INFORME DE DESEMPEÑO 2024

Concesión del Terminal Portuario de Matarani

OSITRAN

Somos el regulador de la infraestructura de transporte de uso público

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2024: Concesión del Terminal Portuario de Matarani

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborado sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible.

Primera versión: junio de 2025

Para comentarios o sugerencias en relación con el Informe de Desempeño, por favor sírvase comunicar al siguiente correo:

estudioseconomicos@ositran.gob.pe

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO 5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN 7
I.1. Composición accionaria del Concesionario 7
I.2. Principales características del Contrato de Concesión 7
I.3. Área de influencia 8
I.4. Principales activos de la Concesión 9
I.5. Modificaciones al Contrato de Concesión 11
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS 11
II.1. Servicios con tarifa o precio 11
II.2. Servicios sujetos al régimen de acceso 12
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS 12
III.1. Principales clientes 12
III.2. Servicios en función a la nave 13
III.3. Tráfico de carga 13
IV. TARIFAS Y PRECIOS 19
IV.1. Tarifas 19
IV.2. Precios 20
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO 21
V.1. Inversiones 21
V.2. Pagos al Estado 23
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO 24
VI.1. Accidentes 24
VI.2. Reclamos, sanciones y penalidades 24
VII. ESTADOS FINANCIEROS 24
VII.1. Estado de Resultados Integrales 24
VII.2. Estado de Situación Financiera 29
VII.3. Indicadores Financieros 35
VIII. CONCLUSIONES 38
ANEXOS 39
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN 39
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO 42

CUADROS

Cuadro N° 1: Infraestructura principal del Concesionario 10
Cuadro N° 2: Factores de productividad aprobados por Ositrán para el TPM 19
Cuadro N° 3: Tarifario de servicios regulados, 2023-2024 20
Cuadro N° 4: Precios de servicios no regulados, 2023-2024 21
Cuadro N° 5: Ingresos por servicios 2020-2024 25
Cuadro N° 6: Costos de prestación de servicios 2020-2024 26
Cuadro N° 7: Gastos Operativos 2020-2024 27
Cuadro N° 8: Resultados integrales 2020-2024 28
Cuadro N° 9: Estado de Situación Financiera 2020-2024 30
Cuadro N° 10: Ratios de Liquidez, 2020-2024 36
Cuadro N° 11: Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, 2020-2024 36
Cuadro N° 12: Ratios de Rentabilidad, 2020-2024 37

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Tráfico de naves, 2023-2024 13
Gráfico N° 2: Tráfico de contenedores, 2023-2024 14
Gráfico N° 3: Tráfico de contenedores por tipo, 2023-2024 15
Gráfico N° 4: Tráfico de carga fraccionada, 2023-2024 15
Gráfico N° 5: Principales productos de la carga fraccionada, 2023-2024 16
Gráfico N° 6: Tráfico de carga sólida a granel, 2023-2024 17
Gráfico N° 7: Principales productos de carga sólida a granel, 2023-2024 17
Gráfico N° 8: Tráfico de carga líquida a granel, 2023-2024 18
Gráfico N° 9: Principales productos de carga líquida a granel 2023-2024 18
Gráfico N° 10: Inversiones acumuladas, 2019-2024 22
Gráfico N° 11: Pagos al Estado, 2023-2024 23
Gráfico N° 12: Número de accidentes en el TPM, 2020-2024 24
Gráfico N° 13: Ingresos de actividades ordinarias, 2023 y 2024 25
Gráfico N° 14: Composición de los costos de servicios, 2024 26
Gráfico N° 15: Composición de los gastos operativos, 2024 27
Gráfico N° 16:Evolución de los resultados, 2020- 2024 28
Gráfico N° 17:Composición de activos de la empresa 31
Gráfico N° 18:Evolución de los activos, 2020- 2024 32
Gráfico N° 19:Composición de pasivos de la empresa 33
Gráfico N° 20:Evolución de los pasivos de la empresa, 2020- 2024 34
Gráfico N° 21:Composición del patrimonio de la empresa 34
Gráfico N° 22:Evolución del patrimonio de la empresa, 2020- 2024 35

ILUSTRACIÓN

Ilustración 1: Terminal Portuario de Matarani 7
Ilustración 2: Área de influencia del TPM 9
Ilustración 3: Servicios prestados en el TPM 11

RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe evalúa el desempeño de la Concesión del Terminal Portuario de Matarani (en adelante, TPM) durante el año 2024, presentando la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como: tráfico de carga, tarifas, indicadores operativos (accidentes, niveles de servicios), inversiones, entre otras.

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

El TPM está diseñado para el manejo de carga en contenedores y carga general (metales, granos, fertilizantes, químicos, entre otros). A la firma del Contrato de Concesión se estableció que TISUR debería realizar una inversión de USD 6,7 millones[1] (incluido IGV), distribuida en mejoras obligatorias y eventuales. Asimismo, el Concesionario podrá realizar inversiones en mejoras voluntarias.

En relación con el tráfico, en el año 2024 fueron atendidas 525 naves, un 5,8 % por encima de lo registrado durante el año 2023 (496 naves), distribuyéndose aproximadamente entre un 67,4 % del tipo graneleras y un 17,9 % del tipo cargueras, entre los principales. En su conjunto, el TPM registró un total de 8,2 millones de toneladas de carga movilizada, por encima de los 7,6 millones de toneladas alcanzadas en el año 2023, implicando un incremento del 8,8 %. Cabe mencionar que esta carga se compone, principalmente, de carga sólida a granel (88,6 %), distribuyéndose el resto entre carga fraccionada (7,9 %), carga líquida a granel (2,8 %) y carga en contenedores (0,7 %).

Por la naturaleza de la carga que moviliza el TPM, TISUR tiene como principales clientes a los exportadores de concentrados de minerales. En particular, durante el año 2024 los tres principales clientes de TISUR fueron: Sociedad Cerro Verde S.A.A. con el 23,9 %, Mineras Las Bambas S.A. con el 13,8 % y Seven Seas Perú Mineral S.A.C. con el 6,7 %, registrando una participación conjunta del 44,4 % en la carga movilizada por el terminal.

A la fecha, se han efectuado cinco revisiones tarifarias al Concesionario, las que han permitido el traslado de las variaciones por productividad a los usuarios. En particular, durante 2024 se aprobó el último factor de productividad de 1,83 %, aplicable a los servicios regulados en el TPM como parte de la regulación por precios tope, el que estará en vigencia entre el 17 de agosto de 2024 y el 16 de agosto de 2029. En el 2024, las tarifas máximas promedio, resultantes de la aplicación de la metodología antes descrita, registraron un ajuste del 5,16 % con relación al año 2023. Esta variación se descompone entre el incremento del IPC (inflación del 2,29 %), la caída atribuible al factor de productividad vigente (-1,83 %) y a la apreciación del tipo de cambio (-5,62 %).

En el año 2024 no se ejecutaron inversiones en el TPM, por lo que la inversión acumulada total mantuvo el nivel de USD 290,4 millones, lo cual significó sostener el nivel de avance del 99,63 % con relación a la inversión referencial total (USD 291,5 millones).

De otro lado, durante el año 2024, el pago total realizado por el Concesionario al Estado alcanzó los S/ 45,0 millones en el año 2024, lo que significó una disminución equivalente al 2,4 % respecto al año previo. Em particular, la retribución (que incluye tanto el Canon como la Retribución Especial) registró una disminución del 2,2 %, mientras que el aporte por regulación cayó con una tasa del 4,2 %.

En lo relativo al estado financiero del concesionario, los ingresos por actividades ordinarias percibidos por el concesionario aumentaron 1,1 % entre 2024 y 2023, al pasar de USD 132,0

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

millones a USD 133,2 millones, mientras que los costos por prestación de servicios crecieron en mayor proporción (8,8 %), siendo de USD 49,2 millones en el 2023 frente USD 53,6 millones en el 2024. En lo relativo al desempeño financiero, el análisis nos muestra que, en 2024, hubo una reducción moderada en su capacidad para cubrir obligaciones a corto plazo con activos corrientes, manteniendo niveles similares a los de 2023, en un escenario de exigibilidad. De manera similar, el nivel de solvencia se redujo levemente manteniendo así un nivel bajo de autonomía financiera frente a terceros. Finalmente, los indicadores de rentabilidad de la empresa muestran que se incrementó la eficacia de la empresa tanto en la generación de ganancias respecto a sus activos, como frente al capital invertido en el ejercicio 2023.

I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición accionaria del Concesionario

1. TISUR fue constituida el 16 de junio del año 1999. Esta empresa es subsidiaria de Santa Sofía Puertos S.A., una empresa subsidiaria de Trabajos Marítimos S.A. (TRAMARSA), que posee el 99,99999925 % de su capital social; mientras que Calixto Romero Seminario posee el porcentaje restante.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

2. El Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del TPM fue suscrito el 17 de agosto de 1999 entre el MTC y TISUR. Dicho contrato tiene una vigencia de 30 años, prorrogable hasta por un máximo de 60 años.

Ilustración 1: Terminal Portuario de Matarani

Fuente: Plan de negocios de TISUR, 2018.

<u>Compromisos de inversión</u>

3. 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 año 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.

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

Régimen tarifario

4. 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.

5. Durante los cinco 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 mediante el mecanismo regulatorio conocido como RPI-X[3], para lo cual estimará el factor de productividad (X), que se mantendrá fijo durante los cinco años siguientes.

6. Asimismo, en el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión se señala que en el ajuste anual mediante el RPI-X se debe considerar un RPI corregido por la depreciación o apreciación cambiaria, estimado en base al comportamiento del tipo de cambio. Este ajuste obedece a que las tarifas de TISUR están nominadas en dólares americanos. En este sentido, corresponde aplicar en cada ajuste anual la fórmula siguiente: RPI ajustado por Tipo de Cambio – Factor X.

Pagos al estado

7. De acuerdo con la cláusula 4 del Contrato de Concesión, el Concesionario debe pagar los siguientes conceptos al Estado:

   - Canon como contraprestación al otorgamiento de la Concesión, el cual asciende al 5 % de los ingresos brutos mensuales.

   - Retribución Especial: conforme a lo establecido en la Adenda N° 3, el Concesionario debe pagar mensualmente al Estado, a través del Ositrán, una Retribución equivalente al 9,85 % de los Ingresos Brutos del mes inmediatamente anterior generados por la explotación del “Proyecto Amarradero F”, comenzando el mes calendario siguiente al del inicio de operación comercial.

   - Aporte por regulación a Ositrán, el cual asciende al 1 % del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación.

I.3. Área de influencia

8. El TPM se encuentra ubicado en el distrito de Islay, provincia del mismo nombre, en el extremo sur del Perú, a una distancia de 120 kilómetros de la ciudad de Arequipa. Así, la zona de influencia directa del terminal portuario es la Provincia de Islay, ubicada en la región de Arequipa.

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

[3] El RPI es el factor que recoge el incremento de los costos de la economía, para lo cual debe considerarse la inflación doméstica. En este caso, se empleará como estimador la variación promedio de los Índices de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana (IPC) en soles publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) cuando menos para los últimos cinco años, cuyo último registro corresponda al 31 de diciembre del año anterior. El X es el factor de productividad.

10. Gracias a su ubicación y a la entrada en operación del Amarradero F, el TPM se ha convertido en la puerta de salida de los minerales de cobre producidos en los Proyectos Mineros Las Bambas, Constancia, Antapaccay y Cerro Verde.

Ilustración 2: Área de influencia del TPM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

I.4. Principales activos de la Concesión

- **Infraestructura**

11. Para la atención a las naves durante los 365 días del año, TISUR cuenta con un muelle marginal de 583 metros de largo, 10 metros de calado y tres amarraderos, lo que permite la atención de naves de hasta 245 metros de eslora, pudiendo atenderse simultáneamente hasta 3 naves. Asimismo, para mitigar el efecto de los oleajes, el terminal cuanta con una rada interior formada por dos rompeolas de 650 metros y 145 metros. En el amarradero A se atienden los embarques de contenedores, carga fraccionada y líquidos; en el amarradero B se atiende la carga general, gráneles limpios y fertilizantes; y en el amarradero C se atienden los embarques de minerales, clinker y fertilizantes.

12. Asimismo, desde febrero de 2016, se cuenta con un muelle especializado en el embarque de mineral con 280 metros de largo y 18 metros de calado ("Amarradero F"). Esta infraestructura es capaz de recibir naves tipo Handysize y Handymax. Este muelle tiene un sistema de amarre mixto constituido por cuatro boyas (2 en proa y 2 en popa) y un sistema de vitas en muelle.[4]

[4] http://www.tisur.com.pe/sites/default/files/escritorio/reporte_de_sostenibilidad_2015-2016.pdf

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

Cuadro N° 1: Infraestructura principal del Concesionario

	Servicios	Infraestructura
A la nave	**Amarre y desamarre**	- Rada interior: Muelle longitudinal de 583 metros de largo y 10 metros de calado, con capacidad de recibir naves de 245 metros de eslora. - Rada exterior: Muelle de 280 metros. de largo y 18 metros de calado especializado en embarque de mineral, capaz de recibir naves tipo Handysize y Handymax.
	Servicios diversos	- Talleres completamente equipados para brindar el servicio de maestranza.
A la carga	**Minerales**	- Dos fajas tubulares herméticas con régimen (capacidad de 1 500 y 2 000 toneladas/hora) - Edificio de recepción con régimen de descarga nominal (capacidad de 500 toneladas/hora) - 5 almacenes con capacidad estática de 420 000 toneladas
	Graneles sólidos	- 1 faja transportadora subterránea - Almacenes cerrados de 125,00 toneladas estática - 59 silos para granos con capacidad estática de 75 000 toneladas de almacenamiento - 02 tolvas de recepción desde camiones.
	Graneles líquidos	- 5 tanques con capacidad de 9 900 m^3 para almacenamiento
	Carga rodante	- Muelle roll on/roll off de 36 metros de largo, 24 metros de ancho y 8,5 metros. de calado
A los Contenedores		- El Terminal de Contenedores tiene un área de 22 100 m^2 distribuidos en: (i) Depósito de Llenos: Con un área de 14 264.89 m^2 y capacidad de 1 648 TEUs para la atención de contenedores secos y refrigerados. (ii) Depósito de Vacíos: Con un área de 7 847,32 m^2 y capacidad de 980 TEUs. (iii) Zona de Mantenimiento de Contenedores: Zona especializada para el lavado de contenedores y reparación de vacíos.

