

# INFORME DE DESEMPEÑO

## Concesión del Terminal Portuario de Matarani 2015

Gerencia de Regulación y  
Estudios Económicos





# CONTENIDO

<b>I.</b>	<b>Resumen Ejecutivo</b> .....	<b>4</b>
<b>II.</b>	<b>Aspectos generales de la empresa</b> .....	<b>6</b>
	II.1. Composición de la empresa .....	6
	II.2. Principales características del contrato de concesión.....	6
	II.3. Área de influencia .....	7
	II.4. Principales activos de la empresa.....	8
	II.5. Hechos de importancia .....	9
<b>III.</b>	<b>Oferta de servicios prestados en la infraestructura</b> .....	<b>10</b>
<b>IV.</b>	<b>Demanda del servicio prestado</b> .....	<b>12</b>
	IV.1. Tráfico de Naves .....	12
	IV.2. Tráfico de carga .....	12
<b>V.</b>	<b>Tarifas</b> .....	<b>17</b>
	V.1. Tarifas reguladas .....	17
	V.2. Cargos de acceso .....	18
	V.3. Tarifas no reguladas .....	19
<b>VI.</b>	<b>Inversiones y pagos al Estado</b> .....	<b>19</b>
	VI.1. Inversiones .....	19
	VI.2. Pagos al Estado .....	21
<b>VII.</b>	<b>Desempeño operativo</b> .....	<b>21</b>
	VII.1. Productividad .....	21
	VII.2. Accidentes.....	23
	VII.3. Reclamos.....	24
<b>VIII.</b>	<b>Resultados financieros</b> .....	<b>25</b>
	VIII.1. Estados financieros.....	25
	VIII.2. Ratios financieros .....	27
<b>IX.</b>	<b>Conclusiones</b> .....	<b>28</b>
	ANEXO N° 1 Ficha de Contrato de Concesión.....	31
	ANEXO N° 2 Resumen Estadístico Anual.....	33



## Cuadros

Cuadro N° 1 Infraestructura principal del Concesionario.....	9
Cuadro N° 2 Servicios prestados en exclusividad.....	11
Cuadro N° 3 Contratos de acceso suscritos con usuarios intermedios.....	11
Cuadro N° 4 Tarifario de servicios regulados 2013 – 2015.....	18
Cuadro N° 5 Tarifario de servicios no regulados 2013 – 2015.....	19
Cuadro N° 6 Obra Bahía Islay Amarradero F: Inversión proyectada y ejecutada.....	20
Cuadro N° 7 Pagos al Estado.....	21
Cuadro N° 8 Rendimiento de operaciones por tipo de carga.....	22
Cuadro N° 9 Número de reclamos tramitados por el Concesionario, 2014 – 2015.....	24
Cuadro N° 10 Ingresos portuarios por servicios 2014 – 2015.....	25
Cuadro N° 11 Estado de resultados integrales.....	25
Cuadro N° 12 Estado de Situación Financiera.....	26
Cuadro N° 13 Ratios Financieros.....	27

## Gráficos

Gráfico N° 1 Tráfico de naves, 2005 – 2015.....	12
Gráfico N° 2 Tráfico de carga, 2005 – 2015.....	12
Gráfico N° 3 Tráfico de carga según tipo de operación 2005 – 2015.....	13
Gráfico N° 4 Tráfico de carga boliviana 2005 – 2015.....	13
Gráfico N° 5 Tráfico de carga sólida a granel 2005 – 2015.....	14
Gráfico N° 6 Tráfico de carga líquida a granel 2005 – 2015.....	15
Gráfico N° 7 Tráfico de carga fraccionada 2005 - 2015.....	16
Gráfico N° 8 Tráfico de carga contenedorizada 2005 – 2015.....	16
Gráfico N° 9 Tráfico de carga rodante 2005 – 2015.....	17
Gráfico N° 10 Permanencia de naves 2005 – 2015.....	22
Gráfico N° 11 Ocupación de amarraderos 2005 – 2015.....	23
Gráfico N° 12 Número de accidentes mensuales, 2014 – 2015.....	24

## Ilustraciones

Ilustración N° 1: Terminal Portuario de Matarani.....	6
Ilustración N° 2: Área de influencia – Terminal Portuario de Matarani.....	8
Ilustración N° 3: Servicios portuarios prestados en el TPM.....	10



# INFORME DE DESEMPEÑO 2015

## TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI



### I. Resumen Ejecutivo

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño de la empresa Terminal Internacional del Sur S.A (en adelante, el Concesionario o TISUR), consorcio concesionario del Terminal Portuario de Matarani (en adelante, TPM), a diciembre de 2015.

El 17 de agosto de 1999, se firmó el Contrato de Concesión entre el Estado Peruano y TISUR, para la construcción, conservación y explotación del TPM ubicado en la parte sur del Perú, en la provincia de Islay, región Arequipa.

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 <sup>1</sup>	USD 231,9 millones
Inversión realizada al 2015	USD 171,3 millones (Incluye IGV) <sup>1</sup>
Inicio de la Concesión	17 de agosto de 1999
Vigencia de la Concesión	30 años
Número de Adendas	3

<sup>1/</sup> El compromiso de inversión incluye las mejoras obligatorias (USD 7,3 millones) que se han cumplido al 100%, así como la obra Bahía Islay Amarradero F y otras mejoras voluntarias

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 tres carreteras –Panamericana Sur, Interoceánica Sur y Costanera–, así como al Ferrocarril del Sur, lo que le permite una amplia cobertura interregional y binacional.

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 millones<sup>1</sup> (incluido IGV), distribuida en mejoras obligatorias y eventuales. Asimismo, el Concesionario podrá realizar inversiones en mejoras voluntarias.

En relación al tráfico en el TPN, durante 2015 se atendió a un total de 423 naves, las que movilizaron un total de 3,8 millones de toneladas de carga, siendo las más representativas la carga de exportación (57%) e importación (36%). En relación a la carga contenedorizada, dicho año se movilizaron 20 mil TEUs. Esto permitió a TISUR alcanzar ingresos en la prestación de servicios por un monto de USD 64,6 millones.

<sup>1</sup> Compromiso de inversión a la firma del Contrato de Concesión.



Durante 2015, TISUR ejecutó una inversión total de USD 179,9 millones para el proyecto de mejora voluntaria denominado "Sistema de recepción, almacenamiento, embarque de concentrados, de mineral y amarradero F" en la bahía de Islay, el cual tiene una inversión proyectada total de USD 210,4 millones.

Por su parte, el monto pagado por concepto de retribución al Estado y aporte por regulación ascendió a S/. 11,5 millones y S/. 2,3 millones durante 2015, respectivamente, lo que representó un incremento de 22,7% en ambos conceptos con respecto al año anterior.

Al analizar el desempeño de los principales indicadores operativos del TPM en el 2015, se observa que el Concesionario incrementó la ocupación del amarradero, pasando de 46% a 48%; mientras que la permanencia de naves se redujo de 38,4 a 29,0 horas por nave. Por otro lado, el rendimiento del movimiento de contenedores, embarque de minerales y descarga de granos se redujo durante 2015.

De otro lado, durante 2015, se registraron un total de 41 accidentes, lo que representó una importante reducción de 50% en relación al 2014. Asimismo, Concesionario tramitó un total de 4 reclamos en 2015, relacionados principalmente con daños a la carga.

La información financiera indica que TISUR registró ganancias netas por un monto que asciende a USD 22 millones, monto superior en 95,5% respecto al 2014. En ese sentido, a través del Estado de Situación Financiera, se puede observar que la empresa ha incrementado sus activos totales en 34,9%, a consecuencia del incremento de 95,1% de los activos intangibles, los cuales representaron el 68% de los activos totales en 2015.

Asimismo, se observa que, durante 2015, el Concesionario ha financiado sus operaciones, principalmente, con deuda (aproximadamente en un 67%); habiendo ganado capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos. Dicho año, los ratios de rentabilidad (margen operativo y neto) se incrementaron de manera importante debido a los mayores ingresos generados en la prestación de los servicios (principalmente de manipuleo de carga), pese al incremento de gastos operativos.



# INFORME DE DESEMPEÑO 2015

## TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI



## II. Aspectos generales de la empresa

### II.1. Composición de la empresa

1. TISUR se constituyó el 16 de junio de 1999 en el Perú, siendo una empresa subsidiaria de Santa Sofía Puertos S.A. (empresa subsidiaria de Trabajos Marítimos S.A. – Tramarsa), quien posee el 99,99% de su capital social, mientras que Calixto Romero Seminario posee el 0,01% restante.

### II.2. Principales características del contrato de concesión

2. 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. Dicho contrato tiene una vigencia de 30 años, prorrogable hasta un máximo de 60 años<sup>2</sup>.

Ilustración N° 1: Terminal Portuario de Matarani



Fuente: Tisur

3. 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).
4. 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.

<sup>2</sup> 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.





5. 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.
6. 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.
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-X<sup>3</sup>. 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 regulación<sup>4</sup>.

### II.3. Área de influencia

11. El TPM se encuentra ubicado en el Puerto de Matarani en la provincia de Islay, en el extremo sur del Perú, a una distancia de 120 kilómetros de la ciudad de Arequipa. Así, la zona de influencia directa del terminal portuario es la Provincia de Islay, ubicada en la región de Arequipa.
12. Cabe mencionar que, la Concesión ha generado beneficios directos para las distintas localidades de la Provincia de Islay (Mollendo, Matarani, Dean Valdivia, La Punta de Bombón Cocachacra), donde se destina un porcentaje de los ingresos brutos de la concesión. En particular, durante 2015, el Concesionario ha ejecutado las siguientes obras y actividades<sup>5</sup>: (i) instalación del servicio de agua y desagüe en Matarani (inversión de S/. 2,4 millones), (ii) apoyo al desarrollo de la pesca artesanal (inversión de USD 160 mil para la compra de una cámara hiperbárica para uso de los pescadores y la población en general); y, (iii) programa "semillero deportivo" para niños (US\$ 120 mil anuales).

<sup>3</sup> 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.

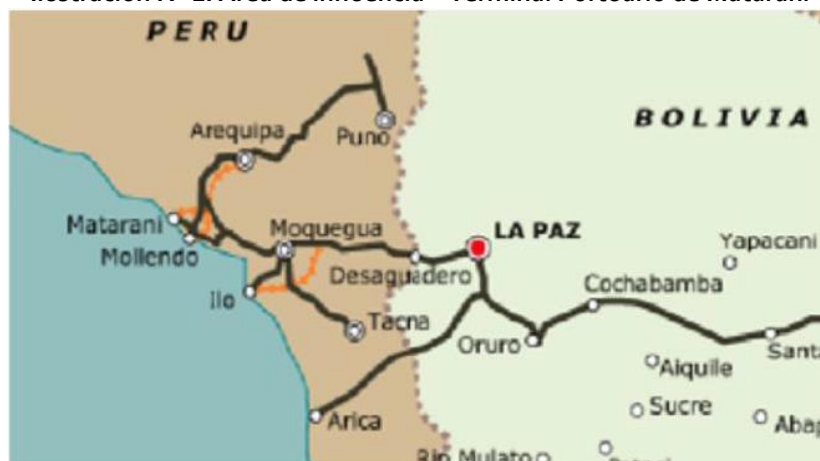
<sup>4</sup> Según lo dispuesto en la cláusula 4.3 del Contrato de Concesión.

