



INFORME DE DESEMPEÑO

Empresa Nacional de Puertos S.A.

2024

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos



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



**Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
– OSITRAN**

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2024: Empresa Nacional de Puertos S.A.

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborado sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible.

Primera versión: junio de 2025

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

estudioeconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES	6
I.1. Composición del Administrador	6
I.2. Principales características del administrador	6
I.3. Área de influencia	7
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU	8
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU	9
III.1. Servicios en función a la nave	9
III.2. Servicio a la carga	10
IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO	17
IV.1. Tarifas	17
IV.2. Precios	18
IV.3. Cargos de acceso	20
V. PAGOS AL ESTADO	21
V.1. Pagos al Estado	21
VI. ESTADOS FINANCIEROS	22
VI.1. Estado de Resultados Integrales	22
VI.2. Estado de Situación Financiera	28
VI.3. Indicadores Financieros	33
VII. CONCLUSIONES	40
ANEXO	41
ANEXO I: CONTROVERSIA TARIFARIA CON ENAPU	41
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	42



CUADROS

CUADRO 1 TRÁFICO DE NAVES POR TERMINAL, 2023-2024	10
CUADRO 2 TRÁFICO DE CARGA POR TERMINAL, 2023-2024	11
CUADRO 3 TRÁFICO DE CONTENEDORES POR TERMINAL, 2023-2024	12
CUADRO 4 TRÁFICO DE CARGA FRACCIONADA POR TERMINAL, 2023-2024.....	14
CUADRO 5 TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL POR TERMINAL, 2023-2024.....	15
CUADRO 6 TRÁFICO DE CARGA LÍQUIDA A GRANEL POR TERMINAL, 2023-2024.....	16
CUADRO 7 TRÁFICO DE CARGA RODANTE POR TERMINAL, 2023-2024	17
CUADRO 8 NIVELES DE TARIFAS MÁXIMAS 2016 - 2024	18
CUADRO 9 PRECIO DE LOS SERVICIOS TRANSFERENCIA Y MANIPULEO, 2024	19
CUADRO 10 PRECIO DE LOS OTROS SERVICIOS NO REGULADOS, 2024	20
CUADRO 11 CONTRATO DE ACCESO: REMOLCAJE Y PRACTICAJE 2024.....	21
CUADRO 12 INGRESOS POR SERVICIOS 2020-2024	23
CUADRO 13 COSTOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS 2020-2024	23
CUADRO 14 GASTOS DE ADMINISTRACIÓN 2020-2024.....	24
CUADRO 15 RESULTADOS INTEGRALES 2020-2024.....	24
CUADRO 16 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA 2020-2024.....	28
CUADRO 17 RATIOS DE LIQUIDEZ	33
CUADRO 18 RATIOS DE ENDEUDAMIENTO, 2023 y 2024	35
CUADRO 19 RATIOS DE RENTABILIDAD, 2023 y 2024.....	37

GRÁFICOS

GRÁFICO 1 NÚMERO DE NAVES ATENDIDAS, 2023-2024	10
GRÁFICO 2 TRÁFICO DE CONTENEDORES, 2023-2024	12
GRÁFICO 3 TRÁFICO DE CARGA FRACCIONADA, 2023-2024	13
GRÁFICO 4 TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL, 2023-2024	14
GRÁFICO 5 TRÁFICO DE CARGA LÍQUIDA A GRANEL, 2023-2024	15
GRÁFICO 6 TRÁFICO DE CARGA RODANTE, 2023-2024	16
GRÁFICO 7 APORTES POR REGULACIÓN, 2023-2024	22
GRÁFICO 8 INGRESOS POR PRESTACIÓN DE SERVICIOS, 2020- 2024.....	25
GRÁFICO 9 COMPOSICIÓN DE LOS COSTOS Y GASTOS ADMINISTRATIVOS, 2024 ..	26
GRÁFICO 10 EVOLUCIÓN DE LOS RESULTADOS, 2020- 2024.....	27
GRÁFICO 11 COMPOSICIÓN DE ACTIVOS DE LA EMPRESA.....	29
GRÁFICO 12 EVOLUCIÓN DE LOS ACTIVOS DE LA EMPRESA, 2020- 2024.....	30
GRÁFICO 13 COMPOSICIÓN DE LOS PASIVOS DE LA EMPRESA.....	30
GRÁFICO 14 EVOLUCIÓN DE LOS PASIVOS DE LA EMPRESA, 2020- 2024.....	31
GRÁFICO 15 COMPOSICIÓN DEL PATRIMONIO NETO DE LA EMPRESA	32
GRÁFICO 16 EVOLUCIÓN DEL PATRIMONIO NETO DE LA EMPRESA, 2020- 2024	32
GRÁFICO 17 EVOLUCIÓN DE LOS RATIOS DE LIQUIDEZ, 2020- 2024	34
GRÁFICO 18 EVOLUCIÓN DEL CAPITAL DE TRABAJO, 2020- 2024.....	34
GRÁFICO 19 EVOLUCIÓN DE LOS RATIOS DE ENDEUDAMIENTO, 2020- 2024	36
GRÁFICO 20 EVOLUCIÓN DE LA SOLVENCIA Y AUTONOMÍA FINANCIERA, 2020- 2024	37
GRÁFICO 21 EVOLUCIÓN DE LOS MÁRGENES DE RENTABILIDAD, 2020- 2024.....	38
GRÁFICO 22 EVOLUCIÓN DEL ROE Y ROA, 2020- 2024.....	39

ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Terminales portuarios administrados por ENAPU – 2024.....	7
--	---



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad evaluar el desempeño de la Empresa Nacional de Puertos S.A. (en adelante, ENAPU) para el ejercicio del año 2024. En el mismo, se presenta la evolución de las principales variables de la empresa, tales como el tráfico de carga, tarifas, cargos de acceso, indicadores operativos y financieros, entre otros.

En la primera sección se describen las características y evolución de los puertos administrados por ENAPU, empresa 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 al final de 2018 se dio en concesión el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, con lo cual 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). Por su parte, en la segunda sección se definen los servicios que presta ENAPU en sus terminales portuarios administrados, agrupándose en servicios en función a la nave y servicios en función a la carga.

En la tercera sección se analiza la variación anual y la cantidad demandada de los servicios portuarios que brinda ENAPU. En particular, en el 2024, el número de naves atendidas se redujo en 46,1 %, siendo los terminales portuarios de Supe e Iquitos, como en años previos, los que concentraron la mayor parte de la demanda. En dicho año, se registró una disminución de 16,4 % de la carga movilizada en el conjunto de terminales administrados por ENAPU, pasando de 935 295 TM a 781 700 TM. En esa línea, el nivel registrado en 2024 aún equivale a un 19,1 % menos que en 2019. Respecto al tráfico de contenedores medidos en TEU, se registró un aumento de 6,4 %, manteniendo la tendencia de subida observada en el año previo. Este resultado se explica, principalmente, por el significativo aumento del volumen movilizado en el tipo de operación exportación, con una variación positiva de 26,6 %.

La cuarta sección presenta información de las tarifas y precios de los servicios brindados por ENAPU, específicamente, del Terminal Portuario Multipropósito de Ilo (en adelante, TP Ilo), el cual, luego de la concesión del Terminal Portuario Multipropósito Salaverry en octubre de 2018, se convirtió en el único terminal portuario marítimo administrado por ENAPU. En particular, no se muestra un incremento en las tarifas desde el año 2018. A fines de 2024, a través del TP Ilo, ENAPU mantiene vigentes dos contratos de acceso para el servicio de practicaaje, con PSA Marine Perú S.A. y Port Operation and Services S.R.L (con cargo de acceso de S/ 0,0) y dos contratos de acceso para el servicio de remolcaje, con PSA Marine Perú S.A. y Petrolera Transoceánica S.A (con cargo de acceso de S/ 115,00).

En la quinta sección se describe la evolución del aporte por regulación que, en el 2024, alcanzó los 148,6 miles, lo que significó una tasa de disminución interanual del 12,6 %.

Finalmente, en lo relativo la situación financiera durante el ejercicio 2023, podemos indicar que los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios superaron los S/ 13,5 millones, un 12,8% por debajo de lo registrado en el 2022, mientras que los costos totales se redujeron en 14,8% con relación al del ejercicio previo. Además, durante el 2023, la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo continúa siendo sólida conforme al valor de los indicadores de liquidez. Así también, la solvencia se incrementó cerca de un punto porcentual con relación al año 2022. De otro lado, el nivel de autonomía financiera frente a terceros y la rentabilidad mejoraron, esta última debido, principalmente, al incremento de los ingresos financieros (113,7%).



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 “Ley de la Empresa Nacional de Puertos del Perú”¹, ENAPU se transformó en una empresa estatal de derecho privado. Actualmente, tiene participación accionaria del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE) del 100 %.

I.2. Principales características del administrador

2. De conformidad con el Decreto Legislativo N° 098, ENAPU es una empresa pública del sector Transportes y Comunicaciones, cuya principal actividad económica 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.
3. Cabe mencionar que la empresa actúa con autonomía económica, financiera, técnica y administrativa y con arreglo a la política, objetivos y metas aprobadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y FONAFE.
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 o dados en concesión, 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 que habían sido operados por ENAPU: (i) Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao-Zona Sur (2006)², (ii) Terminal Portuario de Paita (2009)³, (iii) Terminal de embarque de Concentrados de Minerales del Puerto del Callao (2011)⁴; (iv) Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao⁵, (v) Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma⁶, (iv) Terminal Portuario Gral. San Martín – Pisco (2014)⁷ y, Terminal Portuario Salaverry (2018)⁸.
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 Áncash. 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

¹ <https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/DecretosLegislativos/00098.pdf>

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

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

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

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

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

⁷ Suscrito el 21 de julio de 2014 con la empresa Consorcio Paracas S.A.

⁸ 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.



del Sistema Nacional de Control, que constató las condiciones adecuadas de la transferencia y el cumplimiento de la normativa correspondiente.

- 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.

1.3. Área de influencia

- Al final del 2024, 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 1)⁹.

Ilustración 1: Terminales portuarios administrados por ENAPU – 2024



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- Con relación a los siete (07) terminales administrados por ENAPU al cierre de 2024, a continuación, se detalla su ubicación y sus principales características¹⁰:
 - Terminal Portuario de Ilo:** Está ubicado en el sur del Perú en la región de Moquegua, tiene una ubicación geográfica privilegiada. Está muy cerca a Bolivia. Es parte del corredor transoceánico internacional que conecta Perú, Bolivia y Brasil, y está a pocos kilómetros de dos aeropuertos y zonas francas.

⁹ Fuente: Memoria Anual 2023 de ENAPU. Disponible en: <https://www.enapu.com.pe/wp-content/uploads/2022/03/Memoria-anual-2023.pdf>

¹⁰ La información se encuentra publicada en la página web de ENAPU (<http://www.enapu.com.pe/>)



- (ii) **MASP Arica:** El muelle peruano de Arica está ubicado en la bahía homónima, en el extremo norte de Chile. Este corresponde al número 7 del sector 3 de dicha bahía. Si bien no constituye dominio territorial peruano, cuenta con autonomía migratoria, administrativa y operativa, aduanera, laboral, y sanitaria, pudiendo transitar cualquier tipo de mercadería, incluido armamento.
- (iii) **Terminal Portuario de Iquitos:** Ubicado en la región Loreto, el terminal portuario de Iquitos es la puerta de entrada a la ciudad. Está ubicado en Villa de PUNCHANA. Es un puerto clave para los pueblos de la Amazonía, así como la relación del Perú con Brasil y Colombia. El terminal está conformado por dos muelles generales de «atraque directo tipo flotante».
- (iv) **Terminal Portuario de Puerto Maldonado:** Se ubica en la región Madre de Dios y opera en el margen derecho del río Madre de Dios, a la altura de la desembocadura del río Tambopata. Brinda sus servicios a las provincias de Tambopata, Manu y Tahuamanu. Su principal actividad se encuentra relacionada al movimiento y comercialización de madera que se produce en la zona, para lo cual cuenta con equipos especializados.
- (v) **Terminal Portuario de Yurimaguas:** Ubicado en la región Loreto, en la margen izquierda del río Huallaga al lado de la ribera del río Parapapura. La carga movilizada es fundamentalmente de cabotaje del tipo fraccionada. Este terminal abastece de productos de primera necesidad y materiales de construcción como cemento y fierros, además de balones de Gas Licuado de Petróleo GLP hacia la ciudad de Iquitos. Asimismo, atiende el arribo de embarcaciones exclusivamente de pasajeros.
- (vi) **Terminal Portuario de Supe:** Se encuentra ubicado en la provincia de Barranca en el departamento de Lima. Su área de influencia se caracteriza por la industria de harinas de pescado y del azúcar en Paramonga, Barranca, Supe y Huarney. Es un muelle de lanchonaje tipo espigón. El tipo de construcción es plataforma y pilotes de concreto armado.
- (vii) **Terminal Portuario de Huacho:** Está ubicado en Lima, su área de influencia abarca las provincias de Huaura y de Chancay, se caracteriza por brindar servicios a la industria de harinas de pescado. Cuenta con un muelle y un almacén.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU

- 11. Los servicios portuarios prestados en todos los terminales administrados por ENAPU, se clasifican en dos grupos¹¹:
 - (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.

