

# INFORME DE DESEMPEÑO 2018

Concesión del Terminal Portuario de Matarani

Gerencia de Regulación  
y Estudios Económicos



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



## CONTENIDO

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b> .....	<b>4</b>
<b>I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA</b> .....	<b>6</b>
I.1. Composición de la empresa .....	6
I.2. Principales características del contrato de concesión .....	6
I.3. Área de influencia .....	7
I.4. Principales activos de la empresa .....	8
<b>II. OFERTA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS</b> .....	<b>10</b>
II.1. Servicios con tarifa o precio .....	10
II.2. Servicios sujetos al régimen de acceso .....	11
<b>III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS</b> .....	<b>11</b>
III.1. Principales clientes .....	11
III.2. Servicios en función a la nave .....	11
III.3. Tráfico de carga .....	12
<b>IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS</b> .....	<b>18</b>
IV.1. Tarifas .....	18
IV.2. Precios .....	19
IV.3. Cargos de acceso .....	20
<b>V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO</b> .....	<b>21</b>
V.1. Inversiones .....	21
V.2. Pagos al Estado .....	22
<b>VI. DESEMPEÑO OPERATIVO</b> .....	<b>23</b>
VI.1. Indicadores de productividad .....	23
VI.2. Accidentes .....	25
<b>VI. ESTADOS FINANCIEROS</b> .....	<b>26</b>
VI.1. Estado de resultados .....	26
VI.2. Estado de situación financiera .....	26
VI.3. Indicadores financieros .....	28
<b>VII. CONCLUSIONES</b> .....	<b>30</b>
<b>ANEXOS</b> .....	<b>33</b>
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN .....	33
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO .....	36



## CUADROS

<b>Cuadro N° 1:</b> Infraestructura principal del Concesionario .....	9
<b>Cuadro N° 2:</b> Tarifario de servicios regulados 2017 – 2018 .....	19
<b>Cuadro N° 3:</b> Precio de servicios no regulados, 2017 – 2018 .....	20
<b>Cuadro N° 4:</b> Pagos al Estado .....	23
<b>Cuadro N° 5:</b> Estado de resultados.....	26
<b>Cuadro N° 6:</b> Estado de situación financiera .....	27

## GRÁFICOS

<b>Gráfico N° 1:</b> Tráfico de naves, 2017 - 2018.....	12
<b>Gráfico N° 2:</b> Tráfico de contenedores, 2017 – 2018.....	13
<b>Gráfico N° 3:</b> Tráfico de contenedores, 2017 – 2018.....	13
<b>Gráfico N° 4:</b> Tráfico de carga fraccionada 2017 - 2018.....	14
<b>Gráfico N° 5:</b> Principales productos de la carga fraccionada, 2017 – 2018 .....	15
<b>Gráfico N° 6:</b> Tráfico de carga sólida a granel 2017 – 2018.....	15
<b>Gráfico N° 7:</b> Principales productos de carga sólida a granel 2017 – 2018 .....	16
<b>Gráfico N° 8:</b> Tráfico de carga líquida a granel 2017 – 2018.....	17
<b>Gráfico N° 9:</b> Principales productos de carga líquida a granel 2017 – 2018 .....	17
<b>Gráfico N° 10:</b> Tráfico de carga rodante 2017 – 2018 .....	18
<b>Gráfico N° 11:</b> Inversión reconocida y porcentaje de cumplimiento .....	22
<b>Gráfico N° 12:</b> Indicadores de desempeño a la nave .....	24
<b>Gráfico N° 13:</b> Rendimiento de operaciones por tipo de carga, 2017 -2018 .....	25
<b>Gráfico N° 14:</b> Número de accidentes mensuales, 2017 – 2018.....	25
<b>Gráfico N° 15:</b> Ratios de rentabilidad, 2015 - 2018 .....	28
<b>Gráfico N° 16:</b> Ratios de liquidez, 2015 - 2018.....	29
<b>Gráfico N° 17:</b> Ratios de endeudamiento, 2015 - 2018 .....	30

## ILUSTRACIONES

<b>Ilustración 1:</b> Terminal Portuario de Matarani .....	6
<b>Ilustración 2:</b> Área de influencia – TPM.....	8
<b>Ilustración 3:</b> TPM – Puerta de salida de la producción de cobre.....	8
<b>Ilustración 4:</b> Servicios portuarios prestados en el TPM .....	10



## RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario Matarani (en adelante, TPM) para el año 2018. El informe presenta la evolución de los principales indicadores de la Concesión en los que respecta al tráfico de carga, tarifas, indicadores operativos, inversiones, ingresos, entre otros.

El 17 de agosto de 1999, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) y el Terminal Internacional del Sur S.A. (en adelante, Concesionario o TISUR) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del TPM (en adelante, el Contrato de Concesión). Dicho contrato tiene una vigencia de 30 años.

El TPM está diseñado para el manejo de carga en contenedores y carga general (metales, granos, fertilizantes, químicos, entre otros). A la firma del Contrato de Concesión se estableció que TISUR debería 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 con el tráfico en el TPM, durante 2018, se atendió a un total de 501 naves, lo que representó una reducción de 2,3% con relación al año anterior, siendo las naves de tipo graneleras las más (64,1% del total de naves). Pese a la reducción del número de naves atendidas, la carga total movilizada alcanzó un nivel de 7,2 millones de toneladas, lo que representó un incremento de 3,3% respecto al volumen total de carga movilizada el año anterior (6,9 millones de toneladas). En relación al tipo de carga movilizado, se observa que el 87,5% corresponde a carga sólida a granel; mientras que en relación al régimen, se aprecia que la carga de exportación representó el 69,1% y la de importación el 25,2%, siendo el cabotaje poco significativo.

Por la naturaleza de la carga que moviliza, TISUR tiene como principales clientes a los exportadores de concentrados de minerales. En particular, durante 2018, alrededor del 60% de la carga movilizada en el terminal corresponde a las empresas Sociedad Cerro Verde S.A.A. (27,3%), Mineras Las Bambas S.A. (15,4%), Compañía Minera Antapaccay S.A. (9,2%) y Hudbay Perú S.A.C (6,6%), las cuales también fueron las principales exportadoras durante el año anterior.

Durante 2018, las tarifas de los servicios regulados se mantuvieron en los mismos niveles que el año anterior, con excepción de la tarifa del servicio de Uso de muelle para la carga líquida a granel, la cual se incrementó 6,4%. Así, la canasta de servicios a la carga, tuvo como máximo incremento el 0,29%. En cuanto a los servicios no regulados se ha identificado que ninguno a cambio su precio respecto al 2017.

Los contratos de acceso para la prestación de los servicios de practicaje y remolcaje fueron renovados vía adenda con la empresa vinculada, Trabajos Marítimos S.A. – Tramarsa (en adelante, TRAMARSA), por un año adicional. Los montos se mantuvieron similares a lo establecido en el contrato original. Cabe señalar que TRAMARSA es la única empresa que brinda estos servicios en el Terminal Portuario Matarani.

Al cierre de 2018, la inversión total ejecutada por el Concesionario asciende a USD 280,6 millones (incluido GV), lo cual representa un avance de 99,5% correspondiente a las inversiones obligatorias (USD 7,3 millones), así como la ejecución de inversiones en mejoras voluntarias (ascendente a USD 273,3 millones) entre las que destaca la mejora voluntaria en la Bahía Islay con una inversión de USD 240,5 millones. Cabe señalar que, durante el año 2018, el Concesionario no realizó inversiones.

Por su parte, el monto pagado por concepto de retribución al Estado y aporte por regulación ascendió a S/. 29,7 millones y S/. 3,7 millones durante 2018, respectivamente, lo que representó un incremento de 0,7% y 3,3% por ambos conceptos respecto al año anterior.

Al analizar el desempeño de los principales indicadores operativos del TPM durante el 2018, se observa lo siguiente:

---

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



- (i) El Concesionario aumentó la ocupación del amarradero, pasando de 47,3% a 49,6%; mientras que la permanencia de naves se incrementó de 29,4 a 30,3 horas por nave. Por otro lado, el rendimiento de embarque de minerales y las horas efectivas de contenedores se expandió durante 2018 en 7,2% y 27,7%, respectivamente; mientras el rendimiento de descarga de granos presentó una reducción en el mismo año de 12,5%.
- (ii) Durante 2018, se registraron un total de 21 accidentes, lo que representó una importante reducción de 95,2% con relación a los accidentes registrados el año anterior (41). De igual manera, el número de heridos como resultado de los accidentes se redujo de 41 en 2017 a 20 en 2018, no habiéndose registrado ninguna fatalidad.
- (iii) A lo largo del 2018, los usuarios de la infraestructura no presentaron ningún reclamo con relación a los servicios brindados en el TPM, siendo que desde 2016 no se han presentado reclamos en esta infraestructura.

Finalmente, con relación a los principales indicadores financieros de la concesión registrados durante 2018, se observa lo siguiente:

- (i) Los ingresos del Concesionario se incrementaron en 9,9% respecto al año anterior, alcanzando un monto de USD 120,4 millones, lo cual generó una utilidad operativa de USD 66,8 millones (+16,3%) y una utilidad neta USD 39,8 millones (+19,3%). Asimismo, el Concesionario mostró tener una mayor eficiencia en la gestión de sus recursos.
- (ii) El Activo de la Concesión fue de USD 298,0 millones lo que significó una reducción de 4,5% respecto al año anterior, principalmente, por la reducción de cuentas por cobrar con empresas relacionadas (USD 9,2 millones menos) y reducción del intangible (USD 6,9 millones menos). Por su parte, el Pasivo alcanzó los USD 227,8 millones, lo que representó una caída de 9,4% con relación al año anterior, explicado principalmente por la cancelación de un préstamo que fue adquirido para financiar parte de la construcción del Amarradero F. Finalmente, el Patrimonio neto se incrementó en 15,6% producto de mayores utilidades del periodo, lo cual se materializó en mayores Resultados Acumulados.
- (iii) En el 2018, los ratios de rentabilidad analizados mostraron que por cada dólar de ingreso el Concesionario generó una utilidad neta de USD 0,33 (la tercera parte). Por su parte, por cada dólar invertido, la Concesión obtiene una rentabilidad de USD 0,13 y el accionista una rentabilidad de USD 0,57. Cabe destacar el importante incremento en la rentabilidad del accionista a partir de la explotación del Amarradero F en el 2016, la cual pasó de 0,19 en el 2015 a 0,45 en el 2016.
- (iv) Los ratios de liquidez muestran que, en el 2018, el Concesionario puede cubrir sus deudas de corto plazo con sus activos corrientes (valor mayores a la unidad), situación que ha mejorado respecto al 2017, año en el que los valores de estos ratios eran menor que la unidad.
- (v) Finalmente, el grado de endeudamiento muestra un nivel de dependencia financiera con terceros en los tres últimos años mayores al que se presentaba en el 2015, por otro lado, el ratio Calidad de deuda muestra que el 10% de su deuda total es de corto plazo lo que indicaría que tendría facilidad para cumplir con sus compromisos con terceros.



## I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

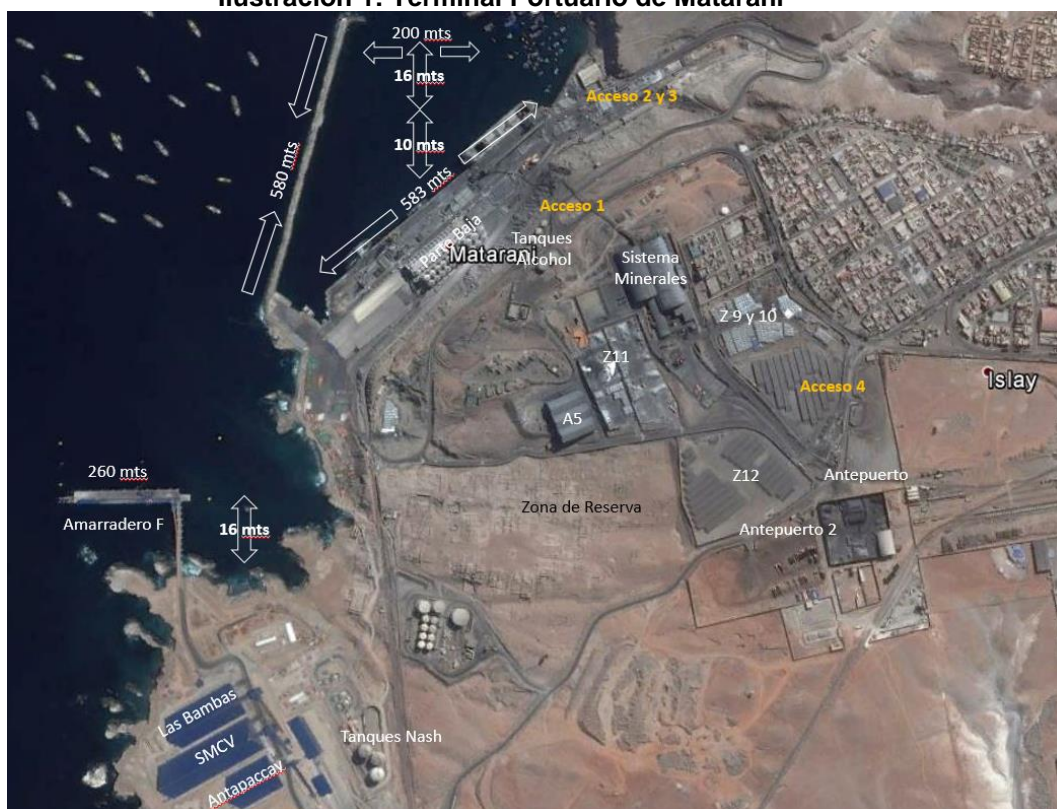
### I.1. Composición de la empresa

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 TRAMARSA), quien posee el 99,99% de su capital social, mientras que Calixto Romero Seminario posee el 0,01% restante. Al cierre de 2018, la composición accionarial sigue siendo la misma con la que inicio.

