



INFORME DE DESEMPEÑO 2022

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 2022: 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. Las ideas expuestas en los informes no implican una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora de este organismo regulador. La información y los datos contenidos en el presente documento se consideran provenientes de fuentes confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible, y se encuentran sujetas a modificaciones sin notificación previa.

Primera versión: junio de 2023

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

estudioseconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....	7
I.1. Composición accionaria del Concesionario	7
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	7
I.3. Área de influencia	8
I.4. Principales activos de la Concesión.....	9
I.5. Modificaciones al Contrato de Concesión.....	11
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS.....	11
II.1. Servicios con tarifa o precio	11
II.2. Servicios sujetos al régimen de acceso	12
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....	12
III.1. Principales clientes	12
III.2. Servicios en función a la nave	13
III.3. Tráfico de carga	13
IV. TARIFAS Y PRECIOS	19
IV.1. Tarifas	19
IV.2. Precios.....	20
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	21
V.1. Inversiones.....	21
V.2. Pagos al Estado.....	23
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	24
VI.1. Accidentes	24
VI.2. Reclamos, sanciones y penalidades.....	24
VII. ESTADOS FINANCIEROS	24
VII.1. Estado de Resultados Integrales	24
VII.2. Estado de Situación Financiera	27
VII.3. Indicadores Financieros.....	28
VIII. CONCLUSIONES	31
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	19
Cuadro N° 3: Tarifario de servicios regulados, 2021-2022.....	20
Cuadro N° 4: Precios de servicios no regulados, 2021-2022.....	21
Cuadro N° 5: Ingresos por servicios 2021-2022.....	25
Cuadro N° 6: Costos de prestación de servicios 2021-2022.....	25
Cuadro N° 7: Gastos Operativos 2021-2022.....	26
Cuadro N° 8: Resultados integrales 2021-2022	26
Cuadro N° 9: Estado de Situación Financiera 2021-2022.....	27
Cuadro N° 10: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2021-2022.....	28
Cuadro N° 11: Ratios de Liquidez, 2021-2022.....	29
Cuadro N° 12: Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, 2021-2022.....	29
Cuadro N° 13: Ratios de Rentabilidad, 2021-2022	30

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Tráfico de naves, 2021-2022	13
Gráfico N° 2: Tráfico de contenedores, 2021-2022	14
Gráfico N° 3: Tráfico de contenedores por tipo, 2021-2022	15
Gráfico N° 4: Tráfico de carga fraccionada, 2021-2022	15
Gráfico N° 5: Principales productos de la carga fraccionada, 2021-2022	16
Gráfico N° 6: Tráfico de carga sólida a granel, 2021-2022.....	17
Gráfico N° 7: Principales productos de carga sólida a granel, 2021-2022	17
Gráfico N° 8: Tráfico de carga líquida a granel, 2021-2022	18
Gráfico N° 9: Principales productos de carga líquida a granel, 2021-2022	18
Gráfico N° 10: Inversiones acumuladas, 2019-2022.....	22
Gráfico N° 11: Pagos al Estado, 2021-2022.....	23
Gráfico N° 12: Número de accidentes en el TPM, 2020-2022.....	24

ILUSTRACIÓN

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



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe evalúa el desempeño de la Concesión del Terminal Portuario de Matarani (en adelante, TPM) durante el año 2022, presentando la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como: tráfico de carga, tarifas, indicadores operativos (accidentes, niveles de servicios), inversiones, entre otras.

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

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

En relación con el tráfico, en el año 2022 fueron atendidas 472 naves, un 2,8% por encima de lo registrado durante el año 2021 (460 naves), distribuyéndose aproximadamente entre un 64,2% del tipo graneleras y un 22,9% del tipo cargueras, entre los principales. En su conjunto, el TPM registró un total de 6,4 millones de toneladas de carga movilizadas, por encima de los 6,5 millones de toneladas alcanzadas en el año 2021, implicando una ligera caída del -0,4%. Cabe mencionar que esta carga se compone, principalmente, de carga sólida a granel (85,7%), distribuyéndose el resto entre carga fraccionada (9,2%), carga líquida a granel (4,1%) y carga en contenedores (1,0%).

Por la naturaleza de la carga que moviliza el TPM, TISUR tiene como principales clientes a los exportadores de concentrados de minerales. En particular, durante el año 2022, y como en el año 2021, los tres principales clientes de TISUR fueron: Sociedad Cerro Verde S.A.A. con el 31,5%, Mineras Las Bambas S.A. con el 11,9% y Compañía Minera Antapaccay S.A. con el 8,5%, registrando una participación conjunta de aproximadamente el 53,8%.

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 como parte de la regulación por precios tope, el que estará en vigencia entre el 17 de agosto de 2019 y el 16 de agosto de 2024. En el 2022, las tarifas máximas promedio, resultantes de la aplicación de la metodología antes descrita, registraron un ajuste del 9.69% con relación al año 2021. Esta variación se descompone entre el incremento del IPC (inflación del 8.81%), la caída atribuibles al factor de productividad vigente (-0,05%) y a la apreciación del tipo de cambio (-0,93%).

En el año 2022 se reconocieron inversiones en el Terminal Portuario de Matarani asociadas a las obras de Mejora Voluntaria Lavadero Integral de Camiones - Zona 10 y Losa de Ingreso y Salida del Lavadero Integral, por lo que las inversiones acumuladas alcanzaron los USD 290,37 millones (incluido IGV). Sin embargo, el avance de las obras cayó del 99,97% al 99,63%, debido al incremento en la inversión referencial que creció de USD 289, 97 millones a USD 289, 97 millones en dicho año.

De otro lado, durante el año 2022, el pago total realizado por el Concesionario al Estado alcanzó los S/ 38,4 millones en el año 2022, lo que significó un aumento equivalente al 28,8% respecto al año previo. Es particular, la retribución (que incluye tanto el Canon como la Retribución Especial) registró un incremento del 33,0%, mientras que el aporte por regulación creció a una tasa del 1,4%.

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



En lo relativo al estado financiero del concesionario, los ingresos totales percibidos por el concesionario aumentaron 11,3% entre 2021 y 2022, al pasar de USD 101,0 millones a USD 112,5 millones, mientras que los costos totales crecieron en menor proporción (3,6%), siendo de USD 33,7 millones en el 2021 frente USD 34,9 millones en el 2022. El análisis financiero nos muestra que disminuyó la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo, al cubrir con activos corrientes solo parte de la deuda corriente en caso de exigibilidad, a diferencia del ejercicio 2021. De otro lado, si bien la empresa incrementó su nivel de solvencia respecto al año 2021, su nivel de autonomía financiera frente a terceros se sigue manteniendo bajo. Los indicadores de rentabilidad de la empresa muestran que se incrementó la eficacia de la empresa tanto en la generación de ganancias respecto a sus activos, como frente al capital invertido en el ejercicio 2022.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición accionaria del Concesionario

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

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

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



Fuente: Plan de negocios de TISUR, 2018.

Compromisos de inversión

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

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



Régimen tarifario

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

Pagos al estado

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

I.3. Área de influencia

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

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



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

Ilustración 2: Área de influencia del TPM



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

I.4. Principales activos de la Concesión

- **Infraestructura**

11. Para la atención a las naves durante los 365 días del año, TISUR cuenta con un muelle marginal de 583 metros de largo, 10 metros de calado y tres amarraderos, lo que permite la atención de naves de hasta 245 metros de eslora, pudiendo atenderse simultáneamente hasta 3 naves. Asimismo, para mitigar el efecto de los oleajes, el terminal cuenta con una rada interior formada por dos rompeolas de 650 metros y 145 metros. En el amarradero A se atienden los embarques de contenedores, carga fraccionada y líquidos; en el amarradero B se atiende la carga general, gránulos limpios y fertilizantes; y en el amarradero C se atienden los embarques de minerales, clinker y fertilizantes.
12. Asimismo, desde febrero de 2016, se cuenta con un muelle especializado en el embarque de mineral con 280 metros de largo y 18 metros de calado (“Amarradero F”). Esta infraestructura es capaz de recibir naves tipo Handysize y Handymax. Este muelle tiene un sistema de amarre mixto constituido por cuatro boyas (2 en proa y 2 en popa) y un sistema de vitas en muelle.⁴

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



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

Cuadro N° 1: Infraestructura principal del Concesionario	
Servicios	Infraestructura
A la nave	Amarre y desamarre <ul style="list-style-type: none"> - <u>Rada interior</u>: Muelle longitudinal de 583 metros de largo y 10 metros de calado, con capacidad de recibir naves de 245 metros de eslora. - <u>Rada exterior</u>: Muelle de 280 metros. de largo y 18 metros de calado especializado en embarque de mineral, capaz de recibir naves tipo Handysize y Handymax.
	Servicios diversos <ul style="list-style-type: none"> - Talleres completamente equipados para brindar el servicio de maestranza.
A la carga	Minerales <ul style="list-style-type: none"> - Dos fajas tubulares herméticas con régimen (capacidad de 1 500 y 2 000 toneladas/hora) - Edificio de recepción con régimen de descarga nominal (capacidad de 500 toneladas/hora) - 5 almacenes con capacidad estática de 420 000 toneladas - 1 faja transportadora subterránea
	Graneles sólidos <ul style="list-style-type: none"> - Almacenes cerrados de 125,00 toneladas estática - 59 silos para granos con capacidad estática de 75 000 toneladas de almacenamiento - 02 tolvas de recepción desde camiones.
	Graneles líquidos <ul style="list-style-type: none"> - 5 tanques con capacidad de 9 900 m³ para almacenamiento
	Carga rodante <ul style="list-style-type: none"> - Muelle roll on/roll off de 36 metros de largo, 24 metros de ancho y 8,5 metros. de calado
	A los Contenedores <ul style="list-style-type: none"> - El Terminal de Contenedores tiene un área de 22 100 m² distribuidos en: <ul style="list-style-type: none"> (i) Depósito de Llenos: Con un área de 14 264.89 m² y capacidad de 1 648 TEUs para la atención de contenedores secos y refrigerados. (ii) Depósito de Vacíos: Con un área de 7 847,32 m² y capacidad de 980 TEUs. (iii) Zona de Mantenimiento de Contenedores: Zona especializada para el lavado de contenedores y reparación de vacíos.

