



INFORME DE DESEMPEÑO 2019

Concesión del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales

**Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos**



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



**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 2019: 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, 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 de este organismo regulador.

Primera versión: junio de 2020

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

estudioeconomicos@ositran.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	9
II. OFERTA DE SERVICIOS	10
II.1. Servicio estándar	10
II.2. Servicios especiales.....	10
II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso.....	11
III. DEMANDA DE SERVICIOS.....	11
III.1. Principales clientes	11
III.2. Trafico de naves y de carga.....	11
IV. TARIFAS Y CARGOS	13
IV.1. Tarifas	13
IV.2. Cargos de acceso	15
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	16
V.1. Inversiones.....	16
V.2. Pagos al Estado	16
VI. RESULTADOS FINANCIEROS	17
VI.1. Estado de Resultados Integrales	17
VI.2. Estado de Situación Financiera	18
VI.3. Ratios Financieros	19
VII. CONCLUSIONES.....	22
ANEXOS I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....	24
ANEXOS II: RESUMEN ESTADÍSTICO.....	28



GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: TRÁFICO DE NAVES, 2018-2019	12
GRÁFICO N° 2: TRÁFICO DE CARGA, 2018 - 2019.....	12
GRÁFICO N° 3: TRÁFICO DE CARGA, SEGÚN PRODUCTO 2018 - 2019.....	13

CUADROS

CUADRO N° 1: FACTOR DE PRODUCTIVIDAD CALCULADO PARA TRANSPORTADORA CALLAO S.A.....	14
CUADRO N° 2: TARIFAS EN EL TERMINAL DE CONCENTRADOS DE MINERALES, 2018-2019	15
CUADRO N° 3: CONTRATOS DE ACCESO PARA LOS SERVICIOS DE REMOLCAJE Y PRACTICAJE.....	15
CUADRO N° 4: PAGOS AL ESTADO, 2018-2019.....	16
CUADRO N° 5: ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES.....	17
CUADRO N° 6: ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	19
CUADRO N° 7: RATIOS DE LIQUIDEZ	20
CUADRO N° 8: RATIOS DE ENDEUDAMIENTO	21
CUADRO N° 9: RATIOS DE RENTABILIDAD.....	21

ILUSTRACIÓN

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 del Terminal Portuario del Callao (en adelante, Terminal de Concentrados) para el año 2019. El informe presenta la evolución de las principales variables de la empresa, tales como tráfico de carga, tarifas y cargos de acceso, indicadores operativos (accidentes, niveles de servicios), inversiones, entre otros.

Transportadora Callao S.A. (en adelante, el Concesionario o Transportadora Callao), firmó el 28 de enero de 2011 con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (en adelante, MTC) el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao (Contrato de Concesión).

El Terminal de Concentrados fue producto de una iniciativa privada e implicaba, entre otras obras, la construcción de una faja transportadora de minerales, puente de acceso (300 m) y muelle (218 m.). En cuanto las inversiones, Transportadora Callao cumplió con su compromiso de inversión de USD 120,3 millones (incluyendo IGV) en el 2015. Dado que el Concesionario ha completado en el 2015 el 100% de sus inversiones comprometidas, no realizó inversiones adicionales en el 2019.

Por 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, el 2019, sus principales clientes estaban conformadas por sus accionistas Sociedad Minera el Brocal S.A.A. y Minera Chinalco del Perú S.A., así como por las empresas Volcan Compañía Minera S.A.A. y Grupo Glencore. De otro lado, las líneas navieras a través de las cuales se embarcó mayor volumen continuaron fueron Trafigura Maritime Logistics Pte Ltd. Dry (35,7%) y Horizon Shipping Ltd. (33,3%).

En el 2019, la cantidad demandada del servicio estándar a la nave fue de 168 naves, cifra inferior a la alcanzada el año anterior (180). En esa misma línea, Transportadora Callao movilizó una cantidad algo mayor de concentrado de minerales que en el 2018. En efecto, en el 2019, se movilizaron 2,99 miles de toneladas, 3.3% superior a lo registrado en 2018. Este crecimiento se explica por el aumento del 13.4% y 19.5% en las exportaciones de concentrado de zinc y plomo, a pesar de que la exportación de concentrado de cobre (57% del total de exportaciones de concentrado en 2018 en el TECM), presentó una caída anual del 5.7% en el 2019.

A partir del 11 de noviembre de 2019, las tarifas cobradas por los servicios estándar la nave y a la carga se incrementaron 0,5% y 0,55%, respectivamente, debido al ajuste efectuado según el mecanismo "RPI-X", considerando tanto inflación (RPI), como el factor de productividad (X) estimado por Ositrán en +1,44%.

Por otra parte, los cuatro contratos de acceso para la prestación de los servicios de remolcaje, así como tres de practicaje, con vencimiento el 2019 fueron renovados vía adenda por el periodo de un año. Adicionalmente, en el 2019 se firmaron dos nuevos contratos de acceso al servicio de remolcaje con las empresas Agencia Marítima Kenrick del Perú, S.A. y Maritime & Services S.A.C., ambos con un cargo de USD 0.0 y por un periodo de un (01) año.

En lo concerniente a la retribución al Estado, esta alcanzó los S/. 1,616.1 miles, mientras que el aporte por regulación registró S/. 809.5 miles durante 2019, representando un incremento de 4,8% y 3,1% con relación al año previo, respectivamente.

En lo referente al desempeño financiero del Concesionario durante el año 2019, se registró un incremento del 4,4% en los ingresos hasta alcanzar los USD 24,5 millones. Respecto a los costos de operación y mantenimiento de la concesión, estos se incrementaron en 2,9% (USD 524 mil) con respecto al ejercicio 2018 pasando de USD 18,2 millones a USD 18,7 millones. En lo referente a sus estados financieros, el activo total se redujo en USD 14,7 millones respecto al ejercicio 2018, pasando de USD 124,8 millones a USD 110,2 millones; mientras que los pasivos de la empresa ascendieron a USD 87,6 millones registrando una caída del 14% respecto al año 2018. Con respecto al patrimonio, este ascendió a 22,6 millones en el ejercicio 2019, representando una disminución de USD 665 mil respecto al ejercicio 2018, debido a la pérdida acumulada en el ejercicio de USD 665 mil.



A partir de la información analizada, la empresa ha mejorado en términos de solvencia financiera, esta situación se debe principalmente al prepago de su deuda financiera y deuda con accionistas (los ratios de endeudamiento: Deuda–Patrimonio, Endeudamiento del Activo, e Índice de Solvencia han disminuido); sin embargo, el empleo de recursos propios en la operación de prepago de deudas implicó menores niveles de liquidez en el ejercicio 2019 (ratios de liquidez menores a 1,00 medidos con los ratios de liquidez clásica, prueba ácida y liquidez absoluta).