¹¹ Ver Ositrán (2016). Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de Salaverry e Ilo. Estudio Tarifario.



(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 pasajeros o servicios por embarque, cobrado 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 TEU (Acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies)¹².
16. 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.

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 proveniente de los formatos estadísticos mensuales remitidos por dicha empresa al buzón de declaración estadística del Ositrán¹³.

III.1. Servicios en función a la nave

18. En este grupo se encuentran los servicios de amarre/desamarre y uso de amarradero prestados a la nave, siendo que la demanda de dichos servicios se puede caracterizar a partir de la evolución del tráfico de naves. Durante el año 2024, ENAPU atendió un total de 2876 naves, lo que representa una disminución del 46,1 % respecto al año 2023, equivalente a 2459 naves menos. Esta caída en la atención de embarcaciones se debió principalmente a la disminución en el número de naves de bajo bordo, que se redujeron en un 46,4 %, así como a la contracción del 13,5 % en las naves de alto bordo.
19. Cabe señalar que la demanda por este servicio se caracteriza por una alta participación de naves del tipo bajo bordo¹⁴, entre las cuales se incluyen embarcaciones como chatas y lanchones. Durante el año 2024, la participación de este tipo de naves fue ligeramente inferior a la registrada en 2023, al pasar de 99.0 % a 98.4 %.
20. En lo relativo a los tipos de naves de alto bordo, los terminales administrados por ENAPU (en particular, el Terminal de Ilo) recibieron naves de carga graneleras (16), general (13), portacontenedores (8), armada (4), tanqueras (3) y pasajeros (1), pasando su participación en el total de naves atendidas por la concesión de 1,0 % en el 2023 a 1,6 % durante el 2024.

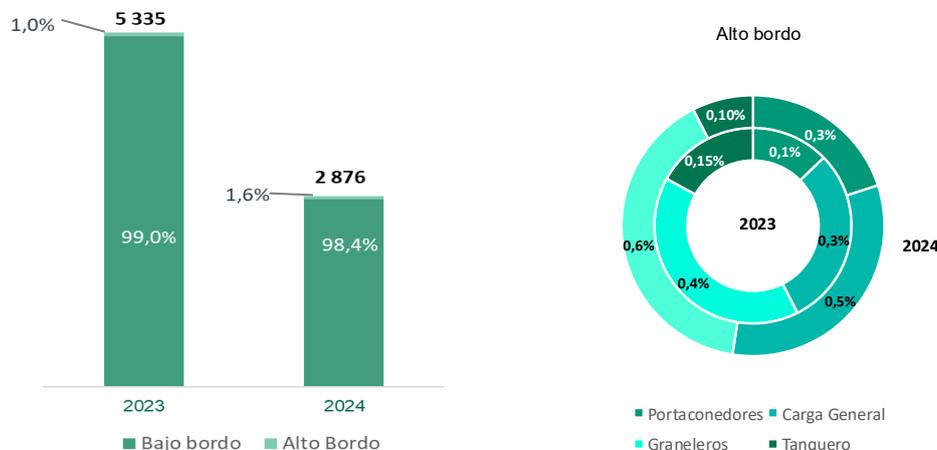
¹² Cabe señalar que, como parte de la prestación de los servicios estándar, existen días libres de almacenamiento según el tipo de carga.

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

¹⁴ Se considera naves de bajo bordo a aquellas cuyo arqueo bruto es inferior a 500 UAB (Unidades de Arqueo Bruto).



**GRÁFICO 1
NÚMERO DE NAVES ATENDIDAS, 2023-2024**



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

21. En cuanto a la distribución del número de naves atendidas por terminal, la mayor concentración se registró en los terminales portuarios de Iquitos y Supe, con una participación del 56,6 % y 15,9 % del total, respectivamente. Destaca el crecimiento del tráfico en el terminal de MASP Arica, que mostró un incremento interanual del 100,0 %, equivalente a 31 naves adicionales. Asimismo, el terminal de Ilo experimentó una variación positiva del 35,3 %, lo que representa un aumento de 54 naves respecto al año anterior. En contraste, el terminal portuario de Supe presentó una caída significativa del 81,9 % (equivalente a 2072 naves menos), lo que redujo su participación en el total de naves atendidas del 47,4 % en 2023 al 15,9 % en 2024.

**CUADRO 1
TRÁFICO DE NAVES POR TERMINAL, 2023-2024**

Terminal portuario	2023		2024		2024/2023
	Nº	Participación	Nº	Participación	Variación (%)
Iquitos	1714	32,1%	1629	56,6%	-5,0%
Supe	2530	47,4%	458	15,9%	-81,9%
Huacho	746	14,0%	394	13,7%	-47,2%
Ilo	153	2,9%	207	7,2%	35,3%
Yurimaguas	161	3,0%	126	4,4%	-21,7%
MASP Arica	31	0,6%	62	2,2%	100,0%
Puerto Maldonado	0	0,0%	0	0,0%	
Total	5335		2876		-46,1%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Servicio a la carga

22. Los servicios a la carga, como se ha mencionado, consisten en el Uso de muelle, Transferencia, Manipuleo y Almacenaje, descritos a continuación:
- Uso de muelle es la utilización de la infraestructura del recinto portuario para cargar o descargar 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 es el 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.



23. Al respecto, estos servicios son prestados para la carga en contenedores, fraccionada, sólida a granel, líquida a granel y rodante. 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.
24. Entre 2023 y 2024, la carga movilizada en el conjunto de terminales administrados por ENAPU registró una disminución del 16,4 %, al pasar de 935 295 toneladas a 781 700¹⁵ toneladas. Este nivel representa una reducción del 19,1 % respecto a 2019, lo que equivale a 185,1 mil toneladas menos. La caída observada en 2024 se explica principalmente por la disminución del volumen de carga en los terminales de Ilo (-134 325 TM), Yurimaguas (-13 845 TM) y Huacho (-9989 TM), reducciones que no pudieron ser compensadas por el incremento registrado en el terminal de Iquitos (+5689 TM). Finalmente, la distribución porcentual de la carga entre los distintos terminales no experimentó variaciones significativas.

CUADRO 2
TRÁFICO DE CARGA POR TERMINAL, 2023-2024
(En toneladas)

Terminal portuario	2023		2024		2024/2023
	TM	Participación	TM	Participación	Variación (%)
Ilo	680 837	72,8%	546 512	69,9%	-19,7%
Iquitos	134 141	14,3%	139 830	17,9%	4,2%
Yurimaguas	81 414	8,7%	67 569	8,6%	-17,0%
MASP Arica	19 722	2,1%	18 982	2,4%	-3,8%
Supé	5 198	0,6%	4 813	0,6%	-7,4%
Huacho	13 983	1,5%	3 994	0,5%	-71,4%
Pto. Maldonado	0	0,0%	0	0,0%	
Total	935 295		781 700		-16,4%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

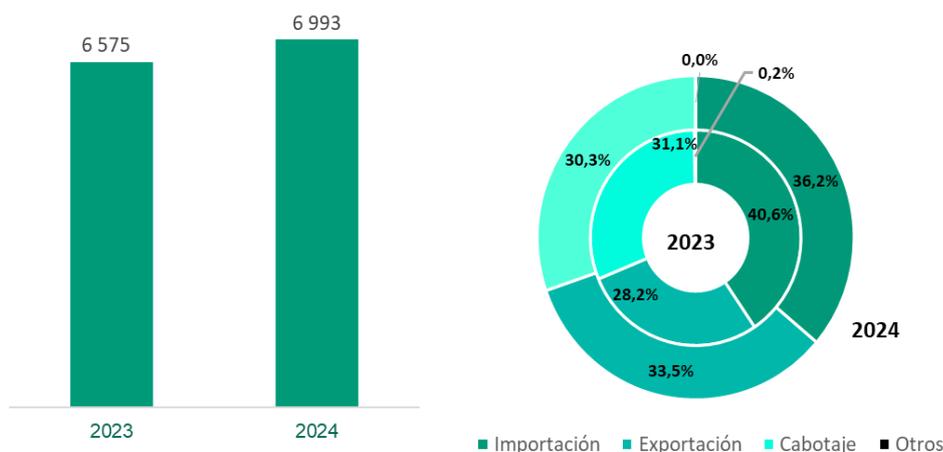
a) Carga en contenedores

25. En 2024, el tráfico de contenedores registró un leve aumento del 6,4 %, al pasar de 6,6 mil TEU a 6,9 mil TEU, lo que equivale a un incremento de 0,4 mil TEU. Este resultado permitió mantener la tendencia creciente observada en 2023, año en que también se reportó un crecimiento del 16,7 %. El incremento en el volumen movilizado durante 2024 se explica principalmente por el aumento de las operaciones de exportación, que crecieron en 0,49 mil TEU, lo que representa una variación positiva del 26,6 %.

¹⁵ Sobre el particular se considera la carga fraccionada, sólida a granel, líquida a granel, rodante y contenedores, todas ellas medidas en toneladas.



GRÁFICO 2
TRÁFICO DE CONTENEDORES, 2023-2024
(TEU)



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

26. En cuanto a la participación relativa por tipo de operación, la importación se mantuvo como la principal en términos de volumen en 2024, con una participación del 36,2 %. Sin embargo, esta proporción representa una disminución de 4,4 puntos porcentuales en comparación con 2023. Por su parte, la exportación fue la categoría que registró el mayor incremento, aumentando su participación del 28,2 % en 2023 al 33,5 % en 2024.
27. Durante 2024, la carga contenedorizada movilizada por ENAPU se concentró únicamente en tres terminales: el Terminal Portuario de Ilo, el Terminal Portuario de Iquitos y el Muelle al Servicio del Perú en Arica (en adelante, MASP Arica). En particular, el Terminal Portuario de Ilo registró un aumento del 12,1 % en comparación con 2023, mientras que los terminales de Iquitos y MASP Arica experimentaron disminuciones del 63,6 % y 4,4 %, respectivamente. Cabe destacar que el Terminal Portuario de Ilo fue el único que realizó operaciones de exportación de carga en contenedores durante 2024, movilizándolo 2,3 mil TEU, lo que representó el 48,0 % del volumen total gestionado por dicho terminal.

CUADRO 3
TRÁFICO DE CONTENEDORES POR TERMINAL, 2023-2024
(TEU)

Terminal portuario	2023		2024		2024/2023 Variación (%)
	TM	Participación	TM	Participación	
Ilo	4 355	66,2%	4 884	69,8%	12,1%
Iquitos	22	0,3%	8	0,1%	-63,6%
MASP Arica	2 198	33,4%	2 101	30,0%	-4,4%
Total	6 575		6 993		6,4%

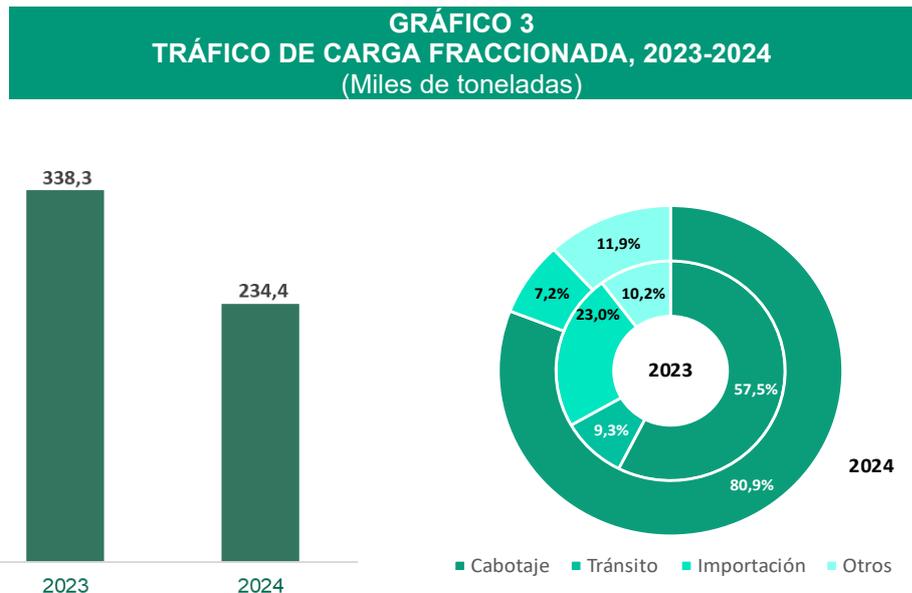
Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



b) Carga fraccionada¹⁶

28. En lo relativo al tráfico de carga fraccionada, durante el año 2024 se movilizaron por ENAPU 234,4 mil toneladas (ver Gráfico 3), un 30,7 % menos que el nivel alcanzado el 2023. Al desagregar por tipo de operación, esta caída se explica en la menor actividad observada en los regímenes de tránsito, cabotaje (cabotaje de descarga y embarque), importación y otros. En particular, bajo el régimen de importación se movilizaron 60,9 miles de toneladas menos (-78,2 %), el de tránsito movilizó 31,4 miles de toneladas menos (-100,0 %) y, finalmente, el tráfico de cabotaje movilizó 4,9 miles de toneladas menos (-2,5 %) todos respecto al año 2023.



