

2013

Informe de Desempeño de la Concesión del Terminal Portuario de Matarani



**Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos**



OSITRAN

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	6
II. SERVICIOS PRESTADOS	8
III. HECHOS DE IMPORTANCIA	10
IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO	11
IV.1. TRÁFICO DE NAVES.....	11
IV.2. TRÁFICO DE CARGA	11
V. DESEMPEÑO OPERATIVO	16
V.1. PERMANENCIA DE NAVES	16
V.2. OCUPACIÓN DE AMARRADEROS	16
V.3. RENDIMIENTO DE OPERACIONES POR TIPO DE CARGA.....	17
VI. EVOLUCIÓN DE TARIFAS	18
VI.1. TARIFAS REGULADAS	18
VI.2. CARGOS DE ACCESO.....	18
VII. INVERSIONES	20
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS	21
VIII.1. ESTADO DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS.....	21
VIII.2. BALANCE GENERAL	22
VIII.3. RATIOS FINANCIEROS.....	23
IX. PAGOS AL ESTADO	25
ANEXO	26



Cuadros

Cuadro N° 1: Servicios regulados y no regulados	8
Cuadro N° 2: Contratos de acceso suscritos con usuarios intermedios en el TPM	9
Cuadro N° 3: Rendimiento de operaciones por tipo de carga	17
Cuadro N° 4: Tarifario de servicios regulados 2011-2013.....	18
Cuadro N° 5: Estado de ganancias y pérdidas	22
Cuadro N° 6: Balance general	23
Cuadro N° 7: Ratios financieros	24
Cuadro N° 8: Pagos al Estado	25

Gráficos

Gráfico N° 1 : Tráfico de naves 2004-2013.....	11
Gráfico N° 2 : Tráfico de carga 2004- 2013	11
Gráfico N° 3 : Tráfico de carga según tipo de operación 2004 –2013	12
Gráfico N° 4 : Tráfico de carga boliviana 2004 - 2013	12
Gráfico N° 5 : Tráfico de carga sólida a granel 2004 - 2013	13
Gráfico N° 6 : Tráfico de carga líquida a granel 2004 - 2013.....	14
Gráfico N° 7 : Tráfico de carga fraccionada 2004 - 2013	14
Gráfico N° 8 : Tráfico de carga contenedorizada 2008 - 2013	15
Gráfico N° 9 : Tráfico de carga rodante 2004 - 2013	15
Gráfico N° 10: Permanencia de naves 2008-2013.....	16
Gráfico N° 11: Ocupación de amarraderos 2008-2013.....	17
Gráfico N° 12: Ingresos portuarios	21

Ilustraciones

Ilustración N° 1: Terminal Portuario de Matarani	6
Ilustración N° 2: Servicios portuarios prestados en TPM.....	8
Ilustración N° 3: Inversión en el Teminal Portuario de Matarani 2000-2013	20

INFORME DE DESEMPEÑO 2013

TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI



Resumen Ejecutivo

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

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

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Terminal Internacional del Sur S.A.
Accionistas de la Concesión	Santa Sofía Puertos S.A.: 99,99% Calixto Romero Seminario: 0,01%
Tipo de Concesión	Autosostenible
Factor de competencia	Mayor pago inicial al Estado
Inversión comprometida	Mejoras obligatorias: USD 6,89 millones (Incluye IGV) Mejoras eventuales: USD 0,42 millones (Incluye IGV) Mejoras voluntarias: USD 28,15 millones (Incluye IGV)
Inversión realizada al 2013	USD 4,04 millones (Incluye IGV)
Inicio de la Concesión	17 de agosto de 1999
Vigencia de la Concesión	30 años
Número de Adendas	3

Fuente: LAP, OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

Este terminal está diseñado para el manejo de carga contenedorizada y carga general (metales, granos, fertilizantes, químicos, entre otros). Durante la vigencia de la concesión, mediante la Adenda 1, TISUR se comprometió a realizar una inversión de USD 6,04 millones (incluido IGV), distribuida en mejoras obligatorias (USD 5,69 millones) y eventuales (USD 0,35 millones). No obstante, el Concesionario realizó una inversión de USD 6,89 millones por mejoras obligatorias y USD 0,42 millones por mejoras eventuales.

En el año 2013, TISUR invirtió únicamente en obras de mejoras voluntarias que consistieron en la continuación de la construcción de la segunda etapa del traslado de los almacenes A1 y B1, la planta de recepción, almacenamiento, embarque de alcohol etílico, obras civiles y el acceso puerta N° 4. La inversión acumulada a diciembre del 2013 asciende a USD 35,46 millones.



En el mismo periodo, el TPM atendió 403 naves, las que movilizaron un total de 3,4 millones de toneladas de carga, siendo la más representativa la carga de exportación (44%); además, movilizó 15,4 miles de TEUs. Esto permitió a TISUR alcanzar ingresos por un monto de S/. 106,1 millones, representando un incremento de 29,3% con respecto al año anterior. Este incremento se vio influenciado, principalmente, por mayores ingresos provenientes de los servicios no regulados que aumentaron en 37,1%.

Al analizar el desempeño de los principales indicadores operativos del TPM en el 2013, se observa que el Concesionario fue menos eficiente en la atención de naves (el indicador de permanencia de naves pasó de 28,3 horas/nave en el 2012 a 34,0 horas/nave en el 2013). Similar comportamiento se muestra en la tasa de ocupación de amarradero que pasó de 39% en 2012 a 54% en 2013.

De otro lado, los indicadores de rendimiento de operaciones por tipo de carga (minerales, granos y contenedores) tuvieron resultados mixtos; mientras los rendimientos para embarque de minerales y descarga de granos con torres absorbentes se incrementaron en 5,5% y 5,0%, respectivamente. Los rendimientos para descarga de granos y embarque/descarga de contenedores disminuyeron en 9,3% y 21,0%, respectivamente.

La información financiera indica que TISUR registró ganancias netas por un monto que asciende a S/. 23,4 millones, monto superior en 30,9% con respecto al 2012. En ese sentido, a través del Balance General, se puede observar que la empresa ha incrementado sus activos totales en 124,2%, pasando de S/. 132,7 millones en el 2012 a S/. 297,4 millones en el 2013, a consecuencia del incremento de los activos intangibles y de otras cuentas por cobrar.

De otro lado, se observa que el Concesionario ha cambiado su estructura de financiamiento. En efecto, hasta el 2012 el financiamiento de sus activos estaba, principalmente, respaldado con capital propio (aproximadamente en un 64%); sin embargo, al 31 de diciembre del 2013, sus activos están respaldados en un 63,7% por préstamos de terceros. En cuanto a los ratios financieros se observan resultados mixtos, mientras los ratios de rentabilidad (Margen operativo y neto) y apalancamiento (apalancamiento y grado de endeudamiento) muestran incrementos, los ratios de liquidez (liquidez clásica y prueba acida) y gestión (rotación de activo) muestran disminuciones.

Finalmente, durante el 2013 el monto pagado por concepto de retribución al Estado y aporte por regulación ascendió a S/. 5,4 millones y S/. 1,1 millones, respectivamente, incrementos superiores en 31,0% y 29,3%, respecto al año anterior.

INFORME DE DESEMPEÑO 2013

TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI



I. Principales Características del Contrato de Concesión

1. El Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del TPM, fue suscrito el 17 de agosto de 1999 entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y TISUR y tiene una vigencia de 30 años¹.
2. El 25 de julio del 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 (Anexo 5.5 A y Anexo 5.5.2 A que corresponden al Formato 5.5.1) y mejoras eventuales (Anexo 5.5 Bii y Anexo 5.5.6 Bii que corresponden al Formato 5.5.5).
3. El 24 de julio del 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.

Ilustración N° 1: Terminal Portuario de Matarani



Fuente: Plan de negocios de 2013 de TISUR.

4. El 28 de octubre del 2013 se suscribió la Adenda N° 3, la cual tuvo como objeto incorporar a la Concesión el área acuática adyacente al área de reserva para su explotación, ubicada en la Bahía de Islay con una extensión de 200 718,92 metros cuadrados y la Retribución Especial derivada de la inclusión de la citada área en el Contrato de Concesión.

