



INFORME DE DESEMPEÑO 2020

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 2020: 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 bajo la supervisión del Ositrán, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión o regulación de este organismo regulador.

Primera versión: junio de 2021

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

estudioeconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
I.1. Composición accionaria del Concesionario	7
I.2. Principales características del Contrato de Concesión.....	7
I.3. Área de influencia.....	8
I.4. Principales activos de la Concesión.....	9
I.5. Modificaciones al Contrato de Concesión	11
I.6. Hechos de importancia.....	11
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	11
II.1. Servicios con tarifa o precio	11
II.2. Servicios sujetos al régimen de acceso.....	13
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	13
III.1. Principales clientes	13
III.2. Servicios en función a la nave	13
III.3. Tráfico de carga.....	14
IV. TARIFAS Y PRECIOS.....	20
IV.1. Tarifas	20
IV.2. Precios	21
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	22
V.1. Inversiones	22
V.2. Pagos al Estado	24
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO.....	25
VI.1. Accidentes	25
VI.2. Reclamos, sanciones y penalidades.....	25
VII. ESTADOS FINANCIEROS	25
VII.1. Estado de resultados integrales.....	25
VII.2. Estado de situación financiera	26
VII.3. Ratios Financieros	28
VIII. CONCLUSIONES.....	30
ANEXOS 32	
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	32
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO.....	35



CUADROS

CUADRO N° 1: Infraestructura principal del Concesionario.....	10
CUADRO N° 2: Factores de productividad aprobados por Ositrán para el TPM.....	20
CUADRO N° 3: Tarifario de servicios regulados.....	21
CUADRO N° 4: Precios de servicios no regulados.....	22
CUADRO N° 5: Estado de resultados integrales, 2019-2020	26
CUADRO N° 6: Estado de Situación Financiera, 2019-2020.....	27
CUADRO N° 7: Ratios de liquidez, 2019-2020.....	28
CUADRO N° 8: Ratios de endeudamiento.....	29
CUADRO N° 9: Ratios de rentabilidad.....	29

GRÁFICOS

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

ILUSTRACIÓN

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



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario de Matarani (en adelante, TPM) durante el año 2020. El mismo presenta la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como: tráfico de carga, tarifas, indicadores operativos, inversiones, entre otras.

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

El TPM está diseñado para el manejo de carga en contenedores y carga general (metales, granos, fertilizantes, químicos, entre otros). De acuerdo con el Contrato de Concesión, TISUR tiene que realizar inversiones en mejoras obligatorias, eventuales y voluntarias.

En relación con el tráfico en el TPM, durante el año 2020 se atendieron a un total de 426 naves, lo que representó una reducción de 17,6% con relación al año anterior, siendo las naves de tipo graneleras las más representativas (64,3% del total de naves). Durante el año 2020, el TPM movilizó un total de 6,1 millones de toneladas de carga, lo que reflejó una reducción de 11,8% con relación al año 2019 (6,9 millones de toneladas). Cabe mencionar que, el 83,7% del volumen total de carga movilizada durante el año 2020 corresponde a carga sólida a granel, seguida por la carga fraccionada (9,7%), carga líquida a granel (3,5%) y carga en contenedores (3,1%). Por su parte, la carga rodante fue casi nula, habiendo movilizado 6 toneladas.

Por la naturaleza de la carga que moviliza el TPM, TISUR tiene como principales clientes a los exportadores de concentrados de minerales. En particular, en el año 2020 los principales clientes de TISUR fueron las empresas: Sociedad Cerro Verde S.A.A. (32,3%), Mineras Las Bambas S.A. (15,8%) y Compañía Minera Antapaccay S.A. (10,2%). Es importante mencionar que estas tres empresas también fueron los principales clientes durante el año 2019, con una participación conjunta de 54,0% 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 año 2019 se aprobó el último factor de productividad de 0,05% aplicable a los servicios regulados en el TPM, el que estará en vigencia entre el 17 de agosto de 2019 y el 16 de agosto de 2024. Asimismo, 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 las tarifas vigentes durante el año 2020, se observa que estas en promedio mostraron una reducción de 5,4% con relación al año 2019. La tarifa del servicio de amarre y desamarre fue la única que mostró un incremento de 1,08% con relación al año previo.

Durante el año 2020, TISUR realizó una inversión por un monto de USD 6,0 millones (incluye IGV), que corresponde a las mejoras voluntarias por el Concesionario como parte de las Obras “Nueva Recepción de Camiones y Conexión al Chute de Descarga de la Recepción Férrea C 2”; “Balanza Camionera Zona 10”¹. Al cierre del año 2020, el monto de inversiones acumuladas ascendió a USD 289,88 millones (incluye IGV), lo que representa un avance de las obras del 99,97%.

Por su parte, durante el año 2020, los montos pagados por los conceptos de retribución al Estado y aporte por regulación ascendieron a S/. 28,8 millones y S/. 3,7 millones, respectivamente; lo que representó una reducción de 14,4% y 1,6%, respectivamente, con relación al año anterior.

¹ Esta obra consiste en la implementación de un sistema de recepción y transporte de concentrado de mineral de 350tph ubicado en la Zona 9. El mineral será recibido y transportado a través de un sistema hermético de fajas y entregado al sistema existente para ser depositado en el almacén C-2.



Al cierre del año 2020, la empresa mantuvo sus valores contables con relación a los activos totales y el pasivo-patrimonio frente a los observados al cierre de 2020, al registrar USD 299,6 millones en 2019 y USD 288,7 millones al finalizar 2020. En lo concerniente a la posición de corto plazo de la empresa frente a sus acreedores en el 2020, esta viene cubriendo con activos corrientes aproximadamente la tercera parte del total de deuda corriente; mientras que, la solvencia financiera permaneció en niveles del 2019, y el nivel de autonomía financiera frente a terceros se sigue manteniendo en un nivel bajo. Respecto a la rentabilidad de la empresa, todos los indicadores de rentabilidad de la empresa disminuyeron con relación a los resultados del año 2019. Por ejemplo, el ROE pasó de 58,7% a 40,1%; es decir, por cada USD 100 de patrimonio se obtuvo una utilidad neta de USD 40,1 mientras que en el ejercicio 2019 se obtuvo utilidad neta de USD 50,7.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición accionaria del Concesionario

1. TISUR fue constituida el 16 de junio del año 1999. Esta empresa es subsidiaria de Santa Sofía Puertos S.A., una empresa subsidiaria de Trabajos Marítimos S.A. (TRAMARSA), que posee el 99,99% de su capital social; mientras que Calixto Romero Seminario posee el 0,01% restante.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

2. El Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del TPM fue suscrito el 17 de agosto de 1999 entre el MTC y TISUR. Dicho contrato tiene una vigencia de 30 años y podrá ser prorrogado discrecionalmente por el Concedente, a solicitud del Concesionario, por un plazo máximo de 60 años, conforme a lo establecido en la Cláusula 3.20 del Contrato de Concesión.

ILUSTRACIÓN 1: Terminal Portuario de Matarani



Fuente: Plan de negocios de TISUR, 2018.

Compromisos de inversión

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

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



Régimen tarifario

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

Pagos al estado

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

I.3. Área de influencia

8. El TPM se encuentra ubicado en el distrito de Islay, provincia del mismo nombre, en el extremo sur del Perú, a una distancia de 120 kilómetros de la ciudad de Arequipa. Así, la zona de influencia directa del terminal portuario es la Provincia de Islay, ubicada en la región de Arequipa.
9. Asimismo, debe precisarse que el TPM presenta una ubicación geográfica estratégica para la atención de la carga de las regiones de la región sur del Perú: Puno, Cusco, Moquegua y Tacna. A su vez, este terminal se encuentra ubicado en el denominado Macroámbito Logístico del Sur del Perú, con acceso nacional (a las regiones mencionadas) e internacional a Brasil, Bolivia y Chile, mediante los centros fronterizos de Iñapari, Desaguadero y Santa Rosa, respectivamente⁴.

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

⁴ Ver el Plan Maestro del Terminal Portuario de Matarani: <https://www.apn.gob.pe/site/wp-content/uploads/2016/03/pdf/6HVBVPU1IKORMR3NZXAWFB58ALWXEGNCTSLDM.pdf>. Última revisión el 22 de junio de 2021.



10. Adicionalmente, debe precisarse que el TPM forma parte de 4 corredores logísticos⁵:
- Corredor Logístico Matarani – Arequipa – Juliaca – Pte. Inambari
 - Corredor Logístico Arequipa – Moquegua – Tacna – La Concordia (Frontera con Chile)
 - Corredor Logístico Matarani – Ilo – Moquegua – Desaguadero (Frontera con Bolivia)
 - Corredor Logístico Dv. Quilca – Matarani – Ilo – Tacna.
11. Gracias a su ubicación y a la entrada en operación del Amarradero F, el TPM se ha convertido en la puerta de salida de los minerales de cobre producidos en los Proyectos Mineros Las Bambas, Constancia, Antapaccay y Cerro Verde.

ILUSTRACIÓN 2: Área de influencia nacional del TPM



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

I.4. Principales activos de la Concesión

- **Infraestructura**

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

⁵ Ver el Plan Maestro del Terminal Portuario de Matarani: <https://www.apn.gob.pe/site/wp-content/uploads/2016/03/pdf/6HBPVPU1IKORMR3NZXAWFB58ALWXEGNCTSLDM.pdf>. Última revisión el 22 de junio de 2021.