### I.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 por un máximo de 60 años<sup>2</sup>.

**Ilustración 1: Terminal Portuario de Matarani**



Fuente: Plan de negocios de TISUR, 2018.

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. 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. Finalmente, el 28 de setiembre de 2016 se firmó la Adenda N° 4, la cual tuvo como objeto modificar la Cláusula XIII del contrato de fideicomiso irrevocable contenido en el Anexo E del Contrato de Concesión, modificando el honorario fiduciario de tal manera que éste refleje el valor del mercado.
7. 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*<sup>3</sup>; 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.
8. 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.
9. Adicionalmente, en el caso de revisión de las tarifas máximas, se aplicará el mecanismo regulatorio conocido como RPI-X<sup>4</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.
10. El Anexo 6.1 también establece que el ajuste anual mediante el RPI-X se debe aplicar el RPI que será corregido por la depreciación o apreciación cambiaria, estimado en base al comportamiento del tipo de cambio. Este ajuste obedece a que las tarifas de TISUR están nominadas en Dólares Americanos. En este sentido, corresponde aplicar en cada ajuste anual la fórmula siguiente: RPI ajustado por Tipo de Cambio – Factor X.
11. Con relación a los pagos que debe efectuar el Concesionario al Estado Peruano, la cláusula 4.2 del Contrato de Concesión indica que el mismo debe pagar un Canon como contraprestación al otorgamiento de la Concesión, el cual asciende al 5% de los ingresos brutos mensuales. 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>5</sup>. Finalmente, conforme a lo establecido en la Adenda N° 3, el Concesionario debe pagar mensualmente al Estado, a través del OSITRAN, una Retribución Especial equivalente al 9,85% de los Ingresos Brutos del mes inmediatamente anterior generados por la explotación del “Proyecto Amarradero F”, comenzando el mes calendario siguiente al del inicio de operación comercial.

### **I.3. Área de influencia**

12. El TPM se encuentra ubicado en el distrito de Islay, provincia del mismo nombre, 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.
13. Asimismo, el referido terminal presenta 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 y Brasil. El terminal 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

<sup>3</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.

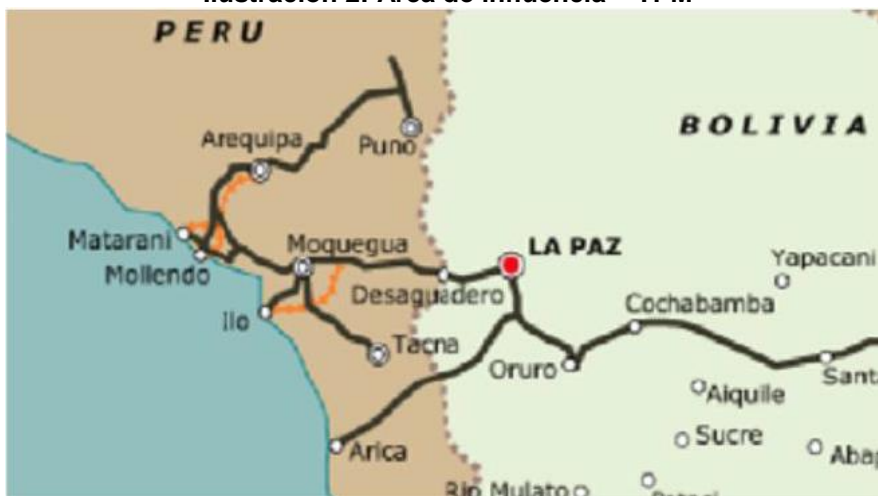
<sup>4</sup> RPI es el factor que recoge el incremento de los costos de la economía. La inflación (RPI) a considerar deberá corresponder a la inflación doméstica. En este caso, se empleará como estimador la variación promedio de los Índices de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana (IPC) en soles publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) cuando menos para los últimos cinco (5) años, cuyo último registro corresponda al 31 de diciembre del año anterior.

<sup>5</sup> Según lo dispuesto en la cláusula 4.3 del Contrato de Concesión.



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 2: Área de influencia – TPM**



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

14. Gracias a su ubicación y a la entrada en operación del Amarradero F<sup>6</sup> en febrero de 2016, el cual permite la recepción, el transporte, el almacenamiento y el embarque de concentrados de Cobre, el TPM se ha convertido en la puerta de salida de los minerales de cobre producidos en los Proyectos Mineros Las Bambas, Constanca, Antapaccay y Cerro Verde.

**Ilustración 3: TPM – Puerta de salida de la producción de cobre**



Fuente: <https://elcomercio.pe/economia/negocios/matarani-movera-10-produccion-mundial-cobre-221626>

#### I.4. Principales activos de la empresa

##### a) Infraestructura

15. Para la atención a las naves durante los 365 días del año, en forma permanente, TISUR cuenta con un muelle marginal de 583 metros de largo, 10 metros de calado y tres amarraderos, lo que

<sup>6</sup> El proyecto “Amarradero F” consistió en la construcción, instalación y puesta en funcionamiento de un nuevo sistema de recepción, almacenamiento y embarque de minerales en la ampliación del Terminal Portuario de Matarani, que ha permitido incrementar la capacidad de embarque de 1.5 a 5.5 millones de toneladas métricas húmedas (TMH) de minerales, abasteciendo la mayor producción de mineral de los clientes Minera Las Bambas S.A., Compañía Minera Antapaccay S.A. y Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A.





permite la atención de naves de hasta 245 mts de eslora, pudiendo atenderse simultáneamente hasta 3 naves. Asimismo, para mitigar el efecto de los oleajes, el terminal cuenta con una rada interior formada por dos rompeolas de 650 metros y 145 metros. En el amarradero A se atienden los embarques de contenedores, carga fraccionada, líquidos, en el amarradero B se atiende la carga general, gráneles limpios y fertilizantes, y en el amarradero C se atienden los embarques de minerales, clinker y fertilizantes.

16. Asimismo, desde febrero de 2016, se cuenta con un muelle especializado en el embarque de mineral con 280 metros de largo y 18 metros de calado (“Amarradero F”). Esta infraestructura es capaz de recibir naves tipo Handysize y Handymax. Este muelle tiene un sistema de amarre mixto constituido por cuatro boyas (2 en proa y 2 en popa) y un sistema de vitas en muelle<sup>7</sup>
17. Así, 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>	- <u>Rada interior</u> : Muelle longitudinal de 583 mt. de largo y 10 mt de calado, con capacidad de recibir naves de 245 mt. de eslora. - <u>Rada exterior</u> : Muelle de 280 mt. de largo y 18 mt 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.
	<b>Minerales</b>	- Dos fajas tubulares herméticas con régimen (capacidad de 1,500 y 2,000 TM/Hora) - Edificio de recepción con régimen de descarga nominal (capacidad de 500 TM/Hora) - 5 almacenes con capacidad estática de 420,000 TM
A la carga	<b>Graneles sólidos</b>	- 1 faja transportadora subterránea - Almacenes cerrados de 125,00 tm estática - 59 silos para granos con capacidad estática de 75,000 TM de almacenamiento - 02 tolvas de recepción desde camiones.
	<b>Graneles líquidos</b>	- 5 tanques con capacidad de 9 900 m3 para almacenamiento
	<b>Carga rodante</b>	- Muelle roll on/roll off de 36 mt. de largo, 24 mt. de ancho y 8,5 mt. de calado
	A los Contenedores	- El Terminal de Contenedores tiene un área de 22,112.21 m2 distribuidos en: (i) Depósito de Llenos: Con un área de 14,264.89 m2 y capacidad de 1,648 TEUs para la atención de contenedores secos y refrigerados. (ii) Depósito de Vacíos: Con un área de 7,847.32 m2 y capacidad de 980 TEUs. (iii) Zona de Mantenimiento de Contenedores: Zona especializada para el lavado de contenedores y reparación de vacíos.

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

18. 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:

<sup>7</sup> [http://www.tisur.com.pe/sites/default/files/escritorio/reporte\\_de\\_sostenibilidad\\_2015-2016.pdf](http://www.tisur.com.pe/sites/default/files/escritorio/reporte_de_sostenibilidad_2015-2016.pdf)



- Grúa Gottwald modelo HMK 280 (Capacidad de descarga 63 TM).
- Grúa Liebherr LHM 400 (Capacidad Máxima 100 TM).
- Grúa móvil con un clamshell de 21 mt<sup>3</sup>, lo que permite descargas de 300 TM/h adicionales de cereales, logrando descargar 7,200 TM al día.
- 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), empleadas para la descarga de cereales.
- Sistema de fajas transportadoras de 680 mt de longitud.
- 5 balanzas camioneras, una balanza ferrocarrilera, balanzas para la recepción y despacho de granos (como parte de la infraestructura de silos), y una balanza de pesaje continuo en cada faja principal transportadora de minerales.
- Barredoras industriales
- Lanchas para apoyo y equipos de seguridad (faros, boyas, luces, entre otros).

## II. OFERTA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

### II.1. Servicios con tarifa o precio

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 4: 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. A continuación se muestra algunos servicios:

- **Servicios regulados:**
  - Amarre y desamarre
  - Uso de amarradero

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



- Uso de muelle de carga fraccionada
- Uso de muelle de carga rodante
- Uso de muelle de carga líquida a granel
- Uso de muelle de carga sólida a granel

- **Servicios no regulados:**

- Uso de muelle de carga en contenedores
- Almacenaje para carga de Cerro verde y resto de cargas
- Manipuleo de carga en contenedores, carga de Cerro Verde y resto de cargas
- Tracción en contenedores y resto de cargas

## II.2. Servicios sujetos al régimen de acceso

21. A diferencia de otros terminales portuarios concesionados, el Terminal Portuario Matarani no presenta una exclusividad contractual sobre los servicios de estiba y desestiba que se va a realizar dentro del terminal. Es por ello, por lo que, se puede brindar por terceras empresas o por el propio Concesionario. Asimismo, según el Reglamento de Acceso (en adelante, REA)<sup>9</sup> del Concesionario el servicio de estiba y desestiba no presenta restricciones de disponibilidad de uso de facilidades esenciales y no es necesario la firma de un Contrato de Acceso para su operación.
22. De igual manera el acceso para la prestación del servicio de abastecimiento de combustible, según el REA, no presenta restricciones de disponibilidad de uso de facilidades esenciales, no siendo necesaria la firma de un Contrato de Acceso para su operación.
23. En contraste con los servicios esenciales anteriores, los servicios de practicaje y remolcaje, a pesar de tampoco presentar un problema de disponibilidad de la facilidad esencial, estos tienen que contar con un Contrato de Acceso para poder brindar el servicio esencial.

## III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

### III.1. Principales clientes

24. Como se ha mencionado, los servicios que presta el Concesionario están dirigidos a dos tipos de usuarios de la infraestructura portuaria, líneas navieras y consignatario de la carga, por lo que los principales usuarios están relacionados con ambos tipos. En particular, como se puede derivar de la información de tráfico que se presentará en las subsecciones siguientes, el terminal se caracteriza por presentar tráfico de carga sólida a granel, por lo que las líneas navieras que recalán en dicho terminal son contratadas bajo la modalidad de *tramp* y los consignatarios de la carga presentarían cierto grado de decisión sobre a qué línea naviera contratar o sobre que terminal realizar el embarque de su mercancía. En tal sentido, los principales clientes estarían dentro de los consignatarios de la carga.
25. Conforme a lo anterior, se observa que, en el 2018, los principales clientes de TISUR son las empresas Sociedad Cerro Verde S.A.A. (27,3%), Mineras Las Bambas S.A. (15,4%), Compañía Minera Antapaccay S.A. (9,2%) y Hudbay Perú S.A.C (6,6%), las cuales concentraron cerca del 70% de la carga movilizada. Dichas empresas, también fueron los principales clientes durante 2016, al ser consignatarios del 70% de la carga movilizada.

### III.2. Servicios en función a la nave

26. Como se ha mencionado los servicios en función a la nave están relacionados con aquellos que son provistos a las líneas navieras por lo que la cantidad demandada de estos servicios están relacionadas con el número de naves que recalán en el TPM. Por ello, a continuación, se va describir el tráfico de naves que recalán en dicho terminal.

