



INFORME DE DESEMPEÑO 2021

Concesión del Terminal Portuario de Matarani

**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 – OSITRAN

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2021: 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, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión o regulación de este organismo regulador.

Primera versión: Junio de 2022

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	8
I.4. Principales activos de la Concesión.....	9
I.5. Modificaciones al Contrato de Concesión.....	11
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	11
II.1. Servicios con tarifa o precio	11
II.2. Servicios sujetos al régimen de acceso	12
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	12
III.1. Principales clientes	13
III.2. Servicios en función a la nave	13
III.3. Tráfico de carga	14
IV. TARIFAS Y PRECIOS	20
IV.1. Tarifas.....	20
IV.2. Precios.....	21
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	22
V.1. Inversiones.....	22
V.2. Pagos al Estado.....	24
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	25
VI.1. Accidentes	25
VI.2. Reclamos, sanciones y penalidades.....	25
VII. ESTADOS FINANCIEROS	25
VII.1. Estado de Resultados Integrales	25
VII.2. Estado de Situación Financiera	28
VII.3. Indicadores Financieros.....	29
VIII. CONCLUSIONES	32
ANEXOS	33
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	33
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	36



CUADROS

CUADRO N° 1: Infraestructura principal del Concesionario.....	10
CUADRO N° 2: Factores de productividad aprobados por Ositrán para el TPM.....	20
CUADRO N° 3: Tarifario de servicios regulados, 2020-2021	21
CUADRO N° 4: Precios de servicios no regulados	22
CUADRO N° 5: Ingresos por servicios 2020-2021	26
CUADRO N° 6: Costos de prestación de servicios 2020-2021	26
CUADRO N° 7: Gastos Operativos 2020-2021	27
CUADRO N° 8: Resultados integrales 2020-2021	27
CUADRO N° 9: Estado de Situación Financiera 2020-2021	28
CUADRO N° 10: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2020-2021 ...	29
CUADRO N° 11: Ratios de Liquidez, 2020-2021	30
CUADRO N° 12: Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, 2020 – 2021	30
CUADRO N° 13: Ratios de Rentabilidad, 2020 – 2021	31

GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: Tráfico de naves, 2020-2021	13
GRÁFICO N° 2: Tráfico de contenedores, 2020-2021	14
GRÁFICO N° 3: Tráfico de contenedores por tipo, 2020-2021	15
GRÁFICO N° 4: Tráfico de carga fraccionada, 2020-2021.....	15
GRÁFICO N° 5: Principales productos de la carga fraccionada, 2020-2021.....	16
GRÁFICO N° 6: Tráfico de carga sólida a granel, 2020-2021.....	17
GRÁFICO N° 7: Principales productos de carga sólida a granel, 2020-2021.....	18
GRÁFICO N° 8: Tráfico de carga líquida a granel, 2020-2021.....	18
GRÁFICO N° 9: Principales productos de carga líquida a granel, 2020-2021	19
GRÁFICO N° 10: Tráfico de carga rodante, 2020-2021	20
GRÁFICO N° 11: Inversiones acumuladas, 2019-2021	23
GRÁFICO N° 12: Pagos al Estado, 2020-2021	24
GRÁFICO N° 13: Número de accidentes en el TPM, 2019-2021	25

ILUSTRACIÓN

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



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario de Matarani (en adelante, TPM) durante el año 2021. Para ello, se presentan la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como: tráfico de carga, tarifas, indicadores operativos (accidentes, niveles de servicios), inversiones, entre otras.

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

El TPM está diseñado para el manejo de carga en contenedores y carga general (metales, granos, fertilizantes, químicos, entre otros). A la firma del Contrato de Concesión se estableció que TISUR debería realizar una inversión de USD 6,7 millones¹ (incluido IGV), distribuida en mejoras obligatorias y eventuales. Asimismo, el Concesionario podrá realizar inversiones en mejoras voluntarias.

En relación con el tráfico en el TPM, durante el año 2021 se atendieron a un total de 460 naves, lo que representó un incremento del 8,0% con relación al año anterior, siendo las naves de tipo graneleras las más representativas (57,2% del total de naves). Durante el año 2021, el TPM movilizó un total de 6,5 millones de toneladas de carga, lo que reflejó un crecimiento del 6,4% con relación al año 2020 (6,1 millones de toneladas). Cabe mencionar que, el 85,9% del volumen total de carga movilizada durante el año 2021 corresponde a carga sólida a granel, seguida por la carga fraccionada (8,8%), carga líquida a granel (3,5%) y carga en contenedores (1,8%). Cabe mencionar que, no se movilizó carga rodante durante 2021 en el TPM.

Por la naturaleza de la carga que moviliza el TPM, TISUR tiene como principales clientes a los exportadores de concentrados de minerales. En particular, el 96,9% de la carga exportada en el año 2021 corresponde al concentrado de cobre, siendo las principales empresas que exportaron dicho producto: Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A., Compañía Minera Las Bambas S.A.A., Compañía Minera Antapaccay S.A.A. y Hudbay Perú S.A.C., las cuales tuvieron una participación de 44,3%, 20,9%, 12,4% y 7,9% del total de concentrado de cobre exportado, respectivamente.

A la fecha, se han efectuado cuatro revisiones tarifarias al Concesionario, las que han permitido el traslado de las variaciones por productividad a los usuarios. En particular, en el año 2019 se aprobó el último factor de productividad de 0.05% aplicable a los servicios regulados en el TPM, el que estará en vigencia entre el 17 de agosto de 2019 y el 16 de agosto de 2024. En lo que respecta a las tarifas promedio máximas vigentes durante el año 2021, se observa que estas registraron un ajuste del -5,97% con relación al año 2020, lo cual se atribuye a la depreciación del tipo de cambio (-9,18%) y el factor de productividad vigente (-0,05%), pues el IPC (inflación) registró un incremento del 3,25%.

En el año 2021 no se reconocieron inversiones en el Terminal Portuario de Matarani, por lo que el monto de inversiones acumuladas se mantuvo en USD 289,88 millones (incluido IGV) alcanzado en 2020, lo que representa un avance de las obras del 99,97%.

De otro lado, durante el año 2021, los montos pagados por los conceptos de retribución al Estado y aporte por regulación ascendieron a S/. 25,9 millones y S/. 3,9 millones, respectivamente. Esto significó una reducción del 9,9% en la retribución y un crecimiento en el aporte del 1,6%, con relación al año anterior.

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



En lo relativo al estado financiero del concesionario, los ingresos totales percibidos por el concesionario disminuyeron 1,0% entre 2020 y 2021, al pasar de USD 102,0 millones a USD 101,0 millones, mientras que los costos totales se redujeron en mayor proporción (-3,8%), al pasar de USD 35,0 millones a USD 33,7 millones. Ello junto con la reducción de los gastos financieros (-10,1%) propició un incremento de 6% en la utilidad neta del concesionario, la cual paso de USD 29,8 millones en 2020 a USD 31,6 millones en 2021.

De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo es cubrir con activos corrientes más de la totalidad de deuda corriente en caso de exigibilidad, de otro lado, la empresa incrementó su nivel de solvencia respecto al año pasado, aunque su nivel de autonomía financiera frente a terceros se sigue manteniendo bajo. Los indicadores de rentabilidad de la empresa muestran que se incrementó la eficacia de la empresa en la generación de ganancias respecto a sus activos; sin embargo, se redujo la eficacia de la empresa en la generación de ganancias frente al capital invertido en el ejercicio 2021.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición accionaria del Concesionario

1. TISUR fue constituida el 16 de junio del año 1999. Esta empresa es subsidiaria de Santa Sofía Puertos S.A., una empresa subsidiaria de Trabajos Marítimos S.A. (TRAMARSA), que posee el 99,9999925% de su capital social; mientras que Calixto Romero Seminario posee el porcentaje restante.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

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



Fuente: Plan de negocios de TISUR, 2018.

Compromisos de inversión

3. El Contrato de Concesión establece tres tipos de inversiones: (i) Mejoras Obligatorias, las cuales fueron realizadas durante los primeros cinco años de la Concesión (culminadas en agosto del año 2004); (ii) Mejoras Eventuales, estas mejoras están sujetas al cumplimiento de las condiciones denominadas *triggers*²; y (iii) Mejoras Voluntarias, estas obras fueron incorporadas en la Adenda 2 al Contrato de Concesión y tienen por objetivo la atención de nuevas demandas y la optimización de las operaciones del TPM.

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



Régimen tarifario

4. Conforme a la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario podrá aplicar para los servicios que presta bajo régimen de regulación, niveles tarifarios por debajo de las tarifas máximas establecidas en el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión, de conformidad con sus políticas comerciales y con las normas que regulan su funcionamiento.
5. Durante los cinco primeros años del periodo de vigencia de la Concesión, las tarifas máximas no serán modificadas. A partir de esta fecha, el Regulador revisará las tarifas mediante el mecanismo regulatorio conocido como RPI-X³, con el fin de estimar el factor de productividad (X), que se mantendrá fijo durante los cinco años siguientes.
6. Asimismo, en el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión se señala que en el ajuste anual mediante el RPI-X se debe considerar un RPI corregido por la depreciación o apreciación cambiaria, estimado en base al comportamiento del tipo de cambio. Este ajuste obedece a que las tarifas de TISUR están nominadas en Dólares Americanos. En este sentido, corresponde aplicar en cada ajuste anual la fórmula siguiente: RPI ajustado por Tipo de Cambio – Factor X.

Pagos al estado

7. De acuerdo con la cláusula 4 del Contrato de Concesión, el Concesionario debe pagar los siguientes conceptos al Estado:
 - Canon como contraprestación al otorgamiento de la Concesión, el cual asciende al 5% de los ingresos brutos mensuales.
 - Retribución Especial: conforme a lo establecido en la Adenda N° 3, el Concesionario debe pagar mensualmente al Estado, a través del Ositrán, una Retribución equivalente al 9,85% de los Ingresos Brutos del mes inmediatamente anterior generados por la explotación del “Proyecto Amarradero F”, comenzando el mes calendario siguiente al del inicio de operación comercial (esto se produjo en febrero de 2016).
 - Aporte por regulación a Ositrán, el cual asciende al 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación.

