/01/2025	18/01/2026	2	0
Pilotos del Sur South Pilots S.A.C.	Adenda	17/06/2025	16/06/2026	4	0
Maritime & Services S.A.C.	Adenda	5/08/2025	4/08/2026	6	0
Taylor Pilotage Perú S.A.C	Adenda	3/09/2025	2/09/2026	0	0
Mallkira S.A.	Adenda	14/09/2025	13/09/2026	2	0
SERPAC Portuaria S.A.C.	Adenda	13/10/2025	12/10/2026	3	0

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

60. Las inversiones ejecutadas por TCSA pueden constituir parte de las mejoras comprometidas en el Contrato de Concesión, una vez que han sido recibidas por la Autoridad Portuaria Nacional. Al respecto, conforme a lo señalado en el 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 218 metros de largo, cuatro (4) subestaciones y sistema eléctrico, y una 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. Cabe señalar que dichas inversiones se concluyeron en mayo de 2014.
61. Así, durante el año 2014, las inversiones fueron de USD 103,1 millones, mientras durante el año 2015 ascendieron a USD 10,1 millones, completando con ello la inversión comprometida establecida en el Contrato de Concesión (USD 113,2 millones, incluido IGV)¹⁵. Cabe mencionar que, a diferencia de otras concesiones portuarias, esta concesión no presenta etapas de inversiones que se gatillen con el nivel del tráfico de carga, razón por la cual TCSA no ha realizado inversiones en el terminal desde el año 2015.

¹⁵ Es importante señalar que el monto de compromiso de inversión se ajustó al monto de liquidación de la Obra del Transportadora Callao.



V.2. Pagos al Estado

62. Respecto a los pagos realizados por el Concesionario al Estado Peruano, de acuerdo con la cláusula 13.18 del Contrato de Concesión, TCSA tiene la obligación de pagar un aporte por regulación al Ositrán, 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 N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura del Transporte de Uso Público y sus modificatorias, y el Reglamento de Aporte por Regulación del Ositrán, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 064-2015-CD-OSITRAN, de fecha 17 de noviembre de 2015. Asimismo, 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, monto que no incluye el aporte por regulación del Concesionario.
63. Así, durante el año 2025, TCSA realizó pagos al Estado por un total de S/ 3,30 millones, cifra 4,7 % superior a lo registrado en el año 2024. Sobre el particular, dicho monto se compuso de S/ 1,10 millones por concepto de aportes por regulación, monto 4,7 % superior al de 2024, y de S/ 2,20 millones por concepto de retribución a la APN, monto 4,8 % mayor a lo pagado en 2024.
64. En el siguiente cuadro se presenta la evolución del pago al Estado realizados por TCSA durante el periodo 2019-2025.

Cuadro 3 Pagos al Estado, periodo 2019-2025 (En miles de Soles)							
Concepto	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Aporte por Regulación	809,5	721,0	963,9	1067,7	987,2	1051,2	1100,1
Retribución al Estado	1616,1	1441,4	1925,5	2134,0	1972,3	2100,1	2200,9
Total	2425,6	2162,4	2889,4	3201,7	2959,5	3151,3	3300,9

Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio y productividad

65. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, las obras que ejecute el Concesionario deberán permitir, como mínimo, alcanzar los niveles de servicio y productividad (NSP) establecidos en el Contrato de Concesión. Asimismo, el referido Anexo señala que durante la ejecución de las obras y hasta seis (6) 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.
66. El objetivo de establecer niveles de servicio y productividad es brindar a los usuarios de las infraestructuras portuarias un nivel mínimo de calidad sobre los servicios recibidos, lo cual redundaría en una mayor eficiencia en el proceso de exportación de sus productos y menores costos. Cabe señalar que, de acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, la metodología para la medición de los NSP será establecida por la APN.
67. Para el análisis correspondiente al año 2025, se considera la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán¹⁶.

a) Tiempo de espera de nave

68. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, el tiempo de espera para cualquier nave que vaya a ser atendida en el Terminal de Concentrados y que este programado su atención por el Concesionario no deberá exceder de cuatro (4) horas. Para estos efectos, el tiempo de espera

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



significará el periodo, medido en horas (o fracciones de esta), que comienza en la fecha y hora en que la nave sea considerada como arribada al puerto del Callao y para lo cual el representante de la nave ha solicitado su atraque, y que termina en la fecha y hora en que el buque queda amarrado a muelle. Asimismo, el referido Anexo señala que el tiempo de espera no incluye los tiempos que no sean imputables al Concesionario.

69. Sobre el particular, durante el año 2025 no se registraron operaciones que incumplan dicho Nivel de Servicio y Productividad (NSP).

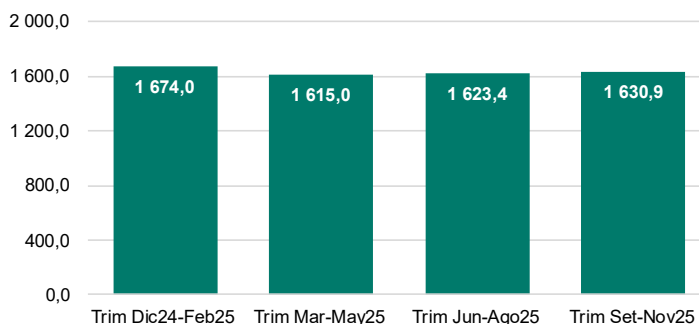
b) Tiempo de inicio de embarque de mercancía

70. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, el Concesionario dispondrá de tres (3) horas desde el momento que el buque este atracado a muelle para completar los protocolos obligatorios para un terminal especializado en embarques de concentrados de mineral e iniciar las operaciones de embarque efectivas a bordo de la nave amarrada a sus instalaciones portuarias. Asimismo, el referido Anexo señala que el tiempo de inicio no incluye los tiempos que no sean imputables al Concesionario.
71. Sobre el particular, durante el año 2025 no se registraron operaciones que incumplan dicho Nivel de Servicio y Productividad (NSP).

c) Indicadores de productividad

72. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, los niveles de productividad que está obligado el Concesionario serán de un rendimiento neto no menor de 1 600 toneladas/hora. Asimismo, el referido Anexo señala que los niveles de productividad no incluyen las reducciones del ritmo de embarque que sean solicitados por el usuario debidamente documento.
73. Sobre el particular, durante el año 2025 el rendimiento promedio trimestral fluctuó en un rango de 1614,98 a 1673,95 toneladas/hora. Es decir, todas las operaciones dentro del 2025 estuvieron dentro del requerimiento mínimo esperado de 1600 toneladas/hora.

Gráfico 19 NSP: Indicadores de productividad, año 2025
(Rendimiento promedio trimestral en toneladas/hora)



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

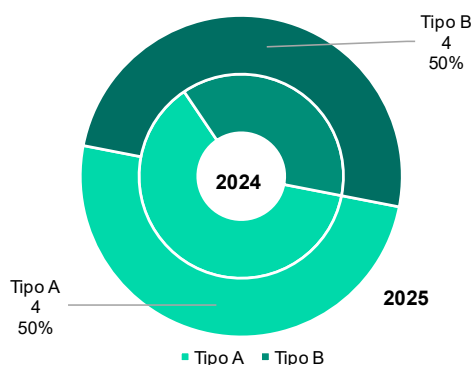
VI.2. Accidentes

74. Durante el año 2025, el número de accidentes reportados en el terminal de concentrados de minerales ascendió a ocho (8), lo cual igualó al número de accidentes registrados en el 2024. Al respecto, dichos accidentes tuvieron lugar en los meses de febrero (1), abril (2), mayo (2), junio (1), agosto (1) y setiembre (1), presentando accidentes de Tipo A (Accidente solo con daños materiales) y Tipo B (Accidente con heridos y sin fallecidos).
75. Entre tanto, en términos de la tipología de los accidentes registrados, durante el año 2025 se observó un aumento en el número de accidentes con personas heridas (tipo B) respecto de lo



registrado en el año 2024, pasando de tres a cuatro personas heridas; de igual forma, no se reportaron accidentes con personas fallecidas (tipo C)¹⁷.

Gráfico 20 Accidentes reportados en el terminal, año 2025
(Expresado en número de accidentes)



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

VII. RESULTADOS FINANCIEROS

VII.1. Análisis de los Estados Financieros

a) Estado de Resultados Integrales

76. El Estado de Resultados Integrales de TCSA muestra el resumen de las operaciones de la Concesión considerando tanto los ingresos como los costos y gastos desembolsados durante un año en particular a efectos de determinar el resultado neto del ejercicio. Sobre el particular, en el siguiente cuadro se presentan los Estados de Resultados Integrales de la empresa correspondientes al periodo 2021-2025.