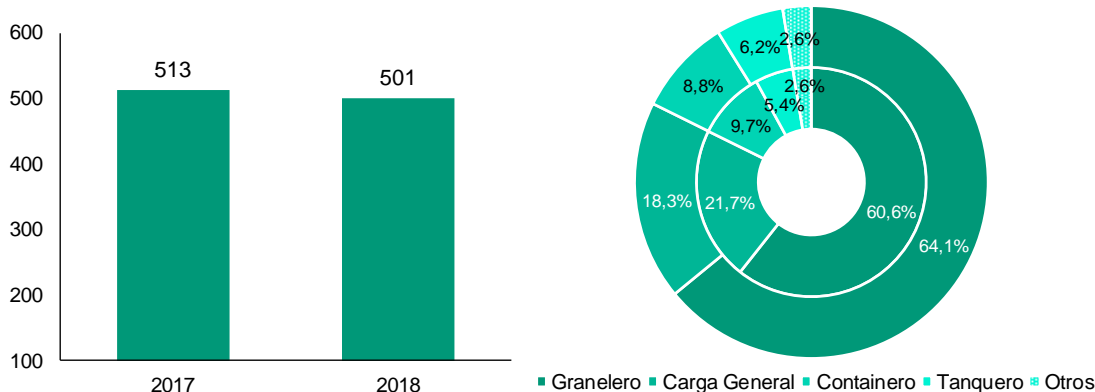
---

<sup>9</sup> Reglamento de acceso  
[https://www.tisur.com.pe/sites/default/files/escritorio/documentacion/reglamento\\_de\\_acceso.pdf](https://www.tisur.com.pe/sites/default/files/escritorio/documentacion/reglamento_de_acceso.pdf)



27. Durante el año 2018, el TPM atendió a un total de 501 naves, 2,3% menos que lo registrado el año anterior (513 naves). Adicionalmente, como se aprecia en el Gráfico N° 1 alrededor del 64,1% de las naves que han recalado en el terminal son del tipo graneleros, valor parecido al que se registró en el 2017 (60,6%). Este tipo naves siempre ha sido importante en el terminal, sin embargo, su importancia relativa se ha incrementado a partir del inicio de la explotación del Amarradero F en el 2016.

**Gráfico N° 1: Tráfico de naves, 2017 - 2018**  
(Número de naves)



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

28. Otra de las características que han presentado las naves que recalán en el TPM es que se ha incrementado su volumen (TRB), es decir, el tamaño de las naves, en promedio, presentan mayor capacidad que las que se han recalado en el 2017. En efecto, durante 2018, las naves que recalaron en el terminal movilizaron, en promedio, 14,3 toneladas de carga, cifra 5,7% mayor al volumen de carga promedio movilizado por nave en 2017 (13,5 toneladas).

### III.3. Tráfico de carga

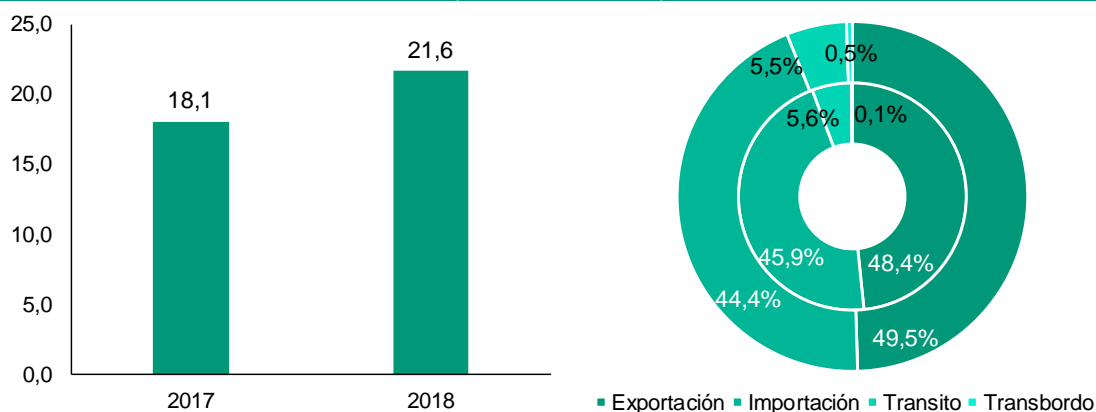
29. Durante el 2018, el TPM movilizó un total de 7,2 millones de toneladas de carga, nivel que representó un incremento de 3,3% respecto al volumen total de carga movilizada el año anterior (6,9 millones de toneladas). Cabe mencionar que, el 87,5% del volumen total de carga movilizada durante 2018 corresponde a carga sólida a granel, seguida por la carga fraccionada (6,0%), carga en contenedores (3,9%) y carga líquida a granel (2,6%). Por su parte, la carga rodante fue casi nula, habiendo movilizado 1,0 miles de toneladas. A continuación, se presenta el detalle del tráfico de carga por tipo de carga movilizada.

#### a) Carga en contenedores

30. Durante el 2018, el tráfico de contenedores presentó un incremento de 19,7% respecto al año anterior, al pasar de 18,1 miles de TEU en el 2017 a 21,6 miles de TEU en el 2018. Dicho incremento es producto de un crecimiento generalizado de los dos regímenes más importantes en el TPM, exportación e importación. En el primero de ellos, TISUR movilizó 10,7 miles de TEU lo que se tradujo en un aumento de 22,5% respecto al año anterior.



**Gráfico N° 2: Tráfico de contenedores, 2017 – 2018**  
(En miles de TEU)

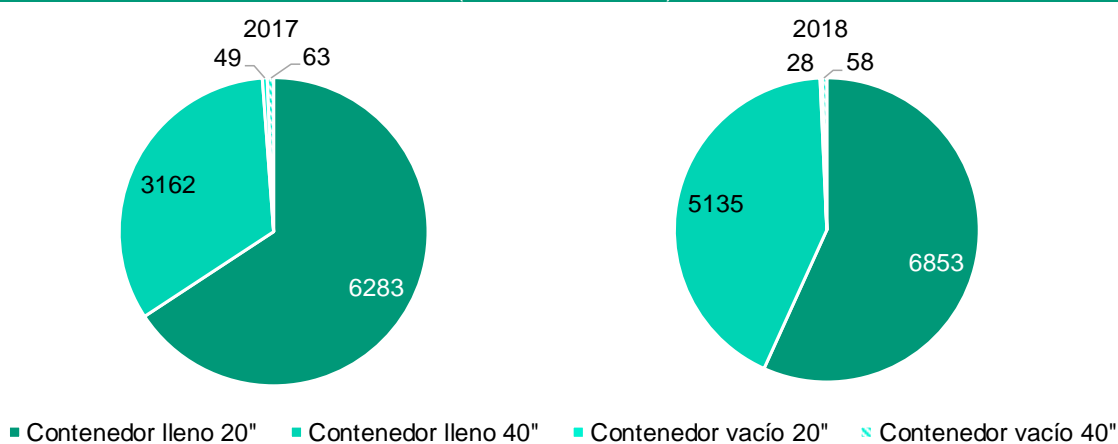


Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

31. En cuanto a los tipos de contenedores, se observa que el contenedor de 20 pies sigue prevaleciendo como el más importante para movilizar carga en contenedores. Efectivamente, en el 2017 se movilizaron 6 283 contenedores de 20 pies llenos lo que representó el 65,7% del número de contenedores movilizados en dicho año. De similar manera, en el 2018, los contenedores de 20 pies llenos mostró una importante participación (56,8%), aunque se redujo en nueve puntos porcentuales respecto al 2017.
32. De otro lado, se movilizaron 5 135 contenedores de 40 pies llenos en el 2018, lo que significó un incremento de 9,4% respecto al 2017. Adicionalmente, se observa que en su mayoría los contenedores movilizados bajo el régimen de importación son contenedores de 20 pies; en particular, en el 2018, las dos terceras partes de contenedores movilizados bajo el régimen de importación fueron de 20 pies.
33. En cambio, el régimen de exportación presenta participaciones similares. Así, en el 2018, el 48,7% de contenedores movilizados fueron de 20 pies y el 50,1% correspondió a contenedores de 40 pies.

**Gráfico N° 3: Tráfico de contenedores, 2017 – 2018**  
(En contenedores)



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

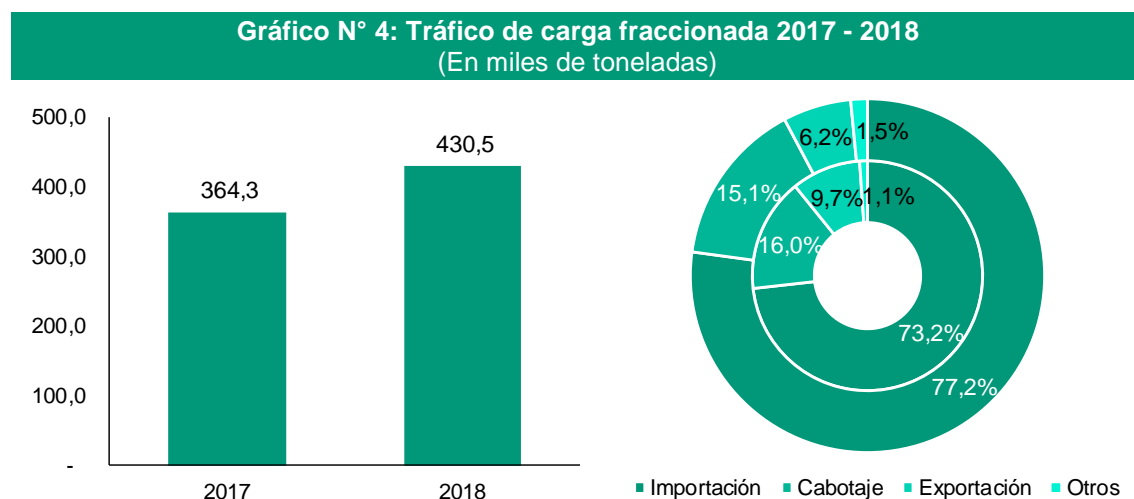
34. En cuanto a los productos más importantes (en términos de peso), durante 2018, el 58% del total transportado a través de contenedores correspondió a harina de pescado, azúcar, cátodos de cobre y concentrados de plata.



35. Finalmente, los usuarios más importantes que movilizan sus productos a través de contenedores son la Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A., Compañía Minera Ares S.A.C., Sucden Perú S.A., Corrales Center S.A.C., Tecnológica de Alimentos S.A. y Austral Group S.A.A.

#### b) Carga fraccionada

36. En 2018, la carga fraccionada movilizada alcanzó un nivel de 430,5 miles de toneladas, lo que representó un aumento de 18,2% en relación al nivel del 2017. Dicho aumento se produce, principalmente, por una expansión en el régimen de importaciones. Dicho régimen movilizó 65,4 miles de toneladas adicionales en el 2018 (+24,5%), lo cual contrarrestó la reducción de 8,5 miles de toneladas que dejaron de movilizarse bajo el régimen de cabotaje (-24,1%) en el mismo año.



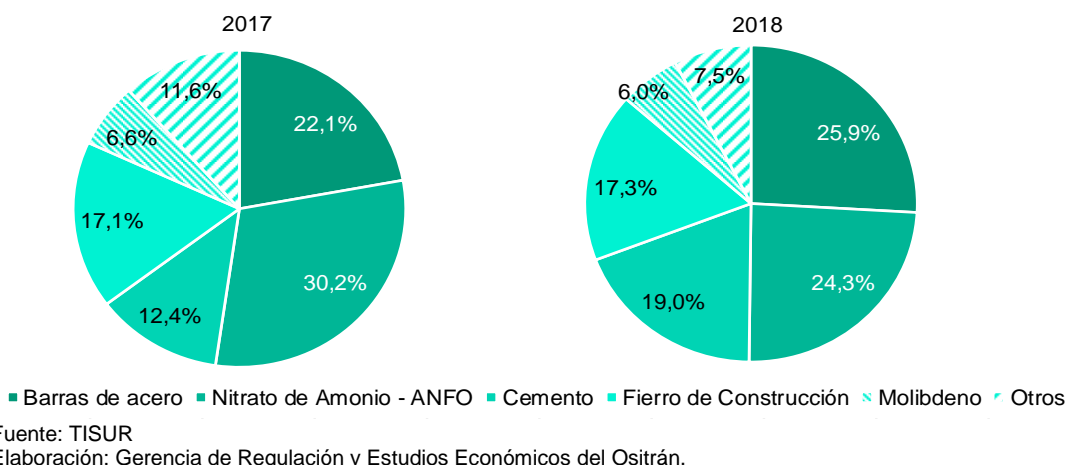
Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. En cuanto a la importancia relativa por régimen, la importación sigue siendo la más relevante, en el 2018 representó el 77,2% de la carga fraccionada movilizada, es decir, cuatro puntos porcentuales adicionales que el año anterior. Le sigue el régimen de cabotaje que presentó una importancia relativa de 15,1% en el 2018, casi un punto porcentual menos que el 2017. Cabe destacar que el régimen de cabotaje se ha dado en su totalidad para productos que ingresan al puerto (descarga) y provienen del Terminal Portuario de Chimbote lo cual se explica porque la única empresa que ha demandado dicho régimen es la Empresa Siderúrgica del Perú S.A.A. que tiene su planta de producción en Chimbote y traslada, en su mayoría, fierros de construcción dicho terminal.
38. Durante 2018, en cuanto a los productos que se comercializan dentro de la carga del tipo fraccionada se destacan: barras de acero (25,9%), nitrato de amonio - ANFO (24,3%), cemento (19,0%), fierro de construcción (17,3%) y molibdeno (6,0%). De los cuales, los tres primeros productos se destacan dentro del régimen de importación, mientras que el molibdeno dentro del régimen de exportación.



