



Fuente: Página Web de ENAPU S.A.



# INFORME DE DESEMPEÑO

## Empresa Nacional de Puertos S.A.

### 2017

Gerencia de Regulación y  
Estudios Económicos





## CONTENIDO

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>4</b>
<b>I. ASPECTOS GENERALES .....</b>	<b>5</b>
I.1. Composición del Administrador .....	5
I.2. Principales características del Administrador .....	5
<b>II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU .....</b>	<b>7</b>
<b>III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU.....</b>	<b>8</b>
III.1. Servicios en función a la nave.....	8
III.2. Servicio a la carga .....	9
<b>IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS.....</b>	<b>17</b>
IV.1. Tarifas.....	17
IV.2. Precios .....	19
IV.3. Cargos de acceso .....	19
<b>V. PAGOS AL ESTADO.....</b>	<b>21</b>
<b>VI. ESTADOS FINANCIEROS .....</b>	<b>22</b>
VI.1. Estado de resultados integrales .....	22
VI.2. Estado de situación financiera.....	23
VI.3. Indicadores financieros .....	24
<b>VII. CONCLUSIONES .....</b>	<b>27</b>
<b>ANEXO .....</b>	<b>29</b>
<b>ANEXO I: RESUMEN ESTADÍSTICO .....</b>	<b>29</b>



## CUADROS

<b>CUADRO N° 1:</b> Tráfico de naves por terminal, 2016 – 2017 .....	9
<b>CUADRO N° 2:</b> Tráfico de carga por terminal, 2016 - 2017 .....	10
<b>CUADRO N° 3:</b> Tráfico de contenedores por terminal, 2016 – 2017.....	11
<b>CUADRO N° 4:</b> Tráfico de carga fraccionada por terminal, 2016 – 2017 .....	12
<b>CUADRO N° 5:</b> Tráfico de carga sólida a granel por terminal, 2016 -2017.....	14
<b>CUADRO N° 6:</b> Tráfico de carga líquida a granel por terminal, 2016 - 2017 .....	15
<b>CUADRO N° 7:</b> Tráfico de carga rodante por terminal, 2016 -2017.....	16
<b>CUADRO N° 8:</b> Niveles de tarifas máximas 2016 - 2017 .....	18
<b>CUADRO N° 9:</b> Precios de servicios no regulados 2017 .....	19
<b>CUADRO N° 10:</b> Contrato de acceso para el servicio de remolcaje y practicaje, 2017.....	20
<b>CUADRO N° 11:</b> Estado de resultados integrales, 2016 - 2017 .....	22
<b>CUADRO N° 12:</b> Estado de situación financiera .....	23

## GRÁFICOS

<b>GRÁFICO N° 1:</b> Tráfico de naves, 2016 - 2017.....	8
<b>GRÁFICO N° 2:</b> Tráfico de contenedores, 2016 -2017.....	10
<b>GRÁFICO N° 3:</b> Tráfico de carga fraccionada, 2016 - 2017.....	12
<b>GRÁFICO N° 4:</b> Tráfico de carga sólida a granel, 2016 -2017 .....	13
<b>GRÁFICO N° 5:</b> Tráfico de carga líquida a granel, 2016 -2017 .....	14
<b>GRÁFICO N° 6:</b> Tráfico de carga rodante, 2016 -2017 .....	16
<b>GRÁFICO N° 7:</b> Aportes por regulación.....	21
<b>GRÁFICO N° 8:</b> Ratios de rentabilidad .....	24
<b>GRÁFICO N° 9:</b> Ratios de liquidez .....	25
<b>GRÁFICO N° 10:</b> Ratios de endeudamiento .....	25

## ILUSTRACIONES

<b>ILUSTRACIÓN N° 1:</b> Terminales portuarios administrados por ENAPU, 2017.....	6
---	---



# INFORME DE DESEMPEÑO 2017

## EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A



### RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Empresa Nacional de Puertos S.A. (en adelante, ENAPU) para el año 2017. El informe presenta la evolución de las principales variables de la empresa como tráfico de carga, tarifas y cargos de acceso, indicadores operativos (accidentes, niveles de servicios), inversiones, entre otros.

La primera sección describe las características y evolución de los puertos administrados por ENAPU, empresa que fue creada en 1970 mediante Decreto Ley N° 17526, haciendo hincapié en los cambios que ha sufrido ésta a partir del proceso de promoción de la inversión privada. Cabe señalar que, al cierre de 2017, ENAPU administra ocho (8) terminales portuarios, los cuales se categorizan en: (i) Puertos de atraque directo (Salaverry, Ilo y Muelle Perú – Arica), (ii) Puertos fluviales (Iquitos, Yurimaguas y Puerto Maldonado) y (iii) Puertos de lanchonaje (Supe y Huacho).

La segunda sección define los servicios que presta ENAPU en los terminales portuarios que administra, los cuales se agrupan en servicios en función a la nave y servicios en función a la carga. En la siguiente sección se analiza la variación anual y características de la cantidad demanda de los servicios portuarios que brinda ENAPU, en particular, se puede observar que en el 2017 el número de naves se redujo a 7,9 mil (-6,5%) y se ha concentrado en el Terminal Portuario Iquitos y Supe. En cuanto al tráfico de carga, ENAPU moviliza más del 70% de toda su carga a través del Terminal Portuario Salaverry y, su principal tipo de carga, es la carga sólida a granel.

La cuarta sección presenta información de tarifas y precios de los servicios que ENAPU brinda en los Terminales Portuarios Salaverry e Ilo. Ello corresponde a que dichos terminales son los únicos terminales portuarios marítimos que administra ENAPU en el 2017. Asimismo, se presenta información sobre los cargos de acceso y las empresas con las que ENAPU ha firmado los contratos de acceso para brindar los servicios de practicaje, remolcaje y para el embarque de minerales. Respecto a los contratos de acceso, se presenta la particularidad que en la mayoría de casos han sido renovados. La quinta sección, muestra el monto pagado por concepto de aporte por regulación que ascendió a S/. 489,0 miles, monto superior en 0,8% al pagado en el 2016.

Finalmente, la sexta sección presenta los estados financieros de ENAPU destacando la continua presentación de utilidades negativas y, por tanto, ratios de rentabilidad negativa. Asimismo, los Activos presentan una reducción del 5,7% respecto al año anterior. En esa misma línea, los Pasivos presentaron una reducción del 36,4%, aunando a la importante participación de financiamiento que tiene ENAPU con capital propio, 92,8% en el 2017.



## I. ASPECTOS GENERALES

### I.1. Composición del Administrador

1. El 1° de enero de 1970, mediante Decreto Ley 17526, se constituyó ENAPU con personería jurídica de derecho público y autonomía administrativa y económica, con la finalidad de administrar, operar y mantener los terminales y muelles del país, así como su construcción en caso sea autorizada. Posteriormente, el 1° de junio de 1981, mediante Decreto Legislativo N° 98, ENAPU se transformó en una empresa estatal de derecho privado.

### I.2. Principales características del administrador

2. En el Perú se encuentran 90 instalaciones portuarias<sup>1</sup>, de las cuales, 57 corresponden al ámbito marítimo, 30 al ámbito fluvial y 3 al ámbito lacustre. Asimismo, por su habilitación portuaria, los puertos pueden ser de uso público o de uso privado. Aquellos que pertenecen al primer grupo, en su mayoría se encuentran bajo la administración de ENAPU, toda vez que algunos terminales de uso públicos, como se señala más adelante, han sido concesionados; mientras que, los terminales privados son operados por empresas mineras, industriales y de hidrocarburos.
3. ENAPU es una empresa pública del sector Transportes y Comunicaciones, cuya principal actividad económica, de conformidad con el Decreto Legislativo N° 098 es la administración, operación, equipamiento y mantenimiento de terminales y muelles del país (marítimos, fluviales o lacustres), así como su construcción en caso de ser autorizada.
4. Al momento de su creación, ENAPU estuvo conformada por 23 terminales portuarios distribuidos en todo el Perú: (i) Cabo Blanco, Talara, Paita, Pacasmayo, Eten, Chicama, Salaverry, Chimbote, Besique, Casma y Huarmey por el norte; (ii) Supe, Huacho, Chancay, Callao y Cerro Azul en el centro; (iii) General San Martín, Matarani e Ilo por el sur; y, (iv) Yurimaguas, Iquitos, Pucallpa y Puerto Maldonado al oriente. A través de los años, algunos terminales portuarios fueron transferidos a municipalidades e instituciones regionales, a raíz de las nuevas exigencias de la modernidad del tráfico naviero.
5. El 18 de noviembre del año 1992, mediante Decreto Ley N° 25882, se incluyó a ENAPU en el proceso de promoción de la inversión privada creado por Decreto Legislativo N° 674 del año 1991, "Ley de Promoción de la Inversión Privada en las Empresas del Estado". De esta manera, en agosto de 1999, se otorgó en concesión el Terminal Portuario de Matarani, el mismo que viene siendo operado por la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR.
6. Posteriormente, entre 2006 y 2011, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) suscribió los Contratos de Concesión de los siguientes Terminales Portuarios: (i) Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao- Zona Sur<sup>2</sup>, (ii) Terminal Portuario de Paita<sup>3</sup>, (iii) Terminal de embarque de Concentrados de Minerales del Puerto del Callao<sup>4</sup>; (iv) Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao<sup>5</sup>, (v) Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma<sup>6</sup>, y (iv) Terminal Portuario Gral. San Martín - Pisco<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> Anuario Estadístico 2013, Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

<sup>2</sup> Suscrito el 24 de julio del 2006 con la empresa DP World Callao S.R.L.

<sup>3</sup> Suscrito el 9 de setiembre del 2009 con la empresa Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.

<sup>4</sup> Suscrito el 28 de enero del 2011 con la empresa Transportadora del Callao S.A.