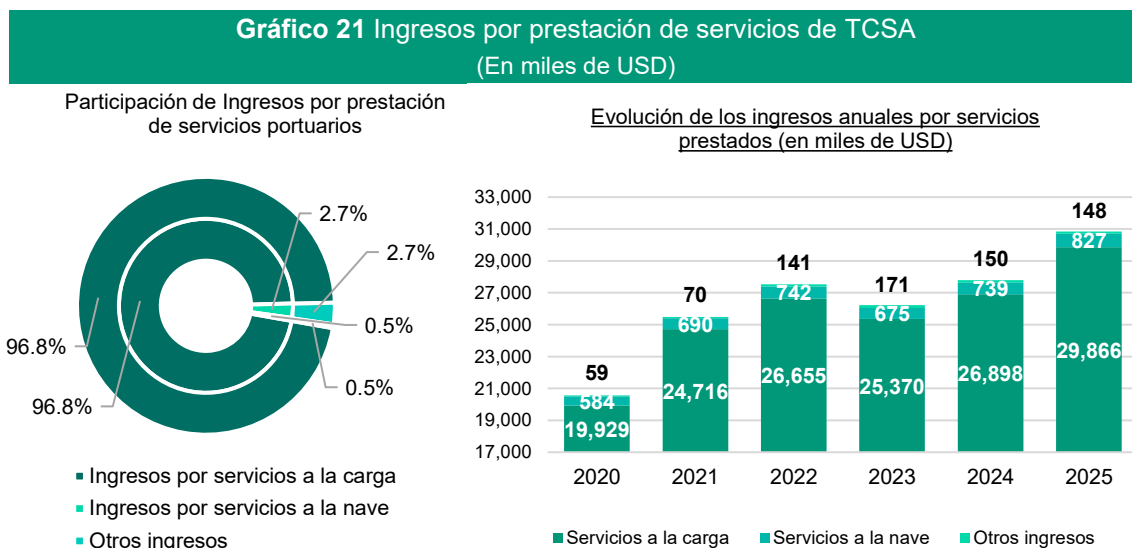
Cuadro 4 Estado de Resultados Integrales, periodo 2021 – 2025 (En miles de USD)					
Año	2021	2022	2023	2024	2025
Ingresos de actividades ordinarias	25 476	27 538	26 216	27 787	30 841
Ingresos por servicios	25 406	27 397	26 045	27 637	30 693
Otros ingresos	70	141	171	150	148
Costos de operaciones	18 870	19 617	19 933	20 837	21 676
Ganancia Bruta	6 606	7 921	6 283	6 950	9 165
Gastos de administración	1 068	1 299	1 433	1 460	1 641
Otros ingresos (Neto)	-141	-66	-57	-98	71
Ganancia de actividades de operación	5 397	6 556	4 793	5 392	7 595
Costo financiero neto	4 963	4 583	3 704	3 437	2 489
Ingresos financieros	20	83	299	381	475
Gastos financieros	5 126	4 604	3 993	3 746	3 224
Diferencia en cambio, neta	143	-62	-10	-72	260
Utilidad antes de impuesto	434	1 973	1 089	1 955	5 106
Impuesto a las ganancias	432	2 495	866	882	-540
Utilidad neta	2	-522	223	1 073	5 646

Fuente: Estados financieros auditados de Transportadora Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁷ Al respecto, la tipificación de los accidentes, según los daños que se generaron, es la siguiente: Tipo A (Accidente solo con daños materiales), Tipo B (Accidente con heridos y sin fallecidos), y Tipo C (Accidente con fallecidos).



77. Al respecto, en el caso particular del año 2025, se puede observar que TCSA facturó ingresos por la prestación de servicios por un monto de USD 30,8 millones, lo cual representa un incremento de USD 3,1 millones (+11,0 %) respecto del ejercicio 2024. En cuanto a la participación de dichos ingresos, durante el 2025 el 96,8 % de estos correspondió a servicios a la carga, mientras que un 2,7 % correspondió a servicios a la nave, manteniendo la estructura observada en ejercicios anteriores sin cambios significativos en la distribución de los rubros de ingresos.



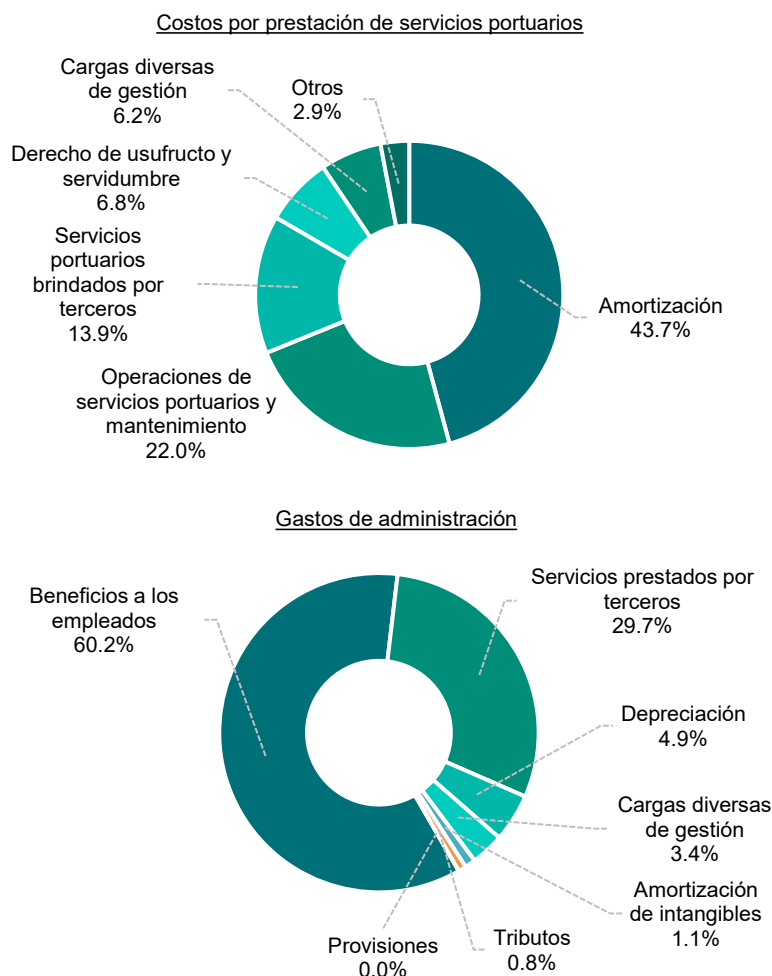
Fuente: Estados financieros auditados de Transportadora Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

78. Por otro lado, como se observa en el gráfico anterior, respecto a la evolución de los ingresos por servicios prestados, entre los años 2020 y 2025 se presenta una tendencia creciente sustentada principalmente por los mayores ingresos por servicios a la carga, los cuales presentaron una tasa de variación promedio anual de +8,4 % en dicho periodo. Del mismo modo, en el caso de la evolución de los ingresos por servicios a la nave, si bien presenta una menor participación dentro de los ingresos totales de la empresa, entre los años 2020 y 2025 se observa una ligera tendencia creciente, reflejada en una tasa de variación anual promedio de +7,2 %.
79. Respecto a los costos y gastos operativos, para efectos del presente análisis estos se pueden agrupar en: i) costos de prestación de servicios, y ii) gastos de administración. En el caso de los costos de prestación de servicios, en el año 2025 estos ascendieron a USD 21,7 millones, lo cual representa un incremento de USD 839 mil (+4,0 %) respecto de lo observado en el 2024. Cabe indicar que dichos costos representaron alrededor del 70,3 % de los ingresos totales del ejercicio 2025.
80. Al respecto, en el año 2025 los costos de prestación de servicios se encontraron compuestos principalmente por amortización de intangibles (43,7 %), operaciones de servicios portuarios y mantenimiento (22,0 %) y servicios portuarios brindados por terceros (13,9 %), ascendiendo dichas partidas en conjunto a USD 17,2 millones, lo cual representa un incremento de USD 447 mil (+2,7 %) respecto de lo observado en el 2024.



Gráfico 22 Composición de los costos y gastos operativos de TCSA, año 2025
(En términos porcentuales)

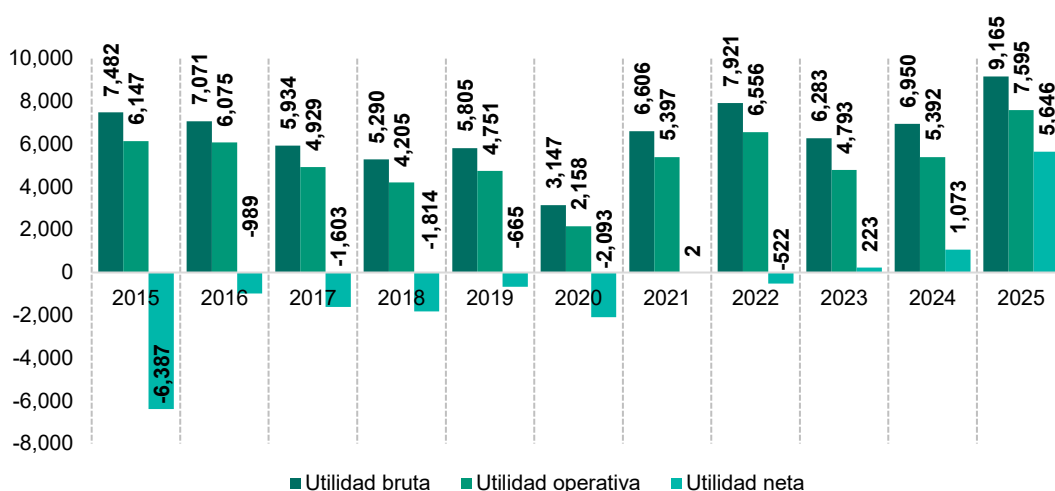


Fuente: Estados financieros auditados de Transportadora Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

81. Por otro lado, en el caso de los gastos de administración, en el año 2025 estos ascendieron a USD 1,64 millones, lo cual representa un incremento de USD 181 mil (+12,4 %) respecto de lo observado en el 2024. Cabe indicar que dichos gastos representaron alrededor del 5,3 % de los ingresos totales del ejercicio 2025. Entre tanto, en el año 2025 los gastos de administración se encontraron compuestos principalmente por beneficios a los empleados (60,2 %), servicios prestados por terceros (29,7 %) y cargas diversas de gestión (4,9 %), ascendiendo dichas partidas en conjunto a USD 1,56 millones, lo cual representa un incremento de USD 268 mil (+21,1 %) respecto de lo observado en el 2024.
82. Con relación a los resultados de la empresa, para efectos del presente análisis se destacan los siguientes conceptos: i) utilidad bruta, ii) utilidad operativa, y iii) utilidad neta. En el siguiente gráfico se presenta la evolución histórica de dichos conceptos para el periodo 2015-2025.



