



INFORME DE DESEMPEÑO

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

2022

**Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos**





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 2022: 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. Las ideas expuestas en los informes no implican una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora de este organismo regulador. La información y los datos contenidos en el presente documento se consideran provenientes de fuentes confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible, y se encuentran sujetas a modificaciones sin notificación previa.

Primera versión: junio de 2023

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	10
II. OFERTA DE SERVICIOS	10
II.1. SERVICIO ESTÁNDAR.....	10
II.2. SERVICIOS ESPECIALES	11
II.3. SERVICIOS SUJETOS AL RÉGIMEN DE ACCESO	11
III. DEMANDA DE SERVICIOS	11
III.1. PRINCIPALES CLIENTES	12
III.2. TRAFICO DE NAVES Y DE CARGA	13
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO	21
IV.1. TARIFAS.....	21
IV.2. CARGOS DE ACCESO.....	22
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	23
V.1. INVERSIONES.....	23
V.2. PAGOS AL ESTADO	23
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	24
VI.1. NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD	24
VI.2. SANCIONES	26
VI.3. ACCIDENTES	26
VII. RESULTADOS FINANCIEROS	28
VII.1. ANÁLISIS DE LOS ESTADOS FINANCIEROS	28
VII.2. ANÁLISIS DE RATIOS FINANCIEROS	35
VIII. CONCLUSIONES	43
ANEXO I: FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	45
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE TRANSPORTADORA CALLAO S.A.	49



ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Composición accionaria de Transportadora Callao S.A.....	7
Gráfico 2 Principales clientes de TCSA, año 2022	12
Gráfico 3 Líneas navieras, año 2022.....	13
Gráfico 4 Agencias marítimas, año 2022.....	13
Gráfico 5 Evolución del tráfico de naves, periodo 2014-2022	14
Gráfico 6 Evolución del volumen promedio de carga por nave, periodo 2014-2022	14
Gráfico 7 Eslora (en metros) de las naves atendidas, año 2022	15
Gráfico 8 Arqueo bruto (en toneladas) de las naves, año 2022	15
Gráfico 9 Calado (en metros) de las naves atendidas, año 2022.....	16
Gráfico 10 Tamaño de manga (en metros) de las naves, año 2022.....	16
Gráfico 11 Ocupación de muelle en el Terminal de Concentrados, año 2022.....	17
Gráfico 12 Evolución del tráfico de carga, periodo 2014-2022	17
Gráfico 13 Tráfico de carga embarcada, por tipo de carga, periodo 2014-2022	18
Gráfico 14 Concentrados de cobre, por cliente, años 2021-2022	19
Gráfico 15 Concentrados de zinc, por cliente, años 2021-2022	19
Gráfico 16 Concentrados de plomo, por cliente, años 2021-2022.....	20
Gráfico 17 Almacenaje de carga embarcada, años 2021-2022.....	20
Gráfico 18 NSP: Tiempo de inicio de embarque de mercancía, año 2022	25
Gráfico 19 NSP: Indicadores de productividad, año 2022	26
Gráfico 20 Accidentes según tipificación, periodo 2021-2022	27
Gráfico 21 Ingresos por prestación de servicios de TCSA	28
Gráfico 22 Composición de los costos y gastos operativos de TCSA, año 2022	29
Gráfico 23 Evolución de los resultados de TCSA, periodo 2014-2022	30
Gráfico 24 Composición de los activos de la empresa.....	32
Gráfico 25 Evolución de los activos de la empresa, periodo 2014-2022	33
Gráfico 26 Composición de los pasivos de la empresa.....	33
Gráfico 27 Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2014-2022	34
Gráfico 28 Composición del patrimonio neto de la empresa	34
Gráfico 29 Evolución del patrimonio neto de la empresa, periodo 2014-2022	35
Gráfico 30 Evolución de los ratios de liquidez, periodo 2014-2022	37
Gráfico 31 Evolución del capital de trabajo, periodo 2014-2022	37
Gráfico 32 Evolución de los ratios de endeudamiento, periodo 2014-2022	39
Gráfico 33 Evolución de la solvencia y autonomía financiera, periodo 2014-2022.....	40
Gráfico 34 Evolución de los márgenes de rentabilidad, periodo 2014-2022.....	42
Gráfico 35 Evolución del ROE y ROA de la empresa, periodo 2014-2022.....	42

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Tarifas en el terminal de concentrados de minerales, periodo 2018-2022	22
Cuadro 2 Contratos de acceso vigentes, año 2022.....	23
Cuadro 3 Pagos al Estado, periodo 2017-2022.....	24
Cuadro 5 Sanciones impuestas, año 2022.....	26
Cuadro 4 Accidentes reportados en el terminal, año 2022.....	27
Cuadro 6 Estado de Resultados Integrales, periodo 2018 - 2022.....	28
Cuadro 7 Estado de Situación Financiera, periodo 2018 - 2022	31
Cuadro 8 Ratios de liquidez, años 2021 y 2022	36
Cuadro 9 Ratios de endeudamiento, años 2021 y 2022	38
Cuadro 10 Ratios de rentabilidad, años 2021 y 2022.....	41

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

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



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal de Embarque de Concentrado de Minerales del Terminal Portuario del Callao (en adelante, Terminal de Concentrados o Concesión) para el año 2022. 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, TCSA tiene como principales clientes a los exportadores de concentrados de cobre y zinc. En particular, durante el año 2022, entre sus principales clientes se encontraron Trafigura Perú S.A.C., Minera Chinalco Perú S.A., Glencore Perú S.A.C., entre otros. Asimismo, con relación a las líneas navieras que recalaron en el terminal durante el año 2022, se observó que las empresas Trafigura Maritime Logistics y Horizon Shipping presentaron la mayor participación de carga movilizada, registrando el 40,9% y 25,6%, respectivamente.

Entre tanto, en cuanto a las estadísticas de tráfico en el terminal, durante el año 2022 se atendieron un total de 164 naves, lo cual se traduce en una reducción del 1,8% respecto del año 2021, y se movilizó alrededor de 3,15 millones de toneladas de concentrados de minerales para exportación, significando un incremento del 2,7% respecto de lo registrado en el año 2021, siendo dicha carga representada, en su mayoría, por los concentrados de cobre (64,3%) y de zinc (26,6%).

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 2022 – mayo 2023 fue de +6,82%. En ese sentido, el 23 de mayo de 2022 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 2022, se contaban con catorce (14) 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 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 en el periodo posterior. Por su parte, respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, durante el año 2022 TCSA realizó pagos por un total de S/ 3,2 millones, cifra 10,8% superior a lo registrado en el año 2021 (S/ 312,3 mil más).

En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2022, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a dos (2), lo cual representó una reducción respecto al año anterior (7 accidentes en 2021). Cabe indicar que el total de dicho eventos correspondieron a accidentes con daños personales (heridos).

Respecto a la situación financiera de TCSA, al cierre del año 2022 se observa que, por un lado, la capacidad de cumplimiento de las obligaciones de corto plazo de la empresa se ha reducido en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, lo cual también puede evidenciarse con la disminución



del monto de capital de trabajo de la empresa al cierre del año 2022. Asimismo, los ratios financieros analizados muestran una disminución en el grado de endeudamiento asumido por la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, de modo tal que el respaldo de los activos totales a través del patrimonio neto se ha visto ligeramente incrementado. Además, el endeudamiento de corto plazo presenta una mayor participación dentro del total de endeudamiento de la empresa, a diferencia de lo observado en el 2021, en tanto que, en comparación a dicho año, para el 2022 la empresa presenta una mejora en su autonomía financiera.

Finalmente, la información financiera de TCSA para el 2022 presenta una reducción en la rentabilidad neta de la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, ello a pesar de que tanto a nivel bruto como operativo se observa una ligera mejoría en los márgenes alcanzados. Entre tanto, los indicadores ROE y ROA no presentan una buena posición en comparación al 2021, lo cual se traduce en una reducción en la rentabilidad de los accionistas y un empleo poco eficiente de sus activos para la generación de ganancias durante el ejercicio.

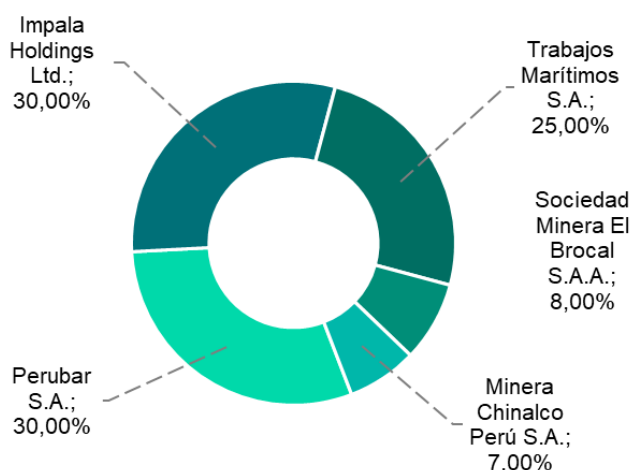


I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición del Concesionario

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

Gráfico 1 Composición accionaria de Transportadora Callao S.A



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

3. En el año 2009, el Consorcio Transportadora Callao (integrado por PERUBAR S.A., CORMIN Callao S.A.C., Santa Sofía Puertos S.A., Minera Chinalco Perú S.A. y Sociedad Minera El Brocal S.A.A.) presentó ante la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) una iniciativa privada para la ejecución de un proyecto de inversión denominado "Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao". Así, mediante Acuerdo adoptado el 23 de marzo de 2010, la APN declaró de interés público la iniciativa privada presentada. Posteriormente, el 27 de diciembre de 2010, el Consejo Directivo de PROINVERSION aprobó el Contrato de Concesión respectivo.
4. El Contrato de Concesión tiene como objeto el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao. Fue suscrito el 28 de enero de 2011 entre el MTC y Transportadora Callao, con una vigencia de 20 años. Así, el referido contrato brinda al Concesionario el derecho de operar el terminal bajo la modalidad de monoperador, esto es, TCSA tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva del Servicio Estándar que brinde dentro del terminal, no estando obligado a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios. De este modo, quedan exceptuados los servicios de practica y remolaje, 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.



6. Por otro lado, el 14 de enero de 2014 se suscribió la Adenda N° 1, la cual incorporó modificaciones al procedimiento de ejecución de la garantía mobiliaria sobre acciones o participaciones correspondientes a la participación mínima establecida en el tercer párrafo de la cláusula 9.6 y sobre el tercer párrafo de la cláusula 12.1, referido a las relaciones con socios, terceros y personal. De igual forma, dicha Adenda modifica los Apéndices N° 1, 2, 3 y 4 del Anexo 1 del Contrato de Concesión, para incorporar las áreas terrestres y acuáticas destinadas al desarrollo del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao, conforme al Anexo A de la Adenda.
7. En cuanto a la inversión comprometida en infraestructura y equipamiento, esta asciende a USD 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	• Diseñado para atender durante las 24 horas del día (días hábiles, domingos y feriados).
Características del Muelle	• Tener una longitud mínima de 200 metros y una profundidad marina de 14 metros, con capacidad para atender naves de una eslora referencial de 226 metros, con una manga referencial de 34 metros y un calado referencial de 13,1 metros.
Área terrestre	• Contar con torre de transferencia para recibir los concentrados desde los distintos depósitos • Contar con soporte estructural de un sistema hermético de faja transportadora para trasladar los concentrados entre el punto de acceso público y el muelle. Debe Comprender una longitud mínima de 200 m. y una profundidad marina de 14 m., con capacidad para atender naves de una eslora referencial de 226 m., con una manga referencial de 34 m. y un calado referencial de 13,1 m.
Área marítima	• Debera lograr una capacidad operativa tal que permita atender adecuadamente a la nave y a la carga de acuerdo a los niveles de productividad establecidos en el Contrato de Concesión.
Equipamiento portuario	• Faja transportadora, Cargador Lineal, Torre de transferencia y demás dispositivos que permiten la recepción y traslado del concentrado hasta la Nave.
Dragado	• El dragado inicial a pie de muelle que permita obtener una profundidad que garantice la llegada de las naves, así como el dragado de mantenimiento de dicha área para mantenerlo a -14 metros.
Obras marítimas	• Se deberá considerar su proximidad a las instalaciones actuales del TPC, con la finalidad de no afectar la estabilidad de las obras existentes ni su operatividad.

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

8. 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.



9. Por otro lado, de acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra facultado a cobrar un Precio o una Tarifa, según corresponda, por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios. Al respecto, durante el año 2021, TCSA no se ha encontrado brindando servicios especiales en la Concesión.
10. Respecto a los pagos al Estado Peruano, de acuerdo con la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión, TCSA deberá pagar una retribución como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado por explotar en forma exclusiva el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales, la cual asciende al 2% de los ingresos mensuales que obtenga por la prestación de los servicios a partir del inicio de explotación de la Concesión. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar al Ositrán el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación².

I.3. Área de influencia

11. El área de influencia, en general, es aquella en la que se genera el grueso del tráfico marítimo, esto es, el territorio en el que se originan los principales flujos comerciales (exportaciones o importaciones) canalizados a través de las instalaciones portuarias.
12. En el caso del Terminal de embarque de Concentrados de Minerales, el área de influencia está conformada por la ciudad de Lima, así como por las regiones de Pasco, Junín y Huancavelica, en las que operan las principales empresas mineras que exportan sus productos a través de este terminal³.

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.

² Según lo dispuesto en la cláusula 13.18 del Contrato de Concesión.

³ 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

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

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



- Profundidad de dragado : 14,0 m.
- Calado máximo : 13,1 m.

I.5. Hechos de importancia

17. De acuerdo con lo indicado en el Plan de Negocios 2023 presentado por TCSA ante el Ositrán, así como en los Estados Financieros auditados, entre los principales hechos relevantes de la empresa durante el año 2022 se tienen los siguientes:
- En cuanto a aspectos operativos, se alcanzó la mayor disponibilidad mecánica con 99,3% (superando el objetivo establecido de 98%) y se implementó un sistema de mantenimiento basado en el monitoreo de condiciones en reemplazo del sistema preventivo, lo cual ha permitido evitar el desarrollo de cuatro (4) fallas potenciales, generando un ahorro estimado de USD 225 mil.
 - En agosto de 2022, se concluyó con éxito el primer dragado de mantenimiento con 61 mil m3 según la fuente batimetría final para mantener 16 metros de profundidad en la zona de maniobras de atraque y desatraque. Conforme a la información de los Estados Financieros, la inversión ascendió a USD 369 mil.
 - Del 24 al 30 de octubre del 2022, la empresa indica haber invertido USD 791 mil para la ejecución de la única parada de planta programada en el año, para lo cual se contrataron 232 personas agrupadas en 16 proveedores.
 - Durante el año 2022, la empresa ejecutó un plan de difusión de los principales elementos de su Modelo de Prevención Anticorrupción, con la finalidad de que los colaboradores interioricen los valores de la empresa así como la importancia de cumplir con las políticas, protocolos y procedimientos del Modelo.

II. OFERTA DE SERVICIOS

18. De acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro de la infraestructura portuaria, con excepción de los servicios de practica y remolcaje, los cuales están sujetos al REMA.
19. Así, bajo el esquema anterior, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en dos tipos: los Servicios Estándar y los Servicios Especiales⁶.

II.1. Servicio estándar

20. Son aquellos servicios que brinda el Concesionario obligatoriamente a todo usuario que lo solicite y comprende en el caso de embarque, desde que la carga ingresa al Sistema Automático de Recepción, Transporte y Embarque de los Concentrados hasta que la nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar. Asimismo, incluye la emisión y transmisión electrónica

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."



del comprobante de pesaje y cualquier cargo por gasto administrativo, operativo y otros que implique la prestación del Servicio Estándar.

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

a) Servicio estándar en función a la nave

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

b) Servicio estándar en función a la carga

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

II.2. Servicios especiales

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

II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso

26. Dado que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monopropietario, el Contrato de Concesión establece que el REMA es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de 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 terceros o por empresas vinculadas que soliciten al Concesionario el acceso a la infraestructura portuaria. Cabe destacar que los costos de estos servicios son asumidos por la línea naviera.

III. DEMANDA DE SERVICIOS

28. En esta sección se describe la evolución del tráfico de naves y de carga en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales durante el año 2022, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de Declaración Estadística del Ositrán⁷.
29. Al respecto, resulta importante mencionar que, como consecuencia de las medidas aplicadas 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

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 declaracion.estadistica@ositran.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

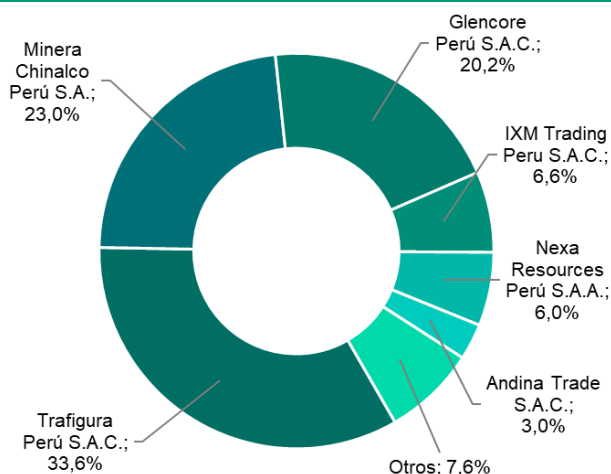


transporte marítimo. Así, las estadísticas presentadas a continuación podrían presentar, en algunos casos, tendencias atípicas en comparación con lo observado en otros años.

