



**Informe de Desempeño
de la Concesión del
Terminal Portuario de
Matarani**

2010

**Gerencia de
Regulación**



Informe de Desempeño
de la Concesión del
Terminal Portuario de
Matarani

2010

**Gerencia de
Regulación**

Lima, diciembre de 2011

CONTENIDO

I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	5
I.1. COMPROMISOS DE INVERSIÓN.....	5
I.2. TARIFAS REGULADAS.....	6
I.3. RETRIBUCIÓN Y PAGOS A ORGANISMOS PÚBLICOS.....	7
II. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL 2010.....	7
II.1. DESCRIPCIÓN DEL MERCADO: SEGMENTOS.....	7
II.2. COMPETENCIA INTRAPORTUARIA.....	8
II.3. COMPETENCIA INTERPORTUARIA E INTERMODAL.....	8
II.3.1. SERVICIOS A LA NAVE: AMARRE/DESAMARRE Y USO DE AMARRADERO.....	9
II.3.2. SERVICIOS A LA CARGA: USO DE MUELLE.....	10
II.4. TRÁFICO GENERAL.....	19
II.4.1. CARGA.....	19
II.5. INDICADORES.....	21
II.5.1. PERMANENCIA DE NAVES.....	21
II.5.2. RENDIMIENTO DE AMARRADEROS.....	23
II.6. RESULTADOS FINANCIEROS.....	25
II.6.1. INGRESOS (REGULADOS Y NO REGULADOS).....	25
II.6.2. GASTOS.....	26
II.6.3. DESEMPEÑO FINANCIERO.....	27
III. EVOLUCION DE LAS TARIFAS REGULADAS Y CARGOS DE ACCESO.....	28
III.1. TARIFAS REGULADAS.....	28
III.2. CARGOS DE ACCESO.....	29
IV. CONCLUSIONES.....	30

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1: Estructura de los servicios relevantes del TPM	7
Cuadro N° 2: Servicios a la carga y a la nave, sin exclusividad de TISUR	8
Cuadro N° 3: Volumen de concentrado de cobre según empresa - TPM, 2004-2010	17
Cuadro N° 4: Volumen movilizado de <i>clinker</i> por empresa – TPM, 2006-2010	17
Cuadro N° 5: Carga líquida a granel movilizada por el TPM según régimen, 2001-2010	18
Cuadro N° 6: Ingresos TISUR, 2001-2010	26
Cuadro N° 7: Gastos TISUR, 2010	26
Cuadro N° 8: Estados Financieros y Ratios Financieros – TISUR, 2008-2010.....	27
Cuadro N° 9: Evolución de tarifas reguladas.....	29
Cuadro N° 10: Cargos de acceso vigentes	29

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Tráfico de naves – TPM, 2001-2010.....	10
Gráfico N° 2: Tráfico de carga - TPM, 2001-2010.....	10
Gráfico N° 3: Estructura del tráfico de carga por tipo – TPM, 2010.....	11
Gráfico N° 4: Movimiento de carga fraccionada – TPM, 2001-2010.....	11
Gráfico N° 5: Movimiento de cátodos de cobre por terminal portuario, 2001-2010.....	12
Gráfico N° 6: Movimiento de carga rodante – TPM, 2001-2010.....	13
Gráfico N° 7: Estructura de carga rodante por terminal portuario, 2001-2010.....	13
Gráfico N° 8: Estructura del tráfico de carga sólida a granel por tipo de producto, 2010.....	14
Gráfico N° 9: Movimiento de concentrado de cobre por el TPM, 2004-2010.....	15
Gráfico N° 10: Concentrado de cobre movilizado por el TPM según empresa, 2010	15
Gráfico N° 11: Volumen de <i>clinker</i> movilizado por el TPM, 2006-2010	16
Gráfico N° 12: Estructura del tráfico de carga líquida a granel por producto, 2010	17
Gráfico N° 13: Tráfico de carga contenedorizada por terminal portuario, 2007-2010	19
Gráfico N° 14: Tráfico de carga por tipo de operación, 2001-2010.....	19
Gráfico N° 15: Tráfico de carga boliviana en el TPM por tipo de operación, 2001-2010.....	20
Gráfico N° 16: Movimiento de carga por tipo – TPM, 2001-2010	21
Gráfico N° 17: Evolución mensual de la permanencia de naves, 2009-2010	22
Gráfico N° 18: Evolución mensual de la permanencia en amarradero, 2009-2010	22
Gráfico N° 19: Evolución mensual de la ocupación (%) de amarradero, 2009-2010	23
Gráfico N° 20: Rendimiento promedio de descarga de granos, 2001-2010.....	23
Gráfico N° 21: Rendimiento mensual de embarque de minerales, 2009-2010	24
Gráfico N° 22: Rendimiento en contenedores, 2002-2010	24
Gráfico N° 23: Estructura de ingresos – TISUR, 2007-2010	25

INFORME DE DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI: AÑO 2010

I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

1. El 17 de agosto de 1999 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. (TISUR) suscribieron el Contrato¹ de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Terminal Portuario de Matarani (TPM) por un periodo de 30 años. La Concesión del TPM corresponde a un esquema BOT (*Build, Operate and Transfer* – Construye, Opera y Transfiere).
2. El TPM se localiza en el Sur del Perú, en la provincia de Islay, región Arequipa. Su área de influencia comprende las regiones de Arequipa, Cusco, Tacna, y las zonas central y oriental de Bolivia. El puerto está conectado a dos carreteras – Panamericana Sur e Interoceánica Sur–, así como al Ferrocarril del Sur, lo que le permite una amplia cobertura interregional y binacional.
3. El 25 de julio de 2001, mediante Resolución Ministerial N° 335-2001 MTC/15.02, se aprobó la Adenda N°1 al Contrato de Concesión, la cual modificó el Anexo D, correspondiente a la propuesta técnica del contrato en lo referente al programa de mejoras obligatorias, cronogramas de mejoras obligatorias y eventuales.
4. Asimismo, el 24 de julio de 2006, mediante Resolución Ministerial N° 590-2006-MTC/01, se aprobó la Adenda N° 2, la cual modificó el Anexo 6.1 y las cláusulas 1, 5, 6 y 24 del Contrato de Concesión. Específicamente, se precisaron aspectos sobre la regulación de las mejoras y su titularidad, con la finalidad de incorporar reglas específicas en torno a las mejoras voluntarias realizadas por el Concesionario. Además, se establecieron las reglas aplicables para la revisión de las tarifas máximas, mediante la aplicación del factor de productividad, así como para el reajuste tarifario anual, a través del mecanismo RPI-X a los servicios regulados.

I.1. Compromisos de inversión

5. Mediante la suscripción del contrato en agosto de 1999, la Empresa Concesionaria se comprometió a realizar durante los primeros 5 años de concesión inversiones obligatorias por US\$ 4,6 millones, compromiso que se incrementó en 2001 a US\$ 5,7 millones. Asimismo, la empresa se comprometió a realizar inversiones eventuales por US\$ 9,5 millones², siempre que se cumplan las condiciones previas, denominadas *triggers*, establecidas en el Contrato de Concesión.
6. Las principales inversiones obligatorias del TPM son la ampliación de capacidad de almacenamiento de silos para granos (US\$ 2,0 millones), la instalación de una torre absorbente de granos (US\$ 1,8 millones) y la ampliación de la faja transportadora de minerales (US\$ 1,0 millón).
7. La Empresa Concesionaria acumuló inversiones obligatorias por US\$ 7,3 millones. Adicionalmente a las inversiones establecidas en el contrato, durante el 2006, el

¹ El Contrato de Concesión, así como sus respectivas Adendas, se encuentran publicados en el portal web de OSITRAN (www.ositran.gob.pe)

² El plan de inversiones corresponde al Anexo D de la propuesta técnica del Contrato de Concesión, modificado el 26 de julio de 2001.

Concesionario realizó una inversión voluntaria de, aproximadamente, US\$ 15,7 millones para la construcción de un nuevo sistema de embarque de minerales.

8. Para el 2010, la empresa planeó continuar o iniciar la ejecución de los siguientes proyectos que mantiene en su cartera³:
 - Centro de Control, Bienestar Social y Empresarial.
 - Reordenamiento portuario y adecuación de vías.
 - Amarradero E – Descarga H₂SO₄.
 - Transformación de Almacén D-2 en Zona D-2.
 - Plan vial ferroviario.
 - Amarradero F - Xstrata Las Bambas / Antapaccay.
 - Ampliación Sistema de Recepción y Almacenamiento de Minerales actual.

I.2. Tarifas reguladas

9. El anexo 6.1 estableció las tarifas máximas para 14 servicios portuarios y 3 servicios auxiliares para las naves, por un periodo de 5 años. Dicho periodo terminó el 17 de agosto de 2004.
10. Transcurridos los cinco primeros años de Concesión, OSITRAN realizó la revisión de tarifas, que tuvo como objetivo compartir con los usuarios las ganancias de productividad generadas por el Concesionario. La revisión de tarifas se aprobó en julio de 2004 por Resolución N° 030-2004-CD/OSITRAN y se aplicaron en el periodo 2004-2009. Este procedimiento comprendió:
 - La desregulación de la tarifa por el servicio de uso de muelle para contenedores, derivada de las condiciones de competencia con otros terminales portuarios.
 - La desregulación de tarifas para el grupo de otros servicios auxiliares a las naves, con lo cual se corrigieron las distorsiones existentes con el sistema tarifario de otros puertos regulados por OSITRAN.
 - La transferencia de los servicios esenciales de practicaje y remolcaje al ámbito del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA).
 - La fijación de un factor de productividad de 4,16% anual para el periodo 2004-2009. El ajuste real de las tarifas se realiza anualmente, incorporando a este factor las variaciones en la inflación y el tipo de cambio.
11. Transcurridos los siguientes cinco años desde la primera revisión de tarifas máximas, en el 2009, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 029-09-CD-OSITRAN, se aprobó el factor de productividad de 6,93% aplicable al periodo del 17 de agosto de 2009 al 16 de agosto de 2013.
12. El procedimiento aplicado en el 2009 comprendió principalmente:
 - La aplicación del factor de productividad al servicio de carga fraccionada.
 - La desregulación de los servicios a la nave y a la carga prestados al segmento de usuarios con capacidad de autoproverseer dichos servicios y que gozan de poder de negociación.

³ De acuerdo con la información brindada en su Plan de Negocios 2010.