<sup>5</sup> Suscrito el 11 de mayo del 2011 con la empresa APM Terminals Callao S.A.

<sup>6</sup> Suscrito el 31 de mayo del 2011 con la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A.

<sup>7</sup> Suscrito el 21 de julio de 2014 con la empresa Consorcio Paracas S.A.



7. El 22 de junio del 2011 mediante Decreto Supremo N° 027-2011-MTC, se aprobó la transferencia del Terminal Portuario de Chimbote al Gobierno Regional de Ancash. Por tal motivo, el 31 de julio de 2013, ENAPU realizó la transferencia de dicho Terminal, ejecutando todas las gestiones de transferencia de recursos humanos, patrimoniales y documentarias requeridas, con veeduría del Sistema Nacional de Control que constató las condiciones adecuadas de la transferencia y el cumplimiento de la normativa correspondiente.
8. El 22 de octubre de 2016, mediante Decreto Supremo N° 010-2016-MTC, se aprobó la transferencia del Terminal Portuario de Chicama al Gobierno Regional de La Libertad. En marzo de 2017, ENAPU hizo la entrega de la administración del terminal portuario de Chicama - también conocido como puerto Malabrigo-, al Gobierno Regional de La Libertad.
9. Así, al finalizar el año 2017, ENAPU se encontraba administrando 08 Terminales Portuarios, los cuales se clasifican en: (i) De atraque directo (Salaverry, Ilo y Muelle Perú – Arica), (ii) Fluviales (Iquitos, Yurimaguas y Puerto Maldonado) y (iii) De lanchonaje (Supe y Huacho) (ver Ilustración N° 1).

Ilustración N° 1: Terminales portuarios administrados por ENAPU – 2017



Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Cabe mencionar que, en julio de 2017, PROINVERSION aprobó la declaratoria de interés de la iniciativa privada autofinanciada denominada “Modernización y Desarrollo del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry”, proyecto tiene previsto de ser adjudicado durante el primer semestre de 2018.



## II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU

10. Los servicios portuarios prestados en todos los terminales administrados por ENAPU, se clasifican en dos grupos:

### (i) Servicios en función a la nave

11. Comprende la prestación de los servicios de amarre/desamarre y uso de amarradero. El servicio de amarre consiste en asegurar la nave al muelle mediante la colocación de cabos en las cornamusas del muelle al momento que se realizan operaciones de atraque de naves o cambios de puntos de amarre; y viceversa, en el caso de desamarre. Cabe resaltar que la unidad de control y de cobro es la operación (amarre o desamarre).
12. Dentro del mismo grupo se encuentra el servicio de uso de amarradero, el cual se realiza luego de amarrar la nave y consiste en la utilización o alquiler del amarradero o muelle durante el tiempo que la nave permanece atracada. Debido a ello, el cobro por la prestación de este servicio es por metro de eslora/hora de ocupación del amarradero.

### (ii) Servicios en función a la carga

13. Este grupo de servicios está compuesto por los servicios de uso de muelle, estiba/desestiba, transferencia, almacenaje y manipuleo. El servicio portuario de uso de muelle comprende el uso de la infraestructura de los muelles para las operaciones de embarque y descarga de mercancías. La prestación de este servicio se cobra según el tipo de carga: (i) carga fraccionada, granel y rodante por tonelada métrica; y, (ii) contenedores por unidad, según las dimensiones (20 o 40 pies) y su condición (llenos o vacíos). Adicionalmente, se considera como uso de muelle a la prestación realizada a los pasajeros o servicios por embarque, cuyo cobro es por pasajero embarcado.
14. El servicio de almacenaje comprende el uso de las zonas de almacenamiento para carga general, en contenedores y gráneles, tales como, patios abiertos y almacenes cerrados. La unidad correspondiente para la carga granel, rodante y fraccionada es por peso y para contenedores es por TEU<sup>8</sup>.
15. Finalmente, el servicio de manipuleo cubre el servicio de recepción, arrumaje y/o apilamiento de las mercancías en las áreas de uso alternativo o áreas de almacenamiento del terminal, así como el despacho o entrega para su retiro o embarque. Las movilizaciones adicionales de carga, que se realicen dentro, entre y fuera de las áreas de almacenamiento están sujetas a un precio establecido por ENAPU.

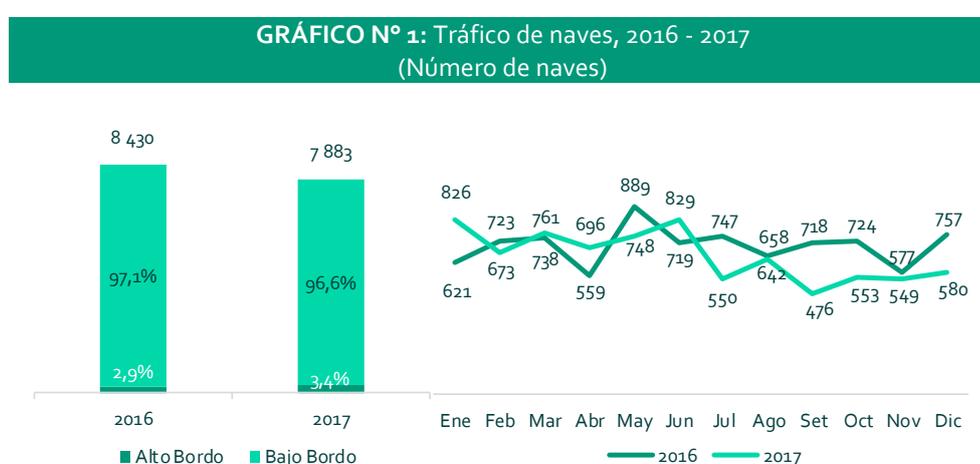
<sup>8</sup> Cabe señalar que, como parte de la prestación de los servicios estándar, existen días libres de almacenamiento según el tipo de carga.



### III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU

#### III.1. Servicios en función a la nave

16. Como se ha señalado, dentro de este grupo se encuentran los servicios de amarre/desamarre y uso de amarradero los cuales son prestados a la nave, en tal sentido, una aproximación para caracterizar la demanda de estos servicios es caracterizar el tráfico de naves.
17. Al respecto, en el 2017, ENAPU atendió 7 883 naves, cantidad inferior en 547 naves que el año anterior, lo que representó una reducción de 6,5%. En esa línea, el tráfico mensual, en el 2017, presentó una ligera tendencia lineal negativa. Se aprecia que el mes con mayor número de naves atendidas fue junio con 829 naves y el mes con menor número de naves atendidas fue setiembre con 476 naves, valor inferior al mínimo tráfico mensual presentado el año anterior (559).



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

18. De otro lado, la demanda por este servicio se caracteriza por tener una mayor participación de naves del tipo de bajo bordo o menores, dada las características de la infraestructura bajo administración de ENAPU. En el año 2017, esta participación se mantuvo casi similar a la presentada al año anterior alcanzando un 96,6%.
19. A nivel de terminal, el número de naves atendidas en el 2017, al igual que se vienen presentando en los últimos años, se concentraron en los Terminales Portuarios de Iquitos y Supe con un 72,2% y 13,0%, respectivamente del total. Como se puede observar en el Cuadro N° 1, dichos terminales presentan variaciones divergentes, siendo Cuadro N° 1 que el tráfico de naves en el Terminal de Iquitos presentó un incremento de 6,9% respecto al 2016; mientras que en el Terminal de Supe el tráfico de naves presentó una importante reducción de 39,9%.
20. Sin perjuicio de lo anterior, se destaca la caída en la demanda de naves atendidas en el Terminal Portuario Yurimaguas, que registró 635 naves en el año 2016 y pasó a 277 naves en el 2017 (-56,5%). En contraste a ello, el Terminal Portuario Huacho presentó un incremento de 49,1% respecto al año anterior.



CUADRO N° 1 : Tráfico de naves por terminal, 2016 – 2017  
(Número de naves)

Puertos	2016		2017	
	N°	%	N°	%
Iquitos	5 329	63,2%	5 696	72,2%
Supe	1 711	20,3%	1 028	13,0%
Yurimaguas	635	7,5%	277	3,5%
Huacho	285	3,4%	425	5,4%
Salaverry	206	2,4%	230	2,9%
MASP Arica	132	1,6%	81	1,0%
Ilo	131	1,6%	135	1,7%
Pto. Maldonado	4	0,0%	12	0,2%
<b>Total</b>	<b>8 433</b>	<b>100,0%</b>	<b>7 884</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

21. El Terminal de Salaverry es aquel terminal que presenta el mayor atraque de naves de alto bordo, atendió el 82,6% del total de este tipo naves que fueron atendidas por ENAPU, dicha participación es mucho mayor a la que se dio en el 2016 (46,9%). Finalmente, la mayoría de naves de alto bordo que se atendieron en este terminal fueron del tipo granelero y representaron el 75,8% del total de naves de alto bordo atendida.

### III.2. Servicio a la carga

22. El servicio a la carga, como se ha mencionado, consiste en el Uso de muelle, Transferencia, Manipuleo y Almacenaje. Los cuales son descritos a continuación:
- Uso de muelle, es la utilización de la infraestructura del recinto portuario para cargar o descarga la carga o pasajeros.
  - Transferencia de carga, comprende el traslado de la carga desde el muelle a las áreas de almacenamiento del terminal o viceversa.
  - Manipuleo de carga, servicio de recepción y despacho en las áreas de almacenamiento del terminal.
  - Almacenamiento de carga, es el servicio de custodia que se presta a la carga que permanece en los lugares de depósito determinadas por la Empresa.

Al respecto, estos servicios son prestados para la carga en contenedores, fraccionada, sólida a granel, líquida a granel y rodante.