Finalmente, con relación a los indicadores de rentabilidad, el Margen operativo, aumentó a 19,4% en el 2019 (17,9% en el 2018), debido a que el aumento de los ingresos operativos ha sido de manera proporcional mayor al incremento de los costos y gastos operativos. De otro lado, destaca el resultado negativo respecto a la rentabilidad reflejado los valores negativos del margen neto, ROA y ROE durante el 2019.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición del Concesionario

1. Transportadora Callao es una empresa de economía privada, que se constituyó el 15 de septiembre de 2010 e inició sus operaciones el 23 de mayo del año 2014, con la culminación de la construcción y puesta en marcha del puerto de embarque y la faja transportadora de concentrados.
2. Transportadora Callao está compuesta accionarialmente por las empresas Perubar S.A. (30,0%), Impala Perú S.A.C. (30,0%), Sociedad Minera El Brocal S.A.A. (8,0%), Minera Chinalco Perú S.A. (7,0%) y Santa Sofía Puertos S.A. (25,0%). Esta composición se ha mantenido desde el inicio de operaciones.
3. Perubar S.A es una empresa constituida en Perú el 31 de octubre de 1957, perteneciente al Grupo Glencore. Desde el año 2009 la empresa desarrolla exclusivamente operaciones de almacenamiento y servicio integral de pre-embarque de concentrados de minerales, contando con depósitos integrados en diversas instalaciones¹.
4. Por su parte, Santa Sofía Puertos S.A. (empresa subsidiaria de Trabajos Marítimos S.A.), pertenece al Grupo Romero y cuenta con el 99,99% de la participación accionarial del Terminal Internacional del Sur S.A. que administra el Terminal Portuario de Matarani.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

5. Transportadora Callao presentó una iniciativa privada para la ejecución de un proyecto de inversión denominado "Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao". Mediante Acuerdo adoptado el 23 de marzo de 2010, la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) declaró de interés público la iniciativa privada presentada. Así, el 27 de diciembre de 2010, el Consejo Directivo de PROINVERSION aprobó el Contrato.
6. El Contrato de Concesión tiene como objeto el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao. Fue suscrito entre el MTC y Transportadora Callao el 28 de enero de 2011 con una vigencia de 20 años.
7. El referido contrato brinda al Concesionario el derecho de operar el terminal bajo la modalidad de monoperador; esto es, Transportadora Callao tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva del Servicio Estándar que brinde dentro del terminal, no estando obligado a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios (i.e. una empresa integrada verticalmente). Quedan exceptuados los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales están sujetos a las disposiciones contenidas en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, REMA) del Ositrán.
8. Transportadora Callao tiene por objeto la operación y conservación de un muelle especializado para concentrados de minerales, ubicado en el rompeolas norte del Puerto del Callao, así como de la respectiva faja transportadora, con una capacidad de instalada de transporte de 6 millones de toneladas métricas de concentrado anuales, de conformidad con los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión².
9. 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

¹ Perubar S.A. Memoria Anual 2018. https://www.bvl.com.pe/inf_corporativa63600_UEVSVUJBSTE.html

² Estados Financieros Auditados 2019 de Transportadora Callao S.A.



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

Compromiso de inversión

10. La inversión comprometida en infraestructura y equipamiento asciende a USD 120,3 millones (cifra que incluye IGV). Las obras y equipamientos mínimos están referidas a los siguientes parámetros:

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 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	<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.

Régimen tarifario

11. A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, las tarifas de los servicios estándar y servicios especiales regulados serán actualizadas utilizando el mecanismo regulatorio conocido como RPI-X³. Las siguientes revisiones de las tarifas máximas se realizarán cada cinco años. Asimismo, cada año, a partir del inicio de explotación se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función del RPI de los últimos doce meses disponibles y el factor de productividad estimado por el OSITRAN para dicho quinquenio. Cabe señalar que, para los primeros cinco años contados desde el inicio de la Explotación, el factor de productividad será cero. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario estará facultado a cobrar, un Precio o una Tarifa, según corresponda, por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios.

Pagos al Estado

12. De acuerdo a la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión, Transportadora Callao deberá pagar una retribución como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado por explotar en forma

³ RPI es la inflación de los últimos doce meses, expresada en un índice general de precios, utilizado para ajustar la tarifa y, de este modo, proteger a la empresa de los efectos de la inflación. El factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario.



exclusiva el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales, la cual asciende al 2% de los ingresos mensuales que obtenga por la prestación de los servicios a partir del inicio de explotación de la Concesión. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación⁴.

I.3. Área de influencia

13. El área de influencia, en general, es aquella área en el que se genera el grueso del tráfico; esto es, el territorio en el que se originan los principales flujos comerciales (exportaciones o importaciones) canalizados a través de sus instalaciones. En el caso del Terminal de embarque de Concentrados de Minerales el área de influencia está conformado por Lima, así como por Cerro de Pasco, Junín y Huancavelica, en los que operan las principales empresas mineras que exportan a través del terminal⁵.

I.4. Principales activos de la Concesión

14. El terminal es una estructura de concreto armado de 220 metros de largo por 21 metros de ancho, construida sobre 93 pilotes tubulares de acero estructural de 1,016 mm de diámetro y 19 mm de espesor de pared. El tablero del muelle está conformado por vigas prefabricadas de concreto armado que llegan sobre los cabezales de los pilotes; sobre las vigas se tiene una losa de concreto formada por piezas prefabricadas de concreto conectadas por vaciados de concreto "in situ". Todas las vigas longitudinales, transversales y losas, son prefabricadas de concreto armado⁶.
15. El muelle cuenta con todos los elementos necesarios para el atraque y amarre de las naves (de hasta 60,000 DWT), tales como defensas, bitas (bolardos), rieles y otros correspondientes al cargador de barcos.
16. 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. Las principales características de la faja son las siguientes:

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

I.5. Hechos de importancia

17. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0046-2019-CD-OSITRAN, de fecha 2 de octubre de 2019, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao, el cual se encontrará vigente hasta el 22 de mayo de 2024 y cuyo valor asciende a +1,44%.

⁴ Según lo dispuesto en la cláusula 13.18 del Contrato de Concesión.

⁵ Se ha considerado la ubicación de las zonas de operación de las empresas mineras. Ver: http://www.minem.gob.pe/minem/archivos/file/Mineria/PUBLICACIONES/MAPAS/2019/2019_MAPA_OPERACIONES.pdf

⁶ <https://transportadoracallao.com.pe/nuestro-terminal/>



II. OFERTA DE SERVICIOS

18. De acuerdo al Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro de la infraestructura portuaria, con excepción de los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales están sujetos al REMA. Bajo el esquema anterior, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en dos tipos: los Servicios Estándar y los Servicios Especiales⁷.