1/ ENAPU administró el Terminal Portuario Multipropósito Salaverry hasta octubre de 2018.
Fuente: ENAPU.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

29. Cabe destacar que ENAPU ha mantenido una participación significativa en el régimen de cabotaje para la carga fraccionada, alcanzando el 57,5 % del total en 2023 y aumentando al 80,9 % en 2024. En contraste, la participación del régimen de importación experimentó una disminución considerable, pasando del 23,0 % en 2023 al 7,2 % en 2024.
30. A nivel de terminal portuario, destacaron en el año 2024 por concentrar casi la totalidad de la participación los terminales de Iquitos (59,5 %), Yurimaguas (27,7 %) e Ilo (9,3 %). En cuanto a la evolución interanual de la carga, destacan las caídas sufridas por los terminales de Ilo (-80,0 %), Yurimaguas (-18,0 %) y Huacho (-70,4 %).

¹⁶ Cabe mencionar que la información presentada por ENAPU denomina a este tipo de carga como piezas sueltas.



CUADRO 4
TRÁFICO DE CARGA FRACCIONADA POR TERMINAL, 2023-2024
(En toneladas)

Terminal portuario	2023		2024		2024/2023
	TM	Participación	TM	Participación	Variación (%)
Iquitos	133 996	39,6%	139 458	59,5%	4,1%
Yurimaguas	79 218	23,4%	64 925	27,7%	-18,0%
Ilo	108 650	32,1%	21 750	9,3%	-80,0%
Supe	5 184	1,5%	4 813	2,1%	-7,2%
Huacho	10 957	3,2%	3 248	1,4%	-70,4%
MASP Arica	325	0,1%	200	0,1%	-38,5%
Pto. Maldonado	0	0,0%	0	0,0%	
Total	338 330		234 394		-30,7%

Fuente: ENAPU.

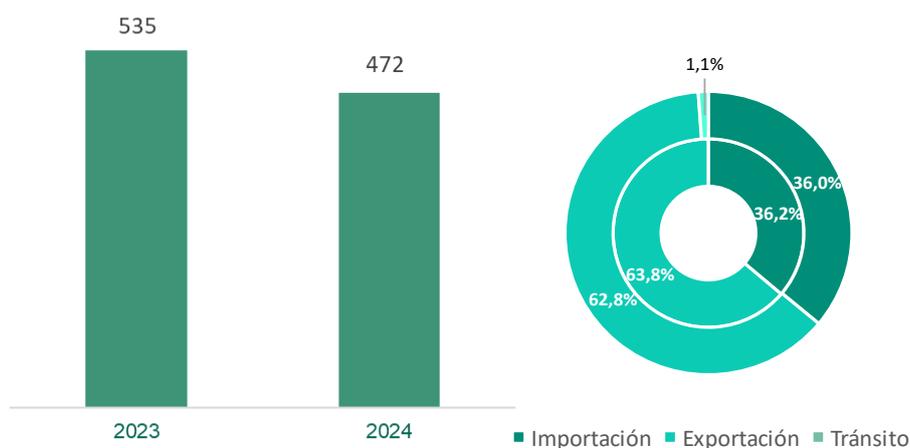
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

31. Respecto a las operaciones de los principales terminales, se puede resaltar que el Terminal Portuario Ilo movilizó la mayor proporción de carga fraccionada bajo el régimen de Exportación (83,1 %), mientras que, en el caso de los terminales portuarios de Iquitos y Yurimaguas, destacaron los regímenes de cabotaje descarga y cabotaje embarque¹⁷, registrándose participaciones del del 69,0 % y 66,6 %, respectivamente.

c) Carga sólida a granel

32. En 2024, el tráfico de carga sólida a granel registró una disminución del 11,9 % respecto al año anterior, al pasar de 535 mil toneladas en 2023 a 472 mil toneladas. Esta caída se explica por la reducción del volumen movilizad o tanto bajo el régimen de exportación como de importación, en comparación con 2023. (ver efecto en las participaciones en el GRÁFICO 4).
33. En particular, el régimen de exportación de carga sólida a granel pasó de movilizar 341,4 mil toneladas en 2023 a 296,2 mil toneladas en 2024, lo que representa una disminución del 13,2 %. Por su parte, el régimen de importación también registró una caída, al pasar de 193,8 mil toneladas en 2023 a 169,9 mil toneladas en 2024, lo que equivale a una reducción del 12,3 %.

GRÁFICO 4
TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANDEL, 2023-2024
(Miles de toneladas)



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁷ Ambos 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.



34. Como en años previos, la participación absoluta en este tipo de carga durante el año 2024 la tiene el Terminal Portuario de Ilo. De esta forma, luego de la importante reducción que presentó este tipo de carga cuando ENAPU dejó de administrar el Terminal Portuario Multipropósito Salaverry, el Terminal de Ilo determina la evolución de la carga sólida a granel de ENAPU.

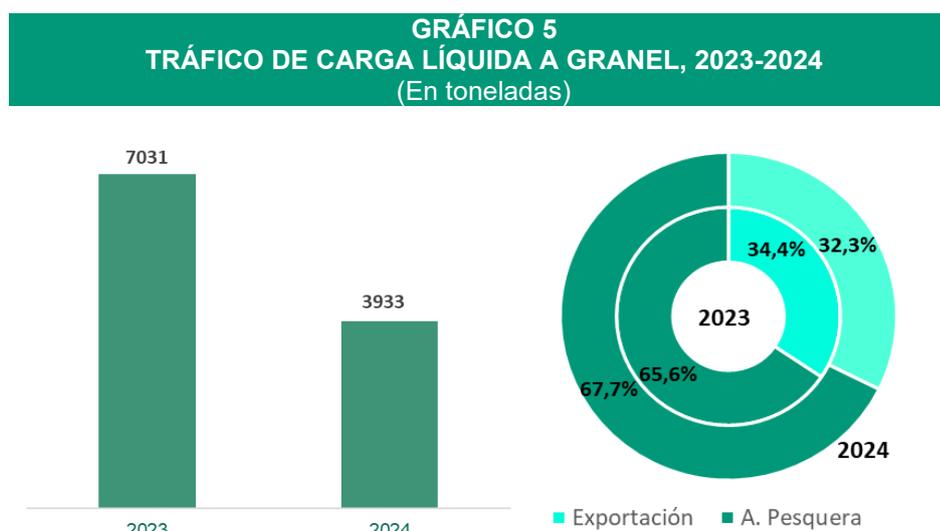
CUADRO 5 TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANDEL POR TERMINAL, 2023-2024 (En toneladas)					
Terminal portuario	2023		2024		2024/2023
	TM	Participación	TM	Participación	Variación (%)
Ilo	535 129	100,0%	471 504	100,0%	-11,9%
Total	535 129		471 504		-11,9%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

d) Carga líquida a granel

35. En lo que respecta a la carga líquida a granel, durante 2024 se registró una disminución del 44,1 %, revirtiendo parcialmente el fuerte incremento del 91,0 % observado en 2023. En cuanto a los regímenes bajo los cuales se movilizó este tipo de carga, la participación se distribuyó entre la actividad pesquera y el régimen de exportación. La actividad pesquera incrementó ligeramente su participación, al pasar del 65,6 % en 2023 al 67,7 % en 2024. En contraste, la participación del régimen de exportación se redujo de 34,4 % a 32,3 % en el mismo periodo.



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

36. En cuanto a la distribución por terminales de la carga líquida a granel, el principal punto de movilización en 2024 fue el Terminal Portuario de Ilo, cuya participación aumentó del 56,8 % en 2023 al 81,0 % en 2024, lo que representa un incremento de 24,3 puntos porcentuales. Le siguió el terminal de Huacho, con una participación del 19,0 %, lo que implica una reducción de 24,1 puntos porcentuales respecto al año anterior. En términos de volumen, se observaron variaciones significativas en los principales terminales: Ilo registró una caída del 20,1 %, Huacho del 75,3 % y Supe presentó una disminución total del 100,0 %, al no movilizar carga líquida a granel durante 2024.



CUADRO 6
TRÁFICO DE CARGA LÍQUIDA A GRANEL POR TERMINAL, 2023-2024
(En toneladas)

Terminal portuario	2023		2024		2024/2023
	TM	Participación	TM	Participación	Variación (%)
Ilo	3 991	56,8%	3 187	81,0%	-20,1%
Huacho	3 026	43,0%	746	19,0%	-75,3%
Supe	14	0,2%	0	0,0%	-100,0%
Total	7 031		3 933		-44,1%

Fuente: ENAPU.

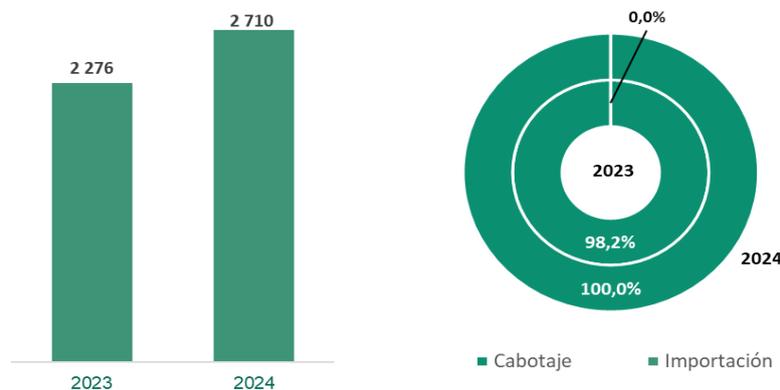
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. Finalmente, cabe destacar que la totalidad de la carga líquida a granel movilizada en 2024 a través del Terminal Portuario de Huacho correspondió al régimen de actividad pesquera. Esta situación representa un cambio respecto a años anteriores¹⁸, cuando el Terminal Portuario de Supe también participaba en la movilización de este tipo de carga bajo el mismo régimen. Por su parte, el Terminal Portuario de Ilo movilizó carga líquida a granel bajo dos regímenes. En dicho terminal, el régimen de exportación representó el 39,9 % del total movilizad, mientras que la actividad pesquera concentró el 60,1 % restante.

e) Carga rodante

38. Siguiendo la tendencia observada en 2023, la carga rodante registró un incremento en 2024 del 19,1 % (+434 TM), explicada casi enteramente por el aumento del régimen de cabotaje descarga (+662 TM), la cual fue contrastada levemente por las reducciones en los regímenes de cabotaje embarque (-187 TM) y tránsito (-40 TM).
39. Cabe remarcar que el tráfico de carga rodante movilizad en los terminales administrados por ENAPU se sigue realizando mayoritariamente bajo el régimen de cabotaje. En particular, durante los años 2021, 2022, 2023 y 2024, la participación de este tipo de operación representó el 99,6 %, 100 %, 98,2 % y 100 %, respectivamente¹⁹.

GRÁFICO 6
TRÁFICO DE CARGA RODANTE, 2023-2024
(En toneladas)



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁸ Revisar Informe de Desempeño ENAPU 2023 y anteriores.

¹⁹ Similares porcentajes se puede observar desde el año 2013.



40. La alta participación del régimen de cabotaje se explica en el mayor flujo de este tipo de carga movilizado a través del Terminal Portuario Yurimaguas, de tipo fluvial, y conectado con el río Amazonas. Este terminal transporta la carga entre localidades del ámbito nacional más que el internacional. En el 2023, movilizó el 96,5 % de la carga rodante de ENAPU, mientras en el año 2024 movilizó un 97,6 %, siendo el resto, movilizado por el terminal de Iquitos.