23. En la medida que dichos servicios son prestados de manera secuencial por tipo de carga, la demanda de dicho servicio puede ser aproximada mediante el flujo de cada tipo de carga. En ese sentido, a continuación, se muestra el tráfico por tipo de carga.
24. En el 2017, ENAPU presentó un incremento en la carga total movilizada de 22,4% respecto al año anterior, pasó de 2,9 millones de toneladas en el 2016 a 3,5 millones de toneladas en el 2017<sup>9</sup>. Dicho aumento es explicado, principalmente, por el incremento de carga movilizada en el Terminal Portuario de Salaverry, que como se verá más adelante, está referida al aumento

<sup>9</sup> Sobre el particular se considera la carga fraccionada, sólida a granel, líquida a granel, rodante y contenedores, todas ellas medidas en toneladas.



en la movilización de la carga sólida a granel, en particular, a los concentrados de cobre, carbón, clinker y fertilizantes.

25. Asimismo, conforme se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2017 el Terminal Portuario Salaverry continúa siendo el terminal con mayor movilización de carga entre todos los terminales que administra ENAPU, habiendo explicado el 75,3% del total de carga movilizada; mientras que puertos de Iquitos e Ilo representaron solo el 11,0% y 9,0%, respectivamente.

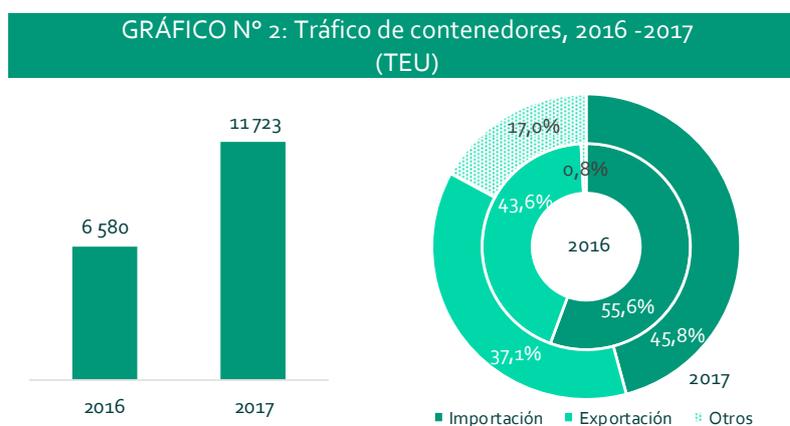
CUADRO N° 2 : Tráfico de carga por terminal, 2016 - 2017 (Miles de toneladas)				
Terminal Portuario	2016		2017	
	N°	%	N°	%
Salaverry	2 132,19	73,8%	2 664,41	75,3%
Iquitos	374,43	13,0%	389,24	11,0%
Ilo	276,19	9,6%	317,82	9,0%
Yurimaguas	74,22	2,6%	124,12	3,5%
MASP Arica	14,72	0,5%	24,85	0,7%
Huacho	10,07	0,3%	8,49	0,2%
Supé	7,54	0,3%	7,31	0,2%
Pto. Maldonado	0,09	0,0%	0,36	0,0%
<b>Total general</b>	<b>2 889,44</b>	<b>100,0%</b>	<b>3 536,597</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

#### a) Carga en contenedores

26. En el 2017, el tráfico de contenedores se incrementó 78,2% en relación al año anterior, al pasar de 6,6 mil TEU a 11,7 mil TEU, lo que representó 5 143 TEU adicionales. Este incremento corresponde, principalmente, a la mayor dinámica en los regímenes de exportación, importación y cabotaje. En efecto, se observa que el tráfico de contenedores producto de la exportación, importación y cabotaje se incrementó 50,7% (1 466 TEU adicionales), 47,7% (1 734 TEU adicionales) y 3 657,1% (1 890 TEU adicionales), respectivamente. Estos procesos, de manera conjunta, representaron en el 2017 el 99,5% del total de carga en contenedores movilizada.



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN

27. A nivel de terminales, al igual que en el 2016, el año 2017 la carga en contenedores que movilizó ENAPU se concentró en dos terminales, Terminal Portuario Ilo y MASP Arica, los cuales



concentraron el 83,5% del tráfico total de contenedores, habiendo registrado un incremento de 49,6% y 50,9% el tráfico de contenedores, respectivamente. Sin embargo, a diferencia del 2016, en el 2017 se presenta una importante participación del Terminal Portuario Salaverry, que alcanzó a representar el 16,5% de los contenedores movilizados por ENAPU. Cabe mencionar que los contenedores movilizados por este terminal fueron exclusivamente bajo el régimen de cabotaje y en su mayoría en el mes de abril, lo cual podría guardar una relación con la carga movilizada a la zona afectada por el fenómeno del niño<sup>10</sup>.

CUADRO N° 3 : Tráfico de contenedores por terminal, 2016 – 2017 (TEU)				
Terminal	2016		2017	
	N°	%	N°	%
Ilo	4 459,0	67,8%	6 672,0	56,9%
MASP Arica	2 062,0	31,3%	3 111,0	26,5%
Salaverry	-	0,0%	1 931,0	16,5%
Yurimaguas	41,0	0,6%	8,0	0,1%
Iquitos	18,0	0,3%	1,0	0,0%
<b>Total</b>	<b>6 580,0</b>	<b>100%</b>	<b>11 723,0</b>	<b>100%</b>

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

28. Finalmente, el único terminal administrado por ENAPU que realizó exportaciones en contenedores fue el Terminal Portuario de Ilo donde el rubro más importante fue el cobre en contenedores de 20 pies<sup>11</sup>.

#### b) Carga fraccionada<sup>12</sup>

29. En el año 2017, el tráfico de carga fraccionada que movilizó ENAPU revirtió su tendencia a la baja registrada en años anteriores, llegando a movilizar 672,7 mil toneladas en el 2017, lo que presentó un aumento de 14,2% respecto al año anterior. Cabe señalar que el tráfico de dicha carga registró caídas de 13,8%, 14,4% y 13,8% en los años 2016, 2015 y 2014, respectivamente<sup>13</sup>.
30. Dicho incremento se explica, principalmente, por el aumento de las operaciones de cabotaje en el Puerto de Yurimaguas, que movilizó 55,6 mil toneladas adicionalmente. Mientras que las importaciones presentaron un aumento del 13,0% en el mismo periodo que equivale a 16,1 mil toneladas movilizadas adicionalmente.
31. De otro lado, ENAPU se sigue caracterizando por presentar una importante participación del régimen de cabotaje, el cual alcanzó el 75,5% y 76,8% del total de tráfico de carga fraccionada en los años 2017 y 2016, respectivamente. Le sigue el régimen de importación con una participación de 20,7% en el 2017.

<sup>10</sup> En efecto, durante los primeros meses del año 2017, la zona norte y centro del país se vieron fuertemente afectada por las inundaciones, fuertes lluvias y huaycos ocasionados por el fenómeno de "El Niño Costero", dejando un gran número de damnificados. Asimismo, se ocasionaron daños a la infraestructura vial, afectando la transitabilidad de las vías, lo que generó la necesidad de enviar la ayuda humanitaria a través del transporte marítimo en algunos casos.

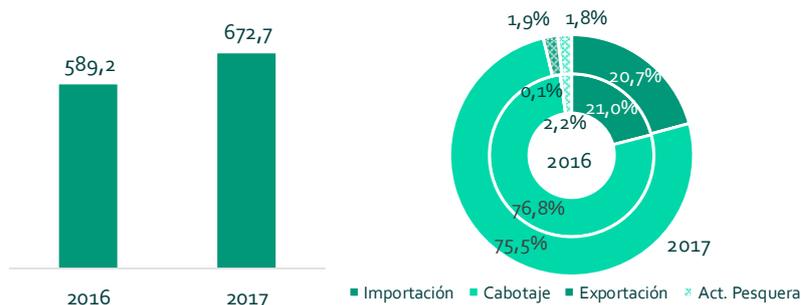
<sup>11</sup> De acuerdo con la Memoria Anual de ENAPU 2017. Visto en: [http://www.enapu.com.pe/web/content/upload/files/Memoria\\_Anual\\_2017.pdf](http://www.enapu.com.pe/web/content/upload/files/Memoria_Anual_2017.pdf)

<sup>12</sup> Cabe mencionar que la información presentada por ENAPU denomina a este tipo de carga como piezas sueltas.

<sup>13</sup> Ver informes de desempeño de los años 2015 y 2016.



**GRÁFICO N° 3: Tráfico de carga fraccionada, 2016 - 2017**  
(Miles de toneladas)



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

32. Con referencia a los terminales administrados por ENAPU, el Terminal Portuario de Iquitos sigue registrando el mayor tráfico de carga fraccionada, habiendo movilizado 388,0 mil toneladas en el 2017, lo que representó el 57,7% del total de carga fraccionada movilizada, participación menor a la presentada en el 2016 (63,2%). Al respecto, el Terminal Portuario de Iquitos es un terminal fluvial y se caracteriza porque su carga se moviliza, principalmente, bajo el régimen de cabotaje, toda vez que los productos que llegan a la ciudad son trasladados vía fluvial y parten del Terminal Portuario Yurimaguas<sup>14</sup>.
33. De igual manera otro terminal importante en el tráfico de carga fraccionada es el Terminal Portuario Yurimaguas, y al igual que el Terminal Portuario de Iquitos, su principal actividad es el embarque de carga bajo el régimen de cabotaje. Así, ambos terminales forman un corredor fluvial para el traslado de este tipo de producto, lo cual explicaría porque para la carga fraccionada el régimen de cabotaje es el más importante.