I.3. Retribución y pagos a organismos públicos

13. Por el Contrato de Concesión, TISUR está obligado a los siguientes pagos en favor del Estado:

- **Retribución:** Además del pago inicial realizado por el Concesionario al Estado (US\$ 9,7 millones), TISUR debe pagar mensualmente el 5% de los ingresos brutos de la Concesión. Desde el 2004, el 50% de dicho pago es transferido por OSITRAN al Fondo Nacional de Financiamiento Estatal (FONAFE) y PROINVERSIÓN, y el 50% restante a la Región Arequipa, Municipio Provincial de Islay y Municipios Distritales.
- **Aporte por Regulación:** Corresponde al 1% de los ingresos brutos de la sociedad concesionaria. Dichos recursos pasan a formar parte del presupuesto ordinario de OSITRAN, que se destinan a financiar la operatividad del organismo regulador.

II. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL 2010

II.1. Descripción del mercado: segmentos

14. El análisis de las condiciones de competencia realizado por OSITRAN, en el marco del proceso de revisión de tarifas máximas del TPM para el periodo 2009-2013, reveló que se mantuvo la existencia de tres grupos de mercados: (i) carga regional cautiva; (ii) carga regional no cautiva; y, (iii) carga boliviana no cautiva. Al interior de estos grupos se ha podido identificar 16 segmentos de mercado, que se pueden clasificar en: servicios a la nave (2), a la carga (12), almacenaje y embarque de pasajeros.

Cuadro N° 1: Estructura de los servicios relevantes del TPM

SERVICIO RELEVANTE	SEGMENTO
A la nave	
Amarre y desamarre	
Uso de amarradero	
A la carga: Uso de muelle	
	Carga boliviana
	Cátodos de cobre
Carga fraccionada	Carga de cabotaje
	Harina de pescado
Carga rodante	Importación región
	Granos región
	Granos Bolivia
Carga granel sólido	Concentrados mineral región
	Otros concentrados región
Carga granel líquido	Cabotaje
	Importación
Carga en contenedores	Región y Bolivia
Almacenaje de granos en silos	
Embarque de pasajeros	

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

15. A continuación, se analiza la capacidad de competencia del mercado de servicios portuarios relevantes que provee el TPM en dos dimensiones: intraportuaria (los servicios en los cuales el Concesionario y las empresas especializadas pueden competir dentro del TPM) e interportuaria (entre el TPM y otros puertos).

II.2. Competencia intraportuaria

16. La competencia intraportuaria es aquella que se desarrolla entre el operador de la infraestructura portuaria y terceras empresas en la prestación de servicios portuarios que no tienen características de monopolio natural; por ejemplo, el practicaaje, remolcaje, estiba/desestiba, entre otros. Dichos agentes deben competir en iguales condiciones en la provisión del servicio.
17. El Contrato de Concesión le permite a TISUR brindar, sin condiciones de exclusividad, los servicios de practicaaje, remolcaje, estiba/desestiba, entre otros. No obstante, actualmente, dichos servicios son prestados por una empresa vinculada al Concesionario, Tramarsa⁴, y otras empresas. A la fecha, en el TPM, las empresas que participan en los servicios que se proveen en el puerto son las que se muestran en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 2: Servicios a la carga y naves sin exclusividad de TISUR¹

TIPO DE SERVICIO	SERVICIO	PROVEEDOR
A la nave	Practicaaje	Tramarsa
	Remolcaje	Tramarsa
A la carga	Estiba y desestiba	Cargomar, Cosmos Agencia Marítima, Compañía Minera Ares, Facilidad Portuaria, Inversiones Canopus, J & R Servicios, Oceáno Agencia Marítima, Trabajos Marítimos TRAMARSA, Transuniversal Estibas.
	Provisión de equipos y servicios de manipuleo de carga	TISUR y terceros
	Consolidación/desconsolidación	TISUR y terceros
	Almacenamiento	TISUR y terceros

1/ Al 31 de diciembre de 2010.

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación.

18. Como puede apreciarse, TISUR muestra un importante grado de integración vertical al participar directamente en la provisión de equipos y servicios de manipuleo de carga, consolidación y desconsolidación de carga y almacenamiento; y a través de su empresa vinculada, Tramarsa, que provee los servicios de practicaaje, remolcaje, estiba y desestiba.

II.3. Competencia interportuaria

19. Los puertos forman parte de la cadena logística de transporte que utilizan las líneas navieras, exportadores e importadores para realizar sus operaciones; cuyas tarifas y precios son componentes del costo logístico en una relación origen-destino. En este contexto, diversos factores pueden determinar que el TPM sea elegido en contraposición a otro puerto.

⁴ Trabajos Marítimos S. A. es el único proveedor (sin exclusividad) que brinda los servicios de practicaaje y remolcaje desde antes de la concesión del TPM. A la fecha, TISUR y Tramarsa han firmado seis adendas para continuar operaciones hasta el 31/01/2012.

20. Para evaluar la competencia interportuaria del TPM se deben comparar el conjunto de servicios que utilizan este terminal con otra cadena de transporte alternativa en la que participan puertos vecinos, tales como Ilo y Arica. En ese sentido, el servicio relevante depende de la decisión de los siguientes usuarios del TPM: (i) líneas navieras (transportistas); y, (ii) productores: exportadores e importadores del Sur del Perú y de Bolivia (demandantes de transporte). Estos últimos eligen entre los puertos del sur del Perú y del Norte de Chile para movilizar sus mercancías. Frente a un mayor número de posibilidades logísticas desde y hacia Bolivia, estos agentes tienen una mayor capacidad de negociación con el TPM, que trae como consecuencia una menor cautividad en el grupo de los mercados relevantes asociados a la carga boliviana.
21. De otro lado, desde octubre de 2004 viene operando el concesionario del frente de atraque N° 1 del Puerto de Arica⁵. Dicha Empresa Concesionaria tiene entre sus accionistas a RANSA Comercial S.A., operador logístico peruano perteneciente al Grupo Romero, al cual también pertenece TISUR⁶. De esta forma, el Grupo Romero participa en distinto grado en dos concesiones de terminales portuarios vecinos que brindan servicios a la carga boliviana: Matarani y Arica.
22. De acuerdo con un informe de monitoreo de mercados realizado por OSITRAN⁷ en el año 2007, el TPM enfrenta competencia por la prestación del servicio de movilización de carga contenerizada, toda vez que los terminales portuarios del Callao y de Arica tienen una mayor oferta de líneas navieras, frecuencias de viaje, entre otras fortalezas.
23. Asimismo, el informe señala que en los próximos años se incrementaría la competencia proveniente de TPA, en cuanto a carga a granel y contenedores, tal como ha venido sucediendo con el embarque de minerales (granel sólido-exportación) en el TPM⁸. Uno de los aspectos clave sería la construcción de un sitio asísmico⁹ por parte de TPA, así como el funcionamiento del Ferrocarril Arica-La Paz¹⁰. Por su parte, entre los aspectos claves para desviar la carga boliviana del TPA hacia TPM estaría el desarrollo de una cadena logística eficiente y la presencia de una mayor frecuencia de naves en Matarani.
24. De igual manera, en el mismo informe se señaló que, en el caso del servicio de manipuleo de carga, debido a la integración vertical de este con el resto de la cadena logística, es posible que se pueda generar una probable barrera de entrada para otras empresas.

II.3.1. Servicios a la nave: Amarre/desamarre y Uso de amarradero

25. El tráfico de naves en el TPM, entre el 2005 y el 2010, mantuvo una tendencia creciente. Esta estuvo explicada, principalmente, por el mayor tráfico de carga de granel sólido (concentrados), provenientes, en su mayoría, de la Sociedad Minera

⁵ Empresa Portuaria Arica (EPA).

⁶ Ransa Comercial S.A. es propietaria del 51% de acciones de la empresa Santa Sofía de Puertos, accionista mayoritaria de TISUR; asimismo, tiene una participación de 20% del accionariado de la Empresa Concesionaria del Puertos de Arica (TPA).

⁷ Monitoreo de Mercado del Terminal Portuario de Matarani, diciembre de 2007.

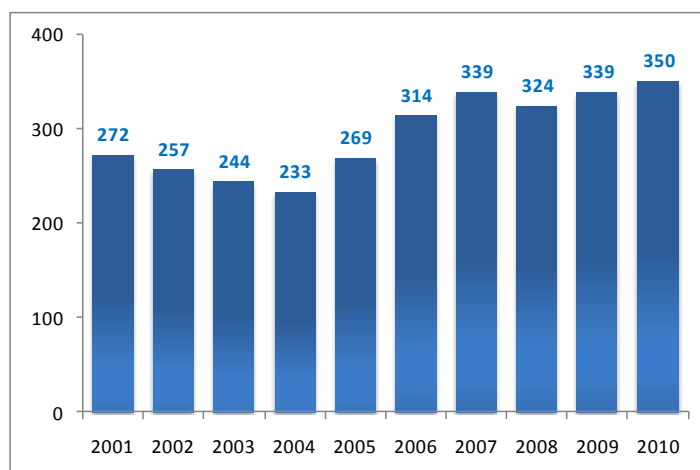
⁸ Ver el Informe de Desempeño del Terminal Portuario de Matarani 2009.

⁹ Éste fue inaugurado el 7 de agosto de 2009.

¹⁰ A la fecha, se sabe que la Empresa Portuaria Arica, en representación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado de Chile, en virtud de un Convenio Mandato de Administración para la Rehabilitación y Remediación del Ferrocarril Arica a La Paz (suscrito por ambas empresas con fecha 29 de Noviembre del 2006) efectuará todas las actividades necesarias para el desarrollo del Proyecto de Rehabilitación y Remediación de la Vía Férrea del Ferrocarril Arica-La Paz, tramo chileno.

Cerro Verde (SMCV). Para el último año, el tráfico creció en 3,2% con respecto al tránsito de naves observado en 2009. A pesar de encontrarse por debajo del crecimiento del 2009/2008 (4,6%), el 2010 muestra el mayor tránsito de naves alcanzado en los últimos 10 años.