III.1. Principales clientes

30. Debido al tipo de carga que se moviliza a través del terminal, TCSA tiene como principales clientes a los exportadores de concentrados de cobre y zinc. En particular, durante el año 2022 se observó que la empresa Trafigura Perú S.A.C. fue el principal cliente de TCSA habiendo tenido a su cargo el 33,6% de la carga total movilizada en el terminal, seguido por las empresas Minera Chinalco Perú S.A. y Glencore Perú S.A.C. que tuvieron a su cargo el 23,0% y 20,2% de la carga movilizada, respectivamente, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.
31. Cabe señalar que, en el caso de Trafigura Perú S.A.C., del total movilizado a través del terminal, el 71,0% correspondió a concentrados de cobre, seguido del concentrado de zinc con el 16,2% de la carga total que embarcó durante el 2022. Por su parte, en el caso de Minera Chinalco Perú S.A., del total movilizado por el terminal durante el año 2022, el 93,8% correspondió a concentrados de cobre, en tanto que el concentrado de zinc solo abarcó el 2,7%. Asimismo, en el caso de Glencore Perú S.A.C., durante el 2022 el 56,2% del total de carga que embarcó por el terminal correspondió a concentrados de zinc, seguidos por el concentrado de cobre con el 27,4% del total de carga movilizada.

Gráfico 2 Principales clientes de TCSA, año 2022
(Porcentaje de participación de carga movilizada)



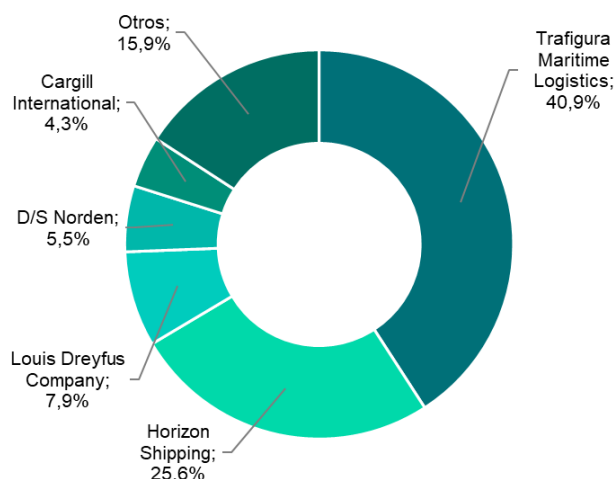
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

32. Por otro lado, respecto a las operaciones llevadas a cabo en el terminal, puede identificarse la participación tanto de líneas navieras como de agentes marítimos. Al respecto, la línea naviera corresponde a aquella persona jurídica que celebra un contrato de transporte marítimo de mercancías con un usuario. Por su parte, el agente marítimo corresponde a aquella persona jurídica que realiza funciones vinculadas al ingreso, permanencia, aprovisionamiento y salida del buque en puerto.
33. Así, con relación a las líneas navieras, durante el año 2022 se observa que alrededor del 84% del tráfico total de naves se concentró en cinco (5) empresas, siendo Trafigura Maritime Logistics y Horizon Shipping las que presentan la mayor participación de naves que recalaron 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 que tienen mayor presencia en dicho terminal.



Gráfico 3 Líneas navieras, año 2022
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)

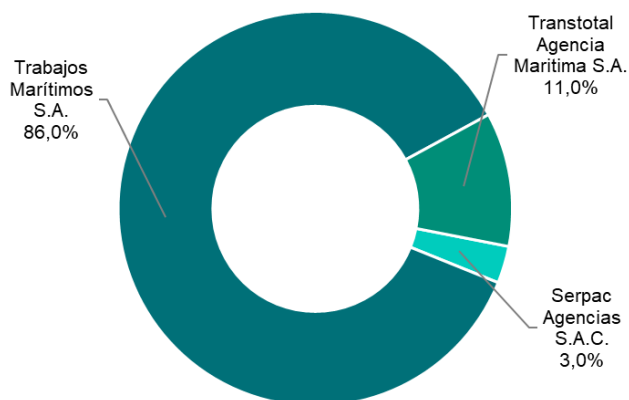


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

34. Por su parte, en el caso de los agentes marítimos, durante el año 2022 se observa que el total del tráfico de naves se encontró distribuido entre tres (3) empresas, siendo Trabajos Marítimos S.A. la que presentó la mayor participación, registrando el 86,0% del total de naves que recalaron en el terminal, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Cabe mencionar que, desde el año 2015, dicha agencia marítima continúa siendo la más importante en dicho terminal.

Gráfico 4 Agencias marítimas, año 2022
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Tráfico de naves y de carga

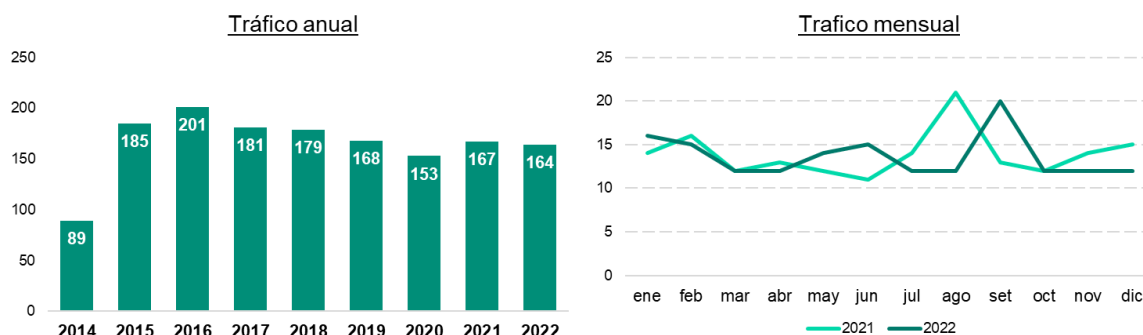
a) Naves atendidas

35. Durante el año 2022, TCSA atendió un total de 164 naves, esto es, tres (3) naves más que lo registrado el año anterior, lo cual se traduce en una reducción del 1,8%. Por su parte, respecto a la evolución mensual del tráfico, se observa que, durante el primer semestre del año 2022, el número de naves que arribaron al terminal se incrementó en alrededor del 7,7% respecto de lo registrado en similar periodo del año 2021 (6 naves más), en tanto que, durante el segundo semestre del 2021, se presentó una reducción del 10,1% respecto de lo registrado en similar periodo del año 2021 (9 naves menos). En el siguiente gráfico se presenta la evolución del tráfico



anual de naves atendidas en el terminal durante el periodo 2014-2022, así como la evolución mensual del número de naves atendidas entre los años 2021 y 2022.

Gráfico 5 Evolución del tráfico de naves, periodo 2014-2022
(En número de naves atendidas)



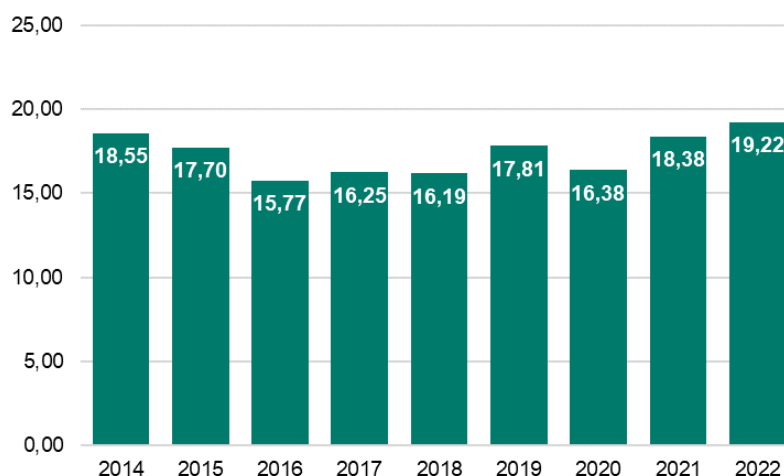
Nota: TCSA inició sus operaciones el 23 de mayo de 2014.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

36. Cabe señalar que la reducción observada en el número de naves atendidas en el año 2022 contrasta con la evolución positiva del tráfico de carga registrada en dicho año, tal como se mostrará más adelante, lo cual conlleva a un aumento en el volumen promedio de carga transportada por nave. En efecto, para el año 2022, el volumen promedio de carga movilizadora por nave ascendió a 19,22 miles de toneladas, cifra superior a lo observado históricamente en años anteriores en la concesión.

Gráfico 6 Evolución del volumen promedio de carga por nave, periodo 2014-2022
(En miles de toneladas métricas)



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

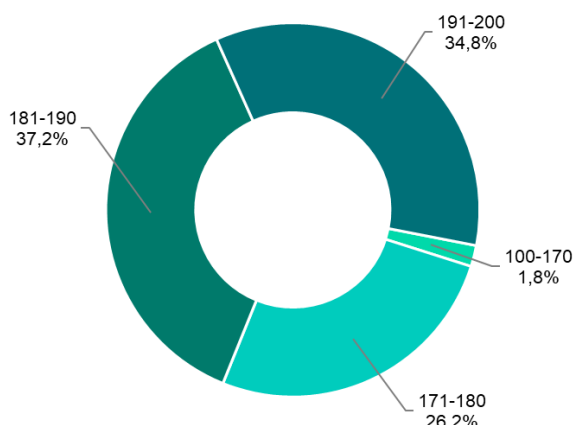
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. En cuanto a las principales características de las naves atendidas en el terminal durante el año 2022, estas comprenderían la eslora, el arqueado bruto, el calado y el tamaño de manga. Con relación a la eslora, esta corresponde a la longitud total de un barco, es decir, la medida que va desde la punta más adelantada (proa) hasta la parte trasera (popa) del barco. La eslora es una de las dimensiones más importantes a la hora de describir o clasificar un barco, ya que influye en su capacidad, velocidad y estabilidad, entre otros factores. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2022, las naves atendidas cuya eslora se encuentra en el rango de 181 a 190 metros presentan una participación cercana a la observada en el rango de 191 a 200 metros, con un 37,2% y un 34,8%, respectivamente, siendo que, de manera conjunta, ambos rangos representan la mayor proporción de naves atendidas, con un 72,0% en total.



Gráfico 7 Eslora (en metros) de las naves atendidas, año 2022
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)

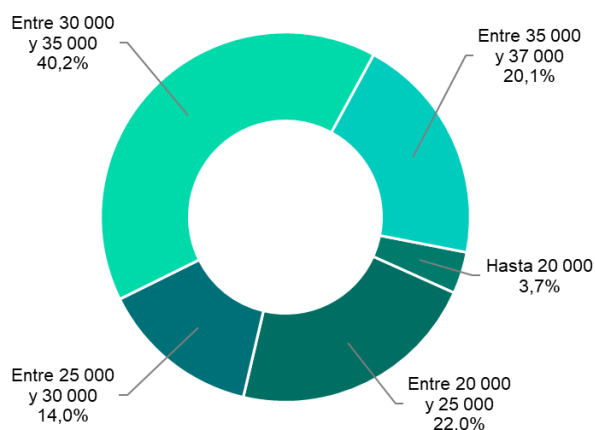


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

38. Por otro lado, con relación al arqueo bruto, este es una medida de la capacidad de carga total de la nave, siendo definida como el volumen total de todos los espacios cerrados dentro del casco del barco, incluyendo los espacios debajo de la cubierta, pero excluyendo cualquier espacio que esté destinado exclusivamente a la tripulación o a los pasajeros. Asimismo, el arqueo bruto se expresa en toneladas y es una medida importante para determinar el tamaño y la capacidad de carga de un barco, siendo empleado a menudo en el comercio marítimo para calcular las tasas de carga y determinar la capacidad máxima de carga de un barco. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2022, la mayor parte de las naves atendidas presentan un arqueo bruto entre 30 000 y 35 000 toneladas, con un 40,2% del tráfico total de naves, seguido del rango de arqueo bruto entre 20 000 y 25 000 toneladas, con un 22,0% del tráfico total de naves.

Gráfico 8 Arqueo bruto (en toneladas) de las naves, año 2022
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

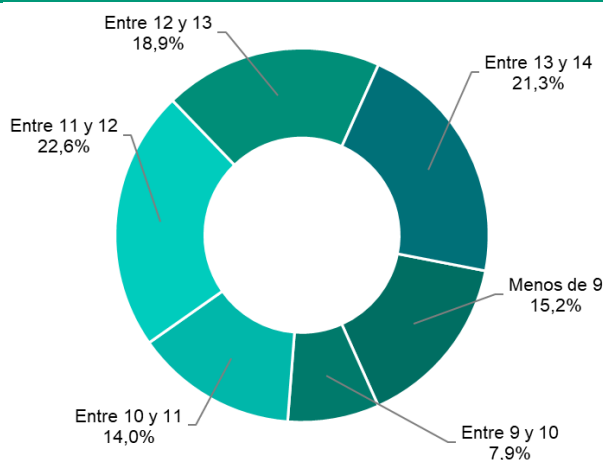
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

39. Entre tanto, respecto al calado, este se refiere a la medida de la profundidad del agua necesaria para que el barco flote de manera segura sin tocar el fondo del mar; es decir, el calado es la distancia vertical desde la línea de flotación del barco hasta la parte más profunda del casco. Así, el calado es una variable importante para las condiciones de navegación, ya que un barco con demasiado calado puede quedar varado o golpear el fondo del mar, mientras que un barco con muy poco calado puede no ser lo suficientemente estable en el agua. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2022, alrededor del 23% de los barcos presentó un calado de entre 11 y 12 metros, lo que representa la categoría más grande de calado



en comparación al resto de naves atendidas; ello, seguido de los barcos con un calado de entre 13 y 14 metros, con un 21% del tráfico total de naves.

Gráfico 9 Calado (en metros) de las naves atendidas, año 2022
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)

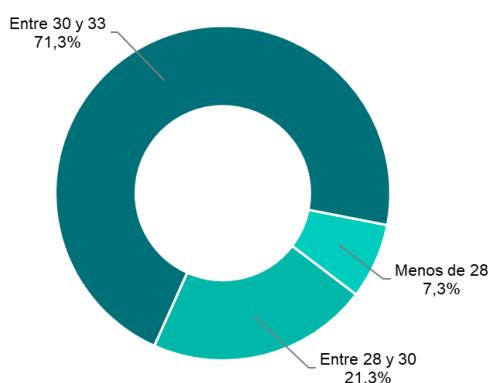


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

40. Con relación al tamaño de manga, este se refiere a la medida de su ancho o anchura, es decir, la distancia transversal entre los costados del barco; así, es una medida importante a considerar al momento de navegar y maniobrar el barco, además que el tamaño de manga también puede influir en la estabilidad y la capacidad de carga del barco. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2022, el 7,3% de las naves atendidas presentan un tamaño de manga menor a los 28 metros, mientras que el 21,3% se encuentra en un rango de entre 28 y 30 metros. Así, de acuerdo con las estadísticas de dicho año, la mayoría de los barcos (71,3%) presentaron un tamaño de manga ubicado entre los 30 y 33 metros.

Gráfico 10 Tamaño de manga (en metros) de las naves, año 2022
(Porcentaje de participación del tráfico de naves)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

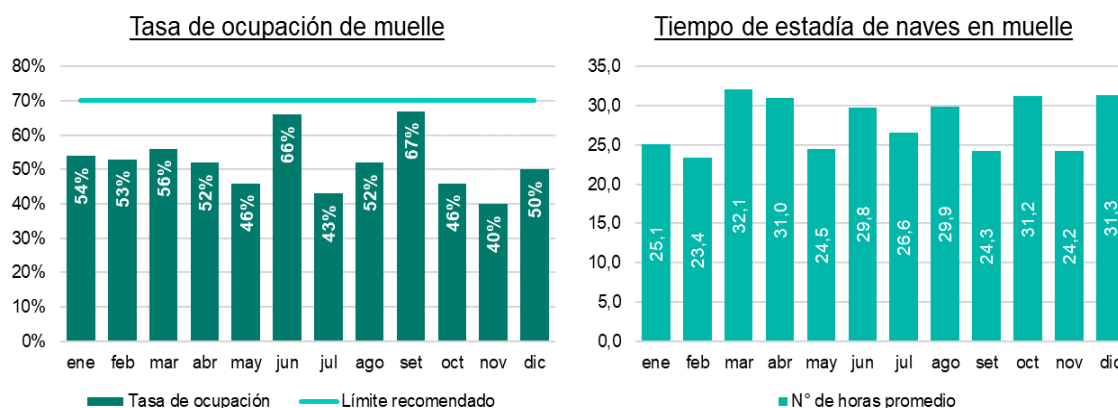
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

41. Finalmente, en cuanto a la ocupación de muelle en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales, conviene revisar las estadísticas de tasa de ocupación de muelle y tiempo promedio de estadía de nave en muelle.
42. Con relación a la tasa de ocupación, esta corresponde a la relación entre el tiempo total de ocupación del amarradero y el tiempo total de disponibilidad, siendo importante dicha tasa debido a que puede afectar la eficiencia de las operaciones portuarias y la capacidad del puerto para manejar volúmenes de carga elevados, ya que un alto nivel de ocupación de muelles puede conducir a tiempos de espera más largos para los barcos, lo que a su vez aumenta los costos



para las empresas que utilizan el puerto. Al respecto, y de acuerdo con la información de la Autoridad Portuaria Nacional, la tasa de ocupación recomendada es de 70%. Como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2022, en el terminal se ha observado una tasa promedio de ocupación de 52%, evidenciando una disponibilidad del muelle para la atención de las naves graneleras de minerales, siendo que en los meses de junio y setiembre de 2022 dicha tasa se encontró muy cercana al límite recomendado, con tasas de 66% y 67%, respectivamente.