**Gráfico N° 5: Principales productos de la carga fraccionada, 2017 – 2018**  
(En miles de toneladas)

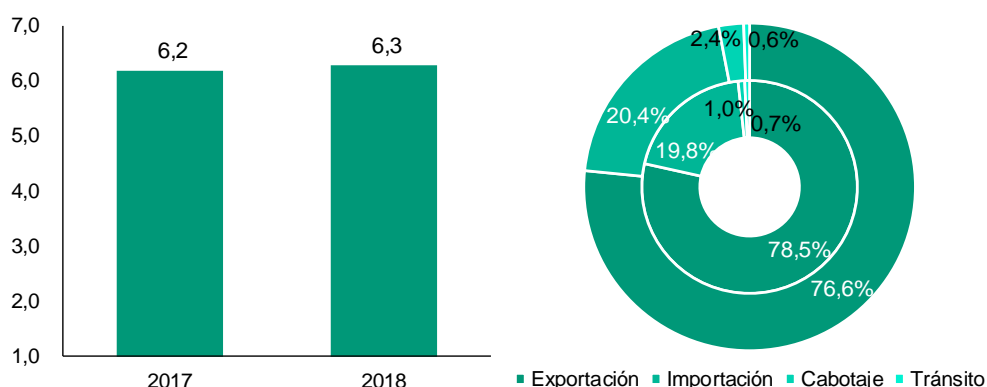


39. Finalmente, las principales empresas en el régimen de importación son Moly-Cop Adesur S.A.<sup>10</sup>, Direpsur S.C.R.L.<sup>11</sup>, Orica Minig Services Perú S.A.<sup>12</sup> y Famesa Explosivos S.A.C. En el régimen de exportación se destaca la empresa Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A.

### c) Carga sólida a granel

40. El volumen de carga sólida a granel movilizado en el TPM experimentó un ligero incremento de 1,4% entre 2017 y 2018, al pasar de 6,2 millones de toneladas a 6,3 millones de toneladas. La movilización de este tipo de carga se caracteriza por concentrarse en dos regímenes, exportación e importación, siendo el primero de ellos el de mayor importancia relativa. En efecto, las exportaciones alcanzaron una participación de 76,6% respecto a toda la carga sólida a granel movilizada en el TPM durante 2018. Sin perjuicio de lo anterior, debe mencionarse la reducción en la participación del régimen de exportación la misma que fue de 1,9 puntos porcentuales respecto al 2017. Por su parte, el régimen de importación presentó un incremento en su participación al alcanzar un 20,4% en el 2018, mientras que en el 2017 presentaba un 19,8%.

**Gráfico N° 6: Tráfico de carga sólida a granel 2017 – 2018**  
(En millones de toneladas)



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

<sup>10</sup> Esta empresa importa bolas de molienda de minerales y barras de acero. Cuenta una planta de producción en Lima, una en la Ciudad de Arequipa y otra inaugurada en el 2018 en La Joya.  
<https://proactivo.com.pe/exclusivo-moly-cop-adesur-inauguro-su-planta-la-joya/>  
última visita: 25/06/2019.

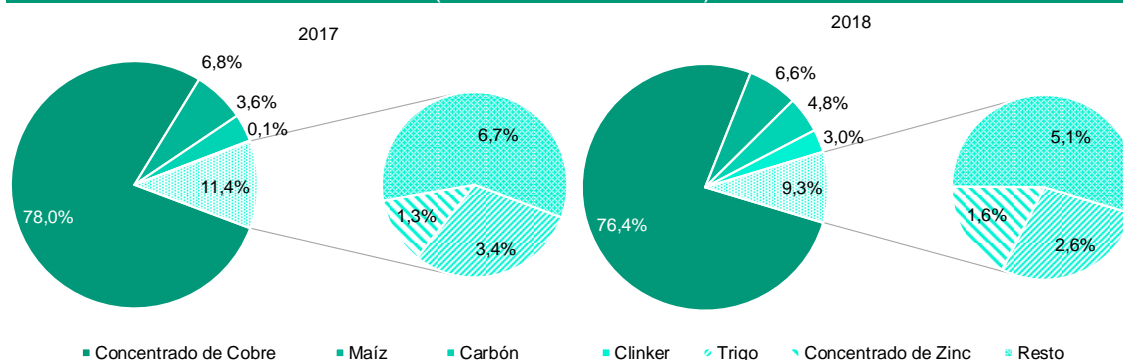
<sup>11</sup> Esta empresa se dedica a la comercialización de productos de construcción.

<sup>12</sup> Esta empresa se dedica a la comercialización de productos explosivos.  
<https://www.orica.com/Products---Services#.XRKahetKiM8>  
última visita: 25/06/2019



41. El incremento en la movilización de carga sólida a granel se da principalmente por el aumento de carga bajo el régimen de cabotaje. En efecto, en el 2018, el régimen de cabotaje movilizó 92,1 miles de toneladas adicionales respecto al año anterior (+150,9%), el cual se concentró en la operación de descarga de productos que no se movilaron bajo este régimen en el 2017, tales como el carbón y los concentrados de cobre. El primero de ellos, proveniente del Terminal Portuario Multipropósito Salaverry y demandado por la empresa Yura S.A.; el segundo, proveniente, principalmente, del Terminal Portuario del Callao y es demandado por las empresas Louis Dreyfus Company Metals Trading S.A.C. y Mercuria Perú S.A.C.
42. En cuanto a los principales productos que se movilizan en el TPM, se tiene el concentrado de cobre con una participación de 76,4% en el 2018, particularmente, a través del régimen de exportación. En efecto, el 98,6% de la carga exportada en el 2018 corresponde al concentrado de cobre, siendo las principales empresas que exportaron dicho producto Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A., Compañía Minera Las Bambas S.A.A.<sup>13</sup>, Compañía Minera Antapaccay S.A.A.<sup>14</sup> y Hudbay Perú S.A.C., las cuales tuvieron una participación de 41,3%, 23,2%, 13,9% y 9,9% del total de concentrado de cobre exportado, respectivamente

**Gráfico N° 7: Principales productos de carga sólida a granel 2017 – 2018**  
(En miles de toneladas)



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. En cuanto a los otros productos como maíz y carbón que se movilizan bajo el régimen de importación se destacan empresas como Corporación Rico S.A.C y Contilatin del Perú S.A., en el caso de la importación de maíz y la empresa Yura S.A. para la importación de carbón.

#### d) Carga líquida a granel

44. La carga líquida a granel transportada en el TPM alcanzó los 186,0 miles de toneladas durante el 2018, volumen superior en 5,5% comparado con el año anterior. Este resultado se vio influenciado por el incremento de los regímenes de cabotaje (+2,1%), importación (+2,9%) y de tránsito (+44,1%). En particular, resalta el incremento producido en el régimen de tránsito, el cual movilizó 5,8 miles de toneladas adicionales en el 2018 respecto al 2017, principalmente por la exportación del producto alcohol proveniente de Bolivia.

<sup>13</sup> Parte del Grupo MMG.

Ver: <http://www.lasbambas.com/acerca-de-las-bambas/consorcio/acerca-del-consorcio.html>.

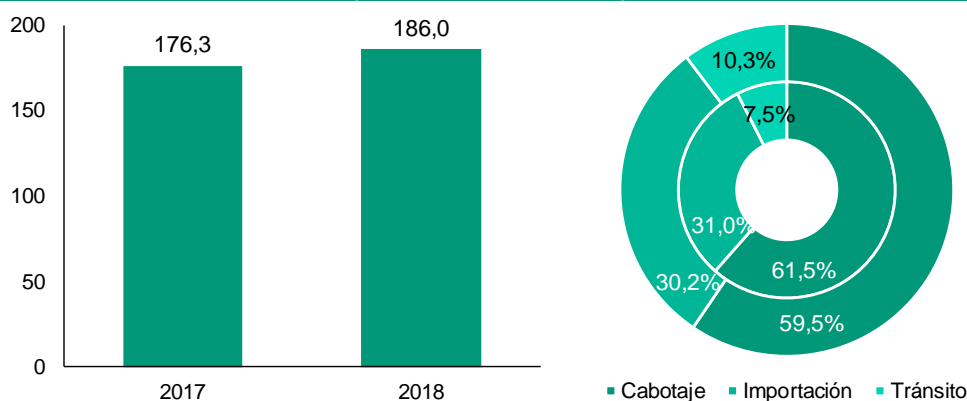
<sup>14</sup> Parte del Grupo Glencore.

Ver: <http://www.glencoreperu.pe/ES/QuienesSomos/Paginas/Divisi%C3%B3nSurdelPer%C3%BA.aspx>.





**Gráfico N° 8: Tráfico de carga líquida a granel 2017 – 2018**  
(En miles de toneladas)

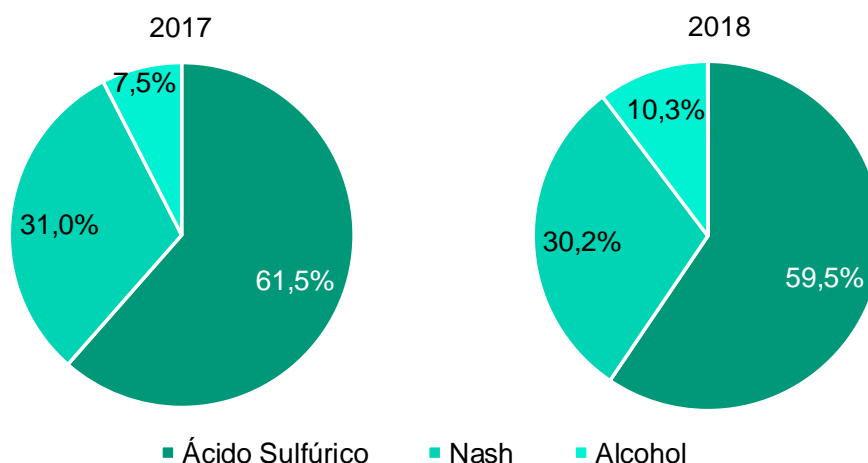


Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

45. Durante 2018, al igual que en años anteriores, los principales productos que se movilaron bajo la modalidad de carga líquida a granel fueron: ácido sulfúrico, sulfhidrato de sodio y alcohol. En particular, el ácido sulfúrico representó el 59,5% del volumen total de carga líquida a granel, siendo que la mayor parte se concentró en el régimen de cabotaje (descarga) y tuvo como procedencia el terminal privado de Ilo Southern y como el cliente Sociedad Cerro Verde S.A.A.

**Gráfico N° 9: Principales productos de carga líquida a granel 2017 – 2018**  
(En miles de toneladas)



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

46. Por otra parte, el alcohol se movilizó a través del régimen de tránsito, siendo que dicho producto provino, en su totalidad, de Bolivia. En el caso del sulfhidrato de sodio (Nash), dicho producto se movilizó en su totalidad bajo el régimen de importación, teniendo como procedencia los E.E.U.U. y siendo las principales empresas que lo importaron la Sociedad Cerro Verde S.A.A. y Southern Perú Copper Corporation sucursal del Perú.

#### e) Carga rodante

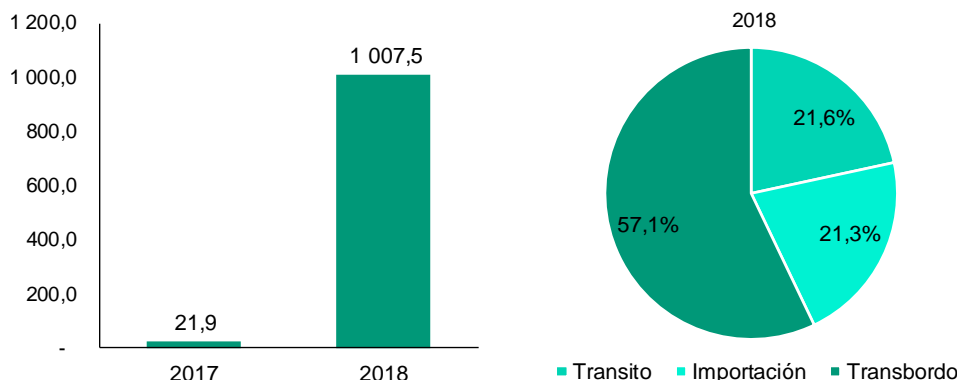
47. Durante el 2018, el volumen de la carga rodante (maquinarias y vehículos) fue de 1 007,5 toneladas, nivel superior a las 21,9 toneladas registradas el año anterior. Cabe recordar que luego de que se diera cumplimiento a la Ley N° 29303<sup>15</sup> en el año 2012, las importaciones de

<sup>15</sup> Esta ley señala que las reparaciones y reacondicionamiento de los vehículos usados en la ZONFRATACNA y CETICOS solo se realizaran hasta el 31 de diciembre de 2012. Lo cual afectó de manera directa a la importación de carga rodante, toda vez el mayor producto importado a través de TPM eran vehículos usados para ser trasladados las referidas zonas y poder ser reparados o reacondicionados.



este tipo de carga han sido poco significativas y se han realizado de manera esporádica. La mayoría de la carga rodante, a diferencia de años anteriores, se movilizó bajo el régimen de transbordo, siendo importada por la empresa Trabajo Marítimos S.A. proveniente de México.

**Gráfico N° 10: Tráfico de carga rodante 2017 – 2018**  
(En toneladas)



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

48. Finalmente, también se destaca la carga rodante bajo el régimen de tránsito, el mismo que movilizó 217,7 toneladas que fueron demandados por el Ministerio de Defensa de Bolivia y proviene desde China.

#### IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS

##### IV.1. Tarifas

49. 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.
50. 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 contenidas en el Reglamento de Tarifas del Ositrán (RETA).
51. A la fecha, se han efectuado tres revisiones tarifarias al Concesionario<sup>16</sup>, las cuales han permitido el traslado de las ganancias por aumento de la productividad a los usuarios. Asimismo, en el 2018, se inició la cuarta revisión de tarifas de los servicios regulados<sup>17</sup>.
52. Adicionalmente, como se ha mencionado, la determinación del RPI para esta concesión, a diferencia de las otras concesiones sobre infraestructuras portuarias, parte de la inflación nacional ajustada por tipo de cambio, por lo que una apreciación importante de la moneda nacional puede implicar incrementos mayores a lo esperado por inflación y factor de productividad. Del mismo modo, en sentido inverso, una importante depreciación de la moneda nacional respecto al dólar puede generar una reducción de las tarifas en las canastas de servicios.
53. Esto último se apreció en el cambio ocurrido en el 2015, donde las tarifas correspondientes a las dos canastas de servicios (Servicio a la Nave y Servicio a la carga) presentaron reducciones del

<sup>16</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.

<sup>17</sup> Resolución de Consejo Directivo N° 033-2018-CD-OSITRAN.



orden del 10,8%, lo cual se tradujo en reducciones importantes en algunos servicios regulados tal como el servicio *Uso de muelle para carga rodante* (-77,8%).

54. Durante 2018, la depreciación del tipo de cambio fue menor que la inflación del mismo periodo, lo cual generó que, adicionalmente al ajuste a la baja por el factor de productividad (0,56%), las tarifas de las canastas se incrementen un poco más y puedan alcanzar, de manera conjunta, un incremento de hasta 0,29%

**Cuadro N° 2: Tarifario de servicios regulados 2017 – 2018**  
(En USD, sin IGV)

Servicios	Unidad	Vigente a partir de:	
		17/08/2017	17/08/2018
<b>Servicio a la nave</b>			
Amarre y desamarre	Operación	138,52	138,52
Uso de amarradero	Metro-eslora/hora	0,59	0,59
<b>Servicios a la carga: Uso de muelle</b>			
Carga fraccionada	Tonelada	3,14	3,14
Carga rodante	Tonelada	1	1
Carga líquida a granel	Tonelada	0,94	1,05
Carga sólida a granel	Tonelada	2	2
<b>Concentrados</b>			
Régimen de embarque mayor a 1000 toneladas/hora	Tonelada	3	3
Régimen de embarque menor a 1000 toneladas/hora	Tonelada	2,31	2,31
<b>Cereales</b>			
Régimen de descarga mayor a 400 toneladas/hora	Tonelada	4,1	4,1
Régimen de descarga menor a 400 toneladas/hora	Tonelada	2,31	2,31
<b>Servicio a la carga: Almacenaje</b>			
<b>Carga sólida a granel- cereales - silos</b>			
Período: del día 01 al día 10	Tonelada/hora	0	0
Período: del día 11 al día 20	Tonelada/hora	0,12	0,12
<b>Servicio al pasajero</b>			
Embarque o descarga de pasajero	Pax	6	6

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

55. Es por ello por lo que, el servicio de Uso de muelle a la carga líquida a granel fue el único servicio que se incrementó y lo hizo del orden del 6,4%. Es decir, al no variar los otros servicios que conforman la canasta (servicios a la carga) el servicio a la carga líquida a granel pudo incrementarse en un valor mayor al ajuste de RPI ajustado por tipo de cambio - Factor X.

#### IV.2. Precios

56. Durante 2018, el precio de los servicios no regulados se ha mantenido en los mismos niveles que los registrados el año anterior. A manera de ejemplo, el Cuadro N° 5 muestra el precio de un grupo de servicios de transferencia y manipuleo no regulados, apreciándose que los mismos se han mantenido estables



**Cuadro N° 3: Precio de servicios no regulados, 2017 – 2018**  
(En USD, sin IGV)

Servicios	Unidad	Vigente a partir de:	
		17/08/2017	17/08/2018
<b>CARGA DE IMPORTACIÓN / EXPORTACIÓN / CABOTAJE / TRANSBORDO</b>			
<b>Servicios a la carga: Transferencia</b>			
Carga sólida a granel	Tonelada	2,20	2,20
Carga sólida a granel - minerales	Tonelada	3,60	3,60
Carga fraccionada	Tonelada	3,80	3,80
Carga de proyecto	Viaje	100,00	100,00
Carga rodante	Unidad	25,00	25,00
<b>Servicios a la carga: Manipuleo</b>			
Carga sólida a granel - minerales - recepción	Tonelada	5,60	5,60
Carga sólida a granel - minerales - recepción	Tonelada	5,40	5,40
Carga sólida a granel - minerales - recepción	Tonelada	5,40	5,40
Carga sólida a granel - minerales - recepción	Tonelada	1,60	1,60
Carga sólida a granel	Tonelada	2,60	2,60
Carga sólida a granel en muelle	Tonelada	2,00	2,00
Carga sólida a granel IMQ/IQF	Tonelada	2,90	2,90
Carga fraccionada			
Mercadería general	Tonelada	6,00	6,00
sacos	Tonelada	6,00	6,00
Sacas	Tonelada	4,00	4,00
Caarga especial	Tonelada	4,00	4,00
Atados	Tonelada	2,50	2,50
Despacho fertilizante	Tonelada	1,50	1,50
Carga de proyecto			
Manipuleo bultos sobredimensionados			
Hasta 20 TM	Unidad	2 400,00	2 400,00
Hasta 45 TM	Unidad	5 400,00	5 400,00
Hasta 75 TM	Unidad	10 000,00	10 000,00
Mayor a 75 TM	Unidad	15 000,00	15 000,00
Manipuleo bultos A (Stacker)	Tonelada	80,00	80,00
Manipuleo bultos B (Elevadora)	Tonelada	40,00	40,00
Carga rodante	Unidad	20,00	20,00

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

57. Finalmente, cabe destacar que en el 2017 tampoco se modificaron los precios respecto al año 2016. Asimismo, no se ha brindado ningún nuevo servicio no regulado.

### IV.3. Cargos de acceso

58. 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).
59. Según el 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.



60. 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.
61. La empresa TRAMARSA es la única empresa que presta estos servicios en el Terminal Portuario Matarani. El 27 de febrero de 2018, se suscribió la Décimo quinta y la Novena 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 27 de febrero de 2019.
62. El nivel de cargo establecido para el servicio de remolcaje se ha mantenido durante 2018, 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. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

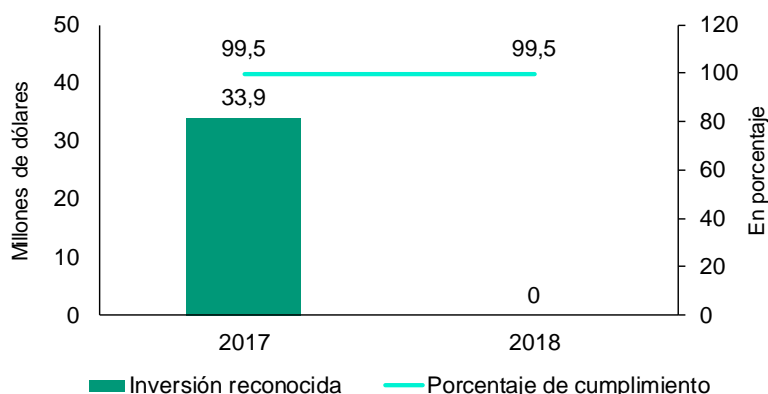
### V.1. Inversiones

63. La inversión comprometida inicialmente por el Concesionario fue de USD 6,7 millones, monto que comprendía la ejecución en obras de mejoras obligatorias y eventuales. Asimismo, la empresa se comprometió a realizar inversiones eventuales por USD 9,5 millones siempre que se alcancen determinados niveles de demanda (*triggers*), las cuales están establecidas en el Contrato de Concesión. Posteriormente, a través de la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión se estableció el tratamiento que se le daría a las nuevas inversiones no previstas en dicho contrato, con el fin de viabilizar la inversión en obras de mejoras voluntarias.
64. Respecto a las mejoras obligatorias a ejecutar durante los cinco (5) primeros años de Concesión, el compromiso inicial fue de USD 5,7 millones. Al finalizar este periodo<sup>18</sup>, el Concesionario alcanzó un nivel de inversión de USD 6,7 millones, cifra superior en 18,9% a lo establecido inicialmente. Esta inversión fue destinada a la ejecución 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.
65. Adicionalmente, TISUR ha ejecutado mejoras voluntarias por un monto estimado de USD 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 y que culminó durante 2016, siendo que el 21 de febrero de 2017 se suscribió el acta de recepción final con la Autoridad Portuaria Nacional (APN).
66. El proyecto “Amarradero F” consistió en la construcción, instalación y puesta en funcionamiento de un nuevo sistema de recepción, almacenamiento y embarque de minerales en la ampliación del Terminal Portuario de Matarani, que ha permitido incrementar la capacidad de embarque de 1,5 a 5,5 millones de toneladas métricas húmedas (TMH) de minerales, abasteciendo la mayor producción de las empresas mineras ubicadas en la zona de influencia del terminal. La inversión total reconocida para el desarrollo de dicha obra ascendió a USD 210,4 millones (incluido IGV), los cuales se distribuyeron de la siguiente forma: (i) Proyecto principal (USD 186,1 millones); (ii) Almacén Antapaccay – Etapa I(USD 7,9 millones); (iii) Almacén Antapaccay – Etapa II (USD 12,1 millones); (iv) Recepción Las Bambas (USD 4,3 millones); y (v) Oficinas ferrovías (USD 0,7 millones).

<sup>18</sup> Las obras de mejoras obligatorias culminaron en agosto de 2004.



**Gráfico N° 11: Inversión reconocida y porcentaje de cumplimiento**



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos

67. Finalmente, en el 2018 no figuran inversiones reconocidas por el Regulador. Por lo que, las inversiones acumuladas al 2018 es el mismo valor del 2017. Esto es, USD 280,6 millones que representa el 99,5% de la inversión comprometida equivalente a USD 282,0 millones (incluido IGV)<sup>19</sup>. Cabe acotar que, el 75% del total de inversión ejecutada por el Concesionario y reconocida por el OSITRAN corresponde a la obra del Amarradero F.
68. Cabe mencionar que, conforme a lo establecido en el Anexo N° 5 del Contrato de Concesión, las mejoras eventuales del periodo remanente se deberán ejecutar dependiendo de la magnitud de tráfico de carga y de la eficiencia del puerto. Así, en caso se alcance una ocupación del amarradero de 60%, se activará la ejecución de obras relacionadas con la segunda ampliación del sistema descarga de graneles, ampliación del frente de atraque, optimización de los sistemas de transferencia de carga general y contenedores y segundo mejoramiento del sistema de embarque de concentrado de mineral, las cuales tienen un valor referencial de USD 8,7 millones. Al respecto, como se verá más adelante, durante 2018, la ocupación promedio del amarradero ha sido de 49,6%.

## V.2. Pagos al Estado

69. Según lo establecido en 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 Ilay y Municipios Distritales (50%).
70. 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.
71. Asimismo, 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.

<sup>19</sup> En el Anexo 5.5.A del Contrato de Concesión, modificada con la Adenda N° 1, indica inversiones referenciales en mejoras obligatorias de USD 57 millones y en mejoras eventuales de USD 350,0 mil. A la fecha el monto del compromiso de inversión está referido a las liquidaciones de las inversiones obligatorias (ascendente a USD 7,3 millones), liquidaciones de las inversiones en mejoras voluntarias (ascendente a USD 23,4 millones) y las inversiones en otras mejoras voluntarias por liquidar, ascendente a USD 217 millones aproximadamente, según el presupuesto aprobado en los expedientes técnicos.



72. Como se aprecia en el siguiente cuadro, el pago total realizado por el Concesionario al Estado en el 2018 alcanzó un nivel de S/. 33,4 millones, monto superior en 1,0% al registrado el año anterior. Dichos pagos estuvieron compuestos por un 88,9% por las retribuciones al Estado (la retribución del 5% sobre los ingresos brutos y la de 9,85% sobre los ingresos generados por la explotación del Amarradero F), las mismas que se incrementaron 0,7% con relación al año anterior. Por su parte, el aporte por regulación representó el 11,1% de los pagos totales al Estado, habiendo registrado un incremento de 3,3% con relación al periodo anterior.

<b>Cuadro N° 4: Pagos al Estado</b> (En miles de soles)		
<b>Concepto</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Retribución al Estado*	29 504,9	29 715,1
Aporte por Regulación	3 600,6	3 720,3
<b>Total</b>	<b>33 105,5</b>	<b>33 435,3</b>

\* Incluye la retribución mensual de 5% sobre los ingresos brutos y la retribución especial mensual de 9,85% sobre los ingresos brutos de "Amarradero F"  
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

## VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

73. En esta sección se procederá a analizar los principales indicadores relacionados con el desempeño operativo de la concesión. En particular, se evaluarán los indicadores de productividad y rendimiento, así como la evolución de los accidentes. Cabe mencionar que, al igual que en los años 2016 y 2017, durante el año 2018, el Concesionario no ha recibido ningún reclamo por parte de los usuarios de la infraestructura.

### VI.1. Indicadores de productividad<sup>20</sup>

74. 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).