<sup>5</sup> Plan de negocios 2015 – TISUR



13. El TPM posee una ubicación geográfica estratégica para la atención de las cargas de la Macro Región Sur del Perú (Arequipa, Cusco, Puno y Tacna), así como de Bolivia. El puerto está conectado a tres carreteras (Panamericana Sur, Interoceánica Sur y Costanera), así como al Ferrocarril del Sur (el cual ofrece el servicio de transporte de carga hacia las ciudades de Arequipa, Puno y Cuzco, cercanas a las fronteras con Bolivia y Brasil), lo que le permite una amplia cobertura interregional y binacional. La provincia de Islay también cuenta con una pista de aterrizaje y a 120 kilómetros se encuentra el Aeropuerto de la ciudad de Arequipa.

Ilustración N° 2: Área de influencia – Terminal Portuario de Matarani



Fuente: Macroconsult (2014) "Tercera Revisión de Tarifas Máximas en el Terminal Portuario de Matarani (TPM)". Informe elaborado para Tisur

14. Desde el TPM se efectúan importaciones y exportaciones desde y hacia más de treinta países a nivel mundial. Durante 2015, el principal destino de las exportaciones efectuadas desde el terminal fue China, país al cual se dirigió cerca del 50% de la carga total exportada. Otros destinos importantes fueron Japón, Corea del Sur, Chile, España, India, Filipinas, EE.UU. y Bélgica, países que recibieron en conjunto el 40% de las exportaciones. En relación al origen de la carga que ingresa por el TPM, se observa que cerca de un tercio del volumen total importado provino de los EE.UU. durante 2015. Otros orígenes importantes de la carga importada fueron China, Canadá, Chile, Rusia, Venezuela, India, Letonia y Colombia, países que tuvieron una participación conjunta del 60% en el total de importaciones efectuadas.

## II.4. Principales activos de la empresa

### i. Infraestructura

15. Para brindar los distintos tipos de servicio a las naves (amarre, desamarre y servicios diversos), así como a los distintos tipos de carga (graneles sólidos, graneles líquidos, cargas generales, cargas rodantes y almacenamiento) y contenedores (manipuleo, transferencia, consolidación y desconsolidación, almacenamiento, reparación, montaje y desmontaje, entre otros), el concesionario dispone de la siguiente infraestructura:





Cuadro N° 1		
Infraestructura principal del Concesionario		
Servicios	Infraestructura	
A la nave	<b>Amarre y Desamarre</b>	- Rada interior: Muelle longitudinal de 583 mt. de largo y 32 pies de calado, con capacidad de recibir naves de 235 mt. de eslora. - Rada exterior: Muelle de 280 mt. de largo y 59 pies de calado especializado en embarque de mineral, capaz de recibir naves tipo Handysize y Handymax.
	<b>Servicios diversos</b>	Talleres completamente equipados para brindar el servicio de maestranza.
A la carga	<b>Graneles Sólidos</b>	- Almacenes cerrados de 125,00 tm estática - 59 silos para granos con capacidad estática de 75,000 Tm de almacenamiento.
	<b>Graneles Líquidos</b>	- 5 tanques con capacidad de 9900 m3 para almacenamiento
	<b>Carga rodante</b>	- Muelle roll on/roll off, 36 mt. de largo, 24 mt. de ancho y 28 pies de calado.
A los contenedores	El Terminal de Contenedores tiene un área de 22,112.21 m2 distribuidos en: - Depósito de Llenos: Área de 14,264.89 m2 y capacidad de 1,648 Teus para la atención de contenedores secos y refrigerados. - Depósito de Vacíos: Área de 7,847.32 m2 y capacidad de 980 Teus. - Zona de Mantenimiento: Lavado y reparación de contenedores.	

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## ii. Equipos y maquinaria

16. El concesionario dispone de una serie de equipos, vehículos y maquinaria para el manejo de la carga y atención a las naves. Entre los principales equipos, se tiene los siguientes:

- Grúa Gottwald modelo HMK 280 (Capacidad de descarga 63 Tm.).
- Grúa Liebherr LHM 400 (Capacidad Máxima 100 Tm.).
- 4 Grúas portacontenedores en el depósito de minerales (en calidad de leasing)
- Grúa Móvil Terex 50 Tm.
- 6 Camiones para el transporte de carga (“Truck móvil”).
- 3 Camiones Volquetes.
- 2 torres neumáticas absorbentes totalmente automatizadas (Torre Vigan- 400 Tm/h y Torre Bulher- 200 Tm/h).
- Sistema de fajas transportadoras de 680 mt de longitud.
- Balanzas
- Barredoras industriales
- Lanchas para apoyo y equipos de seguridad (faros, boyas, luces, entre otros).

## II.5. Hechos de importancia

17. En el año 2014, TISUR inició la obra “Sistema de recepción, almacenamiento y embarque de minerales en la Bahía Islay – Amarradero F”, obra que corresponde a una mejora voluntaria y tiene una inversión proyectada de USD 210,4 millones<sup>6</sup>. Este 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.

<sup>6</sup> Cabe mencionar que, en la tercera adenda al Contrato de Concesión de fecha 28 de octubre de 2013, se estableció incorporar a la Concesión el área acuática adyacente al área de reserva para su explotación. Dicha área, ubicada en la Bahía de Islay, cuenta con una extensión de 200 718 m<sup>2</sup> que serán destinados exclusivamente para ejecutar el proyecto Amarradero F en calidad de mejora voluntaria.



18. La culminación de la obra estaba inicialmente prevista para setiembre de 2015; sin embargo, a diciembre de dicho año el avance en la construcción del Amarradero F fue del 92%. Así, se espera que la infraestructura esté 100% operativa durante 2016<sup>7</sup>.

### III. Oferta de servicios prestados en la infraestructura

19. 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° 3: Servicios portuarios prestados en el TPM



20. Asimismo, los servicios portuarios pueden ser clasificados como regulados y no regulados. Los servicios regulados están asociados a una tarifa máxima<sup>8</sup>; 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)<sup>9</sup>. Con respecto a lo anterior, los siguientes servicios se brindan en condiciones de exclusividad:

<sup>7</sup> Cabe mencionar que, de manera posterior al periodo de análisis de este informe, se han efectuado las primeras pruebas en la infraestructura, siendo que entre febrero y mayo de 2016 se han atendido y embarcado 20 naves con un total de 377 mil toneladas de concentrados de mineral. Posteriormente, el 21 de junio de 2016, se efectuó la inauguración de la obra Amarradero F.

<sup>8</sup> Prestados exclusivamente por el Concesionario.

<sup>9</sup> En el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión se establecen los servicios que se encuentran bajo régimen de regulación. Asimismo, conforme a lo establecido en el Anexo C, TISUR es responsable los servicios portuarios, aunque tiene derecho a sub-contratar la prestación de tales servicios, exceptuando los servicios de amarre/desamarre, uso de amarradero, uso de muelle y tracción de carga.



Cuadro N° 2 Servicios prestados en exclusividad			
Servicios	Estado Regulatorio	Servicios	Estado Regulatorio
<b>SERVICIOS A LA NAVE</b>			
<b>Amarre y desamarre</b>	Regulado	<b>Uso de amarradero</b>	Regulado
<b>SERVICIO A LA CARGA</b>			
<b>Uso de muelle</b>			
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
<b>Almacenaje</b>		<b>Manipuleo</b>	
Cerro verde	No regulado	Contenedores	No regulado
Resto	No regulado	Cargas de Cerro Verde	No regulado
		Resto de cargas	No regulado
<b>Tracción</b>		<b>Otros servicios</b>	
Contenedores	No regulado	Servicios Varios	No regulado
Resto de cargas	No regulado		

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

21. Cabe resaltar que en el TPM se prestan algunos servicios en condiciones de competencia intraportuaria<sup>10</sup>, 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 practicaje, remolcaje, estiba/desestiba, entre otros, sin condiciones de exclusividad<sup>11</sup>. Actualmente, los servicios de estiba/desestiba son prestados por diversas empresas, entre las que se encuentra TRAMARSA (vinculada al Concesionario); mientras que los servicios de practicaje y remolcaje son prestados únicamente por TRAMARSA.
22. 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. Asimismo, a través de la empresa vinculada TRAMARSA, se provee los servicios de practicaje, remolcaje, estiba y agenciamiento.

Cuadro N° 3 Contratos de acceso suscritos con usuarios intermedios		
TIPO DE SERVICIO	SERVICIO	PROVEEDOR
A la nave	Practicaje	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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

<sup>10</sup> La competencia intraportuaria es aquella que desarrollan las empresas que prestan servicios dentro de un puerto y que no tienen características de monopolio natural.

<sup>11</sup> Los servicios de practicaje 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).

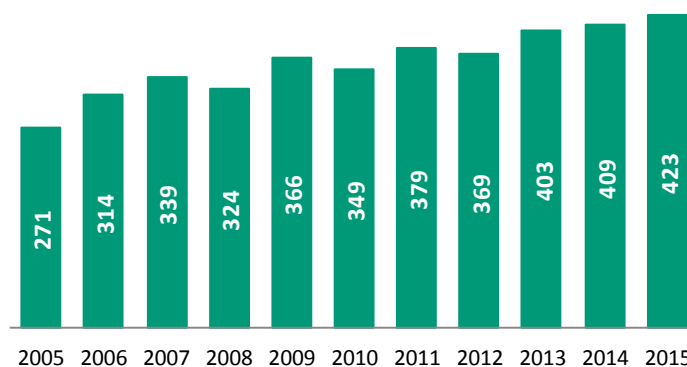


## IV. Demanda del servicio prestado

### IV.1. Tráfico de Naves

23. Durante el año 2015, el TPM atendió a un total de 423 naves, 3,4% más que lo registrado el año anterior (409 naves). Al analizar la evolución del número de naves atendidas en los últimos 10 años, se observa que este se ha incrementado en 56% (de 271 a 423 naves), a raíz del importante crecimiento del comercio internacional en la región Arequipa y regiones cercanas.