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

• Equipamiento

14. El concesionario dispone de una serie de equipos, vehículos y maquinaria para el manejo de la carga y atención a las naves. Entre los principales equipos, se tiene los siguientes:
- Grúa Gottwald modelo HMK 280 (Capacidad de descarga de 63 toneladas).
 - Grúa Liebherr LHM 400 (Capacidad Máxima de 100 toneladas).
 - Grúa móvil con un clamshell de 21 m³, lo que permite descargas de 300 toneladas/hora adicionales de cereales, logrando descargar 7 200 toneladas al día.
 - 4 grúas portacontenedores en el depósito de minerales (en calidad de leasing)
 - Grúa Móvil Terex 50 toneladas.
 - 6 camiones para el transporte de carga ("Truck móvil").
 - 3 camiones Volquetes.
 - 2 torres neumáticas absorbentes totalmente automatizadas (Torre Vigan- 400 Tm/h y Torre Bulher- 200 Tm/h), empleadas para la descarga de cereales.
 - Sistema de fajas transportadoras de 680 metros de longitud.



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

I.5. Modificaciones al Contrato de Concesión

15. A diciembre del año 2020, el Contrato de Concesión tiene cuatro adendas firmadas, las cuales se detallan a continuación:
- **Adenda N° 1:** se firmó el 25 de julio del año 2001, la cual modificó la propuesta técnica del Contrato (Anexo D). Asimismo, se modificaron los formatos relacionados a las mejoras obligatorias (Formato 5.5.1 Anexo 5.5 A y Anexo 5.5.2 A) y mejoras eventuales (Formato 5.5.5 Anexo 5.5 BII y Anexo 5.5.6 BII).
 - **Adenda N° 2:** se firmó el 24 de julio del año 2006, y tuvo como finalidad modificar e incluir cláusulas relacionadas al tratamiento de las inversiones no previstas inicialmente en el Contrato de Concesión (mejoras voluntarias), la introducción de precisiones con respecto al título de propiedad de la Concesión, y el establecimiento del mecanismo regulatorio y reglas aplicables a la revisión de las tarifas máximas.
 - **Adenda N° 3:** se firmó el 28 de octubre del año 2013, y tuvo como finalidad incorporar a la Concesión el área acuática adyacente al área de reserva y la retribución especial derivada de la inclusión de dicha área en el contrato de concesión.
 - **Adenda N° 4:** se firmó el 28 de setiembre del año 2016, y tuvo como objeto modificar la Cláusula XIII del contrato de fideicomiso irrevocable contenido en el Anexo E del Contrato de Concesión, modificando el honorario fiduciario de tal manera que éste refleje el valor del mercado.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

II.1. Servicios con tarifa o precio

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





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

a) Servicios regulados:

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

b) Servicios no regulados:

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

II.2. Servicios sujetos al régimen de acceso

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

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

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

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

III.1. Principales clientes

21. Los servicios que presta el Concesionario están dirigidos a dos tipos de usuarios de la infraestructura portuaria: líneas navieras y consignatario de la carga, por lo que los principales usuarios están relacionados con ambos tipos. En particular, como se desprende de la información de tráfico presentada a continuación, el terminal se caracteriza por presentar tráfico de carga sólida a granel, por lo que las líneas navieras que 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.

⁵ Prestados exclusivamente por el Concesionario.

⁶ Reglamento de acceso. Disponible en:

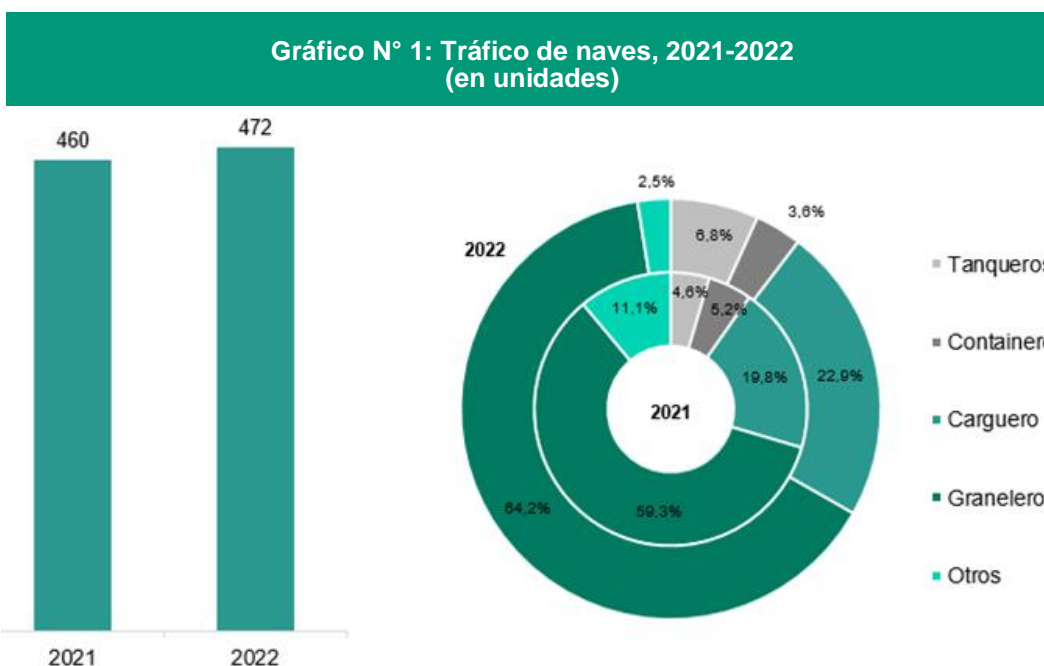
https://www.tisur.com.pe/sites/default/files/escriptorio/documentacion/reglamento_de_acceso.pdf



22. En particular, durante el año 2022 los tres principales clientes de TISUR fueron: Sociedad Cerro Verde S.A.A. con el 31,5%, Mineras Las Bambas S.A. con el 11,9% y Compañía Minera Antapaccay S.A. con el 8,5%, registrando una participación conjunta de aproximadamente el 53,8% en la carga movilizada por el terminal. Es importante mencionar que estas tres empresas también fueron los principales clientes durante el año 2021, cuando su participación agregada alcanzó el 50,0% de la carga movilizada.

III.2. Servicios en función a la nave

23. Los servicios en función a la nave se relacionan a aquellas provistas a las líneas navieras, por lo que la cantidad demandada de tales servicios está directamente asociada al número de naves atendidas en el TPM. A continuación se describe el tráfico de naves que recalcan en dicho terminal.
24. En el año 2022 fueron atendidas 472 naves, un 2,8% por encima de lo registrado durante el año 2021 (460 naves), distribuyéndose aproximadamente entre un 64,2% del tipo graneleras y un 22,9% del tipo cargueras, entre los principales. Las naves graneleras fueron históricamente importantes en el terminal, importancia relativa incrementada a partir del inicio de la explotación del Amarradero F en el 2016.



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

III.3. Tráfico de carga

25. En esta sección se hace una descripción del comportamiento en el tráfico de carga en el TPM durante el año 2022, empleando la información contenida en los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁷.

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

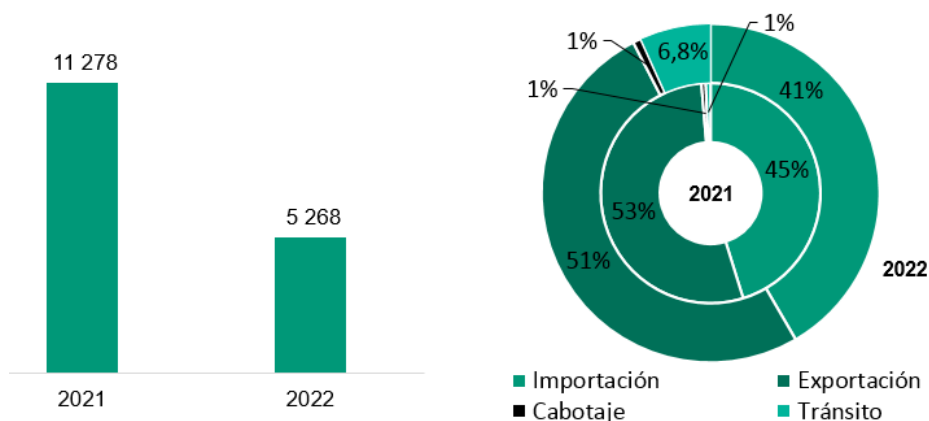


26. Durante el año 2022, el TPM registró un total de 6,4 millones de toneladas de carga movilizada, por encima de los 6,5 millones de toneladas alcanzadas en el año 2021, implicando una ligera caída del -0,4%. Esta carga se compone principalmente de carga sólida a granel (85,7%), distribuyéndose el resto entre carga fraccionada (9,2%), carga líquida a granel (4,1%), y carga en contenedores (1,0%). Con relación a la carga rodante, como en el 2021, durante el año 2022 no se movilizó este tipo de carga.

a) Carga de contenedores

27. En lo relativo al tráfico de contenedores, se movilizaron 5310 TEU, cayendo un 53,2% respecto a lo alcanzado en el año anterior, cuando se registraron 11 358 TEU. Esta caída se explica por la caída de los dos regímenes más importantes en el TPM, exportación e importación, cayendo 55,6% (-3350 TEU) y 57,0% (-2907 TEU), respectivamente, con relación al año 2021.