**CUADRO N° 4 : Tráfico de carga fraccionada por terminal, 2016 – 2017**  
(Miles de toneladas)

Terminal	2016		2017	
	N°	%	N°	%
Iquitos	372,3	63,2%	388,0	57,7%
Yurimaguas	73,5	12,5%	122,3	18,2%
Salaverry	99,1	16,8%	120,7	17,9%
Ilo	27,5	4,7%	27,1	4,0%
Supe	7,5	1,3%	7,3	1,1%
Huacho	7,1	1,2%	5,7	0,8%
MASP Arica	2,0	0,3%	1,3	0,2%
Pto. Maldonado	0,1	0,0%	0,4	0,1%
<b>Total</b>	<b>589,2</b>	<b>100,0%</b>	<b>672,7</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

34. En lo que respecta al Terminal Portuario Salaverry, se caracteriza por movilizar este tipo de carga, principalmente, bajo el régimen de importación. En particular, el incremento que

<sup>14</sup> Cadenas Logísticas 2015, MTC.

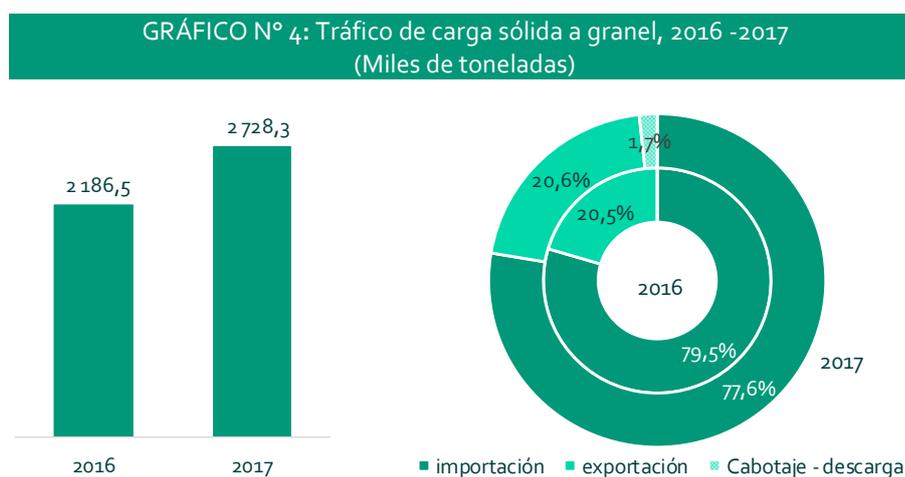


representado en el 2017 por la carga movilizada bajo el régimen de importación es en su mayoría por el incremento ocurrido en este terminal.

35. Finalmente, los terminales Ilo y Salaverry explican los movimientos de carga fraccionada bajo el régimen de exportación. En particular, las exportaciones se dieron en los meses de abril y junio en el caso del Terminal Portuario Salaverry y, principalmente, en los meses de agosto y noviembre para el Terminal Portuario Ilo.

### c) Carga sólida a granel

36. En el año 2017, el tráfico de carga sólida a granel, al igual que la carga fraccionada, revirtió la tendencia hacia la baja registrada en años anteriores<sup>15</sup>, registrando un incremento de 24,8% en relación con el año anterior, al pasar de 2,2 millones de toneladas a 2,7 millones de toneladas. Dicho aumento de la carga sólida a granel se da, principalmente, por una mayor movilización de carga bajo el régimen de importación.
37. Cabe mencionar que el Gráfico N° 4 muestra una reducción en la participación de la carga movilizada bajo el régimen de importación; lo cual está explicado principalmente porque a diferencia del 2016, el año 2017 se movilizó carga mediante el régimen de cabotaje.



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

38. Como se ha venido presentando en los últimos años, durante 2017 ENAPU movilizó carga sólida a granel, principalmente, a través de dos terminales, Terminal Portuario de Salaverry y Terminal Portuario de Ilo. El primero de ellos movilizó 2,5 millones de toneladas, lo que representó una participación del 92,5% del total de carga sólida a granel que movilizó ENAPU y un incremento de 26,9% respecto al año anterior. Este terminal se caracteriza por movilizar para exportación los siguientes tipos de productos: carbón antracita<sup>16</sup>, concentrados de cobre<sup>17</sup> y, en menor medida, azúcar de caña<sup>18</sup>; mientras que para importación se transporta principalmente Clinker y fertilizantes<sup>19</sup>.

<sup>15</sup> En el 2015 tuvo una caída de 39,9%.

<sup>16</sup> Mediante subpartida arancelaria es 2701110000, principalmente, por las empresas Sesuveca del Perú S.A.C., Carbones y minerales del norte S.A.C. y Archean Andean Anthracite S.A.

<sup>17</sup> El principal exportador es la empresa Gold Fields La Cima S.A.

<sup>18</sup> Destacan las empresas Agrolmos S.A. y Agro Industrial Paramonga S.A.

<sup>19</sup> Memoria Anual 2017 de ENAPU S.A.

Ver: [http://www.enapu.com.pe/web/content/upload/files/Memoria\\_Anual\\_2017.pdf](http://www.enapu.com.pe/web/content/upload/files/Memoria_Anual_2017.pdf)



39. En cuanto a la carga movilizada a través del Terminal Portuario de Ilo (7,6% del total), al igual que el Terminal Portuario Salaverry, presentó un incremento en su tráfico de 12,1% respecto al 2016, como resultado de un aumento en las importaciones en este terminal en similar porcentaje.

**CUADRO N° 5 : Tráfico de carga sólida a granel por terminal, 2016 -2017**  
(Miles de toneladas)

Terminal	2016		2017	
	N°	%	N°	%
Salaverry	2 002,3	91,6%	2 521,7	92,4%
Ilo	184,2	8,4%	206,6	7,6%
Iquitos	-	0,0%	0,0	0,0%
<b>Total</b>	<b>2 186,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>2 728,3</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: ENAPU.

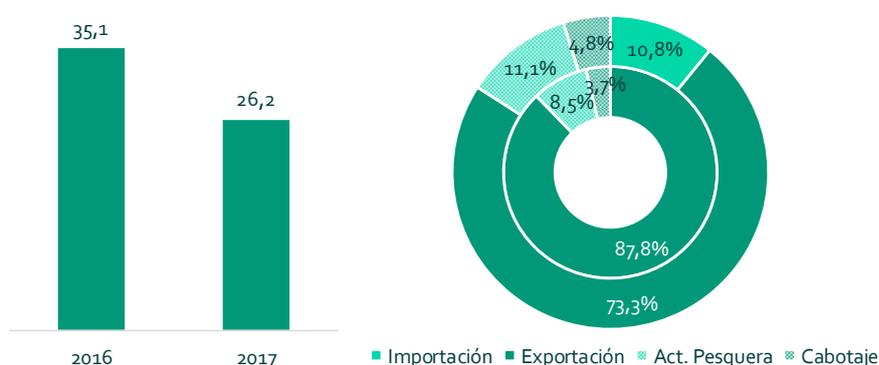
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

40. Finalmente, cabe señalar que desde el 2016 no se han realizado exportaciones de este tipo de carga en el Terminal Portuario Ilo.

#### d) Carga líquida a granel

41. En el año 2017, la carga líquida a granel, a diferencia de las cargas anteriores, presentó una reducción de 25,3% en el volumen movilizado, al pasar de movilizar 35,1 miles de toneladas en el 2016 a movilizar 26,2 miles de toneladas en el 2017.
42. En cuanto a los regímenes que se presentan en este tipo de carga, el Gráfico N° 5 muestra que el régimen de exportación es el que genera mayor tráfico. Efectivamente, en 2016 y 2017 la participación de la carga movilizada bajo dicho régimen fue de 87,8% y 73,3%, respectivamente. En particular, el principal producto de exportación movilizado fue el alcohol etílico sin desnaturalizar<sup>20</sup>, embarcado por las empresas Casagrande S.A.A. y Cartavio S.A.A.<sup>21</sup>

**GRÁFICO N° 5: Tráfico de carga líquida a granel, 2016 -2017**  
(Miles de toneladas)



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

<sup>20</sup> Vía subpartida arancelaria 2207100000.

<sup>21</sup> Ambas pertenecientes al Grupo Gloria.



43. A nivel de terminal, el Puerto de Salaverry sigue registrando el mayor tráfico de carga líquida a granel desde del 2014<sup>22</sup>, habiendo movilizado 22,0 miles de toneladas en 2017, lo que representó el 83,8% del total de carga líquida a granel movilizada por los terminales que administra ENAPU. Al respecto, cabe destacar que la mayor parte de la carga líquida a granel movilizada por dicho terminal corresponde al régimen de exportación (87,1%)<sup>23</sup>.

CUADRO N° 6 : Tráfico de carga líquida a granel por terminal, 2016 - 2017 (Toneladas)				
Terminales Portuarios	2016		2017	
	N°	%	N°	%
Salaverry	30 799,0	87,8%	21 975,0	83,8%
Huacho	2 987,0	8,5%	2 782,0	10,6%
Ilo	1 273,0	3,6%	1 439,0	5,5%
Supe	-	0,0%	14,0	0,1%
Yurimaguas	15,0	0,0%	-	0,0%
<b>Total</b>	<b>35 074,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>26 210,0</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

44. Finalmente, la carga movilizada a través del Terminal Portuario de Huacho se da enteramente de la actividad pesquera; asimismo, el Terminal Portuario de Ilo movilizó este tipo de carga a través del régimen de cabotaje.

#### e) Carga rodante

45. En el año 2017, el tráfico de carga rodante se incrementó en 10,6% respecto al año anterior, llegando a movilizar 3,1 miles de toneladas. Cabe mencionar que, si bien el tráfico anual presenta un incremento respecto al año anterior, el flujo mensual muestra una tendencia decreciente a lo largo de 2017. En efecto, mientras que en enero de 2017 se movilizó 358 toneladas, en diciembre se movilizaron 211 toneladas, lo que representó una caída de 70%.
46. A nivel de régimen, la movilización de carga rodante se sigue caracterizando por presentar una importante participación de cabotaje. En efecto, durante los años 2016 y 2017 la participación de estas operaciones representó el 97,0% y 99,9%, respectivamente<sup>24</sup>. Cabe mencionar que no se registraron operaciones de importación en el 2017, mientras que en el 2016 el volumen de carga solo ascendió a una tonelada.