Gráfico N° 1  
Tráfico de naves, 2005 – 2015



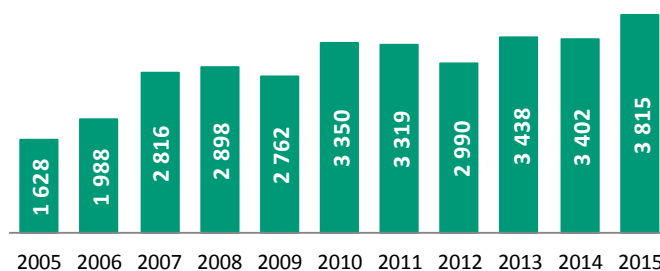
Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### IV.2. Tráfico de carga

16. Durante el año 2015, el tráfico de carga en el TPM experimentó una recuperación importante, alcanzándose un nivel de 3 815 mil toneladas, lo cual representó un incremento de 12,1% en relación al nivel de 2014 (3 402 mil toneladas). Durante el periodo 2005-2015, el tráfico de carga en el TPM experimentó un crecimiento de 8,9% promedio anual.

Gráfico N° 2  
Tráfico de carga, 2005 – 2015  
(En miles de toneladas)



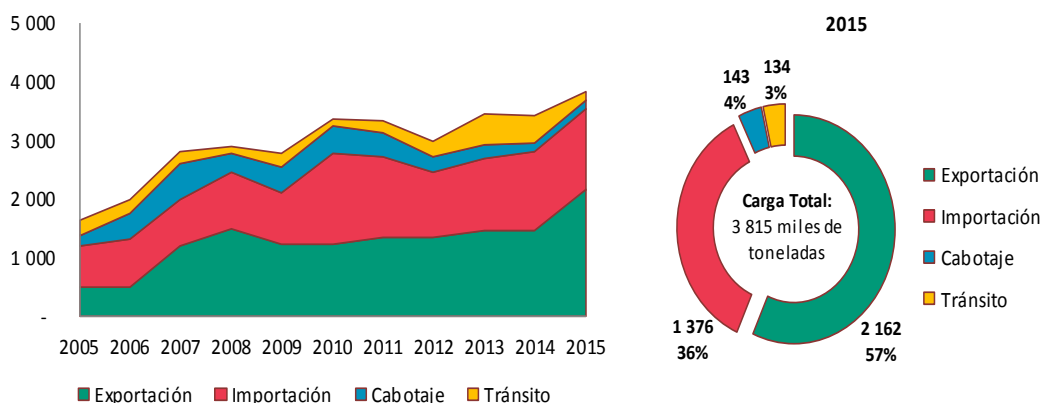
Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



17. Al analizar el tráfico de carga según el tipo de operación, se observa que esta se encontró concentrada en la carga de exportación (57%) e importación (36%) durante el año 2015. Dicho año, la carga de exportación experimentó un importante incremento de 48,9% (de 1 452 a 2 162 miles de toneladas); mientras que la carga de importación se mantuvo prácticamente estable, experimentando un ligero aumento de 1,1% (de 1 361 a 1 376 toneladas). Por su parte, entre 2014 y 2015, la carga de cabotaje se incrementó 5,9% (de 135 a 143 mil toneladas); mientras que la carga en tránsito se contrajo 70,4% (de 453 a 134 mil toneladas).

**Gráfico N° 3**  
Tráfico de carga según tipo de operación 2005 – 2015  
(En miles de toneladas)

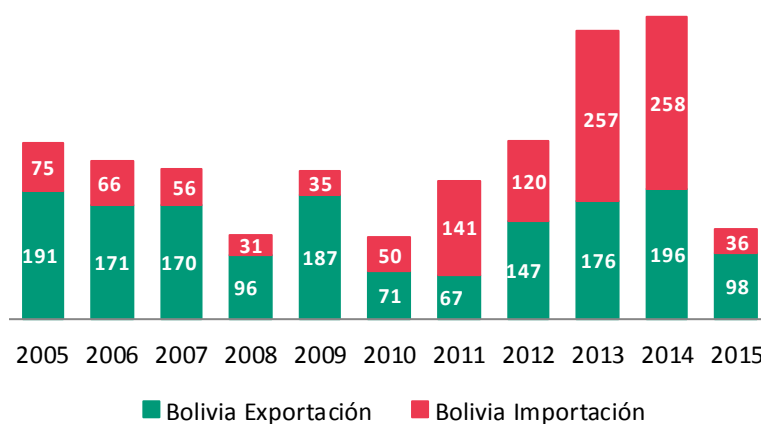


Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

18. Cabe notar que, la importante caída experimentada en la carga en tránsito durante el 2015, se explica por los menores volúmenes de carga boliviana de exportación e importaciones, los cuales experimentaron un reducción de 49,8% y 86% en relación a los niveles del año anterior, respectivamente.

**Gráfico N° 4**  
Tráfico de carga boliviana 2005 – 2015  
(En miles de toneladas)



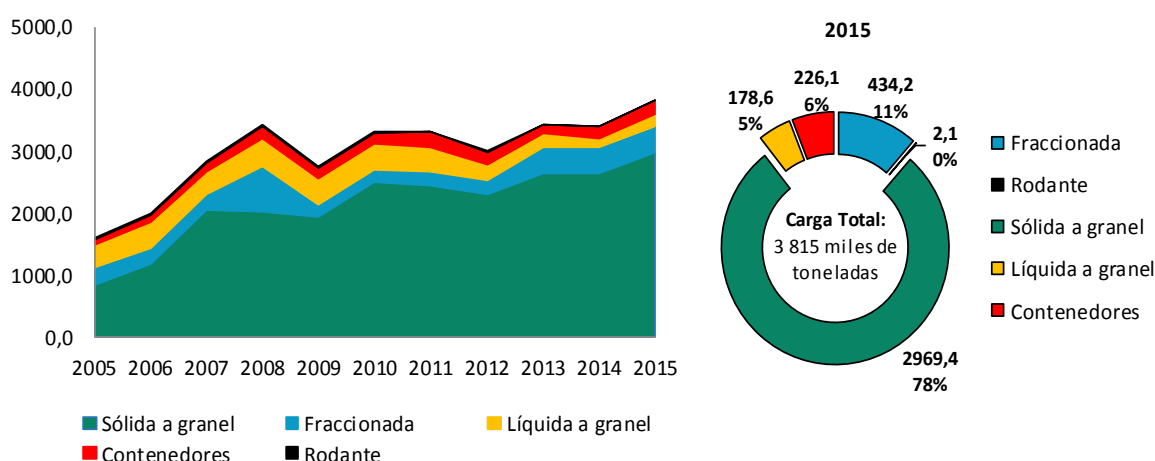
Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



19. Por otro lado, al analizar el tipo de carga movilizado por el Terminal, durante 2015, se observa que la mayor parte del tráfico correspondió a carga sólida a granel (78%) y, en menor medida, a carga fraccionada (11%). Por su parte, la carga contenedorizada, carga líquida y carga rodante representaron el 6%, 5% y 0,06% del total de carga movilizada, respectivamente. Entre 2014 y 2015, el volumen de la carga en contenedores, líquida a granel, sólida a granel y fraccionada se incrementó en 19,7%, 14,8%, 12,2% y 8,3%, respectivamente; mientras que la carga rodante se contrajo 75,8% en dicho periodo.

**Gráfico N° 5**  
Tráfico de carga según tipo de carga 2005 – 2015  
(En miles de toneladas)



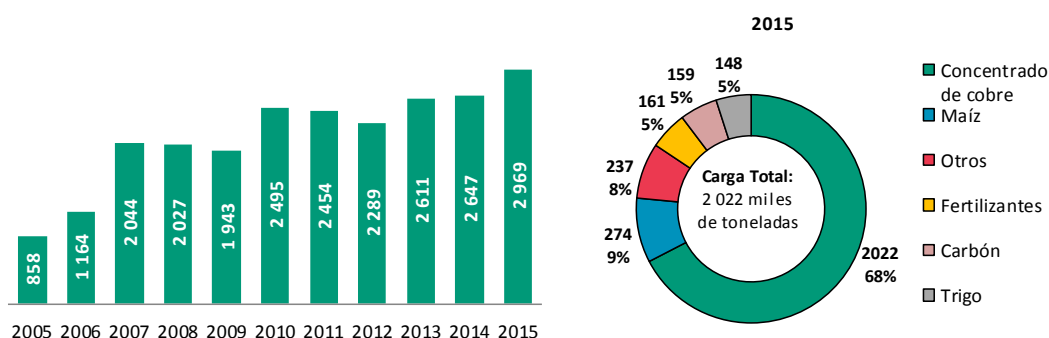
Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### Carga sólida a granel

20. El volumen de carga sólida a granel movilizado en el TPM experimentó un incremento de 12,2% entre 2014 y 2015, alcanzando un nivel de 2,97 millones de toneladas, representando el 77,8% del total de carga del año 2015. Durante el periodo 2005-2015, este tipo de carga experimentó un crecimiento promedio anual de 13,2%.

**Gráfico N° 6**  
Tráfico de carga sólida a granel 2005 – 2015  
(En miles de toneladas)



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

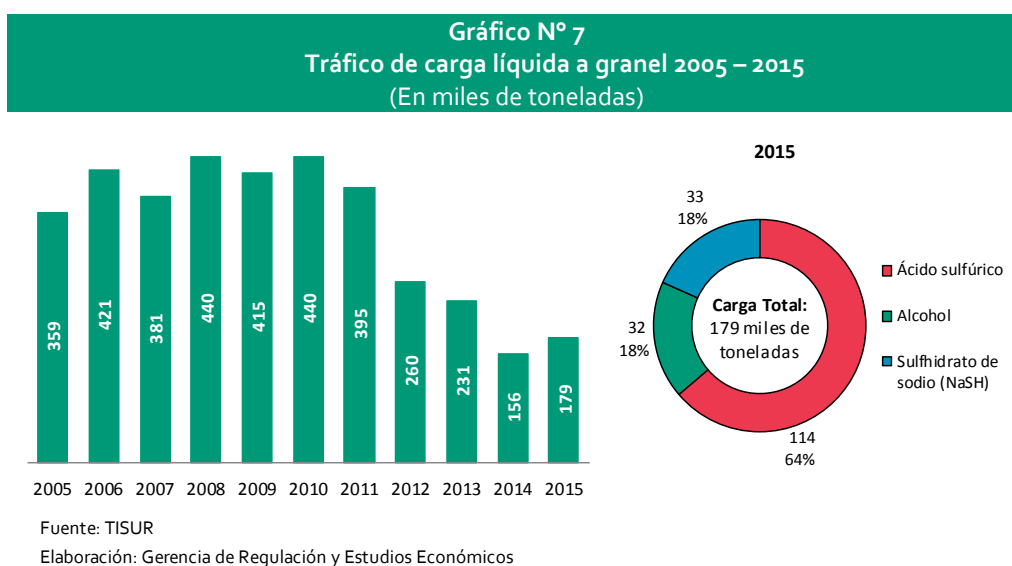




21. La mayor parte de la carga sólida a granel se encuentra comprendida en tres grupos: (i) granos, (ii) concentrados minerales y (iii) fertilizantes. El principal producto movilizado durante el 2015, fue el concentrado de cobre, que presentó el 68% del total de la carga, habiendo experimentado un importante crecimiento de 52,8% en los volúmenes movilizados entre 2014 y 2015 (al pasar de 1,33 a 2,02 millones de toneladas)<sup>12</sup>. En el caso de granos, los principales productos comercializados fueron el maíz y trigo, los cuales participan con el 9,2% y 5% del total de carga sólida a granel movilizada ese año, respectivamente. En tanto, los fertilizantes contribuyeron con el 5,4% del total de este tipo de carga.

