

2014

Informe de Desempeño de la Concesión del Terminal Portuario de Matarani



GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONOMICOS

Contenido

RESUMEN EJECUTIVO.....	4
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	6
II. SERVICIOS PRESTADOS	8
III. HECHOS DE IMPORTANCIA.....	10
IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO	11
IV.1. TRÁFICO DE NAVES	11
IV.2. TRÁFICO DE CARGA	11
V. DESEMPEÑO OPERATIVO	17
PERMANENCIA DE NAVES	17
RENDIMIENTO DE OPERACIONES POR TIPO DE CARGA	17
OCUPACIÓN DE AMARRADEROS	18
VI. EVOLUCIÓN DE TARIFAS.....	19
VI.1. TARIFAS REGULADAS.....	19
VI.2. CARGOS DE ACCESO	20
VII. INVERSIONES	21
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS	22
IX. PAGOS AL ESTADO.....	26
ANEXO.....	27

Cuadros

Cuadro N° 1 SERVICIOS PRESTADOS EN EXCLUSIVIDAD	8
Cuadro N° 2 CONTRATOS DE ACCESO SUSCRITOS CON USUARIOS INTERMEDIOS EN EL TPM	9
Cuadro N° 3 RENDIMIENTO DE OPERACIONES POR TIPO DE CARGA	18
Cuadro N° 4 TARIFARIO DE SERVICIOS REGULADOS 2013-2014	19
Cuadro N° 5 ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES	23
Cuadro N° 6 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	24
Cuadro N° 7 RATIOS FINANCIEROS	25
Cuadro N° 8 PAGOS AL ESTADO	26

Gráficos

Gráfico N° 1 TRÁFICO DE NAVES 2003-2014	11
Gráfico N° 2 TRÁFICO DE CARGA 2003- 2014.....	11
Gráfico N° 3 TRÁFICO DE CARGA SEGÚN TIPO DE OPERACIÓN 2003 – 2014.....	12
Gráfico N° 4 TRÁFICO DE CARGA BOLIVIANA 2003 - 2014.....	12
Gráfico N° 5 TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL 2005 - 2014	13
Gráfico N° 6 TRÁFICO DE CARGA LÍQUIDA A GRANEL 2005 - 2014.....	14
Gráfico N° 7 TRÁFICO DE CARGA FRACCIONADA 2005 - 2014.....	14
Gráfico N° 8 TRÁFICO DE CARGA CONTENEDORIZADA 2003 - 2014.....	15
Gráfico N° 9 TRÁFICO DE CARGA RODANTE 2012 - 2014.....	15
Gráfico N° 10 PERMANENCIA DE NAVES 2007-2014	17
Gráfico N° 11 OCUPACIÓN DE AMARRADEROS 2007-2014	18
Gráfico N° 12 INGRESOS PORTUARIOS 2011-2014	22

Ilustraciones

Ilustración N° 1: TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI	7
Ilustración N° 2: SERVICIOS PORTUARIOS PRESTADOS EN TPM	8

INFORME DE DESEMPEÑO 2014

TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI



Resumen Ejecutivo

El 17 de agosto de 1999, se firmó el Contrato de Concesión entre el Estado Peruano y la empresa Terminal Internacional del Sur S.A (en adelante, TISUR), para la construcción, conservación y explotación del Terminal Portuario de Matarani (en adelante, TPM). Este puerto está ubicado en la parte sur del Perú, en la provincia de Islay, región Arequipa.

El área de influencia del TPM comprende las regiones de Arequipa, Cusco, Tacna, y las zonas central y oriental de Bolivia. El puerto está conectado a dos carreteras –Panamericana Sur e Interoceánica Sur–, así como al Ferrocarril del Sur, lo que le permite una amplia cobertura interregional y binacional.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Terminal Internacional del Sur S.A.
Accionistas de la Concesión	Santa Sofía Puertos S.A.: 99,99% Calixto Romero Seminario: 0,01%
Tipo de Concesión	Autosostenible
Factor de competencia	Mayor pago inicial al Estado.
Inversión comprometida	Mejoras obligatorias: USD 6,042 millones (Incluye IGV) Mejoras eventuales: USD 9,180 millones (Incluye IGV) Mejoras voluntarias: USD 15,750 millones (Incluye IGV)
Inversión realizada al 2014	USD 79,6 millones (Incluye IGV)
Inicio de la Concesión	17 de agosto de 1999
Vigencia de la Concesión	30 años
Número de Adendas	2

Este terminal está diseñado para el manejo de carga contenedorizada y carga general (metales, granos, fertilizantes, químicos, entre otros). Durante la vigencia de la concesión, TISUR deberá realizar una inversión de USD 6,7 millones¹ (incluido IGV), distribuida en mejoras obligatorias y eventuales; adicionalmente, el Concesionario podrá realizar inversiones en mejoras voluntarias.

El 2014 TISUR invirtió en obras de mejoras voluntarias. Por un lado, se invirtió en las áreas de puerta 4, zona 11 y la adecuación del sector A5 para concentrados; adicionalmente se tiene en ejecución la mejora voluntaria denominada "Sistema de recepción, almacenamiento, embarque de concentrados,

¹ Compromiso de inversión a la firma del Contrato de Concesión.

de mineral y amarradero, "F" en la bahía de Islay por un monto de USD 186 millones (Incluido IGV). La inversión acumulada a diciembre de 2014 asciende a USD 79,6 millones.

En el mismo periodo, el TPM atendió 408 naves, las que movilizaron un total de 3,4 millones de toneladas de carga, siendo la más representativa la carga de exportación (45%); además, movilizó 12,7 miles de TEUs. Esto permitió a TISUR alcanzar ingresos por un monto de USD 43,7 millones.

Al analizar el desempeño de los principales indicadores operativos del TPM en el 2014, se observa que el Concesionario incrementó la ocupación del amarradero, pasando de 54% a 62%; encontrándose dentro de márgenes óptimos de ocupación. Por otro lado, el movimiento de contenedores se incrementó de 20 a 23 contenedores por hora mientras el rendimiento de embarque de minerales se incrementó de 1 229 TM/hora a 1 346 TM/hora.

La información financiera indica que TISUR registró ganancias netas por un monto que asciende a USD 11,3 millones, monto superior en 27,0% respecto al 2013. En ese sentido, a través del Estado de Situación Financiera, se puede observar que la empresa ha incrementado sus activos totales en 91,8%, pasando de USD 106 millones en el 2013 a USD 204 millones en el 2014, a consecuencia del incremento de los activos intangibles.

Asimismo, se observa que el Concesionario financia, principalmente, sus operaciones con deuda (aproximadamente en un 53%); y que ha ganado capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos. Los ratios de rentabilidad (Margen operativo y neto) han incrementado debido al mayor incremento de los ingresos pese al incremento de gastos operativos.

Finalmente, durante el 2014 el monto pagado por concepto de retribución al Estado y aporte por regulación ascendió a S/. 9,4 millones y S/.1,8 millones, respectivamente, lo que representó un incremento de 81% en ambos conceptos con respecto al año anterior.