Gráfico N° 2: Tráfico de contenedores, 2021-2022 (en TEU)



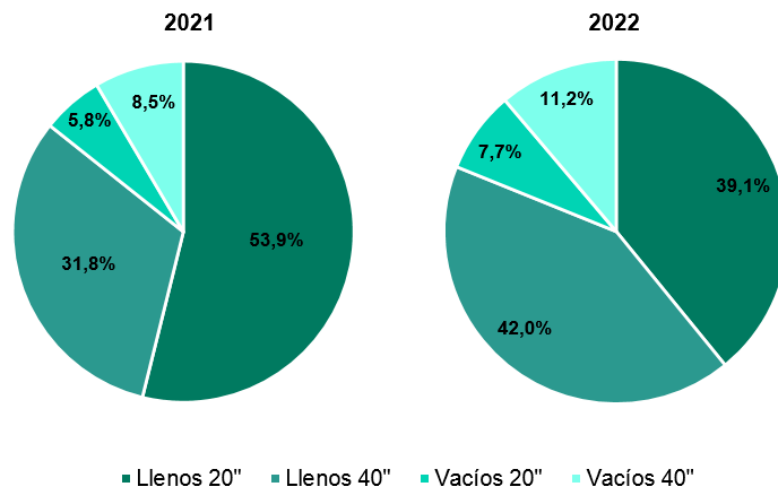
Fuente: TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

28. Respecto al tráfico de contenedores según tamaño, aquellos de 40 pies tuvieron una mayor participación, alcanzando el 53,2% (donde los contenedores llenos representaron el 79,0%), alcanzando los 1844 durante el año 2022, un 53,0% inferior al nivel mostrado el año previo. De otro lado, el movimiento de los contenedores de 20 pies también ha registrado una caída significativa del 52,8%, pasando de los 3514 unidades en el año 2021 a 1622 en el año 2022, equivalente a una caída del 53,8%.

12. Finalmente, los principales usuarios que movilizaron sus productos a través de contenedores en el TPM continuaron siendo Novopan Perú S.A.C., Sucden Perú S.A. y Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A., representando en conjunto el 62,7% durante el 2022 participación superior a los 48,7% de contenedores movilizadas durante el año 2021.



**Gráfico N° 3: Tráfico de contenedores por tipo, 2021-2022
(en contenedores)**

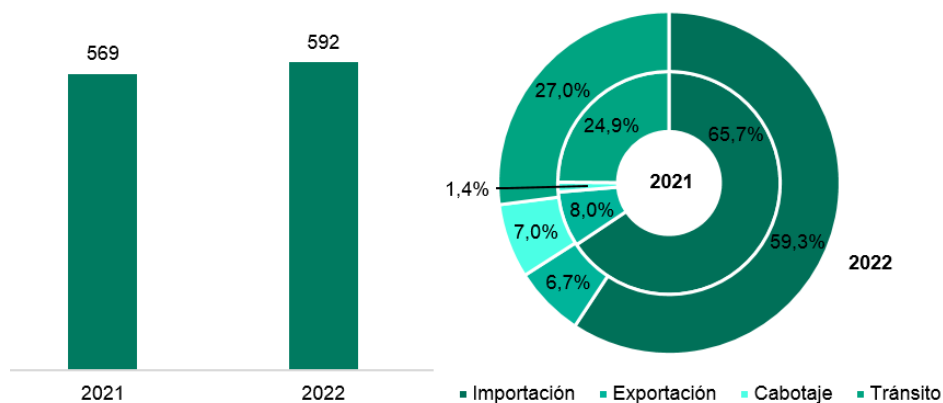


Fuente: TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Carga fraccionada

- El tráfico de carga fraccionada en el TPM registró un crecimiento del 4,0% durante el año 2022 (equivalente a 22 701 TM), cambiando la tendencia marcada por dos años de caída consecutivos (en 2021 y 2020 cayeron a una tasa de 3,5% y 3,8%, respectivamente). Esto se explica principalmente por el crecimiento del tráfico bajo los regímenes de cabotaje en 410,7% (33 457 TM) y de tránsito en 13,0% (18 399 TM).
- En lo referido a la distribución del tráfico por régimen, en 2022 la importación continuó siendo el régimen con mayor participación (59,3% de la carga fraccionada movilizada), cayendo 6,4% respecto a lo registrado en el año 2021. En segundo lugar El régimen de tránsito, con un 27,0%, se presenta en segundo lugar, subiendo 2,1% en relación al año 2020. En tercer y cuarto lugar se ubican los regímenes de exportación y cabotaje, movilizándolo el 6,7% y 7,0% de la carga fraccionada, respectivamente.

**Gráfico N° 4: Tráfico de carga fraccionada, 2021-2022
(En TM)**

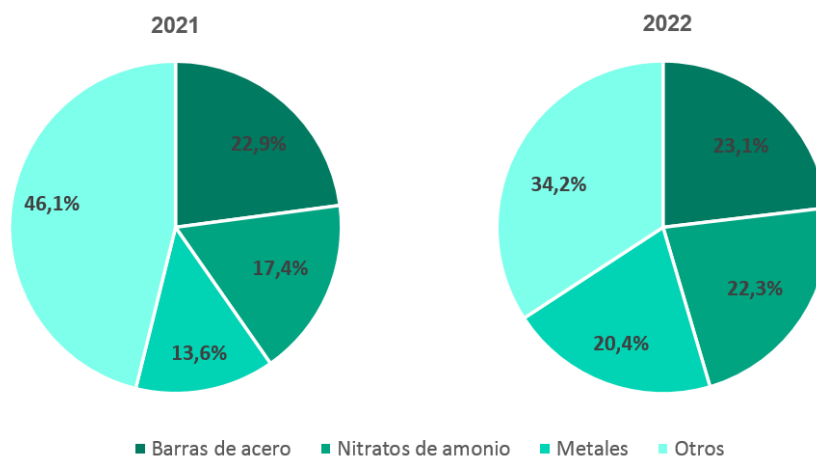


Fuente: TISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



15. En cuanto a los productos más movilizados durante el año 2022 como carga fraccionada en el TPM, podemos destacar las barras de acero (23,1%), nitrato de amonio (22,3%) y Metales (20,4%), sumando aproximadamente el 66% del tráfico de este tipo de carga.

Gráfico N° 5: Principales productos de la carga fraccionada, 2021-2022 (En toneladas)



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

16. Finalmente, entre las principales empresas que movilizaron mercancías bajo el régimen de carga fraccionada tenemos a Moly-Cop Adesur S.A., Orica Mining Services Perú S.A. y Chemtrade S.A.C., con el 23,1%, 13,9% y 8,6%, respectivamente.

c) Carga sólida a granel

17. En lo relativo a la carga sólida a granel, el terminal movilizó 5,5 millones de toneladas en el año 2022, mostrando una ligera caída del -0,8% respecto al año 2021 (5,6 millones de toneladas). Este tipo de carga se concentra usualmente en los regímenes de exportación e importación, alcanzando en el 2022 una participación del 95,3%. En particular, las exportaciones mostraron una participación de 70,9%, un 0,4% inferior a lo alcanzado en el 2021, mientras que las importaciones tuvieron una participación del 24,5%, cayendo en 0,9% con relación al año 2021.
18. Los principales productos movilizados en el TPM fueron el concentrado de cobre, con un 69,72% en el 2022, equivalente a 3,84 millones de toneladas, casi exclusivamente a través del régimen de exportación. En particular, el 97,7% del volumen exportado del año 2022 correspondió al concentrado de cobre, con las siguientes empresas como principales exportadoras de dicho producto: Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A., Compañía Minera Las Bambas S.A.A.⁸ y Compañía Minera Antapaccay S.A.A.⁹, con una participación de 49,7%, 18,8% y 15,7%, respectivamente. En el año 2022, el maíz continuó, como en el 2021, como el segundo producto más movilizado considerando todos los regímenes, con una participación de 7,6% (equivalente a 415 928 toneladas).

⁸ Parte del Grupo MMG.

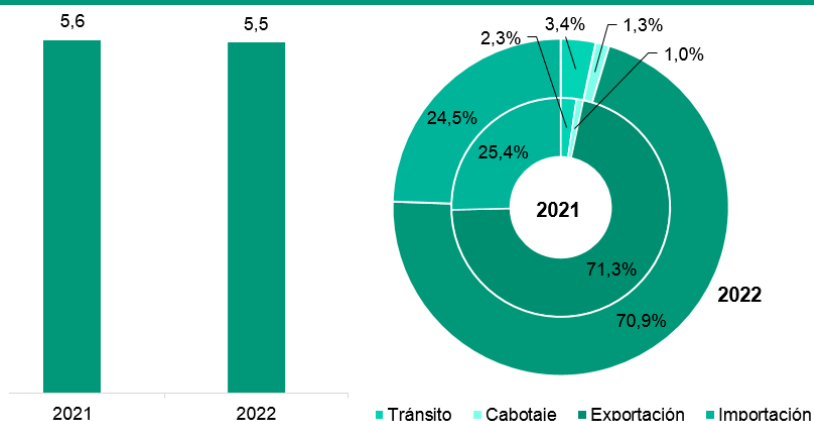
Ver: <http://www.lasbambas.com/acerca-de-las-bambas/consorcio/acerca-del-consorcio.html>.