Gráfico N° 1: Tráfico de naves – TPM, 2001-2010



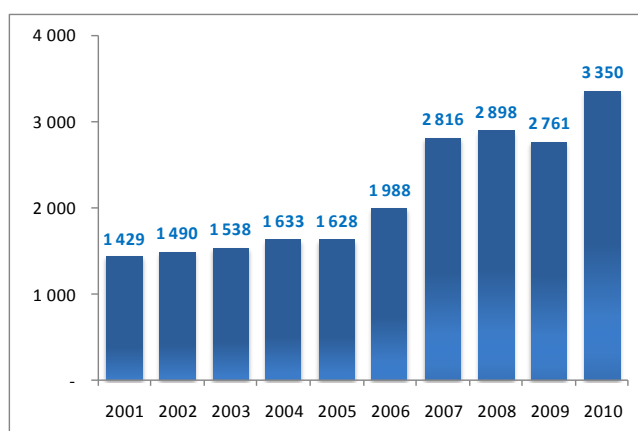
Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.3.2. Servicios a la carga: Uso de muelle

26. El tráfico de carga en el TPM ha presentado una tendencia creciente en el periodo 2001-2010. Entre los años 2001 y 2005 el crecimiento fue moderado, a un ritmo promedio anual de 3,3%. En el año 2006, se registró un salto importante de 22,1% en el volumen de carga movilizada; y, en 2007, dicha tasa de crecimiento casi se duplicó, al alcanzar el 41,6%, luego de lo cual se observa una fuerte desaceleración e incluso una caída de 4,7% en 2009, producto de la crisis financiera internacional. El año 2010 ha mostrado una significativa recuperación en el tráfico de carga en el TPM, el cual alcanzó los 3,35 millones de toneladas movilizadas, 21,3% más que el volumen transportado en el 2009.

Gráfico N° 2: Tráfico de carga – TPM, 2001-2010
(En miles de toneladas)



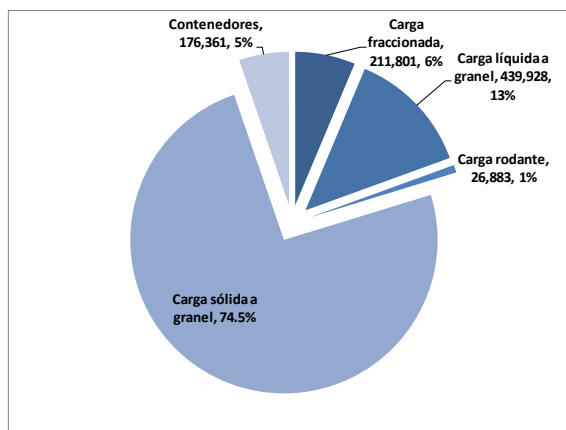
Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

27. De otro lado, existe una diferenciación del servicio de uso de muelle según el tipo de carga que se moviliza por el TPM: (i) fraccionada, (ii) rodante, (iii) granel sólido, (iv) granel líquido, y (v) contenedores. Como puede observarse en el siguiente gráfico, durante el 2010, el TPM movilizó principalmente carga sólida y líquida a granel, las cuales en conjunto representaron el 87,6% de los 3,35 millones de toneladas de carga movilizada. Una proporción menor fue cubierta por la carga fraccionada, contenedorizada y rodante.

Gráfico N° 3: Estructura del Tráfico de carga por tipo - TPM, 2010

(En TM y % de participación)



Fuente: TISUR

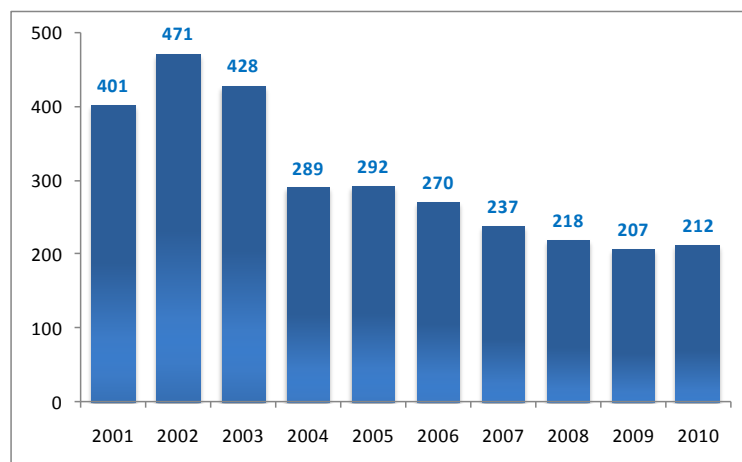
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

a) Carga fraccionada

28. En los últimos diez años, el volumen movilizado de carga fraccionada ha mostrado una tendencia decreciente. Pese a ello, en el 2010 éste se incrementó en 2,4% con respecto al 2009, alcanzando las 211 801 toneladas. De estas, el 66% correspondió a productos de importación y el 13% a carga de exportación; el 21% restante perteneció a otros tipos de régimen como cabotaje, transbordo y exportación/importación de Bolivia.

Gráfico N° 4: Movimiento de carga fraccionada – TPM, 2001-2010

(En miles de toneladas)

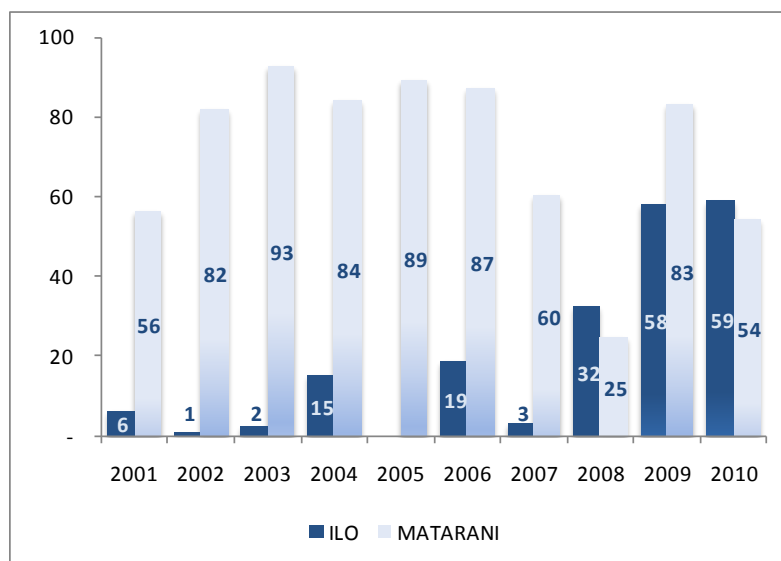


Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

29. Los principales productos movilizados en 2010 fueron los metales (45%), el nitrato de amonio (21%) y los cátodos de cobre (9%). Cabe señalar que en el caso de los cátodos de cobre transportados como carga fraccionada, se ha observado cierto grado de sustitución entre el puerto de Matarani y el de Ilo.¹¹ Mientras que el volumen movilizado en el TPM se ha visto reducido significativamente, en el puerto de Ilo se ha ido incrementando paulatinamente. Así, en el 2010 este producto alcanzó las 18 444 toneladas en el TPM, resultado 72% menor a lo observado en el 2009; mientras que el volumen de cátodos de cobre movilizados a través del Terminal Portuario de Ilo alcanzó las 58 749 toneladas.

Gráfico N° 5: Movimiento de cátodos de cobre por terminal portuario, 2001-2010
(En miles de toneladas)



Fuente: TISUR, ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

b) Carga Rodante

30. La carga rodante corresponde a la importación de vehículos nuevos y usados; los últimos tienen como destino los talleres de reacondicionamiento de los CETICOS¹² de Ilo, Matarani y de la Zona Franca de Tacna¹³. De acuerdo con la Ley, los vehículos usados o siniestrados con destino a estos talleres solo pueden ser descargados por los puertos de Ilo y Matarani.
31. En la última década, se ha observado una serie de fluctuaciones en el tráfico de este tipo de carga, las cuales se han debido a los cambios en la normatividad (principalmente tributaria), a la demanda y al comportamiento del mercado de vehículos nuevos y usados. Sin embargo, en general, la tendencia ha sido decreciente; pese a que en el 2010 el volumen de carga creció en 42,1% con relación al año anterior, este fue 12 mil toneladas menor a lo registrado en el año

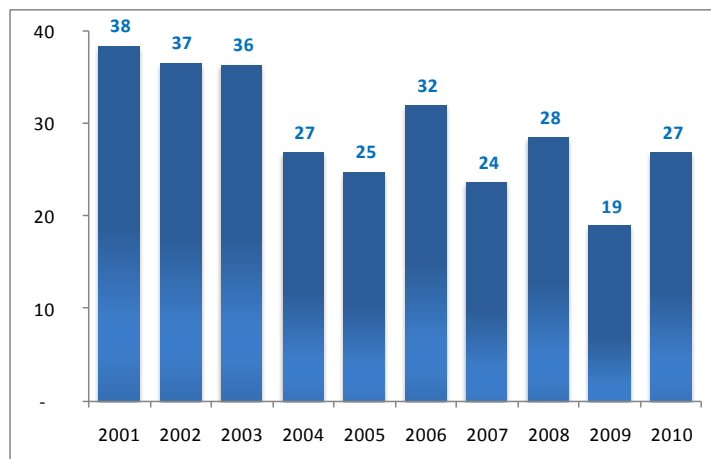
¹¹ Se debe tener en cuenta que los cátodos de cobre pueden ser movilizados como fraccionada o contenedores.

¹² Los Centros de Exportación, Transformación, Industria, Comercialización y Servicios (CETICOS) constituyen áreas geográficas debidamente delimitadas que tienen la naturaleza de zonas primarias aduaneras de trato especial, destinadas a generar polos de desarrollo a través de la implementación en dichas áreas de Plataforma de Servicios de Comercio Internacional en la zona sur y norte de país, las que apoyarán, entre otros aspectos, las actividades de producción y servicios de exportación en dichas zonas. Decreto Legislativo N°842.

¹³ Creado por Ley N°27688.

2001. Así, como ya se ha señalado, la carga rodante representó en el 2010 el 0,8% del volumen total de carga movilizada por el TPM (ver Gráfico N° 4).

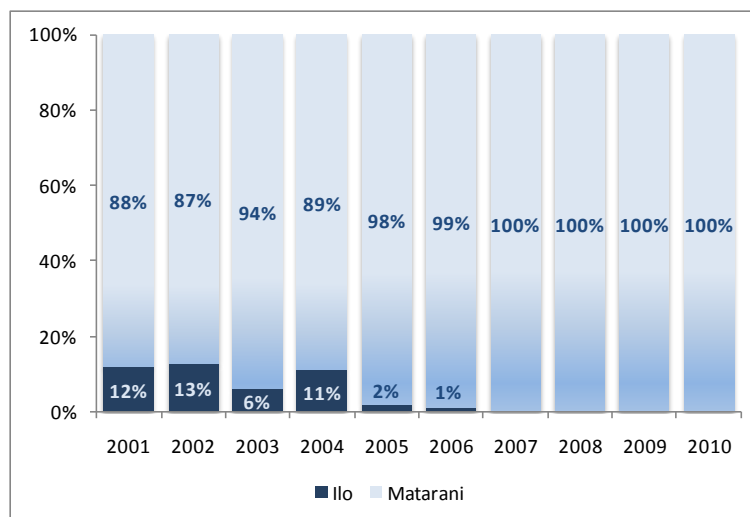
Gráfico N° 6: Movimiento de carga rodante - TPM, 2001-2010
(En miles de toneladas)



Fuente: TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

32. Es importante mencionar que cuando el transporte marítimo de vehículos se realiza en naves especializadas (tipo *car carrier*), las navieras consideran como primera opción de descarga el TPM y no el TPI, dado que este último registra una mayor incertidumbre por el riesgo de cierre de puerto.

