



INFORME DE DESEMPEÑO 2018

Empresa Nacional de Puertos S.A.

**Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos**



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



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. ASPECTOS GENERALES	5
I.1. Composición del Administrador.....	5
I.2. Principales características del administrador.....	5
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU	7
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU.....	8
III.1. Servicios en función a la nave.....	8
III.2. Servicio a la carga.....	9
IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO.....	17
IV.1. Tarifas.....	17
IV.2. Precios.....	19
IV.3. Cargos de acceso	21
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	23
V.1. Inversiones.....	23
V.2. Pagos al Estado.....	24
VI. ESTADOS FINANCIEROS	25
VI.1. Estado de resultados integrales	25
VI.2. Estado de situación financiera.....	26
VI.3. Indicadores financieros	27
a) Ratios de rentabilidad	27
b) Ratios de Liquidez.....	28
c) Ratios de endeudamiento	28
VII. CONCLUSIONES	29
ANEXO	31
ANEXO I: RESUMEN ESTADÍSTICO.....	31



CUADROS

Cuadro N° 1: Tráfico de naves por terminal, 2017 – 2018	9
Cuadro N° 2: Tráfico de carga por terminal, 2017 – 2018.....	10
Cuadro N° 3: Tráfico de contenedores por terminal, 2017 – 2018	11
Cuadro N° 4: Tráfico de carga fraccionada por terminal, 2017 – 2018.....	13
Cuadro N° 5: Tráfico de carga sólida a granel por terminal, 2017 – 2018.....	14
Cuadro N° 6: Tráfico de carga líquida a granel por terminal, 2017 – 2018.....	16
Cuadro N° 7: Tráfico de carga rodante por terminal, 2017 - 2018.....	17
Cuadro N° 8: Niveles de tarifas máximas 2016 - 2018	19
Cuadro N° 9: Precio de los servicios transferencia y manipuleo, 2018	20
Cuadro N° 10: Precio de otros servicios no regulados, 2018.....	21
Cuadro N° 11: Contrato de acceso para el servicio de remolcaje y practicaje, 2018	22
Cuadro N° 12: Estado de resultados integrales, 2017 - 2018	25
Cuadro N° 13: Estado de situación financiera, 2017 - 2018.....	26

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Tráfico de naves, 2017 – 2018.....	8
Gráfico N° 2: Tráfico de contenedores, 2017 - 2018.....	11
Gráfico N° 3: Tráfico de carga fraccionada, 2017 - 2018.....	12
Gráfico N° 4: Tráfico de carga sólida a granel, 2017 -2018	14
Gráfico N° 5: Tráfico de carga líquida a granel, 2017 - 2018	15
Gráfico N° 6: Tráfico de carga rodante, 2017 -2018	16
Gráfico N° 7: Ejecución de inversiones, 2015 – 2018.....	23
Gráfico N° 8: Aportes por regulación, 2017 - 2018	24
Gráfico N° 9: Ratios de rentabilidad, 2015 - 2018.....	27
Gráfico N° 10: Ratios de liquidez, 2015 - 2018.....	28
Gráfico N° 11: Ratios de endeudamiento, 2015 - 2018.....	29

ILUSTRACIONES

Ilustración N° 1: Terminales portuarios administrados por ENAPU – 2018.....	6
--	---



INFORME DE DESEMPEÑO 2018

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 2018. 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 destacar que en el 2018 se dio en concesión el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, por lo que al final de dicho año, ENAPU pasó de administrar ocho (8) a siete (7) terminales portuarios, los cuales se categorizan en: (i) Puertos de atraque directo (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 2018 el número de naves atendidas se incrementó 9,6%, siendo los terminales portuarios de Iquitos y Supe los que concentran la mayor parte de la demanda, similar a años anteriores. En cuanto al tráfico de carga, se observa una reducción de 13,6% respecto al 2017, principalmente debido a la reducción de 17% en la carga movilizada en el Terminal Portuario Salaverry (que representó el 77,2% de la toda la carga movilizada por ENAPU en 2018), siendo la principal carga movilizada la sólida a granel (que representó el 77,2% de la toda la carga movilizada).

La cuarta sección presenta información de las tarifas y precios de los servicios brindados por ENAPU en los Terminales Portuarios Multipropósito de Salaverry e Ilo¹, debido a que estos fueron los únicos terminales portuarios marítimos que administró ENAPU en el 2018, en particular, el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry hasta octubre de dicho año.

En la misma sección, se presenta información sobre los cargos de acceso y las empresas con las que ENAPU firmó los contratos de acceso para brindar los servicios de practicaje, remolcaje y para el embarque de minerales. Al respecto, cabe mencionar que la mayoría de los contratos de acceso han sido renovados; sin embargo, otros han sido dejados sin efecto producto de la Concesión del Terminal Portuarios Multipropósito de Salaverry. La quinta sección, muestra el monto pagado por concepto de aporte por regulación que ascendió a S/. 489,0 miles, monto inferior en 2,6% al pagado en el 2017.

Finalmente, la sexta sección presenta los estados financieros de ENAPU destacando la continua presentación de utilidades negativas y, por tanto, ratios de rentabilidad negativos. Asimismo, los Activos presentaron una reducción del 29,7% respecto al año anterior, principalmente, por la reducción de activos no corrientes. En particular, por la entrega en Concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry.

¹ Cabe mencionar que, en el caso de los terminales fluviales y de lanchonaje no se siguió un procedimiento de regulación tarifaria toda vez que el Regulador consideró adecuado que mantengan su tarifa anterior al procedimiento de revisión tarifaria del 2004.



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 portuarias², 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 Huarney 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 2018, 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 Sur³, (ii) Terminal Portuario de Paita⁴, (iii) Terminal de embarque de Concentrados de Minerales del Puerto del Callao⁵; (iv) Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao⁶, (v) Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma⁷, (iv) Terminal Portuario Gral. San Martín - Pisco⁸ y, Terminal Portuario Salaverry⁹
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.

² Anuario Estadístico 2013, Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

³ Suscrito el 24 de julio del 2006 con la empresa DP World Callao S.R.L.

⁴ Suscrito el 9 de setiembre del 2009 con la empresa Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.

⁵ Suscrito el 28 de enero del 2011 con la empresa Transportadora del Callao S.A.

⁶ Suscrito el 11 de mayo del 2011 con la empresa APM Terminals Callao S.A.

⁷ Suscrito el 31 de mayo del 2011 con la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A.

⁸ Suscrito el 21 de julio de 2014 con la empresa Consorcio Paracas S.A.

⁹ Suscrito el 1 de octubre de 2018 con la empresa Salaverry Terminal Internacional S.A.



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. 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”. El 31 de mayo de 2018 se adjudicó la Buena Pro al Consorcio Transportadora Salaverry al haber presentado la mejor Propuesta Económica, siendo el factor de competencia el mayor descuento de las tarifas. Así, el 1 de octubre de 2018 se suscribió el Contrato de Concesión entre el Estado Peruano representado por la Autoridad Portuaria Nacional, en su condición de Concedente, y la empresa Salaverry Terminal Internacional S.A., en su calidad de concesionaria.
10. De este modo, al final del 2018, ENAPU se encontraba administrando siete (07) Terminales Portuarios, los cuales se clasifican en: (i) De atraque directo (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 – 2018



Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN



II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU

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

(i) Servicios en función a la nave

12. 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).
13. 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

14. 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.
15. 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 TEU¹⁰.
16. Finalmente, el servicio de manipuleo cubre el servicio de recepción, arrumaje y/o apilamiento de las mercancías en las áreas de uso alterno 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.

¹⁰ Cabe señalar que, como parte de la prestación de los servicios estándar, existen días libres de almacenamiento según el tipo de carga.



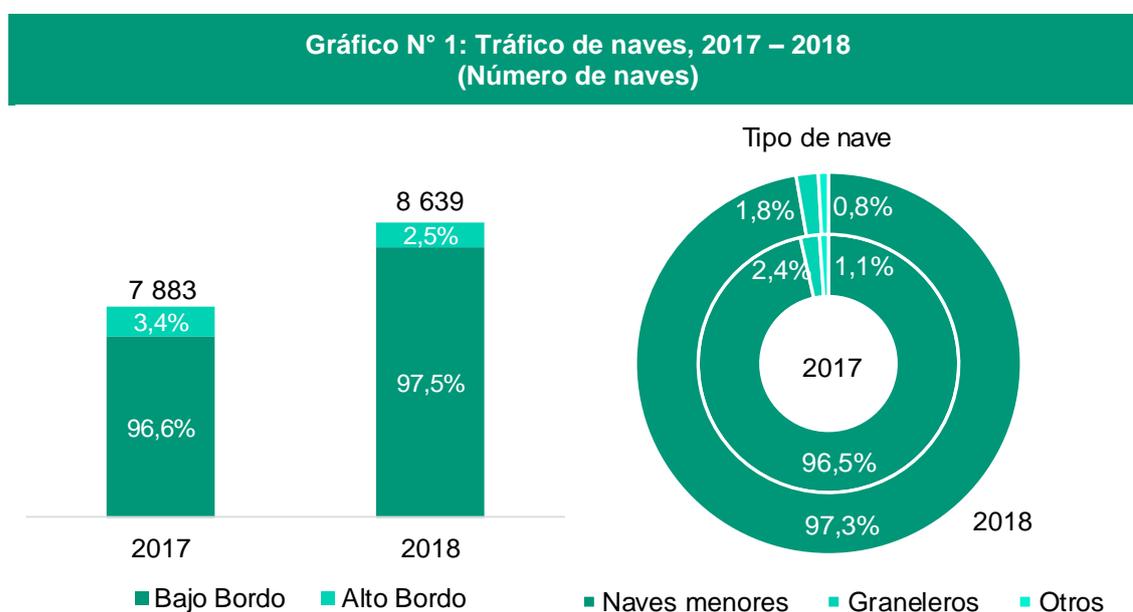
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU

17. A continuación, se presenta información sobre la evolución del tráfico de naves y de carga en los terminales administrados por ENAPU. Cabe precisar que, en el caso del Terminal Portuario de Salaverry, sólo se considera la información hasta octubre de 2018, pues los dos últimos meses de dicho año se inició la explotación de dicho terminal por parte del Concesionario Salaverry Terminal Internacional S.A., dejando de estar bajo la administración de ENAPU.

III.1. Servicios en función a la nave

18. 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. Así, la demanda de dichos servicios se puede caracterizar a partir de la evolución del tráfico de naves. Al respecto, en el 2018, ENAPU atendió un total de 8 639 naves, cantidad superior en 756 naves que el año anterior, lo que representó un aumento de 9,6%.

19. De otro lado, la demanda por este servicio se caracteriza por tener una mayor participación de naves del tipo bajo bordo¹¹ o naves menores dentro de las cuales se incluyen naves conocidas como Chatas o Lonchas. Al respecto, en el 2018, este tipo de naves tuvo una participación casi similar a la presentada el año anterior, alcanzando un 97,5%.



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

20. En cuanto a las naves de alto bordo, los terminales administrados por ENAPU en su mayoría reciben naves graneleras (gráneles limpios y de minerales). Aunque respecto al total de naves recibidas en el 2018 este tipo de naves representó solo el 1,8%.