¹ 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 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 del 2004); (ii) Mejoras Eventuales, estas mejoras están sujetas al cumplimiento de las condiciones denominadas *triggers*²; y (iii) Mejoras Voluntarias, estas obras fueron incorporadas en la Adenda 2 al Contrato de Concesión y tienen por objetivo la atención de nuevas demandas y la optimización de las operaciones del TPM.
6. 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.
7. Adicionalmente, en el caso de revisión de las tarifas máximas, se aplicará el mecanismo regulatorio conocido como RPI-X³. Durante los 5 primeros años del periodo de vigencia de la Concesión, las tarifas máximas no serán modificadas. A partir de esta fecha, el Regulador revisará las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá durante los 5 años siguientes.
8. La cláusula 4.2 del Contrato de Concesión indica que el Concesionario deberá pagar un Canon como contraprestación al otorgamiento de la Concesión, el cual asciende al 5% de los ingresos brutos mensuales.
9. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación⁴.
10. Finalmente, mediante la cláusula 4 de la Adenda N° 3, el Concesionario deberá pagar al Estado a través del OSITRAN una retribución especial por el otorgamiento del área acuática, la cual asciende a 9,85% de los ingresos brutos del mes inmediatamente anterior del Proyecto Bahía Islay.

² Criterio o mecanismo que define el inicio de la obra, por ejemplo, ocupación de muelle, ordenamiento de la carga, superar determinada cantidad de carga anual.

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

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



II. Servicios prestados

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

Ilustración N° 2: Servicios portuarios prestados en el TPM



Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

12. Asimismo, los servicios portuarios pueden ser clasificados como regulados y no regulados. Los servicios regulados están asociados a una tarifa máxima; mientras que los no regulados son aquellos que pueden ser prestados por más de una empresa y no se ha fijado una tarifa.

Cuadro N° 1 SERVICIOS REGULADOS Y NO REGULADOS			
SERVICIOS	ESTADO REGULATORIO	SERVICIOS	ESTADO REGULATORIO
SERVICIOS A LA NAVES			
Amarre y desamarre	Regulado	Uso de amarradero	Regulado
SERVICIOS A LA CARGA			
Uso de muelle			
Carga fraccionada	Regulado	Carga sólida a granel	
Carga rodante	Regulado	Granos	Regulado
Carga líquida a granel	Regulado	Concentrados Cerro Verde	Regulado
Contenedores	No regulado	Resto de concentrados	Regulado
Almacenaje		Manipuleo	
Cerro Verde	No regulado	Contenedores	No regulado
Resto	No regulado	Cargas de Cerro Verde	No regulado
		Resto de cargas	No regulado
Tracción			
Contenedores	No regulado	Otros servicios	
Resto de cargas	No regulado	Servicios Varios	No regulado

Fuente: TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

13. Cabe resaltar que en el TPM algunos servicios pueden ser prestados por más de una empresa, el Contrato de Concesión permite a TISUR brindar los servicios de practicaje, remolcaje, estiba/desestiba, entre otros, sin condiciones de exclusividad⁵. Actualmente, los servicios de estiba/desestiba son prestados por diversas empresas, entre las que se encuentra Trabajos Marítimos S.A. (en adelante, TRAMARSA), vinculada al Concesionario; sin embargo, los servicios de practicaje y remolcaje son prestados únicamente por TRAMARSA.
14. Como se muestra en el siguiente cuadro, TISUR cuenta con un significativo grado de integración vertical al participar directamente en la provisión de equipos y servicios de manipuleo de carga, consolidación y desconsolidación de carga y almacenamiento; e indirectamente a través de su empresa vinculada TRAMARSA, en los servicios de practicaje, remolcaje, estiba y agenciamiento.

Cuadro N° 2 CONTRATOS DE ACCESO SUSCRITOS CON USUARIOS INTERMEDIOS EN EL TPM		
TIPO DE SERVICIO	SERVICIO	PROVEEDOR
A la nave	Practicaje	TRAMARSA
	Remolcaje	TRAMARSA
A la carga	Estiba y desestiba	Cargomar, Cosmos Agencia Marítima, Compañía Minera Ares, Facilidad Portuaria, Inversiones Canopus, J&R Servicios, Océano Agencia Marítima, TRAMARSA y Transuniversal Estibas.
Fuente: TISUR		
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos		

⁵ Los servicios de practicaje y remolcaje están calificados como servicios esenciales, los mismos que se regulan mediante el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA).



III. Hechos de Importancia

APROBACIÓN DE LA ADENDA N° 3 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

15. El 28 octubre del 2013 se suscribió la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión, entre TISUR y la Autoridad Portuaria Nacional, el cual tiene por objeto incorporar a la Concesión el área acuática adyacente al área de reserva para su explotación, ubicada en la Bahía de Islay con una extensión de 200 718,92 m² y fijar la Retribución Especial derivada de la inclusión de la citada área acuática en el Contrato de Concesión.

INICIO DE PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN TARIFARIA

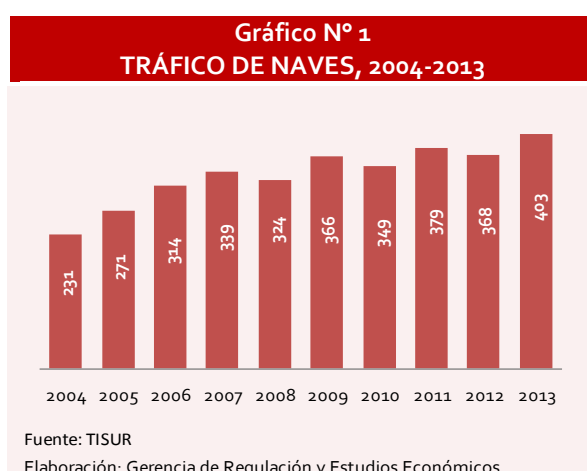
16. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 078-2013-CD-OSITRAN, del 26 de diciembre del 2013 se inició el procedimiento de revisión de oficio de las tarifas máximas en el TPM para el periodo 2014- 2019, para los servicios de amarre y desamarre, uso de amarradero, uso de muelle a la carga rodante, uso de muelle a la carga fraccionada, uso de muelle a la carga sólida a granel para la descarga de granos, uso de muelle a la carga sólida a granel para concentrados de mineral, uso de muelle a la carga líquida a granel y almacenaje de granos en silos del día 11° al día 20°.



IV. Evolución del Tráfico

IV.1. TRÁFICO DE NAVES

17. En 2013, TPM atendió 403 naves, 9,5% más de lo registrado el año anterior. Al analizar la evolución del número de naves atendidas en los últimos 10 años, se observa que se ha registrado un incremento de 74,5%, a raíz del importante crecimiento del comercio internacional en la zona de influencia al TPM. Con relación a las naves que arribaron al TPM durante el año 2013, el 47,1% del total fueron de tipo granelero, 31,8% de carga general y el 7,7% de tipo portacontenedores.