⁹ Parte del Grupo Glencore.

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



**Gráfico N° 6: Tráfico de carga sólida a granel, 2021-2022
(En millones de toneladas)**

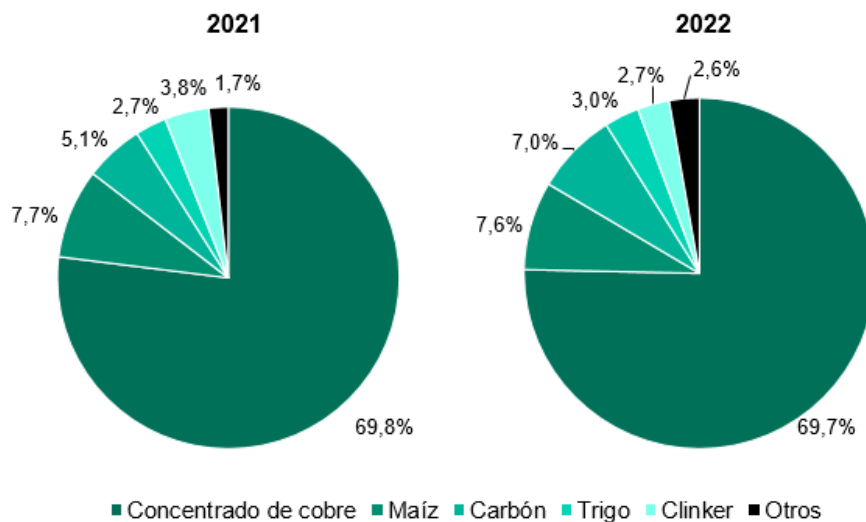


Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

19. En lo referente a la carga sólida a granel importada, en el año 2022 se movilizaron principalmente tres productos: maíz, carbón, trigo y clinker, con participaciones del 30,9%, 21,7%, 12,2% y 11,1%, respectivamente. Las principales importadoras de maíz fueron Corporación Rico S.A.C (50,5%), Seaboard Overseas Perú S.A (24,2%) y Granja Rinconada del Perú S.A. (15,6%). En cuanto a las importaciones de carbón, Yura S.A. participó con 85,2% de la carga, seguida de Cal&Cemento Sur S.A., con 9,5%.

Gráfico N° 7: Principales productos de carga sólida a granel, 2021-2022



Fuente: TISUR

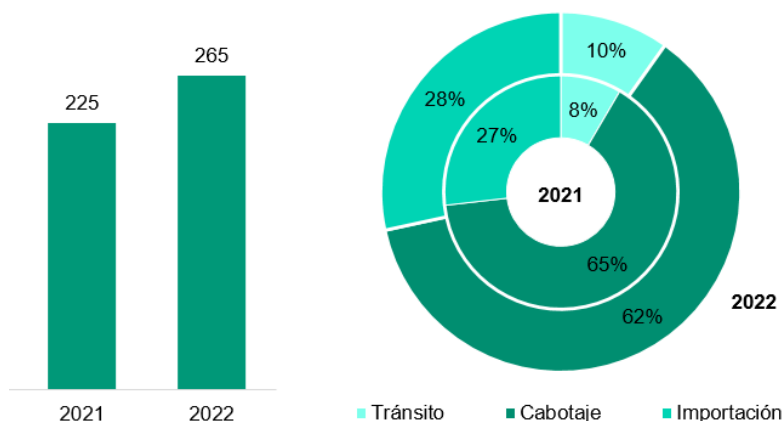
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

d) Carga líquida a granel

20. El tráfico de carga líquida a granel movilizada en el TPM mostró un incremento del 17,8% durante el año 2022, al pasar de 224 640 toneladas en el año 2021 a 264 645 toneladas en el año 2022. Este tipo de carga es principalmente movilizadado en dos regímenes; cabotaje, que registró una participación del 61,8% en 2022, e importación, alcanzando un 28,4%.



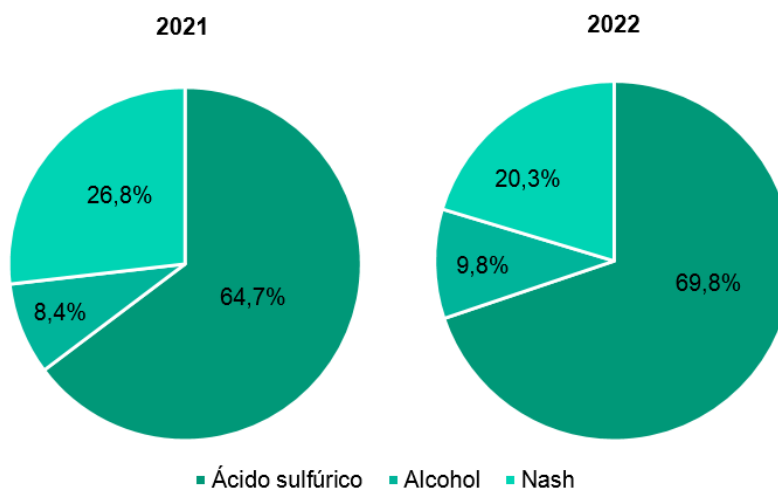
Gráfico N° 8: Tráfico de carga líquida a granel, 2021-2022 (Toneladas)



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

21. En cuanto a la distribución de la carga por producto, durante el año 2022, encontramos que destacan el ácido sulfúrico, nash y alcohol, con participaciones de 69,8%, 20,3% y 9,8%, respectivamente. En lo relativo al ácido sulfúrico, a diferencia del año previo, este se movilizó no solamente bajo el régimen de cabotaje en el 2022 (88,4%), sino además mediante el régimen de importación (11,6%), siendo adquirido por la Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A. en su totalidad.

Gráfico N° 9: Principales productos de carga líquida a granel, 2021-2022



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

22. En cuanto al nash¹⁰, este producto se movilizó únicamente mediante el régimen de importación, siendo los únicos clientes la Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A., Southern Peru Copper Corporation Sucursal del Perú, y HUBBAY PERU S.A.C, con

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



participaciones del 48,8%, 39,6% y 11,7% del total de nash importado. Finalmente, en cuanto al alcohol, este producto se movilizó a través del régimen de tránsito, cuyo origen fue Bolivia, siendo el único cliente Sucden Geneva S.A.

e) Carga rodante

23. Durante el año 2022, como en el 2021, el TPM no realizó movimientos de carga rodante. Cabe indicar que el año 2020 el terminal movilizó 6,47 toneladas mientras que en el año 2019 se movilizaron 595,88 toneladas, lo que sugiere una tendencia decreciente en el transporte de este tipo de carga en los últimos años, aunque . Cabe recordar que luego de que se diera cumplimiento a la Ley N° 29303¹¹ en el año 2012, las importaciones de este tipo de carga han sido poco significativas y se han realizado de manera esporádica.

IV. TARIFAS Y PRECIOS

IV.1. Tarifas

24. 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.
25. 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.
26. Hasta diciembre de 2022, 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.

27. Las tarifas máximas promedio, resultantes de la aplicación de la metodología antes descrita, registraron un ajuste del 9.69% con relación al año 2021. Esta caída se descompone entre el incremento del IPC (inflación del 8.81%) y las caídas atribuibles al factor de productividad vigente (-0,05%) y la apreciación del tipo de cambio (-0,93%).
28. En particular, las tarifas que mostraron los crecimientos más significativos respecto del año 2021 pertenecen a los Servicios a la Carga: uso de muelle, tanto para Carga rodante (400%) como para el de Cereales - Régimen de descarga menor a 400 toneladas/hora

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



(17,02%), mientras que aquellos que tuvieron menores incrementos fueron las tarifas de Servicios a la Carga: uso de muelle, tanto para Concentrados (0,0%) como para Carga granel líquida (0.0%), y los Servicios a la Carga: almacenaje (0,0%).