I.3. Área de influencia

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

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



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

ILUSTRACIÓN 2: Área de influencia del TPM



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

I.4. Principales activos de la Concesión

- **Infraestructura**

11. Para la atención a las naves durante los 365 días del año, TISUR cuenta con un muelle marginal de 583 metros de largo, 10 metros de calado y tres amarraderos, lo que permite la atención de naves de hasta 245 metros de eslora, pudiendo atenderse simultáneamente hasta 3 naves. Asimismo, para mitigar el efecto de los oleajes, el terminal 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.
12. Asimismo, desde febrero de 2016, se cuenta con el “Amarradero F”, un muelle especializado en el embarque de mineral con 280 metros de largo y 18 metros de calado, capaz de recibir naves tipo Handysize y Handymax. Esta infraestructura ha permitido incrementar la capacidad de embarque de 1,5 a 5,5 millones de toneladas métricas húmedas (TMH) de minerales, abasteciendo la mayor producción de mineral de los clientes Minera Las Bambas S.A., Compañía Minera Antapaccay S.A. y Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A. 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 muelle⁴.

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



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

CUADRO N° 1: Infraestructura principal del Concesionario	
Servicios	Infraestructura
A la nave	Amarre y desamarre <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 Handysize y Handymax.
	Servicios diversos <ul style="list-style-type: none"> - Talleres completamente equipados para brindar el servicio de maestranza.
A la carga	Minerales <ul style="list-style-type: none"> - Dos fajas tubulares herméticas con régimen (capacidad de 1 500 y 2 000 toneladas/hora) - Edificio de recepción con régimen de descarga nominal (capacidad de 500 toneladas/hora) - 5 almacenes con capacidad estática de 420 000 toneladas - 1 faja transportadora subterránea
	Graneles sólidos <ul style="list-style-type: none"> - Almacenes cerrados de 125,00 toneladas estática - 59 silos para granos con capacidad estática de 75 000 toneladas de almacenamiento - 02 tolvas de recepción desde camiones.
	Graneles líquidos <ul style="list-style-type: none"> - 5 tanques con capacidad de 9 900 m³ para almacenamiento
	Carga rodante <ul style="list-style-type: none"> - Muelle roll on/roll off de 36 metros de largo, 24 metros de ancho y 8,5 metros. de calado
A los Contenedores	<ul style="list-style-type: none"> - El Terminal de Contenedores tiene un área de 22 100 m² distribuidos en: <ul style="list-style-type: none"> (i) Depósito de Llenos: Con un área de 14 264.89 m² y capacidad de 1 648 TEUs para la atención de contenedores secos y refrigerados. (ii) Depósito de Vacíos: Con un área de 7 847,32 m² y capacidad de 980 TEUs. (iii) Zona de Mantenimiento de Contenedores: Zona especializada para el lavado de contenedores y reparación de vacíos.

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

• Equipamiento

14. El concesionario dispone de una serie de equipos, vehículos y maquinaria para el manejo de la carga y atención a las naves. Entre los principales equipos, se tiene los siguientes:
- Grúa Gottwald modelo HMK 280 (Capacidad de descarga de 63 toneladas).
 - Grúa 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

15. A diciembre del año 2021, el Contrato de Concesión tiene cuatro adendas firmadas, las cuales se detallan a continuación:

- **Adenda N° 1:** se firmó el 25 de julio del año 2001, la cual modificó la propuesta técnica del Contrato (Anexo D). Asimismo, se modificaron los formatos relacionados a las mejoras obligatorias (Formato 5.5.1 Anexo 5.5 A y Anexo 5.5.2 A) y mejoras eventuales (Formato 5.5.5 Anexo 5.5 BII y Anexo 5.5.6 BII).
- **Adenda N° 2:** se firmó el 24 de julio del año 2006, y tuvo como finalidad modificar e incluir cláusulas relacionadas al tratamiento de las inversiones no previstas inicialmente en el Contrato de Concesión (mejoras voluntarias), la introducción de precisiones con respecto al título de propiedad de la Concesión, y el establecimiento del mecanismo regulatorio y reglas aplicables a la revisión de las tarifas máximas.
- **Adenda N° 3:** se firmó el 28 de octubre del año 2013, y tuvo como finalidad incorporar a la Concesión el área acuática adyacente al área de reserva y la retribución especial derivada de la inclusión de dicha área en el contrato de concesión.
- **Adenda N° 4:** se firmó el 28 de setiembre del año 2016, y tuvo como objeto modificar la Cláusula XIII del contrato de fideicomiso irrevocable contenido en el Anexo E del Contrato de Concesión, modificando el honorario fiduciario de tal manera que éste refleje el valor del mercado.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

II.1. Servicios con tarifa o precio

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





17. Asimismo, los servicios portuarios pueden ser clasificados como regulados y no regulados. Los servicios regulados están asociados a una tarifa máxima⁵; mientras que los no regulados son aquellos que se brindan bajo un escenario de competencia o aquellos en los que no se ha fijado una tarifa. A continuación, se listan algunos de los servicios:

a) Servicios regulados:

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

b) Servicios no regulados:

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

II.2. Servicios sujetos al régimen de acceso

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

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

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

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

21. En esta sección se describe la evolución del número de naves atendidas y el tráfico de carga en el TPM durante el año 2021, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁷.

⁵ Prestados exclusivamente por el Concesionario.

⁶ Reglamento de acceso. Disponible en: https://www.tisur.com.pe/sites/default/files/escritorio/documentacion/reglamento_de_acceso.pdf

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



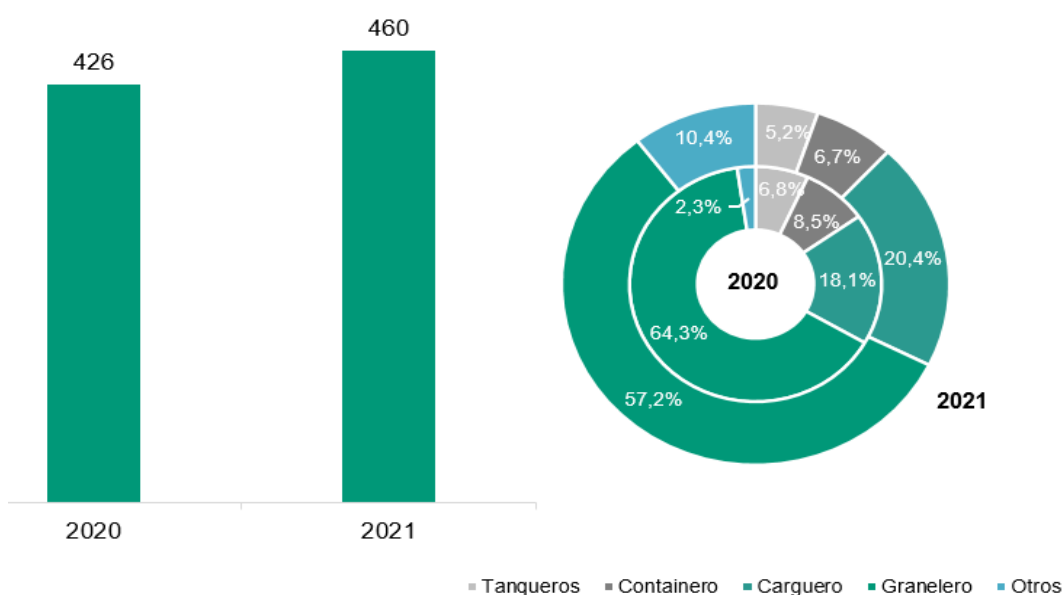
III.1. Principales clientes

22. Los servicios que presta el Concesionario están dirigidos a dos tipos de usuarios de la infraestructura portuaria: líneas navieras y consignatario de la carga. 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. Conforme a lo anterior, en el año 2021 los tres principales clientes de TISUR fueron : Sociedad Cerro Verde S.A.A. (29,7%), Mineras Las Bambas S.A. (12,7%) y Compañía Minera Antapaccay S.A. (7,6%), alcanzando una participación conjunta de 50,0% en la carga movilizada. Es importante mencionar que estas tres empresas también fueron los principales clientes durante el año 2020, con una participación conjunta de 58,3% de la carga movilizada.

III.2. Servicios en función a la nave

24. Los servicios en función a la nave están relacionados con aquellos que son provistos a las líneas navieras, por lo que la cantidad demandada de estos servicios está directamente relacionada con el número de naves que recalán en el TPM. Por ello, a continuación, se describe el tráfico de naves que recalán en dicho terminal.
25. Durante el año 2021 se atendieron a un total de 460 naves, lo cual representó un incremento de 8,0% con relación a lo registrado durante el año 2020 (426 naves). No obstante, debe notarse que el nivel alcanzando en 2021, aún se ubica 12,4% por debajo del nivel de naves atendidas en 2019 (517 naves).
26. Del total de naves atendidas en el TPM durante 2021, el 57,2% fueron de tipo graneleras y un 20,4% cargueras. Las naves graneleras han sido históricamente importantes en el terminal, con una importancia relativa que se venía incrementado a partir del inicio de la explotación del Amarradero F en el 2016, aunque para el año 2021 esta tendencia se vio frenada con una caída de 7,1 puntos porcentuales en su participación.

GRÁFICO N° 1: Tráfico de naves, 2020-2021
(en unidades)



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

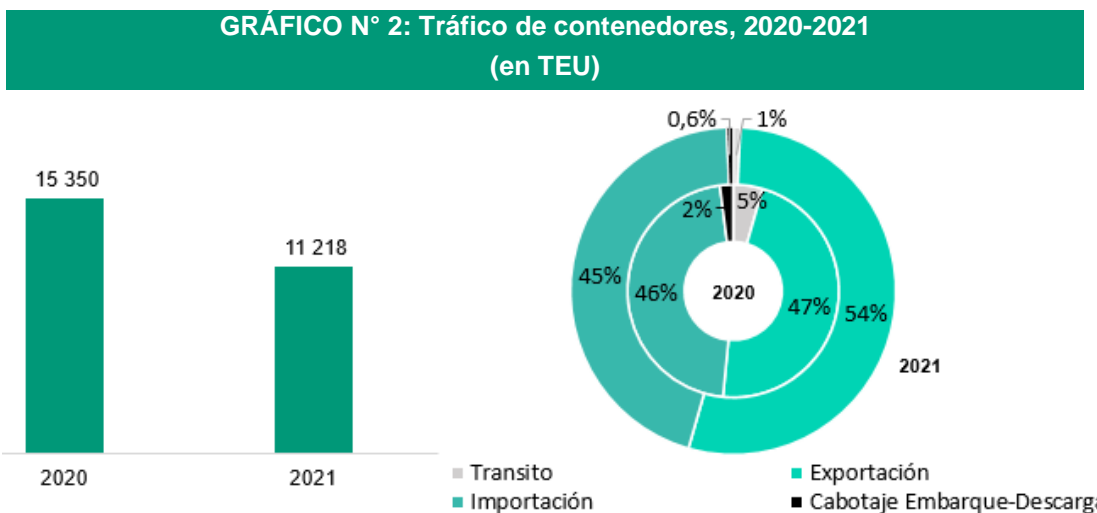


III.3. Tráfico de carga

27. El TPM movilizó un total de 6,5 millones de toneladas de carga en el año 2021, un 6,4% por encima de lo registrado en el año 2020 (6,1 millones de toneladas). No obstante, debe notarse que el nivel alcanzando en 2021, aún se ubica 6,15% por debajo del nivel registrado en 2019 (6,9 millones de toneladas).
28. Cabe mencionar que el 85,9% del volumen total de carga movilizada durante el año 2021 correspondió a carga sólida a granel, seguida por la carga fraccionada (8,8%), carga líquida a granel (3,5%), y carga en contenedores (1,8%). Con relación a la carga rodante, debe mencionarse que, como en el 2020, durante el año 2021 no se movilizó este tipo de carga.
29. Durante el año 2020, tanto el movimiento de carga como de naves mostró una caída con relación al año previo, situación explicada por las medidas impuestas por el gobierno con el fin de mitigar la propagación del COVID-19. Como se indicó previamente, estas caídas se revirtieron en el 2021, indicando que la carga promedio alcanzó las 14,0 toneladas, solo 0,2 toneladas menor a lo registrado en el año 2020.