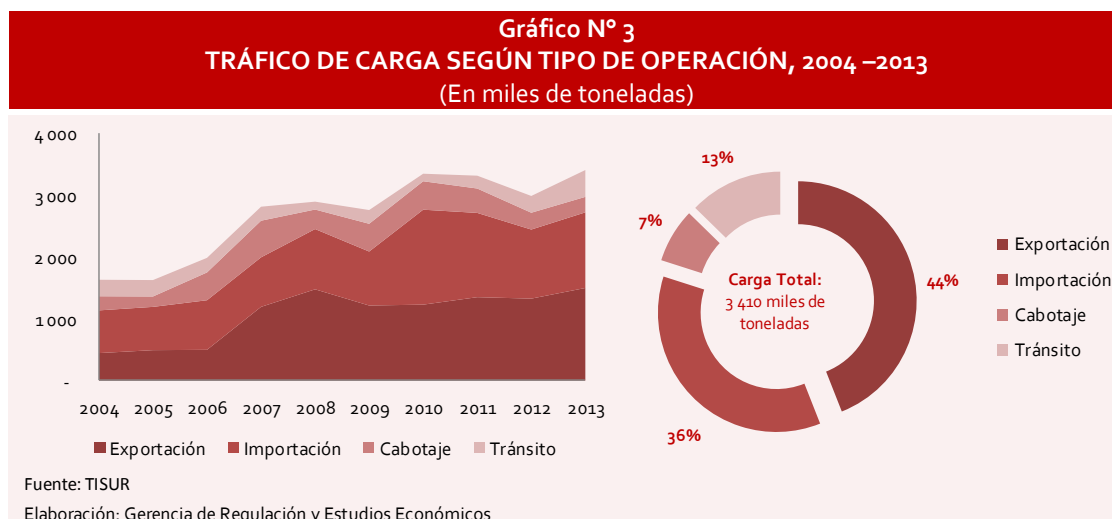


IV.2. TRÁFICO DE CARGA

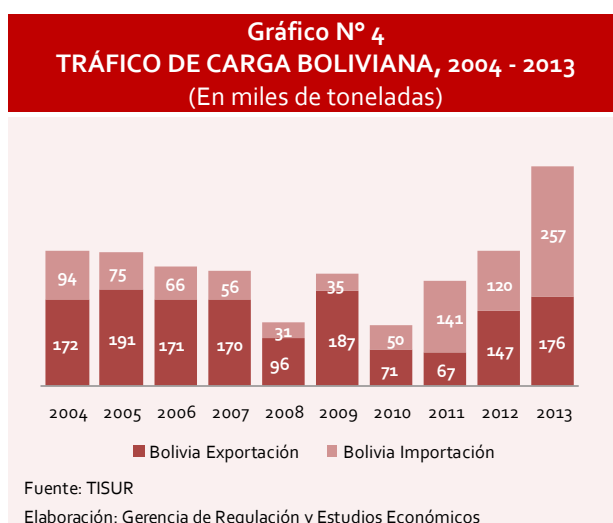
18. Del 2004 al 2013, el tráfico de carga en el TPM creció en 9,3% promedio anual. En 2013, TPM movilizó 3,4 millones de toneladas, resultado superior en 14,0% al obtenido el año anterior, lo que representó un nuevo máximo desde el inicio de la concesión. Asimismo, analizando la evolución del tráfico mensual de carga, se observa que julio del 2013 fue el mes en el que se transportó el mayor volumen de carga (10,8% del total), mientras que, noviembre fue el mes en el que se transportó el menor volumen de carga (6,4% del total).



19. Al analizar el tráfico de carga según el tipo de operación, se observa que este se encuentra concentrado en carga de exportación (44,0%) e importación (35,9%), los cuales tuvieron importantes incrementos de 13,0% y 9,5% respectivamente, con respecto al 2012. Por su parte, la carga movilizada por operaciones de cabotaje y tránsito representaron el 7,4% y 12,7%, respectivamente.



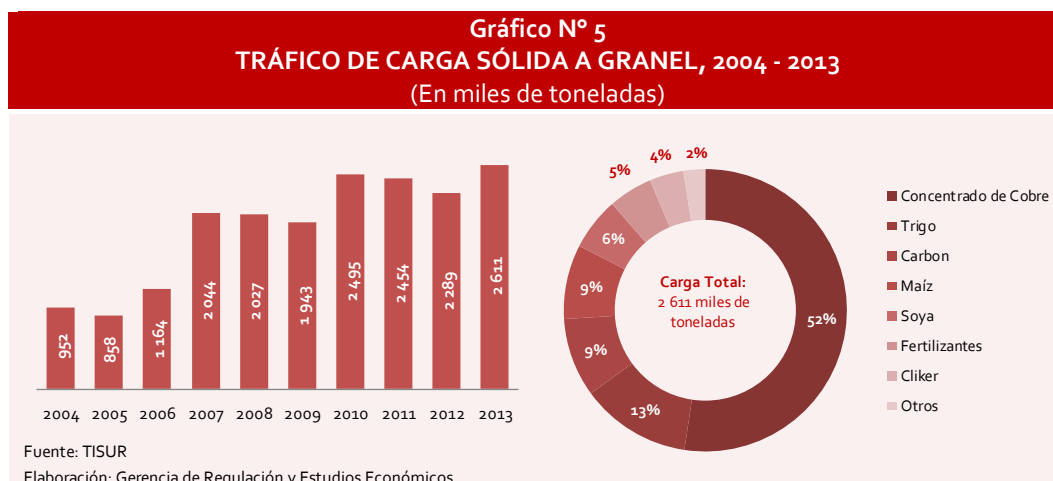
20. La carga movilizada mediante el régimen de cabotaje pasó de 272 mil toneladas en 2012 a 251 mil toneladas en 2013, lo cual representó una disminución del 7,8%. De esta manera, se confirma la tendencia a la baja de la carga movilizada bajo este tipo de operación (en 2011 y 2012 descendió 14,3% y 31,1%, respectivamente).
21. De otro lado, la carga en tránsito registró un crecimiento de 59,9%⁶, al pasar de 272 mil toneladas en el año 2012 a 435 mil toneladas en 2013. Este resultado se vio influenciado por el incremento de importación de carga boliviana, que representó el 59,1% del volumen movilizado y que se incrementó en 113,5% respecto al año anterior. De otro lado, la mercancía de tránsito se sigue caracterizando por presentar una importante participación de carga sólida a granel (50,6% en 2010, 78,8% en 2011, 75,0% en 2012 y 75,4% en 2013). De las cuales se puede señalar a los productos Trigo, Soya y Clinker.



⁶ La carga de tránsito corresponde al tráfico de carga que desde/hacia Bolivia y carga de transbordo.

IV.2.1. CARGA SÓLIDA A GRANEL

22. El volumen de carga sólida a granel movilizado en el TPM superó los 2,6 millones de toneladas, representando el 76,6% del total de carga del año 2013. Asimismo, tuvo un incremento de 14,1% respecto al año anterior, superando la caída que tuvo en 2011 (1,7%) y 2012 (6,7%). Sin embargo, se encuentra por debajo del crecimiento promedio anual de los últimos años (2004 – 2013) que fue de 17,4%.

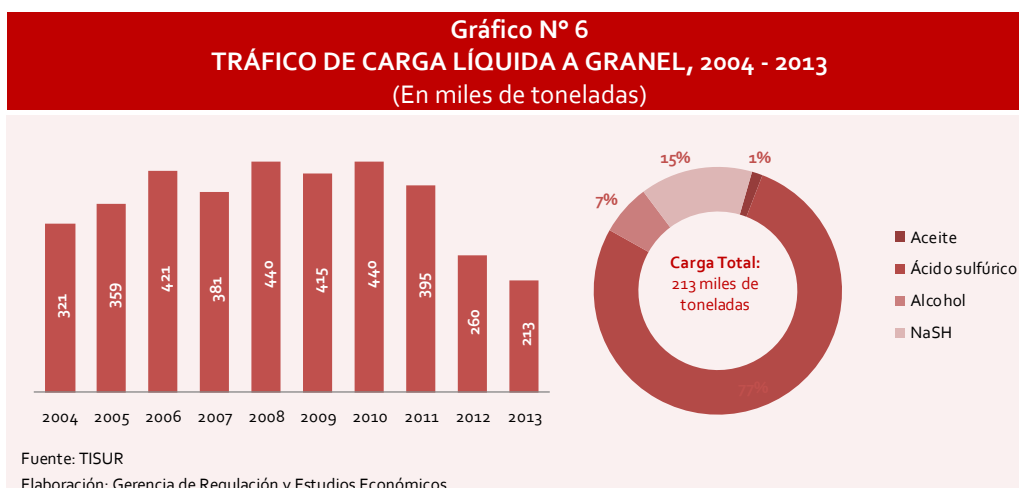


23. Este tipo de carga se puede congregar en tres grupos: (i) granos, (ii) concentrados de mineral y (iii) fertilizantes. En el caso de granos, los principales productos comercializados fueron el trigo, maíz y soya, los cuales representaron el 12,6%, 8,5% y 6,0% del total de carga sólida a granel movilizada en 2013, respectivamente. Por su parte, los minerales movilizados por el TPM fueron, básicamente, los concentrados de cobre (52,4%) y en menor volumen el carbón (9,0%). En tanto, los fertilizantes contribuyeron con el 5,0% del total de este tipo de carga.
24. En el año 2013, el concentrado de cobre alcanzó los 1,4 millones de toneladas movilizadas, lo que representó un incremento de 11,8% a lo registrado el año anterior. Las principales empresas que movilizaron este producto fueron: Sociedad Minera Cerro Verde (SMCV), Xstrata Tintaya y Compañía Minera Antapaccay S.A., las cuales transportan el 68,9%, 22,4% y 7,9% del total de este producto, respectivamente. Cabe precisar que las dos últimas empresas pertenecen a un mismo grupo económico⁷.
25. Cabe destacar que el cambio en las cifras de volumen movilizado de este producto desde el 2007 fue impulsado, principalmente, por las estrategias y compromisos comerciales de la SMCV. Esta empresa, en los últimos 5 años, ha movilizado cerca de un millón de toneladas por año. Por su parte, Xstrata Tintaya luego de una disminución en su exportación a partir del 2011 ha obtenido continuo crecimiento para los años 2011 (15%), 2012 (7,7%) y 2013 (64,8%).