INFORME DE DESEMPEÑO 2014

TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI



I. Principales Características del Contrato de Concesión

1. El Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del TPM, fue suscrito el 17 de agosto de 1999 entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y TISUR y tiene una vigencia de 30 años².
2. El 25 de julio de 2001 se suscribió la Adenda N° 1, la cual modificó la propuesta técnica del Contrato (Anexo D). Asimismo, se modificaron los formatos relacionados a las mejoras obligatorias (Formato 5.5.1 Anexo 5.5 A y Anexo 5.5.2 A) y mejoras eventuales (Formato 5.5.5 Anexo 5.5 BII y Anexo 5.5.6 BII).
3. Posteriormente, el 24 de julio de 2006 se firmó la Adenda N°2, la cual tuvo como finalidad modificar e incluir cláusulas relacionadas al tratamiento de las inversiones no previstas inicialmente en el Contrato de Concesión (mejoras voluntarias), la introducción de precisiones con respecto al título de propiedad de la Concesión, y el establecimiento del mecanismo regulatorio y reglas aplicables a la revisión de las tarifas máximas.
4. Finalmente, el 28 de octubre de 2013 se firmó la Adenda N°3, la cual tuvo como finalidad incorporar a la Concesión en área acuática adyacente al área de reserva y la retribución especial derivada de la inclusión de dicha área en el contrato de concesión.

² La cláusula 3.2 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario podrá solicitar al Concedente la prórroga de la vigencia de la Concesión. En ningún caso el plazo de la Concesión sumado al plazo de cualquier prórroga de la Concesión podrá exceder un máximo de 60 años.

Ilustración N° 1: TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI



5. El Contrato de Concesión establece tres tipos de inversiones: (i) Mejoras Obligatorias, las cuales fueron realizadas durante los primeros cinco años de la Concesión (culminadas en agosto de 2004); (ii) Mejoras Eventuales, estas mejoras están sujetas al cumplimiento de las condiciones denominadas *triggers*; y (iii) Mejoras Voluntarias, estas obras fueron incorporadas en la Adenda 2 al Contrato de Concesión y tienen por objetivo la atención de nuevas demandas y la optimización de las operaciones del TPM.
6. La inversión acumulada a diciembre de 2014 asciende a USD 79,6 millones (Incluye IGV), este monto incluye la inversión en mejoras obligatorias, mejoras eventuales, y mejoras voluntarias
7. Conforme a la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario podrá aplicar para los servicios que presta bajo régimen de regulación, niveles tarifarios por debajo de las tarifas máximas establecidas en el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión, de conformidad con sus políticas comerciales y con las normas que regulan su funcionamiento.
8. Adicionalmente, en el caso de revisión de las tarifas máximas, se aplicará el mecanismo regulatorio conocido como RPI-X³. Durante los 5 primeros años del periodo de vigencia de la Concesión, las tarifas máximas no serán modificadas. A partir de esta fecha, el Regulador revisará las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá durante los 5 años siguientes.
9. La cláusula 4.2 del Contrato de Concesión indica que el Concesionario deberá pagar un Canon como contraprestación al otorgamiento de la Concesión, el cual asciende al 5% de los ingresos brutos mensuales.
10. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación⁴.

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

⁴ Según lo dispuesto en la cláusula 4.3 del Contrato de Concesión.

II. Servicios prestados

11. El Contrato de Concesión otorga al Concesionario el derecho de explotar el Terminal Portuario y ser beneficiario de su aprovechamiento económico por la prestación de servicios portuarios. Estos servicios se clasifican en función a la nave y en función a la carga, de acuerdo al siguiente detalle:

Ilustración N° 2: SERVICIOS PORTUARIOS PRESTADOS EN TPM



12. Asimismo, los servicios portuarios pueden ser clasificados como regulados y no regulados. Los servicios regulados están asociados a una tarifa máxima⁵; mientras que los no regulados son aquellos que se brindan bajo un escenario de competencia o no se ha fijado una tarifa (aunque se preste en condiciones de exclusividad). Con respecto a lo anterior, los siguientes servicios se brindan en condiciones de exclusividad:

Cuadro N° 1 SERVICIOS PRESTADOS EN EXCLUSIVIDAD			
Servicios	Estado Regulatorio	Servicios	Estado Regulatorio
SERVICIOS A LA NAVE			
Amarre y desamarre	Regulado	Uso de amarradero	Regulado
SERVICIO A LA CARGA			
Uso de muelle			
Carga fraccionada	Regulado	Carga solida a granel	
Carga rodante	Regulado	- Granos	Regulado
Carga liquida a granel	Regulado	- Concentrados Cerro verde	Regulado
Contenedores	No regulado	- Resto de Concentrados	Regulado
Almacenaje		Manipuleo	
Cerro verde	No regulado	Contenedores	No regulado
Resto	No regulado	Cargas de Cerro Verde	No regulado
		Resto de cargas	No regulado
Tracción		Otros servicios	
Contenedores	No regulado	Servicios Varios	No regulado
Resto de cargas	No regulado		

⁵ Prestados exclusivamente por el Concesionario.

13. Cabe resaltar que en el TPM se prestan algunos servicios en condiciones de competencia intraportuaria⁶, estos servicios pueden ser prestados tanto por empresas terceras al operador como por el mismo operador. Así, el Contrato de Concesión permite a TISUR brindar los servicios de practicaaje, remolcaje, estiba/desestiba, entre otros, sin condiciones de exclusividad⁷. Actualmente, los servicios de estiba/desestiba son prestados por diversas empresas, entre las que se encuentra TRAMARSA, vinculada al Concesionario; sin embargo, los servicios de practicaaje y remolcaje son prestados únicamente por TRAMARSA.
14. Como se muestra en el siguiente cuadro, TISUR da cuenta de un significativo grado de integración vertical al participar directamente en la provisión de equipos y servicios de manipuleo de carga, consolidación y desconsolidación de carga y almacenamiento; así como, a través de TRAMARSA, empresa vinculada a TISUR, la cual provee los servicios de practicaaje, remolcaje, estiba y agenciamiento.

Cuadro N° 2
CONTRATOS DE ACCESO SUSCRITOS CON USUARIOS INTERMEDIOS EN EL TPM

TIPO DE SERVICIO	SERVICIO	PROVEEDOR
A la nave	Practicaaje	TRAMARSA
	Remolcaje	TRAMARSA
A la carga	Estiba y desestiba	Cargomar, Cosmos Agencia Marítima, Compañía Minera Ares, Facilidad Portuaria, Inversiones Canopus, J&R Servicios, Océano Agencia Marítima, Trabajos marítimos y Transuniversal Estibas.

Fuente: TISUR

⁶ La competencia intraportuaria es aquella que desarrollan las empresas que prestan servicios dentro de un puerto y que no tienen características de monopolio natural.

⁷ Los servicios de practicaaje y remolcaje están calificados como servicios esenciales, los mismos que se regulan mediante el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA).

