



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Terminal Portuario de Matarani 2025

Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos



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



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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2025: 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 elaborados 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 2026

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

estudioeconomicos@ositrان.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	9
I.4. Principales activos de la Concesión	10
I.5. Modificaciones al Contrato de Concesión	11
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	12
II.1. Servicios con tarifa o precio.....	12
II.2. Servicios sujetos al régimen de acceso.....	13
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	13
III.1. Principales clientes	13
III.2. Servicios en función a la nave	13
III.3. Tráfico de carga	14
IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO.....	21
IV.1. Tarifas	21
IV.2. Precios	23
IV.3. Cargos de Acceso.....	24
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	24
V.1. Inversiones.....	24
V.2. Pagos al Estado	27
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	28
VI.1. Accidentes	28
VI.2. Reclamos, sanciones y penalidades	29
VII. ESTADOS FINANCIEROS	29
VII.1. Estado de Resultados Integrales	29
VII.2. Estado de Situación Financiera	34
VII.3. Indicadores Financieros.....	39
VIII. CONCLUSIONES	42
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	43
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	47



CUADROS

Cuadro N° 1: Infraestructura principal del Concesionario	10
Cuadro N° 2: Factores de productividad aprobados por Ositrán para el TPM	22
Cuadro N° 3: Tarifario de servicios regulados, 2024-2025	22
Cuadro N° 4: Precios de servicios no regulados, 2024-2025	23
Cuadro N° 5: Contratos de acceso de practicaje y remolcaje, 2024 - 2025	24
Cuadro N° 6: Compromisos de inversión incorporados mediante la Adenda N° 5	26
Cuadro N° 7: Ingresos por servicios 2021-2025	29
Cuadro N° 8: Costos de prestación de servicios 2021-2025	30
Cuadro N° 9: Gastos Operativos 2021-2025	31
Cuadro N° 10: Resultados integrales 2021-2025	32
Cuadro N° 11: Estado de Situación Financiera 2021-2025	34
Cuadro N° 12: Ratios de Liquidez, 2021-2025.....	40
Cuadro N° 13: Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, 2021-2025.....	40
Cuadro N° 14: Ratios de Rentabilidad, 2021-2025.....	41

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Tráfico de naves, 2024-2025.....	14
Gráfico N° 2: Tráfico mensual de naves, 2024-2025	14
Gráfico N° 3: Tráfico mensual de carga, 2024-2025.....	15
Gráfico N° 4: Tráfico de contenedores, 2024-2025	16
Gráfico N° 5: Tráfico de contenedores por tipo, 2024-2025	16
Gráfico N° 6: Tráfico de contenedores, 2024-2025	17
Gráfico N° 7: Tráfico de carga fraccionada, 2024-2025.....	18
Gráfico N° 8: Principales productos de la carga fraccionada, 2024-2025	18
Gráfico N° 9: Tráfico de carga sólida a granel, 2024-2025.....	19
Gráfico N° 10: Principales productos de carga sólida a granel, 2024-2025	20
Gráfico N° 11: Tráfico de carga líquida a granel, 2024-2025.....	20
Gráfico N° 12: Productos de carga líquida a granel, 2024-2025	21
Gráfico N° 13: Inversiones acumuladas, 2019-2025	27
Gráfico N° 14: Pagos al Estado, 2024-2025	28
Gráfico N° 15: Número de accidentes en el TPM, 2020-2025.....	28
Gráfico N° 16: Ingresos de actividades ordinarias, 2024 y 2025	30
Gráfico N° 17: Composición de los costos de servicios, 2025.....	31
Gráfico N° 18: Composición de los gastos operativos, 2025.....	32
Gráfico N° 19: Evolución de los resultados, 2021- 2025	33
Gráfico N° 20: Composición de activos de la empresa.....	35
Gráfico N° 21: Evolución de los activos, 2021- 2025.....	36
Gráfico N° 22: Composición de pasivos de la empresa.....	37
Gráfico N° 23: Evolución de los pasivos de la empresa, 2021- 2025.....	38
Gráfico N° 24: Composición del patrimonio de la empresa	38
Gráfico N° 25: Evolución del patrimonio de la empresa, 2020- 2025	39

ILUSTRACIÓN

Ilustración 1: Terminal Portuario de Matarani	7
Ilustración 2: Área de influencia del TPM.....	9
Ilustración 3: Servicios prestados en el TPM	12



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe evalúa el desempeño de la Concesión del Terminal Portuario de Matarani (en adelante, TPM) durante el año 2025, 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 estableció una vigencia inicial de 30 años, posteriormente, mediante la suscripción de la Adenda N° 5, el plazo de la concesión fue modificado a 60 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 millones¹ (incluido IGV), distribuida en mejoras obligatorias y eventuales. Asimismo, el Concesionario podrá realizar inversiones en mejoras voluntarias. Posteriormente, mediante la Adenda N° 5 se incorporaron nuevos compromisos de inversión bajo la denominación de Nuevas Mejoras, que comprenden Nuevas Mejoras Obligatorias, Nuevas Mejoras Eventuales y Nuevas Mejoras Voluntarias. La inversión referencial de las Nuevas Mejoras Obligatorias y Eventuales asciende a aproximadamente USD 598,6 millones (sin incluir IGV) orientada a ampliar, modernizar y fortalecer la capacidad operativa del Terminal Portuario de Matarani.

En relación con el tráfico, en el año 2025 fueron atendidas 539 naves, un 2,5 % por encima de lo registrado durante el año 2024 (526 naves), distribuyéndose aproximadamente entre un 61,6 % del tipo graneleras y un 20,0 % del tipo cargueras, entre los principales. En su conjunto, el TPM registró un total de 8,4 millones de toneladas de carga movilizadas, por encima de los 8,2 millones de toneladas alcanzadas en el año 2024, implicando un incremento del 2,1 %. Cabe mencionar que esta carga se compone, principalmente, de carga sólida a granel (85,5 %), distribuyéndose el resto entre carga fraccionada (9,9 %), carga líquida a granel (3,5 %) y carga en contenedores (1,2 %).

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 2025 los cuatro principales clientes de TISUR fueron: Sociedad Cerro Verde S.A.A. con el 21,8 %, Minera Las Bambas S.A. con el 17,7 %, Seven Seas Perú Mineral S.A.C. con el 7,2 % y Compañía Minera Antapaccay con el 6,2 %, registrando una participación conjunta de aproximadamente el 52,9 % 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, que está en vigencia entre el 17 de agosto de 2024 y el 16 de agosto de 2029. En 2025, las tarifas máximas promedio, resultantes de la aplicación de la metodología antes descrita, registraron un ajuste del 7,37 % con relación al año 2024. Esta variación se descompone entre el incremento del IPC (inflación del 1,69 %), el factor de productividad vigente (1,83 %) y la variación porcentual del tipo de cambio de junio 2025 respecto a 2024 (- 7,51 %).

En el año 2025 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 un nivel de avance del 42,58 % con relación a la inversión referencial total (USD 681,97 millones²).

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

² Incluye compromiso de inversión a la firma de la Adenda N°5.



De otro lado, el pago total realizado por el Concesionario al Estado alcanzó los S/ 47,0 millones en el año 2025, lo que significó un aumento equivalente al 4,5 % respecto al año previo. En particular, la retribución registró un incremento del 4,6 %, mientras que el aporte por regulación aumentó con una tasa del 3,3 %.

En lo relativo al estado financiero del Concesionario, los ingresos por actividades ordinarias aumentaron en 5,9 % entre 2024 y 2025, al pasar de USD 133,4 millones a USD 141,3 millones. Por su parte, los costos por prestación de servicios crecieron en mayor proporción, registrando un incremento de 11,7 %, al pasar de USD 54,7 millones en 2024 a USD 61,1 millones en 2025.

En cuanto al desempeño financiero, el análisis muestra que, en 2025, los indicadores de liquidez registraron una reducción significativa respecto de los periodos previos, principalmente como resultado del incremento del pasivo corriente asociado a las cuentas por pagar a entidades relacionadas. Asimismo, los indicadores de solvencia reflejaron un mayor nivel de apalancamiento, explicado por el aumento relativo del pasivo total y la disminución del patrimonio neto.

Finalmente, si bien los márgenes de rentabilidad disminuyeron respecto de 2024, los indicadores ROE y ROA registraron incrementos. En el caso del ROE, este comportamiento estuvo asociado principalmente a la reducción del patrimonio neto, mientras que la mejora del ROA respondió a la estabilidad de la utilidad neta frente a una menor base de activos totales.



establecidos en el Anexo N de la Adenda N° 5; y (iii) Nuevas Mejoras Voluntarias que son inversiones no contempladas específicamente en el Contrato de Concesión, que el concesionario podrá realizar de estimarlo conveniente durante el transcurso del plazo de la Concesión, conforme a lo previsto contractualmente. Estas nuevas inversiones buscan asegurar la continuidad, capacidad y calidad de los servicios portuarios.

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-X⁴, 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.
7. 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 (sustituido por dicha Adenda) y en las disposiciones contenidas en el Reglamento de Tarifas del Ositrán (RETA). 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.

Pagos al estado

8. De acuerdo con la cláusula 4 del Contrato de Concesión, el Concesionario debe pagar los siguientes conceptos al Estado:
 - **Retribución:** El Concesionario debe pagar mensualmente a la APN una retribución equivalente al 5 % de los ingresos brutos del mes inmediatamente anterior. Para efectos de su cálculo, se excluyen los ingresos brutos generados por la explotación del “Proyecto Bahía Islay”, en el amarradero F del Terminal Portuario, así como los ingresos provenientes de las mejoras que se ejecuten vinculadas a dicho proyecto.
 - **Retribución Especial:** El Concesionario debe pagar mensualmente al Estado, a través de la APN, una Retribución equivalente al 9,85 % de los ingresos brutos del mes inmediatamente anterior generados por la explotación del “Proyecto Bahía Islay”, comenzando el mes calendario siguiente al del inicio de operación comercial. El “Proyecto Bahía Islay” comprende el sistema de recepción, almacenamiento y embarque de concentrados de mineral ubicado en el amarradero F del Terminal Portuario, así como las mejoras vinculadas a dicho sistema. Por tanto, solo los ingresos derivados de su explotación forman parte de

⁴ 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.



la base de cálculo de esta retribución, conforme a lo establecido en la Adenda N° 3 y precisado por la Adenda N° 5.

- **Retribución Adicional:** El Concesionario debe pagar mensualmente al Estado, a través de la APN, una retribución adicional equivalente al 1 % de los ingresos brutos correspondiente a la Retribución y a la Retribución Especial del mes inmediatamente anterior, si es que en dicho mes estos igualaran o superaran el valor USD 20 284 170, durante la Vigencia de la Concesión a partir de la suscripción de la Adenda N° 5.
- **Aporte por regulación:** pago a Ositrán equivalente al 1 % del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación, conforme al marco normativo aplicable.

I.3. Área de influencia

9. 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.
10. 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.
11. 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

12. 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 cuenta con una rada interior formada por dos rompeolas de 650 metros y 145 metros. En el amarradero A se atienden los embarques de contenedores, carga fraccionada 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.
13. 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.⁵
14. 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
Amarre y desamarre	<ul style="list-style-type: none">- <u>Rada interior</u>: Muelle longitudinal de 583 metros de largo y 10 metros de calado, con capacidad de recibir naves de 245 metros de eslora.- <u>Rada exterior</u>: Muelle de 280 metros de largo y 18 metros de calado especializado en embarque de mineral, capaz de recibir naves tipo <i>Handysize</i> y <i>Handymax</i>.
A la nave	
Servicios diversos	<ul style="list-style-type: none">- Talleres de maestranza, servicios de seguridad, suministro de energía eléctrica, agua, combustible, etc.
A la carga	
Minerales	<p>Existen dos sistemas de recepción, almacenamiento y embarque de minerales:</p> <ul style="list-style-type: none">- Amarradero C: dos edificios de recepción de minerales transportados por camiones, dos almacenes totalmente cerrados con capacidad combinada de 125 000 TM estáticas y un sistema de fajas transportadoras de 680 metros de longitud, que trasladan el concentrado de mineral hacia la nave con una capacidad de 1 500 toneladas/hora- Amarradero F: tres edificios de recepción de minerales transportados hasta el TPM por vía férrea y camiones, tres almacenes herméticos con capacidad combinada de 300 000 TM estáticas y un sistema de embarque en base a fajas transportadoras de 850 metros de longitud que trasladan el concentrado de mineral desde los almacenes en tierra hasta la nave y tiene una capacidad nominal de 2 000 toneladas/hora.
Graneles sólidos	<ul style="list-style-type: none">- Una faja transportadora subterránea.- 59 silos para granos con capacidad estática de 75 000 toneladas de almacenamiento.- 02 tolvas de recepción desde camiones

⁵ <https://wwwtest.tisur.com.pe/wp-content/uploads/2024/09/DESCARGAR-GRI-2015-%E2%80%932016.pdf>



Graneles líquidos	- 5 tanques con capacidad para almacenamiento; tres tanques con una capacidad de 1 100 m ³ cada uno y dos con una capacidad de 3 000 m ³ cada uno.
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 22 112,21 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

15. 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 Liebherr LHM 400 (Capacidad Máxima de 100 toneladas).
 - Grúa móvil con un *clamshell* de 21 m³, lo que permite descargas de 300 toneladas/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 móvil").
 - 3 camiones Volquetes.
 - 2 torres neumáticas absorbentes totalmente automatizadas (Torre Vigan- 400 Tm/h y Torre Bulher- 200 Tm/h), empleadas para la descarga de cereales.
 - Sistema de fajas transportadoras de 680 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

16. A diciembre del año 2025, el Contrato de Concesión tiene cinco adendas firmadas, las cuales se detallan a continuación:
- **Adenda N° 1:** se firmó el 26 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 este refleje el valor del mercado.
- **Adenda N° 5:** se firmó el 06 de noviembre del año 2025, y tuvo como principales modificaciones ampliar el plazo de la concesión al máximo de 60 años, la incorporación de nuevas mejoras obligatorias, eventuales y voluntarias, la actualización de obligaciones vinculadas a niveles de servicio y productividad, conservación de los bienes de la Concesión, régimen de penalidades, retribuciones al Estado y otros aspectos operativos, técnicos, económicos y contractuales.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

II.1. Servicios con tarifa o precio

17. 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:



18. Asimismo, los servicios portuarios pueden ser clasificados como regulados y no regulados. Los servicios regulados están asociados a una tarifa máxima⁶; 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
- Uso de muelle de carga sólida a granel - concentrados
- Uso de muelle de carga sólida a granel - cereales
- Almacenamiento de cereales en silos del día 11 al 20
- Servicios de embarque y desembarque de pasajeros

⁶ Prestados exclusivamente por el Concesionario.