21. A nivel de terminal, el número de naves atendidas en el 2018, al igual que se vienen presentando en los últimos años, se concentró en los Terminales Portuarios de Iquitos y Supe los cuales atendieron al 58,7% y 21,4% del total, respectivamente. Como se puede observar en el Cuadro N° 1, el tráfico registrado en dichos terminales mostró variaciones divergentes durante 2018, siendo que el número de naves atendidas en el Terminal de Iquitos presentó una reducción de 10,9%; mientras que en el Terminal de Supe el tráfico de naves presentó un importante incremento de 80,1%.

22. Sin perjuicio de ello, el terminal que presentó el mayor incremento de naves en el 2018 fue el Terminal Portuario Yurimaguas con un incremento de 133,4% respecto al 2017. Por su parte, la

¹¹ Las naves de bajo bordo son aquella que se caracterizan ser menores a 500 UAB.



mayor reducción se presentó en el Terminal Portuario Pto. Maldonado con una disminución de 50,0% respecto al año anterior. El segundo terminal con mayor reducción respecto al año anterior es el Terminal Portuario Salaverry (-23,5%), dicha reducción se explica, principalmente, porque los dos últimos meses del 2018 el referido terminal dejó de ser administrada por ENAPU y se inició la explotación por parte del Concesionario Salaverry Terminal Internacional S.A. Sin perjuicio de ello, durante el 2018 ya se presentaba una reducción del número de naves en dicho terminal. Efectivamente, entre enero y octubre de 2018 el promedio mensual de naves fue de 17,6 naves; mientras que durante los mismos meses del 2017 dicho promedio fue de 18,4 naves, es decir, en el 2018, en dicho terminal se recaló una nave menos por mes, en promedio.

Cuadro N° 1: Tráfico de naves por terminal, 2017 – 2018*
(Número de naves)

Terminal Portuario	2017		2018		Variación
	N°	%	N°	%	
Iquitos	5 696,0	72,3%	5 074,0	58,7%	-10,9%
Supe	1 028,0	13,0%	1 851,0	21,4%	80,1%
Huacho	425,0	5,4%	992,0	11,5%	133,4%
Yurimaguyas	277,0	3,5%	309,0	3,6%	11,6%
Salaverry	230,0	2,9%	176,0	2,0%	-23,5%
Ilo	135,0	1,7%	146,0	1,7%	8,1%
MASP Arica	80,0	1,0%	85,0	1,0%	6,3%
Pto. Maldonado	12,0	0,2%	6,0	0,1%	-50,0%
	7 883,0		8 639,0		9,6%

* En el caso del Terminal Portuario de Salaverry, la información del año 2018 corresponde al periodo comprendido entre enero y octubre.

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

23. El Terminal Portuario de Salaverry es el terminal que presenta el mayor atraque de naves de alto bordo, entre naves graneleras, de carga general y de pasajeros. Así, en 2018, dicho terminal atendió el 80,0% del total de este tipo naves que fueron atendidas por ENAPU. Por su parte, el Terminal Portuario de Ilo fue el único que atendió naves de gran tamaño de tipo “container ship” (buques portacontenedores) en el 2018.

III.2. Servicio a la carga

24. 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.

25. 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.



26. En el 2018, ENAPU presentó una reducción de 13,6% en el total de carga movilizada respecto al año anterior, al pasar de 3,5 millones de toneladas en el 2017 a 3,1 millones de toneladas en el 2018¹². Dicha disminución es explicada, principalmente, por que entre noviembre y diciembre de 2018 no se contabiliza la carga movilizada en el Terminal Portuario de Salaverry, pues a partir del mes de noviembre dicho terminal dejó de ser administrado por ENAPU.
27. A pesar de lo señalado en el párrafo anterior y conforme se aprecia en el Cuadro N° 2, durante 2018, el Terminal Portuario Salaverry siguió siendo el terminal con mayor movilización de carga entre todos los terminales que administra ENAPU, explicando el 72,4% del total de carga movilizada; mientras que los puertos de Iquitos e Ilo representaron solo el 11,0% y 10,9%, respectivamente.

Cuadro N° 2: Tráfico de carga por terminal, 2017 – 2018 *					
(Miles de toneladas)					
Terminal Portuario	2017		2018		Variación
	N°	%	N°	%	
Salaverry	2 664 407,0	75,3%	2 211 688,0	72,4%	-17,0%
Iquitos	389 240,0	11,0%	336 571,0	11,0%	-13,5%
Ilo	317 822,0	9,0%	331 523,0	10,9%	4,3%
Yurimaguas	124 120,0	3,5%	123 736,0	4,0%	-0,3%
MASP Arica	24 852,0	0,7%	30 651,0	1,0%	23,3%
Huacho	8 487,0	0,2%	14 371,0	0,5%	69,3%
Supé	7 305,0	0,2%	6 600,0	0,2%	-9,7%
Pto. Maldonado	364,0	0,0%	214,0	0,0%	-41,2%
Total general	3 536 597,0		3 055 354,0		-13,6%

* En el caso del Terminal Portuario de Salaverry, la información del año 2018 corresponde al periodo comprendido entre enero y octubre

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

28. Sin perjuicio de lo anterior, a pesar de su poca importancia relativa en la movilización de carga el Terminal Portuario Huacho presentó el mayor incremento en el 2018, mientras el Terminal Portuario Pto. Maldonado tuvo la mayor reducción en el mismo periodo.

a) Carga en contenedores

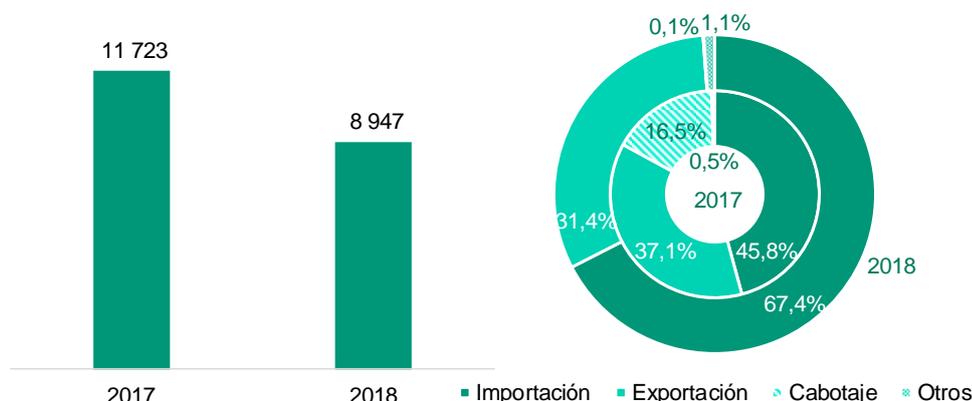
29. En el 2018, el tráfico de contenedores presentó una reducción de 23,7% en relación al año anterior, al pasar de 11,7 mil TEU a 8,9 mil TEU. Esta reducción se da, principalmente, por la disminución en el tráfico de cabotaje y de exportación las cuales se redujeron en 99,7% y 35,5%, respectivamente. La reducción del tráfico de cabotaje se explica porque la necesidad que existió en el 2017, producto del Fenómeno El Niño, no se presentó en el 2018¹³. En efecto, durante 2017 se registró un tráfico de cabotaje de 1 931 TEUs, siendo que cerca del 80% del mismo se produjo en abril de 2017 (mes en el que se sintieron los mayores efectos del Fenómeno El Niño); mientras, en el 2018, el cabotaje se da esporádicamente en los meses de mayo, junio y agosto.
30. Por su parte, las exportaciones registraron una reducción de 35,5%, principalmente, debido a que el Terminal Portuario Salaverry dejó de ser administrada por ENAPU en noviembre de 2018, con lo cual a partir de dicho mes no se contabiliza la carga movilizada por dicho terminal. La disminución de la carga movilizada bajo el régimen de cabotaje y de exportación, así como el aumento de 12,3% experimentado por las importaciones respecto al año anterior, han generado que este último régimen (importación) aumente su importancia relativa en el 2018, al pasar de 45,8% en el 2017 a 67,4% en el 2018.

¹² Sobre el particular se considera la carga fraccionada, sólida a granel, líquida a granel, rodante y contenedores, todas ellas medidas en toneladas.

¹³ Durante 2017, la zona norte y centro del país se vieron fuertemente afectada por las inundaciones, fuertes lluvias y huaycos ocasionados por el fenómeno El Niño, dejando un gran número de damnificados. Esta situación generó la necesidad de movilizar carga a las zonas afectadas, debido a los daños ocasionados a la red vial.



Gráfico N° 2: Tráfico de contenedores, 2017 - 2018 (TEU)



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

31. El análisis por terminal nos muestra que, al igual que en los últimos años, en el 2018 la carga en contenedores que movilizó ENAPU se concentró en dos terminales, Terminal Portuario Ilo y el Muelle al Servicio del Perú en Arica (en adelante, MASP Arica), los cuales, de manera conjunta, concentraron el 99,5% del tráfico total de contenedores en dicho año. Sin embargo, estos terminales presentaron comportamientos divergentes; mientras que el primero tuvo una reducción de 20,6%, el segundo presentó un incremento de 15,9%, ambos respecto al año anterior. Cabe resaltar la importante reducción que tuvo el Terminal Portuario de Salaverry en su participación, que pasó de 16,5% en el 2017 a 0,4% en el 2018, que como se ha explicado en párrafos anteriores se debe a que en 2017 se registró un incremento atípico de los movimientos debido a la ocurrencia del Fenómeno El Niño.