### Carga líquida a granel

22. La carga líquida a granel transportada en el TPM fue de 179 mil toneladas durante el 2015, volumen superior en 14,8% comparado con el año anterior. Este resultado se vio influenciado por la mayor cantidad de ácido sulfúrico y alcohol movilizado, la cual se incrementó en 18,4% y 53,8%, respectivamente. No obstante, debe notarse que, entre 2005 y 2015, el volumen de carga líquida a granel movilizada experimentó una caída de 50%.
23. El principal producto movilizado durante el 2015, fue el ácido sulfúrico, que presentó el 63,8% del total de la carga. El 36% restante de la carga estuvo compuesta por ácido sulfúrico (18,3%) y alcohol (17,9%). Sulfhidrato de sodio (NaSH).



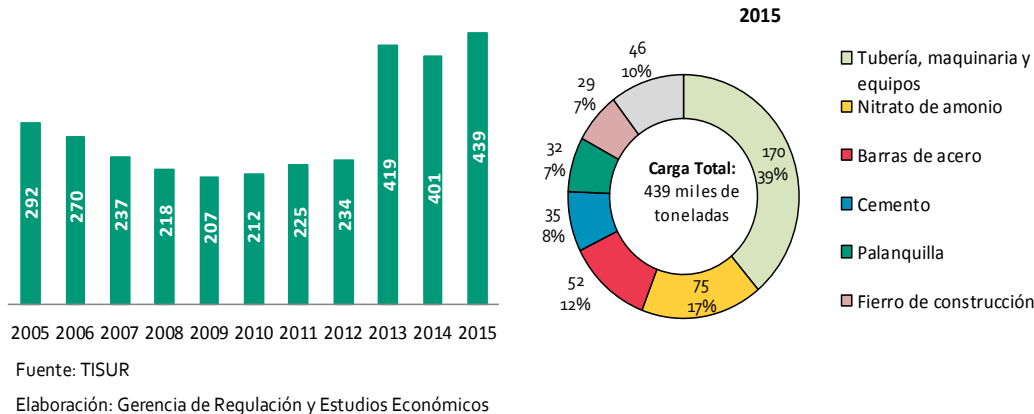
### Carga fraccionada

24. En 2015, la carga fraccionada movilizada alcanzó un nivel de 439 mil toneladas, lo que representó un incremento de 9,3% en relación al nivel de 2014. Dentro de los principales productos movilizados, la categoría más importante la constituye la de tubería, maquinaria y equipos, la cual representó el 39% de la carga movilizada en 2015. Otros productos importantes son el nitrato de amonio, barras de acero, cemento, palanquillas y fierro de construcción, los cuales representaron el 17%, 11,8%, 8%, 7,3% y 6,7% de la carga movilizada en 2015, respectivamente.

<sup>12</sup> Cabe mencionar que, durante 2015, el 98,6% del volumen de concentrados de cobre fue movilizado por las siguientes empresas: Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A. (48,7%), Compañía Minera Antapaccay S.A. (31,1%), Hudbay Perú S.AC. (18,9%).



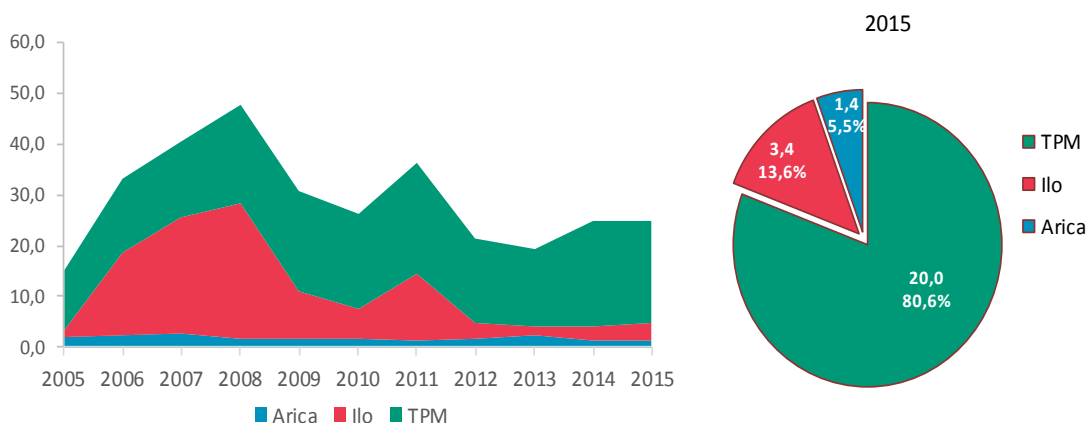
**Gráfico N° 8**  
**Tráfico de carga fraccionada 2005 - 2015**  
 (En miles de toneladas)



Carga contenedorizada

25. Durante 2015, el tráfico de carga contenedorizada registró un nivel de 20 mil TEUs, cantidad inferior en 3,3% con relación a lo registrado el año anterior (20,7 mil TEUs). Cabe notar que, durante el periodo 2005 – 2015, la carga contenedorizada experimentó un crecimiento promedio anual de 8,8% (de 6,6 mil toneladas a 20 mil toneladas).
  
26. Con respecto a la competencia interportuaria que enfrenta el TPM con el Terminal Portuario de Ilo y con el Puerto de Arica (Muelle Asignado al Servicio Peruano), se debe señalar que el TPM movilizó el 80,6% del total de este tipo de carga. Asimismo, es preciso indicar el puerto de Arica también experimentó una reducción de 4,6% en el tráfico; mientras que el Terminal Portuario de Ilo tuvo un incremento de 26,1% en el tráfico entre 2014 y 2015. Al analizar la evolución del tráfico de contenedores en el periodo 2015 – 2015, se observa que el TPM participó con el 60,3% tráfico anual en promedio. Por su parte, el Terminal de Ilo y el Puerto de Arica contribuyeron en promedio con el 33,4% y 6,3% del tráfico de contenedores, respectivamente

**Gráfico N° 9**  
**Tráfico de carga contenedorizada 2005 – 2015**  
 (En miles de TEUs)

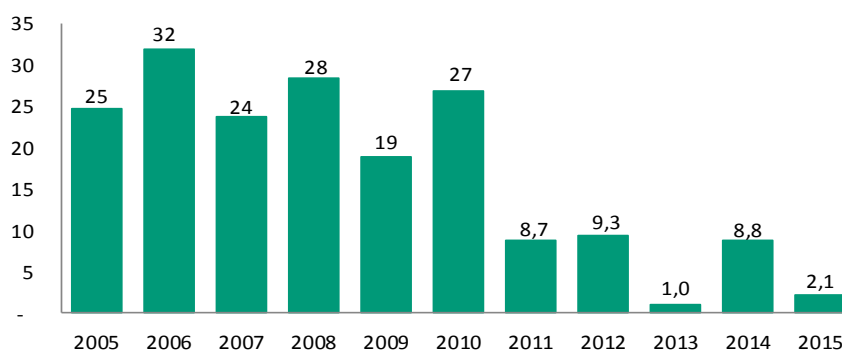




## Carga rodante

27. En 2015, el volumen de la carga rodante (maquinarias y vehículos) fue de 2,1 mil toneladas, nivel inferior en 76% al registrado el año anterior. Cabe notar que, durante el periodo 2005 – 2015, la carga rodante experimentó una importante reducción de 91,3% (de 25 a 2,1 mil toneladas).

**Gráfico N° 10**  
**Tráfico de carga rodante 2005 – 2015**  
(En miles de toneladas)



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## V. Tarifas

### V.1. Tarifas reguladas

28. El Contrato de Concesión define el concepto de tarifa como el pago que recibirá el concesionario 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.
29. 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.
30. A la fecha, se han efectuado tres revisiones tarifarias al Concesionario<sup>13</sup>, las cuales ha permitido el traslado de las ganancias por aumento de la productividad a los usuarios. En efecto, como resultado de la aplicación del mecanismo RPI-X, desde agosto de 2013 hasta agosto de 2015, se ha observado una reducción de las tarifas de la mayor parte de los servicios brindados.
31. Así, durante 2015, las tarifas de los servicios a la nave de amarre/desamarre y uso de amarradero se redujeron 10,6% y 10,8% en relación a los niveles establecidos en octubre de 2014. Con respecto a los servicios a la carga, se observa que las tarifas de uso de muelle para carga fraccionada, carga rodante, carga líquida a granel (por tonelada), carga sólida a granel de concentrados (con régimen de descarga mayor a 400 TM/Hr) y carga sólida a granel de cereales (con régimen de embarque mayor a 1 000 TM/Hr) se redujeron 10,9%, 77,81%, 24,4%, 5,5% y 25% entre octubre de 2014 y agosto de 2015, respectivamente. Por su parte, la tarifa de

<sup>13</sup> 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



embarque/desembarque de pasajeros se ha mantenido estable, en niveles de USD 6 por pasajero.