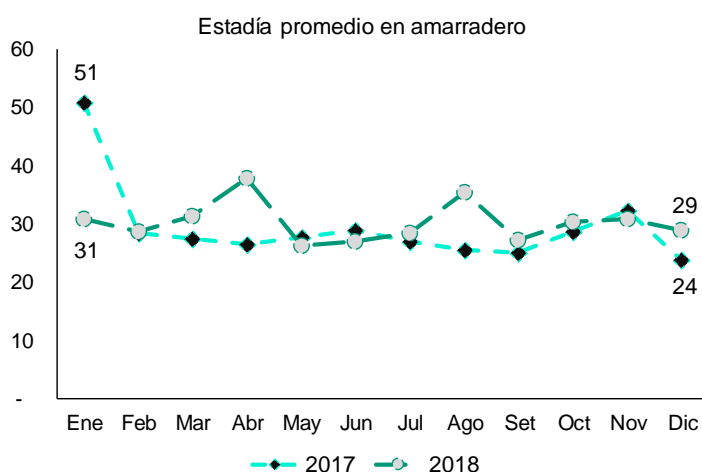
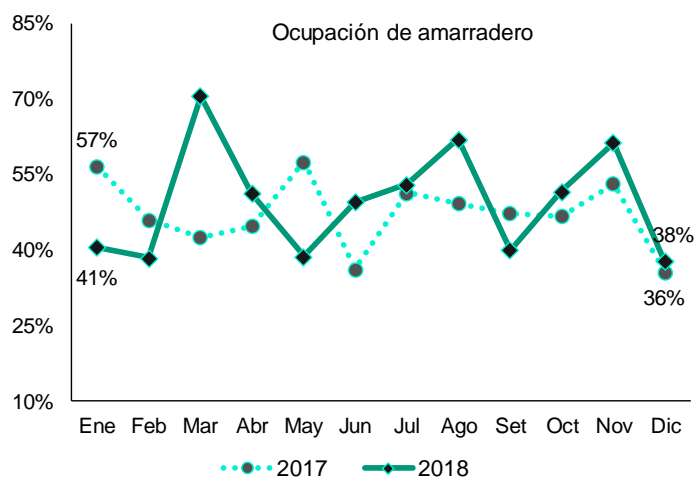
#### a) Indicadores a la nave

75. Se ha considerado dos indicadores vinculados a la nave, el primero, la tasa de ocupación de amarraderos del TPM que 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*). Conforme a lo establecido en el 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.
76. Como se aprecia en el siguiente gráfico, entre enero y diciembre de 2018, el porcentaje de ocupación del amarradero ha fluctuado en niveles de entre 36% y 70%, habiéndose registrado una mayor ocupación en varios meses con relación al año 2017. Así, durante 2018, el promedio mensual de ocupación del amarradero fue de 49,6%, nivel 2,3 puntos porcentuales superior al promedio mensual registrado el año anterior (47,3%).

<sup>20</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.



Gráfico N° 12: Indicadores de desempeño a la nave



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

77. Por su parte, el tiempo promedio de estadía en el amarradero por parte de las naves<sup>21</sup>, muestra un ligero incremento al pasar de 29,4 horas en 2017 a 30,3 horas en 2018. Dicho incremento podría estar explicado por el hecho que las naves que recalán en el terminal son de mayor tamaño y, por tanto, necesitan más tiempo para embarcar o descargar la mayor cantidad de mercancía de movilizar.

#### b) Indicadores a la carga

78. 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.
79. Durante 2018, los indicadores de rendimiento de embarque de minerales (toneladas/hora) y el rendimiento de contenedores (contenedores/hora) experimentaron un aumento de 7,2% y 27,7% respecto al año anterior, respectivamente. En contraste con lo anterior, el rendimiento de descarga de granos (toneladas/hora)<sup>22</sup> presentó una disminución de 12,5%, respecto al 2017.

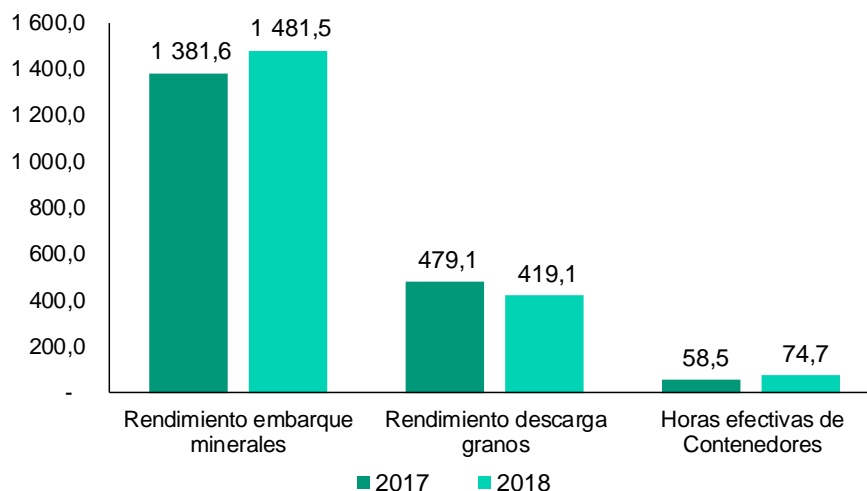
<sup>21</sup> La ratio se obtiene del cociente entre tiempo total durante el cual el amarradero está ocupado y el número de naves atendidas dentro de dicho amarradero.

<sup>22</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.





**Gráfico N° 13: Rendimiento de operaciones por tipo de carga, 2017 -2018**  
(Tn/hora) – (Cont/hora)

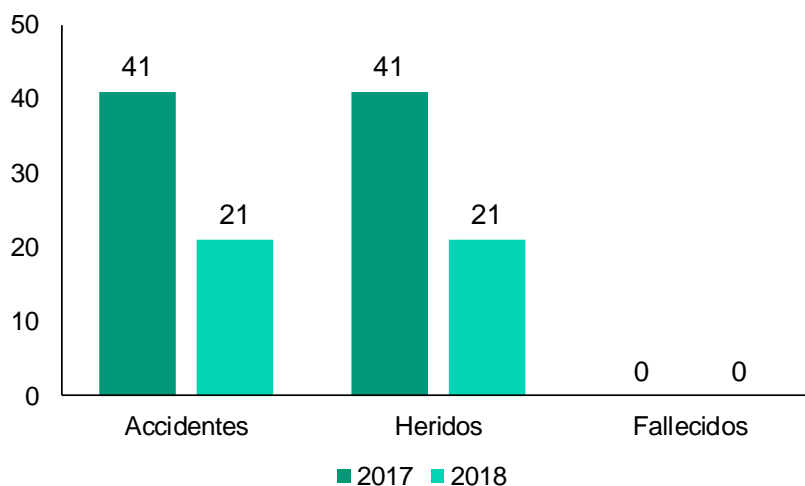


Fuente: TISUR  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

## VI.2. Accidentes

80. Durante el año 2018, se registró un total de 21 accidentes laborales, lo que representó una disminución de 20 accidentes respecto al 2017 (-48,8%). Adicionalmente, este número de accidente generó el mismo número de personas heridas, es decir, 21 heridos, pero con la salvedad que no se ha presentado ningún accidente con consecuencias fatales.

**Gráfico N° 14: Número de accidentes mensuales, 2017 – 2018**



Fuente: TISUR  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

81. Finalmente, con relación al número total de accidentes se puede apreciar que el 57% (12) ocurrieron en el marco de operaciones realizadas por las agencias marítimas que operan en el puerto (9 en TRAMARSA, 2 en Cosmos Agencia Marítima S.A.C. y 1 en Facilidad Portuaria S.A.C); mientras que el 43% restante (9) se produjeron en el marco de operaciones realizadas por el concesionario.



## VI. ESTADOS FINANCIEROS

### VI.1. Estado de resultados

82. En el año 2018, TISUR obtuvo ingresos por los servicios portuarios por un monto de USD 120,4 millones, lo cual representó un incremento de 9,9% respecto al año anterior, principalmente, por una expansión en los ingresos por el de servicios manipuleo y almacenamiento. El primero de estos aumentó en USD 9,5 millones respecto al año anterior (+16,5%) y el servicio de almacenamiento en USD 0,8 millones (+10,6%).

<b>Cuadro N° 5: Estado de resultados</b> (Miles de dólares)		
<b>Concepto</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Ingresos por servicios	120 362	109 557
Costo de servicios	(36 545)	(34 162)
<b>Utilidad bruta</b>	<b>83 817</b>	<b>75 395</b>
Gastos operativos	(17 819)	(18 168)
Otros ingresos	4 351	621
Otros gastos	(3 548)	(407)
<b>Utilidad operativa</b>	<b>66 801</b>	<b>57 441</b>
Ingresos financieros	2 275	609
Gastos financieros	(13 473)	(12 661)
Diferencia en cambio, neta	(369)	(287)
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>55 234</b>	<b>45 102</b>
Impuesto a las ganancias	(15 421)	(11 716)
<b>Utilidad del periodo</b>	<b>39 813</b>	<b>33 386</b>

Fuente: TISUR.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

83. En línea con el incremento de los ingresos, los costos del servicio aumentaron en 7,0% durante 2018, alcanzando un nivel de USD 36,5 millones. Ello fue influenciado principalmente por un aumento en la Retribución al Estado<sup>23</sup> de USD 0,7 millones (+7,1%) y de la Amortización en USD 0,7 millones (+7,4%).
84. Lo anterior muestra que los ingresos aumentaron en mayor proporción que los costos, por lo que el Concesionario muestra tener una mayor eficiencia en la comercialización de servicios que el año anterior. En efecto, la utilidad bruta registró un incremento de 11,2% durante 2018, apreciándose que el ratio utilidad bruta sobre ingresos pasó de 68,8% en 2017 a 69,6% en 2018. De manera similar, la utilidad operativa se incrementó 16,3%, con lo cual el ratio de utilidad operativa sobre los ingresos pasó de 52,4% en 2017 a 55,5% en 2018.
85. Finalmente, la utilidad del periodo fue superior en USD 6,4 millones (+19,3%) respecto al 2017. Lo cual muestra una mayor eficiencia total (ratio utilidad neta/ ingresos) respecto a al 2017, pero menor a los años 2015 y 2016 los cuales alcanzaron los valores de 36,5% y 34,3%, respectivamente.

### VI.2. Estado de situación financiera

86. Con relación a la evolución de las cuentas del Estado de situación financiera, se observa que el Concesionario sigue reduciendo el valor de sus activos, los cuales pasaron de USD 312,1 millones en el 2017 a USD 298,0 millones en el 2018, registrando una reducción de 4,5%<sup>24</sup>. Este

<sup>23</sup> Como se ha mencionado estos costos se incrementa en función del ingreso.

<sup>24</sup> En el 2017 el activo de Terminal Paracas tuvo una reducción del 15,1% respecto al 2016.



resultado se vio influenciado, por una reducción tanto en el Activo Corriente como en el Activo No Corriente. El primero de estos, redujo su valor en USD 6,1 millones (-15,7%), principalmente, por el pago de un préstamo realizado por el Concesionario a su entidad relacionada TRAMARSA de USD 9,4 millones en marzo de 2018<sup>25</sup>.

**Cuadro N° 6: Estado de situación financiera**  
(En miles de dólares)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2018	2017		2018	2017
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>			<b>PASIVO CORRIENTE</b>		
Efectivo y equivalentes de efectivo	12 027	15 206	Obligaciones financieras de corto plazo	10 749	29 865
Cuentas por cobrar comerciales, neto	14 919	9 350	Cuentas por pagar comerciales	3 255	3 841
Otras cuentas por cobrar a relacionadas	544	9 758	Cuentas por pagar a relacionadas	691	816
Fondos restringidos	-	2 052	Impuesto a las ganancias por pagar	-	3 724
Otras cuentas por cobrar	3 491	1 476	Otras cuentas por pagar	6 174	6 156
Suministros y repuestos	1 133	1 075	Ingreso diferidos	2 590	2 556
Gastos pagados por anticipado	836	158			
<b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>32 950</b>	<b>39 075</b>	<b>TOTAL PASIVO CORRIENTE</b>	<b>23 459</b>	<b>46 958</b>
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>			<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>		
Instalaciones, maquinarias y equipo, neto	10 119	10 684	Cuentas por pagar a relacionadas a largo plazo	128 865	-
Intangible, neto	254 970	261 888	Provisión por remediación ambiental	2 979	952
Instrumentos financieros derivados de cobertura	-	501	Obligaciones financieras de largo plazo	26 946	159 167
			Pasivo diferido por impuesto a las ganancias, neto	20 715	17 221
			Ingresos diferidos	24 817	27 052
<b>TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>265 089</b>	<b>273 073</b>	<b>TOTAL PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>204 322</b>	<b>204 392</b>
			<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>227 781</b>	<b>251 350</b>
			<b>PATRIMONIO</b>		
			Capital social	49 328	49 328
			Reserva Legal	9 866	8 637
			Cobertura de flujos de efectivo	-	353
			Resultados acumulados	11 064	2 480
			<b>TOTAL PATRIMONIO</b>	<b>70 258</b>	<b>60 798</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>298 039</b>	<b>312 148</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>298 039</b>	<b>312 148</b>

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

87. Por su parte, el Activo No Corriente alcanzó el monto de USD 265,0 millones en el 2018, lo cual significó una reducción de 3% con relación al año anterior (USD 7,9 millones). Ello producto de una reducción en el Intangible como consecuencia de inversiones adicionales de USD 1,9 millones en el Muelle F y de USD 1,4 millones de trabajos en curso en el Terminal y, una amortización de USD 10,2 millones.
88. La Concesión también presentó una reducción en los Pasivos equivalente a USD 23,6 millones (-9,4%). Dicha reducción se explica por una caída significativa del Pasivo Corriente de 50,0%. En particular, por parte de las Obligaciones financieras de corto plazo que pasaron de USD 29,9 millones en el 2017 a USD 10,7 millones en el 2018.
89. Las Obligaciones financieras de corto plazo se redujeron en 64,0% como consecuencia de la cancelación del total del préstamo que el Concesionario tomó para financiar parte del Amarradero F<sup>26</sup>, esto es, el pago de obligaciones de corto (USD 23,3 millones) y largo plazo (USD 158,8 millones). Sin perjuicio de ello, el Concesionario tomó nuevos préstamos o pagares con instituciones como Banco del Crédito del Perú y Scotiabank con vencimientos en el 2019 y 2022, respectivamente, por un monto total de USD 10,5 millones.