<sup>22</sup> El 2014 representó el 90,8% y el 2015 alcanzó el 91,5%.

<sup>23</sup> Es importante mencionar que en el 2016 solo se movilizó carga vía el régimen de exportación.

<sup>24</sup> Similares porcentajes se puede observar en los años 2015, 2014 y 2013.



**GRÁFICO N° 6: Tráfico de carga rodante, 2016 -2017**  
(Toneladas)



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

47. Esta importante participación del régimen de cabotaje puede ser explicada porque el mayor flujo de este tipo de carga que moviliza ENAPU se da a través del Terminal Portuario de Iquitos, que es del tipo fluvial al estar conectado con el río Amazonas. Este terminal tiene la característica de transportar la carga entre localidades del ámbito nacional más que del transporte internacional, lo cual también se ve reflejado en el flujo de carga fraccionada que como se describió anteriormente tienen mayor representación el régimen de cabotaje.

**CUADRO N° 7 : Tráfico de carga rodante por terminal, 2016 -2017**  
(Toneladas)

Terminal Portuario	2016		2017	
	N°	%	N°	%
Yurimaguas	665,0	23,6%	1 834,0	58,9%
Iquitos	2 151,0	76,4%	1 280,0	41,1%
<b>Total</b>	<b>2 816,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>3 114,0</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



## V. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS

### V.1. Tarifas

48. En junio de 2004, mediante Resolución N° 021-2004-CD/OSITRAN, el OSITRAN aprobó la nueva estructura y niveles tarifarios máximos para los servicios que ofrecía ENAPU. Sin embargo, mediante Sentencia de Casación del 14 de mayo de 2013, dictada en el marco del Expediente N° 1975-2011, la Corte Suprema del Poder Judicial declaró nula la referida resolución. Dicha nulidad se basa en el hecho de que el OSITRAN emitió el referido acto administrativo sin haber contado con la propuesta tarifaria de la Autoridad Portuaria Nacional (APN). Consecuentemente, se dispuso que el OSITRAN cumpliera con emitir una nueva resolución administrativa aprobando la estructura y niveles tarifarios máximos aplicables a los servicios que ofrece ENAPU.
49. Así, mediante Oficio N° 541-2014-GG-OSITRAN de fecha 30 de diciembre de 2014, el OSITRAN solicitó a la APN que remita su propuesta tarifaria, a fin continuar con el procedimiento tarifario, en cumplimiento con lo dispuesto por la resolución judicial.
50. El 24 de abril de 2015, mediante Oficio 347-2015 APN/GG, la APN Comunicó al OSITRAN que se abstendría de emitir un pronunciamiento en cuanto a la propuesta solicitada mediante el Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN. Sin perjuicio de ello, mediante Oficio N° 238-15-GG-OSITRAN, la Gerencia General del OSITRAN reiteró a la APN el requerimiento para que, tal como se le solicitó mediante el Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN, cumpla con remitir a este Organismo Regulador su propuesta tarifaria de los servicios que brinda ENAPU bajo régimen de regulación en los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo.
51. De esta forma, el 12 de noviembre de 2015, la APN remitió a OSITRAN el informe Técnico Legal N° 094-2015-APN/DIPLA/UAJ que sustenta su propuesta tarifaria para los terminales portuarios de Salaverry e Ilo.
52. De acuerdo al procedimiento establecido en el Reglamento General de Tarifas (RETA) del OSITRAN, el 30 de noviembre de 2015, el Consejo Directivo dispuso la publicación de la propuesta tarifaria del Regulador para los servicios bajo análisis. Dicha publicación se realizó para recibir comentarios y opiniones de los interesados.
53. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2016-CD-OSITRAN del 15 de febrero de 2016, el OSITRAN determinó las tarifas máximas para los servicios que brinda ENAPU en los Terminales Portuarios Salaverry e Ilo, conforme al detalle que se muestra en el Cuadro N° 8.
54. Finalmente, el 8 de marzo de 2016 ENAPU presentó un recurso de Reconsideración para la revisión de las tarifas máximas determinadas, el cual fue declarado infundado; sin embargo, la Empresa presentó una demanda contenciosa administrativa, que se encuentra en proceso a la fecha<sup>25</sup>.

<sup>25</sup> Memoria Anual de ENAPU 2017.



**CUADRO N° 8 : Niveles de tarifas máximas 2016 - 2017**  
(En Soles, sin IGV)

SERVICIO	UNIDAD	TERMINAL PORTUARIO	
		SALAVERRY	ILO
<b>Servicios a la Nave</b>			
Uso de amarradero	Metro de eslora x hora	2,30	2,15
Amarre y Desamarre	Por cada operación		612,99
<b>Servicios a la Carga: Uso de Muelle</b>			
Carga Fraccionada	Por tonelada	19,52	12,26
Carga Rodante	Por tonelada	43,05	76,62
Carga Sólida a Granel	Por tonelada	5,74	6,13
Carga Líquida a Granel	Por tonelada	2,87	3,06
Contenedor lleno de 20 pies	Por Contenedor	172,20	183,90
Contenedor lleno de 40 pies	Por Contenedor	258,30	275,85
Contenedor vacío de 20 pies	Por Contenedor	43,05	45,97
Contenedor vacío de 40 pies	Por Contenedor	71,75	76,62
<b>Servicio al Pasajero</b>			
Embarque o Desembarque de P:	Por pasajero	17,22	18,39

Fuente: Resoluciones del Consejo Directivo 003-2016-CD-ODITRAN.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN

55. Cabe señalar que, existen varias diferencias respecto al tarifario establecido en el 2004. En primer lugar, las tarifas fijadas en el 2016 se encuentran en unidades monetarias de soles, las que se establecieron en el 2004 se encontraban en dólares americanos. Este cambio se justifica en que la información financiera y contable que proporciona ENAPU se encuentra en soles, por lo que convertir las cifras a dólares puede generar grandes distorsiones en los niveles tarifarios debido a la variación del tipo de cambio.
56. Otra de las diferencias respecto al tarifario del 2004 es que en el tarifario establecido en el 2016 no se establece una tarifa máxima para el servicio de amarre y desamarre en el Terminal Portuario Salaverry, toda vez que en el proceso de fijación tarifaria se evidenció la existencia de un contrato de acceso vigente, por lo que, esta situación está regulada por el Reglamento Marco de Acceso (en adelante, REMA) de OSITRAN.
57. Finalmente, cabe notar que en la fijación de tarifas máximas del 2004 se consideraba a los terminales portuarios del Callao, Paita, Salaverry, Chimbote, San Martín e Ilo; mientras que en 2016, solo se estableció tarifas máximas para los Terminales de Salaverry e Ilo, dado que para ese año dichos terminales eran los únicos administrados por ENAPU y los otros fueron concesionados.
58. Finalmente, el 2017 las tarifas no han presentado alguna modificación respecto a las establecidas en el 2016. Sin perjuicio de ello, ENAPU ha aplicado tarifas diferentes a las determinadas por el OSITRAN, toda vez que dicha empresa estima que de la resolución final de esta controversia no surgirán obligaciones en su contra<sup>26</sup>.

<sup>26</sup> Memoria Anual ENAPU 2017.



## V.2. Precios

59. A continuación, se muestra algunos precios de servicios sobre los cuales no existe regulación de tarifas, los mismos que no han sufrido variación con respecto al año 2016.

**CUADRO N° 9: Precio de servicios no regulados 2017**  
(En USD, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	2017
Monitoreo contenedores reefers	Contenedor	10,0
Servicio de llenado o vaciado del contenedor - contenedor de 20 pies	Contenedor	60,0
Servicio de llenado o vaciado del contenedor - contenedor de 40 pies	Contenedor	90,0
Abastecimiento de combustible y retiro de residuos oleosos	Camión	50,0
Suministro de agua naves de bandera nacional o extranjera	Tonelada	3,1
Desgloce de conocimiento de embarque	Por desglose	20,0
Uso de barreras de contención	Por nave/día o fracción	242,0
Barrido de contenedor vacío	Contenedor	7,0
Lavado simple - contenedor de 20 pies	Contenedor	20,0
Lavado simple - contenedor de 40 pies	Contenedor	25,0
Suministro de energía eléctrica	Contenedor / hora	1,5
Ocupación de muelles o área	M2 / día	0,3
Ocupación de área - carga fraccionada	M2 / día	0,3
Ocupación de área - carga rodante - automóvil y camioneta	Por unidad/día	2,5
Ocupación de área - carga rodante - ómnibus y camiones	Por unidad/día	11,0
Ocupación de área - carga rodante - equipo pesadores y otros	Por unidad/día	15,0

Fuente: ENAPU ([http://www.enapu.com.pe/web/tarifario\\_completo.php](http://www.enapu.com.pe/web/tarifario_completo.php))  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN

## V.3. Cargos de acceso

60. El Reglamento de Acceso (REA) de ENAPU establece las reglas y procedimientos aplicables al derecho de acceso a las facilidades esenciales administradas por la Entidad Prestadora y fija los criterios técnicos, económicos y legales, así como los procedimientos a los cuales deberán sujetarse los contratos y/o mandatos de acceso. Dicho reglamento establece la lista de servicios esenciales, los cuales son: practicaje, remolcaje, amarre y desamarre, estiba y desestiba, transferencia o tracción de carga, embarque y descarga de carga, y abastecimiento de combustible; los mismos que se encuentran bajo el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público del OSITRAN (REMA).
61. El servicio de practicaje se brinda con el fin de apoyar al capitán de la nave en maniobras y reglamentaciones náuticas durante la realización de las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloadamiento, desabarloadamiento y maniobras de giro en rada de operaciones. Asimismo, el servicio de remolcaje consiste en halar, empujar, apoyar o asistir a la nave durante las operaciones portuarias.
62. Por otro lado, el embarque de carga es un servicio esencial, que en el caso de concentrado de minerales consiste en transportar el concentrado a través de una faja transportadora hermética móvil, la cual se posiciona al costado de la nave para el embarque del concentrado a las bodegas.



