

# INFORME DE DESEMPEÑO 2019

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 2019: 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 de este organismo regulador.*

Primera versión: junio de 2020

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

[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)



## CONTENIDO

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>5</b>
<b>I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA .....</b>	<b>7</b>
I.1. COMPOSICIÓN DE LA EMPRESA .....	7
I.2. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN .....	7
I.3. ÁREA DE INFLUENCIA .....	9
I.4. PRINCIPALES ACTIVOS DE LA EMPRESA .....	10
<b>II. OFERTA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS .....</b>	<b>12</b>
II.1. SERVICIOS CON TARIFA O PRECIO .....	12
II.2. SERVICIOS SUJETOS AL RÉGIMEN DE ACCESO .....	12
<b>III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS .....</b>	<b>13</b>
III.1. PRINCIPALES CLIENTES .....	13
III.2. SERVICIOS EN FUNCIÓN A LA NAVE .....	13
III.3. TRÁFICO DE CARGA .....	13
<b>IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS .....</b>	<b>20</b>
IV.1. TARIFAS .....	20
IV.2. PRECIOS .....	22
IV.3. CARGOS DE ACCESO .....	23
<b>V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO .....</b>	<b>24</b>
V.1. INVERSIONES .....	24
V.2. PAGOS AL ESTADO .....	25
<b>VI. ANÁLISIS FINANCIERO .....</b>	<b>26</b>
VI.1. ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES .....	26
VI.2. ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA .....	28
VI.3. INDICADORES FINANCIEROS .....	29
<b>VII. CONCLUSIONES .....</b>	<b>32</b>
ANEXOS .....	34
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN .....	34
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO .....	37



## CUADROS

Cuadro N° 1: Infraestructura principal del Concesionario .....	11
Cuadro N° 2: Factor de productividad calculado.....	21
Cuadro N° 3: Tarifario de servicios regulados 2018 – 2019 .....	22
Cuadro N° 4: Precio de servicios no regulados, 2018 – 2019 .....	23
Cuadro N° 5: Pagos al Estado .....	26
Cuadro N° 6: Resultados integrales 2018-2019.....	27
Cuadro N° 7: Estado de Situación Financiera 2018-2019 .....	28
Cuadro N° 8: Ratios de Liquidez .....	29
Cuadro N° 9: Ratios de Endeudamiento .....	30
Cuadro N° 10: Ratios de Rentabilidad .....	30

## GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Tráfico de naves, 2018 – 2019 .....	14
Gráfico N° 2: Tráfico de contenedores, 2018 – 2019.....	14
Gráfico N° 3: Tráfico de contenedores, 2018 – 2019.....	15
Gráfico N° 4: Tráfico de carga fraccionada 2018 - 2019.....	16
Gráfico N° 5: Principales productos de la carga fraccionada, 2018 – 2019.....	16
Gráfico N° 6: Tráfico de carga sólida a granel 2018 – 2019 .....	17
Gráfico N° 7: Principales productos de carga sólida a granel 2018 – 2019.....	18
Gráfico N° 8: Tráfico de carga líquida a granel 2018 – 2019.....	18
Gráfico N° 9: Principales productos de carga líquida a granel 2018 – 2019 .....	19
Gráfico N° 10: Tráfico de carga rodante 2018 – 2019 .....	20
Gráfico N° 11: Inversión reconocida y porcentaje de cumplimiento .....	25

## ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Terminal Portuario de Matarani .....	7
Ilustración 2: Área de influencia – TPM.....	9
Ilustración 3: TPM – Puerta de salida de la producción de cobre.....	10
Ilustración 4: Servicios portuarios prestados en el TPM .....	12



## RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario Matarani (en adelante, TPM) para el año 2019. El informe presenta la evolución de los principales indicadores de la Concesión en los que respecta al tráfico de carga, tarifas, indicadores operativos, inversiones, ingresos, entre otros.

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

El TPM está diseñado para el manejo de carga en contenedores y carga general (metales, granos, fertilizantes, químicos, entre otros). A la firma del Contrato de Concesión se estableció que TISUR debería realizar una inversión de USD 6,7 millones<sup>1</sup> (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 2019, se atendió a un total de 518 naves, lo que representó un crecimiento de 3,6% con relación al año anterior, siendo las naves de tipo graneleras las más (64,1% del total de naves). Durante el 2019, el TPM movilizó un total de 6,9 millones de toneladas de carga, decreciendo 4,2% respecto al año anterior (7,2 millones de toneladas), volviendo a niveles similares que en 2017 (6,9 millones de toneladas). Cabe mencionar que, el 84,4% del volumen total de carga movilizada durante 2019 corresponde a carga sólida a granel, seguida por la carga fraccionada (8,9%), carga en contenedores (3,5%) y carga líquida a granel (3,2%). Por su parte, la carga rodante fue casi nula, habiendo movilizó 0,6 miles de toneladas.

Por la naturaleza de la carga que moviliza, TISUR tiene como principales clientes a los exportadores de concentrados de minerales. En particular, en el 2019 los principales clientes de TISUR fueron las empresas Sociedad Cerro Verde S.A.A. (31,7%), Mineras Las Bambas S.A. (13,6%), Compañía Minera Antapaccay S.A. (9,3%) y Hudbay Perú S.A.C (6,4%), las cuales concentraron cerca del 61.1% de la carga movilizada. Dichas empresas también fueron los principales clientes durante 2018, al ser consignatarios del 64%% de la carga movilizada.

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 2018, se inició la cuarta revisión de tarifas de los servicios regulados. El 19 de junio de 2019 se aprobó el 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. Así mismo, también se aprobó la desregulación de los Servicios amarre/desamarre y uso de amarradero para naves de líneas navieras con itinerario regular.

En lo que respecta a la variación de las tarifas de los servicios entre el 2018 y 2019, el servicio de Uso de muelle a la carga líquida a granel registró una reducción del 16%. De otro lado, el servicio de Uso de muelle a la carga fraccionada y sólida a granel mostraron reducciones del 2,5% y 2,9%, respectivamente. En lo que respecta al Servicio a la nave por Amarre y desamarre y Uso de amarradero, ambas mostraron una reducción del 2,4% y 1,7%, respectivamente.

La empresa TRAMARSA era la única empresa que prestaba los servicios de practica y remolcaje en el Terminal Portuario Matarani. El 28 de febrero de 2019, se suscribió la Décimo sexta y la Décima adenda a los contratos de acceso sobre los servicios esenciales de practica y remolcaje, respectivamente, con la finalidad de extender la prestación de dichos servicios hasta el 28 de febrero de 2020. En este contexto, el 5 de julio de 2019, se firmaron contratos de cesión de posición contractuales, por el que TRAMARSA le cede a Tramarsa Flota S.A. todas las condiciones estipuladas en el contrato y adendas previas acordadas con la empresa TISUR. S.A, tanto aquellos relativos al servicio de practica, como de remolcaje.

Al cierre de 2019, la inversión total ejecutada por el Concesionario asciende a USD 280,6 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance de 99,5% correspondiente a las inversiones obligatorias (USD 7,3 millones), así como la ejecución de inversiones en mejoras voluntarias (ascendente a

<sup>1</sup> Compromiso de inversión a la firma del Contrato de Concesión.



USD 273,3 millones) entre las que destaca la mejora voluntaria en la Bahía Islay con una inversión de USD 240,5 millones. Cabe señalar que, durante los años 2018 y 2019, el Concesionario no realizó inversiones reconocidas.

Por su parte, el monto pagado por concepto de retribución al Estado y aporte por regulación ascendió a S/. 33,6 millones y S/. 3,8 millones durante 2019, respectivamente, lo que representó un incremento de 13% y 2,8% respecto al año anterior, respectivamente.

Al cierre del año 2019, la empresa mantuvo sus valores contables en relación a totales de activo y pasivo-patrimonio frente a los observados al cierre de 2018, al registrar USD 298,6 millones en 2018 y USD 299,5 millones al finalizar 2019. En lo concerniente a la posición de corto plazo de la empresa frente a sus acreedores en el 2019, esta viene cubriendo con activos corrientes aproximadamente la tercera parte del total de deuda corriente, mientras que la solvencia financiera permaneció en niveles del 2018, el nivel de autonomía financiera frente a terceros se sigue manteniendo en un nivel bajo. Respecto a la rentabilidad de la empresa, los indicadores del margen bruto y los márgenes operativos disminuyeron, sin embargo el margen neto registró una rentabilidad de 35,0% sobre los ingresos, mejorando respecto del año 2018, por lo que se incrementó la eficacia en la generación de ganancias respecto al capital invertido y el total de activos en el ejercicio 2019.



## I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

### I.1. Composición de la empresa

1. TISUR se constituyó el 16 de junio de 1999 en el Perú, siendo una empresa subsidiaria de Santa Sofía Puertos S.A. (empresa subsidiaria de TRAMARSA), quien posee el 99.99999925% de su capital social, mientras que Calixto Romero Seminario posee el 0.00000075% restante.<sup>2</sup>

### 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 Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y TISUR. Dicho contrato tiene una vigencia de 30 años, prorrogable hasta por un máximo de 60 años<sup>3</sup>.

**Ilustración 1: Terminal Portuario de Matarani**



Fuente: Plan de negocios de TISUR, 2018.

3. El 25 de julio de 2001 se suscribió la Adenda N° 1, la cual modificó la propuesta técnica del Contrato (Anexo D). Asimismo, se modificaron los formatos relacionados a las mejoras obligatorias (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).
4. Posteriormente, el 24 de julio de 2006 se firmó la Adenda N°2, la cual tuvo como finalidad modificar e incluir cláusulas relacionadas al tratamiento de las inversiones no previstas inicialmente en el Contrato de Concesión (mejoras voluntarias), la introducción de precisiones

<sup>2</sup> A octubre de 2019, según información declarada por el Concesionario a OSITRAN.

<sup>3</sup> La cláusula 3.2 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario podrá solicitar al Concedente la prórroga de la vigencia de la Concesión. En ningún caso el plazo de la Concesión sumado al plazo de cualquier prórroga de la Concesión podrá exceder un máximo de 60 años.



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.

5. El 28 de octubre de 2013 se firmó la Adenda N°3, la cual tuvo como finalidad incorporar a la Concesión en área acuática adyacente al área de reserva y la retribución especial derivada de la inclusión de dicha área en el contrato de concesión.
6. Finalmente, el 28 de setiembre de 2016 se firmó la Adenda N° 4, la cual 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.

#### Compromiso de inversión

7. 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 de 2004); (ii) Mejoras Eventuales, estas mejoras están sujetas al cumplimiento de las condiciones denominadas *triggers*<sup>4</sup>; 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.

#### Régimen tarifario

8. 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.
9. Adicionalmente, en el caso de revisión de las tarifas máximas, se aplicará el mecanismo regulatorio conocido como RPI-X<sup>5</sup>. Durante los 5 primeros años del periodo de vigencia de la Concesión, las tarifas máximas no serán modificadas. A partir de esta fecha, el Regulador revisará las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá durante los 5 años siguientes.
10. El Anexo 6.1 también establece que el ajuste anual mediante el RPI-X se debe aplicar el RPI que será 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

11. Con relación a los pagos que debe efectuar el Concesionario al Estado Peruano, la cláusula 4.2 del Contrato de Concesión indica que el mismo debe pagar un Canon como contraprestación al otorgamiento de la Concesión, el cual asciende al 5% de los ingresos brutos mensuales. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación<sup>6</sup>.
12. Finalmente, conforme a lo establecido en la Adenda N° 3, el Concesionario debe pagar mensualmente al Estado, a través del OSITRAN, una Retribución Especial equivalente al 9,85% de los Ingresos Brutos del mes inmediatamente anterior generados por la explotación del

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> RPI es el factor que recoge el incremento de los costos de la economía. La inflación (RPI) a considerar deberá corresponder a 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 (5) años, cuyo último registro corresponda al 31 de diciembre del año anterior.