Cuadro N° 3: Tarifario de servicios regulados, 2021-2022
(En USD, sin IGV)

Concepto	Unidad de cobro	2021*	2022**	Var % 2022/2021
1. Servicio a la Nave				
Amarre y desamarre	Por cada maniobra	154,3	170,35	10,40%
Uso o alquiler de amarradero	Metro de eslora x hora	0,52	0,57	9,62%
2. Servicios a la Carga: uso de muelle				
Carga fraccionada	Por tonelada	2,97	3,35	12,79%
Carga rodante	Por tonelada	1,00	5,00	400,00%
Carga granel sólida	Por tonelada	2,05	2,35	14,63%
Concentrados				
- Régimen de embarque mayor a 1 000 toneladas/hora	Por tonelada	2,00	2,00	0,00%
- Régimen de embarque menor a 1 000 toneladas/hora	Por tonelada	2,00	2,00	0,00%
Cereales				
- Régimen de descarga mayor a 400 toneladas/hora	Por tonelada	3,52	3,80	7,95%
- Régimen de descarga menor a 400 toneladas/hora	Por tonelada	2,35	2,75	17,02%
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	0,12	0,00%
4. Servicios Estándar para pasajeros				
Embarque o Descarga de Pasajeros	Por pasajero	5,29	5,80	9,64%

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

** Tarifas vigentes a partir del 17 de agosto del 2022 al 16 de agosto de 2023.

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.2. Precios

29. Durante el año 2022, algunos de los precios de los servicios no regulados variaron respecto a los registrados el año anterior. A manera de ejemplo, el Cuadro N° 4 muestra el precio de un grupo de servicios de transferencia y manipuleo no regulados.¹²

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



**Cuadro N° 4: Precios de servicios no regulados, 2021-2022
(En USD, sin IGV)**

Servicios	Unidad	2021	2022	Var % 2022/2021
CARGA DE IMPORTACIÓN / EXPORTACIÓN / CABOTAJE / TRANSBORDO				
Servicio a la carga: Transferencia				
Carga sólida a granel	Tonelada	2,20	2,20	0,00%
Carga sólida a granel - minerales	Tonelada	4,00	4,00	0,00%
Carga fraccionada	Tonelada	3,80	3,80	0,00%
Carga de proyecto	Viaje	100,00	100,00	0,00%
Carga rodante	Unidad	25,00	25,00	0,00%
Servicio a la carga: Manipuleo				
Carga sólida a granel - minerales - recepción	Tonelada	5,80	5,80	0,00%
Carga sólida a granel - minerales - embarque	Tonelada	5,50	5,50	0,00%
Carga sólida a granel - minerales - despacho	Tonelada	5,50	5,50	0,00%
Carga sólida a granel - recepción	Tonelada	1,45	1,45	0,00%
Carga sólida a granel - despacho	Tonelada	1,45	1,45	0,00%
Carga sólida a granel - en muelle	Tonelada	2,20	2,20	0,00%
Carga sólida a granel IMQ/IQF - recepción	Tonelada		4,35	
Carga sólida a granel IMQ/IQF - despacho	Tonelada		4,35	
Carga sólida a granel IMQ/IQF - en muelle		2,60	2,60	0,00%
Carga fraccionada				
Sacos / Mercadería general - recepción	Tonelada		3,10	
Sacos / Mercadería general - despacho	Tonelada		3,10	
Sacos / Paletas, Atados - recepción	Tonelada		2,25	
Sacos / Paletas, Atados - despacho	Tonelada		2,25	
Carga frágil - recepción	Tonelada		6,00	
Carga frágil - despacho	Tonelada		6,00	
Bultos sobredimensionados				
Hasta 20 TM	Unidad	2400	2400	0,00%
Hasta 45 TM	Unidad	5400	5400	0,00%
Hasta 75 TM	Unidad	10000	10000	0,00%
Mayor a 75 TM	Unidad	15000	15000	0,00%
Manipuleo bultos A (Stacker)	Tonelada	80	80	0,00%
Manipuleo bultos B (Elevadora)	Tonelada	40	40	0,00%
En muelle			3,5	
Carga rodante	Unidad	20,00	20,00	0,00%

Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

30. Como se aprecia, los precios se han mantenido estables entre el 2021 y 2022 para estos grupos de servicios.

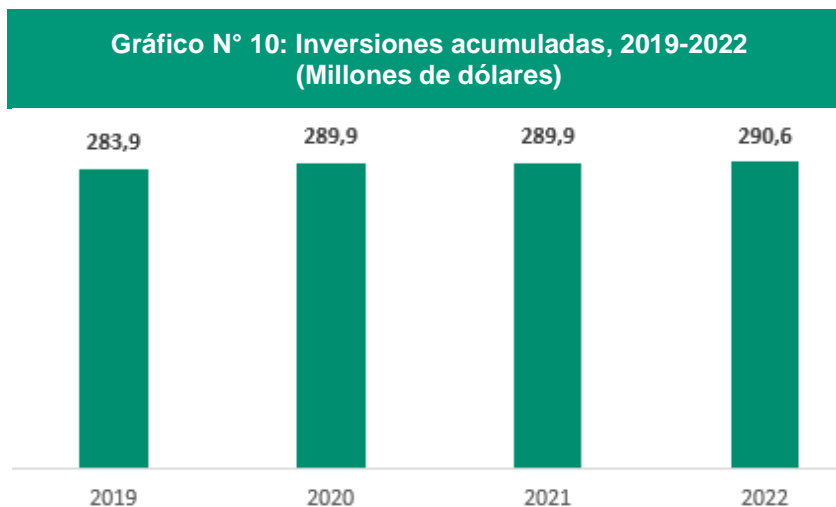
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

31. 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.



32. Respecto a las mejoras obligatorias a ejecutar durante los cinco primeros años de Concesión, el compromiso inicial fue de USD 5,7 millones. Al finalizar este periodo¹³, el Concesionario alcanzó un nivel de inversión de USD 6,7 millones, cifra superior en 18,9% a lo establecido inicialmente. Esta inversión fue destinada a la ejecución de las siguientes obras: reforzamiento del rompeolas, habilitación de áreas de almacenamiento, ampliación del sistema de descarga de granos y mejoramiento del sistema de carga de minerales.
33. 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.
34. El proyecto “Amarradero F” consistió en la construcción, instalación y puesta en funcionamiento de un nuevo sistema de recepción, almacenamiento y embarque de minerales en la ampliación del Terminal Portuario de Matarani, que ha permitido incrementar la capacidad de embarque de 1,5 a 5,5 millones de toneladas métricas húmedas (TMH) de minerales, abasteciendo la mayor producción de las empresas mineras ubicadas en la zona de influencia del terminal. La inversión total reconocida para el desarrollo de dicha obra ascendió a USD 210,4 millones (incluido IGV), los cuales se distribuyeron de la siguiente forma: (i) Proyecto principal (USD 186,1 millones); (ii) Almacén Antapaccay – Etapa I (USD 7,9 millones); (iii) Almacén Antapaccay – Etapa II (USD 12,1 millones); (iv) Recepción Las Bambas (USD 4,3 millones); y (v) Oficinas ferroviarias (USD 0,7 millones).
35. En el año 2022 se reconocieron inversiones en el TPM por un monto de USD 488 mil, con lo cual la inversión acumulada total ascendió de USD 290,6 millones, lo cual significó un avance de 99,63% con relación a la inversión referencial total (USD 291,5 millones).



Fuente: Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

36. Las inversiones ejecutadas en 2022, estuvieron asociadas a las obras de Mejora Voluntaria “Lavadero Integral de Camiones - Zona 10” y Losa de Ingreso y Salida del Lavadero Integral. Cabe mencionar que, el 12 de octubre de 2022 se dio Inicio de obra de Inversión Adicional Ampliación de Vestuarios en el Edificio de Amenidades, con un Plazo de Ejecución de 90 días calendarios y un presupuesto de S/ 620 mil (incluido IGV), la cual presenta un avance acumulado estimado de 68,3% al 31 de diciembre del 2022.

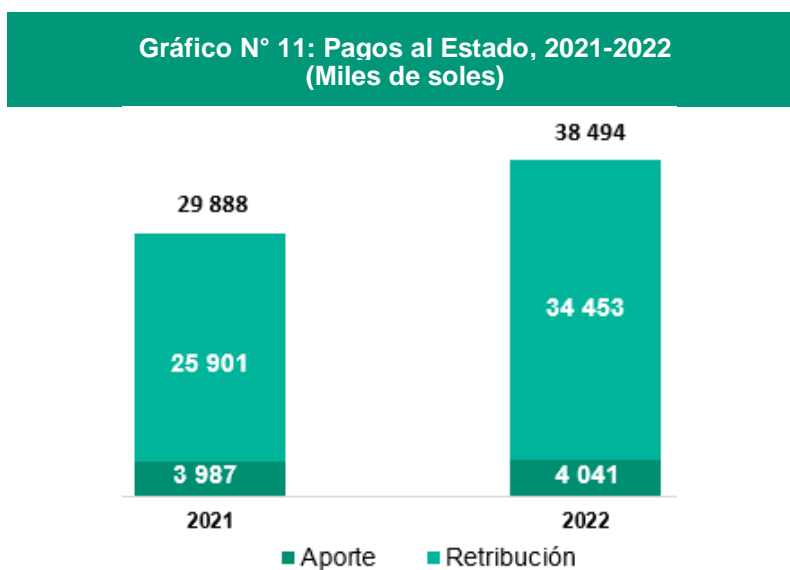
¹³ Las obras de mejoras obligatorias culminaron en agosto de 2004.



37. 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 2022, la ocupación promedio del amarradero ha sido de 46,9%, 6,3% menor que el registrado en el año 2021.

V.2. Pagos al Estado

38. 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%).
39. Por su parte, conforme a la cláusula 4.3 del Contrato de Concesión, TISUR está obligado a pagar a Ositrán el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Asimismo, conforme a lo establecido en la tercera adenda al Contrato de Concesión, de fecha 28 de octubre de 2013, el Concesionario deberá pagar al Estado Peruano una retribución especial equivalente al 9,85% de los ingresos brutos generados por la explotación del proyecto Amarradero F. Dicho pago deberá efectuarse a partir del mes siguiente al inicio de la operación comercial y terminará el mes siguiente al final de la vigencia de la Concesión.
40. El pago total realizado por el Concesionario al Estado alcanzó los S/ 38,4 millones en el año 2022, lo que significó un aumento equivalente al 28,8% respecto al año previo. En particular, el 89,5% de dicho pago se explica por la retribución (que incluye tanto el Canon como la Retribución Especial) durante el 2022, y que registró un incremento del 33,0% en dicho año, mientras que el aporte por regulación creció a una tasa del 1,4%.