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

- **Equipamiento**

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

- Grúa Gottwald modelo HMK 280 (Capacidad de descarga de 63 toneladas).
- Grúa Liebher LHM 400 (Capacidad Máxima de 100 toneladas).
- Grúa móvil con un clamshell de 21 m^3, lo que permite descargas de 300 tonelada/hora adicionales de cereales, logrando descargar 7 200 toneladas al día.
- 4 grúas portacontenedores en el depósito de minerales (en calidad de leasing)
- Grúa Móvil Terex 50 toneladas.
- 6 camiones para el transporte de carga (“Truck movil”).
- 3 camiones Volquetes.
- 2 torres neumáticas absorbentes totalmente automatizadas (Torre Vigan- 400 Tm/h y Torre Bulher- 200 Tm/h), empleadas para la descarga de cereales.
- Sistema de fajas transportadoras de 680 metros de longitud.

- 5 balanzas camioneras, una balanza ferrocarrilera, balanzas para la recepción y despacho de granos (como parte de la infraestructura de silos), y una balanza de pesaje continuo en cada faja principal transportadora de minerales.
- Barredoras industriales.
- Lanchas para apoyo y equipos de seguridad (faros, boyas, luces, entre otros).

I.5. Modificaciones al Contrato de Concesión

15. A diciembre del año 2020, el Contrato de Concesión tiene cuatro adendas firmadas, las cuales se detallan a continuación:

- **Adenda N° 1:** se firmó el 25 de julio del año 2001, la cual modificó la propuesta técnica del Contrato (Anexo D). Asimismo, se modificaron los formatos relacionados a las mejoras obligatorias (Formato 5.5.1 Anexo 5.5 A y Anexo 5.5.2 A) y mejoras eventuales (Formato 5.5.5 Anexo 5.5 BII y Anexo 5.5.6 BII).

- **Adenda N° 2**: se firmó el 24 de julio del año 2006, y 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.

- **Adenda N° 3**: se firmó el 28 de octubre del año 2013, y tuvo como finalidad incorporar a la Concesión el área acuática adyacente al área de reserva y la retribución especial derivada de la inclusión de dicha área en el contrato de concesión.

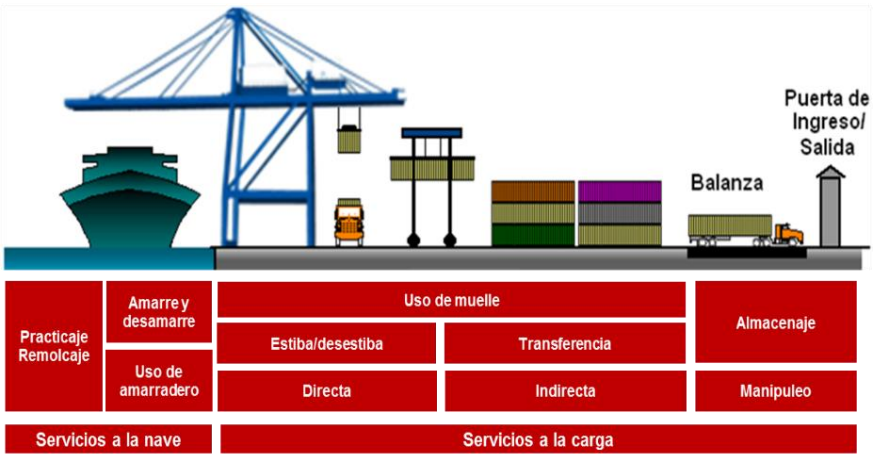
- **Adenda N° 4:** se firmó el 28 de setiembre del año 2016, y tuvo como objeto modificar la Cláusula XIII del contrato de fideicomiso irrevocable contenido en el Anexo E del Contrato de Concesión, modificando el honorario fiduciario de tal manera que éste refleje el valor del mercado.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

II.1. Servicios con tarifa o precio

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

Ilustración 3: Servicios prestados en el TPM



17. Asimismo, los servicios portuarios pueden ser clasificados como regulados y no regulados. Los servicios regulados están asociados a una tarifa máxima[5]; mientras que los no regulados son aquellos que se brindan bajo un escenario de competencia o aquellos en los que no se ha fijado una tarifa. A continuación, se listan algunos de los servicios:

a) Servicios regulados:

- Amarre y desamarre
- Uso de amarradero
- Uso de muelle de carga fraccionada
- Uso de muelle de carga rodante
- Uso de muelle de carga líquida a granel
- Uso de muelle de carga sólida a granel

b) Servicios no regulados:

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

II.2. Servicios sujetos al régimen de acceso

18. A diferencia de otros terminales portuarios concesionados, el TPM no presenta exclusividad contractual sobre los servicios de estiba y desestiba que se van a realizar dentro del terminal. Por tanto, se pueden brindar por terceras empresas o por el propio Concesionario. Asimismo, según el Reglamento de Acceso (en adelante, REA)[6] del Concesionario, el servicio de estiba y desestiba no presenta restricciones de disponibilidad de uso de facilidades esenciales y no es necesaria la firma de un Contrato de Acceso para su operación.

19. De igual manera, el acceso para la prestación del servicio de abastecimiento de combustible, según el REA, no presenta restricciones de disponibilidad de uso de facilidades esenciales, no siendo necesaria la firma de un Contrato de Acceso para su operación.

20. En contraste con los servicios esenciales anteriores, los servicios de practicaje y remolcaje, a pesar de tampoco presentar un problema de disponibilidad de la facilidad esencial, tienen que contar con un Contrato de Acceso para poder brindar el servicio esencial.

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

III.1. Principales clientes

21. Los servicios que presta el Concesionario están dirigidos a dos tipos de usuarios de la infraestructura portuaria: líneas navieras y consignatario de la carga, por lo que los principales usuarios están relacionados con ambos tipos. En particular, como se desprende de la información de tráfico presentada a continuación, el terminal se caracteriza por presentar tráfico de carga sólida a granel, por lo que las líneas navieras que recalan en dicho terminal son contratadas bajo la modalidad de *tramp*, bajo la cual los consignatarios de la carga presentarían cierto grado de decisión sobre a qué línea naviera contratar o sobre que terminal realizar el embarque de su mercancía. En tal sentido, los principales clientes estarían dentro de los consignatarios de la carga.

---

[5] Prestados exclusivamente por el Concesionario.
[6] Reglamento de acceso. Disponible en: https://www.tisur.com.pe/sites/default/files/escritorio/documentacion/reglamento_de_acceso.pdf

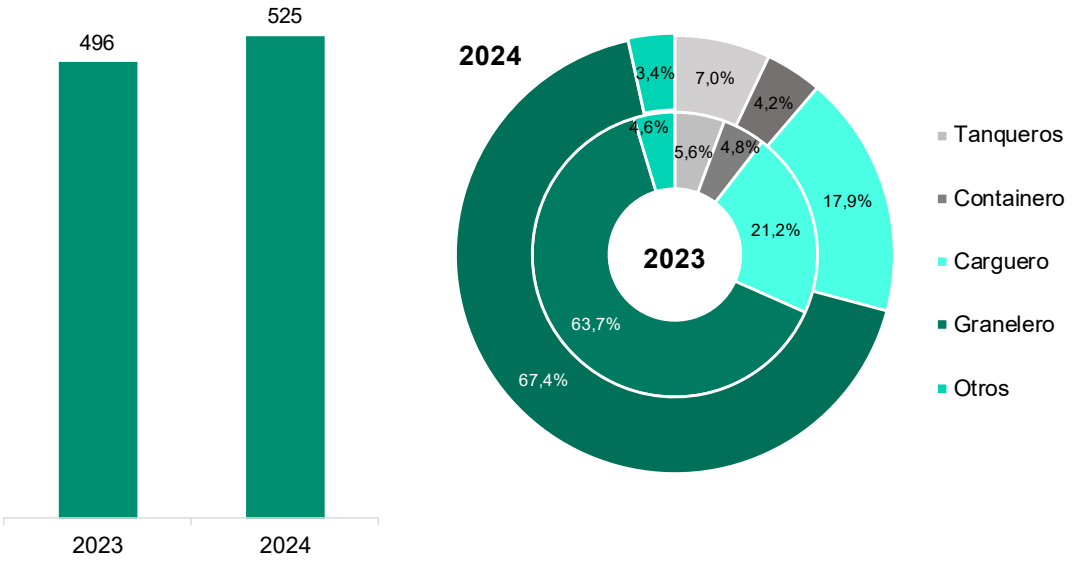
22. En particular, durante el año 2024 los tres principales clientes de TISUR fueron: Sociedad Cerro Verde S.A.A. con el 23,9 %, Mineras Las Bambas S.A. con el 13,8 % y Seven Seas Perú Mineral S.A.C. con el 6,7 %, registrando una participación conjunta de aproximadamente el 44,4 % en la carga movilizada por el terminal. Es importante mencionar que dos de las tres empresas también fueron los principales clientes durante el año 2023, cuando su participación agregada alcanzó el 55,5 % de la carga movilizada.

III.2. Servicios en función a la nave

23. Los servicios en función a la nave se relacionan a aquellas provistas a las líneas navieras, por lo que la cantidad demandada de tales servicios está directamente asociada al número de naves atendidas en el TPM. A continuación, se describe el tráfico de naves que recalan en dicho terminal.

24. En el año 2024 fueron atendidas 525 naves, un 5,8 % por encima de lo registrado durante el año 2023 (496 naves), distribuyéndose aproximadamente entre un 67,4 % del tipo graneleras y un 17,9 % del tipo cargueras, entre los principales. Las naves graneleras fueron históricamente importantes en el terminal, importancia relativa incrementada a partir del inicio de la explotación del Amarradero F en el 2016.

Gráfico N° 1: Tráfico de naves, 2023-2024 (en unidades)



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

III.3. Tráfico de carga

25. En esta sección se hace una descripción del comportamiento en el tráfico de carga en el TPM durante el año 2024, empleando la información contenida en los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán[7].

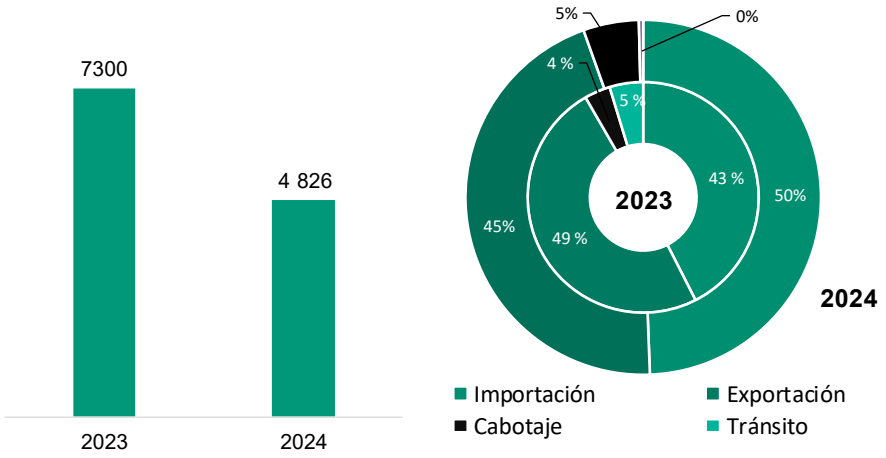
[7] El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadistica@ositran.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

26. Durante el año 2024, el TPM registró un total de 8,2 millones de toneladas de carga movilizada, por encima de los 7,6 millones de toneladas alcanzadas en el año 2023, implicando un aumento del 8,8 %. Esta carga se compone principalmente de carga sólida a granel (88,6 %), distribuyéndose el resto entre carga fraccionada (7,9 %), carga líquida a granel (2,8 %), y carga en contenedores (0,7 %). Con relación a la carga rodante, como en el 2023, durante el año 2024 no se movilizó este tipo de carga.

a) Carga de contenedores

27. En lo relativo al tráfico de contenedores, se movilizaron 4826 TEU, siendo esta cifra menor en 33,9 % respecto a lo alcanzado en el año anterior, cuando se registraron 7300 TEU. Esta caída se explica por la variación negativa de los dos regímenes más importantes en el TPM, importación y exportación, que disminuyeron en 23,2 % (-720 TEU) y 39,3 % (- 1410 TEU), respectivamente, con relación al año 2023.

Gráfico N° 2: Tráfico de contenedores, 2023-2024 (en TEU)

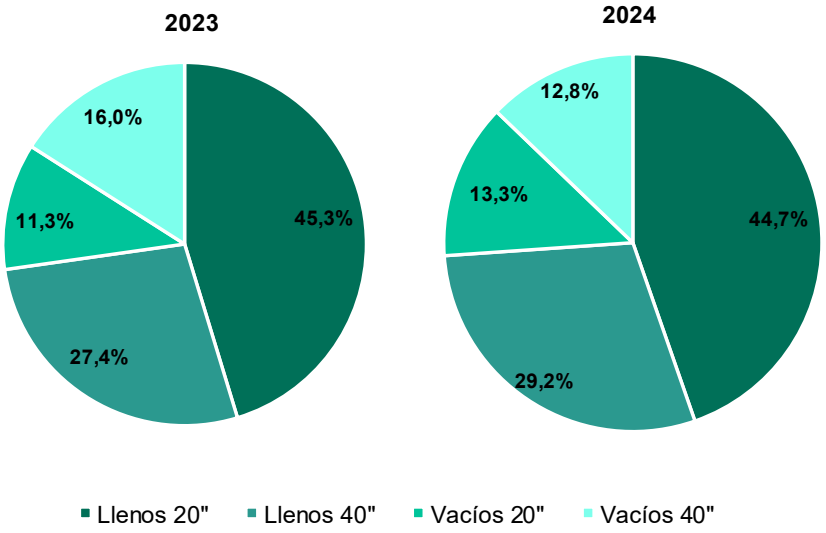


Fuente: TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

28. Respecto al tráfico de contenedores según tamaño, los contenedores de 20 pies tuvieron la mayor participación, representando el 58,0 % del total. De este porcentaje, los contenedores llenos de 20 pies constituyeron el 44,7 %. En total, se movilizaron 1970 contenedores de 20 pies en 2024, lo que representa una disminución del 31,6 % respecto al año anterior. Por otro lado, el movimiento de contenedores de 40 pies también registró una caída del 35,4 %, pasando de 2210 unidades en 2023 a 1428 en 2024.

29. Finalmente, los principales usuarios que movilizaron sus productos a través de contenedores en el TPM son Sucden Perú S.A., Novopan Perú S.A.C. y Anglo American Marketing Perú S.A., representando en conjunto el 42,3 % durante el 2024.