Gráfico 11 Ocupación de muelle en el Terminal de Concentrados, año 2022



Fuente: Autoridad Portuaria Nacional.

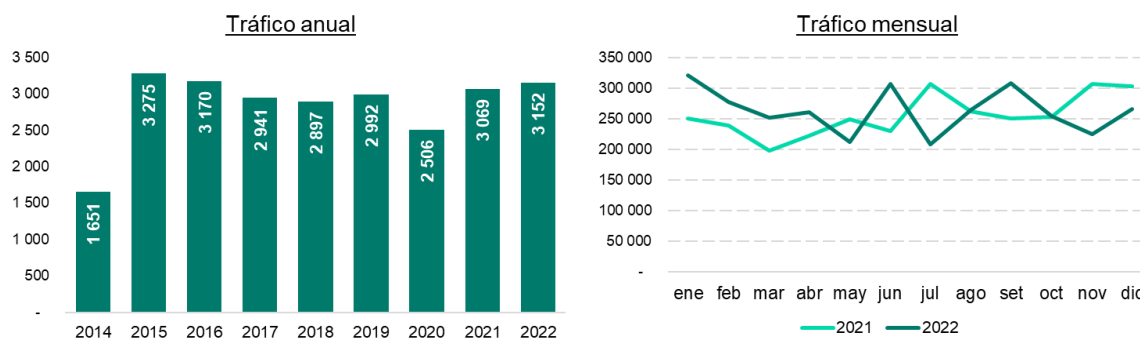
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. Por su parte, respecto al tiempo promedio de estadía de nave en muelle, este corresponde al tiempo promedio en que una nave permanece atracada en el puerto para cargar o descargar su carga, el cual puede variar dependiendo de diversos factores, tales como el tamaño de la nave, el tipo de carga, la eficiencia de las operaciones portuarias, entre otros. Al respecto, en el caso del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales, durante el año 2022, se ha observado un tiempo promedio de estadía de 27,8 horas, siendo mayor el tiempo en los meses de marzo (32,1 horas), abril (31,0 horas), octubre (31,2 horas) y diciembre (31,3 horas), mientras que el mes que registró un menor tiempo de estadía fue febrero (23,4 horas).

b) Volumen de carga movilizada

44. En cuanto al comportamiento de los volúmenes de carga movilizada en el terminal de concentrados de minerales, durante el año 2022 se presentó un incremento de 2,7% en la movilización de concentrado de minerales respecto de lo registrado en el año 2021, pasando de 3,07 a 3,15 millones de toneladas, respectivamente. Sobre el particular, dicho nivel registrado representó el 96,2% 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 12 Evolución del tráfico de carga, periodo 2014-2022
(En miles de toneladas métricas)



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

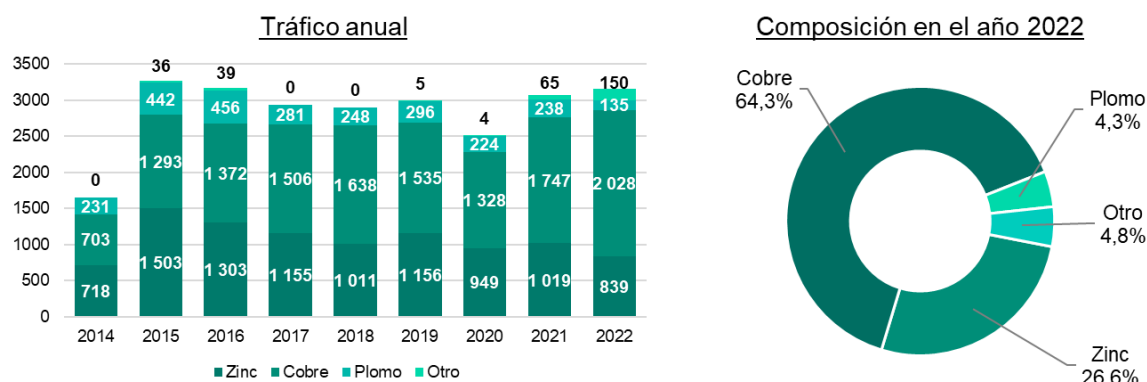
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



45. Por su parte, al analizar la evolución del tráfico mensual durante el año 2022, en comparación a lo registrado en el año 2021, se observa que, durante el primer semestre del año 2022, los niveles de carga movilizada se incrementaron en 17,2% respecto de lo registrado en similar periodo del año 2021 (239 mil toneladas más), en tanto que, al comparar los volúmenes movilizados en el segundo semestre, se observa una reducción de 9,3% (156 mil toneladas menos).
46. Cabe indicar que el incremento observado en la carga movilizada durante el año 2022 toma lugar, principalmente, por el mayor embarque de concentrado de cobre, el cual pasó de 1,75 millones de toneladas en el año 2021 a 2,03 millones en el 2022, esto es, un incremento de 16,1%. En contraste, en el caso de la exportación de concentrado de zinc, los volúmenes de carga pasaron de 1,02 millones en el 2021 a 0,84 millones de toneladas en el 2022, representando una reducción de 17,7%.

Gráfico 13 Tráfico de carga embarcada, por tipo de carga, periodo 2014-2022
(En miles de toneladas métricas)



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

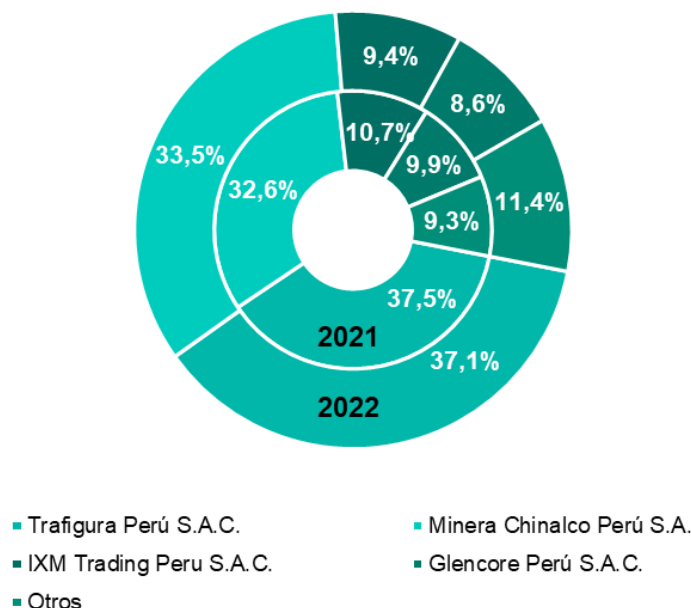
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

47. Asimismo, en cuanto a la composición total de la carga movilizada durante el 2022, debe señalarse que el 91,0% del tráfico de carga estuvo representado por los concentrados de cobre y de zinc, siendo el concentrado de cobre el que mayor participación presentó (64,3%) en comparación al concentrado de zinc (26,6%). Por su parte, en el caso del movimiento de concentrado de plomo, durante el 2022 este representó alrededor del 4,3% del volumen total embarcado, mientras el 4,8% restante estuvo comprendido por otros tipos de minerales.
48. En cuanto a los principales clientes de TCSA que movilizaron concentrados de cobre, como puede observarse en el siguiente gráfico, durante el año 2022 el 37,1% de la carga correspondió a Trafigura Perú S.A.C., siendo dicha participación cercana a lo registrado en el año 2021 (37,5%), mientras que el 33,5% de la carga correspondió a Minera Chinalco Perú S.A., siendo dicha participación cercana a lo registrado en el año 2021 (32,6%).



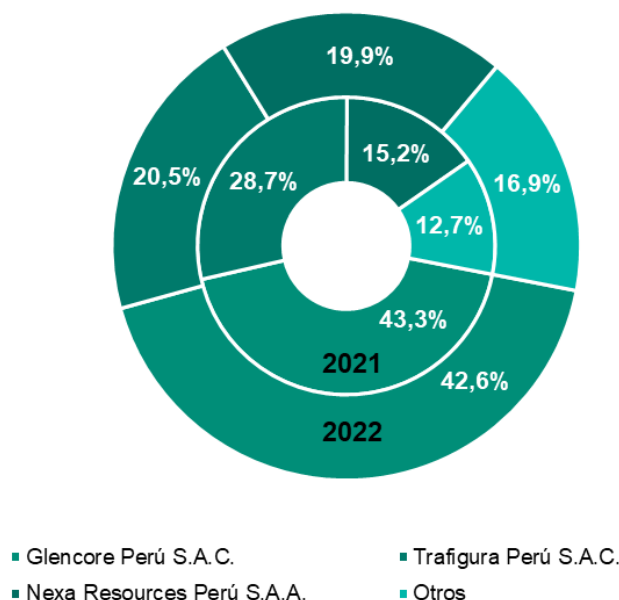
Gráfico 14 Concentrados de cobre, por cliente, años 2021-2022
(Porcentaje de participación de carga movilizada)



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

49. Por otro lado, respecto a la movilización de concentrados de zinc, durante el año 2022 el 42,6% de la carga correspondió a Glencore Perú S.A.C., siendo dicha participación cercana a lo registrado en el año 2021 (43,3%), mientras que el 20,5% de la carga correspondió a Trafigura Perú S.A.C., siendo dicha participación inferior a lo registrado en el año 2021 (28,7%).

Gráfico 15 Concentrados de zinc, por cliente, años 2021-2022
(Porcentaje de participación de carga movilizada)



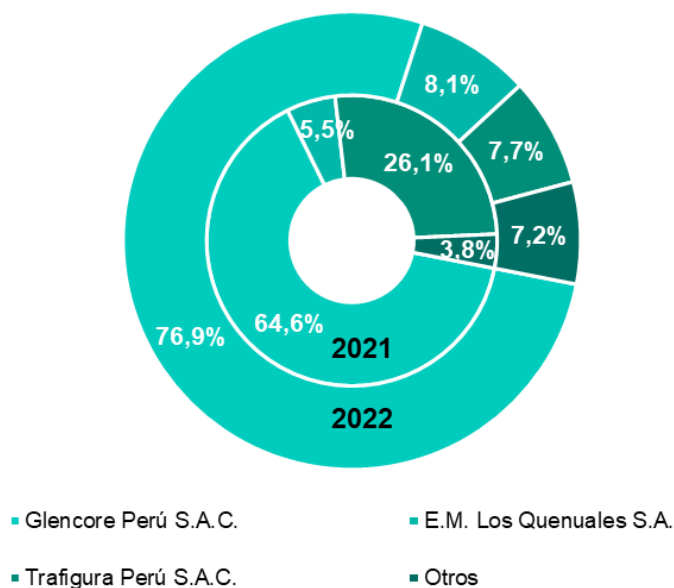
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

50. Asimismo, respecto a la movilización de concentrados de plomo, como puede observarse en el siguiente gráfico, durante el año 2022 el principal cliente fue la empresa Glencore Perú S.A.C. con el 76,9% de la carga embarcada, siendo dicha participación superior a lo registrado en el



año 2021 (64,6%), mientras que el 23,1% restante correspondió, de manera conjunta, a las empresas E.M. Los Quenuales S.A., Trafigura Perú S.A.C., entre otros.

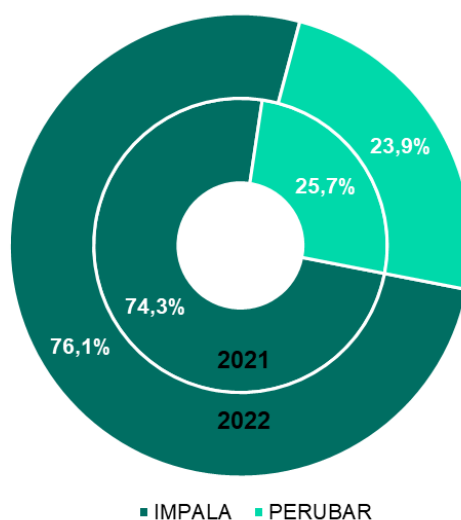
Gráfico 16 Concentrados de plomo, por cliente, años 2021-2022
(Porcentaje de participación de carga movilizada)



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

51. Finalmente, respecto al almacenaje de la carga total embarcada por el terminal, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el año 2022 el 76,1% de la carga se encontró en los almacenes de la empresa Impala Terminals Peru S.A.C., siendo dicha participación cercana a lo registrado en el año 2021 (74,3%), mientras que el 23,9% de la carga se encontró en los almacenes de la empresa Perubar S.A., siendo dicha participación inferior a lo registrado en el año 2021 (25,7%).

Gráfico 17 Almacenaje de carga embarcada, años 2021-2022
(Porcentaje de participación de carga movilizada)



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



IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Tarifas

52. 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.
53. Cabe indicar que, de acuerdo con la cláusula 8.18⁸ del Contrato de Concesión, para la prestación de cualquier Servicio Especial el Concesionario deberá sustentar su propuesta ante el Regulador, a fin de determinar si se establecerá una tarifa (en caso INDECOPI determine que no existen condiciones de competencia) o un precio. Sobre el particular, durante el año 2022 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.
54. Por otro lado, de acuerdo con la cláusula 8.20 del referido Contrato, corresponde al Ositrán aplicar la regulación por precios tope en el terminal de concentrados de minerales tanto a los servicios estándar como a los servicios especiales con tarifa prestados por TCSA, mediante la fórmula tarifaria “ $RPI - X$ ”, donde RPI representa la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos y X representa el porcentaje estimado por el Regulador referido a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, también denominado como factor de productividad, siendo dicho factor calculado por el Ositrán y revisado quinquenalmente. Así, cada año, TCSA realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses y el factor de productividad estimado por el Ositrán para dicho quinquenio.
55. 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.
56. Así, considerando ello, y de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, la variación máxima permitida para las tarifas dentro de las canastas de

⁸ 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.”



servicios estándar a la nave y a la carga para el periodo mayo 2022 – mayo 2023 fue de **+6,82%** ($RPI - X = 8,26\% - 1,44\%$)⁹.

57. En ese sentido, el 23 de mayo de 2022 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 0,821 en el 2021 a USD 0,876 en el 2022 (+6,70%), como en la del servicio a la carga, que pasó de USD 8,128 en el 2021 a USD 8,682 en el 2022 (+6,82%).