IV.2.2. CARGA LÍQUIDA A GRANEL

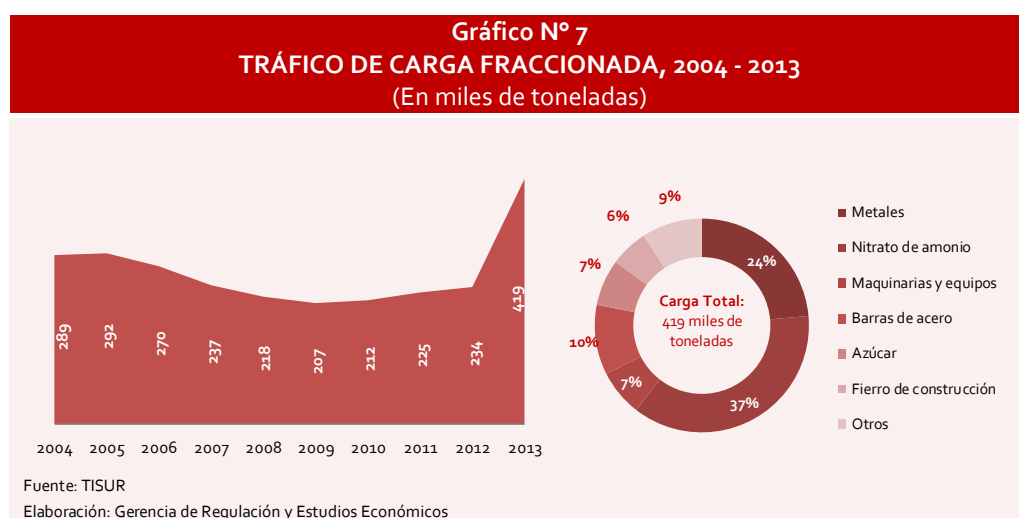
26. La carga líquida a granel transportada en el TPM superó las 213 mil toneladas, volumen inferior en 18% comparado con el año anterior. Este resultado se vio influenciado por la menor cantidad de ácido sulfúrico movilizado, ya que en 2013 el referido producto cayó en 24,7% y representó el 77,3% del total de este tipo en el mismo periodo.

⁷ Consultado en <http://www.glencoreperu.pe/ES/Paginas/Inicio.aspx>.



IV.2.3. CARGA FRACCIONADA

27. En 2013, la carga fraccionada movilizada se incrementó en 78,9% respecto al año anterior, contrarrestando la disminución que venía presentando la movilización de este tipo de carga durante años anteriores (la carga fraccionada decreció en promedio 5,7% al año, entre 2004 al 2013). Los principales productos movilizados fueron: nitrato de amonio, con una participación del 37% y los metales con el 24% del total de este tipo de carga.



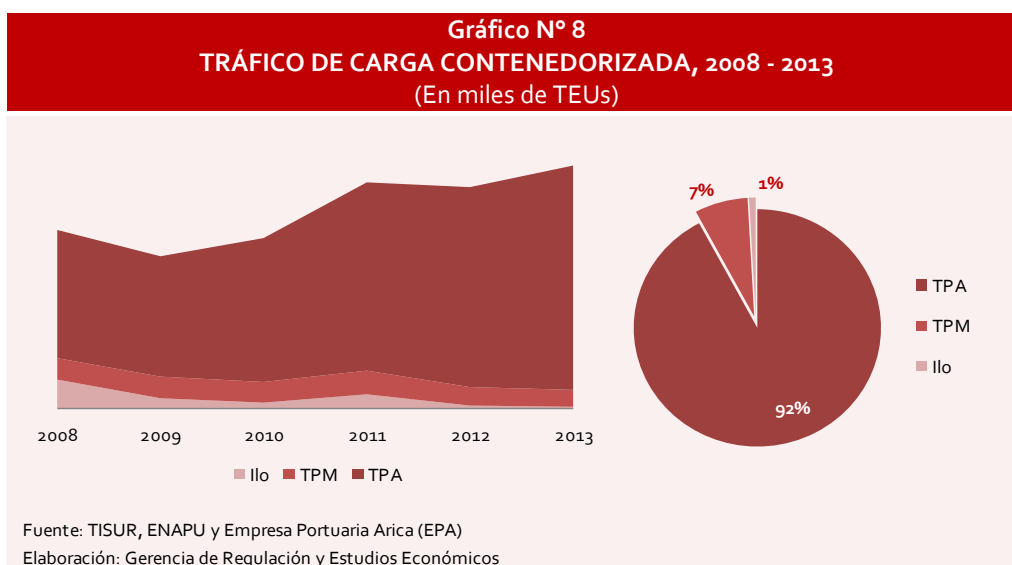
IV.2.4. CONTENEDORES

28. El tráfico de carga contenedorizada en 2013 alcanzó los 15,4 mil de TEUs, cantidad inferior en 8,4% con relación a lo registrado el año anterior. Con respecto a la posible competencia interportuaria⁸ que enfrenta el TPM tanto con el Terminal Portuario de Ilo como con el Puerto de Arica, se debe señalar que el TPM movilizó el 15,4% del total de este tipo de carga. De otro lado, el TPA presentó un incremento de 12,2%, en 2013, respecto al año anterior.

29. Al analizar la evolución del tráfico de contenedores en los últimos seis años, se observa que el TPA tuvo un incremento de 74,9% y participó con el 84,2% tráfico anual en promedio. Por su

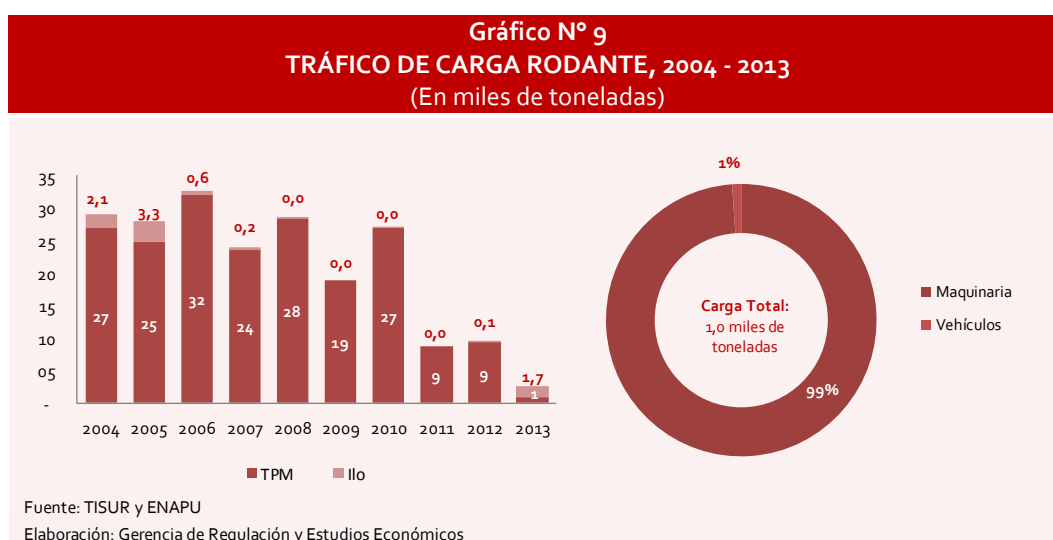
⁸ La competencia interportuaria se define como la lucha entre un grupo de puertos que para atraer el mayor volumen de tráfico posible hacia sus respectivas instalaciones.

parte, el TPM y el Terminal de Ilo contribuyeron en promedio con el 10,3% y 5,5% del tráfico de contenedores (medidos en TEUs), respectivamente.