Gráfico 23 Evolución de los resultados de TCSA, periodo 2015-2025
(En miles de USD)



Nota: TCSA inició sus operaciones el 23 de mayo de 2014.

Fuente: Estados financieros auditados de Transportadora Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

83. En cuanto a la utilidad bruta, esta resulta de deducir los costos de prestación de servicios de los ingresos totales de la empresa. Al respecto, la utilidad bruta de TCSA alcanzó en el año 2025 un total de USD 9,2 millones, lo cual representa un incremento de USD 2,2 millones (+31,9 %) respecto de lo observado en el 2024 (USD 7,0 millones). Dicho resultado se explica por el crecimiento de los ingresos totales (+11,0 %), que superó ampliamente el incremento de los costos de operación (+4,0 %) en el mismo periodo.
84. Por otro lado, respecto a la utilidad operativa, esta se refiere a la ganancia obtenida por la empresa luego de deducir los gastos de administración, pero antes de descontar los gastos financieros e impuestos. Al respecto, como se puede apreciar en el gráfico anterior, la utilidad operativa de TCSA presenta una tendencia similar a la mostrada por la utilidad bruta, llegando a alcanzar en el año 2025 un total de USD 7,60 millones, lo cual representa un incremento de USD 2,20 millones (+40,9 %) respecto de lo observado en el 2024. Dicho resultado se sustenta en el crecimiento de los ingresos totales (+11,0 %), que superó el incremento de los costos de prestación de servicios (+4,0 %) y de los gastos de administración (+12,4 %) en el mismo periodo.
85. Finalmente, respecto a la utilidad neta de TCSA, esta se refiere a la ganancia final que la empresa obtiene después de deducir todos los gastos, incluyendo los gastos financieros e impuestos; es decir, representa el beneficio que queda después de descontar todos los costos y gastos de la empresa. Sobre el particular, como se puede apreciar en el gráfico anterior, si bien desde inicios de la concesión la utilidad neta de TCSA ha venido presentando cifras negativas, en los últimos años estas se han reducido, logrando alcanzar una utilidad de USD 2 mil en 2021; en esa línea, al cierre del año 2025, la empresa registró una utilidad neta de USD 5,65 millones, lo cual representa un incremento de USD 4,57 millones (+426,2 %) respecto de lo observado en el 2024.

b) Estado de Situación Financiera

86. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio al cierre de un ejercicio contable. Sobre el particular, en el siguiente cuadro se presentan los Estados de Situación Financiera correspondientes a los al periodo 2021-2025.



Cuadro 5 Estado de Situación Financiera, periodo 2021- 2025
(Expresado en miles de USD)

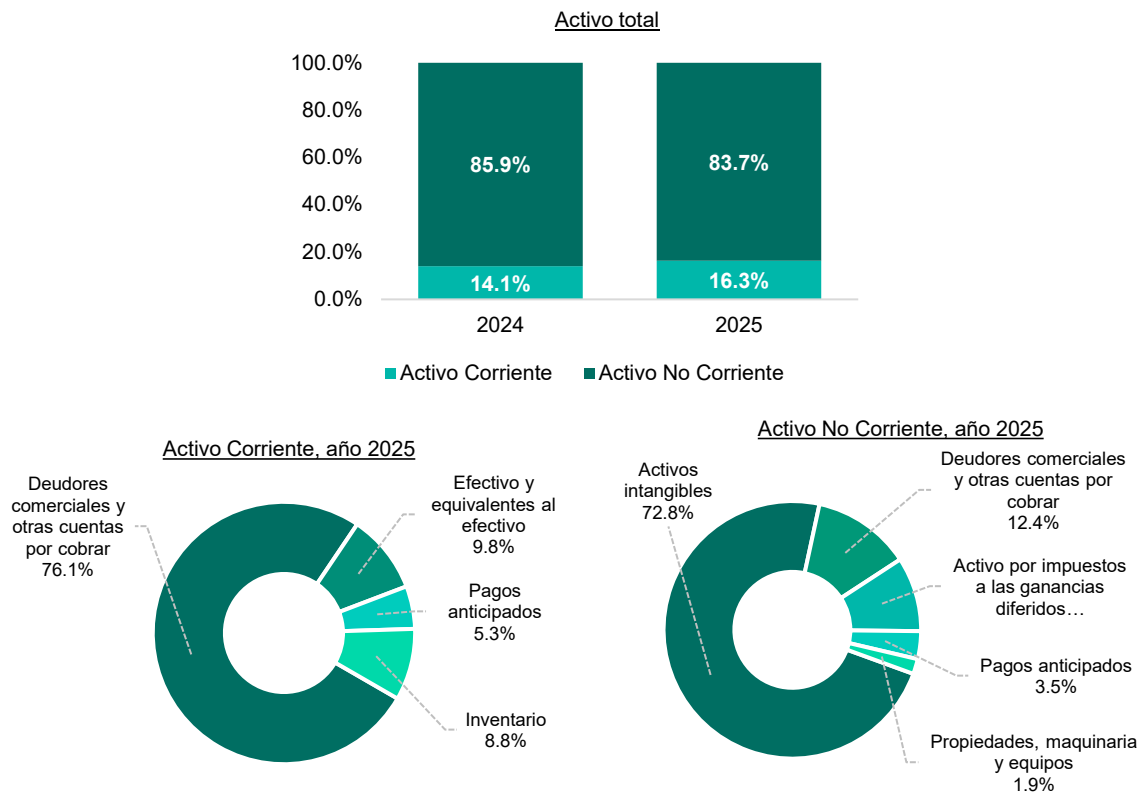
Año	2021	2022	2023	2024	2025
Efectivo y equivalentes al efectivo	1 137	1 364	496	2 448	1 188
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	4 644	5 452	8 273	7 183	9 249
Inventario	148	429	843	956	1 074
Activos por impuestos	746	0	0	164	0
Pagos anticipados	597	519	404	409	642
Total Activo Corriente	7 272	7 764	10 016	11 160	12 153
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	6 939	6 996	7 207	7 487	7 735
Pagos anticipados	1 634	1 634	1 634	1 823	2 183
Propiedades, maquinaria y equipos	1 323	1 246	1 128	1 047	1 181
Activos intangibles	78 489	70 034	62 172	54 494	45 448
Activo por impuestos a las ganancias diferidos	3 867	3 086	2 647	3 303	5 849
Total Activo no Corriente	92 252	82 996	74 788	68 154	62 396
TOTAL ACTIVO	99 524	90 760	84 804	79 314	74 549
Préstamos	11 544	15 868	10 314	12 091	11 088
Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	1 392	2 839	2 525	2 843	3 050
Total Pasivo Corriente	12 936	18 707	12 839	14 934	14 138
Préstamos	66 091	52 078	50 098	40 742	31 315
Total Pasivo no Corriente	66 091	52 078	50 098	40 742	31 315
TOTAL PASIVO	79 027	70 785	62 937	55 676	45 453
Capital emitido	26 583	26 583	26 583	26 583	26 583
Capital adicional	12 682	12 682	14 351	14 351	14 163
Pérdidas acumuladas	-18 768	-19 290	-19 067	-17 296	-11 650
TOTAL PATRIMONIO	20 497	19 975	21 867	23 638	29 096
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	99 524	90 760	84 804	79 314	74 549

Fuente: Estados financieros auditados de Transportadora Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

87. Al respecto, en el caso particular del año 2025, se puede observar que al cierre de dicho año los activos totales de TCSA ascendieron a USD 74,5 millones, lo cual representó una reducción de USD 4,8 millones (-6,0 %) respecto de lo observado al cierre del año 2024. Dicho total se encontró compuesto en un 83,7 % por activos no corrientes, mientras que el 16,3 % restante lo conformaron los activos corrientes. Como se puede observar en el siguiente gráfico, en el caso de los activos corrientes, al cierre del 2025 estos se componían principalmente de Cuentas por cobrar, con una participación de 76,1 %, seguido de Efectivo y equivalentes, con una participación de 9,8 %, e Inventario, con una participación de 8,8 %. Entre tanto, en el caso de los activos no corrientes, al cierre del 2025 estuvieron conformados principalmente por los Activos intangibles, con una participación de 72,8 %, en tanto que las Cuentas por cobrar presentaron una participación de 12,4 %.



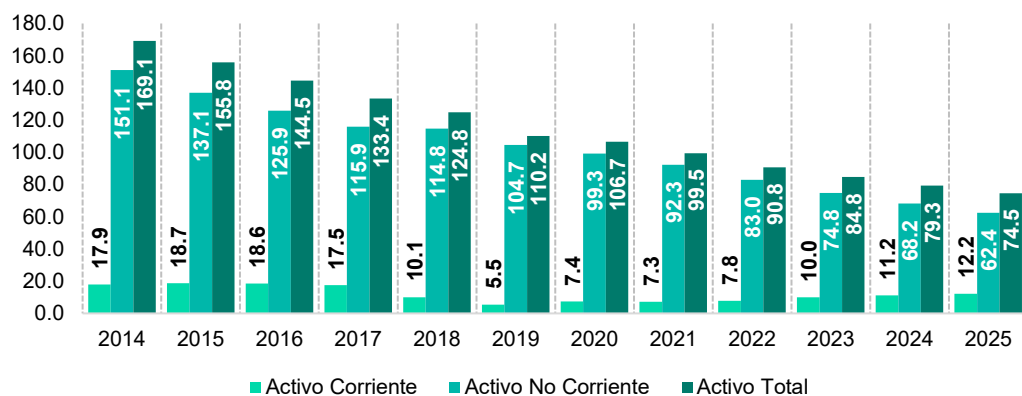
Gráfico 24 Composición de los activos de la empresa
(En términos porcentuales)



Fuente: Estados financieros auditados de Transportadora Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

88. Respecto a la evolución histórica de los activos totales de TCSA, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2014 se presentó una tendencia decreciente sustentada en la reducción gradual de los activos no corrientes de la empresa, particularmente los activos intangibles, los cuales devienen del contrato de concesión suscrito con el Estado Peruano. Cabe indicar que la tasa de variación anual promedio de los activos totales entre los años 2020 y 2025 resulta equivalente a -6,9 %, siendo ello explicado principalmente por la reducción observada en los activos intangibles a lo largo de dicho periodo (-12,0 % anual, en promedio).