Gráfico N° 7: Estructura de carga rodante por terminal portuario, 2001-2010
(En porcentaje)



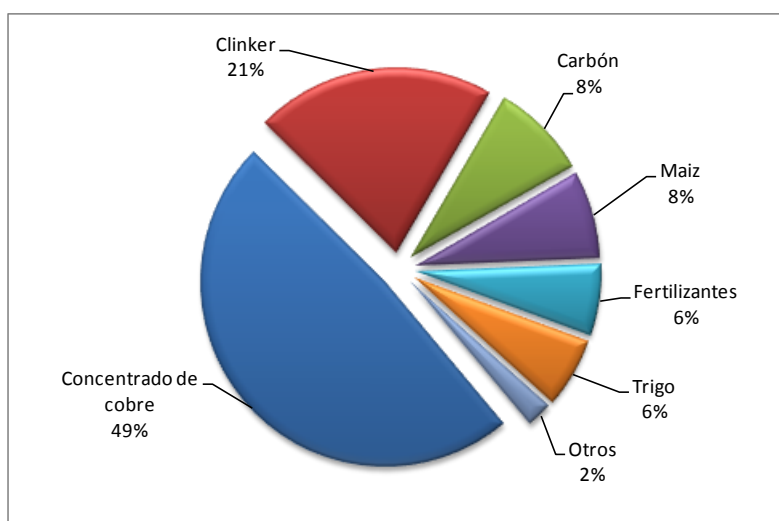
Fuente: TISUR, ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

33. Como se observa en el gráfico anterior en los últimos cuatro años la carga rodante movilizada por el TPI ha sido nula. Si bien es factible la sustitución económica entre dichos puertos para naves convencionales, la sustitución técnica entre estos es limitada, por lo que no existirían condiciones de competencia efectivas en este tipo de carga.

c) Carga Granel Sólido

34. En el año 2010, el TPM movilizó 2,5 millones de toneladas de carga sólida a granel, la cual comprendió, principalmente, tres grupos de carga: granos, minerales y fertilizantes. En el caso de granos, los productos más importantes fueron el maíz con destino a la región Sur (importación) y el trigo con destino tanto a la región Sur como a Bolivia (importación). Dentro de los minerales fueron, básicamente, concentrado de cobre (exportación), y clinker (importación) con destino a la región Sur y Bolivia. En tanto, los fertilizantes se destinaron íntegramente a la región Sur (importación).

Gráfico N° 8: Estructura del tráfico de carga sólida a granel por producto - TPM, 2010
(En porcentaje)



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

35. TISUR cuenta con un sistema de torres absorbente para la descarga de granos, con una capacidad efectiva mayor a 400 toneladas/hora¹⁴. A este equipamiento debe sumarse la disponibilidad de 59 silos (75 000 TM) y la posibilidad de ofrecer rendimientos que bordean las 10 000 toneladas/día, lo cual representa una fortaleza frente al Puerto de Arica, que no cuenta con silos ni torres absorbentes. Sin embargo, el servicio de almacenamiento de importaciones bolivianas en el Puerto de Arica es gratuito hasta por un año, y dicho puerto cuenta con dos grúas móviles de alto rendimiento, que le ha permitido recuperar parte de la carga desviada hacia Matarani.
36. Dada la magnitud de la carga sólida a granel respecto del total de la carga movilizada por el TPM (74,5% en 2010), a continuación se analizarán los principales productos correspondientes a dicho tipo de carga.

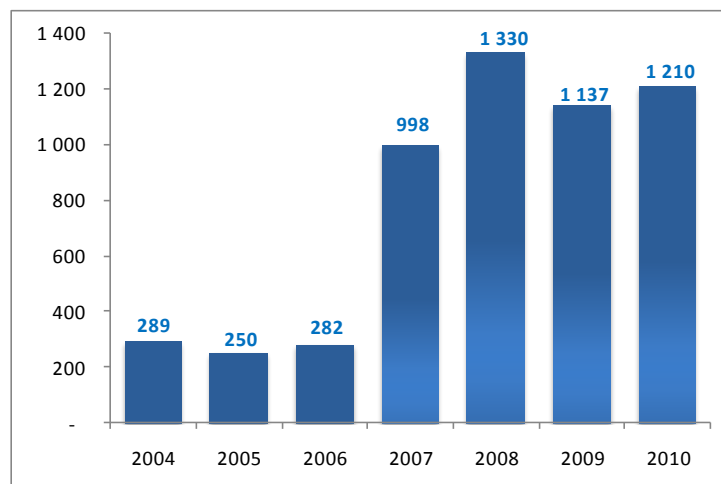
Concentrados de cobre

37. El volumen embarcado de concentrado de cobre ha mostrado un crecimiento notorio en los últimos cuatro años, como resultado del incremento en las exportaciones de Cerro Verde. No obstante, en el año 2009 se registró una

¹⁴ Las tarifas se han establecido según el rendimiento efectivo, mayor o menor a 400 TM/hora, y al régimen de la carga, regional o boliviana.

disminución en las exportaciones de 14,5%, producto de la crisis financiera internacional; aunque en el 2010 hubo una recuperación de 6.5%.

Gráfico N° 9: Movimiento de concentrado de cobre por el TPM, 2004-2010
(En miles de toneladas)

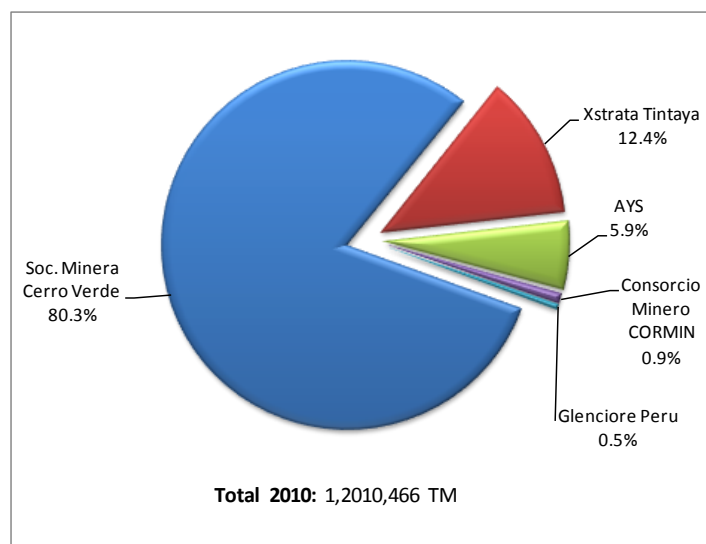


Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación

38. Las principales empresas que movilizan este producto a través del TPM son Sociedad Minera Cerro Verde (SMCV) y Xstrata Tintaya. Durante el 2009, ambas movilizaron conjuntamente el 100% del concentrado de cobre; sin embargo, en el 2010 éstas reunieron el 92,7% del total, perteneciendo el 7,3% restante a empresas como AYS, Consorcio Minero Cormin y Glencore Perú.

Gráfico N° 10: Concentrado de cobre movilizado por el TPM según empresa, 2010



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación

39. Cabe señalar que, en el año 2007 las cifras de volumen movilizado de concentrado de cobre mostraron un cambio estructural, impulsado principalmente por las estrategias y compromisos comerciales de la SMCV. Como se muestra en el

siguiente cuadro, esta empresa movilizó anualmente niveles cercanos al millón de toneladas en los tres últimos años. Por su parte, Tintaya ha venido disminuyendo la cantidad de concentrado de cobre movilizado por TPM, desde 289 mil toneladas en 2004 hasta 150 mil toneladas en 2010.

Cuadro N° 3: Volumen movilizado de concentrado de cobre, según empresa, 2004-2010 (En TM)

EMPRESA	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Sociedad Minera Cerro Verde	-	-	10 390	740 737	1 033 082	917 621	971 892
Xstrata Tintaya	289 060	250 475	271 265	256 857	260 700	219 210	149 971
AYS	-	-	-	-	36 524	-	71 427
Consorcio Minero CORMIN	-	-	-	-	-	-	10 947
Glencore Perú	-	-	-	-	-	-	6 230
TOTAL	289 060	250 475	281 655	997 594	1 330 306	1 136 831	1 210 466

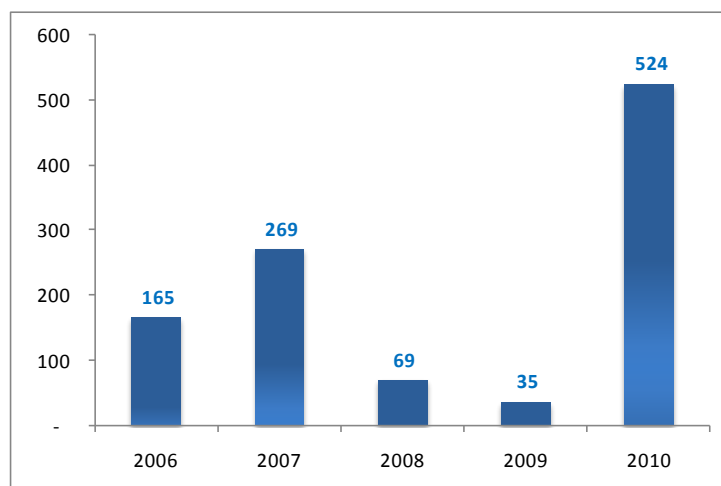
Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación

Clinker

40. Como se ha señalado, del total de carga sólida a granel movilizada en el 2010, el *clinker*¹⁵ representó el 21%, con 524 mil toneladas. Este volumen fue 14 veces superior al registrado en el año 2009 y significó un incremento de 217% sobre el volumen movilizado en 2006.