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

19. 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)⁷ 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.
20. 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.
21. 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

22. Los servicios que presta el Concesionario están dirigidos a dos tipos de usuarios de la infraestructura portuaria: líneas navieras y los consignatarios 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 recalán 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.
23. En particular, durante el año 2025 los cuatro principales clientes de TISUR fueron: Sociedad Cerro Verde S.A.A. con el 21,8 %, Minera Las Bambas S.A. con el 17,7 %, Seven Seas Perú Mineral S.A.C. con el 7,2 % y Compañía Minera Antapaccay con el 6,2 %, registrando una participación conjunta de aproximadamente el 52,9 % en la carga movilizada por el terminal. Es importante mencionar que las tres primeras empresas mencionadas también fueron los principales clientes durante el año 2024, cuando su participación agregada alcanzó el 44,4 % de la carga movilizada.

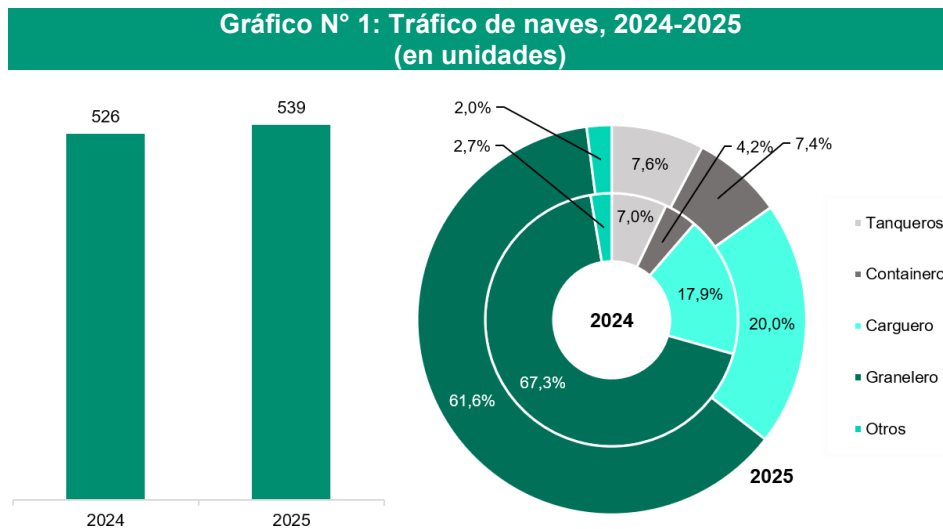
III.2. Servicios en función a la nave

24. 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 recalán en dicho terminal.

⁷ Reglamento de acceso. Disponible en: <https://tisur.com.pe/wp-content/uploads/2025/10/Reglamento-Acceso-TISUR-Rev.-08-y-Resolucion-0004-2025-CD-OSITRAN.pdf>



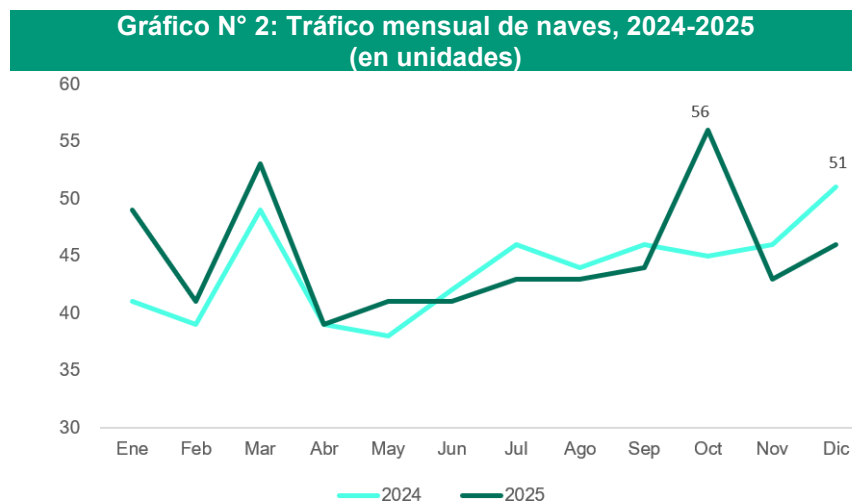
25. En el año 2025 fueron atendidas 539 naves, un 2,5 % por encima de lo registrado durante el año 2024 (526 naves), distribuyéndose aproximadamente entre un 61,6 % del tipo graneleras y un 20,0 % del tipo cargueras, entre los principales. Las naves graneleras fueron históricamente importantes en el terminal, importancia relativa incrementada a partir del inicio de la explotación del Amarradero F en 2016.



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

26. Respecto al flujo mensual de naves en el terminal, entre los años 2024 y 2025, se observa una tendencia general de crecimiento y una mayor estabilidad operativa en el segundo periodo analizado. Durante el 2024, la terminal alcanzó su nivel más alto de actividad en diciembre con 51 naves. En contraste, el 2025 mostró un dinamismo superior desde el inicio, logrando su punto máximo en octubre con 56 naves.



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

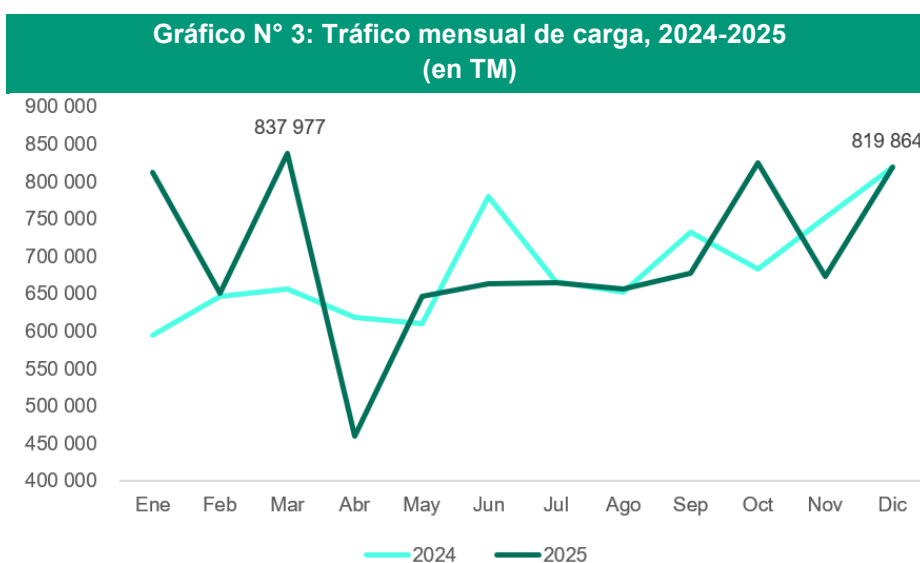
III.3. Tráfico de carga

27. En esta sección se hace una descripción del comportamiento en el tráfico de carga en el TPM durante el año 2025, empleando la información contenida en los formatos



estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE) del Ositrán⁸.

28. Durante el año 2025, el TPM registró un total de 8,4 millones de toneladas de carga movilizada, por encima de los 8,2 millones de toneladas alcanzadas en el año 2024, implicando un aumento del 2,1 %. Esta carga se compone principalmente de carga sólida a granel (85,5 %), distribuyéndose el resto entre carga fraccionada (9,9 %), carga líquida a granel (3,5 %), y carga en contenedores (1,2 %). Con relación a la carga rodante, como en 2024, durante el año 2025 no se movilizó este tipo de carga.
29. Al comparar el tonelaje movilizado en la concesión entre los años 2024 y 2025, se observa un crecimiento consolidado en el volumen anual, pasando de 8,2 millones de toneladas en 2024 a 8,4 millones de toneladas en 2025 (variación positiva del 2,1 %). Durante el 2024, la actividad operativa fue más intensa hacia el cierre del año, alcanzando su pico máximo en diciembre con 819 864 toneladas. En contraste, el 2025 presentó una mayor fuerza operativa en el primer trimestre, logrando el mayor registro en el mes de marzo con 837 977 toneladas, seguido muy de cerca por los resultados de octubre y enero.



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

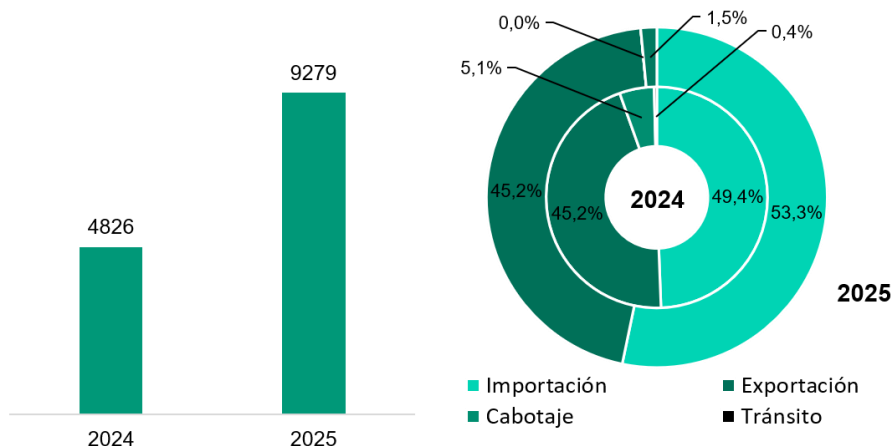
a) Carga de contenedores

30. En lo relativo al tráfico de contenedores, se movilizaron 9279 TEU, siendo esta cifra mayor en 92,3 % respecto a lo alcanzado en el año anterior, cuando se registraron 4826 TEU. Este aumento se explica por la variación positiva de los regímenes de importación, exportación y tránsito, que aumentaron en 107,3 % (+2558 TEU), 92,6 % (+2017 TEU) y 642,1 % (+122 TEU), respectivamente, con relación al año 2024.

⁸ 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, dispuso, en septiembre de 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.estadística@ositrán.gob.pe; siendo este un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de Ositrán, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.



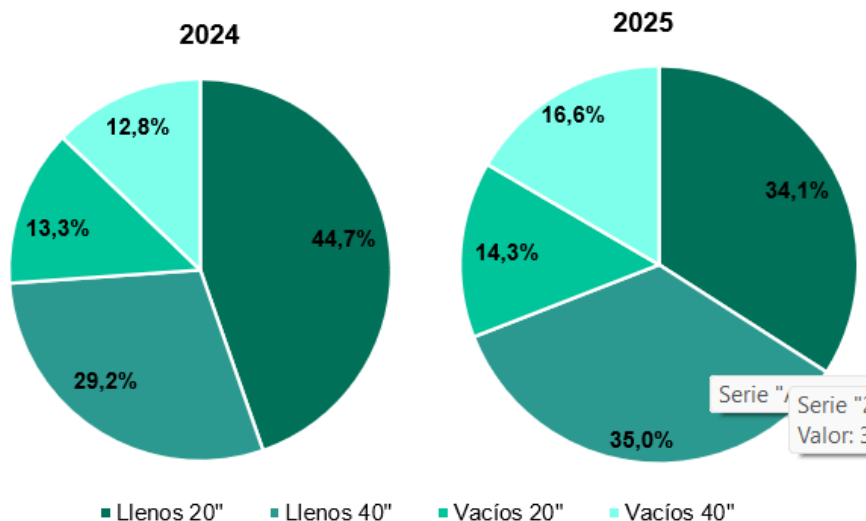
**Gráfico N° 4: Tráfico de contenedores, 2024-2025
(en TEU)**



Nota: Cabotaje: Se registraron 244 TEU (año 2024) y 0 TEU (año 2025). Tránsito: Se registraron 19 TEU (año 2024) y 141 TEU (año 2025). No se registró Transbordo en los años mencionados.
Fuente: TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

31. Respecto al tráfico de contenedores según tamaño, se movilizaron 6121 unidades. El movimiento de contenedores de 20 pies registró un incremento del 50,4 %, pasando de 1970 unidades en 2024 a 2963 en 2025. Por otra parte, se movilizaron 3158 contenedores de 40 pies en 2025, lo que representó un aumento del 121,1 % respecto al año anterior. Así, los contenedores de 40 pies tuvieron la mayor participación, representando el 51,6 % del total. De este porcentaje, los contenedores llenos de 40 pies constituyeron el 35,0 %.

**Gráfico N° 5: Tráfico de contenedores por tipo, 2024-2025
(En contenedores, porcentaje de participación)**

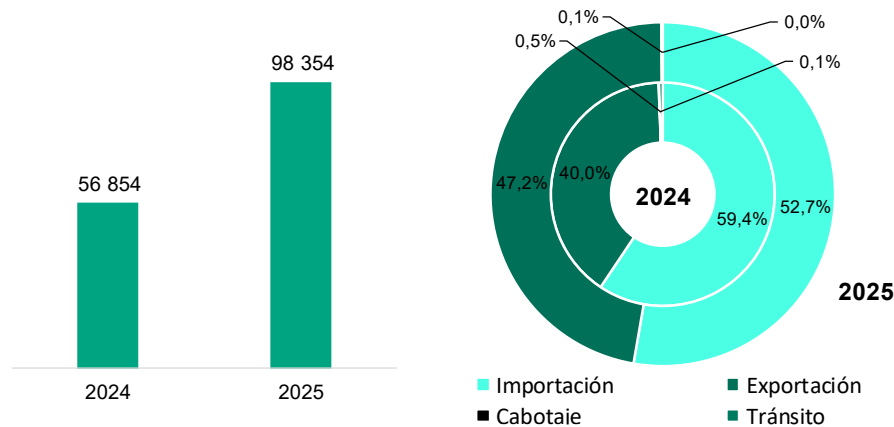


Fuente: TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

32. En lo referido a la de la carga contenedorizada (en TM) movilizada en el TPM, se observa que se movilizaron 98 354 TM en 2025, cifra 73,0 % superior respecto a lo registrado en 2024 (41 500 TM adicionales). Asimismo, se observa que la composición de la carga en contenedores está compuesta principalmente por los regímenes de importación y exportación, los cuales movilizaron 51 854 TM (52,7 %) y 46 382 TM (47,2 %) de la carga contenedorizada total en 2025, respectivamente.



**Gráfico N° 6: Tráfico de contenedores, 2024-2025
(En TM)**



Nota: Cabotaje: Se registraron 34 TM (año 2024) y 0 TM (año 2025). Tránsito: Se registraron 307 TM (año 2024) y 118 TM (año 2025). No se registró Transbordo en los años mencionados.