Cuadro 1 Tarifas en el terminal de concentrados de minerales, periodo 2018-2022 (Expresado en USD, sin IGV)						
Concepto	Unidad	A partir de:				
		1/06/2018	11/11/2019	23/05/2020	23/05/2021	23/05/2022
<i>Servicios en función a la nave:</i>						
Uso de alquiler de amarradero	Metro-eslora-hora	0,805	0,809	0,800	0,821	0,876
<i>Servicios en función a la carga:</i>						
Servicios de recepción, transporte y embarque	Tonelada métrica	7,958	8,002	7,913	8,128	8,682

Fuente: *Página web del Concesionario.*

Elaboración: *Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

IV.2. Cargos de acceso

58. El 11 de agosto de 2014, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 038-2014-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso de Transportadora Callao, el cual es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios que prestan los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, se generó la obligación al Concesionario de otorgar el acceso a los usuarios intermedios para el uso de la facilidad esencial con el fin de prestar los servicios esenciales mencionados.
59. Al mes de diciembre de 2022, se contaban con catorce (14) 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 cinco (5) empresas que brindan solamente el servicio de remolcaje y siete (7) empresas que brindan solamente el servicio de practicaje; en tanto que la empresa PSA Marine Perú S.A. brinda ambos servicios, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

⁹ Donde RPI (o tasa de inflación norteamericana) al mes de abril de 2021 ascendió a +8,26%, de acuerdo con la información publicada por el *Bureau of labor Statistics* (BLS):

	Abril 2021	Abril 2022	Var%
CPI	267,054	289,109	+8,26%



Cuadro 2 Contratos de acceso vigentes, año 2022
(Montos expresados en USD, sin IGV)

USUARIO INTERMEDIO	ESTADO	DESDE	HASTA	N° DE ADENDA	CARGO
Acceso para la prestación del servicio esencial de remolcaje					
Empresa Marítima del Perú S.A.C.	Adenda	10/12/2021	10/12/2022	3	70
PSA Marine Perú S.A.	Adenda	4/03/2022	4/03/2023	3	70
SAAM Towage Perú S.A.C.	Adenda	18/05/2022	17/05/2023	2	70
Ian Taylor Perú S.A.C.	Contrato	23/05/2022	23/05/2023	-	70
Petrolera Transoceánica S.A.	Adenda	29/12/2022	29/12/2023	9	70
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C.	Adenda	17/12/2022	17/12/2023	8	70
Acceso para la prestación de servicio del servicio esencial de practicaaje					
Nautilus S.A.	Adenda	5/12/2021	5/12/2022	4	0
PSA Marine Perú S.A.	Adenda	4/03/2022	4/03/2023	2	0
Prácticos Marítimos S.A.C.	Adenda	6/12/2021	6/12/2022	7	0
Agencia Marítima Kenrick del Perú S.A.	Adenda	28/01/2022	28/01/2023	3	0
Pilotos del Sur South Pilots S.A.C.	Adenda	17/06/2022	17/06/2023	1	0
Maritime & Services S.A.C.	Adenda	5/08/2022	5/08/2023	3	0
Argos Marine E.I.R.L	Contrato	14/09/2022	14/09/2023	-	0
Serpac Portuaria S.A.C.	Contrato	13/10/2022	13/10/2023	-	0

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

60. Las inversiones ejecutadas por TCSA pueden constituir parte de las mejoras comprometidas en el Contrato de Concesión, una vez que han sido recibidas por la Autoridad Portuaria Nacional. Al respecto, conforme a lo señalado en el Contrato de Concesión, la inversión comprometida por Transportadora Callao asciende a USD 113,2 millones para obras de infraestructura y equipamiento. Entre las principales inversiones ejecutadas se tienen las siguientes: dragado del área acuática, construcción del puente de acceso y de un muelle de 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.
61. Así, durante el año 2014, las inversiones fueron de USD 103,1 millones, mientras durante el año 2015 ascendieron a USD 10,1 millones, completando con ello la inversión comprometida establecida en el Contrato de Concesión (USD 113,2 millones, incluido IGV)¹⁰. 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

62. Respecto a los pagos realizados por el Concesionario al Estado Peruano, de acuerdo con la cláusula 13.18 del Contrato de Concesión, TCSA tiene la obligación de pagar un aporte por regulación al Ositrán, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura del Transporte de Uso Público y sus modificatorias, y el Reglamento de Aporte por Regulación del Ositrán, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 064-2015-CD-OSITRAN, de fecha 17 de noviembre de 2015. Asimismo, acorde con la cláusula 8.21 del Contrato de

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



Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), una Retribución del 2% de los Ingresos Mensuales que obtenga el Concesionario por la prestación de los servicios, monto que no incluye el aporte por regulación del Concesionario.

63. Así, durante el año 2022, TCSA realizó pagos al Estado por un total de S/ 3,20 millones, cifra 10,8% superior a lo registrado en el año 2021. Sobre el particular, dicho monto se compuso de S/ 1,07 millones por concepto de aportes por regulación, monto 10,8% superior al del 2021, y de S/ 2,13 millones por concepto de retribución a la APN, monto 10,8% superior a lo pagado en el 2021.
64. En el siguiente cuadro se presenta la evolución de los pago al Estado realizados por TCSA durante el periodo 2017-2022.

Cuadro 3 Pagos al Estado, periodo 2017-2022 (Expresado en miles de Soles)						
CONCEPTO	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Aporte por Regulación	768,7	785,2	809,5	721,0	963,9	1 067,7
Retribución al Estado	1 536,5	1 541,8	1 616,1	1 441,4	1 925,5	2 134,0
Total	2 305,2	2 327,0	2 425,6	2 162,4	2 889,4	3 201,7

Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio y productividad¹¹

65. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, las obras que ejecute el Concesionario deberán permitir, como mínimo, alcanzar los niveles de servicio y productividad (NSP) establecidos en el Contrato de Concesión. Asimismo, el referido Anexo señala que durante la ejecución de las obras y hasta seis (6) meses posteriores a la suscripción del Acta de recepción de obras, no se exigirá al Concesionario el cumplimiento de los niveles de servicios y productividad. En tal sentido, la medición se inició a partir de diciembre de 2014.
66. El objetivo de establecer niveles de servicio y productividad es brindar a los usuarios de las infraestructuras portuarias un nivel mínimo de calidad sobre los servicios recibidos, lo cual redundaría en una mayor eficiencia en el proceso de exportación de sus productos y menores costos. Cabe señalar que, de acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, la metodología para la medición de los NSP será establecida por la APN.

a) Tiempo de espera de nave

67. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, el tiempo de espera para cualquier nave que vaya a ser atendida en el Terminal de Concentrados y que este programado su atención por el Concesionario no deberá exceder de cuatro (4) horas. Para estos efectos, el tiempo de espera significará el periodo, medido en horas (o fracciones de esta), que comienza en la fecha y hora en que la nave sea considerada como arribada al puerto del Callao y para lo cual el representante de la nave ha solicitado su atraque, y que termina en la fecha y hora en que el buque queda amarrado a muelle. Asimismo, el referido Anexo señala que el tiempo de espera no incluye los tiempos que no sean imputables al Concesionario.
68. Sobre el particular, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán¹², durante el año 2022 solo se registró una (1) operación que no logró el cumplimiento de dicho NSP, el cual tuvo lugar dentro del trimestre marzo-mayo.

¹¹ La información estadística de niveles de servicio y productividad es de carácter preliminar, por lo que se encuentra sujeta a modificaciones.

¹² Mediante el Memorando N° 00396-2023-GSF-OSITRAN, de fecha 3 de marzo de 2023.

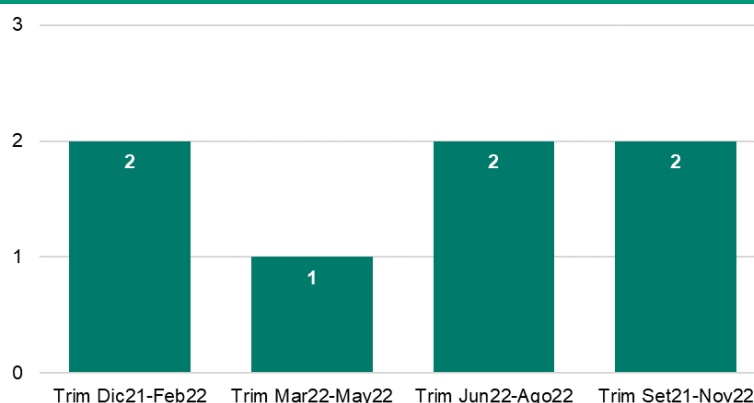


b) Tiempo de inicio de embarque de mercancía

69. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, el Concesionario dispondrá de tres (3) horas desde el momento que el buque este atracado a muelle para completar los protocolos obligatorios para un terminal especializado en embarques de concentrados de mineral e iniciar las operaciones de embarque efectivas a bordo de la nave amarrada a sus instalaciones portuarias. Asimismo, el referido Anexo señala que el tiempo de inicio no incluye los tiempos que no sean imputables al Concesionario.
70. Sobre el particular, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán¹³, durante el año 2022 se registraron 7 operaciones que no lograron el cumplimiento del nivel de servicio indicado, observándose el menor número de estas operaciones dentro del trimestre marzo-mayo (1 operación), tal como se detalla en el siguiente gráfico.

Gráfico 18 NSP: Tiempo de inicio de embarque de mercancía, año 2022

(en número de operaciones que no lograron el NSP)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

c) Indicadores de productividad

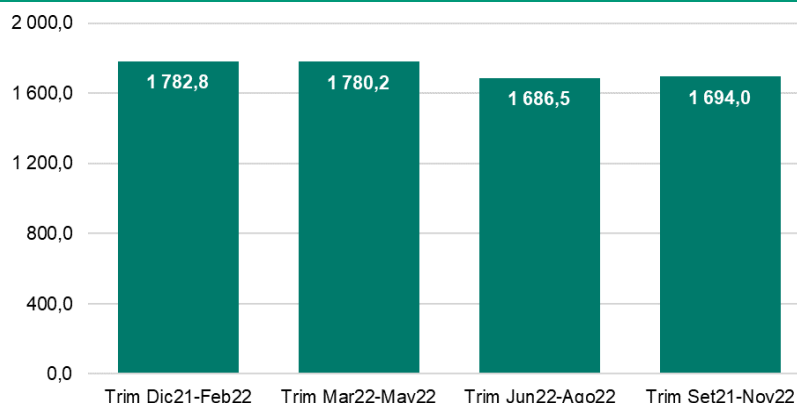
71. De acuerdo con el Anexo 3 del Contrato de Concesión, los niveles de productividad que está obligado el Concesionario serán de un rendimiento neto no menor de 1 600 toneladas/hora. Asimismo, el referido Anexo señala que los niveles de productividad no incluyen las reducciones del ritmo de embarque que sean solicitados por el usuario debidamente documento.
72. Sobre el particular, de acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán¹⁴, durante el año 2022 el rendimiento promedio trimestral fluctuó en un rango de 1686 a 1783 toneladas/hora, siendo mayor el tiempo promedio en el trimestre diciembre 2021 – febrero 2022 (1782,8 toneladas/hora), tal como se detalla en el siguiente gráfico.

¹³ Ídem.

¹⁴ Ídem.



Gráfico 19 NSP: Indicadores de productividad, año 2022
(Rendimiento promedio trimestral en toneladas/hora)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.2. Sanciones

73. De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán¹⁵, durante el año 2022 se impuso sobre la empresa una sanción por un valor de 0,16 UIT por el incumplimiento de la Cláusula 8.16 y el Anexo 3 del Contrato de Concesión, de acuerdo al detalle mostrado en el siguiente cuadro. Al respecto, cabe señalar que el procedimiento administrativo sancionador respectivo concluyó en primera instancia, no habiendo sido impugnado por el Concesionario.

Cuadro 4 Sanciones impuestas, año 2022

Nº Expediente	Fecha de notificación de Resolución	Descripción del incumplimiento	Cláusula contractual incumplida	Sanción impuesta (en UIT)	Estado del Procedimiento Administrativo Sancionador
091-2021	27/05/2022	Incumplimiento en las operaciones individuales vinculadas al indicador "Tiempo de inicio de embarque de mercancía" sujeto a NSP del Terminal de Concentrados por parte de Transportadora Callao S.A., correspondientes al 16º trimestre de Explotación (marzo a mayo 2018)	Cláusula 8.16 Anexo 3	0,16	Concluido en primera instancia. No impugnó.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.3. Accidentes

74. Durante el año 2022, el número de accidentes reportados en el terminal de concentrados de minerales ascendió a dos (2), lo cual representó 5 eventos menos respecto al año anterior (7 accidentes). Al respecto, dichos accidentes tuvieron lugar tanto en el primer como segundo semestre de 2022, presentando únicamente daños personales (heridos), tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

¹⁵ Mediante el Memorando N° 00346-2023-GSF-OSITRAN, de fecha 22 de febrero de 2023.



Cuadro 5 Accidentes reportados en el terminal, año 2022 (Expresado en número de accidentes)					
Mes	N° de accidentes	Tipo	Daños personales		Daños materiales
			Heridos	Fallecidos	
Enero	0	-	0	0	0
Febrero	0	-	0	0	0
Marzo	0	-	0	0	0
Abril	1	B	1	0	0
Mayo	0	-	0	0	0
Junio	0	-	0	0	0
Julio	1	B	1	0	0
Agosto	0	-	0	0	0
Setiembre	0	-	0	0	0
Octubre	0	-	0	0	0
Noviembre	0	-	0	0	0
Diciembre	0	-	0	0	0
Acumulado	2		2	0	0

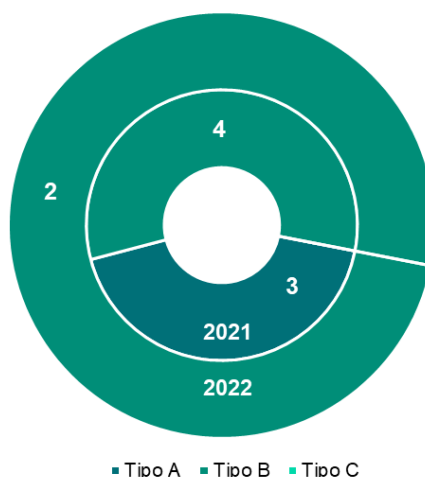
Nota: Tipificación del accidente según los daños que se generaron: **Tipo A** (Accidente solo con daños materiales), **Tipo B** (Accidente con heridos y sin fallecidos), y **Tipo C** (Accidente con fallecidos).

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

75. Entre tanto, en términos de la tipología de los accidentes registrados, durante el año 2022 se observó una reducción en el número de accidentes con personas heridas (tipo B) respecto de lo registrado en el año 2021, pasando de cuatro (4) a dos (2) personas heridas; de igual forma, en el caso del número de accidentes con daños materiales (tipo A), este se redujo pasando de tres (3) accidentes en el 2021 a ningún accidente en el 2022, 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 20 Accidentes según tipificación, periodo 2021-2022
(Expresado en número de accidentes)



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

VII.1. Análisis de los Estados Financieros

a) Estado de Resultados Integrales

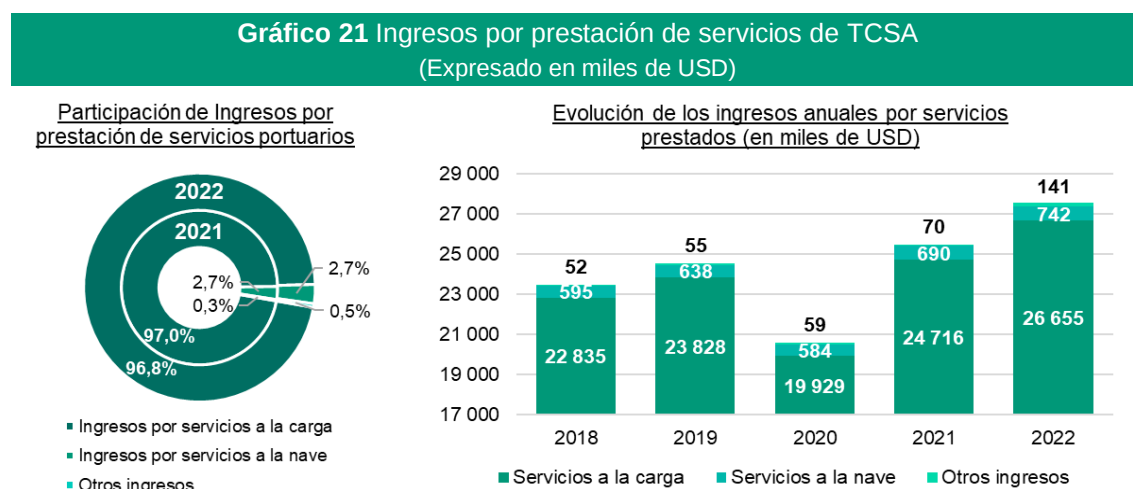
76. El Estado de Resultados Integrales de TCSA muestra el resumen de las operaciones de la Concesión considerando tanto los ingresos como los costos y gastos desembolsados durante un año en particular a efectos de determinar el resultado neto del ejercicio. Sobre el particular, en el siguiente cuadro se presentan los Estados de Resultados Integrales de la empresa correspondientes a los últimos 5 años (periodo 2018-2022).

Cuadro 6 Estado de Resultados Integrales, periodo 2018 - 2022 (Expresado en miles de USD)					
Año	2018	2019	2020	2021	2022
Ingresos de actividades ordinarias	23 482	24 521	20 572	25 476	27 538
Ingresos por servicios	23 430	24 466	20 513	25 406	27 397
Otros ingresos	52	55	59	70	141
Costos de operaciones	18 192	18 716	17 425	18 870	19 617
Ganancia bruta	5 290	5 805	3 147	6 606	7 921
Gastos de administración	1 098	1 053	1 014	1 068	1 299
Otros ingresos	13	-1	25	-141	-66
Ganancia de actividades de operación	4 205	4 751	2 158	5 397	6 556
Costo financiero neto	6 630	5 602	5 271	4 963	4 583
Ingresos financieros	534	101	43	20	83
Gastos financieros	7 144	5 694	5 295	5 126	4 604
Diferencia en cambio, neta	-20	-9	-19	143	-62
Utilidad antes de impuesto	-2 425	-851	-3 113	434	1 973
Impuesto a las ganancias	-611	-186	-1 020	432	2 495
Utilidad neta	-1 814	-665	-2 093	2	-522

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

77. Al respecto, en el caso particular del año 2022, se puede observar que TCSA facturó ingresos por la prestación de servicios por un monto de USD 27,5 millones, lo cual representa un incremento de USD 2,1 millones (+8,1%) respecto del ejercicio 2021. En cuanto a la participación de dichos ingresos, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el 2022 el 96,8% de estos correspondió a servicios a la carga, mientras que un 2,7% correspondió a servicios a la nave. Nótese que dichas participaciones, si bien mantienen la estructura observada en el 2021, presentan ligeros cambios para el año 2022, otorgándole un mayor peso al rubro de otros servicios en comparación al año 2021.