IV.2.5. CARGA RODANTE

30. En 2013, este tipo de carga corresponde en casi su totalidad a la importación de maquinarias a través del TPM. Cabe precisar que hasta el año anterior la importación de vehículos tenía una participación importante respecto al total de este tipo de carga. Lo anterior responde a la aplicación de lo establecido en la Ley N° 29303 que puso como plazo máximo para la culminación de las actividades de reparación y reacondicionamiento de vehículos usados en la ZOFRATACNA y de los CETICOS el 31 de diciembre del 2012. Como consecuencia, se observó una disminución en el tráfico de vehículos, y en 2013 no se registró carga importada de vehículos usados.
31. Sin perjuicio de ello, en 2013, TISUR movilizó un total de 1,0 mil toneladas de carga rodante, cantidad inferior en 88,9% a lo obtenido el año anterior. Finalmente, este volumen movilizado fue inferior incluso a lo presentado en el Terminal de Ilo que movilizó 1,7 mil toneladas.

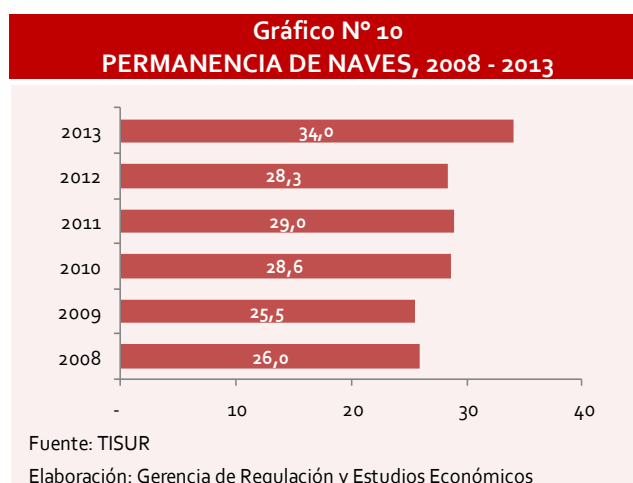


V. Desempeño Operativo

32. Al analizar el desempeño operativo del TPM en el año 2013, se han considerado los siguientes indicadores, según los tipos de carga: (i) Permanencia de naves (horas/nave), (ii) Ocupación de amarradero (porcentaje de ocupación) y (iii) Rendimiento de operaciones por tipo de carga.

V.1. PERMANENCIA DE NAVES

33. Este indicador⁹ mide la estancia promedio de las naves en un amarradero, dada una estructura de carga, volumen y tecnología utilizada. En 2013, el tiempo promedio de estancia de las naves fue de 34 horas por nave, el cual significó un aumento del 20,1% respecto al año anterior. Cabe señalar que el tiempo de estancia en 2013 es el mayor en los últimos 6 años resultado, principalmente, del aumento de la permanencia de las naves en los meses de agosto, setiembre, octubre y diciembre del 2013, meses en los cuales el tiempo promedio fue de 40, 51, 47 y 40 horas por nave, respectivamente.

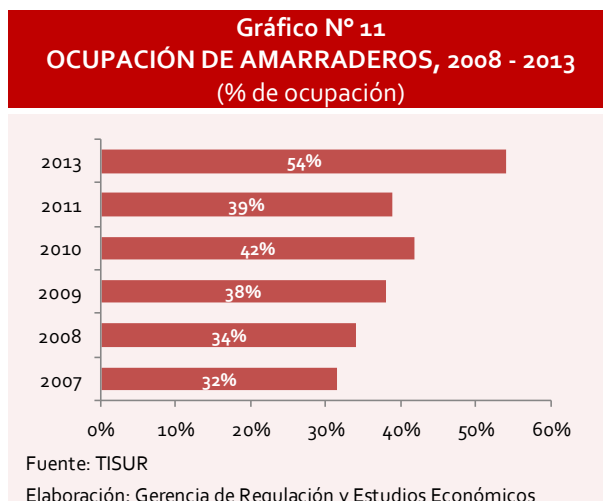


V.2. OCUPACIÓN DE AMARRADEROS

34. La tasa de ocupación¹⁰ de amarraderos del TPM está vinculado a los riesgos de congestión del puerto y la aplicación de condiciones específicas (Contrato *Trigger*) que activan las inversiones eventuales establecidas en el Contrato de Concesión. Este indicador pasó de 39% en 2012 a 54% en 2013, a consecuencia del mayor tiempo efectivo empleado por las operaciones portuarias.

⁹ El ratio se obtiene del cociente entre tiempo total durante el cual el amarradero está ocupado y el número de naves atendidas dentro de dicho amarradero.

¹⁰ Esta tasa se determina mediante la relación entre el tiempo efectivo empleado por las operaciones portuarias y el tiempo neto disponible derivado por la capacidad instalada del terminal (descontadas las horas de cierre del puerto por fuerza mayor).



V.3. RENDIMIENTO DE OPERACIONES POR TIPO DE CARGA

35. El indicador de rendimiento de descarga de granos considera que la productividad portuaria se mide por el volumen de embarque o descarga por unidad de tiempo, la que a su vez depende del tipo de carga y de la tecnología empleada. Para la descarga de granos, el TPM cuenta con un sistema de torres neumáticas absorbentes y fajas transportadoras para el embarque de los concentrados de granos. Estos equipos difieren en términos de rendimientos, dependiendo del tipo de granos o concentrados, características de la bodega de la nave, humedad, entre otros factores. En 2013, el rendimiento promedio de descarga de granos con torres absorbentes tuvo un incremento de 5,0% respecto al año anterior. En efecto, el referido rendimiento pasó de 402 toneladas/hora en 2012 a 422 toneladas/hora en 2013. Sin embargo, sigue siendo menor a lo alcanzado en 2008 donde el rendimiento promedio alcanzó a 505 toneladas/hora.

Cuadro N° 3
RENDIMIENTO PROMEDIO MENSUAL DE OPERACIONES POR TIPO DE CARGA

INDICADOR	MEDICIÓN	AÑO					
		2008	2009	2010	2011	2012	2013
Rendimiento embarque de minerales	Toneladas/Hora	1 180	1 283	1 272	1 300	1 165	1 229
Rendimiento descarga de granos con torres absorbentes	Toneladas/Hora	505	451	456	447	402	422
Rendimiento descarga de granos	Toneladas/Hora	579	476	595	538	535	486
Rendimiento Embarque/Descarga de Contenedores	Contenedores/Hora	15	18	17	15	27	21

Fuente: TISUR
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

36. Del mismo modo, el rendimiento promedio de embarque de minerales tuvo un incremento de 5,5% respecto al año anterior, pasando de 1 165 toneladas/hora en 2012 a 1 229 toneladas/hora en 2013. Finalmente, el rendimiento promedio de descarga de granos y el rendimiento de embarque/descarga de contenedores mostraron caídas en 2013; ambas cayeron en 9,3% y 21%, respectivamente.

VI. Evolución de Tarifas

VI.1. TARIFAS REGULADAS

37. El Contrato de Concesión define el concepto de tarifa como el pago que recibirá el Concesionario por parte de su cliente 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.
38. Asimismo, la Adenda N° 2 del Contrato de Concesión estableció que en el caso de revisión de tarifas máximas, se aplicará el mecanismo regulatorio denominado RPI-X (inflación menos factor X), cuya metodología y reglas se establecen en el Anexo 6.1 (añadido por dicha Adenda) y en las disposiciones de OSITRAN.
39. A la fecha, las dos revisiones¹¹ tarifarias que ha tenido el Concesionario han permitido el traslado de ganancias de productividad a los usuarios. Como resultado de la aplicación del mecanismo RPI-X, desde agosto del 2012 hasta agosto del 2013, las tarifas de algunos servicios han caído significativamente, a saber, el servicio de amarre y desamarre se ha reducido en 38,8% y el servicio de uso de muelle de carga rodante ha disminuido en 45,0%. Del mismo modo las tarifas de otros servicios también presentaron disminuciones, tales como, las del servicio de uso de amarradero y uso de muelle para carga fraccionada, líquida a granel, concentrados menor a 1000 TM/Hr, cereales menor a 400 TM/Hr, cereal mayor a 400 TM/Hr que cayeron en 4,5%, 7,7%, 9,1%, 17,5%, 11,2% y 9,5%, respectivamente.
40. De otro lado, las tarifas de los servicios de almacenaje de granos, uso de muelle para concentrados mayor a 1000 TM/Hr y la descarga/embarque de pasajeros no han sufrido variaciones en este período, manteniéndose en USD 0,06 por toneladas por día, USD 4,2 toneladas por hora y USD 6,00 por pasajero embarcado, respectivamente.