Cuadro N° 3: Tráfico de contenedores por terminal, 2017 – 2018* (TEU)

Terminal Portuario	2017		2018		Variación
	N°	%	N°	%	
Ilo	6 672,0	56,9%	5 295,0	59,2%	-20,6%
MASP Arica	3 111,0	26,5%	3 607,0	40,3%	15,9%
Salaverry	1 931,0	16,5%	40,0	0,4%	-97,9%
Iquitos	1,0	0,0%	5,0	0,1%	400,0%
Yurimaguas	8,0	0,1%	-	0,0%	-100,0%
Total	11 723,0		8 947,0		-23,7%

* En el caso del Terminal Portuario de Salaverry, la información del año 2018 corresponde al periodo comprendido entre enero y octubre

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

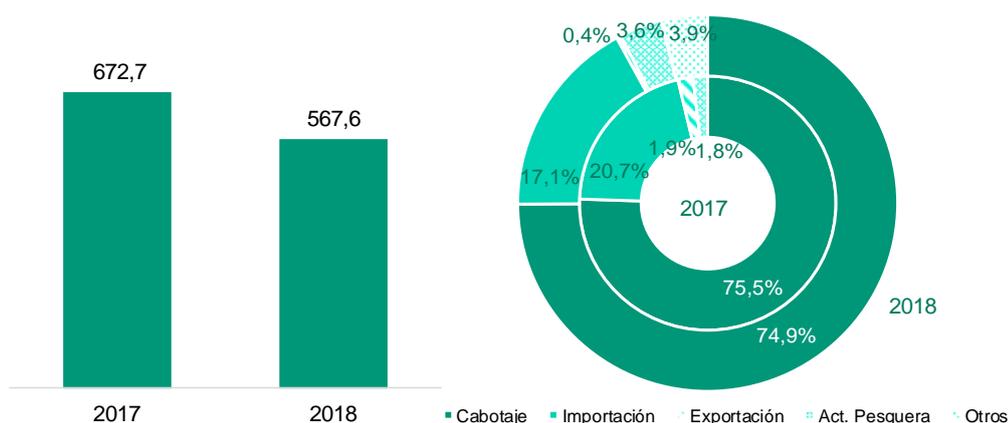
32. Finalmente, el único terminal administrado por ENAPU que realizó exportaciones de carga en contenedores fue el Terminal Portuario de Ilo, similar que el año anterior, donde el rubro más importante fue el cobre en contenedores de 20 pies. Asimismo, el Terminal Portuario de Iquitos fue el único terminal que realizó la operación de cabotaje.



b) Carga fraccionada¹⁴

33. En el año 2018, el tráfico de carga fraccionada que movilizó ENAPU registró una disminución de 15,6% respecto al año anterior, llegando a movilizar 567,6 mil toneladas en el 2018. Cabe señalar que, esta reducción va en línea con la tendencia que venía presentando el tráfico de este tipo de carga en años anteriores como en los años 2016, 2015 y 2014¹⁵ y que solo en el 2017 tuvo un incremento.
34. La señalada reducción se explica, principalmente, por la reducción en los regímenes de cabotaje (cabotaje de descarga) e importación. En efecto, bajo el cabotaje se dejó de movilizar 85,7 miles de toneladas respecto al año anterior, lo que representa el 12,7% del total de carga movilizada en el 2017. Por su parte, las importaciones movilizaron 42,3 miles de toneladas menos que el año 2017, lo que representa el 6,3% del total de carga fraccionada movilizada en el 2017. Cabe destacar el volumen movilizado dentro del régimen de tránsito que se presentó en el 2018 alcanzando los 22,1 miles de toneladas. Al respecto, el último movimiento importante que se había dado bajo este régimen y en este tipo de carga fue en marzo de 2015, fecha en la que se movilizó 4,2 miles de toneladas.
35. De otro lado, ENAPU se sigue caracterizando por presentar una importante participación del régimen de cabotaje, el cual alcanzó el 74,9% y 75,5% del total de carga fraccionada en los años 2018 y 2017, respectivamente. Le sigue el régimen de importación con una participación de 17,1% en el 2018.

Gráfico N° 3: Tráfico de carga fraccionada, 2017 - 2018
(Miles de toneladas)



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

36. Con referencia a los terminales administrados por ENAPU, el Terminal Portuario de Iquitos sigue registrando el mayor tráfico de carga fraccionada, habiendo movilizado 335,5 mil toneladas en el 2018, lo que representó el 59,1% del total de carga fraccionada movilizada, participación mayor a la presentada en el 2017 (57,7%) ello a pesar de haber presentado una disminución en el volumen movilizado que cayó en 13,5%. 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 Yurimaguas¹⁶.

¹⁴ Cabe mencionar que la información presentada por ENAPU denomina a este tipo de carga como piezas sueltas.

¹⁵ Con reducciones de 13,8%, 14,4% y 13,8%, respectivamente. Ver informes de desempeño de los años 2015 y 2016.

¹⁶ Cadenas Logísticas 2015, MTC.



Cuadro N° 4: Tráfico de carga fraccionada por terminal, 2017 – 2018 *
(Miles de toneladas)

Terminal Portuario	2017		2018		Variación
	N°	%	N°	%	
Iquitos	388,0	57,7%	335,5	59,1%	-13,5%
Yurimaguas	122,3	18,2%	123,0	21,7%	0,6%
Salaverry	120,7	17,9%	62,8	11,1%	-48,0%
Ilo	27,1	4,0%	26,6	4,7%	-1,7%
Huacho	5,7	0,8%	11,6	2,1%	104,0%
Supé	7,3	1,1%	6,6	1,2%	-9,5%
MASP Arica	1,3	0,2%	1,3	0,2%	-5,7%
Pto. Maldonado	0,4	0,1%	0,2	0,0%	-41,2%
Total general	672,7		567,6		-15,6%

* En el caso del Terminal Portuario de Salaverry, la información del año 2018 corresponde al periodo comprendido entre enero y octubre

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

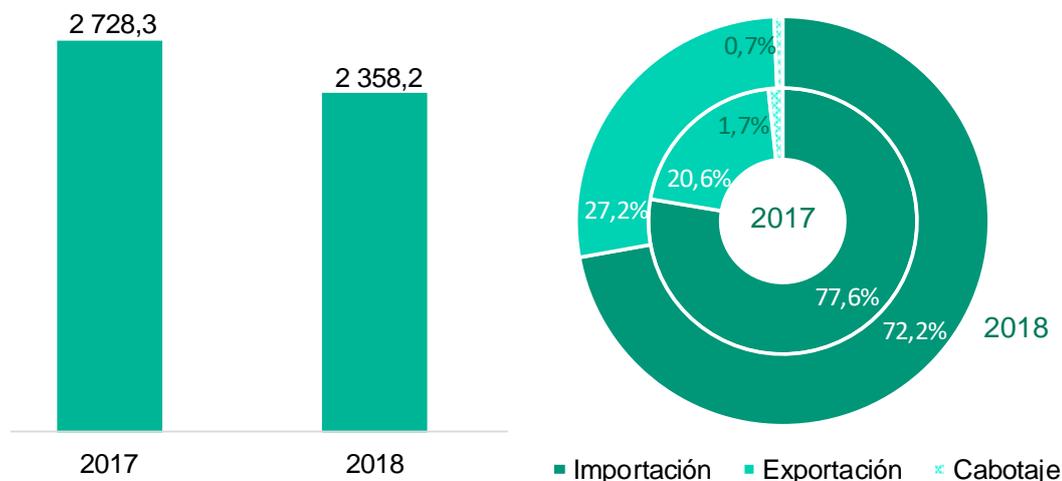
37. De igual manera otro terminal importante en el tráfico de carga fraccionada es el Terminal Portuario Yurimaguas cuya participación alcanzó el 21,7% en el 2018. Al igual que el Terminal Portuario de Iquitos, su principal actividad es el embarque de carga bajo el régimen de cabotaje. Así, ambos terminales 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.
38. En lo que respecta al Terminal Portuario Salaverry, tercero en importancia relativa y que se caracteriza por movilizar carga fraccionada bajo el régimen de importación, presentó una importante reducción de 48,0% en el 2018. Ello va en línea con el hecho que dejó de ser administrado por ENAPU en los dos últimos meses del 2018 y porque la importadora Inversiones en Cemento S.A. que en el 2017 movilizó una importante cantidad del producto Clinker disminuyó la importación de dicho producto en el 2018.
39. Finalmente, el Terminal Portuario Ilo explica los movimientos de carga fraccionada bajo el régimen de exportación. En particular, las exportaciones se dieron principalmente en el mes de julio de 2018 que representó el 93,9%.

c) Carga sólida a granel

40. En el año 2018, el tráfico de carga sólida a granel, al igual que los tipos de carga anteriores, presentó una disminución en el volumen de carga movilizada, registrando una reducción de 13,6% en relación con el año anterior, al pasar de 2,7 millones de toneladas a 2,4 millones de toneladas. Dicha reducción de la carga sólida a granel se da, principalmente, por una menor movilización de carga bajo el régimen de importación. En efecto, este régimen -a pesar de seguir siendo el de mayor importancia relativa- movilizó 416,9 miles de toneladas menos, lo que significó pasar de tener una participación de 77,6% en el 2017 a 72,2% en el 2018 (Ver Gráfico N° 4).
41. En contraste con el régimen de importación el Gráfico N° 4 también nos muestra un incremento en la participación del régimen de exportación al pasar de 20,6% en el 2017 a 27,2% en el 2018, el cual va en línea con el incremento en el volumen movilizado en este régimen que registró 77,6 miles de toneladas adicionales respecto al 2017.



Gráfico N° 4: Tráfico de carga sólida a granel, 2017 -2018
(Miles de toneladas)



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

42. Como se ha venido presentando en los últimos años, durante 2018, 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 2,1 millones de toneladas, lo que representó una participación del 90,0% del total de carga sólida a granel que movilizó ENAPU y una reducción de 15,8% respecto al año anterior. Asimismo, este terminal se caracteriza por movilizar para exportación los siguientes tipos de productos: (i) carbón antracita¹⁷ que tiene como destino principal el Brasil; (ii) concentrados de cobre¹⁸, que tienen como destinos principales Alemania y Japón; y, (iii) azúcar de caña¹⁹ que tiene como principal destino EEUU; mientras que para importación se transporta principalmente maíz amarillo duro²⁰, tortas de soja²¹, fertilizantes y trigo²².

Cuadro N° 5: Tráfico de carga sólida a granel por terminal, 2017 – 2018*
(Miles de toneladas)

Terminal Portuario	2017		2018		Variación
	N°	%	N°	%	
Salaverry	2 521,7	92,2%	2 122,7	90,0%	-15,8%
Ilo	206,6	7,6%	235,5	10,0%	14,0%
Iquitos	7,0	0,3%	-	0,0%	-100,0%
Total	2 735,3		2 358,2		-13,8%

* En el caso del Terminal Portuario de Salaverry, la información del año 2018 corresponde al período comprendido entre enero y octubre

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

43. En cuanto a la carga movilizada a través del Terminal Portuario de Ilo (10,0% del total), a diferencia del Terminal Portuario Salaverry, presentó un incremento en su tráfico de 14,0% respecto al 2017, como resultado de un aumento en las importaciones en este terminal en similar

¹⁷ Mediante partida arancelaria 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.

¹⁸ El principal exportador es la empresa Gold Fields La Cima S.A.

¹⁹ Destacan las empresas Laredo S.A.A, Cartavio S.A.A y Casa Grande S.A.A.

²⁰ Bajo la partida arancelaria 1005901100, donde las principales empresas importadoras son ADM Andina Perú SRL, Chimú Agropecuaria S.A. y Cargill Américas Perú S.R.L.

²¹ A través de la partida arancelaria 2304000000 donde las principales importadores son ADM Andina Perú SRL, Vitapro S.A., R. Tranding S.A., Chimú Agropecuario S.A. y Cargill Américas Perú S.R.L.

²² A través de la partida arancelaria 1001991000 donde las principales importadoras son Vitapro S.A. y Cogorno S.A.



