



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales

2021

**Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos**



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



**Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
– OSITRAN**

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

**Informe de desempeño 2021: 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 bajo la supervisión del Ositrán, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión o regulación de este organismo regulador.

Primera versión: junio de 2022

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

estudioeconomicos@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.....	10
II. OFERTA DE SERVICIOS	10
II.1. Servicio estándar	11
II.2. Servicios especiales.....	11
II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso	11
III. DEMANDA DE SERVICIOS	11
III.1. Principales clientes	12
III.2. Trafico de naves y de carga.....	13
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO.....	15
IV.1. Tarifas	15
IV.2. Cargos de acceso	16
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	17
V.1. Inversiones.....	17
V.2. Pagos al Estado	17
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	18
VI.1. Accidentes.....	18
VII. RESULTADOS FINANCIEROS.....	19
7.1. Estado de Resultados Integrales	19
7.2. Estado de Situación Financiera.....	22
7.3. Ratios Financieros	23
VIII. CONCLUSIONES	25
ANEXO I: FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	27
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE TRANSPORTADORA CALLAO S.A.	31



ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Composición accionaria de Transportadora Callao S.A.....	7
Gráfico 2 Principales clientes de TCSA, año 2021	12
Gráfico 3 Líneas navieras, año 2021.....	13
Gráfico 4 Evolución del tráfico de naves, periodo 2014-2021	13
Gráfico 5 Evolución del tráfico de carga, periodo 2014-2021	14
Gráfico 6 Composición de la carga, según producto, periodo 2019-2021	15
Gráfico 7 Accidentes según tipificación, periodo 2020-2021	19

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Tarifas en el terminal de concentrados de minerales, periodo 2018-2020	16
Cuadro 2 Contratos de acceso vigentes, año 2021	17
Cuadro 3 Pagos al Estado, periodo 2017-2021.....	18
Cuadro 4 Accidentes reportados en el terminal, año 2021	18
Cuadro 5 Estado de resultados integrales.....	19
Cuadro 6 Ingresos de contratos con clientes	20
Cuadro 7 Costo de operaciones (en miles de dólares)	21
Cuadro 8 Gastos de administración (en miles de dólares).....	21
Cuadro 9 Estado de Situación Financiera (en miles de dólares).....	22
Cuadro 10 Estado de Situación Financiera (en formato porcentual).....	23
Cuadro 11 Ratios de liquidez	24
Cuadro 12 Ratios de endeudamiento.....	24
Cuadro 13 Ratios de rentabilidad.....	25

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Parámetros de las Obras y Equipamientos mínimos	8
Ilustración 2 Localización faja transportadora en el Puerto del Callao	9



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal de Embarque de Concentrado de Minerales del Terminal Portuario del Callao (en adelante, Terminal de Concentrados o Concesión) para el año 2021. 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 120,3 millones (incluido IGV), monto que fue ejecutado al 100% en el año 2014. 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, Transportadora Callao tiene como principales clientes a los exportadores de concentrados de cobre y zinc. En particular, durante el año 2021, entre sus principales clientes se encontraron Trafigura Maritime Logistics, Glencore, Minera Chinalco, entre otros. Asimismo, con relación a las líneas navieras que recalaban en el terminal durante el año 2021, se observó que las empresas Trafigura Maritime Logistics y Horizon Shipping presentaron la mayor participación de carga movilizada, registrando el 41,3% y 25,9%, respectivamente.

Entre tanto, en cuanto a las estadísticas de tráfico en el terminal, durante el año 2021 se atendieron un total de 245 naves, lo cual se traduce en un incremento del 40% respecto del año 2020, y se movilizó alrededor de 3,07 millones de toneladas de concentrados de minerales para exportación, significando un incremento del 22,5% respecto de lo registrado en el año 2020, siendo dicha carga representada, en su mayoría, por los concentrados de cobre (56,9%) y de zinc (33,2%).

Respecto al régimen tarifario, 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 2021 – mayo 2022 fue de +2,72%. En ese sentido, el 23 de mayo de 2021 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 factor de productividad de TCSA vigente para el quinquenio 2019-2024. Por otro lado, respecto al régimen de acceso, al finalizar el año 2021, se contaban con diez (10) 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.

Respecto a las inversiones realizadas por el concesionario, dado que durante los años 2014 y 2015 el regulador reconoció la totalidad de la inversión comprometida establecida en el Contrato de Concesión (USD 113,2 millones, incluido IGV), no habiéndose realizado inversiones adicionales en el terminal portuario en el periodo posterior. Por su parte, respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, durante el año 2021 TCSA realizó pagos por un total de S/ 2,89 millones, cifra 33,6% superior a lo registrado en el año 2020 (S/ 727 mil más).

En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2021, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a siete (7), lo cual representó un incremento respecto al año anterior (5 accidentes). Cabe indicar que, de dicho total, los eventos en su mayoría correspondieron a accidentes con daños personales (heridos).

Finalmente, con relación a los resultados financieros de TCSA, durante el año 2021 los ingresos operativos ascendieron a USD 25,6 millones, lo que significó una importante recuperación de 23,8% con relación al año anterior (USD 20,6 millones). Por su parte, los costos operativos se incrementaron 8,3%, lo cual dio como resultado que la utilidad bruta ascendiera a USD 6,6 millones, nivel 109,9% superior a la registrada el año anterior (USD 3,1 millones). Así, al finalizar el 2021, si bien TCSA obtuvo



una utilidad neta de sólo USD 2 mil, ello representa una recuperación con relación al ejercicio anterior que se registraron pérdidas netas ascendentes a USD 2,1 millones.

Adicionalmente, los indicadores de liquidez de TCSA muestran que, en el ejercicio 2021, la empresa presentó ratios de liquidez menores a 1,00, lo cual refleja que los recursos de corto plazo de la empresa no cubren sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). Entre tanto, respecto indicadores de endeudamiento, se observó que durante el 2021 estos han aumentado y, con ello, disminuyó el nivel de solvencia de la empresa. Finalmente, respecto a los indicadores de rentabilidad, el margen neto presenta un aumento, pasando de -10,2% en 2020 a un valor de 0% en el 2021. Este indicador muestra que en 2021 por cada USD 100 de ingresos en actividades ordinarias se obtiene una utilidad neta de USD 2 mil (negativa en USD 2,1 millones en 2020),

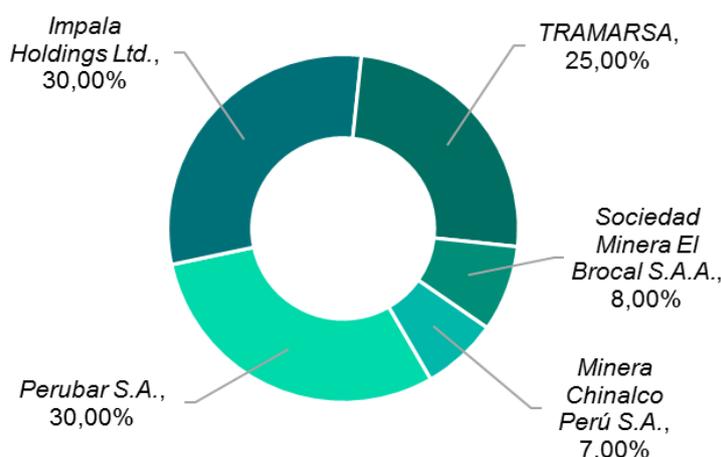


I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

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 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%), Sociedad Minera El Brocal S.A.A. (8,0%), Minera Chinalco Perú S.A. (7,0%) y Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA (25,0%). 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. Sobre el particular, el Contrato de Concesión tiene como objeto el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao. Fue suscrito entre el MTC y Transportadora Callao el 28 de enero de 2011 con una vigencia de 20 años. 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 (i.e. una empresa integrada verticalmente). 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 de 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.