Gráfico N° 11: Volumen de *clinker* movilizado por el TPM, 2006-2010 (En miles de toneladas)



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación

41. La principal empresa que viene movilizando este producto desde el año 2006 es Yura S.A., empresa perteneciente al Grupo Gloria, dedicada a la fabricación de cemento y concreto; es el cuarto productor nacional de cemento, liderando el abastecimiento del mercado costero y andino del sur del Perú. Asimismo, en el año 2010, cerca de la mitad del volumen movilizado correspondió a Cemento Sur, empresa subsidiaria de Yura S.A., que tiene como actividad principal la producción

¹⁵ El clinker es la principal materia prima de la que se obtiene el cemento.

y comercialización de cemento y cal; abastece a la zona alto andina del sudeste del país así como a la zona de la selva de la región sur oriental.

42. Además de los fuertes volúmenes importados para la producción nacional de cemento, en 2010 también se registró 22 mil toneladas de importación con destino a Bolivia, a través de la Sociedad Boliviana de Cemento.

Cuadro N° 4: Volumen movilizado de clinker por empresa – TPM, 2006-2010
(En TM)

EMPRESA	2006	2007	2008	2009	2010
Cemento Sur	-	-	-	-	258 259
Yura	165 440	269 121	68 587	-	243 290
Sociedad Boliviana de Cemento	-	-	-	-	22 168
Scotiabank Perú	-	-	-	35 131	-
TOTAL	165 440	269 121	68 587	35 131	523 717

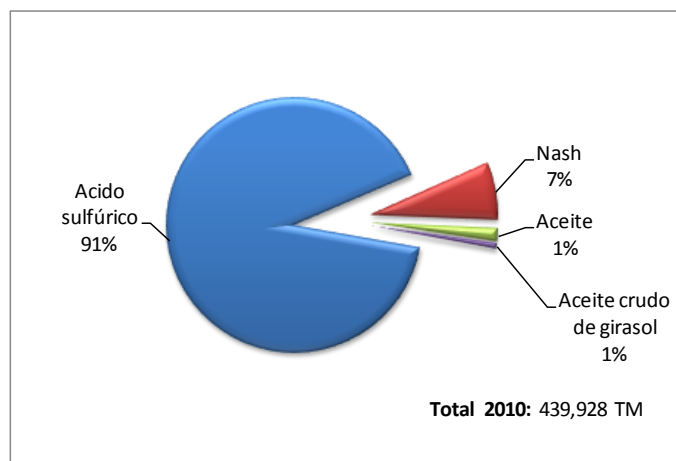
Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación

d) Carga Líquida a Granel

43. En el año 2010, el TPM movilizó 440 mil toneladas de carga líquida a granel, lo cual significó un incremento de 5,9% con respecto al total movilizado en 2009. El 91% de dicho volumen estuvo comprendido por ácido sulfúrico (tanto de cabotaje de descarga como de importación). Asimismo, el 7% correspondió a importación de nash; mientras que el 2% restante estuvo representado por varios tipos de aceite, principalmente, exportados por Bolivia.

Gráfico N° 12: Tráfico de carga líquida a granel por producto - TPM, 2010
(En porcentaje)



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación

44. En general, la carga líquida a granel movilizada por el TPM ha ido en aumento durante la última década. Así, mientras que en el año 2001, se movilizó 113 mil toneladas, principalmente, por cabotaje; en 2010 se cuadruplicó dicho volumen, siendo el 26% carga de importación.

Cuadro N° 5: Carga líquida a granel movilizada por el TPM por régimen, 2001-2010
(En toneladas)

REGIMEN	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Cabotaje - descarga	-	-	-	-	-	-	-	235 513	303 124	315 982
Importación	-	57 596	90 405	113 447	198 486	121 945	123 611	201 394	103 000	114 327
Bolivia - Exportación	-	-	-	-	8 292	7 948	10 614	2 654	7 601	8 770
Exportación	3 991	1 087	-	-	2 838	3 372	-	-	1 500	850
Cabotaje	109 356	166 321	177 342	207 149	149 623	287 346	247 107	-	-	-
TOTAL	113 347	225 005	267 746	320 596	359 239	420 611	381 332	439 561	415 225	439 928

Fuente: TISUR

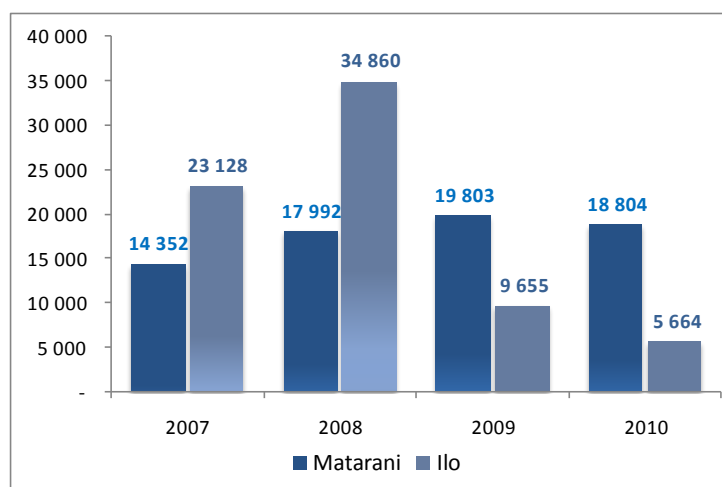
Elaboración: Gerencia de Regulación

45. Cabe señalar que, el volumen total descargado por cabotaje en el año 2010 correspondió a ácido sulfúrico proveniente de los puertos de Ilo y Callao. Dicho volumen así como el total importado de este producto fue adquirido por Cerro Verde y Xstrata Tintaya. De igual manera, el nash importado fue demandado por estas mineras.

e) Contenedores

46. En el 2004, como parte del proceso de revisión tarifaria a cargo del OSITRAN, se desreguló la tarifa del servicio de uso de muelle para contenedores (llenos y vacíos de 20 y 40 pies), al verificarse la existencia de condiciones de competencia. En el 2010, las tarifas para contenedores llenos de 20 y 40 pies ascendieron a US\$ 85 y US\$ 125, respectivamente. Por su parte, la tarifa para contenedores vacíos de 40 pies se redujo de US\$ 40 a US\$ 25.
47. Durante el 2010, el 44% del volumen de carga contenerizada fue de exportación peruana y el 21% de exportación boliviana, mientras que el 19% correspondió a mercancía importada. En efecto, la carga procedente del sur de Perú puede embarcarse por el TPM, dada la mayor disponibilidad de servicios regulares y menores costos derivados de las economías de escala por el volumen de tráfico de contenedores de dicho puerto, factores que, inclusive, también representan un menor costo si el transporte se realizara por vía terrestre.
48. En cuanto a la competencia inter-portuaria, el tráfico de carga de contenedores para el TPM y el TPI mantiene la misma proporción relativa del año pasado; no obstante, tanto para el caso de Matarani como de Ilo se redujo el porcentaje de carga contenedorizada con respecto a la carga total movilizada en cada puerto. Asimismo, cabe señalar que del total de TEUs movilizadas en 2010 por el TPI, el 63% correspondió a contenedores vacíos.

Gráfico N° 13: Tráfico de carga contenedorizada por terminal portuario, 2007-2010 (En TEU)



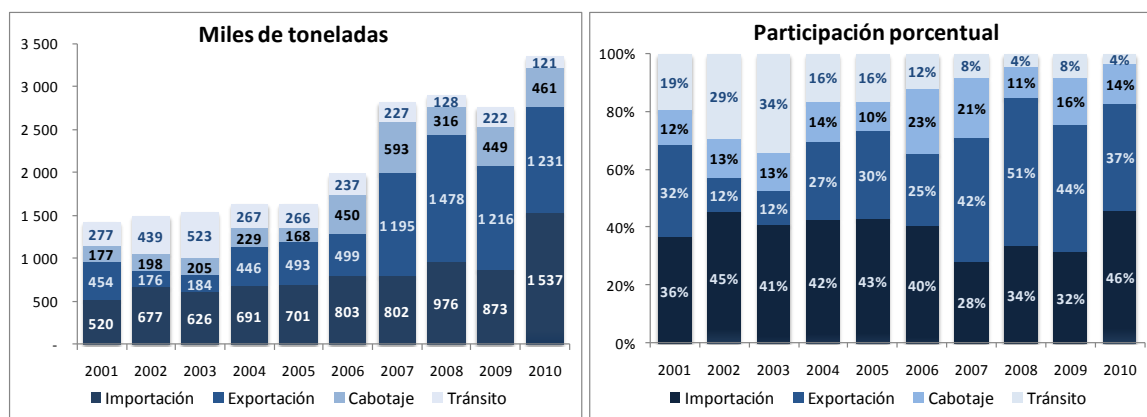
Fuente: TISUR, ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación

II.4. Tráfico general

II.4.1. Carga

49. En el 2010, se movilizó 3,35 millones de toneladas por el Terminal Portuario de Matarani, lo cual significó un incremento de 21% con respecto al 2009, retomando la tendencia creciente de los tres años previos. Dicho aumento obedeció, principalmente, al mayor volumen importado de carga, el cual se elevó en 76%; en tanto, las exportaciones crecieron sólo 1%.

Gráfico N° 14: Tráfico de carga por tipo de operación – TPM, 2001-2010



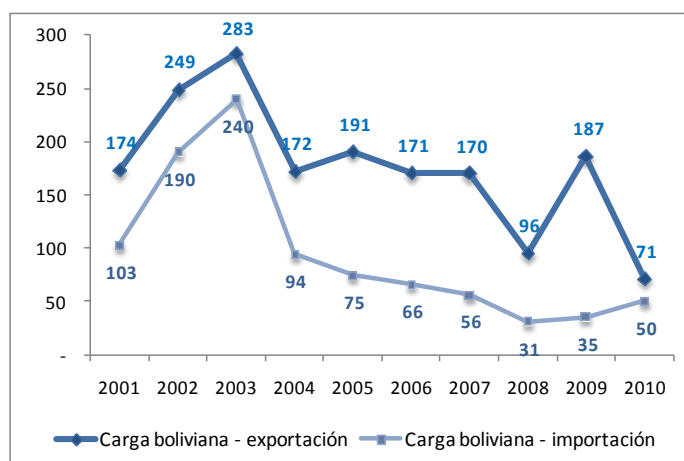
Fuente: TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

50. El importante crecimiento de las importaciones marcó un cambio en la composición de la carga por tipo de régimen. Así, entre los años 2007 y 2009, el volumen de importaciones representó, en promedio, el 31% de la carga total movilizada anualmente en el TPM, mientras que las exportaciones constituyeron el 46%, en promedio. En contraste, durante el año 2010, la proporción de carga importada

alcanzó el 46% del tráfico total, superando a la carga de exportación, cuya participación se redujo a 37%.