13. Asimismo, desde febrero de 2016, se cuenta con un muelle especializado en el embarque de mineral con 280 metros de largo y 18 metros de calado (“Amarradero F”). Esta infraestructura es capaz de recibir naves tipo Handysize y Handymax. Este muelle tiene un sistema de amarre mixto constituido por cuatro boyas (2 en proa y 2 en popa) y un sistema de vitas en muelle.⁶
14. 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:

CUADRO N° 1: Infraestructura principal del Concesionario

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

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

• **Equipamiento**

15. El concesionario dispone de una serie de equipos, vehículos y maquinaria para el manejo de la carga y atención a las naves. Entre los principales equipos, se tiene los siguientes:
- Grúa Gottwald modelo HMK 280 (Capacidad de descarga de 63 toneladas).
 - Grúa Lieber LHM 400 (Capacidad Máxima de 100 toneladas).
 - Grúa móvil con un clamshell de 21 m³, lo que permite descargas de 300 toneladas/hora adicionales de cereales, logrando descargar 7 200 toneladas al día.
 - 4 grúas portacontenedores en el depósito de minerales (en calidad de leasing)
 - Grúa Móvil Terex 50 toneladas.

⁶ http://www.tisur.com.pe/sites/default/files/escritorio/reporte_de_sostenibilidad_2015-2016.pdf



- 6 camiones para el transporte de carga (“Truck movil”).
- 3 camiones Volquetes.
- 2 torres neumáticas absorbentes totalmente automatizadas (Torre Vigan- 400 Tm/h y Torre Bulher- 200 Tm/h), empleadas para la descarga de cereales.
- Sistema de fajas transportadoras de 680 metros de longitud.
- 5 balanzas camioneras, una balanza ferrocarrilera, balanzas para la recepción y despacho de granos (como parte de la infraestructura de silos), y una balanza de pesaje continuo en cada faja principal transportadora de minerales.
- Barredoras industriales.
- Lanchas para apoyo y equipos de seguridad (faros, boyas, luces, entre otros).

I.5. Modificaciones al Contrato de Concesión

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

- **Adenda N° 1:** se firmó el 26 de julio del año 2001, la cual modificó la propuesta técnica del Contrato (Anexo D). Asimismo, se modificaron los formatos relacionados a las mejoras obligatorias (Formato 5.5.1 Anexo 5.5 A y Anexo 5.5.2 A) y mejoras eventuales (Formato 5.5.5 Anexo 5.5 BII y Anexo 5.5.6 BII).
- **Adenda N° 2:** se firmó el 24 de julio del año 2006, y tuvo como finalidad modificar e incluir cláusulas relacionadas al tratamiento de las inversiones no previstas inicialmente en el Contrato de Concesión (mejoras voluntarias), la introducción de precisiones con respecto al título de propiedad de la Concesión, y el establecimiento del mecanismo regulatorio y reglas aplicables a la revisión de las tarifas máximas.
- **Adenda N° 3:** se firmó el 28 de octubre del año 2013, y tuvo como finalidad incorporar a la Concesión el área acuática adyacente al área de reserva y la retribución especial derivada de la inclusión de dicha área en el contrato de concesión.
- **Adenda N° 4:** se firmó el 5 de octubre del año 2016, y tuvo como objeto modificar la Cláusula XIII del contrato de fideicomiso irrevocable contenido en el Anexo E del Contrato de Concesión, modificando el honorario fiduciario de tal manera que éste refleje el valor del mercado.

I.6. Hechos de importancia

17. Durante el año 2020 el Concesionario lanzó en su página web a su asistente virtual “Tisurito”, que tiene como finalidad resolver todas las dudas sobre los servicios que brinda el Concesionario, las 24 horas del día los 7 días de la semana. En esta primera etapa de lanzamiento las consultas que se pueden realizar son sobre cotizaciones, estados de cuentas y estados de atención de requerimiento de servicio.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

II.1. Servicios con tarifa o precio

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



ILUSTRACIÓN 3: Servicios prestados en el TPM



19. Asimismo, los servicios portuarios pueden ser clasificados como regulados y no regulados. Los servicios regulados están asociados a una tarifa máxima⁷; mientras que los no regulados son aquellos que se brindan bajo un escenario de competencia o aquellos en los que no se ha fijado una tarifa. A continuación, se listan algunos de los servicios:

a) Servicios regulados:

- Amarre y desamarre
- Uso de amarradero
- Uso de muelle de carga fraccionada
- Uso de muelle de carga rodante
- Uso de muelle de carga líquida a granel
- Uso de muelle de carga sólida a granel
- Uso de muelle de carga sólida a granel - concentrados
- Uso de muelle de carga sólida a granel - cereales
- Embarque/desembarque de pasajeros
- Almacenaje en silos del día 11 al 20

b) Servicios no regulados:

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

⁷ Prestados exclusivamente por el Concesionario.



II.2. Servicios sujetos al régimen de acceso

20. A diferencia de otros terminales portuarios concesionados, el TPM no presenta exclusividad contractual sobre los servicios de estiba y desestiba que se van a realizar dentro del terminal. Por tanto, se pueden brindar por terceras empresas o por el propio Concesionario. Asimismo, según el Reglamento de Acceso (en adelante, REA)⁸ del Concesionario, el servicio de estiba y desestiba no presenta restricciones de disponibilidad de uso de facilidades esenciales y no es necesaria la firma de un Contrato de Acceso para su operación.
21. 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.
22. 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

23. 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.
24. Conforme a lo anterior, se observa que, en el año 2020 los tres principales clientes de TISUR tuvieron una participación conjunta de 58,3% en la carga movilizada: Sociedad Cerro Verde S.A.A. (32,3%), Mineras Las Bambas S.A. (15,8%) y Compañía Minera Antapaccay S.A. (10,2%). Es importante mencionar que estas tres empresas también fueron los principales clientes durante el año 2019, con una participación conjunta de 54,0% de la carga movilizada.

III.2. Servicios en función a la nave

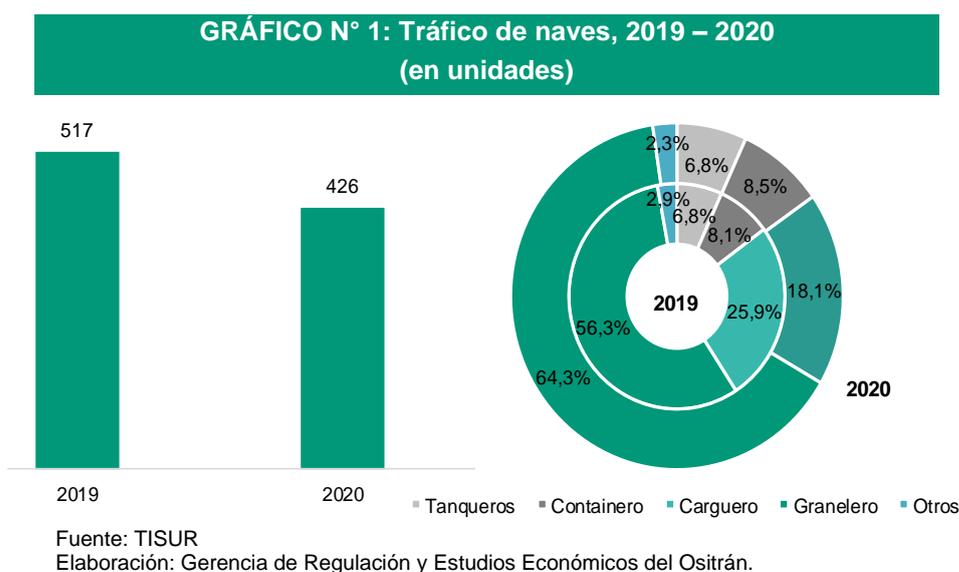
25. Como se ha mencionado, los servicios en función a la nave están relacionados con aquellos que son provistos a las líneas navieras, por lo que la cantidad demandada de estos servicios está relacionada con el número de naves que recalán en el TPM. Por ello, a continuación, se describe el tráfico de naves que recalán en dicho terminal.
26. Es importante indicar que, en el año 2020, las naves que recalaron en el TPM movilizaron, en promedio, 14,2 toneladas de carga, lo que fue un 6,8% superior a lo registrado en el año 2019 (13,3 toneladas)

⁸ Reglamento de acceso. Disponible en: https://www.tisur.com.pe/sites/default/files/escritorio/documentacion/reglamento_de_acceso.pdf



III.3. Tráfico de carga

27. En esta sección se describe la evolución del tráfico de naves y de carga en el TPM durante el año 2020, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁹.
28. Durante el año 2020, el TPM movilizó un total de 6,1 millones de toneladas de carga, lo cual representa una reducción 11,8% con relación a lo registrado en el año 2019 (6,9 millones de toneladas). Cabe mencionar que, el 83,7% del volumen total de carga movilizada durante el año 2020 corresponde a carga sólida a granel, seguida por la carga fraccionada (9,7%), carga líquida a granel (3,5%), y carga en contenedores (3,1%). Con relación a la carga rodante, debe mencionarse que durante el año 2020 no se movilizó este tipo de carga.
29. En cuanto al número de naves movilizadas en el TPM, durante el año 2020 se atendieron a un total de 426, lo que representó una reducción de 17,6% con relación a lo registrado durante el año 2019 (517 naves). El 64,3% de las naves movilizadas en el TPM durante el año 2020 fueron graneleros, 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.
30. Como se ha mencionado en los párrafos anteriores, tanto el movimiento de carga como de naves mostró una reducción durante el año 2020 con relación al año previo; esta situación puede ser explicada por las medidas impuestas por los distintos gobiernos con el fin de mitigar la propagación del COVID-19.