- 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.
- En cuanto a la inversión comprometida en infraestructura y equipamiento, esta asciende a USD 120,3 millones (incluido IGV), los cuales se encuentran referidos a los siguientes parámetros:

Ilustración 1 Parámetros de las Obras y Equipamientos mínimos	
Capacidad de atención de naves	<ul style="list-style-type: none">Diseñado para atender durante las 24 horas del día (días hábiles, domingos y feriados).
Características del Muelle	<ul style="list-style-type: none">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	<ul style="list-style-type: none">Contar con torre de transferencia para recibir los concentrados desde los distintos depositosContar 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	<ul style="list-style-type: none">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	<ul style="list-style-type: none">Faja transportadora, Cargador Lineal, Torre de transferencia y demás dispositivos que permiten la recepción y traslado del concentrado hasta la Nave.
Dragado	<ul style="list-style-type: none">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	<ul style="list-style-type: none">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.

- 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-X¹. 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).

¹ RPI es la inflación de los últimos doce meses, expresada en un índice general de precios, utilizado para ajustar la tarifa y, de este modo, proteger a la empresa de los efectos de la inflación. El factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario.



I.4. Principales activos de la Concesión

13. El terminal es una estructura de concreto armado de 220 metros de largo por 21 metros de ancho, construida sobre 93 pilotes tubulares de acero estructural de 1,016 mm de diámetro y 19 mm de espesor de pared. El tablero del muelle está conformado por vigas prefabricadas de concreto armado que llegan sobre los cabezales de los pilotes. 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 armado⁴.
14. El muelle cuenta con todos los elementos necesarios para el atraque y amarre de las naves (de hasta 60 000 DWT⁵), 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 *Tripper* : 500 m.
 - Puente de acceso : 300 m.
 - Muelle : 218 m.
 - Capacidad de Diseño : 2 300 Tonelada/hora.
 - Potencia : 2,5 Mw.
 - Tamaño máximo nave : 60 000 Tonelada DWT.
 - Profundidad de dragado : 14,0 m.
 - Calado máximo : 13,1 m.

II. OFERTA DE SERVICIOS

17. 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.
18. Así, bajo el esquema anterior, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en dos tipos: los Servicios Estándar y los Servicios Especiales⁶.

⁴ <https://transportadoracallao.com.pe/nuestro-terminal/>.

⁵ Tonelaje de peso muerto del barco (*Deadweight tonnage*).

⁶ 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.”



II.1. Servicio estándar

19. Son aquellos servicios que brinda el Concesionario obligatoriamente a todo usuario que lo solicite y comprende en el caso de embarque, desde que la carga ingresa al Sistema Automático de Recepción, Transporte y Embarque de los Concentrados hasta que la nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar. Asimismo, incluye la emisión y transmisión electrónica del comprobante de pesaje y cualquier cargo por gasto administrativo, operativo y otros que implique la prestación del Servicio Estándar.
20. 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

21. El único Servicio Estándar en función a la nave que presta el Concesionario es el uso o alquiler de amarradero, el cual comprende la utilización de los amarraderos del terminal, e incluye 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

22. Comprende el servicio de recepción, transporte y embarque, así como la utilización de la infraestructura y equipamiento portuario del terminal portuario desde el punto de acceso público hasta la nave, incluyendo el servicio de pesaje. Por la prestación de este servicio, el Concesionario está facultado a cobrar una tarifa por tonelada métrica.
23. Cabe precisar que los usuarios no podrán exigir al Concesionario la prestación separada o parcial de uno o más de los servicios que forman parte de los Servicios Estándar.

II.2. Servicios especiales

24. El Contrato de Concesión define a los Servicios Especiales como aquellos servicios distintos a los Servicios Estándar que el Concesionario está facultado a prestar, directamente o a través de sus empresas vinculadas, y por los cuales el Concesionario tiene derecho a cobrar un precio o tarifa, según corresponda.

II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso

25. 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 practicaje y remolcaje. De esta forma, el Concesionario deberá otorgar acceso a los usuarios intermedios para el uso de la Facilidad Esencial con el fin de prestar los Servicios Esenciales mencionados.
26. Los servicios esenciales de practicaje y remolcaje 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

27. 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 2021, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de Declaración Estadística del Ositrán⁷.

⁷ 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 declaración.estadística@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



28. Al respecto, resulta importante mencionar que, como consecuencia de las medidas aplicadas desde el año 2020 en el marco de la pandemia de COVID-19, tanto en el Perú como en otras partes del mundo, diversos sectores de la economía sufrieron una serie de impactos que, en mayor o menor medida, tuvieron también efectos sobre la demanda de los servicios de infraestructura de transporte marítimo.
29. Así, si bien en el Perú durante el Estado de Emergencia Nacional los terminales portuarios no presentaron restricciones para el desarrollo de sus operaciones, los efectos sobre los niveles de tráfico en los puertos se presentaron de manera indirecta en función del grado de reactivación de la economía tanto nacional como extranjera, manteniéndose incluso hasta el año 2021. Por tanto, las estadísticas presentadas a continuación podrían presentar, en algunos casos, tendencias atípicas en comparación con lo observado en otros años⁸.

III.1. Principales clientes

30. 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 2021 se observó que la empresa Trafigura Maritime Logistics, con sede en Singapur, fue el principal cliente de TCSA habiendo tenido a su cargo el 34,4% de la carga movilizada en el terminal, seguido por la empresa Glencore, con sede en Suiza, quien tuvo a su cargo el 24,7% de la carga movilizada, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

Gráfico 2 Principales clientes de TCSA, año 2021
(Porcentaje de participación de carga movilizada)



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

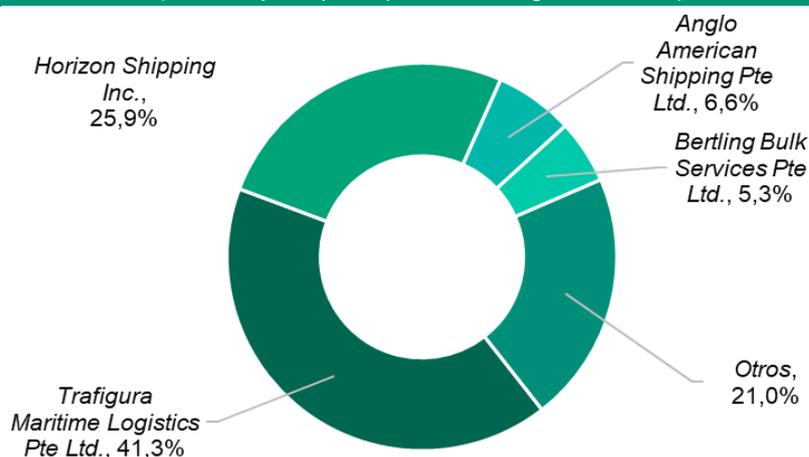
31. Por otro lado, respecto a los servicios portuarios ofertados por TCSA, en las operaciones llevadas a cabo en la Concesión pueden identificarse dos tipos de usuarios: 1) las líneas navieras, y 2) los consignatarios de la carga. Al respecto, por el tipo de carga que se moviliza en el terminal (concentrado de minerales) las líneas navieras son contratadas bajo la modalidad de *tramp* (también denominada régimen de fletamentos), por lo que los consignatarios de la carga presentan cierto grado de decisión sobre a qué línea naviera contratar o en qué terminal realizar el embarque de su mercancía.