a) Carga de contenedores

30. En el transcurso del año 2021, el tráfico de contenedores en el terminal alcanzó los 11 358 TEU, lo cual significó una caída de 26,7% con relación a lo observado durante el año 2020 (15 322 TEU). Este resultado es fundamentalmente consecuencia de la caída de los dos regímenes más importantes en el TPM, exportación e importación, cayendo 16,5% y 29,3%, respectivamente, con relación al año 2020.



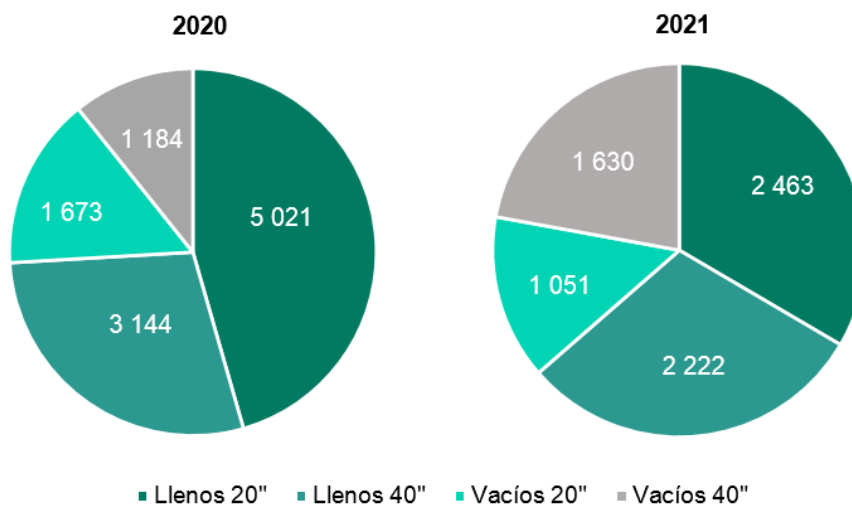
Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

31. En cuanto a la distribución de contenedores según tamaño, los contenedores de 20 pies tuvieron un mayor movimiento en el TPM, con una participación del 60,7% (donde los contenedores llenos de 20 pies representan el 70,1%), alcanzando los 3 514 durante el año 2021. Es importante indicar que el tráfico de este tipo de contenedores continuó cayendo durante el 2021 (se redujo 25,1% en el año 2020), registrando una evolución negativa de 47,5% con relación al año anterior. De otro lado, el movimiento de los contenedores de 40 pies también ha mostrado un comportamiento decreciente, pasando de los 4 328 en el año 2020 a 3 852 en el año 2021, lo que equivale a una reducción de 11,0% (se redujo 3,5% en el 2020).
12. Finalmente, los principales usuarios que movilizaron sus productos a través de contenedores en el TPM son: Novopan Perú S.A.C., Sucden Perú S.A. y Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A.. Estas tres empresas, en conjunto, representaron el 48,7% de los contenedores movilizados durante el año 2021.



GRÁFICO N° 3: Tráfico de contenedores por tipo, 2020-2021
(en contenedores)



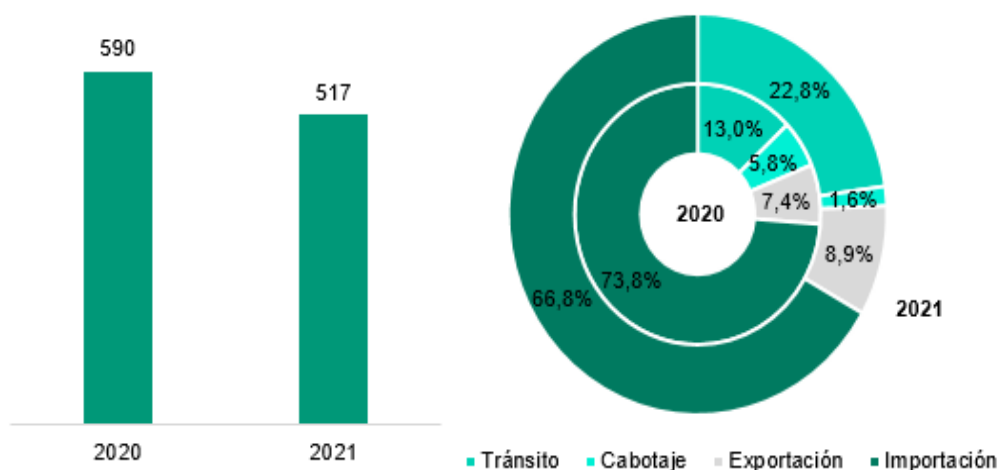
Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Carga fraccionada

- En lo relativo al tráfico de carga fraccionada movilizada en el TPM durante el 2021, esta se contrajo por segundo año consecutivo (en 2020 cayó a una tasa interanual del 3,8%), presentando una caída de 3,5% con relación al año anterior. Dicha reducción se debe fundamentalmente a la caída de 20,6% en el régimen de importación que como detallamos adelante, y a pesar de este hecho, representó el 66,8% de la carga fraccionada movilizada durante el 2021.
- En lo referido a la importancia relativa por régimen, la importación continuó siendo el régimen más relevante en el año 2021, con una participación del 66,8% de la carga fraccionada movilizada, cayendo 7% respecto a lo registrado en el año anterior. En segundo lugar, se encuentra el régimen de tránsito con 22,8%, que mostró un incremento del 9,8% con relación al año 2020. En tercer y cuarto lugar se encuentran los regímenes de exportación y cabotaje, con participaciones de 8,9% y 1,6%, respectivamente.

GRÁFICO N° 4: Tráfico de carga fraccionada, 2020-2021
(En TM)



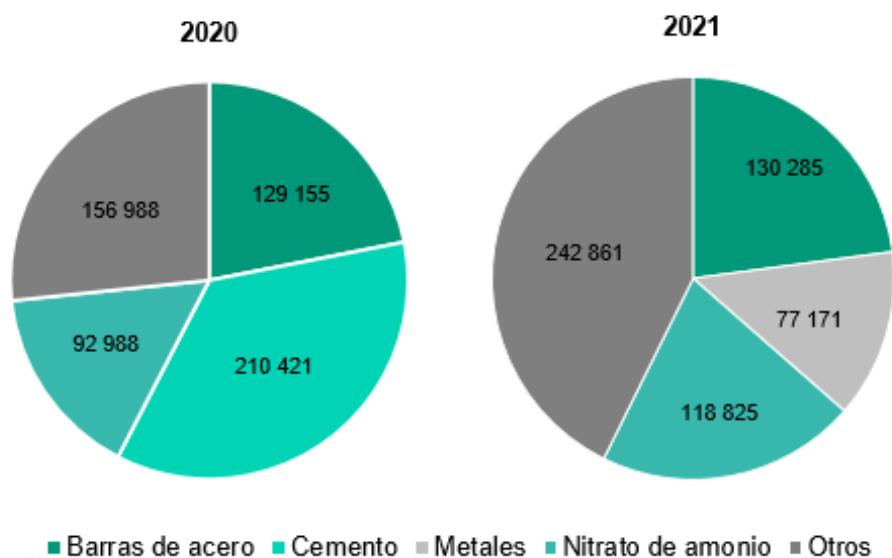
Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



15. De otro lado, podemos indicar que durante el año 2021 los tres productos más comercializados dentro de la carga de tipo fraccionada en el TPM fueron: barras de acero (22,9%), nitrato de amonio (20,9%) y Metales (13,6%), alcanzando en conjunto aproximadamente el 57% del movimiento de este tipo de carga.
16. Finalmente, las principales empresas en el régimen de importación de carga fraccionada son: Moly-Cop Adesur S.A., Orica Mining Services Perú S.A. y Compañía Cementera Wari S.A.C.. En cuanto al régimen de exportación, las tres empresas movilizaron casi la totalidad de la carga fraccionada fueron Cal & Cemento Sur S.A (54,7%), Yura S.A. (22,1%) y Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A (14,2%).

**GRÁFICO N° 5: Principales productos de la carga fraccionada, 2020-2021
(En toneladas)**



Fuente: TISUR

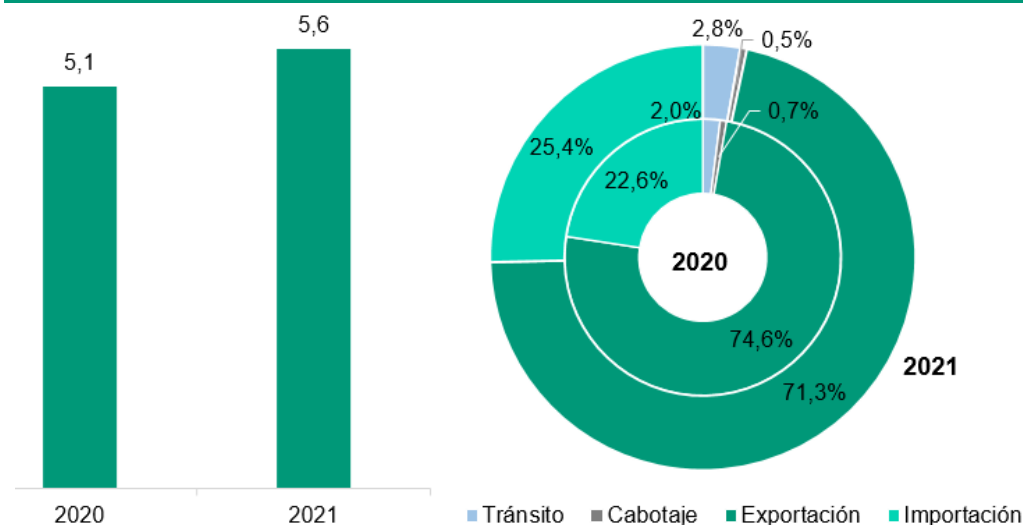
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

c) Carga sólida a granel

17. El TPM movilizó 5,6 millones de toneladas de carga sólida a granel en el año 2021, lo cual representa un incremento del 9,3% respecto al año 2020 (5,1 millones de toneladas). No obstante, cabe notar que el nivel alcanzado en 2021, se ubica 3,4% por debajo de los niveles registrados en 2019 (5,8 millones de toneladas).
18. Como en años previos este tipo de carga se concentra en los regímenes de exportación e importación, alcanzando una participación del 96,7%; mientras que el 3,3% restante corresponde a cabotaje. Específicamente, las exportaciones alcanzaron una participación de 71,3%, un 3,3% inferior a lo alcanzado en el 2020. De otro lado, las importaciones tuvieron una participación del 25,4%, creciendo en 2,8% con relación al año 2020.