<sup>6</sup> Según lo dispuesto en la cláusula 4.3 del Contrato de Concesión.



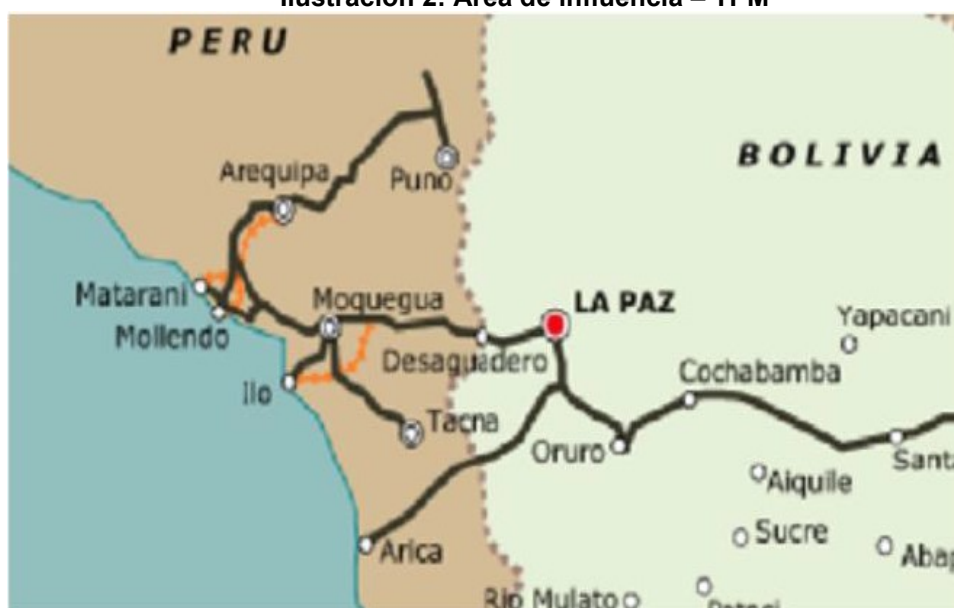


“Proyecto Amarradero F”, comenzando el mes calendario siguiente al del inicio de operación comercial.

### I.3. Área de influencia

13. 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.
14. 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.

**Ilustración 2: Área de influencia – TPM**



Fuente: Macroconsult (2014) “Tercera Revisión de Tarifas Máximas en el Terminal Portuario de Matarani (TPM)”. Informe elaborado para Tisur

15. Gracias a su ubicación y a la entrada en operación del Amarradero F<sup>7</sup> en febrero de 2016, el cual permite la recepción, el transporte, el almacenamiento y el embarque de concentrados de Cobre, el TPM se ha convertido en la puerta de salida de los minerales de cobre producidos en los Proyectos Mineros Las Bambas, Constanza, Antapaccay y Cerro Verde.

<sup>7</sup> 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 mineral de los clientes Minera Las Bambas S.A., Compañía Minera Antapaccay S.A. y Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A.



### Ilustración 3: TPM – Puerta de salida de la producción de cobre



Fuente: <https://elcomercio.pe/economia/negocios/matarani-movera-10-produccion-mundial-cobre-221626>

## I.4. Principales activos de la empresa

### a) Infraestructura

16. Para la atención a las naves durante los 365 días del año, en forma permanente, 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 mts 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, 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.
17. 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.<sup>8</sup>
18. Así, para brindar los distintos tipos de servicio a las naves (amarre, desamarre y servicios diversos), así como a los distintos tipos de carga (graneles sólidos, graneles líquidos, cargas generales, cargas rodantes y almacenamiento) y contenedores (manipuleo, transferencia, consolidación y desconsolidación, almacenamiento, reparación, montaje y desmontaje, entre otros), el concesionario dispone de la siguiente infraestructura:

<sup>8</sup> [http://www.tisur.com.pe/sites/default/files/escritorio/reporte\\_de\\_sostenibilidad\\_2015-2016.pdf](http://www.tisur.com.pe/sites/default/files/escritorio/reporte_de_sostenibilidad_2015-2016.pdf)



### Cuadro N° 1: Infraestructura principal del Concesionario

Servicios	Infraestructura	
<b>A la nave</b>	<b>Amarre y desamarre</b>	- <u>Rada interior</u> : Muelle longitudinal de 583 mt. de largo y 10 mt de calado, con capacidad de recibir naves de 245 mt. de eslora. - <u>Rada exterior</u> : Muelle de 280 mt. de largo y 18 mt de calado especializado en embarque de mineral, capaz de recibir naves tipo Handysize y Handymax.
	<b>Servicios diversos</b>	- Talleres completamente equipados para brindar el servicio de maestranza.
<b>A la carga</b>	<b>Minerales</b>	- Dos fajas tubulares herméticas con régimen (capacidad de 1,500 y 2,000 TM/Hora) - Edificio de recepción con régimen de descarga nominal (capacidad de 500 TM/Hora) - 5 almacenes con capacidad estática de 420,000 TM
	<b>Graneles sólidos</b>	- 1 faja transportadora subterránea - Almacenes cerrados de 125,00 tm estática - 59 silos para granos con capacidad estática de 75,000 TM de almacenamiento - 02 tolvas de recepción desde camiones.
	<b>Graneles líquidos</b>	- 5 tanques con capacidad de 9 900 m3 para almacenamiento
	<b>Carga rodante</b>	- Muelle roll on/roll off de 36 mt. de largo, 24 mt. de ancho y 8,5 mt. de calado
<b>A los Contenedores</b>	- El Terminal de Contenedores tiene un área de 22,1 mil m <sup>2</sup> distribuidos en: (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

19. 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 63 TM).
- Grúa Liebherr LHM 400 (Capacidad Máxima 100 TM).
- Grúa móvil con un clamshell de 21 mt<sup>3</sup>, lo que permite descargas de 300 TM/h adicionales de cereales, logrando descargar 7,200 TM al día.
- 4 grúas portacontenedores en el depósito de minerales (en calidad de leasing)
- Grúa Móvil Terex 50 TM.
- 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 mt 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).



## II. OFERTA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

### II.1. Servicios con tarifa o precio

20. 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 al siguiente detalle:

**Ilustración 4: Servicios portuarios prestados en el TPM**



21. Asimismo, los servicios portuarios pueden ser clasificados como regulados y no regulados. Los servicios regulados están asociados a una tarifa máxima<sup>9</sup>; 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 muestra algunos servicios:

- **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

- **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

22. A diferencia de otros terminales portuarios concesionados, el Terminal Portuario Matarani no presenta una exclusividad contractual sobre los servicios de estiba y desestiba que se va 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)<sup>10</sup> del

<sup>9</sup> Prestados exclusivamente por el Concesionario.

<sup>10</sup> Reglamento de acceso. Disponible en:



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.

23. 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.
24. 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

25. Como se ha mencionado, los servicios que presta el Concesionario están dirigidos a dos tipos de usuarios de la infraestructura portuaria: líneas navieras y consignatario de la carga, por lo que los principales usuarios están relacionados con ambos tipos. En particular, como se puede derivar de la información de tráfico que se presentará en las subsecciones siguientes, 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.
26. Conforme a lo anterior, se observa que, en el 2019, los principales clientes de TISUR resultaron las empresas Sociedad Cerro Verde S.A.A. (31,7%), Mineras Las Bambas S.A. (13,6%), Compañía Minera Antapaccay S.A. (9,3%) y Hudbay Perú S.A.C (6,4%), las cuales concentraron cerca del 61.1% de la carga movilizada. Dichas empresas, también fueron los principales clientes durante 2018, al ser consignatarios del 64%% de la carga movilizada.

#### III.2. Servicios en función a la nave

27. Como se ha mencionado 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 están relacionadas con el número de naves que recalán en el TPM. Por ello, a continuación, se va describir el tráfico de naves que recalán en dicho terminal.

En el año 2019, las naves que recalaron en el terminal movilizaron, en promedio, 13,3 toneladas de carga, inferior en 7.5% al volumen de carga promedio movilizado por nave en 2018 (14,4 toneladas). Esto es consistente con el hecho que el volumen (TRB) promedio de las naves que recalán en el TPM fue menor en el 2019, es decir, presentaron una capacidad inferior a las que recalaron en el 2018.

#### III.3. Tráfico de carga

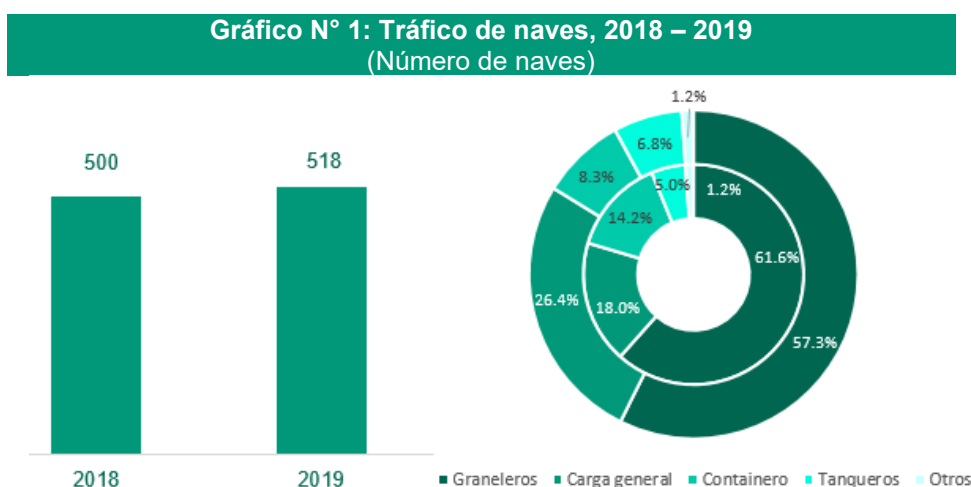
28. En esta sección se describe la evolución del tráfico de naves y de carga en el TPM durante 2019, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán<sup>11</sup>.

[https://www.tisur.com.pe/sites/default/files/escritorio/documentacion/reglamento\\_de\\_acceso.pdf](https://www.tisur.com.pe/sites/default/files/escritorio/documentacion/reglamento_de_acceso.pdf)

<sup>11</sup> 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 [declaracion.estadistica@ositrان.gov.pe](mailto:declaracion.estadistica@ositrان.gov.pe); siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



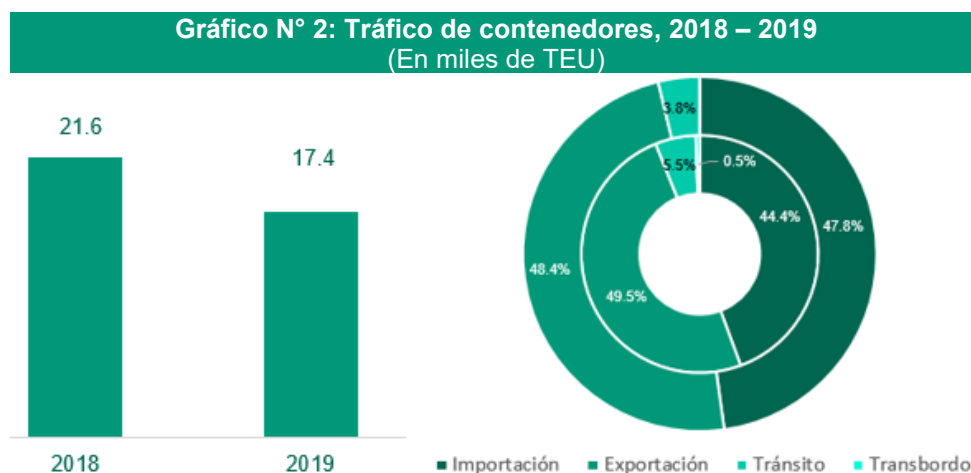
29. Durante el 2019, el TPM movilizó un total de 6,9 millones de toneladas de carga, decreciendo 4,2% respecto al volumen total de carga movilizada el año anterior (7,2 millones de toneladas), registrando niveles similares que en 2017 (6,9 millones de toneladas). Cabe mencionar que, el 84,4% del volumen total de carga movilizada durante 2019 corresponde a carga sólida a granel, seguida por la carga fraccionada (8,9%), carga en contenedores (3,5%) y carga líquida a granel (3,2%). Por su parte, la carga rodante fue casi nula, habiendo movilizado 0,6 miles de toneladas. A continuación, se presenta el detalle del tráfico de carga por tipo de carga movilizada.
30. Durante el año 2019, el TPM atendió a un total de 518 naves, superior en 3,6% a lo registrado en el año anterior (500 naves). Adicionalmente, como se aprecia en el Gráfico N° 1 alrededor del 61,6% de las naves que han recalado en el terminal son del tipo graneleros, valor similar al que se registró en el 2018 (57,3%). Este tipo de naves siempre ha sido importante en el terminal, sin embargo, su importancia relativa se ha incrementado a partir del inicio de la explotación del Amarradero F en el 2016.