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

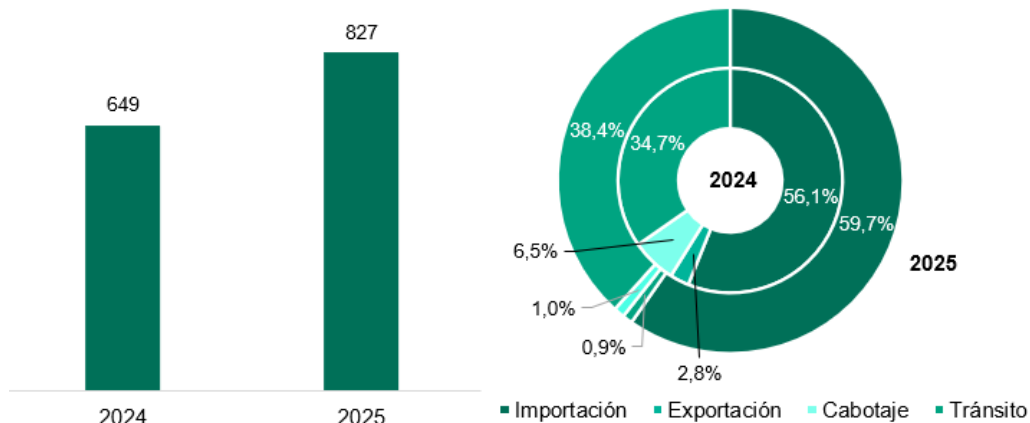
33. Finalmente, los principales usuarios que movilizaron sus productos a través de contenedores en el TPM son Novopan Perú S.A.C. (16,5 %), AMG-Auplata Mining Group Perú S.A.C. (8,8 %), Anglo American Marketing Perú S.A. (7,9 %), Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A. (6,8 %), Corrales Center S.A.C. (5,3 %) y Equilibra Perú S.A. (4,7 %), representando en conjunto el 50,1 % durante el 2025

b) Carga fraccionada

34. El tráfico de carga fraccionada en el TPM registró un crecimiento del 27,4 % durante el año 2025 (equivalente a 177 650 TM más). Este resultado se explica principalmente por el aumento del tráfico en los regímenes de importación, que creció un 35,5 % (129 232 TM más), y de tránsito, que aumentó un 40,9 % (92 055 TM más). Sin embargo, estos incrementos fueron parcialmente contrarrestados por la disminución del 56,3 % en la carga bajo el régimen de exportación (equivalente a 10 090 TM menos) y la caída del 80,0 % en el régimen de cabotaje (33 547 TM menos) en comparación con 2024.
35. En lo referido a la distribución del tráfico por régimen, en 2025 la importación continuó siendo el régimen con mayor participación (59,7 % de la carga fraccionada movilizada). En segundo lugar, con una participación del 38,4 % se presenta el régimen de tránsito. En tercer y cuarto lugar se ubican los regímenes de cabotaje y exportación, movilizándolo el 1,0 % y 0,9 % de la carga fraccionada, respectivamente.



**Gráfico N° 7: Tráfico de carga fraccionada, 2024-2025
(En miles TM)**

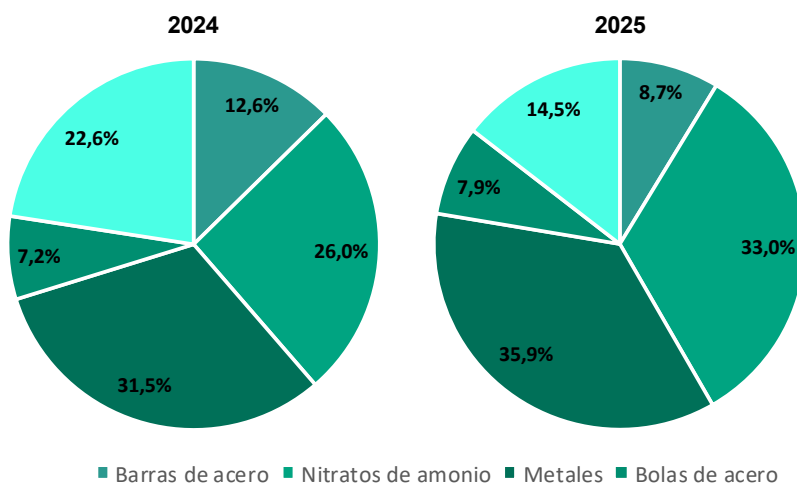


Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

36. En cuanto a los productos más movilizadas durante el año 2025 como carga fraccionada en el TPM, podemos destacar los metales (35,9 %), el nitrato de amonio (33,0 %), barras de acero (8,7 %) y bolas de acero (7,9 %), sumando el 85,5 % del tráfico de este tipo de carga.

**Gráfico N° 8: Principales productos de la carga fraccionada, 2024-2025
(Porcentaje de participación)**



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

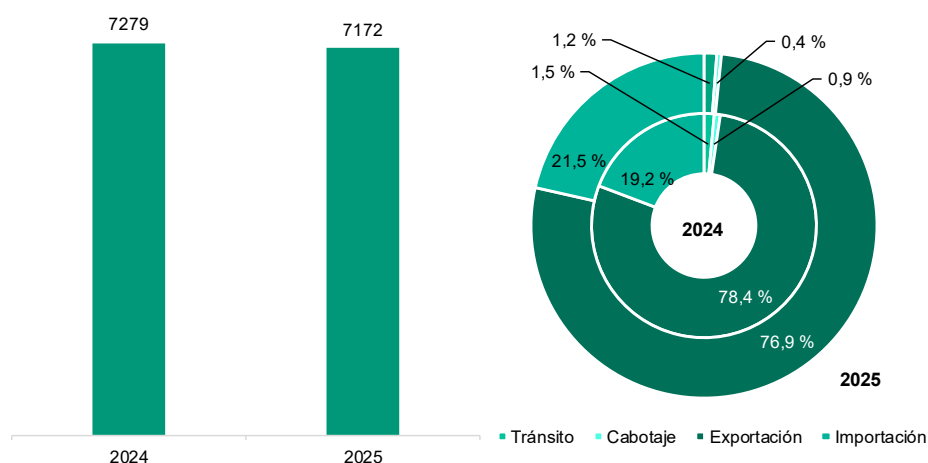
37. Finalmente, entre las principales empresas que movilizaron mercancías bajo el régimen de carga fraccionada tenemos a Chemtrade S.A.C. (17,7 %), Orica Mining Services Perú S.A. (16,5 %), Moly-Cop Adesur S.A. (8,2 %), Importadora Campero S.R.L. (5,9 %) e Importadora y Exportadora Monterrey S.R.L. (5,7 %), que en conjunto representaron el 54,1 % del total de carga fraccionada movilizada en 2025.



c) Carga sólida a granel

38. En lo relativo a la carga sólida a granel, el terminal movilizó 7172 miles de toneladas en el año 2025, mostrando una disminución del 1,5 % respecto al año 2024, donde se registraron 7279 miles de toneladas. Este tipo de carga se concentra usualmente en los regímenes de exportación e importación, alcanzando en conjunto una participación del 98,4 % en 2025 (76,9 % para exportaciones y 21,5 % para importaciones). En particular, en 2025 las exportaciones se redujeron en 3,4 % comparado con lo alcanzado en 2024, mientras que las importaciones aumentaron en 10,0 % con relación al mismo periodo.

**Gráfico N° 9: Tráfico de carga sólida a granel, 2024-2025
(En miles de toneladas)**



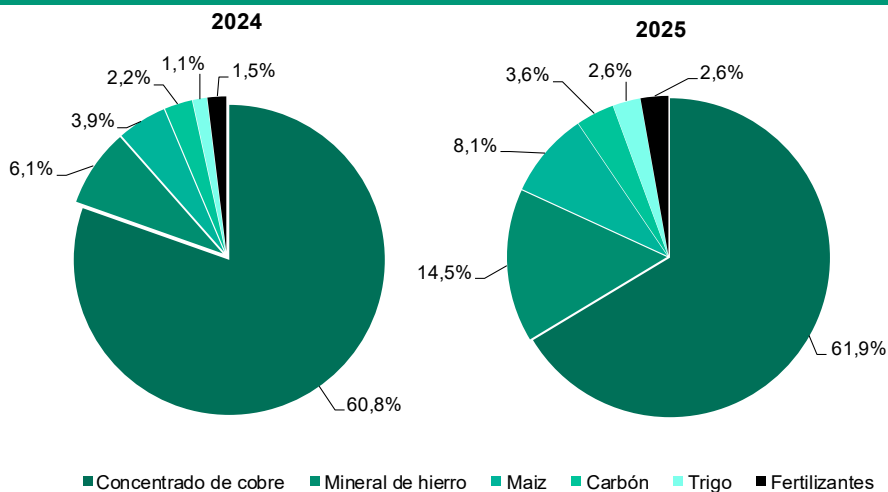
Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

39. Los principales productos movilizados en el TPM fueron el concentrado de cobre, con un 61,9 % en 2025, equivalente a 4438 miles de toneladas, casi exclusivamente a través del régimen de exportación. En particular, el 80,3 % del volumen exportado del año 2025 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., Compañía Minera Antapaccay S.A.A. y Hudbay Perú S.A.C., con una participación de 37,8 %, 33,4 %, 9,3 % y 9,5 %, respectivamente. En el año 2025, el mineral de hierro se catalogó como el segundo producto más movilizado considerando todos los regímenes, con una participación de 14,5 % (equivalente a 1038 miles de toneladas).
40. En lo referente a la carga sólida a granel importada, en el año 2025 se movilizaron principalmente cuatro productos: maíz, carbón, fertilizantes y trigo, con participaciones del 37,7 %, 14,7 %, 12,1 % y 11,2 %, respectivamente. Las principales importadoras de maíz fueron Corporación Rico S.A.C (41,9 %), ADM Andina Perú S.R.L. (24,9 %) y Seaboard Overseas Perú S.A (21,0 %). En cuanto a las importaciones de carbón, Yura S.A. participó con el 56,5 % de la carga, junto a Cal&Cemento Sur S.A., con el 43,5 % restante.



Gráfico N° 10: Principales productos de carga sólida a granel, 2024-2025 (Porcentaje de participación)



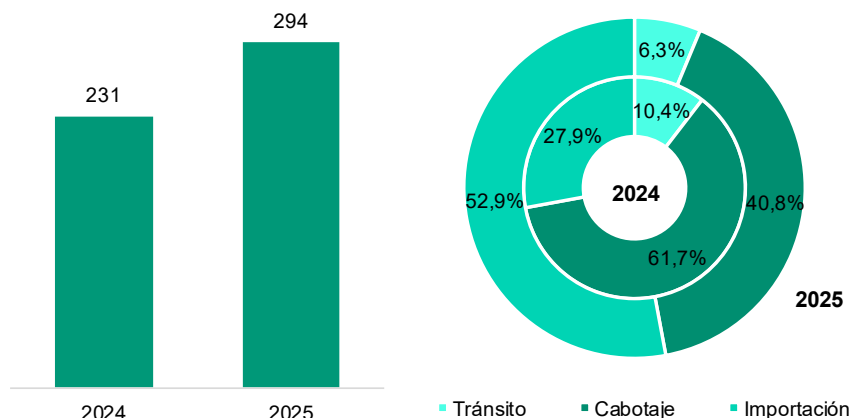
Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

d) Carga líquida a granel

41. El tráfico de carga líquida a granel movilizada en el TPM mostró un aumento del 27,4 % durante el año 2025, al pasar de 231 028 toneladas en el año 2024 a 294 278 toneladas en el año 2025. Este tipo de carga es principalmente movilizad o en dos regímenes; importación, que registró una participación del 52,9 % en 2025, y cabotaje, alcanzando un 40,8 %.

Gráfico N° 11: Tráfico de carga líquida a granel, 2024-2025 (En miles de toneladas)



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

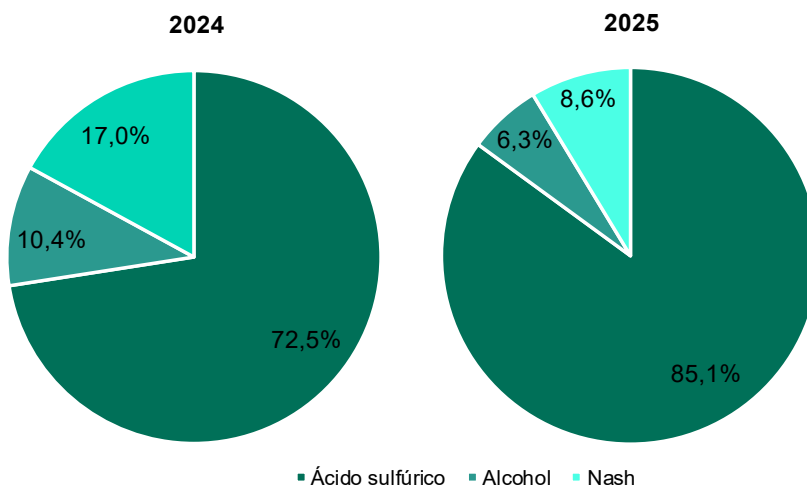
42. En cuanto a la distribución de la carga por producto, durante el año 2025, encontramos que destacan el ácido sulfúrico, nash y alcohol, con participaciones de 85,1 %, 8,6 % y 6,3 %, respectivamente. En lo relativo al ácido sulfúrico, este se movilizó a través del régimen de cabotaje e importación, siendo adquirido por la Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A. (13,97 %) y Compañía Minera Antapaccay S.A (10,88 %). En cuanto al nash⁹, este

⁹ Sulhidrato 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.>)



producto se movilizó únicamente mediante el régimen de importación, siendo los únicos clientes Southern Peru Copper Corporation Sucursal del Perú y Huidbay Perú S.A.C, con participaciones del 99,6 % y 0,4 % del total de nash importado, respectivamente. 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 50,8 %, y 49,2 %, respectivamente.

**Gráfico N° 12: Productos de carga líquida a granel, 2024-2025
(Porcentaje de participación)**



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

e) Carga rodante

43. Durante el año 2025, como en los últimos cinco 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 dio cumplimiento a la Ley N° 29303¹⁰ en el año 2012, las importaciones de este tipo de carga han sido poco significativas y se han realizado de manera esporádica.

IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Tarifas

44. 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.
45. 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 (sustituido por dicha Adenda) y en las disposiciones contenidas en el Reglamento de Tarifas del Ositrán (RETA). 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.

¹⁰ Esta ley señala que las reparaciones y reacondicionamiento de los vehículos usados en la ZONFRATACNA y CETICOS solo se realizarán hasta el 31 de diciembre de 2012. Lo cual afectó de manera directa a la importación de carga rodante, toda vez que el mayor producto importado a través de TPM eran vehículos usados para ser trasladados a las referidas zonas y poder ser reparados o reacondicionados.