II.1. Servicio estándar

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

20. De acuerdo a la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar se definen de la siguiente manera:

a) Servicio estándar en función a la nave

21. El único Servicio Estándar en función a la nave que presta el Concesionario es el uso o alquiler, de amarradero, el cual comprende la utilización de los amarraderos del terminal, e incluye amarre y desamarre de la nave. Por la prestación de este servicio, el Concesionario está facultado a cobrar una tarifa por metro eslora de la nave y por hora o fracción de hora.

b) Servicio estándar en función a la carga:

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

II.2. Servicios especiales

24. El Contrato de Concesión define a los Servicios Especiales como aquellos servicios distintos a los Servicios Estándar que el Concesionario está facultado a prestar, directamente o a través de sus empresas vinculadas, y por los cuales el Concesionario tiene derecho a cobrar un precio o tarifa, según corresponda.
25. Para tal efecto, el Concesionario, antes de iniciar la prestación de cualquier servicio especial en el Terminal de Concentrados, deberá sustentar su propuesta de servicio a efectos que el OSITRAN, en aplicación del Reglamento General de Tarifas (RETA), determine si es necesario establecer una Tarifa (en caso el servicio no se brinde en condiciones de competencia) o un

⁷ "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."



Precio no regulado. En el caso que el OSITRAN considere que es necesario establecer una Tarifa, procederá de conformidad con los procedimientos de fijación y revisión tarifaria que son establecidos en el RETA.

II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso

26. Dado que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monopropietario, el Contrato 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.
27. Los servicios esenciales de practicaje y remolcaje pueden ser brindados por terceras empresas o empresa vinculadas que soliciten al Concesionario el acceso a la infraestructura portuaria. Cabe destacar que los costos de estos servicios son asumidos por la línea naviera.

III. DEMANDA DE SERVICIOS

28. En esta sección se describe la evolución del tráfico de naves y de carga en el Terminal de Concentrados durante 2019, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁸.

III.1. Principales clientes

29. Como se puede derivar de los servicios que brinda Transportadora Callao, existen dos tipos de usuarios, las líneas navieras y los consignatarios de la carga. Por la naturaleza del tipo de carga que se moviliza en el terminal, concentrado de minerales, las líneas navieras son contratadas bajo la modalidad de *tramp* por lo que los consignatarios de la carga presentan cierto grado de decisión sobre a qué línea naviera contratar o en qué terminal realizar el embarque de su mercancía. En tal sentido, durante 2019, los principales clientes se encuentran vinculados a los exportadores de los concentrados de minerales, como es el caso del Grupo Glencore, la Sociedad Minera el Brocal S.A.A., Volcan Compañía Minera S.A.A., Minera Chinalco del Perú S.A., Nexa Resources Perú S.A.A., entre otras.
30. Sin perjuicio de lo anterior, en el 2019 se observó que las principales líneas navieras que recalaban en el terminal fueron Trafigura Maritime Logistics Pte Ltd. Dry (35,7%), Horizon Shipping Ltd. (33,3%), Daiichi Chuo Shipping (América) Inc. (5,4%) y Cargill International S.A. (4,2%). Cabe mencionar que desde 2015, las líneas navieras Trafigura Maritime Logistics Pte Ltd. Dry y Horizon Shipping Ltd., continúan siendo las más importantes en el terminal.

III.2. Tráfico de naves y de carga

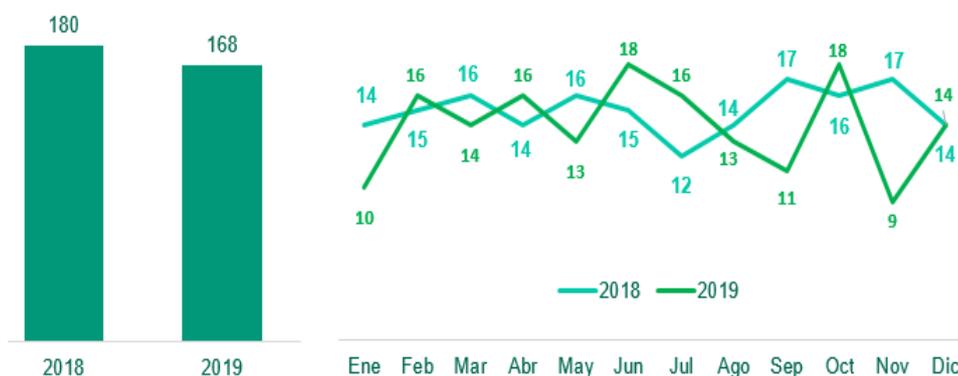
a) Servicio estándar a la nave

31. En el 2019, Transportadora Callao atendió 168 naves, 12 unidades menos que el año anterior, lo que significa una reducción del 6,7%. Dicha reducción es mayor a la presentada en el año 2018, periodo en el que se registró una caída del número de naves del 1.5%.

⁸ 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@ositrان.gov.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



Gráfico N° 1: Tráfico de naves, 2018-2019
(Número de naves)



Fuente: Transportadora Callao.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

32. A nivel mensual, el número de naves atendidas el 2017 se caracterizó por ser irregular mes a mes. Esta irregularidad se ha visto reducida en el 2018, en el que se ha presentado una menor variabilidad medida mediante la desviación estándar (1,48, respecto a 2,87 del 2017). En el año 2019, el número de naves atendidas mostró un incremento en la variabilidad, retornando a niveles ligeramente superiores a los del 2017 (2,95), explicado fundamentalmente por el comportamiento registrado en la segunda mitad del año (3,27).

b) Servicio estándar en función a la carga

33. En cuanto al comportamiento del servicio de carga, el 2019 Transportadora Callao presentó un incremento del 3,3% en la movilización de concentrado de minerales respecto al 2018, al pasar de 2,89 millones de toneladas a 2,99 millones de toneladas, respectivamente. Este crecimiento se da principalmente por el aumento del 13.4% registrado en la exportación de concentrado de zinc (mineral que representó alrededor de un tercio de las exportaciones del TECM en 2018) y el crecimiento del concentrado del plomo (representado en 2018, el 9.5% del total del concentrado de minerales exportado en el TECM), reportando un 19.5%. Esta tendencia es opuesta a la observada en la exportación de concentrado de cobre (57% del total de exportaciones de concentrado en 2018 en el TECM), que en el 2019 presentó una caída anual del 5.7%.

Gráfico N° 2: Tráfico de carga, 2018 - 2019
(Miles de toneladas)



Fuente: Transportadora Callao.

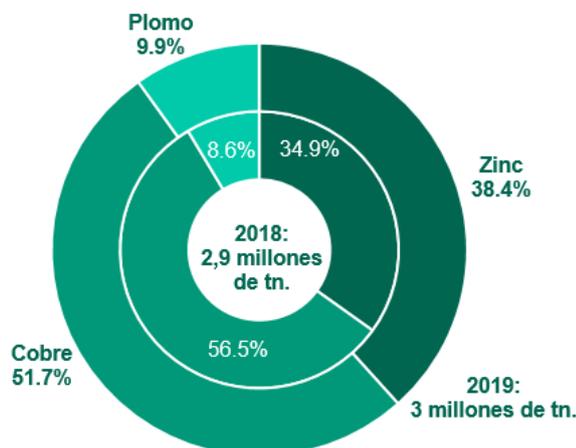
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

34. A frecuencia mensual, se observa que la variabilidad del tráfico de carga no registró un cambio significativo durante el año 2019 (desviación estándar de 44,4) en comparación con el año 2018 (desviación estándar de 43,2). Otra de la característica que se observa a partir de lo observado entre el 2017 y 2019, es que no existe un patrón definido en los flujos mensuales de tráfico de carga.