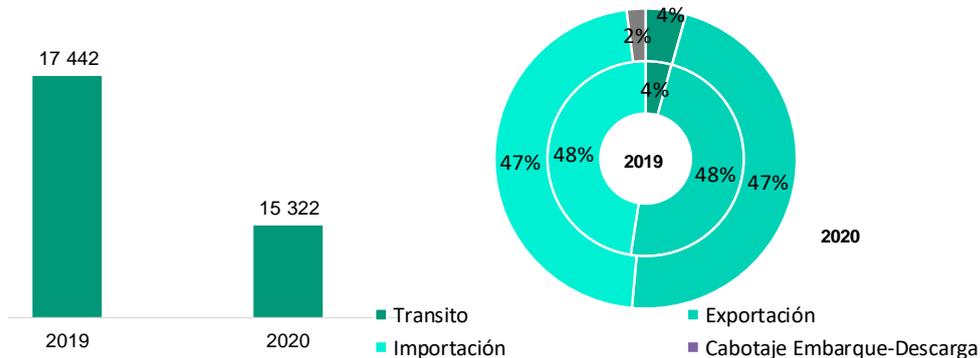
a) Carga de contenedores

31. Durante el año 2020, el tráfico de contenedores en el TPM alcanzó los 15 322 TEU, lo cual significó una caída de 12,1% con relación a lo observado durante el año 2019 (17 438 TEU). Esta caída se produce como consecuencia de la caída de los dos regímenes de transporte más importantes en el TPM, exportación e importación, cayendo 14,2% y 6,5%, respectivamente, con relación al año 2019.

⁹ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



**GRÁFICO N° 2: Tráfico de contenedores, 2019 – 2020
(en TEU)**

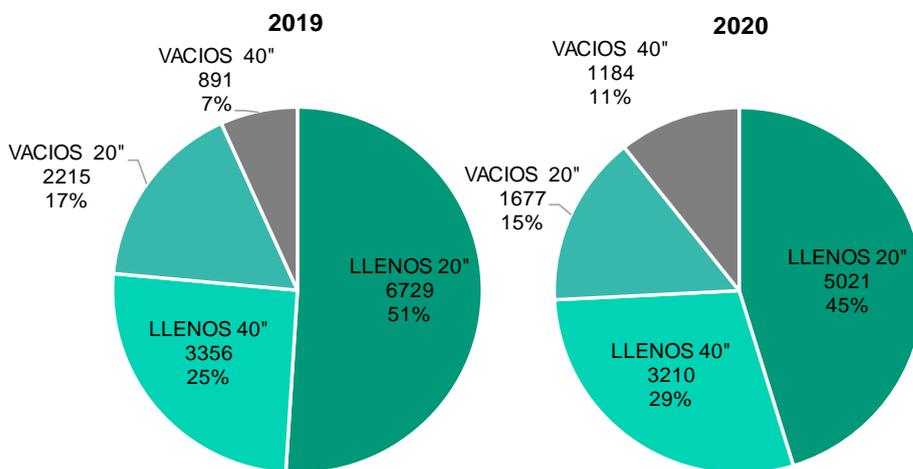


Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

32. Los contenedores de 20 pies son los que tienen mayor movimiento en el TPM, con una participación del 60,4% (donde los contenedores llenos de 20 pies representan el 75%), alcanzando los 6 698 durante el año 2020. Es importante indicar que el tráfico de este tipo de contenedores ha mostrado una reducción de 25,1% con relación al año 2019. De otro lado, el movimiento de los contenedores de 40 pies ha mostrado un comportamiento más estable, pasando de los 4 394 en el año 2020 a 4247 en el año 2019, lo que equivale a una reducción de 3,5%.

**GRÁFICO N° 3: Tráfico de contenedores por tipo, 2019 – 2020
(en contenedores)**



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

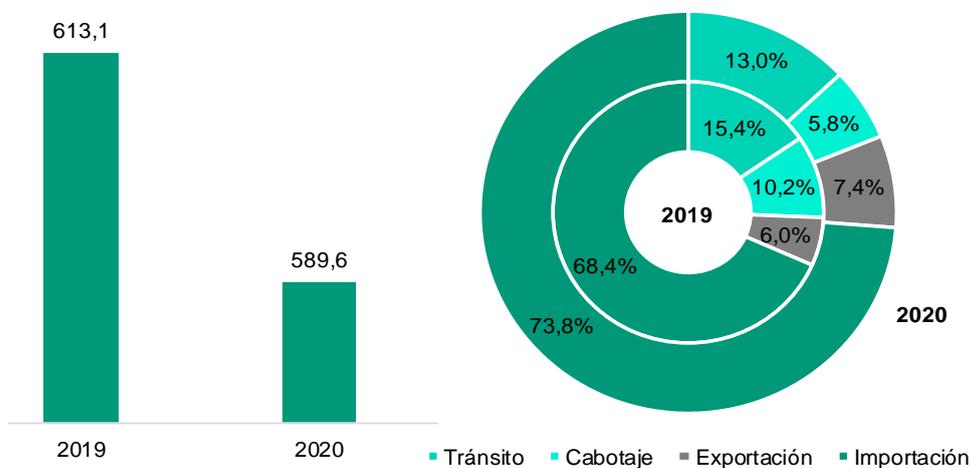
33. En cuanto a los productos más importantes en términos de toneladas métricas, durante 2019, el 29,3% de la carga total transportada a través de contenedores correspondió a molibdeno, azúcar, madera y cátodos de cobre.
34. Finalmente, en el año 2020 los principales usuarios que movilizaron sus productos a través de contenedores en el TPM son: Terminales Portuarios S.A.C., Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A., Hapag Lloyd AG y Sucden Perú S.A. Estas cuatro empresas, en conjunto, representaron el 44,3% de los contenedores movilizados durante el año 2020.



b) Carga fraccionada

35. Durante el año 2020, el tráfico de carga fraccionada movilizada en el TPM registró una reducción de 3,8% con relación al año 2019, al pasar de 613 123 a 589 552 toneladas. Dicha reducción está influenciada por la caída de 45% en el régimen de cabotaje y de 19,1% en el tránsito, con relación al año previo.
36. En cuanto a la importancia relativa por régimen, la importación sigue siendo el régimen más relevante en el año 2020, con una participación del 73,8% de la carga fraccionada movilizada, lo que representó 3,7% más a lo registrado en el año anterior. En segundo lugar, se encuentra el régimen de tránsito con una cuota de 13,0%, que mostró una reducción 19,1% con relación al año 2019. En tercer y cuarto lugar se encuentran los regímenes de exportación y cabotaje, con participaciones de 7,4% y 5,8% respectivamente.

GRÁFICO N° 4: Tráfico de carga fraccionada 2019-2020, (En TM)

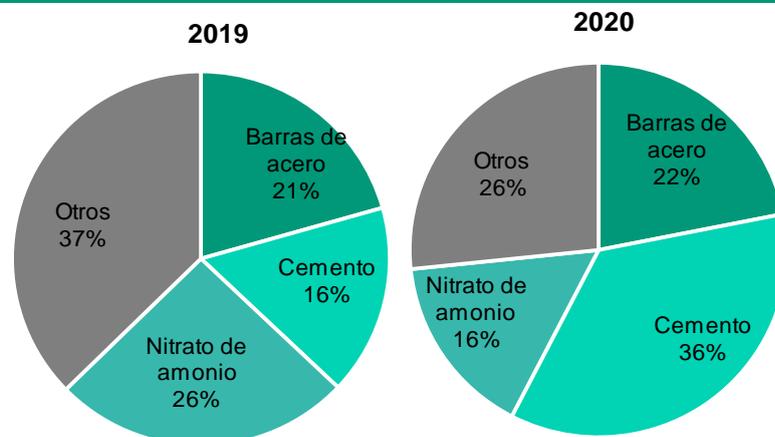


Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. En el año 2020, los cuatro productos que más se comercializaron dentro de la carga de tipo fraccionada en el TPM fueron: cemento (35,7%), barras de acero (21,9%), y nitrato de amonio (15,8%), lo cuales en su conjunto representaron el 73,4% de este tipo de carga.

GRÁFICO N° 5: Principales productos de la carga fraccionada, 2019-2020 (En toneladas)



Fuente: TISUR

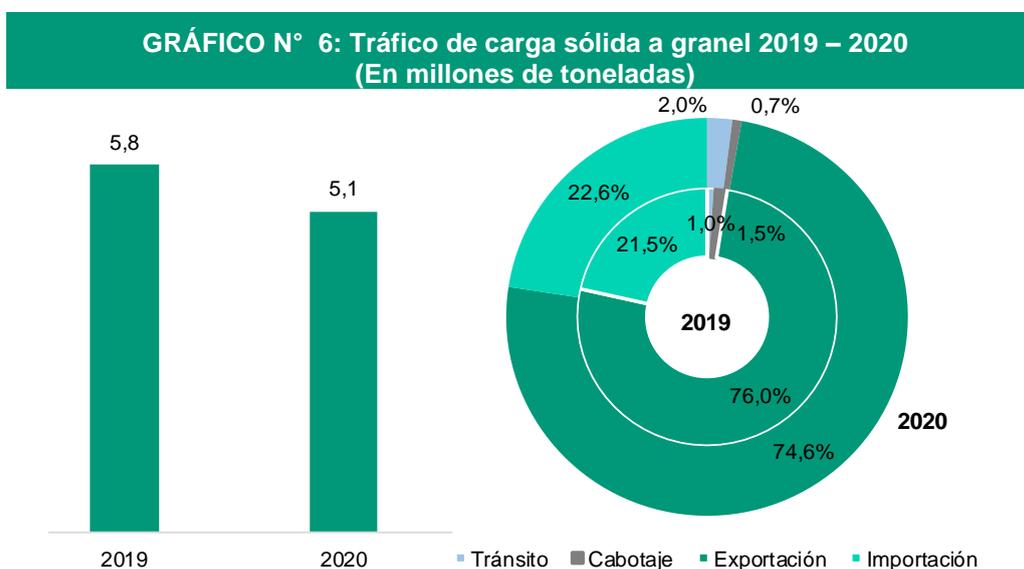
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



38. Finalmente, las principales empresas en el régimen de importación son: Moly-Cop Adesur S.A., Orica Mining Services Perú S.A. y Direpsur S.C.R.LTDA.. Mientras que, en el régimen de exportación, durante el año 2020 solo tres empresas movilizaron carga fraccionada: Cal & Cemento Sur S.A (43,1%), Yura S.A. (36,1%) y Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A (20,9%).

c) Carga sólida a granel

39. Durante el año 2020 el TPM movilizó 5,1 millones de toneladas de carga sólida a granel, lo cual representa una caída de 12,5% respecto al año anterior (5,8 millones de toneladas). La movilización de este tipo de carga se concentra en dos regímenes: exportación e importación, los cuales en su conjunto representaron el 97,2% de este tipo de carga. Las exportaciones alcanzaron una participación de 74,6% respecto a toda la carga sólida a granel movilizada en el TPM durante el año 2020, lo cual fue un 14,1% menos a lo alcanzado en el año previo. De otro lado, las importaciones tuvieron una participación del 22,6%, mostrando una caída de 8,1% con relación al año 2019.