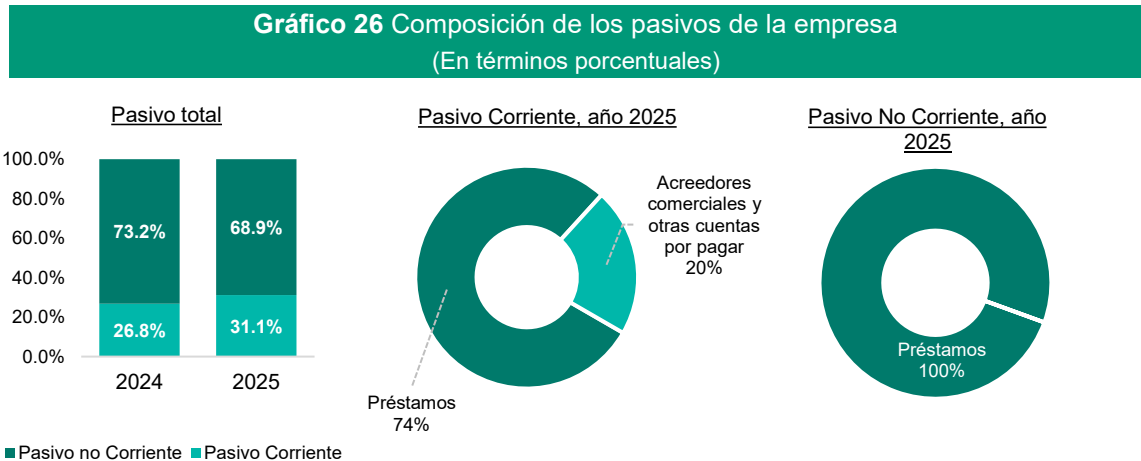
Gráfico 25 Evolución de los activos de la empresa, periodo 2014-2025
(En millones de USD)



Nota: TCSA inició sus operaciones el 23 de mayo de 2014.
Fuente: Estados financieros auditados de Transportadora Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

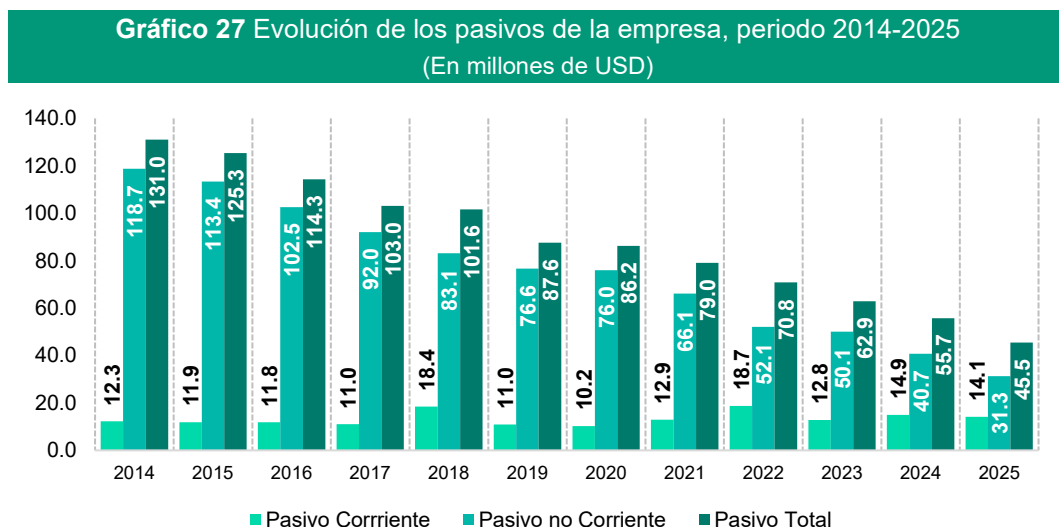


89. Por otro lado, con relación a los pasivos totales de TCSA, al cierre del año 2025 estos ascendieron a USD 45,5 millones, lo cual representó una reducción de USD 10,2 millones (-18,4 %) respecto de lo observado al cierre del año 2024. Dicho total se encontró compuesto en un 68,9 % por pasivos no corrientes, mientras que el 31,1 % restante lo conformaron los pasivos corrientes. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, en el caso de los pasivos corrientes, al cierre del 2025 estos se conformaron de Préstamos, con una participación de 78,4 %, seguido de Cuentas por pagar, con una participación de 21,6 %. Entre tanto, en el caso de los pasivos no corrientes, al cierre del 2025 estuvieron compuestos en su totalidad por Préstamos (100 %).



Fuente: Estados financieros auditados de Transportadora Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

90. Respecto a la evolución histórica de los pasivos totales de TCSA, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2014 se presenta una tendencia decreciente respaldada por los menores pasivos no corrientes de la empresa, particularmente los préstamos adquiridos por la empresa. Cabe señalar que la tasa de variación anual promedio de los pasivos totales entre los años 2015 y 2025 refleja una tendencia decreciente sostenida, sustentada en la reducción de los pasivos no corrientes como resultado del cumplimiento de las obligaciones financieras de largo plazo.



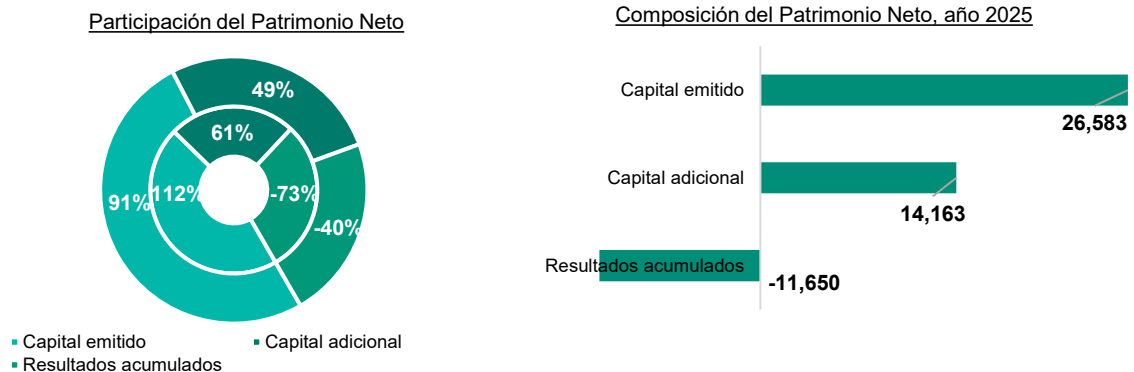
Nota: TCSA inició sus operaciones el 23 de mayo de 2014.
Fuente: Estados financieros auditados de Transportadora Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

91. Finalmente, con relación al patrimonio neto de TCSA, al cierre del año 2025 este ascendió a USD 29,1 millones, lo cual representó un incremento de USD 5,5 millones (+23,1 %) respecto de lo observado al cierre del año 2024. Como se puede observar en el siguiente gráfico, al cierre del 2025 el patrimonio neto de la empresa se encontró compuesto del capital emitido, que ascendió



a USD 26,6 millones, el capital adicional, que ascendió a USD 14,2 millones, y de los resultados acumulados, que ascendieron a USD -11,6 millones.

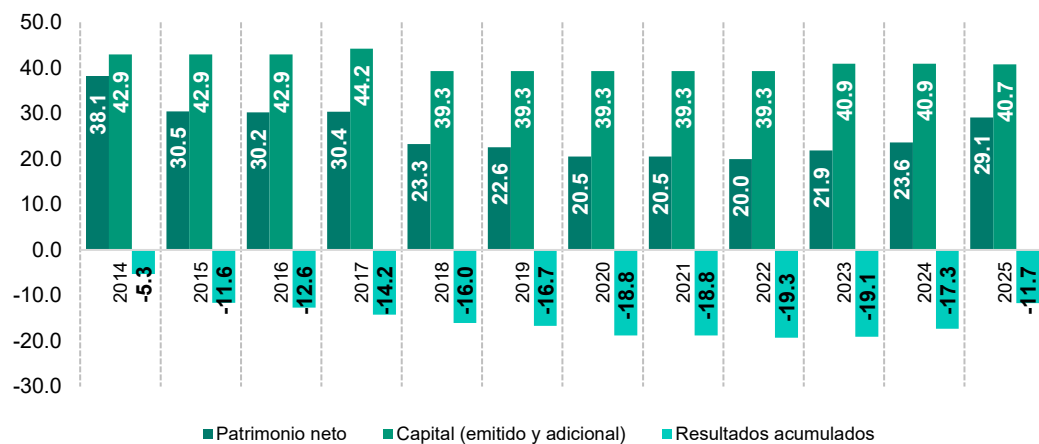
Gráfico 28 Composición del patrimonio neto de la empresa
(En miles de USD)



Fuente: Estados financieros auditados de Transportadora Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

92. Respecto a la evolución histórica del patrimonio neto de TCSA, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde inicios de la concesión dicho concepto presentó una tendencia decreciente como consecuencia de los resultados acumulados negativos que registraba la empresa. Sin embargo, en los últimos ejercicios esta tendencia se ha revertido: gracias a las utilidades netas positivas obtenidas desde 2021, y especialmente la utilidad neta de USD 5,6 millones registrada en 2025, entre los años 2020 y 2025 el patrimonio neto de la empresa presenta una tasa de variación anual promedio de +7,3 %, mientras que los resultados acumulados negativos se han reducido de manera sostenida en dicho periodo.