III. Hechos de importancia

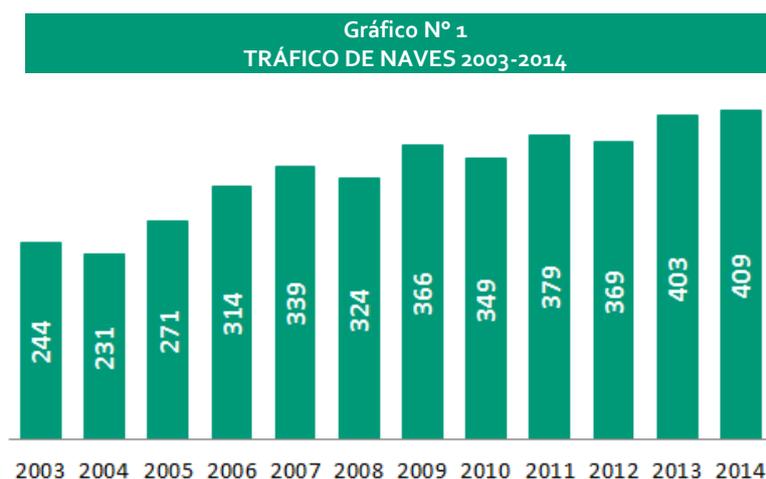
Opinión sobre propuesta de modificación al Contrato de Concesión (Adenda 3)

15. En el año 2014, TISUR ha iniciado las obras que corresponden a la mejora voluntaria denominada "Sistema de recepción, almacenamiento y embarque de minerales en la Bahía Islay – Amarradero F", obra que asciende a la suma de USD 186 millones.
16. Este gran proyecto permitirá atender los nuevos requerimientos de los proyectos de la compañía minera *Glencore – Xstrata (G-X)*, Las Bambas y Antapaccay y de la compañía minera Sociedad minera Cerro verde (SMCV), Cerro verde 1 (producción actual) y ampliación de la planta concentradora Cerro Verde 1. El avance de las obras al 31.Dic.14, se encontraba cercano al 36%, se estima culminar todo el proyecto a fines de Setiembre del año 2015.

IV. Evolución del tráfico

IV.1. TRÁFICO DE NAVES

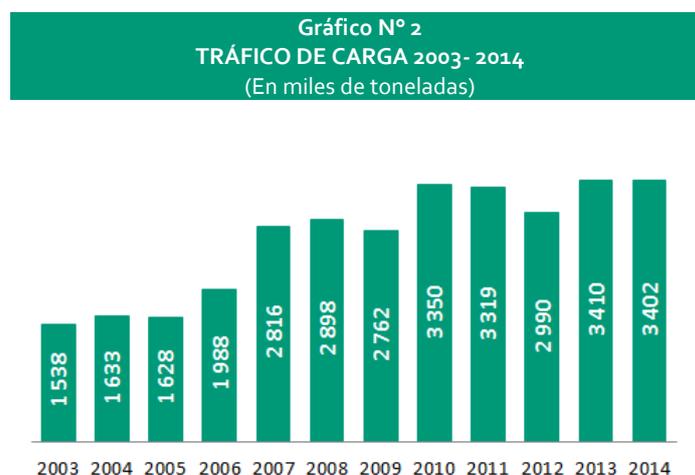
En el año 2014, TPM atendió 409 naves, 1,5% más que lo registrado el mismo periodo del año anterior. Al analizar la evolución del número de naves atendidas en los últimos 10 años, se observa que este se ha incrementado en 50,9%, a raíz del importante crecimiento del comercio internacional en la región Arequipa y regiones cercanas.



Fuente: TISUR

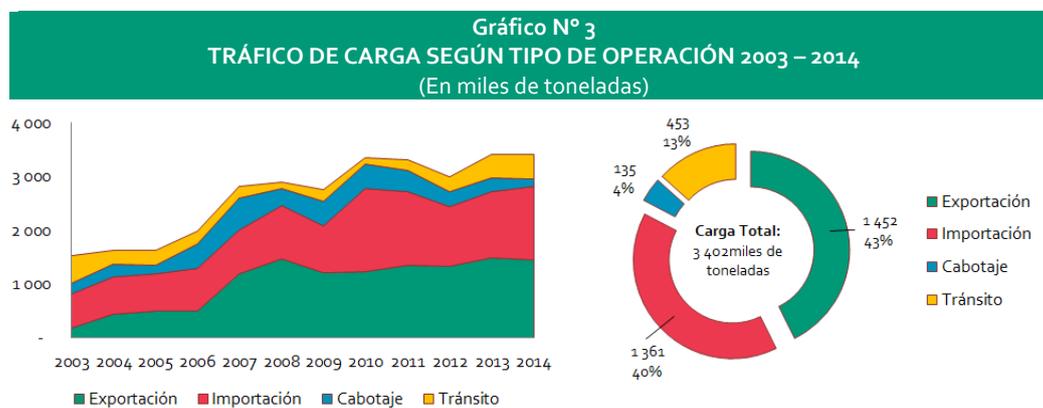
IV.2. TRÁFICO DE CARGA

17. Durante el periodo 2003-2012, el tráfico de carga en el TPM en 8,6% promedio anual. En el año 2014, TPM movilizó 3,4 millones de toneladas, resultado inferior en 0,24% a lo obtenido el año anterior. Asimismo, analizando la evolución del tráfico mensual de carga, se observa que setiembre fue el mes que transportó el mayor volumen de carga (9,9% del total).



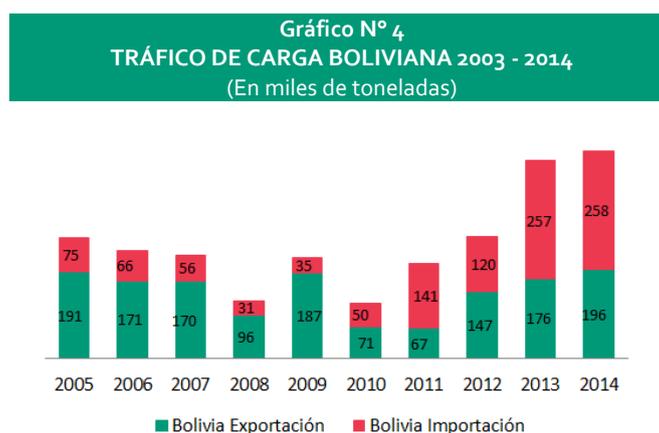
Fuente: TISUR

18. Al analizar el tráfico de carga según el tipo de operación, se observa que esta se encuentra concentrada en la carga de exportación (42,7%) e importación (40%), las cuales sufrieron variaciones diferentes respecto al 2013. Mientras las importaciones se han incrementado en un 11,2%, las exportaciones se redujeron en 3%, con respecto al 2013. Del mismo modo, la carga movilizada por operaciones de cabotaje y tránsito representaron el 4,0% y 13,3%, respectivamente.



Fuente: TISUR

19. La carga movilizada mediante el régimen de cabotaje pasó de 150 miles de toneladas en el año 2013 a 134 miles de toneladas en el año 2014, lo cual representa una disminución del 46%. De esta manera, se confirma la tendencia a la baja de la carga movilizada bajo este tipo de operación (en el 2012 descendió 31,1%).
20. Por otro lado, la carga en tránsito mostró un crecimiento de 5%, al pasar de 433 miles de toneladas en el 2013 a 453 miles de toneladas en el 2014. Este resultado se vio influenciado por el incremento de la carga boliviana de exportación, la que representa el 43,1% del volumen movilizado de este tipo de carga.

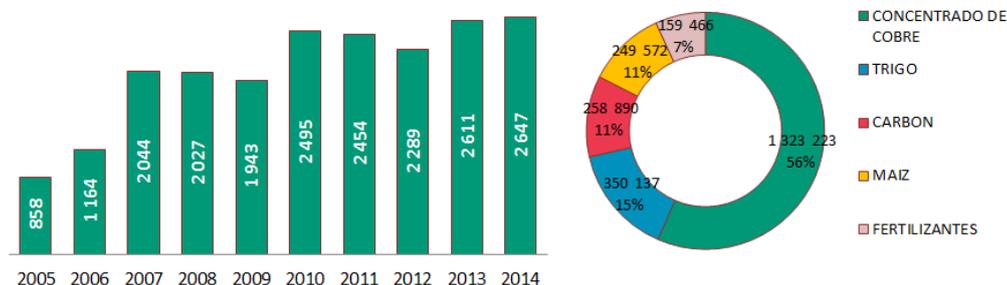


Fuente: TISUR

CARGA SÓLIDA A GRANEL

21. El volumen de carga sólida a granel movilizado en el TPM superó los 2,6 millones de toneladas, representando el 77,8% del total de carga del año 2014. Durante el periodo 2005-2014, este tipo de carga creció en promedio 13,2% al año.