**Cuadro N° 4**  
Tarifario de servicios regulados 2013 – 2015  
(En USD, Sin IGV)

<b>VIGENTE A PARTIR DE:</b>	<b>17/08/2013</b>	<b>15/07/2014</b>	<b>20/10/2014</b>	<b>17/08/2015</b>
<b>SERVICIOS A LA NAVE</b>				
Amarre/desamarre (Por operación)	120,34	120,34	139,00	124,25
Uso de amarradero (Por Metro-eslora/hora)	0,64	0,64	0,65	0,58
<b>SERVICIOS A LA CARGA</b>				
<b>Uso de muelle</b>				
Carga fraccionada (Por tonelada)	3,23	3,23	3,40	3,03
Carga rodante (Por tonelada)	13,00	13,00	4,50	1,00
Carga líquida a granel (Por tonelada)	1,00	1,00	1,00	0,91
Carga sólida a granel (cereales):				
- Régimen de descarga > 400 TM/Hr (Por tonelada)	3,80	3,80	3,97	3,00
- Régimen de descarga < 400 TM/Hr (Por tonelada)	2,31	2,31	2,31	2,31
Carga sólida a granel (concentrados):				
- Régimen de embarque > 1 000 TM/Hr (Por tonelada)	4,20	4,20	4,20	3,97
- Régimen de embarque < 1 000 TM/Hr (Por tonelada)	2,31	2,31	2,31	2,31
<b>Almacenaje de granos: 11 a 20 días (Toneladas por día)</b>	0,06	0,06	0,08	0,10
<b>SERVICIO AL PASAJERO</b>				
Descarga/Embarque de pasajeros (PAX)	6,00	6,00	6,00	6,00

Fuente: TISUR, Tarifario

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## V.2. Cargos de acceso

32. 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: practicaje, 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).
33. De acuerdo al REA de TISUR, en el caso de los servicios de abastecimiento de combustible, de estiba y desestiba no es necesaria la firma de un Contrato de Acceso para su operación. Por su parte, los servicios de amarre y desamarre y de transferencia de carga, son de uso exclusivo del Concesionario, conforme a lo dispuesto por el Contrato de Concesión.
34. El servicio de practicaje 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.
35. Cabe resaltar que TRAMARSA es la única empresa que presta estos servicios. El 18 de enero de 2015, se suscribió la Onceava y la Quinta adenda a los contratos de acceso sobre los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, respectivamente, con la finalidad de extender la prestación de dichos servicios hasta el 31 de enero de 2016.



36. El nivel de cargo establecido para el servicio de remolcaje se ha mantenido durante 2015, en niveles de USD 0,003 x toneladas de registro bruto (TRB) x N° de remolcadores x Operación (Mínimo USD 280 Dólares por recalada).

### V.3. Tarifas no reguladas

37. En el cuadro N° 5 se presentan las tarifas no reguladas más representativas relacionadas con los servicios a la carga. Como se observa, entre agosto de 2014 y agosto de 2015, todas las tarifas relacionadas con el uso de muelle, transferencia, manipuleo y alquiler de equipos mostradas en el cuadro se han mantenido estables.
38. En el caso de la tarifa de uso de muelle para carga fraccionada y carga a granel sólida se observa una reducción de las tarifas de 15,1% y 15,2% entre agosto de 2013 y agosto de 2015, respectivamente. Por su parte, la tarifa de transferencia para la carga sólida a granel y la tarifa de alquiler de montacargas de 13 toneladas experimentó un incremento de 37,5% y 33,3% en dicho periodo, respectivamente

<b>Cuadro N° 5</b>					
<b>Tarifario de servicios no regulados 2013 – 2015</b>					
<b>(En USD , Sin IGV)</b>					
<b>VIGENTE A PARTIR DE:</b>		<b>17/08/2013</b>	<b>17/08/2014</b>	<b>20/10/2014</b>	<b>17/08/2015</b>
<b>Servicios a la carga</b>					
<b>Uso de muelle</b>					
Carga fraccionada*	Por tonelada	3,50	3,50	2,97	2,97
Carga granel sólido*	Por tonelada	2,70	2,70	2,29	2,29
Carga granel líquido*	Por tonelada	1,50	1,50	1,50	1,50
Contenedores 20 pies vacíos	Por unidad	25,00	25,00	25,00	25,00
Contenedores 40 pies vacíos	Por unidad	40,00	40,00	40,00	40,00
Contenedores 20 pies llenos	Por unidad	85,00	85,00	85,00	85,00
Contenedores 40 pies llenos	Por unidad	125,00	125,00	125,00	125,00
<b>Transferencia</b>					
Carga sólida a granel	Por tonelada	1,60	2,20	2,20	2,20
Carga fraccionada (mercadería general)	Por tonelada	3,50	3,50	3,50	3,50
<b>Manipuleo</b>					
Carga sólida a granel	Por tonelada	2,60	2,60	2,60	2,60
Carga fraccionada (mercadería general)	Por tonelada	6,00	6,00	6,00	6,00
<b>Alquiler de equipos</b>					
Grúa de 50 TM	Por hora	-	120,00	120,00	120,00
Montacarga (13 TM)	Por hora	60,00	80,00	80,00	80,00

\* Carga en tránsito

Fuente: TISUR, Tarifario

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## VI. Inversiones y pagos al Estado

### VI.1. Inversiones

39. La inversión comprometida inicialmente por el Concesionario superó los USD 6,04 millones, dicho monto comprendía 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.



40. 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 periodo<sup>14</sup>, el Concesionario alcanzó un nivel de inversión de USD 6,77 millones, cifra 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.
41. Adicionalmente, TISUR ha ejecutado mejoras voluntarias por un monto estimado de US\$ 30,60 millones en el periodo 2005 – 2014. No obstante, dicho monto no incluye la inversión correspondiente a la mejora voluntaria denominada "Sistema de recepción, almacenamiento y embarque de minerales en la Bahía Islay - Amarradero F" (Bahía Islay Amarradero F), obra que se inició el 17 de marzo de 2014.
42. A diciembre de 2015, el monto de la inversión ejecutada para la obra del Amarradero F fue de USD US\$ 179,9 millones, siendo la inversión total proyectada de USD 210,4 millones, conforme el detalle que se muestra en el siguiente cuadro. Cabe mencionar que, la inversión en el proyecto ha sido financiada por préstamos de entidades financieras del exterior y aportes de accionistas.

<b>Cuadro N° 6</b>		
<b>Obra Bahía Islay Amarradero F: Inversión proyectada y ejecutada</b>		
<b>(En miles USD)</b>		
	<b>Ejecutada al 31 de diciembre de 2015</b>	<b>Proyectada</b>
Obra Principal	172 313	186 142
Almacén Antapaccay I*	7 625	7 987
Almacén Antapaccay II**	0	12 058
Recepción férrea las Bambas**	0	4 257
<b>TOTAL</b>	<b>179 939</b>	<b>210 444</b>

\* Aprobado por APN  
\*\* En proceso de aprobación APN  
Fuente: TISUR  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

43. El propósito de la obra Bahía Islay Amarradero F es atender nuevas demandas de importantes proyectos mineros de la zona de influencia (Antapaccay, Las Bambas y la expansión de Cerro Verde). La obra se ubica fuera de la rada del puerto en la Bahía Islay y comprende un nuevo muelle (de 260 metros), sistema de embarque 2,000 TM/h, recepción mineral a través de vía férrea y/o camiones, tres edificios de recepción con régimen de descarga nominal y 03 almacenes (con capacidad estática de 50, 10 y 150 mil toneladas).
44. De este modo, a diciembre de 2015, la inversión total comprometida del Concesionario, considerando las mejoras obligatorias y las mejoras voluntarias (incluida la Obra Bahía Islay Amarradero F) ascendió a USD 231,9 millones, de los cuales se ha ejecutado una inversión total reconocida de USD 171,3 millones (es decir, el 73,8%). Cabe mencionar que, durante 2015, se reconocieron inversiones por un monto de USD 84,5 millones, las cuales incluyen una parte de la inversión ejecutada para la obra Bahía Islay Amarradero F.

<sup>14</sup> Las obras de mejoras obligatorias culminaron en agosto de 2004.





## VI.2. Pagos al Estado

45. 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%).
46. 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.
47. El pago total realizado al Estado en el 2015, alcanzó un nivel de S/. 13,8 millones, monto superior en 22,7% al registrado el año anterior.

Cuadro N° 7 Pagos al Estado (En miles de Nuevos Soles)		
CONCEPTO	2015	2014
Retribución al Estado	11 552	9 417
Aporte por Regulación	2 305	1 879
<b>TOTAL</b>	<b>13 858</b>	<b>11 296</b>

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

48. Cabe mencionar que, conforme a lo establecido en la tercera adenda al Contrato de Concesión de fecha 28 de octubre de 2013, el Concesionario deberá pagar al Estado Peruano una retribución especial equivalente al 9,85% de los ingresos brutos generados por la explotación del proyecto Amarradero F. Dicho pago deberá efectuarse a partir del mes siguiente al inicio de la operación comercial y terminará el mes siguiente al final de la vigencia de la Concesión. Como ha sido mencionado anteriormente, dicho proyecto empezará a operar durante el 2016.

## VII. Desempeño operativo<sup>15</sup>

### VII.1. Productividad

49. Para analizar el desempeño operativo del TPM, 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).

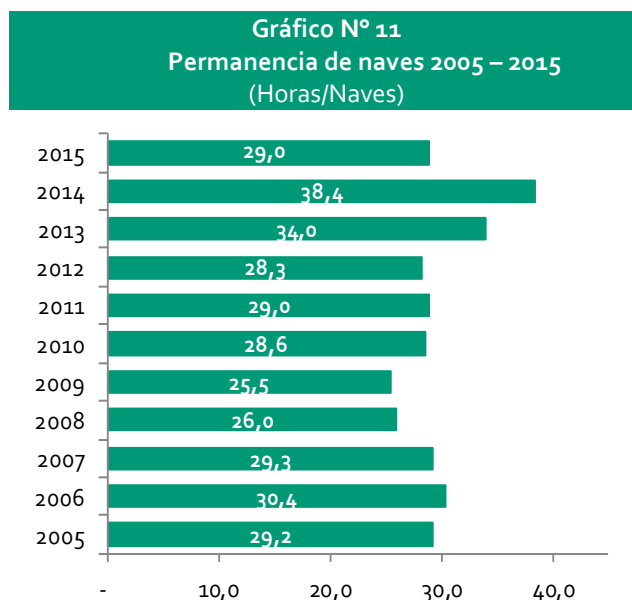
<sup>15</sup> Cabe mencionar que, en el Contrato de Concesión del TPM no se encuentran establecidos niveles mínimos de servicios. En el caso del resto de concesiones portuarias se han establecido valores mínimos para los siguientes indicadores: (i) tiempo para el zarpe de la nave; (ii) tiempo para el inicio de la descarga; (iii) rendimiento de la operación de embarque/descarga por tipo de producto (contenedores, carga general, vehículos, carga a granel); (iv) tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercadería; entre otros.

Por otra parte, durante 2015 no se iniciaron Procedimientos Administrativos Sancionadores (PAS) contra el Concesionario, ni se pusieron penalidades por incumplimiento del Contrato de Concesión.



### Permanencia de naves

50. Este indicador mide la estancia promedio de las naves en un amarradero<sup>16</sup>. En 2015, el Concesionario mostró una mayor eficiencia en la atención de naves en el TPM, lo cual se vio reflejado en menores costos para la nave. Así, este indicador mostró una reducción de 24,6% entre 2014 y 2015, al pasar de 38,4 a 29,0 horas por nave.



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### Rendimiento de operaciones por tipo de carga<sup>17</sup>

51. 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.
52. Durante 2015, los indicadores de rendimiento de embarque de minerales, embarque de contenedores y descarga de granos experimentaron una reducción de 24,2%, 2,1% y 13,8% en relación a los niveles de 2014, respectivamente.