Gráfico N° 3: Tráfico de contenedores por tipo, 2023-2024
(En contenedores)



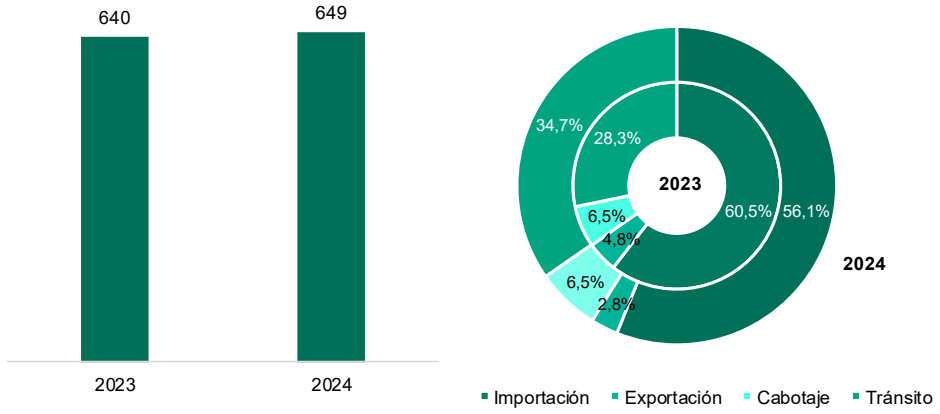
Fuente: TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Carga fraccionada

30. El tráfico de carga fraccionada en el TPM registró un crecimiento del 1,5 % durante el año 2024 (equivalente a 9648 TM más). Aunque se mantuvo la tendencia de crecimiento del año anterior, este incremento fue menor. Este resultado se explica principalmente por el aumento del tráfico en los regímenes de tránsito, que creció un 24,5 % (44 243 TM), y de cabotaje, que aumentó un 1,1 % (443 TM). Sin embargo, estos incrementos fueron parcialmente contrarrestados por la disminución del 5,8 % en la carga bajo el régimen de importación (equivalente a 22 329 TM menos) y la caída del 41,5 % en el régimen de exportación (12 709 TM menos) en comparación con 2023.

31. En lo referido a la distribución del tráfico por régimen, en 2024 la importación continuó siendo el régimen con mayor participación (56,1 % de la carga fraccionada movilizada). En segundo lugar, con una participación del 34,7 % se presenta el régimen de tránsito. En tercer y cuarto lugar se ubican los regímenes de cabotaje y exportación, movilizando el 6,5 % y 2,8 % de la carga fraccionada, respectivamente.

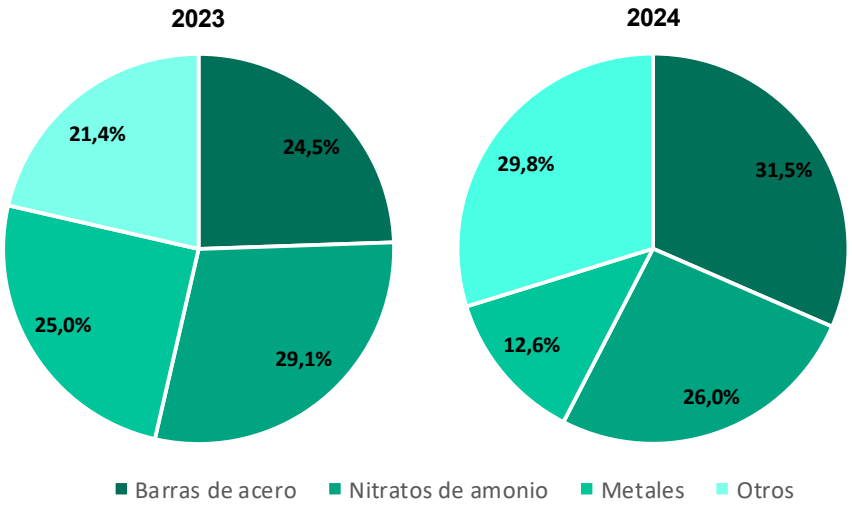
Gráfico N° 4: Tráfico de carga fraccionada, 2023-2024
(En TM)



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

32. En cuanto a los productos más movilizados durante el año 2024 como carga fraccionada en el TPM, podemos destacar las barras de acero (31,5 %), el nitrato de amonio (26,0 %) y metales (12,6 %) sumando el 70,2 % del tráfico de este tipo de carga.

Gráfico N° 5: Principales productos de la carga fraccionada, 2023-2024



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

33. Finalmente, entre las principales empresas que movilizaron mercancías bajo el régimen de carga fraccionada tenemos a Orica Mining Services Perú S.A., Moly-Cop Adesur S.A., e Importadora Campero S.R., con el 19,6 %, 12,0 % y 7,4 %, respectivamente.

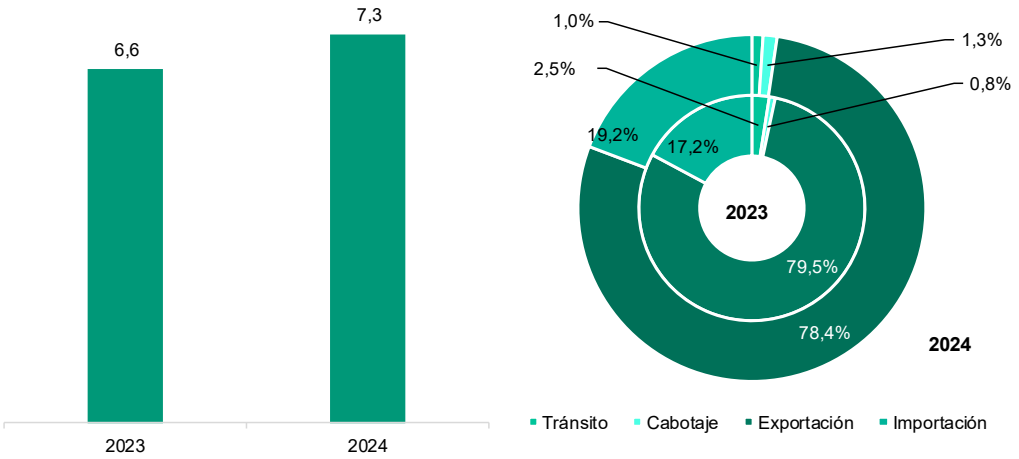
c) Carga sólida a granel

34. En lo relativo a la carga sólida a granel, el terminal movilizó 7,3 millones de toneladas en el año 2024, mostrando un incremento del 9,9 % respecto al año 2023 (6,6 millones de toneladas). Este tipo de carga se concentra usualmente en los regímenes de exportación e importación, alcanzando en el 2024 una participación del 97,7 %. En particular, las exportaciones mostraron una participación de 78,4 %, un 1,1 % por debajo de lo alcanzado en el 2023, mientras que las importaciones tuvieron una participación del 19,2 %, aumentando en 2,1 % con relación al año 2023.

35. Los principales productos movilizados en el TPM fueron el concentrado de cobre, con un 55,8 % en el 2024, equivalente a 4,06 millones de toneladas, casi exclusivamente a través del régimen de exportación. En particular, el 71,1 % del volumen exportado del año 2024 correspondió al concentrado de cobre, con las siguientes empresas como principales exportadoras de dicho producto: Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A., Compañía Minera Las Bambas S.A.A.[8] y Compañía Minera Antapaccay S.A.A.[9], con una participación de 40,1 %, 25,6 % y 9,1 %, respectivamente. En el año 2024, el maíz continuó como en los últimos años, como el segundo producto más movilizado considerando todos los regímenes, con una participación de 6,1 % (equivalente a 445 995 toneladas).

[8] Parte del Grupo MMG.
Ver: http://www.lasbambas.com/acerca-de-las-bambas/consorcio/acerca-del-consorcio.html.
[9] Parte del Grupo Glencore.
Ver: http://www.glencoreperu.pe/ES/QuienesSomos/Paginas/Divisi%C3%B3nSurdelPer%C3%BA.aspx.

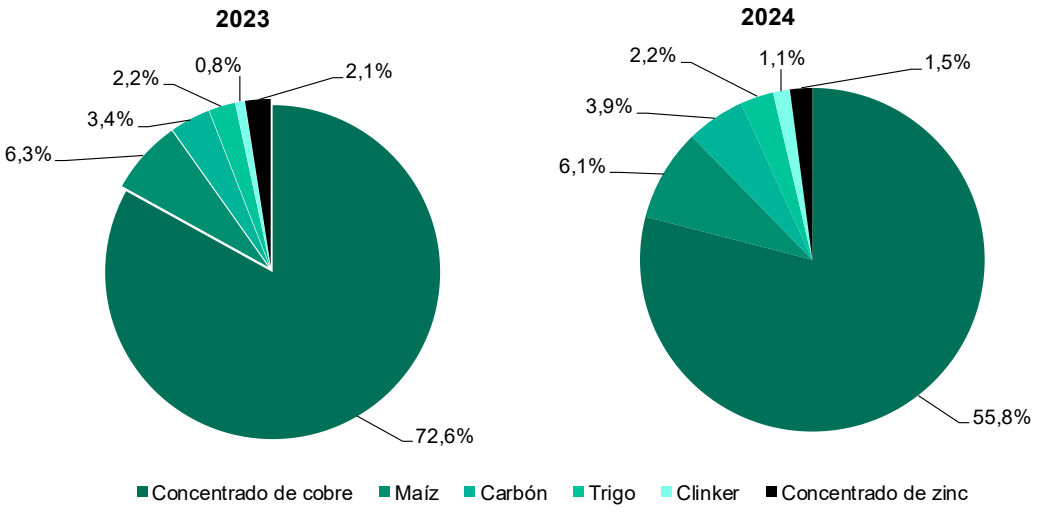
Gráfico N° 6: Tráfico de carga sólida a granel, 2023-2024
En millones de toneladas)



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

36. En lo referente a la carga sólida a granel importada, en el año 2024 se movilizaron principalmente cuatro productos: maíz, carbón, trigo y clinker, con participaciones del 31,9 %, 15,7 %, 10,9 % y 5,8 %, respectivamente. Las principales importadoras maíz fueron Corporación Rico S.A.C (47,5 %), Seaboard Overseas Perú S.A (15,3 %) y Granja Rinconada del Perú S.A. (11,3 %). En cuanto a las importaciones de carbón, Yura S.A. participó con 70,5 % de la carga, seguida de Cal&Cemento Sur S.A., con 15,0 %.

Gráfico N° 7: Principales productos de carga sólida a granel, 2023-2024

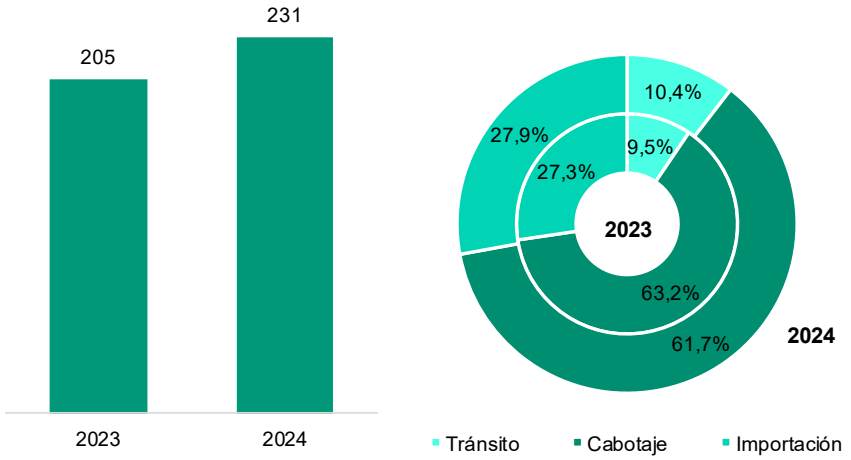


Fuente: TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

d) Carga líquida a granel

37. El tráfico de carga líquida a granel movilizada en el TPM mostró un aumento del 12,5 % durante el año 2024, al pasar de 205 445 toneladas en el año 2023 a 231 028 toneladas en el año 2024. Este tipo de carga es principalmente movilizado en dos regímenes; cabotaje, que registró una participación del 61,7 % en 2024, e importación, alcanzando un 27,9 %.

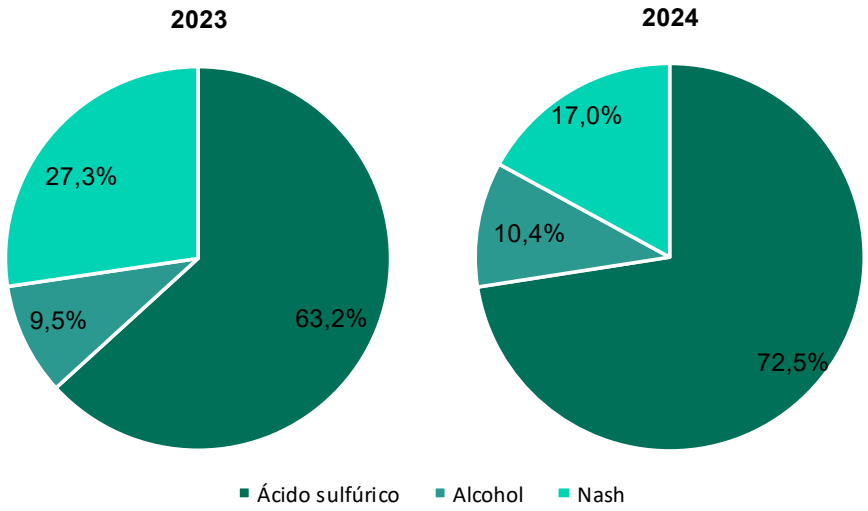
Gráfico N° 8: Tráfico de carga líquida a granel, 2023-2024 (En miles de toneladas)



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

38. En cuanto a la distribución de la carga por producto, durante el año 2024, encontramos que destacan el ácido sulfúrico, nash y alcohol, con participaciones de 72,5 %, 17,0 % y 10,4 %, respectivamente. En lo relativo al ácido sulfúrico, este se movilizó a través del régimen de cabotaje, siendo adquirido por la Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A. en su totalidad.

Gráfico N° 9: Principales productos de carga líquida a granel 2023-2024



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

39. En cuanto al nash[10], este producto se movilizó únicamente mediante el régimen de importación, siendo los únicos clientes la Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A., Southern Peru Copper Corporation Sucursal del Perú, y Hudbay Perú S.A.C, con participaciones del 65,0 %, 33,7 % y 1,3 % del total de nash importado. Finalmente, en cuanto al alcohol, este producto se movilizó a través del régimen de tránsito, cuyo origen fue Bolivia, siendo los únicos clientes Sucden Geneva S.A. y Silcompa S.P.A con participaciones del 58,8%, y 41,2 %, respectivamente.

e) Carga rodante

40. Durante el año 2024, como en los últimos dos años, el TPM no realizó movimientos de carga rodante. Cabe indicar que el año 2020 el terminal movilizó 6,47 toneladas mientras que en el año 2019 se movilizaron 595,88 toneladas, lo que sugiere una tendencia decreciente en el transporte de este tipo de carga en los últimos años, aunque cabe recordar que luego de que se diera cumplimiento a la Ley N° 29303[11] en el año 2012, las importaciones de este tipo de carga han sido poco significativas y se han realizado de manera esporádica.

IV. TARIFAS Y PRECIOS

IV.1. Tarifas

41. El Contrato de Concesión define el concepto de tarifa como el pago que recibirá el concesionario del cliente del TPM por la prestación de un servicio. Así, el Concesionario podrá aplicar para los servicios que presta bajo este régimen, niveles tarifarios por debajo de las tarifas máximas establecidas en el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión.