CUADRO 7
TRÁFICO DE CARGA RODANTE POR TERMINAL, 2023-2024
(En toneladas)

Terminal portuario	2023		2024		2024/2023
	TM	Participación	TM	Participación	Variación (%)
Yurimaguas	2 196	96,5%	2 644	97,6%	20,4%
Iquitos	40	1,8%	66	2,4%	65,0%
Ilo	40	1,8%	0	0,0%	-100,0%
Total	2 276		2 710		19,1%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Tarifas

41. ENAPU es una empresa que se encuentra en el ámbito de competencia del Ositrán, de conformidad con la Ley N° 26917 - Ley de creación del OSITRÁN, según la cual este organismo regulador es competente, entre otras cosas, para fijar las tarifas de los servicios realizados 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 Ositrán 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.
42. En junio de 2004, mediante Resolución N° 031-2004-CD/OSITRAN, el Ositrán 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.
43. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2016-CD-OSITRAN del 15 de febrero de 2016, el Ositrán 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 terminales²⁰. Adicionalmente, se mantuvo las razones por las que no se fija tarifa a los terminales portuarios fluviales y lanchonajes.
44. 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. 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

²⁰ Para el 2016 los terminales portuarios Callao, Paita, General San Martín se encontraban concesionados. Adicionalmente, el terminal portuario de Chimbote fue transferido al Gobierno Regional.



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 Ositrán.

45. Al respecto, 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 Lima²¹.
46. Finalmente, en el año 2021, la controversia fue zanjada cuando la Sala Constitucional y Social Permanente de la Corte Suprema declaró improcedente el Recurso de Casación presentado por ENAPU, finalizando el proceso judicial y generando una provisión para hacer frente a las devoluciones a los clientes por el exceso cobrado en los Terminales de Ilo y Salaverry desde el periodo 2016 (para mayor detalle sobre el estado de la demanda ver Anexo N° I)
47. Sin perjuicio de lo anterior, el CUADRO 8 muestra las tarifas máximas resultado del procedimiento de revisión de tarifas máximas que ha sido detallado en párrafos anteriores²².

CUADRO 8		
NIVELES DE TARIFAS MÁXIMAS 2016 - 2024		
(En Soles, sin IGV)		
Servicio	Unidad	Tarifa (soles)
Servicio a la Nave		
Uso de amarradero	Metro de eslora x hora	2,15
Amarre y desarme	Por cada operación	612,99
Servicio a la carga: Uso de muelle		
Carga Fraccionada	Por tonelada	12,26
Carga Rodante	Por tonelada	76,62
Carga Sólida a Granel	Por tonelada	6,13
Carga Líquida a Granel	Por tonelada	3,06
Contenedor Lleno de 20 pies	Por contenedor	183,9
Contenedor Lleno de 40 pies	Por contenedor	275,85
Contenedor Vacío de 20 pies	Por contenedor	45,97
Contenedor Vacío de 40 pies	Por contenedor	76,62
Servicio de Pasajero		
Embarque o Desembarque de pasajeros	Pasajero	18,39

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

IV.2. Precios

48. 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 ENAPU²³, los mismos que se encuentran vigentes a partir del 31 de octubre de 2018 y que siguieron vigentes durante todo el 2024. En el CUADRO

²¹ Expediente N° 11322-2016-0-1801-JR-CA-11.

²² Recordemos que ENAPU dejó de administrar el Terminal Portuario de Salaverry, la estructura y nivel tarifario solo es aplicable al Terminal Portuario de Ilo (producto de la concesión del Terminal Portuario Multipropósito Salaverry a la empresa Salaverry Terminal Internacional S.A. se retiró las tarifas que le correspondían a dicho terminal).

²³ Ver: <http://www.enapu.com.pe/enapu/tarifario/>. Visto el 18 de mayo de 2025.



9 muestra el detalle de los precios de dos servicios que son importantes dentro de la cadena logística portuaria, estos son, el servicio portuario de transferencia²⁴ y el de manipuleo²⁵.

49. 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 los 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 9
PRECIO DE LOS SERVICIOS TRANSFERENCIA Y MANIPULEO, 2024
(En USD, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Terminal	Demás	Servicio	Unidad de cobro	Terminal	Demás
		Portuario Ilo	Terminales Portuario			Portuario Ilo	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 (<https://www.enapu.com.pe/enapu/tarifario/>)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

50. 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).
51. Sin perjuicio de lo anterior, el tarifario que se presenta en el 2024 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.

²⁴ El servicio de transferencia cubre el servicio del traslado de la carga desde el muelle a las áreas de uso alternativo o áreas de almacenamiento del Terminal o viceversa en el embarque. Si debido a las condiciones operativas del Terminal no se utilizarán áreas de uso alternativo, el servicio de transferencia cubre la operación desde/hacia el costado de la nave a/desde las áreas de almacenamiento.

²⁵ 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.



CUADRO 10
PRECIO DE LOS OTROS SERVICIOS NO REGULADOS, 2024
(En 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			Suministro de energía			
Absorbente portatil	hora	75	Monitoreo de ctn reefer	Ctn / hora	1,5	
Cargador frontal	hora	40	Consolidación/desconsolidación	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 períodos de pago se computan en lapsos de diez (10) días calendario cada uno; y el tercer período, desde el vencimiento del segundo, hasta la fecha del retiro o embarque de la carga.

Fuente: ENAPU (<https://www.enapu.com.pe/enapu/tarifario>)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

IV.3. Cargos de acceso

52. 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 Ositrán (REMA).



53. 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.
54. ENAPU, a través del Terminal Portuario de Ilo, mantiene vigentes dos contratos de acceso para la prestación del servicio de practicaje, suscritos con las empresas PSA Marine Perú S.A. y Port Operation and Services S.R.L. Durante el año 2024, ENAPU renovó por un año adicional el contrato con Port Operation and Services S.R.L., mediante la Séptima Adenda, y suscribió la Quinta Adenda con PSA Marine Perú S.A.²⁶ En ambos contratos, se mantiene un cargo de acceso igual a cero, al igual que en el año anterior.

CUADRO 11
CONTRATO DE ACCESO: REMOLCAJE Y PRACTICAJE 2024
(En USD, sin IGV)

Empresa	Terminal Portuario	Vigencia		Renovación	Unidad	Monto (US\$)
		Desde	Hasta			
Practicaje						
Port Operation and Services S.R.L.	Ilo	24/04/2024	23/04/2025	Séptima Adenda	Operación	0,0
PSA Marine Perú S.A.	Ilo	23/12/2024	22/12/2025	Quinta Adenda	Operación	0,0
Remolcaje						
Petrolera Transoceánica S.A.	Ilo	23/12/2024	23/12/2025	Novena Adenda	Operación	115,00
PSA Marine Perú S.A.	Ilo	23/12/2024	22/12/2025	Quinta Adenda	Operación	115,00

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

55. En el caso del servicio de remolcaje, ENAPU S.A., a través del Terminal Portuario de Ilo, mantiene vigentes dos contratos de acceso con las empresas PSA Marine Perú S.A. y Petrolera Transoceánica S.A. Durante el año 2024, se renovó el contrato de acceso con Petrolera Transoceánica S.A. mediante la Novena Adenda y se suscribió la Quinta Adenda con PSA Marine Perú S.A. En ambos casos, el cargo de acceso se fijó en USD 115,00, lo que representa un incremento del 2,2 % respecto al cargo aplicado entre 2018 y el año anterior.

V. PAGOS AL ESTADO

V.1. Pagos al Estado

56. ENAPU está obligada a pagar al Ositrán 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 26917²⁷.
57. En cuanto al aporte por regulación pagado en 2024, este ascendió a S/ 148,6 miles, lo que representa una disminución del 12,6 % respecto al nivel registrado en 2023. A diferencia de años

²⁶ El 18 de diciembre de 2020, ENAPU y el Usuario Intermedio acordaron la modificación de la denominación de TRAMARSA FLOTA S.A. por PSA MARINE PERÚ S.A.

²⁷ **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.

(...)



anteriores, el pico mensual del aporte se registró en mayo, con un monto de S/ 16,8 miles, equivalente al 11,3 % del total anual.



Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. ESTADOS FINANCIEROS

58. A continuación, se analiza la situación financiera de ENAPU a partir de la información presentada en los Estados Financieros para el ejercicio 2024. En particular, cabe señalar que esta empresa se financia principalmente con los ingresos recibidos, de acuerdo con el marco del contrato de Asociación en Participación incluido en el Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, correspondiendo a una actividad de inversión y no de operación.

VI.1. Estado de Resultados Integrales

59. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la Empresa Nacional de Puertos - ENAPU considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores, esta entidad es una empresa estatal de derecho privado de la Corporación FONAFE, cuya característica principal es que sus ingresos provienen de su actividad comercial, de las transferencias provenientes de su Asociación en Participación con APM Terminals y de la transferencia de recursos por parte del MTC para la ejecución de determinadas inversiones en los puertos bajo su regencia. A continuación, se analizan los rubros señalados para, finalmente, presentar el Estado de Resultado Integral. Sobre el particular, en el cuadro N° 12 se presentan los Estados de Resultados Integrales de la empresa correspondiente a los últimos 5 años (periodo 2020-2024).

60. Durante el 2024, los ingresos por servicios superaron los S/ 10,6 millones, un 21,3% por debajo de lo registrado en el 2023 (equivalente a S/ 2,87 millones). Esta variación se explica, fundamentalmente, en la disminución interanual en los Ingresos por servicios a la carga de 25,3% (S/ 2,65 millones), así como la disminución de los servicios a la nave (11,6%) y en los servicios complementarios, que se redujeron en 9,8% (equivalentes a 0,16 millones). Aunque se registró una leve mejora en el rubro de devoluciones y descuentos (-S/ 0,703 millones frente a -S/ 0,902 millones en 2023), este efecto fue insuficiente para contrarrestar la caída general. Como en años anteriores, los referidos ingresos se obtienen, principalmente, de la gestión en los terminales portuarios de Ilo e Iquitos.



CUADRO 12 INGRESOS POR SERVICIOS 2020-2024 (En miles de soles)

Ingresos por servicios	2020	2021	2022	2023	2024
Servicio a la nave	3,038	2,616	2,185	2,310	2,042
Servicio a la carga	10,422	10,915	12,483	10,448	7,801
Servicios complementarios	1,820	1,801	1,516	1,612	1,454
Devoluciones, descuentos	(591)	(1,000)	(734)	(902)	(703)
Total	14,688	14,332	15,450	13,468	10,595

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

61. En lo relativo a los costos totales de prestación de servicios para el año 2024, estos se incrementaron en 5,9% (S/ 1,01 millones) con relación al del ejercicio previo. Desagregando este resultado, se observa que los rubros principales fueron los de *Remuneraciones*, que presentó la mayor magnitud con S/ 7,5 millones (41,3% del total de costos), y *Cargas diversas de gestión*²⁸, que registró S/ 5,1 millones (28,1% del total de costos). Entre los ítems que explican el crecimiento en los costos tenemos a las *Servicios prestados por terceros* que creció un 46,3% (equivalente a S/ 0,3 millones), *Depreciación IME* un 22,6% (S/ 0,3 millones) y *Compensación por Tiempo de Servicio* un 13,7% (S/ 0,5 millones).

CUADRO 13 COSTOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS 2020-2024 (En miles de soles)

Costos de servicios	2020	2021	2022	2023	2024
Servicios prestados por terceros	4,256	5,798	6,418	600	877
Remuneraciones	7,568	6,788	7,158	6,419	7,508
Cargas diversas de gestión	2,105	1,835	1,794	5,645	5,096
Suministros diversos	618	650	1,627	476	387
Depreciación IME	2,350	2,329	2,323	1,262	1,547
Tributos	284	469	449	2,388	2,332
Compensación por Tiempo de Servicio	423	334	358	364	414
Total	17,604	18,201	20,127	17,152	18,161

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

62. De otro lado, el costo *Suministros diversos* se redujo en 18,7%, pasando de S/ 0,5 millones en el 2023 a S/ 0,4 millones en el 2024; mientras que el costo de *Cargas diversas de gestión* cayó un 9,7%, es decir en S/ 0,5 millones frente al monto registrado en el 2023.
63. Con relación a los gastos administrativos, estos aumentaron en 2,1% (equivalente a S/ 0,6 millones) con respecto al 2023, pasando de S/ 28,4 millones a S/ 29,03 millones, principalmente a partir del incremento de los rubros *Deudas incobrables* en 539,7% (S/ 0,2 millones), *Remuneraciones* en 5,4% (-S/ 0,9 millones) y *Cargas diversas de gestión* en 4,0% (-S/ 0,9 millones).

²⁸ Las cargas diversas de gestión incluyen principalmente los gastos de seguros patrimoniales.