51. La carga en tránsito movilizada por el TPM está conformada por exportaciones e importaciones de Bolivia. En el siguiente gráfico se puede observar un crecimiento hasta el año 2003, luego del cual se aprecia una tendencia decreciente, llegando a movilizarse 121 mil toneladas en 2010. Asimismo, durante todo el periodo analizado, se observó una mayor carga de exportación con relación a la de importación, siendo la brecha más grande entre los años 2004 y 2009. En 2010, dicha diferencia se redujo considerablemente con la fuerte caída en las exportaciones bolivianas, la cual obedeció principalmente a la menor carga sólida a granel movilizadas. En particular, el volumen de soya se redujo de 113 437 toneladas en 2009 a 25 000 toneladas en 2010.

Gráfico N° 15: Tráfico de carga boliviana en el TPM por tipo de operación, 2001-2010
(En miles de toneladas)



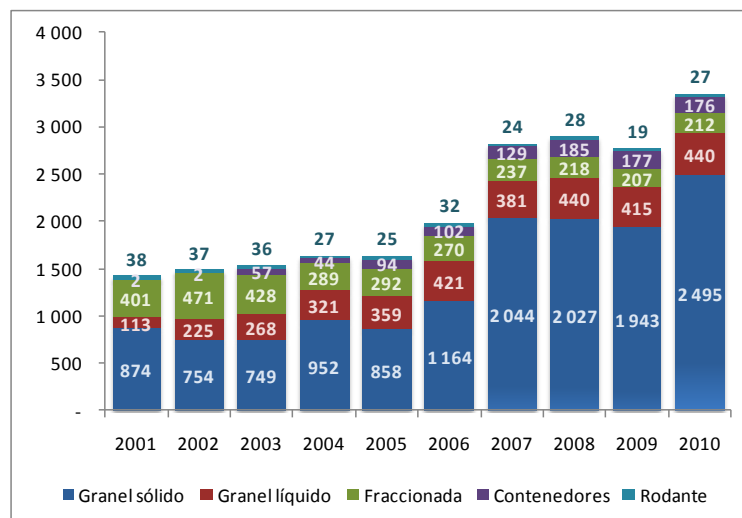
Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

52. Con respecto a la estructura del tráfico en el TPM por tipo de carga, durante el 2010 el granel sólido representó el 74% del volumen total, reflejando cada vez una mayor concentración en este tipo de carga¹⁶. Le sigue en importancia la carga granel líquido (13% de la carga total), rubro cuya participación disminuyó dos puntos porcentuales respecto del año anterior. De igual manera, la carga fraccionada ha ido disminuyendo su proporción sobre la carga total a lo largo de los años, representando el 6% en el 2010. Similar situación ha ocurrido con la carga contenedorizada y rodante, las cuales representaron el 5% y 1% en 2010.

¹⁶ El TPM cuenta con faja transportadora para minerales y torre absorbente para granos.

Gráfico N° 16: Movimiento de carga por tipo – TPM, 2001-2010
(En miles de TM)



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.5. Indicadores

53. En esta sección se presentan los principales indicadores de eficiencia portuaria registrados durante la gestión de la Empresa Concesionaria a la fecha, así como las implicancias que se derivan para los usuarios con relación a los ahorros en costos logísticos. De acuerdo a la información disponible, se utilizan indicadores recomendados por el Banco Mundial¹⁷ y otros que usualmente se utilizan para medir el desempeño portuario en el ámbito internacional. Con relación a este punto, un estudio elaborado por el BID¹⁸ señala que la eficiencia portuaria es un factor relevante en la determinación del costo de transporte marítimo.

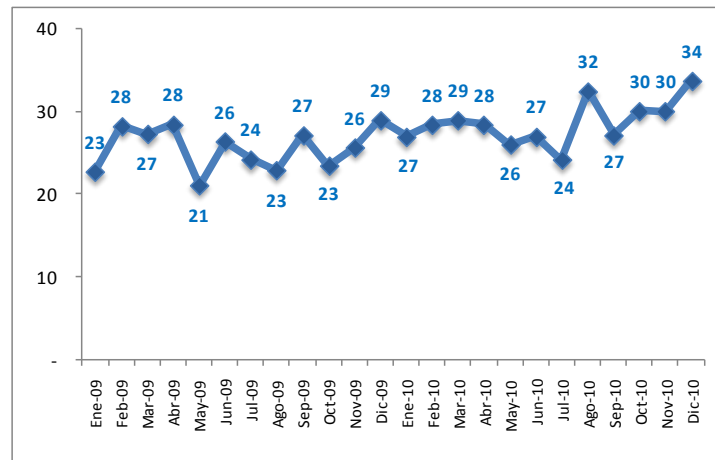
II.5.1. Permanencia de naves

54. Este indicador mide la estancia promedio de las naves en un amarradero, dada una estructura de carga, volumen y tecnología utilizada. Este ratio se obtiene del cociente tiempo total, en horas, durante el cual el amarradero está ocupado sobre el número de naves atendidas en dicho amarradero. Puesto que los costos de las naves se incrementan con el tiempo que estas permanecen en el puerto, existirá una mayor eficiencia en la medida que la estancia promedio de las naves, en el amarradero, sea cada vez menor.
55. En el 2010, el indicador de permanencia en amarradero ha mostrado resultados entre las 20 y 32 horas por nave, de acuerdo con los datos de la Empresa Concesionaria. Por su parte, en cuanto a la ocupación de amarraderos, este indicador se incrementa hacia finales del 2009 y 2010, principalmente, a partir del mes de setiembre.

¹⁷ Privatisation and Regulation of Transport Infrastructure, Guidelines for Policymakers and Regulators, 2000.

¹⁸ Micco, Alejandro y Natalia Pérez (2002): "Factores determinantes de los costos del transporte marítimo".

Gráfico N° 17: Evolución mensual de la permanencia de naves, 2009-2010
(En horas/nave)

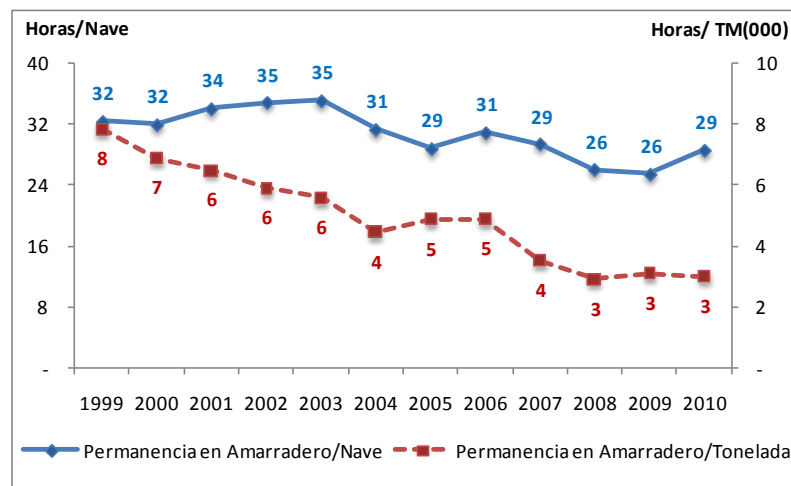


Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Por su parte, el indicador de permanencia en el amarradero por nave para el 2010, se incrementó en 12% respecto al año anterior, mientras que el indicador de permanencia en amarradero por cada mil toneladas se redujo en 4%.

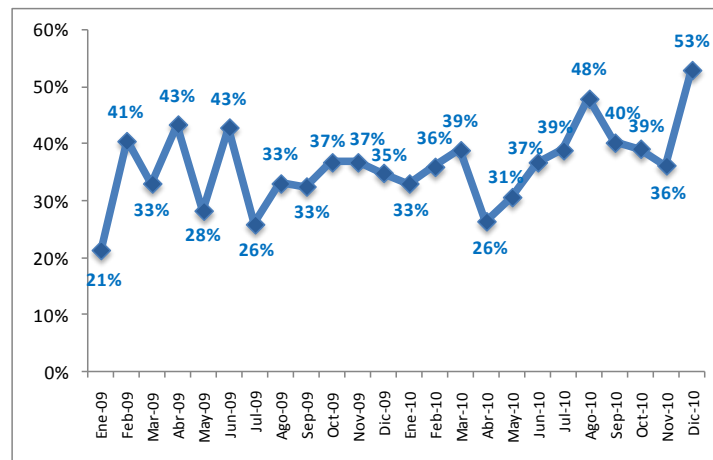
Gráfico N° 18: Indicadores de permanencia en amarradero - TPM, 1999-2010



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

56. En cuanto a la tasa mensual de ocupación de amarradero, desde el año 2009 hasta el año 2010, dicho indicador fluctuó entre el 21% y 53%, manteniéndose en niveles libres de riesgo de congestión portuaria.

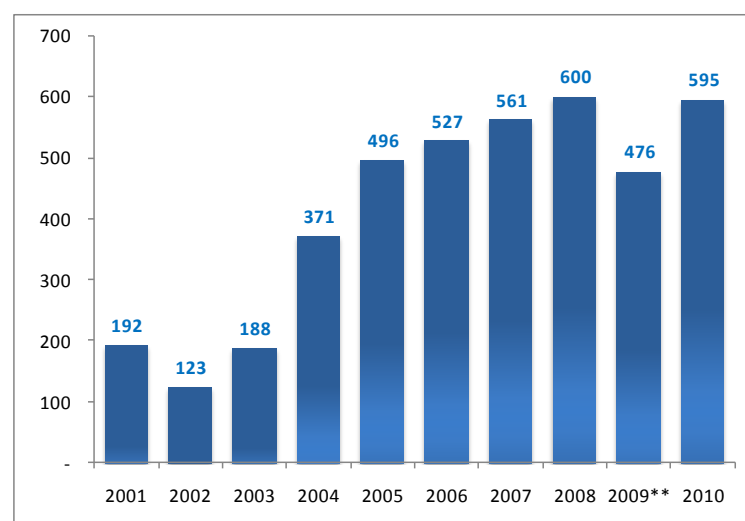
Gráfico N° 19: Evolución mensual de la Ocupación de Amarradero, 2009-2010
(En %)

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.5.2. Rendimiento de amarraderos

57. Este indicador se relaciona con el analizado en la sección anterior. La productividad portuaria se mide por el volumen de embarque o descarga por unidad de tiempo, la que depende del tipo de carga y de la tecnología empleada. Para la descarga de granos, el TPM cuenta con un sistema de torres neumáticas absorbentes.
58. El rendimiento promedio de descarga de granos ha ido en aumento desde el año 2003, alcanzando un pico de 600 toneladas por hora en 2008. En el año 2009, se observa una caída en el rendimiento, la cual podría estar atribuida en parte, a que no se produjo descarga de granos en el mes de diciembre. Luego, en el último año, se registró un rendimiento de descarga de 595 toneladas de grano por hora.