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

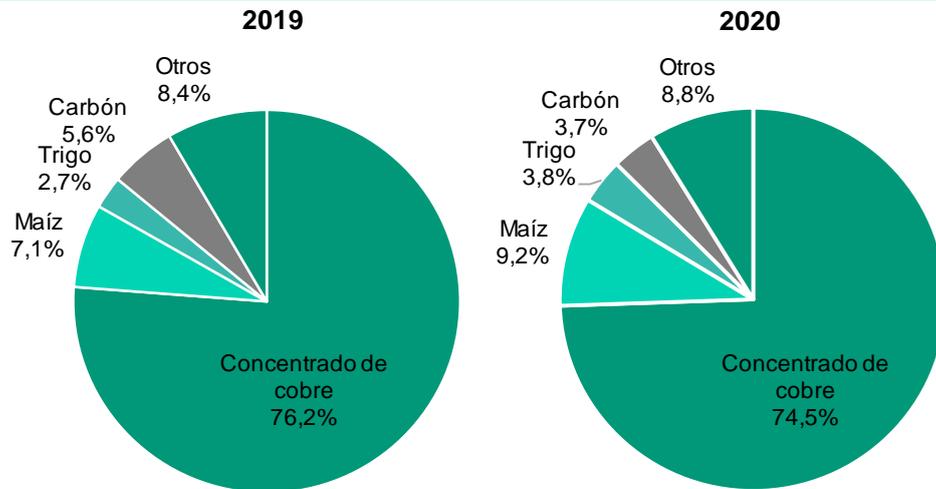
40. En cuanto a los principales productos que se movilizan en el TPM, el concentrado de cobre registra la mayor participación, con un 74,5% en el 2020, particularmente, a través del régimen de exportación. En efecto, el 99,2% de la carga exportada en el año 2020 corresponde al concentrado de cobre, siendo las principales empresas que exportaron dicho producto: Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A., Compañía Minera Las Bambas S.A.A.¹⁰, Compañía Minera Antapaccay S.A.A.¹¹ y Hudbay Perú S.A.C., las cuales tuvieron una participación de 47,1%, 25,4%, 16,5% y 7,8% del total de concentrado de cobre exportado, respectivamente. El segundo producto que más se movilizó en el año 2020, bajo el tipo de carga sólida granel, fue el maíz con una participación de 9,2%, lo que equivale a 468 620 toneladas.
12. En cuanto a la carga sólida a granel importada, durante el año 2020 el 71,7% de esta carga estuvo concentrada en tres productos: maíz, carbón y trigo, con participaciones del 40,9%, 16,3% y 14,5% respectivamente. Las principales empresas que importaron maíz en este periodo fueron Corporación Rico S.A.C, Contilatin del Perú S.A. y Granja Rinconada del Perú S.A. De otro lado, en cuanto a la importación del carbón, la empresa Yura S.A. tuvo la mayor participación (82,3%), seguida de Cal&Cemento Sur S.A. (14,2%).

¹⁰ Parte del Grupo MMG. Ver: <http://www.lasbambas.com/conociendo-las-bambas>

¹¹ Parte del Grupo Glencore. Ver: <https://www.glencoreperu.pe/es/quienes-somos/Paginas/Operaciones-en-Peru.aspx>



GRÁFICO N° 7: Principales productos de carga sólida a granel 2019 – 2020

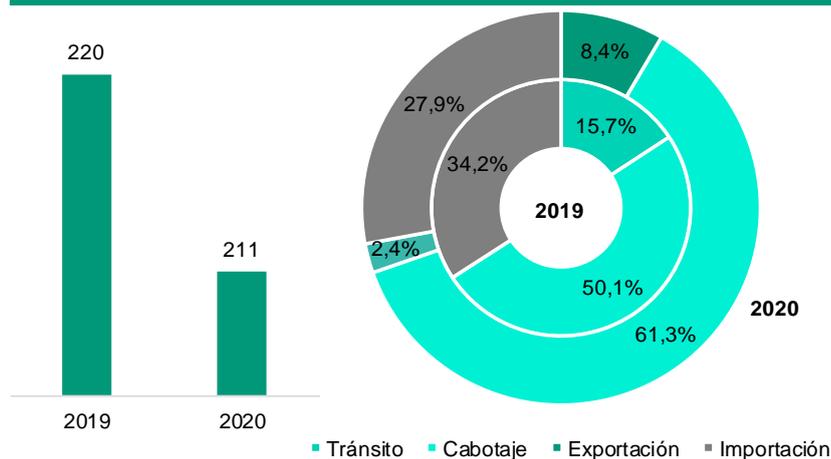


Fuente: TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

d) Carga líquida a granel

41. El tráfico de carga líquida a granel movilizada en el TPM mostró una reducción de 3,9%, al pasar de 220 104 toneladas en el año 2019 a 211 469 toneladas en el año 2020. El 89,2% de este tipo de carga se moviliza mediante dos regímenes; cabotaje (61,3%) e importación (27,9%). Al respecto, debe indicarse que, si bien la carga líquida a granel de importación cayó 21,3% con relación al año anterior, la carga movilizada mediante el régimen de cabotaje se incrementó en 17,4%, mitigando en global la caída del tráfico de las importaciones.

GRÁFICO N° 8: Tráfico de carga líquida a granel, 2019 – 2020 (Toneladas)



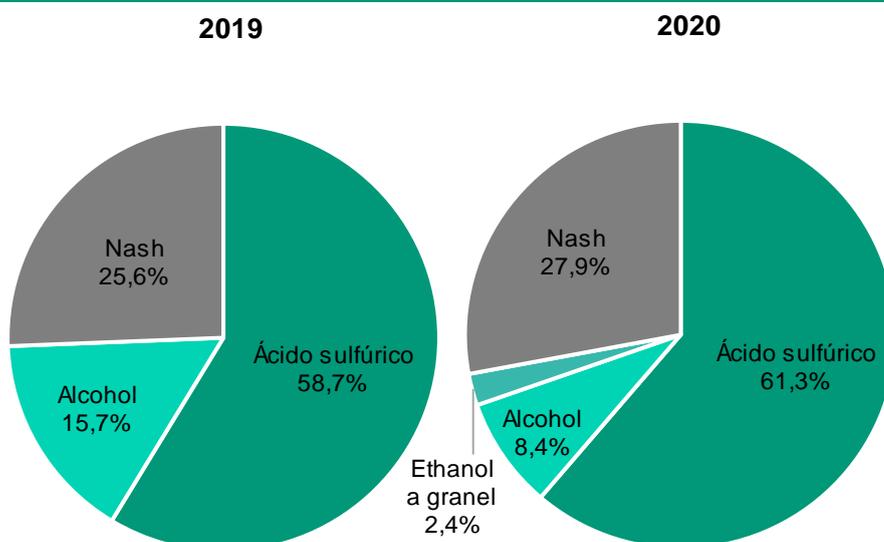
Fuente: TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

42. Asimismo, en el siguiente gráfico se observa que durante el año 2020 se movilizaron 4 productos de carga líquida a granel en el TPM: ácido sulfúrico, nash, alcohol, y etanol; con participaciones de 61,3%, 27,9%, 8,4% y 2,4% respectivamente. Con relación al ácido sulfúrico se observa que este producto se movilizó solamente bajo el régimen de cabotaje durante el 2020, y fue adquirido por la Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A.



43. En cuanto al nash¹², este producto se movilizó mediante el régimen de importación en el TPM, donde los clientes fueron Southern Peru Copper Corporation Sucursal del Perú, Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A. y HUBBAY PERU S.A.C, con participaciones del 43,5%, 43,2% y 13,3% del total de nash importado.
44. Finalmente, en cuanto al alcohol, este producto se movilizó a través del régimen de tránsito, cuyo origen fue Bolivia. Los clientes de este producto fueron Ingenio Sucroalcoholero Aguai S.A y Sucden Geneva S.A. con participaciones del 32,9% y 67,1% respectivamente.