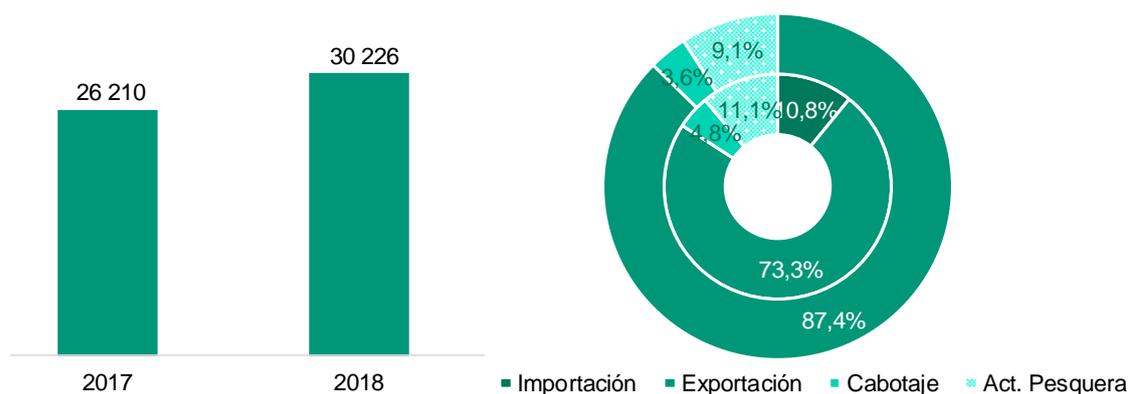
porcentaje. Los principales productos que se movilizan en este terminal es el nitrato de amonio para uso agrícola²³ y trigo²⁴ donde las principales importadoras son Exsa S.A. y Corporación ADC S.A.C., respectivamente.

44. Finalmente, cabe señalar que en el 2018 no se han realizado ninguna movilización de este tipo de carga en el Terminal Portuario Iquitos.

d) Carga líquida a granel

45. En el año 2018, la carga líquida a granel, a diferencia de otros tipos de carga, presentó un incremento de 15,3% en el volumen movilizado, al pasar de movilizar 26,2 miles de toneladas en el 2017 a movilizar 30,2 miles de toneladas en el 2018.
46. En cuanto a los regímenes que se presentan en este tipo de carga, el muestra que el régimen de exportación es el que genera mayor tráfico. Efectivamente, en 2017 y 2018 la participación de la carga movilizada bajo dicho régimen fue de 73,3% y 87,4%, respectivamente. En particular, el principal producto de exportación movilizado fue el alcohol etílico sin desnaturalizar²⁵, embarcado por las empresas Cartavio S.A.A., Casa Grande S.A.A. y Agrojibito S.A.²⁶
47. En contraste con las exportaciones, las importaciones de este tipo de carga no presentaron movimiento alguno durante el 2018.

Gráfico N° 5: Tráfico de carga líquida a granel, 2017 - 2018
(Miles de toneladas)



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

48. En cuanto a los terminales, el Terminal Portuario de Salaverry sigue registrando el mayor tráfico de carga líquida a granel desde del 2014²⁷, habiendo movilizado 26,2 miles de toneladas en 2018, lo que representó el 86,6% del total de carga líquida a granel movilizada por los terminales que administra ENAPU. Al respecto, cabe destacar que la totalidad de la carga líquida a granel movilizada por dicho terminal corresponde al régimen de exportación²⁸, cuyo principal destino es Holanda.

²³ A través de la partida arancelaria 3102300010.

²⁴ A través de la partida arancelaria 1001991000.

²⁵ Vía partida arancelaria 2207100000.

²⁶ Todas pertenecientes al Grupo Gloria.

²⁷ El 2014 representó el 90,8%, el 2015 alcanzó el 91,5% y el 2016 tuvo una participación 97,0%.

²⁸ Similar al 2016.

**Cuadro N° 6: Tráfico de carga líquida a granel por terminal, 2017 – 2018*****(Toneladas)**

Terminal Portuario	2017		2018		Variación
	N°	%	N°	%	
Salaverry	21 975,0	83,8%	26 162,0	86,6%	19,1%
Huacho	2 782,0	10,6%	2 732,0	9,0%	-1,8%
Ilo	1 439,0	5,5%	1 332,0	4,4%	-7,4%
Supe	14,0	0,1%	-	0,0%	-100,0%
Total	26 210,0		30 226,0		15,3%

* En el caso del Terminal Portuario de Salaverry, la información del año 2018 corresponde al periodo comprendido entre enero y octubre

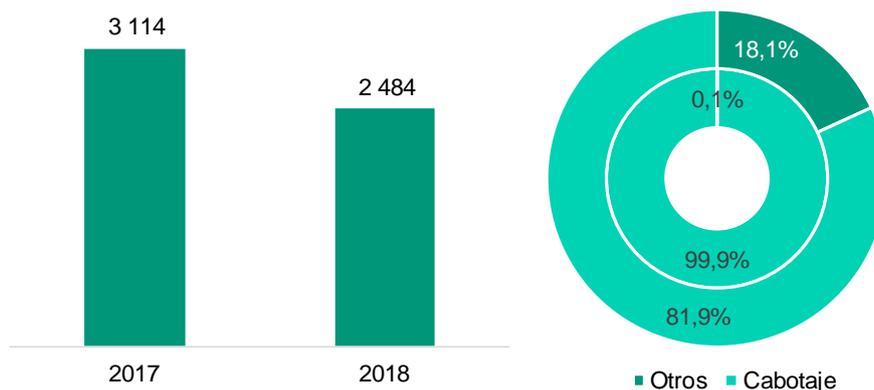
Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

49. Finalmente, la carga movilizada a través del Terminal Portuario de Huacho se encuentra conformada en su totalidad por productos de la actividad pesquera, similar a los años anteriores²⁹; mientras que el Terminal Portuario de Ilo movilizó este tipo de carga, principalmente, a través del régimen de cabotaje.

e) Carga rodante

50. En el año 2018, el tráfico de carga rodante se redujo en 20,2% respecto al año anterior, llegando a movilizar 630 toneladas menos respecto al 2017. Ello se explica principalmente por una reducción de 34,6% en la carga movilizada bajo el régimen de cabotaje,
51. Sin perjuicio de ello, el tráfico de carga rodante movilizado por ENAPU se sigue caracterizando por presentar una importante participación de cabotaje. Así, durante los años 2017 y 2018 la participación de estas operaciones representó el 99,9% y 81,9%, respectivamente³⁰. Cabe mencionar que, a diferencia de lo ocurrido en 2017, durante 2018 se registraron importaciones de carga rodante por un volumen de 450 toneladas. Por su parte, el régimen de exportación no registro alguna movilización.

Gráfico N° 6: Tráfico de carga rodante, 2017 -2018**(Toneladas)**

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

Nota: Otros significa régimen de importación y exportación.

52. La 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 y el Terminal Portuario Yurimaguas, que son del tipo fluvial al estar conectados con el río Amazonas. Estos terminales tienen la característica de transportar la carga entre localidades del ámbito

²⁹ Revisar Informe desempeño ENAPU 2017.

³⁰ Similares porcentajes se puede observar en los años 2016, 2015, 2014 y 2013.



nacional más que del transporte internacional. En el 2018, ambos terminales representaron el 70,7% de la carga movilizada por ENAPU.

Cuadro N° 7: Tráfico de carga rodante por terminal, 2017 - 2018

Terminales Portuarios	2017		2018		Variación
	N°	%	N°	%	
Iquitos	1 280,0	41,1%	988,0	39,8%	-22,8%
Yurimaguas	1 834,0	58,9%	769,0	31,0%	-58,1%
Ilo	-	0,0%	727,0	29,3%	-
Total	3 114,0		2 484,0		-20,2%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

53. Finalmente, cabe destacar la movilización de este tipo de carga por el terminal portuario de Ilo cuyo último movimiento ocurrió en el 2015. El principal régimen por el cual se movilizó este tipo de carga fue el de importación (59,4%) y resto de cabotaje (40,6%).

IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Tarifas

54. ENAPU es una Entidad Prestadora sometida al ámbito de competencia del OSITRAN, de conformidad con la Ley N° 26917 - Ley de creación del OSITRAN, según la cual este organismo regulador es competente, entre otras cosas, para fijar las tarifas de los servicios prestados por las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público. En el mismo sentido, la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) señala expresamente que corresponde al OSITRAN regular el sistema tarifario de los mercados en los que no hay libre competencia, derivados de la explotación de la infraestructura portuaria de uso público.
55. En junio de 2004, mediante Resolución N° 031-2004-CD/OSITRAN, el OSITRAN aprobó la nueva estructura y niveles tarifarios máximos para los servicios que ofrecía ENAPU. Esta resolución aprueba la estructura tarifaria para los terminales portuarios Callao, Paita, Salaverry, Chimbote, San Martín e Ilo. Adicionalmente, el informe que sustenta la referida resolución recomienda que para el caso de los terminales portuarios que cumplen un rol subsidiario (terminales fluviales y lanchonaje) se deben mantener las tarifas que regían en dicho año, pero implementando incentivos para inducir una mayor eficiencia en la gestión portuaria, por lo que para estos terminales no se fija una estructura tarifaria.
56. 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.
57. 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.
58. 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.

59. De esta forma, el 12 de noviembre de 2015, la APN remitió al OSITRAN el informe Técnico Legal N° 094-2015-APN/DIPLA/UAJ que sustenta su propuesta tarifaria para los terminales portuarios de Salaverry e Ilo.
60. 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.
61. 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. Ello porque, en el 2016, de los terminales a los que se había fijado una estructura tarifaria mediante Resolución N° 031-2004-CD/OSITRAN, ENAPU solo administraba a los referidos terminales³¹. Adicionalmente, se mantuvo las razones por las que no se fija tarifa a los terminales portuarios fluviales y lanchonajes.
62. 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 mediante Resolución 019-2016-CD-OSITRAN del 19 de abril de 2016; sin embargo, ENAPU presentó una demanda contenciosa administrativa, que fue admitida mediante Resolución N° Uno del 22 de agosto de 2016 por el Undécimo Juzgado Especializado en lo Contencioso-Administrativo de Lima³².
63. El 30 de mayo de 2018 mediante Resolución N° Ocho, el Undécimo Juzgado Especializado en lo Contencioso-Administrativo de Lima resolvió declarar infundado la demanda de nulidad presentada por ENAPU contra la resolución 019-2016-CD-OSITRAN.
64. El 5 de setiembre de 2018, mediante Resolución N° Nueve, el Undécimo Juzgado Especializado en lo Contencioso-Administrativo de Lima concede con efecto suspensivo la apelación interpuesta por ENAPU contra la sentencia contenida en la resolución número ocho del 30 de mayo del 2018. Por tanto, al final del 2018 el procedimiento se encuentra en la Primera Sala Especializada en lo Contencioso-Administrativo de Lima.
65. De lo anterior, el Cuadro N° 8 muestra las tarifas máximas resultado del procedimiento de revisión de tarifas máximas que ha sido detallado en párrafos anteriores.

³¹ Cabe recordar que para el 2016 los terminales portuarios Callao, Paíta, General San Martín se encontraban concesionados. Adicionalmente, el terminal portuario de Chimbote fue transferido al Gobierno Regional.

³² Expediente N° 11322-2016-0-1801-JR-CA-11.