46. Hasta diciembre de 2025, Ositrán ha calculado cinco (5) 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.

47. Las tarifas máximas promedio, resultantes de la aplicación de la metodología antes descrita, registraron un ajuste del 7,37 % con relación al año 2024. Este cambio se descompone entre el incremento del IPC (inflación del 1,69 %), el factor de productividad vigente (1,83 %) y la variación porcentual del tipo de cambio de junio 2025 respecto a 2024 (-7,51 %).
48. En particular, las tarifas que mostraron los incrementos más significativos en 2025 respecto del año 2024 pertenecen a los servicios a la nave: amarre y desamarre (+17,5 %) y servicios a la carga: carga fraccionada (+14,8 %).

Cuadro N° 3: Tarifario de servicios regulados, 2024-2025 (En USD, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	2024*	2025**	Var % 2025/2024	Var. Promedio ponderada por canasta
1. Servicio a la Nave					
Amarre y desamarre	Por cada maniobra	159,14	187,01	17,5%	7,37%
Uso o alquiler de amarradero	Metro de eslora x hora	0,61	0,65	6,6%	
2. Servicios a la Carga: uso de muelle					
Carga fraccionada	Por tonelada	3,57	4,10	14,8%	7,07%
Carga rodante	Por tonelada	6,25	6,75	8,0%	
Carga granel sólida Concentrados	Por tonelada	2,50	2,60	4,0%	
-Régimen de embarque mayor a 1 000 toneladas/hora	Por tonelada	2,00	2,10	5,0%	
-Régimen de embarque menor a 1 000 toneladas/hora	Por tonelada	2,10	1,81	-13,8%	
Cereales					
-Régimen de descarga mayor a 400 toneladas/hora	Por tonelada	3,85	4,20	9,1%	
-Régimen de descarga menor a 400 toneladas/hora	Por tonelada	3,30	3,60	9,1%	
Carga granel líquida	Por tonelada	1,50	1,70	13,3%	
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	0,14	16,7%	
4. Servicios Estándar para pasajeros					
Embarque o Descarga de Pasajeros	Por pasajero	6,13	6,58	7,3%	7,34%

* Tarifas vigentes a partir del 17 de agosto del 2024 al 16 de agosto de 2025.

** Tarifas vigentes a partir del 17 de agosto del 2025 al 16 de agosto de 2026.

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



IV.2. Precios

49. Durante el año 2025, los precios de los servicios no regulados se mantuvieron iguales 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 regulados¹¹.

Cuadro N° 4: Precios de servicios no regulados, 2024-2025 (En USD, sin IGV)				
Servicios	Unidad	2024	2025	Var % 2024/2025
CARGA DE IMPORTACIÓN / EXPORTACIÓN / CABOTAJE / TRANSBORDO				
Servicio a la carga: Transferencia				
Carga sólida a granel	Tonelada	1,90	1,90	0,00%
Carga sólida a granel - zona alta		2,40	2,40	0,00%
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 IMQ/IQF - recepción	Tonelada	2,50	2,50	0,00%
Carga sólida a granel IMQ/IQF - despacho	Tonelada	4,35	4,35	0,00%
Carga sólida a granel IMQ/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 del Ositrán.

50. Como se aprecia, los precios se han mantenido estables entre el 2024 y 2025 para los grupos de servicios.

¹¹ Para una descripción completa del conjunto de servicios, y respectivos precios, visitar: <https://www.tisur.com.pe/es/tarifario>



IV.3. Cargos de Acceso

51. El 18 de setiembre de 2019, mediante la Resolución de Consejo Directivo N°0041-2019-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso del Concesionario, en el cual se establecieron los requisitos y procedimientos para el acceso a la infraestructura portuaria calificada como facilidad esencial. De esta forma, se genera la obligación al Concesionario de otorgar el acceso a los usuarios intermedios para el uso de la facilidad esencial con el fin de prestar los servicios esenciales de practicaje y remolcaje.

**Cuadro N° 5: Contratos de acceso¹² de practicaje y remolcaje, 2024 - 2025
(En USD, sin IGV)**

Servicio	Inicio de vigencia	Fin de vigencia	Renovación	Monto (USD, sin IGV)
Practicaje	Desde:	Hasta:		
PSA Marine Peru S.A.	1/03/2025	28/02/2026	Adenda N°23	0,00
Matarani Maritime Projects S.A.C.	21/07/2025	20/07/2026	Adenda N°24	0,00
Remolcaje	Desde:	Hasta:		
PSA Marine Peru S.A.	1/03/2025	28/02/2026	Adenda N° 17	0,0048 x TRB x N° de Remolcadores x Operación (Mínimo USD 280,00 x recalada)
Saam Towage Peru S.A.C.	24/08/2025	23/08/2026	Adenda N°4	0,0048 x TRB x N° de Remolcadores x Operación (Mínimo USD 280,00 x recalada)
Petrolera Transoceánica S.A	3/09/2025	2/09/2026	Adenda N°4	0,0048 x TRB x N° de Remolcadores x Operación (Mínimo USD 280,00 x recalada)

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

52. En lo que respecta al año 2025, el servicio de practicaje fue prestado por dos empresas: PSA Marine Perú S.A. y Matarani Maritime Projects S.A.C.; mientras que, el servicio de remolcaje fue brindado PSA Marine Perú S.A., SAAM Towage Peru S.A.C. y Petrolera Transoceánica S.A.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

53. 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.
54. 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 periodo¹³, el Concesionario alcanzó un nivel de inversión de USD 6,7 millones, cifra superior en 17,5 % 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.

¹² Para más información consultar: <https://tisur.com.pe/documentacion-oficial/>

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



55. 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.
56. 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 ferroviarias (USD 0,7 millones).

Compromiso de inversión – Adenda N° 5

57. Con la suscripción de la Adenda N° 5 al Contrato de Concesión se incorporaron nuevos compromisos de inversión para el TPM, denominados Nuevas Mejoras. Estas inversiones comprenden obras y equipamiento orientados a fortalecer la capacidad operativa del terminal, asegurar la continuidad de los servicios portuarios y atender las necesidades futuras de demanda.
58. Las Nuevas Mejoras se clasifican en tres grupos: Nuevas Mejoras Obligatorias, Nuevas Mejoras Eventuales y Nuevas Mejoras Voluntarias. Las Nuevas Mejoras Obligatorias corresponden a las Etapas 1, 2 y 3, cuya ejecución resulta obligatoria para el Concesionario. Por su parte, las Nuevas Mejoras Eventuales corresponden a las Etapas 4, 5, 6, 7 y 8, y su ejecución será obligatoria cuando se configuren los gatillos (condiciones en función de la demanda) establecidos para cada una de ellas. Finalmente, las Nuevas Mejoras Voluntarias comprenden aquellas inversiones que no forman parte de las Nuevas Mejoras Obligatorias ni Eventuales, pero que el Concesionario podrá ejecutar durante el plazo de la Concesión si lo estima conveniente.
59. La Inversión Referencial de las Nuevas Mejoras Obligatorias y Eventuales asciende a aproximadamente USD 598,6 millones, expresados en dólares constantes del año 2024 y sin incluir IGV. De este monto, alrededor de USD 331,6 millones corresponden a Nuevas Mejoras Obligatorias y USD 267,0 millones a Nuevas Mejoras Eventuales.
60. En el caso de las Nuevas Mejoras Obligatorias, la Etapa 1 contempla una inversión referencial aproximada de USD 198,19 millones y debe iniciarse dentro de los 28 meses posteriores a la firma de la Adenda N° 5. Esta etapa concentra la mayor parte de las inversiones obligatorias iniciales y comprende principalmente obras de infraestructura portuaria, equipamiento y ampliación de capacidades operativas; la Etapa 2 asciende a USD 13,39 millones y debe iniciarse como máximo el 31 de octubre de 2030; mientras que la Etapa 3 asciende a USD 120,06 millones y debe iniciarse como máximo el 28 de febrero de 2036.
61. En cuanto a las Nuevas Mejoras Eventuales, estas corresponden a inversiones cuya ejecución será obligatoria cuando se configuren los gatillos contractuales establecidos en la Adenda N° 5. Dichas inversiones están asociadas a condiciones futuras de demanda o necesidad operativa del terminal y, en conjunto, ascienden a una inversión referencial aproximada de USD 267,0 millones.



62. El detalle de las inversiones previstas en la Adenda N° 5 se presenta en el siguiente cuadro. En este se observa que las Nuevas Mejoras Obligatorias concentran la mayor parte de las inversiones iniciales, destacando el Muelle G, el rompeolas sur y la profundización de calado de los muelles A, B y C. Asimismo, las inversiones en función a demanda tienen como principal componente la ampliación del muelle marginal y modificación de rompeolas, correspondiente a la Etapa 7, en ese sentido, la Adenda N° 5 marca una nueva etapa de expansión y modernización del Terminal Portuario de Matarani.

**Cuadro N° 6: Compromisos de inversión incorporados mediante la Adenda N° 5
(En millones de USD, sin IGV)**

Inversiones	Etapa	Inversión referencial
<u>Inversiones obligatorias</u>		
Reubicación edificio administrativo	1	7,3
Grúa móvil (2 unid)	1	12,6
Sistema de Defensas Muelles A, B y C	1	4,0
Muelle G (pilotes, tablero)	1	86,4
Rompeolas Sur	1	46,3
Tomas Reefer adicionales & Racks	1	5,2
Incremento Áreas Almacenamiento de Contenedores	1	29,2
Adquisición 2 Reach Stackers	1	0,9
Grúas móviles (1 unid)	1	6,3
Mejora en sistema de minerales C	2	10,5
Mejora en sistema de descarga de granos	2	2,9
Profundización de Calado Muelles A, B y C	3	98,0
Reparación de Muelles A, B y C	3	8,1
Zona de Almacenamiento (Etapa 3)	3	13,9
Total Inversiones obligatorias		331,6
<u>Inversiones en función a demanda</u>		
Nuevo almacén en el muelle F (40 000 TM) - Zafranal	4	58,8
Facilidad de Descarga de ácido sulfúrico	5	2,6
Almacenes modulares sistema C	6	12,4
Construcción de Tanques para almacenamiento de alcohol	8	8,3
Modernización del muelle marginal	7	185,0
Total Inversiones en función a demanda		267,0
Total Inversión Referencial sin IGV		598,6

Nota: La inversión referencial se encuentra expresada en millones de dólares constantes del año 2024

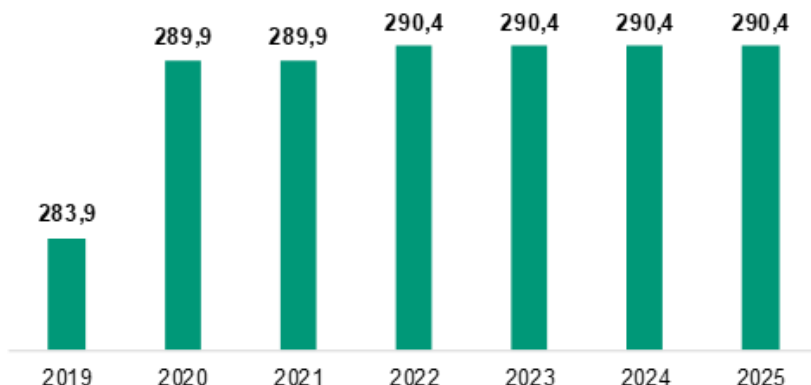
Fuente: Adenda N° 5 al Contrato de Concesión y Plan de Negocios 2026 de TISUR.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

63. En cuanto a la ejecución de inversiones durante el periodo evaluado, en el año 2025 no se ejecutaron inversiones reconocidas en el TPM, por lo que la inversión acumulada reconocida se mantuvo en USD 290,4 millones. No obstante, considerando la incorporación de las Nuevas Mejoras previstas en la Adenda N° 5, la inversión referencial total de la Concesión asciende a USD 681,97 millones, por lo que el nivel de avance acumulado se ubicó en 42,58 % respecto de dicho monto referencial actualizado.



**Gráfico N° 13: Inversiones acumuladas, 2019-2025
(Millones de dólares)**



Fuente: Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.2. Pagos al Estado

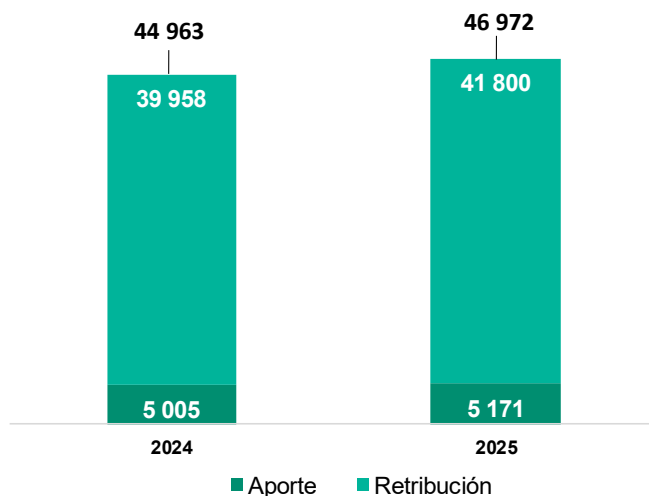
64. Según lo establecido en la Cláusula 4.2 del Contrato de Concesión, modificada por la Adenda N° 5, el Concesionario debe pagar mensualmente a la APN una Retribución equivalente al 5% de los ingresos brutos del mes inmediatamente anterior, durante la vigencia de la Concesión. Para efectos de su cálculo, se excluyen los ingresos brutos generados por la explotación del “Proyecto Bahía Islay”, ubicado en el amarradero F del Terminal Portuario, así como aquellos provenientes de las mejoras que se ejecuten vinculadas a dicho sistema.
65. Asimismo, conforme a lo establecido en la Adenda N° 3 y en la Cláusula 4.2.1 del Contrato de Concesión, modificada por la Adenda N° 5, el Concesionario debe pagar mensualmente al Estado, a través de la APN, una Retribución Especial equivalente al 9,85 % de los ingresos brutos del mes inmediatamente anterior generados por la explotación del “Proyecto Bahía Islay”. Este proyecto comprende el Sistema de Recepción, Almacenamiento y Embarque de Concentrados de Mineral en Bahía Islay, ubicado en el amarradero F del Terminal Portuario, así como las mejoras vinculadas a dicho sistema. 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.

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.

66. En el año 2025, los pagos efectuados por el Concesionario al Estado ascendieron a S/ 47,0 millones, lo que representó un incremento de 4,5 % respecto del año anterior. De dicho monto, el 89,0 % correspondió a la Retribución, incluida la Retribución Especial, mientras que el 11,0 % restante correspondió al aporte por regulación. En términos interanuales, la Retribución registró un crecimiento de 4,6 %, en tanto que el aporte por regulación aumentó en 3,3 %.