**Cuadro N° 8**  
**Rendimiento de operaciones por tipo de carga**

Indicador de rendimiento	Medición	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Embarque minerales	Toneladas/Hora	671	687	1126	1180	1283	1272	1300	1165	1229	1347	1020
Descarga granos	Toneladas/Hora	496	483	561	600	425	661	498	535	425	368	360
Contenedores	Contenedores/Hora	-	-	-	-	18	17	15	27	20	23	20

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

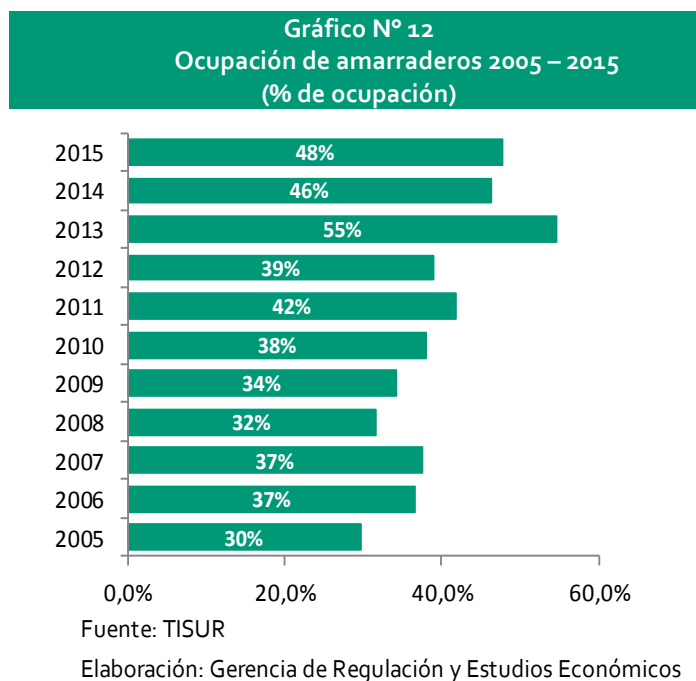
<sup>16</sup> El ratio se obtiene del cociente entre tiempo total durante el cual el amarradero está ocupado y el número de naves atendidas dentro de dicho amarradero.

<sup>17</sup> 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.



### Ocupación de amarraderos<sup>18</sup>

53. La tasa de ocupación de amarraderos del TPM está vinculado a los riesgos de congestión del puerto y la aplicación de condiciones específicas que activan las inversiones eventuales establecidas en el Contrato de Concesión (Criterio *Trigger*)<sup>19</sup>.
54. Como se aprecia en el siguiente gráfico, la ocupación de amarradero pasó de 46% en el año 2014 a 48% en el año 2015, a consecuencia del mayor tiempo efectivo empleado por las operaciones portuarias. Cabe destacar que, entre 2005 y 2015, dicho indicador ha experimentado un importante incremento de 18 puntos porcentuales.



### VII.2. Accidentes

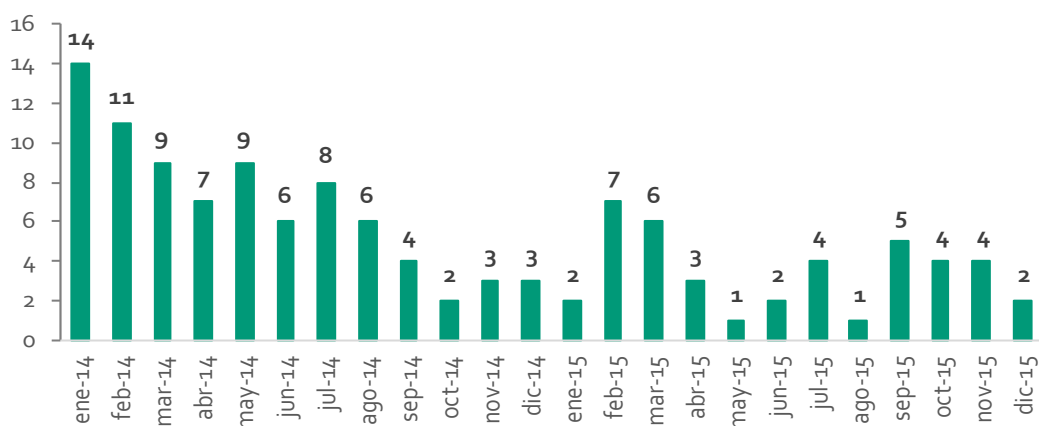
55. Durante el año 2015, se registró un total de 41 accidentes laborales, lo que representó una importante reducción de 50% en relación al número de accidentes registrados durante el año anterior (82). Cabe mencionar que, ninguno de los accidentes ocurridos entre 2014 y 2015 ha tenido consecuencias fatales.

<sup>18</sup> 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).

<sup>19</sup> Conforme a lo establecido en la Cláusula 5.5 del Contrato de Concesión, las mejoras eventuales se implementarán en función a los volúmenes de tráfico de carga ("*through put*") y otras consideraciones establecidas en el Anexo 5.5.2.2. Según dicho anexo, una ocupación del amarradero igual a 60% constituye un criterio o mecanismo que define el inicio de una obra.



**Gráfico N° 13**  
Número de accidentes mensuales, 2014 – 2015



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### VII.3. Reclamos

56. Durante el año 2015, el Concesionario tramitó 4 reclamos, lo que representó un reclamo adicional a los tramitados en 2014 (3 reclamos). Del total de reclamos resueltos en 2015, 2 fueron declarados infundados y 1 improcedente.

**Cuadro N° 9**  
Número de reclamos tramitados por el Concesionario, 2014 – 2015

Fecha emisión del reclamo	Nombre del Usuario Reclamante	Detalle del Reclamo	Estado del Reclamo
02/06/2014	Overseas Bechtel Incorp. Suc. Del Perú	Sobrecostos incurridos por demora en la operatividad	Improcedente
02/06/2014	Overseas Bechtel Incorp. Suc. Del Perú	Sobrecostos incurridos por demora en descarga de nave	Infundado
19/08/2014	Unión de Cervecerías Backus y Johnston S.A.A.	Despacho de carga observada junto con carga en buenas condiciones, ocasionando mezcla del producto.	Infundado
07/04/2015	Contilatin del Perú S.A.	Daños en almacenamiento y conservación de 227 Tm de Trigo Canadiense	Infundado
29/04/2015	Contilatin del Perú S.A.	Daños en almacenamiento y conservación de Maiz Americano	Infundado
26/06/2015	Corio Produce S.A.C.	Daños a la carga - Exportación de contenedor con orégano congelado	Improcedente
18/12/2015	Pesquería Producto del Kope E.I.R.L.	Daños a la carga - Paneles de Poliuretano y/o polietileno	En Proceso

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



## VIII. Resultados financieros

### VIII.1. Estados financieros

57. Durante el año 2015, TISUR obtuvo ingresos por un monto de USD 64,7 millones, lo que representó un importante incremento de 47,8% en relación al año anterior. Dicho crecimiento se explica por la mayor facturación por los servicios de almacenamiento, que experimentó un incremento de 208,3% en relación al 2014 (al pasar de USD 13,1 a USD 40,4 millones). Así, en 2015, los servicios que tuvieron la mayor participación en los ingresos del Concesionario fueron: manipuleo (62,43%), almacenamiento (16,1%) y uso de muelle (14,1%), los cuales explicaron el 92,6% de los ingresos portuarios.

Cuadro N° 10 Ingresos portuarios por servicios 2014 – 2015 (En USD miles)			
Concepto	2014	2015	Variación
1. Manipuleo	13094	40374	208,3%
2. Almacenamiento	11907	10395	-12,7%
3. Uso de muelle	11289	9108	-19,3%
4. Transferencia de carga	2832	2073	-26,8%
5. Alquiler de amarradero	1704	1322	-22,4%
6. Alquiler de equipos	1202	588	-51,1%
7. Otros Servicios	1717	806	-53,1%
<b>Total</b>	<b>43 745</b>	<b>64 666</b>	<b>47,8%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2015, 2014 TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

58. Por su parte, durante 2015, el Concesionario registró un costo de servicios de USD 15,9 millones, lo que representó una reducción de 7,6% en relación al costo registrado en 2014. Dicha reducción se explica por los menores gastos de personal, los cuales experimentaron una reducción de 33,7% entre 2014 y 2015 (al pasar de USD 5,98 a USD 3,97 millones), pese a que el número de empleados se incrementó 2% en dicho periodo (de 620 a 633 empleados).

Cuadro N° 11 Estado de resultados integrales (En USD miles)		
Concepto	2014	2015
Ingresos por servicios	43 745	64 666
Costo de servicios	(17 295)	(15 984)
<b>Utilidad bruta</b>	<b>26 450</b>	<b>48 682</b>
Gastos operativos	(10 002)	(13 510)
Otros ingresos	242	604
Otros gastos	(54)	(194)
<b>Utilidad operativa</b>	<b>16 636</b>	<b>35 582</b>
Ingresos financieros	2	649
Gastos financieros	(818)	(844)
Diferencia en cambio, neta	1 193	(1 788)
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>17 013</b>	<b>33 599</b>
Impuesto a la renta	(5 680)	(11 398)
<b>Utilidad del año</b>	<b>11 333</b>	<b>22 201</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2015, 2014 TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



59. De acuerdo a lo anterior, la utilidad operativa alcanzó el monto de los USD 35,6 millones en 2015, lo cual significó un importante incremento de 113,9% con respecto al año anterior (USD 16,6 millones). De la misma manera, la utilidad a la renta antes de impuesto y la utilidad neta se incrementaron 97,5% y 95,9% entre 2014 y 2015, respectivamente.
60. 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 34,9% entre 2014 y 2015, pasando de USD 204 millones a USD 348 millones. Dicho incremento fue impulsado principalmente por el aumento de 95,1% experimentado por los activos intangibles del activo no corriente, los cuales representaron el 68% de los activos totales del año 2015.
61. Por su parte, el activo corriente registró un incremento del 34,9% en 2015, alcanzando un nivel de USD 100,7 millones, lo cual estuvo motivado por el aumento de 300,9%, 185,9% y 58,4% en las cuentas por cobrar comerciales, fondos restringidos y en el efectivo y equivalentes de efectivo, respectivamente. En relación a los fondos restringidos, cabe mencionar que al 31 de diciembre de 2015, el Concesionario mantiene un Contrato de Fideicomiso en garantía con Mizuho Bank Ltd. para garantizar el cumplimiento de las obligaciones del préstamo solicitado para financiar el proyecto "Amarradero F".
62. Con respecto a la composición del activo, se observa que el activo corriente pasó de representar el 36,5% de los activos totales en el año 2014 al 28,9% en el año 2015, producto del incremento de los activos intangibles. Con relación al activo no corriente, este pasó de representar el 63,4% del total de activos en el año 2014 a 71,1% en el año 2015.