Gráfico N° 5
TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL 2005 - 2014
(En miles de toneladas)



Fuente: TISUR

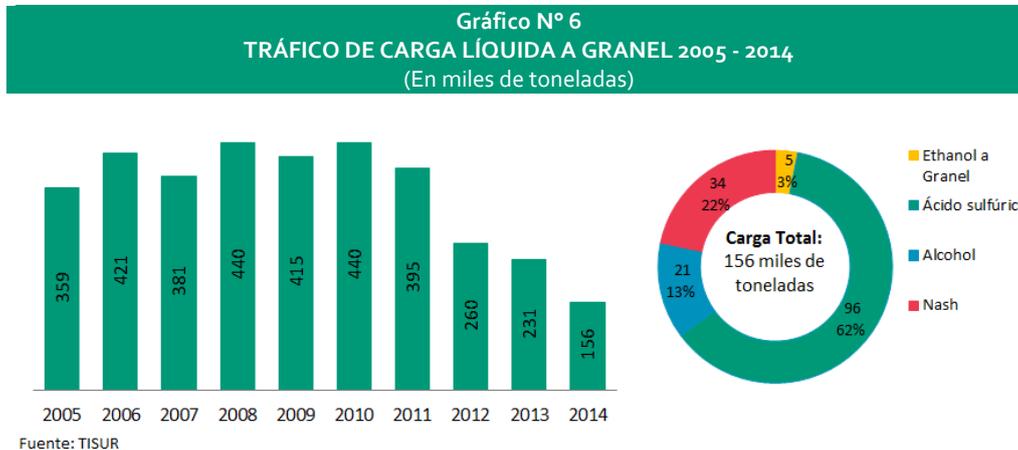
22. Este tipo de carga comprende tres grupos: (i) granos, (ii) concentrados de mineral y (iii) fertilizantes. En el caso de granos, los principales productos comercializados fueron el maíz, trigo y soya, los cuales participan con el 9,4%, 13,2% y 3,3% del total de carga sólida a granel movilizada en el año 2014, respectivamente. Por su parte, los minerales movilizados por el TPM fueron, básicamente, los concentrados de cobre (50%) y en menor volumen el carbón (9,8%). En tanto, los fertilizantes contribuyeron con el 6% del total de este tipo de carga.

CONCENTRADOS DE COBRE

23. En el año 2014, este producto alcanzó los 1,33 millones de toneladas movilizadas, esta cantidad fue ligeramente inferior en 2,4% a lo registrado en año anterior. Las empresas que movilizaron este producto fueron: la Sociedad Minera Cerro Verde (SMCV), Compañía Minera Antapaccay, Glencore Perú y Mercuria Perú las cuales transportan el 59,1%, 39,1%, 1,0% y 0,9% del total de este producto, respectivamente.

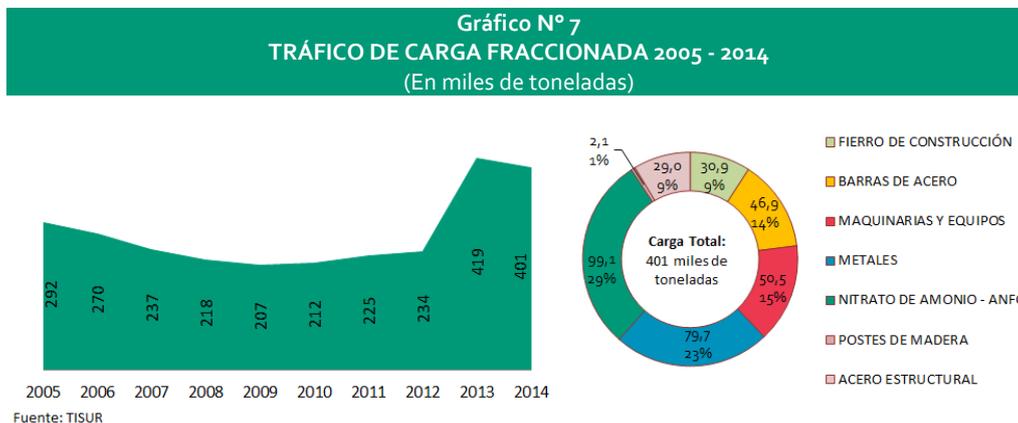
CARGA LÍQUIDA A GRANEL

24. La carga líquida a granel transportada en el TPM fue de 156 mil toneladas, volumen inferior en 33% comparado con el año anterior. Este resultado se vio influenciado por la menor cantidad de ácido sulfúrico movilizado, el cual representa el 61,8% del total de este tipo de carga.



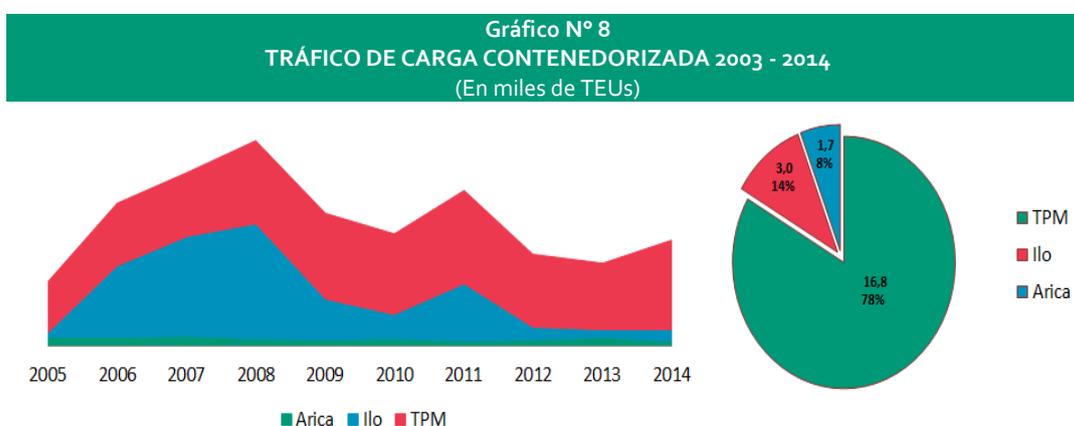
CARGA FRACCIONADA

25. La carga fraccionada movilizada en el 2014 fue al 2013 aunque muy por encima de los valores reportados para los años anteriores. Así, en el año 2014 se movilizó un total de 401 mil toneladas, cifra inferior en 4,4% con respecto al 2013. Dentro de los principales productos movilizados, el de mayor participación fue el Nitrato de Amonio - ANFO, con una participación del 29%, metales con 23,6% y maquinaria y equipos con 14,9%.