**GRÁFICO N° 6: Tráfico de carga sólida a granel, 2020-2021
(En millones de toneladas)**



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

19. En cuanto a los principales productos que se movilizan en el TPM, el concentrado de cobre registra la mayor participación de este tipo de carga, con un 69,8% en el 2021 (equivalente a 3,9 millones de toneladas), casi exclusivamente a través del régimen de exportación.
20. En efecto, el 96,9% de la carga exportada en el año 2021 corresponde al concentrado de cobre, siendo las principales empresas que exportaron dicho producto: Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A., Compañía Minera Las Bambas S.A.A.⁸, Compañía Minera Antapaccay S.A.A.⁹ y Hudbay Perú S.A.C., las cuales tuvieron una participación de 44,3%, 20,9%, 12,4% y 7,9% del total de concentrado de cobre exportado, respectivamente. De otro lado, en el año 2021, el maíz continuó como el segundo producto que más se movilizó considerando todos los regímenes, con una participación de 7,7% (equivalente a 426 149 toneladas).
21. En cuanto a la carga sólida a granel importada, durante el año 2021 el 63,2% de esta carga estuvo concentrada en tres productos: maíz, carbón y clínker, con participaciones del 30,3%, 17,9% y 14,9%, respectivamente. Las principales empresas que importaron maíz en este periodo fueron Corporación Rico S.A.C (52,9%), Granja Rinconada del Perú S.A. (16,7%) y Seaboard Overseas Perú S.A0 (11,0%). De otro lado, en cuanto a la importación del carbón, la empresa Yura S.A. tuvo la mayor participación (71,4%), seguida de Cal&Cemento Sur S.A. (23,7%).

⁸ Parte del Grupo MMG.

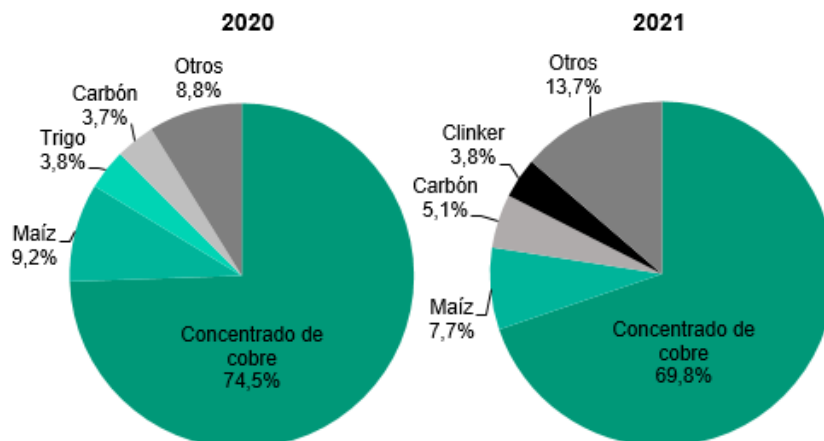
Ver: <http://www.lasbambas.com/acerca-de-las-bambas/consorcio/acerca-del-consorcio.html>.

⁹ Parte del Grupo Glencore.

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



GRÁFICO N° 7: Principales productos de carga sólida a granel, 2020-2021

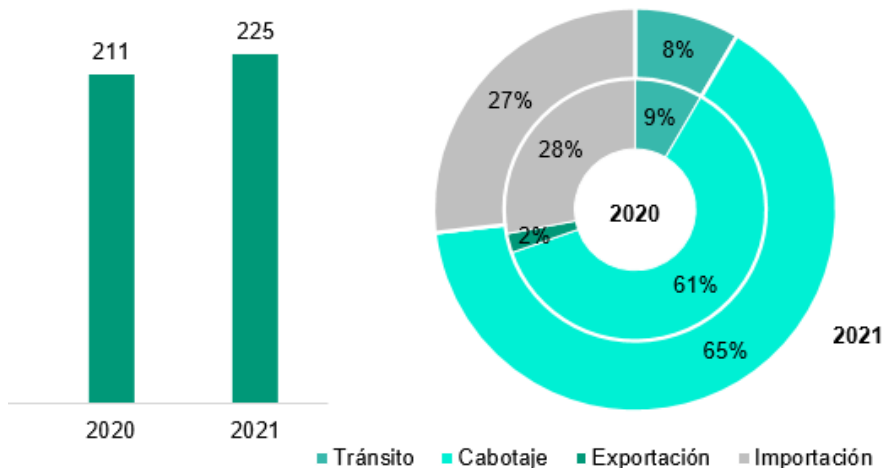


Fuente: TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

d) Carga líquida a granel

22. Durante el año 2021, el tráfico de carga líquida a granel movilizada en el TPM mostró un incremento del 6,2%, al pasar de 211 469 toneladas en el año 2020 a 224 640 toneladas en el año 2021. Así, cabe notar que el nivel alcanzado en 2021, se ubica 2% por encima de los niveles registrados en 2019 (220 104 toneladas).
23. Como en años previos, este tipo de carga se moviliza fundamentalmente mediante dos regimenes; cabotaje (64,7%) e importación (26,8%). Al respecto, debe indicarse que este impulso se explica principalmente por el incremento en el régimen de cabotaje que creció un 12,3% respecto al 2020.

GRÁFICO N° 8: Tráfico de carga líquida a granel, 2020-2021 (Toneladas)



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

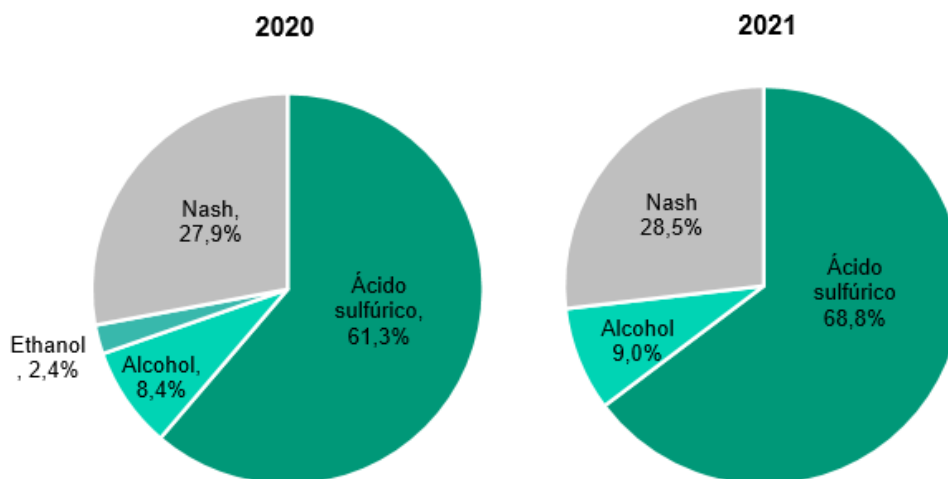
24. En la descripción de los productos movilizadas como carga líquida, podemos observar que, durante el año 2021, destacan el ácido sulfúrico, sulfhidrato de sodio (nash)¹⁰ y

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



alcohol, con participaciones de 64,7%, 26,8% y 8,4%, respectivamente. Con relación al ácido sulfúrico, se observa que este producto se movilizó solamente bajo el régimen de cabotaje durante el 2021, siendo adquirido por la Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A. aproximadamente en un 90%.

GRÁFICO N° 9: Principales productos de carga líquida a granel, 2020-2021



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

25. En cuanto al nash, este producto se movilizó únicamente mediante el régimen de importación en el TPM, donde los principales clientes fueron Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A., Southern Peru Copper Corporation Sucursal del Perú, y HUBBAY PERU S.A.C, con participaciones del 45,3%, 36,7% y 10,5% 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. Los clientes de este producto fueron Ingenio Minera las Bambas S.A. y Sucden Geneva S.A. con participaciones del 18,9% y 81,0%, respectivamente.

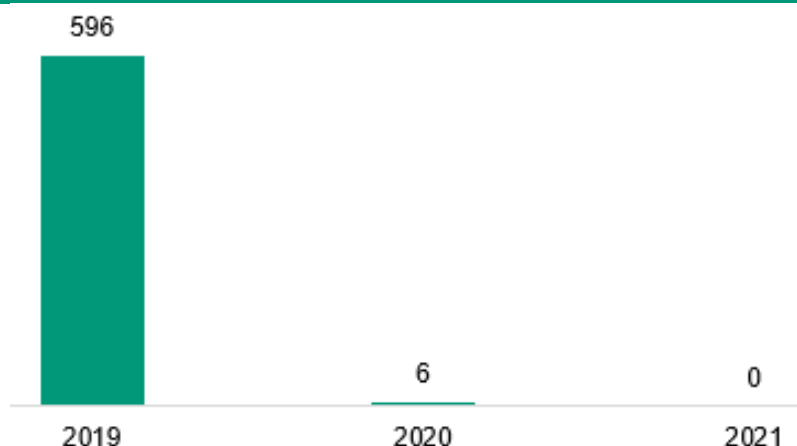
e) Carga rodante

26. Durante el año 2021, el TPM no realizó movimientos de carga rodante. Cabe recordar que el año 2020 el terminal movilizó 6,47 toneladas mientras que en el año 2019 se movilizaron 595,88 toneladas, lo que evidencia una tendencia decreciente en el transporte de este tipo de carga en los últimos años. Cabe recordar que luego de que se diera cumplimiento a la Ley N° 29303¹¹ en el año 2012, las importaciones de este tipo de carga han sido poco significativas y se han realizado de manera esporádica.

¹¹ 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.