CUADRO 14
GASTOS DE ADMINISTRACIÓN 2020-2024
(En miles de soles)

Gastos administrativos	2020	2021	2022	2023	2024
Remuneraciones	16,154	17,034	16,457	15,991	16,854
Servicios prestados por terceros	5,284	6,434	6,080	5,672	5,750
Cargas diversas de gestión	3,972	1,870	2,442	2,228	2,317
Tributos	1,914	2,361	2,076	1,236	1,131
Depreciación IME	1,228	1,216	1,272	1,191	1,175
Amortización			66,547	164	11
Compensación por tiempo de servicios	977	989	947	873	897
Suministros diversos	278	262	490	612	178
Deudas incobrables	1,783	45	29	40	258
Otros gastos administrativos	2,374	2,454	1,248	426	455
Total	33,964	32,666	31,107	28,433	29,027

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

64. En el Cuadro 15, la diferencia entre los ingresos y costos por servicios significó que, durante el 2024, se tuvo como resultado una pérdida bruta de -S/ 7,6 millones, lo que significó un aumento en las mismas del 105,4% con relación a la registrada el ejercicio 2023 (-S/ 3,7 millones). Asimismo, con relación al resultado de las actividades de operación, esta empeoró ligeramente en 6,2%, ascendiendo en el 2024 a S/ 31,9 millones (en el 2023 fue de S/ 34,0 millones), lo que puede explicar, principalmente, por la disminución del rubro *Otros ingresos* derivados de la caída del rubro *Venta por subasta pública* (que pasó de S/ 9,0 millones a S/ 0,0 millones) y el de *Indemnización Rímac seguros* por un valor de S/ 2,4 millones. Finalmente, la ganancia neta del ejercicio en el 2024 alcanzó los S/ 40,0 millones, frente a una utilidad neta de S/ 40,9 millones en el 2023, lo que determina una disminución de 2,4%.

CUADRO 15
RESULTADOS INTEGRALES 2020-2024
(En miles de soles)

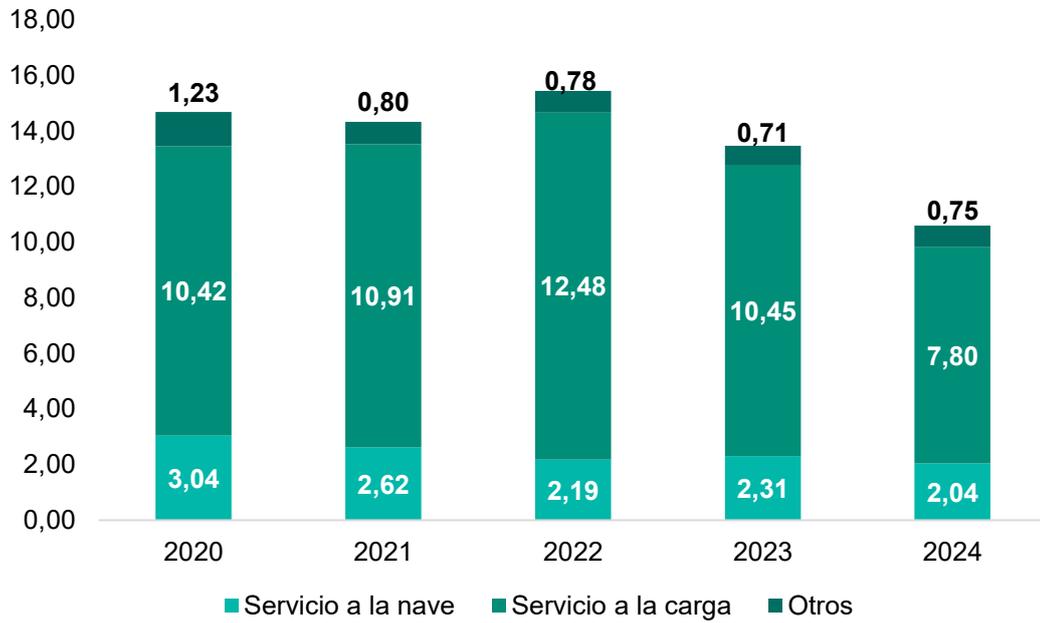
Año	2020	2021	2022	2023	2024
Ingresos por servicios	14,688	14,332	15,450	13,468	10,595
Costo de servicios	-17,604	-18,201	-20,127	-17,152	-18,161
Pérdida bruta	-2,917	-3,869	-4,676	-3,684	-7,567
Gastos administrativos	-33,964	-32,666	-31,107	-28,433	-29,027
Otros ingresos	36,910	50,800	75,304	71,923	74,675
Otros gastos	-3,838	-1,679	-4,245	-5,790	-6,167
Ganancia por actividades de operación	-3,809	12,586	35,276	34,017	31,913
Ingresos financieros	737	173	3,846	8,219	7,610
Gastos financieros	-691	-437	-181	-130	-153
Diferencia de Cambio, neto	1,684	924	-769	-1,172	589
Resultado antes de impuesto a las ganancias	-2,079	13,247	38,171	40,934	39,959
Gasto por impuesto a las ganancias		-4,817			
Utilidad (Pérdida) neta del ejercicio	-2,079	8,430	38,171	40,934	39,959

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

65. Al respecto, en el caso particular del año 2024, se puede observar que ENAPU facturó ingresos por la prestación de servicios por un monto de S/ 10,6 millones, lo cual representa una reducción de S/ 2,9 millones (-21,3%) respecto del ejercicio 2023. En cuanto a la participación de dichos ingresos, como se puede observar en el siguiente gráfico, durante el 2024, el 73,6% de estos correspondió a servicios a la carga, el 19,3% correspondió a servicios a la nave y otros ingresos constituido por servicios complementarios y devoluciones representaron solo el 7,0%.

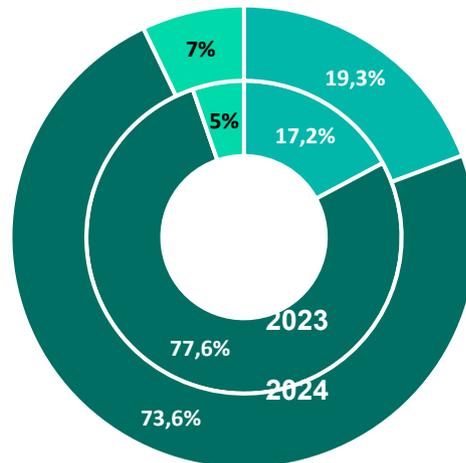


GRÁFICO 8
INGRESOS POR PRESTACIÓN DE SERVICIOS, 2020- 2024
(En millones de soles)



Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Composición de los ingresos por servicios prestados, 2023-
2024



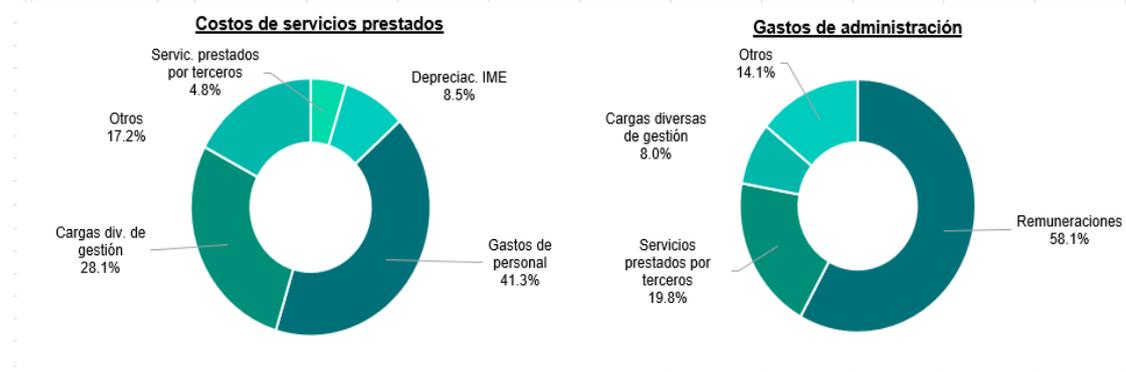
■ Servicio a la nave ■ Servicio a la carga ■ Otros

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



66. Por otro lado, como se observa en el anterior gráfico, respecto a la evolución de los ingresos por servicios prestados, entre los años 2020 y 2024 presenta una tendencia estable; donde los ingresos por servicio a la carga tienen una mayor representación a lo largo del periodo de análisis, con una tasa de crecimiento promedio anual de -5,6%; en tanto, los ingresos por servicio a la nave presentaron una tasa de crecimiento anual de -7,6% en promedio. Entre tanto, la evolución de los ingresos por otros servicios, registraron una tasa de variación anual promedio de -9,4%.
67. Respecto a los costos y gastos operativos, para efectos del presente análisis estos se pueden agrupar en: i) costos de servicios prestados, y ii) gastos de administración. En el caso de los costos de servicios prestados, como se detalló en el cuadro anterior, en el año 2024 estos ascendieron a S/ 18,2 millones, lo cual representa un aumento de S/ 1,0 millones (5,9%) respecto de lo observado en el 2023. Cabe indicar que dichos costos representaron alrededor del 171,4% de los ingresos totales del ejercicio 2024; el cual indica que los costos son mayores que los ingresos en todo el periodo de análisis.

GRÁFICO 9
COMPOSICIÓN DE LOS COSTOS Y GASTOS ADMINISTRATIVOS, 2024

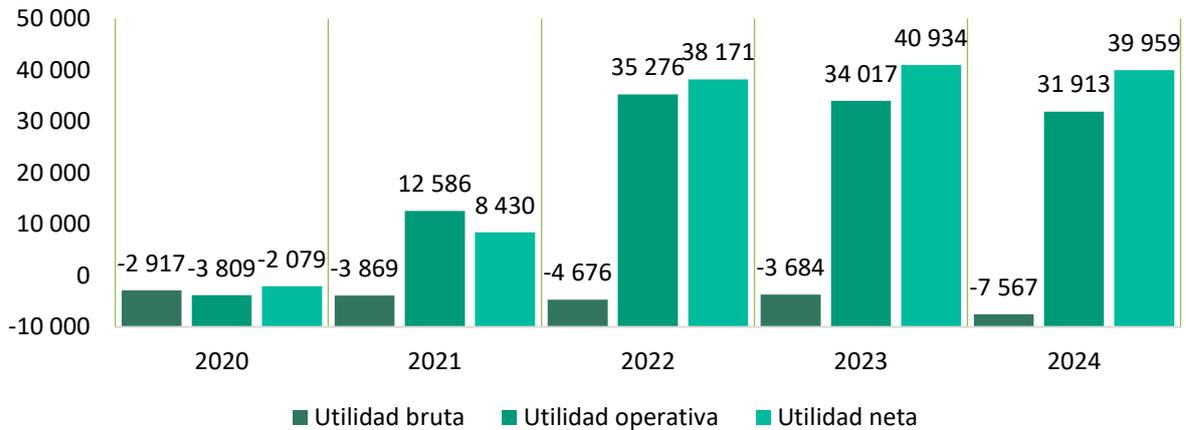


Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

68. Al respecto, como se puede observar en el gráfico anterior, en el año 2024 los costos de servicios prestados se encontraron compuestos principalmente por Gastos de personal (41,3%), Cargas diversas de gestión (28,1%); otros, el cual está compuesto por suministros diversos, tributos y CTS (17,2%), la depreciación IME y los servicios prestados por terceros representaron el 8,5% y 4,8% respectivamente.
69. Por otro lado, en el caso de los gastos de administración, en el año 2024 estos ascendieron a S/ 29,0 millones, lo cual representa un aumento de S/ 0,6 millones (2,1%) respecto de lo observado en el 2023. Cabe indicar que dichos gastos representaron alrededor del 274,0% de los ingresos totales del ejercicio 2024. Entre tanto, como se presentó en el gráfico anterior, en el año 2024 los gastos de administración se encontraron compuestos principalmente por remuneraciones (58,1%), Servicios prestados por terceros (19,8%), cargas diversas de gestión (8,0%) y otros (14,1%), el cual considera los tributos, depreciación, amortización, CTS, entre otros.
70. Con relación a los resultados de la empresa, para efectos del presente análisis se destacan los siguientes conceptos: i) utilidad bruta, ii) utilidad operativa, y iii) utilidad neta. En el siguiente gráfico se presenta la evolución histórica de dichos conceptos para el periodo 2020-2024.