42. La Adenda N° 2 del Contrato de Concesión estableció que, en el caso de revisión de tarifas máximas, se aplicará el mecanismo regulatorio denominado RPI-X (inflación menos factor X), cuya metodología y reglas se establecen en el Anexo 6.1 (añadido por dicha Adenda) y en las disposiciones contenidas en el Reglamento de Taridas del Ositrán (RETA). A la fecha, se han efectuado cuatro revisiones tarifarias al Concesionario, las que han permitido el traslado de las variaciones por productividad a los usuarios.

43. Hasta diciembre de 2024, Ositrán ha calculado 4 factores de productividad, los cuales se detallan en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 2: Factores de productividad aprobados por Ositrán para el TPM

Factor de Productividad	Vigencia	Aprobado mediante la Resolución
4,16%	17/08/2004 al 16/08/2009	N° 030-2004-CD-OSITRAN
6,93%	17/08/2009 al 16/08/2014	N° 029-2009-CD-OSITRAN
0,56%	17/08/2014 al 16/08/2019	N° 035-2014-CD-OSITRAN
0,05%	17/08/2019 al 16/08/2024	N° 030-2019-CD-OSITRAN
1,83%	17/08/2024 al 16/08/2029	N° 053-2024-PD-OSITRAN

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

44. Las tarifas máximas promedio, resultantes de la aplicación de la metodología antes descrita, registraron un ajuste del 5,16 % con relación al año 2023. Este cambio se

[10] Sulfhidrato de sodio (NaSH) es un reactivo empleado en la minería (visto en https://www.fosfoquim.cl/index.php?op=detalle-productos&lang=esp&id=1#:~:text=Es%20el%20reactivo%20que%20reviste,gran%20dependencia%20del%20mercado%20externo.)

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

descompone entre el incremento del IPC (inflación del 2,29 %), la caída atribuible al factor de productividad vigente (-1,83 %) y la apreciación del tipo de cambio (-5,62 %).

45. En particular, las tarifas que mostraron las disminuciones más significativos en 2024 respecto del año 2023 pertenecen a los Servicios a la Nave: Amarre y desamarre (- 10,9 %) y Servicios a la carga: Concentrados – régimen de embarque menor a 1000 toneladas/hora (-21,8 %).

Cuadro N° 3: Tarifario de servicios regulados, 2023-2024 (En USD, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	2023*	2024**	Var % 2024/2023
1. Servicio a la Nave				
Amarre y desamarre	Por cada maniobra	178,65	159,14	-10,9%
Uso o alquiler de amarradero	Metro de eslora x hora	0,64	0,61	-4,7%
2. Servicios a la Carga: uso de muelle				
Carga fraccionada	Por tonelada	3,66	3,57	-2,5%
Carga rodante	Por tonelada	6,25	6,25	0,0%
Carga granel sólida	Por tonelada	2,70	2,50	-7,4%
Concentrados				
-Régimen de embarque mayor a 1 000 toneladas/hora	Por tonelada	2,10	2,00	-4,8%
-Régimen de embarque menor a 1 000 toneladas/hora	Por tonelada	2,20	1,72	-21,8%
Cereales				
-Régimen de descarga mayor a 400 toneladas/hora	Por tonelada	4,00	3,85	-3,8%
-Régimen de descarga menor a 400 toneladas/hora	Por tonelada	3,45	3,30	-4,3%
Carga granel líquida	Por tonelada	1,50	1,50	0,0%
3. Servicios a la Carga: almacenaje				
Carga granel sólida-cereales (Silos)				
-Periodo: Del día 01 al día 10	Por tonelada/día	0,00	0,00	0,0%
-Periodo: Del día 11 al día 20	Por tonelada/día	0,12	0,12	0,0%
4. Servicios Estándar para pasajeros				
Embarque o Descarga de Pasajeros	Por pasajero	6,47	6,13	-5,3%

*Tarifas vigentes a partir del 17 de agosto del 2022 al 16 de agosto de 2023.
** Tarifas vigentes a partir del 17 de agosto del 2023 al 16 de agosto de 2024.
Fuente: TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.2. Precios

46. Durante el año 2024, algunos de los precios de los servicios no regulados variaron respecto a los registrados el año anterior. A manera de ejemplo, el Cuadro N° 4 muestra el precio de un grupo de servicios de transferencia y manipuleo no regulados.[12]

[12] Para una descripción completa del conjunto de servicios, y respectivos precios, visitar: https://www.tisur.com.pe/es/tarifario

Cuadro N° 4: Precios de servicios no regulados, 2023-2024 (En USD, sin IGV)				
Servicios	**Unidad**	**2023**	**2024**	**Var % 2024/2023**
CARGA DE IMPORTACIÓN / EXPORTACIÓN / CABOTAJE / TRANSBORDO				
Servicio a la carga: Transferencia				
Carga sólida a granel	Tonelada	2,20	1,90	-13,64%
Carga sólida a granel - minerales	Tonelada	4,00	4,00	0,00%
Carga fraccionada	Tonelada	3,80	3,80	0,00%
Carga Fraccionada IMO/IQBF	Tonelada	4,00	4,00	0,00%
Carga de proyecto	Viaje	100,00	100,00	0,00%
Carga rodante	Unidad	25,00	25,00	0,00%
Servicio a la carga: Manipuleo				
Carga sólida a granel - minerales - recepción	Tonelada	5,80	5,80	0,00%
Carga sólida a granel - minerales - embarque	Tonelada	5,50	5,50	0,00%
Carga sólida a granel - minerales - despacho	Tonelada	5,50	5,50	0,00%
Carga sólida a granel - recepción	Tonelada	1,45	1,45	0,00%
Carga sólida a granel - despacho	Tonelada	1,45	1,45	0,00%
Carga sólida a granel en muelle	Tonelada	1,50	1,50	0,00%
Carga sólida a granel IMO/IQF - recepción	Tonelada	2,50	2,50	0,00%
Carga sólida a granel IMO/IQF - despacho	Tonelada	4,35	4,35	0,00%
Carga sólida a granel IMO/IQF - en muelle	Tonelada	2,60	2,60	0,00%
Carga fraccionada				
Sacos / Mercadería general - recepción	Tonelada	3,10	3,10	0,00%
Sacos / Mercadería general - despacho	Tonelada	3,10	3,10	0,00%
Sacas / Paletas, Atados - recepción	Tonelada	2,25	2,25	0,00%
Sacas / Paletas, Atados - despacho	Tonelada	2,25	2,25	0,00%
Carga frágil - recepción	Tonelada	6,00	6,00	0,00%
Carga frágil - despacho	Tonelada	6,00	6,00	0,00%
Bultos sobredimensionados				
Hasta 20 TM	Unidad	2400,00	2400,00	0,00%
Hasta 45 TM	Unidad	5400,00	5400,00	0,00%
Hasta 75 TM	Unidad	10000,00	10000,00	0,00%
Mayor a 75 TM	Unidad	15000,00	15000,00	0,00%
Manipuleo bultos A (Stacker)	Tonelada	80,00	80,00	0,00%
Manipuleo bultos B (Elevadora)	Tonelada	40,00	40,00	0,00%
En muelle		2,0	2,0	0,00%
Carga rodante	Unidad	20,00	20,00	0,00%

Fuente: TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

47. Como se aprecia, los precios se han mantenido estables entre el 2023 y 2024 para los grupos de servicios, a excepción del precio de Servicio a la Carga: Transferencia – Carga sólida a granel, el cual disminuyó en 13,64 %.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

48. La inversión comprometida inicialmente por el Concesionario fue de USD 6,7 millones, monto que comprendía la ejecución en obras de mejoras obligatorias y eventuales. Asimismo, la empresa se comprometió a realizar inversiones eventuales por USD 9,5 millones, siempre que se alcancen determinados niveles de demanda (*triggers*), las cuales están establecidas en el Contrato de Concesión. Posteriormente, a través de la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión se estableció el tratamiento que se le daría a las nuevas inversiones no previstas en dicho contrato, con el fin de viabilizar la inversión en obras de mejoras voluntarias.

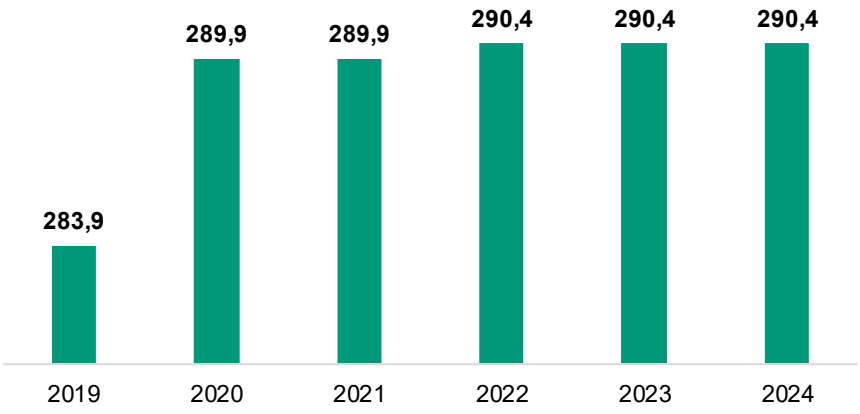
49. Respecto a las mejoras obligatorias a ejecutar durante los cinco primeros años de Concesión, el compromiso inicial fue de USD 5,7 millones. Al finalizar este periodo[13], el Concesionario alcanzó un nivel de inversión de USD 6,7 millones, cifra superior en 18,9 % a lo establecido inicialmente. Esta inversión fue destinada a la ejecución de las siguientes obras: reforzamiento del rompeolas, habilitación de áreas de almacenamiento, ampliación del sistema de descarga de granos y mejoramiento del sistema de carga de minerales.

50. Adicionalmente, TISUR ha ejecutado mejoras voluntarias por un monto estimado de USD 30,60 millones en el periodo 2005 – 2014. No obstante, dicho monto no incluye la inversión correspondiente a la mejora voluntaria denominada "Sistema de recepción, almacenamiento y embarque de minerales en la Bahía Islay - Amarradero F" (Bahía Islay Amarradero F), obra que se inició el 17 de marzo de 2014 y que fue recibida por la Autoridad Portuaria Nacional (APN) el 21 de febrero de 2017.

51. El proyecto "Amarradero F" consistió en la construcción, instalación y puesta en funcionamiento de un nuevo sistema de recepción, almacenamiento y embarque de minerales en la ampliación del Terminal Portuario de Matarani, que ha permitido incrementar la capacidad de embarque de 1,5 a 5,5 millones de toneladas métricas húmedas (TMH) de minerales, abasteciendo la mayor producción de las empresas mineras ubicadas en la zona de influencia del terminal. La inversión total reconocida para el desarrollo de dicha obra ascendió a USD 210,4 millones (incluido IGV), los cuales se distribuyeron de la siguiente forma: (i) Proyecto principal (USD 186,1 millones); (ii) Almacén Antapaccay – Etapa I (USD 7,9 millones); (iii) Almacén Antapaccay – Etapa II (USD 12,1 millones); (iv) Recepción Las Bambas (USD 4,3 millones); y (v) Oficinas ferrovías (USD 0,7 millones).

52. En el año 2024 no se ejecutaron inversiones en el TPM, por lo que la inversión acumulada total mantuvo el nivel de USD 290,4 millones, lo cual significó sostener el nivel de avance del 99,63 % con relación a la inversión referencial total (USD 291,5 millones).

Gráfico N° 10: Inversiones acumuladas, 2019-2024 (Millones de dólares)



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

53. Conforme a lo establecido en el Anexo N° 5 del Contrato de Concesión, las mejoras eventuales del periodo remanente se deberán ejecutar dependiendo de la magnitud de tráfico de carga y de la eficiencia del puerto. Así, en caso se alcance una ocupación del amarradero de 60 %, se activará la ejecución de obras relacionadas con la segunda ampliación del sistema descarga de graneles, ampliación del frente de atraque, optimización de los sistemas de transferencia de carga general y contenedores y segundo

[13] Las obras de mejoras obligatorias culminaron en agosto de 2004.

mejoramiento del sistema de embarque de concentrado de mineral, las cuales tienen un valor referencial de USD 8,7 millones.

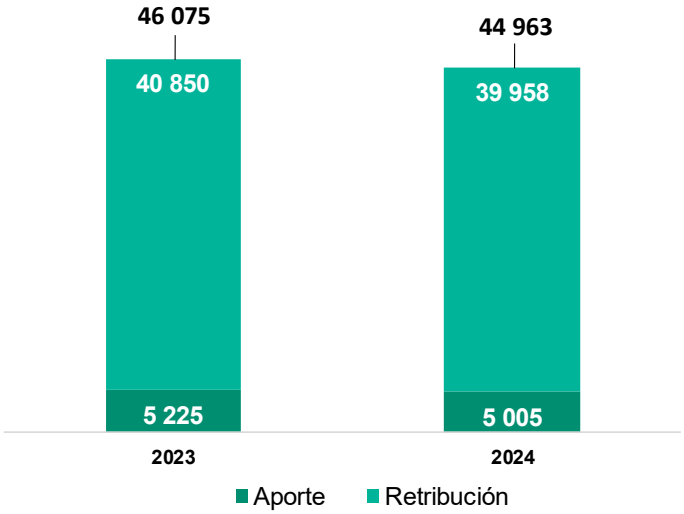
V.2. Pagos al Estado

54. Según lo establecido en la cláusula 1.9 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la Ositrán, un Canon como contraprestación por el otorgamiento del TPM. El pago por este concepto 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 %).

55. Por su parte, conforme a la cláusula 4.3 del Contrato de Concesión, TISUR está obligado a pagar a Ositrán 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. Asimismo, conforme a lo establecido en la tercera adenda al Contrato de Concesión, de fecha 28 de octubre de 2013, el Concesionario deberá pagar al Estado Peruano una retribución especial equivalente al 9,85 % de los ingresos brutos generados por la explotación del proyecto Amarradero F. Dicho pago deberá efectuarse a partir del mes siguiente al inicio de la operación comercial y terminará el mes siguiente al final de la vigencia de la Concesión.

56. El pago total realizado por el Concesionario al Estado alcanzó los S/ 45,0 millones en el año 2024, lo que significó una disminución equivalente al 2,4 % respecto al año previo. En particular, el 88,7 % de dicho pago se explica por la retribución (que incluye tanto el Canon como la Retribución Especial) durante el 2024, que registró una disminución del 2,2 % en dicho año, mientras que el aporte por regulación cayó con una tasa del 4,2 %.