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

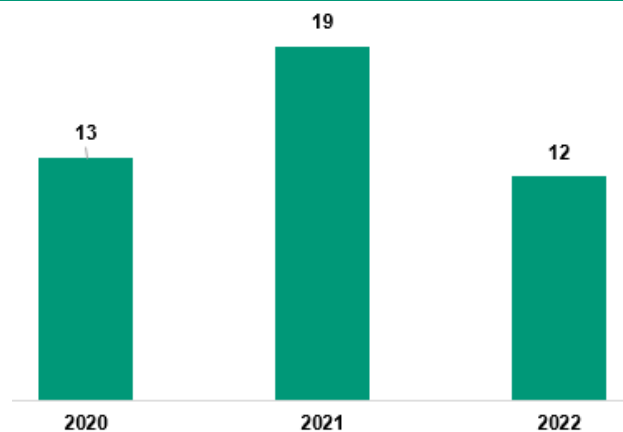


VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Accidentes

41. En lo concerniente al número y tipo de accidentes, durante el año 2022 TMP registró doce (12) accidentes, significando una caída del -36,8% respecto a lo registrado en el año 2021 (diecinueve (19) accidentes). No se registraron accidente con fatalidad, clasificándose estos accidentes dentro del tipo B: es decir, accidentes con daños materiales y herido. En particular, las lesiones principales fueron las de contusiones y traumatismos de diverso tipo.

Gráfico N° 12: Número de accidentes en el TPM, 2020-2022



Fuente: TISUR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

VI.2. Reclamos, sanciones y penalidades

42. Durante el año 2022, al igual que en el 2021, no se presentaron reclamos respecto a los servicios brindados en la infraestructura concesionada, tampoco se le aplicaron sanciones administrativas ni penalidades.

VII. ESTADOS FINANCIEROS

VII.1. Estado de Resultados Integrales

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



**Cuadro N° 5:
Ingresos por servicios 2021-2022
(En miles de dólares)**

Ingresos de actividades ordinarias			Análisis vertical		Análisis horizontal
	2022	2021	2022	2021	2022/2021
Manipuleo	66 024	56 628	58,7%	56,1%	16,6%
Uso de muelle	35 288	33 072	31,4%	32,7%	6,7%
Almacenamiento	4 814	5 215	4,3%	5,2%	-7,7%
Transferencia de carga	2 914	2 661	2,6%	2,6%	9,5%
Servicios de exportación y embarque	1 490	1 610	1,3%	1,6%	-7,5%
Alquiler amarradero	1 631	1 644	1,5%	1,6%	-0,8%
Alquiler de equipos	299	193	0,3%	0,2%	54,9%
Total	112 460	101 023	100%	100%	11,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Terminal Internacional del Sur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

45. En el 2022, los ingresos de actividades ordinarias resultaron ser USD 112,4 millones, un 11,3% por encima de los USD 101,0 millones alcanzados en el 2021. En particular, los ingresos por manipuleo ascendieron a USD 66,0 millones, equivalente al 56,1% de los ingresos, mostrando un crecimiento del 16,6% (USD 9,4 millones) respecto al ejercicio previo; de otro lado, los ingresos por uso de muelle alcanzaron los USD 35,5 millones, equivalentes al 31,4% de los ingresos totales, monto que corresponde a un aumento del 6,7% (USD 2,2 millones) frente a lo observado en el 2021.
46. Respecto de los costos totales en el ejercicio 2022, estos alcanzaron los USD 34,7 millones, equivalente a un incremento del 3,0% (USD 1,0 millones) con relación al del ejercicio 2021. Desagregando estos costos, observamos que el costo de amortización de intangibles es el de mayor magnitud, con USD 10,3 millones (29,8% del total de costos), mayor en 0,5% a la alcanzada en el año previo. En lo relativo al costo de retribución, tasa regulatoria y fideicomiso, siendo el siguiente costo por magnitud, se incrementó en USD 13,0% (1,2 millones) en el 2022, alcanzando los USD 10,3 millones y representando el 29,7% de los costos totales.

**Cuadro N° 6:
Costos de prestación de servicios 2021-2022
(En miles de dólares)**

Costos de servicios			Análisis vertical		Análisis horizontal
	2022	2021	2022	2021	2022/2021
Retribución, tasa regulatoria y fideicomiso	10 288	9 104	29,5%	27,0%	13,0%
Amortización de intangibles	10 348	10 292	29,7%	30,6%	0,5%
Gastos de personal	6 813	6 503	19,5%	19,3%	4,8%
Servicios prestados por terceros	4 780	5 513	13,7%	16,4%	-13,3%
Depreciación de instalac., maquin. y equipo	1 371	1 340	3,9%	4,0%	2,3%
Cargas diversas de gestión	864	592	2,5%	1,8%	45,9%
Depreciación de activos por derecho de uso	327	242	0,9%	0,7%	35,1%
Provisión de suministros y repuestos	97	103	0,3%	0,3%	-5,8%
Total	34 888	33 689	100,0%	100,0%	3,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Terminal Internacional del Sur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

47. De otro lado, los gastos operativos se incrementaron en 22,4% (USD 3,6 millones) con respecto al ejercicio previo, pasando de USD 16,0 millones a USD 19,6 millones, resultado esencialmente explicado por el incremento de los gastos de personal en un 46,0% (USD 2,9 millones), al pasar de USD 6,3 millones en el 2021 a USD 9,1 millones en el 2022. Asimismo, los servicios prestados por terceros crecieron en 11,1%, pasando de USD 4,6 millones en el 2021 a USD 5,1 millones en el 2022.



**Cuadro N° 7:
Gastos Operativos 2021-2022
(En miles de dólares)**

Gastos Operativos			Análisis vertical		Análisis horizontal
	2022	2021	2022	2021	2022/2021
Gastos de personal	9 135	6 255	46,6%	39,0%	46,0%
Servicios prestados por terceros	5 127	4 613	26,1%	28,8%	11,1%
Cargas diversas de gestión	4 241	4 075	21,6%	25,4%	4,1%
Depreciación de instalac., maquin. y equipo	366	360	1,9%	2,2%	1,7%
Provisión para cuentas de cobranza dudosa	-	3	0,0%	0,0%	-100,0%
Tributos	281	289	1,4%	1,8%	-2,8%
Amortización de intangibles	354	334	1,8%	2,1%	6,0%
Depreciación de activos por derecho de uso	79	76	0,4%	0,5%	3,9%
Provisiones del ejercicio	25	21	0,1%	0,1%	19,0%
Total	19 608	16 026		100,0%	22,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

48. A partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios incurridos durante 2021, se obtuvo una utilidad bruta de USD 77,6 millones durante el ejercicio 2022, lo que significó un incremento del 15,2% (USD 10,2 millones) con relación a la registrada el año 2021. De otro lado, la utilidad operativa se incrementó en 13,7% (USD 7,0 millones), ascendiendo a USD 58,1 millones en el 2022.

**Cuadro N° 8:
Resultados integrales 2021-2022
(En miles de dólares)**

			Análisis vertical		Análisis horizontal
	2022	2021	2022	2021	2022/2021
Ingresos Totales	112 460	101 023	100%	100%	11,3%
Costos Totales	-34 888	-33 689	-31,0%	-33,3%	3,6%
Utilidad bruta	77 572	67 334	69,0%	66,7%	15,2%
Gastos operativos	-19 608	-16 026	-17,4%	-15,9%	22,4%
Otros ingresos	4 191	1 066	-12,0%	-3,2%	293,2%
Otros gastos	-4 007	-1 245	-3,6%	-1,2%	221,8%
Utilidad operativa	58 148	51 129	51,7%	50,6%	13,7%
Ingresos financieros	36	19	0,0%	0,0%	89,5%
Gastos financieros	-7 093	-7 345	20,3%	21,8%	-3,4%
Diferencias en cambio, neta	-428	-285	-0,4%	-0,3%	-50,2%
Utilidad antes de impuesto a las ganancias	50 663	43 518	45,0%	43,1%	16,4%
Impuesto a las ganancias	-12 924	-11 887	-11,5%	-11,8%	8,7%
Utilidad neta	37 739	31 631	33,6%	31,3%	19,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

49. Finalmente, la utilidad neta del ejercicio 2022 ascendió a USD 37,7 millones, USD 6,1 millones por encima de los USD 31,6 millones registrados el año 2021 (incremento de 19,3%), fundamentalmente como resultado del incremento en la generación de ingresos en USD 11,4 millones, que resultó mayor que el registrado en los costos operativos en USD 3,6 millones.



VII.2. Estado de Situación Financiera

50. 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 2021 y 2022.
51. Al cierre del año 2022, el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se contrajo en 3,9%. Así, en el 2021 se registraron USD 292,9 millones, mientras que en el 2022 su valor fue de USD 281,5 millones, esto es, una variación negativa de USD 11,4 millones.
52. En particular, el activo corriente registró una caída de USD 1,7 millones entre el 2021 y 2022, (-4,0%), mientras que los activos no corrientes pasaron de USD 250,7 millones a USD 240,9 millones (-3,6%). Con respecto a la distribución de las cuentas, el activo corriente mantuvo su participación en los activos totales en el año 2022 cerca del 14,4% como en el año 2021, por lo que el activo no corriente se mantuvo en aproximadamente en un 85,6%. Durante el 2022, la cuenta de mayor volumen del activo corriente estuvo constituida por Cuentas por cobrar comerciales que representa el 6,7% del activo total, luego de crecer en 94,3% en 2022. Por el lado del activo no corriente, la cuenta de intangibles es la de mayor volumen, representando el 82,3% del total de activos.