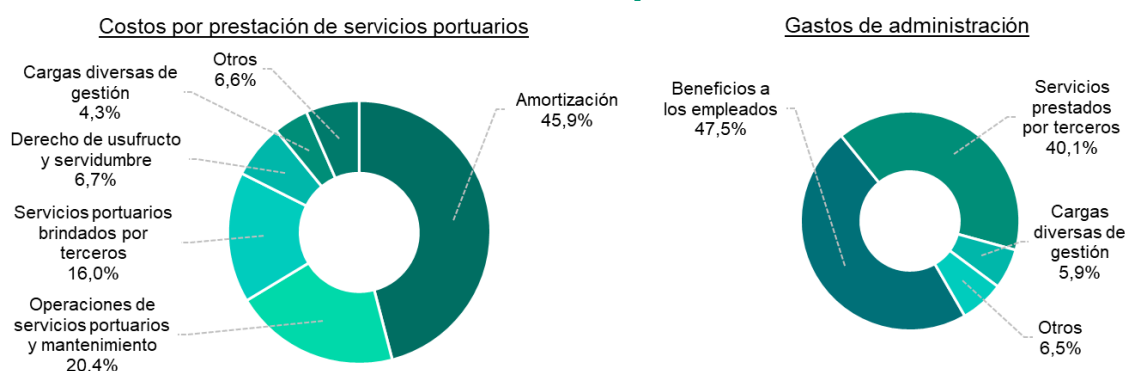
Fuente: Estados financieros auditados de Transportadora Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



78. Por otro lado, como se observa en el anterior gráfico, respecto a la evolución de los ingresos por servicios prestados, entre los años 2018 y 2022 se presenta una tendencia creciente sustentada principalmente por los mayores ingresos por servicios a la carga, los cuales presentaron una tasa de variación promedio anual de 3,9% en dicho periodo. Del mismo, en el caso de la evolución de los ingresos por servicios a la nave, si bien presenta una menor participación dentro de los ingresos totales de la empresa, entre los años 2018 y 2022 se observa una ligera tendencia creciente, reflejada en una tasa de variación anual promedio de +5,7%.
79. Respecto a los costos y gastos operativos, para efectos del presente análisis estos se pueden agrupar en: i) costos de prestación de servicios, y ii) gastos de administración. En el caso de los costos de prestación de servicios, como se detalló en el anteriormente, en el año 2022 estos ascendieron a USD 19,6 millones, lo cual representa un incremento de USD 747 mil (+3,96%) respecto de lo observado en el 2021. Cabe indicar que dichos costos representaron alrededor del 71,2% de los ingresos totales del ejercicio 2022.
80. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, en el año 2022 los costos de prestación de servicios se encontraron compuestos principalmente por amortización de intangibles (45,9%), operaciones de servicios portuarios y mantenimiento (20,4%) y servicios portuarios brindados por terceros (16,0%), ascendiendo dichas partidas en conjunto a USD 16,2 millones, lo cual representa un incremento de USD 647 mil (+4,17%) respecto de lo observado en el 2021.

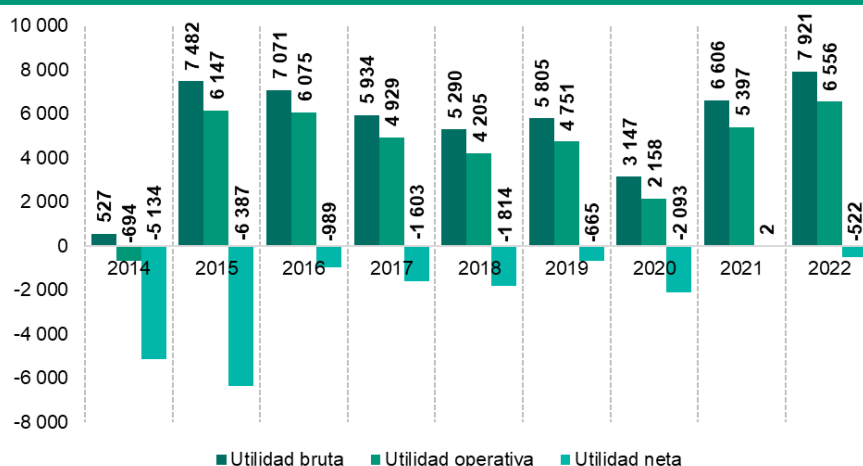
Gráfico 22 Composición de los costos y gastos operativos de TCSA, año 2022
(Expresado en términos porcentuales)



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

81. Por otro lado, en el caso de los gastos de administración, en el año 2022 estos ascendieron a USD 1,30 millones, lo cual representa un incremento de USD 231 mil (+21,63%) respecto de lo observado en el 2021. Cabe indicar que dichos gastos representaron alrededor del 4,72% de los ingresos totales del ejercicio 2022. Entre tanto, como se presentó en el gráfico anterior, en el año 2022 los gastos de administración se encontraron compuestos principalmente por Beneficios a los empleados (47,5%), Servicios prestados por terceros (40,1%) y cargas diversas de gestión (5,9%), ascendiendo dichas partidas en conjunto a USD 1,22 millones, lo cual representa un incremento de USD 220 mil (+22,11%) respecto de lo observado en el 2021.
82. Con relación a los resultados de la empresa, para efectos del presente análisis se destacan los siguientes conceptos: i) utilidad bruta, ii) utilidad operativa, y iii) utilidad neta. En el siguiente gráfico se presenta la evolución histórica de dichos conceptos para el periodo 2018-2022.

Gráfico 23 Evolución de los resultados de TCSA, periodo 2014-2022
(Expresado en miles de USD)



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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRÁN.

83. Respecto a la utilidad bruta de la empresa, esta se refiere a la diferencia entre los ingresos y costos totales. Así, la utilidad bruta de TCSA representaría el dinero obtenido por la empresa por la prestación de servicios luego de deducir los respectivos costos. Sobre el particular, como se puede apreciar en el anterior gráfico, si bien entre los años 2015 y 2020 la utilidad bruta de la empresa presentó una tendencia a la baja, en los dos últimos ejercicios la compañía ha mostrado una recuperación en sus resultados brutos, los cuales ascendieron a USD 7,92 millones en el año 2022, representando ello un incremento de USD 1,32 millones (+19,9%) respecto de lo observado en el 2021. Así, con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la utilidad bruta de TCSA entre los años 2015 y 2022 resulta equivalente a +0,82%, siendo ello explicado por el crecimiento observado en los ingresos totales de la empresa a lo largo de dicho periodo (+1,22% anual, en promedio).
84. Por otro lado, respecto a la utilidad operativa, esta se refiere a la ganancia obtenida por la empresa luego de deducir los gastos de administración, pero antes de descontar los gastos financieros e impuestos. Al respecto, como se puede apreciar en el gráfico anterior, la utilidad operativa de TCSA presenta una tendencia similar a la mostrada por la utilidad bruta entre los años 2015 y 2022, llegando a alcanzar en el año 2022 un total de USD 6,56 millones, lo cual representa un incremento de USD 1,16 millones (+21,5%) respecto de lo observado en el 2021. Con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la utilidad operativa de TCSA entre los años 2015 y 2022 resulta equivalente a +0,92%, siendo ello explicado por la reducción observada en los gastos de administración a lo largo de dicho periodo (-0,93% anual, en promedio) en comparación al crecimiento observado en la utilidad bruta de la empresa (+0,82% anual, en promedio).
85. Finalmente, respecto a la utilidad neta de TCSA, esta se refiere a la ganancia final que la empresa obtiene después de deducir todos los gastos, incluyendo los gastos financieros e impuestos; es decir, representa el beneficio que queda después de descontar todos los costos y gastos de la empresa. Sobre el particular, como se puede apreciar en el gráfico anterior, si bien desde inicios de la concesión la utilidad neta de TCSA ha venido presentando cifras negativas, en los últimos años estas han venido reduciéndose, logrando alcanzar una utilidad de USD 2 mil en 2021; no obstante, al cierre del año 2022, la empresa registró nuevamente una pérdida contable de USD 522 mil, lo cual representa una reducción de USD 524 mil respecto de lo observado en el 2021.
86. Así, con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la utilidad neta de TCSA entre los años 2015 y 2022 resulta equivalente a -30,08%, siendo ello explicado por la reducción sostenida en los costos financieros netos de la empresa a lo largo de dicho periodo, los cuales presentaron una variación promedio anual de -11,06%, en comparación al crecimiento observado en la utilidad operativa de la empresa (+0,92% anual, en promedio).



b) Estado de Situación Financiera

87. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio al cierre de un ejercicio contable. Sobre el particular, en el siguiente cuadro se presentan los Estados de Situación Financiera correspondientes a los últimos 5 años (periodo 2018-2022).

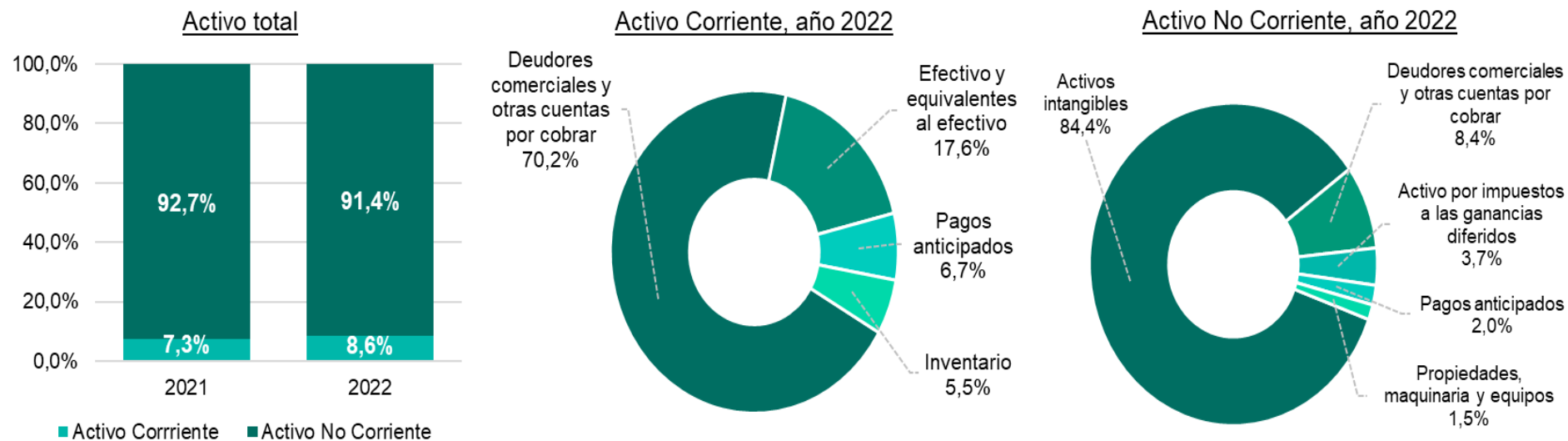
Cuadro 7 Estado de Situación Financiera, periodo 2018 - 2022 (Expresado en miles de USD)					
Año	2018	2019	2020	2021	2022
Efectivo y equivalentes al efectivo	4 934	784	3 538	1 137	1 364
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	3 619	3 925	3 008	4 644	5 452
Inventario	0	0	0	148	429
Activos por impuestos	919	249	476	746	0
Pagos anticipados	601	512	366	597	519
Total Activo Corriente	10 073	5 470	7 388	7 272	7 764
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	7 580	5 620	5 655	6 939	6 996
Otras inversiones, incluidos los derivados	288	0	0	0	0
Pagos anticipados	1 364	1 420	1 634	1 634	1 634
Propiedades, maquinaria y equipos	1 558	1 518	1 432	1 323	1 246
Activos intangibles	101 693	92 849	86 269	78 489	70 034
Activo por impuestos a las ganancias diferidos	2 272	3 279	4 299	3 867	3 086
Total Activo no Corriente	114 755	104 686	99 289	92 252	82 996
TOTAL ACTIVO	124 828	110 156	106 677	99 524	90 760
Préstamos	17 185	9 514	8 760	11 544	15 868
Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	1 246	1 448	1 451	1 392	2 839
Total Pasivo Corriente	18 431	10 962	10 211	12 936	18 707
Préstamos	83 144	76 606	75 971	66 091	52 078
Total Pasivo no Corriente	83 144	76 606	75 971	66 091	52 078
TOTAL PASIVO	101 575	87 568	86 182	79 027	70 785
Capital emitido	26 583	26 583	26 583	26 583	26 583
Capital adicional	12 682	12 682	12 682	12 682	12 682
Pérdidas acumuladas	-16 012	-16 677	-18 770	-18 768	-19 290
TOTAL PATRIMONIO	23 253	22 588	20 495	20 497	19 975
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	124 828	110 156	106 677	99 524	90 760

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

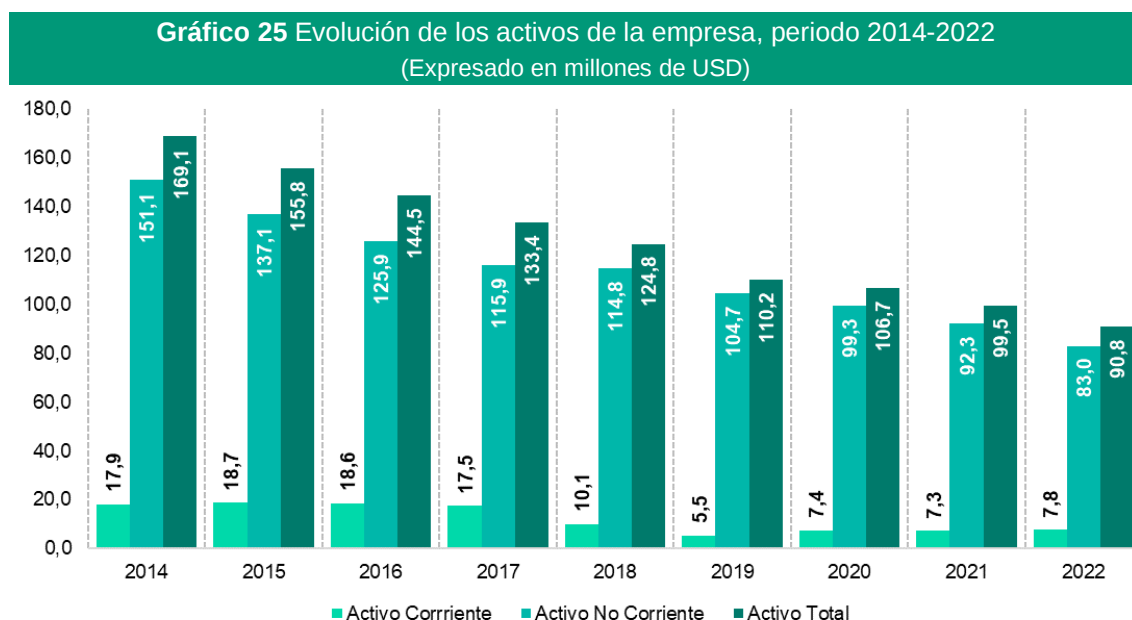
88. Al respecto, en el caso particular del año 2022, se puede observar que al cierre de dicho año los activos totales de TCSA ascendieron a USD 90,8 millones, lo cual representó una reducción de USD 8,8 millones (-8,8%) respecto de lo observado al cierre del año 2021. Dicho total se encontró compuesto en un 91,4% por activos no corrientes, mientras que el 8,6% restante lo conformaron los activos corrientes. Como se puede observar en el siguiente gráfico, en el caso de los activos corrientes, al cierre del 2022 estos se componían principalmente de Cuentas por cobrar, con una participación de 70,2%, seguido de Efectivo y equivalentes, con una participación de 17,6%, y Pagos anticipados, con una participación de 6,7%. Entre tanto, en el caso de los activos no corrientes, al cierre del 2022 estuvieron conformados principalmente por Activos intangibles, con una participación de 84,4%, en tanto que las Cuentas por cobrar presentaron una participación de 8,4%.

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



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

89. Respecto a la evolución histórica de los activos totales de TCSA, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2014 se presentó una tendencia decreciente sustentada en la reducción gradual de los activos no corrientes de la empresa, particularmente los activos intangibles, los cuales devienen del contrato de concesión suscrito con el Estado Peruano. Cabe indicar que la tasa de variación anual promedio de los activos totales entre los años 2014 y 2022 resulta equivalente a -7,5%, siendo ello explicado principalmente por la reducción observada en los activos intangibles a lo largo de dicho periodo (-8,4% anual, en promedio).