63. En el 2017, cuatro (4) empresas tuvieron contratos de acceso vigentes para la prestación del servicio de remolcaje, a saber, Empresa Marítima del Perú S.A.C., Petrolera Transoceánica S.A., Trabajo Marítimo S.A. e Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C.. Cabe mencionar que dichas empresas ya contaban con un contrato vigente y que en el 2017 fue renovado vía una adenda. Asimismo, las empresas Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C. y Empresa Marítima del Perú S.A.C. tuvieron acceso a prestar el servicio de remolcaje solo en el Terminal Salaverry. Por su parte, las otras dos empresas tuvieron acceso a los terminales de Salaverry e Ilo. En cuanto al cargo de acceso, el Cuadro N° 10 muestra que todas las empresas pagan un mismo monto y que corresponde al mismo del año anterior, USD 112,55 por operación, y que este monto es el mismo tanto en el Terminal Portuario Salaverry y Terminal Portuario Ilo.
64. En cuanto al acceso para la prestación del servicio de practicaje, en el 2017, las tres (3) empresas que tenían contrato vigente hasta el 31 de marzo de 2017 renovaron sus contratos de acceso vía segunda adenda bajo las mismas condiciones del 2015. Cabe mencionar que, de estas empresas solo la empresa Trabajo Marítimo S.A. ha suscrito contrato para el acceso al Terminal Salaverry y Terminal Ilo.

**CUADRO N° 10: Contrato de acceso para el servicio de remolcaje y practicaje, 2017**  
(En USD, sin IGV)

EMPRESA	TERMINAL PORTUARIO	DESDE	HASTA	RENOVACIÓN	UNIDAD	MONTO
<b>Remolcaje</b>						
Petrolera Transoceánica S.A.	Salaverry	08/03/2017	07/03/2018	Primera Adenda	Operación	USD 112,55
	Ilo	08/03/2017	07/03/2018			USD 112,55
Trabajo Marítimo S.A. TRAMARSA	Salaverry	08/03/2017	07/03/2018	Primera Adenda	Operación	USD 112,55
	Ilo	08/03/2017	07/03/2018			USD 112,55
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C.	Salaverry	08/03/2017	07/03/2017	Primera Adenda	Operación	USD 112,55
Empresa Marítima del Perú S.A.C.	Salaverry	21/05/2017	20/05/2018	Primera Adenda	Operación	USD 112,55
<b>Practicaje</b>						
Trabajo Marítimo S.A. TRAMARSA	Salaverry	01/04/2017	31/03/2018	Segunda Adenda	Operación	USD 0,0
	Ilo	01/04/2017	31/03/2018			USD 0,0
Practicos Marítimos S.A.C. - PRAMAR S.A.C.	Salaverry	01/04/2017	31/03/2018	Segunda Adenda	Operación	USD 0,0
Ejecutivos Marítimos S.A.C.	Salaverry	01/04/2017	31/03/2018	Segunda Adenda	Operación	USD 0,0
<b>Faja transportadora para embarque de minerales</b>						
Cosmos Agencia Marítima S.A.C.		01/02/2017	31/01/2019	Contrato	Mensual	S/. 4 173,15

Fuente: ENAPU.

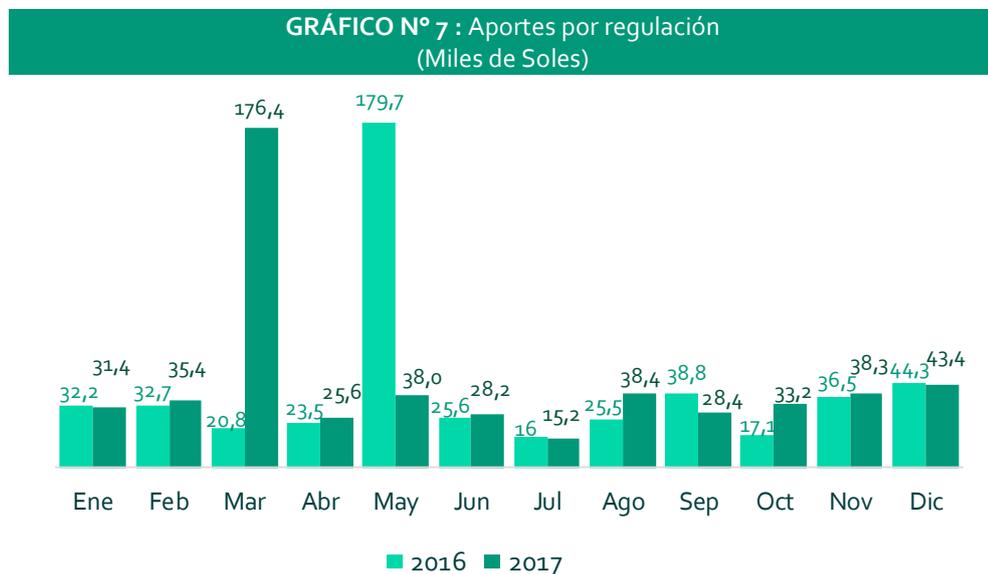
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

65. Finalmente, en el 2017 se firmó un nuevo contrato de acceso entre ENAPU S.A. y la empresa Cosmos Agencia Marítima S.A.C. para que esta última pueda brindar el servicio de embarque de gránulos sólidos a través de faja transportadora hermética móvil en el Terminal Portuario Salaverry. Este contrato se dio por negociación directa y tiene como cargo de acceso el monto de S/. 4 173,15 por mes (sin IGV), el mismo que debe ser actualizado anualmente vía inflación. Cabe señalar que la empresa Cosmos Agencia Marítima S.A.C. también había suscrito similar contrato con ENAPU S.A. para la misma facilidad esencial para el periodo de 1 de enero de 2015 al 31 de enero de 2017



## VII. PAGOS AL ESTADO

66. La ENAPU está obligada a pagar al OSITRAN el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos facturados mensualmente. Dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley 26917.
67. Al respecto, el pago realizado en el año 2017 ascendió a S/. 532,0 mil, monto superior en 8,0% al pagado durante el año anterior. De otro lado, al igual que en años anteriores, se presentó un mes con un monto significativamente mayor al resto de meses, en el 2017 correspondió al mes de marzo y fue de S/. 176,4 mil (33,2% del aporte anual). Ello es explicado por el contrato de Asociación en Participación suscrito con APM Terminals Callao S.A., mediante el cual ENAPU participa del 17,01% de las utilidades antes de impuestos de las operaciones de dicha empresa. Esta transferencia debe efectuarse en un plazo no mayor a la fecha de vencimiento de la obligación de presentar la declaración jurada anual del impuesto a la renta, aproximadamente en abril del periodo del periodo siguiente al de la obtención de las utilidades.



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN



## VIII. ESTADOS FINANCIEROS

### VIII.1. Estado de resultados integrales

68. En el año 2017, ENAPU tuvo ingresos netos por un monto de S/. 35,9 millones, lo cual representó un incremento de 19,6%, respecto al año anterior. Como consecuencia de la incremento del tráfico de naves y carga –vistos en secciones anteriores-, dado que los ingresos provienen principalmente por el servicio a la carga, que aportó un 78,2% del total y el servicio a la nave que tuvo una participación de 21,0%. Cabe señalar que se le considera ingresos netos dado que se deduce las devoluciones y descuentos que en el 2017 fue equivalente a S/. 1 975,1 miles.
69. Los costos del servicio representaron el 103,5% de los ingresos registrados durante el año, esto fue influenciado principalmente por tres elementos: Servicio Dragado Integral, Servicios prestados por terceros, Remuneraciones y Cargas diversas de gestión, que representaron un 27,2%, 26,4%, 14,2% y 11,2%, respectivamente de los costos totales. De lo anterior, se registró una utilidad bruta negativa de S/. 1,2 millones menor en 87,0% respecto al año anterior.
70. En esa misma línea, la utilidad operativa presentó resultados negativos alcanzando los S/. 8,8 millones, aunque se aprecia una mejora en relación con las pérdidas registradas el año anterior que fueron de S/. 36 149 mil. Ello principalmente por dos conceptos, menores gastos de administración y mayores ingresos. El primero de estos, asociado a un menor gasto en las remuneraciones y no aprobación del Programa de Retiro Incentivado<sup>27</sup>. El segundo, principalmente, por el incremento en la cuenta “otros ingresos” y la cuenta Recupero Prov. Procesos Arbitrales, este último tuvo un aumento de S/. 1,9 millones.

CUADRO N° 11: Estado de resultados integrales, 2016 - 2017 (En miles de Soles)		
CONCEPTO	2017	2016
Ingresos netos de act. Ordinarias	35 926,1	30 027,5
Costo de ventas	(37 187,4)	(39 705,3)
<b>Utilidad bruta</b>	<b>(1 261,4)</b>	<b>(9 677,8)</b>
Gastos de administración	(32 313,0)	(46 349,7)
Otros ingresos	25 181,7	23 058,1
Otros gastos	(413,0)	(3 180,0)
<b>Utilidad (Pérdida) de operación</b>	<b>(8 805,7)</b>	<b>(36 149,4)</b>
Ingresos financieros	3 165,3	3 537,0
Gastos financieros	(3 768,2)	(3 989,1)
Diferencias de cambio	(628,3)	(270,5)
<b>Utilidad (Pérdida) neta del ejercicio</b>	<b>(10 036,9)</b>	<b>(36 872,0)</b>
<b>Gasto por impuesto a las ganancias</b>	0,0	0,0
<b>(Pérdida) Ganancia neta del ejercicio</b>	<b>(10 036,9)</b>	<b>(36 872,0)</b>

Fuente: Estados Financieros ENAPU, 2016.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

71. Finalmente, ENAPU presentó Pérdidas neta en el ejercicio 2017 del orden de S/. 10,0 millones, mientras que en el año anterior registró pérdidas de S/. 36,9 millones.