<sup>25</sup> En el año 2017 el Concesionario otorgó a su entidad relacionada Trabajos Marítimos S.A. un préstamo por un importe de USD 14,0 millones con una tasa de interés anual del 1.74% a un plazo de 180 días y con vencimiento en abril de 2018.

<sup>26</sup> En agosto de 2014, el Concesionario 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, Ltd., hasta por un importe máximo de US\$280,000,000, como parte del financiamiento del proyecto "Amarradero F". El referido préstamo tenía un vencimiento original en junio 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.



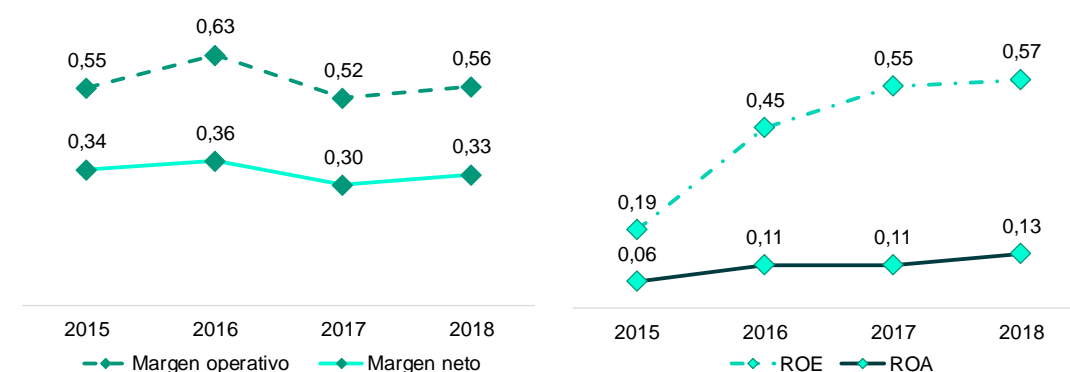
90. De otro lado, si bien se cancela el préstamo por concepto de financiamiento con terceros, este se pagó tomando un préstamo con su empresa vinculada, TRAMARSA, por un monto de USD 182,0 millones lo cual generó al Concesionario y, luego de una amortización de USD 52,0 millones, una obligación por pagar a empresas relacionadas de largo de USD 128,9 millones<sup>27</sup>.
91. Finalmente, el Patrimonio neto alcanzó el valor de USD 70,3 millones lo que presentó un incremento del 15,6% respecto al 2017, producto, principalmente, de los Resultados Acumulados que aumentó en USD 8,6 millones a lo presentado en el año anterior (+346,1%). El Resultado Acumulado se calcula de la diferencia entre la utilidad neta y los dividendos distribuidos, en el 2018, se acordó mediante junta de accionistas distribuir un monto de USD 28,7 millones, lo que llegó a un Resultado Acumulado de USD 11,1 millones en el 2018.

### VI.3. Indicadores financieros

#### a) Ratios de rentabilidad

92. Los ratios de rentabilidad miden la capacidad de la empresa para generar ingresos por encima de sus gastos (utilidades). En general se aprecia que, los ratios de margen operativo y neto mantienen un nivel casi estable en los últimos cuatro años, siendo el valor mínimo de registrado de 0,52 en 2017 y el máximo de 0,63 en 2016. En el caso del margen neto el valor mínimo fue de en 2017 y el máximo de 0,36 en 2016. Durante 2018, el margen operativo y el margen neto registraron una mejora de 0,4 y 0,3 puntos porcentuales con relación al año anterior.
93. En esa misma línea, la rentabilidad del accionista (ROE<sup>28</sup>) y la rentabilidad de la Concesión (ROA<sup>29</sup>) presentaron un ligero incremento respecto al año anterior. En el 2018, la Concesión generó USD 0,03 adicionales de rentabilidad respecto al año anterior, mientras que para el accionista la rentabilidad se incrementó en USD 0,02 por cada dólar (pasó de 0,55 en el 2017 a 0,57 en el 2018).

Gráfico N° 15: Ratios de rentabilidad, 2015 - 2018



Fuente: TISUR.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

94. Finalmente, es importante destacar el importante incremento que se ha generado en la rentabilidad del accionista en el 2016, producto del inicio de explotación del Amarradero F que generó un incremento importante en la utilidad y además de que la inversión fue producto de financiamiento de terceros.

<sup>27</sup> Para llegar a este monto se debe agregar a los USD 52,0 millones los costos de la amortización equivalente a USD 1,1 millones.

<sup>28</sup> *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente:  $ROE = \text{Utilidad Neta} / \text{Patrimonio Neto}$ .

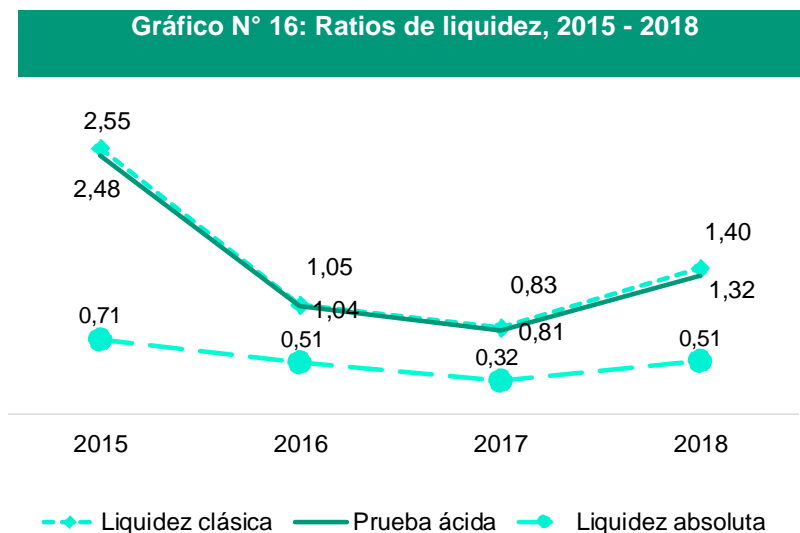
<sup>29</sup> *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente:  $ROA = \text{Utilidad Neta} / \text{Activos Totales}$ .



## b) Ratio de liquidez

95. Los ratios de liquidez son aquellas razones que indican la cobertura sobre la deuda de corto plazo que tiene la empresa. Es por ello que, se compara dicho pasivo con los activos que son más líquidos. En ese sentido, es recomendable presentar un ratio de liquidez clásico y prueba ácida mayor a la unidad, toda vez que ante cualquier evento que genere cubrir de manera inmediata la deuda de corto plazo se cuenta con el efectivo necesario para dicha acción.
96. Tal como se aprecia en el Cuadro N° 11, en el 2017, los activos corrientes del Concesionario solo cubrían 83,0% de toda la deuda de corto plazo. Dicha situación se mejoró en el 2018 al presentar un valor de 1,40 y 1,32 en el ratio de Liquidez Clásica y Prueba Ácida, respectivamente.

Gráfico N° 16: Ratios de liquidez, 2015 - 2018



Fuente: TISUR.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

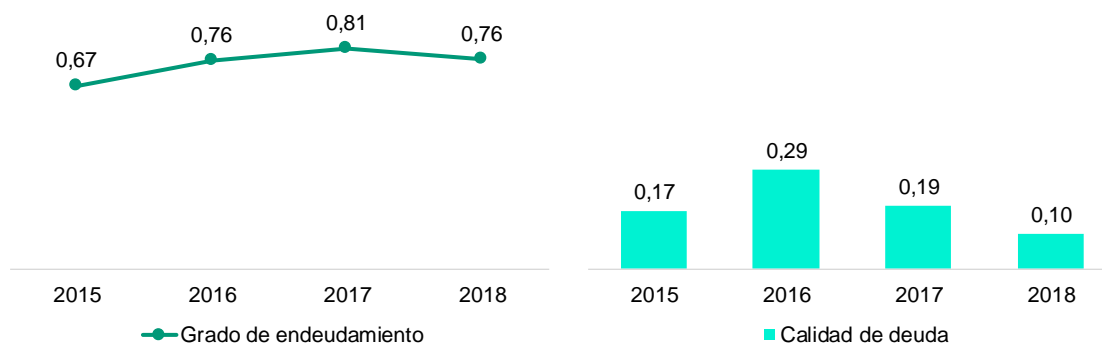
97. Finalmente, la liquidez absoluta o liquidez inmediata muestra un valor de 0,51, lo cual significa que el Concesionario cuenta con USD 0,51 en caja y bancos por cada dólar de deuda de corto plazo. Dicho valor es razonable en la medida que este ratio contrasta solo el activo más líquido como es la cuenta Efectivo y equivalentes.

## c) Ratio de endeudamiento

98. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros; mientras que cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre el 50% (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 60% (mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados.



**Gráfico N° 17: Ratios de endeudamiento, 2015 - 2018**



Fuente: TISUR.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

99. El Gráfico N° 12 nos muestra niveles altos dependencia de financiamiento por terceros, lo cual puede estar explicado por la deuda que se generó para la construcción del Amarradero F. Sin perjuicio de ello, se presentó una ligera reducción de esta dependencia en el 2018, pasó de 0,81 en el 2017 a 0,76 del 2018, lo cual se explicaría por la cancelación del préstamo que fue parte de financiamiento del Amarre F. Así, también, se puede mencionar que esta reducción de dependencia no fue muy importante toda vez que se tomó un préstamo con su empresa vinculada para cancelar el préstamo anterior.
100. En cuanto a la calidad de deuda, este coeficiente determina la relación que representa la deuda de corto plazo (pasivo corriente) sobre el pasivo total. En tal sentido, los resultados menores indican una mayor facilidad para cumplir con los compromisos con terceros dado que sus vencimientos pueden alargarse en el tiempo.
101. Sobre el particular, los resultados en el ratio calidad de deuda muestran una mejora en el 2018, al alcanzar un valor de 0,10. Con lo cual el Concesionario ha mejorado su relación deuda de corto y largo plazo, al disminuir sus acreencias de corto plazo.

## VII. CONCLUSIONES

102. El informe de desempeño del año 2018 para la Concesión del Terminal Portuario de Matarani presenta las siguientes conclusiones:
- (i) Durante el año 2018, el número de naves atendidas en el TPM ascendió a 501 naves, lo que representó una reducción de 2,3% en relación a las naves atendidas durante el año anterior (513). Estas naves mantienen la característica de ser, en su mayoría, del tipo granelero 64,1%.
  - (ii) Pese a la reducción del número de naves atendidas, el tráfico de carga en el TPM experimentó un aumento de 3,3% entre 2017 y 2018, al pasar de 6,9 millones de toneladas a 7,2 millones de toneladas, principalmente explicado por el mayor movimiento de carga sólida a granel (+1,4%) y carga fraccionada (+18,2%), ambos tipos de carga representaron el 93,5% del total de carga movilizada durante el 2018. En relación con el régimen, se observa la carga de exportación representó el 69,1% y la importación el 25,2% durante el 2018.
  - (iii) En relación al tráfico por tipo de carga no contenedorizada, se observa que la carga rodante en presentó el mayor incremento en términos relativos (+4500,4%); sin embargo, la carga con mayor aumento en términos de toneladas fue la carga sólida a granel que movilizó 86,2 miles de toneladas adicionales en el 2018, seguido por la carga fraccionada que movilizó 66,3 miles de toneladas adicionales en el mismo periodo. La carga sólida a granel mantiene la característica de concentrarse en la exportación de concentrado de



cobre, por su parte, la carga fraccionada se concentra en productos como barras de acero, nitrato de amonio y cemento.