35. De otro lado, el tráfico de carga sigue concentrado en dos tipos de productos, concentrados de cobre (51,7%) y concentrado de zinc (38,4%) del total de carga movilizada en el año 2019. Desde el 2017, solo siguen movilizándose minerales de cobre, zinc y plomo, a diferencia de años anteriores donde se movilizó también otros minerales.

**Gráfico N° 3: Tráfico de carga, según producto 2018 – 2019
(En porcentaje)**



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

IV. TARIFAS Y CARGOS

IV.1. Tarifas

36. El Concesionario puede prestar dos tipos de servicios: Servicios Estándar y Servicios Especiales. La prestación de los Servicios Especiales es proporcionada a solicitud de los usuarios y Transportadora Callao está facultado a cobrar una tarifa o precio por ello, según corresponda. En el caso de la prestación de los Servicios Estándar, los usuarios están obligados a pagar una Tarifa, es decir, una contraprestación económica regulada por el Contrato de Concesión.
37. De acuerdo a la cláusula 8.20 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, OSITRAN realizará la primera revisión de las tarifas iniciales. Para ello, utilizará el mecanismo regulatorio RPI-X, aplicando la siguiente fórmula:

$$RPI - X$$

Donde:

- RPI : *Retail Price Index*, es la variación anual promedio del índice de precios al consumidor (CPI)⁹ de los EEUU.
X : es la variación anual promedio de la productividad.

38. El RPI es la inflación expresada en un índice general de precios, utilizado para ajustar la tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación. Por su parte, el factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, el cual será calculado por OSITRAN y será revisado cada cinco años.
39. Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses y el factor de productividad (X) estimado por OSITRAN para dicho quinquenio. Durante

⁹ CPI (*Consumer Price Index*) es el índice de precios al consumidor de los EEUU, publicado por el departamento de estadísticas laborales (*The Bureau of Labor Statistics*).



los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación, el factor de productividad es cero.

Primera revisión tarifaria

40. El 19 de diciembre de 2018, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 042-2018-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 041-2018-IC-OSITRAN, el Regulador dispuso el inicio del procedimiento de revisión tarifaria de oficio para la determinación del Factor de Productividad en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao, aplicable a la actualización de las tarifas máximas de los servicios regulados hasta el 22 de mayo de 2024.
41. El 3 de julio de 2019, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2019-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de Ositrán aprobó el Informe “Propuesta de Revisión del Factor de Productividad en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao”.
42. El 2 de octubre de 2019, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0046-2019-CD-OSITRAN, sustentado en el Informe “Revisión del Factor de Productividad en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao” elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, se aprobó el Factor de Productividad del Concesionario en +1,44%, tal como se muestra a continuación:

Cuadro N° 1: Factor de productividad calculado para Transportadora Callao S.A

	Promedio
Tasa de variación promedio del Precio de los Insumos de la economía (ΔW^e)	3,37%
Tasa de variación promedio del Precio de los Insumos de la empresa (ΔW)	-0,49%
Diferencia ($\Delta W^e - \Delta W$)	3,86%
Tasa de variación promedio de la PTF de la empresa (ΔPTF)	-2,54%
Tasa de variación promedio de la PTF de la economía (ΔPTF^e)	-0,12%
Diferencia ($\Delta PTF - \Delta PTF^e$)	-2,41%
Factor de Productividad de TCSA	1,44%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

43. Cabe señalar que el factor de productividad aprobado se encontrará vigente hasta el 22 de mayo de 2024 y será 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.
44. Así, a partir del año 2019, el nuevo factor de productividad aplicable a los servicios regulados con vigencia hasta el 22 de mayo de 2024, asciende a +1,44%, resultando en un ajuste máximo de las tarifas reguladas correspondiente al año 2019 del +0,56%.
45. A partir de noviembre de 2019, entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios estándar en función a la nave y en función a la carga incluyendo los ajustes anuales por inflación. En este nuevo tarifario se registró un incremento de la tarifa para el servicio a la nave, que pasó de USD 0,805 en el 2018 a USD 0,809 en el 2019 (+0,5%) y el servicio en función a la carga, que se incrementó de USD 7,958 en el 2018 a USD 8,002 en el 2019 (+0,55%).



Cuadro N° 2: Tarifas en el terminal de concentrados de minerales, 2018-2019
(USD, sin IGV)

Concepto	Unidad	A partir de:	
		01/06/2018	11/11/2019
Servicios en función de la nave			
Uso de alquiler de amarradero	Metro-eslora-hora	0.805	0.809
Servicios en función a la carga			
Servicio de recepción, transporte y embarque	Tonelada	7.958	8.002

Fuente: Transportadora Callao.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.2. Cargos de acceso

46. 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.
47. Al finalizar el 2019, existieron nueve (9) Contratos de Acceso vigentes correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, a los cuales se le consideró un pago de USD 0,0 y USD 70,0, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre Transportadora Callao y los usuarios intermedios. En total, son 4 empresas de servicios de remolcaje y 5 empresas de practicaje; de éstas sólo la empresa Trabajos Marítimos S.A (TRAMARSA) brinda ambos servicios. (Ver Cuadro N° 2).

Cuadro N° 3 : Contratos de acceso para los servicios de remolcaje y practicaje, 2019
(USD, sin IGV)

EMPRESAS	DESDE	HASTA	RENOVACIÓN	MONTO
Remolcaje				
Trabajos Marítimos S.A. TRAMARSA	10/12/2019	10/12/2020	Adenda N°5	70.0
Petrolera Transoceánica S.A.	29/11/2019	29/11/2020	Adenda N°5	
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C. - INMARSA	17/12/2019	17/12/2020	Adenda N°5	70.0
Empresa Marítima del Perú- S.A.C	10/12/2019	10/12/2020	Adenda N°1	70.0
Practicaje				
Trabajos Marítimos S.A. TRAMARSA	10/12/2019	10/12/2020	Adenda N°5	
Prácticos Marítimos - PRAMARSAC	06/12/2019	06/12/2020	Adenda N°5	0.0
Nautilus S_A	05/12/2019	05/12/2020	Adenda N°2	
Agencia Marítima Kenrick del Perú, S.A.	28/01/2019	28/01/2020		0.0
Maritime & Services S.A.C.	05/08/2019	05/08/2020		

Fuente: Transportadora Callao.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

48. Asimismo, cinco de los contratos de acceso que se muestran en el Cuadro N° 2 corresponden a una quinta renovación de los contratos firmados en el 2015, y sin haberse registrado modificaciones en su cargo de acceso. Finalmente, el 2019 se establecieron dos nuevos contratos de acceso para el servicio esencial de practicaje con las empresas Agencia Marítima Kenrick del Perú, S.A. y Maritime & Services S.A.C., ambos con un cargo de USD 0.0 y por un periodo de un (01) año.