GRÁFICO N° 9: Principales productos de carga líquida a granel (2019 – 2020)



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

e) Carga rodante

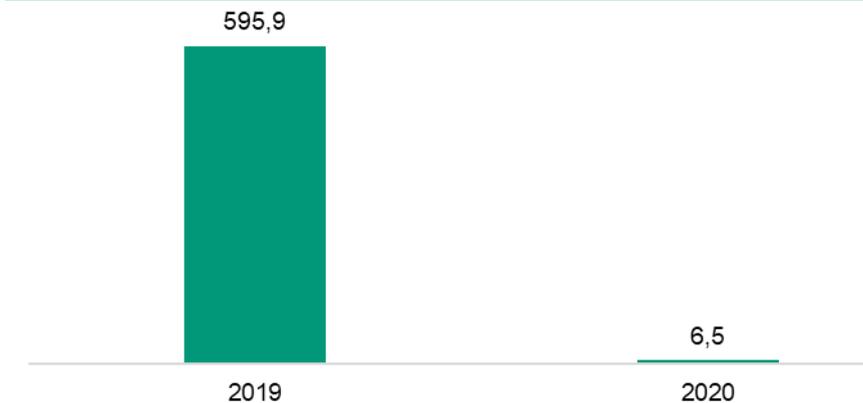
45. Durante el año 2020, el TPM movilizó 6,47 toneladas de carga rodante, lo que representa una caída del 98,9% con relación a lo registrado el año previo (595,88 toneladas). Cabe recordar que luego de que se diera cumplimiento a la Ley N° 29303¹³ en el año 2012, las importaciones de este tipo de carga han sido poco significativas y se han realizado de manera esporádica.
46. Este tipo de carga fue movilizada solo en el mes de febrero, y correspondió a la importación de dos ambulancias que arribaron en una embarcación de bandera panameña. El cliente de esta carga fue Tracto Camiones USA SAC.

¹² Sulfhidrato de sodio (NaSH) es un reactivo empleado en la minería (visto en <https://www.fosfoquim.cl/index.php?op=detalle-productos&lang=esp&id=1#:~:text=Es%20el%20reactivo%20que%20reviste,gran%20dependencia%20del%20mercado%20externo.>)

¹³ 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, 2019– 2020
(En toneladas)



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

IV. TARIFAS Y PRECIOS

IV.1. Tarifas

47. 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.
48. La Adenda N° 2 del Contrato de Concesión estableció que, en el caso de revisión de tarifas máximas, se aplicará el mecanismo regulatorio denominado RPI-X (inflación menos factor X), cuya metodología y reglas se establecen en el Anexo 6.1 (añadido por dicha Adenda) y en las disposiciones contenidas en el Reglamento de Tarifas del Ositrán (RETA). A la fecha, se han efectuado cuatro revisiones tarifarias al Concesionario, las que han permitido el traslado de las variaciones por productividad a los usuarios.
49. Hasta diciembre de 2020, Ositrán ha calculado 4 factores de productividad, los cuales se detallan en el siguiente cuadro:

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

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

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

50. En cuanto a las tarifas vigentes durante el año 2020, se observa que, en promedio, estas mostraron una reducción de 5,4% con relación al año previo. La tarifa del servicio de amarre y desamarre fue la única que mostró un incremento de 1,08% con relación al año previo.



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

Concepto	Unidad de cobro	2019*	2020**	Var % 2020/2019
1. Servicio a la Nave				
Amarre y desamarre	Por cada maniobra	141,97	143,50	1,08%
Uso o alquiler de amarradero	Metro de eslora x hora	0,60	0,56	-6,67%
2. Servicios a la Carga: uso de muelle				
Carga fraccionada	Por tonelada	3,22	2,97	-7,76%
Carga rodante	Por tonelada	1,00	1,00	0,00%
Carga granel sólida	Por tonelada	2,06	2,06	0,00%
Concentrados				
-Régimen de embarque mayor a 1 000 toneladas/hora	Por tonelada	3,00	2,70	-10,00%
-Régimen de embarque menor a 1 000 toneladas/hora	Por tonelada	2,30	2,01	-12,61%
Cereales				
-Régimen de descarga mayor a 400 toneladas/hora	Por tonelada	4,20	3,95	-5,95%
-Régimen de descarga menor a 400 toneladas/hora	Por tonelada	2,30	2,30	0,00%
Carga granel líquida	Por tonelada	1,25	1,25	0,00%
3. Servicios a la Carga: almacenaje				
Carga granel sólida-cereales (Silos)				
-Periodo: Del día 01 al día 10	Por tonelada/día	0,00	0,00	0,00%
-Periodo: Del día 11 al día 20	Por tonelada/día	0,12	0,10	-16,67%
4. Servicios Estándar para pasajeros				
Embarque o Descarga de Pasajeros	Por pasajero	6,00	5,63	-6,17%

*Tarifas vigentes a partir del 17 de agosto del 2019 al 16 de agosto de 2020.

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

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. De otro lado, se observa que la tarifa del servicio a la carga *Almacenaje de carga a granel sólida-cereales de 11 a 20 días* fue la tarifa que más bajó con relación al año 2019 (-16,7%). Mientras que, las tarifas de uso de muelle de carga rodante, granel sólido, granel líquido y cereales (régimen de descarga menor a 400 toneladas/hora) no mostraron variaciones con relación al año 2019.

IV.2. Precios

52. Durante el año 2020, el precio de los servicios no regulados se ha mantenido en los mismos niveles que los registrados el año anterior para prácticamente todos estos servicios. A manera de ejemplo, el Cuadro N° 4 muestra el precio de un grupo de servicios de transferencia y manipuleo no regulados, apreciándose que los mismos se han mantenido estables. El único cambio que se observa es en el precio del servicio de manipuleo de carga de atados, con el precio aumentó en 60% con relación al año 2019.



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

Servicios	Unidad	2019	2020	Var % 2020/2019
CARGA DE IMPORTACIÓN / EXPORTACIÓN / CABOTAJE / TRANSBORDO				
Servicio a la carga: Transferencia				
Carga sólida a granel	Tonelada	2,20	2,20	0,00%
Carga sólida a granel - minerales	Tonelada	3,60	3,60	0,00%
Carga fraccionada	Tonelada	3,80	3,80	0,00%
Carga de proyecto	Viaje	100,00	100,00	0,00%
Carga rodante	Unidad	25,00	25,00	0,00%
Servicio a la carga: Manipuleo				
Carga sólida a granel - minerales - recepción	Tonelada	5,60	5,60	0,00%
Carga sólida a granel - minerales - embarque	Tonelada	5,40	5,40	0,00%
Carga sólida a granel - minerales - operativo	Tonelada	5,40	5,40	0,00%
Carga sólida a granel - minerales - circulación	Tonelada	1,60	1,60	0,00%
Carga sólida a granel	Tonelada	2,60	2,60	0,00%
Carga sólida a granel en muelle	Tonelada	2,00	2,00	0,00%
Carga sólida a granel IMQ/IQF	Tonelada	2,90	2,90	0,00%
Carga fraccionada				
Mercadería general	Tonelada	6,00	6,00	0,00%
Sacos	Tonelada	6,00	6,00	0,00%
Sacas	Tonelada	4,00	4,00	0,00%
Carga frágil	Tonelada	12,00	12,00	0,00%
Atados	Tonelada	2,50	4,00	60,00%
Despacho fertilizante	Tonelada	1,50	1,50	0,00%
Carga de proyecto				
Manipuleo bultos sobredimensionados				
Hasta 20 TM	Unidad	2400,00	2400,00	
Hasta 45 TM	Unidad	5400,00	5400,00	
Hasta 75 TM	Unidad	10000,00	10000,00	
Mayor a 75 TM	Unidad	15000,00	15000,00	
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

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

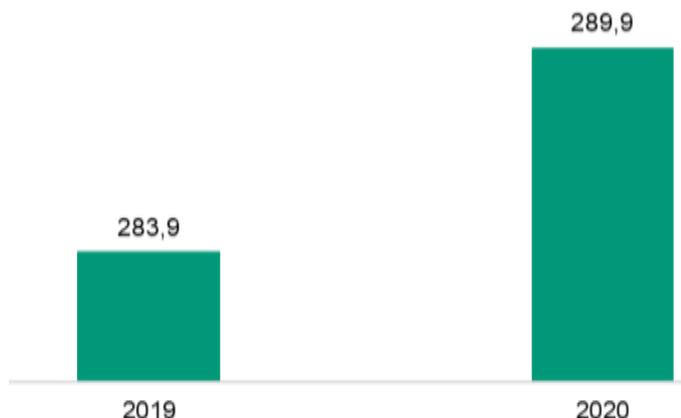
53. La inversión comprometida inicialmente por el Concesionario fue de USD 6,7 millones, monto que comprendía la ejecución en obras de mejoras obligatorias y eventuales. Asimismo, la empresa se comprometió a realizar inversiones eventuales por USD 9,5 millones siempre que se alcancen determinados niveles de demanda (*triggers*), las cuales están establecidas en el Contrato de Concesión. Posteriormente, a través de la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión se estableció el tratamiento que se le daría a las nuevas inversiones no previstas en dicho contrato, con el fin de viabilizar la inversión en obras de mejoras voluntarias.
54. Respecto a las mejoras obligatorias a ejecutar durante los cinco primeros años de Concesión, el compromiso inicial fue de USD 5,7 millones. Al finalizar este periodo¹⁴, 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.

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



55. Adicionalmente, TISUR ha ejecutado mejoras voluntarias por un monto estimado de USD 30,60 millones en el periodo 2005 – 2014. No obstante, dicho monto no incluye la inversión correspondiente a la mejora voluntaria denominada “Sistema de recepción, almacenamiento y embarque de minerales en la Bahía Islay - Amarradero F” (Bahía Islay Amarradero F), obra que se inició el 17 de marzo de 2014 y que fue recibida por la Autoridad Portuaria Nacional (APN) el 21 de febrero de 2017.
56. El proyecto “Amarradero F” consistió en la construcción, instalación y puesta en funcionamiento de un nuevo sistema de recepción, almacenamiento y embarque de minerales en la ampliación del Terminal Portuario de Matarani, que ha permitido incrementar la capacidad de embarque de 1,5 a 5,5 millones de toneladas métricas húmedas (TMH) de minerales, abasteciendo la mayor producción de las empresas mineras ubicadas en la zona de influencia del terminal. La inversión total para el desarrollo de dicha obra ascendió a USD 210,4 millones (incluido IGV), los cuales se distribuyeron de la siguiente forma: (i) Proyecto principal (USD 186,1 millones); (ii) Almacén Antapaccay – Etapa I (USD 7,9 millones); (iii) Almacén Antapaccay – Etapa II (USD 12,1 millones); (iv) Recepción Las Bambas (USD 4,3 millones); y (v) Oficinas ferrovías (USD 0,7 millones).
57. Durante el año 2020, TISUR realizó inversiones por un monto de USD 6,0 millones (incluye IGV), que corresponde a las mejoras voluntarias por el Concesionario como parte de las Obras “Nueva Recepción de Camiones y Conexión al Chute de Descarga de la Recepción Férrea C 2”; “Balanza Camionera Zona 10”¹⁵. Al cierre del año 2020, el monto de inversiones acumuladas ascendió a USD 289,88 millones (incluye IGV), lo que representa un avance de las obras del 99,97%.