Cuadro N° 8: Niveles de tarifas máximas 2016 - 2018

(En Soles, sin IGV)

Servicio	Unidad	Terminal Portuario	
		Salaverry	Ilo
Servicios a la Nave			
Uso de amarradero	Metro de eslora x hora	2,30	2,15
Amarre y desamarre	Por cada operación		612,99
Servicios a la Carga: Uso de muelle			
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
Servicio al Pasajero			
Embarque o Desembarque de Pasajero	Por Pasajero	17,22	18,39

Fuente: Resoluciones del Consejo Directivo 003-2016-CD-ODITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN

Nota: Cabe mencionar que en el caso del Terminal Portuario de Salaverry corresponde solo hasta octubre de 2018, mes en el que inició operaciones el concesionario Terminal Portuario de Salaverry.

66. Cabe señalar que, existen varias diferencias respecto al tarifario establecido en el 2004. En primer lugar, las tarifas fijadas en 2016 se encuentran en unidades monetarias de soles; mientras que, 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.
67. Otra de las diferencias respecto al tarifario del 2004 es que, en el tarifario de 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) del OSITRAN.
68. En el 2018 las tarifas no han presentado alguna modificación respecto a las establecidas en el 2016. Sin perjuicio de ello, ENAPU viene aplicando 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 contra³⁴.
69. Como último punto, a finales de 2018, luego de que ENAPU dejó de administrar el Terminal Portuario de Salaverry, la estructura y nivel tarifario solo es aplicable al Terminal Portuario de Ilo.

IV.2. Precios

70. Al igual que en otros terminales portuarios concesionados, ENAPU brinda servicios cuyos precios están determinados por el mercado. Sobre el particular, mediante Acuerdo N° 049/11/2018/D se aprobaron las modificaciones del Tarifario de ENAPU³⁴ los mismos que se encuentran vigentes a partir del 31 de octubre de 2018.

³⁴ Ver: http://www.enapu.com.pe/web/tarifario_completo.php
Visto el 10 de mayo de 2019.



71. El Cuadro N° 9 muestra dos servicios que son importantes dentro de la cadena logística portuaria, estos son, el servicio portuario de transferencia³⁵ y el de manipuleo³⁶. Asimismo, el referido cuadro muestra que, en general, existe una importante diferencia en el precio del servicio que se brinda en el terminal portuario marítimo (Terminal Portuario de Ilo) y el resto de terminales portuarios (fluviales y lanchonajes). Por ejemplo, el servicio de transferencia para carga fraccionada bajo el régimen de cabotaje tiene un precio de USD 0,65 por tonelada en el Terminal Portuario de Ilo, mientras que en los demás terminales (fluviales y lanchonajes) tiene un precio de USD 0,04 por tonelada, lo cual representa una diferencia de al menos 15 veces más.

Cuadro N° 9: Precio de los servicios transferencia y manipuleo, 2018
(En USD, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	2018		Servicio	Unidad de cobro	2018	
		Terminal Portuario Ilo	Demás Terminales Portuario			Terminal Portuario Ilo	Demás Terminales Portuario
Transferencia				Manipuleo			
Comercio Internacional				Comercio Internacional			
Fraccionada	Tonelada	1,50	0,50	Carga Fraccionada	Tonelada	1,50	0,50
Sólida a granel	Tonelada	1,15	0,50	Carga Sólida a granel	Tonelada	1,50	0,50
Rodante	Tonelada	3,00	1,00	Carga Rodante	Tonelada	3,00	1,00
Contenedor de 20 pies (lleno)	Contenedor	15,00	7,50	Contenedor de 20 pies (lleno)	Contenedor	20,00	7,50
Contenedor de 40 pies (lleno)	Contenedor	15,00	7,50	Contenedor de 40 pies (lleno)	Contenedor	20,00	7,50
Contenedor de 20 pies (vacío)	Contenedor	7,50	5,00	Contenedor de 20 pies (vacío)	Contenedor	10,00	5,00
Contenedor de 40 pies (vacío)	Contenedor	10,00	5,00	Contenedor de 40 pies (vacío)	Contenedor	15,00	5,00
Cabotaje				Cabotaje			
Fraccionada	Tonelada	0,65	0,04	Fraccionada	Tonelada	0,65	0,22
Sólida a granel	Tonelada	0,49	0,04	Sólida a granel	Tonelada	0,65	0,22
Rodante	Tonelada	1,29	0,08	Rodante	Tonelada	1,29	0,43
Contenedor de 20 pies (lleno)	Contenedor	6,45	0,58	Contenedor de 20 pies (lleno)	Contenedor	8,60	3,23
Contenedor de 40 pies (lleno)	Contenedor	6,45	0,58	Contenedor de 40 pies (lleno)	Contenedor	8,60	3,23
Contenedor de 20 pies (vacío)	Contenedor	3,23	0,39	Contenedor de 20 pies (vacío)	Contenedor	4,30	2,15
Contenedor de 40 pies (vacío)	Contenedor	4,00	0,39	Contenedor de 40 pies (vacío)	Contenedor	6,45	2,15
Transbordo				Transbordo			
Fraccionada	Tonelada	0,75	0,25	Fraccionada	Tonelada	0,75	0,25
Rodante	Tonelada	1,50	0,50	Rodante	Tonelada	1,50	0,50
Contenedor de 20 pies (lleno)	Contenedor	7,50	3,75	Contenedor de 20 pies (lleno)	Contenedor	10,00	3,75
Contenedor de 40 pies (lleno)	Contenedor	7,50	3,75	Contenedor de 40 pies (lleno)	Contenedor	10,00	3,75
Contenedor de 20 pies (vacío)	Contenedor	3,75	2,50	Contenedor de 20 pies (vacío)	Contenedor	5,00	2,50
Contenedor de 40 pies (vacío)	Contenedor	5,00	2,50	Contenedor de 40 pies (vacío)	Contenedor	7,50	2,50

Fuente: ENAPU (http://www.enapu.com.pe/web/tarifario_completo.php)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN

72. Asimismo, existen otros servicios que no muestran diferencia entre los terminales en los que se brinda. Así, por ejemplo, el servicio de almacenamiento de carga tiene distintos precios, pero en función del tipo de carga y el régimen por el cual se movilizan (comercio internacional, cabotaje o transbordo).
73. Sin perjuicio de lo anterior, el tarifario que se presenta en el 2018 mantiene el mismo nivel de precios que se ha presentado el año anterior. Por tanto, ENAPU no ha realizado ninguna variación en los precios de los servicios no regulados. Finalmente, la modificación del tarifario señalado en párrafos anteriores consistió en dejar sin efecto la prestación de algunos servicios que ENAPU brindaba, ello como consecuencia de resignar la administración del Terminal Portuario de Salaverry.

³⁵ El servicio de transferencia cubre el servicio del traslado de la carga desde el muelle a las áreas de uso alterno o áreas de almacenamiento del Terminal o viceversa en el embarque. Si debido a las condiciones operativas del Terminal no se utilizaran áreas de uso alterno, el servicio de transferencia cubre la operación desde/hacia el costado de la nave a/desde las áreas de almacenamiento.

³⁶ Cubre el servicio de recepción, arrumaje y/o apilamiento de las mercancías en las áreas de uso alterno o áreas de almacenamiento del Terminal, así como el despacho o entrega para su retiro o embarque.



Cuadro N° 10: Precio de otros servicios no regulados, 2018
(USD, sin IGV)

Servicio de almacenamiento de carga					
	Unidad de cobro	Precio		Unidad de cobro	Precio
Comercio internacional			Cabotaje		
carga fraccionada			carga fraccionada		
Primer periodo	tn/día	0,4	Primer periodo	tn/día	0,17
Segundo Periodo	tn/día	0,6	Segundo Periodo	tn/día	0,26
Tercer Periodo	tn/día	0,8	Tercer Periodo	tn/día	0,34
Carga rodante			Carga rodante		
Primer periodo	tn/día	4	Primer periodo	tn/día	1,72
Segundo Periodo	tn/día	6	Segundo Periodo	tn/día	2,58
Tercer Periodo	tn/día	8	Tercer Periodo	tn/día	3,44
Carga sólida a granel			Carga sólida a granel		
Primer periodo	tn/día	0,05	Primer periodo	tn/día	0,02
Segundo Periodo	tn/día	0,07	Segundo Periodo	tn/día	0,03
Tercer Periodo	tn/día	0,09	Tercer Periodo	tn/día	0,04
Contenedores con carga			Contenedores con carga		
Primer periodo	TEU/Día	5	Primer periodo	TEU/Día	2,15
Segundo Periodo	TEU/Día	7,5	Segundo Periodo	TEU/Día	3,23
Tercer Periodo	TEU/Día	10	Tercer Periodo	TEU/Día	4,3
Otros servicios					
	Unidad de cobro	Precio		Unidad de cobro	Precio
Uso de equipo			Uso de equipo		
Absorbente portátil	hora	75	Suministro de energía	Ctn / hora	1,5
Cargador frontal	hora	40	Monitoreo de ctn reefer	Ctn	10
Carro de Línea	hora	10	Consolidación/desconsolidación	Ctn (20')	60
Grúa - Hasta 20 tn.	hora	50	Consolidación/desconsolidación	Ctn (40')	90
Grúa - Hasta 40 tn.	hora	80	Uso de barrea de contención	nave /día	242
Locomotora diesel	hora	70	Barrido de contenedor vacío	Ctn	7
Montacarga - hasta 7000 lbs	hora	25	Lavado simple de contenedor		
Montacarga - hasta 20 tn	hora	30	Contenedor de 20 pies	Ctn	20
Montacarga - mas de 20 tn	hora	50	Contenedor de 40 pies	Ctn	25
Portacontenedor - ctn lleno	hora	80	Ocupación de muelle	m2/día	0,3
Portacontenedor - ctn vacío	hora	50	Ocupación de área		
Faja transportadora	hora	100	carga fraccionada	m2/día	0,3
Tractor	hora	25	carga rodante		
Camión con plataforma	hora	40	Automóviles y camionetas	Unidad/día	2,5
Motobomba	hora	20	Ómnibus y camiones	Unidad/día	11
Autobomba	hora	30	Equipos pesados y otros	Unidad/día	15

Nota: Según el Capítulo III del Tarifario de ENAPU (Norma de los Servicios), el primer y segundo periodos de pago se computan en lapsos de diez (10) días calendario cada uno; y el tercer periodo, desde el vencimiento del segundo, hasta la fecha del retiro o embarque de la carga.

Fuente: ENAPU (http://www.enapu.com.pe/web/tarifario_completo.php)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN

IV.3. Cargos de acceso

74. 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).

75. 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.
76. 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.
77. En el 2018, como se ha mencionado se da en concesión el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry siendo el adjudicatario la empresas Salaverry Terminal Internacional S.A. En dicho contexto, algunos de los contratos de acceso que se encontraban vigentes y firmados con ENAPU se dejan sin efecto y otros continúan vigentes y, por tanto, algunos usuarios intermedios continúan operando con el nuevo operador del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry³⁷.
78. En tal sentido, se puede mencionar que, en el 2018, ENAPU suscribió contratos de acceso para la prestación del servicio de remolcaje con tres empresas, a saber, Petrolera Transoceánica S.A., Trabajos Marítimos S.A e Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C., las cuales correspondían a renovaciones vía adenda. Las dos primeras empresas tenían acceso al Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry y al Terminal Portuario Ilo, mientras que la empresa Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C. solo tenía acceso al Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry.
79. Sin embargo, al final del 2018, ENAPU tenía vigente solo dos contratos de acceso para la prestación del servicio de remolcaje con las empresas Petrolera Transoceánica S.A. y Trabajo Marítimo S.A., pero para el Terminal Portuario Ilo.