⁸ En efecto, en el caso peruano, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, de fecha 15 de marzo de 2020, se establecieron, entre otras medidas, el aislamiento social obligatorio (cuarentena) de la población y el cierre temporal de las fronteras. No obstante, el referido Decreto estableció además que el transporte de carga y mercancía no se encontraría comprendido dentro del cierre temporal, señalando que las autoridades competentes adoptarían las medidas necesarias para garantizar el ingreso y salida de mercancías del país por puertos, aeropuertos y puntos de frontera habilitados. Sobre esto último, cabe indicar que la vigencia de dichas medidas ha sido prorrogada en múltiples oportunidades a lo largo de los años 2020 y 2021.



32. Así, con relación a las líneas navieras que recalaron en el terminal de concentrados de minerales durante el año 2021, se observa que las empresas Trafigura Maritime Logistics y Horizon Shipping presentan la mayor participación de carga movilizada en el terminal, registrando el 41,3% y 25,9%, respectivamente, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Cabe mencionar que, desde el año 2015, ambas líneas navieras continúan siendo las más importantes en dicho terminal.

Gráfico 3 Líneas navieras, año 2021
(Porcentaje de participación de carga movilizada)



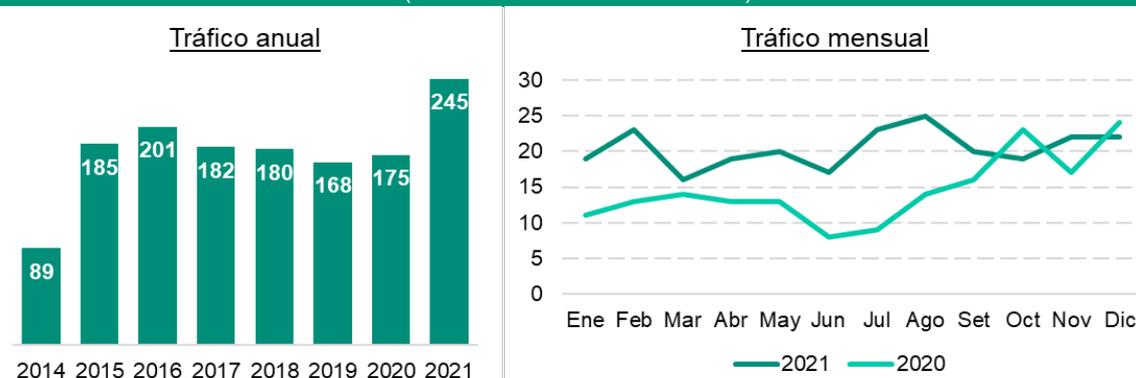
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Trafico de naves y de carga

a) Naves atendidas

33. Durante el año 2021, TCSA atendió un total de 245 naves, esto es, 70 naves más que lo registrado el año anterior, lo cual se traduce en un incremento del 40,0%. Al respecto, el número de naves que arribaron al terminal durante el año 2021 representó el mayor nivel registrado desde el inicio de la concesión, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Cabe señalar que, si bien dicho incremento contrasta con la reducción observada en el número de naves atendidas en los últimos años, dicha situación no se ha evidenciado en el caso del tráfico de carga, como se verá más adelante, lo cual implicaría una reducción en el volumen promedio de carga transportada por nave⁹.

Gráfico 4 Evolución del tráfico de naves, periodo 2014-2021
(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.

⁹ En efecto, de acuerdo con la estadísticas, en el año 2016 se registró un volumen promedio por nave de 15,77 toneladas, mientras que en el año 2021 dicho volumen promedio ascendió a 12,53 toneladas por nave.

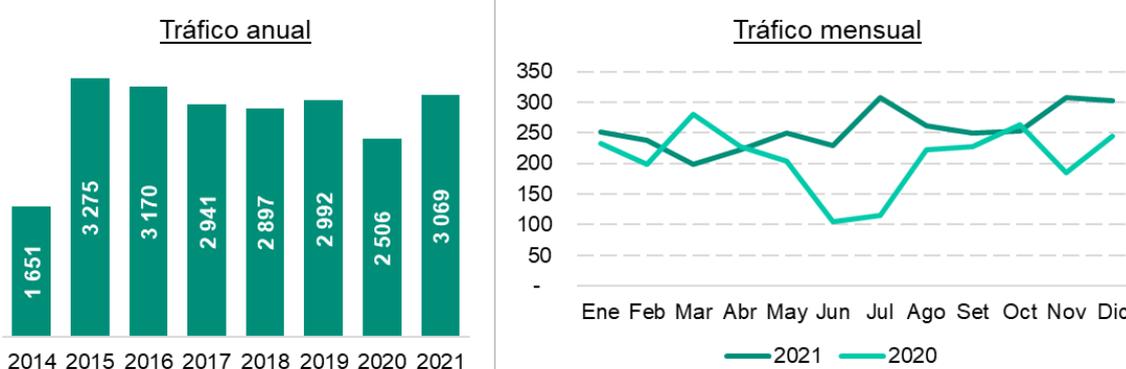


34. No obstante, en cuanto a la evolución del tráfico mensual, se observa que, durante el primer semestre del año 2021, el número de naves que arribaron al terminal se incrementó en alrededor del 58,3% respecto de lo registrado en similar periodo del año 2020 (42 naves más), en tanto que, durante el segundo semestre del 2021, se presentó un incremento del 27,2% respecto de lo registrado en similar periodo del año 2020 (28 naves más).

b) Volumen de carga movilizada

35. En cuanto al comportamiento de los volúmenes de carga movilizada en el terminal de concentrados de minerales, durante el año 2021 se presentó un incremento del 22,5% en la movilización de concentrado de minerales respecto de lo registrado en el año 2020, pasando de 2,51 a 3,07 millones de toneladas, respectivamente. Sobre el particular, dicho nivel registrado representó cerca del 94% del volumen de carga movilizado en el año 2015, el cual es el mayor nivel de carga registrado desde el inicio de la concesión, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico.