Gráfico 29 Evolución del patrimonio neto de la empresa, periodo 2015-2025
(En millones de USD)



Nota: TCSA inició sus operaciones el 23 de mayo de 2014.
Fuente: Estados financieros auditados de Transportadora Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.2. Análisis de ratios financieros

93. Los ratios financieros son medidas cuantitativas utilizadas para evaluar el rendimiento financiero de una empresa y su capacidad para cumplir con sus obligaciones. Asimismo, estas medidas pueden ayudar a evaluar la salud financiera de una empresa, identificar tendencias y tomar decisiones informadas sobre la inversión o gestión de una empresa. En tal sentido, para efectos



del presente análisis, se harán uso de diversos ratios financieros para medir la liquidez, el endeudamiento y la rentabilidad de la empresa al cierre del año 2025.

a) Ratios de liquidez

94. Los ratios de liquidez se utilizan para evaluar la capacidad de la empresa para cumplir con sus obligaciones financieras a corto plazo. Estos ratios miden la capacidad de la empresa para pagar sus deudas a corto plazo (pasivos corrientes), como las cuentas por pagar y los préstamos, utilizando sus activos corrientes, como el efectivo o las cuentas por cobrar. Para evaluar la liquidez de TCSA en el año 2025 se considerarán el ratio de liquidez corriente o clásica, la prueba ácida y el ratio de liquidez absoluta, así como la medida del capital de trabajo, tal como se detalla en el siguiente cuadro. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran que la capacidad de cumplimiento de las obligaciones de corto plazo de la empresa muestra una mejora en comparación a lo observado en el ejercicio 2024, lo cual también puede evidenciarse con la reducción del déficit de capital de trabajo de la empresa al cierre del año 2025.

Cuadro 6 Ratios de liquidez, años 2024 y 2025

Ratio	Fórmula	2024	2025
Liquidez corriente	Activo Corriente / Pasivo Corriente	0,747	0,860
Prueba ácida	(Activo Corriente - Inventarios - Otras cuentas por cobrar - Gastos pagados por anticipado) / Pasivo Corriente	0,645	0,738
Liquidez absoluta	Efectivo y Equivalentes al Efectivo / Pasivo Corriente	0,164	0,084
Capital de trabajo (miles de USD)	Activo Corriente - Pasivo Corriente	-3 774	-1 985

Fuente: Estados financieros auditados de Transportadora Callao S.A.

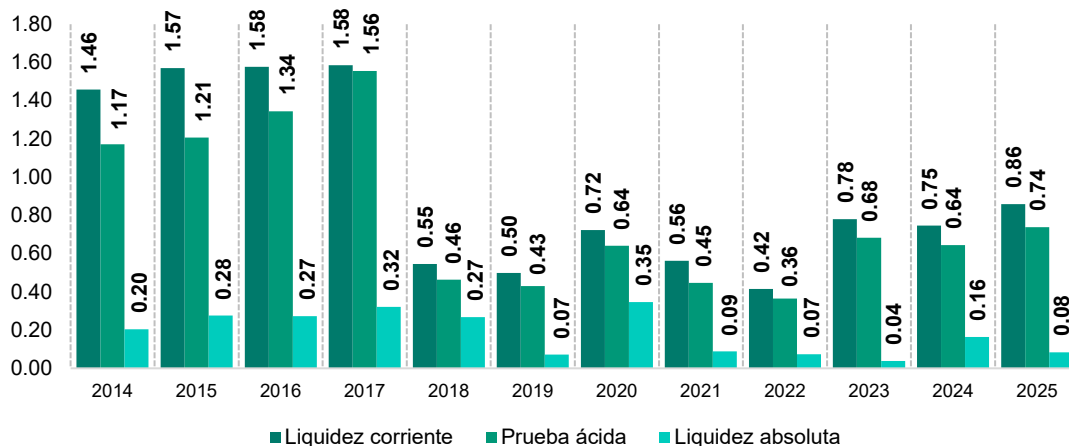
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

95. En particular, al analizar el ratio de liquidez corriente para el año 2025 se aprecia que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa dispondría de USD 0,86 de activo corriente para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo, siendo dicho ratio superior a lo observado el año anterior (0,75 en 2024). Al respecto, el valor del ratio obtenido para el 2025 se sustentó en el mayor crecimiento porcentual del activo corriente (+8,9 % respecto del 2024) frente a la reducción del pasivo corriente (-5,3 % respecto del 2024).
96. Por su parte, al analizar el ratio de prueba ácida, el cual se determina deduciendo de los activos corrientes a aquellas cuentas de activos que son menos rápidas de convertir en efectivo, tales como Inventarios, Activos por impuestos, Crédito por impuestos y Pagos anticipados, se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa dispondría de USD 0,738 de activos líquidos disponibles para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo, siendo dicho ratio superior a lo observado el año anterior (0,645 en 2024). Sobre el particular, ello se sustenta en el incremento en el activo corriente neto de las cuentas menos líquidas (+8,4 % respecto del 2024), el cual superó la reducción del pasivo corriente (-5,3 % respecto del 2024).
97. Del mismo modo, al analizar el ratio de liquidez absoluta, el cual se obtiene considerando únicamente los activos más líquidos de la empresa, esto es, la cuenta Efectivo y equivalentes al efectivo, se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa dispondría de USD 0,084 de efectivo para cumplir con dichas obligaciones, siendo este ratio inferior a lo observado el año anterior (0,164 en 2024). Al respecto, ello se sustenta en la reducción de la cuenta Efectivo y equivalentes al efectivo (-51,5 % respecto del 2024), la cual no fue compensada en su totalidad por la reducción del pasivo corriente (-5,3 % respecto del 2024).
98. Cabe indicar que, al analizar la evolución de estos ratios, se puede evidenciar una tendencia decreciente sostenida desde el año 2017, alcanzando sus niveles mínimos en el 2022, tal como se aprecia en el siguiente gráfico. Al respecto, dicha situación se sustenta en el traspaso de gran parte de las cuentas por cobrar corrientes a las cuentas por cobrar no corrientes desde el año 2018, reduciendo con ello la liquidez de corto plazo de la compañía, en tanto que los pasivos



corrientes mostraron picos en los años 2018 y 2022, con una tendencia decreciente a partir de 2025.

Gráfico 30 Evolución de los ratios de liquidez, periodo 2014-2025



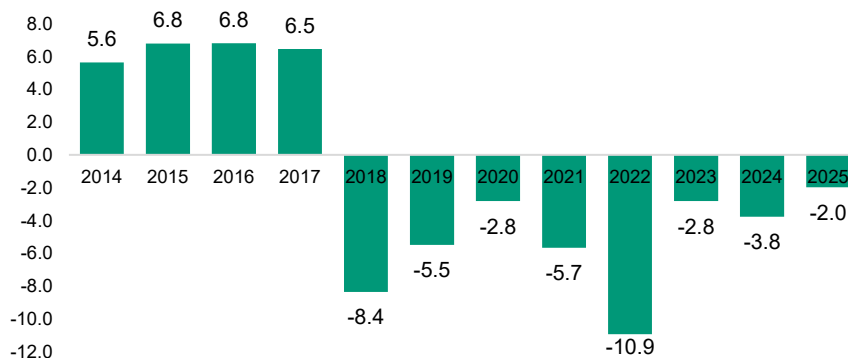
Nota: TCSA inició sus operaciones el 23 de mayo de 2014.

Fuente: Estados financieros auditados de Transportadora Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

99. Por otra parte, respecto al capital de trabajo de la empresa, este se refiere a la cantidad de liquidez (activos corrientes) que posee la empresa para cubrir sus obligaciones de corto plazo (pasivos corriente), por lo que un capital de trabajo negativo no es una situación deseable ya que, además de indicar una falta de liquidez, puede afectar negativamente la capacidad para operar de la empresa. Así, de acuerdo con la información contable de TCSA, para el año 2025 se calcula un capital de trabajo de USD -2,0 millones, lo cual representó una mejora de USD 1,8 millones respecto de lo observado en el año 2024 (USD -3,8 millones).
100. Cabe indicar que lo analizado respecto a los ratios de liquidez guarda consistencia con la evolución del capital de trabajo de la empresa entre los años 2018 y 2025, el cual, si bien ha presentado cifras negativas en dicho periodo, muestra una mejora en el año 2025 respecto al déficit registrado en 2024. Al respecto, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del capital de trabajo de la empresa desde inicios de la concesión. Nótese que para aquellos años donde el ratio de liquidez corriente fue superior a 1, el saldo del capital de trabajo resultó positivo, esto debido a que ambos indicadores relacionan el activo corriente con el pasivo corriente, de modo tal que, al contarse con un saldo de activo corriente superior al pasivo corriente, la empresa se encontrará en la capacidad de cumplir con sus obligaciones de corto plazo, es decir, dispondrá de una adecuada liquidez.

Gráfico 31 Evolución del capital de trabajo, periodo 2014-2025



Nota: TCSA inició sus operaciones el 23 de mayo de 2014.

Fuente: Estados financieros auditados de Transportadora Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



b) Ratios de endeudamiento financiero

101. Los ratios de endeudamiento se utilizan para evaluar el nivel de deuda asumido por la empresa y su capacidad para cumplir con sus obligaciones financieras a largo plazo. Estos ratios comparan el nivel de deuda de la empresa (pasivos totales) con sus activos totales o con su patrimonio neto. Así, para evaluar el grado de endeudamiento financiero de TCSA en el año 2025 se considerarán el ratio Deuda/Patrimonio y el ratio de endeudamiento del activo, además de los indicadores de calidad de la deuda, autonomía financiera y solvencia, tal como se detalla en el siguiente cuadro. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran una disminución en el grado de endeudamiento asumido por la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2024, de modo tal que el respaldo de los activos totales a través del patrimonio neto se ha visto notablemente incrementado. Asimismo, el endeudamiento de corto plazo (pasivos corrientes) presenta un incremento de participación dentro del total de endeudamiento de la empresa, en comparación a lo observado en el 2024. Se observa, además, una mejora en el índice de autonomía financiera.