Gráfico N° 20: Rendimiento promedio* de descarga de granos, 2001-2010
(En TM/hora)

(*) Promedio de los ratios de rendimiento mensuales.

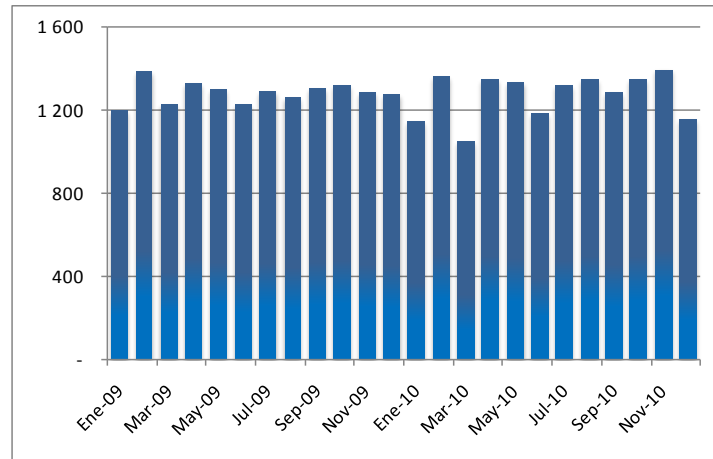
(**) En el mes de diciembre no se produjo descarga de granos.

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

59. Con respecto al embarque de minerales, el rendimiento mensual registrado entre los años 2009 y 2010 fue bastante disímil, siendo el mínimo de 1 053 toneladas por hora (en marzo de 2010) y el máximo de 1 389 toneladas por hora (en noviembre de 2010). En promedio, el rendimiento mensual en 2009 fue de 1 283 toneladas por hora; y en 2010, se obtuvo un resultado de 1 272 toneladas/hora, lo cual refleja una disminución de 0,8% entre ambos años.

Gráfico N° 21: Rendimiento* mensual de embarque de minerales, 2009-2010
(En TM/hora)



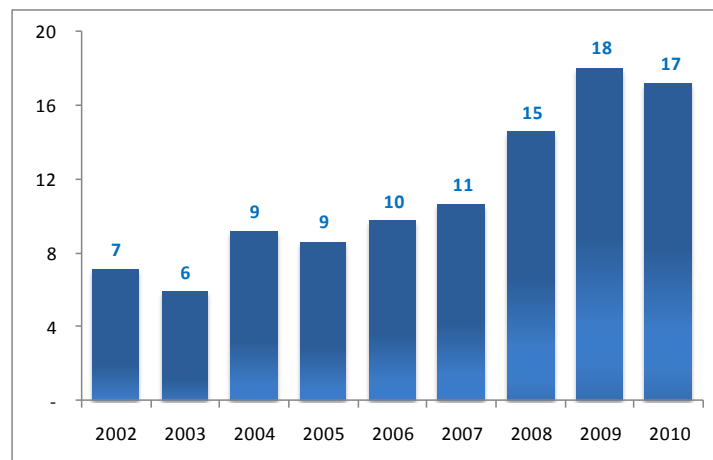
(*) Promedio del mes.

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

60. En lo referido a la movilización de contenedores, durante el periodo 2002-2010, el rendimiento de los amarraderos mostró una tendencia ascendente; observándose mayores incrementos en los años 2008 y 2009, y con una ligera reducción para el último año. Con respecto al rendimiento presentado en el 2010, éste alcanzó los 17 contenedores/hora, lo que significó una reducción de 5% en el indicador en comparación al 2009.

Gráfico N° 22: Rendimiento en contenedores 2002-2010
(En Contenedores/hora)



Fuente: TISUR

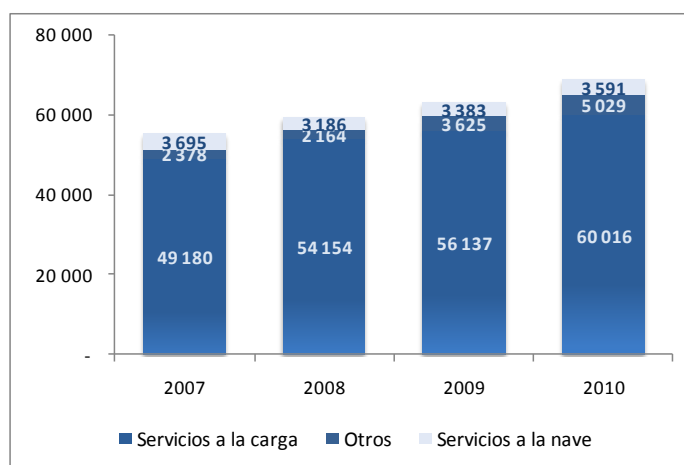
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.6. Resultados financieros

II.6.1. Ingresos (regulados y no regulados)

61. El incremento en el tráfico de naves y carga ha determinado que, entre los años 2007 y 2010, los ingresos hayan crecido, en promedio, un 7,5% al año. Cabe precisar que en el 2010, el 87,4% de los ingresos percibidos correspondió a la oferta de servicios a la carga, mientras que los servicios a la nave representaron sólo el 5,2%; ello, pese a que el número de naves atendidas por el TPM y los ingresos por los servicios a estas crecieron.

Gráfico N° 23: Estructura de ingresos - TISUR, 2007 – 2010
(En miles de S/.)



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

62. Los ingresos regulados, es decir aquellos derivados de la aplicación del régimen tarifario establecido por el Contrato de Concesión, representaron, en el año 2010 el 53,7% del total de las ventas de la Empresa Concesionaria. El 5,5% corresponde a servicios a la nave (amarre y desamarre, alquiler de amarradero) y el 47,8% corresponde a servicios a la carga (uso de muelle y almacenaje de carga sólida a granel).
63. Por su parte, los ingresos no regulados, que representaron en el año 2010 el 46,3% del total de las ventas, están conformados por: uso de muelle para contenedor¹⁹ (2%), manipuleo (18,9%), tracción (5,3%), almacenamiento (15,9%) y otros servicios (4,2%).
64. Al 31 de diciembre de 2010, las ventas del concesionario fueron de US\$ 23,68 millones, creciendo por sexto año consecutivo respecto del año anterior (+12,9%). El crecimiento de los ingresos se debió tanto al incremento en el tráfico de carga como al aumento en algunas de las tarifas, tanto reguladas como no reguladas. No obstante, se debe señalar que a partir de agosto del 2009 las tarifas de los servicios regulados disminuyeron como resultado de la aplicación del factor de productividad.

¹⁹ El servicio de uso de muelle para contenedores pasó a formar parte de los servicios no regulados desde el 17 de agosto de 2004.

Cuadro N° 6: Ingresos TISUR, 2001-2010
(En miles de US\$)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Servicios regulados	7 017	6 861	6 873	5 967	5 874	7 590	10 734	11 564	10 793	12 725
A la nave	1 086	1 023	907	833	902	1 135	1 187	1 095	1 115	1 293
Amarre desamarre	110	103	97	90	102	128	133	134	151	168
Uso de amarradero	976	920	809	743	800	1 006	1 053	961	964	1 125
A la carga	5 173	5 262	5 458	5 087	4 957	6 400	9 483	10 391	9 596	11 327
Fraccionada	1 299	1 581	1 545	1 040	996	937	878	763	694	828
Rodante	1 628	1 697	1 709	1 164	1 109	1 406	1 084	1 521	1 007	1 271
Granel líquido	68	133	160	222	362	430	388	470	456	461
Granel sólido	2 146	1 807	1 829	2 661	2 490	3 627	7 133	7 638	7 439	8 767
Granos	1 268	1 683	1 714	1 910	1 838	2 559	2 933	2 148	2 563	3 710
Concentrados	878	124	115	752	652	1 068	4 199	5 489	4 876	5 057
Contenedores	33	44	215	-	-	-	-	-	-	-
Almacenamiento	758	577	508	-	-	-	-	-	-	-
Almacenamiento sólido a granel	-	-	-	46	15	55	65	78	82	105
Servicios no regulados	1 834	1 681	1 636	2 490	3 253	5 091	6 969	8 833	10 180	10 962
A la carga	-	-	-	197	322	475	502	784	510	482
Contenedores	-	-	-	197	322	475	502	784	510	482
Otros servicios	1 834	1 681	1 636	2 293	2 931	4 615	6 467	8 049	9 670	10 480
Tracción	395	514	494	343	506	544	822	797	1 052	1 258
Manipuleo	972	762	874	1 091	1 412	1 590	2 569	3 295	4 148	4 467
Almacenamiento no regulado	-	-	-	647	518	1 246	2 230	3 053	3 144	3 762
Otros	467	406	268	213	494	1 236	846	904	1 326	993
Total	8 851	8 543	8 509	8 457	9 127	12 681	17 703	20 397	20 973	23 687

Fuente: Estados Financieros Auditados y reportes de Contabilidad Regulatoria TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.6.2. Gastos

65. Durante el 2010, de acuerdo con la información del TPM, los tres principales rubros de gastos correspondieron a personal, servicios prestados por terceros y depreciación. Estos representaron, en conjunto, el 60,6% de los gastos totales en el año (US\$ 14,01 millones).

Cuadro N° 7: Gastos TISUR, 2010
(En US\$)

Rubros	Monto	%
Gastos de Personal	3 893 987	27,8%
Servicios Prestados por terceros	2 554 261	18,2%
Depreciación	2 038 581	14,5%
Mantenimiento de Activos	1 371 735	9,8%
Retribución al estado	1 215 813	8,7%
Combustibles y Lubricantes	809 433	5,8%
Amortización de Intangibles	789 961	5,6%
Seguros	522 821	3,7%
Otros Costos	520 538	3,7%
Tasa Aporte Regulación Ositran	243 163	1,7%
Impuesto General Ventas	53 408	0,4%
Provisiones	-	0,0%
Total Gastos	14 013 702	100%

Fuente: Reportes de Contabilidad Regulatoria - TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.6.3. Desempeño financiero

66. Sobre la base de la información contable de la empresa, se ha elaborado el siguiente cuadro resumen de las principales cuentas contables y ratios financieros:

Cuadro N° 8: Estados Financieros y Ratios Financieros, 2008-2010
(En miles de S/.)