GRÁFICO 10
EVOLUCIÓN DE LOS RESULTADOS, 2020- 2024
(En miles de soles)



Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

71. Respecto a la utilidad bruta de la empresa, esta se refiere a la diferencia entre los ingresos y costos totales. Así, la utilidad bruta de ENAPU representaría el dinero obtenido por la empresa por la prestación de servicios luego de deducir los respectivos costos. Sobre el particular, como se puede apreciar en el gráfico, entre los años 2020 y 2024 la utilidad bruta de la empresa presenta no presenta tendencia; donde los resultados presentaron ligeras variaciones ascendiendo a -S/ 7,6 millones en el año 2024, lo cual representó un aumento de S/ 3,9 millones respecto de lo observado en el 2023. Así, con dicho resultado, la tasa de variación anual promedio de la utilidad bruta entre los años 2020 y 2024 resulta equivalente a -26,9%, siendo ello explicado por la diferencia significativa entre los ingresos y costos a lo largo de dicho periodo.
72. Por otro lado, respecto a la utilidad operativa, esta se refiere a la ganancia obtenida por la empresa luego de deducir los gastos de administración, pero antes de descontar los gastos financieros e impuestos. Al respecto, como se puede apreciar en el gráfico anterior, la utilidad operativa de ENAPU presenta una tendencia positiva entre los años 2020 y 2024, llegando a alcanzar en el año 2024 un total de S/ 31,9 millones, lo cual representa una disminución de S/ 2,1 millones (-6,2%) respecto de lo observado en el 2023.
73. Finalmente, respecto a la utilidad neta, esta se refiere a la ganancia final que la empresa obtiene después de deducir todos los gastos, incluyendo los gastos financieros e impuestos; es decir, representa el beneficio que queda después de descontar todos los costos y gastos de la empresa. Sobre el particular, como se puede apreciar en el gráfico anterior, si bien entre los años 2020 y 2024 la utilidad neta de ENAPU ha mostrado una tendencia creciente, llegando a alcanzar en el año 2024 un total de S/ 40,0 millones, lo cual representa una disminución de S/ 0,9 millones (-2,4%) respecto de lo observado en el 2023; siendo ello explicado por la reducción del ingreso financiero (-7,4%) equivalente a S/ 0,6 millones.



VI.2. Estado de Situación Financiera

74. Respecto al Estado de Situación Financiera, esta nos refleja la situación económica y financiera de la concesión a partir del análisis de la evolución de su activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se presentan dicha evolución en el periodo 2020 y 2024.

CUADRO 16					
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA 2020-2024					
(En miles soles)					
Año	2020	2021	2022	2023	2024
Efectivo	64,999	69,603	98,985	117,324	133,502
Cuentas por cobrar comerciales, neto	3,892	4,824	5,566	2,691	1,761
Otras cuentas por cobrar, neto	11,887	10,612	19,828	18,007	11,551
Inventarios, neto	3,662	3,799	3,469	3,498	3,202
Gastos pagados por anticipado	19	1	416	752	172
Total Activo Corriente	84,459	88,839	128,265	142,273	150,189
Propiedades, planta y equipo, neto	178,308	182,213	178,492	172,992	169,237
Activos intangibles, neto			492	651	690
Inversiones inmobiliarias	300	293	286	279	271
Asociación en participación	331				
Total Activo no Corriente	178,939	182,506	179,270	173,922	170,199
TOTAL ACTIVO	263,398	271,345	307,535	316,195	320,387
Cuentas por pagar comerciales	1,892	2,336	2,928	2,693	3,294
Cuentas por pagar a relacionadas	2		26	17	16
Otras cuentas por pagar	32,480	23,804	28,919	23,055	22,581
Provisiones corriente	1,841	1,597	1,788	1,807	1,695
Beneficios a los empleados	7,107	6,482	5,339	3,818	5,362
Total Pasivo Corriente	43,322	34,219	39,000	31,390	32,948
Provisiones No corriente	17,135	24,835	28,299	28,701	28,217
Impuesto a la renta diferido		3,357			
Total Pasivo no Corriente	17,135	28,192	28,299	28,701	28,217
TOTAL PASIVO	60,458	62,411	67,299	60,091	61,164
Capital	233,409	233,409	233,409	233,409	233,409
Capital adicional	-125,502	-115,778	-115,943	-116,026	-116,026
Reserva legal	15,192	15,192	16,370	19,146	23,240
Resultados acumulados	79,843	76,111	106,400	119,574	118,600
TOTAL PATRIMONIO	202,940	208,933	240,235	256,104	259,223
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	263,398	271,345	307,535	316,195	320,387

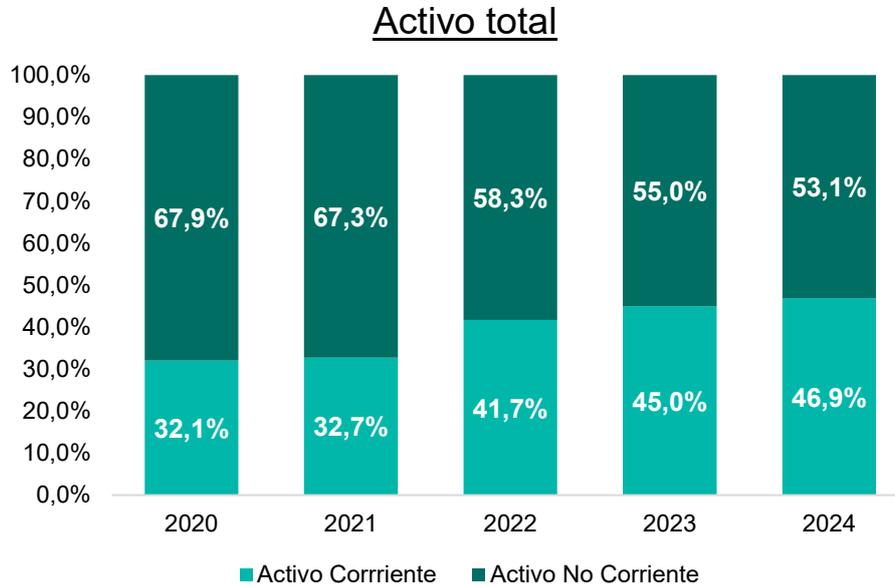
Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

75. Durante el ejercicio del año 2024, el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementó en 1,3% respecto al previo, pasando de S/ 316,2 millones a S/ 320,4 millones (S/ 4,2 millones).
76. Por el lado del activo, el activo corriente registró una variación de 5,6%, pasando de S/ 142,3 millones a S/ 150,2 millones; mientras que los activos no corrientes cayeron en 2,1%, pasando de S/ 173,9 millones a S/ 170,2 millones. Con respecto a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 45,0% de los activos totales en el año 2023 al 46,9% en el año 2024; por lo que el activo no corriente pasó de representar el 55,0% de los activos totales en el año 2023 al 53,1% en el año 2024. Como se puede observar en el siguiente gráfico, en el caso de los activos corrientes, al cierre del 2024 estos se componían principalmente de los efectivos, con una participación de 88,9%, seguido de otras cuentas por cobrar, con una participación de 7,7%, los inventarios y otros (cuentas por cobrar comerciales y gastos pagados por anticipado), con participaciones de 2,1% y 1,3%, respectivamente. Entre tanto, en el caso de los activos no corrientes, al cierre del 2024 estuvieron conformados principalmente por



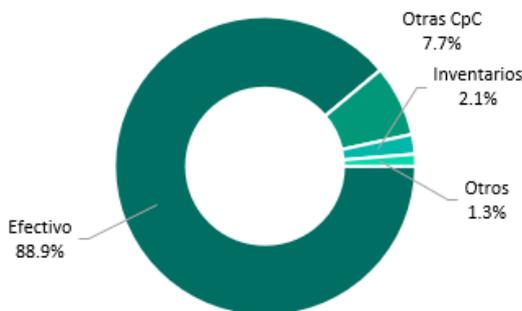
propiedades, plantas y equipos, con una participación de 99,4% y otros, conformado por los activos intangibles e inversiones inmobiliarias, quienes presentaron una participación de 0,6%.

GRÁFICO 11 COMPOSICIÓN DE ACTIVOS DE LA EMPRESA (En términos porcentuales)



Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Activo corriente, año 2024



Activo No corriente, año 2024

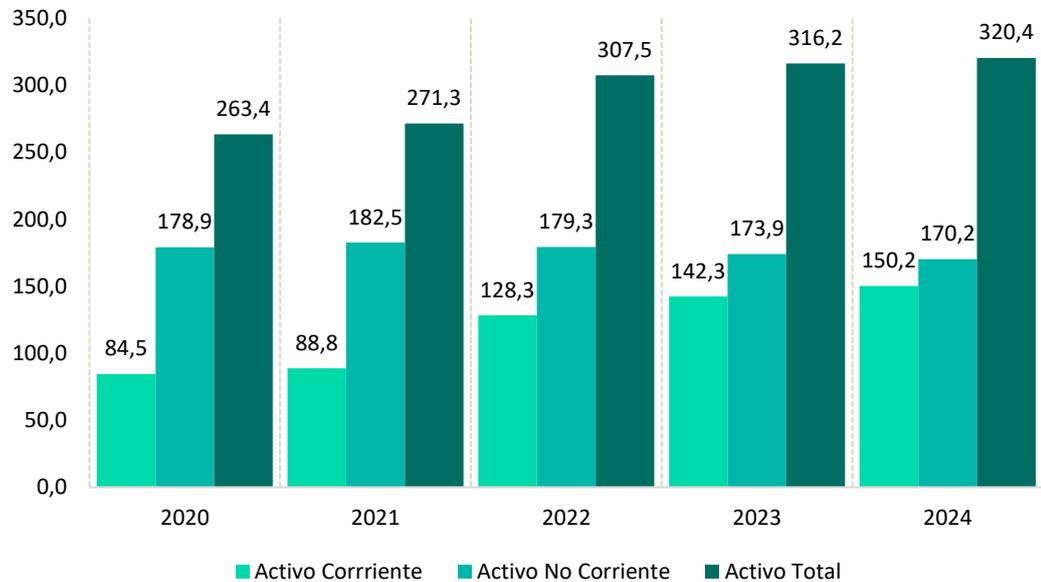


Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

77. Respecto a la evolución histórica de los activos totales, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2020 hasta el 2024 se presentó una tendencia creciente, sustentado principalmente por los activos no corrientes, particularmente por la cuenta propiedades, planta y equipo ya que estos presentaron una tasa de crecimiento promedio anual de -1,3% a lo largo del periodo. Así, al finalizar el año 2024 la empresa alcanzó, un total de activos equivalentes a S/ 320,4 millones, que significó una diferencia de S/ 4,2 millones (1,3%) respecto al 2023, sustentado principalmente en el incremento registrado en los activos corrientes durante dicho año (5,6% respecto del año 2023). Cabe indicar que la tasa de variación anual promedio de los activos totales entre los años 2020 y 2024 resulta equivalente a 5,0%.



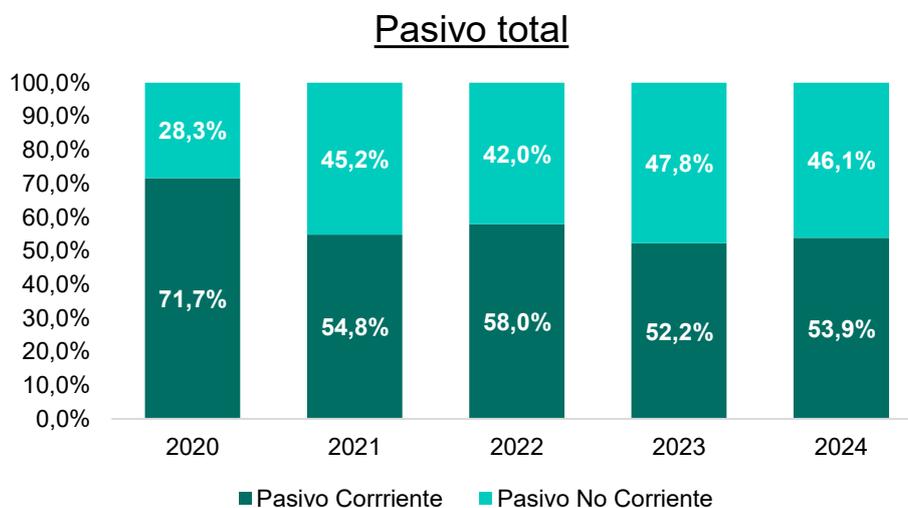
GRÁFICO 12
EVOLUCIÓN DE LOS ACTIVOS DE LA EMPRESA, 2020- 2024
(En millones de soles)



Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

78. Por otro lado, con relación a los pasivos totales, al cierre del año 2024 estos ascendieron a S/ 61,2 millones, lo cual representó un aumento de S/ 1,0 millones (1,8%) respecto de lo observado al cierre del año 2023. Dicho total se encontró compuesto en un 46,1% por pasivos no corrientes, mientras que el 53,9% restante lo conformaron los pasivos corrientes. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, en el caso de los pasivos corrientes, al cierre del 2024 estos se conformaron principalmente por Otras cuentas por pagar, con una participación de 68,5%, seguido de Beneficios a los empleados (16,3%), las Cuentas por pagar comerciales y otros (cuentas por pagar a relacionadas y provisiones), con participaciones de 10,0% y 5,2%, respectivamente. Entre tanto, en el caso de los pasivos no corrientes, al cierre del 2024 estuvo compuesto por las provisiones no corrientes, con una participación de 100%.