<b>Cuadro N° 12</b>					
<b>Estado de Situación Financiera</b>					
(En USD miles)					
ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2014	2015		2014	2015
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>			<b>PASIVO CORRIENTE</b>		
Efectivo y equivalentes de efectivo	17 830	28 250	Cuentas por pagar comerciales	1 041	1 620
Cuentas por cobrar comerciales, neto	4 289	17 194	Cuentas por pagar a relacionadas	4 205	239
Cuentas por cobrar a relacionadas	524	683	Otras cuentas por pagar	10 332	4 114
Fondos restringidos	11 736	33 552	Obligaciones financieras	6 840	10 025
Saldo impuesto a las ganancias	2 140	-	Impuesto a las ganancias por pagar	-	1 430
Otras cuentas por cobrar	35 212	18 178	Ingresos diferidos	7 320	22 109
Gastos pagados por anticipado	2 260	2 003	<b>TOTAL PASIVO CORRIENTE</b>	<b>29 738</b>	<b>39 537</b>
Suministros y repuestos	618	808	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>		
<b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>74 609</b>	<b>100 668</b>	Obligaciones financieras a largo plazo	73 221	179 726
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>			Pasivo por impuesto a las ganancias diferido	6 248	11 069
Instalaciones, maquinaria y equipo, neto	7 712	10 127	Instrumentos financieros derivados	508	2 748
Intangibles, neto	121 800	237 577	<b>TOTAL PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>79 977</b>	<b>193 543</b>
<b>TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>129 512</b>	<b>247 704</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>109 715</b>	<b>233 080</b>
			<b>PATRIMONIO NETO</b>		
			Capital social	61 828	61 828
			Reserva legal	1 366	2 499
			Resultados acumulados	31 862	52 930
			Cobertura de flujo de efectivo	-650	-1 965
			<b>TOTAL PATRIMONIO</b>	<b>94 406</b>	<b>115 292</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>204 121</b>	<b>348 372</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>204 121</b>	<b>348 372</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2015, 2014 - TISUR  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos





63. Por su parte, el pasivo corriente registró un aumento de 33% durante 2015, debido principalmente a los mayores ingresos diferidos, los cuales se incrementaron 202% dicho año. Dichos ingresos corresponden principalmente a los adelantos efectuados por los clientes para el avance del proyecto "Amarradero F", los cuales devengaran en 2016.
64. El pasivo no corriente se incrementó 142% entre 2014 y 2015, al pasar de USD 79,9 millones a USD 193,5 millones, como consecuencia del incremento de la porción no corriente de las obligaciones financieras a largo plazo adquiridas por el Concesionario<sup>20</sup>.
65. Al 31 de diciembre de 2015, el Capital Social de la Empresa se mantuvo estable en relación al año anterior, en un nivel de USD 61,8 millones<sup>21</sup>.

## VIII.2. Ratios financieros

66. En el cuadro N° 13 se muestran los principales ratios financieros de rentabilidad, liquidez y solvencia registrados por el Concesionario durante el periodo 2014 – 2015.

Cuadro N° 13 Ratios Financieros		
RATIO	2014	2015
<b>Ratios de Liquidez</b>		
Liquidez general	2,51	2,55
Prueba ácida	1,16	2,02
Liquidez absoluta	0,60	0,71
<b>Ratios de Rentabilidad</b>		
Margen bruto	0,60	0,75
Margen operativo	0,38	0,55
Margen neto	0,26	0,34
ROE	0,12	0,19
ROA	0,06	0,06
<b>Ratios de Solvencia</b>		
Endeudamiento patrimonial	1,16	2,02
Grado de endeudamiento	0,54	0,67
Apalancamiento	2,16	3,02

Fuente: Estados Financieros Auditados 2015, 2014 - TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

67. 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. Así, se aprecia un aumento

<sup>20</sup> La Compañía como parte del financiamiento del proyecto "Amarradero F", 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 2015, la Compañía ha recibido USD 197 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.

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

<sup>21</sup> Cabe mencionar que, en 2014, el Capital Social 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. Asimismo, 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.



en el ratio de liquidez general (Activo Corriente / Pasivo Corriente) y ratio de liquidez absoluta (Efectivo y Equivalentes de Efectivo / Pasivo Corriente), lo cual refleja que la empresa tiene mayores posibilidades de efectuar sus pagos de corto plazo. De manera similar, la prueba ácida<sup>22</sup> experimentó un incremento entre 2014 y 2015, al pasar de 1,16 a 2,02, lo cual refleja que la empresa posee activos corrientes suficientes para hacer frente a los pasivos corrientes en el periodo, sin la necesidad de liquidar y vender sus inventarios.

68. Al analizar los ratios de rentabilidad del Concesionario, se observa un incremento importante de los márgenes brutos, operativos y netos durante 2015, como resultado de los mayores ingresos por servicios registrados dicho año, los cuales se incrementaron en mayor proporción que los gastos. Tales resultados en la utilidad neta se han reflejado en una mejora en el rendimiento sobre el patrimonio (ROE<sup>23</sup>), el cual experimentó un aumento de 0,12 a 0,19, a partir de lo cual se puede concluir que el Concesionario está generando mayores utilidades por cada dólar proveniente del patrimonio. Por su parte, el ROA<sup>24</sup> se mantuvo estable en niveles de 0,06, lo cual refleja que por cada unidad monetaria invertida en activos el Concesionario la empresa obtiene 0,06 unidades monetarias de utilidad neta.
69. Por último, en relación a los ratios de solvencia, se observa un aumento del ratio de endeudamiento patrimonial, del grado de endeudamiento y del apalancamiento entre 2014 y 2015, lo cual refleja que el Concesionario se está financiándose más con terceros que con capital propio, lo que se traduce en menor autonomía financiera. En particular, durante 2015, se recibieron USD 197 millones de préstamo para el proyecto Amarradero F.

## IX. Conclusiones

70. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario de Matarani durante el año 2015, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) Durante el año 2015, el número de naves atendidas en el TPM ascendió a 423 naves, lo que representó un aumento de 3,4% en relación a las naves atendidas durante el año anterior (409).
  - (ii) El tráfico de carga en el TPM experimentó un aumento de 12,1% entre 2014 y 2015, al pasar de 3 402 mil toneladas a 3 815 mil toneladas. Dicho incremento estuvo explicado por el mayor volumen de carga de exportación, la cual registró un aumento de 49% en dicho periodo, representando el 57% del total de carga en 2015.
  - (iii) En relación al tráfico por tipo de carga, se observa que la carga sólida a granel se incrementó 12,2% en 2015, habiendo constituido la mayor parte del total de carga movilizada dicho año (78%). Por su parte, el volumen (en toneladas) de carga contenedorizada, carga líquida a granel y carga fraccionada se incrementó 19,7%, 14,8%, y 8,3% entre 2014 y 2015, respectivamente; mientras que la carga rodante se contrajo 75,8% en dicho periodo. Cabe señalar que, la carga rodante es poco significativa, habiendo representado sólo el 0,06% del total de carga movilizada en 2015.

<sup>22</sup> Este ratio sirve para evaluar la liquidez de una empresa, considerando en el numerador las partidas más líquidas del activo corriente (efectivo y equivalentes y las cuentas por cobrar) y en el denominador el pasivo corriente. Así, al excluir del numerador las partidas menos líquidas del activo corriente (existencias y gastos pagados por anticipado), se busca medir la capacidad de las empresas de hacer frente a sus obligaciones de corto plazo con su liquidez. Así, si el ratio registra valores por encima de la unidad quiere decir que la empresa puede atender todas sus obligaciones corrientes sin la necesidad de liquidar y vender sus inventarios.

<sup>23</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE= Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

<sup>24</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activos Totales



- (iv) El tráfico de carga contenedorizada (medido en miles de TEUS) se contrajo en 3,3% entre 2014 y 2015, al pasar de 20,7 mil TEUS a 20 mil TEUs. Con respecto a la competencia interportuaria que enfrenta el TPM con el Terminal Portuario de Ilo y con el Puerto de Arica, se observa que del total de carga contenedorizada movilizadora por esos tres puertos, el 80,5% correspondió al TPN en 2015.
- (v) Las tarifas reguladas de los servicios a la nave de amarre/desamarre y uso de amarradero se redujeron 10,6% y 10,8% entre octubre de 2014 y agosto de 2015, respectivamente; mientras que las tarifas de uso de muelle para carga fraccionada, carga rodante, carga líquida a granel, carga sólida a granel de concentrados (descarga mayor a 400 TM/Hr) y carga sólida a granel de cereales (embarque mayor a 1 000 TM/Hr) se redujeron 10,9%, 77,81%, 24,4%, 5,5% y 25% en dicho periodo, respectivamente.
- (vi) Las tarifas no reguladas relacionadas con el uso de muelle, transferencia, manipuleo y alquiler de equipos se mantuvieron estables entre agosto de 2014 y agosto de 2015.
- (vii) Al 31 de diciembre de 2015, el monto total de las inversiones ejecutadas por el Concesionario para las mejoras obligatorias y voluntarias, y reconocidas por OSITRAN, ascendió a USD 171,3 millones (Incluido IGV), con lo cual se alcanzó un cumplimiento del 100% en sus metas físicas de inversión. Cabe mencionar que, durante el 2015, se ejecutó una inversión total de USD 179,9 mil para la mejora voluntaria proyecto Amarradero F.
- (viii) El pago total realizado por el Concesionario al Estado experimentó un aumento de 22,7% en 2015, alcanzando un nivel de S/. 13,8 millones, de los cuales el 83,3% (S/. 11,5 millones) corresponde a las retribuciones al Estado y el 16,7% (S/. 2,3 millones) al aporte por regulación.
- (ix) En relación al desempeño operativo de TISUR durante el año 2015, se ha verificado lo siguiente:
- TISUR incrementó la ocupación del amarradero en 2 puntos porcentuales (de 46% a 48%); mientras que la permanencia de naves se redujo en cerca de 10 horas por nada (de 38,4 a 29,0 horas por nave).
  - Los indicadores de rendimiento de embarque de minerales, embarque de contenedores y descarga de granos experimentaron una reducción de 24,2%, 2,1% y 13,8% en relación a los niveles de 2014, respectivamente.
  - El número de accidentes registrados en el TPM experimentó una importante reducción de 50%, registrándose un total de 41 accidentes en 2015, de los cuales ninguno tuvo consecuencias fatales.
  - El Concesionario tramitó un total de 4 reclamos en 2015, los cuales se encontraron relacionados principalmente con daños a la carga. Dicho año se resolvieron 3 reclamos, de los cuales 2 fueron declarados infundados y 1 improcedente.
- (x) Durante 2015, los ingresos del Concesionario registraron un importante incremento de 47,8% en relación al año anterior, alcanzando un nivel de USD 64,7 millones, de los cuales los servicios de manipuleo (62,43%), almacenamiento (16,1%) y uso de muelle (14,1%), representaron el 92,6% del total de ingresos. Dicho crecimiento en los ingresos fue explicado por los mayores ingresos por el servicio de manipuleo, los cuales se incrementaron 208% entre 2014 y 2015.