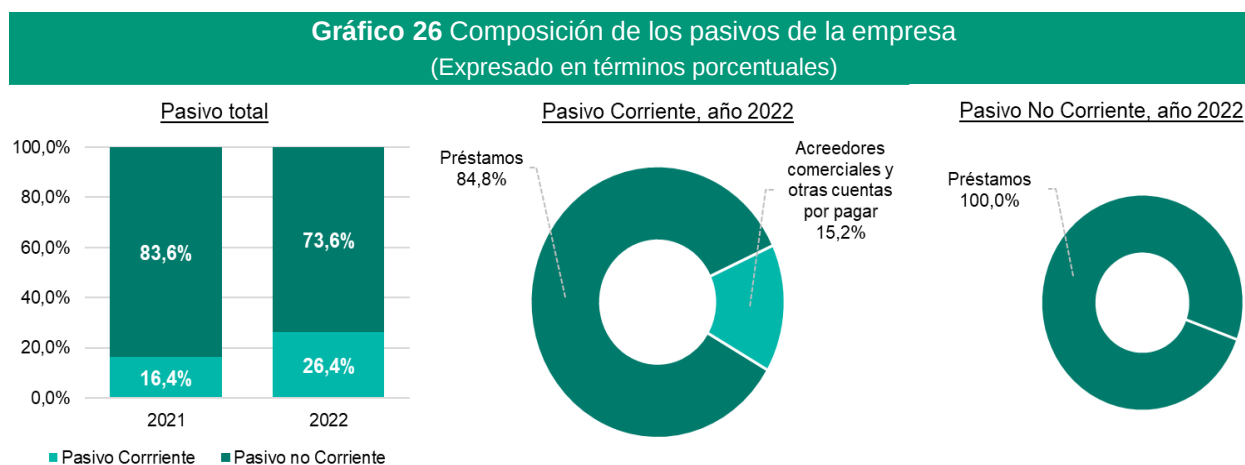


Nota: TCSA inició sus operaciones el 23 de mayo de 2014.

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

90. Por otro lado, con relación a los pasivos totales de TCSA, al cierre del año 2022 estos ascendieron a USD 70,8 millones, lo cual representó una reducción de USD 8,2 millones (-10,4%) respecto de lo observado al cierre del año 2021. Dicho total se encontró compuesto en un 73,6% por pasivos no corrientes, mientras que el 26,4% restante lo conformaron los pasivos corrientes. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, en el caso de los pasivos corrientes, al cierre del 2022 estos se conformaron de Préstamos, con una participación de 84,8%, seguido de Cuentas por pagar, con una participación de 15,2%. Entre tanto, en el caso de los pasivos no corrientes, al cierre del 2022 estuvieron compuestos en su totalidad por Préstamos (100%).

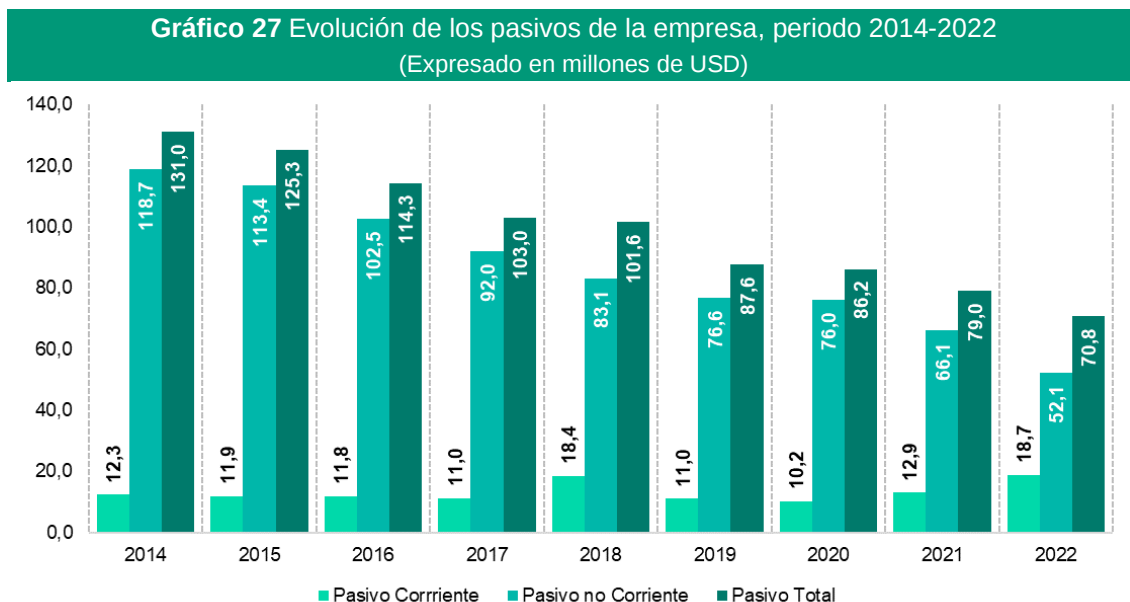


Fuente: Estados financieros auditados de Transportadora Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



91. Respecto a la evolución histórica de los pasivos totales de TCSA, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2014 se presenta una tendencia decreciente respaldada por los menores pasivos no corrientes de la empresa, particularmente los préstamos adquiridos por la empresa. Cabe señalar que la tasa de variación anual promedio de los pasivos totales entre los años 2014 y 2022 resultó equivalente a -7,4%, siendo ello explicado por la reducción observada en los pasivos no corrientes a lo largo de dicho periodo (-9,8% anual, en promedio).

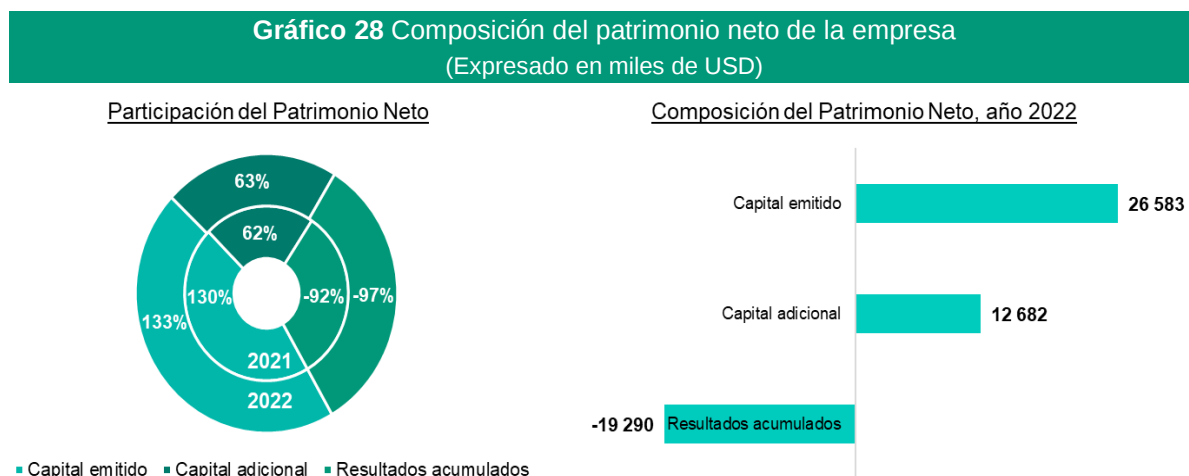


Nota: TCSA inició sus operaciones el 23 de mayo de 2014.

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

92. Finalmente, con relación al patrimonio neto de TCSA, al cierre del año 2022 este ascendió a USD 20,0 millones, lo cual representó una contracción de USD 522 mil (-2,5%) respecto de lo observado al cierre del año 2021. Como se puede observar en el siguiente gráfico, al cierre del 2022 el patrimonio neto de la empresa se encontró compuesto del capital emitido, que ascendió a USD 26,6 millones, el capital adicional, que ascendió a USD 12,7 millones, y de los resultados acumulados, que ascendieron a USD -19,3 millones.



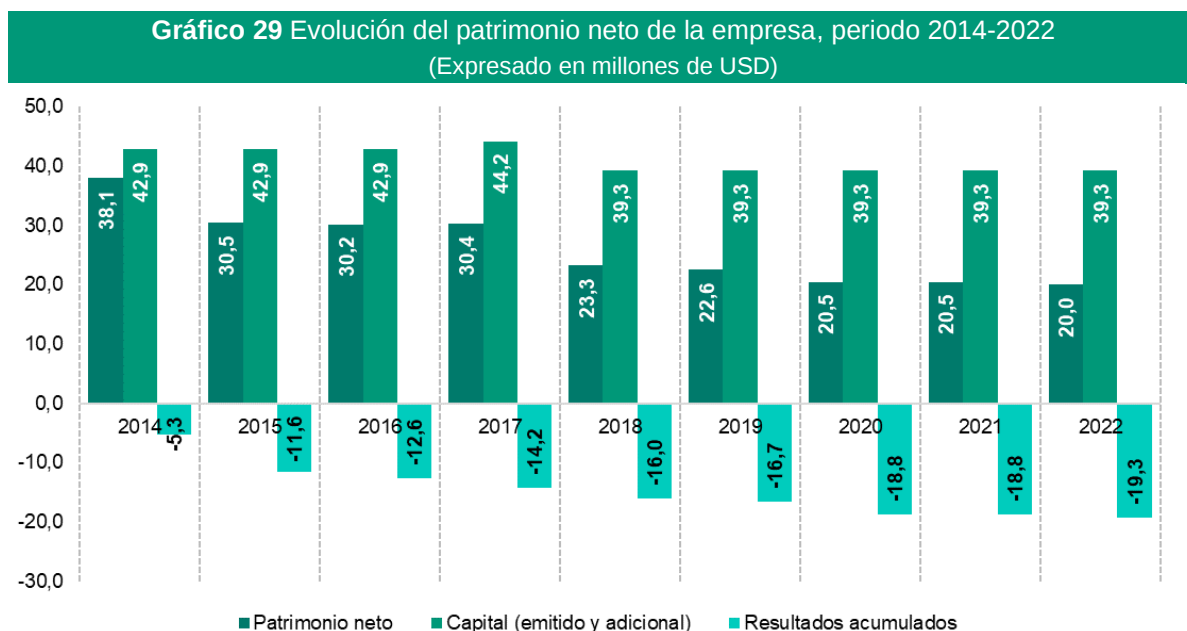
Fuente: Estados financieros auditados de Transportadora Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

93. Respecto a la evolución histórica del patrimonio neto de TCSA, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde inicios de la concesión dicho concepto presenta una tendencia decreciente como consecuencia de los resultados acumulados negativos que registra la empresa. En efecto, entre los años 2014 y 2022, el patrimonio neto de la empresa presenta una tasa de



variación anual promedio de -7,7%, en tanto que los resultados acumulados negativos cuentan con una tasa de variación anual promedio de 17,6% para similar periodo. Si bien el capital de la empresa se ha mantenido relativamente estable en el tiempo, la acumulación de pérdidas contables ocasiona que el patrimonio neto de la compañía se vea disminuida de manera sostenida.



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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.2. Análisis de ratios financieros

94. Los ratios financieros son medidas cuantitativas utilizadas para evaluar el rendimiento financiero de una empresa y su capacidad para cumplir con sus obligaciones. Asimismo, estas medidas pueden ayudar a evaluar la salud financiera de una empresa, identificar tendencias y tomar decisiones informadas sobre la inversión o gestión de una empresa. En tal sentido, para efectos del presente análisis, se harán uso de diversos ratios financieros para medir la liquidez, el endeudamiento y la rentabilidad de la empresa al cierre del año 2022.

a) Ratios de liquidez

95. Los ratios de liquidez se utilizan para evaluar la capacidad de la empresa para cumplir con sus obligaciones financieras a corto plazo. Estos ratios miden la capacidad de la empresa para pagar sus deudas a corto plazo (pasivos corrientes), como las cuentas por pagar y los préstamos, utilizando sus activos corrientes, como el efectivo o las cuentas por cobrar. Para evaluar la liquidez de TCSA en el año 2022 se considerarán el ratio de liquidez corriente o clásica, la prueba ácida y el ratio de liquidez absoluta, así como la medida del capital de trabajo, tal como se detalla en el siguiente cuadro. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran que la capacidad de cumplimiento de las obligaciones de corto plazo de la empresa se ha reducido en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, lo cual también puede evidenciarse con la disminución del monto de capital de trabajo de la empresa al cierre del año 2022.

**Cuadro 8 Ratios de liquidez, años 2021 y 2022**

Ratio	Fórmula	2021	2022
Liquidez corriente	Activo Corriente / Pasivo Corriente	0,562	0,415
Prueba ácida	(Activo Corriente - Inventarios - Activos por impuestos - Crédito por impuestos - Pagos anticipados) / Pasivo Corriente	0,447	0,364
Liquidez absoluta	Efectivo y Equivalentes al Efectivo / Pasivo Corriente	0,088	0,073
Capital de trabajo (miles de USD)	Activo Corriente - Pasivo Corriente	-5 664	-10 943

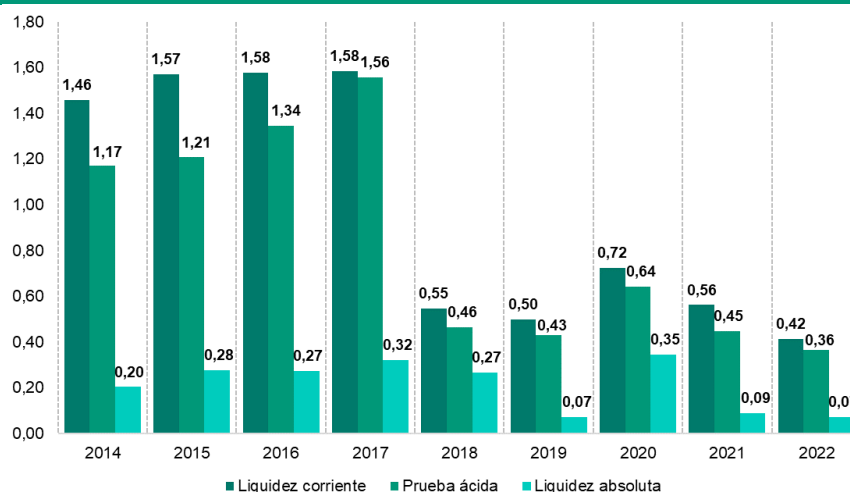
Fuente: Estados financieros auditados de Transportadora Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

96. En particular, al analizar el ratio de liquidez corriente para el año 2022 se aprecia que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa dispondría de USD 0,415 de activo corriente para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (0,562 en 2021). Al respecto, el valor del ratio obtenido para el 2022 se sustentó en el mayor incremento porcentual que presentó el pasivo corriente (+44,61% respecto del 2021) en comparación al incremento porcentual experimentado por el activo corriente (+6,77% respecto del 2021).
97. Por su parte, al analizar el ratio de prueba ácida, el cual se determina deduciendo de los activos corrientes a aquellas cuentas de activos que son menos rápidas de convertir en efectivo, tales como Inventarios, Activos por impuestos, Crédito por impuestos y Pagos anticipados, se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa dispondría de USD 0,364 de activos líquidos disponibles para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (0,447 en 2021). Sobre el particular, ello se sustenta en el menor incremento porcentual del activo corriente neto de las cuentas Inventarios, Activos por impuestos, Crédito por impuestos y Pagos anticipados (+17,90% respecto del 2021) en comparación al incremento porcentual del pasivo corriente (+44,61% respecto del 2021).
98. Del mismo modo, al analizar el ratio de liquidez absoluta, el cual se obtiene considerando únicamente los activos más líquidos de la empresa, esto es, la cuenta Efectivo y equivalentes al efectivo, se observa que, por cada dólar de pasivo corriente, la empresa solo dispondría de USD 0,073 de efectivo para cumplir con dichas obligaciones, siendo este ratio inferior a lo observado el año anterior (0,088 en 2021). Al respecto, ello se sustenta en el mayor incremento porcentual que presentó el pasivo corriente (+44,61% respecto del 2021) en comparación al incremento porcentual experimentado por la cuenta Efectivo y equivalentes al efectivo (+19,96% respecto del 2021).
99. Cabe indicar que, al analizar la evolución de estos ratios, se puede evidenciar una marcada tendencia decreciente a partir del año 2017, presentándose valores mínimos en el 2022, tal como se aprecia en el siguiente gráfico. Al respecto, dicha situación se sustenta en el traspaso de gran parte de las cuentas por cobrar corrientes a las cuentas por cobrar no corrientes desde el año 2018, reduciendo con ello la liquidez de corto plazo de la compañía, en tanto que los pasivos corrientes mantuvieron una tendencia al alza en el periodo 2017-2022, presentando picos en los años 2018 y 2022, lo cual se ve reflejada en una tasa de variación anual promedio de +11,1%.



Gráfico 30 Evolución de los ratios de liquidez, periodo 2014-2022



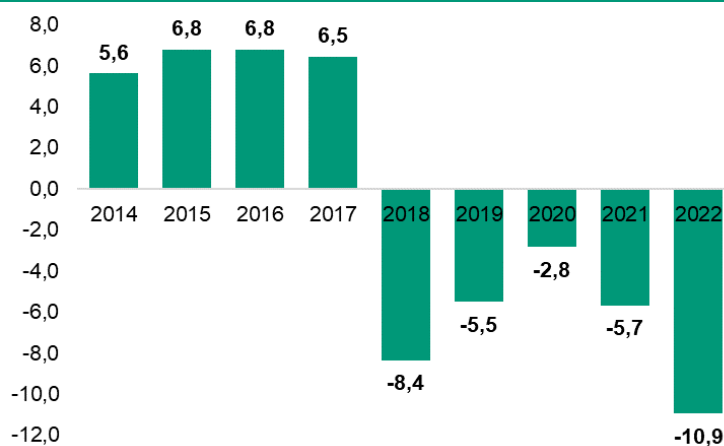
Nota: TCSA inició sus operaciones el 23 de mayo de 2014.