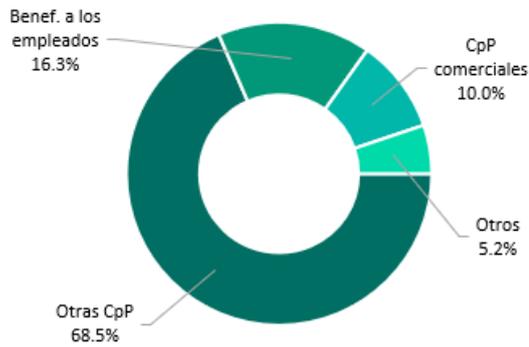
GRÁFICO 13
COMPOSICIÓN DE LOS PASIVOS DE LA EMPRESA
(En términos porcentuales)



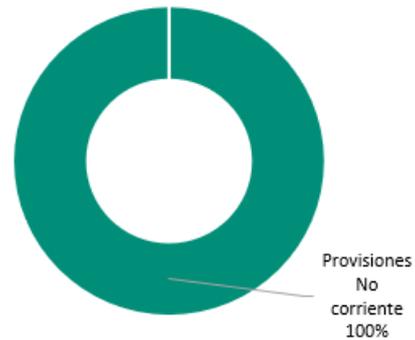
Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Pasivo corriente, año 2024



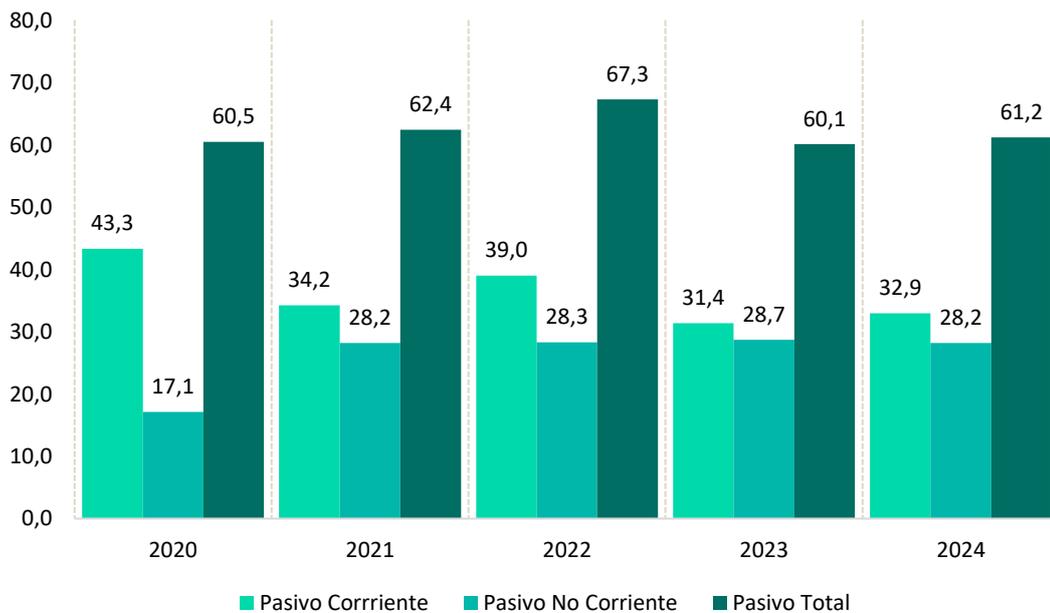
Pasivo No corriente, año 2024



Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

79. Respecto a la evolución histórica de los pasivos totales de ENAPU, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2020 se presenta una tendencia creciente respaldada por los mayores pasivos corrientes de la empresa, particularmente por las otras cuentas por pagar, siendo el año 2020 en donde se apreció el mayor aumento del pasivo corriente como consecuencia del incremento significativo de los subsidios gubernamentales, el cual alcanzó al monto de S/ 29,3 millones. De este modo, al cierre del año 2024 la empresa alcanzó un total de pasivos equivalentes a S/ 61,2 millones, compuesto mayormente por pasivos corrientes, alcanzado los S/ 32,9 millones. Cabe señalar que la tasa de variación anual promedio de los pasivos totales entre los años 2020 y 2024 resultó equivalente a 0,3%, siendo ello explicado por el incremento observado en los pasivos no corrientes a lo largo de dicho periodo (13,3% anual, en promedio).

GRÁFICO 14
EVOLUCIÓN DE LOS PASIVOS DE LA EMPRESA, 2020- 2024
(En millones de soles)

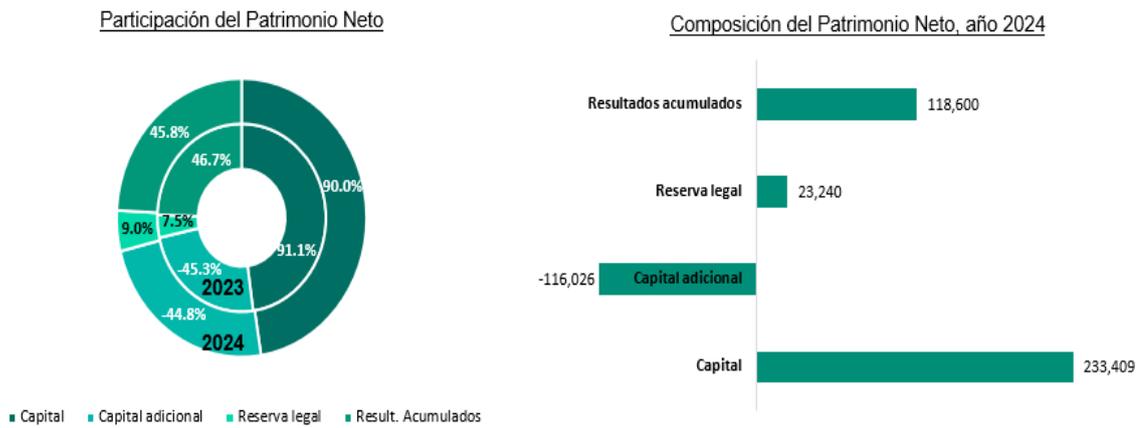


Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



80. Finalmente, con relación al patrimonio neto, al cierre del año 2024 este ascendió a S/ 259,2 millones, lo cual representó un incremento de S/ 3,1 millones (1,2%) respecto de lo observado al cierre del año 2023. Dicho total se encontró compuesto en un 90,0% por el capital, un -44,8% por el capital adicional, los resultados acumulados representaron el 45,8% y el 9,0% restante por la reserva legal. Como se puede observar en el siguiente gráfico, al cierre del 2024 el capital de la empresa ascendió a S/ 233,4 millones, el capital adicional alcanzó los S/ 116,0 millones; mientras que la reserva legal y resultados acumulados ascendieron a S/ 23,24 millones y S/ 118,6 millones, respectivamente.

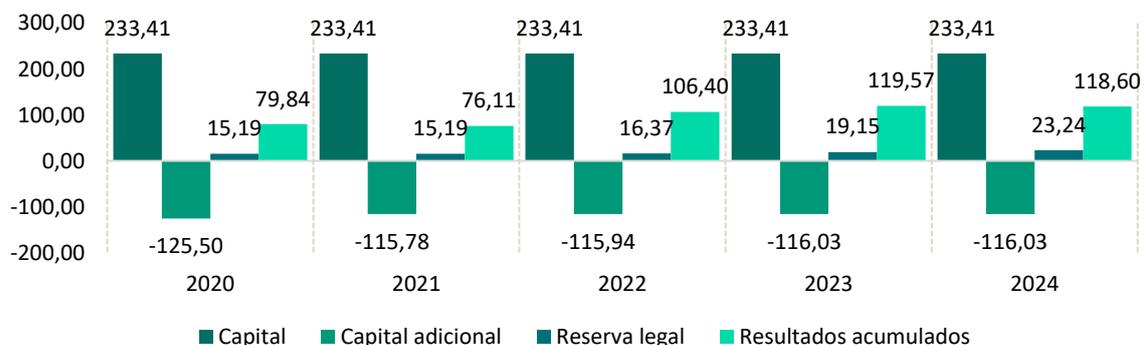
GRÁFICO 15
COMPOSICIÓN DEL PATRIMONIO NETO DE LA EMPRESA
 (En términos porcentuales y miles de soles)



Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

81. Respecto a la evolución histórica del patrimonio neto total, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el 2020 la concesión se presentó una tendencia creciente respaldada en un primer momento por los aportes fijos de capital efectuados por los accionistas y en una segunda instancia por los mayores resultados acumulados registrados por la empresa. Al respecto, entre los años 2020 y 2024 la empresa registró aportes de capital de S/ 233,4 millones en cada año, alcanzando un total de S/ 1 167,0 millones. Cabe señalar que, la empresa registró montos negativos de capital adicional en todo el periodo de análisis debido a las transferencias realizadas a favor del MTC, a los activos adicionales entregados en concesión y comodato correspondiente a las obras entregadas del Terminal Portuario del Callao y también debido a los acuerdos de directorio N° 020/07/2022 y 022/08/2021, donde se aprueba la transferencia a título gratuito del TP. Pto. Maldonado a favor del Gobierno Regional de Madre de Dios.

GRÁFICO 16
EVOLUCIÓN DEL PATRIMONIO NETO DE LA EMPRESA, 2020- 2024
 (En millones de soles)



Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



VI.3. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

82. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales, se observa que la empresa mantiene una política de tener recursos para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello es por lo que los ratios se encuentran por encima de 1 y con una tendencia creciente.

CUADRO 17 RATIOS DE LIQUIDEZ 2023 – 2024			
Ratio	Fórmula	2023	2024
Liquidez corriente	Activo Corriente / Pasivo Corriente	4.53	4.56
Prueba ácida	(Activo Corriente - Inventarios - Otros activos financieros - Otros activos no financieros) / Pasivo Corriente	4.40	4.46
Liquidez absoluta	Efectivo / Pasivo Corriente	3.74	4.05
Capital de Trabajo (Miles PEI)	Activo Corriente- Pasivo Corriente	89,265	110,883

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

83. En particular, el incremento del activo corriente en 5,6%, a comparación del aumento del pasivo corriente en 5,0% han determinado en forma conjunta que el ratio liquidez clásica²⁹ se incrementa de 4,53 a 4,56; el cual indica que por cada sol de pasivo corriente, la empresa dispondría de S/ 4,56 de activo corriente para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo; de forma similar, el ratio de la prueba ácida³⁰ el cual se determina deduciendo de los activos corrientes a aquellas cuentas de activos que son menos rápidas de convertir en efectivo, tales como Inventarios y Otros activos financieros y no financieros pasó de 4,40 a 4,46; indicando que por cada sol de pasivo corriente, la empresa contaría con S/ 4,46 de activos líquidos disponibles para cumplir con dichas obligaciones de corto plazo.
84. Con relación al ratio de liquidez absoluta³¹ o también llamado ratio de prueba defensiva, este indicador se incrementa de 3,74 a 4,05, resultado que indica que la cuenta de efectivo permite respaldar 4,05 veces el total del pasivo corriente; es decir que, por cada sol de pasivo corriente, la empresa dispondría de S/ 4,05 de efectivo para cumplir con dichas obligaciones.
85. Cabe indicar que, al analizar la evolución de estos ratios, se puede evidenciar valores mínimos en el 2020 y un notable crecimiento de los ratios hasta 2024, tal como se aprecia en el siguiente gráfico. Al respecto, dicha situación se sustenta en la disminución que experimentaron los pasivos corrientes de la empresa, los cuales presentaron una tasa de variación anual promedio entre los años 2020 y 2024 de -6,6%; en tanto, los activos corrientes mantuvieron una tendencia creciente, con una tasa de variación anual promedio de 15,5%. Los ratios de liquidez, a partir del 2021 en adelante presentaron una tendencia positiva, esto se debió a los mayores saldos registrados en la cuenta Otras cuentas por pagar del pasivo corriente; el cual tuvo una tasa de crecimiento anual de 2,1% en promedio.