**Gráfico N° 14: Pagos al Estado, 2024-2025
(Miles de soles)**



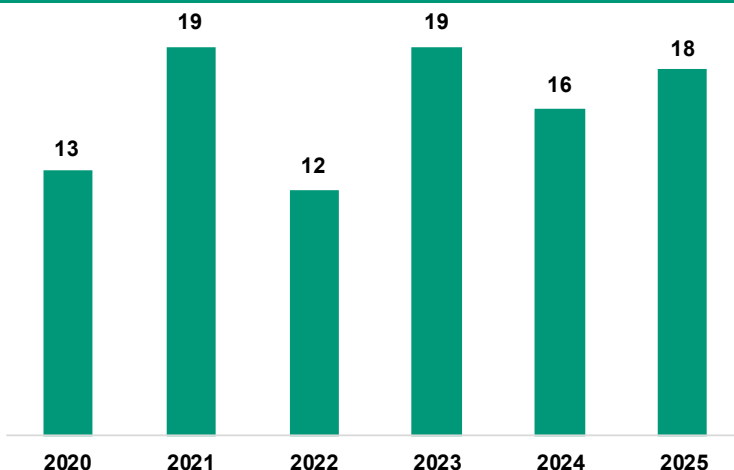
Fuente: Jefatura de Tesorería del Ositrán
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Accidentes

67. En lo concerniente al número y tipo de accidentes, durante el año 2025, el TPM registró dieciocho (18) accidentes, significando un incremento de 12,5 % respecto a lo registrado en el año 2024 (16 accidentes). Todos los accidentes registrados se clasificaron como accidentes dentro del tipo B, es decir, accidentes con daños materiales y heridos. En particular, las lesiones principales fueron las de contusiones y traumatismos de diversos tipos.

Gráfico N° 15: Número de accidentes en el TPM, 2020-2025



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



VI.2. Reclamos, sanciones y penalidades

68. Durante el año 2025, no se aplicaron sanciones administrativas ni penalidades a la concesión.
69. Por otra parte, en el mes de noviembre de 2025 se registró un (1) reclamo relacionado con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios (específicamente por asignación indebida de amarraderos, cuadrillas, reserva de ventana de atraque), el cual fue declarado como Infundado.

VII. ESTADOS FINANCIEROS

VII.1. Estado de Resultados Integrales

70. 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 este realiza en el puerto, siendo el riesgo comercial asumido por la empresa.
71. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados, para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral:

Cuadro N° 7: Ingresos por servicios 2021-2025 (En miles de dólares)					
Ingresos de actividades ordinarias	2021	2022	2023	2024	2025
Manipuleo	56 628	66 024	73 099	73 684	80 513
Uso de muelle	33 072	35 288	45 028	46 238	48 099
Almacenamiento	5 215	4 814	6 041	5 682	5 197
Transferencia de carga	2 661	2 914	3 903	3 528	2 821
Servicios de exportación y embarque	1 610	1 490	1 616	1 486	1 845
Alquiler amarradero	1 644	1 631	2 060	2 500	2 498
Alquiler de equipos	193	299	247	303	341
Total	101 023	112 460	131 994	133 421	141 314

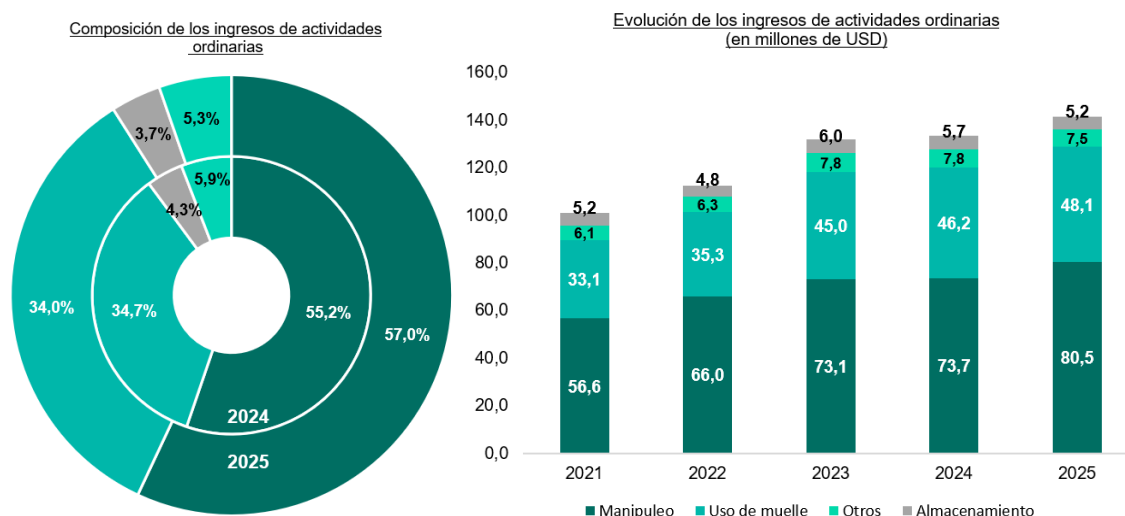
Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Terminal Internacional del Sur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

72. En 2025, los ingresos de actividades ordinarias ascendieron a USD 141,3 millones, lo que representó un incremento de 5,9 % respecto a los USD 133,4 millones registrados en 2024. Este resultado se explicó principalmente por los ingresos por manipuleo, que alcanzaron USD 80,5 millones y representaron el 57,0 % de los ingresos totales, tras registrar un crecimiento del 9,3 % (USD 6,8 millones) respecto al ejercicio anterior. Asimismo, los ingresos por uso de muelle alcanzaron los USD 48,1 millones, equivalentes al 34,0 % de los ingresos totales, monto que corresponde a un aumento del 4,0 % (USD 1,9 millones) frente a lo registrado en 2024.
73. Por otro lado, como se observa en el siguiente gráfico, los ingresos de actividades ordinarias mostraron una tendencia creciente entre 2021 y 2025, impulsada principalmente por los ingresos por manipuleo y uso de muelle, que constituyen las principales fuentes de ingresos de la Concesión. En el caso de los ingresos por manipuleo, estos registraron una tasa de crecimiento promedio anual de 9,2 % durante el periodo 2021-2025, mientras que entre 2024 y 2025 aumentaron en 9,3 %. Por su parte, los ingresos por uso de muelle también mantuvieron una evolución positiva, con una tasa de crecimiento promedio anual de 9,8 % en el mismo periodo y un incremento de 4,0 % en 2025 respecto del año anterior.



Gráfico N° 16: Ingresos de actividades ordinarias, 2024 y 2025



Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

74. Respecto de los costos de servicios, en el ejercicio 2025 estos ascendieron a USD 61,1 millones, lo que representó un incremento de 11,7 % (USD 6,4 millones adicionales) respecto del ejercicio 2024. Al desagregar estos costos, se observa que los gastos de personal fueron el principal componente con USD 17,1 millones (27,9 % del total de costos), y registraron un crecimiento de 36,5 % en comparación al año previo. En lo relativo al costo de servicios prestados por terceros, constituyeron el segundo componente más importante al alcanzar USD 14,0 millones, equivalente al 22,8 % del total de costos de servicios, con un incremento interanual de 14,6 % equivalente a USD 1,8 millones adicionales.

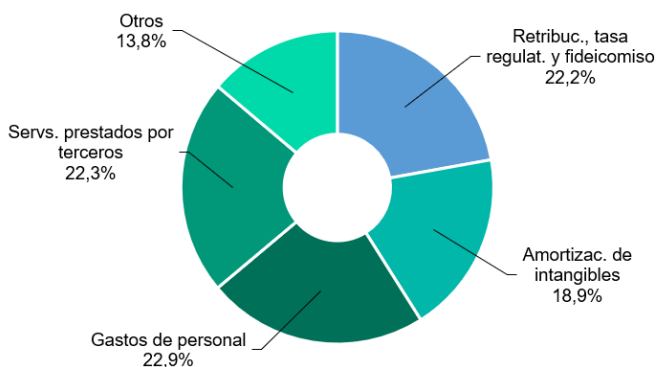
Cuadro N° 8: Costos de prestación de servicios 2021-2025 (En miles de dólares)

Costos de servicios	2021	2022	2023	2024	2025
Retribución, tasa regulatoria y fideicomiso	9 104	10 288	12 193	12 128	12 926
Amortización de intangibles	10 292	10 348	9 146	10 330	9 782
Gastos de personal	6 503	6 813	11 292	12 508	17 070
Servicios prestados por terceros	5 513	4 780	9 771	12 181	13 955
Depreciación de instalac., maquin. y equipo	1 340	1 371	1 467	1 781	1 951
Cargas diversas de gestión	592	864	4 933	5 320	4 906
Depreciación de activos por derecho de uso	242	327	404	447	441
Provisión de suministros y repuestos	103	97	41	23	105
Total	33 689	34 888	49 247	54 718	61 136

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Gráfico N° 17: Composición de los costos de servicios, 2025



Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

75. De otro lado, los gastos operativos aumentaron en 2,1 % con respecto al ejercicio previo, al pasar de USD 9,0 millones en 2024 a USD 9,2 millones en 2025, lo que representó un incremento de USD 188 mil. Este resultado se explicó, esencialmente, por el incremento de los gastos de personal, que crecieron en 5,8 %, al pasar de USD 5,1 millones a USD 5,4 millones. Asimismo, los servicios prestados por terceros aumentaron en 12,6 %, pasando de USD 1,7 millones en 2024 a USD 1,9 millones en 2025.
76. Entre tanto, como se presenta en el gráfico siguiente, en el año 2025 los gastos operativos estuvieron compuestos principalmente por gastos de personal, que representaron el 58,3 % del total, servicios prestados por terceros, con una participación de 20,3 % y cargas diversas de gestión con 4,0 %. Los demás conceptos asociados principalmente a depreciación, amortización, tributos y otros gastos, representaron el 17,4 % restante.

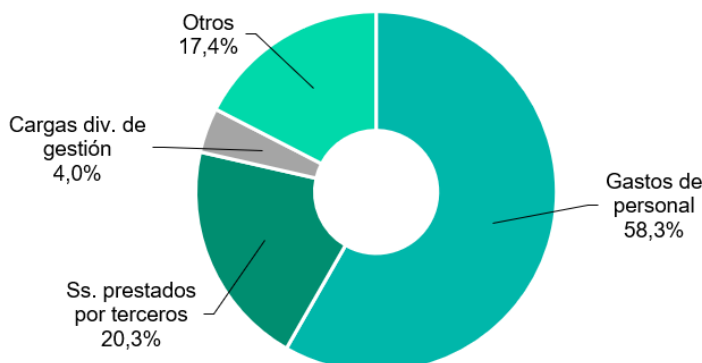
**Cuadro N° 9:
Gastos Operativos 2021-2025
(En miles de dólares)**

Gastos Operativos	2021	2022	2023	2024	2025
Gastos de personal	6 255	9 135	5 706	5 056	5 351
Servicios prestados por terceros	4 613	5 127	1 572	1 653	1 861
Cargas diversas de gestión	4 075	4 241	814	721	369
Depreciación de instalac., maquin. y equipo	360	366	369	414	379
Provisión para cuentas de cobranza dudosa	3	-	2	7	202
Provisión de litigios	-	-	-	253	32
Tributos	289	281	349	334	473
Amortización de intangibles	334	354	1 636	325	268
Depreciación de activos por derecho de uso	76	79	188	229	245
Provisiones del ejercicio	21	25	21	1	1
Total	16 026	19 608	10 657	8 993	9 181

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Gráfico N° 18: Composición de los gastos operativos, 2025



Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

77. Como resultado de la diferencia entre los ingresos de actividades ordinarias y los costos por servicios, en 2025 se obtuvo una utilidad bruta de USD 80,2 millones, lo que representó un incremento del 1,9 % con relación a lo registrado en el año 2024, equivalente a USD 1,5 millones. De igual modo, la utilidad operativa ascendió a USD 72,0 millones, registrando un aumento de 2,8 % (USD 1,9 millones adicionales), frente a 2024.
78. Finalmente, la utilidad neta del ejercicio 2025 ascendió a USD 47,7 millones, cifra prácticamente similar a lo registrado en 2024, con una diferencia de apenas USD 2,0 mil. Si bien la utilidad operativa aumentó en 2025, dicho efecto fue compensado principalmente por la mayor pérdida por diferencia de cambio, que pasó de USD 85 mil en 2024 a USD 1,4 millones en 2025. Ello se explica por la exposición de la Compañía a saldos en moneda nacional, en un contexto de apreciación del sol frente al dólar estadounidense durante el ejercicio 2025.

**Cuadro N° 10:
Resultados integrales 2021-2025
(En miles de dólares)**

	2021	2022	2023	2024	2025
Ingresos Totales	101 023	112 460	131 994	133 421	141 314
Costos Totales	-33 689	-34 888	-49 247	-54 718	-61 136
Utilidad bruta	67 334	77 572	82 747	78 703	80 178
Gastos operativos	-16 026	-19 608	-10 657	-8 993	-9 181
Otros ingresos	1 066	4 191	490	575	1 178
Otros gastos	-1 245	-4 007	-310	-204	-156
Utilidad operativa	51 129	58 148	72 270	70 081	72 019
Ingresos financieros	19	36	393	310	266
Gastos financieros	-7 345	-7 093	-6 441	-5 954	-5 852
Diferencias en cambio, neta	-285	-428	-370	-85	-1 446
Utilidad antes de impuesto a las ganancias	43 518	50 663	65 852	64 352	64 987
Impuesto a las ganancias	-11 887	-12 924	-17 219	-16 674	-17 307
Utilidad neta	31 631	37 739	48 633	47 678	47 680

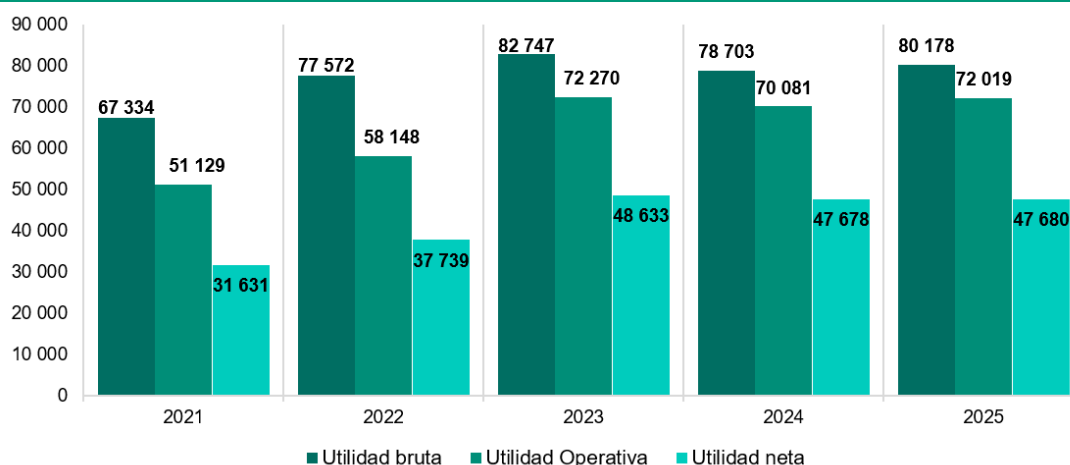
Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

79. En el siguiente gráfico, se presenta la evolución de la utilidad bruta, utilidad operativa y utilidad neta en todo el periodo 2021-2025. La utilidad bruta de la empresa, entendida como la diferencia entre los ingresos de actividades ordinarias y costos de servicios, mostró una tendencia creciente entre 2021 y 2023, 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 2022. Sin embargo, en 2024 la utilidad bruta se redujo a USD 78,7 millones,



lo que representó una disminución de USD 4,0 millones (-4,9 %) en comparación con 2023. En 2025, este resultado se recuperó parcialmente, al ascender a USD 80,2 millones, con un crecimiento de 1,9 % frente al año anterior, aunque todavía por debajo del nivel registrado en 2023. En conjunto, entre los años 2021 y 2025, la utilidad bruta registró una tasa de crecimiento promedio anual de 4,5 %, explicada principalmente por el incremento sostenido de los ingresos de actividades ordinarias, los cuales crecieron a una tasa promedio anual de 8,8 %.