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

100. Por otra parte, respecto al capital de trabajo de la empresa, este se refiere a la cantidad de liquidez (activos corrientes) que posee la empresa para cubrir sus obligaciones de corto plazo (pasivos corriente), por lo que un capital de trabajo negativo no es una situación deseable ya que, además de indicar una falta de liquidez, puede afectar negativamente la capacidad para operar de la empresa. Así, de acuerdo con la información contable de TCSA, para el año 2022 se calcula un capital de trabajo de USD -10,9 millones, lo cual representó una contracción de USD 5,3 millones respecto de lo observado en el año 2021 (USD -5,7 millones).
101. Cabe indicar que lo analizado respecto a los ratios de liquidez guarda consistencia con la evolución del capital de trabajo de la empresa entre los años 2018 y 2022, el cual, si bien presentó cifras negativas en dicho periodo, ha mostrado fluctuaciones en sus montos anuales. Al respecto, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del capital de trabajo de la empresa desde inicios de la concesión. Nótese que para aquellos años donde el ratio de liquidez corriente fue superior a 1, el saldo del capital de trabajo resultó positivo, esto debido a que ambos indicadores relacionan el activo corriente con el pasivo corriente, de modo tal que, al contarse con un saldo de activo corriente superior al pasivo corriente, la empresa se encontrará en la capacidad de cumplir con sus obligaciones de corto plazo, es decir, dispondrá de una adecuada liquidez.

Gráfico 31 Evolución del capital de trabajo, periodo 2014-2022



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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



102. No obstante, la tendencia observada para el capital de trabajo entre los años 2018 y 2022 es decreciente, alcanzando un máximo de USD -2,8 millones en 2020, como resultado de los menores pasivos corrientes y mayores activos corrientes presentados en dicho ejercicio. Como se señaló anteriormente, dicha tendencia se debe al incremento de los pasivos corrientes de la empresa entre 2017 y 2022, contando con una variación promedio anual de +11,1%, mientras que los activos corrientes presentaron una reducción anual, en promedio, en torno al -15,0%.

b) Ratios de endeudamiento financiero

103. Los ratios de endeudamiento se utilizan para evaluar el nivel de deuda asumido por la empresa y su capacidad para cumplir con sus obligaciones financieras a largo plazo. Estos ratios comparan el nivel de deuda de la empresa (pasivos totales) con sus activos totales o con su patrimonio neto. Así, para evaluar el grado de endeudamiento financiero de TCSA en el año 2022 se considerarán el ratio Deuda/Patrimonio y el ratio de endeudamiento del activo, además de los indicadores de calidad de la deuda, autonomía financiera y solvencia, tal como se detalla en el siguiente cuadro. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran una disminución en el grado de endeudamiento asumido por la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, de modo tal que el respaldo de los activos totales a través del patrimonio neto se ha visto ligeramente incrementado. Asimismo, el endeudamiento de corto plazo (pasivos corrientes) presenta una mayor participación dentro del total de endeudamiento de la empresa, a diferencia de lo observado en el 2021, además de que, en comparación a dicho año, para el 2022 la empresa presenta una mejora en su autonomía financiera.

Cuadro 9 Ratios de endeudamiento, años 2021 y 2022			
Ratio	Fórmula	2021	2022
Deuda/Patrimonio	Pasivo Total / Patrimonio	3,856	3,544
Endeudamiento del activo	Pasivo Total / Activo Total	0,794	0,780
Calidad de la deuda	Pasivo Corriente / Pasivo Total	0,164	0,264
Autonomía financiera	Patrimonio / Pasivo Total	0,259	0,282
Solvencia	Activo Total / Pasivo Total	1,259	1,282

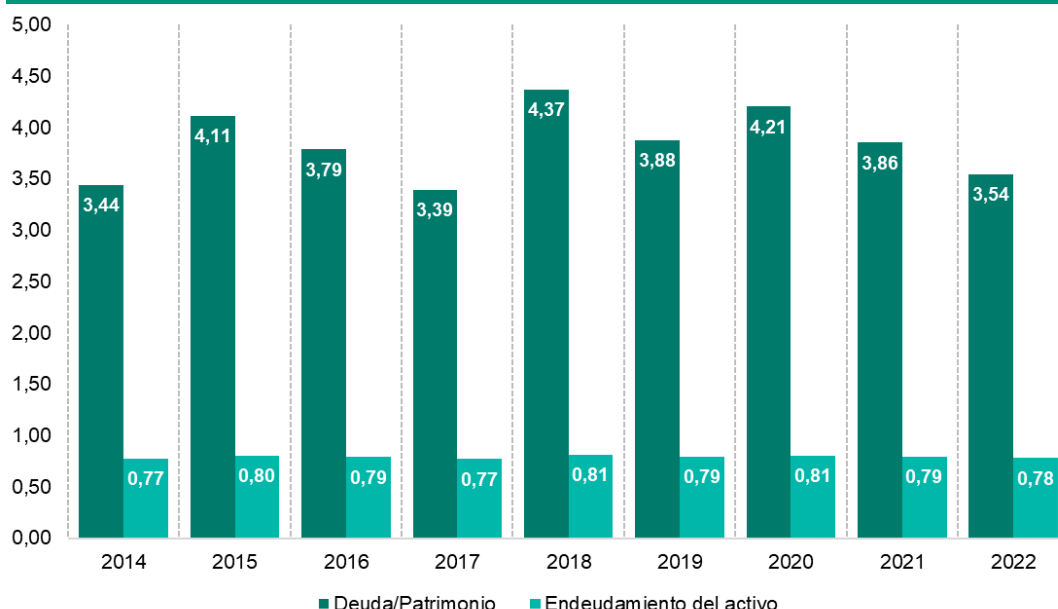
Fuente: Estados financieros auditados de Transportadora Callao S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

104. En particular, al analizar el ratio Deuda/Patrimonio para el año 2022 se aprecia que la empresa posee alrededor de USD 3,544 de obligaciones con terceros por cada dólar de patrimonio, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (3,856 en 2021), lo cual muestra una mejora en la solidez financiera al reducirse su nivel de endeudamiento con fuentes externas. Al respecto, dicho resultado se debe a que, si bien al cierre del 2022 el patrimonio neto de la empresa presentó una reducción en sus niveles respecto a lo registrado en el año 2021 (-2,5%), dicha reducción fue menor experimentada por el pasivo total, el cual se vio reducido en 10,4% respecto a lo registrado en el año 2021.
105. Por otra parte, la disminución en el nivel de obligaciones con terceros asumido por la empresa (pasivo total) al cierre del 2022 impacta en la forma en cómo se financia el activo total. Al respecto, al analizar el ratio de endeudamiento del activo, se aprecia que para el 2022 alrededor del 78,0% del activo total de la empresa se financió mediante fuentes externas, siendo dicho ratio menor al observado el año anterior (79,4% en 2021). Cabe resaltar que dicho resultado se sustenta en la reducción que experimentó el pasivo total al cierre del 2022 (-10,4% respecto a lo registrado en 2021), en comparación a lo observado en el activo total, el cual se vio reducido en un 8,8% respecto a lo registrado en el año 2021.
106. Cabe indicar que, al analizar la evolución histórica de estos ratios, se puede evidenciar una tendencia decreciente en ambos casos desde el año 2018, tal como se muestra en el siguiente gráfico. Así, la situación observada al 2022 respecto a la dependencia de la empresa al financiamiento externo (pasivos totales) y a la mejora en el posicionamiento del capital propio



(patrimonio) dentro de la estructura de financiamiento de los activos totales se derivaría del comportamiento que ha presentado la empresa a lo largo de los últimos años, pasando de un ratio Deuda/Patrimonio de 4,37 en 2018 a 3,54 en 2022, lo que se traduce en una variación anual promedio de -5,1%, y un grado de endeudamiento del activo de 81% en 2018 a 78% en 2022, todo ello principalmente por el cumplimiento de la empresa con las obligaciones financieras adquiridas.

Gráfico 32 Evolución de los ratios de endeudamiento, periodo 2014-2022



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

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

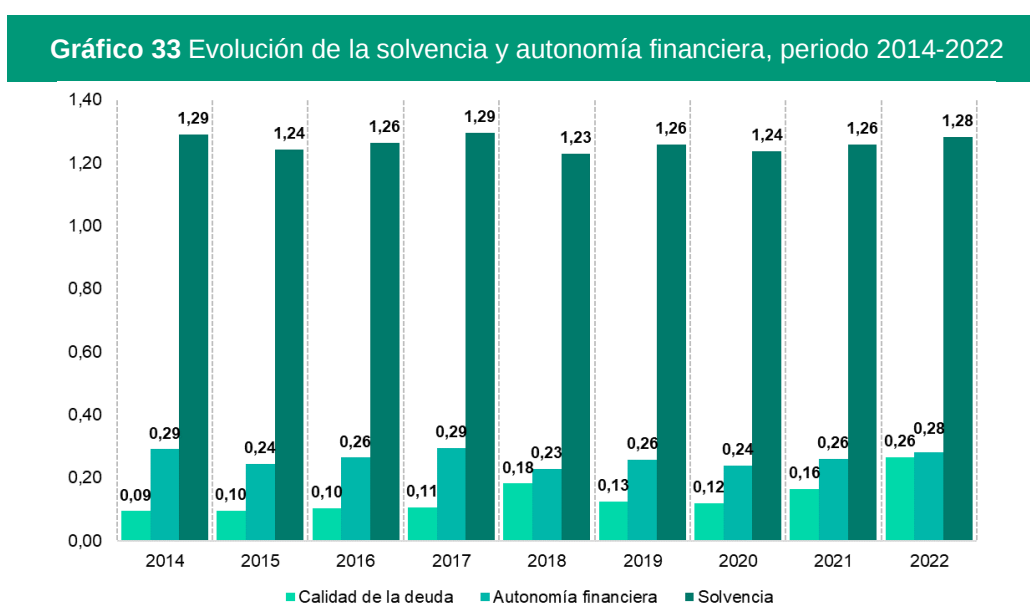
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

107. Un aspecto importante asociado al nivel de deuda asumido por la empresa está referido a su grado de exigibilidad en el corto plazo, para lo cual resulta oportuno evaluar su ratio de calidad de la deuda. Al respecto, dicho ratio compara las obligaciones de corto plazo (pasivos corrientes) contra el total de obligaciones adquiridas por la empresa (pasivos totales), de modo tal que se pueda determinar la proporción de deuda que se le puede exigir a la empresa en el corto plazo. Así, para el año 2022 se aprecia que el 26,4% del pasivo total de STI corresponde a pasivos corrientes, siendo dicha participación superior a la observada en el año anterior (16,4% en 2021), con lo cual se esperaría que una parte medianamente significativa de las obligaciones de pago de la empresa se liquiden en el corto plazo (generalmente en un año o menos).
108. Cabe indicar que si bien al cierre del 2022 el pasivo total presentó una reducción en sus niveles respecto a lo registrado en el año 2021 (-10,4%), el pasivo corriente presentó un mayor incremento porcentual (+44,6%), esto debido a un incremento en la parte corriente de las obligaciones financieras (préstamos) de la empresa para el año 2022, ocasionando con ello que el ratio de calidad de la deuda se incremente conforme a lo comentado previamente.
109. Por lo señalado anteriormente, el comportamiento de la empresa respecto al nivel de deuda asumido por esta al cierre del 2022 la sitúa en un mejor nivel de autonomía financiera respecto de lo observado en los últimos años. En efecto, al analizar el ratio de autonomía financiera para el 2022 se aprecia que, por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 0,28 de patrimonio, siendo dicho ratio superior a lo observado el año anterior (USD 0,26 en 2021). Al respecto, dicho resultado se debe a que, al cierre del 2022, el patrimonio neto se vio reducido en menor medida que el pasivo total, mostrando tasas de variación porcentual de -2,5% y -10,4%, respectivamente, ello en comparación a lo registrado en el año 2021.
110. De igual forma, al evaluar el ratio de solvencia de la empresa, para el 2022 se aprecia que, por cada dólar de pasivo total, la empresa posee alrededor de USD 1,282 de activo total, siendo



dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (USD 1,259 en 2021), lo cual significa que la empresa posee activos para cubrir la totalidad de sus obligaciones con terceros (pasivos totales), siendo que su capacidad para pagar sus deudas mejoró ligeramente en comparación con el año anterior. Cabe indicar que tal resultado se debe a que, al cierre del 2022, el pasivo total de la empresa presentó una variación porcentual de -10,4% respecto a lo registrado en el año 2021, en tanto que los activos totales mostraron una variación porcentual de -8,8% respecto al 2021.

111. En el siguiente gráfico se presenta la evolución del ratio de solvencia y autonomía financiera de la empresa desde inicios de la concesión. Al respecto, nótese que desde el año 2018 ambos indicadores presentan una ligera tendencia creciente, ello en la medida que el pasivo total de la empresa se mantuvo a la baja durante dicho periodo como producto del cumplimiento de las obligaciones financieras de largo plazo adquiridas por la empresa, lo cual puede ser evidenciado observando la evolución anual de los valores del ratio de calidad de la deuda, que pasaron de 0,18 en 2018 a 0,26 en 2022.



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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

112. Cabe indicar que el comportamiento histórico de los ratios señalados se explica en que, entre los años 2018 y 2022, el pasivo total de TCSA presentó una variación promedio anual de -8,6%, mientras que, para similar periodo, el activo total presentó una variación promedio anual de -7,7%, esto es, un ritmo de caída menor al de los pasivos, en tanto que el patrimonio neto de TCSA presentó un reducción anual promedio de 3,7%, reforzando así la menor dependencia de la empresa en el tiempo en cuanto al financiamiento externo de sus activos.

c) Ratios de rentabilidad

113. Los ratios de rentabilidad se utilizan para evaluar el rendimiento financiero de la empresa en términos de las ganancias que genera en relación con los costos y los activos utilizados para generar tales ganancias. Así, estos ratios son empleados para medir la capacidad de la empresa para generar ingresos y beneficios en comparación con los recursos invertidos. Para evaluar la rentabilidad de TCSA en el año 2022 se considerarán los márgenes bruto, operativo y neto, así como el margen EBITDA y los indicadores ROE y ROA, tal como se detalla en el siguiente cuadro.



Cuadro 10 Ratios de rentabilidad, años 2021 y 2022

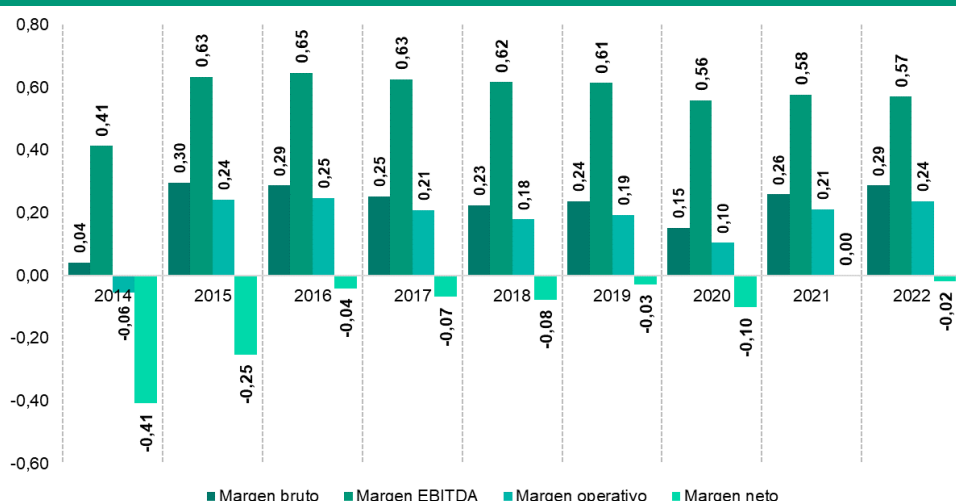
Ratio	Fórmula	2021	2022
Margen bruto	Utilidad Bruta / Ingresos Totales	0,259	0,288
Margen operativo	Utilidad Operativa / Ingresos Totales	0,212	0,238
Margen neto	Utilidad Neta / Ingresos Totales	0,000	-0,019
Margen EBITDA	(Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles) / Ingresos Totales	0,577	0,571
Return on equity (ROE)	Utilidad Neta / Patrimonio	0,0001	-0,026
Return on assets (ROA)	Utilidad Neta / Activo Total	0,00002	-0,006

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

114. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran una ligera mejoría en la rentabilidad de la empresa, en comparación a lo observado en el año 2021, tanto a nivel bruto como operativo, mientras que a nivel neto la situación se revierte. Asimismo, los indicadores ROE y ROA no presentan una buena posición en comparación al 2021, lo cual se traduce en una reducción en la rentabilidad de los accionistas y un empleo poco eficiente de sus activos para la generación de ganancias durante el ejercicio.
115. Sobre el particular, al analizar el margen bruto para el año 2022 se aprecia que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,288 de ganancia bruta luego de deducir los costos de prestación de servicios, siendo dicha ganancia superior a la percibida el año anterior (USD 0,259 en 2021); asimismo, al analizar el margen operativo, para el cual se deducen además los gastos de administración, se observa que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,238 de ganancia operativa, siendo dicho resultado superior al percibido el año anterior (USD 0,212 en 2021).
116. Cabe indicar que una situación opuesta se observa al analizar el margen EBITDA para el 2022, puesto que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de USD 0,571 de ganancia antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización, siendo dicha ganancia inferior a la percibida el año anterior (USD 0,577 en 2021). Del mismo modo, en el caso del margen neto, para el año 2022 se aprecia que, por cada dólar de ingreso percibido, la empresa registró alrededor de USD 0,019 de pérdida neta luego de deducir todos los costos y gastos del periodo, incluyendo los impuestos, siendo dicho resultado inferior al registrado el año anterior (USD 0,00 en 2021).
117. Al respecto, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde inicios de la concesión el margen neto por dólar de ingreso viene presentando cifras negativas, al tiempo que mantiene una tendencia decreciente, pasando de USD -0,25 en 2015 a USD -0,02 en el año 2022, lo cual se traduce en una tasa de variación anual promedio de -30,9%. Similar tendencia se puede apreciar en los márgenes bruto y operativo, que si bien han mantenido cifras positivas, entre los años 2015 y 2022 han presentado tasas de variación anual promedio de -0,40% y -0,29%, respectivamente.