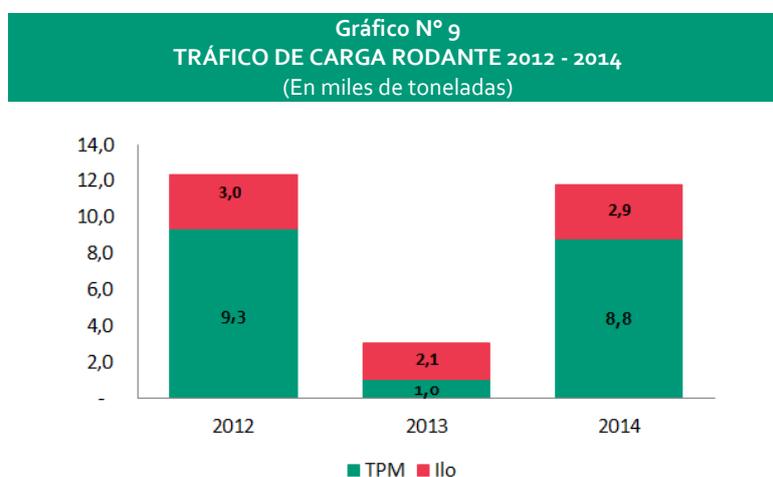
CONTENEDORES

26. El tráfico de carga contenedorizada en el año 2014 superó los 20,6 miles de TEUs, cantidad superior en 34,3% con relación a lo registrado el año anterior. Con respecto a la competencia interportuaria que enfrenta el TPM tanto con el Terminal Portuario de Ilo como con el Puerto de Arica (Muelle Asignado al Servicio Peruano), se debe señalar que el TPM movilizó el 83,4% del total de este tipo de carga. Asimismo, es preciso indicar que de los tres terminales, TPM e Ilo tuvieron un incremento en el tráfico (34,3% y 41,1%) mientras que en el puerto de Arica se redujo el tráfico en un 34,4% entre el 2013 y 2014.
27. Al analizar la evolución del tráfico de contenedores en la última década, se observa que el TPM participó con el 63,2% tráfico anual en promedio. Por su parte, el Terminal de Ilo y el Puerto de Arica contribuyeron en promedio con el 27,9% y 8,9% del tráfico de contenedores, respectivamente.



CARGA RODANTE

28. En el año 2014, TISUR movilizó un total de 8,800 toneladas de carga rodante, cantidad muy superior a las 1,037 toneladas del año anterior.

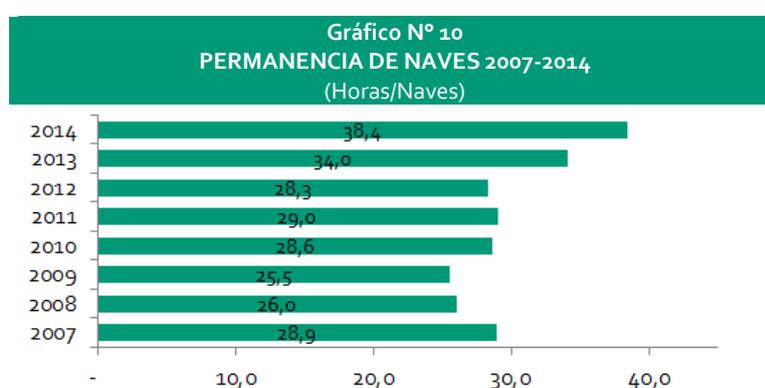


V. Desempeño operativo

29. Al analizar el desempeño operativo del TPM en el año 2014, se han considerado los siguientes indicadores, según los tipos de carga: (i) Permanencia de naves (horas/nave), (ii) Ocupación de amarradero (% de ocupación), (iii) Rendimiento de descarga de granos (Toneladas/Hora), (iv) Rendimiento de embarque de minerales (Toneladas/Hora), y (v) Rendimiento de contenedores/Hora).

PERMANENCIA DE NAVES

30. Este indicador⁸ mide la estancia promedio de las naves en un amarradero, dada una estructura de carga, volumen y tecnología utilizada. En el año 2014, el Concesionario mostró una menor eficiencia en la atención de naves en el TPM, lo cual se vio reflejado en mayores costos para la nave. Así, este indicador pasó de 34,4 horas por nave en el año 2013 a 38,6 horas por nave en el año 2014.



Fuente: TISUR

RENDIMIENTO DE OPERACIONES POR TIPO DE CARGA

31. El indicador de rendimiento de descarga de granos considera que la productividad portuaria se mide por el volumen de embarque o descarga por unidad de tiempo, la que a su vez depende del tipo de carga y de la tecnología empleada. Para la descarga de granos, el TPM cuenta con un sistema de torres neumáticas absorbentes y fajas transportadoras para el embarque de los concentrados de granos. Estos equipos difieren en términos de rendimientos, dependiendo del tipo de granos o concentrados, características de la bodega de la nave, humedad, entre otros factores. Al año 2014, el rendimiento de descarga de granos fue de 363 toneladas/hora, por debajo de los 410 toneladas/hora del año 2013.

⁸ El ratio se obtiene del cociente entre tiempo total durante el cual el amarradero está ocupado y el número de naves atendidas dentro de dicho amarradero.

Cuadro N° 3
RENDIMIENTO DE OPERACIONES POR TIPO DE CARGA

INDICADOR	MEDICIÓN	AÑO				
		2010	2011	2012	2013	2014
Rendimiento embarque de minerales	Toneladas/Hora	1 272	1 300	1 165	1 229	1 347
Rendimiento descarga de granos	Toneladas/Hora	661	498	584	510	367
Rendimiento Embarque/Descarga de Contenedores	Contenedores/Hora	17	15	27	20	23

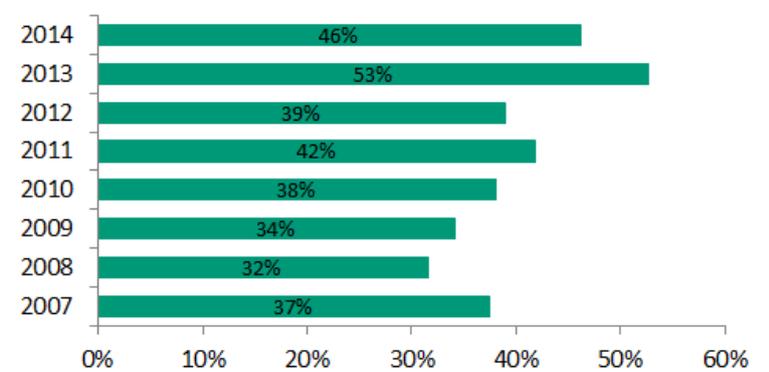
Fuente: TISUR

32. Los indicadores de rendimiento de embarque o descarga de minerales y contenedores, en el año 2014, sufrieron incrementos de 9,6% y 15% respectivamente; a raíz del incremento del volumen de carga movilizado por ambos tipos de carga.

OCUPACIÓN DE AMARRADEROS

33. La tasa de ocupación⁹ de amarraderos del TPM está vinculado a los riesgos de congestión del puerto y la aplicación de condiciones específicas (Contrato *Trigger*) que activan las inversiones eventuales establecidas en el Contrato de Concesión. Este indicador pasó de 53% en el año 2013 a 46% en el año 2014, a consecuencia del menor tiempo efectivo empleado por las operaciones portuarias.

Gráfico N° 11
OCUPACIÓN DE AMARRADEROS 2007-2014
(% de ocupación)



Fuente: TISUR

⁹ Esta tasa se determina mediante la relación entre el tiempo efectivo empleado por las operaciones portuarias y el tiempo neto disponible derivado por la capacidad instalada del terminal (descontadas las horas de cierre del puerto por fuerza mayor).