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

#### a) Carga en contenedores

31. El tráfico de contenedores presentó una caída del 19,8% respecto al año anterior, al alcanzar los 21,6 miles de TEU en el 2019, respecto a 17,4 miles de TEU en el 2018. Esta reducción se produce como consecuencia de la caída de los dos regímenes más importantes en el TPM, exportación e importación, cayendo 21,6% y 13,7% respecto al año 2018, respectivamente.

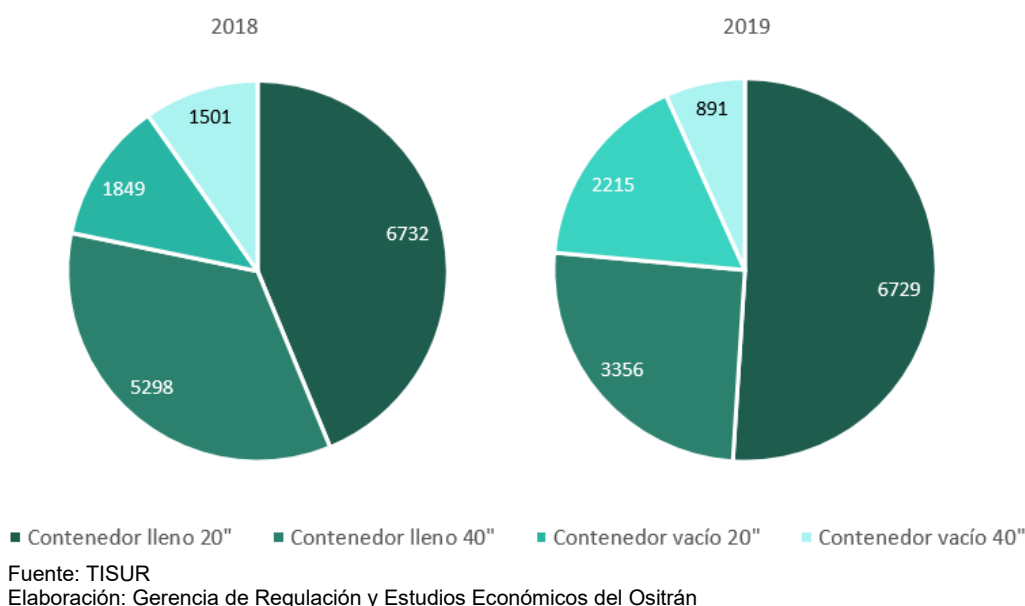


Fuente: TISUR  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



32. En cuanto a la carga en contenedores, se observa que el contenedor de 20 pies permanece como el más importante para movilizar este tipo de carga. Efectivamente, en el 2018 se movilizaron 6 732 contenedores de 20 pies llenos lo que representó el 56% del número de contenedores llenos movinizados en dicho año. De otra parte, en el 2019, los contenedores de 20 pies llenos registraron una cantidad similar que el año anterior, con 6 729 contenedores, aunque la participación se incrementó notablemente (66,7%), debido a la caída en la carga movilizada por los contenedores de 40 pies (-36,7%), que pasaron de 5 298 a 3 356 entre el 2018 y 2019, respectivamente.
33. En lo que respecta a la distribución de contenedores por el régimen de importación y exportación, se observa que el año 2019 se ha registrado un equilibrio entre los contenedores de 20 y 40 pies. En particular, la participación de contenedores de 20 pies para importación y exportación fue de 53% y 53,3%, respectivamente.

**Gráfico N° 3: Tráfico de contenedores, 2018 – 2019**  
(En contenedores)



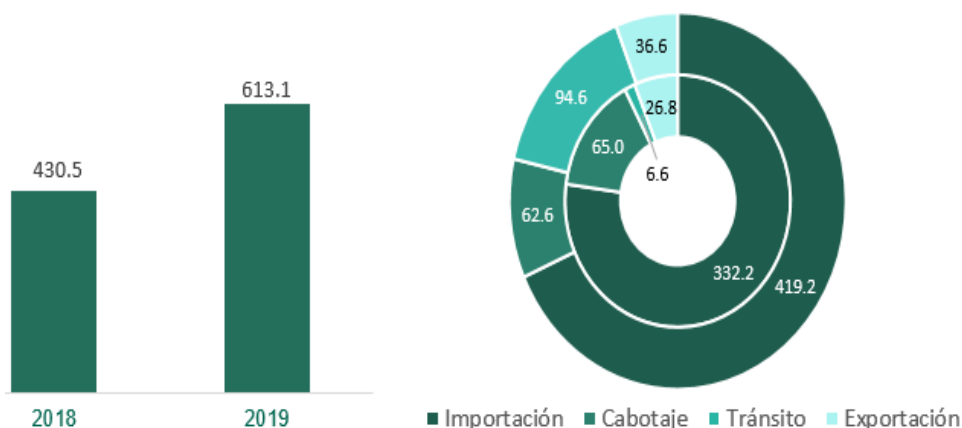
34. En cuanto a los productos más importantes en términos de toneladas métricas, durante 2019, el 38% del total transportado a través de contenedores correspondió a azúcar, cátodos de cobre, harina de pescado y concentrados de plata, en ese orden.
35. Finalmente, al igual que el 2018, en 2019 los usuarios más importantes que movilizan sus productos a través de contenedores son la Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A., Compañía Minera Ares S.A.C., Sucden Perú S.A., Corrales Center S.A.C., Tecnológica de Alimentos S.A. y Austral Group S.A.A, en ese orden.

#### **b) Carga fraccionada**

36. En 2019, la carga fraccionada movilizada alcanzó un nivel de 613,1 miles de toneladas, lo que representó un aumento de 42,4% en relación al nivel del 2018. Dicho aumento se produce, por la expansión paralela en los regímenes de exportaciones (+36,4%) e importaciones (+26,2%).



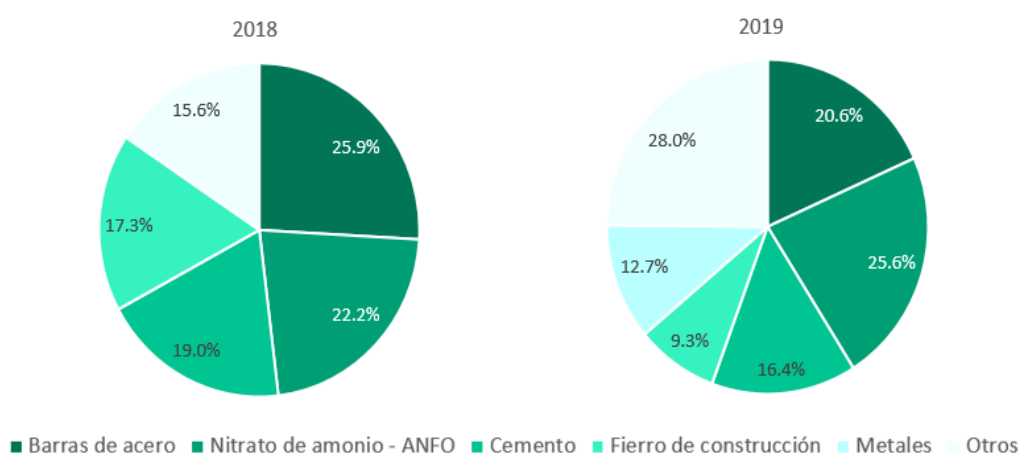
**Gráfico N° 4: Tráfico de carga fraccionada 2018 - 2019**  
(En miles de toneladas)



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

37. En cuanto a la importancia relativa por régimen, la importación sigue siendo la más relevante, en el 2019 representó el 68,4% de la carga fraccionada movilizada, lo que representó 8.8% menos que el año anterior. Le sigue el régimen de tránsito con una cuota de 15,4%, que creció considerablemente desde el 1.5% registrado en el 2018. Finalmente, el régimen de cabotaje registró un 10,2% de participación, cayendo 4.9% respecto al 2018.
38. Durante 2019, entre los productos que se comercializan dentro de la carga del tipo fraccionada destacan: nitrato de amonio - ANFO (25,6%), barras de acero (20,6%), cemento (16,4%), metales (12,7%) y fierro de construcción (9,3%). De estos, los cuatro primeros productos pertenecen al régimen de importación.

**Gráfico N° 5: Principales productos de la carga fraccionada, 2018 – 2019**  
(En miles de toneladas)



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

39. Finalmente, las principales empresas en el régimen de importación son Yura S.A., Corporación Rico S.A.C<sup>12</sup>, Alicorp S.A.A y Moly-Cop Adesur S.A.<sup>13</sup>. En el régimen de exportación se destacan las empresas Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A y Minera Las Bambas S.A.

<sup>12</sup> Esta empresa se dedica a la producción de carne y productos cárnicos..

<sup>13</sup> Esta empresa importa bolas de molienda de minerales y barras de acero. Cuenta una planta de producción en Lima, una en la Ciudad de Arequipa y otra inaugurada en el 2018 en La Joya.

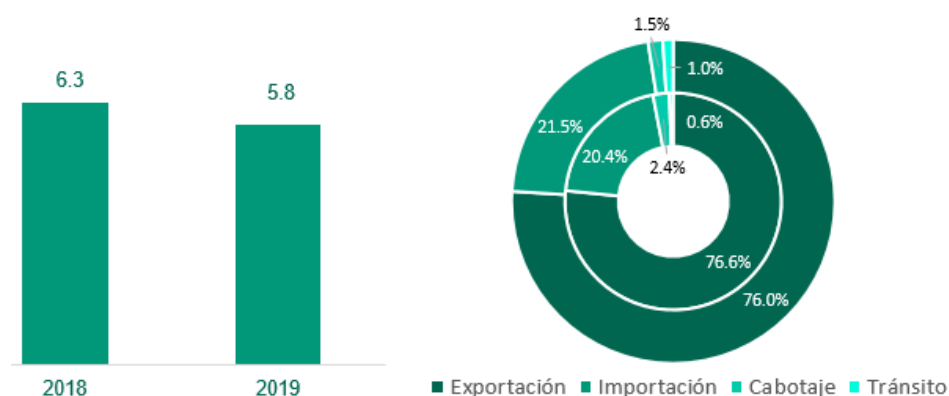




### c) Carga sólida a granel

40. El volumen de carga sólida a granel movilizado en el TPM experimentó una caída del 7,5% entre 2018 y 2019, al pasar de 6,3 a 5,8 millones de toneladas. La movilización de este tipo de carga se concentrar en dos regímenes, de exportación e importación, siendo el primero de ellos el de mayor importancia relativa. Específicamente, las exportaciones alcanzaron una participación de 76% respecto a toda la carga sólida a granel movilizada en el TPM durante 2019, similar a los reportados en los años previos. De otro lado, el régimen de importación presentó un incremento en su participación al alcanzar un 21,5% en el 2019, continuando con el crecimiento moderado observado en los años previos%.