V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

49. Las inversiones realizadas por el Concesionario pueden constituir parte de las mejoras comprometidas en el Contrato de Concesión, una vez que han sido reconocidas como tales por el Regulador. Dicho reconocimiento supone la verificación de que la inversión esté de acuerdo con lo ofrecido en la propuesta técnica del Concesionario, así como con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión.
50. Conforme al Contrato de Concesión, la inversión comprometida por Transportadora Callao asciende a USD 113,2 millones para obras de infraestructura y equipamiento. Entre las principales inversiones ejecutadas se tienen las siguientes: dragado del área acuática, construcción del puente de acceso y de un muelle de 220 metros de largo, cuatro (4) subestaciones y sistema eléctrico, faja tubular hermética. Asimismo, el montaje del *ship loader*, los edificios de tensado, *open access* y el viaducto metálico elevado de 3,2 km de longitud por donde discurre la faja. Dichas inversiones se concluyeron el 29 de mayo de 2014.
51. Durante 2014 el regulador reconoció inversiones por un monto de USD 103,1 millones; mientras que en el 2015 se reconocieron inversiones correspondientes a USD 10,1 millones con lo cual se completó la inversión comprometida establecida en el Contrato de Concesión (USD 113,2 millones, incluido IGV)¹⁰. En tal sentido, entre 2018 y 2019, no se han reconocido inversiones adicionales ejecutadas por Transportadora Callao. Cabe mencionar que, a diferencia de otras concesiones portuarias, esta concesión no presenta etapas de inversiones en que se activen con el nivel del tráfico de carga.

V.2. Pagos al Estado

52. De acuerdo con la cláusula 13.18, del Contrato de Concesión, Transportadora Callao está obligado a pagar al Regulador el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley 26917 y el Reglamento de Aporte por Regulación.
53. Por su parte, acorde con la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), una Retribución del 2% de los Ingresos Mensuales que obtenga el Concesionario por la prestación de los servicios. Este monto no incluye el aporte por regulación del Concesionario.
54. En lo que respecta a los pagos al Estado, el pago realizado por concepto de aportes por regulación en el 2019 ascendió a S/. 809,5 mil, lo que significó un crecimiento de 3,1% respecto al año 2018. Por otro lado, la retribución a la APN alcanzó los S/.1 616,1 mil, registrando un crecimiento anual del 4,8%.

Cuadro N° 4: Pagos al Estado, 2018-2019
(Miles de Soles)

CONCEPTO	2018	2019
Aporte por regulación	785.2	809.5
Retribución al Estado	1,541.8	1,616,1
Total	2,327.0	2,425.6

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

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



VI. RESULTADOS FINANCIEROS

VI.1. Estado de Resultados Integrales

55. El estado de resultados muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados durante los años 2019 y 2018 para determinar el resultado del periodo. En el siguiente cuadro se muestra el estado de resultados para los ejercicios 2019 y 2018 tomados de los Estados Financieros Auditados del Concesionario del año 2019.

Cuadro N° 5: Estado de resultados integrales (Miles de dólares)					
	2019	2018	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2019	2018	2019 / 2018
Ingresos de actividades ordinarias	24 521	23 482	100,0%	100,0%	4,4%
Costo de operaciones	(18 716)	(18 192)	-76,3%	-77,5%	2,9%
Utilidad bruta	5 805	5 290	23,7%	22,5%	9,7%
Gastos de administración	(1 053)	(1 098)	-4,3%	-4,7%	-4,1%
Otros (egresos) ingresos	(1)	13	0,0%	0,1%	-
Utilidad operativa	4 751	4 205	19,4%	17,9%	13,0%
Ingresos financieros	101	534	0,4%	2,3%	-81,1%
Costos financieros	(5 694)	(7 144)	-23,2%	-30,4%	-
Diferencia de cambio, neta	(9)	(20)	0%	0%	-55,0%
Utilidad antes de impuesto a la renta	(651)	(2 425)	-3,5%	-10,3%	-
Impuesto a la renta	186	611	1%	3%	-69,6%
Utilidad (pérdida) neta del ejercicio	(665)	(1 814)	-3%	-8%	-63,3%

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2019 – Transportadora Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

56. En el ejercicio 2019 los ingresos de actividades ordinarias ascendieron a USD 24,5 millones, registrándose un incremento de 4,4% respecto al ejercicio 2018. Asimismo, los costos de operaciones se incrementaron en 2,9%, lo que dio como resultado que la utilidad bruta ascendiera a USD 5,8 millones, representando un incremento de 9,7% respecto al año previo. Asimismo, en el ejercicio 2019 la utilidad bruta representa el 23,7% de los ingresos de actividades ordinarias, en el ejercicio 2018 representó el 22,5%.
57. Respecto a la desagregación de las cuentas de ingresos del concesionario en el ejercicio 2019, los ingresos en función a la carga ascendieron a USD 23,8 millones, significando un incremento de 4,3% respecto al ejercicio 2018, y representando el 97,2% de los ingresos totales en el ejercicio 2019. En el ejercicio 2018, los ingresos por dicho concepto ascendieron a USD 22,8 millones, representando el 97,2% de los ingresos totales.
58. De otro lado, los ingresos en función a la nave ascendieron a USD 638 mil en el ejercicio 2019, representando el 2,6% de los ingresos totales de dicho año y registrando un incremento de 7,2% respecto al ejercicio 2018, mientras que en el ejercicio 2018, los ingresos por dicho concepto ascendieron a USD 595 mil, representando el 2,5% de los ingresos totales.
59. El comportamiento de los ingresos se explica por la mayor carga atendida en el Terminal, la cual creció un 3,3%, pasando de 2,90 millones de toneladas a 2,99 millones de toneladas, debido al fuerte crecimiento en las exportaciones de concentrado de zinc (13.4%) y plomo (19.5%), a pesar de la caída en la exportación de concentrado de cobre (-5.7%), principal componente del total de exportaciones de concentrado en 2018 en el TECM, en el referido periodo.
60. Con relación a los ingresos financieros, en el ejercicio 2019 estos disminuyeron en 81,1% respecto al ejercicio 2018, con una reducción de USD 433 mil, explicadas fundamentalmente por el efecto del cambio en el valor razonable en los instrumentos derivados de cobertura de riesgo,



que implicaron USD 288 mil de ingresos en el 2018, mientras que en el 2019 fueron nulos¹¹. Asimismo, los gastos financieros se redujeron en USD 1,5 millones, lo que se explica principalmente por la reducción en los intereses por préstamos adquiridos por el Concesionario causada por la operación de refinanciamiento de deuda llevada a cabo en el ejercicio 2019, la cual le permitió reducir significativamente sus costos financieros y ampliar el plazo de financiamiento.