Gráfico 34 Evolución de los márgenes de rentabilidad, periodo 2014-2022



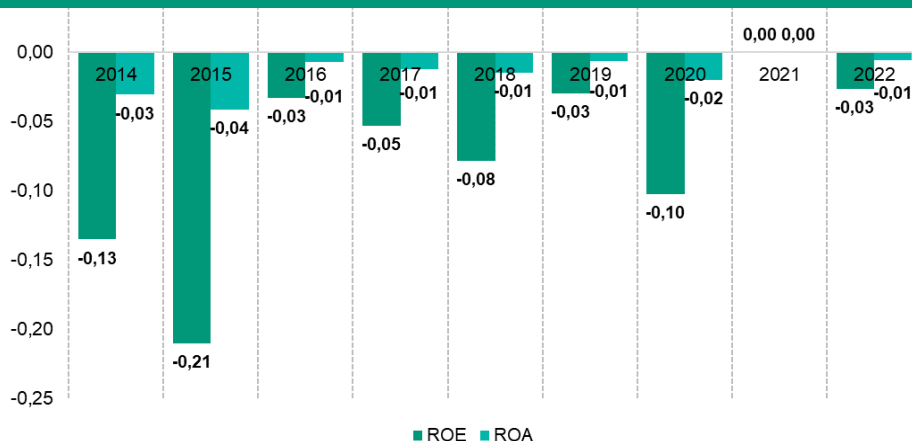
Nota: TCSA inició sus operaciones el 23 de mayo de 2014.

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

118. Finalmente, al analizar el ratio *return on equity* (ROE) de la empresa se aprecia que, al cierre del año 2022, se obtuvo alrededor de USD -0,026 de rendimiento sobre el capital invertido por los accionistas (patrimonio neto), siendo dicho rendimiento inferior al que fuese alcanzado el año anterior (USD 0,00 en 2021), lo cual indica una caída en la rentabilidad que se está obteniendo con los fondos que los accionistas han invertido en la empresa. Del mismo modo, si comparamos el rendimiento neto de la empresa con el total de activos que esta posee para llevar a cabo sus operaciones, esto es, el empleo del ratio *return on assets* (ROA), se aprecia que, al cierre del año 2022, los activos totales de TCSA obtuvieron un rendimiento de USD -0,006 por dólar de activo, siendo dicho rendimiento inferior al alcanzado en 2021 (USD 0,00), lo cual sugiere que la empresa fue menos eficiente en el uso de sus activos para generar ganancias en el ejercicio.
119. En el siguiente gráfico se presenta la evolución de los ratios ROE y ROA de la empresa desde inicios de la concesión. Nótese que ambos indicadores vienen presentando cifras negativas entre los años 2014 y 2022, siendo el ROE el que presenta un comportamiento más volátil a lo largo de los años, alcanzando un valor mínimo de -0,21 en el 2015 y un valor máximo de 0,00 en el 2021, en tanto que el ROA mantuvo una tendencia decreciente, cuyas cifras se mantuvieron entre -0,04 y 0,00. Así, a nivel histórico, el ROE y el ROA han presentado tasas de variación anual promedio de -25,7% y -24,5%, respectivamente, entre los años 2015 y 2022.

Gráfico 35 Evolución del ROE y ROA de la empresa, periodo 2014-2022



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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VIII. CONCLUSIONES

120. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Embarque de Concentrados de Minerales del Terminal Portuario del Callao para el año 2022, 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 2022, entre sus principales clientes se encontraron Trafigura Perú S.A.C., Minera Chinalco Perú S.A., Glencore Perú S.A.C., entre otros. Asimismo, con relación a las líneas navieras que recalaron en el terminal durante el año 2022, se observó que las empresas Trafigura Maritime Logistics y Horizon Shipping presentaron la mayor participación de carga movilizada, registrando el 40,9% y 25,6%, respectivamente.
- ii. En cuanto a las estadísticas de tráfico en el terminal, durante el año 2022 se atendieron un total de 164 naves, lo cual se traduce en una reducción del 1,8% respecto del año 2021, y se movilizó alrededor de 3,15 millones de toneladas de concentrados de minerales para exportación, significando un incremento del 2,7% respecto de lo registrado en el año 2021, siendo dicha carga representada, en su mayoría, por los concentrados de cobre (64,3%) y de zinc (26,6%).
- 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 2022 – mayo 2023 fue de +6,82%. En ese sentido, el 23 de mayo de 2022 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 2022, se contaban con catorce (14) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practica 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 2022 TCSA realizó pagos por un total de S/ 3,2 millones, cifra 10,8% superior a lo registrado en el año 2021 (S/ 312,3 mil más).
- vii. En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2022, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a dos (2), lo cual representó una reducción respecto al año anterior (7 accidentes en 2021). Cabe indicar que el total de dicho eventos correspondieron a accidentes con daños personales (heridos).
- viii. Respecto a la situación financiera de TCSA, al cierre del año 2022 se observa que, por un lado, la capacidad de cumplimiento de las obligaciones de corto plazo de la empresa se ha reducido en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, lo cual también puede evidenciarse con la disminución del monto de capital de trabajo de la empresa al cierre del año 2022.
- ix. Asimismo, los ratios financieros analizados muestran una disminución en el grado de endeudamiento asumido por la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, de modo tal que el respaldo de los activos totales a través del patrimonio neto se ha visto ligeramente incrementado. Además, el endeudamiento de corto plazo presenta una mayor participación dentro del total de endeudamiento de la empresa, a diferencia de lo observado



en el 2021, en tanto que, en comparación a dicho año, para el 2022 la empresa presenta una mejora en su autonomía financiera.

- x. Finalmente, la información financiera de TCSA para el 2022 presenta una reducción en la rentabilidad neta de la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2021, ello a pesar de que tanto a nivel bruto como operativo se observa una ligera mejoría en los márgenes alcanzados. Entre tanto, los indicadores ROE y ROA no presentan una buena posición en comparación al 2021, lo cual se traduce en una reducción en la rentabilidad de los accionistas y un empleo poco eficiente de sus activos para la generación de ganancias durante el ejercicio.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Transportadora Callao S.A. Terminal de embarque de concentrados de minerales en el Terminal Portuario del Callao			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao.	Cláusula 2.7.
2	Fecha de suscripción	28 de enero de 2011.	Contrato de Concesión.
3	Plazo de concesión	20 años.	Cláusula 4.1.
4	Factor de competencia	▪ Declaratoria de interés. ▪ Iniciativa privada.	Contrato de Concesión.
5	Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.9.
6	Tipo de contrato	DBOFT (Diseño, Construcción, Financiamiento, Operación y Transferencia).	Cláusula 1.15.32.
7	Adendas	Adenda 1: Suscrita el 14 de enero de 2014. Modificar la cláusula 9.6 relacionada al procedimiento de ejecución de la garantía mobiliaria sobre acciones y participación correspondiente a la participación mínima, así como la modificación del apéndice 1, 2, 3 y 4 del Anexo 1 respecto al área de la concesión. Asimismo, se modificó el tercer párrafo de la cláusula 12.1.	Adenda 1
8	Capital mínimo	USD 18 000 000,00.	Cláusula 3.3., inciso a)
9	Garantías a favor del concedente	▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de la Ejecución de la Obras:</u> - USD 18 millones. - Debe mantenerse en vigencia desde la fecha de suscripción del Contrato hasta la suscripción del Acta de recepción de las obras. ▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u> - USD 9 millones. - La garantía se otorga desde la suscripción del Contrato hasta 12 meses posteriores a la caducidad del Contrato.	Cláusula 9.2.1. Cláusula 9.2.2.
10	Garantías del concedente	El Concedente garantiza al Concesionario que le prestará el apoyo que fuere necesario para asegurar la debida protección de los bienes de la concesión, con el fin de garantizar la prestación ininterrumpida de los servicios sin perjuicio de la responsabilidad del Concesionario respecto de estos. En ningún caso, la referida garantía constituirá una garantía financiera.	Cláusula 9.1.
11	Garantías a favor de acreedores permitidos	▪ Para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, sobre lo siguiente: - Derecho de Concesión - Ingresos de la Concesión, netos de la retribución y del Aporte por Regulación. - Acciones o participaciones del Concesionario.	Cláusula 9.3.



Concesionario: Transportadora Callao S.A. Terminal de embarque de concentrados de minerales en el Terminal Portuario del Callao			
N°	Tema	Contenido	Ref.
12	Compromiso de inversión	Monto referencial de la inversión asciende a USD 120 millones, incluido IGV.	Declaración de interés de la iniciativa.
13	Obras a ejecutar	Obras y equipamiento mínimo: - Un muelle de 200 metros y 14 metros de profundidad, con capacidad para atender naves de una eslora referencial de 226 metros. - Faja transportadora. - Cargador lineal. - Torre de transferencia.	Anexo 4
14	Cierre financiero	El Concesionario deberá acreditar ante el Concedente, antes de los treinta (30) días calendario del inicio de la construcción de obras que cuenta con los fondos necesarios para el cumplimiento del calendario de ejecución de obras.	Cláusula 6.32.
15	Solución de controversias	▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje. Modalidades: - De conciencia. - De derecho: (i) Arbitrajes nacionales para controversias menores o iguales a USD 10 000 000,00, y (ii) Arbitrajes internacionales para controversias mayores a USD 10 000 000,00.	Cláusula 15.11. Cláusula 15.12.
16	Penalidades	▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: - Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre 0,8 y 400 UIT). - Régimen de bienes (entre 0,8 y 80 UIT). - Obras de infraestructura portuaria (entre 0,8 y 80 UIT). - Conservación de la Concesión (3,2 y 4 UIT). - Explotación de la Concesión (variable en función del IBTA o UIT). - Garantías (3,2 y 8 UIT). - Régimen de Seguros (0,5% del monto de la prima respectiva, 10% del monto del siniestro, entre 0,8 y 80 UIT). - Consideraciones Generales Socio Ambientales (0,8 Y 2,4 UIT). - Competencias Administrativas (8 UIT).	Cláusula XVIII Anexo 14
17	Causales de caducidad	▪ El Contrato se declarará terminado por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales: - Término por Vencimiento del Plazo. - Término por Mutuo Acuerdo. - Término por incumplimiento del Concesionario o Abandono. - Término por incumplimiento del Concedente. - Término por decisión unilateral del Concedente. - Término por fuerza mayor o caso fortuito. - Otras causales no imputables a las partes.	Cláusula 14.1.1. Cláusula 14.1.2. Cláusula 14.1.3. Cláusula 14.1.4. Cláusula 14.1.5. Cláusula 14.1.6. Cláusula 14.1.7.



Concesionario: Transportadora Callao S.A. Terminal de embarque de concentrados de minerales en el Terminal Portuario del Callao			
N°	Tema	Contenido	Ref.
18	Equilibrio económico-financiero	▪ Mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio económico-financiero, en caso de que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables en la medida que tenga exclusiva relación a aspectos económico-financieros vinculados a la variación de ingresos o costos de la Sociedad Concesionaria. ▪ El equilibrio será restablecido siempre que las condiciones anteriores hayan tenido implicancias en la variación de ingresos o la variación de costos, o ambos a la vez, relacionados a los Servicios Estándar. ▪ El Regulador establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre: a) Los resultados antes de impuesto resultante del ejercicio. b) El recalcule de los resultados antes de impuestos del mismo ejercicio aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurra como consecuencia de los cambios a los que se refiere la presente cláusula. ▪ Si el desequilibrio supera el 10% se procederá a restablecerlo otorgando una compensación a la Sociedad Concesionaria por el desequilibrio calculado; o viceversa, si el desequilibrio afecta al Concedente se compensará al mismo incrementando la Retribución en los montos resultantes.	Cláusula 8.23.
19	Pólizas de seguros	▪ Seguros personales para trabajadores. ▪ Seguros contra todo riesgo de Construcción y Montaje. ▪ Seguro de todo riesgo de obras civiles y terminadas. ▪ Seguro de responsabilidad civil general, contractual, extra-contractual, patronal.	Cláusula 10.3. Cláusula 10.4. Cláusula 10.5. Cláusula 10.6.
20	Inicio de operaciones	▪ La explotación solo podrá iniciarse si el concesionario ha cumplido con contratar y mantener la vigencia de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato de Concesión y de las pólizas de seguros que se exigen en el Contrato, de acuerdo con los plazos y condiciones establecidos en el mismo. ▪ La fecha de inicio de Explotación se computará a partir que la APN otorgue su conformidad con respecto a las obras, según lo previsto en el Expediente técnico.	Cláusula 8.12. Cláusula 8.13.
21	Niveles de servicio y productividad	▪ Durante la ejecución de la obra y hasta seis meses posteriores de suscrito el acto de recepción de obras, no se exigirá al concesionario el cumplimiento de los niveles de servicio y productividad. ▪ <u>Tiempo de espera de nave:</u> El tiempo de espera de cualquier nave no podrá exceder de cuatro (4) horas. ▪ <u>Tiempo de inicio de embarque de mercancía:</u> El concesionario dispondrá de tres (3) horas desde el momento que el buque esté atracado al muelle. ▪ <u>Indicadores de productividad:</u> Rendimiento neto no menor de 1 600 toneladas hora. La metodología para la medición de los niveles de servicio y productividad será establecida por APN.	Anexo 3



Concesionario: Transportadora Callao S.A. Terminal de embarque de concentrados de minerales en el Terminal Portuario del Callao			
N°	Tema	Contenido	Ref.
22	Revisión y reajustes tarifarios	▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, el Regulador realizará la primera revisión de la Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio “RPI-X”, tanto para los servicios estándar como para los especiales con tarifa. Las siguientes revisiones de las tarifas máximas se realizarán cada cinco (05) años, siguiendo las normas y procedimientos establecidos en el RETA. ▪ Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos doce (12) meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el Regulador para dicho quinquenio (X será cero para los cinco (05) primeros años, contados desde el inicio de la explotación).	Cláusula 8.20.
23	Tarifas	▪ Hasta el quinto año las tarifas máximas ofertadas por el Concesionario no podrán superar: - Tarifa a la nave: USD 0,70/metro de eslora-hora. - Tarifa a la carga: USD 6,97/tonelada embarcada.	Anexo 5
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:	2014-2022

a. Tráfico										
Indicador	Unidad de medida	2014 ^{1/}	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Naves atendidas	Unidades	89	185	201	181	179	168	153	167	164
Carga total atendida	Toneladas	1 651 393	3 275 226	3 169 617	2 941 159	2 897 205	2 991 960	2 506 035	3 069 340	3 152 188
Carga por tipo de operación:										
Exportación	Toneladas	1 651 393	3 275 226	3 169 617	2 941 159	2 897 205	2 991 960	2 506 035	3 069 340	3 152 188
Carga por tipo de producto:										
Graneles sólidos - Mineral	Toneladas	1 651 393	3 275 226	3 169 617	2 941 159	2 897 205	2 991 960	2 506 035	3 069 340	3 152 188
Zinc	Toneladas	717 783	1 503 468	1 302 734	1 154 524	1 011 080	1 156 063	949 128	1 019 143	838 946
Cobre	Toneladas	702 784	1 293 492	1 371 704	1 505 593	1 638 080	1 535 456	1 328 106	1 747 010	2 027 984
Plomo	Toneladas	230 827	441 961	455 969	281 042	248 045	295 575	224 493	238 191	134 970
Otro	Toneladas	0	36 305	39 210	0	0	4 866	4 308	64 996	150 289

b. Ingresos operativos ^{2/}										
Concepto	Unidad de medida	2014 ^{1/}	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Servicio en función a la nave	En USD	421 097	573 582	569 009	547 085	594 166	630 915	582 106	689 122	741 600
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	26 655 669
Otros servicios	En USD	10 931	68 621	58 834	62 860	64 984	88 162	60 726	93 516	132 253
Total	En USD	12 636 797	25 319 365	24 596 154	23 536 167	23 453 106	24 558 584	20 233 832	25 498 693	27 529 522

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

Cinthya López Vásquez – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
María Alejandra Mendez Vega - Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Segundo Mio Cortez – Asistente
Haybi Micaela Guillén Delgado – Practicante
Jhonatan Jose David Ccallo Ccari – Practicante
Renato Castañeda Portocarrero – Practicante