Cuadro N° 9:
Estado de Situación Financiera 2021-2022
(En miles dólares)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2022	2021		2022	2021
ACTIVOS CORRIENTES	40 577	42 266	PASIVO CORRIENTE	45 821	20 416
Efectivo	15 387	28 200	Obligaciones financieras de corto plazo	1 646	5 392
Cuentas por cobrar comerciales, neto	18 986	9 774	Cuentas por pagar comerciales	4 963	4 369
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	199	157	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	19 371	1 158
Otras cuentas por cobrar	4 874	2 557	Otras cuentas por pagar	17 062	6 493
Suministros y repuestos, neto	1 047	1 180	Ingresos diferidos de corto plazo	2 599	2 599
Gastos pagados por anticipado	84	398	Pasivo por arrendamientos de corto plazo	180	405
			PASIVO NO CORRIENTE	155 052	182 581
			Cuentas por pagar a entidades relacionadas	105 649	130 298
			Provisión por remediación ambiental	3 674	3 424
ACTIVOS NO CORRIENTES	240 960	250 656	Obligaciones financieras de largo plazo		365
Instalaciones, maquinaria y equipo, neto	8 643	9 635	Pasivo diferido por impuesto a las ganancias, neto	30 651	31 099
Activos por derecho de uso, neto	738	671	Ingresos diferidos de largo plazo	14 509	17 108
Intangibles, neto	231 579	240 350	Pasivo por arrendamientos de largo plazo	569	287
			TOTAL PASIVO	200 873	202 997
			PATRIMONIO NETO	80 664	89 925
			Capital social emitido	49 328	49 328
			Reserva legal	9 866	9 866
			Resultados acumulados	21 470	30 731
TOTAL ACTIVOS	281 537	292 922	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	281 537	292 922

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Terminal Internacional del Sur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Cuadro N° 10:
Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2021-2022
(En porcentajes)

ACTIVOS	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2022	2021	2022/2021		2022	2021	2022/2021
ACTIVOS CORRIENTES	14,4%	14,4%	-4,00%	PASIVO CORRIENTE	16,3%	7,0%	124,4%
Efectivo	5,5%	9,6%	-45,44%	Obligaciones financieras de corto plazo	0,6%	1,8%	-69,5%
Cuentas por cobrar comerciales, neto	6,7%	3,3%	94,25%	Cuentas por pagar comerciales	1,8%	1,5%	13,6%
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	0,1%	0,1%	26,75%	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	6,9%	0,4%	1572,8%
Otras cuentas por cobrar	1,7%	0,9%	90,61%	Otras cuentas por pagar	6,1%	2,2%	162,8%
Suministros y repuestos, neto	0,4%	0,4%	-11,27%	Ingresos diferidos de corto plazo	0,9%	0,9%	0,0%
Gastos pagados por anticipado	0,0%	0,1%	-78,89%	Pasivo por arrendamientos de corto plazo	0,1%	0,1%	-55,6%
				PASIVO NO CORRIENTE	55,1%	62,3%	-15,1%
				Cuentas por pagar a entidades relacionadas	37,5%	44,5%	-18,9%
				Provisión por remediación ambiental	1,3%	1,2%	7,3%
ACTIVOS NO CORRIENTES	85,6%	85,6%	-3,87%	Obligaciones financieras de largo plazo	0,0%	0,1%	-100,0%
Instalaciones, mobiliario y equipo, neto	3,1%	3,3%		Pasivo diferido por impuesto a las ganancias	10,9%	10,6%	
Activos por derecho de uso, neto	0,3%	0,2%		Ingresos diferidos de largo plazo	5,2%	5,8%	-15,2%
Intangibles, neto	82,3%	82,1%	-3,6%	Pasivo por arrendamientos de largo plazo	0,2%	0,1%	98,3%
				TOTAL PASIVO	71,3%	69,3%	-1,0%
				PATRIMONIO NETO	28,7%	30,7%	-10,3%
				Capital social emitido	17,5%	16,8%	0,0%
				Reserva legal	3,5%	3,4%	0,0%
				Resultados acumulados	7,6%	10,5%	-30,1%
TOTAL ACTIVOS	100,0%	100,0%	-3,9%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100,0%	100,0%	-3,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Terminal Internacional del Sur S.A. Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

53. De otro lado, los pasivos totales de la concesión cayeron un 1,0% mientras que el patrimonio neto también cayó en 10,3%, ascendiendo en el ejercicio 2022 a USD 200,9 millones y USD 80,7 millones, respectivamente, y representando el 71,3% y 28,7% del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. En particular, el pasivo corriente registró un valor de USD 45,8 millones en el 2022, un 124,4% por encima del valor registrado en el 2021, mientras que el pasivo no corriente registró un valor de USD 155,1 millones en el 2022, un 15,1% por debajo de su valor en 2021.
54. Finalmente, la caída del patrimonio de la concesión (-10,3%), se explica como resultado del incremento en los resultados acumulados exclusivamente por la caída en la cuenta de resultados acumulados, la que pasó entre el 2021 y 2022 de USD 30,7 millones a USD 21,5 millones (-30,1%), respectivamente.

VII.3. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

55. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales se observa que la empresa dejó de mantener una política de disponer la totalidad de recursos para afrontar la totalidad de obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello observamos que los ratios pasaron este año a estar por debajo de 1.



56. En particular, la reducción del activo corriente en 4% y, sobre todo, el incremento del pasivo corriente en 124,4%¹⁴ han determinado que el ratio liquidez clásica caiga de 2,07 a 0,89. Por otro lado, el ratio de la prueba ácida¹⁵ también se redujo, al pasar de 1,99 a 0,86.

**Cuadro N° 11:
Ratios de Liquidez, 2021-2022**

Ratios	2022	2021
Liquidez general	0,89	2,07
Prueba ácida	0,86	1,99
Liquidez absoluta	0,34	1,38

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

57. Finalmente, con relación al ratio de liquidez absoluta¹⁶, también llamado ratio de prueba defensiva, este indicador cae de 1,38 a 0,34 entre el 2021 y 2022, lo que implica que la cuenta de efectivo permite respaldar aproximadamente un tercio del total del pasivo corriente, como resultado tanto de la caída en la cuenta *efectivo* (45,4%) como del mencionado incremento en el pasivo corriente (124,4%), ambos frente a lo registrado al final del ejercicio 2021.

Ratios de Endeudamiento Financiero

58. Los ratios de endeudamiento del Concesionario el año 2022 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros. Así, tenemos:

**Cuadro N° 12:
Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento,
2021-2022**

Ratios	2022	2021
Deuda/Patrimonio	249,0%	225,7%
Endeudamiento del Activo	71,3%	69,3%
Calidad de la Deuda	22,8%	10,1%
Índice de Solvencia	1,40	1,44

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

59. El ratio Deuda/Patrimonio¹⁷, muestra para el ejercicio 2022 que, por cada USD 249 de deuda, corresponde USD 100 de patrimonio, lo cual denota un alto nivel de apalancamiento de la empresa, registrando una mejora respecto al apalancamiento correspondiente al año 2021 (225,7%), explicada en la mayor reducción del patrimonio neto (-10,3%) respecto a la registrada por el total pasivo (-1,0%).
60. El ratio endeudamiento del activo¹⁸ indica que, de todo el total de activos, un 71,3% estuvo cubierto a través de terceros (pasivo total) al culminar el ejercicio 2022. Este ratio ha aumentó ligeramente frente al nivel de 69,3% alcanzado en el 2021, lo cual denota una ligera disminución del financiamiento del activo con recursos propios. Por consiguiente, debido al nivel de exposición de los activos con el endeudamiento con terceros, la empresa mantiene un bajo nivel de autonomía financiera frente a terceros.

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

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

¹⁶ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.

¹⁷ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.



61. El ratio de calidad de la deuda¹⁹ asciende a 22,8% en el ejercicio 2022, señalando que la mayor proporción de deuda que tiene la empresa (77,2%) es de largo plazo.
62. Finalmente, el índice de solvencia²⁰ muestra que, para el ejercicio 2022, por cada dólar (USD 1) de pasivo total corresponde USD 1,40 de activo total, mientras que en el 2021 por cada dólar de pasivo total le correspondió USD 1,44 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 2021 al 2022, se registró un incremento en el nivel de solvencia de la empresa.