61. Respecto a los costos de operación y mantenimiento de la concesión, estos se incrementaron en 2,9% (USD 524 mil) con respecto al ejercicio 2018 pasando de USD 18,2 millones a USD 18,7 millones. Específicamente, en el ejercicio 2019 la amortización de intangibles ascendió a USD 10,2 millones, representando el 54,4% del costo de operación total en dicho periodo y, alcanzando un incremento respecto al ejercicio 2018 de 0,2%¹².
62. De otro lado, el costo de operación de servicios portuarios y mantenimiento en el ejercicio 2019 ascendió a USD 3,8 millones, ocupando el segundo lugar en participación sobre el costo de operación total, con un 20,2%, incrementándose ligeramente (USD 46 mil) respecto al resultado en el año 2018.
63. En lo que respecta a los costos de derecho de usufructo y servidumbre, en el ejercicio 2019, los 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 4,8 millones, representando en conjunto el 25,4% de participación sobre los costos de operación totales, en el ejercicio 2018 dichos costos ascendieron a USD 4,3 millones y representaron el 23,6% de los costos de operación totales.
64. En lo que respecta a los gastos de administración, estos ascendieron a USD 1,1 millones, significando una disminución de USD 45 mil (4,1%) con respecto al ejercicio 2018, representando el 4,3% de los ingresos de actividades ordinarias. La principal partida que integra los gastos de administración es la de beneficios a empleados, la cual en el 2019 ascendió a USD 651 mil, representando el 61,8% del total de gastos de administración, respecto al ejercicio 2018, reduciéndose en USD 48 mil respecto a lo registrado en el 2018.
65. En conclusión, de la información analizada, es posible afirmar que si bien la empresa ha dado pérdida en el ejercicio 2019 (USD 665 mil), sus resultados financieros han mejorado significativamente respecto al ejercicio anterior, debido principalmente a: i) la mejora en sus resultados operativos y ii) la operación de refinanciamiento de deuda llevada a cabo en el ejercicio 2019, la cual le permitió reducir significativamente sus costos financieros y ampliar el plazo de financiamiento, de esta forma la utilidad neta se incrementó en USD 1,1 millones.

VI.2. Estado de Situación Financiera

66. 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 2018 y 2019:

¹¹ El concesionario posee instrumentos financieros derivados destinados a la cobertura de riesgo de tasa de interés, los que inicialmente se miden a valor razonable, para posteriormente ser valorizados al valor razonable. Los cambios en este último son generalmente reconocidos en resultados.

¹² Según consta en los EE.FF. del concesionario los "...activos intangibles, comprenden el costo de la adquisición de la concesión, el pago de derechos de paso, supervisión, costos de financiamiento, estudios de ingeniería y otros costos administrativos directos e indirectos necesarios para llevar a cabo la actividad de construcción, los cuales son medidos al costo de adquisición, y están referidos a los actos preparatorios (iniciativa privada) para la adjudicación de la concesión del Proyecto Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao".



CUADRO N° 6: Estado de Situación Financiera (Miles de dólares)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2019	2018		2019	2018
ACTIVO CORRIENTE	5 470	10 073	PASIVO CORRIENTE	10 962	18 431
Efectivo y equivalentes de efectivo	784	4 934	Préstamos	9 514	17 185
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	3 925	3 619	Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	1 448	1 246
Activos por impuestos corrientes	249	919			
Pagos anticipados	512	601	PASIVO NO CORRIENTE	76 606	83 144
			Préstamos	76 606	83 144
ACTIVO NO CORRIENTE	104 686	114 755	TOTAL PASIVO	87 568	101 575
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	5 620	7 580			
Otras inversiones, incluidos los derivados	-	288	PATRIMONIO NETO	22 588	23 253
Pagos anticipados	1 420	1 364	Capital en acciones	26 583	26 583
Propiedades, maquinaria y equipos	1 518	1 558	Capital adicional	12 682	12 682
Activos intangibles	92 849	101 693	Pérdidas acumuladas	(16 677)	(16 012)
Activo por impuestos diferidos	3 279	2 272			
TOTAL ACTIVO	110 156	124 828	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	110 156	124 828

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2019 – Transportadora Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

67. Con respecto a la evolución de las cuentas, se observa que en el ejercicio 2019 el activo total se redujo en USD 14,7 millones respecto al ejercicio 2018, pasando de USD 124,8 millones a USD 110,2 millones. Esta disminución se explica principalmente por la disminución en USD 4,6 millones del activo corriente, debido a los menores niveles de efectivo y equivalente de efectivo (que pasaron de USD 4,9 millones a USD 784 mil) y a la disminución del activo no corriente en USD 10,1 millones, ocasionada principalmente por una disminución del activo intangible de la concesión, el cual se cayó en USD 8,8 millones.
68. En lo que respecta a los pasivos de la empresa, en el ejercicio 2019, estos ascendieron a USD 87,6 millones registrando una caída del 14% respecto al año 2018. Esta disminución se explica por una disminución de USD 6,5 millones de la cuenta de préstamos. Esta situación se debe principalmente al prepago de su deuda financiera y deuda con accionistas, la cual, como fue mencionado previamente, se refinanció con recursos propios y un préstamo bancario a mejores condiciones en plazo y tasa de interés.
69. En particular, los pasivos corrientes ascendieron a USD 11,0 millones, representando una disminución de 41% (USD 7,5 millones) respecto al ejercicio 2018, principalmente explicado por una disminución de 45% (USD 3,4 millones) en la cuenta de préstamos. Por su parte, los pasivos de largo plazo (pasivo no corriente) ascendieron a USD 76,6 millones y disminuyeron en 8% (USD 6,5 millones), al pasar de USD 101,6 millones en el ejercicio 2018 a USD 87,6 millones en el ejercicio 2019. En el caso del patrimonio de la concesión, este asciende a 22,6 millones en el ejercicio 2019, representando una disminución de USD 665 mil respecto al ejercicio 2018, debido a la pérdida acumulada en el ejercicio de USD 665 mil.
70. En conclusión, de la información analizada, es posible afirmar que, respecto al ejercicio 2018, la situación financiera de la empresa ha mejorado en términos de solvencia financiera, esta situación se debe principalmente al prepago de su deuda financiera y deuda con accionistas, la cual se financió con recursos propios y un nuevo préstamo bancario a mejores condiciones en plazo y tasa de interés; sin embargo, el empleo de recursos propios en la operación de prepago de deudas también ha llevado a menores niveles de liquidez en el ejercicio 2019.

VI.3. Ratios Financieros

a) Análisis de ratios de liquidez

71. El siguiente cuadro muestra que en el ejercicio 2019, la empresa presenta ratios de liquidez menores a 1,00 medidos con los ratios de liquidez clásica¹³, prueba ácida¹⁴ y liquidez absoluta¹⁵,

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.



lo cual refleja los recursos de corto plazo de la empresa no cubren sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). En el ejercicio 2018, los referidos ratios también presentaron valores menores a 1,00.