Gráfico N° 11: Pagos al Estado, 2023-2024 (Miles de soles)



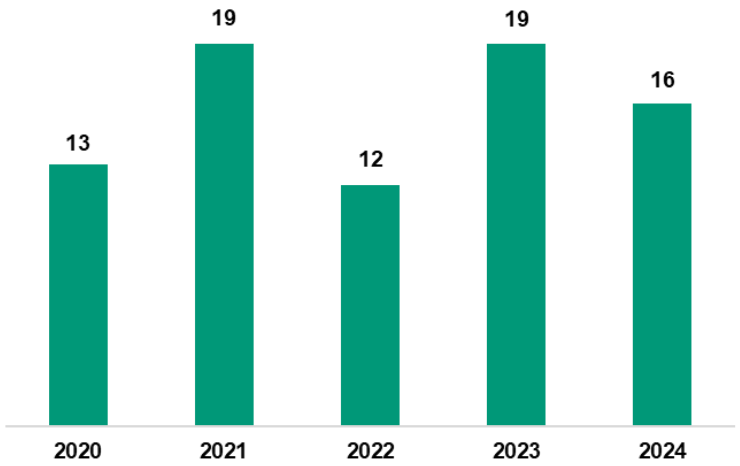
Fuente: Jefatura de Tesorería del Ositrán
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Accidentes

57. En lo concerniente al número y tipo de accidentes, durante el año 2024, el TPM registró dieciséis (16) accidentes, significando una disminución de 15,8 % respecto a lo registrado en el año 2023 (19 accidentes). Se registró un (1) accidente con fatalidad y los restantes se clasificaron como accidentes dentro del tipo B, es decir, accidentes con daños materiales y herido. En particular, las lesiones principales fueron las de contusiones y traumatismos de diverso tipo.

Gráfico N° 12: Número de accidentes en el TPM, 2020-2024



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

VI.2. Reclamos, sanciones y penalidades

58. Durante el año 2024, no se registraron reclamos ni se le aplicaron sanciones administrativas ni penalidades a la concesión.

VII. ESTADOS FINANCIEROS

VII.1. Estado de Resultados Integrales

59. El Estado de Resultados Integrales resume las operaciones de la concesión, considerando los ingresos, costos y gastos realizados, para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores, esta concesión tiene la característica de ser autofinanciada. Los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de actividades ordinarias que éste realiza en el puerto, siendo el riesgo comercial asumido por la empresa.

60. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados, para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral:

Cuadro N° 5:
Ingresos por servicios 2020-2024
(En miles de dólares)

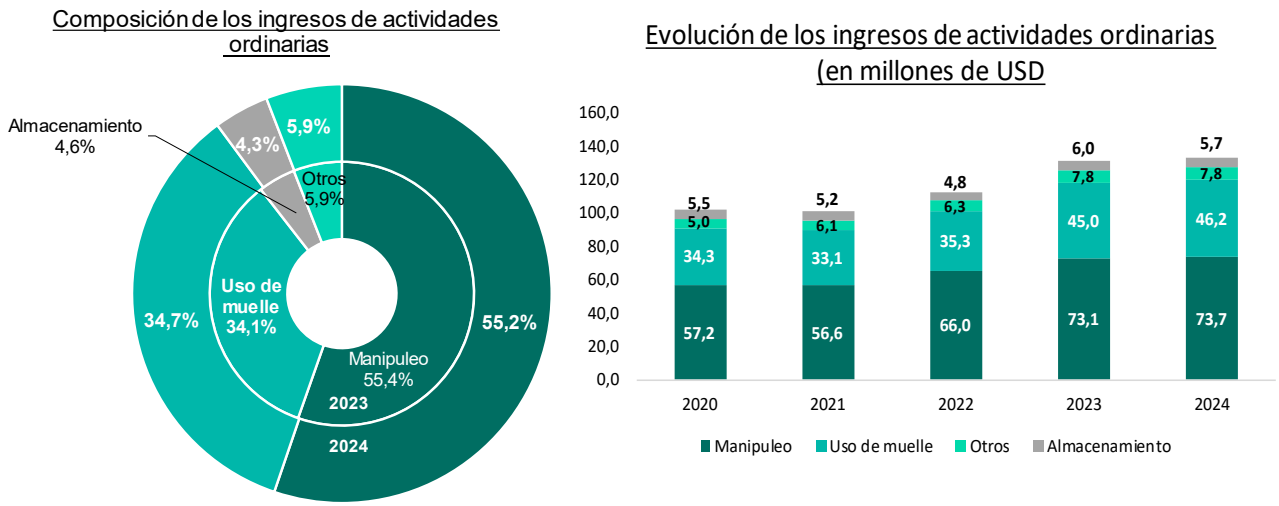
Ingresos de actividades ordinarias	2020	2021	2022	2023	2024
Manipuleo	57 174	56 628	66 024	73 099	73 684
Uso de muelle	34 341	33 072	35 288	45 028	46 238
Almacenamiento	5 482	5 215	4 814	6 041	5 682
Transferencia de carga	1 497	2 661	2 914	3 903	3 528
Servicios de exportación y embarque	1 781	1 610	1 490	1 616	1 486
Alquiler amarradero	1 563	1 644	1 631	2 060	2 500
Alquiler de equipos	154	193	299	247	303
Total	**101 992**	**101 023**	**112 460**	**131 994**	**133 421**

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

61. En el 2024, los Ingresos de actividades ordinarias resultaron ser USD 133,4 millones, un 1,1 % por encima de los USD 132,0 millones alcanzados en el 2023. En particular, los Ingresos por manipuleo ascendieron a USD 73,7 millones, equivalente al 55,2 % de los ingresos totales, mostrando un crecimiento del 0,8 % (USD 585 000) respecto al ejercicio previo; de otro lado, los Ingresos por uso de muelle alcanzaron los USD 46,2 millones, equivalentes al 34,7 % de los ingresos totales, monto que corresponde a un aumento del 2,7% (USD 1,2 millones) frente a lo observado en el 2023.

62. Por otro lado, como se observa en el siguiente gráfico, respecto a la evolución de los Ingresos de actividades ordinarias, entre los años 2020 y 2024, presenta una tendencia creciente, sustentada principalmente por los mayores Ingresos por manipuleo, los cuales mostraron una tasa de crecimiento promedio anual de 6,5 % en todo el periodo; mientras que la tasa de variación entre los años 2023 y 2024 fue de 0,8 %. Entre tanto, la evolución de los Ingresos por el uso de muelle ha venido creciendo, apreciándose una tasa de variación anual promedio de 7,7 %.

Gráfico N° 13: Ingresos de actividades ordinarias, 2023 y 2024



Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

63. Respecto de los Costos totales por prestación de servicios en el ejercicio 2024, estos alcanzaron los USD 53,6 millones, equivalente a un incremento del 8,8 % (USD 4,3 millones) con relación al del ejercicio 2023. Desagregando estos costos, en la siguiente gráfica, observamos que el Costo de gastos de personal es el de mayor magnitud, con USD 12,5 millones (23,3 % del total de costos), mayor en 10,8 % a la alcanzada en el año

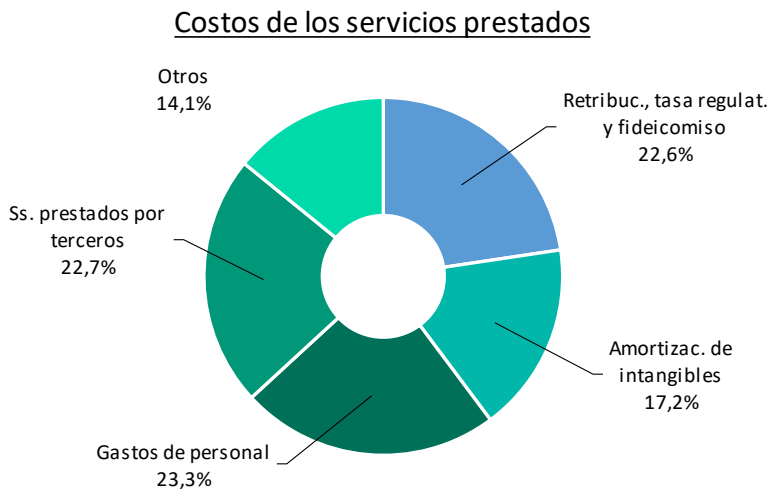
previo. En lo relativo al Costo de servicios prestados por terceros, siendo el siguiente costo por magnitud, se incrementó en USD 24,7% (2,4 millones) en el 2023, alcanzando los USD 12,2 millones y representando el 22,7 % de los costos totales.

Cuadro N° 6:
Costos de prestación de servicios 2020-2024
(En miles de dólares)

Costos de servicios	2020	2021	2022	2023	2024
Retribución, tasa regulatoria y fideicomiso	9 374	9 104	10 288	12 193	12 128
Amortización de intangibles	10 366	10 292	10 348	9 146	9 205
Gastos de personal	7 663	6 503	6 813	11 292	12 508
Servicios prestados por terceros	5 284	5 513	4 780	9 771	12 181
Depreciación de instalac., maquin. y equipo	1 447	1 340	1 371	1 467	1 781
Cargas diversas de gestión	468	592	864	4 933	5 320
Depreciación de activos por derecho de uso	336	242	327	404	447
Provisión de suministros y repuestos	89	103	97	41	23
Total	**35 027**	**33 689**	**34 888**	**49 247**	**53 593**

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Gráfico N° 14: Composición de los costos de servicios, 2024



Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

64. De otro lado, los Gastos operativos disminuyeron en 5,1 % (USD 539 000) con respecto al ejercicio previo, pasando de USD 10,7 millones en 2023 a USD 10,1 millones en 2024, resultado explicado, esencialmente, por la reducción de Gastos de personal en 11,4 % (USD 650 000), al pasar de USD 5,7 millones a USD 5,1 millones. Asimismo, los gastos por Amortización de intangibles se redujeron en 11,4 %, pasando de USD 1,6 millones en 2023 a USD 1,5 millones en 2024.

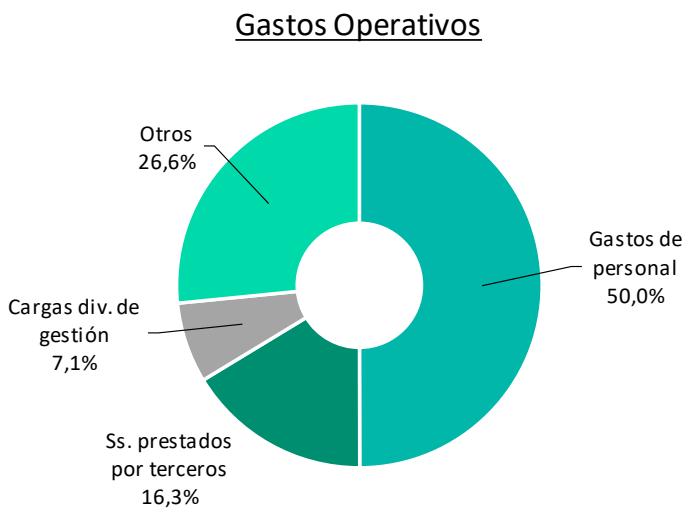
65. Entre tanto, como se presenta en el gráfico siguiente, en el año 2024 los Gastos operativos se encontraron compuestos principalmente por Gastos de personal (50 %), Servicios prestados por terceros (16,3 %), Cargos diversas de gestión (7,1 %) y otros (compuesto por depreciación, amortización, tributos, entre otros), los cuales en conjunto representaron el 26,6 % del total de los gastos.

Cuadro N° 7:
Gastos Operativos 2020-2024
(En miles de dólares)

Gastos Operativos	2020	2021	2022	2023	2024
Gastos de personal	7 530	6 255	9 135	5 706	5 056
Servicios prestados por terceros	4 767	4 613	5 127	1 572	1 653
Cargas diversas de gestión	3 980	4 075	4 241	814	721
Depreciación de instalac., maquin. y equipo	484	360	366	369	414
Provisión para cuentas de cobranza dudosa	3	3		2	7
Provisión de litigios					253
Tributos	322	289	281	349	334
Amortización de intangibles	312	334	354	1 636	1 450
Depreciación de activos por derecho de uso	81	76	79	188	229
Provisiones del ejercicio	2	21	25	21	1
Total	**17 481**	**16 026**	**19 608**	**10 657**	**10 118**

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Gráfico N° 15: Composición de los gastos operativos, 2024



Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

66. A partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios incurridos durante 2024, se obtuvo una Utilidad bruta de USD 79,8 millones, lo que significó una disminución del 3,5 % (USD 2,9 millones) con relación a la registrada el año 2023. De igual modo, la Utilidad operativa decreció en 3,0 % (USD 2,2 millones), ascendiendo a USD 70,1 millones en el 2024.

67. Finalmente, la Utilidad neta del ejercicio 2024 ascendió a USD 47,7 millones, USD 1 millón por debajo de los USD 48,6 millones registrados el año 2023 (decrecimiento de 1.96 %). Este resultado se debió principalmente al incremento en los costos, que aumentaron en USD 4,3 millones en comparación con el ejercicio anterior, superando los USD 49,2 millones registrados como costos totales en 2023.