VI. Evolución de tarifas

VI.1. TARIFAS REGULADAS

34. El Contrato de Concesión define el concepto de tarifa como el pago que recibirá del cliente del TPM por la prestación de un servicio. Así, el Concesionario podrá aplicar para los servicios que presta bajo este régimen, niveles tarifarios por debajo de las tarifas máximas establecidas en el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión.
35. Asimismo, la Adenda N° 2 del Contrato de Concesión estableció que en el caso de revisión de tarifas máximas, se aplicará el mecanismo regulatorio denominado RPI-X (inflación menos factor X), cuya metodología y reglas se establecen en el Anexo 6.1 (añadido por dicha Adenda) y en las disposiciones de OSITRAN.
36. A la fecha, las tres revisiones¹⁰ tarifarias que ha tenido el Concesionario han permitido el traslado de ganancias de productividad a los usuarios. Como resultado de la aplicación del mecanismo RPI-X, desde agosto de 2013 hasta agosto de 2014, tanto la tarifa de amarre y desamarre como la tarifa de uso de muelle para carga rodante se han reducido en 1,0% y 51,7%, respectivamente.
37. Caso contrario ocurrió con las siguientes tarifas de uso de muelle para carga fraccionada, uso de muelle para carga líquida a granel, uso de muelle para granos con rendimiento mayor/menor a 400 TM/Hr, uso de muelle para concentrados con rendimiento menor a 1000 TM/Hr y almacenaje de granos sufrieron incrementos de 6,1%, 5,8%, 1,6%, 2,6% y 20,0%, respectivamente.
38. Las tarifas de los servicios de uso de amarradero, uso de muelle para concentrados mayor a 1000 TM/Hr y la descarga/embarque de pasajeros no han sufrido variaciones en este período, manteniéndose en USD 0,67 por metro-eslora/hora, USD 4,2 toneladas por hora y USD 6,00 por pasajero embarcado, respectivamente.

Cuadro N° 4 TARIFARIO DE SERVICIOS REGULADOS 2013-2014 (En USD, Sin IGV)					
VIGENTE A PARTIR DE:	17/08/2013	15/07/2014	VIGENTE A PARTIR DE:	17/08/2013	15/07/2014
SERVICIOS A LA NAVE					
Amarre/desamarre (Por operación)	120,34	120,34	Uso de amarradero	0,64	0,64
SERVICIOS A LA CARGA					
Uso de muelle					
Carga fraccionada (Por tonelada)	3,23	3,23	Carga sólida a granel		
Carga rodante (Por tonelada)	13,00	13,00	Cereales con régimen de descarga menor de 400 TM/Hr	3,80	3,80
Carga líquida a granel (Por tonelada)	1,00	1,00	Cereales con régimen de descarga mayor de 400 TM/Hr	2,31	2,31
			Concentrados régimen de embarque menor a 1 000 TM/Hr	2,31	2,31
			Concentrados régimen de embarque mayor a 1 000 TM/Hr	4,20	4,20
Almacenaje de granos (día 11 a 20)	0,06	0,06	Descarga/Embarque de pasajeros	6,00	6,00

Fuente: TISUR

¹⁰ La primera revisión fue para el periodo desde agosto de 2004 hasta agosto de 2009, la segunda revisión fue para el periodo desde agosto de 2009 hasta agosto de 2014 y la tercera para el periodo agosto 2014 hasta agosto 2019

VI.2. CARGOS DE ACCESO

39. El Reglamento de Acceso (REA) de TISUR establece las reglas y procedimientos aplicables al derecho de acceso a las facilidades esenciales del TPM, los criterios técnicos, económicos y legales, así como los procedimientos a los cuales deberán sujetarse los contratos y/o mandatos de acceso. Dicho reglamento establece la lista de servicios esenciales del recinto portuario, los cuales son: practicaaje, remolcaje, estiba, desestiba, abastecimiento de combustible, amarre y desamarre, transferencia o tracción de carga; los mismos que se encuentran bajo el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA).
40. El servicio de practicaaje está definido como la prestación a la nave por medio de un práctico titulado y autorizado para asesorar al capitán en maniobras y reglamentaciones náuticas en las operaciones portuarias. Asimismo, el servicio de remolcaje consiste en halar, empujar o apoyar una nave durante las operaciones de atraque, desatraque o cambio de sitio.
41. Cabe resaltar que TRAMARSA es la única empresa que presta estos servicios. Al cierre del año 2014, se ha suscrito la Décima y cuarta adenda a los contratos de acceso sobre los servicios esenciales de practicaaje y remolcaje respectivamente, con la finalidad de extender la prestación de dichos servicios hasta el 31 de enero de 2015. El nivel de cargo establecido para el servicio de remolcaje se estableció en USD 0,003 x toneladas de registro bruto (TRB) x N° de remolcadores x Operación (Mínimo USD 280 Dólares por recalada).

VII. Inversiones

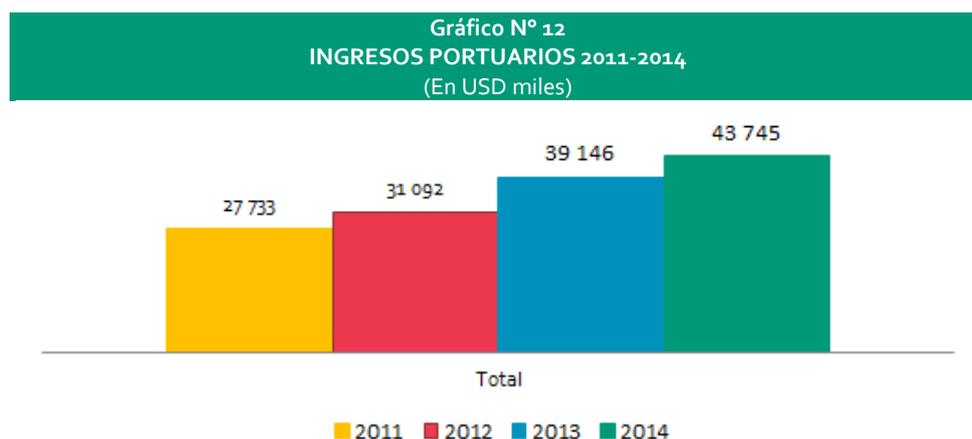
42. La inversión comprometida, inicialmente, por el Concesionario superó los USD 6,04 millones, este monto comprende la ejecución en obras de mejoras obligatorias y eventuales. Asimismo, la Adenda 2 al Contrato de Concesión incorpora la inversión en obras de mejoras voluntarias.
43. Respecto a las mejoras obligatorias, TISUR se comprometió a ejecutar durante los cinco primeros años de Concesión un total de USD 5,69 millones. Al finalizar este periodo¹¹, el Concesionario alcanzó un nivel de inversión de USD 6,77 millones, superior en 18,9% a lo establecido inicialmente. Esta inversión fue destinada a la construcción de las siguientes obras: reforzamiento del rompeolas, habilitación de áreas de almacenamiento, ampliación del sistema de descarga de granos y mejoramiento del sistema de carga de minerales.
44. La inversión en mejoras adicionales el año 2014 ascendieron a USD 44 millones y estuvieron dirigidas a la construcción del proyecto de amarradero "f". La Inversión Total proyectada para este proyecto es de USD 187 millones.

¹¹ Las obras de mejoras obligatorias culminaron en agosto de 2004.