Cuadro N° 4 TARIFARIO DE SERVICIOS REGULADOS, 2011-2013 (En USD, Sin IGV)							
VIGENTE A PARTIR DE:	17/08/2011	17/08/2012	17/08/2013	VIGENTE A PARTIR DE:	17/08/2011	17/08/2012	17/08/2013
SERVICIOS A LA NAVE							
Amarre/desamarre	198,52	196,59	120,34	Uso de amarradero	0,67	0,67	0,64
SERVICIOS A LA CARGA							
Uso de muelle							
Carga fraccionada	3,3	3,5	3,23	Carga sólida a granel			
Carga rodante	49	23,65	13,00	Cereales con régimen de descarga menor de 400 TM/Hr	2,56	2,6	2,31
Carga líquida a granel	1,04	1,1	1,00	Cereales con régimen de descarga mayor de 400 TM/Hr	3,99	4,2	3,8
				Concentrados régimen de embarque menor a 1 000 TM/Hr	2,73	2,8	2,31
				Concentrados régimen de embarque mayor a 1 000 TM/Hr	4,2	4,2	4,2
Almacenaje de granos (día 11 a 20)	0,05	0,06	0,06	Descarga/Embarque de pasajeros	6,0	6,0	6,0

Fuente: Tarifarios de TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VI.2. CARGOS DE ACCESO

41. 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

¹¹ La primera revisión fue para el periodo desde agosto de 2004 hasta agosto del 2009 y la segunda revisión fue para el periodo desde agosto del 2009 hasta agosto del 2014.

de acceso. Dicho reglamento establece la lista de servicios esenciales del recinto portuario, los cuales son: practicaje, remolcaje, estiba, desestiba, abastecimiento de combustible, amarre y desamarre, transferencia o tracción de carga; los mismos que se encuentran bajo el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA).

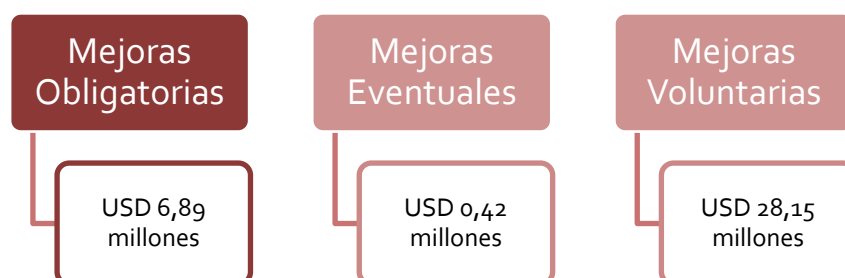
42. El servicio de practicaje está definido como la prestación a la nave por medio de un práctico titulado y autorizado para asesorar al capitán en maniobras y reglamentaciones náuticas en las operaciones portuarias. Asimismo, el servicio de remolcaje consiste en halar, empujar o apoyar una nave durante las operaciones de atraque, desatraque o cambio de sitio.
43. Cabe resaltar que TRAMARSA es la única empresa que presta estos servicios. Al cierre del año 2013, tiene vigente la octava y segunda adenda a los contratos de acceso sobre los servicios esenciales de practicaje y remolcaje respectivamente hasta el 31 de enero del 2014. El nivel de cargo establecido para el servicio de practicaje y remolcaje son USD 0,00 y USD 0,003 por toneladas de registro bruto (TRB), respectivamente.



VII. Inversiones

44. La inversión comprometida inicialmente por el Concesionario superó los USD 6,04 millones, monto que comprende la ejecución en obras de mejoras obligatorias y eventuales¹². Asimismo, la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión incorpora la inversión en obras de mejoras voluntarias.
45. Respecto a las mejoras obligatorias, como se ha mencionado, TISUR se comprometió a ejecutar durante los cinco primeros años de Concesión un total de USD 5,69 millones¹³. Sin embargo, al finalizar ese periodo se ejecutó un nivel de inversión mayor en 21,1%, alcanzando una inversión de USD 6,89 millones¹⁴. Esta diferencia se encuentra, principalmente, por una mayor inversión en el techado almacén Zona N° 2, reubicación de talleres de maestranza y ampliación de capacidad de almacenamiento de silos para granos (6 silos y 25 000 TM).
46. Asimismo, la inversión en mejoras eventuales inicialmente comprometidas ascendieron a USD 0,35 millones y están sujetas al cumplimiento de un mecanismo de inicio de obra (denominado contrato *trigger*). La inversión en este tipo de obras superó el monto comprometido inicialmente, alcanzando los USD 0,42 millones. Las obras de mejoras eventuales realizadas fueron: la cobertura de la faja transportadora de minerales y elevación del muro perimétrico de la zona de almacenamiento de minerales.

Ilustración N° 3: Inversión en el Terminal Portuario de Matarani, 2000-2013



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

47. Asimismo, la Adenda 2 al Contrato de Concesión incorporó el concepto de mejoras voluntarias, este tipo de mejoras no están contempladas específicamente en el Contrato de Concesión y serán efectuadas en función a la demanda por servicios con el fin de optimizar las operaciones del TPM. Durante el periodo 2002-2013, TISUR ha invertido USD 28,15 millones en este tipo de mejoras¹⁵.
48. Durante el año 2013 el Concesionario ha invertido USD 4,04 millones de mejoras voluntarias, el cual fue destinado a la continuación de la construcción de la segunda etapa del traslado de los almacenes A1 y B1, la planta de recepción, almacenamiento, embarque de alcohol etílico, obras civiles y acceso puerta N° 4.

¹² Compromiso de inversión que figura en la Adenda 1 del Contrato de Concesión.

¹³ Inicialmente el Contrato de Concesión establece una inversión en mejoras obligatorias de USD 4,41 millones.

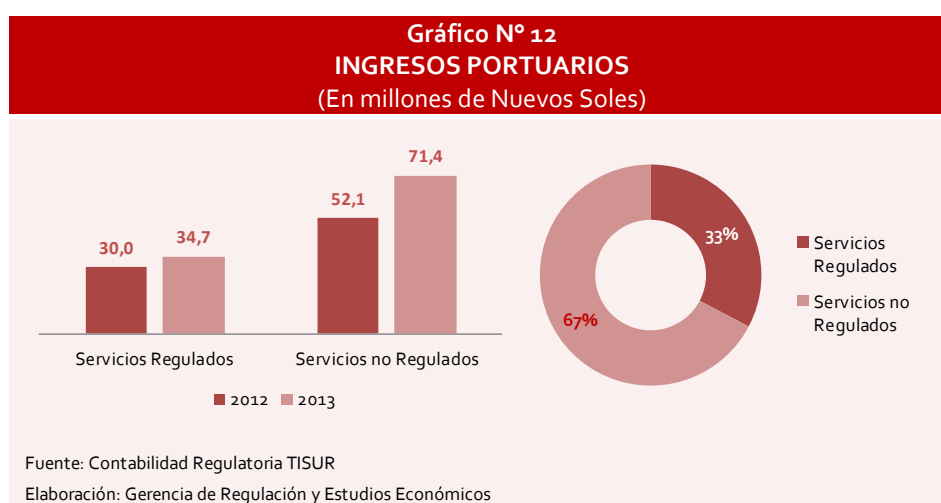
¹⁴ Las obras de mejoras obligatorias culminaron en agosto del 2004.

¹⁵ Incluye avances de obras en el 2013.

VIII. Resultados Financieros

VIII.1. ESTADO DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

49. En 2013, TISUR obtuvo ingresos por un monto de S/. 106,1 millones, lo que representó un incremento de 29,3% con respecto al año anterior. Este incremento está sustentado en la mayor facturación por los servicios no regulados, los que aumentaron en 37,1% con respecto al año anterior. Los servicios que tuvieron la mayor participación fueron: manipuleo (30,5%), almacenamiento no regulado (21,7%), uso de muelle de concentrados de cobre (14,7%) y uso de muelle de granos (9,1%).