Cuadro 7 Ratios de endeudamiento, años 2024 y 2025

Ratio	Fórmula	2024	2025
Deuda/Patrimonio	Pasivo Total / Patrimonio	2,355	1,562
Endeudamiento del activo	Pasivo Total / Activo Total	0,702	0,610
Calidad de la deuda	Pasivo Corriente / Pasivo Total	0,268	0,311
Autonomía financiera	Patrimonio / Pasivo Total	0,425	0,640
Solvencia	Activo Total / Pasivo Total	1,425	1,640

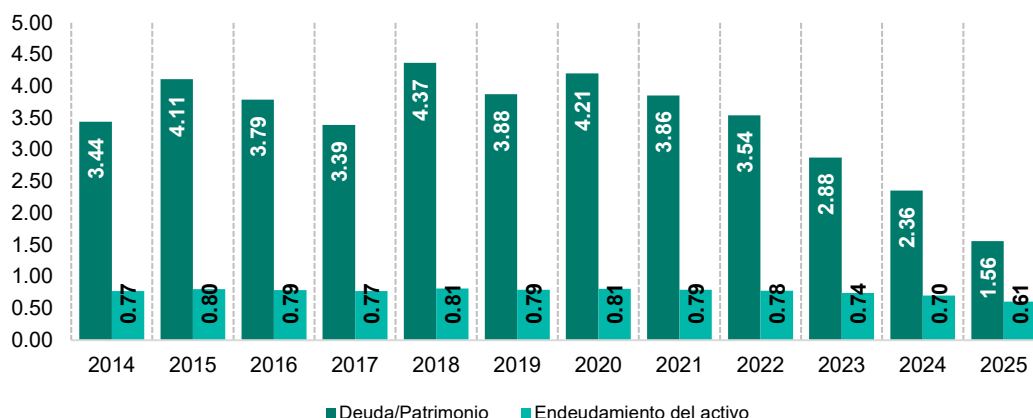
Fuente: Estados financieros auditados de Transportadora Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

102. En particular, al analizar el ratio Deuda/Patrimonio para el año 2025 se aprecia que la empresa posee alrededor de USD 1,562 de obligaciones con terceros por cada dólar de patrimonio, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (2,355 en 2024), lo cual muestra una mejora en la solidez financiera al reducirse su nivel de endeudamiento con fuentes externas. Al respecto, dicho resultado se debe a que, al cierre del 2025, el patrimonio neto de la empresa presentó un incremento en sus niveles respecto a lo registrado en el año 2024 (+23,1 %), en tanto que el pasivo total se vio reducido en 18,4 % respecto a lo registrado en el año 2024.
103. Por otra parte, la disminución en el nivel de obligaciones con terceros asumido por la empresa (pasivo total) al cierre del 2025 impacta en la forma en cómo se financia el activo total. Al respecto, al analizar el ratio de endeudamiento del activo, se aprecia que para el 2025 alrededor del 61,0 % del activo total de la empresa se financió mediante fuentes externas, siendo dicho ratio menor al observado el año anterior (70,2 % en 2024). Cabe resaltar que dicho resultado se sustenta en la mayor reducción que experimentó el pasivo total al cierre del 2025 (-18,4 % respecto a lo registrado en 2024), en comparación a lo observado en el activo total, el cual se vio reducido en un 6,0 % respecto a lo registrado en el año 2024.
104. Cabe indicar que, al analizar la evolución histórica de estos ratios, se puede evidenciar una tendencia decreciente en ambos casos desde el año 2018, tal como se muestra en el siguiente gráfico. Así, la situación observada al 2025 respecto a la dependencia de la empresa al financiamiento externo (pasivos totales) y a la mejora en el posicionamiento del capital propio (patrimonio) dentro de la estructura de financiamiento de los activos totales se derivaría del comportamiento que ha presentado la empresa a lo largo de los últimos años, pasando de un ratio Deuda/Patrimonio de 4,37 en 2018 a 1,56 en 2025, y un grado de endeudamiento del activo de 81 % en 2018 a 61 % en 2025, todo ello como resultado del cumplimiento de la empresa con las obligaciones financieras adquiridas.



Gráfico 32 Evolución de los ratios de endeudamiento, periodo 2014-2025



Fuente: Estados financieros auditados de Transportadora Callao S.A.

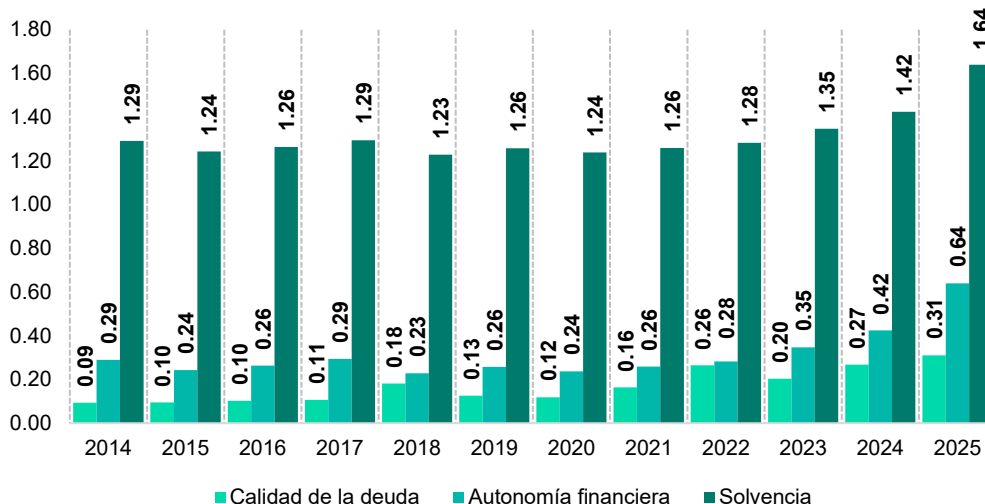
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

105. Un aspecto importante asociado al nivel de deuda asumido por la empresa está referido a su grado de exigibilidad en el corto plazo, para lo cual resulta oportuno evaluar su ratio de calidad de la deuda. Al respecto, dicho ratio compara las obligaciones de corto plazo (pasivos corrientes) contra el total de obligaciones adquiridas por la empresa (pasivos totales), de modo tal que se pueda determinar la proporción de deuda que se le puede exigir a la empresa en el corto plazo. Así, para el año 2025 se aprecia que el 31,1 % del pasivo total de TCSA corresponde a pasivos corrientes, siendo dicha participación superior a la observada en el año anterior (26,8 % en 2024).
106. Cabe señalar que, al cierre del 2025, el pasivo total presentó una reducción de 18,4 % respecto a lo registrado en el año 2024, observándose en el caso del pasivo no corriente una reducción de 23,1 % respecto del 2024, como resultado del cumplimiento de las obligaciones financieras de largo plazo. El pasivo corriente también se redujo en 5,3 %, aunque en menor proporción, ocasionando que el ratio de calidad de la deuda continúe incrementándose conforme a lo comentado previamente.
107. Por lo señalado anteriormente, el comportamiento de la empresa respecto al nivel de deuda asumido por esta al cierre del 2025 la sitúa en un mejor nivel de autonomía financiera respecto de lo observado en los últimos años. En efecto, al analizar el ratio de autonomía financiera para el 2025 se aprecia que, por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 0,640 de patrimonio, siendo dicho ratio notablemente superior a lo observado el año anterior (USD 0,425 en 2024). Al respecto, dicho resultado se debe a que, al cierre del 2025 el patrimonio neto de la empresa presentó un incremento en sus niveles respecto a lo registrado en el año 2024 (+23,1 %), en tanto que el pasivo total se vio reducido en 18,4 % respecto a lo registrado en el año 2024.
108. De igual forma, al evaluar el ratio de solvencia de la empresa, para el 2025 se aprecia que, por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 1,640 de activo total, siendo dicho ratio superior a lo observado el año anterior (USD 1,425 en 2024), lo cual significa que la empresa posee activos para cubrir la totalidad de sus obligaciones con terceros (pasivos totales), siendo que su capacidad para pagar sus deudas mejoró en comparación con el año anterior. Cabe indicar que tal resultado se debe a que, al cierre del 2025, el pasivo total de la empresa presentó una variación porcentual de -18,4 % respecto a lo registrado en el año 2024, en tanto que los activos totales mostraron una variación porcentual de -6,0 % respecto al 2024.
109. En el siguiente gráfico se presenta la evolución del ratio de solvencia y autonomía financiera de la empresa desde inicios de la concesión. Al respecto, nótese que desde el año 2018 ambos indicadores presentan una ligera tendencia creciente, ello en la medida que el pasivo total de la empresa se mantuvo a la baja durante dicho periodo como producto del cumplimiento de las obligaciones financieras de largo plazo adquiridas por la empresa, lo cual puede ser evidenciado



observando la evolución anual de los valores del ratio de calidad de la deuda, que pasaron de 0,18 en 2018 a 0,31 en 2025.

Gráfico 33 Evolución de la solvencia y autonomía financiera, periodo 2014-2025



Nota: TCSA inició sus operaciones el 23 de mayo de 2014.