- (xi) El crecimiento de los ingresos, incidió en un importante crecimiento de 113,9% y 95,5% en la utilidad operativa y la utilidad neta del ejercicio en 2015, las cual alcanzaron niveles de USD 35,6 millones y USD 22 millones, respectivamente.
- (xii) En cuanto a los indicadores financieros de TISUR, durante 2015, todos los ratios de rentabilidad analizados registraron resultados positivos como consecuencia de las utilidades alcanzadas. Ello se vio reflejado en una mejora en el rendimiento sobre el patrimonio (ROE), lo cual indica que el Concesionario está generando mayores utilidades por cada dólar proveniente del patrimonio.
- (xiii) En relación a los indicadores de liquidez, entre 2014 y 2015, se observó un aumento de los ratio de liquidez general (de 0,60 a 0,71), ratio de liquidez absoluta (de 2,51 a 2,55) y prueba ácida (de 1,16 a 2,02), respectivamente, lo cual refleja que la empresa tiene mayores posibilidades de efectuar sus pagos de corto plazo.
- (xiv) Por último en relación a los indicadores de solvencia, entre 2014 y 2015, se observó un aumento de los ratio de endeudamiento patrimonial (de 1,16 a 2,02) y de grado de endeudamiento (de 0,54 a 0,67), lo que se traduce en menor autonomía financiera del Concesionario, como consecuencia del préstamo recibido de USD 197 millones para el proyecto Amarradero F.



**ANEXO N° 1**  
**Ficha de Contrato de Concesión**

<b>Concesionario: Terminal Internacional del Sur – TISUR S.A. Terminal Portuario de Matarani</b>			
<b>Fecha de actualización: 31 de diciembre de 2015</b>			
	Tema	Contenido	Ref. <sup>25</sup>
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"> <li>▪ <b>Adenda 1:</b> 26 de julio del 2001.</li> <li>▪ <b>Adenda 2:</b> 24 de julio de 2006.</li> <li>▪ <b>Adenda 3:</b> 28 de octubre de 2013.</li> </ul>	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3
5	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mayor pago inicial al Estado (Precio base de USD 9,5 millones).</li> <li>▪ Monto ofertado: USD 9,68 millones.</li> </ul>	Bases del concurso
6	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.19. (p. 9)
7	Capital mínimo	USD 3 millones.	Cláusula 11.1.11. (p. 30)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Garantía de fiel cumplimiento:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Monto mínimo USD 5 millones durante el período quinquenal.</li> <li>- USD 2 millones durante período remanente.</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Garantías de los inversionistas estratégicos</b> (adquiere obligaciones contraídas por concesionario).</li> </ul>	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"> <li>▪ Mejoras obligatorias: USD 6,042 millones.</li> <li>▪ Mejoras eventuales: USD 9,180 millones.</li> <li>▪ Mejoras voluntarias: USD 15,750 millones.</li> <li>▪ <b>Total: USD 30,972 millones.</b></li> </ul>	Adenda 1 Anexo D
11	Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Negociación.</li> <li>▪ Controversias técnicas.</li> <li>▪ Designación de perito.</li> <li>▪ Controversias no técnicas.</li> <li>▪ Cámara Comercio de Lima, monto mayor a USD 1 millón.</li> </ul>	Cláusula 17.1. (p. 42) Cláusula 17.2. (p. 42) Cláusula 17.3. (p. 42-43)
12	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En el caso que el Concesionario no efectuará las mejoras obligatorias, el Concedente tiene derecho a dar por terminada la concesión.</li> <li>▪ Adicionalmente, el Concesionario pagará al concedente por cada día de retraso en el cumplimiento.</li> </ul>	Cláusula 5.7. (p. 16)

<sup>25</sup> TUO actualizado del Contrato de Concesión que incluye las Adendas 1 y 2 (11 de agosto de 2006).



13	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Vencimiento de la Vigencia de la Concesión.</li><li>▪ Incumplimiento por el Concesionario y resolución del presente Contrato.</li><li>▪ Incumplimiento del Concedente y resolución del presente Contrato por parte del Concesionario.</li><li>▪ Resolución opcional por el Concedente.</li><li>▪ Si un Evento de Fuerza Mayor no es superado transcurrido el plazo de doce (12) meses continuados.</li><li>▪ Por la sustitución, o la eliminación, de un Inversionista Estratégico, Operador Principal o Concesionario sin la debida aprobación de OSITRAN.</li><li>▪ Por cualquier incumplimiento de la Cláusula 16.1.2.</li><li>▪ Destrucción total del Terminal Portuario.</li><li>▪ Por acuerdo entre las Partes.</li></ul>	Cláusula 15.1. (p. 36)
----	-----------------------	---	------------------------



## ANEXO N° 2 Resumen Estadístico Anual

### INDICADORES ANUALES: TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI

<b>Tipo:</b>	Autosostenible
<b>Concesionario:</b>	Terminal Internacional del Sur S.A
<b>Periodo:</b>	1999-2015

#### a. Tráfico

Indicador	Unidad	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Naves atendidas	Unidad	269	253	246	231	271	314	339	326	336	349	379	368	403	408	423
Carga total	Tonelada	1 428 691	1 489 667	1 537 700	1 633 211	1 628 165	1 988 171	2 816 188	2 898 143	2 762 228	3 350 385	3 318 609	2 990 239	3 410 003	3 401 959	3 814 894
<b>Carga por operación</b>																
Exportación	Tonelada	454 449	176 201	184 143	446 049	493 476	498 971	1 194 722	1 478 382	1 216 392	1 230 554	1 351 197	1 328 010	1 500 089	1 451 766	2 161 771
Importación	Tonelada	520 360	676 991	625 949	691 399	700 676	802 981	801 580	975 848	874 005	1 537 223	1 364 512	1 118 346	1 224 380	1 361 238	1 376 175
Cabotaje	Tonelada	177 047	197 603	205 060	228 841	168 199	449 512	593 368	316 131	449 476	460 665	394 864	272 142	250 934	134 985	142 900
Transbordo	Tonelada	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tránsito	Tonelada	276 835	438 872	522 548	266 908	265 523	236 614	226 378	126 915	221 905	121 414	207 900	267 732	433 038	453 267	133 970

#### Carga por tipo de producto

Contenedorizada	Tonelada	1 569	2 338	57 164	44 276	94 001	102 045	129 345	185 320	178 049	176 361	236 569	197 532	165 005	188 972	226 146
Fraccionada	Tonelada	401 094	471 355	427 832	289 067	292 193	269 999	237 498	217 921	206 911	211 801	225 161	234 452	419 339	401 081	438 551
Graneles líquidos	Tonelada	113 347	225 005	267 746	320 596	359 239	420 611	381 332	439 561	415 225	439 928	394 576	260 146	213 411	155 622	178 613
Graneles sólidos	Tonelada	874 293	754 372	748 566	952 341	857 936	1 163 574	2 044 366	2 026 870	1 943 117	2 495 412	2 453 616	2 288 765	2 611 212	2 647 436	2 969 439
Rodante	Tonelada	38 388	36 597	36 393	26 930	24 796	31 942	23 647	28 470	18 925	26 883	8 687	9 344	1 037	8 848	2 145

#### Carga Contenedorizada

Contenedores	Unidad	1 472	1 537	6 649	6 706	11 688	14 047	14 779	19 375	14 231	13 834	15 030	12 025	10 508	12 728	13 837
Contenedores	TEUs <sup>1</sup>	2 748	2 929	9 559	11 082	18 382	25 417	24 789	31 451	19 956	18 934	21 585	16 875	15 402	20 679	19 998

#### b. Ingresos (Miles de USD)<sup>2</sup>

Ingresos	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Manipuleo	972	762	874	1 091	1 412	1 590	2 569	3 295	4 148	4 980	7 492	8 780	11 596	13 094	40 374
Almacenamiento	758	577	508	693	533	1 301	2 295	3 131	3 226	3 667	4 596	5 722	9 407	11 907	10 395
Uso de muelle	–	–	–	–	–	–	–	–	–	11 788	11 147	10 502	11 608	11 289	9 108
Transferencia de carga	5 173	5 262	5 458	5 284	5 279	6 876	9 985	11 175	10 106	978	1 459	2 720	2 739	2 832	2 073
Alquiler de amarradero	976	920	809	743	800	1 006	1 053	961	964	1 125	1 172	1 217	1 553	1 704	1 322
Alquiler de equipos	–	–	–	–	–	–	–	–	–	438	468	441	893	1 202	588
Otros servicios <sup>3</sup>	971	1 023	859	645	1 103	1 908	1 802	1 834	2 529	1 276	1 447	1 689	1 499	1 717	806
<b>Total</b>	<b>8 851</b>	<b>8 543</b>	<b>8 509</b>	<b>8 457</b>	<b>9 127</b>	<b>12 681</b>	<b>17 703</b>	<b>20 397</b>	<b>20 973</b>	<b>24 253</b>	<b>27 781</b>	<b>31 071</b>	<b>39 295</b>	<b>43 745</b>	<b>64 666</b>

#### c. Ocupación de amarradero (porcentajes)

Indicador	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Amarradero A	53%	48%	45%	38%	46%	49%	47%	39%	45%						
Amarradero B	37%	41%	42%	29%	28%	38%	34%	26%	32%						
Amarradero C	21%	12%	11%	16%	15%	24%	32%	31%	25%						
<b>Total</b>	<b>37%</b>	<b>33%</b>	<b>33%</b>	<b>28%</b>	<b>30%</b>	<b>37%</b>	<b>38%</b>	<b>32%</b>	<b>34%</b>	<b>38%</b>	<b>42%</b>	<b>39%</b>	<b>53%</b>	<b>46%</b>	<b>48%</b>

1/ Una TEU es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies. Para propósitos de cálculo un TEU de 40 es equivalente a 2 de TEU de 20.

2/ Los ingresos correspondientes a los periodos 2010-2013 fueron convertidos a dólares con el tipo de cambio promedio anual publicado por el BCRP.

3/ Los otros servicios comprenden el Amarre y desamarre, la tracción y otros Servicios Especiales.

Fuente: TISUR







**OSITRAN**

EL REGULADOR DE LA INFRAESTRUCTURA  
DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

Calle Los Negocios 182, 5to piso, Surquillo

Teléfono: (51) 440 5115

[Info@ositran.gob.pe](mailto:Info@ositran.gob.pe)

[www.ositran.gob.pe](http://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

---

Sandra Queija de la Sotta

**Analista de Estudios**

**Económicos**