**GRÁFICO N° 10: Tráfico de carga rodante, 2020-2021
(En toneladas)**



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

IV. TARIFAS Y PRECIOS

IV.1. Tarifas

27. 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.
28. La Adenda N° 2 del Contrato de Concesión estableció que, en el caso de revisión de tarifas máximas, se aplicará el mecanismo regulatorio denominado RPI-X (inflación menos factor X), cuya metodología y reglas se establecen en el Anexo 6.1 (añadido por dicha Adenda) y en las disposiciones contenidas en el Reglamento de Tarifas del Ositrán (RETA). A la fecha, se han efectuado cuatro revisiones tarifarias al Concesionario, las que han permitido el traslado de las variaciones por productividad a los usuarios.
29. Hasta diciembre de 2021, Ositrán ha calculado 4 factores de productividad, los cuales se detallan en el siguiente cuadro:

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

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

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

30. Durante el año 2021, las tarifas máximas promedio o tope registraron un ajuste del -5,97% con relación al año 2020. Esta caída se descompone entre el incremento del IPC (inflación del 3,25%) y las caídas atribuibles al factor de productividad vigente (-0,05%) y la depreciación del tipo de cambio (-9,18%). Las tarifas que mostraron un crecimiento significativo respecto del año 2020 fueron la del *Servicio de amarre y desamarre* (7,53%) y la *Carga granel sólida-cereales (Silos) - Periodo: Del día 11 al día 20* (20,0%).



**CUADRO N° 3: Tarifario de servicios regulados, 2020-2021
(En USD, sin IGV)**

Concepto	Unidad de cobro	2020*	2021**	Var % 2021/2020
1. Servicio a la Nave				
Amarre y desamarre	Por cada maniobra	143,5	154,30	7,53%
Uso o alquiler de amarradero	Metro de eslora x hora	0,56	0,52	-7,14%
2. Servicios a la Carga: uso de muelle				
Carga fraccionada	Por tonelada	2,97	2,97	0,00%
Carga rodante	Por tonelada	1,00	1,00	0,00%
Carga granel sólida	Por tonelada	2,06	2,05	-0,49%
Concentrados				
-Régimen de embarque mayor a 1 000 toneladas/hora	Por tonelada	2,70	2,00	-25,93%
-Régimen de embarque menor a 1 000 toneladas/hora	Por tonelada	2,01	2,00	-0,50%
Cereales				
-Régimen de descarga mayor a 400 toneladas/hora	Por tonelada	3,95	3,52	-10,89%
-Régimen de descarga menor a 400 toneladas/hora	Por tonelada	2,30	2,35	2,17%
Carga granel líquida	Por tonelada	1,25	1,25	0,00%
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	0,00%
-Periodo: Del día 11 al día 20	Por tonelada/día	0,1	0,12	20,00%
4. Servicios Estándar para pasajeros				
Embarque o Descarga de Pasajeros	Por pasajero	5,63	5,29	-6,04%

*Tarifas vigentes a partir del 17 de agosto del 2020 al 16 de agosto de 2021.

** Tarifas vigentes a partir del 17 de agosto del 2021 al 16 de agosto de 2022.

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

31. De otro lado, las reducciones notables se observa en la tarifa del Servicio a la carga uso de muelle: Concentrados - Régimen de embarque mayor a 1 000 toneladas/hora (-25,93%) y Cereales - Régimen de descarga mayor a 400 toneladas/hora (-10,89%). Mientras que, las tarifas de uso de muelle de carga rodante, fraccionada, granel líquida y Servicios a la Carga: almacenaje - Carga granel sólida-cereales (Silos) - Periodo: Del día 01 al día 10.

IV.2. Precios

32. Durante el año 2021, algunos de los precios de los servicios no regulados variaron respecto a los registrados el año anterior. A manera de ejemplo, el Cuadro N° 4 muestra el precio de un grupo de servicios de transferencia y manipuleo no regulados¹².

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



**CUADRO N° 4: Precios de servicios no regulados
(En USD, sin IGV)**

Servicios	Unidad	2020	2021	Var % 2021/2020
CARGA DE IMPORTACIÓN / EXPORTACIÓN / CABOTAJE / TRANSBORDO				
Servicio a la carga: Transferencia				
Carga sólida a granel	Tonelada	2,20	2,20	0,00%
Carga sólida a granel - minerales	Tonelada	4,00	4,00	0,00%
Carga fraccionada	Tonelada	3,80	3,80	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	5,60	5,80	3,57%
Carga sólida a granel - minerales - embarque	Tonelada	5,40	5,50	1,85%
Carga sólida a granel - minerales - despacho	Tonelada	5,40	5,50	1,85%
Carga sólida a granel - recepción	Tonelada		1,45	
Carga sólida a granel - despacho	Tonelada		1,45	
Carga sólida a granel en muelle	Tonelada	2,00	2,20	10,00%
Carga sólida a granel IMQ/IQF	Tonelada	2,90	4,35	50,00%
Carga sólida a granel en muelle IMQ/IQF			2,60	
Carga fraccionada				
Sacos / Mercadería general	Tonelada	6,00	6,20	3,33%
Sacos / Atados	Tonelada	4,00	4,50	12,50%
Carga frágil	Tonelada	12,00	12,00	0,00%
Carga de proyecto				
Manipuleo 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%
Carga rodante	Unidad	20,00	20,00	0,00%

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

33. Como se aprecia, la mayoría de precios se han mantenido estables entre el 2020 y 2021. Así mismo, se aprecian variaciones positivas en algunos servicios, destacando el servicio de manipuleo a la carga sólida a granel IMQ/IQF (50,00%), el manipuleo a la carga fraccionada de sacos y atados (12,5%) y el manipuleo de carga sólida a granel en muelle (10%).

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

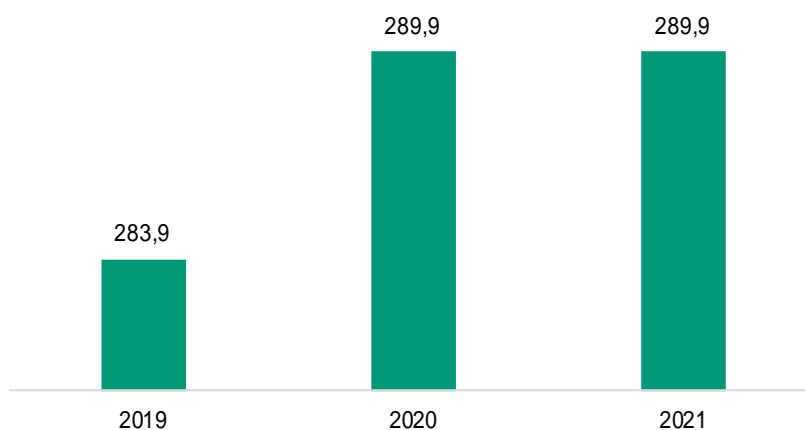
V.1. Inversiones

34. 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.
35. Como se aprecia, la mayoría de precios se han mantenido estables entre el 2020 y 2021. Así mismo, se aprecian variaciones positivas en algunos servicios, destacando el servicio de manipuleo a la carga sólida a granel IMQ/IQF (50,00%), el manipuleo a la carga fraccionada de sacos y atados (12,5%) y el manipuleo de carga sólida a granel en muelle (10%).



36. 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 18,9% a lo establecido inicialmente. Esta inversión fue destinada a la ejecución de las siguientes obras: reforzamiento del rompeolas, habilitación de áreas de almacenamiento, ampliación del sistema de descarga de granos y mejoramiento del sistema de carga de minerales.
37. 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 inició operaciones en febrero de 2016.
38. 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).
39. Finalmente, en el año 2021 no se reconocieron inversiones en el Terminal Portuario de Matarani, por lo que el monto de inversiones acumuladas se mantuvo en USD 289,88 millones (incluido IGV) alcanzado en 2020, lo que representa un avance de las obras del 99,97%.

GRÁFICO N° 11: Inversiones acumuladas, 2019-2021
(Millones de dólares)



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

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

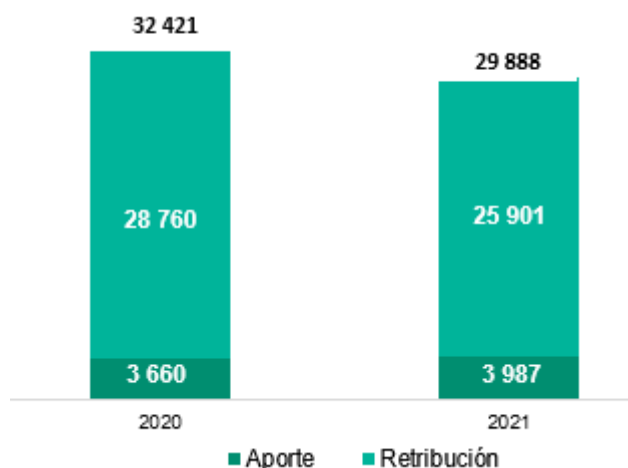


40. Cabe mencionar que, conforme a lo establecido en el Anexo N° 5 del Contrato de Concesión, las mejoras eventuales del periodo remanente se deberán ejecutar dependiendo de la magnitud de tráfico de carga y de la eficiencia del puerto. Así, en caso se alcance una ocupación del amarradero de 60%, se activará la ejecución de obras relacionadas con la segunda ampliación del sistema descarga de graneles, ampliación del frente de atraque, optimización de los sistemas de transferencia de carga general y contenedores y segundo mejoramiento del sistema de embarque de concentrado de mineral, las cuales tienen un valor referencial de USD 8,7 millones. Al respecto, durante el año 2021, la ocupación promedio del amarradero ha sido de 53,2%.

V.2. Pagos al Estado

41. Según lo establecido en la cláusula 1.9 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la Ositrán, un Canon como contraprestación por el otorgamiento del TPM. El pago por este concepto representa el 5% de los ingresos brutos mensuales que obtenga el Concesionario durante la vigencia de la Concesión. Este pago es transferido al Fondo Nacional de Financiamiento Estatal (FONAFE) y PROINVERSIÓN (50%), y a la Región Arequipa, Municipalidad Provincial de Islay y Municipios Distritales (50%).
42. 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.
43. Asimismo, conforme a lo establecido en la tercera adenda al Contrato de Concesión, de fecha 28 de octubre de 2013, el Concesionario deberá pagar al Estado Peruano una retribución especial equivalente al 9,85% de los ingresos brutos generados por la explotación del proyecto Amarradero F. Dicho pago deberá efectuarse a partir del mes siguiente al inicio de la operación comercial y terminará el mes siguiente al final de la vigencia de la Concesión.
44. Durante el año 2021, el pago total realizado por el Concesionario al Estado alcanzó los S/ 29,9 millones, equivalente a un -7,8% menos que dicho año, manteniendo la tendencia observada en el 2020 (-13,1%). Es importante precisar que el 86,7% de este pago estuvo representado por el concepto de retribución, que incluye tanto el Canon como la Retribución Especial, y que registró una caída del 9,9%, a diferencia del aporte por regulación, que creció un 8,9% en este periodo.