<sup>27</sup> Memoria Anual 2017, pág. 80.



## VIII.2. Estado de situación financiera

72. Con relación a la evolución de las cuentas del Estado de situación financiera, se observa que la ENAPU continua disminuyendo el valor de sus activos pasando de S/. 321,8 millones en el 2016 a S/. 303,4 millones en el 2017<sup>28</sup>. Este resultado se vio influenciado por la reducción tanto del Activo Corriente que alcanzando los S/. 75,9 millones (-0,8 %) como del Activo no Corriente que alcanzó los S/. 218,7 millones (-7,2%).
73. La reducción de los Activos Corrientes, que contó con una participación de 25,0% del Activo Total, se da principalmente a raíz de una disminución de 1,5% de la cuenta Efectivo y equivalente de efectivo y de una reducción de 9,4% de la cuenta Otras cuentas por cobrar, neto. La primera de ellas, como consecuencia de una reducción en las cuentas de ahorros que pasó de S/. 8,2 millones a S/. 7,1 millones (-13,5%) y cuenta a garantías (-42,9%). La segunda, derivada de una reducción de Cuenta por cobrar al personal que presentó una reducción de 41,3%<sup>29</sup>.
74. De otro lado, la disminución del Activo no Corriente, que representa el 75,0% del total de Activos se dio, principalmente, por la reducción de la cuenta Propiedades, planta y equipo, neto producto, que tuvo una reducción de 6,1% en el 2017. Esta reducción en los activos se da, principalmente, a un remolcador que fue subastado en el 2017<sup>30</sup>.

**CUADRO N° 12: Estado de situación financiera**  
(En miles de Soles)

CONCEPTO	Al 31 de diciembre		CONCEPTO	Al 31 de diciembre	
	2017	2016		2017	2016
<b>ACTIVO</b>			<b>PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>		
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>			<b>PASIVO CORRIENTE</b>		
Efectivo y equivalente de efectivo	59 467	60 399	Cuentas por pagar comerciales	2 439	2 768
Cuentas por cobrar comerciales, neto	1 865	1 653	Cuentas por pagar a relacionadas	1	192
Cuentas por cobrar a relacionadas, neto	-	-	Otras cuentas por pagar	3 107	2 232
Otras cuentas por cobrar, neto	8 640	9 533	Provisiones corriente	700	2 694
Otras cuentas por cobrar a relacionadas	-	-	Beneficios a los empleados	5 467	8 569
Inventarios, neto	4 469	4 993	<b>TOTAL PASIVO CORRIENTE</b>	<b>11 714</b>	<b>16 455</b>
Gastos contratados por anticipado	1 506	1			
<b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>75 946</b>	<b>76 579</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>		
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>			Provisiones no corriente	9 885	18 008
Propiedades, planta y equipo, neto	218 718	232 960	Ingresos diferidos	327	353
Activos intangible, neto	-	2	<b>TOTAL PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>10 212</b>	<b>18 362</b>
Inversiones Inmobiliarias	2 711	2 740	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>21 926</b>	<b>34 816</b>
Asociación en participación	4 922	8 362	<b>PATRIMONIO NETO</b>		
Activos mantenidos para la venta	1 121	1 121	Capital	233 409	233 409
<b>TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>227 472</b>	<b>245 185</b>	Capital Adicional	(101 829)	(101 829)
			Reserva legal	15 192	15 192
			Resultados acumulados	134 720	224 328
			Ganancia (Pérdida) Neta período		(84 151)
			<b>TOTAL PATRIMONIO NETO</b>	<b>281 491</b>	<b>286 948</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>303 418</b>	<b>321 764</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>303 418</b>	<b>321 764</b>

Fuente: Estados Financieros ENAPU, 2017.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

75. Por su parte los Pasivos presentaron una reducción del 36,4% respecto al 2016, lo cual es producto, principalmente, por una reducción en las Provisiones no corrientes que corresponden

<sup>28</sup> En el 2016 el activo de ENAPU tuvo una disminución de 10,3%.

<sup>29</sup> Las cuentas por cobrar al personal corresponden principalmente a préstamos excepcionales otorgados al personal hasta que se resuelvan los procesos judiciales relacionados con las bonificaciones solicitadas por los trabajadores. Memoria Anual 2017.

<sup>30</sup> Memoria Anual de ENAPU 2017.



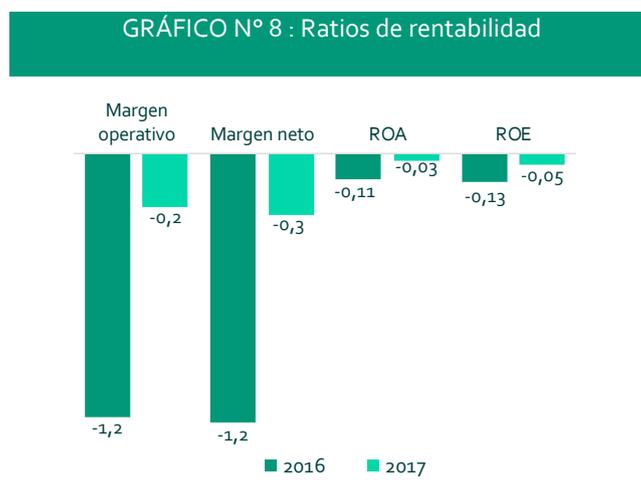
a procesos provisionados que concluyeron a favor de ENAPU<sup>31</sup>. Asimismo, por la reducción en la cuenta Beneficios de los empleados que pasó de S/. 8,6 millones en el 2016 a S/. 5,5 millones en el 2017. Dicha reducción es producto del laudo del proceso arbitral que salió a favor de los trabajadores.

76. Finalmente, el Patrimonio neto presentó una disminución del 31,2% respecto al 2016, resultado, principalmente, de las pérdidas netas registradas en el Estado de Resultado para el año bajo análisis.

### VIII.3. Indicadores financieros

#### a) Ratios de rentabilidad

77. Los ratios de rentabilidad están definidos como aquellas razones que miden las ganancias generadas por diversas variables. En ese sentido, el margen operativo y margen neto mide las ganancias generadas por las ventas, en consecuencia, los indicadores de margen operativo y margen neto muestran para el año 2017 valores negativos producto de las utilidades operativas y netas negativas.



Fuente: Estados Financieros Auditados de ENAPU, 2016.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

78. En esa misma línea, el año 2017 la rentabilidad de los Activos y Accionistas tuvieron valores negativos. Así, el ROA<sup>32</sup> pasa de -0,11 en el 2016 a -0,03 en el 2017. De forma similar, el ROE<sup>33</sup> pasa de -0,13 en el 2016 a -0,05 en el 2017.
79. Sin perjuicio de lo anterior, las rentabilidades presentadas (empresa y accionistas) si bien son negativas son menores a la presentadas en el 2016.

#### b) Ratios de Liquidez

80. Los ratios de liquidez son aquellas razones que indican la cobertura sobre la deuda de corto plazo que tiene la empresa. En ese sentido, todos los ratios de liquidez muestran suficiente

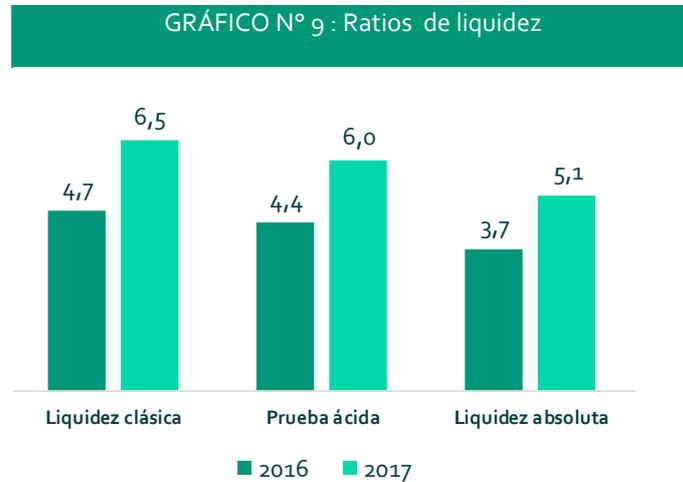
<sup>31</sup> En el año 2017 se ha desembolsado por concepto de sentencias judiciales un importe de S/. 907,6 miles se ha recuperado una provisión de S/. 7,4 millones por los procesos provisionados y que han concluido a favor de ENAPU y se han adicionado provisiones por S/193,6 miles.

<sup>32</sup> *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activos Totales.

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



capacidad de ENAPU para cubrir sus deudas de corto plazo. Sin embargo, dado los valores estos se pueden interpretar como un exceso de capacidad, toda vez que se están bien lejos del valor de 1. En efecto, lo idóneo sería cubrir la deuda de corto plazo con los activos corrientes, en la medida que existe un exceso de liquidez puede ser que no se esté asignando bien los activos.

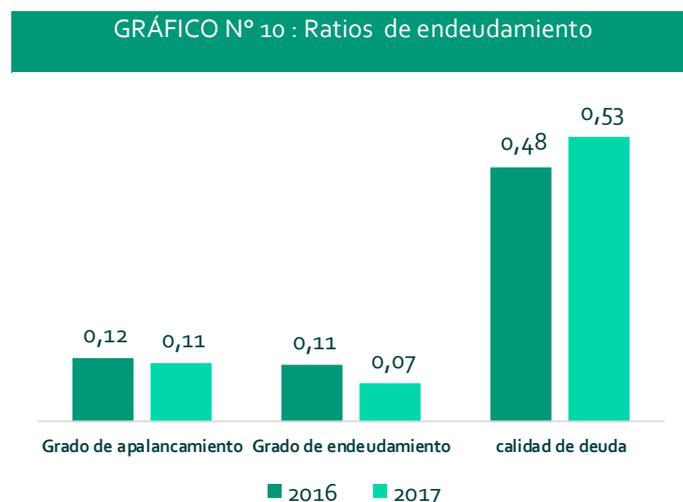


Fuente: Estados Financieros Auditados de ENAPU, 2016.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

81. Al respecto, es importante anotar que el incremento en los ratios es consecuencia, principalmente, por una mayor reducción de la deuda de corto plazo que la reducción de los activos de corto plazo. Cabe recordar que el pasivo corriente tuvo una caída de 28,8%, frente a la reducción de 0,8% de los activos de corto plazo.