**Gráfico N° 6: Tráfico de carga sólida a granel 2018 – 2019**  
(En millones de toneladas)



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

41. La menor movilización de carga sólida a granel observada en el 2019 respecto al año previo se da principalmente por la caída de la carga bajo el régimen de exportación (-8.2%), y, adicionalmente, por la fuerte caída del cabotaje registrada en el mismo periodo (-44,4%). En efecto, en el 2019, el régimen de exportaciones movilizó 4,4 millones de toneladas comparadas con los 4,8 millones de toneladas del año anterior (debido a la menor movilización de concentrado de cobre), mientras que el cabotaje pasó de 153 mil toneladas a 85 mil toneladas (explicado por la reducción en la movilización de concentrado de cobre y puzolana), en los años 2018 y 2019, respectivamente.
42. En cuanto a los principales productos que se movilizan en el TPM, el concentrado de cobre registra la mayor participación, con un 76,2% en el 2019, particularmente, a través del régimen de exportación. En efecto, el 98,3% de la carga exportada en el 2019 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.<sup>14</sup>, Compañía Minera Antapaccay S.A.A.<sup>15</sup> y Hudbay Perú S.A.C., las cuales tuvieron una participación de 45,5%, 20,9%, 14,3% y 10,0% del total de concentrado de cobre exportado, respectivamente.

<https://proactivo.com.pe/exclusivo-moly-cop-adesur-inauguro-su-planta-la-joya/>  
última visita: 25/06/2019.

<sup>14</sup> Parte del Grupo MMG.

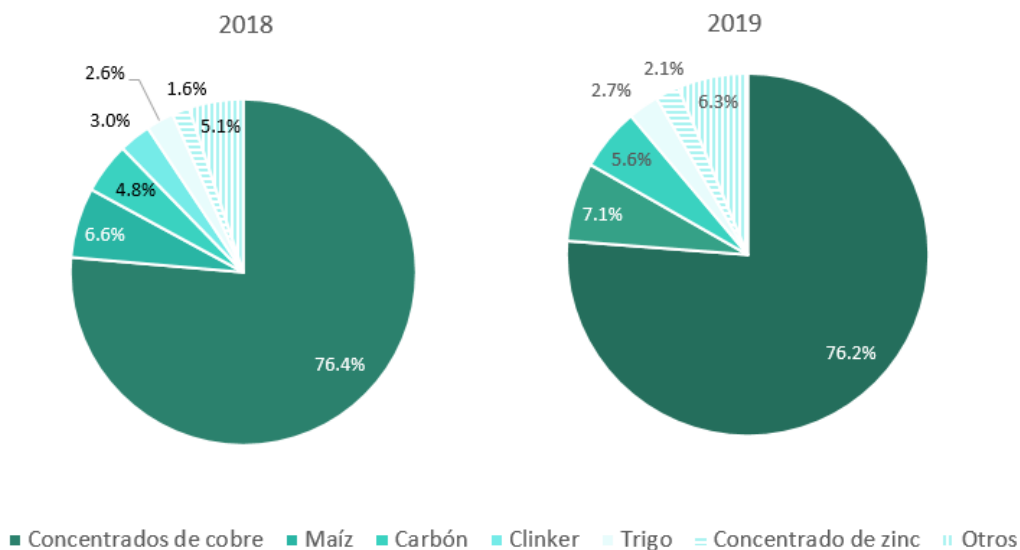
Ver: <http://www.lasbambas.com/acerca-de-las-bambas/consorcio/acerca-del-consorcio.html>.

<sup>15</sup> 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 2018 – 2019**  
(En miles de toneladas)



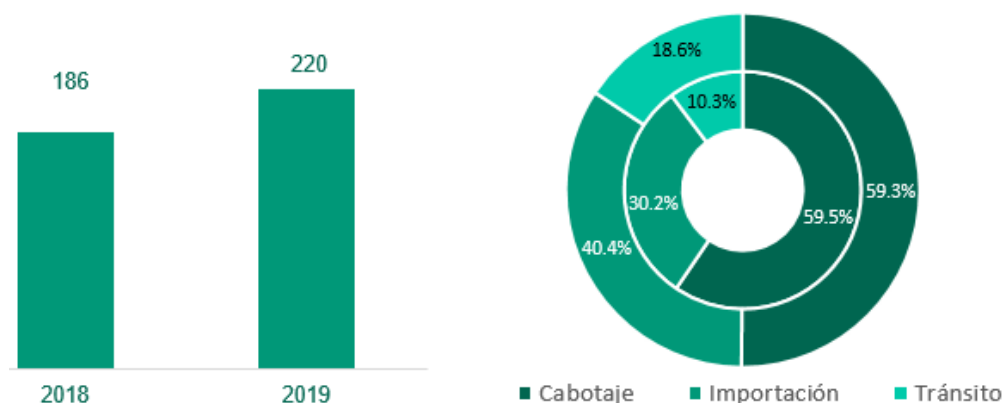
Fuente: TISUR  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. En cuanto a aquellos productos que se movilizan bajo el régimen de importación, en el 2019 se destacan empresas como Corporación Rico S.A.C y Contilatin del Perú S.A. con 191 mil y 118 mil toneladas de maíz, respectivamente. En el caso de la importación de carbón, la empresa Yura S.A. movilizó 196 mil toneladas de dicho mineral. Finalmente, la empresa Alicorp S.A.A. movilizó 127 mil toneladas de trigo importado por el TPM.

#### d) Carga líquida a granel

44. La carga líquida a granel transportada en el TPM alcanzó los 220 mil toneladas durante el 2019, volumen superior en 18,3% comparado con el año 2018. Este resultado se explica por el incremento de los regímenes de importación (+33,7%) y de tránsito (+80,9%%). En particular, resaltan tanto el incremento producido en la importación de ácido sulfúrico, ingresando 18,8 miles de toneladas (en 2018 no se importó dicho producto), como el régimen de tránsito, el cual movilizó 15,5 miles de toneladas adicionales en el 2019 respecto al 2018, principalmente por la exportación del producto alcohol proveniente de Bolivia.

**Gráfico N° 8: Tráfico de carga líquida a granel 2018 – 2019**  
(En miles de toneladas)

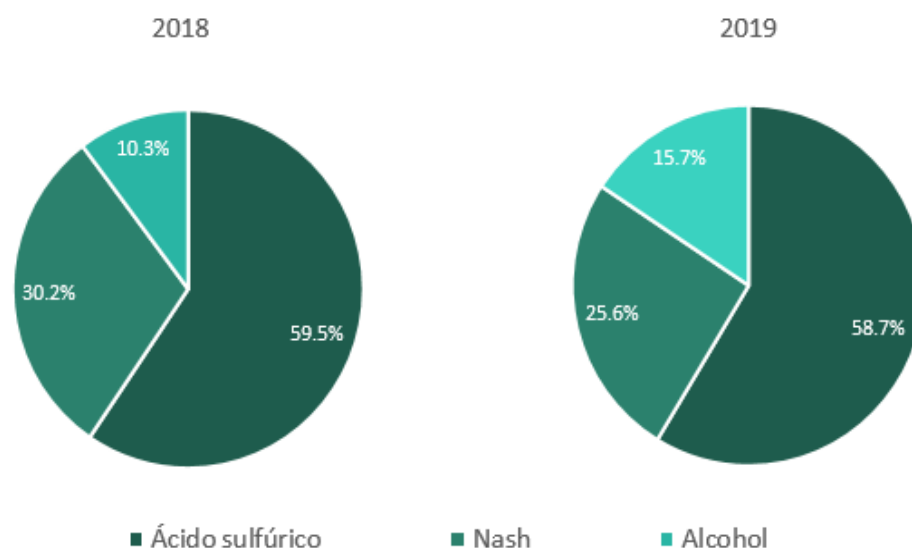


Fuente: TISUR  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



45. Durante 2019, los principales productos que se movilizaron bajo la modalidad de carga líquida a granel fueron: ácido sulfúrico, alcohol y sulfhidrato de sodio. En particular, el ácido sulfúrico representó el 58,7% del volumen total de carga líquida a granel, siendo que la mayor parte se concentró en el régimen de cabotaje (descarga) y tuvo como procedencia el terminal privado de Ilo Southern y como el cliente Sociedad Cerro Verde S.A.A.

**Gráfico N° 9: Principales productos de carga líquida a granel 2018 – 2019**  
(En miles de toneladas)



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

46. Por otra parte, en 2019 el alcohol se movilizó a través del régimen de tránsito, siendo que dicho producto provino, en su totalidad, de Bolivia. En el caso del sulfhidrato de sodio (Nash), dicho producto se movilizó en su totalidad bajo el régimen de importación, teniendo como procedencia los E.E.U.U. y siendo las principales empresas que lo importaron la Sociedad Cerro Verde S.A.A. y Southern Perú Copper Corporation sucursal del Perú.

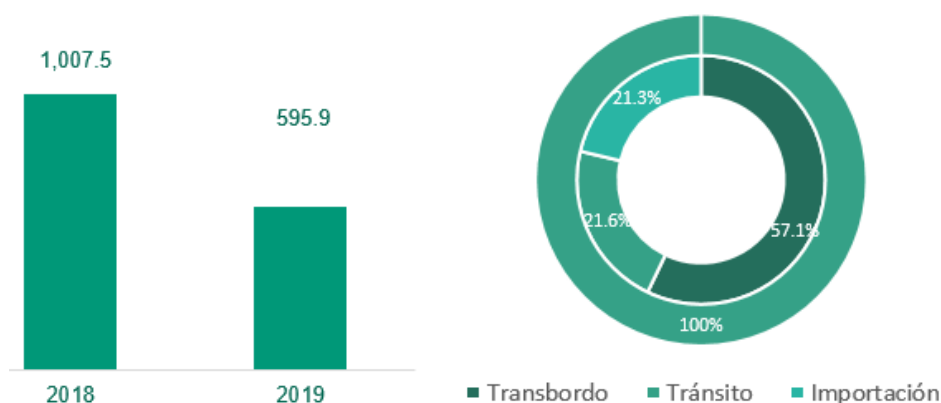
#### e) Carga rodante

47. Durante el 2019, el volumen de la carga rodante (maquinarias y vehículos) fue de 596 toneladas, cayendo un 40,9% respecto a las 1007,5 toneladas registradas el año anterior. Cabe recordar que luego de que se diera cumplimiento a la Ley N° 29303<sup>16</sup> en el año 2012, las importaciones de este tipo de carga han sido poco significativas y se han realizado de manera esporádica. La totalidad de la carga rodante, a diferencia de años anteriores, se movilizó exclusivamente por el régimen de tránsito, siendo importada por el Ministerio de Defensa Nacional de Bolivia desde China.

<sup>16</sup> Esta ley señala que las reparaciones y reacondicionamiento de los vehículos usados en la ZONFRATACNA y CETICOS solo se realizaran hasta el 31 de diciembre de 2012. Lo cual afectó de manera directa a la importación de carga rodante, toda vez el mayor producto importado a través de TPM eran vehículos usados para ser trasladados las referidas zonas y poder ser reparados o reacondicionados.