VIII. Resultados financieros

ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES

45. En el año 2014, TISUR obtuvo ingresos por un monto de USD 43,7 millones, 11,7% más que el año anterior. Esto sustentado en la mayor facturación por los servicios de almacenamiento, los que aumentaron en 27,0% con respecto al año anterior. Los servicios que tuvieron la mayor participación fueron: manipuleo (30,0%), almacenamiento (27,0%), uso de muelle (26%).



46. Respecto a los costos de operación, éstos representaron el 39% de los ingresos totales, alcanzando los USD 17,29 millones; el 32,2% corresponde a pagos realizados a terceros por la prestación de servicios y el 40,8% a gastos de personal. Del mismo modo los gastos operativos del Concesionario registraron un incremento de 14,2% con relación al año 2013, a consecuencia del incremento de los gastos de personal en 39,4%, y servicios prestados por terceros en 33,9%. Cabe resaltar que los gastos de personal se incrementaron debido al aumento del número de empleados en la empresa (pasó de 578 empleados en el 2013 a 620 empleados en el 2014).
47. De acuerdo a lo anterior, la utilidad operativa alcanzó el monto de los USD 16,6 millones, lo cual significó un incremento de 13,9% con respecto al año anterior. De la misma manera, la utilidad antes de impuesto a la renta se incrementó de 35,7%, a consecuencia de la caída de los pagos financieros (intereses y comisiones bancarias) en 35,9% con respecto al 2013 y los resultados por diferencia de cambio, lo cual generó una utilidad antes de impuesto de USD 17 millones.

Cuadro N° 5
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES
(En miles de Nuevos Soles)

Concepto	2014	2013
Ingresos por servicios	43 745	39 146
Costo de servicios	(17 295)	(15 670)
Utilidad bruta	26 450	23 476
Gastos operativos	(10 002)	(8 759)
Otros ingresos	817	88
Otros gastos	(627)	(198)
Utilidad operativa	16 638	14 607
Gastos financieros	(818)	(1 276)
Diferencia en cambio, neta	1 193	(795)
Utilidad antes de impuesto a la renta	17 013	12 536
Impuesto a la renta	(5 680)	(3 680)
Utilidad del año	11 333	8 856

Fuente: Estados Financieros Auditados 2013, 2014 TISUR

48. El impuesto a la renta corriente del ejercicio 2014, alcanzó los USD 5,7 millones. A raíz de lo anterior, el Concesionario obtuvo una utilidad neta de USD 11,3 millones, 28,0% mayor a las ganancias del año anterior.

ESTADO DE SITUACION FINANCIERA

49. Con respecto a la evolución de las cuentas del Estado de Situación Financiera, se observa que el Concesionario ha incrementado el valor de sus activos en 91,9%, pasando de USD 106 millones en el 2013 a USD 204 millones en el 2014. Dicho incremento fue impulsado principalmente por el aumento de los activos intangibles, los cuales representan el 59% de los activos totales del año 2014.
50. El activo corriente registró un incremento del 36,6%, alcanzando los USD74 millones, a consecuencia del aumento en 39,3% de la cuenta otras cuentas por cobrar Correspondiente a las cuentas corrientes en el banco Citibank S.A., como garantía de pago de préstamo), la cual representa el 24% de los activos totales del año 2014. Este efecto se vio incrementado por el aumento de la cuenta efectivo en 79,1%, a raíz de la mayor disposición de efectivo en cuentas corrientes bancarias.
51. Al analizar el activo no corriente, éstos se vieron influenciados principalmente por el incremento de los activos intangibles (en 168%), los cuales representan el 59,7% de los activos totales del año 2014.
52. Con respecto a la composición del activo, se observa que el activo corriente pasó de representar el 53% de los activos totales en el año 2013 al 37% en el año 2014, producto del incremento de los activos intangibles. Con relación al activo no corriente, este pasó de representar el 50% del total de activos en el año 2013 a 63% en el año 2013.

Cuadro N° 6
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA
(En miles de Nuevos Soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2014	2013		2014	2013
ACTIVO CORRIENTE			PASIVO CORRIENTE		
Efectivo y equivalentes de efectivo	17 830	9 954	Cuentas por pagar comerciales	1 041	543
Cuentas por cobrar comerciales, neto	4 289	5 465	Cuentas por pagar a relacionadas	4 205	37 561
Cuentas por cobrar a relacionadas	524	1 188	Otras cuentas por pagar	17 652	11 739
Otras cuentas por cobrar	49 088	35 233	Obligaciones financieras	6 840	4 171
Gastos pagados por anticipado	2 260	1 007	Instrumentos financieros derivados	508	
Suministros y repuestos	618	368	TOTAL PASIVO CORRIENTE	30 246	54 014
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	74 609	53 215	PASIVO NO CORRIENTE		
			Obligaciones financieras a largo plazo	73 221	9 446
ACTIVO NO CORRIENTE			Pasivo por impuesto a las ganancias diferido	6 248	4 192
Instalaciones, maquinaria y equipo, neto	7 712	7 514	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	79 469	13 638
Intangibles, neto	121 800	45 646	TOTAL PASIVO	109 715	67 652
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	129 512	53 160	PATRIMONIO NETO		
			Capital social	61 828	6 828
			Reserva legal	1 366	1 366
			Resultados acumulados	31 862	30 529
			Cobertura de flujo de efectivo	-650	
			TOTAL PATRIMONIO	94 406	38 723
TOTAL ACTIVO	204 121	106 375	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	204 121	106 375

Fuente: Estados Financieros Auditados 2013, 2014 - TISUR

53. Por el lado del pasivo corriente, este registró una reducción de 44,0%, debido principalmente a la reducción de la cuenta por pagar a relacionados, que se redujo en un 88%. Este efecto se vio debilitado con el incremento de la cuenta "otras cuentas por pagar" en 50%.
54. El pasivo no corriente se incrementó de USD 9,4 millones a USD 73,2 millones, a consecuencia del incremento de la porción no corriente de las obligaciones financieras¹² adquiridas por el Concesionario.
55. Al 31 de diciembre de 2014, el Capital Social de la Empresa se incrementó de USD 6,8 millones a USD 61 millones debido a que en Junta General Obligatoria anual de Accionistas de fecha 28 de abril de 2014 se acordó aumentar el capital social de la Compañía mediante capitalización de resultados y capitalización de deuda de Santa Sofía Puertos S.A. por USD 10 millones y USD 40 millones. En Junta General Obligatoria anual de Accionistas de fecha 10 de setiembre de 2014, se acordó aumentar el capital social de la Compañía en USD 5 millones mediante aportes en efectivo de Santa Sofía Puertos S.A.

RATIOS FINANCIEROS

56. Al analizar los ratios financieros observamos que la empresa ha visto incrementado sus márgenes operativos y netos, como resultado del aumento de los ingresos de la compañía, los

¹² La Compañía como parte del financiamiento del proyecto "Amarradero F", nota 2(b), en agosto de 2014 suscribió un contrato de préstamo con el "club deal" conformado por los bancos *Crédit Agricole Corporate and Investment Bank*, *Natixis New York Branch*, *Sumitomo Mitsui Banking Corporation* y *Mizuho Bank, Ud.*, hasta por un importe máximo de USD 280 millones, a ser desembolsado a solicitud de la Compañía. Al 31 de diciembre de 2014, la Compañía ha recibido USD 80,5 millones. El referido préstamo tiene un vencimiento original en marzo de 2027 y una tasa de interés variable Libor trimestral más 2.00, 2,25, 2.50 Y 2.75 puntos básicos para el plazo de 1 a 3 años, de 4 a 6 años, de 7 a 9 años y de 10 a 13 años, respectivamente. Los costos de estructuración relacionados ascienden a USD 13,3 millones. La Compañía suscribió contratos de swap de tasa de interés con entidades financieras del exterior, para cubrir el préstamo.