50. Respecto a los costos del servicio, estos alcanzaron S/. 42,4 millones que representaron el 40,0% de los ingresos totales, porcentaje menor que en 2012 (42,4%), lo que constituye una mayor eficiencia en la producción y la comercialización por parte del Concesionario. Los costos del servicio se distribuyen, principalmente, por gastos de personal (34,6%), pagos realizados a terceros por la prestación de servicios (27,2%), por los tributos (16,8%) y depreciación y amortización (16,0%).

51. Del mismo modo los gastos operativos del Concesionario registraron un aumento de 11,8% con relación al 2012, a consecuencia del incremento de servicios prestados a terceros¹⁶ en 38,9% y los gastos de personal¹⁷ en 16,2%. Cabe resaltar que los gastos de personal se habrían incrementado debido al aumento del número de empleados en la empresa (pasó de 498 empleados en 2012 a 578 empleados en 2013, en promedio)¹⁸. En términos relativos los gastos operativos representaron un menor porcentaje respecto a las ventas en 2013 (22%) que en 2012 (26%) representando una mayor eficiencia operativa.

52. De acuerdo a lo anterior, la utilidad operativa alcanzó el monto de S/. 39,7 millones, lo cual significa un incremento de 53,0% con respecto al año anterior. De la misma manera, la utilidad antes de impuesto a la renta tuvo un incremento de 33,5% respecto al año anterior, a pesar de un incremento de los gastos financieros (+139,5%).

¹⁶ Los servicios prestados a terceros alcanzó, en 2013, los S/. 7,6 millones que representan el 32,1% del total de gastos operativos para el mismo año.

¹⁷ Los gastos de personal alcanzó, en 2013, los S/. 10,5 millones que representan el 44,3% del total de gastos operativos para el mismo año.

¹⁸ Estados Financieros auditados TISUR, 2013.

Cuadro N° 5		
ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS		
(En miles de Nuevos Soles)		
Concepto	2013	2012
Ingresos por servicios	106 097	82 027
Costo de servicios	(42 413)	(34 806)
Utilidad bruta	63 684	47 221
Gastos operativos	(23 697)	(21 201)
Otros ingresos	244	357
Otros gastos	(532)	(435)
Utilidad operativa	39 699	25 942
Gastos financieros	(3 497)	(1 460)
Diferencia en cambio, neta	(2 168)	1 021
Utilidad antes de impuesto a la renta	34 034	25 503
Impuesto a la renta	(10 592)	(7 592)
Utilidad del año	23 442	17 911
Fuente: Estados Financieros Auditados 2013 - TISUR		
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos		

53. El impuesto a la renta corriente del ejercicio 2013, alcanzó los S/. 10,1 millones, a los cuales se adiciona el pago de impuesto a la renta diferido de S/. 519 mil, obteniendo como resultado un total de S/. 10,6 millones. A raíz de lo anterior, el Concesionario obtuvo una utilidad neta de S/. 23,4 millones, 30,9% superior a las ganancias del año anterior.

VIII.2. BALANCE GENERAL

54. Con respecto a la evolución de las cuentas del Balance General, se observa que, al 31 de diciembre del 2013, el Concesionario ha incrementado el valor de sus activos en 124,2%, pasando de S/. 132,7 millones en 2012 a S/. 297,4 millones en 2013. Dicho incremento fue impulsado principalmente por el aumento de los activos intangibles y otras cuentas por cobrar, los cuales representan el 42,9% y 33,1% de los activos totales del 2013, respectivamente.
55. El activo corriente registró un incremento del 730,5%, alcanzando los S/. 148,8 millones en 2013, a consecuencia del aumento en más de 157 veces de la cuenta *Otras cuentas por cobrar* y en 18 veces la cuenta de *Efectivo y equivalente de efectivo* respecto al 2012.
56. Al analizar el activo no corriente, estos se vieron influenciados principalmente por el incremento de los activos intangibles (en 35,4%), los cuales representan el 42,9% de los activos totales del año 2013. Esta cuenta comprende principalmente los costos en adiciones a la concesión¹⁹.
57. Con respecto a la composición del activo, se observa que el activo corriente pasó de representar el 13,5% de los activos totales en 2012 a 50% en 2013, producto del incremento de los activos intangibles. Con relación al activo no corriente, este pasó de representar el 86,5% del total de activos en 2012 a 50% en 2013.

¹⁹ Corresponde a los costos incurridos para cumplir con los compromisos de inversión acordados con el Estado.



Cuadro N° 6
BALANCE GENERAL
(En miles de Nuevos Soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2013	2012		2013	2012
ACTIVO CORRIENTE			PASIVO CORRIENTE		
Efectivo y equivalentes de efectivo	27 832	1 395	Cuentas por pagar comerciales	1 522	2 306
Cuentas por cobrar comerciales, neto	15 281	12 742	Cuentas por pagar a relacionadas	105 020	237
Cuentas por cobrar a relacionadas	3 323	1 542	Otras cuentas por pagar	32 824	5 770
Otras cuentas por cobrar	98 510	621	Obligaciones financieras	11 966	7 640
Suministros y repuestos	1 028	1 007	TOTAL PASIVO CORRIENTE	151 332	15 953
Seguros contratados por anticipado	2 814	609			
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	148 788	17 916	PASIVO NO CORRIENTE		
	18,95	157,6	Obligaciones financieras a largo plazo	26 410	21 006
			Pasivo por impuesto a las ganancias diferido	11 719	11 200
ACTIVO NO CORRIENTE			TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	38 129	32 206
Instalaciones, maquinaria y equipo, neto	21 009	20 488	TOTAL PASIVO	189 461	48 159
Intangibles, neto	127 628	94 277	PATRIMONIO NETO		
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	148 637	114 765	Capital social	19 091	19 091
			Reserva legal	3 818	3 818
			Resultados acumulados	85 055	61 613
			TOTAL PATRIMONIO	107 964	84 522
TOTAL ACTIVO	297 425	132 681	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	297 425	132 681

Fuente: Estados Financieros Auditados 2013 - TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

58. Por el lado del pasivo corriente, este registró un incremento de ocho veces más debido principalmente al aumento de las cuentas por pagar a empresas relacionadas que alcanzó los S/. 105,0 millones²⁰ y otras cuentas por pagar que alcanzó los S/. 32,8 millones²¹.
59. El pasivo no corriente se incrementó en casi 18,4%, al pasar de S/. 32,2 millones en 2012 a S/. 38,1 millones en 2013, a consecuencia del incremento de las obligaciones financieras a largo plazo²² adquiridas por el Concesionario.
60. Al 31 de diciembre de 2012, los resultados acumulados alcanzaron los S/. 85,1 millones, lo que incrementó en 27,7% el patrimonio neto de la empresa. Cabe señalar que el patrimonio neto representó el 36,3% del activo total de la empresa. Asimismo, el capital representa el 6,4% del total de activos del 2013 y está conformado por 19 091 000 acciones de un valor nominal de S/. 1,00 cada una.
61. Finalmente, cabe resaltar el cambio en la estructura de financiamiento del Concesionario que en 2012 tuvo una deuda con terceros²³ que representó el 36,3% del total de activos y en 2013 tuvo una deuda con terceros que representa el 63,7% del total de activos.

VIII.3. RATIOS FINANCIEROS

62. Al analizar los ratios financieros observamos que el Concesionario ha visto incrementado su margen operativo y neto, como resultado de una mayor eficiencia en los costos de producción y comercialización del servicio y, en la gestión. De otro lado, se observa que el ROE²⁴ y ROA²⁵

²⁰ El incremento significativo que tuvo esta cuenta corresponde principalmente al préstamo que se obtuvo de Santa Sofía Puertos S.A. por un importe de US\$37,0 millones, los cuales son destinados para los avances de obra del proyecto Amarradero F.

²¹ El incremento significativo que tuvo esta cuenta corresponde a las valorizaciones por pagar a los contratistas que ejecutan el Proyecto Amarradero F, las cuales no existía en 2012.

²² El Concesionario presenta cuatro contratos de arrendamiento financiero, además tiene préstamos y pagarés con importantes instituciones financieras del país.

²³ Representada por el total de pasivo.

²⁴ *Return on Equity*, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: ROE= Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

tuvieron comportamientos distintos; mientras que el primero tuvo un ligero incremento en 2013 (21,7%) respecto al 2012 (21,2%), el segundo tuvo una caída en 2013 (7,9%) respecto a 2012 (13,5%). Lo anterior es producto de que las mayores utilidades obtenidas fue resultado de una mayor inversión financiada por terceros.