**GRÁFICO N° 12: Pagos al Estado, 2020-2021
(Miles de soles)**



Fuente: Jefatura de Tesorería del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

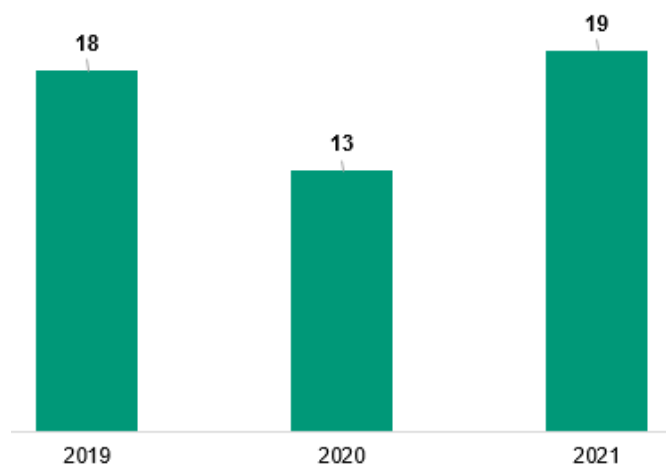


VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Accidentes

45. En el año 2021, el TMP registró diecinueve (19) accidentes, lo que implicó un incremento del 46,2% respecto al número alcanzado en el año 2020 (13 accidentes). Cabe mencionar que, los accidentes ocurridos durante 2021 tuvieron como resultado un total de 19 personas heridas (cuyas lesiones principales fueron contusiones y fracturas en las extremidades), cifra mayor en 46,2% al número de heridos registrados el año anterior (13 heridos). Cabe destacar que al no haber ningún accidente con fatalidad, estos accidentes se clasificaron dentro del tipo B: es decir, accidentes con daños materiales y/o personas heridas.

GRÁFICO N° 13: Número de accidentes en el TPM, 2019-2021



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

VI.2. Reclamos, sanciones y penalidades

46. Durante el año 2021, al igual que en el 2020, no se presentaron reclamos en contra del Concesionario, tampoco se le aplicaron sanciones administrativas ni penalidades.

VII. ESTADOS FINANCIEROS

VII.1. Estado de Resultados Integrales

47. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión, considerando los ingresos, costos y gastos realizados, para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores, esta concesión tiene la característica de ser autofinanciada. Los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de actividades ordinarias que éste realiza en el puerto, siendo el riesgo comercial asumido por la empresa.
48. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral:



**CUADRO N° 5:
Ingresos por servicios 2020-2021
(En miles de dólares)**

Ingresos de actividades ordinarias	2021	2020	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2021	2020	2021/2020
Manipuleo	56 628	57 174	56,1%	56,1%	-1,0%
Uso de muelle	33 072	34 341	32,7%	33,7%	-3,7%
Almacenamiento	5 215	5 482	5,2%	5,4%	-4,9%
Transferencia de carga	2 661	1 497	2,6%	1,5%	77,8%
Alquiler amarradero	1 644	1 563	1,6%	1,5%	5,2%
Servicios de exportación y embarque	1 610	1 781	1,6%	1,7%	-9,6%
Alquiler de equipos	193	154	0,2%	0,2%	25,3%
Total	101 023	101 992	100%	100%	-1,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – Terminal Internacional del Sur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

49. En el 2021, los ingresos totales alcanzaron los USD 101,0 millones, un 1,0% menor que los USD 101,9 millones registrados en el 2020. Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos por manipuleo ascendieron a USD 56,6 millones, que representaron en el 2021 el 56,1% de los ingresos totales, correspondiendo también a una reducción en un 1,0% frente al 2020, esto es, en USD 0,55 millones; de la misma manera, los ingresos por uso de muelle ascendieron a USD 33,1 millones, y representaron en el 2021 el 32,7% de los ingresos totales, monto que corresponde a una reducción de 3,7% frente a lo registrado en el 2020, esto es, en USD 1,3 millones.
50. En lo que respecta a los costos totales para el ejercicio 2021, estos alcanzaron los USD 33,7 millones monto que refleja una reducción del 3,8% con relación al del ejercicio 2020 (USD 35,0 millones). Al interior de estos costos, el costo de amortización de intangibles es el de mayor magnitud, con USD 10,3 millones (representando el 30,6% del total de costos), cifra que ha disminuido en 0,7% frente a los USD 10,4 millones que alcanzó en el año 2020. De otro lado, el costo de retribución, tasa regulatoria y fideicomiso, que constituye el siguiente costo de mayor magnitud, también se redujo a USD 9,1 millones en el 2021, monto menor en USD 0,27 millones al registrado en el ejercicio 2020 (representando el 27,0% de los costos totales).

**CUADRO N° 6:
Costos de prestación de servicios 2020-2021
(En miles de dólares)**

Costos de servicios	2021	2020	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2021	2020	2021/2020
Amortización de intangibles	10 292	10 366	30,6%	29,6%	-0,7%
Retribución, tasa regulatoria y fideicomiso	9 104	9 374	27,0%	26,8%	-2,9%
Gastos de personal	6 503	7 663	19,3%	21,9%	-15,1%
Servicios prestados por terceros	5 513	5 284	16,4%	15,1%	4,3%
Depreciación de instalac., maquin. y equipo	1 340	1 447	4,0%	4,1%	-7,4%
Cargas diversas de gestión	592	468	1,8%	1,3%	26,5%
Depreciación de activos por derecho de uso	242	336	0,7%	1,0%	-28,0%
Provisión de suministros y repuestos	103	89	0,3%	0,3%	15,7%
Total	33 689	35 027	100,0%	100,0%	-3,8%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – Terminal Internacional del Sur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



51. En lo que respecta a los gastos operativos, estos se redujeron en 8,3% con respecto al 2020, pasando de USD 17,4 millones a USD 16,0 millones, principalmente resultado de la reducción de los gastos de personal en un 16,9% (de USD 7,5 millones en el 2020 pasó a USD 6,3 millones en el 2021); de la misma forma, los servicios prestados por terceros se redujeron en 3,2%, pasando de USD 4,8 millones en el 2020 a USD 4,6 millones en el 2021, mientras que la depreciación de instalaciones, maquinaria y equipo disminuyó en un 25,6%, pasando de USD 0,5 millones en el 2020 a USD 0,36 millones en el 2021.

CUADRO N° 7: Gastos Operativos 2020-2021 (En miles de dólares)					
Gastos Operativos			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2021	2020	2021	2020	2021/2020
Gastos de personal	6 255	7 530	39,0%	43,1%	-16,9%
Servicios prestados por terceros	4 613	4 767	28,8%	27,3%	-3,2%
Cargas diversas de gestión	4 075	3 980	25,4%	22,8%	2,4%
Depreciación de instalac., maquin. y equipo	360	484	2,2%	2,8%	-25,6%
Tributos	289	322	1,8%	1,8%	-10,2%
Amortización de intangibles	334	312	2,1%	1,8%	7,1%
Depreciación de activos por derecho de uso	76	81	0,5%	0,5%	-6,2%
Provisión para cuentas de cobranza dudosa	3	3	0,0%	0,0%	
Provisiones para otras cuentas por cobrar	21	2	0,1%	0,0%	950,0%
Total	16 026	17 481	100,0%	100,0%	-8,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

52. Como se aprecia en el siguiente cuadro, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios incurridos durante 2021, se tuvo como resultado una utilidad bruta de USD 67,3 millones, lo que significó un ligero incremento de 0,6% con relación a la registrada el año anterior (USD 67,0 millones). De otro lado, en relación a la utilidad operativa, esta se incrementó en 3,3%, ascendiendo en el 2021 a USD 51,1 millones (en el 2020 fue de USD 49,5 millones).

CUADRO N° 8: Resultados integrales 2020-2021 (En miles de dólares)					
	2021	2020	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2021	2020	2021/2020
Ingresos Totales	101 023	101 992	100%	100%	-1,0%
Costos Totales	-33 689	-35 027	-33,3%	-34,3%	-3,8%
Utilidad bruta	67 334	66 965	66,7%	65,7%	0,6%
Gastos operativos	-16 026	-17 481	-15,9%	-17,1%	-8,3%
Otros ingresos	1 066	1 007	-3,2%	-2,9%	5,9%
Otros gastos	-1 245	-1 016	-1,2%	-1,0%	22,5%
Utilidad operativa	51 129	49 475	50,6%	48,5%	3,3%
Ingresos financieros	19	67	0,0%	0,1%	-71,6%
Gastos financieros	-7 345	-8 168	21,8%	23,3%	-10,1%
Diferencias en cambio, neta	-285	-54	-0,3%	-0,1%	-427,8%
Utilidad antes de impuesto a las ganancias	43 518	41 320	43,1%	40,5%	5,3%
Impuesto a las ganancias	-11 887	-11 491	-11,8%	-11,3%	3,4%
Utilidad neta	31 631	29 829	31,3%	29,2%	6,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



53. Respecto a la utilidad neta del ejercicio, en el 2021 ascendió a USD 31,6 millones, USD 1,8 millones por encima de los USD 29,8 millones en el 2020 (incremento de 6,0%), como resultado conjunto de una disminución en la generación de ingresos de USD 0,9 millones, disminución de los costos totales en USD 1,3 millones, disminución de gastos operativos en USD 1,4 millones y una mejora en la cuenta de gastos financieros equivalente a una reducción de USD 0,8 millones.

VII.2. Estado de Situación Financiera

54. 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 siguiente cuadro se observa los movimientos para los años 2020 y 2021.
55. Al cierre del año 2021, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementaron en 3%. Así, en el 2020 se registraron USD 284,4 millones, mientras que en el 2021 USD 292,9 millones, esto es, una variación incremental de USD 8,4 millones.
56. Por el lado del activo, el activo corriente registró un incremento entre el 2020 y 2021 de USD 24,8 millones a USD 42,3 millones (71%), mientras que los activos no corrientes disminuyeron, pasando de USD 259,7 millones a USD 250,7 millones (disminución de 3%). Con respecto a la distribución de las cuentas, el activo corriente pasó de representar el 8,7% de los activos totales en el año 2020 al 14,4% en el año 2021; mientras que el activo no corriente pasó de representar el 91,3% en el año 2020 al 85,6% en el año 2021. La cuenta de mayor volumen del activo corriente está constituida por la cuenta Efectivo, que representa el 9,6% del activo total, habiendo aumentado en 304% en términos interanuales. Por el lado del activo no corriente, la cuenta de intangibles, neto es la de mayor volumen, representando el 82,1% del total de activos, habiendo disminuido en 3% en relación al monto consignado en el 2020.