**GRÁFICO N° 11: Inversiones acumuladas, 2019 – 2020
(Millones de USD), incluye IGV**



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

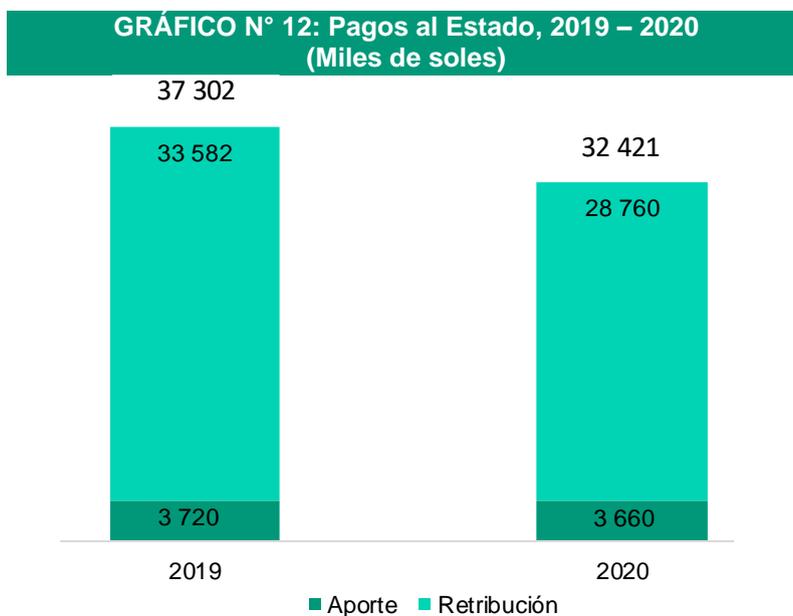
58. Cabe mencionar que, conforme a lo establecido en el Anexo N° 5 del Contrato de Concesión, las mejoras eventuales del periodo remanente se deberán ejecutar dependiendo de la magnitud de tráfico de carga y de la eficiencia del puerto. Así, en caso se alcance una ocupación del amarradero de 60%, se activará la ejecución de obras relacionadas con la segunda ampliación del sistema descarga de graneles, ampliación del frente de atraque, optimización de los sistemas de transferencia de carga general y contenedores y segundo mejoramiento del sistema de embarque de concentrado de mineral, las cuales tienen un valor referencial de USD 8,7 millones. Al respecto, durante el año 2020, la ocupación promedio del amarradero ha sido de 44,1%.

¹⁵ Esta obra consiste en la implementación de un sistema de recepción y transporte de concentrado de mineral de 350tph ubicado en la Zona 9. El mineral será recibido y transportado a través de un sistema hermético de fajas y entregado al sistema existente para ser depositado en el almacén C-2.



V.2. Pagos al Estado

59. Según lo establecido en la cláusula 1.9 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la Ositrán, un Canon como contraprestación por el otorgamiento del TPM. El pago por este concepto representa el 5% de los ingresos brutos mensuales que obtenga el Concesionario durante la vigencia de la Concesión. Este pago es transferido al Fondo Nacional de Financiamiento Estatal (FONAFE) y PROINVERSIÓN (50%), y a la Región Arequipa, Municipalidad Provincial de Islay y Municipios Distritales (50%).
60. Por su parte, conforme a la cláusula 4.3 del Contrato de Concesión, TISUR está obligado a pagar a Ositrán el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión.
61. 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.



Fuente: Jefatura de Tesorería del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

62. Como se aprecia en el gráfico anterior, durante el año 2020, el pago total realizado por el Concesionario al Estado alcanzó un nivel de S/ 32,4 millones, monto inferior al registrado en el año 2019, en 13,1%. Es importante precisar que el 88,7% de este pago estuvo representado por el concepto de retribución, que incluye tanto el Canon como la Retribución Especial. Por su parte, el aporte por regulación representó el 11,3% de los pagos totales al Estado, habiendo registrado una reducción de 1,6% con relación al periodo anterior.

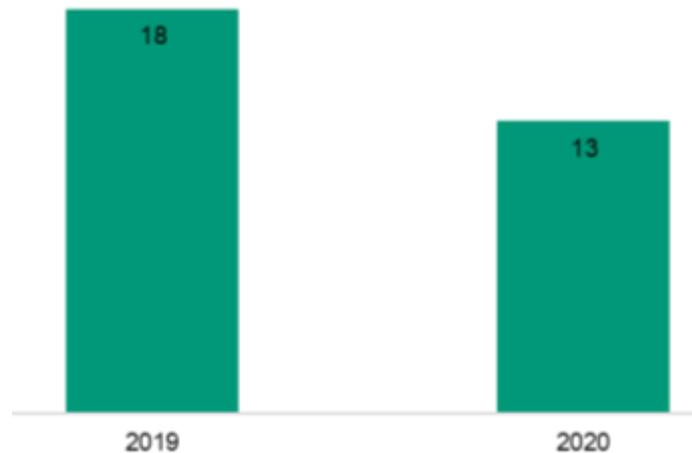


VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Accidentes

63. Durante el año 2020 se registraron trece accidentes en el TPM, los cuales ocasionaron trece heridos; esta cifra es 27,8% menor a la registrada en el año 2019 (dieciocho accidentes). Cabe mencionar que, al no haber ningún accidente con fatalidad, este accidente se clasifica dentro del tipo B: accidentes con daños materiales y herido.

GRÁFICO N° 13: Número de accidentes en el TPM, 2019 – 2020



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

VI.2. Reclamos, sanciones y penalidades

64. Durante el año 2020 no se presentaron reclamos en contra del Concesionario, tampoco se le aplicaron sanciones administrativas ni penalidades.

VII. ESTADOS FINANCIEROS

VII.1. Estado de resultados integrales

65. 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.
66. Durante el año 2020, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de USD 67,0 millones, lo que significó una disminución de 19,4% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (USD 83,1 millones). De otro lado, con relación a la utilidad operativa, esta disminuyó en 24,1%, pasando de USD 65,2 millones en el año 2019 a USD 49,5 millones en el año 2020.
67. Respecto a la utilidad neta, esta ascendió a USD 29,8 millones en el año 2020, lo que muestra una caída de 29,9% con relación a la utilidad neta registrada el año previo (USD 42,5 millones), ello principalmente como resultado de una disminución de USD 15,7 millones en los resultados operativos.



68. A continuación, se efectuará el análisis de los principales rubros, para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral:

- En el año 2020 los ingresos totales de TISUR alcanzaron los USD 102,0 millones, un 16,2% menos a lo registrado en el año 2019 (USD 121,6 millones). Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos por manipuleo ascendieron a USD 57,2 millones (56,1% de los ingresos totales), reflejando una caída de 15,1% frente a lo reflejado en el año 2019. Los ingresos por uso de muelle ascendieron a USD 34,3 millones (33,7% de los ingresos totales), monto inferior en 3,2% al registrado en el año 2019.
- En lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2020 estos alcanzaron los USD 35,0 millones, monto inferior en 9,2% al registrado en el ejercicio 2019 (USD 38,6 millones). Al interior de estos costos, el costo de amortización de intangibles es el de mayor magnitud, con USD 10,4 millones (representando el 29,6% del total de costos), cifra 2,2% mayor frente al monto que alcanzó en el año 2019 (USD 10,1 millones). En segundo lugar, se encuentra el costo de retribución, tasa regulatoria y fideicomiso, con USD 9,4 millones (representando el 26,8% del total de costos), cifra 13,6% inferior frente al monto que alcanzó en el año 2019 (USD 9,4 millones);
- En lo que respecta a los gastos operativos, estos cayeron 6,8% con respecto al año 2019, pasando de USD 18,8 millones a USD 17,5 millones, como resultado principalmente de la caída de los gastos de servicios prestados por terceros (-7,5%) y de las cargas diversas de gestión (7,8%), gastos que en su conjunto representaron el 50% de los gastos operativos durante el año 2020.
- Durante el ejercicio del año 2020, los ingresos financieros pasaron de USD 348 000 a USD 67 000, equivalentes a una caída del 80,7% con relación al año 2019. Respecto a los gastos financieros, estos pasaron de USD 8,3 millones en el año 2019 a USD 8,2 millones en el año 2020, mostrando una reducción de 1,2%.

CUADRO N° 5: Estado de resultados integrales, 2019-2020
(En miles de USD)

	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2020	2019	2020/2019
Ingresos Totales	101 992	121 644	100%	100%	-16,2%
Costos Totales	-35 027	-38 562	-34,3%	-31,7%	-9,2%
Utilidad bruta	66 965	83 082	65,7%	68,3%	-19,4%
Gastos operativos	-17 481	-18 759	-17,1%	-15,4%	-6,8%
Otros ingresos	1 007	3 878	-2,9%	-10,1%	-74,0%
Otros gastos	-1 016	-2 979	-1,0%	-2,4%	-65,9%
Utilidad operativa	49 475	65 222	48,5%	53,6%	-24,1%
Ingresos financieros	67	348	0,1%	0,3%	-80,7%
Gastos financieros	-8 168	-8 270	23,3%	21,4%	-1,2%
Diferencias en cambio, neta	-54	-35	-0,1%	0,0%	-54,3%
Utilidad antes de impuesto a las ganancias	41 320	57 265	40,5%	47,1%	-27,8%
Impuesto a las ganancias	-11 491	-14 718	-11,3%	-12,1%	-21,9%
Utilidad neta	29 829	42 547	29,2%	35,0%	-29,9%

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

VII.2. Estado de situación financiera

69. 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 2019 y 2020.