Gráfico 5 Evolución del tráfico de carga, periodo 2014-2021
(En miles de toneladas métricas)



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

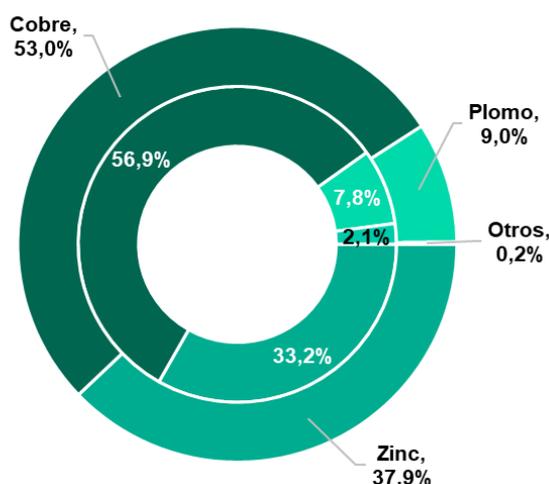
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

36. Por su parte, al analizar la evolución del tráfico mensual durante el año 2021, en comparación a lo registrado en el año 2020, se observa que, durante el primer semestre del año 2021, los niveles de carga movilizada se incrementaron en 11,3% respecto de lo registrado en similar periodo del año 2020 (141 mil toneladas más), en tanto que, al comparar los volúmenes movilizados en el segundo semestre, el incremento pasa a ser del 33,6% (423 mil toneladas más).
37. Cabe indicar que el incremento observado en la carga movilizada durante el año 2021 toma lugar, principalmente, por la mayor exportación de concentrado de cobre, el cual pasó de 1,33 millones de toneladas en el año 2020 a 1,75 millones en el 2021, esto es, un incremento de 31,5%. Del mismo modo, en el caso de la exportación de concentrado de zinc, los volúmenes de carga pasaron de 0,95 millones en el 2019 a 1,02 millones de toneladas en el 2021, representando un incremento de 7,4%.
38. Asimismo, en cuanto a la composición total de la carga movilizada, debe señalarse que el 90,1% del tráfico de carga estuvo representado por los concentrados de cobre y de zinc, siendo el concentrado de cobre el que mayor participación presentó (56,9%) en comparación al concentrado de zinc (33,2%). En el siguiente gráfico se presenta la composición de la carga embarcada en el terminal de concentrados de minerales, según el tipo de mineral, correspondiente a los años 2020 y 2021.



Gráfico 6 Composición de la carga, según producto, periodo 2019-2021
(En porcentaje de participación)



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

39. 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.
40. Cabe indicar que, de acuerdo con la cláusula 8.18¹⁰ 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 INDECOPÍ determine que no existen condiciones de competencia) o un precio. Sobre el particular, durante el año 2021 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.
41. 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

¹⁰ 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."



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.

42. 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 periodo 2019-2024, el cual ascendió a +1,44%. Al respecto, el factor de productividad aprobado es aplicable a las siguientes canastas de servicios regulados:
- **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.
43. 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 2021 – mayo 2022 fue de **+2,72%** ($RPI - X = 4,16\% - 1,44\%$)¹¹.
44. En ese sentido, el 23 de mayo de 2021 entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios estándar en función a la nave y en función a la carga incluyendo los ajustes anuales por inflación. En este nuevo tarifario se registró un incremento tanto en la tarifa del servicio a la nave, que pasó de USD 0,800 en el 2020 a USD 0,821 en el 2021 (+2,72%), como en la del servicio a la carga, que pasó de USD 7,913 en el 2020 a USD 8,128 en el 2021 (+2,72%).

Cuadro 1 Tarifas en el terminal de concentrados de minerales, periodo 2018-2020
(Expresado en USD, sin IGV)

Concepto	Unidad	A partir de:			
		1/06/2018	11/11/2019	23/05/2020	23/05/2021
<i>Servicios en función a la nave:</i>					
Uso de alquiler de amarradero	Metro-eslora-hora	0,805	0,809	0,800	0,821
<i>Servicios en función a la carga:</i>					
Servicios de recepción, transporte y embarque	Tonelada métrica	7,958	8,002	7,913	8,128

Fuente: Página web del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.2. Cargos de acceso

45. 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.
46. Así, al finalizar el año 2021, se contaban con once (10) 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 cuatro (4) empresas que brindan solamente el

¹¹ Donde RPI (o tasa de inflación norteamericana) al mes de abril de 2021 ascendió a +4,16%, de acuerdo con la información publicada por el *Bureau of labor Statistics* (BLS):

	Abril 2020	Abril 2021	Var%
CPI	256,389	267,054	+4,16%



servicio de practicaaje; en tanto que la empresa PSA Marine Perú S.A. brinda ambos servicios, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro 2 Contratos de acceso vigentes, año 2021 (Montos expresados en USD, sin IGV)					
USUARIO INTERMEDIO	ESTADO	DESDE	HASTA	N° DE ADENDA	MONTO
REMOLCAJE					
PSA Marine Perú S.A.	Adenda Final	03/03/2021	03/03/2022	1	70
SAAM Towage Perú S.A.C.	Contrato	19/05/2021	18/05/2022	0	70
Petrolera Transoceánica S.A.	Adenda Final	29/11/2021	29/11/2022	7	70
Empresa Marítima del Perú S.A.C.	Adenda Final	10/12/2021	10/12/2022	3	70
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C.	Adenda Final	17/12/2021	17/12/2022	7	70
PRACTICAJE					
Agencia Marítima Kenrick del Perú S.A.	Adenda Final	28/01/2021	28/01/2022	2	0
PSA Marine Perú S.A.	Adenda Final	03/03/2021	03/03/2022	1	0
Pilotos del Sur South Pilots S.A.C.	Contrato	7/06/2021	6/06/2022	0	0
Multilog S.A.	Contrato	30/06/2021	29/06/2022	0	0
Nautilius S.A.	Adenda Final	5/12/2021	5/12/2022	4	0

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

47. 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 220 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.
48. 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)¹². 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.

V.2. Pagos al Estado

49. 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

¹² Es importante señalar que el monto de compromiso de inversión se ajustó al monto de liquidación de la Obra del Transportadora Callao.



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.

50. Así, durante el año 2021, TCSA realizó pagos al Estado por un total de S/ 2,89 millones, cifra 33,6% superior a lo registrado en el año 2020 (S/ 727 mil menos). Sobre el particular, dicho monto se compuso de S/ 963,9 mil por concepto de aportes por regulación, monto 33,7% superior al del 2020, y de S/ 1,93 millones por concepto de retribución a la APN, monto 33,6% superior a lo pagado en el 2020.
51. En el siguiente cuadro se presenta la evolución de los pago al Estado realizados por TCSA durante el periodo 2017-2021.