Cuadro N° 11: Contrato de acceso para el servicio de remolcaje y practicaje, 2018
(En USD, sin IGV)

Empresa	Terminal Portuario	Desde	Hasta	Renovación	Unidad	Monto
Remolcaje						
Petrolera Transoceánica S.A.	Salaverry ^{1/}	08/03/2018	07/03/2019	Segunda Adenda	Operación	USD 112,55
	Ilo	08/03/2018	07/03/2019			USD 112,55
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C.	Salaverry ^{1/}	07/03/2018	07/03/2019	Segunda Adenda	Operación	USD 112,55
	Salaverry ^{2/}	08/03/2018	07/03/2019			USD 112,55
Trabajo Marítimo S.A.	Ilo	08/03/2018	07/03/2019	Segunda Adenda	Operación	USD 112,55
	Salaverry ^{1/}	08/03/2018	07/03/2019			USD 112,55
Practicaje						
Trabajo Marítimo S.A.	Salaverry ^{1/}	01/04/2018	31/03/2019	Tercera Adenda	Operación	USD 0,0
	Ilo	01/04/2018	31/03/2019			USD 0,0
Port Operation and Services S.R.L.	Salaverry ^{2/}	25/04/2018	24/04/2019	Primera Adenda	Operación	USD 0,0
	Ilo	25/04/2018	24/04/2019			USD 0,0
Prácticos Marítimos S.A.	Salaverry ^{1/}	28/03/2018	31/03/2019	Tercera Adenda	Operación	USD 0,0
Faja transportadora para embarque de minerales						
Cosmos Agencia Marítima S.A.C.	Salaverry ^{2/}	01/02/2017	31/01/2019	Contrato	Mensual	S/. 4 173,15

^{1/} Esta empresa mantienen un contrato de acceso con el concesionario actual del Terminal Portuario de Salaverry.

^{2/} Esta empresa no presenta un contrato de acceso con el concesionario actual del Terminal Portuario de Salaverry.

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

³⁷ Es importante mencionar que los contratos de acceso firmados entre ENAPU y los usuarios intermedios contenían una cláusula en la que el usuario intermedio prestaba su consentimiento anticipado a la cesión de posición contractual de ENAPU a favor del adjudicatario de la buena pro del concurso convocado en el marco del proceso de promoción de la inversión privada, que en el caso en particular, se materializa con la concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry. Asimismo, en dicha cláusula se indica que si el adjudicatario no desea solicitar la cesión de posición contractual de los contratos de acceso, el referido contrato queda resuelto de pleno derecho.



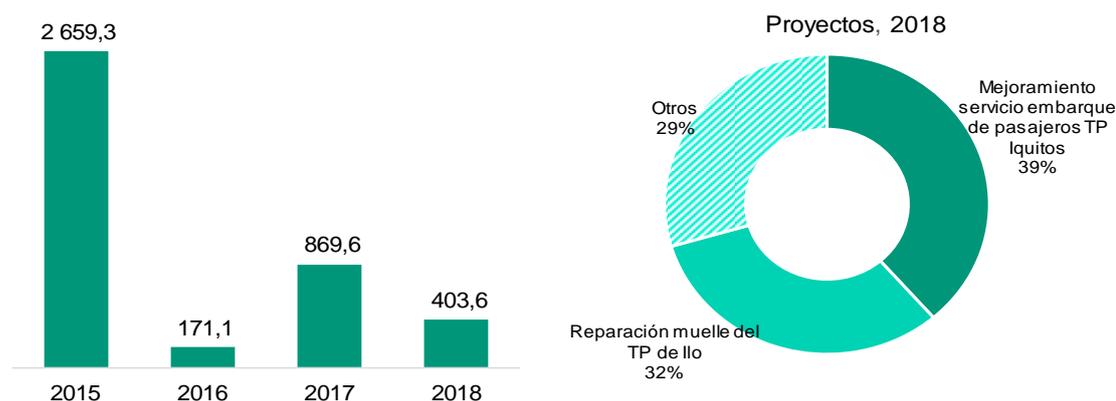
80. De manera similar, en el caso del servicio de practica, en el 2018 ENAPU tenía vigente tres contratos de acceso con las empresas Trabajos Marítimos S.A., Port Operation and Services S.R.L. y Prácticos Marítimos S.A. Las dos primeras empresas tenían acceso al Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry y al Terminal Portuario Ilo, mientras la empresa Prácticos Marítimos solo tenía acceso al Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry. Al final del 2018, ENAPU presentaba dos contratos de acceso con las empresas Trabajos Marítimos y Port Operation and Services S.R.L., dichos contratos solo daban acceso al Terminal Portuario Ilo.
81. Finalmente, en el 2018 continuaba vigente el 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 graneles sólidos a través de faja transportadora hermética móvil en el Terminal Portuario Salaverry. Este contrato se dio por negociación directa y tenía como cargo de acceso el monto inicial de S/. 4 173,15 por mes (sin IGV), el mismo que se actualizó por inflación en el 2018. 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.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

82. Durante 2018, el programa de inversiones de ENAPU incluyó la ejecución de las siguientes obras: (i) “Mejoramiento del Servicio Embarque de pasajeros TP Iquitos”, con una inversión proyectada de S/. 3,5 millones³⁸; y, (ii) “Reparación de Muelle en el terminal Portuario de Ilo”, con una inversión de S/ 700,0 miles³⁹. Al cierre de 2018, ambos proyectos tienen un avance de ejecución de 4% y 18%, respectivamente. Cabe mencionar que, el bajo nivel ejecución se debe a los retratos en la elaboración del expediente técnico⁴⁰.
83. Así, durante el año 2018 se ejecutaron inversiones por un monto de S/ 403,6 miles, lo que significó una disminución de 53,6% respecto al 2017, año en que se ejecutaron inversiones por S/ 870 mil en obras relacionadas con la “Construcción Estación Pasajeros Terminal Portuarios Iquitos”, así como para la adquisición de equipos (tales como: un elevador de 5 toneladas y dos de 12 toneladas para el terminal portuario Ilo, un tractor de 30 toneladas y un elevador de 5 toneladas para el Terminal Portuario de Iquitos)⁴¹.

Gráfico N° 7: Ejecución de inversiones, 2015 – 2018
(Miles de soles)



Fuente: FONAFE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN

³⁸ El financiamiento de dicha inversión se corresponde con la transferencia del MTC aprobada mediante Ley N° 30847 y en el marco del DU N° 006-2018.

³⁹ El financiamiento de dicha inversión se sustenta en la transferencia del MTC aprobada mediante DS N° 170-2018-EF y en el marco del DU N° 006-2018.

⁴⁰ Gestión empresarial 2018, FONAFE.

⁴¹ Memoria Anual 2017.

http://www.enapu.com.pe/web/content/upload/files/Memoria_Anual_2017.pdf

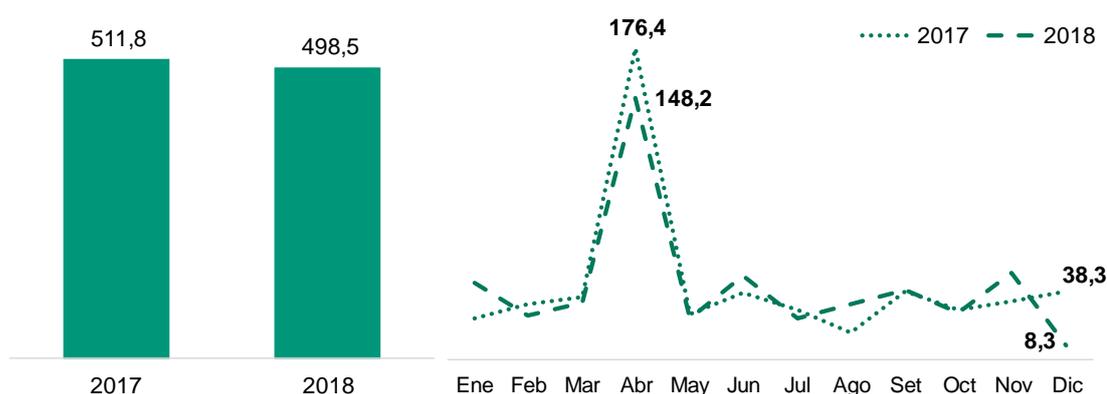


V.2. Pagos al Estado

84. La ENAPU está obligada a pagar al OSITRAN el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos facturados mensualmente. Dicho porcentaje está determinado por el literal a) del artículo 14 de la Ley 26917⁴².
85. Al respecto, el pago realizado en el año 2018 ascendió a S/. 498,5 mil, monto inferior en 2,6% al pagado durante el año anterior. Esta reducción se explica, principalmente, por la caída significativa en diciembre de 2018 a consecuencia de que el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry dejó de ser administrada por ENAPU y, por tanto, sus ingresos fueron menores⁴³.

Gráfico N° 8 : Aportes por regulación, 2017 - 2018

(Miles de soles)



Fuente: Gerencia de Administración del OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN

86. De otro lado, al igual que en años anteriores, en abril de 2018 se registró un pico en el aporte por regulación pagado, el cual alcanzó un nivel de S/. 148,2 miles, lo que representó el 29,7% del aporte total 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.

⁴² **Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la inversión Privada en infraestructura de transporte de uso público y promoción de los servicios de transporte aéreo.**

(...)

Artículo 14.- Recursos Constituyen recursos propios del OSITRAN :

a) La tasa de regulación aplicable a las Entidades Prestadoras, que no podrá exceder del uno por ciento (1%) de su facturación anual.

Constituye infracción grave del concesionario no pagar el aporte a que se refiere el presente inciso, en la oportunidad, forma y modo que señalen las normas complementarias a la Ley.

b) Las asignaciones, donaciones, legados, transferencias u otros aportes por cualquier título provenientes de personas jurídicas o naturales, nacionales o extranjeras.

c) Los ingresos financieros que generen sus recursos.

(...)

⁴³ Cabe precisar que los aportes que se registran para un mes en particular están asociados con los ingresos del mes anterior. En el caso particular del aporte por regulación reportado en diciembre de 2018, este se encuentra relacionado con los ingresos correspondientes al mes de noviembre de dicho año. Es por ello, que en el reporte de diciembre recién se ve reflejado el hecho que ENAPU ya no cuenta con los ingresos correspondientes al Terminal Portuario Multipropósito Salaverry.