**Gráfico N° 10: Tráfico de carga rodante 2018 – 2019**  
(En toneladas)



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

## IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS

### IV.1. Tarifas

48. 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.
49. 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<sup>17</sup>, las que han permitido el traslado de las variaciones por productividad a los usuarios.

#### Cuarta revisión tarifaria en el TPM

50. El 14 de noviembre de 2018, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 033-2018-CD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 011-18-GRE-GAJ-OSITRAN, el Regulador aprobó el inicio del procedimiento de revisión de oficio de las tarifas máximas aplicables a los servicios portuarios regulados del Terminal Portuario de Matarani (TPM) durante el periodo comprendido entre el 17 de agosto de 2019 y el 16 de agosto de 2024.
51. El 10 de abril de 2019, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 019-2019-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de Ositrán aprobó el Informe “Propuesta de Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani: 2019-2024”, otorgando un plazo de veinte (20) días hábiles, para que los interesados remitan por escrito a Ositrán, comentarios, sugerencias o aportes a la referida Propuesta. Asimismo, se dispuso el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria respecto de los servicios amarre/desamarre y uso de amarradero para naves de líneas navieras con itinerario regular que recalcan en el TPM.
52. El 19 de junio de 2019, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0030-2019-CD-OSITRAN, sustentado en el Informe “Revisión del Factor de Productividad en el Terminal Portuario de Matarani: 2019-2024”, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó la desregulación de los servicios

<sup>17</sup> La primera revisión fue para el periodo desde agosto de 2004 hasta agosto de 2009, la segunda revisión fue para el periodo desde agosto de 2009 hasta agosto de 2014 y la tercera para el periodo agosto 2014 hasta agosto 2019.



amarre/desamarre y uso de amarradero para naves de líneas navieras con itinerario regular que recalcan en el Terminal Portuario de Matarani. Ello pues, concluyó que existen condiciones de competencia en el mercado de servicios a la nave en el TPM que incluye amarre/desamarre y uso de amarradero, entre otros, para líneas navieras con itinerario regular, debido a que:

- El Concesionario no puede ejercer un poder de negociación significativo sobre las líneas navieras con itinerario regular respecto de las condiciones de prestación de los servicios a la nave en la medida que no cuenta con una "carga base" de contenedores lo suficientemente atractiva para dichas líneas navieras con itinerario regular.
- Los usuarios del servicio a las naves, es decir, las líneas navieras con itinerario regular, tienen como alternativa al TPM, el Puerto del Callao, mediante el cual ingresan o salen del país una cantidad significativa de los productos de exportación así como los productos de importación que se producen o se demandan en el departamento de Arequipa (así como en toda la región sur del Perú).

53. Asimismo, en dicha resolución el Regulador aprobó el factor de productividad aplicable a los servicios regulados en el Terminal Portuario de Matarani, el mismo que asciende a 0,05%, tal como se muestra a continuación:

<b>Cuadro N° 2: Factor de productividad calculado</b>	
	<b>Promedio</b>
Tasa de variación promedio del Precio de los Insumos de la economía ( $\Delta W^e$ )	3,45%
Tasa de variación promedio del Precio de los Insumos de la empresa ( $\Delta W$ )	0,46%
<b>Diferencia (<math>\Delta W^e - \Delta W</math>)</b>	<b>2,99%</b>
Tasa de variación promedio de la PTF de la empresa ( $\Delta PTF$ )	-2,33%
Tasa de variación promedio de la PTF de la economía ( $\Delta PTF^e$ )	0,61%
<b>Diferencia (<math>\Delta PTF - \Delta PTF^e</math>)</b>	<b>-2,94%</b>
<b>Factor de Productividad de TISUR</b>	<b>0,05%</b>

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

54. Cabe señalar que el factor de productividad aprobado tiene vigencia hasta el 16 de agosto de 2024 y aplica a los siguientes servicios:

- **Servicios a la nave:**
  - Uso de amarradero.
  - Amarre y desamarre.
- **Servicios a la carga:**
  - Uso de muelle a la carga sólida a granel.
  - Uso de muelle a la carga sólida a granel – concentrados.
  - Uso de muelle a la carga sólida a granel – cereales.
  - Uso de muelle a la carga fraccionada.
  - Uso de muelle a la carga líquida a granel.
  - Uso de muelle a la carga rodante.
  - Almacenamiento de cereales en silos del día 11 al 20.
- **Servicios al pasajero:**
  - Embarque o desembarque de pasajeros.

55. Adicionalmente, como se ha mencionado, la determinación del RPI para esta concesión, a diferencia de las otras concesiones sobre infraestructuras portuarias, parte de la inflación nacional ajustada por tipo de cambio, por lo que una apreciación importante de la moneda nacional puede implicar incrementos mayores a lo esperado por inflación y factor de productividad. Del mismo modo, en sentido inverso, una importante depreciación de la moneda



nacional respecto al dólar puede generar una reducción de las tarifas en las canastas de servicios<sup>18</sup>.

56. Durante 2019, la depreciación del tipo de cambio fue menor que la inflación del mismo periodo, lo cual generó que, adicionalmente al ajuste a la baja por el factor de productividad (0,05%), las tarifas de las canastas alcancen, de manera conjunta, un incremento de hasta 1,76%.

**Cuadro N° 3: Tarifario de servicios regulados 2018 – 2019**  
(En USD, sin IGV)

Servicios	Unidad	Vigente a partir de:	
		17/08/2018	17/08/2019
<b>Servicio a la nave</b>			
Amarre y desamarre	Operación	138,52	141,97
Uso de amarradero	Metro-eslora/hora	0,59	0,6
<b>Servicios a la carga: Uso de muelle</b>			
Carga fraccionada	Tonelada	3,14	3,22
Carga rodante	Tonelada	1	1
Carga líquida a granel	Tonelada	1,05	1,25
Carga sólida a granel	Tonelada	2	2,06
<b>Concentrados</b>			
Régimen de embarque mayor a 1000 toneladas/hora	Tonelada	3	3
Régimen de embarque menor a 1000 toneladas/hora	Tonelada	2,31	2,30
<b>Cereales</b>			
Régimen de descarga mayor a 400 toneladas/hora	Tonelada	4,1	4,20
Régimen de descarga menor a 400 toneladas/hora	Tonelada	2,31	2,30
<b>Servicio a la carga: Almacenaje</b>			
<b>Carga sólida a granel- cereales - silos</b>			
Período: del día 01 al día 10	Tonelada/hora	0	0
Período: del día 11 al día 20	Tonelada/hora	0,12	0,12
<b>Servicio al pasajero</b>			
Embarque o descarga de pasajero	Pax	6	6

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

57. En lo que respecta a la variación de las tarifas de los servicios entre el 2018 y 2019, el servicio de Uso de muelle a la carga líquida a granel registró una reducción del 16%. De otro lado, el servicio de Uso de muelle a la carga fraccionada y sólida a granel mostraron reducciones del 2,5% y 2,9%, respectivamente. En lo que respecta al Servicio a la nave por Amarre y desamarre y Uso de amarradero, ambas mostraron una reducción del 2,4% y 1,7%, respectivamente.

#### IV.2. Precios

58. Durante 2019, el precio de los servicios no regulados se ha mantenido en los mismos niveles que los registrados el año anterior para prácticamente todos los. A manera de ejemplo, el Cuadro N° 3 muestra el precio de un grupo de servicios de transferencia y manipuleo no regulados, apreciándose que los mismos se han mantenido estables.

<sup>18</sup> Esto último se apreció en el cambio ocurrido en el 2015, donde las tarifas correspondientes a las dos canastas de servicios (Servicio a la Nave y Servicio a la carga) presentaron reducciones del orden del 10,8%, lo cual se tradujo en reducciones importantes en algunos servicios regulados tal como el servicio *Uso de muelle para carga rodante* (-77,8%).



**Cuadro N° 4: Precio de servicios no regulados, 2018 – 2019**  
(En USD, sin IGV)

Servicios	Unidad	Vigente a partir de:	
		17/08/2018	03/09/2019
<b>CARGA DE IMPORTACIÓN / EXPORTACIÓN / CABOTAJE / TRANSBORDO</b>			
<b>Servicios a la carga: Transferencia</b>			
Carga sólida a granel	Tonelada	2,20	2,20
Carga sólida a granel - minerales	Tonelada	3,60	3,60
Carga fraccionada	Tonelada	3,80	3,80
Carga de proyecto	Viaje	100,00	100,00
Carga rodante	Unidad	25,00	25,00
<b>Servicios a la carga: Manipuleo</b>			
Carga sólida a granel - minerales - recepción	Tonelada	5,60	5,60
Carga sólida a granel - minerales - embarque	Tonelada	5,40	5,40
Carga sólida a granel - minerales - operativo	Tonelada	5,40	5,40
Carga sólida a granel - minerales - circulación	Tonelada	1,60	1,60
Carga sólida a granel	Tonelada	2,60	2,60
Carga sólida a granel en muelle	Tonelada	2,00	2,00
Carga sólida a granel IMQ/IQF	Tonelada	2,90	2,90
Carga fraccionada			
Mercadería general	Tonelada	6,00	6,00
Sacos	Tonelada	6,00	6,00
Sacos	Tonelada	4,00	4,00
Carga frágil	Tonelada		12,00
Atados	Tonelada	4,00	2,50
Despacho fertilizante	Tonelada	1,50	1,50
Carga de proyecto			
Manipuleo bultos sobredimensionados			
Hasta 20 TM	Unidad	2 400,00	2 400,00
Hasta 45 TM	Unidad	5 400,00	2 400,00
Hasta 75 TM	Unidad	10 000,00	10 000,00
Mayor a 75 TM	Unidad	15 000,00	15 000,00
Manipuleo bultos A (Stacker)	Tonelada	80,00	80,00
Manipuleo bultos B (Elevadora)	Tonelada	40,00	40,00
Carga rodante	Unidad	20,00	20,00

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

59. Asimismo, entre los nuevos servicios no regulados introducidos en el 2019 podemos mencionar: el servicio a la carga de manipuleo de carga fraccionada de atados (Cátodos, barras de Acero, fierro corrugado), los servicios a la carga de Acondicionamiento de carga y Habilitación vía alterna, y el servicio a la carga de manipuleo de contenedores para internamiento a Almacén.

#### IV.3. Cargos de acceso

60. El Reglamento de Acceso (REA) de TISUR establece las reglas y procedimientos aplicables al derecho de acceso a las facilidades esenciales del TPM, los criterios técnicos, económicos y legales, así como los procedimientos a los cuales deberán sujetarse los contratos y/o mandatos de acceso. Dicho reglamento establece la lista de servicios esenciales del recinto portuario, los cuales son: practicafe, remolcaje, estiba, desestiba, abastecimiento de combustible, amarre y desamarre, transferencia o tracción de carga; los mismos que se encuentran bajo el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA).



61. Según el REA de TISUR, en el caso de los servicios de abastecimiento de combustible, de estiba y desestiba no es necesaria la firma de un Contrato de Acceso para su operación. Por su parte, los servicios de amarre y desamarre y de transferencia de carga, son de uso exclusivo del Concesionario, conforme a lo dispuesto por el Contrato de Concesión.
62. El servicio de practicaje está definido como la prestación a la nave por medio de un práctico titulado y autorizado para asesorar al capitán en maniobras y reglamentaciones náuticas en las operaciones portuarias. Asimismo, el servicio de remolcaje consiste en halar, empujar o apoyar una nave durante las operaciones de atraque, desatraque o cambio de sitio.
63. La empresa TRAMARSA era la única empresa que presta estos servicios en el Terminal Portuario Matarani. El 28 de febrero de 2019, se suscribió la Décimo sexta y la Décima adenda a los contratos de acceso sobre los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, respectivamente, con la finalidad de extender la prestación de dichos servicios hasta el 28 de febrero de 2020. El 5 de julio de 2019, se firma contratos de cesión de posición contractuales, por el que TRAMARSA le cede a Tramarsa Flota S.A. todas las condiciones estipuladas en el contrato y adendas previas acordadas con la empresa TISUR. S.A, tanto aquellos relativos al servicio de practicaje, como de remolcaje.
64. El nivel de cargo establecido para el servicio de remolcaje pasó de USD 0,003 x toneladas de registro bruto (TRB) x N° de remolcadores x Operación (Mínimo USD 280 Dólares por recalada) durante el 2018, a USD 0,0048 x toneladas de registro bruto (TRB) x N° de remolcadores x Operación (Mínimo USD 280 Dólares por recalada) a partir de la entrada en vigor de la Décima adenda.