Ratios de Rentabilidad

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

Cuadro N° 13: Ratios de Rentabilidad, 2021-2022		
Ratios	2022	2021
Margen Bruto	69,0%	66,7%
Margen Operativo	51,7%	50,6%
Margen EBITDA	62,8%	62,8%
Margen Neto	33,6%	31,3%
ROE	46,8%	35,2%
ROA	13,4%	10,8%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Terminal Internacional del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

64. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto²¹ pasó de 66,7% a 69,0% entre los años 2021 y 2022. Respecto al margen operativo²² y el margen neto²³, crecieron de 50,6% y 31,3% en el 2021 a 51,7% y 33,6% respectivamente, en el 2022. De otro lado, el margen EBITDA²⁴ se mantuvo estable en un 62,8% en el 2022, mismo resultado que en el ejercicio 2021. El resultado del margen neto indica que en el ejercicio 2022 por cada USD 100 de ingresos se obtuvo utilidad de USD 33,6 como resultado final del ejercicio.
65. El ROE²⁵ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, mostrando que, en el ejercicio 2022, este se incrementó respecto al ejercicio 2021 de forma que por cada USD 100 de patrimonio obtuvo utilidad neta de USD 46,8, mientras que en el ejercicio 2021 se obtuvo una utilidad neta de USD 35,2. Dicho incremento se debe, como se explicó previamente, en buena parte al efecto del incremento en la generación de ingresos (en USD 11,4 millones).
66. Finalmente, se observa una mejora²⁶ en la rentabilidad sobre los activos o ROA²⁶, la cual ascendió a 13,4% (10,8% en el 2021), así la empresa mejoró su eficacia en el resultado final del ejercicio 2022, obteniendo una ganancia de USD 13,4 por cada USD 100 de activo total.

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.

²⁰ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.

²¹ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

²² El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

²³ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

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

²⁵ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

²⁶ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



VIII. CONCLUSIONES

67. El informe de desempeño del año 2022 para la Concesión del Terminal Portuario de Matarani presenta las siguientes conclusiones:

- (i) Durante el año 2022, el número de naves atendidas en el TPM ascendió a 472 naves, lo que representó un incremento de 2,8% con relación a las naves atendidas durante el año anterior. Estas naves mantienen la característica de ser, en su mayoría, del tipo granelero. En el caso del tráfico de carga, se movilizó un total de 6,4 millones de toneladas, lo que reflejó una caída del 0,4% con relación al año 2021, principalmente compuesta por carga sólida a granel (85,7%), distribuyéndose el resto entre carga fraccionada (9,2%), carga líquida a granel (4,1%) y carga en contenedores (1,0%).
- (ii) En lo relativo al tráfico de contenedores, se movilizaron 5310 TEU, cayendo un 53,2% respecto a lo alcanzado en el año anterior, cuando se registraron 11 358 TEU. Esta caída se explica por la caída de los dos regímenes más importantes en el TPM, exportación e importación, cayendo 55,6% y 57,0%, respectivamente, con relación al año 2021.
- (iii) Respecto a las tarifas de los servicios regulados, las tarifas promedio máxima o tope de la canasta regulada durante el año 2022 registraron un ajuste del 9,69% con relación al año 2021, caída descompuesta entre el incremento del IPC (inflación del 8,81%), la caída atribuibles al factor de productividad vigente (-0,05%) y la apreciación del tipo de cambio (-0,93%). En particular, las tarifas que mostraron los crecimientos más significativos respecto del año 2021 pertenecen a los Servicios a la Carga: uso de muelle, tanto para Carga rodante (400%) como para el de Cereales - Régimen de descarga menor a 400 toneladas/hora (17,02%).
- (iv) En el año 2022 se reconocieron inversiones en el TPM por un monto de USD 488 023, por lo que las inversiones acumuladas alcanzaron los USD 290,37 millones (incluido IGV). Sin embargo, el avance de las obras cayó del 99,97% al 99,63%, debido al incremento en la inversión referencial que creció de USD 289, 97 millones a USD 289, 97 millones en dicho año.
- (v) El pago total realizado por el Concesionario al Estado alcanzó los S/ 38,4 millones en el año 2022, lo que significó un aumento equivalente al 28,8% respecto al año previo. Es particular, el 89,5% de dicho pago se explica por la retribución, registrando un incremento del 33,0% en dicho año, mientras que el aporte por regulación creció a una tasa del 1,4%.
- (vi) En lo relativo al desempeño financiero, el análisis nos muestra que disminuyó la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo al cubrir con activos corrientes, a diferencia del ejercicio 2021, solo una proporción de deuda corriente en caso de exigibilidad. De otro lado, si bien la empresa incrementó su nivel de solvencia respecto al año 2021, su nivel de autonomía financiera frente a terceros se sigue manteniendo bajo. Finalmente, los indicadores de rentabilidad de la empresa muestran que se incrementó la eficacia de la empresa tanto en la generación de ganancias respecto a sus activos, como frente al capital invertido en el ejercicio 2022.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Terminal Portuario de Matarani Concesionario: Terminal Internacional del Sur S.A.			
Nº	Tema	Contenido	Ref. ²⁷
1	Infraestructura	Terminal Portuario de Matarani, y el área acuática adyacente ubicada en la Bahía de Islay.	Contrato de concesión Adenda 3
2	Fecha de suscripción	17 de agosto de 1999	Contrato de concesión
3	Plazo de concesión	30 años (prorrogable hasta un máximo de 60 años).	Cláusula 3.1. Cláusula 3.2.
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 26 de julio del 2001. Modificación de la propuesta técnica, así como los formatos relacionados a mejoras obligatorias y eventuales. ▪ Adenda 2: 24 de julio de 2006. Modificación e inclusión de cláusulas relacionadas al tratamiento de las inversiones no previstas inicialmente, introducción de precisiones respecto al título de propiedad y establecimiento del mecanismo regulatorio y reglas aplicables a la revisión de tarifas máximas. ▪ Adenda 3: 28 de octubre de 2013. Incorporación del área acuática adyacente al área de reserva y retribución especial derivada de la inclusión de dicha área en el Contrato de Concesión. ▪ Adenda 4: 5 de octubre de 2016. Modificación del Contrato de Fideicomiso Irrevocable que obra como Anexo E del Contrato de Concesión 	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4
5	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mayor pago inicial al Estado (Precio base de USD 9,5 millones). ▪ Monto ofertado: USD 9,68 millones. 	Bases del concurso
6	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.19. (p. 9)
7	Capital mínimo	USD 3 millones.	Cláusula 11.1.11. (p. 30)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de fiel cumplimiento: <ul style="list-style-type: none"> - Monto mínimo USD 5 millones durante el período quinquenal. - USD 2 millones durante período remanente. ▪ Garantías de los inversionistas estratégicos (adquiere obligaciones contraídas por concesionario). 	Cláusula 10.1. (p. 28) Cláusula 10.3. (p. 28)
9	Garantías del Concedente	No se precisa.	
10	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	El Concesionario podrá en los términos del Fideicomiso, establecer garantía fiduciaria a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, sobre los bienes fideicometidos.	Cláusula 21.1 (p. 48)
11	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mejoras obligatorias: USD 6,042 millones. ▪ Mejoras eventuales: USD 9,180 millones. ▪ Mejoras voluntarias: USD 15,750 millones. ▪ Total: USD 30,972 millones. Inversión proyectada del amarradero F: USD 210,4 millones	Adenda 1 Anexo D

²⁷ 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. ²⁷
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.²⁷
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

Tráfico															
Indicador	Unidad medida	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Naves atendidas	Unidades	336	349	379	368	403	408	423	499	513	500	518	426	460	472
Carga total atendida	Toneladas	2 762 228	3 350 385	3 318 609	2 990 239	3 410 003	3 401 959	3 814 894	6 440 210	6 947 425	7 174 906	6 876 214	6 067 588	6 457 967	6 430 321
Carga por tipo de operación:															
Exportación	Toneladas	1 216 392	1 230 554	1 351 197	1 328 010	1 500 089	1 451 766	2 161 771	4 625 983	4 972 485	4 956 747	4 552 135	3 907 575	3 907 575	3 973 290
Importación	Toneladas	874 005	1 537 223	1 364 512	1 118 346	1 224 380	1 361 238	1 376 175	1 471 150	1 672 713	1 809 479	1 868 028	1 747 156	1 921 492	1 805 542
Cabotaje	Toneladas	449 476	460 665	394 864	272 142	250 934	134 985	142 900	141 026	227 604	328 724	194 903	173 262	182 299	256 772
Tránsito y transbordo	Toneladas	222 355	121 943	208 036	271 741	434 600	453 970	134 048	202 028	74 623	79 956	261 148	239 596	467 478	395 317
Carga por tipo de producto:															
Contenedorizada	Toneladas	178 049	176 361	236 569	197 532	165 005	188 972	226 146	206 622	217 907	282 196	239 317	188 863	113 586	65 978
Fraccionada	Toneladas	206 911	211 801	225 161	234 452	419 339	401 081	438 551	393 818	364 277	430 537	613 123	589 552	569 142	591 843
Graneles líquidos	Toneladas	415 225	439 928	394 576	260 146	213 411	155 622	178 613	158 746	176 331	186 032	220 104	211 469	224 640	264 645
Graneles sólidos	Toneladas	1 943 117	2 495 412	2 453 616	2 288 765	2 611 212	2 647 436	2 969 439	5 680 855	6 188 889	6 275 135	5 803 073	5 077 699	5 550 599	5 508 455
Rodante	Toneladas	18 925	26 883	8 687	9 344	1 037	8 848	2 145	170	22	1 007	596	6	0	0
Contenedores	Unidades	14 231	13 834	15 030	12 025	10 508	12 728	13 837	13 162	13 565	15 113	13 151	11 092	7 436	3 466
Contenedores	TEU	19 956	18 934	21 585	16 875	15 402	20 679	19 998	17 611	1 885	21 647	17 438	15 322	11 358	5 310

Fuente: TISUR.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cintha López Vásquez – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
María Alejandra Méndez Vega – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Segundo Mio Cortez – Asistente
Haybi Micaela Guillén Delgado – Practicante
Jhonatan Jose David Ccallo Ccari – Practicante
Renato Castañeda Portocarrero – Practicante