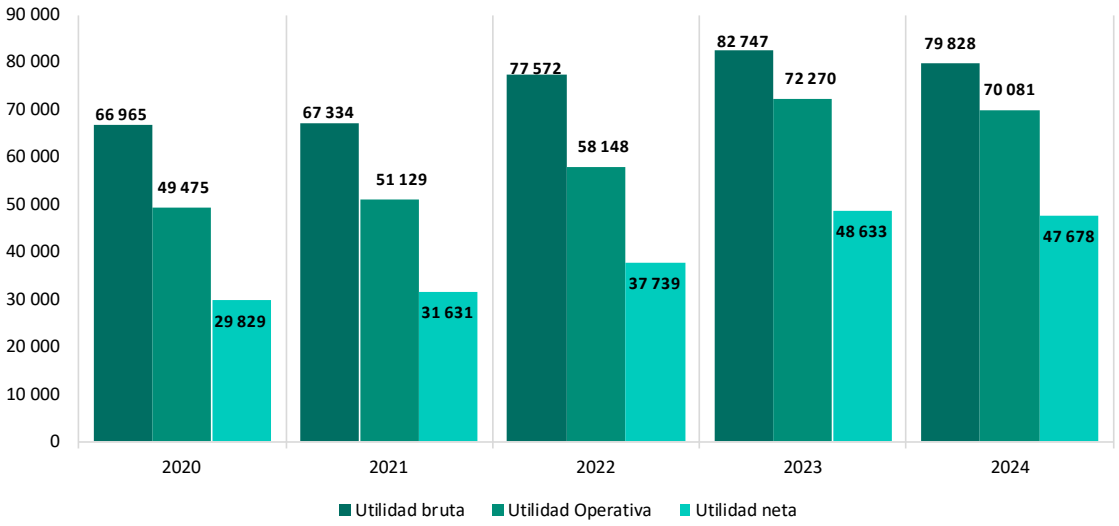
Cuadro N° 8:
Resultados integrales 2020-2024
(En miles de dólares)

	2020	2021	2022	2023	2024
Ingresos Totales	101 992	101 023	112 460	131 994	133 421
Costos Totales	-35 027	-33 689	-34 888	-49 247	-53 593
Utilidad bruta	**66 965**	**67 334**	**77 572**	**82 747**	**79 828**
Gastos operativos	-17 481	-16 026	-19 608	-10 657	-10 118
Otros ingresos	1 007	1 066	4 191	490	575
Otros gastos	-1 016	-1 245	-4 007	-310	-204
Utilidad operativa	**49 475**	**51 129**	**58 148**	**72 270**	**70 081**
Ingresos financieros	67	19	36	393	310
Gastos financieros	-8 168	-7 345	-7 093	-6 441	-5 954
Diferencias en cambio, neta	-54	-285	-428	-370	-85
Utilidad antes de impuesto a las ganancias	**41 320**	**43 518**	**50 663**	**65 852**	**64 352**
Impuesto a las ganancias	-11 491	-11 887	-12 924	-17 219	-16 674
Utilidad neta	**29 829**	**31 631**	**37 739**	**48 633**	**47 678**

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

68. En el siguiente gráfico, se presenta la evolución de la Utilidad bruta, Utilidad operativa y Utilidad neta en todo el periodo de análisis. Respecto a la Utilidad bruta de la empresa, esta se refiere a la diferencia entre los ingresos y costos totales. Sobre el particular, como se puede apreciar en el gráfico, entre los años 2020 y 2024, la Utilidad bruta de la empresa presentó una tendencia positiva alcanzando un máximo de USD 82,7 millones en el año 2023, lo cual representó un aumento de USD 5,2 millones (+6,7 %) respecto de lo observado en el 2022. Sin embargo, en 2024 se observa una leve caída, situándose en USD 79,8 millones, lo que representa una disminución de USD 2,9 millones (-3,5 %) en comparación con 2023. Así, con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la Utilidad bruta de TISUR entre los años 2020 y 2024 resulta equivalente a +4,5%, siendo ello explicado por el crecimiento observado en los Ingresos totales de la empresa a lo largo de dicho periodo (+6,9 % anual, en promedio).

Gráfico N° 16:Evolución de los resultados, 2020- 2024
(En miles de USD)



Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

69. Por otro lado, en relación con la Utilidad operativa, que corresponde a la ganancia obtenida luego de deducir los gastos de administración, pero antes de descontar los gastos financieros e impuestos, también se aprecia una tendencia creciente entre 2020 y

2024. En el año 2023, la Utilidad operativa alcanzó los USD 72,3 millones, evidenciando un aumento de USD 14,1 millones (+24,3 %) en comparación con el año anterior. No obstante, en el 2024 se registró una ligera disminución, ubicándose en USD 70,1 millones, es decir, USD 2,2 millones menos (-3,0 %) respecto a 2023. Con ello, la tasa de crecimiento anual promedio de la Utilidad operativa entre 2020 y 2024 asciende a +9,1 %, lo cual se explica por un control eficiente de los gastos operativos en proporción al incremento de la Utilidad bruta.

70. Finalmente, respecto a la Utilidad neta, esta se refiere a la ganancia final que la empresa obtiene después de deducir todos los gastos, incluyendo los Gastos financieros e Impuestos; es decir, representa el beneficio que queda después de descontar todos los costos y gastos de la empresa. Sobre el particular, el comportamiento presenta una tendencia positiva con un pico en 2023, llegando a alcanzar un total de USD 48,6 millones, reflejando un incremento de USD 10,9 millones (+28,9 %) respecto a 2022. Sin embargo, en 2024 se evidenció una leve caída, alcanzando los USD 47,7 millones, es decir, USD 955 000 menos (-2,0 %) que el año anterior. Así, con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la Utilidad neta entre los años 2010 y 2024 resulta equivalente a +12,4 %.

VII.2. Estado de Situación Financiera

71. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el cuadro N° 9 se observa los movimientos para los años 2020 y 2024.

72. Al cierre del año 2024, el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se contrajo en 5,5 %. Así, en el 2023 los Activos totales registraron un total de USD 261,7 millones, mientras que en el 2024 su valor fue de USD 247,3 millones, esto es, una variación negativa de USD 14,4 millones.

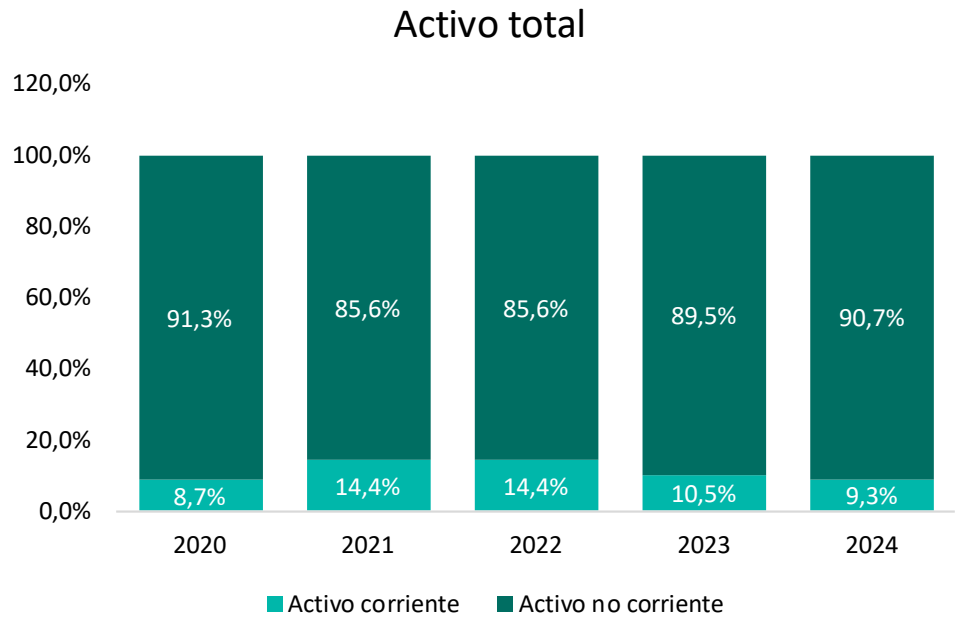
73. En particular, el Activo corriente registró una caída de USD 4,5 millones entre el 2023 y 2024 (-16,3 %), mientras que los Activos no corrientes pasaron de USD 234,2 millones a USD 224,3 millones (-4,2 %). En cuanto a la composición de los activos, el Activo corriente mantuvo una participación similar en el total de activos durante el año 2024, aunque con una ligera disminución al pasar de 10,5 % en 2023 a 9,3 % en 2024. En consecuencia, el Activo no corriente incrementó su participación, elevándose de 89,5 % a 90,7 % en el mismo periodo.

Cuadro N° 9: Estado de Situación Financiera 2020-2024 (En miles dólares)					
Año	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Efectivo	6 982	28 200	15 387	7 353	6 836
Cuentas por cobrar comerciales, neto	12 352	9 774	18 986	15 006	13 395
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	225	157	199	152	410
Otras cuentas por cobrar	3 878	2 557	4 874	4 027	1 578
Suministros y repuestos, neto	1 309	1 180	1 047	434	340
Gastos pagados por anticipado	15	398	84	442	395
Total Activo Corrriente	**24 761**	**42 266**	**40 577**	**27 414**	**22 954**
Instalaciones, maquinaria y equipo, neto	11 070	9 635	8 643	9 748	10 719
Activos por derecho de uso, neto	153	671	738	1 501	834
Intangibles, neto	248 496	240 350	231 579	222 992	212 744
Total Activo no Corriente	**259 719**	**250 656**	**240 960**	**234 241**	**224 297**
TOTAL ACTIVO	**284 480**	**292 922**	**281 537**	**261 655**	**247 251**
Obligaciones financieras de corto plazo	6 274	5 392	1 646	599	645
Cuentas por pagar comerciales	4125	4369	4963	4871	4863
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	887	1 158	19 371	722	715
Otras cuentas por pagar	6 728	6 493	17 062	16 064	12 259
Ingresos diferidos de corto plazo	2 599	2 599	2 599	2 599	2 766
Pasivo por arrendamientos de corto plazo	83	405	180	731	554
Total Pasivo Corrriente	**20 696**	**20 416**	**45 821**	**25 586**	**21 802**
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	134 138	130 298	105 649	110 284	110 324
Provisión por remediación ambiental	3 269	3 424	3 674	3 019	1 452
Obligaciones financieras de largo plazo	5 757	365	0	1 277	633
Pasivo diferido por impuesto a las ganancias,	26 504	31 099	30 651	31 046	33 009
Ingresos diferidos de largo plazo	19 739	17 108	14 509	11 910	9 311
Pasivo por arrendamientos de largo plazo	83	287	569	901	444
Total Pasivo no Corriente	**189 490**	**182 581**	**155 052**	**158 437**	**155 173**
TOTAL PASIVO	**210 186**	**202 997**	**200 873**	**184 023**	**176 975**
Capital social emitido	49 328	49 328	49 328	49 328	49 328
Reserva legal	9 866	9 866	9 866	9 866	9 866
Resultados acumulados	15 100	30 731	21 470	18 438	11 082
TOTAL PATRIMONIO	**74 294**	**89 925**	**80 664**	**77 632**	**70 276**
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	**284 480**	**292 922**	**281 537**	**261 655**	**247 251**

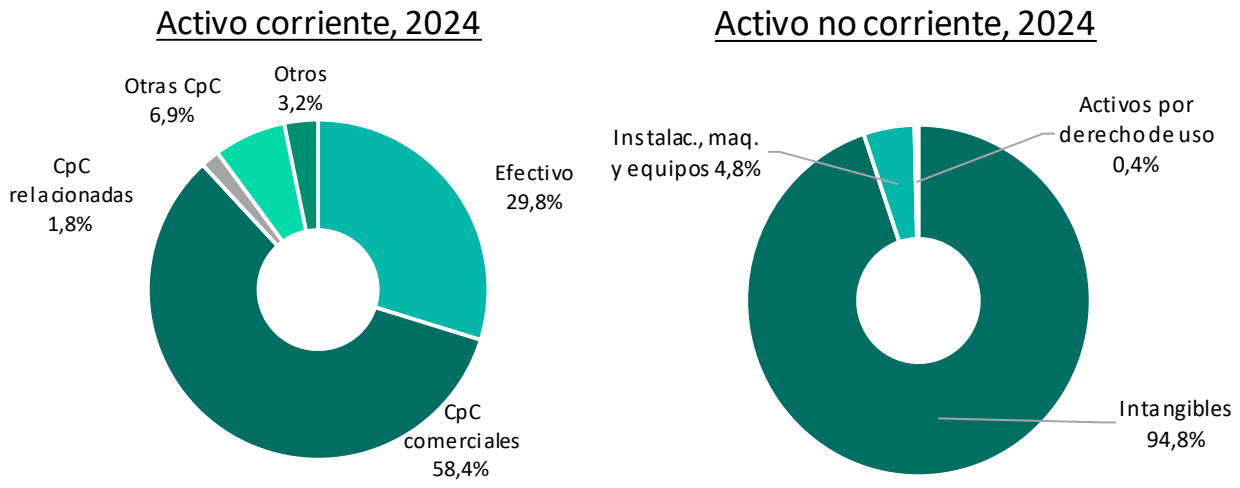
Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

74. Como se puede observar en el siguiente gráfico, en el caso de los activos corrientes, al cierre del 2024 estos se componían, principalmente, de las Cuentas por cobrar comerciales, con una participación de 58,4 %, seguido de Efectivo, con una participación de 29,8 %, las Otras cuentas por cobrar representaron el 6,9 % y las Cuentas por cobrar a partes relacionadas y otros (Suministros, repuestos y gastos pagados por anticipado), con participaciones de 1,8 % y 3,2 %, respectivamente. Entre tanto, en el caso de los Activos no corrientes, al cierre del 2024 estuvieron conformados principalmente por Activos intangibles, con una participación de 94,8 %, en tanto que las Instalaciones, maquinaria y equipo presentaron una participación de 4,8 % y, finalmente los Activos por derecho de uso, que solo representaron el 0,4 % del total de Activo no corriente.

Gráfico N° 17:Composición de activos de la empresa (En términos porcentuales)



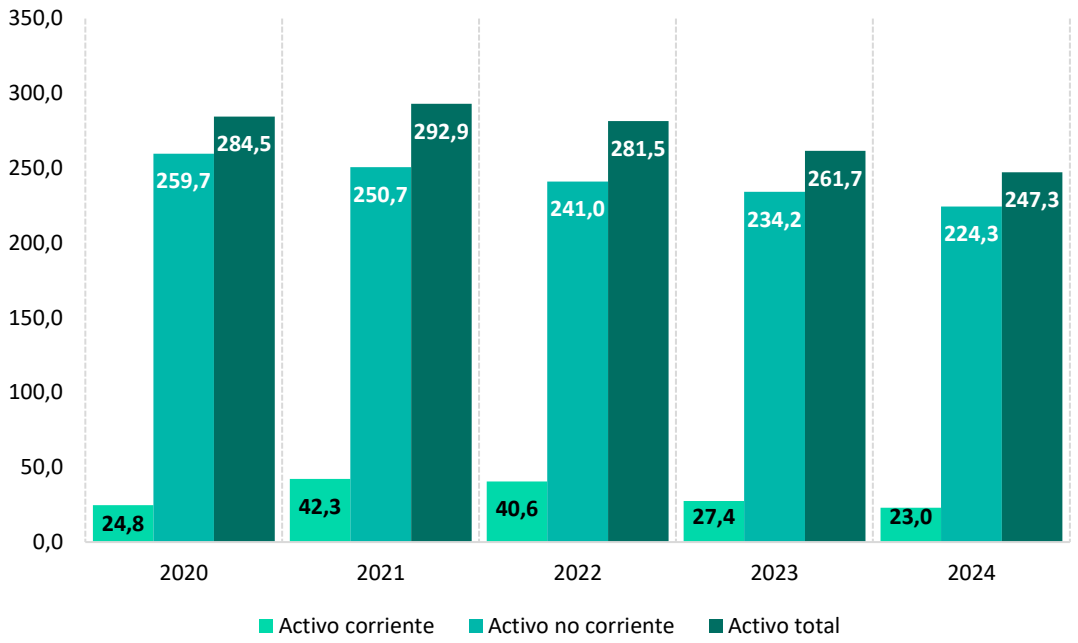
Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

75. Respecto a la evolución histórica de los activos totales, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, en el periodo de estudio se presentó una tendencia decreciente, particularmente explicada por la reducción progresiva de los activos no corrientes, siendo el año 2021 en donde se apreció el mayor nivel de activos totales. Así, al finalizar el año 2024, la empresa alcanzó un total de activos equivalentes a USD 247,3 millones, que significó una diferencia de USD 14,4 millones (-5,5 %) respecto al 2023, sustentado principalmente en la caída registrada en los activos no corrientes durante dicho año (-4,2 % respecto del año 2023). Cabe indicar que la tasa de variación anual promedio de los activos totales entre los años 2020 y 2024 resulta equivalente a -3,4 %.