**Gráfico N° 19: Evolución de los resultados, 2021- 2025
(En miles de USD)**



Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

80. Por otro lado, en relación con la utilidad operativa, entendida como el resultado obtenido luego de deducir los gastos operativos y considerar otros ingresos y gastos operativos, antes de incorporar los efectos financieros y el impuesto a la renta, se aprecian dos fases durante el periodo analizado. La primera corresponde a un crecimiento sostenido entre 2021 y 2023, año en el que alcanzó su nivel más alto de la serie, con USD 72,3 millones. La segunda muestra una evolución más moderada, caracterizada por una ligera disminución en 2024 y una recuperación parcial en 2025, año en el que la utilidad operativa ascendió a USD 72,0 millones, superior en 2,8 % a la registrada en el ejercicio anterior. Con ello, entre 2021 y 2025, la utilidad operativa registró una tasa de crecimiento promedio anual de 8,9 %, explicada principalmente por el crecimiento de la utilidad bruta y por una evolución relativamente contenida de los gastos operativos.
81. Finalmente, el comportamiento de la utilidad neta, que representa la ganancia final obtenida luego de deducir los costos de servicios, gastos operativos, gastos financieros, diferencia en cambio e impuesto a la renta, también mostró dos etapas diferenciadas durante el periodo analizado. En una primera etapa, registró una expansión sostenida hasta 2023, año en el que alcanzó su nivel más alto de la serie, con USD 48,6 millones. Posteriormente, en 2024, presentó una leve contracción y se ubicó en USD 47,7 millones. En 2025, la utilidad neta se mantuvo prácticamente estable respecto del ejercicio anterior, al incrementarse en apenas USD 2 mil y situarse nuevamente en USD 47,7 millones. Con ello, entre 2021 y 2025, la utilidad neta registró una tasa de crecimiento promedio anual de 10,8 %.



VII.2. Estado de Situación Financiera

82. 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° 11 se observa los movimientos entre los años 2021 y 2025.
83. Al cierre del año 2025, el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se contrajo en 2,9 %. Así, en 2024 los activos totales registraron un total de USD 247,3 millones, mientras que en 2025 su valor fue de USD 240,1 millones, esto es una disminución de USD 7,1 millones.
84. En particular, el activo corriente registró una caída de USD 987 mil entre el 2024 y 2025. Equivalente a una caída de -4,3 %, mientras que los activos no corrientes pasaron de USD 224,3 millones a USD 218,2 millones, lo que representó una reducción de -2,7 %. En cuanto a la composición del activo, el activo corriente mantuvo una participación relativamente estable, aunque con una ligera disminución al pasar de 9,3 % en 2024 a 9,1 % en 2025. En consecuencia, la participación del activo no corriente se incrementó levemente de 90,7 % a 90,9 % en el mismo periodo de análisis.

Cuadro N° 11: Estado de Situación Financiera 2021-2025 (En miles dólares)					
Año	2021	2022	2023	2024	2025
Efectivo	28 200	15 387	7 353	6 836	3 466
Cuentas por cobrar comerciales, neto	9 774	18 986	15 006	13 395	14 971
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	157	199	152	410	449
Otras cuentas por cobrar	2 557	4 874	4 027	1 578	2 682
Suministros y repuestos, neto	1 180	1 047	434	340	330
Gastos pagados por anticipado	398	84	442	395	69
Total Activo Corriente	42 266	40 577	27 414	22 954	21 967
Instalaciones, maquinaria y equipo, neto	9 635	8 643	9 748	10 719	10 250
Activos por derecho de uso, neto	671	738	1 501	834	2 080
Intangibles, neto	240 350	231 579	222 992	212 744	205 831
Total Activo no Corriente	250 656	240 960	234 241	224 297	218 161
TOTAL ACTIVO	292 922	281 537	261 655	247 251	240 128
Obligaciones financieras de corto plazo	5 392	1 646	599	645	633
Cuentas por pagar comerciales	4369	4963	4871	4863	4780
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	1 158	19 371	722	715	30 505
Otras cuentas por pagar	6 493	17 062	16 064	12 259	22 979
Ingresos diferidos de corto plazo	2 599	2 599	2 599	2 766	2 938
Pasivo por arrendamientos de corto plazo	405	180	731	554	1 055
Total Pasivo Corriente	20 416	45 821	25 586	21 802	62 890
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	130 298	105 649	110 284	110 324	80 391
Provisión por remediación ambiental	3 424	3 674	3 019	1 452	98
Obligaciones financieras de largo plazo	365	0	1 277	633	0
Pasivo diferido por impuesto a las ganancias, neto	31 099	30 651	31 046	33 009	27 602
Ingresos diferidos de largo plazo	17 108	14 509	11 910	9 311	7 587
Pasivo por arrendamientos de largo plazo	287	569	901	444	1 154
Total Pasivo no Corriente	182 581	155 052	158 437	155 173	116 832
TOTAL PASIVO	202 997	200 873	184 023	176 975	179 722
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	30 731	21 470	18 438	11 082	1 212
TOTAL PATRIMONIO	89 925	80 664	77 632	70 276	60 406
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	292 922	281 537	261 655	247 251	240 128

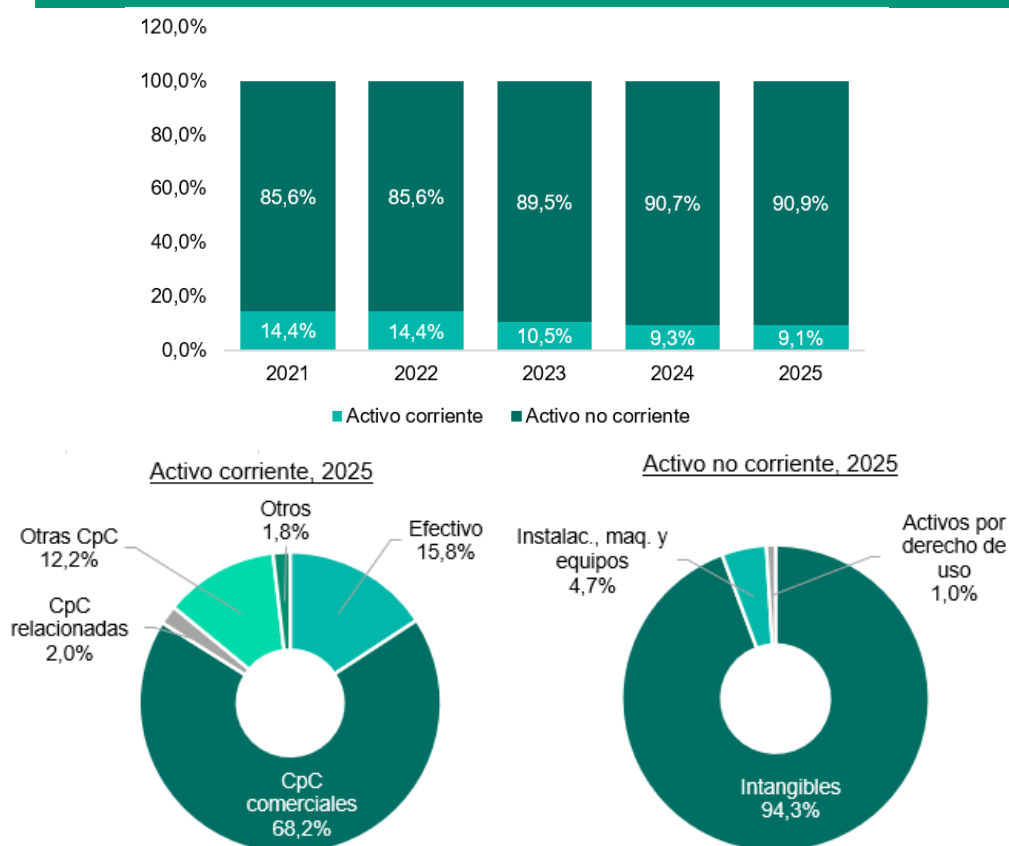
Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Terminal Internacional del Sur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



85. Como se puede observar en el siguiente gráfico, al cierre de 2025, el activo corriente, estuvo compuesto principalmente por las cuentas por cobrar comerciales, con una participación de 68,2 %, seguido de efectivo, con una participación de 15,8 % y las otras cuentas por cobrar que representaron el 12,2 %. En menor medida, las cuentas por cobrar a partes relacionadas representaron el 2,0 %, mientras que los otros activos corrientes, conformados por inventarios y gastos pagados por anticipado, explicaron el 1,8 %. Entre tanto, en el caso del activo no corriente, este estuvo conformado principalmente por los activos intangibles vinculados a la concesión, con una participación de 94,3 % del total al cierre de 2025, en tanto que las instalaciones, maquinaria y equipo tuvieron una participación de 4,7 %, mientras que los activos por derecho de uso solo representaron el 1,0 % del activo no corriente.

**Gráfico N° 20: Composición de activos de la empresa
(En términos porcentuales)**

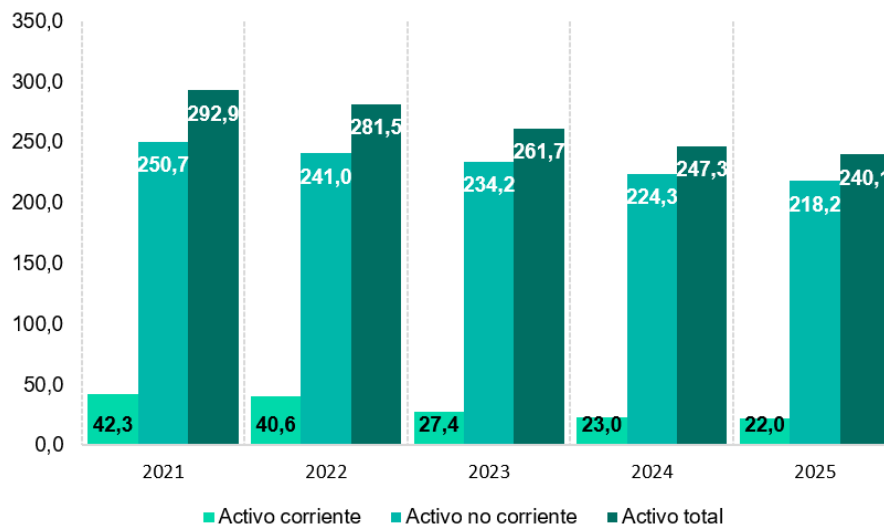


Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

86. Respecto a la evolución histórica de los activos totales, como se aprecia en el siguiente gráfico, en el periodo 2021-2025, se observó una tendencia decreciente, explicada particularmente por la reducción progresiva de los activos no corrientes. Al cierre de 2025, los activos totales ascendieron a USD 240,1 millones, lo que significó una disminución de USD 7,1 millones (-2,9 %) respecto de 2024, esta variación se sustentó principalmente en la reducción de los activos no corrientes que disminuyeron en USD 6,1 millones durante el año, mientras que los activos corrientes se redujeron en USD 1,0 millón. Cabe indicar que la tasa de variación anual promedio de los activos totales entre los años 2021 y 2025 resulta equivalente a -4,8 %.



**Gráfico N° 21: Evolución de los activos, 2021- 2025
(En millones de USD)**

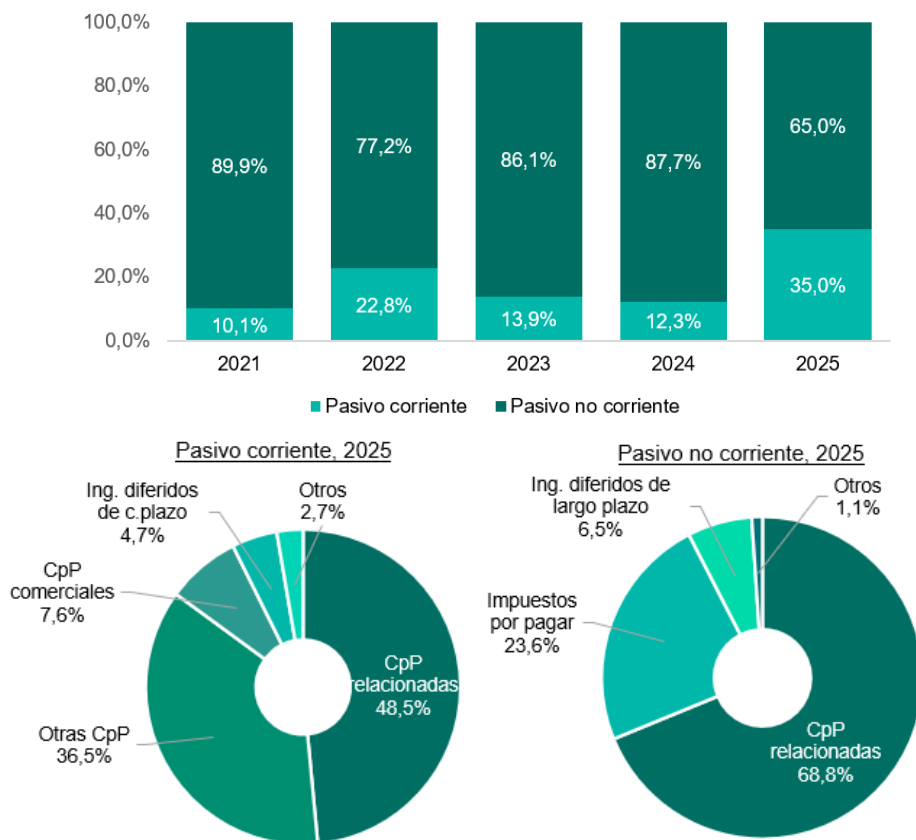


Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

87. De otro lado, los pasivos totales de la concesión aumentaron un 1,6 %, al pasar de USD 177,0 millones en 2024 a USD 179,7 millones en 2025, representando el 74,8 % del total de pasivo y patrimonio. En particular, el pasivo corriente registró un valor de USD 62,9 millones en 2025, monto superior en 188,5 % al valor registrado en el ejercicio anterior, mientras que el pasivo no corriente ascendió a USD 116,8 millones en 2025, lo que representó una reducción de 24,7 % respecto de 2024. Este cambio es explicado principalmente por la reclasificación de parte de las cuentas por pagar a entidades relacionadas desde el pasivo no corriente hacia el pasivo corriente. En el gráfico siguiente se observa que, a lo largo del periodo 2021-2025, los pasivos de la empresa estuvieron compuestos en gran porcentaje por pasivos no corrientes, sin embargo, en 2025 se aprecia un aumento significativo de la participación del pasivo corriente, que alcanzó el 35,0 % del pasivo total, mientras que el pasivo no corriente representó el 65,0 %.
88. Al cierre de 2025, los pasivos corrientes estuvieron conformados principalmente por cuentas por pagar relacionadas de corto plazo, con una participación de 48,5 %; seguido de otras cuentas por pagar, con 36,5 %; las cuentas por pagar comerciales, con 7,6 %; los ingresos diferidos de corto plazo, con 4,7 % y otros pasivos corrientes, compuesto por obligaciones financieras y pasivos por arrendamientos de corto plazo, con 2,7 %. En cuanto a los pasivos no corrientes, estos estuvieron compuestos principalmente por cuentas por pagar relacionadas de largo plazo, que representaron el 68,8 %; seguido del pasivo diferido por impuesto a la renta, con 23,6 %; los ingresos diferidos de largo plazo con 6,5 % y otros pasivos no corrientes representaron el 1,1 % restante.