- (iv) El tráfico de carga contenedorizada (medido en TEU) se incrementó en 19,7% entre 2017 y 2018, al pasar de 18,1 miles de TEU a 21,6 miles de TEU. En términos de unidades de contenedores, también se presentó un incremento del orden de 26,3% respecto al año anterior. Asimismo, la mayoría de contenedores que se movilizan se caracteriza por ser del tipo de 20 pies, en el 2018, represento el 57,0%.
- (v) En cuanto a los servicios regulados, en el 2018 solo se modificó el servicio Uso de muelle a la carga líquida a granel que se incrementó en 6,4%; ello en línea, con el máximo ajuste que puede hacer la canasta a la que pertenece (+0,29%). El resto de servicios no regulados no presentó ninguna modificación respecto al 2017. En cuanto a los contratos de acceso se observó que la empresa vinculada al Concesionario sigue siendo la única empresa que brinda los servicios de practicaje y remolcaje. Cabe precisar que este servicio
- (vi) Al 31 de diciembre de 2018, el monto total de las inversiones ejecutadas por el Concesionario sigue siendo el mismo del 2017, toda vez que en el 2018 no se reconocieron inversiones por parte del Regulador. Es decir, las inversiones acumuladas ascendieron a USD 280,6 millones (Incluido IGV), con lo cual se alcanzó un cumplimiento del 99,5% de la inversión comprometida. Cabe mencionar que, las obras para marcha del Proyecto Amarradero F, culminadas en 2016, representaron el 75% del total de inversiones ejecutadas por el concesionario a la fecha.
- (vii) El pago total realizado por el Concesionario al Estado experimentó un aumento de 1,0% respecto al 2017, alcanzando un nivel de S/. 33,4 millones, de los cuales el 88,9% (S/ 29,7 millones) corresponde a las retribuciones al Estado y el resto, 11,1%, (S/ 3,7 millones) al aporte por regulación.
- (viii) En relación al desempeño operativo de TISUR durante el año 2018, se ha verificado lo siguiente:
- TISUR aumentó la ocupación del amarradero en 2 punto porcentual (de 47,3% a 49,6%); mientras que la permanencia de naves se incrementó en un poco menos de tres horas por nave (de 29,4 a 30,3 horas por nave).
  - Los indicadores de rendimiento de embarque de minerales y el rendimiento de contenedores se incrementaron en 7,2% y 27,7% en relación a los niveles alcanzados en el 2017, respectivamente. En contraste el rendimiento de descarga de granos se redujo en 12,5%, respecto al 2017.
  - El número de accidentes registrados en el TPM experimentó una reducción en 20 accidentes, registrándose un total de 21 accidentes en 2018, de los cuales hubo igual número de personas herida y ninguno tuvo pérdidas humanas.
- (ix) Con relación al desempeño financiero del Concesionario durante el año 2018, se ha verificado lo siguiente:
- El Estado de situación financiera muestra que el Activo de la Concesión alcanzó el valor de USD 298,0 millones lo que significó una reducción de 4,5% durante 2018, como consecuencia de la reducción de cuentas por cobrar con empresas relacionadas (USD 9,2 millones menos) y reducción del intangible (USD 6,9 millones menos). Por su parte, el Pasivo alcanzó lo USD 227,8 millones (-9,4%) explicada principalmente por la cancelación de un préstamo que fue adquirido para financiar parte de la construcción del Amarradero F. Finalmente, el Patrimonio neto se incrementó en 15,6% producto de mayores utilidades del periodo que se materializó en mayores Resultados Acumulados.
  - Los Estados de resultados muestran ingresos de USD 120,4 millones en el 2018 (+9,9%), lo cual generó una utilidad operativa de USD 66,8 millones (+16,3%) y una



utilidad neta de USD 39,8 millones (+19,3%), con lo cual el Concesionario presenta una mayor eficiencia de gestión y eficiencia total, es decir, por cada ingreso adicional presenta un costo operativo menor y un costo total menor.

- Durante 2018, los ratios financieros mostraron un aumento en la rentabilidad de la Concesión, ROA, y de los accionistas respecto al 2017. Mientras en el 2017, por cada dólar invertido en la Concesión se rentabilizaba con USD 0,11 y USD 0,55 para la Concesión y para el accionista, respectivamente, en el 2018, las rentabilidades pasaron a USD 0,13 y USD 0,57 por cada dólar invertido. En esa misma línea, los ingresos presentaron una mayor rentabilidad por cada dólar ingresado en el 2018, así cada dólar de ingreso generaba USD 0,33 de utilidad neta, mientras en el 2017 generaba USD 0,30.
- Por su parte, los ratios de liquidez se aproximan a la unidad, en particular, la prueba ácida (1,40) que elimina los activos corrientes menos líquidos. Ello indica que el Concesionario cuenta con los activos corrientes suficientes para cubrir sus deudas de corto plazo; asimismo, un valor de 0,50 en el ratio liquidez absoluta es razonable toda vez que este ratio solo considera la cuenta efectivo y bancos, es decir, el 50% de su deuda de corto plazo lo tiene en bancos. Finalmente, en el 2018, los ratios de endeudamiento reflejan el importante financiamiento con terceros que ha tomado el Concesionario, el cual representó en el 2018 el 76% de los activos y el ratio calidad de deuda (0,10) muestra una mejor estructura de endeudamiento, respecto a años anteriores, en el sentido que la deuda de largo plazo representa una mayor importancia relativa que la deuda de corto plazo, con lo cual el Concesionario no tendría problemas con cumplir con sus obligaciones con terceros.





## ANEXOS

### ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Terminal Portuario de Matarani Concesionario: Terminal Internacional del Sur S.A.			
Nº	Tema	Contenido	Ref. <sup>30</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. Modificación de la propuesta técnica, así como los formatos relacionados a mejoras obligatorias y eventuales.</li> <li>▪ <b>Adenda 2:</b> 24 de julio de 2006. Modificación e inclusión de cláusulas relacionadas al tratamiento de las inversiones no previstas inicialmente, introducción de precisiones respecto al título de propiedad y establecimiento del mecanismo regulatorio y reglas aplicables a la revisión de tarifas máximas.</li> <li>▪ <b>Adenda 3:</b> 28 de octubre de 2013. Incorporación del área acuática adyacente al área de reserva y retribución especial derivada de la inclusión de dicha área en el Contrato de Concesión.</li> <li>▪ <b>Adenda 4:</b> 5 de octubre de 2016. Modificación del Contrato de Fideicomiso Irrevocable que obra como Anexo E del Contrato de Concesión</li> </ul>	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4
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 del Concedente	No se precisa.	
10	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	El Concesionario podrá en los términos del Fideicomiso, establecer garantía fiduciaria a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, sobre los bienes fideicometidos.	Cláusula 21.1 (p. 48)
11	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> Inversión proyectada del amarradero F: USD 210,4 millones	Adenda 1 Anexo D

<sup>30</sup> TUO actualizado del Contrato de Concesión que incluye las Adendas 1 y 2 (11 de agosto de 2006).



**Terminal Portuario de Matarani**  
**Concesionario: Terminal Internacional del Sur S.A.**

Nº	Tema	Contenido	Ref. <sup>30</sup>
12	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)
13	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)
14	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)
15	Equilibrio económico-financiero	No se precisa.	
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	Garantía fiduciaria a favor de acreedores permitidos para garantizar Endeudamiento Garantizado Permitido.	Cláusula 21.1. (p. 50-51)
17	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Seguro de responsabilidad de trabajadores y empleadores.</li> <li>▪ Seguro de responsabilidad y de propiedad: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Póliza que cubra el reemplazo de las construcciones, maquinaria y equipo del terminal portuario.</li> <li>- Póliza de cobertura amplia por responsabilidad civil por daños a personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por concepto de defunción, daño, pérdidas o lesiones que pueden sufrir bienes y personas (monto mínimo USD 10 millones).</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 20.1. (p. 48) Cláusula 20.2. (p. 48) Cláusula 20.2.1. (p. 48) Cláusula 20.2.2. (p. 49)
18	Inicio de operaciones	El concesionario realizará las operaciones necesarias para proveer sin interrupción los Servicios Portuarios al 17 de agosto de 1999 (Fecha de Cierre).	Cláusula 5.2. (p. 14)
19	Estándares de servicio	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>“Estándares Básicos”:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) International Standards Organization (ISO).</li> <li>b) International Electrotechnical Commission (IEC).</li> <li>c) British Standards Institution (BSI).</li> <li>d) American National Standards Institution (ANSI).</li> <li>e) American Standards for Testing and Materials.</li> <li>f) American Welding Society (AMWELD).</li> <li>g) Uniform Building Code (UBC).</li> <li>h) American Society of Mechanical Engineers (ASME).</li> <li>i) Institute of Electrical and Electronic Engineers (IEEE).</li> <li>j) American Concrete Institute (ACI).</li> <li>k) American Institute of Steel Construction (AISC).</li> <li>l) Incoterms 1999.</li> </ol> </li> </ul>	Cláusula 1.21. (p. 6-7)



**Terminal Portuario de Matarani**  
**Concesionario: Terminal Internacional del Sur S.A.**

Nº	Tema	Contenido	Ref. <sup>30</sup>
20	Tarifas	Tarifas máximas durante los primeros cinco (05) años de contrato.	Cláusula 6.1. (p. 20-21) Anexo 6.1.
21	Revisión de tarifas	Mediante mecanismo RPI-X. Para el cálculo del factor de productividad se utilizará el Índice de Fisher.	Anexo 6.1. Adenda 2
22	Retribución al Estado	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <u>Canon</u>: 5% de los ingresos brutos (en USD) del mes inmediatamente anterior.</li><li>▪ <u>Retribución especial</u>: 9,85% de los ingresos brutos (en USD) del mes inmediatamente anterior generados por la explotación del "Proyecto Bahía Islay".</li></ul>	Cláusula 1.9. (p. 5) Cláusula 4.2. (p. 12) Adenda 3

## ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Puerto de Matarani - TISUR											
<b>Tipo:</b>	Autosostenible										
<b>Plazo de concesión:</b>	30 años										
<b>Periodo:</b>	2001-2018										
<b>a. Tráfico</b>											
<b>Indicador</b>	<b>Unidad medida</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
<b>Naves atendidas</b>	<b>Unidades</b>	336	349	379	368	403	408	423	499	513	501
<b>Carga total atendida</b>	<b>Toneladas</b>	2 762 228	3 350 385	3 318 609	2 990 239	3 410 003	3 401 959	3 814 894	6 440 210	6 947 425	7 174 906
<b>Carga por tipo de operación:</b>											
Exportación	<b>Toneladas</b>	1 216 392	1 230 554	1 351 197	1 328 010	1 500 089	1 451 766	2 161 771	4 625 983	4 972 485	4 956 747
Importación	<b>Toneladas</b>	874 005	1 537 223	1 364 512	1 118 346	1 224 380	1 361 238	1 376 175	1 471 150	1 672 713	1 809 479
Cabotaje	<b>Toneladas</b>	449 476	460 665	394 864	272 142	250 934	134 985	142 900	141 026	227 604	328 724
Tránsito y transbordo	<b>Toneladas</b>	222 355	121 943	208 036	271 741	434 600	453 970	134 048	202 028	74 623	79 956
<b>Carga por tipo de producto:</b>											
Contenedorizada	<b>Toneladas</b>	178 049	176 361	236 569	197 532	165 005	188 972	226 146	206 622	217 907	282 196
Fraccionada	<b>Toneladas</b>	206 911	211 801	225 161	234 452	419 339	401 081	438 551	393 818	364 277	430 537
Graneles líquidos	<b>Toneladas</b>	415 225	439 928	394 576	260 146	213 411	155 622	178 613	158 746	176 331	186 032
Graneles sólidos	<b>Toneladas</b>	1 943 117	2 495 412	2 453 616	2 288 765	2 611 212	2 647 436	2 969 439	5 680 855	6 188 889	6 275 135
Rodante	<b>Toneladas</b>	18 925	26 883	8 687	9 344	1 037	8 848	2 145	170	22	1 007
<b>Contenedores</b>	<b>Unidades</b>	14 231	13 834	15 030	12 025	10 508	12 728	13 837	13 162	13 565	15 113
<b>Contenedores</b>	<b>TEU</b>	19 956	18 934	21 585	16 875	15 402	20 679	19 998	17 611	18 085	21 647
<b>b. Ingresos</b>											
<b>Ingresos</b>	<b>Unidad medida</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Manipuleo	<b>Miles de dólares</b>	4 148	4 980	7 492	8 780	11 596	13 094	40 374	63 425	57 427	66 920
Almacenamiento	<b>Miles de dólares</b>	3 226	3 667	4 596	5 722	9 407	11 907	10 395	6 999	7 869	8 701
Uso de muelle	<b>Miles de dólares</b>		11 788	11 147	10 502	11 608	11 289	9 108	29 380	39 155	39 496
Transferencia de carga	<b>Miles de dólares</b>	10 106	978	1 459	2 720	2 739	2 832	2 073	2 218	2 711	2 175
Alquiler de amarradero	<b>Miles de dólares</b>	964	1 125	1 172	1 217	1 553	1 704	1 322	1 580	1 719	1 814
Alquiler de equipos	<b>Miles de dólares</b>		438	468	441	893	1 202	588	219	311	434
Otros servicios	<b>Miles de dólares</b>	2 529	1 276	1 447	1 689	1 499	1 717	806	3 527	365	822
<b>Total</b>	<b>Miles de dólares</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>	<b>107 348</b>	<b>109 557</b>	<b>120 362</b>
<b>c. Indicadores de desempeño</b>											
<b>Indicador</b>	<b>Unidad medida</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Ocupación de amarradero	<b>Porcentaje</b>	34%	38%	42%	39%	53%	46%	48%	46%	47%	50%

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



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

Calle Los Negocios 182, Piso 2, Surquillo. Lima - Perú  
Teléfono: (511) 440 5115  
[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

#### GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

Ricardo Quesada Oré  
**Gerente de Regulación y  
Estudios Económicos**

Sandra Queija de La Sotta  
**Jefa de Estudios Económicos**

Melina Caldas Cabrera  
**Jefa de Regulación**

#### Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

---

Yessica Ochoa Carbajo - Especialista  
Wilmer Zela Moraya - Especialista  
Oscar Ubillús Ramirez – Analista  
Andrea Raza Herrera – Practicante  
Paolo Gutierrez Chochoca - Practicante