Cuadro 3 Pagos al Estado, periodo 2017-2021 (Expresado en miles de Soles)					
CONCEPTO	2017	2018	2019	2020	2021
Aporte por Regulación	768,7	785,2	809,5	721,0	963,9
Retribución al Estado	1 536,5	1 541,8	1 616,1	1 441,4	1 925,5
Total	2 305,2	2 327,0	2 425,6	2 162,4	2 889,4

Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Accidentes

52. Durante el año 2021, el número de accidentes reportados en el terminal de concentrados de minerales ascendió a siete (7), lo cual representó dos eventos más respecto al año anterior (5 accidentes). Al respecto, dichos accidentes tuvieron lugar durante el primer semestre de 2021, presentando tanto daños materiales como daños personales (heridos), tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro 4 Accidentes reportados en el terminal, año 2021 (Expresado en número de accidentes)					
Mes	N° de accidentes	Tipo	Daños personales		Daños materiales
			Heridos	Fallecidos	
Enero	2	A = 1 / B = 1	1	0	1
Febrero	1	A	0	0	1
Marzo	0	-	0	0	0
Abril	1	A	0	0	1
Mayo	1	B	1	0	0
Junio	1	B	1	0	0
Julio	0	-	0	0	0
Agosto	0	-	0	0	0
Setiembre	0	-	0	0	0
Octubre	0	-	0	0	0
Noviembre	0	-	0	0	0
Diciembre	1	B	1	0	0
Acumulado	7		4	0	3

Nota: Tipificación del accidente según los daños que se generaron: **Tipo A** (Accidente solo con daños materiales), **Tipo B** (Accidente con heridos y sin fallecidos), y **Tipo C** (Accidente con fallecidos).

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

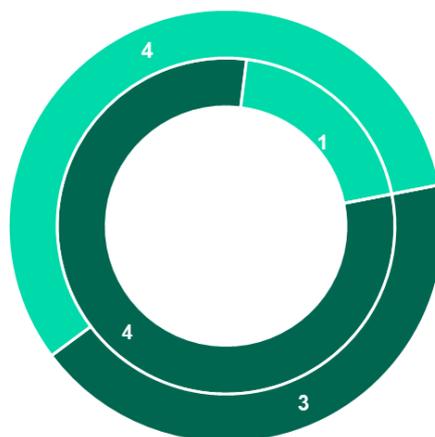
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

53. Entre tanto, en términos de la tipología de los accidentes registrados, durante el año 2021 se observó un incremento en el número de accidentes con personas heridas (tipo B) respecto de lo registrado en el año 2020, pasando de una (1) a cuatro (4) personas heridas; en contraste, el



número de accidentes con daños materiales (tipo A) se redujo pasando de cuatro (4) accidentes en el 2020 a tres (3) accidentes en el 2021, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Cabe señalar que, para ambos años, TCSA no ha reportado ningún accidente con personas fallecidas (tipo C).

Gráfico 7 Accidentes según tipificación, periodo 2020-2021
(Expresado en número de accidentes)



■ Tipo A ■ Tipo B ■ Tipo C

Nota: Tipificación del accidente según los daños que se generaron: **Tipo A** (Accidente solo con daños materiales), **Tipo B** (Accidente con heridos y sin fallecidos), y **Tipo C** (Accidente con fallecidos).

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII. RESULTADOS FINANCIEROS

7.1. Estado de Resultados Integrales

54. El estado de resultados muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados durante los años 2021 y 2020 para determinar el resultado del periodo. En el siguiente cuadro se muestra el estado de resultados para los ejercicios 2021 y 2020 tomados de los Estados Financieros Auditados del Concesionario del año 2021.

Cuadro 5 Estado de resultados integrales
(en miles de dólares)

	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Ingresos de actividades ordinarias	25 476	20 572	100,0%	100,0%	23,8%	4 904
Costo de operaciones	(18 870)	(17 425)	-74,1%	-84,7%	8,3%	(1 445)
Utilidad bruta	6 606	3 147	25,9%	15,3%	109,9%	3 459
Gastos de administración	(1 068)	(1 014)	-4,2%	-4,9%	5,3%	(54)
Otros (egresos) ingresos	(141)	25	-0,6%	0,1%	-	(166)
Utilidad operativa	5 397	2 158	21,2%	10,5%	150,1%	3 239
Ingresos financieros	163	43	0,6%	0,2%	279,1%	120
Gastos financieros	(5 126)	(5 314)	-20,1%	-25,8%	-3,5%	188
Utilidad antes de impuesto a la renta	434	(3 113)	1,7%	-15,1%	-113,9%	3 547
Beneficio por impuesto a las ganancias	(432)	1 020	-2%	5%	-142,4%	(1 452)
Utilidad (pérdida) neta del ejercicio	2	(2 093)	0%	-10%	-100,1%	2 095

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Transportadora Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



55. El estado de resultados muestra que en el ejercicio 2021 los ingresos de actividades ordinarias ascendieron a USD 25,5 millones, registrándose un aumento de USD 4,9 millones (23,8%) respecto al ejercicio 2020. Asimismo, los costos de operaciones ascendieron a USD 18,9 millones, lo que supone un aumento de USD 1,4 millones (8,3%); como resultado, la utilidad bruta ascendió a USD 6,6 millones, representando un aumento de USD 3,5 millones (109,9%) respecto al ejercicio 2020. Asimismo, en el ejercicio 2021 la utilidad bruta representa el 25,9% de los ingresos de actividades ordinarias, en el ejercicio 2020 representó el 15,3%.
56. Los gastos de administración en 2021 ascendieron a USD 1,1 millones, representando el 4,2% de los ingresos de actividades ordinarias, mientras que en el ejercicio 2020, estos gastos ascendieron a USD 1,0 millones, lo cual supone un incremento de USD 54 mil (5,3%) respecto al ejercicio 2020; como resultado de lo indicado, en el ejercicio 2021 la utilidad operativa ascendió a USD 5,4 millones, representando un aumento de USD 3,2 millones (150,1%) respecto al ejercicio 2020.
57. Con relación a los ingresos financieros, en el ejercicio 2021 estos ascendieron a USD 163 mil, lo que representa un aumento USD 120 mil (249,1%) respecto al ejercicio 2020, mientras que los gastos financieros ascendieron a USD 5,1 millones, lo que supone una reducción de USD 188 mil (3,5%) respecto al ejercicio 2020. Considerando el aumento de la utilidad operativa de USD 3,2 millones, los ingresos y gastos financieros, se obtuvo una utilidad neta de USD 2 mil, que representa un incremento de USD 2,1 millones respecto a la utilidad neta obtenida en el ejercicio 2020 (pérdida de USD 2,1 millones).
58. En el 2021, los ingresos de actividades ordinarias alcanzaron los USD 25,5 millones, representando un aumento de USD 4,9 millones (24,0%) respecto al ejercicio 2020. En el cuadro siguiente se presenta la distribución de los ingresos:

Cuadro 6 Ingresos de contratos con clientes
(en miles de dólares)

	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Servicio en función a la carga	24 716	19 929	97,0%	96,9%	24,0%	4 787
Servicios en función a la nave	690	584	2,7%	2,8%	18,2%	106
Servicios de acceso a remolcaje	45	43	0,2%	0,2%	4,7%	2
Alquiler de maquinaria	25	16	0,1%	0,1%	56,3%	9
Total	25 476	20 572	100,0%	100,0%	23,8%	4 904

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Transportadora Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