Gráfico N° 18:Evolución de los activos, 2020- 2024
(En millones de USD))

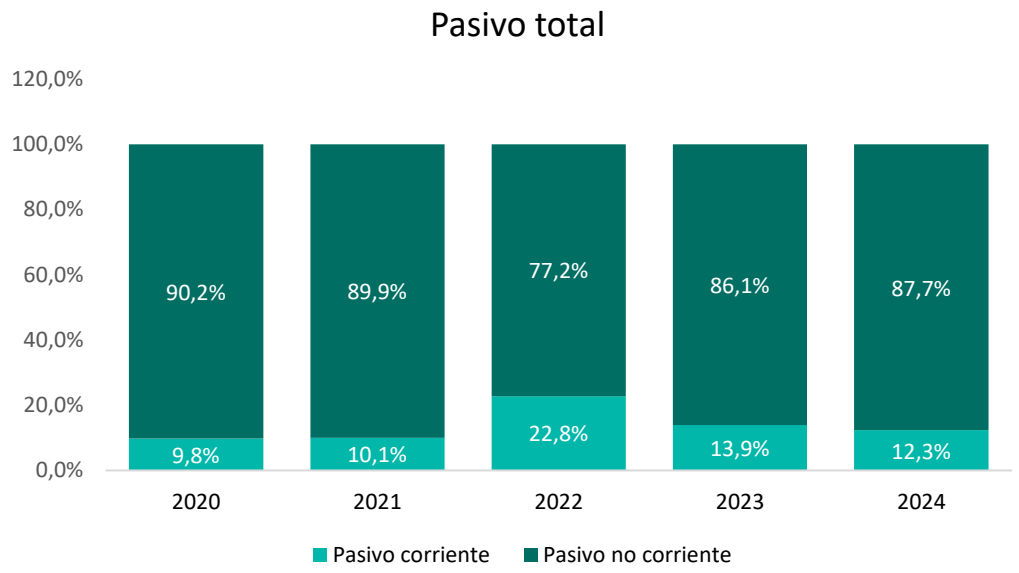


Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

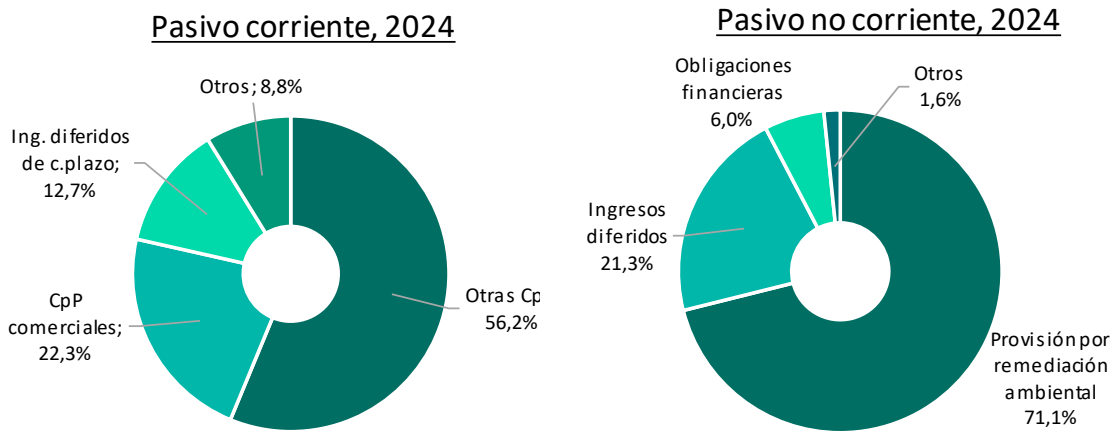
76. De otro lado, los pasivos totales de la concesión cayeron un 3,8 %, ascendiendo en el ejercicio 2024 a USD 177,0 millones, y representando el 71,6 % del total de pasivo y patrimonio. En particular, el Pasivo corriente registró un valor de USD 21,8 millones en el 2024, un 14,8 % por debajo del valor registrado en el 2023, mientras que el Pasivo no corriente registró un valor de USD 155,2 millones en el 2024, un 2,0 % por debajo de su valor en 2023. En la gráfica siguiente se observa que, a lo largo del periodo 2020–2024, los pasivos de la empresa TISUR han estado compuestos en gran porcentaje por los pasivos no corrientes.

77. Los pasivos corrientes, al cierre del 2024, se conformaron principalmente de Otras cuentas por pagar, con una participación de 56,2 %, seguido de Cuentas por pagar comerciales, con 22,3 %, los Ingresos diferidos y otros (compuesto por las obligaciones financieras, cuentas por pagar a entidades y arrendamientos), los cuales representaron el 12,7 % y 8,8 %, respectivamente. En cuanto a los pasivos no corrientes, al cierre del 2024 estuvieron compuestos principalmente por Provisión por remediación ambiental, con una participación de 71,1 %, seguido de Ingresos diferidos de largo plazo con 21,3%, Obligaciones financieras con 6,0 % y Otros, que representaron tan solo el 1,6 % del total del pasivo no corriente.

Gráfico N° 19:Composición de pasivos de la empresa (En términos porcentuales)



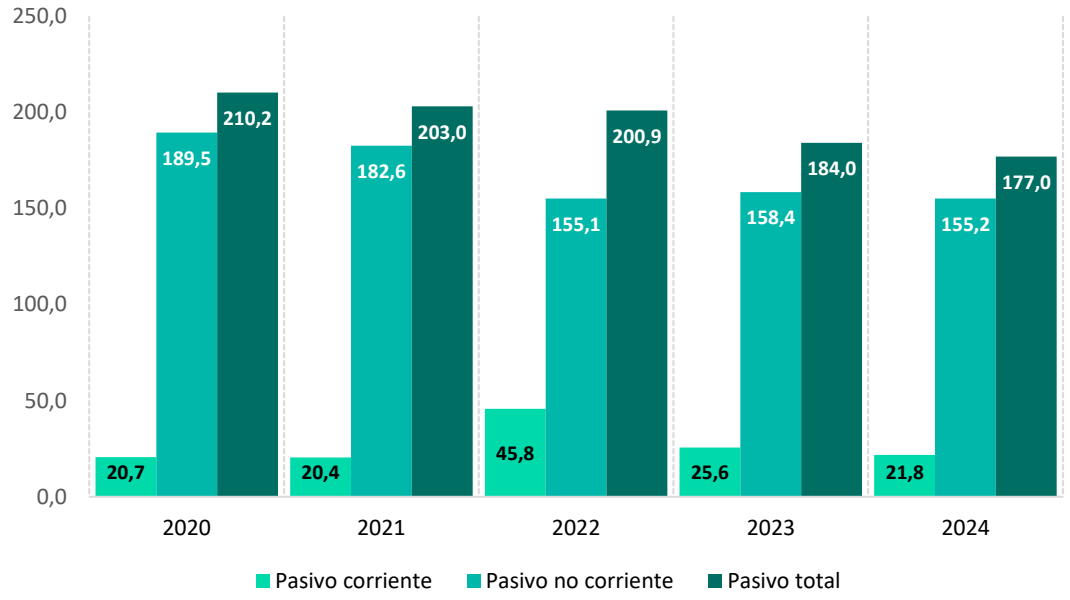
Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

78. Respecto a la evolución histórica de los pasivos totales, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, en el periodo 2020–2024 se observa una tendencia decreciente, explicada principalmente por la reducción de los pasivos no corrientes, los cuales registraron una tasa de variación promedio anual de -4,9 %. De este modo, al cierre del año 2024 la empresa alcanzó un total de pasivos equivalentes a USD 177,0 millones, compuesto mayormente por pasivos no corrientes, que ascendieron a USD 155,2 millones. Cabe señalar que la tasa de variación anual promedio de los pasivos totales entre los años 2020 y 2024 fue de -4,2 %.

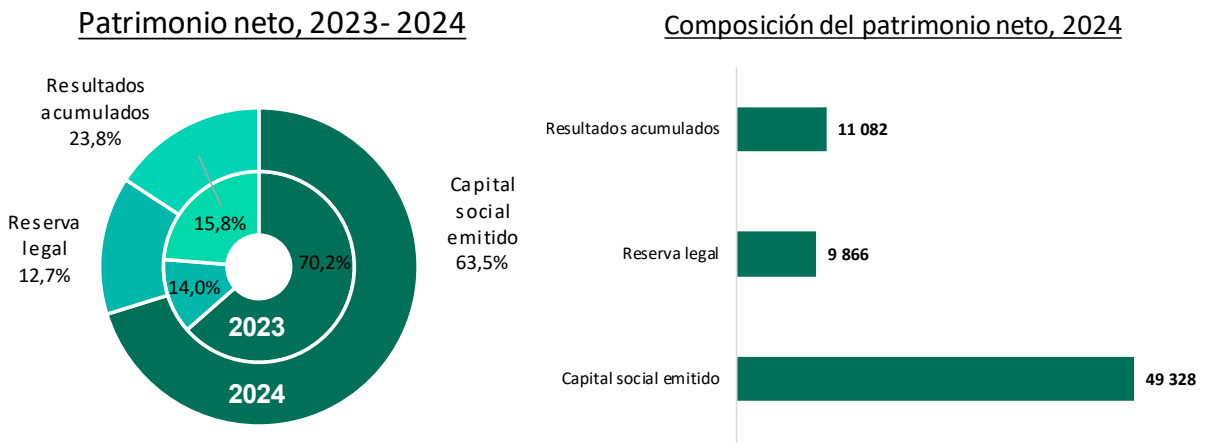
Gráfico N° 20:Evolución de los pasivos de la empresa, 2020- 2024 (En millones de USD))



Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

79. Finalmente, al cierre del año 2024, el Patrimonio ascendió a USD 70,3 millones, lo que representó una disminución interanual de USD 7,3 millones (-9,5 %) respecto al 2023, explicado principalmente por la caída en la cuenta de Resultados acumulados, que pasó de USD 18,4 millones en 2023 a USD 11,1 millones en 2024 (-39,9 %). Dicho total se encontró compuesto en un 70,2 % por el Capital social emitido, un 15,8% por los Resultados acumulados y el 14,0 % restante por las Reservas legales. Como se puede observar en el siguiente gráfico, al cierre del 2024 el Capital social emitido de la empresa ascendió a USD 49,3 millones, mientras que los Resultados acumulados y la Reserva legal ascendieron a USD 11,1 millones y USD 9,9 millones, respectivamente.

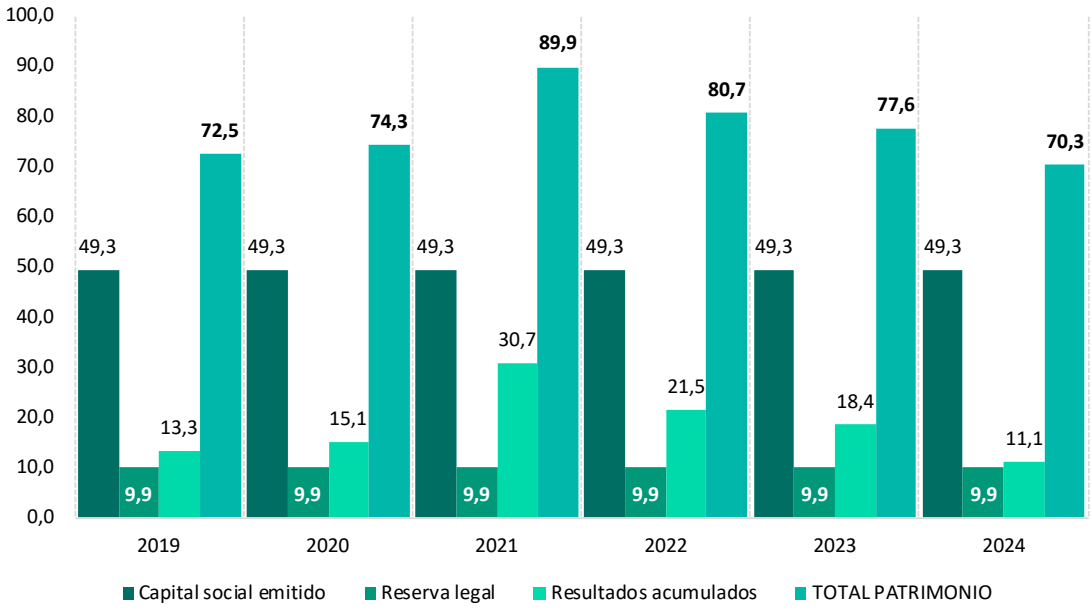
Gráfico N° 21:Composición del patrimonio de la empresa (En miles de USD)



Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

80. Respecto a la evolución histórica del Patrimonio neto entre los años 2020 y 2024, se observa una tendencia creciente hasta el año 2021, seguida por una disminución sostenida en los años posteriores. Esta evolución se explica principalmente por las variaciones en los Resultados acumulados, ya que tanto el Capital social emitido como la Reserva legal se mantuvieron constantes en valores absolutos durante todo el período. Cabe señalar que en el 2024 la empresa registró un Patrimonio de USD 70,3 millones, 9,5 % menor con relación al año anterior (USD 77,6 millones), ello como consecuencia, de una disminución del 39,9 % de los Resultados acumulados respecto del valor registrado al cierre del año 2023.

Gráfico N° 22:Evolución del patrimonio de la empresa, 2020- 2024 (En millones de USD))



Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VII.3. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

81. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales se observa que la empresa dejó de mantener una política de disponer la totalidad de recursos para afrontar la totalidad de obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello observamos que las ratios apenas superan a 1, y en el caso la liquidez absoluta es inferior a 1.

82. En particular, la reducción del activo corriente en 16,3% y, sobre todo, la caída del Pasivo corriente en 14,8% han determinado que el ratio Liquidez clásica[14] disminuya de 1,07 a 1,05. Por otro lado, el ratio de la Prueba ácida[15] también disminuyó, al pasar de 1,04 a 1,02.

[14] El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.
[15] El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

Cuadro N° 10: Ratios de Liquidez, 2020-2024					
Ratios	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Liquidez general	1,20	2,07	0,89	1,07	1,05
Prueba ácida	1,13	1,99	0,86	1,04	1,02
Liquidez absoluta	0,34	1,38	0,34	0,29	0,31

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

83. Finalmente, con relación al ratio de Liquidez absoluta[16], también conocido como ratio de Prueba defensiva, ha registrado una leve mejora, pasando de 0,29 en 2023 a 0,31 en 2024. Aunque sigue siendo inferior a 1, lo que indica que la empresa aún no tiene suficiente efectivo para cubrir todos sus pasivos corrientes, la mejora respecto al año anterior señala un pequeño alivio en cuanto a la dependencia de otros activos líquidos.