CUADRO N° 6: Estado de Situación Financiera, 2019-2020 (En miles de USD)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2020	2019		2020	2019
ACTIVOS CORRIENTES	26 997	39 970	PASIVO CORRIENTE	22 932	25 842
Efectivo	6 982	7 981	Obligaciones financieras de corto plazo	6 274	6 433
Cuentas por cobrar comerciales, neto	12 655	23 609	Cuentas por pagar comerciales	6058	3794
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	225	528	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	887	1 225
Otras cuentas por cobrar	3 878	5 431	Otras cuentas por pagar	7 031	11 336
Suministros y repuestos, neto	1 309	1 460	Ingresos diferidos de corto plazo	2 599	2 599
Gastos pagados por anticipado	1 948	961	Pasivo por arrendamientos de corto plazo	83	455
			PASIVO NO CORRIENTE	189 490	201 269
			Cuentas por pagar a entidades relacionadas	134 138	133 002
			Provisión por remediación ambiental	3 269	3 120
ACTIVOS NO CORRIENTES	259 719	259 606	Obligaciones financieras de largo plazo	5 757	21 310
Instalaciones, mobiliario y equipo, neto	11 070	10 755	Pasivo diferido por impuesto a las ganancias, n	26 504	21 371
Activos por derecho de uso, neto	153	562	Ingresos diferidos de largo plazo	19 739	22 305
Intangibles, neto	248 496	248 289	Pasivo por arrendamientos de largo plazo	83	161
			TOTAL PASIVO	212 422	227 111
			PATRIMONIO NETO	74 294	72 465
			Capital social emitido	49 328	49 328
			Reserva legal	9 866	9 866
			Resultados acumulados	15 100	13 271
TOTAL ACTIVOS	286 716	299 576	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	286 716	299 576

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

70. Al cierre del año 2020, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, cayó en 4,3% con relación al ejercicio anterior, al pasar de USD 299,6 millones a USD 286,7 millones.
71. Por el lado del activo, el activo corriente registró una caída de 32,5% en el año 2020 con relación al año 2019, pasando de USD 40,0 millones a 27,0 millones; mientras que los activos no corrientes permanecieron casi invariantes, pasando de USD 259,6 millones a USD 259,7 millones (+0,04%). Con respecto a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 13,3% de los activos totales en el año 2019 al 9,4% en el año 2020; mientras que, el activo no corriente pasó de representar el 86,7% de los activos totales en el año 2019 al 90,6% en el año 2020. La cuenta de mayor volumen del activo corriente está constituida por la *cuenta por cobrar comerciales, neto* que representa el 4,4% del activo total, la cual ha mostrado una caída de 46,4% con relación al valor consignado en el año 2019; mientras que, por el lado del activo no corriente, la cuenta de *intangibles, neto*¹⁶ es la de mayor volumen representando el 86,7% del total de activos, esta cuenta se mantuvo casi invariante con relación al año 2019 (+0,1%).

¹⁶ Al 31 de diciembre de 2020, la cuenta de intangibles está conformada por i) USD 3,8 millones por el pago efectuado al Estado Peruano por la adjudicación de la buena pro del "Terminal Portuario de Matarani; ii) USD 47,1 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; iii) USD 195,3 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, iv) USD 611 000 de softwares y licencias y v) USD 1 790 de trabajos en curso.



72. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión se redujeron en 6,5% al pasar de USD 227,1 millones en el año 2019 a USD 212,4 millones en el año 2020. Mientras que, el patrimonio neto se incrementó en 2,5% (como resultado del incremento en los resultados acumulados correspondiente principalmente a la ganancia neta resultante del ejercicio 2020) al pasar de los USD 72,5 millones a los USD 74,3 millones. Cabe señalar que, con relación al pasivo corriente, este registró un valor de USD 22,9 millones en el 2020, un 11,3% menor al valor registrado en el año 2019 (USD 25,8 millones); de otro lado, el pasivo no corriente registró un valor de USD 189,5 millones en el 2020, un 5,9% menor al valor registrado en el 2019 (USD 201,3 millones).

VII.3. Ratios Financieros

a) Ratios de liquidez

73. 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.
74. En particular, la caída del activo corriente en 32,5% y del pasivo corriente en 11,3% han determinado en forma conjunta que el valor del ratio liquidez clásica¹⁷ disminuya, pasando de 1,55 en el año 2019 a 1,18 en el año 2020. Por otro lado, el valor del ratio de la prueba ácida¹⁸ también disminuyó pasando de 1,45 a 1,04.

CUADRO N° 7: Ratios de liquidez, 2019-2020		
Ratios	2020	2019
Liquidez general	1,18	1,55
Prueba Ácida	1,04	1,45
Liquidez absoluta	0,30	0,31

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

75. Con relación al ratio de liquidez absoluta¹⁹, o también llamado ratio de prueba defensiva, este indicador permanece casi invariante: 0,31 en el año 2019 y 0,30 en el año 2020; lo que indica que la cuenta de efectivo permite respaldar aproximadamente la tercera parte del total del pasivo corriente (30%) como resultado de la reducción del orden del 12,5% en la cuenta *efectivo* y de la reducción del 11,3% en el pasivo corriente, frente a lo registrado por cada uno al final del ejercicio 2019.

b) Ratios de endeudamiento financiero

76. 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 2019 y 2020.

¹⁷ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.



CUADRO N° 8: Ratios de endeudamiento

Ratios	2020	2019
Deuda/Patrimonio	285,9%	313,4%
Endeudamiento del Activo	74,1%	75,8%
Calidad de la Deuda	10,8%	11,4%
Índice de Solvencia	1,35	1,32

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

77. El ratio Deuda/Patrimonio²⁰ muestra para el ejercicio 2020 que por cada USD 285,9 de deuda corresponde USD 100 de patrimonio, lo cual denota un alto nivel de apalancamiento de la empresa; asimismo, se aprecia una disminución respecto al apalancamiento correspondiente al año 2019 (313,4%), motivado por la reducción del pasivo total en 6,5% y el aumento del patrimonio neto en 2,5%.
78. El ratio endeudamiento del activo²¹ en el ejercicio 2020 indica que del total de activos el 74,1% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha disminuido frente al nivel de 75,8% obtenido en el ejercicio 2019, 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.
79. El ratio de calidad de la deuda²² asciende a 10,8% en el ejercicio 2020 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 11,4%.
80. Finalmente, el índice de solvencia²³ para el ejercicio 2020 muestra que por cada dólar (USD 1) de pasivo total corresponde USD 1,32 de activo total. En el 2019 por cada dólar de pasivo total le correspondió USD 1,35 de activo total. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa, por lo que se denota que del 2019 al 2020, el nivel de solvencia de la empresa prácticamente ha permanecido invariante.

c) Análisis de los ratios de rentabilidad

81. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en uso de sus activos y en el uso de recursos propios. En el siguiente cuadro se presentan los resultados de estos ratios para los años 2019 y 2020.

CUADRO N° 9: Ratios de rentabilidad

Ratios	2020	2019
Margen Bruto	65,7%	68,3%
Margen Operativo	48,5%	53,6%
Margen EBITDA	60,9%	63,5%
Margen Neto	29,2%	35,0%
ROE	40,1%	58,7%
ROA	10,4%	14,2%

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

²⁰ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

²¹ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

²² El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

²³ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total



82. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto²⁴ disminuyó al pasar de 68,3% a 65,7% entre los años 2019 y 2020. Respecto al margen operativo²⁵ y el margen EBITDA²⁶ estos disminuyeron pasando de 53,6% y 63,5% en el año 2019 a 48,5% y 60,9% respectivamente, en el ejercicio 2020. De otro lado, el margen neto²⁷ disminuyó al pasar de 35,0% en el año 2019 a 29,2% en el año 2020. Este último ratio indica que, en el ejercicio 2020 por cada USD 100 de ingresos se obtuvo una utilidad de USD 29,2 como resultado final del ejercicio.
83. El ROE²⁸ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa; así, se aprecia que este ratio disminuyó en el ejercicio 2020 respecto al 2019, puesto que en el ejercicio 2020, por cada USD 100 de patrimonio se obtuvo una utilidad neta de USD 40,1 mientras que en el ejercicio 2019 se obtuvo utilidad neta de USD 50,7. Dicho resultado es explicado, principalmente, por la caída de la utilidad bruta (-19,4%) como resultado de la caída en los ingresos totales (-16,2%).
84. Asimismo, se observa una caída en la rentabilidad sobre los activos o ROA²⁹ el cual pasó de 14,2% en el ejercicio 2019 a 10,4% en el ejercicio 2020. Lo que significa que la eficacia de TISUR decayó al final del ejercicio 2020 con relación al 2019 al obtener una ganancia de USD 10,4 por cada USD 100 de activo total.