VI. ESTADOS FINANCIEROS

VI.1. Estado de resultados integrales

87. En el año 2018, ENAPU tuvo ingresos netos por un monto de S/. 30,7 millones, los cuales representaron una reducción de 14,7%, respecto al año anterior, principalmente, producto de una reducción en el tráfico de carga, como ha sido explicado en secciones anteriores. En efecto, los ingresos por concepto del servicio a la carga aportaron un 78,9% del total de ingresos, mientras que el servicio a la nave tuvo una participación de 20,1%. Cabe señalar que se le considera ingresos netos dado que se deduce las devoluciones y descuentos que en el 2018 fue equivalente a S/. 1 808,6 miles.
88. Los costos del servicio representaron el 122,8% de los ingresos registrados durante el año 2018, esto fue influenciado principalmente por cinco elementos: Servicios prestados por terceros, Servicio Dragado Integral, Remuneraciones, Programa Retiro Incentivado y Cargas diversas de gestión, que representaron un 23,8%, 22,3%, 17,7%, 11,9% y 10,6%, respectivamente de los costos totales. En particular, el incremento presentado en los costos de ventas se explica por el Programa Retiro Incentivado⁴⁴ que en el 2018 alcanzó los S/ 4,5 millones y que no se presentó en el 2017. De lo anterior, se registró una utilidad bruta negativa de S/ 7,0 millones, monto superior en casi cinco veces a lo alcanzado el año anterior.
89. En esa misma línea, la utilidad operativa presentó resultados negativos alcanzando los S/. 41,9 millones, producto de un importante aumento en “otros gastos” que se explica por el aumento en Provisión por juicios (civil, penal y pensionario) que en el 2018 fue de S/ 13,4 millones, monto mucho mayor a los S/ 193,6 miles alcanzado en el 2017. Otro rubro que explica el importante incremento es la Provisión Personal Reincorporado que en el 2018 fue de S/ 2,5 millones, mientras que en el 2017 no hubo. Sin perjuicio de lo anterior, el resultado de una utilidad operativa negativa es causada por una reducción en “Otros ingresos operativos” que se redujo en 23,0% y un aumento en “Gasto de administración” que se incrementó en S/ 5,9 millones.

Cuadro N° 12: Estado de resultados integrales, 2017 - 2018
(En miles de Soles)

CONCEPTO	2018	2017
Ingresos netos de act. Ordinarias	30 656,2	35 926,1
Costo de ventas	(37 660,3)	(37 187,4)
Utilidad bruta	(7 004,1)	(1 261,4)
Gastos de administración	(38 170,0)	(32 313,0)
Otros ingresos	19 400,1	25 181,7
Otros gastos	(16 156,4)	(413,0)
Utilidad (Pérdida) de operación	(41 930,4)	(8 805,7)
Ingresos financieros	1 098,9	3 165,3
Gastos financieros	(3 157,6)	(3 768,2)
Diferencias de cambio	867,1	(628,3)
Utilidad (Pérdida) neta del ejercicio	(43 122,1)	(10 036,9)
Gasto por impuesto a las ganancias	0,0	0,0
(Pérdida) Ganancia neta del ejercicio	(43 122,1)	(10 036,9)

Fuente: Estados Financieros ENAPU, 2018.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

⁴⁴ Este programa consiste en incentivar la reducción de plazas del cuadro de asignación del personal de ENAPU para trabajadores sujetos y no sujetos a convenio colectivo. Acuerdo de directorio N° 26/09/2012/D de ENAPU del 13 de setiembre de 2012.



90. Finalmente, ENAPU presentó Pérdidas neta en el ejercicio 2018 del orden de S/. 43,1 millones, mientras que en el año anterior registró pérdidas de S/. 10,0 millones, lo que significó un incremento de 329,6%.

VI.2. Estado de situación financiera

91. Con relación a la evolución de las cuentas del Estado de situación financiera, se observa que la ENAPU continúa disminuyendo el valor de sus activos pasando de S/. 303,4 millones en el 2017 a S/ 213,4 millones en el 2018⁴⁵. Este resultado se vio influenciado por la reducción tanto del Activo Corriente que alcanzando los S/ 54,0 millones (-28,9%) como del Activo no Corriente que alcanzó los S/ 159,4 millones (-29,9%).
92. La reducción de los Activos Corrientes, que contó con una participación de 25,3% del Activo Total, se da principalmente a raíz de una disminución de 36,63% de la cuenta Efectivo y equivalente de efectivo. La misma que se explica por un menor monto en la Cuenta a plazos⁴⁶ que significó una reducción de 46,0%, pasó de S/ 48,7 millones en el 2017 a S/ 26,3 millones en el 2018.
93. De otro lado, la disminución del Activo no Corriente, que representa el 74,7% del total de Activos se dio, principalmente, por la reducción de la cuenta Propiedades, planta y equipo, neto producto, que tuvo una reducción de 28,1% en el 2018. Esta reducción en los activos se da, principalmente, por la baja del área terrestre y bienes producto de la Concesión del Terminal Multipropósito de Salaverry.

Cuadro N° 13: Estado de situación financiera, 2017 - 2018
(En miles de Soles)

CONCEPTO	Al 31 de diciembre		CONCEPTO	Al 31 de diciembre	
	2018	2017		2018	2017
ACTIVO			PASIVO Y PATRIMONIO NETO		
ACTIVO CORRIENTE			PASIVO CORRIENTE		
Efectivo y equivalente de efectivo	37 696	59 467	Cuentas por pagar comerciales	2 140	2 439
Cuentas por cobrar comerciales, neto	4 593	1 865	Cuentas por pagar a relacionadas	9	1
Cuentas por cobrar a relacionadas, neto	-	-	Otras cuentas por pagar	4 689	3 107
Otras cuentas por cobrar, neto	6 377	8 640	Provisiones corriente	2 234	700
Otras cuentas por cobrar a relacionadas	-	-	Beneficios a los empleados	3 560	5 467
Inventarios, neto	3 567	4 469	TOTAL PASIVO CORRIENTE	12 632	11 714
Gastos contratados por anticipado	1 775	1 506			
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	54 008	75 946	PASIVO NO CORRIENTE		
			Provisiones no corriente	20 331	9 885
ACTIVO NO CORRIENTE			Ingresos diferidos	-	327
Propiedades, planta y equipo, neto	157 209	218 718	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	20 331	10 212
Activos intangible, neto	-	-	TOTAL PASIVO	32 963	21 926
Inversiones Inmobiliarias	314	2 711			
Asociación en participación	1 894	4 922	PATRIMONIO NETO		
Activos mantenidos para la venta	-	1 121	Capital	233 409	233 409
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	159 417	227 472	Capital Adicional	(159 213)	(101 829)
			Reserva legal	15 192	15 192
TOTAL ACTIVO	213 425	303 418	Resultados acumulados	134 197	144 757
			Ganancia (Pérdida) Neta período	(43 122)	(10 037)
			TOTAL PATRIMONIO NETO	180 462	281 491
			TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	213 425	303 418

Fuente: Estados Financieros Auditados ENAPU, 2018.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

94. En contraste con los Activos, los Pasivos presentaron un aumento del 50,3% respecto al 2017, lo cual es producto, principalmente, por un aumento en las Provisiones no corrientes que

⁴⁵ En el 2016 el activo de ENAPU tuvo una disminución de 10,3%.

⁴⁶ Las cuentas a plazo, y certificados de depósitos son con bancos locales en soles y dólares estadounidenses: devengan intereses a tasa efectiva anual que fluctúa entre 4.36% y 1.25% anual para los soles y 2.56% y 0.85% anual para los dólares estadounidenses.



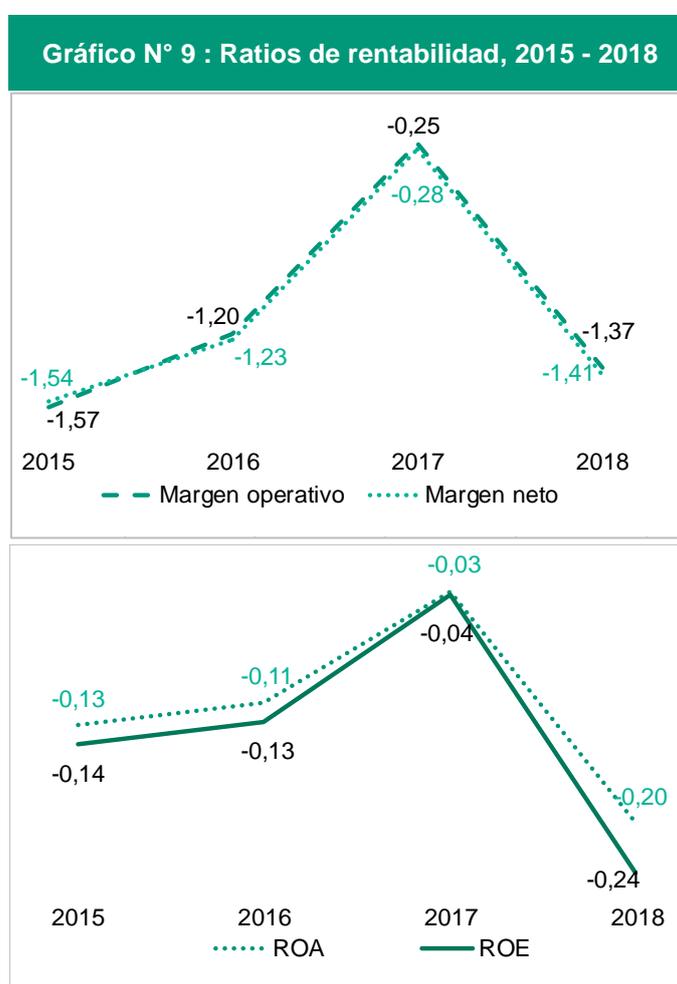
corresponden a provisiones para litigios. En particular, el aprovisionamiento para los casos asociados al Terminal Portuario del Callao se incrementó en S/ 9,9 millones en el 2018, lo que significó un aumento de 167,3% respecto al 2017.

95. Finalmente, el Patrimonio neto presentó una disminución del 35,1% respecto al 2017, resultado, principalmente, de la transferencia del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry al Ministerio de Transporte y Comunicaciones para la entrega en Concesión al nuevo operador, Salaverry Terminal Internacional S.A. en el 2018, dicha transferencia fue de S/ 57,4 millones.

VI.3. Indicadores financieros

a) Ratios de rentabilidad

96. 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 2018 valores negativos producto de las utilidades operativas y netas negativas. Los resultados negativos se siguen presentando desde años anteriores; en particular, el 2018 el margen operativo y neto fueron más negativos que en el 2017.



Fuente: Estados Financieros Auditados de ENAPU, 2018.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

97. En esa misma línea, el año 2018 la rentabilidad de los Activos y Accionistas tuvieron valores negativos. Así, el ROA⁴⁷ pasa de -0,03 en el 2017 a -0,20 en el 2018. De forma similar, el ROE⁴⁸ pasa de -0,04 en el 2017 a -0,24 en el 2018. Finalmente, estos indicadores mostraron valores

⁴⁷ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: $ROA = \text{Utilidad Neta} / \text{Activos Totales}$.

⁴⁸ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: $ROE = \text{Utilidad Neta} / \text{Patrimonio Neto}$.