59. En el ejercicio 2021, los ingresos en función a la carga ascendieron a USD 24,7 millones, significando un aumento de USD 4,8 millones (24,4%) respecto al ejercicio 2020, y representando el 97,0% de los ingresos totales en el ejercicio 2021. En el ejercicio 2020, los ingresos por dicho concepto ascendieron a USD 19,9 millones, representando el 96,9% de los ingresos totales.
60. Los ingresos en función a la nave ascendieron a USD 690 mil en el ejercicio 2021, representando el 2,7% de los ingresos totales de dicho año, lo cual representa un aumento de USD 106 mil (18,2%) respecto al ejercicio 2020. En el ejercicio 2020, los ingresos por dicho concepto ascendieron a USD 584 mil, representando el 2,8% de los ingresos totales de dicho año.
61. En el ejercicio 2021, los ingresos de acceso a remolcaje y de alquiler de maquinaria ascendieron a USD 70 mil, representando en conjunto el 0,3% de los ingresos totales, mientras que en el ejercicio 2020 los ingresos por dicho concepto ascendieron a USD 59 mil, representando el 0,3% de los ingresos totales.
62. Respecto a los costos de operación y mantenimiento de la concesión, en el ejercicio 2021, ascendieron a USD 18,9 millones, lo que supone un incremento de USD 1,4 millones (8,3%) con respecto al ejercicio 2020.



63. En el ejercicio 2021, la amortización de intangibles ascendió a USD 9,2 millones, representando el 48,5% del costo de operación total en dicho periodo, alcanzando una disminución respecto al ejercicio 2020 de USD 78 mil (0,8%). Asimismo, en el ejercicio 2020 los costos de operación ascendieron a USD 17,4 millones, representando en dicho año el 53,0% del costo de operación total.
64. El costo de operaciones de servicios portuarios y mantenimiento en el ejercicio 2021 ascendió a USD 4,2 millones, y ocupa el segundo lugar en participación sobre el costo de operación total, con un 22,5%. Respecto al ejercicio 2020, el costo de operación de servicios portuarios y mantenimiento aumentó en USD 774 mil (22,2%) en el 2021.
65. En el ejercicio 2021, los costos de derecho de usufructo y servidumbre, servicios portuarios brindados por terceros, aporte por regulación a Ositrán y la APN, cargas diversas de gestión, beneficios al personal y depreciación, ascendieron a USD 5,5 millones, representando en conjunto el 28,9% de participación sobre los costos de operación totales, en el ejercicio 2020 dichos costos ascendieron a USD 4,7 millones y representaron el 27,0% de los costos de operación totales.

**Cuadro 7 Costo de operaciones
(en miles de dólares)**

	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Operaciones de servicios portuarios y mantenimiento	4 253	3 479	22,5%	20,0%	22,2%	774
Derecho de usufructo y servidumbre	1 229	1 208	6,5%	6,9%	1,7%	21
Servicios portuarios brindados por terceros	2 106	1 740	11,2%	10,0%	21,0%	366
Aporte por regulación a la APN	508	411	2,7%	2,4%	23,6%	97
Aporte por regulación al Ositrán	255	206	1,4%	1,2%	23,8%	49
Cargas diversas de gestión	901	744	4,8%	4,3%	21,1%	157
Beneficios al personal	391	334	2,1%	1,9%	17,1%	57
Amortización de intangibles	9 157	9 235	48,5%	53,0%	-0,8%	(78)
Depreciación	70	68	0,4%	0,4%	2,9%	2
Total	18 870	17 425	100,0%	100,0%	8,3%	1 445

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Transportadora Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

66. En lo que respecta a los gastos de administración en el ejercicio 2021, estos ascendieron a USD 1,1 millones, lo que significó un incremento de USD 54 mil (5,3%) con respecto al ejercicio 2020. En el siguiente cuadro se observa las partidas que conforman gastos de administración para los años 2020 y 2021:

**Cuadro 8 Gastos de administración
(en miles de dólares)**

	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Beneficios a los empleados	610	676	57,1%	66,7%	-9,8%	(66)
Servicios prestados por terceros	328	234	30,7%	23,1%	40,2%	94
Depreciación	52	51	4,9%	5,0%	2,0%	1
Cargas diversas de gestión	57	41	5,3%	4,0%	39,0%	16
Amortización de intangibles	17	8	1,6%	0,8%	112,5%	9
Tributos	4	4	0,4%	0,4%	0,0%	-
Total	1 068	1 014	100,0%	100,0%	5,3%	54

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Transportadora Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

67. La principal partida que integra los gastos de administración es la de beneficios a empleados, la cual en el 2021 ascendió a USD 610 mil, representando el 57,1% del total de gastos de



administración, respecto al ejercicio 2020, disminuyendo en USD 66 mil (9,8%) respecto a lo registrado en el 2020.

68. La segunda partida de mayor participación que integra los gastos de administración es la de servicios prestados por terceros, la cual en el ejercicio 2021 ascendió a USD 328 mil, representando un 30,7% del gasto de administración total. Respecto al ejercicio 2020, los servicios prestados por terceros aumentaron en USD 94 mil (40,2%).
69. En el ejercicio 2021, la depreciación, cargas diversas de gestión, amortización de intangibles y tributos, ascendieron a USD 130 mil, representando en conjunto el 12,2% de participación sobre el gasto de administración total. En el ejercicio 2020, dichos conceptos tuvieron una participación de 10,3% sobre el gasto de administración total, alcanzando los USD 104 mil.
70. En conclusión, de la información analizada, es posible afirmar que el impacto generado por un aumento de los ingresos por actividades ordinarias en 23,8% en el ejercicio 2021 ha generado una utilidad neta de USD 2 mil, lo cual supone un aumento de utilidades de USD 2,1 millones respecto al ejercicio 2020, esta situación es explicada principalmente porque el incremento de los ingresos (23,8%) ha ocurrido en una proporción mayor al incremento de los costos de operación (8,3%) y gastos administrativos (5,3%).

7.2. Estado de Situación Financiera

71. 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. En el siguiente cuadro se muestra el estado de situación financiera al 31 de diciembre de los ejercicios 2020 y 2021:

Cuadro 9: Estado de Situación Financiera (en miles de dólares)					
ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2021	2020		2021	2020
ACTIVO CORRIENTE	7 272	7 388	PASIVO CORRIENTE	12 936	10 211
Efectivo y equivalentes de efectivo	1 137	3 538	Préstamos	11 544	8 760
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	4 644	3 008	Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	1 392	1 451
Inventario	148	-			
Activos por impuestos	746	476			
Pagos anticipados	597	366	PASIVO NO CORRIENTE	66 091	75 971
			Préstamos	66 091	75 971
ACTIVO NO CORRIENTE	92 252	99 289	TOTAL PASIVO	79 027	86 182
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	6 939	5 655			
Pagos anticipados	1 634	1 634	PATRIMONIO NETO	20 497	20 495
Propiedades, maquinaria y equipos	1 323	1 432	Capital en acciones	26 583	26 583
Activos intangibles	78 489	86 269	Capital adicional	12 682	12 682
Activo por impuestos a las ganancias diferidas	3 867	4 299	Pérdidas acumuladas	(18 768)	(18 770)
TOTAL ACTIVO	99 524	106 677	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	99 524	106 677

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Transportadora Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