VIII. CONCLUSIONES

85. El informe de desempeño del año 2020 para la Concesión del Terminal Portuario de Matarani presenta las siguientes conclusiones:
- (i) Durante el año 2020, el número de naves atendidas en el TPM ascendió a 426 naves, lo que representó una reducción de 17,6% con relación a las naves atendidas durante el año anterior (517). Estas naves mantienen la característica de ser, en su mayoría, del tipo granelero.
 - (ii) Durante el año 2020, el TPM movilizó un total de 6,1 millones de toneladas de carga, decreciendo 11,8% respecto al año anterior (6,9 millones de toneladas). Cabe mencionar que, el 83,7% del volumen total de carga movilizada durante el año 2020 corresponde a carga sólida a granel, seguida por la carga fraccionada (9,7%), carga líquida a granel (3,5%) y carga en contenedores (3,1%). Por su parte, la carga rodante fue casi nula, habiéndose movilizado solamente 6 toneladas.
 - (iii) El tráfico de contenedores presentó una caída del 12,1% respecto al año anterior, al alcanzar los 15 322 TEU en el año 2020, respecto a los 17 438 miles de TEU en el año 2019. Asimismo, la mayoría de contenedores que movilizan carga se caracteriza por ser del tipo de 20 pies, con una participación del 60,4%, alcanzando los 6 698 durante el año 2020. De otro lado, en el año 2020, la carga fraccionada movilizada registró una reducción de 3,8% con relación al año 2019, al pasar de 613 123 a 589 552 toneladas; esta reducción está influenciada por la caída de 45% en el régimen de cabotaje y de 19,1% en el tránsito, con relación al año previo. En lo que respecta a la carga a granel, la carga sólida registró una caída de 12,5% entre 2019 y 2020, al pasar de 5,8 a 5,1 millones de toneladas; mientras que, la carga líquida alcanzó los 211 469 toneladas durante el año 2020, volumen inferior en 3,9%, comparado con el año 2019.

²⁴ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

²⁵ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

²⁶ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.

²⁷ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

²⁸ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

²⁹ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



- (iv) Respecto a las tarifas de los servicios, durante el año 2020 estas, en promedio, mostraron una reducción de 5,4% con relación al año previo. La tarifa del servicio de amarre y desamarre fue la única que mostró un incremento de 1,08% con relación al año previo. De otro lado, la tarifa del servicio a la carga: *almacenaje de carga a granel sólida-cereales de 11 a 20 días* fue la tarifa que más bajó con relación al año 2019 (16,7%). Mientras que, las tarifas de uso de muelle de carga rodante, granel sólida, granel líquida y cereales (régimen de descarga menor a 400 toneladas/hora) no mostraron variaciones con relación al año 2019.
- (v) Durante el año 2020 se reconocieron inversiones por un monto de USD 6,0 millones (incluye IGV), que corresponde a las mejoras voluntarias por el Concesionario como parte de las Obras “Nueva Recepción de Camiones y Conexión al Chute de Descarga de la Recepción Férrea C 2”; “Balanza Camionera Zona 10”. Al cierre del año 2020, el monto de inversiones acumuladas ascendió a USD 289,88 millones (incluye IGV), lo que representa un avance de las obras del 99,97%.
- (vi) El pago total realizado por el Concesionario al Estado en el año 2020 alcanzó un nivel de S/. 32,4 millones, monto inferior en 13,1% al registrado el año anterior. Dichos pagos estuvieron compuestos por las retribuciones al Estado (88,7%) y el aporte por regulación (11,3%).
- (vii) En lo relativo al desempeño financiero, cabe indicar que los ingresos totales percibidos por el Concesionario disminuyeron 16,2% entre 2019 y 2020, al pasar de USD 121,6 millones a USD 102,0 millones; mientras que, los costos totales disminuyeron en menor proporción (9,2%), al pasar de USD 38,6 millones a USD 35,0 millones.
- (viii) Al cierre del año 2020 los activos totales de TISUR ascendieron a USD 288,7 millones, un 4,3% menores a los observados en el año anterior (USD 299,6 millones). 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 año 2020.
- (ix) Con relación a la solvencia financiera de la empresa, esta se mantuvo en niveles similares a los observados el año previo, y con relación al nivel de autonomía financiera frente a terceros se sigue manteniendo en un nivel bajo. De otro lado, todos los indicadores de rentabilidad de la empresa disminuyeron con relación a los resultados del año 2019. Por ejemplo, el ROE pasó de 58,7% a 40,1%; es decir, por cada USD 100 de patrimonio se obtuvo una utilidad neta de USD 40,1 mientras que en el ejercicio 2019 se obtuvo utilidad neta de USD 50,7. Dicha resultado es explicado, principalmente, por la caída de la utilidad bruta (-19,4%) como resultado de la caída en los ingresos totales (-16,2%).



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

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

³⁰ 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. ³⁰
12	Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Negociación. ▪ Controversias técnicas. ▪ Designación de perito. ▪ Controversias no técnicas. ▪ Cámara Comercio de Lima, monto mayor a USD 1 millón. 	Cláusula 17.1. (p. 42) Cláusula 17.2. (p. 42) Cláusula 17.3. (p. 42-43)
13	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En el caso que el Concesionario no efectuará las mejoras obligatorias, el Concedente tiene derecho a dar por terminada la concesión. ▪ Adicionalmente, el Concesionario pagará al concedente por cada día de retraso en el cumplimiento. 	Cláusula 5.7. (p. 16)
14	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vencimiento de la Vigencia de la Concesión. ▪ Incumplimiento por el Concesionario y resolución del presente Contrato. ▪ Incumplimiento del Concedente y resolución del presente Contrato por parte del Concesionario. ▪ Resolución opcional por el Concedente. ▪ Si un Evento de Fuerza Mayor no es superado transcurrido el plazo de doce (12) meses continuados. ▪ Por la sustitución, o la eliminación, de un Inversionista Estratégico, Operador Principal o Concesionario sin la debida aprobación de OSITRAN. ▪ Por cualquier incumplimiento de la Cláusula 16.1.2. ▪ Destrucción total del Terminal Portuario. ▪ Por acuerdo entre las Partes. 	Cláusula 15.1. (p. 36)
15	Equilibrio económico-financiero	No se precisa.	
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	Garantía fiduciaria a favor de acreedores permitidos para garantizar Endeudamiento Garantizado Permitido.	Cláusula 21.1. (p. 50-51)
17	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguro de responsabilidad de trabajadores y empleadores. ▪ Seguro de responsabilidad y de propiedad: <ul style="list-style-type: none"> - Póliza que cubra el reemplazo de las construcciones, maquinaria y equipo del terminal portuario. - Póliza de cobertura amplia por responsabilidad civil por daños a personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por concepto de defunción, daño, pérdidas o lesiones que pueden sufrir bienes y personas (monto mínimo USD 10 millones). 	Cláusula 20.1. (p. 48) Cláusula 20.2. (p. 48) Cláusula 20.2.1. (p. 48) Cláusula 20.2.2. (p. 49)
18	Inicio de operaciones	El concesionario realizará las operaciones necesarias para proveer sin interrupción los Servicios Portuarios al 17 de agosto de 1999 (Fecha de Cierre).	Cláusula 5.2. (p. 14)
19	Estándares de servicio	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>"Estándares Básicos"</u>: <ol style="list-style-type: none"> a) International Standards Organization (ISO). b) International Electrotechnical Commission (IEC). c) British Standards Institution (BSI). d) American National Standards Institution (ANSI). e) American Standards for Testing and Materials. f) American Welding Society (AMWELD). g) Uniform Building Code (UBC). h) American Society of Mechanical Engineers (ASME). i) Institute of Electrical and Electronic Engineers (IEEE). j) American Concrete Institute (ACI). k) American Institute of Steel Construction (AISC). l) Incoterms 1999. 	Cláusula 1.21. (p. 6-7)



Terminal Portuario de Matarani Concesionario: Terminal Internacional del Sur S.A.			
Nº	Tema	Contenido	Ref. ³⁰
20	Tarifas	Tarifas máximas durante los primeros cinco (05) años de contrato.	Cláusula 6.1. (p. 20-21) Anexo 6.1.
21	Revisión de tarifas	Mediante mecanismo RPI-X. Para el cálculo del factor de productividad se utilizará el Índice de Fisher.	Anexo 6.1. Adenda 2
22	Retribución al Estado	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Canon</u>: 5% de los ingresos brutos (en USD) del mes inmediatamente anterior.▪ <u>Retribución especial</u>: 9,85% de los ingresos brutos (en USD) del mes inmediatamente anterior generados por la explotación del "Proyecto Bahía Islay".	Cláusula 1.9. (p. 5) Cláusula 4.2. (p. 12) Adenda 3



ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Puerto de Matarani - TISUR

Tipo:	Autosostenible
Plazo de concesión:	30 años

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

b. Ingresos													
Ingresos	Unidad medida	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Manipuleo	Miles de dólares	4 148	4 980	7 492	8 780	11 596	13 094	40 374	63 425	57 427	66 920	67 344	57 174
Almacenamiento	Miles de dólares	3 226	3 667	4 596	5 722	9 407	11 907	10 395	6 999	7 869	8 701	8 181	5 482
Uso de muelle	Miles de dólares		11 788	11 147	10 502	11 608	11 289	9 108	29 380	39 155	39 496	39 570	34 341
Transferencia de carga	Miles de dólares	10 106	978	1 459	2 720	2 739	2 832	2 073	2 218	2 711	2 175	2 727	1 497
Alquiler de amarradero	Miles de dólares	964	1 125	1 172	1 217	1 553	1 704	1 322	1 580	1 719	1 814	1 772	1 563
Alquiler de equipos	Miles de dólares		438	468	441	893	1 202	588	219	311	434	218	154
Otros servicios	Miles de dólares	2 529	1 276	1 447	1 689	1 499	1 717	806	3 527	365	822	1 832	1 781
Total	Miles de dólares	20 973	24 253	27 781	31 071	39 295	43 745	64 666	107 348	109 557	120 362	121 644	101 992

Fuente: TISUR.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Jorge Paz Panizo – Especialista
Cinthya Lopez Vasquez – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Thalía Altamirano Méndez - Practicante
Marcelo Rodríguez Arellano – Practicante
Geraldine Ordoñez Bendezu – Practicante