## V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

### V.1. Inversiones

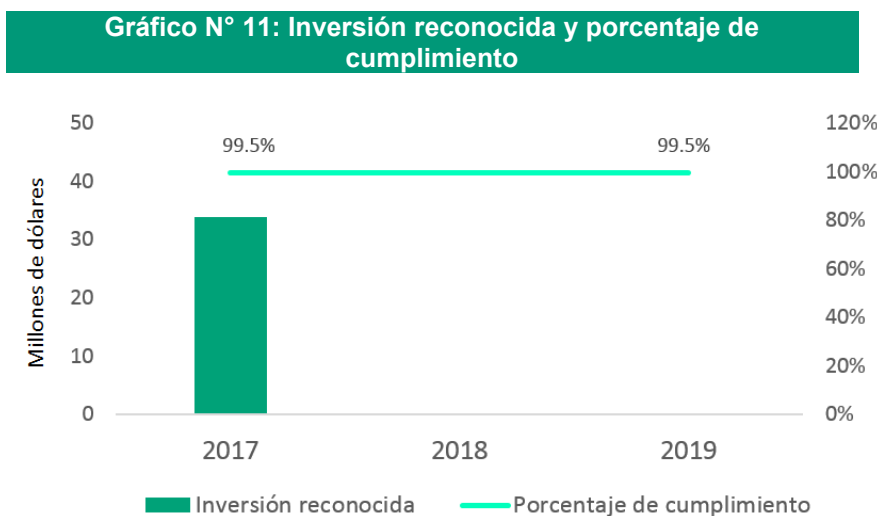
65. La inversión comprometida inicialmente por el Concesionario fue de USD 6,7 millones, monto que comprendía la ejecución en obras de mejoras obligatorias y eventuales. Asimismo, la empresa se comprometió a realizar inversiones eventuales por USD 9,5 millones siempre que se alcancen determinados niveles 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.
66. Respecto a las mejoras obligatorias a ejecutar durante los cinco (5) primeros años de Concesión, el compromiso inicial fue de USD 5,7 millones. Al finalizar este periodo<sup>19</sup>, 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.
67. 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 culminó durante 2016, siendo que el 21 de febrero de 2017 se suscribió el acta de recepción final con la Autoridad Portuaria Nacional (APN).
68. 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),

<sup>19</sup> Las obras de mejoras obligatorias culminaron en agosto de 2004.





los cuales se distribuyeron de la siguiente forma: (i) Proyecto principal (USD 186,1 millones); (ii) Almacén Antapaccay – Etapa I (USD 7,9 millones); (iii) Almacén Antapaccay – Etapa II (USD 12,1 millones); (iv) Recepción Las Bambas (USD 4,3 millones); y (v) Oficinas ferrovías (USD 0,7 millones).



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos

69. Finalmente, en el 2019 no figuran inversiones reconocidas por el Regulador. Por lo que, las inversiones acumuladas al 2019 es el mismo valor del 2017 (en el 2018 tampoco se registraron inversiones reconocidas por OSITRAN). Esto es, USD 280,6 millones que representa el 99,5% de la inversión comprometida equivalente a USD 282,0 millones (incluido IGV)<sup>20</sup>. Cabe acotar que, el 75% del total de inversión ejecutada por el Concesionario y reconocida por el OSITRAN corresponde a la obra del Amarradero F.
70. 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, como se verá más adelante, durante 2019, la ocupación promedio del amarradero ha sido de 49,6%.

## V.2. Pagos al Estado

71. Según lo establecido en la cláusula 1.9 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la OSITRAN, una retribución como contraprestación por el otorgamiento del TPM. El pago por el concepto de retribución representa el 5% de los ingresos brutos mensuales que obtenga el Concesionario durante la vigencia de la Concesión. Este pago es transferido al Fondo Nacional de Financiamiento Estatal (FONAFE) y PROINVERSIÓN (50%), y a la Región Arequipa, Municipalidad Provincial de Ilay y Municipios Distritales (50%).

<sup>20</sup> En el Anexo 5.5.A del Contrato de Concesión, modificada con la Adenda N° 1, indica inversiones referenciales en mejoras obligatorias de USD 57 millones y en mejoras eventuales de USD 350,0 mil. A la fecha el monto del compromiso de inversión está referido a las liquidaciones de las inversiones obligatorias (ascendente a USD 7,3 millones), liquidaciones de las inversiones en mejoras voluntarias (ascendente a USD 23,4 millones) y las inversiones en otras mejoras voluntarias por liquidar, ascendente a USD 217 millones aproximadamente, según el presupuesto aprobado en los expedientes técnicos.



72. Por su parte, conforme a la cláusula 4.3 del Contrato de Concesión, TISUR está obligado a pagar a OSITRAN el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión.
73. 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.
74. Como se aprecia en el siguiente cuadro, el pago total realizado por el Concesionario al Estado en el 2019 alcanzó un nivel de S/. 37,4 millones, monto superior en 11,9% al registrado el año anterior. Dichos pagos estuvieron compuestos por un 89,8% por las retribuciones al Estado (la retribución del 5% sobre los ingresos brutos y la de 9,85% sobre los ingresos generados por la explotación del Amarradero F), las mismas que se incrementaron 13% con relación al año anterior. Por su parte, el aporte por regulación representó el 10,2% de los pagos totales al Estado, habiendo registrado un incremento de 2,8% con relación al periodo anterior.

<b>Cuadro N° 5: Pagos al Estado</b> (En miles de soles)		
<b>Concepto</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Retribución al Estado*	29 715,1	33 581,7
Aporte por Regulación	3 720,3	3 825,7
<b>Total</b>	<b>33 435,3</b>	<b>37 407,4</b>

\* Incluye la retribución mensual de 5% sobre los ingresos brutos y la retribución especial mensual de 9,85% sobre los ingresos brutos de "Amarradero F"  
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

## VI. ANÁLISIS FINANCIERO

### VI.1. Estado de Resultados Integrales

75. 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.
76. Durante 2019, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de USD 83,0 millones, lo que significó una ligera disminución de 0,9% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (USD 83,8 millones). De otro lado, en relación a la utilidad operativa, esta disminuyó en 2,4%, ascendiendo en el 2019 a USD 65,2 millones (en el 2018 fue de USD 66,8 millones).
77. Respecto a la utilidad neta del ejercicio, en el 2019 ascendió a USD 42,5 millones lo que constituye un incremento de USD 2,7 millones frente a USD 39,8 millones en el 2018 (incremento de 6,9%), ello principalmente como resultado conjunto de una disminución en los mencionados resultados operativos de USD 1,5 millones, una disminución en los ingresos financieros USD 1,9 millones y una mejora en la cuenta de gastos financieros habiéndose reducido el mismo en USD 5,2 millones.



**Cuadro N° 6: Resultados integrales 2018-2019**  
(En miles de dólares)

	2019	2018	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2019	2018	2019/2018
<b>Ingresos Totales</b>	<b>121,644</b>	<b>120,362</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>1.1%</b>
<b>Costos Totales</b>	<b>-38,562</b>	<b>-36,545</b>	<b>-31.7%</b>	<b>-30.4%</b>	<b>5.5%</b>
<b>Utilidad bruta</b>	<b>83,082</b>	<b>83,817</b>	<b>68.3%</b>	<b>69.6%</b>	<b>-0.9%</b>
Gastos operativos	-18,759	-17,819	-15.4%	-14.8%	5.3%
Otros ingresos	3,878	4,351	-10.1%	-11.9%	-10.9%
Otros gastos	-2,979	-3,548	-2.4%	-2.9%	-16.0%
<b>Utilidad operativa</b>	<b>65,222</b>	<b>66,801</b>	<b>53.6%</b>	<b>55.5%</b>	<b>-2.4%</b>
Ingresos financieros	348	2,275	0.3%	1.9%	-84.7%
Gastos financieros	-8,270	-13,473	21.4%	36.9%	-38.6%
Diferencias en cambio, neta	-35	-369	0.0%	-0.3%	90.5%
<b>Utilidad antes de impuesto a las ganancias</b>	<b>57,265</b>	<b>55,234</b>	<b>47.1%</b>	<b>45.9%</b>	<b>3.7%</b>
Impuesto a las ganancias	-14,718	-15,421	-12.1%	-12.8%	-4.6%
<b>Utilidad neta</b>	<b>42,547</b>	<b>39,813</b>	<b>35.0%</b>	<b>33.1%</b>	<b>6.9%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Terminal Internacional del Sur S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

78. A continuación, se efectuará el análisis de los principales rubros, para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral:
79. En el 2019, los ingresos totales alcanzaron los USD 121,6 millones, un 1,1% mayor que los USD 120,4 millones registrados en el 2018. Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos por manipuleo ascendieron a USD 67,3 millones (55,4% de los ingresos totales), correspondiente a un incremento en un 0,6% frente a lo registrado en el 2018, esto es en USD 0,42 millones; de la misma manera, los ingresos por uso de muelle ascendieron a USD 39,5 millones (32,5% de los ingresos totales), monto que corresponde a un incremento de 0,2% frente a lo registrado en el 2018, esto es en USD 74 mil.
80. En lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2019 estos alcanzaron los USD 38,5 millones, monto 5,5% superior al del ejercicio 2018 (USD 36,6 millones). Al interior de estos costos, el costo de retribución, tasa regulatoria y fideicomiso es el de mayor magnitud, con USD 10,8 millones (representando el 28,1% del total de costos), cifra 1,1% inferior frente al monto que alcanzó en el año 2018 (USD 10,9 millones); mientras que el costo de amortización de intangibles, que constituye el siguiente costo de mayor magnitud, se incrementó alcanzando los USD 10,1 millones en el 2019 (representando en el presente ejercicio 2019 el 26,3% de los costos totales), monto mayor en USD 0,21 millones al registrado en el ejercicio 2018.
81. En lo que respecta a los gastos operativos, estos aumentaron en 5,3% con respecto al 2018, pasando de USD 17,8 millones a USD 18,7 millones, como resultado principalmente del incremento de los gastos de personal en un 10,7% (de USD 6,9 millones en el 2018 pasó a USD 7,6 millones en el 2019); de la misma forma, los servicios prestados por terceros aumentaron en 10,4% pasando de USD 4,6 millones en el 2018 a USD 5,1 millones en el 2019; mientras que la provisión para cuentas de cobranza dudosa disminuyó en un 66% pasando de USD 0,9 millones en el 2018 a USD 0,3 millones en el 2019.
82. Durante el ejercicio del año 2019, los ingresos financieros pasaron de USD 2,2 millones a USD 348 mil, equivalentes a una caída del 84,2%. Esto se explica por el registro como ingresos financieros en el 2018, de la liquidación de USD 1,98 millones de los swaps de tasas de interés asociada al préstamo sindicado con el “Club Deal” a partir de un préstamo de la entidad relacionada Trabajos Marítimos S.A.. Respecto a los gastos financieros, estos pasaron de USD 13,5 millones a USD 8,3 millones, reducción que se explica principalmente por el gasto en los costos de estructuración y transacción del mencionado préstamo sindicado.