**Cuadro 10: Estado de Situación Financiera
(en formato porcentual)**

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2021	2020	2021 / 2020		2021	2020	2021 / 2020
ACTIVO CORRIENTE	7%	7%	-2%	PASIVO CORRIENTE	13%	10%	27%
Efectivo y equivalentes de efectivo	1%	3%	-68%	Préstamos	12%	8%	32%
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	5%	3%	54%	Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	1%	1%	-4%
Activos por impuestos corrientes	1%	0%	57%				
Pagos anticipados	1%	0%	63%	PASIVO NO CORRIENTE	66%	71%	-13%
				Préstamos	66%	71%	-13%
ACTIVO NO CORRIENTE	93%	93%	-7%	TOTAL PASIVO	79%	81%	-8%
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	7%	5%	23%	PATRIMONIO NETO	21%	19%	0%
Pagos anticipados	2%	2%	0%	Capital en acciones	27%	25%	0%
Propiedades, maquinaria y equipos	1%	1%	-8%	Capital adicional	13%	12%	0%
Activos intangibles	79%	81%	-9%	Pérdidas acumuladas	-19%	-18%	0%
Activo por impuestos a las ganancias diferidas	4%	4%	-10%				
TOTAL ACTIVO	100%	100%	-7%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100%	100%	-7%

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Transportadora Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

72. Con respecto a la evolución de las cuentas, se observa que en el ejercicio 2021 el activo total se redujo en USD 7,2 millones (7%) respecto al ejercicio 2020, pasando de USD 106,7 millones a USD 99,5 millones. Esta disminución se explica principalmente por la disminución en USD 7,0 millones (7%) del activo no corriente, debido a una disminución del activo intangible (que pasó de USD 86,3 millones a USD 78,5 millones).
73. En lo que respecta a los pasivos de la empresa, en el ejercicio 2021, estos ascendieron a USD 79,0 millones registrando una caída del USD 7,2 millones (8%) respecto al año 2020. En particular, los pasivos corrientes ascendieron a USD 12,9 millones, representando un aumento de USD 2,7 millones (27%) respecto al ejercicio 2020, principalmente explicado por un aumento de USD 2,8 (32%) en la cuenta de préstamos. Por su parte, los pasivos de largo plazo (pasivo no corriente) ascendieron a USD 66,0 millones y disminuyeron en USD 9,9 millones (13%) respecto al ejercicio 2020, lo cual es explicado por una disminución de la cuenta préstamos.
74. En el caso del patrimonio de la concesión, este asciende a 20,5 millones en el ejercicio 2021, representando un aumento de USD 2 mil respecto al ejercicio 2020, debido a una disminución de la cuenta pérdida acumulada en USD 2 mil.
75. En conclusión, de la información analizada, es posible afirmar que, respecto al ejercicio 2020, en el ejercicio 2021 ha aumentado la solvencia financiera de la empresa, esta situación se debe principalmente a una reducción sustancial del endeudamiento y de las pérdidas del ejercicio.

7.3. Ratios Financieros

- Análisis de ratios de liquidez**

76. El siguiente cuadro muestra que en el ejercicio 2021, la empresa presenta ratios de liquidez menores a 1,00 medidos con los ratios de liquidez clásica¹³, prueba ácida¹⁴ y liquidez absoluta¹⁵, lo cual refleja los recursos de corto plazo de la empresa no cubren sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). En el ejercicio 2020, los referidos ratios también presentaron valores menores a 1,00.
77. Al respecto, en el cuadro siguiente se aprecia que, en el ejercicio 2021, los ratios indicados han disminuido respecto al ejercicio 2020. En particular, el ratio de liquidez clásica disminuyó de 0,72 a 0,56, así, en el ejercicio 2021 por cada dólar de pasivo corriente existen USD 0,56 de activo corriente como respaldo.

¹³ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente.

¹⁴ Calculado como (Activo Corriente – Gastos Contratados por Anticipado).

¹⁵ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente.



78. Asimismo, en el ejercicio 2021, el ratio de prueba ácida disminuyó de 0,64 a 0,46, y el ratio de liquidez absoluta disminuyó de 0,35 a 0,09. Esta situación se debe principalmente a una disminución de USD 2,4 millones de la cuenta de efectivo y equivalentes de efectivo.

Cuadro 11 Ratios de liquidez		
Ratios	2021	2020
Liquidez clásica	0,56	0,72
Prueba ácida	0,46	0,64
Liquidez absoluta	0,09	0,35

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Transportadora Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

- **Análisis de los ratios de endeudamiento financiero**

79. En los ejercicios 2021 y 2020, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio¹⁶, Endeudamiento del Activo¹⁷, e Índice de Solvencia¹⁸, permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha disminuido y con ello aumentó su nivel de solvencia. Asimismo, del análisis del estado de situación financiera y del ratio de Calidad de la Deuda¹⁹, se evidencia un aumento del pasivo corriente respecto al pasivo total en el ejercicio 2021 con relación al ejercicio 2020.
80. El ratio Deuda – Patrimonio, muestra para el ejercicio 2021 que por cada dólar de patrimonio corresponde USD 3,9 de deuda, asimismo, respecto al ejercicio 2020 se aprecia que dicho ratio fue de 4,2, es decir, por cada dólar de patrimonio corresponde USD 4,2 de deuda, denotando una disminución en la relación recursos de terceros sobre recursos propios.
81. El ratio Endeudamiento del Activo, también disminuyó en el ejercicio 2021 respecto al ejercicio 2020. En particular, el activo total en el ejercicio 2021 es financiado en un 79,4% por el pasivo total, mientras que en el ejercicio 2020 el valor de este ratio fue de 80,8%, denotando una disminución del financiamiento de terceros en la estructura de financiamiento del activo total.
82. El ratio de Calidad de la Deuda muestra que para el ejercicio 2021, el 16,4% del pasivo total es representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente). Este indicador fue de 11,8% en el ejercicio 2020, lo cual refleja que la empresa ha aumentado su endeudamiento de corto plazo.
83. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2021 (1,3) muestra que por cada dólar de Pasivo Total corresponde USD 1,3 de Activo Total (cuanto más alto este indicador, es mayor el nivel de solvencia de la empresa). Para el ejercicio 2020 este indicador fue de 1,2, con lo cual se concluye que en el ejercicio 2021 la empresa aumentó su nivel de endeudamiento.

Cuadro 12 Ratios de endeudamiento		
Ratios	2021	2020
Deuda - Patrimonio	3,9	4,2
Endeudamiento del Activo	79,4%	80,8%
Calidad de la Deuda	16,4%	11,8%
Índice de Solvencia	1,3	1,2

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Transportadora Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

- **Análisis de los ratios de rentabilidad**

84. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios. El margen bruto²⁰ ha aumentado, puesto que en el ejercicio

¹⁶ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio.

¹⁷ Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

¹⁸ Calculado como Activo Total / Pasivo Total.

¹⁹ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total.

²⁰ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación.



2021 asciende a 25,9% y en el ejercicio 2020 fue de 15,3%. Respecto al margen operativo²¹, este fue de 10,5% en el 2020, aumentando a 21,2% en el 2021. Estos resultados se explican debido a que el aumento de los ingresos operativos ha sido de manera proporcional mayor al aumento de los costos y gastos operativos.