Ratios de Endeudamiento Financiero

84. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2024 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros. Así, tenemos:

Cuadro N° 11: Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, 2020-2024					
Ratios	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Deuda/Patrimonio	282,9%	225,7%	249,0%	237,0%	251,8%
Endeudamiento del Activo	73,9%	69,3%	71,3%	70,3%	71,6%
Calidad de la Deuda	9,8%	10,1%	22,8%	13,9%	12,3%
Indice de Solvencia	1,35	1,44	1,40	1,42	1,40

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

85. El ratio Deuda/Patrimonio[17], muestra para el ejercicio 2024 que, por cada USD 100 de Patrimonio, la empresa posee alrededor de USD 252,8 de deuda con terceros, lo cual denota un alto nivel de apalancamiento de la empresa, registrando un aumento respecto al apalancamiento correspondiente al año 2023 (237,0%), explicada en la mayor reducción del Patrimonio neto (-9,5 %) respecto a la registrada por el Total pasivo (-5,5 %).

86. El ratio Endeudamiento del activo indica que, del total de activos, un 71,6 % estuvo cubierto a través de terceros (Pasivo total) al culminar el ejercicio 2024. Este ratio muestra un ligero aumento respecto al 2023 (70,3 %), lo que sugiere que la empresa ha dependido ligeramente más de deuda para financiar sus activos, aunque la variación es pequeña, se mantiene una estructura financiera significativamente apalancada.

87. El ratio de Calidad de la deuda asciende a 12,3% en el ejercicio 2024, señalando que la mayor proporción de deuda que tiene la empresa (87,7 %) es de largo plazo.

88. Finalmente, el Índice de solvencia muestra que, para el ejercicio 2024, por cada dólar de Pasivo total corresponde USD 1,40 de Activo total, mientras que, en el 2023, por cada dólar de Pasivo total le correspondió USD 1,42 de Activo total. Cuanto más alto es

[16] El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.
[17] El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

este indicador, mayor es el nivel de solvencia de la empresa, por lo que se denota que del 2023 al 2024 se registró una disminución en el nivel de solvencia de la empresa.

Ratios de Rentabilidad

89. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de recursos propios.

Cuadro N° 12:
Ratios de Rentabilidad, 2020-2024

Ratios	2020	2021	2022	2023	2024
Margen Bruto	65,7%	66,7%	69,0%	62,7%	59,8%
Margen Operativo	48,5%	50,6%	51,7%	54,8%	52,5%
Margen EBITDA	60,9%	62,8%	62,8%	64,3%	62,2%
Margen Neto	29,2%	31,3%	33,6%	36,8%	35,7%
ROE	40,1%	35,2%	46,8%	62,6%	67,8%
ROA	10,5%	10,8%	13,4%	18,6%	19,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

90. Al analizar los ratios de rentabilidad en el 2024, se observa que el Margen Bruto[18], el Margen Operativo[19], el Margen EBITDA[20] y el Margen Neto[21] disminuyeron respecto al 2023, pasando de 62,7 %, 54,8 %, 64,3 % y 36,8 % a 59,8 %, 52,5 %, 62,2 % y 35,7 %, respectivamente. El resultado del Margen Neto indica que en el ejercicio 2024, por cada USD 100 de ingresos, se obtuvo una utilidad neta de USD 35,7 como resultado final del ejercicio.

91. El ROE[22] permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, mostrando que, en el ejercicio 2024, este se incrementó respecto al ejercicio 2023 de forma que, por cada USD 100 de Patrimonio obtuvo Utilidad neta de USD 67,8, mientras que en el ejercicio 2023 se obtuvo una Utilidad neta de USD 62,6. Dicho incremento se debe, como se explicó previamente, al efecto del incremento en la generación de ingresos (en USD 1,4 millones).

92. Finalmente, se observa una mejora en la rentabilidad sobre los activos o ROA[23], la cual ascendió a 19,3% (18,6% en el 2023), así la empresa mejoró su eficacia en el resultado final del ejercicio 2024, obteniendo una ganancia de USD 19,3 por cada USD 100 de activo total.

[18] El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.
[19] El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.
[20] El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.
[21] El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.
[22] Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.
[23] Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.

VIII. CONCLUSIONES

93. El informe de desempeño del año 2024 para la Concesión del Terminal Portuario de Matarani presenta las siguientes conclusiones:

(i) Durante el año 2024, el número de naves atendidas en el TPM ascendió a 525 naves, lo que representó un incremento de 5,8 % con relación a las naves atendidas durante el año anterior. Estas naves mantienen la característica de ser, en su mayoría, del tipo granelero. En el caso del tráfico de carga, se movilizo un total de 8,2 millones de toneladas, lo que reflejó un incremento del 8,8 % con relación al año 2023, principalmente compuesta por carga sólida a granel (88,6 %), distribuyéndose el resto entre carga fraccionada (7,9 %), carga líquida a granel (2,8 %) y carga en contenedores (0,7 %).

(ii) En lo relativo al tráfico de contenedores, se movilizaron 4826 TEU, siendo esta cifra menor en 33,9 % respecto a lo alcanzado en el año anterior, cuando se registraron 7300 TEU. Esta caída se explica por la variación negativa de los dos regímenes más importantes en el TPM, importación y exportación, que disminuyeron en 23,2 % (-720 TEU) y 39,3 % (- 1410 TEU), respectivamente, con relación al año 2023.

(iii) Respecto a las tarifas de los servicios regulados, las tarifas promedio máxima o tope de la canasta regulada durante el año 2024 registraron un ajuste del 5,16 % con relación al año 2023. Este cambio se descompone entre el incremento del IPC (inflación del 2,29 %), la caída atribuible al factor de productividad vigente (-1,83 %) y la apreciación del tipo de cambio (-5,62 %). En particular, las tarifas que mostraron las disminuciones más significativos en 2024 respecto del año 2023 pertenecen a los Servicios a la Nave: Amarre y desamarre (- 10,9 %) y Servicios a la carga: Concentrados – régimen de embarque menor a 1000 toneladas/hora (-21,8 %).

(iv) En el año 2024 no se ejecutaron inversiones en el TPM, por lo que la inversión acumulada total mantuvo el nivel de USD 290,4 millones, lo cual significó sostener el nivel de avance del 99,63 % con relación a la inversión referencial total (USD 291,5 millones).

(v) El pago total realizado por el Concesionario al Estado alcanzó los S/ 45,0 millones en el año 2024, lo que significó una disminución equivalente al 2,4 % respecto al año previo. En particular, el 88,7 % de dicho pago se explica por la retribución, registrando una disminución del 2,2 % en dicho año, mientras que el aporte por regulación cayó con una tasa del 4,2 %.

(vi) En lo relativo al desempeño financiero, el análisis nos muestra que, en 2024, hubo una reducción moderada en su capacidad para cubrir obligaciones a corto plazo con activos corrientes, manteniendo niveles similares a los de 2023, en un escenario de exigibilidad. De manera similar, el nivel de solvencia se redujo levemente manteniendo así un nivel bajo de autonomía financiera frente a terceros. Finalmente, los indicadores de rentabilidad de la empresa muestran que se incrementó la eficacia de la empresa tanto en la generación de ganancias respecto a sus activos, como frente al capital invertido en el ejercicio 2023.

ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Terminal Portuario de Matarani Concesionario: Terminal Internacional del Sur S.A.			
Nº	**Tema**	**Contenido**	**Ref.[24]**
1	Infraestructura	Terminal Portuario de Matarani, y el área acuática adyacente ubicada en la Bahía de Islay.	Contrato de concesión Adenda 3
2	Fecha de suscripción	17 de agosto de 1999	Contrato de concesión
3	Plazo de concesión	30 años (prorrogable hasta un máximo de 60 años).	Cláusula 3.1. Cláusula 3.2.
4	Adendas	▪ **Adenda 1:** 26 de julio del 2001. Modificación de la propuesta técnica, así como los formatos relacionados a mejoras obligatorias y eventuales. ▪ **Adenda 2:** 24 de julio de 2006. Modificación e inclusión de cláusulas relacionadas al tratamiento de las inversiones no previstas inicialmente, introducción de precisiones respecto al título de propiedad y establecimiento del mecanismo regulatorio y reglas aplicables a la revisión de tarifas máximas. ▪ **Adenda 3:** 28 de octubre de 2013. Incorporación del área acuática adyacente al área de reserva y retribución especial derivada de la inclusión de dicha área en el Contrato de Concesión. ▪ **Adenda 4:** 5 de octubre de 2016. Modificación del Contrato de Fideicomiso Irrevocable que obra como Anexo E del Contrato de Concesión	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4
5	Factor de competencia	▪ Mayor pago inicial al Estado (Precio base de USD 9,5 millones). ▪ Monto ofertado: USD 9,68 millones.	Bases del concurso
6	Modalidad	Autofinanciada.	Cláusula 2.19. (p. 9)
7	Capital mínimo	USD 3 millones.	Cláusula 11.1.11. (p. 30)
8	Garantías a favor del concedente	▪ **Garantía de fiel cumplimiento:** - 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 del Concedente	No se precisa.	
10	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	El Concesionario podrá en los términos del Fideicomiso, establecer garantía fiduciaria a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, sobre los bienes fideicometidos.	Cláusula 21.1 (p. 48)
11	Compromiso de inversión	▪ Mejoras obligatorias: USD 6,042 millones. ▪ Mejoras eventuales: USD 9,180 millones. ▪ Mejoras voluntarias: USD 15,750 millones. ▪ **Total: USD 30,972 millones.** Inversión proyectada del amarradero F: USD 210,4 millones	Adenda 1 Anexo D

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

Terminal Portuario de Matarani Concesionario: Terminal Internacional del Sur S.A.			
Nº	**Tema**	**Contenido**	**Ref.[24]**
12	Solución de controversia	▪ 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)
13	Penalidades	▪ 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)
14	Causales de caducidad	▪ 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)
15	Equilibrio económico-financiero	No se precisa.	
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	Garantía fiduciaria a favor de acreedores permitidos para garantizar Endeudamiento Garantizado Permitido.	Cláusula 21.1. (p. 50-51)
17	Pólizas de seguros	▪ Seguro de responsabilidad de trabajadores y empleadores. ▪ Seguro de responsabilidad y de propiedad: - 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)
18	Inicio de operaciones	El concesionario realizará las operaciones necesarias para proveer sin interrupción los Servicios Portuarios al 17 de agosto de 1999 (Fecha de Cierre).	Cláusula 5.2. (p. 14)
19	Estándares de servicio	▪ <u>"Estándares Básicos":</u> 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)

Terminal Portuario de Matarani Concesionario: Terminal Internacional del Sur S.A.			
Nº	**Tema**	**Contenido**	**Ref.[24]**
20	Tarifas	Tarifas máximas durante los primeros cinco (05) años de contrato.	Cláusula 6.1. (p. 20-21) Anexo 6.1.
21	Revisión de tarifas	Mediante mecanismo RPI-X. Para el cálculo del factor de productividad se utilizará el Índice de Fisher.	Anexo 6.1. Adenda 2
22	Retribución al Estado	▪ Canon: 5% de los ingresos brutos (en USD) del mes inmediatamente anterior. ▪ Retribución especial: 9,85% de los ingresos brutos (en USD) del mes inmediatamente anterior generados por la explotación del "Proyecto Bahía Islay".	Cláusula 1.9. (p. 5) Cláusula 4.2. (p. 12) Adenda 3

ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

Tráfico																	
Indicador	**Unidad medida**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Naves atendidas	**Unidades**	336	349	379	368	403	408	423	499	513	500	518	426	460	472	496	525
Carga total atendida	**Toneladas**	2 762 228	3 350 385	3 318 609	2 990 239	3 410 003	3 401 959	3 814 894	6 440 210	6 947 425	7 174 906	6 876 214	6 067 588	6 457 967	6 430 921	7 553 709	8 217 932
Carga por tipo de operación:																	
Exportación	**Toneladas**	1 216 392	1 230 554	1 351 197	1 328 010	1 500 089	1 451 766	2 161 771	4 625 983	4 972 485	4 956 747	4 552 135	3 907 575	3 907 575	3 973 290	5 336 818	5 749 792
Importación	**Toneladas**	874 005	1 537 223	1 364 512	1 118 346	1 224 380	1 361 238	1 376 175	1 471 150	1 672 713	1 809 479	1 868 028	1 747 156	1 921 492	1 805 542	1 618 462	1 862 557
Cabotaje	**Toneladas**	449 476	460 665	394 864	272 142	250 934	134 985	142 900	141 026	227 604	328 724	194 903	173 262	182 299	256 772	204 875	247 426
Tránsito y transbordo	**Toneladas**	222 355	121 943	208 036	271 741	434 600	453 970	134 048	202 028	74 623	79 956	261 148	239 596	467 478	395 317	393 553	356 630
Carga por tipo de producto:																	
Contenedorizada	**Toneladas**	178 049	176 361	236 569	197 532	165 005	188 972	226 146	206 622	217 907	282 196	239 317	188 863	113 586	65 978	85 674	56 854
Graneles líquidos	**Toneladas**	206 911	211 801	225 161	234 452	419 339	401 081	438 551	393 818	364 277	430 537	613 123	589 552	569 142	591 843	639 637	231 028
Graneles sólidos	**Toneladas**	415 225	439 928	394 576	260 146	213 411	155 622	178 613	158 746	176 331	186 032	220 104	211 469	224 640	264 645	205 445	7 279 238
Fraccionada	**Toneladas**	1 943 117	2 495 412	2 453 616	2 288 765	2 611 212	2 647 436	2 969 439	5 680 855	6 188 889	6 275 135	5 803 073	5 077 699	5 550 599	5 508 455	6 622 954	649 285
Rodante	**Toneladas**	18 925	26 883	8 687	9 344	1 037	8 848	2 145	170	22	1 007	596	6	0	0	0	0
Contenedores	**Unidades**	14 231	13 834	15 030	12 025	10 508	12 728	13 837	13 162	13 565	15 113	13 151	11 092	7 436	3 466	5 090	3 398
Contenedores	**TEU**	19 956	18 934	21 585	16 875	15 402	20 679	19 998	17 611	1 885	21 647	17 438	15 322	11 358	5 310	7 300	4 826

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

Somos el regulador de la infraestructura de transporte de uso público

Calle Los Negocios 182, Piso 2, Surquillo. Lima - Perú
Teléfono: (511) 440 5115
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de La Sotta
Ejecutiva de la Jefatura de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cinthya López Vásquez – Especialista
María Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Mio Cortez – Asistente
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante
Haybi Micaela Guillén Delgado – Practicante
Britney Esperanza Yupanqui Llallire – Practicante