Fuente: Estados financieros auditados de Transportadora Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

110. Cabe indicar que el comportamiento histórico de los ratios señalados se explica en que, entre los años 2018 y 2025, el pasivo total de TCSA presentó una variación promedio anual de -10,9 %, mientras que, para similar periodo, el activo total presentó una variación promedio anual de -7,1 %, esto es, un ritmo de caída menor al de los pasivos. A su vez, el patrimonio neto presentó un incremento notable, impulsado por los resultados de los últimos ejercicios, lo que evidencia una consolidación progresiva de los recursos propios dentro de la estructura financiera. En conjunto, estos resultados reflejan una menor dependencia de la empresa respecto al financiamiento externo, y una mejora en la solidez patrimonial a lo largo del tiempo.

c) Ratios de rentabilidad

111. Los ratios de rentabilidad se utilizan para evaluar el rendimiento financiero de la empresa en términos de las ganancias que genera en relación con los costos y los activos utilizados para generarlas. Para evaluar la rentabilidad de TCSA en el año 2025 se considerarán los márgenes de rentabilidad bruta, operativa, neta y EBITDA, así como los indicadores ROE y ROA, tal como se detalla en el siguiente cuadro.

Cuadro 8 Ratios de rentabilidad, años 2024 y 2025

Ratio	Fórmula	2024	2025
Margen bruto	Utilidad Bruta / Ingresos Totales	0,250	0,297
Margen operativo	Utilidad Operativa / Ingresos Totales	0,194	0,246
Margen neto	Utilidad Neta / Ingresos Totales	0,039	0,183
Margen EBITDA	(Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles) / Ingresos Totales	0,533	0,558
Return on equity (ROE)	Utilidad Neta / Patrimonio	0,045	0,194
Return on assets (ROA)	Utilidad Neta / Activo Total	0,014	0,076

Fuente: Estados financieros auditados de Transportadora Callao S.A.

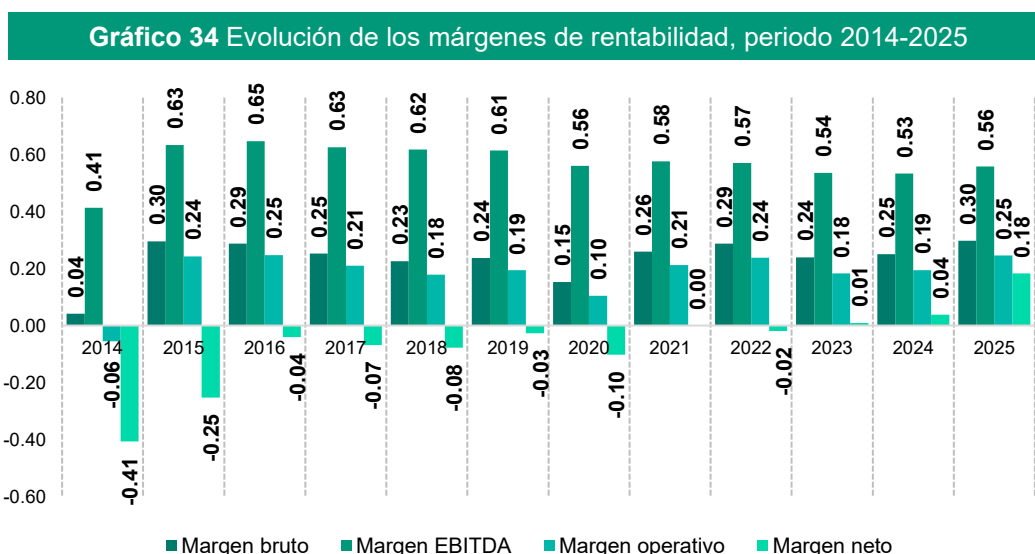
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

112. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran una mejora significativa en la rentabilidad de la empresa, en comparación a lo observado en el año 2024, tanto a nivel



bruto como operativo y neto. Asimismo, los indicadores ROE y ROA también muestran mejoras sustanciales respecto al 2024, lo cual se traduce en una mejora en la rentabilidad de los accionistas y un empleo más eficiente de sus activos para la generación de ganancias durante el ejercicio.

113. Sobre el particular, al analizar el margen bruto para el año 2025 se aprecia que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,297 de ganancia bruta luego de deducir los costos de prestación de servicios, siendo dicha ganancia superior a la percibida el año anterior (USD 0,250 en 2024); asimismo, al analizar el margen operativo, para el cual se deducen además los gastos de administración, se observa que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,246 de ganancia operativa, siendo dicho resultado superior al percibido el año anterior (USD 0,194 en 2024).
114. En el caso del margen EBITDA, este mejoró ligeramente, pasando de 0,533 en 2024 a 0,558 en 2025, lo que indica que la empresa genera alrededor de USD 0,56 antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización por cada dólar de ingreso. Por su parte, el margen neto muestra una mejora muy significativa: pasó de 0,039 en 2024 a 0,183 en 2025, lo que significa que, luego de deducir todos los costos, gastos e impuestos, la empresa obtuvo USD 0,183 de ganancia neta por cada dólar de ingreso, multiplicando por cerca de cinco veces lo registrado el año anterior.
115. Al respecto, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde inicios de la concesión el margen neto por dólar de ingreso presentó cifras negativas sostenidamente, pasando de USD -0,25 en 2015 a USD -0,02 en el año 2022; no obstante, a partir del año 2023 dicha situación se revirtió de manera progresiva, alcanzando una ganancia neta de USD 0,183 en el 2025. Similar tendencia de mejora sostenida se puede apreciar en los márgenes bruto y operativo durante los últimos años del periodo concesionado.



Nota: TCSA inició sus operaciones el 23 de mayo de 2014.

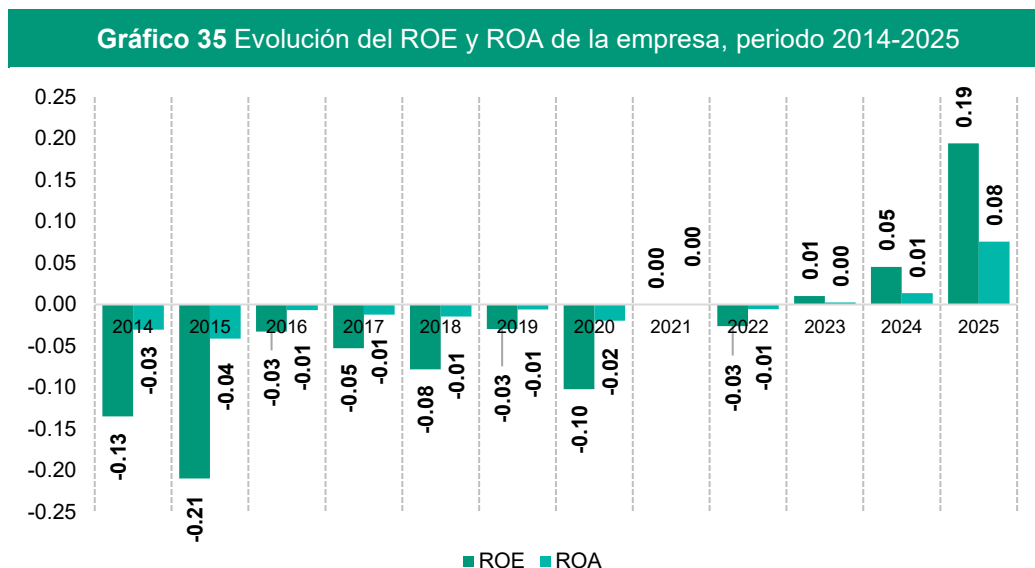
Fuente: Estados financieros auditados de Transportadora Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

116. Finalmente, al analizar el ratio return on equity (ROE) de la empresa se aprecia que, al cierre del año 2025, se obtuvo alrededor de USD 0,194 de rendimiento sobre el capital invertido por los accionistas (patrimonio neto), siendo dicho rendimiento notablemente superior al que fuese alcanzado el año anterior (USD 0,045 en 2024), lo cual indica una mejora sustancial en la rentabilidad que se está obteniendo con los fondos que los accionistas han invertido en la empresa. Del mismo modo, si comparamos el rendimiento neto de la empresa con el total de activos que esta posee para llevar a cabo sus operaciones, esto es, el empleo del ratio return on assets (ROA), se aprecia que, al cierre del año 2025, los activos totales de TCSA obtuvieron un rendimiento de USD 0,076 por dólar de activo, siendo dicho rendimiento muy superior al alcanzado en 2024 (USD 0,014), lo cual sugiere que la empresa fue eficiente en el uso de sus activos para generar ganancias en el ejercicio.



117. En el siguiente gráfico se presenta la evolución de los ratios ROE y ROA de la empresa desde inicios de la concesión. Nótese que ambos indicadores presentaron cifras negativas sostenidamente entre los años 2014 y 2022; no obstante, a partir del año 2023 han mostrado una tendencia positiva creciente, alcanzando en el año 2025 sus valores máximos positivos registrados en el período concesionado, tal como se indicó anteriormente.



Nota: TCSA inició sus operaciones el 23 de mayo de 2014.

Fuente: Estados financieros auditados de Transportadora Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VIII. CONCLUSIONES

118. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Embarque de Concentrados de Minerales del Terminal Portuario del Callao para el año 2025, se desprenden las siguientes conclusiones:
- Debido a la naturaleza de la carga que moviliza en el Perú, TCSA tiene como principales clientes a los exportadores de concentrados de cobre y zinc. En particular, durante el año 2025, entre sus principales clientes se encontraron Trafigura Perú S.A.C., Glencore Perú S.A.C., Minera Chinalco Perú S.A., entre otros. Asimismo, con relación a las líneas navieras que recalaron en el terminal durante el año 2025, se observó que las empresas Trafigura Maritime Logistics y Horizon Shipping presentaron la mayor participación del tráfico de naves, registrando el 55,6 % y 23,7 %, respectivamente.
 - En cuanto a las estadísticas de tráfico en el terminal, durante el año 2025 se atendieron un total de 169 naves, lo cual se traduce en un aumento del 14,2 % respecto del año 2024, y se movilizó alrededor de 3083,5 miles de toneladas de concentrados de minerales para exportación, significando un incremento del 6,1 % respecto de lo registrado en el año 2024, siendo dicha carga representada, en su mayoría, por los concentrados de cobre (50,7 %), zinc (20,7 %) y oro (19,9 %).
 - Respecto al régimen tarifario, mediante Resolución de Presidencia N° 0027-2024-PD-OSITRAN de fecha 21 de mayo de 2024, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán estableció tarifas provisionales¹⁸ para los servicios regulados brindados por Transportadora Callao S.A. en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao.