**Gráfico N° 22: Composición de pasivos de la empresa
(En términos porcentuales)**

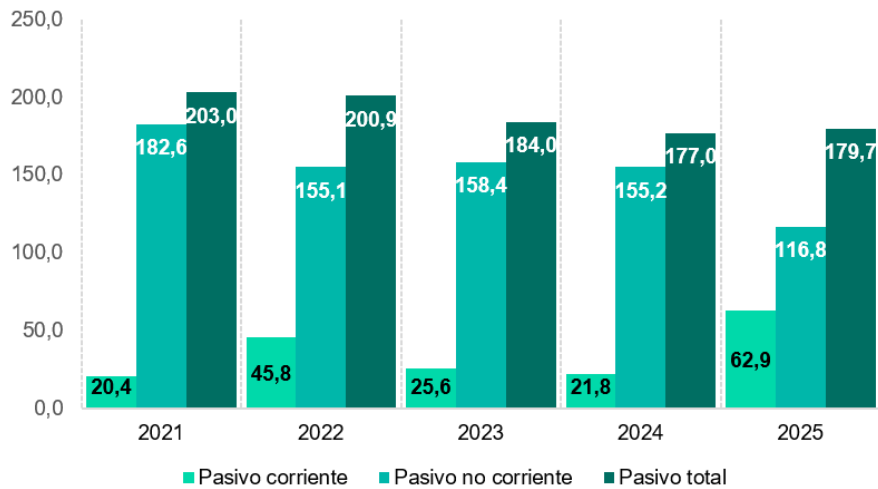


Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

89. Respecto a la evolución histórica de los pasivos totales, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, en el periodo 2021-2025 se observa una tendencia general decreciente, aunque con un ligero incremento en el último año. Esta evolución estuvo explicada principalmente por la reducción de los pasivos no corrientes, los cuales registraron una tasa de variación promedio anual de -10,6 % en el periodo analizado. De este modo, al cierre del año 2025, los pasivos totales ascendieron a USD 179,7 millones, monto compuesto mayoritariamente por pasivos no corrientes, que alcanzaron USD 116,8 millones. No obstante, en dicho año se observó un incremento importante del pasivo corriente, asociado principalmente a la reclasificación de cuentas por pagar a entidades relacionadas. Cabe señalar que la tasa de variación anual promedio de los pasivos totales entre los años 2021 y 2025 fue de -3,0 %.



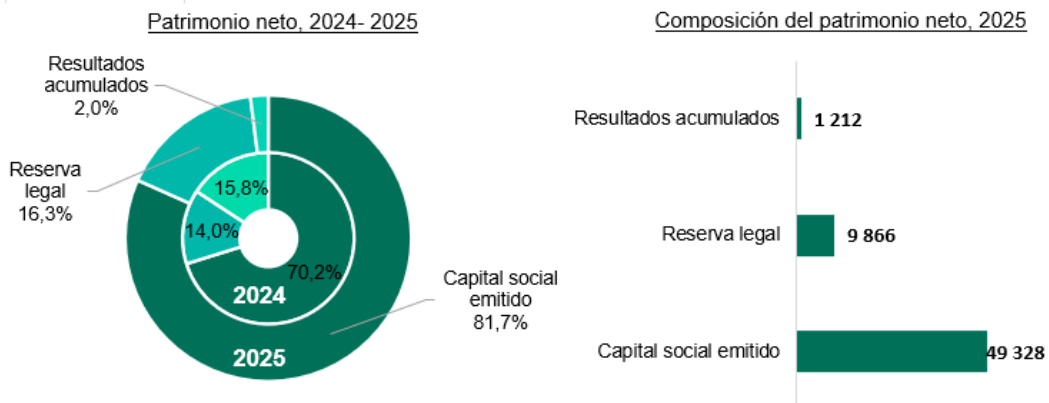
**Gráfico N° 23: Evolución de los pasivos de la empresa, 2021- 2025
(En millones de USD)**



Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

90. Finalmente, al cierre del año 2025, el patrimonio neto ascendió a USD 60,4 millones, lo que representó una disminución interanual de USD 9,9 millones (-14,0 %) respecto a 2024, explicado principalmente por la disminución de los resultados acumulados, que pasaron de USD 11,1 millones en 2024 a USD 1,2 millones en 2025 (-89,1 %). Al cierre de 2025, el patrimonio neto estuvo compuesto principalmente por el capital social emitido, que representó el 81,7 % del total; seguido de la reserva legal, con 16,3 %; y los resultados acumulados, con el 2,0 % restante. Como se observa en el siguiente gráfico, el capital social emitido de la empresa ascendió a USD 49,3 millones, mientras que la reserva legal y los resultados acumulados ascendieron a USD 9,9 millones y USD 1,2 millones, respectivamente.

**Gráfico N° 24: Composición del patrimonio de la empresa
(En miles de USD)**

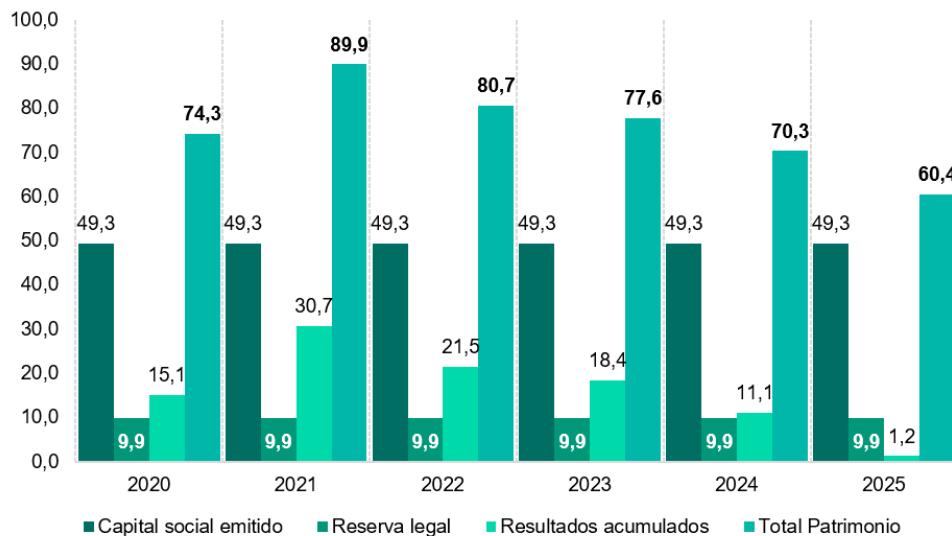


Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



91. Respecto a la evolución histórica del patrimonio neto, se observa que este alcanzó su mayor nivel en 2021 y, a partir de dicho año, presentó una disminución sostenida hasta 2025. Esta evolución se explica principalmente por las variaciones en los resultados acumulados, dado que tanto el capital social emitido como la reserva legal se mantuvieron constantes en valores absolutos durante todo el período analizado. Al cierre de 2025, el patrimonio neto de la empresa ascendió a USD 60,4 millones, monto inferior en 14,0 % al año anterior (USD 70,3 millones), ello como consecuencia de la reducción de los resultados acumulados, que disminuyeron en 89,1 % respecto al cierre del año 2024.

**Gráfico N° 25: Evolución del patrimonio de la empresa, 2020- 2025
(En millones de USD)**



Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.3. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

92. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus obligaciones en el corto plazo. En 2025, estos indicadores registraron una reducción significativa respecto del año anterior, principalmente como resultado del incremento del pasivo corriente. En ese contexto, la liquidez general, la prueba ácida y la liquidez absoluta se ubicaron por debajo de la unidad, reflejando una menor cobertura contable de las obligaciones corrientes con activos de corto plazo.
93. En particular, el aumento del pasivo corriente estuvo asociado principalmente al incremento de las cuentas por pagar a entidades relacionadas de corto plazo, lo que modificó la estructura de vencimientos de las obligaciones de la empresa. Este factor determinó que el ratio de liquidez general¹⁴ sufra una contracción severa, disminuyendo de 1,05 en 2024 a 0,35 en 2025. En la misma línea, la prueba ácida¹⁵ también se redujo drásticamente al pasar de 1,02 a 0,34, evidenciando que la reducción de la liquidez no respondió principalmente a una mayor participación de inventarios o gastos pagados por anticipado, sino al incremento de las obligaciones corrientes.

¹⁴ El cálculo es el siguiente: Liquidez general = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

¹⁵ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.



**Cuadro N° 12:
Ratios de Liquidez, 2021-2025**

Ratios	2021	2022	2023	2024	2025
Liquidez general	2,07	0,89	1,07	1,05	0,35
Prueba ácida	1,99	0,86	1,04	1,02	0,34
Liquidez absoluta	1,38	0,34	0,29	0,31	0,06

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Terminal Internacional del Sur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

94. Finalmente, con relación al ratio de liquidez absoluta¹⁶, este también se redujo, al pasar de 0,31 en 2024 a apenas 0,06 en 2025. Este nivel históricamente bajo indica que al cierre del ejercicio, el efectivo disponible en caja de la empresa solo cubría de forma inmediata el 6 % de los pasivos corrientes, consolidando una fase de estancamiento y alta dependencia de la generación de flujos futuros, de la cobranza de sus activos corrientes o de una eventual refinanciación de las deudas con sus empresas vinculadas.

Ratios de Endeudamiento Financiero

95. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2025 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros. Así, tenemos:

**Cuadro N° 13:
Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, 2021-2025**

Ratios	2021	2022	2023	2024	2025
Deuda/Patrimonio	225,7%	249,0%	237,0%	251,8%	297,5%
Endeudamiento del Activo	69,3%	71,3%	70,3%	71,6%	74,8%
Calidad de la Deuda	10,1%	22,8%	13,9%	12,3%	35,0%
Índice de Solvencia	1,44	1,40	1,42	1,40	1,34

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Terminal Internacional del Sur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

96. El ratio Deuda/Patrimonio¹⁷, muestra para el ejercicio 2025 que, por cada USD 100 de Patrimonio, la empresa mantenía aproximadamente USD 297,5 de pasivos. Este resultado representa un incremento respecto del nivel registrado en 2024, cuando el indicador se ubicó en 251,8 %, evidenciando un mayor nivel de apalancamiento financiero, este comportamiento estuvo asociado tanto al aumento del pasivo total como a la reducción del patrimonio neto durante el periodo.
97. El ratio Endeudamiento del activo indica que, al cierre de 2025, el 74,8 % de los activos de la empresa estuvo financiado a través de terceros (pasivo total). Este resultado fue superior al registrado en 2024, cuando dicho indicador alcanzó 71,6 %, y refleja una mayor participación de las obligaciones dentro de la estructura de financiamiento de la empresa. En ese sentido, cerca de tres cuartas partes de los activos totales se encontraban respaldadas por recursos provenientes de pasivos.
98. El ratio de Calidad de la deuda aumentó de 12,3 % en 2024 a 35,0 % en 2025. Este incremento se explicó principalmente por la mayor participación del pasivo corriente dentro del pasivo total, asociada al incremento de las cuentas por pagar a entidades relacionadas de corto plazo. En consecuencia, la deuda corriente pasó de representar aproximadamente una octava parte del pasivo total en 2024 a más de un tercio en 2025, modificando el perfil de vencimiento de las obligaciones de la empresa hacia una mayor concentración en el corto plazo.

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.



99. Finalmente, el índice de solvencia muestra que, para el ejercicio 2025, por cada dólar de pasivo total corresponden USD 1,34 de activo total, continuando con el descenso paulatino observado desde 2023 (USD 1,42) y 2024 (USD 1,40). Dado que un indicador más bajo denota un menor colchón de activos para respaldar las deudas globales, el resultado de 2025 refleja que la combinación de un mayor apalancamiento y la concentración de pasivos de corto plazo ha reducido marginalmente el margen de seguridad y la solvencia estructural de la empresa.