72. Al respecto, en el cuadro siguiente se aprecia que, en el ejercicio 2019, los ratios indicados han disminuido respecto al ejercicio 2018. En particular, el ratio de liquidez clásica disminuyó de 0,55 a 0,50, así, en el ejercicio 2019 por cada dólar de pasivo corriente existen USD 0,50 de activo corriente como respaldo.
73. Asimismo, en el ejercicio 2019, el ratio de prueba ácida disminuyó de 0,46 a 0,43, y el ratio de liquidez absoluta disminuyó de 0,27 a 0,07. Esta situación se debe principalmente a una disminución significativa del activo corriente (disminución del efectivo y equivalentes de efectivo).

CUADRO N° 7: Ratios de liquidez		
Ratios	2019	2018
Liquidez clásica	0,50	0,55
Prueba ácida	0,43	0,46
Liquidez absoluta	0,07	0,27

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2019 – Transportadora Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

b) Análisis de ratios de endeudamiento financiero

74. En los ejercicios 2019 y 2018, 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 una disminución del pasivo corriente respecto al pasivo total en el ejercicio 2019 con relación al ejercicio 2018.
75. El ratio Deuda – Patrimonio, muestra para el ejercicio 2019 que por cada dólar de patrimonio corresponde USD 3,9 de deuda, asimismo, respecto al ejercicio 2018 se aprecia que dicho ratio fue de 4,4, es decir, por cada dólar de patrimonio corresponde USD 4,4 de deuda, denotando una disminución en la relación recursos de terceros sobre recursos propios.
76. El ratio Endeudamiento del Activo, también disminuye en el ejercicio 2019 respecto al ejercicio 2018. En particular, el activo total en el ejercicio 2019 es financiado en un 79,5% por el pasivo total, mientras que en el ejercicio 2018 el valor de este ratio fue de 81,4%, denotando una disminución del financiamiento de terceros en la estructura de financiamiento del activo total.
77. El ratio de Calidad de la Deuda muestra que para el ejercicio 2019, el 12,5% del pasivo total es representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente). Este indicador fue de 18,1% en el ejercicio 2018, lo cual refleja que la empresa ha disminuido su endeudamiento de corto plazo.
78. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2019 (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 2018 este indicador fue de 1,2, con lo cual se concluye que en el ejercicio 2019 la empresa disminuyó su nivel de endeudamiento.

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.



CUADRO N° 8: Ratios de endeudamiento

Ratios	2019	2018
Deuda - Patrimonio	3,9	4,4
Endeudamiento del Activo	79,5%	81,4%
Calidad de la Deuda	12,5%	18,1%
Índice de Solvencia	1,3	1,2

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2019 – Transportadora Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

c) Análisis de ratios de rentabilidad

79. 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 2019 asciende a 23,7% y en el ejercicio 2018 fue de 22,5%. Respecto al margen operativo²¹, este fue de 17,9% en el 2018, aumentando a 19,4% en el 2019. Estos resultados se explican debido a que el incremento de ingresos operativos ha sido de manera proporcional mayor al incremento de los costos y gastos operativos.
80. De igual forma, el margen neto²² presenta un aumento, pasando de -7,7% en 2018 a un valor de -2,7% en el 2019. Este indicador muestra que en 2019 por cada USD 100 de ingresos en actividades ordinarias se obtiene una pérdida de USD 2,7 de utilidad neta (negativo en USD 7,7 en 2018), mejorando respecto al ejercicio 2018 principalmente por un aumento sustancial de la utilidad operativa.
81. 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 2019 el margen de EBITDA es de 61,4%, mientras que en el ejercicio 2018 fue de 61,7%, permitiendo concluir que el margen de EBITDA no ha presentado significativa variación.
82. El ROE²⁴ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa. Al respecto, se aprecia que en el ejercicio 2019 se registra una mejora respecto al ejercicio 2018, desde que en el ejercicio 2019 por cada USD 100 de patrimonio se obtiene una pérdida de USD 2,9 de utilidad neta, mientras que en el ejercicio 2018 por cada USD 100 de patrimonio se obtuvo una pérdida de USD 7,8, explicándose este cambio por al aumento de la utilidad neta.
83. 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 1,5% en 2018, a un menor valor negativo de 0,6% en el 2019. El aumento de este indicador se debe al aumento de la utilidad neta y en general a la mejora de los resultados operativos.

CUADRO N° 9: Ratios de rentabilidad

Ratios	2019	2018
Margen Bruto	23,7%	22,5%
Margen Operativo	19,4%	17,9%
Margen Neto	-2,7%	-7,7%
Margen EBITDA	61,4%	61,7%
ROE	-2,9%	-7,8%
ROA	-0,6%	-1,5%

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2019 – Transportadora Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

²⁰ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación.

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.



VII. CONCLUSIONES

84. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Embarque de Concentrados de Minerales del Terminal Portuario del Callao para el año 2019, se desprenden las siguientes conclusiones.

- (i) Durante el año 2019, se registró una reducción en el número de naves atendidas en el terminal, pasando de 180 a 168 naves, lo que equivale a una reducción del 6.7%. A pesar de la reducción del número de naves atendidas, el volumen de carga de concentrado de minerales experimentó un incremento del 3,3%. Este crecimiento se explica por el aumento del 13.4% y 19.5% en la exportación de concentrado de zinc y plomo, respectivamente. De otro lado, la exportación de concentrado de cobre presentó una caída anual del 5.7%, lo que moderó el crecimiento agregado en el terminal.
- (ii) En lo que respecta a las tarifas para los servicios estándar la nave y a la carga, estas se incrementaron para alcanzar los USD 0,809 (+0,5%) y USD 8,002 (+0,55%), respectivamente. Este ajuste se realizó mediante el mecanismo "RPI---X", considerando tanto inflación (RPI), como el factor de productividad (+1,44%), estimado por Ositrán en la primera revisión tarifaria de la concesión.
- (iii) El Concesionario renovó, vía una quinta adenda, cinco contratos de acceso para la prestación de los servicios remolcaje y practicaje que vencían el año 2019. Adicionalmente, en el 2019 se firmaron dos nuevos contratos de acceso al servicio de remolcaje con las empresas Agencia Marítima Kenrick del Perú, S.A. y Maritime & Services S.A.C., ambos con un cargo de USD 0.0 y por un periodo de un (01) año.
- (iv) Al cierre de 2019, el concesionario a ejecutado inversiones por un monto de USD 113,2 millones (incluido IGV), con lo cual se ha alcanzado un nivel de cumplimiento del 100% respecto a los compromisos de inversión. Así, dado que las obras ya se encuentran culminadas, en los dos últimos años no se han reconocido inversiones adicionales ejecutadas por Transportadora Callao.
- (v) En lo concerniente a la retribución al Estado en el 2019, esta alcanzó los S/. 1,616.1 miles, mientras que el aporte por regulación registró S/. 809.5 miles, representando un incremento anual de 4,8% y 3,1% con relación al año previo, respectivamente.
- (vi) Con relación al desempeño financiero del Concesionario durante el año 2019, se ha verificado lo siguiente:
 - Los ingresos del Concesionario alcanzaron los USD 24,5 millones durante 2019, monto que se incrementó respecto al año anterior en 4,4%; mientras que los costos de operación se incrementaron 2,9%, resultando en una utilidad operativa de USD 4,8 millones, nivel 13 % superior a la del año 2018. El Concesionario presentó una Utilidad neta negativa de USD 0.66 millones, lo cual representó un crecimiento de USD 1,1 millones respecto a la obtenida en el ejercicio 2018 (pérdida de USD1,8 millones), lo cual refleja que el Concesionario presenta un financiamiento mayor al rendimiento de los activos.
 - El Activo de la Concesión fue de USD 110,2 millones durante 2019, lo que representó nuevamente una reducción en el valor de los activos como en años anteriores, explicado principalmente por la disminución en USD 4,6 millones del activo corriente, debido a los menores niveles de efectivo y equivalente de efectivo (que pasaron de USD 4,9 millones a USD 784 mil) y a la disminución del activo no corriente en USD10,1 millones, ocasionada principalmente por una disminución del activo intangible de la concesión, el cual se cayó en USD 8,8 millones.
 - En lo que respecta a los pasivos de la empresa, en el ejercicio 2019 estos ascendieron a USD 87,6 millones registrando una caída del 14%, lo cual se explica por una disminución en la cuenta de préstamos de los pasivos corrientes y no corrientes. A