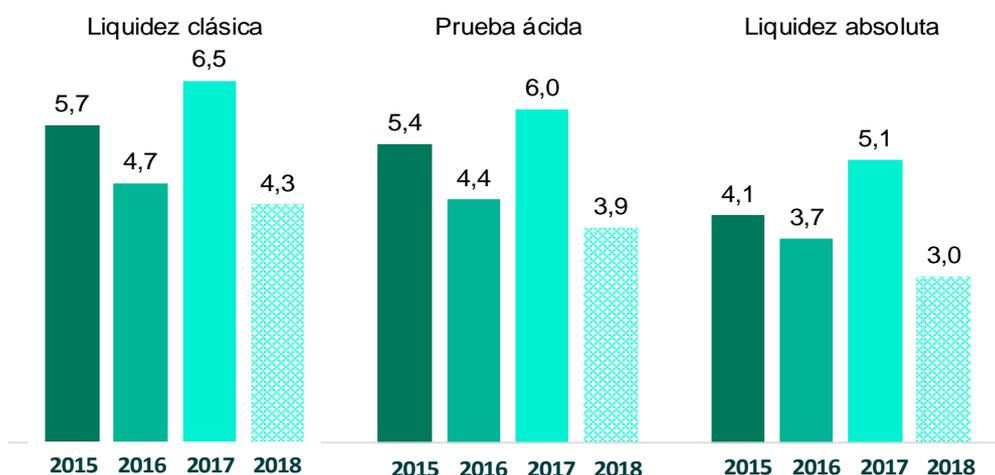


más negativos que en años anteriores, es decir, en el 2018 la empresa y accionistas tuvieron una menor rentabilidad que las registradas desde el 2015.

b) Ratios de Liquidez

98. Los ratios de liquidez son aquellas razones que indican la cobertura sobre la deuda de corto plazo que tiene la empresa. Es por ello, que se compara dicho pasivo con los activos que más líquidos. En ese sentido, es recomendable presentar estos ratios mayores a la unidad toda vez que ante cualquier evento que genere cubrir de manera inmediata la deuda de corto plazo se cuente con la liquidez necesaria para dicha acción.
99. Al respecto, ENAPU presenta todos sus ratios de liquidez mayores a la unidad, por lo que tiene la capacidad de cubrir su deuda de corto plazo; sin embargo, estos valores son muy superiores a la unidad, por ejemplo, del 2015 al 2018, el ratio liquidez clásica no fue menor de 4,3; durante el mismo periodo, el valor mínimo de la prueba ácida y liquidez absoluta fueron de 3,9 y 3,0, respectivamente. Estos valores podrían estar indicando que existe un exceso de capacidad de liquidez en la empresa.

Gráfico N° 10 : Ratios de liquidez, 2015 - 2018



Fuente: Estados Financieros Auditados de ENAPU, 2018.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

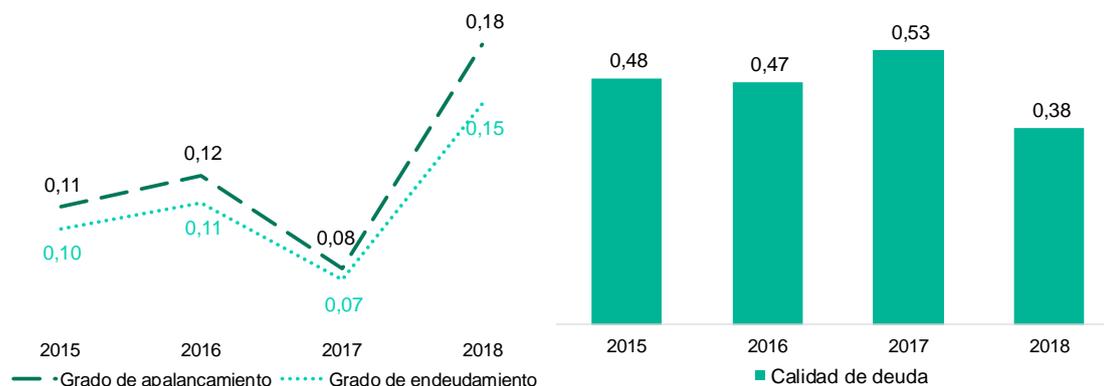
100. Sin perjuicio de lo anterior, los ratios de liquidez en el 2018 presentaron menores valores a los presentados en el 2017. Ello se explica, como se ha visto en los párrafos anteriores, por una importante reducción en la cuenta de efectivo que se redujo en 36,6%. Adicionalmente, porque los pasivos no corrientes presentaron un ligero incremento de 7,8%.

c) Ratios de endeudamiento

101. 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 incrementado significativamente su financiamiento de terceros respecto al capital propio. Ello, principalmente, por una reducción del capital producto de la Concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry.
102. Sin perjuicio de ello, ENAPU mantiene como importante fuente de financiamiento su propio capital que en el 2018 representó el 84,6% del Activo Total.



Gráfico N° 11 : Ratios de endeudamiento, 2015 - 2018



Fuente: Estados Financieros Auditados de ENAPU, 2018.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

103. Finalmente, el ratio calidad de deuda muestra una disminución de la importancia relativa de la deuda de corto plazo respecto a la deuda total, es decir, la deuda de largo plazo se ha incrementado en mayor medida que la de corto plazo.

VII. CONCLUSIONES

De la evaluación del desempeño de la Empresa Nacional de Puertos S.A. para el año 2018, se desprenden las siguientes conclusiones.

- (i) En el 2018, el tráfico de naves tuvo un aumento de 9,6% respecto al año anterior, pasando de atender 7,9 mil naves a 8,6 mil naves. El terminal portuario que ha movilizó más naves en los dos últimos años es el puerto de Iquitos con una participación de 58,7% y 72,2% en el 2018 y 2017, respectivamente. Los terminales administrados por ENAPU atienden en su mayoría naves de bajo bordo, las cuales representaron el 97,5% del total de naves atendidas en 2018.
- (ii) En contraste con lo anterior, el tráfico de carga que movilizó ENAPU se redujo en 13,6% respecto al año anterior, principalmente, por la reducción en la movilización de carga en el Terminal Portuario Salaverry que movilizó 2,2 millones de toneladas (-17,0%). Ello, principalmente, porque dicho terminal dejó de ser administrado ENAPU a partir de noviembre de 2018, por lo cual a partir de dicho mes no se contabilizan los movimientos de dicho terminal como parte del tráfico de ENAPU.
- (iii) Las principales cargas que movilizadas corresponden a la carga sólida a granel y fraccionada que representaron el 77,2% y 18,6%, respectivamente. Estas dos tipos de carga también presentaron reducciones de 13,6% y 15,6%, respectivamente. De otro lado, la carga en contenedores se caracteriza por concentrarse en el Terminal Portuario de Ilo y MASP Arica, el primero presentó una reducción de 20,6% y el segundo un aumento de 15,9%.
- (iv) En el 2018, las tarifas cobradas por ENAPU no se modificaron respecto a las que se establecieron en el 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 han presentado modificación en el 2018.
- (v) Durante el 2018 existieron tres (3) contratos de acceso para la prestación del servicio de remolcaje y otros tres (3) para el servicio de practicaje, todos estos correspondieron a renovaciones bajo las mismas condiciones, por un periodo anual. Sin embargo, producto de la concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, las empresas que tenían acceso a dicho terminal cedieron su posición contractual, por lo que al final del año 2018



ENAPU solo tenía contratos vigentes con dos (2) empresas para que brinden el servicio de remolcaje y otras dos (2) para el servicio de practica en el Terminal Portuario de Ilo.

- (vi) Las inversiones tuvieron un reducido nivel de ejecución durante 2018 con relación a lo programado, debido a retratos en la elaboración del expediente técnico. Así, al cierre de dicho año, se ejecutaron inversiones por un monto de S/ 403,6 miles, lo que significó una disminución de 53,6% respecto al 2017, destacando las inversiones en el “Mejoramiento del Servicio Embarque de pasajeros TP Iquitos” y “Reparación de Muelle en el terminal Portuario de Ilo”.
- (vii) El monto de aporte por regulación en el 2018 ascendió a S/. 498,5 mil, monto inferior en 2,6% al pagado durante el año anterior.
- (viii) Los ingresos de ENAPU presentaron una reducción de 14,7% respecto al año anterior, principalmente, por una reducción en el tráfico de carga. En contraste con ello, los costos del servicio se incrementaron 1,3% respecto al 2017, lo que generó una utilidad bruta negativa de S/ 7,0 millones. Asimismo, se incrementó de manera significativa el rubro provisión por juicios (alcanzó los S/ 13,4 millones), lo que generó una utilidad operativa y neta negativa de S/ 41,9 millones y S/ 43,1 millones respectivamente (es decir, una pérdida adicional en 329,6% a lo presentado en el 2017).
- (ix) Al cierre de 2018, ENAPU presenta una reducción en sus Activos (-29,7%), principalmente, por una disminución del Activo no Corriente, como consecuencia de la reducción de la cuenta Propiedades, planta y equipo, neto que se redujo en S/ 61,5 millones (transferencia del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry al Ministerio de Transporte y Comunicaciones). En contraste, el Pasivo presenta un incremento de 50,3% derivado, principalmente, del aumento en las provisiones de litigios.
- (x) Finalmente, dada las pérdidas netas, ENAPU presentó márgenes operativos, netos, ROE y ROA negativos, similar a los que se ha presentado en años anteriores. 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 menor a la deuda de largo plazo.

ANEXO

ANEXO I: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Puertos de ENAPU

Período: 2007-2018

a.Tráfico													
Indicador	Unidad medida	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Naves atendidas	Unidades	8 804	10 942	8 933	9 294	10 789	12 616	15 576	14 875	9 486	8 433	7 883	8 639
Carga total atendida	Toneladas	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	3 055 354
Carga por tipo de operación:													
Exportación	Toneladas	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	728 672
Importación	Toneladas	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	1 834 863
Cabotaje	Toneladas	909 119	1 075 281	1 212 626	117 337	593 406	564 667	576 743	546 059	480 397	456 336	558 965	444 159
Otros	Toneladas	1 018 634	904 690	984 560	114 980	7 807	56 981	5 589	7 326	9 135	16 016	15 933	47 660
Carga por tipo de producto:													
Indicador	Unidad medida	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Contenedorizada	Toneladas	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	96 899
Fraccionada	Toneladas	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	567 591
Graneles líquidos	Toneladas	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	30 226
Graneles sólidos	Toneladas	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	2 358 154
Rodante	Toneladas	134 644	260 181	122 377	16 124	72 935	3 023	2 060	2 916	3 333	2 816	3 114	2 484
Contenedores	Unidades	760 165	903 401	763 109	67 397	11 603	3 873	2 916	3 381	3 611	4 901	8 816	6 954
Contenedores	TEU	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	8 947
b.Ingresos 1/													
Ingresos	Unidad medida	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017
Total	Miles de soles	339 896	405 477	356 873	347 640	153 969	38 754	39 812	43 151	30 556	30 027	35 926	30 656

Fuente: Empresa Nacional de Puertos S.A. y 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.



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

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima
Teléfono: (511) 440 5115
estudioeconomicos@ositran.gob.pe
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
Oscar Ubillús Ramirez – Analista
Andrea Raza Herrera – Practicante
Paolo Gutierrez Chochoca -Practicante