Ratios de Rentabilidad

100. 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° 14:
Ratios de Rentabilidad, 2021-2025**

Ratios	2021	2022	2023	2024	2025
Margen Bruto	66,7%	69,0%	62,7%	59,0%	56,7%
Margen Operativo	50,6%	51,7%	54,8%	52,5%	51,0%
Margen EBITDA	62,8%	62,8%	64,3%	62,2%	59,7%
Margen Neto	31,3%	33,6%	36,8%	35,7%	33,7%
ROE	35,2%	46,8%	62,6%	67,8%	78,9%
ROA	10,8%	13,4%	18,6%	19,3%	19,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Terminal Internacional del Sur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

101. Al analizar los ratios de rentabilidad en 2025, se observa que el Margen Bruto¹⁸, el Margen Operativo¹⁹, el Margen EBITDA²⁰ y el Margen Neto²¹ continuaron mostrando una reducción respecto del año anterior. Estos indicadores pasaron de 59,0 %, 52,5 %, 62,2 % y 35,7 % en 2024 a 56,7 %, 51,0 %, 59,7 % y 33,7 % en 2025, respectivamente. Este comportamiento refleja una menor rentabilidad relativa sobre los ingresos, explicada principalmente por el mayor crecimiento de los costos de servicios frente al crecimiento de los ingresos de actividades ordinarias. En particular, el margen neto indica que, en el ejercicio 2025, por cada USD 100 de ingresos, la empresa obtuvo una utilidad neta de USD 33,7.
102. El ROE²² permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, mostrando que, en el ejercicio 2025, este continuó incrementándose y alcanzó 78,9 %, por encima del 67,8 % registrado en 2024. Ello significa que por cada USD 100 de patrimonio se generó una utilidad neta de USD 78,9. Este incremento no respondió a una mejora de los márgenes de rentabilidad, los cuales disminuyeron en el periodo, sino principalmente a la reducción del patrimonio neto, asociada a la disminución de los resultados acumulados, así como al mayor nivel relativo de apalancamiento de la empresa.
103. Finalmente, se observa una mejora en la rentabilidad sobre los activos o ROA²³ también registró una ligera mejora al pasar de 19,3 % en 2024 a 19,9 % en 2025. De esta manera, por cada USD 100 de activo total, la empresa generó una utilidad neta de USD 19,9. Este resultado se explicó principalmente por la estabilidad de la utilidad neta frente a la reducción del activo total registrada durante el ejercicio, más que por una expansión de los márgenes de ganancia.

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

104. El informe de desempeño del año 2025 para la Concesión del Terminal Portuario de Matarani presenta las siguientes conclusiones:

- (i) Durante el año 2025, el número de naves atendidas en el TPM ascendió a 539 naves, lo que representó un incremento de 2,5 % con relación a las naves atendidas durante el año anterior (526 naves). Estas naves mantienen la característica de ser, en su mayoría, del tipo granelero. En el caso del tráfico de carga, se movilizó un total de 8,4 millones de toneladas, lo que reflejó un incremento del 2,1 % con relación al año 2024, principalmente compuesta por carga sólida a granel (85,5 %), distribuyéndose el resto entre carga fraccionada (9,9 %), carga líquida a granel (3,5 %) y carga en contenedores (1,2 %).
- (ii) En lo relativo al tráfico de contenedores, se movizaron 9279 TEU, siendo esta cifra mayor en 92,3 % respecto a lo alcanzado en el año anterior, cuando se registraron 4826 TEU. Este aumento se explica por la variación positiva de los regímenes más importantes en el TPM, importación, exportación y tránsito, que aumentaron en 107,3 % (+2558 TEU), 92,6 % (+2017 TEU) y 642,1 % (+122 TEU), respectivamente, con relación al año 2024.
- (iii) Respecto a las tarifas de los servicios regulados, las tarifas promedio máxima o tope de la canasta regulada durante el año 2025 registraron un ajuste del 7,37 % con relación al año 2024. Este cambio se descompone entre el incremento del IPC (inflación del 1,69 %), el factor de productividad vigente (1,83 %) y la variación porcentual del tipo de cambio de junio 2025 respecto a 2024 (-7,51 %). En particular, las tarifas que mostraron los incrementos más significativos en 2025 respecto del año 2024 pertenecen a los servicios a la nave: amarre y desamarre (+17,5 %) y servicios a la carga: carga fraccionada (+14,8 %).
- (iv) En el año 2025 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 un nivel de avance del 42,58 % con relación a la inversión referencial total (USD 681,97 millones²⁴).
- (v) El pago total realizado por el Concesionario al Estado alcanzó los S/ 47,0 millones en el año 2025, lo que significó un aumento equivalente al 4,5 % respecto al año previo. En particular, el 89,0 % de dicho pago se explica por la retribución, registrando un incremento del 4,6 % en dicho año, mientras que el aporte por regulación aumentó con una tasa del 3,3 %.
- (vi) En lo relativo al desempeño financiero, el análisis muestra que, en 2025, los indicadores de liquidez registraron una reducción significativa respecto de los periodos previos, principalmente como resultado del incremento del pasivo corriente asociado a las cuentas por pagar a entidades relacionadas. Ello redujo la cobertura contable de las obligaciones de corto plazo con activos corrientes. Asimismo, los indicadores de solvencia reflejaron un mayor nivel de apalancamiento, explicado por el aumento relativo del pasivo total y la disminución del patrimonio neto. Por su parte, si bien los márgenes bruto, operativo, EBITDA y neto disminuyeron respecto de 2024, los indicadores ROE y ROA registraron incrementos. En el caso del ROE, este comportamiento estuvo asociado principalmente a la reducción del patrimonio neto, mientras que la mejora del ROA respondió a la estabilidad de la utilidad neta frente a una menor base de activos totales.

²⁴ Incluye compromiso de inversión a la firma de la Adenda N°5.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Terminal Portuario de Matarani Concesionario: Terminal Internacional del Sur S.A.			
N°	Tema	Contenido	Ref. ²⁵
1	Infraestructura	Terminal Portuario de Matarani, y el área acuática adyacente ubicada en la Bahía de Islay.	Contrato de concesión Adenda N° 3
2	Fecha de suscripción	17 de agosto de 1999	Contrato de concesión
3	Plazo de concesión	30 años inicialmente (prorrogados hasta el máximo de 60 años tras la firma de Adenda N° 5).	Cláusula 3.1. Cláusula 3.2. Adenda N° 5
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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: 28 de setiembre de 2016. Modificación del Contrato de Fideicomiso Irrevocable que obra como Anexo E del Contrato de Concesión ▪ Adenda 5: 6 de noviembre de 2025. Ampliación del plazo de la concesión al máximo de 60 años e incluir las "Nuevas Mejoras Obligatorias" que corresponden a las Etapas 1, 2 y 3; las "Nuevas Mejoras Eventuales" que abarcan las Etapas 4 a 8; y las "Nuevas Mejoras Voluntarias" que son inversiones adicionales que el concesionario puede realizar discrecionalmente durante la concesión. 	Adenda N° 1 Adenda N° 2 Adenda N° 3 Adenda N° 4 Adenda N° 5
5	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mayor pago inicial al Estado (Precio base de USD 9,5 millones). ▪ Monto ofertado: USD 9,68 millones. 	Bases del concurso
6	Modalidad	Autofinanciada.	Cláusula 2.19. (p. 9)
7	Capital mínimo	USD 3 millones.	Cláusula 11.1.11. (p. 30)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de fiel cumplimiento: <ul style="list-style-type: none"> - Monto mínimo USD 5 millones durante el período quinquenal. - USD 2 millones durante período remanente. - La Adenda N° 5 modificó la Cláusula 10.1, estableciendo que la Garantía de Fiel Cumplimiento debe incrementarse al 10 % de la Inversión Referencial de la Etapa 1 y, posteriormente, al 10 % del Presupuesto Estimado de Obra de las Etapas 2 y 3 de las Nuevas Mejoras Obligatorias y de las etapas correspondientes a las Nuevas Mejoras Eventuales. Luego de la recepción de obras sin observaciones, la garantía podrá reducirse al 5 	Cláusula 10.1. (p. 28), modificada por la Adenda N° 5 Cláusula 10.3. (p. 28)

²⁵ TUO actualizado del Contrato de Concesión que incluye las cinco (5) Adendas.



Terminal Portuario de Matarani Concesionario: Terminal Internacional del Sur S.A.			
Nº	Tema	Contenido	Ref. ²⁵
		<p>% del presupuesto estimado de cada etapa y deberá mantenerse vigente hasta 12 meses después del vencimiento de la Concesión.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantías de los inversionistas estratégicos (adquiere obligaciones contraídas por concesionario). 	
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. La Adenda N° 5 modificó la Cláusula 21 e incorporó precisiones sobre las garantías permitidas, el alcance del Endeudamiento Garantizado Permitido y la adecuación del Fideicomiso a dichas modificaciones.	Cláusula 21 (p. 48), modificada por la Adenda N° 5.
11	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mejoras obligatorias: USD 6,042 millones. ▪ Mejoras eventuales: USD 9,180 millones. ▪ Mejoras voluntarias: USD 15,750 millones. ▪ Total: USD 30,972 millones. ▪ Inversión proyectada del amarradero F: USD 210,4 millones ▪ Mediante la Adenda N° 5 se incorporaron nuevos compromisos de inversión bajo la denominación de Nuevas Mejoras. La Inversión Referencial de las Nuevas Mejoras Obligatorias y Eventuales asciende a USD 598,60 millones, expresados en dólares constantes de 2024 y sin incluir IGV. De dicho monto, USD 331,6 millones corresponden a Nuevas Mejoras Obligatorias, vinculadas a las Etapas 1, 2 y 3, y USD 266,96 millones a Nuevas Mejoras Eventuales, correspondientes a las Etapas 4, 5, 6, 7 y 8, cuya ejecución dependerá de la activación de los gatillos contractuales asociados a la demanda. 	Adenda 1 Anexo D Adenda N° 5
12	Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Negociación. ▪ Controversias técnicas. ▪ Designación de perito. ▪ Controversias no técnicas. ▪ Cámara Comercio de Lima, monto mayor a USD 1 millón. 	Cláusula 17.1. (p. 42) Cláusula 17.2. (p. 42) Cláusula 17.3. (p. 42-43) Adenda N° 5
13	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En el caso que el Concesionario no efectuará las mejoras obligatorias, el Concedente tiene derecho a dar por terminada la concesión. ▪ Adicionalmente, el Concesionario pagará al concedente por cada día de retraso en el cumplimiento. ▪ En caso el Concesionario no culmine, por causas imputables a este, las Nuevas Mejoras Obligatorias o las Nuevas Mejoras Eventuales conforme a los Calendarios de Ejecución de Obra, deberá pagar al Concedente, por cada día de retraso, las penalidades establecidas en el Anexo O del Contrato de Concesión. 	Cláusula 5.7. (p. 16) Adenda N° 5



Terminal Portuario de Matarani Concesionario: Terminal Internacional del Sur S.A.			
Nº	Tema	Contenido	Ref. ²⁵
14	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vencimiento de la Vigencia de la Concesión. ▪ Incumplimiento por el Concesionario y resolución del presente Contrato. ▪ Incumplimiento del Concedente y resolución del presente Contrato por parte del Concesionario. ▪ Resolución opcional por el Concedente. ▪ Si un Evento de Fuerza Mayor no es superado transcurrido el plazo de doce (12) meses continuados. ▪ Por la sustitución, o la eliminación, de un Inversionista Estratégico, Operador Principal o Concesionario sin la debida aprobación de Ositrán. ▪ 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.	
17	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguro de responsabilidad de trabajadores y empleadores. ▪ Seguro de responsabilidad y de propiedad: <ul style="list-style-type: none"> - Póliza que cubra el reemplazo de las construcciones, maquinaria y equipo del terminal portuario. - Póliza de cobertura amplia por responsabilidad civil por daños a personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por concepto de defunción, daño, pérdidas o lesiones que pueden sufrir bienes y personas (monto mínimo USD 10 millones). ▪ el Concesionario debe mantener las pólizas de seguros exigidas contractualmente durante la vigencia de la Concesión, considerando las obligaciones asociadas a las Nuevas Mejoras. 	Cláusula 20.1. (p. 48) Cláusula 20.2. (p. 48) Cláusula 20.2.1. (p. 48) Cláusula 20.2.2. (p. 49) Adenda N° 5
18	Inicio de operaciones	El concesionario realizará las operaciones necesarias para proveer sin interrupción los Servicios Portuarios al 17 de agosto de 1999 (Fecha de Cierre).	Cláusula 5.2. (p. 14)
19	Estándares de servicio	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>"Estándares Básicos"</u>: <ol style="list-style-type: none"> a) International Standards Organization (ISO). b) International Electrotechnical Commission (IEC). c) British Standards Institution (BSI). d) American National Standards Institution (ANSI). e) American Standards for Testing and Materials. f) American Welding Society (AMWELD). g) Uniform Building Code (UBC). h) American Society of Mechanical Engineers (ASME). i) Institute of Electrical and Electronic Engineers (IEEE). j) American Concrete Institute (ACI). k) American Institute of Steel Construction (AISC). l) Incoterms 1999. ▪ <u>"Niveles de productividad"</u>: Se establece niveles de servicio y productividad que el Concesionario debe cumplir de acuerdo al Anexo J de la Adenda 5. 	Cláusula 1.21. (p. 6-7) Adenda N° 5
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 N° 2



Terminal Portuario de Matarani Concesionario: Terminal Internacional del Sur S.A.			
N°	Tema	Contenido	Ref. ²⁵
22	Retribución al Estado	<ul style="list-style-type: none">▪ Retribución: 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".▪ Retribución Adicional: Conforme a lo establecido en la Adenda N° 5, el Concesionario pagará mensualmente, en dólares (calculado al tipo de Cambio del Dólar vigente en la fecha de pago) al Estado a través de la APN, la Retribución Adicional equivalente al uno por ciento (1 %) de los Ingresos Brutos correspondiente a la Retribución y a la Retribución Especial del mes inmediatamente anterior, si es que en dicho mes estos igualaran o superaran el valor de veinte millones doscientos ochenta y cuatro mil ciento setenta y 00/100 Dólares (USD 20 284 170,00), durante la Vigencia de la Concesión a partir de la suscripción de la Adenda N° 5 del presente Contrato, manteniendo la misma naturaleza, oportunidad, forma de pago y distribución de la Retribución señalada en los numerales 1.54 (a) y 4.2 del Contrato de Concesión.▪ Aporte por Regulación: 1 % del total de los ingresos facturados mensualmente a favor de Ositrán.	Cláusula 4.2. (p. 12) Cláusula 4.3. (p. 12) Adenda N° 3 Adenda N° 5



ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Puerto de Matarani - TISUR																		
Tipo:	Autosostenible																	
Plazo de concesión:	30 años																	
Tráfico																		
Indicador	Unidad medida	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Naves atendidas	Unidades	336	349	379	368	403	408	423	499	513	500	518	426	460	472	496	526	539
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	8 216 404	8 391 889
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	5 570 841
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	2 240 596
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	159 321
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	421 131
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	98 354
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	294 278
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	7 172 323
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	6 49 285	826 934
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	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	6 121
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	9 279

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

Cintha López Vásquez
**Ejecutiva de la Jefatura de
Estudios Económicos (e)**

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

María Alejandra Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Geraldine Ordoñez Bendezu – Asistente
Marisol Huamán Velasque – Asistente
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante
Lady Osorio Alcantara – Practicante
Enrique Serrano Salas – Practicante
Rafael Lozano Jimenez – Practicante