CUADRO N° 9:
Estado de Situación Financiera 2020-2021
(En miles dólares)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2021	2020		2021	2020
ACTIVOS CORRIENTES	42 266	24 761	PASIVO CORRIENTE	20 416	20 696
Efectivo	28 200	6 982	Obligaciones financieras de corto plazo	5 392	6 274
Cuentas por cobrar comerciales, neto	9 774	12 352	Cuentas por pagar comerciales	4 369	4 125
Cuentas por cobrar a entidades relacionada	157	225	Cuentas por pagar a entidades relacionada	1 158	887
Otras cuentas por cobrar, neto	2 557	3 878	Otras cuentas por pagar	6 493	6 728
Suministros y repuestos, neto	1 180	1 309	Ingresos diferidos de corto plazo	2 599	2 599
Gastos pagados por anticipado	398	15	Pasivo por arrendamientos de corto plazo	405	83
			PASIVO NO CORRIENTE	182 581	189 490
			Cuentas por pagar a entidades relacionada	130 298	134 138
			Provisión por remediación ambiental	3 424	3 269
ACTIVOS NO CORRIENTES	250 656	259 719	Obligaciones financieras de largo plazo	365	5 757
Instalaciones, maquinaria y equipo, neto	9 635	11 070	Pasivo diferido por impuesto a la renta, ne	31 099	26 504
Activos por derecho de uso, neto	671	153	Ingresos diferidos de largo plazo	17 108	19 739
Intangibles, neto	240 350	248 496	Pasivo por arrendamientos de largo plazo	287	83
			TOTAL PASIVO	202 997	210 186
			PATRIMONIO NETO	89 925	74 294
			Capital social emitido	49 328	49 328
			Reserva legal	9 866	9 866
			Resultados acumulados	30 731	15 100
TOTAL ACTIVOS	292 922	284 480	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	292 922	284 480

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



CUADRO N° 10:
Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2020-2021
(En porcentajes)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2021	2020	2021/2020		2021	2020	2021/2020
ACTIVOS CORRIENTES	14,4%	8,7%	71%	PASIVO CORRIENTE	7,0%	7,3%	-1%
Efectivo	9,6%	2,5%	304%	Obligaciones financieras de corto plazo	1,8%	2,2%	-14%
Cuentas por cobrar comerciales, neto	3,3%	4,3%	-21%	Cuentas por pagar comerciales	1,5%	1,5%	6%
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	0,1%	0,1%	-30%	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	0,4%	0,3%	31%
Otras cuentas por cobrar	0,9%	1,4%	-34%	Otras cuentas por pagar	2,2%	2,4%	-3%
Suministros y repuestos, neto	0,4%	0,5%	-10%	Ingresos diferidos de corto plazo	0,9%	0,9%	0%
Gastos pagados por anticipado	0,1%	0,0%	2553%	Pasivo por arrendamientos de corto plazo	0,1%	0,0%	388%
				PASIVO NO CORRIENTE	62,3%	66,6%	-4%
				Cuentas por pagar a entidades relacionadas	44,5%	47,2%	-3%
				Provisión por remediación ambiental	1,2%	1,1%	5%
ACTIVOS NO CORRIENTES	85,6%	91,3%	-3%	Obligaciones financieras de largo plazo	0,1%	2,0%	-94%
Instalaciones, mobiliario y equipo, neto	3,3%	3,9%	-13%	Pasivo diferido por impuesto a las ganancias	10,6%	9,3%	17%
Activos por derecho de uso, neto	0,2%	0,1%	339%	Ingresos diferidos de largo plazo	5,8%	6,9%	-13%
Intangibles, neto	82,1%	87,4%	-3%	Pasivo por arrendamientos de largo plazo	0,1%	0,0%	246%
				TOTAL PASIVO	69,3%	73,9%	-3%
				PATRIMONIO NETO	30,7%	26,1%	21%
				Capital social emitido	16,8%	17,3%	0%
				Reserva legal	3,4%	3,5%	0%
				Resultados acumulados	10,5%	5,3%	104%
TOTAL ACTIVOS	100,0%	100,0%	3%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100,0%	100,0%	3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – Terminal Internacional del Sur S.A. Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

57. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión, se redujeron en 3% mientras que el patrimonio neto se incrementó en 21%, ascendiendo en el ejercicio 2021 a USD 203,0 millones y USD 90,0 millones, respectivamente, y representando el 69,3% y 30,7% del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. En relación al pasivo corriente, este registró un valor de USD 20,4 millones en el 2021, un 1% menor al valor registrado en el 2020 (USD 20,7 millones); mientras que el pasivo no corriente registró un valor de USD 182,6 millones en el 2021, un 4% menor al valor registrado en el 2020 (USD 189,5 millones).
58. Respecta al patrimonio de la concesión, y en línea con lo señalado anteriormente, este se incrementó en 21% como resultado del incremento en los resultados acumulados principalmente de la ganancia neta resultante del ejercicio 2021 y el pago de dividendos¹⁴.

VII.3. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

59. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales se observa que la empresa mantiene una política de disponer la totalidad de recursos para afrontar la totalidad de obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello observamos que los ratios están por encima de 1.

¹⁴ Al 31 de diciembre de 2021, la empresa ha desembolsado un monto de USD 16 millones correspondiente a los dividendos declarados del 2020 y adelanto de dividendos del ejercicio 2021.



60. En particular, el incremento del activo corriente en 71% y la reducción del pasivo corriente en 1% han determinado en forma conjunta que el ratio liquidez clásica¹⁵ aumente de 1,20 a 2,07. Por otro lado, el ratio de la prueba ácida¹⁶ también aumenta pasando de 1,13 a 1,99.

CUADRO N° 11: Ratios de Liquidez, 2020-2021		
Ratios	2021	2020
Liquidez general	2,07	1,20
Prueba Ácida	1,99	1,13
Liquidez absoluta	1,38	0,34

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

61. Con relación al ratio de liquidez absoluta¹⁷, también llamado ratio de prueba defensiva, este indicador aumenta de 0.34 a 1.38, lo que implica que la cuenta de efectivo permite respaldar más de 1,3 veces el total del pasivo corriente (138%) como resultado del incremento del orden del 71% en la cuenta *efectivo* y la reducción del orden del 1% en el pasivo corriente, ambos frente a lo registrado al final del ejercicio 2020.

Ratios de Endeudamiento Financiero

62. Los ratios de endeudamiento del Concesionario el año 2021 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros. Así, tenemos:

CUADRO N° 12: Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, 2020-2021		
Ratios	2021	2020
Deuda/Patrimonio	225,7%	282,9%
Endeudamiento del Activo	69,3%	73,9%
Calidad de la Deuda	10,1%	9,8%
Indice de Solvencia	1,44	1,35

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

63. El ratio Deuda/Patrimonio¹⁸, muestra para el ejercicio 2021 que, por cada USD 225 de deuda, corresponde USD 100 de patrimonio, lo cual denota un alto nivel de apalancamiento de la empresa. De otro lado, denota una ligera disminución respecto al apalancamiento correspondiente al año 2020 (282,9%), motivado por la reducción del total de pasivo (3%) y el aumento del patrimonio neto en 21%.
64. El ratio endeudamiento del activo¹⁹ en el ejercicio 2021 indica que, de todo el total de activos, un 69,3% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha disminuido frente al nivel de 73,9% que tuvo en el 2020, lo cual denota un ligero aumento del financiamiento del activo con recursos propios. Por consiguiente, debido al nivel de exposición de los activos con el endeudamiento con terceros, la empresa tiene un bajo nivel de autonomía financiera frente a terceros.

¹⁵ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

¹⁶ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

¹⁷ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.



65. El ratio de calidad de la deuda²⁰ asciende a 10,1% en el ejercicio 2021 lo que indica que la mayor proporción de deuda que tiene la empresa (89,9%) es de largo plazo.
66. Finalmente, el índice de solvencia²¹ para el ejercicio 2021 muestra que por cada dólar (USD 1) de pasivo total corresponde USD 1,44 de activo total. En el 2020 por cada dólar de pasivo total le correspondió USD 1,35 de activo total. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa por lo que se denota que del 2020 al 2021, se incrementó el nivel de solvencia de la empresa.

Ratios de Rentabilidad

67. 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° 13: Ratios de Rentabilidad, 2020-2021		
Ratios	2021	2020
Margen Bruto	66,7%	65,7%
Margen Operativo	50,6%	48,5%
Margen EBITDA	52,6%	50,8%
Margen Neto	31,3%	29,2%
ROE	35,2%	40,1%
ROA	10,8%	10,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

68. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto²² pasó de 65,7% a 66,7% entre los años 2020 y 2021. Respecto al margen operativo²³ y el margen EBITDA²⁴, crecieron de 48,5% y 50,8% en el 2020 a 50,6% y 52,6% respectivamente, en el 2021. De otro lado, el margen neto²⁵ se incrementó desde un 29,2% en el 2020 a 31,3% en el 2021. Este último ratio indica que en el ejercicio 2021 por cada USD 100 de ingresos se obtuvo utilidad de USD 31,3, como resultado final del ejercicio.
69. El ROE²⁶ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2021 se redujo respecto al ejercicio 2020, puesto que en el ejercicio 2021, por cada USD 100 de patrimonio obtuvo utilidad neta de USD 35,2, mientras que en el ejercicio 2020 se obtuvo una utilidad neta de USD 40,1. Dicha reducción se debe al efecto conjunto de una mejor gestión de los costos totales (reducción de 3,8%) y de los gastos operativos (reducción de 8,3%) que determinaron un aumento en la utilidad neta (6,0%) y el incremento del patrimonio neto (21%).
70. Finalmente, se observa una mejora en la rentabilidad sobre los activos o ROA²⁷, el cual ascendió a 10,8% (10,5% en el 2020), así la empresa mejoró su eficacia en el resultado final del ejercicio 2021, obteniendo una ganancia de USD 10,8 por cada USD 100 de activo total.

²⁰ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.

²¹ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.

²² El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

²³ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

²⁴ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.