14. El Concesionario presenta cuatro contratos de arrendamiento financiero, además tiene préstamos y pagarés con importantes instituciones financieras del país.

cuales se incrementaron en mayor proporción que los gastos operativos y el incremento del impuesto a la renta. Asimismo, al observar el ROE¹³ y el ROA¹⁴ podemos concluir que está generando menor utilidad por cada dólar proveniente del patrimonio y de los activos.

57. Por otro lado, los ratios de apalancamiento se han reducido el 2013 y 2014. Si bien la empresa ha tomado un préstamo para la construcción del Proyecto Amarradero F (USD 83 millones en el 2014), adicionalmente incremento su capital Social, lo que ha permitido mejorar la situación de sus ratios financieros. Así, el ratio de endeudamiento de la empresa se redujo de 0,64 en el 2013 a 0,54 en el 2014.
58. Con respecto a los ratios de liquidez, se observa que la empresa ha ganado capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos. Esto se debe al incremento de las cuentas de efectivo y otras cuentas por cobrar a corto plazo.

Cuadro N° 7				
RATIOS FINANCIEROS				
RATIO	2014	2013	RATIO	2014 2013
Ratios de Rentabilidad			Apalancamiento /endeudamiento	
Margen operativo	0,38	0,37	Apalancamiento /endeudamiento	1,16 1,75
Margen neto	0,26	0,23	Grado de endeudamiento	0,54 0,64
ROE	0,12	0,23	Grado de patrimonio	0,46 0,36
ROA	0,06	0,08		
Ratios de Liquidez			Ratios de Gestión	
Liquidez clásica	2,47	0,99	Rotación de activos	0,21 0,37
Prueba ácida	0,75	0,31	Rotación del patrimonio	0,46 1,01
Liquidez absoluta	0,59	0,18		

Fuente: TISUR

¹³ Return on Equity, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: ROE= Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

¹⁴ Return on Assets, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activos Totales

IX. Pagos al Estado

59. De acuerdo a la cláusula 1.9 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la OSITRAN, una retribución como contraprestación por el otorgamiento del TPM. El pago por el concepto de retribución representa el 5% de los ingresos brutos mensuales que obtenga el Concesionario durante la vigencia de la Concesión. Este pago es transferido al Fondo Nacional de Financiamiento Estatal (FONAFE) y PROINVERSIÓN (50%), y a la Región Arequipa, Municipalidad Provincial de Islay y Municipios Distritales (50%).
60. Por su parte, conforme a la cláusula 4.3 del Contrato de Concesión, TISUR está obligado a pagar a OSITRAN el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley 26917 y el Reglamento General de Supervisión de OSITRAN.
61. El pago realizado en el 2014, superó los S/. 11,2 millones, monto superior en 81,1% al pagado el año anterior por ambos conceptos.

Cuadro N° 8 PAGOS AL ESTADO (En miles de Nuevos Soles)		
CONCEPTO	2014	2013
Retribución al Estado	9 417 104	5 200 845
Aporte por Regulación	1 878 554	1 035 124
TOTAL	11 295 658	6 235 969

Fuente: TISUR

ANEXO

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Concesionario: Terminal Internacional del Sur – TISUR S.A. Terminal Portuario de Matarani

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref. ¹⁵
1	Infraestructura	Terminal Portuario de Matarani, y el área acuática adyacente ubicada en la Bahía de Islay.	Contrato de concesión Adenda 3
2	Fecha de suscripción	17 de agosto de 1999.	Contrato de concesión
3	Plazo de concesión	30 años (prorrogable hasta un máximo de 60 años).	Cláusula 3.1. Cláusula 3.2.
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 26 de julio del 2001. ▪ Adenda 2: 24 de julio de 2006. ▪ Adenda 3: 28 de octubre de 2013. 	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3
5	Factor de competencia	☑ Mayor pago inicial al Estado (Precio base de USD 9,5 millones). ☑ Monto ofertado: USD 9,68 millones.	Bases del concurso
6	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.19. (p. 9)
7	Capital mínimo	USD 3 millones.	Cláusula 11.1.11. (p. 30)

¹⁵ TUO actualizado del Contrato de Concesión que incluye las Adendas 1 y 2 (11 de agosto de 2006).

8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de fiel cumplimiento: <ul style="list-style-type: none"> - Monto mínimo USD 5 millones durante el período quinquenal. - USD 2 millones durante período remanente. ▪ Garantías de los inversionistas estratégicos (adquiere obligaciones contraídas por concesionario). 	Cláusula 10.1. (p. 28) Cláusula 10.3. (p. 28)
9	Garantías a favor de concesionario	No se precisa.	
10	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Mejoras obligatorias: USD 6,042 millones. <input type="checkbox"/> Mejoras eventuales: USD 9,180 millones. <input type="checkbox"/> Mejoras voluntarias: USD 15,750 millones. <input type="checkbox"/> Total: USD 30,972 millones. 	Adenda 1 Anexo D
11	Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Negociación. <input type="checkbox"/> Controversias técnicas. <input type="checkbox"/> Designación de perito. <input type="checkbox"/> Controversias no técnicas. <input type="checkbox"/> Cámara Comercio de Lima, monto mayor a USD 1 millón. 	Cláusula 17.1. (p. 42) Cláusula 17.2. (p. 42) Cláusula 17.3. (p. 42-43)
12	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> En el caso que el Concesionario no efectuará las mejoras obligatorias, el Concedente tiene derecho a dar por terminada la concesión. <input type="checkbox"/> Adicionalmente, el Concesionario pagará al concedente por cada día de retraso en el cumplimiento. 	Cláusula 5.7. (p. 16)
13	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vencimiento de la Vigencia de la Concesión. <input type="checkbox"/> Incumplimiento por el Concesionario y resolución del presente Contrato. <input type="checkbox"/> Incumplimiento del Concedente y resolución del presente Contrato por parte del Concesionario. <input type="checkbox"/> Resolución opcional por el Concedente. <input type="checkbox"/> Si un Evento de Fuerza Mayor no es superado transcurrido el plazo de doce (12) meses continuados. <input type="checkbox"/> Por la sustitución, o la eliminación, de un Inversionista Estratégico, Operador Principal o Concesionario sin la debida aprobación de OSITRAN. <input type="checkbox"/> Por cualquier incumplimiento de la Cláusula 16.1.2. <input type="checkbox"/> Destrucción total del Terminal Portuario. <input type="checkbox"/> Por acuerdo entre las Partes. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 	Cláusula 15.1. (p. 36)



Calle Los Negocios 182, 5to piso, Surquillo
Teléfono: (511) 440 5115
Info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente Donayre
César Balbuena Vela
Jorge Cárdenas Bustíos

GERENCIA DE REGULACIÓN

Manuel Carrillo Barnuevo
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada Oré Jefe de Estudios Económicos	José Aguilar Reátegui Jefe de Regulación
---	---

ELABORACIÓN

Oscar Ubillús Ramírez
Analista de Estudios
Económicos