partir de la información analizada, la empresa ha mejorado en términos de solvencia financiera, esta situación se debe principalmente al prepago de su deuda financiera y deuda con accionistas (los ratios de endeudamiento: Deuda-Patrimonio, Endeudamiento del Activo, e Índice de Solvencia han disminuido); sin embargo, el empleo de recursos propios en la operación de prepago de deudas implicó menores niveles de liquidez en el ejercicio 2019 (ratios de liquidez menores a 1,00 medidos con los ratios de liquidez clásica, prueba ácida y liquidez absoluta).

- Finalmente, con relación a los indicadores de rentabilidad, el Margen operativo, aumentó de 17,9% en el 2018 a 19,4% en el 2019. Estos resultados se explican debido a que el incremento de ingresos operativos ha sido de manera proporcional mayor al incremento de los costos y gastos operativos. Por su parte, se puede destacar que los ratios de rentabilidad analizados (margen neto, ROA y ROE) mostraron resultados negativos, lo que refleja las pérdidas obtenidas en el año.



ANEXOS

ANEXOS I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Transportadora Callao S.A. Terminal de embarque de concentrados de minerales en el TPC			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao	Cláusula 2.7. (p. 25)
2	Fecha de suscripción	28 de enero de 2011	Contrato de Concesión.
3	Plazo de concesión	20 años	Cláusula 4.1. (p. 32)
4	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none">▪ Declaratoria de interés.▪ Iniciativa privada.	Contrato de Concesión.
5	Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.9 (p. 26)
6	Tipo de contrato	DBOFT: diseño, construcción, financiamiento, operación y transferencia	Cláusula 1.15.32.
7	Adendas	Adenda 1: 14 de enero de 2014. 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.	Adenda 1
8	Capital mínimo	USD 18 000 000,00	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 29)
9	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none">▪ <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. (p. 62) Cláusula 9.2.2. (p. 62)
10	Garantías del concedente	El Concedente garantiza al Concesionario que le prestará el apoyo que fuere necesario para asegurar la debida protección de los bienes de la concesión, con el fin de garantizar la prestación ininterrumpida de los servicios sin perjuicio de la responsabilidad del Concesionario respecto de los mismos. En ningún caso, la referida garantía constituirá una garantía financiera.	Cláusula 9.1. (p. 61)
11	Garantías a favor de acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none">▪ 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. (p. 63)



Concesionario: Transportadora Callao S.A. Terminal de embarque de concentrados de minerales en el TPC			
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. (p. 49)
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. (p. 95) Cláusula 15.12. (p. 96)
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 (p. 102,103) Anexo 14 (p. 144-150)
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. (p. 85) Cláusula 14.1.2. (p. 85) Cláusula 14.1.3. (p. 85) Cláusula 14.1.4. (p. 87) Cláusula 14.1.5. (p. 87)



Concesionario: Transportadora Callao S.A. Terminal de embarque de concentrados de minerales en el TPC			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
			Cláusula 14.1.6. (p. 87) Cláusula 14.1.7. (p. 88)
18	Equilibrio económico-financiero	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio económico-financiero, en caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables en la medida que tenga exclusiva relación a aspectos económico-financieros vinculados a la variación de ingresos o costos de la Sociedad Concesionaria. ▪ El equilibrio será restablecido siempre que las condiciones anteriores hayan tenido implicancias en la variación de ingresos o la variación de costos, o ambos a la vez, relacionados a los Servicios Estándar. ▪ El Regulador establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre: <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. (p. 59)
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. (p. 70) Cláusula 10.4. (p. 70) Cláusula 10.5. (p. 71) Cláusula 10.6. (p. 72)
20	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. 	Cláusula 8.12. (p. 54) Cláusula 8.13. (p. 54)



Concesionario: Transportadora Callao S.A. Terminal de embarque de concentrados de minerales en el TPC			
N°	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none">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.	
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 (p. 111)
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. (p. 57)
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 (p. 114)
23	Retribución al Estado	El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 2% de los Ingresos mensuales que obtenga el concesionario por la prestación de los servicios a partir del inicio de la explotación hasta la caducidad de la Concesión.	Cláusula 8.21. (p. 58)



ANEXOS II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Transportadora Callao

Modalidad de concesión	Autosostenible
Plazo de concesión:	20 años
Período:	2014-2019

a. Tráfico							
Indicador	Unidad de	201	2015	2016	2017	2018	2019
Naves atendidas	Unidades	89	185	201	18	180	168
Carga total atendida	Toneladas	1 651 39	3 275 226	3 169 617	2 941 15	2 897 205	2 992 007
Carga por tipo de operación							
Exportación	Toneladas	1 651 39	3 275 226	3 169 617	2 941 15	2 897 205	2 992 007
Carga por tipo de producto:							
Graneles sólidos - Mineral	Toneladas	1 651 39	3 275 226	3 169 617	2 941 15	2 897 205	2 992 007
Zinc	Toneladas	717 78	1 503 468	1 302 734	1 154 52	1 011 080	1 146 311
Cobre	Toneladas	702 78	1 293 492	1 371 704	1 505 59	1 638 080	1,545,254
Plomo	Toneladas	230 82	441 961	455 969	281 04	248 045	295,575
Otros	Toneladas	0	36 305	39 210	0	0	0

b. Ingresos 1/							
Ingresos	Unidad de medida	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Servicio en función a la nave	Miles de soles	1 20	1 827	1 919	1 784	1 962	2 104
Servicios en función a la	Miles de soles	34 97	78 820	80 811	74 737	75 602	79 526
Otros servicios	Miles de soles	32	221	198	205	210	295
Total	Miles de soles	36 21	80 869	82 928	76 726	77 774	81,925

Fuente: Transportadora Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

1/ Ingresos no auditados



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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija De la Sotta
Jefa de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Wilmer Zela Moraya – Especialista
Cintha Lopez Vasquez – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Ray Carlos Vega Lugo - Practicante