¹⁸ Los valores de las tarifas provisionales establecidas mediante Resolución de Presidencia N° 0027-2024-PDOSITRAN son los siguientes:

- Servicios Estándar en función a la Nave: USD 0,946 / metro de eslora – hora.
- Servicios Estándar en función a la Carga: USD 9,389 / tonelada embarcada



Posteriormente, a través de la Resolución de Presidencia N° 0049-2024-PD-OSITRAN de fecha 18 de julio de 2024, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobó el factor de productividad de – 1,88 % (menos uno y 88/100 puntos porcentuales), el cual se encontrará vigente hasta el 22 de mayo de 2029 y se aplica a las canastas de Servicios Estándar a la Nave y Servicios Estándar a la Carga en el puerto.

- iv. De conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, la variación máxima permitida para las tarifas dentro de las canastas de servicios estándar a la nave y a la carga para el periodo mayo 2025 – mayo 2026 es de +4,19 %. En ese sentido, el 23 de mayo de 2025 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 y el nuevo factor de productividad de TCSA vigente para el quinquenio 2024-2029.
- v. Por otro lado, respecto al régimen de acceso, al finalizar el año 2025, se contaban con once (11) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, cuyos cargos de acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 70,0, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre TCSA y los usuarios intermedios.
- vi. Respecto a las inversiones realizadas por el concesionario, dado que durante los años 2014 y 2015 se realizó la totalidad de la inversión comprometida establecida en el Contrato de Concesión (USD 113,2 millones, incluido IGV), para el año 2025 el Concesionario no ha realizado inversiones adicionales en el terminal portuario.
- vii. Por su parte, respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, durante el año 2025 TCSA realizó pagos por un total de S/ 3,30 millones, cifra 4,7 % superior a lo registrado en el año 2024 (S/ 3,15 millones).
- viii. En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2025, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a ocho (8), lo cual igualó al número de accidentes registrados en el 2024, presentando 4 accidentes de Tipo A (Accidente solo con daños materiales) y 4 accidentes de Tipo B (Accidente con heridos y sin fallecidos).
- ix. Respecto a la situación financiera de TCSA, al cierre del año 2025 se observa que, por un lado, la capacidad de cumplimiento de las obligaciones de corto plazo de la empresa ha mejorado en comparación a lo observado en el ejercicio 2024, lo cual puede evidenciarse con la mejora en los ratios de liquidez de la empresa al cierre del año 2025, en particular el ratio de liquidez corriente (0,860) y la prueba ácida (0,738), así como la reducción del déficit de capital de trabajo.
- x. Asimismo, los ratios financieros analizados muestran una disminución significativa en el grado de endeudamiento asumido por la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2024, de modo tal que el respaldo de los activos totales a través del patrimonio neto se ha visto notablemente incrementado. El ratio Deuda/Patrimonio se redujo de 2,355 en 2024 a 1,562 en 2025, y el endeudamiento del activo pasó de 70,2 % a 61,0 %. Además, para el 2025 la empresa presenta una mejora en su autonomía financiera (0,640 vs. 0,425 en 2024) y en su solvencia (1,640 vs. 1,425 en 2024), consolidando su solidez patrimonial.
- xi. Finalmente, la información financiera de TCSA para el 2025 presenta una mejora significativa en la rentabilidad de la empresa, en comparación a lo observado en el año 2024, con incrementos en los márgenes bruto (29,7 %), operativo (24,6 %), neto (18,3 %) y EBITDA (55,8 %). Entre tanto, los indicadores ROE (19,4 %) y ROA (7,6 %) también presentan una evolución muy favorable en comparación al 2024, lo cual se traduce en una mejora sustancial en la rentabilidad de los accionistas y un empleo más eficiente de sus activos para la generación de ganancias durante el ejercicio.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Transportadora Callao S.A. Terminal de embarque de concentrados de minerales en el Terminal Portuario del Callao			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao.	Cláusula 2.7.
2	Fecha de suscripción	28 de enero de 2011.	Contrato de Concesión.
3	Plazo de concesión	20 años.	Cláusula 4.1.
4	Factor de competencia	▪ Declaratoria de interés. ▪ Iniciativa privada.	Contrato de Concesión.
5	Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.9.
6	Tipo de contrato	DBOFT (Diseño, Construcción, Financiamiento, Operación y Transferencia).	Cláusula 1.15.32.
7	Adendas	Adenda 1: Suscrita el 14 de enero de 2014. 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. Asimismo, se modificó el tercer párrafo de la cláusula 12.1.	Adenda 1
8	Capital mínimo	USD 18 000 000,00.	Cláusula 3.3., inciso a)
9	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. Cláusula 9.2.2.
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 estos. En ningún caso, la referida garantía constituirá una garantía financiera.	Cláusula 9.1.
11	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.



Concesionario: Transportadora Callao S.A. Terminal de embarque de concentrados de minerales en el Terminal Portuario del Callao			
N°	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	Obras y equipamiento mínimo: - Un muelle de 200 metros y 14 metros de profundidad, con capacidad para atender naves de una eslora referencial de 226 metros. - Faja transportadora. - Cargador lineal. - Torre de transferencia.	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.
15	Solución de controversias	▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje. Modalidades: - De conciencia. - 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.	Cláusula 15.11. Cláusula 15.12.
16	Penalidades	▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: - Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre 0,8 y 400 UIT). - Régimen de bienes (entre 0,8 y 80 UIT). - Obras de infraestructura portuaria (entre 0,8 y 80 UIT). - Conservación de la Concesión (3,2 y 4 UIT). - Explotación de la Concesión (variable en función del IBTA o UIT). - Garantías (3,2 y 8 UIT). - Régimen de Seguros (0,5% del monto de la prima respectiva, 10% del monto del siniestro, entre 0,8 y 80 UIT). - Consideraciones Generales Socio Ambientales (0,8 Y 2,4 UIT). - Competencias Administrativas (8 UIT).	Cláusula XVIII Anexo 14
17	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. - Término por decisión unilateral del Concedente. - Término por fuerza mayor o caso fortuito. - Otras causales no imputables a las partes.	Cláusula 14.1.1. Cláusula 14.1.2. Cláusula 14.1.3. Cláusula 14.1.4. Cláusula 14.1.5. Cláusula 14.1.6. Cláusula 14.1.7.



Concesionario: Transportadora Callao S.A. Terminal de embarque de concentrados de minerales en el Terminal Portuario del Callao			
N°	Tema	Contenido	Ref.
18	Equilibrio económico-financiero	▪ Mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio económico-financiero, en caso de 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 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. ▪ 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.
19	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. Cláusula 10.4. Cláusula 10.5. Cláusula 10.6.
20	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. Cláusula 8.13.
21	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



Concesionario: Transportadora Callao S.A. Terminal de embarque de concentrados de minerales en el Terminal Portuario del Callao			
N°	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.
23	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
24	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.

ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE TRANSPORTADORA CALLAO S.A.

Modalidad de concesión	Autofinanciada
Plazo de concesión:	20 años
Período:	2014-2025

a. Tráfico													
Indicador	Unidad de medida	2014 ^{1/}	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Naves atendidas	Unidades	89	185	201	181	179	168	153	167	164	136	148	169
Carga total atendida	Toneladas	1,651,393	3,275,226	3,169,617	2,941,159	2,897,205	2,991,960	2,506,035	3,069,340	3,152,188	2,864,950	2,906,268	3,083,526
Carga por tipo de operación:													
Exportación	Toneladas	1,651,393	3,275,226	3,169,617	2,941,159	2,897,205	2,991,960	2,506,035	3,069,340	3,152,188	2,864,950	2,906,268	3,083,526
Carga por tipo de producto:													
Graneles sólidos - Mineral	Toneladas	1,651,393	3,275,226	3,169,617	2,941,159	2,897,205	2,991,960	2,506,035	3,069,340	3,152,188	2,864,950	2,906,268	3,083,526
Zinc	Toneladas	717,783	1,503,468	1,302,734	1,154,524	1,011,080	1,156,063	949,128	1,019,143	838,946	907,107	872,624	639,685
Cobre	Toneladas	702,784	1,293,492	1,371,704	1,505,593	1,638,080	1,535,456	1,328,106	1,747,010	2,027,984	1,731,855	1,466,804	1,562,250
Plomo	Toneladas	230,827	441,961	455,969	281,042	248,045	295,575	224,493	238,191	134,970	124,547	114,668	175,142
Otro*	Toneladas	0	36,305	39,210	0	0	4,866	4,308	64,996	150,289	101,441	452,172	706,449

b. Ingresos operativos ^{2/}													
Concepto	Unidad de medida	2014 ^{1/}	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Servicio en función a la nave	Miles de USD	421	574	569	547	594	631	582	689	742	675	739	827
Servicios en función a la carga	Miles de USD	12,205	24,677	23,968	22,926	22,794	23,840	19,591	24,716	26,656	25,370	26,898	29,866
Otros servicios	Miles de USD	11	69	59	63	65	88	61	94	132	171	150	155
Total	Miles de USD	12,637	25,319	24,596	23,536	23,453	24,559	20,234	25,499	27,530	26,216	27,787	30,848

Nota:

*Otro: Incluye concentrado de Oro y Plata.

^{1/} TCSA inició sus operaciones el 23 de mayo de 2014.

^{2/} Ingresos operativos no auditados.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Cintha López Vásquez
Ejecutiva de la Jefatura de
Estudios Económicos (e)

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

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