### c) Ratios de endeudamiento

82. Los ratios de endeudamiento miden la capacidad de la empresa frente a sus deudas de corto y largo plazo. En ese sentido, el grado de apalancamiento y el grado de endeudamiento nos indican que ENAPU ha caído ligeramente el financiamiento de terceros respecto al capital propio. Sin perjuicio de ello, ENAPU mantiene como importante fuente de financiamiento su propio capital que en el 2017 representó el 90,0% del Activo Total.



Fuente: Estados Financieros Auditados de ENAPU, 2016.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



83. De otro lado, el ratio calidad de deuda muestra un ligero aumento de la importancia de la deuda de corto plazo respecto a la deuda total. Sin perjuicio de ello, al 2017, ENAPU presenta casi similar importancia relativa entre obligaciones de corto y largo plazo, lo cual se refleja en que la deuda de corto plazo representa el 53% del Pasivo Total.



## IX. CONCLUSIONES

De la evaluación del desempeño de la Empresa Nacional de Puertos S.A. para el año 2017, se desprenden las siguientes conclusiones.

- En el 2017, el tráfico de naves tuvo un incremento de 6,5% respecto al año anterior, pasando de atender 8,4 mil naves a 7,9 mil naves. El terminal portuario que ha movilizado más naves en los dos últimos años es el puerto de Iquitos con una participación de 72,2% y 63,2% en el 2017 y 2016, respectivamente. La mayoría de naves que se movilizaron en los terminales administrados por ENAPU tiene la característica de ser de bajo bordo, en particular, el 75,8% de las naves movilizadas son de este tipo de característica.
- El tráfico de carga que movilizó ENAPU se incrementó en 22,4% respecto al año anterior, principalmente, por el incremento en la movilización de carga en el Terminal Portuario Salaverry que movilizó 2,6 millones de toneladas (+25,0%). En menor medida están los terminales de Iquitos e Ilo que movilizaron 389,2 (+11,0%) y 317,8 (+9,0%) miles de toneladas, respectivamente.
- Las principales cargas que son movilizadas corresponde a la carga sólida a granel y fraccionada que representaron el 77,1% y 19,0%, respectivamente. Estas dos tipos de carga también presentaron aumentos de 24,8% y 14,2%, respectivamente. De otro lado, la carga en contenedores se caracteriza por concentrarse en el Terminal Portuario de Ilo y MASP Arica, ambos terminales incrementaron este tipo de carga en 49,6% y 50,9%, respectivamente.
- En el 2017, las tarifas cobradas por ENAPU no se modificaron respecto al 2016, toda vez que no existe un ajuste por inflación, a diferencia de los terminales concesionados en lo que se realiza un ajuste anual. Del mismo modo, los precios de los servicios especiales no ha presentado modificación en el 2017.
- Durante el 2017 existieron cuatro (4) contratos de acceso para la prestación del servicio de remolcaje, todas ellas correspondieron a renovaciones, bajo las mismas condiciones, por un periodo anual. Asimismo, se encontraron vigentes tres (3) contratos para el servicio de practicaje, las cuales correspondieron a renovaciones por un segundo año consecutivo. Finalmente, en febrero de 2017, se firmó un nuevo contrato de servicio de embarque de minerales mediante faja transportadora que tiene vencimiento en el año 2019. Este último contrato cobra S/. 4 173,15 de forma mensual y, ha sido contrato por Cosmos Agencia marítima S.A.C.
- El monto de aporte por regulación en el 2017 ascendió a S/. 489,0 mil, monto superior en 0,8% al pagado durante el año anterior.
- Los ingresos de ENAPU presentaron un incremento de 19,6% respecto al año anterior, principalmente, por un aumento en el tráfico de carga y nave. En contraste con ello, los costos del servicio se redujeron en 6,3% respecto al 2016 lo que generó una utilidad bruta negativa de S/. 1,3 millones. Asimismo, ello derivó en una utilidad operativa y neta negativa de S/. 10,0 millones; sin embargo, esta representó 27,2% de lo presentado en el 2016.
- Al 2017, ENAPU presenta una reducción en sus Activos (-5,7%) producto de una disminución del Activo no Corriente, principalmente, por la reducción de la cuenta Propiedades, planta y equipo, neto que se redujo en 6,1% (se subastó un remolcador). En esa misma línea, el Pasivo presenta una reducción de 36,4% derivado, principalmente, de la reducción de provisiones no corrientes dado a procesos que concluyeron a favor de ENAPU.



- Finalmente, dada las pérdidas netas, ENAPU presentó márgenes operativos, netos, ROE y ROA negativos, similar que en los últimos dos años. Sin perjuicio de ello, ENAPU ha mantenido su capacidad para cubrir sus obligaciones a corto plazo con sus activos más líquidos, aunque se podría señalar que los valores de estos ratios pueden ser demasiado altos; es decir, puede estar administrando un exceso de liquidez. Finalmente, los ratios de deuda muestran que ENAPU mantiene un importante financiamiento con capital propio y que la deuda de corto plazo es mayor a la deuda de largo plazo.

## ANEXO

### ANEXO I: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Puertos de ENAPU																
Periodo:		2003-2017														
<b>a. Tráfico</b>																
Indicador	Unidad medida	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 a/	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Naves atendidas	Unidades	12 150	7 601	7 290	8 766	8 804	10 942	8 933	9 294	10 789	12 616	15 576	14 875	9 486	8 433	7 883
Carga total atendida	Toneladas	17 290 092	17 066 539	18 124 336	19 080 342	20 791 819	24 426 731	21 988 587	1 759 962	4 825 200	4 863 750	4 575 095	4 783 531	3 119 595	2 889 442	3 536 597
<b>Carga por tipo de operación:</b>																
Exportación	Toneladas	6 535 178	6 582 922	7 010 866	6 901 375	7 193 505	9 142 818	8 512 423	539 235	1 710 372	1 293 285	1 161 579	1 290 042	700 731	537 428	671 491
Importación	Toneladas	9 403 190	8 902 918	9 315 169	10 262 212	11 670 561	13 303 942	11 278 978	988 410	2 513 615	2 948 818	2 831 184	2 940 104	1 929 332	1 879 662	2 290 208
Cabotaje	Toneladas	918 724	867 035	825 952	774 104	909 119	1 075 281	1 212 626	117 337	593 406	564 667	576 743	546 059	480 397	456 336	558 965
Otros	Toneladas	433 000	713 664	972 349	1 142 651	1 018 634	904 690	984 560	114 980	7 807	56 981	5 589	7 326	9 135	16 016	15 933
<b>Carga por tipo de producto:</b>																
Indicador	Unidad medida	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 a/	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Contenedorizada	Toneladas	7 740 375	7 244 390	7 587 572	8 486 055	9 750 708	12 119 810	9 979 336	792 773	151 256	55 393	41 380	38 362	32 365	75 865	106 300
Fraccionada	Toneladas	1 916 720	2 015 201	2 066 935	1 867 326	1 972 283	2 738 895	1 799 131	217 212	1 181 520	1 055 732	1 059 133	798 884	683 529	589 171	672 667
Graneles líquidos	Toneladas	1 479 245	1 203 684	1 170 090	1 214 631	1 345 648	1 478 765	1 501 763	165 558	67 246	56 329	84 814	41 451	40 311	35 074	26 210
Graneles sólidos	Toneladas	6 105 263	6 561 123	7 241 809	7 439 137	7 588 536	7 829 080	8 585 980	568 295	3 352 244	3 693 273	3 387 709	3 901 918	2 360 057	2 186 516	2 728 306
Rodante	Toneladas	48 489	42 141	57 930	73 194	134 644	260 181	122 377	16 124	72 935	3 023	2 060	2 916	3 333	2 816	3 114
Contenedores	Unidades	417 124	537 581	647 311	703 355	760 165	903 401	763 109	67 397	11 603	3 873	2 916	3 381	3 611	4 901	8 816
Contenedores	TEU	627 902	809 781	993 844	1 087 278	1 177 955	1 395 696	1 195 188	106 602	14 938	4 823	4 072	4 584	4 787	6 580	11 723
<b>b. Ingresos 1/</b>																
Ingresos	Unidad medida	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 b/	2010	2011 c/	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Total	Miles de soles	272 624	282 284	301 473	318 115	339 896	405 477	356 873	347 640	153 969	38 754	39 812	43 151	30 556	30 027	35 926

Fuente: Empresa Nacional de Puertos S.A., Estados Financieros Auditados

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

1/ Los ingresos correspondientes a los periodos 2010-2013 fueron convertidos a dólares con el tipo de cambio promedio anual publicado por el BCRP.



Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima  
Teléfono: (511) 440 5115  
[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

## GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

Ricardo Quesada Oré  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

---

Sandra Queija De la Sotta  
Jefa de Estudios  
Económicos

Melina Caldas Cabrera  
Jefa de Regulación

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

---

Yessica Ochoa Carbajo - Especialista  
Wilmer Zela Moraya - Especialista  
Victor Chang Rojas - Analista  
Oscar Ubillús Ramirez – Analista  
Andrea Raza Herrera – Practicante  
Paolo Gutierrez Chochoca - Practicante