RUBROS	2008	2009	2010
Balance General			
Activo Corriente	11 978	9 549	12 287
Activo Corriente - prueba ácida	10 529	8 173	10 843
Activo No Corriente	84 578	83 612	77 968
Activo total	96 556	93 161	90 255
Pasivo Corriente	15 921	15 444	15 687
Pasivo No Corriente	26 987	19 281	11 168
Pasivo Total	42 908	34 725	26 855
Patrimonio Total	53 648	58 436	63 400
Obligaciones Financieras	30 094	22 860	12 859
De corto plazo	10 730	10 974	8 858
De largo plazo	19 364	11 886	4 001
Estado de Ganancias y Pérdidas			
Ingresos por servicios	59 841	63 144	68 636
Costo variable	-13 110	-12 761	-14 275
Utilidad bruta	46 731	50 383	54 361
Costo fijo	-22 869	-25 748	-26 989
Utilidad operativa	23 862	24 635	27 372
Otros ingresos (gastos)	-3 683	-247	-574
Utilidad neta	12 014	16 365	17 038
Rentabilidad			
ROA	12%	18%	19%
ROE	22%	28%	27%
Solvencia			
Deuda Financiera / Pasivo Total	0,89	0,79	0,48
Deuda Financiera / Patrimonio	0,64	0,57	0,20
Pasivo Total / Patrimonio	0,72	0,72	0,42
Liquidez			
Liquidez General	0,75	0,62	0,78
Prueba Ácida	0,66	0,53	0,69

Fuente: Estados Financieros Auditados 2009 y 2010 - TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

67. **Evolución y estructura de sus activos.** Los activos de la Concesionaria sumaron S/. 90,26 millones en el 2010, 3% menor en comparación con el cierre del 2009, siendo el activo de largo plazo el de mayor proporción (86%). Así, tal reducción fue producto del menor saldo en inmuebles, maquinarias y equipos. En contraste, el activo corriente mostró un incremento de 29% respecto del cierre de 2009, debido al mayor saldo de efectivo en caja y bancos, y de cuentas por cobrar.
68. **Evolución y estructura de sus pasivos.** Al 31 de diciembre de 2010, el pasivo total de la Concesionaria ascendió a S/. 26,86 millones, menor en 23% al registrado al cierre del año anterior. Ello se explica por la reducción de las obligaciones financieras de largo plazo.

69. **El patrimonio de la concesionaria.** Durante el 2010, el patrimonio de la Concesionaria ascendió a S/. 63,40 millones (8% superior al monto registrado en 2009) y estuvo compuesto, principalmente, por los resultados acumulados, los cuales se incrementaron en 14% con respecto al saldo del año anterior.
70. Con respecto a los resultados del ejercicio, la recaudación por prestación de almacenaje, amarre/desamarre y embarque fue de S/. 68,64 millones en 2010, monto 8,7% superior al obtenido el año precedente. Los costos de servicios (fijos y variables) representaron el 60% de los ingresos. La mayor parte de los costos correspondieron a cargas de personal y servicios prestados por terceros.
71. Finalmente, la utilidad neta se incrementó en 4,1%, alcanzando los S/. 17,04 millones. Dicho incremento se vio reflejado en el rendimiento sobre los activos (ROA), el cual aumentó un punto porcentual al pasar de 18% a 19%. Los ratios de liquidez también mostraron una mejora; la razón corriente se elevó de 0,62 en 2009 a 0,78 en 2010; mientras que la prueba ácida se incrementó de 0,53 a 0,69 debido al mayor saldo de efectivo, no obstante, sigue siendo insuficiente para afrontar inmediatamente las obligaciones de corto plazo. En cuanto al apalancamiento, este disminuyó sustancialmente, siendo menor a 1; ello señala que el patrimonio de los accionistas se encuentra menos comprometido con respecto a sus acreedores.

III. EVOLUCION DE LAS TARIFAS REGULADAS Y CARGOS DE ACCESO

III.1. Tarifas reguladas

72. En agosto del 2009, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 029-2009-CD/OSITRAN se estimó el factor de productividad en 6,93% para el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2009 al 16 de agosto de 2014. Dicho procedimiento de revisión tarifaria se inició luego haber transcurrido cinco años de la primera revisión (2004), de conformidad con el Contrato de Concesión.
73. Se debe señalar que la referida resolución estableció la aplicación de tarifas tope a los servicios a la nave de amarre/desamarre y uso de amarradero, así como a los servicios a la carga por uso de muelle a la carga fraccionada, rodante, granel sólido (granos y concentrado), granel líquido y almacenamiento de grano en silo del día 11 al día 20.

**Cuadro N° 9: Evolución de tarifas reguladas
(En US\$)**

SERVICIO	UNIDAD	Ago. 2008 - Ago. 2009	Ago. 2009 - Ago. 2010	Ago. 2010 - Ago. 2011
A la nave				
Amarre / desamarre	Por operación	218,15	206,39	206,39
Uso de amarradero	Por Mt eslora / Hr.	0,72	0,68	0,68
A la carga				
Fraccionada	Por tonelada	3,50	3,31	3,34
Rodante	Por tonelada	54,81	49,74	50,16
Granel sólido:				
Granos con rendimiento menor de 400 TM/Hr.	Por tonelada	2,73	2,58	2,61
Granos con rendimiento mayor a 400 TM/Hr.	Por tonelada	4,20	3,97	4,01
Concentrados menor a 1 000 TM/Hr.	Por tonelada	2,73	2,73	2,73
Concentrados mayor a 1 000 TM/Hr.	Por tonelada	4,20	4,20	4,20
Carga líquida a granel	Por tonelada	1,10	1,04	1,05
Almacenaje granos (día 11 a 20)	TM/ día	0,05	0,05	0,05
Embarque de pasajeros (provisional)	PAX embarcado	6,00	6,00	6,00

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

III.2. Cargos de Acceso

74. Los servicios de practicaje²⁰ y remolcaje²¹ están calificados como servicios esenciales, que requieren para su prestación del uso de facilidades esenciales. Estos servicios se regulan mediante el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA). En el siguiente cuadro se presenta los servicios esenciales con los usuarios intermedios que los prestan.

Cuadro N° 10: Cargos de Acceso vigentes

SERVICIO	USUARIO INTERMEDIO	CARGO DE ACCESO (US\$)	UNIDAD
Practicaje	Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	-	-
Remolcaje	Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA Cargomar S.A. Cosmos Agencia Marítima S.A.C. Compañía Minera Ares S.A.C. Facilidad Portuaria S.A.C.	0,003	Por remolcador / TRB movilizado
Estiba	Inversiones Canopus S.A.C. J&R Servicios E.I.R.L. Océano Agencia Marítima S.A. Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA Transuniversal Estibas S.A.C.	No se aplica	

Nota: De acuerdo al Reglamento de Acceso de TISUR, el servicio de estiba y desestiba no presenta restricciones de disponibilidad de uso de facilidades esenciales, por lo que no es necesaria la firma de un Contrato de Acceso para su operación.

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

²⁰ El servicio esencial de practicaje tiene como propósito asesorar al Capitán de la nave en maniobras y reglamentaciones náuticas durante la realización de las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloadamiento, desabarloadamiento y maniobras de giro en la poza de operaciones de las naves que hagan uso de la infraestructura del Terminal Portuario.

²¹ El remolcaje es un servicio esencial que consiste en e halar, empujar o apoyar una nave durante las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloadamiento, desabarloadamiento y maniobras de giro de las naves.

IV. CONCLUSIONES

- ❖ El Terminal Portuario de Matarani se ubica en Arequipa, siendo su área de influencia las regiones de Arequipa, Cusco y Tacna, y las zonas central y oriental de Bolivia.
- ❖ Durante el 2010, transitaron por el TPM 350 naves, lo cual significó un incremento de 3,2% con respecto al tránsito de naves observado el año precedente. La permanencia en amarradero por nave fue de 29 horas en promedio, 3 horas más respecto del 2009; sin embargo, ello se debería al mayor tráfico de carga, toda vez que la permanencia en amarradero por tonelada se mantuvo estable en 3 horas.
- ❖ En efecto, durante el 2010 el TPM movilizó 3,35 millones de toneladas, 21,3% más que el volumen movilizado en 2009. De este volumen, el 74,5% correspondió a carga sólida a granel y el 13,1% a carga líquida a granel; asimismo, se movilizó carga fraccionada, contenerizada y rodante en menores proporciones, las que en conjunto sumaron el 12,4% restante.
- ❖ De los 2,5 millones de carga sólida a granel movilizada por el TPM, cerca de la mitad (49%) estuvo comprendida por concentrado de cobre, producto cuyas exportaciones han mostrado un crecimiento notorio en los últimos cuatro años. Las principales empresas que movilizan dicho mineral son Sociedad Minera Cerro Verde y Xstrata Tintaya. Asimismo, el 21% de la carga sólida a granel (524 mil toneladas) correspondió al *clinker*, producto importado principalmente por las empresas Yura y Cemento Sur para la producción de cemento con destino a la región Sur del país.
- ❖ En general, mayor volumen movilizado por el TPM correspondió a la carga de importación, la cual creció 76% en el último año. Así, durante el 2010 la proporción de carga importada alcanzó el 46% del tráfico total, superando a la carga de exportación, cuya participación se redujo de 44% (en 2009) a 37%. La carga en tránsito, que representó apenas el 4%, estuvo conformada por exportaciones e importaciones de Bolivia, las cuales se han reducido considerablemente en los últimos años, debido a la mayor competitividad del Puerto de Arica.
- ❖ Los indicadores de desempeño operativo muestran una mejora en el rendimiento mensual de embarque de minerales, el cual en 2009 fue de 1 283 toneladas por hora, en promedio; y en 2010, el promedio fue de 1 272 toneladas por hora. Asimismo, pese al aumento en la tasa de ocupabilidad de los amarraderos, no existe riesgo de congestión portuaria en el corto plazo, toda vez que esta se ha mantenido debajo del 70%.
- ❖ Los resultados financieros de la Concesión en el año 2010 han sido positivos. Los ingresos se incrementaron en 8,7% con relación al año anterior, llegando a S/. 68,64 millones, de los cuales el 87,4% fue generado por la oferta de servicios a la carga. En tanto, los gastos incurridos en 2010 sumaron los US\$ 14,01 millones. La utilidad neta del periodo se incrementó en 4,1%, alcanzando los S/. 14,04 millones.
- ❖ Finalmente, el rendimiento sobre los activos aumentó un punto porcentual con respecto al 2009, hasta 19%. La razón corriente se elevó a 0,78 y la prueba ácida se incrementó a 0,69. Por último, el apalancamiento disminuyó, reflejando que el patrimonio de los accionistas está menos comprometido frente a sus acreedores.