85. De igual forma, el margen neto²² presenta un aumento, pasando de -10,2% en 2020 a un valor de -0% en el 2021. Este indicador muestra que en 2021 por cada USD 100 de ingresos en actividades ordinarias se obtiene una utilidad neta de USD 2 mil (negativa en USD 2,1 millones en 2020), con un aumento respecto al ejercicio 2020 principalmente por un aumento sustancial de la utilidad operativa (150,1%).
86. El margen EBITDA²³ es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos en actividades ordinarias. Así, en el ejercicio 2021 el margen de EBITDA es de 57,7%, mientras que en el ejercicio 2020 fue de 56,0%, permitiendo concluir que el margen de EBITDA reporta un aumento.
87. El ROE²⁴ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa. Al respecto, se aprecia que en el ejercicio 2021 se registra un aumento respecto al ejercicio 2020, desde que en el ejercicio 2021 por cada USD 100 de patrimonio se obtiene una utilidad neta de USD 0.00, mientras que en el ejercicio 2020 por cada USD 100 de patrimonio se obtuvo una pérdida de USD 10,2, explicándose este cambio por una reducción significativa de las pérdidas.
88. De la misma forma, el ROA²⁵ mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa. Este indicador también presenta un aumento de un valor negativo en 2,0% en 2020, a un valor positivo de 0% en el 2021. El aumento de este indicador se debe al aumento de la utilidad neta y en general al aumento de los resultados operativos.

Cuadro 13 Ratios de rentabilidad		
Ratios	2021	2020
Margen Bruto	25,9%	15,3%
Margen Operativo	21,2%	10,5%
Margen Neto	0,0%	-10,2%
Margen EBITDA	57,7%	56,0%
ROE	0,0%	-10,2%
ROA	0,0%	-2,0%

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2021 – Transportadora Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

VIII. CONCLUSIONES

89. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Embarque de Concentrados de Minerales del Terminal Portuario del Callao para el año 2021, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) 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 2021, entre sus principales clientes se encontraron Trafigura Maritime Logistics, Glencore, Minera Chinalco, entre otros. Asimismo, con relación a las líneas navieras que recalaron en el terminal durante el año 2021, se observó que las empresas Trafigura Maritime Logistics y Horizon Shipping presentaron la mayor participación de carga movilizada, registrando el 41,3% y 25,9%, respectivamente.

²¹ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.

²² Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.

²³ Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles.

²⁴ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.

²⁵ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.



- (ii) En cuanto a las estadísticas de tráfico en el terminal, durante el año 2021 se atendieron un total de 245 naves, lo cual se traduce en un incremento del 40% respecto del año 2020, y se movilizó alrededor de 3,07 millones de toneladas de concentrados de minerales para exportación, significando un incremento del 22,5% respecto de lo registrado en el año 2020, siendo dicha carga representada, en su mayoría, por los concentrados de cobre (56,9%) y de zinc (33,2%).
- (iii) Respecto al régimen tarifario, 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 2021 – mayo 2022 fue de +2,72%. En ese sentido, el 23 de mayo de 2021 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 factor de productividad de TCSA vigente para el quinquenio 2019-2024.
- (iv) Por otro lado, respecto al régimen de acceso, al finalizar el año 2021, se contaban con diez (10) 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.
- (v) 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 2021 el Concesionario no ha realizado inversiones adicionales en el terminal portuario.
- (vi) Por su parte, respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, durante el año 2021 TCSA realizó pagos por un total de S/ 2,89 millones, cifra 33,6% superior a lo registrado en el año 2020 (S/ 727 mil más).
- (vii) En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2021, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a siete (7), lo cual representó un incremento respecto al año anterior (5 accidentes). Cabe indicar que, de dicho total, los eventos en su mayoría correspondieron a accidentes con daños personales (heridos).
- (viii) Con relación a los resultados financieros de TCSA, durante el año 2021 los ingresos operativos registraron una importante recuperación, como resultado de lo cual se alcanzó una utilidad bruta de USD 6,6 millones, nivel 109,9% superior a la registrada el año anterior. Si bien TCSA sólo obtuvo una utilidad neta de USD 2 mil, ello representa una recuperación con relación al ejercicio anterior que se registraron pérdidas netas ascendentes a USD 2,1 millones.



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			
Nº	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	<ul style="list-style-type: none">▪ 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	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de la Ejecución de la Obras:</u><ul style="list-style-type: none">- 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><ul style="list-style-type: none">- 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	<ul style="list-style-type: none">▪ Para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, sobre lo siguiente:<ul style="list-style-type: none">- 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			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
12	Compromiso de inversión	Monto referencial de la inversión asciende a USD 120 millones, incluido IGV.	Declaración de interés de la iniciativa.
13	Obras a ejecutar	<p>Obras y equipamiento mínimo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje. Modalidades: <ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: <ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Contrato se declarará terminado por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales: <ul style="list-style-type: none"> - 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**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
18	Equilibrio económico-financiero	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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: <ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
22	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none">▪ 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	<ul style="list-style-type: none">▪ Hasta el quinto año las tarifas máximas ofertadas por el Concesionario no podrán superar:<ul style="list-style-type: none">- Tarifa a la nave: USD 0,70/metro de eslora-hora.- Tarifa a la carga: USD 6,97/tonelada embarcada.	Anexo 5
23	Retribución al Estado	El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 2% de los Ingresos mensuales que obtenga el concesionario por la prestación de los servicios a partir del inicio de la explotación hasta la caducidad de la Concesión.	Cláusula 8.21.



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

Modalidad de concesión	Autosostenible
Plazo de concesión:	20 años
Período:	2014-2021

a. Tráfico									
Indicador	Unidad de medida	2014 ^{1/}	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Naves atendidas	Unidades	89	185	201	182	180	168	175	245
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
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
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
Zinc	Toneladas	717 783	1 503 468	1 302 734	1 154 524	1 011 080	1 156 063	949 128	1 019 143
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
Plomo	Toneladas	230 827	441 961	455 969	281 042	248 045	295 575	224 493	238 191
Otros	Toneladas	0	36 305	39 210	0	0	4 866	4 308	64 996

b. Ingresos operativos ^{2/}									
Concepto	Unidad de medida	2014 ^{1/}	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Servicio en función a la nave	En USD	421 097	573 582	569 009	547 085	594 166	630 915	582 106	689 122
Servicios en función a la carga	En USD	12 204 768	24 677 161	23 968 311	22 926 223	22 793 956	23 839 507	19 591 001	24 716 055
Otros servicios	En USD	10 931	68 621	58 834	62 860	64 984	88 162	60 726	111 056
Total	En USD	12 636 797	25 319 365	24 596 154	23 536 167	23 453 106	24 558 584	20 233 832	25 516 233

Nota:

^{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
estudioeconomicos@ositran.gob.pe
www.gob.pe/ositran

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija De la Sotta
Jefa de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cintha Lopez Vasquez – Especialista
María Mendez Vega - Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Ray Carlos Vega Lugo – Asistente
Geraldine Ordoñez Bendejú – Practicante
Juan Martín Balberena Cabrera - Practicante
Sadith Renojo Galvez– Practicante