²⁵ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

²⁶ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

²⁷ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



VIII. CONCLUSIONES

71. El informe de desempeño del año 2021 para la Concesión del Terminal Portuario de Matarani presenta las siguientes conclusiones:

- (i) Durante el año 2021, el número de naves atendidas en el TPM ascendió a 460 naves, lo que representó un incremento de 8,0% con relación a las naves atendidas durante el año anterior (426). 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 6,5 millones de toneladas, lo que reflejó un crecimiento del 6,4% con relación al año 2020 (6,1 millones de toneladas). Cabe mencionar que, el 85,9% del volumen total de carga movilizada durante el año 2021 corresponde a carga sólida a granel, seguida por la carga fraccionada (8,8%), carga líquida a granel (3,5%) y carga en contenedores (1,8%). Por su parte, la carga rodante no fue movilizada en este terminal.
- (ii) El tráfico de contenedores presentó una caída interanual el 2021 (TEU) del 26,7%, explicada fundamentalmente por la caída de sus dos regímenes más importantes: exportación e importación, a tasas de 16,5% y 29,3%, respectivamente. De otro lado, la carga fraccionada se contrajo por segundo año consecutivo, presentando una tasa de -3,5%, debida fundamentalmente a la caída de 20,6% en el régimen de importación que representó el 66,8% de este tipo de carga en el 2021. En lo relativo a la carga sólida a granel, se alcanzó un incremento anual del 9,3%, concentrándose, como es usual, en los regímenes de exportación e importación, con una participación conjunta del 96,7%; Finalmente, la carga líquida a granel mostró un incremento del 6,2%, explicado principalmente por el incremento en el régimen de cabotaje que creció un 12,3% respecto al 2020.
- (iii) Respecto a las tarifas de los servicios regulados, las tarifas promedio máxima o tope de la canasta regulada durante el año 2021 registró un ajuste del -5,97% con relación al año 2020, caída descompuesta entre el incremento del IPC (inflación del 3,25%), la caída atribuibles al factor de productividad vigente (-0,05%), y la depreciación del tipo de cambio (-9,18%).
- (iv) En el año 2021 no fueron reconocidas inversiones en el Terminal Portuario de Matarani, por lo que el monto de inversiones acumuladas se mantuvo en USD 289,88 millones (incluido IGV) alcanzado en 2020, lo que representa un avance de las obras del 99,97%.
- (v) Durante el año 2021, los montos pagados por los conceptos de retribución al Estado y aporte por regulación ascendieron a S/. 25,9 millones y S/. 3,9 millones, respectivamente. Esto significó una reducción del 9,9% en la retribución y un crecimiento en el aporte del 1,6%, con relación al año anterior.
- (vi) En cuanto al desempeño financiero, si bien los ingresos totales experimentaron una ligera caída de 1%, la caída de los costos totales fue de mayor magnitud (-3,8%), lo que propició un ligero aumento de la utilidad bruta (+0,6%). Por su parte, la caída de 10,3% de los gastos financieros, propició un aumento de 6,0% en la utilidad neta del concesionario, la cual paso de USD 29,8 millones en 2020 a USD 31,6 millones en 2021.
- (vii) Con relación a los ratios financieros, se observa una mejora en el nivel de solvencia respecto al año pasado, aunque su nivel de autonomía financiera frente a terceros se sigue manteniendo bajo. De otro lado, los indicadores de rentabilidad de la empresa muestran que se incrementó la eficacia de la empresa en la generación de ganancias respecto a sus activos; sin embargo, se redujo la eficacia de la empresa en la generación de ganancias frente al capital invertido en el ejercicio 2021.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Terminal Portuario de Matarani Concesionario: Terminal Internacional del Sur S.A.			
Nº	Tema	Contenido	Ref. ²⁸
1	Infraestructura	Terminal Portuario de Matarani, y el área acuática adyacente ubicada en la Bahía de Islay.	Contrato de concesión Adenda 3
2	Fecha de suscripción	17 de agosto de 1999	Contrato de concesión
3	Plazo de concesión	30 años (prorrogable hasta un máximo de 60 años).	Cláusula 3.1. Cláusula 3.2.
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 26 de julio del 2001. Modificación de la propuesta técnica, así como los formatos relacionados a mejoras obligatorias y eventuales. ▪ Adenda 2: 24 de julio de 2006. Modificación e inclusión de cláusulas relacionadas al tratamiento de las inversiones no previstas inicialmente, introducción de precisiones respecto al título de propiedad y establecimiento del mecanismo regulatorio y reglas aplicables a la revisión de tarifas máximas. ▪ Adenda 3: 28 de octubre de 2013. Incorporación del área acuática adyacente al área de reserva y retribución especial derivada de la inclusión de dicha área en el Contrato de Concesión. ▪ Adenda 4: 5 de octubre de 2016. Modificación del Contrato de Fideicomiso Irrevocable que obra como Anexo E del Contrato de Concesión 	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4
5	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mayor pago inicial al Estado (Precio base de USD 9,5 millones). ▪ Monto ofertado: USD 9,68 millones. 	Bases del concurso
6	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.19. (p. 9)
7	Capital mínimo	USD 3 millones.	Cláusula 11.1.11. (p. 30)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de fiel cumplimiento: <ul style="list-style-type: none"> - Monto mínimo USD 5 millones durante el período quinquenal. - USD 2 millones durante período remanente. ▪ Garantías de los inversionistas estratégicos (adquiere obligaciones contraídas por concesionario). 	Cláusula 10.1. (p. 28) Cláusula 10.3. (p. 28)
9	Garantías del Concedente	No se precisa.	
10	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	El Concesionario podrá en los términos del Fideicomiso, establecer garantía fiduciaria a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, sobre los bienes fideicometidos.	Cláusula 21.1 (p. 48)
11	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mejoras obligatorias: USD 6,042 millones. ▪ Mejoras eventuales: USD 9,180 millones. ▪ Mejoras voluntarias: USD 15,750 millones. ▪ Total: USD 30,972 millones. Inversión proyectada del amarradero F: USD 210,4 millones	Adenda 1 Anexo D

²⁸ TUO actualizado del Contrato de Concesión que incluye las Adendas 1 y 2 (11 de agosto de 2006).



Terminal Portuario de Matarani Concesionario: Terminal Internacional del Sur S.A.			
Nº	Tema	Contenido	Ref. ²⁸
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)
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. 	Cláusula 5.7. (p. 16)
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 OSITRAN. ▪ Por cualquier incumplimiento de la Cláusula 16.1.2. ▪ Destrucción total del Terminal Portuario. ▪ Por acuerdo entre las Partes. 	Cláusula 15.1. (p. 36)
15	Equilibrio económico-financiero	No se precisa.	
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	Garantía fiduciaria a favor de acreedores permitidos para garantizar Endeudamiento Garantizado Permitido.	Cláusula 21.1. (p. 50-51)
17	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguro de responsabilidad de trabajadores y empleadores. ▪ Seguro de responsabilidad y de propiedad: <ul style="list-style-type: none"> - Póliza que cubra el reemplazo de las construcciones, maquinaria y equipo del terminal portuario. - Póliza de cobertura amplia por responsabilidad civil por daños a personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por concepto de defunción, daño, pérdidas o lesiones que pueden sufrir bienes y personas (monto mínimo USD 10 millones). 	Cláusula 20.1. (p. 48) Cláusula 20.2. (p. 48) Cláusula 20.2.1. (p. 48) Cláusula 20.2.2. (p. 49)
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"> ▪ “Estándares Básicos”: <ol style="list-style-type: none"> a) International Standards Organization (ISO). b) International Electrotechnical Commission (IEC). c) British Standards Institution (BSI). d) American National Standards Institution (ANSI). e) American Standards for Testing and Materials. f) American Welding Society (AMWELD). g) Uniform Building Code (UBC). h) American Society of Mechanical Engineers (ASME). i) Institute of Electrical and Electronic Engineers (IEEE). j) American Concrete Institute (ACI). k) American Institute of Steel Construction (AISC). l) Incoterms 1999. 	Cláusula 1.21. (p. 6-7)



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

Nº	Tema	Contenido	Ref. ²⁸
20	Tarifas	Tarifas máximas durante los primeros cinco (05) años de contrato.	Cláusula 6.1. (p. 20-21) Anexo 6.1.
21	Revisión de tarifas	Mediante mecanismo RPI-X. Para el cálculo del factor de productividad se utilizará el Índice de Fisher.	Anexo 6.1. Adenda 2
22	Retribución al Estado	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Canon</u>: 5% de los ingresos brutos (en USD) del mes inmediatamente anterior.▪ <u>Retribución especial</u>: 9,85% de los ingresos brutos (en USD) del mes inmediatamente anterior generados por la explotación del "Proyecto Bahía Islay".	Cláusula 1.9. (p. 5) Cláusula 4.2. (p. 12) Adenda 3



ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Puerto de Matarani - TISUR														
Tipo:	Autosostenible													
Plazo de concesión:	30 años													
a. Tráfico														
Indicador	Unidad medida	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Naves atendidas	Unidades	336	349	379	368	403	408	423	499	513	500	518	426	460
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
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
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
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
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
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
Fraccionada	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
Graneles líquidos	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
Graneles sólidos	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
Rodante	Toneladas	18 925	26 883	8 687	9 344	1 037	8 848	2 145	170	22	1 007	596	6	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
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
b. Ingresos														
Ingresos	Unidad medida	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Manipuleo	Miles de dólares	4 148	4 980	7 492	8 780	11 596	13 094	40 374	63 425	57 427	66 920	67 344	57 174	56 628
Almacenamiento	Miles de dólares	3 226	3 667	4 596	5 722	9 407	11 907	10 395	6 999	7 869	8 701	8 181	5 482	5 215
Uso de muelle	Miles de dólares		11 788	11 147	10 502	11 608	11 289	9 108	29 380	39 155	39 496	39 570	34 341	33 072
Transferencia de carga	Miles de dólares	10 106	978	1 459	2 720	2 739	2 832	2 073	2 218	2 711	2 175	2 727	1 497	2 661
Alquiler de amarradero	Miles de dólares	964	1 125	1 172	1 217	1 553	1 704	1 322	1 580	1 719	1 814	1 772	1 563	1 644
Alquiler de equipos	Miles de dólares		438	468	441	893	1 202	588	219	311	434	218	154	193
Otros servicios	Miles de dólares	2 529	1 276	1 447	1 689	1 499	1 717	806	3 527	365	822	1 832	1 781	1 610
Total	Miles de dólares	20 973	24 253	27 781	31 071	39 295	43 745	64 666	107 348	109 557	120 362	121 644	101 992	101 023

Fuente: TISUR.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cintha Lopez Vasquez – Especialista
Maria Mendez Vega - Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Ray Carlos Vega Lugo – Asistente
Geraldine Ordoñez Bendezú – Practicante
Juan Martín Balberena Cabrera - Practicante
Sadith Renojo Galvez– Practicante