## VI.2. Estado de Situación Financiera

83. 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 2018 y 2019.

**Cuadro N° 7: Estado de Situación Financiera 2018-2019**  
(En miles dólares)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2019	2018		2019	2018
<b>ACTIVOS CORRIENTES</b>	<b>39,970</b>	<b>33,543</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>25,842</b>	<b>24,052</b>
Efectivo	7,981	12,027	Obligaciones financieras de corto plazo	6,433	10,749
Cuentas por cobrar comerciales, neto	23,609	15,512	Cuentas por pagar comerciales	3794	3255
Cuentas por cobrar a entidades relacionada:	528	544	Cuentas por pagar a entidades relacionada:	1,225	691
Otras cuentas por cobrar	5,431	3,491	Otras cuentas por pagar	11,336	6,767
Suministros y repuestos, neto	1,460	1,133	Ingresos diferidos de corto plazo	2,599	2,590
Gastos pagados por anticipado	961	836	Pasivo por arrendamientos de corto plazo	455	0
			<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>201,269</b>	<b>204,322</b>
			Cuentas por pagar a entidades relacionada:	133,002	128,865
			Provisión por remediación ambiental	3,120	2,979
<b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>	<b>259,606</b>	<b>265,089</b>	Obligaciones financieras de largo plazo	21,310	26,946
Instalaciones, mobiliario y equipo, neto	10,755	10,119	Pasivo diferido por impuesto a las ganancias:	21,371	20,715
Activos por derecho de uso, neto	562	0	Ingresos diferidos de largo plazo	22,305	24,817
Intangibles, neto	248,289	254,970	Pasivo por arrendamientos de largo plazo	161	0
			<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>227,111</b>	<b>228,374</b>
			<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>72,465</b>	<b>70,258</b>
			Capital social emitido	49,328	49,328
			Reserva legal	9,866	9,866
			Resultados acumulados	13,271	11,064
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>299,576</b>	<b>298,632</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>299,576</b>	<b>298,632</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Terminal Internacional del Sur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

84. Al cierre del año 2019, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se mantuvo prácticamente en el mismo nivel, específicamente, en el 2018 registró USD 298,6 millones, mientras que en el 2019 registró USD 299,6 millones, lo que implica una variación incremental de 0,3%
85. Por el lado del activo, el activo corriente registró un incremento entre el 2018 y 2019, desde los USD 33,5 millones a los USD 39,9 millones (19%); mientras que los activos no corrientes disminuyeron, pasando de USD 265,0 millones a USD 259,6 millones (- 2%). Con respecto a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 11,2% de los activos totales en el año 2018 al 13,3% en el año 2019; mientras que el activo no corriente pasó de representar el 88,8% de los activos totales en el año 2018 al 86,7% en el año 2019. La cuenta de mayor volumen del activo corriente está constituido por la *cuenta por cobrar comerciales, neto* que representa el 7,9% del activo total, habiendo aumentado en 52% con relación al valor consignado en el 2018; mientras que por el lado del activo no corriente, la cuenta de *intangibles*,



*neto*<sup>21</sup> es la de mayor volumen representando el 82,9% del total de activos, habiendo disminuido en 3% en relación al monto consignado en el 2018.

86. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión, se redujeron en 1%, mientras que el patrimonio neto se incrementó en 3% (como resultado del incremento en los resultados acumulados correspondiente principalmente a la ganancia neta resultante del ejercicio 2019), ascendiendo en el ejercicio 2019 a USD 227,1 millones y USD 72,4 millones respectivamente, y representando el 75,8% y 24,2% del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. Cabe señalar que en relación al pasivo corriente, este registró un valor de USD 25,8 millones en el 2019, un 7% mayor al valor registrado en el 2018 (USD 24,0 millones); mientras que el pasivo no corriente registró un valor de USD 201,2 millones en el 2019, un 1% menor al valor registrado en el 2018 (USD 204,3 millones).

### VI.3. Indicadores Financieros

#### a) Ratios de Liquidez

87. 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 es que los ratios de Liquidez general y Prueba ácida están por encima de 1.
88. En particular el incremento del activo corriente en 19% y del pasivo corriente en 7% han determinado en forma conjunta que el ratio liquidez clásica<sup>22</sup> aumente de 1,39 a 1,55; por otro lado, el ratio de la prueba ácida<sup>23</sup> también aumenta pasando de 1,31 a 1,45.

**Cuadro N° 8: Ratios de Liquidez  
2018 – 2019**

Ratios	2019	2018
Liquidez general	1.55	1.39
Prueba Ácida	1.45	1.31
Liquidez absoluta	0.31	0.50

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Terminal Internacional del Sur S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

89. Con relación al ratio de liquidez absoluta<sup>24</sup>, o también llamado ratio de prueba defensiva, este indicador disminuye de 0.50 a 0.31 lo que determina que la cuenta de efectivo permite respaldar aproximadamente la tercera parte del total del pasivo corriente (31%) como resultado de la reducción del orden del 34% en la cuenta *efectivo* y el incremento del orden del 7% en el pasivo corriente, frente a lo registrado por cada uno al final del ejercicio 2018.

#### b) Ratios de Endeudamiento Financiero

90. Los ratios de endeudamiento del Concesionario reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa. En el siguiente cuadro se presentan los resultados para los años 2018 y 2019:

<sup>21</sup> Al 31 de diciembre de 2019, la cuenta de intangibles está conformada por i) USD 4,1 millones por el pago efectuado al Estado Peruano por la adjudicación de la buena pro del "Terminal Portuario de Matarani; ii) USD 38,3 millones correspondiente a los costos incurridos para cumplir con los compromisos de inversión acordados con el Estado Peruano así como inversiones voluntarias desarrolladas por el Concesionario (ver literal c) de la Nota 10 de los EEEF); iii) USD 202,8 millones correspondiente al Amarradero F, el mismo que inició operaciones en febrero de 2016 y activó un monto de inversión ascendente a USD 229,7 millones.

<sup>22</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

<sup>23</sup> El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

<sup>24</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.



**Cuadro N° 9: Ratios de Endeudamiento  
2018 – 2019**

Ratios	2019	2018
Deuda/Patrimonio	313.4%	325.1%
Endeudamiento del Activo	75.8%	76.5%
Calidad de la Deuda	11.4%	10.5%
Indice de Solvencia	1.32	1.31

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Terminal Internacional del Sur S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

91. El ratio Deuda/Patrimonio<sup>25</sup> muestra para el ejercicio 2019 que por cada USD 313 de deuda corresponde USD 100 de patrimonio, lo cual denota un alto nivel de apalancamiento de la empresa; asimismo, se aprecia una ligera disminución respecto al apalancamiento correspondiente al año 2018 (325,1%), motivado por la reducción del total de pasivo en 1% y el aumento del patrimonio neto en 3%.
92. El ratio endeudamiento del activo<sup>26</sup> en el ejercicio 2019 indica que de todo el total de activos, un 75,8% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha disminuido frente al nivel de 76,5% que tuvo en el 2018, lo cual denota un ligero aumento del financiamiento del activo con recursos propios. En conclusión, 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.
93. El ratio de calidad de la deuda<sup>27</sup> asciende a 11,4% en el ejercicio 2019 lo que indica que la mayor proporción de deuda que tiene la empresa es de largo plazo, situación similar a la del año anterior, en el que el ratio tuvo un valor de 10,5%.
94. Finalmente, el índice de solvencia<sup>28</sup> para el ejercicio 2019 muestra que por cada dólar (USD 1) de pasivo total corresponde USD 1,32 de activo total. En el 2018 por cada dólar de pasivo total le correspondió USD 1,31 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 2018 al 2019, el nivel de solvencia de la empresa prácticamente ha permanecido invariante.

### c) Ratios de Rentabilidad

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

**Cuadro N° 10: Ratios de Rentabilidad  
2018 – 2019**

Ratios	2019	2018
Margen Bruto	68.3%	69.6%
Margen Operativo	53.6%	55.5%
Margen EBITDA	63.5%	65.2%
Margen Neto	35.0%	33.1%
ROE	58.7%	56.7%
ROA	14.2%	13.3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Terminal Internacional del Sur S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

<sup>25</sup> El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

<sup>26</sup> El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

<sup>27</sup> El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

<sup>28</sup> El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total



96. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto<sup>29</sup> disminuyó al pasar de 69,6% a 68,3% entre los años 2018 y 2019. Respecto al margen operativo<sup>30</sup> y el margen EBITDA<sup>31</sup> estos disminuyeron pasando de 55,5% y 65,2% en el 2018 a 53,6% y 63,5% respectivamente, en el 2019. De otro lado, el margen neto<sup>32</sup> se incrementó al pasar de 33,1% en el 2018 a 35,0% en el 2019. Este último ratio indica que en el ejercicio 2019 por cada USD 100 de ingresos se obtuvo utilidad de USD 35,0 como resultado final del ejercicio.
97. El ROE<sup>33</sup> permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2019 mejoró respecto al ejercicio 2018, puesto que en el ejercicio 2019, por cada USD 100 de patrimonio se obtuvo utilidad neta de 58,7 mientras que en el ejercicio 2018 se obtuvo utilidad neta de USD 56,7. Dicha mejora se debe al efecto conjunto producido principalmente por una mejor gestión de los gastos financieros (reducción de 38,6%) que determinó un aumento en la utilidad neta (6,9%) y el incremento del patrimonio neto (3%).
98. Finalmente, se observa una mejora en la rentabilidad sobre los activos o ROA<sup>34</sup> el cual ascendió a 14,2% (13,3% en el 2018), así la empresa mejoró su eficacia en el resultado final del ejercicio 2019 obteniendo una ganancia de USD 14,2 por cada USD 100 de activo total.

<sup>29</sup> El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

<sup>30</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

<sup>31</sup> El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.

<sup>32</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

<sup>33</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

<sup>34</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



## VII. CONCLUSIONES

99. El informe de desempeño del año 2019 para la Concesión del Terminal Portuario de Matarani presenta las siguientes conclusiones:

- (i) Durante el año 2019, el número de naves atendidas en el TPM ascendió a 518 naves, lo que representó un crecimiento de 3,6% con relación a las naves atendidas durante el año anterior (501). Estas naves mantienen la característica de ser, en su mayoría, del tipo granelero.
- (ii) Durante el 2019, el TPM movilizó un total de 6,9 millones de toneladas de carga, decreciendo 4,2% respecto al año anterior (7,2 millones de toneladas), volviendo a niveles similares que en 2017 (6,9 millones de toneladas). Cabe mencionar que, el 84,4% del volumen total de carga movilizada durante 2019 corresponde a carga sólida a granel, seguida por la carga fraccionada (8,9%), carga en contenedores (3,5%) y carga líquida a granel (3,2%). Por su parte, la carga rodante fue casi nula, habiendo movilizado 0,6 miles de toneladas.
- (iii) El tráfico de contenedores presentó una caída del 19,8% respecto al año anterior, al alcanzar los 21,6 miles de TEU en el 2019, respecto a 17,4 miles de TEU en el 2018. Asimismo, la mayoría de contenedores que movilizan carga se caracteriza por ser del tipo de 20 pies, equivalentes al 56% del número de contenedores llenos. De otro lado, en 2019, la carga fraccionada movilizada alcanzó un nivel de 613,1 miles de toneladas, lo que representó un aumento de 42,4% en relación al nivel del 2018. En lo que respecta a la carga a granel, la carga sólida registró una caída del 7,5% entre 2018 y 2019, al pasar de 6,3 a 5,8 millones de toneladas, mientras que la carga líquida alcanzó los 220 mil toneladas durante el 2019, volumen superior en 18,3%, comparado con el año 2018.
- (iv) Respecto a las tarifas de los servicios entre el 2018 y 2019, el servicio de Uso de muelle a la carga líquida a granel registró una reducción del 16%. De otro lado, el servicio de Uso de muelle a la carga fraccionada y sólida a granel mostraron reducciones del 2,5% y 2,9%, respectivamente. En lo que respecta al Servicio a la nave por Amarre y desamarre y Uso de amarradero, ambas mostraron una reducción del 2,4% y 1,7%, respectivamente. El 5 de julio de 2019, se firmaron contratos de cesión de posición contractuales, por el que TRAMARSA le cedió a Tramarsa Flota S.A. todas las condiciones estipuladas en el contrato y adendas previas acordadas con la empresa TISUR. S.A, tanto aquellos relativos al servicio de practicaaje, como de remolcaaje.
- (v) Al 31 de diciembre de 2019, el monto total de las inversiones ejecutadas por el Concesionario sigue siendo el mismo del 2017, toda vez que en el 2018 y 2019 no se reconocieron inversiones por parte del Regulador. Es decir, las inversiones acumuladas ascendieron a USD 280,6 millones (Incluido IGV), con lo cual se alcanzó un cumplimiento del 99,5% de la inversión comprometida. Cabe mencionar que, las obras para marcha del Proyecto Amarradero F, culminadas en 2016, representaron el 75% del total de inversiones ejecutadas por el concesionario a la fecha.
- (vi) El pago total realizado por el Concesionario al Estado en el 2019 alcanzó un nivel de S/. 37,4 millones, monto superior en 11,9% al registrado el año anterior. Dichos pagos estuvieron compuestos por un 89,8% por las retribuciones al Estado y el aporte por regulación, que representó el resto de los pagos al Estado.
- (vii) En lo relativo al desempeño financiero, cabe indicar que los ingresos totales percibidos por el concesionario aumentaron 1,1% entre 2018 y 2019, al pasar de USD 120,3 millones a USD 121,6 millones, mientras que los costos totales aumentaron en mayor proporción siendo de USD 38,5 millones en el 2019 frente USD 36,5 millones en el 2018, lo que determinó un aumento en costos totales de 5,5%.
- (viii) De otro lado, al cierre del año 2019 la empresa mantuvo sus valores contables en relación a totales de activo y pasivo-patrimonio frente a los observados al cierre de 2018, al registrar USD 298,6 millones en 2018 y USD 299,5 millones al finalizar 2019. De otro lado, la





posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo es cubrir con activos corrientes aproximadamente la tercera parte del total de deuda corriente en caso de exigibilidad, conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2019. En relación con la solvencia financiera de la empresa se mantuvo en niveles similares respecto al año pasado, y en relación al nivel de autonomía financiera frente a terceros se sigue manteniendo en un nivel bajo. En relación con los indicadores de rentabilidad de la empresa, el margen bruto y los márgenes operativos disminuyeron; no obstante el margen neto determinó una rentabilidad de 35,0% sobre los ingresos, mejorando el resultado final frente al margen del año 2018. Esto último determinó que se incrementase la eficacia de la empresa en la generación de ganancias respecto al capital invertido y el total de activos de la empresa en el ejercicio 2019.



## ANEXOS

### ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Terminal Portuario de Matarani Concesionario: Terminal Internacional del Sur S.A.			
Nº	Tema	Contenido	Ref. <sup>35</sup>
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"> <li>▪ <b>Adenda 1:</b> 26 de julio del 2001. Modificación de la propuesta técnica, así como los formatos relacionados a mejoras obligatorias y eventuales.</li> <li>▪ <b>Adenda 2:</b> 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.</li> <li>▪ <b>Adenda 3:</b> 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.</li> <li>▪ <b>Adenda 4:</b> 5 de octubre de 2016. Modificación del Contrato de Fideicomiso Irrevocable que obra como Anexo E del Contrato de Concesión</li> </ul>	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4
5	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mayor pago inicial al Estado (Precio base de USD 9,5 millones).</li> <li>▪ Monto ofertado: USD 9,68 millones.</li> </ul>	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"> <li>▪ <b>Garantía de fiel cumplimiento:</b></li> <li>- Monto mínimo USD 5 millones durante el período quinquenal.</li> <li>- USD 2 millones durante período remanente.</li> <li>▪ <b>Garantías de los inversionistas estratégicos</b> (adquiere obligaciones contraídas por concesionario).</li> </ul>	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"> <li>▪ Mejoras obligatorias: USD 6,042 millones.</li> <li>▪ Mejoras eventuales: USD 9,180 millones.</li> <li>▪ Mejoras voluntarias: USD 15,750 millones.</li> <li>▪ <b>Total: USD 30,972 millones.</b></li> </ul> Inversión proyectada del amarradero F: USD 210,4 millones	Adenda 1 Anexo D

<sup>35</sup> 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. <sup>35</sup>
12	Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Negociación.</li> <li>▪ Controversias técnicas.</li> <li>▪ Designación de perito.</li> <li>▪ Controversias no técnicas.</li> <li>▪ Cámara Comercio de Lima, monto mayor a USD 1 millón.</li> </ul>	Cláusula 17.1. (p. 42) Cláusula 17.2. (p. 42) Cláusula 17.3. (p. 42-43)
13	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En el caso que el Concesionario no efectuará las mejoras obligatorias, el Concedente tiene derecho a dar por terminada la concesión.</li> <li>▪ Adicionalmente, el Concesionario pagará al concedente por cada día de retraso en el cumplimiento.</li> </ul>	Cláusula 5.7. (p. 16)
14	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vencimiento de la Vigencia de la Concesión.</li> <li>▪ Incumplimiento por el Concesionario y resolución del presente Contrato.</li> <li>▪ Incumplimiento del Concedente y resolución del presente Contrato por parte del Concesionario.</li> <li>▪ Resolución opcional por el Concedente.</li> <li>▪ Si un Evento de Fuerza Mayor no es superado transcurrido el plazo de doce (12) meses continuados.</li> <li>▪ Por la sustitución, o la eliminación, de un Inversionista Estratégico, Operador Principal o Concesionario sin la debida aprobación de OSITRAN.</li> <li>▪ Por cualquier incumplimiento de la Cláusula 16.1.2.</li> <li>▪ Destrucción total del Terminal Portuario.</li> <li>▪ Por acuerdo entre las Partes.</li> </ul>	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"> <li>▪ Seguro de responsabilidad de trabajadores y empleadores.</li> <li>▪ Seguro de responsabilidad y de propiedad: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Póliza que cubra el reemplazo de las construcciones, maquinaria y equipo del terminal portuario.</li> <li>- 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).</li> </ul> </li> </ul>	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"> <li>▪ <b>“Estándares Básicos”:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) International Standards Organization (ISO).</li> <li>b) International Electrotechnical Commission (IEC).</li> <li>c) British Standards Institution (BSI).</li> <li>d) American National Standards Institution (ANSI).</li> <li>e) American Standards for Testing and Materials.</li> <li>f) American Welding Society (AMWELD).</li> <li>g) Uniform Building Code (UBC).</li> <li>h) American Society of Mechanical Engineers (ASME).</li> <li>i) Institute of Electrical and Electronic Engineers (IEEE).</li> <li>j) American Concrete Institute (ACI).</li> <li>k) American Institute of Steel Construction (AISC).</li> <li>l) Incoterms 1999.</li> </ol> </li> </ul>	Cláusula 1.21. (p. 6-7)



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

N°	Tema	Contenido	Ref. <sup>35</sup>
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"><li>▪ <u>Canon</u>: 5% de los ingresos brutos (en USD) del mes inmediatamente anterior.</li><li>▪ <u>Retribución especial</u>: 9,85% de los ingresos brutos (en USD) del mes inmediatamente anterior generados por la explotación del "Proyecto Bahía Islay".</li></ul>	Cláusula 1.9. (p. 5) Cláusula 4.2. (p. 12) Adenda 3

## ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Puerto de Matarani - TISUR												
<b>Tipo:</b>	Autosostenible											
<b>Plazo de concesión:</b>	30 años											
<b>Periodo:</b>	2001-2019											
<b>a. Tráfico</b>												
Indicador	Unidad medida	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Naves atendidas</b>	<b>Unidades</b>	336	349	379	368	403	408	423	499	513	500	518
<b>Carga total atendida</b>	<b>Toneladas</b>	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
<b>Carga por tipo de operación:</b>												
Exportación	<b>Toneladas</b>	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
Importación	<b>Toneladas</b>	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
Cabotaje	<b>Toneladas</b>	449 476	460 665	394 864	272 142	250 934	134 985	142 900	141 026	227 604	328 724	194 903
Tránsito y transbordo	<b>Toneladas</b>	222 355	121 943	208 036	271 741	434 600	453 970	134 048	202 028	74 623	79 956	261 148
<b>Carga por tipo de producto:</b>												
Contenedorizada	<b>Toneladas</b>	178 049	176 361	236 569	197 532	165 005	188 972	226 146	206 622	217 907	282 196	239 317
Fraccionada	<b>Toneladas</b>	206 911	211 801	225 161	234 452	419 339	401 081	438 551	393 818	364 277	430 537	613 123
Graneles líquidos	<b>Toneladas</b>	415 225	439 928	394 576	260 146	213 411	155 622	178 613	158 746	176 331	186 032	220 104
Graneles sólidos	<b>Toneladas</b>	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
Rodante	<b>Toneladas</b>	18 925	26 883	8 687	9 344	1 037	8 848	2 145	170	22	1 007	596
<b>Contenedores</b>	<b>Unidades</b>	14 231	13 834	15 030	12 025	10 508	12 728	13 837	13 162	13 565	15 113	13 151
<b>Contenedores</b>	<b>TEU</b>	19 956	18 934	21 585	16 875	15 402	20 679	19 998	17 611	18 085	21 647	17 438
<b>b. Ingresos</b>												
Ingresos	Unidad medida	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Manipuleo	<b>Miles de dólares</b>	4 148	4 980	7 492	8 780	11 596	13 094	40 374	63 425	57 427	66 920	67 344
Almacenamiento	<b>Miles de dólares</b>	3 226	3 667	4 596	5 722	9 407	11 907	10 395	6 999	7 869	8 701	8 181
Uso de muelle	<b>Miles de dólares</b>		11 788	11 147	10 502	11 608	11 289	9 108	29 380	39 155	39 496	39 570
Transferencia de carga	<b>Miles de dólares</b>	10 106	978	1 459	2 720	2 739	2 832	2 073	2 218	2 711	2 175	2 727
Alquiler de amarradero	<b>Miles de dólares</b>	964	1 125	1 172	1 217	1 553	1 704	1 322	1 580	1 719	1 814	1 772
Alquiler de equipos	<b>Miles de dólares</b>		438	468	441	893	1 202	588	219	311	434	218
Otros servicios	<b>Miles de dólares</b>	2 529	1 276	1 447	1 689	1 499	1 717	806	3 527	365	822	1 832
<b>Total</b>	<b>Miles de dólares</b>	<b>20 973</b>	<b>24 253</b>	<b>27 781</b>	<b>31 071</b>	<b>39 295</b>	<b>43 745</b>	<b>64 666</b>	<b>107 348</b>	<b>109 557</b>	<b>120 362</b>	<b>121 644</b>

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



Calle Los Negocios 182, Piso 2, Surquillo. Lima - Perú

Teléfono: (511) 440 5115

[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)

[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

## GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

**Ricardo Quesada Oré**  
Gerente de Regulación y  
Estudios Económicos

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

**Melina Caldas Cabrera**  
Jefa de Regulación

### Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

---

Wilmer Zela Moraya – Especialista  
Cinthy Lopez Vasquez – Especialista  
Jorge Paz Panizo – Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Ray Carlos Vega Lugo - Practicante