63. Por otro lado, los ratios de apalancamiento nos indican que TISUR pasó de ser una empresa que financiaba sus operaciones, principalmente, con capital propio, a constituirse en una empresa que financia sus operaciones con deuda a terceros. En efecto, tal como se muestra el Cuadro N° 7 el ratio de apalancamiento pasó de 0,57 en 2012 a 1,75 en 2013, el grado de endeudamiento pasó de 0,36 en 2012 a 0,64 en 2013 y el grado de patrimonio pasó de 0,64 en 2012 a 0,36 en 2013.
64. Con respecto a los ratios de liquidez, se observa que el Concesionario ha perdido capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos. Esto se debe al incremento de las cuentas por pagar a relacionadas de corto plazo²⁶.

Cuadro N° 7 RATIOS FINANCIEROS				
RATIO	2013	2012	RATIO	2013 2012
Ratios de Rentabilidad		Apalancamiento /endeudamiento		
Margen operativo	37,4%	31,6%	Apalancamiento /endeudamiento	1,75 0,57
Margen neto	22,1%	21,8%	Grado de endeudamiento	0,64 0,36
ROE	21,7%	21,2%	Grado de patrimonio	0,36 0,64
ROA	7,9%	13,5%		
Ratios de Liquidez		Ratios de Gestión		
Liquidez clásica	0,98	1,12	Rotación de activos	0,36 0,62
Prueba ácida	0,31	0,98	Rotación del patrimonio	0,98 0,97
Liquidez absoluta	0,18	0,09		
Fuente: TISUR				
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos				

²⁵ Return on Assets, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activos Totales.

²⁶ Tal como se ha señalado existe un préstamo de Sofía Puertos S.A. por un importe de US\$ 37,0 millones.



IX. Pagos al Estado

65. De acuerdo a la cláusula 1.9 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de OSITRAN, una retribución como contraprestación por el otorgamiento del TPM. El pago por el concepto de retribución representa el 5% de los ingresos brutos mensuales que obtenga el Concesionario durante la vigencia de la Concesión. Este pago es transferido al Fondo Nacional de Financiamiento Estatal (FONAFE) y PROINVERSIÓN (50%), y a la Región Arequipa, Municipalidad Provincial de Islay y Municipios Distritales (50%).
66. Por su parte, conforme a la cláusula 4.3 del Contrato de Concesión, TISUR está obligado a pagar a OSITRAN el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley 26917 y el Reglamento General de Supervisión de OSITRAN.
67. El pago realizado en el 2013, superó los S/. 6,4 millones, monto superior en 30,7% al pagado el año anterior por ambos conceptos.

Cuadro N° 8 PAGOS AL ESTADO			
CONCEPTO	2013	2012	2011
Retribución al Estado	5 367	4 096	3 822
Aporte por Regulación	1 061	820	764
TOTAL	6 428	4 917	4 586
Fuente: TISUR			
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos			

ANEXO



ANEXO I
FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Terminal Internacional del Sur – TISUR S.A.
TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI

Fecha de actualización: 31 de marzo del 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref. ²⁷
1	Infraestructura	Terminal Portuario de Matarani.	Contrato de concesión
2	Fecha de suscripción	17 de agosto de 1999.	Contrato de concesión
3	Plazo de concesión	30 años (prorrogable hasta un máximo de 60 años).	Cláusula 3.1. Cláusula 3.2.
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 26 de julio del 2001. ▪ Adenda 2: 24 de julio del 2006. ▪ Adenda 3: 28 de octubre del 2013. 	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3
5	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mayor pago inicial al Estado (Precio base de USD 9,5 millones). ▪ Monto ofertado: USD 9,68 millones. 	Bases del concurso
6	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.19. (p. 9)
7	Capital mínimo	USD 3 millones.	Cláusula 11.1.11. (p. 30)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de fiel cumplimiento: <ul style="list-style-type: none"> - Monto mínimo USD 5 millones durante el período quinquenal. - USD 2 millones durante período remanente. ▪ Garantías de los inversionistas estratégicos (adquiere obligaciones contraídas por concesionario). 	Cláusula 10.1. (p.28) Cláusula 10.3. (p. 28)
9	Garantías a favor de concesionario	No se precisa.	
10	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mejoras obligatorias: USD 6,042 millones. ▪ Mejoras eventuales: USD 9,180 millones. ▪ Mejoras voluntarias: USD 15,750 millones. ▪ Total: USD 30,972 millones. 	Adenda 1 Anexo D
11	Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Negociación. ▪ Controversias técnicas. ▪ Designación de perito. ▪ Controversias no técnicas. ▪ Cámara Comercio de Lima, monto mayor a USD 1 millón. 	Cláusula 17.1. (p.42) Cláusula 17.2. (p.42) Cláusula 17.3. (p.42-43)
12	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En el caso que el Concesionario no efectuará las mejoras obligatorias, el Concedente tiene derecho a dar por terminada la concesión. ▪ Adicionalmente, el Concesionario pagará al concedente por cada día de retraso en el cumplimiento. 	Cláusula 5.7. (p. 16)

²⁷ TUO actualizado del Contrato de Concesión que incluye las Adendas 1 y 2 (11 de agosto del 2006).



ANEXO I
FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Terminal Internacional del Sur – TISUR S.A.
TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI

Fecha de actualización: 31 de marzo del 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref. ²⁷
13	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vencimiento de la Vigencia de la Concesión. ▪ Incumplimiento por el Concesionario y resolución del presente Contrato. ▪ Incumplimiento del Concedente y resolución del presente Contrato por parte del Concesionario. ▪ Resolución opcional por el Concedente. ▪ Si un Evento de Fuerza Mayor no es superado transcurrido el plazo de doce (12) meses continuados. ▪ Por la sustitución, o la eliminación, de un Inversionista Estratégico, Operador Principal o Concesionario sin la debida aprobación de OSITRAN. ▪ Por cualquier incumplimiento de la Cláusula 16.1.2. ▪ Destrucción total del Terminal Portuario. ▪ Por acuerdo entre las Partes. 	Cláusula 15.1. (p.36)
14	Equilibrio económico-financiero	No se precisa.	
15	Garantías a favor de acreedores permitidos	Garantía fiduciaria a favor de acreedores permitidos para garantizar Endeudamiento Garantizado Permitido.	Cláusula 21.1. (p.50-51)
16	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguro de responsabilidad de trabajadores y empleadores. ▪ Seguro de responsabilidad y de propiedad: <ul style="list-style-type: none"> - Póliza que cubra el reemplazo de las construcciones, maquinaria y equipo del terminal portuario. - 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). 	Cláusula 20.1. (p.48) Cláusula 20.2. (p.48) Cláusula 20.2.1. (p.48) Cláusula 20.2.2. (p.49)
17	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)
18	Estándares de servicio	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>"Estándares Básicos"</u>: <ol style="list-style-type: none"> a) International Standards Organization (ISO). b) International Electrotechnical Commission (IEC). c) British Standards Institution (BSI). d) American National Standards Institution (ANSI). e) American Standards for Testing and Materials. f) American Welding Society (AMWELD). g) Uniform Building Code (UBC). h) American Society of Mechanical Engineers (ASME). i) Institute of Electrical and Electronic Engineers (IEEE). j) American Concrete Institute (ACI). k) American Institute of Steel Construction (AISC). l) Incoterms 1999. 	Cláusula 1.21. (p.6-7)
19	Tarifas	Tarifas máximas durante los primeros cinco (05) años de contrato.	Cláusula 6.1. (p. 20-21) Anexo 6.1.
20	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
21	Retribución al Estado	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Canon</u>: 5% de los ingresos brutos (en US\$) del mes inmediatamente anterior. ▪ <u>Retribución especial</u>: 9,85% de los ingresos brutos (en US\$) del mes inmediatamente anterior generados por la explotación del "Proyecto Bahía Islay". 	Cláusula 1.9. (p.5) Cláusula 4.2. (p.12) Adenda 3



Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar, San Isidro
Teléfono: (511) 440 5115
Info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente
Jorge Cárdenas
César Balbuena

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Manuel Carrillo
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada
Jefe de Estudios
Económicos

Benjamín De La Torre
Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Wilmer Zela

DISEÑO Y EDICIÓN

M. Martín Morillo