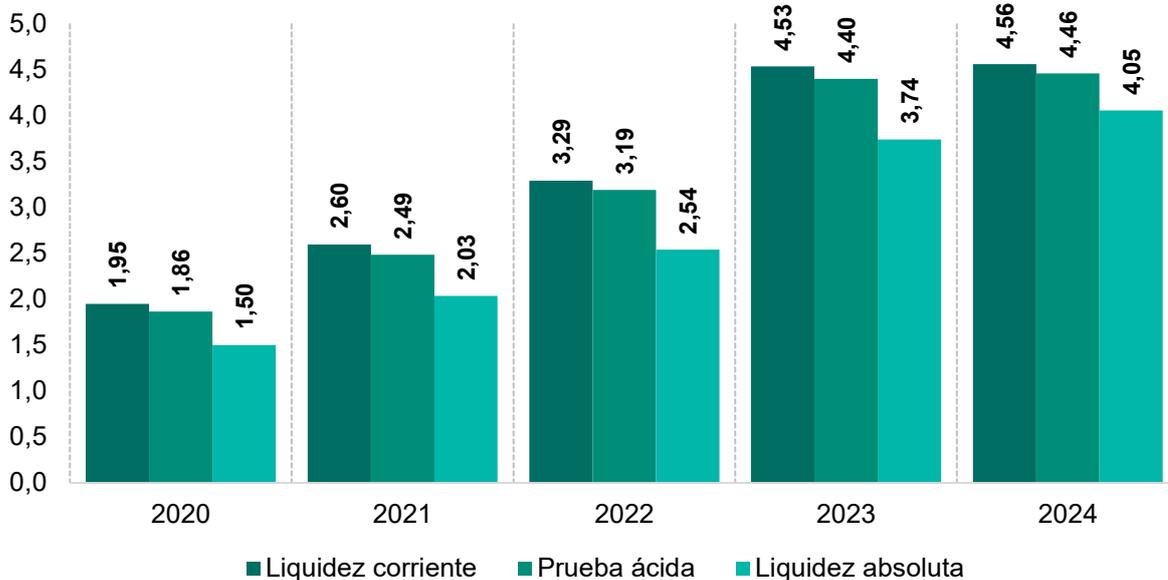
²⁹ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

³⁰ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

³¹ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.



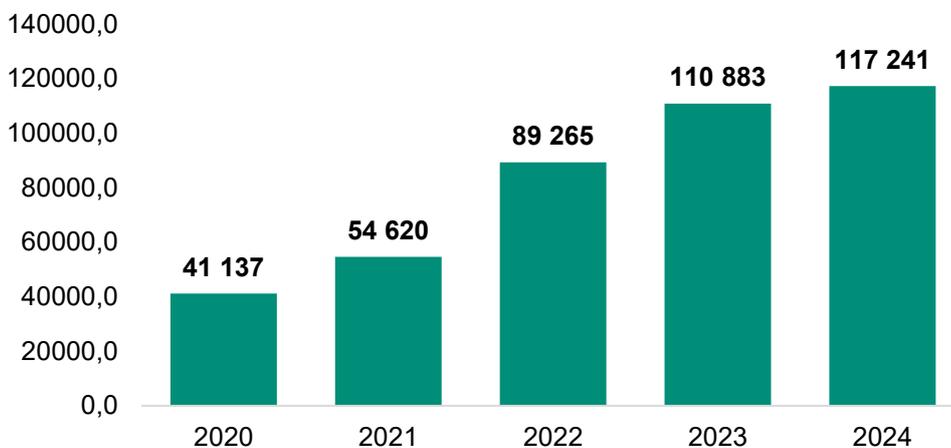
GRÁFICO 17
EVOLUCIÓN DE LOS RATIOS DE LIQUIDEZ, 2020- 2024



Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

86. Por otra parte, respecto al capital de trabajo de la empresa, este se refiere a la cantidad de liquidez (activos corrientes) que posee la empresa para cubrir sus obligaciones de corto plazo (pasivos corrientes), por lo que un capital de trabajo negativo no es una situación deseable ya que, además de indicar una falta de liquidez, puede afectar negativamente la capacidad para operar de la empresa. Así, de acuerdo con la información contable de ENAPU, para el año 2024 se calcula un capital de trabajo de S/ 117,2 millones, lo cual representó un incremento de S/ 6,4 millones (5,7%) respecto de lo observado en el año 2023 (S/ 110,9 millones). En el periodo de análisis 2020-2024, podemos observar que el capital de trabajo presenta una tendencia creciente, con una tasa de variación promedio de 29,9%.

GRÁFICO 18
EVOLUCIÓN DEL CAPITAL DE TRABAJO, 2020- 2024
(En miles de soles)



Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Ratios de Endeudamiento Financiero

87. Los ratios de endeudamiento reflejan la dependencia de la empresa al financiamiento con terceros. Así, podemos presentar los siguientes indicadores:

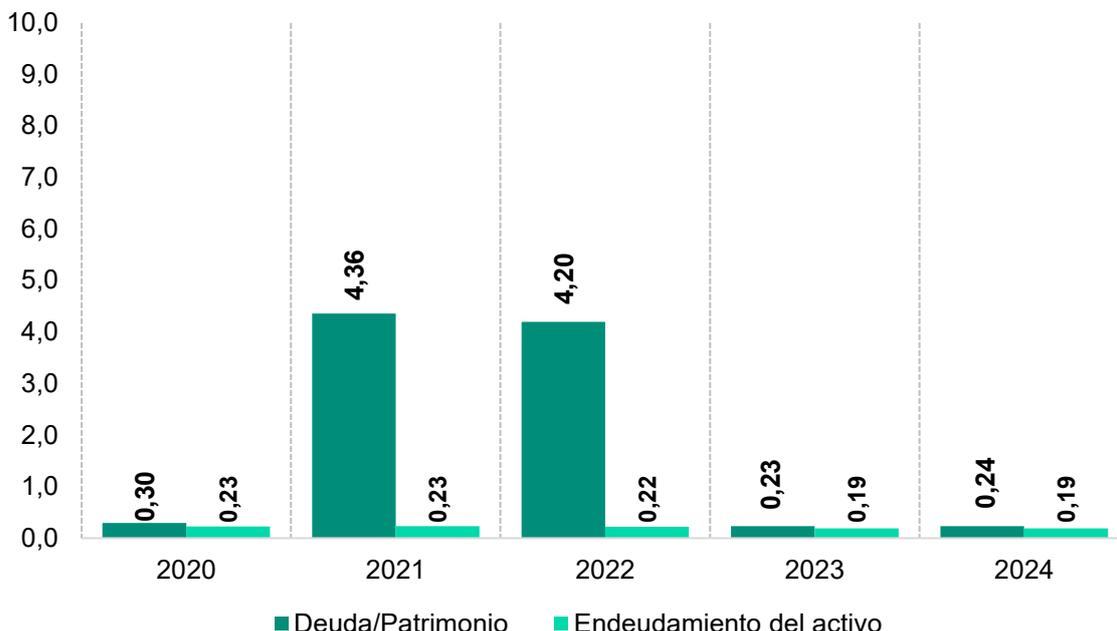
CUADRO 18 RATIOS DE ENDEUDAMIENTO, 2023 y 2024			
Ratio	Fórmula	2023	2024
Deuda/Patrimonio	$\text{Pasivo Total} / \text{Patrimonio}$	0.23	0.24
Endeudamiento del activo	$\text{Pasivo Total} / \text{Activo Total}$	0.19	0.19
Calidad de la deuda	$\text{Pasivo Corriente} / \text{Pasivo Total}$	0.52	0.54
Autonomía financiera	$\text{Patrimonio} / \text{Pasivo Total}$	4.26	4.24
Solvencia	$\text{Activo Total} / \text{Pasivo Total}$	5.26	5.24

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

88. Como se puede apreciar, en términos generales, los resultados muestran un poco variación en el grado de endeudamiento asumido por la empresa, en comparación a lo observado en el ejercicio 2023, de modo tal que los activos totales se encuentran respaldados en mayor medida por el patrimonio neto. Asimismo, el endeudamiento de corto plazo (pasivos corrientes) presenta una menor participación dentro del total de endeudamiento de la empresa, a diferencia de lo observado en el 2023.
89. En particular, al analizar el ratio Deuda/Patrimonio para el año 2024 se aprecia que la empresa posee alrededor de S/ 0,24 de obligaciones con terceros por cada sol de patrimonio, siendo dicho ratio mayor a lo observado el año anterior (0,23 en 2023), lo cual muestra una disminución en la solidez financiera al aumentar su nivel de endeudamiento con fuentes externas. Al respecto, dicho resultado se debe a que, al cierre del 2024, el patrimonio neto de la empresa presentó una variación porcentual de 1,2% respecto a lo registrado en el año 2023; en tanto, el pasivo total se incrementó respecto a lo registrado en el año 2023, mostrando una variación porcentual de -1,8%.
90. Por otra parte, el aminoramiento en el nivel de obligaciones con terceros asumido por la empresa (pasivo total) al cierre del 2024 impacta en la forma en cómo se financia el activo total. Al respecto, al analizar el ratio de endeudamiento del activo, se aprecia que para el 2024 alrededor del 19,0% del activo total de la empresa se financió mediante financiamiento externo, siendo dicho ratio similar a lo observado el año anterior (19,0% en 2023). Cabe resaltar que dicho resultado se sustenta en el aumento que experimentó el pasivo total al cierre del 2024 (1,8% respecto a lo registrado en 2023), que fue superior a lo observado en el activo total, el cual aumentó solo en un 1,3% respecto a lo registrado en el año 2023.
91. Cabe indicar que, al analizar la evolución histórica de estos ratios, se puede evidenciar una tendencia creciente en el ratio Deuda/patrimonio desde el año 2020 al 2024; sin embargo, en el año 2024 presenta un aumento debido a la crecida del pasivo total. En cuanto al endeudamiento del activo, estos se mantuvieron en un rango de 0 a 1 a lo largo del periodo. Así, la situación observada al 2024 respecto a la menor dependencia de la empresa al financiamiento externo (pasivos totales) y el mayor posicionamiento del capital propio (patrimonio) dentro de la estructura de financiamiento de los activos totales, no se condice del comportamiento que ha presentado la empresa a lo largo de los últimos años, pasando de un ratio Deuda/Patrimonio de 0,3 en 2020 a 0,24 en 2024, lo que se traduce en una variación anual promedio de -5,6%, y un grado de endeudamiento del activo de 23% en 2020 a 24% en 2024.



GRÁFICO 19
EVOLUCIÓN DE LOS RATIOS DE ENDEUDAMIENTO, 2020- 2024

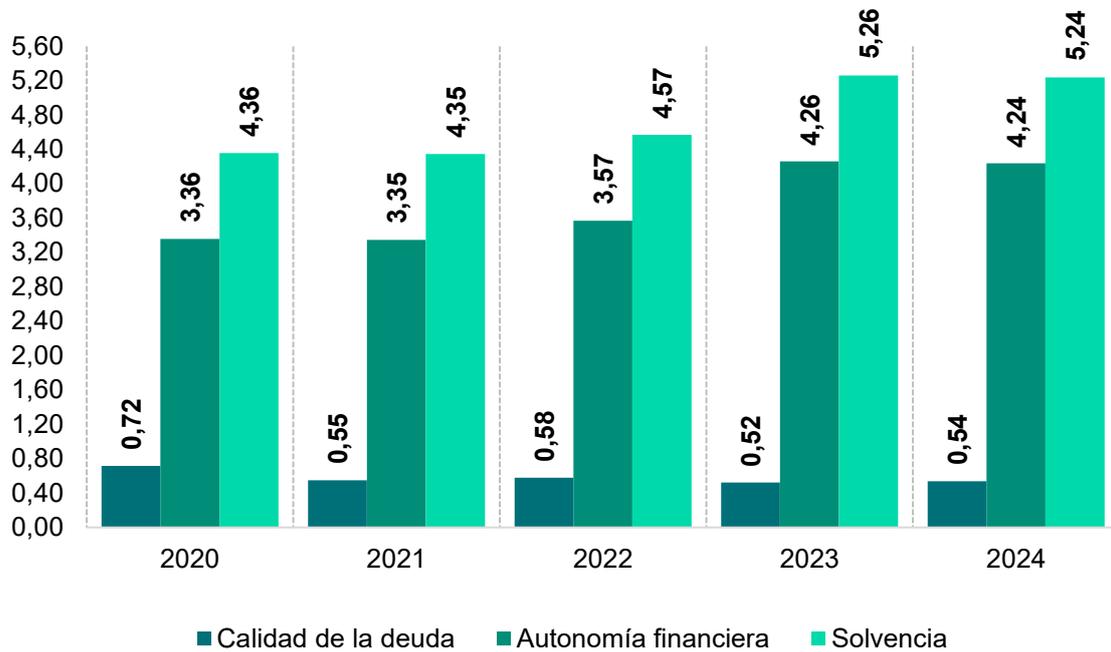


Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

92. En cuanto al ratio calidad de la deuda, en el 2024 se aprecia que el 54% del pasivo total corresponde a pasivos corrientes, siendo dicha participación inferior a la observada en el año anterior (52% en 2023), con lo cual se esperaría que una mayor parte de las obligaciones de pago de la empresa se liquiden en el corto plazo (generalmente en un año o menos).
93. El comportamiento de la empresa respecto al nivel de deuda asumido al cierre del 2024 la sitúa en un menor nivel de autonomía financiera respecto al año previo; aunque en el 2023, este ratio fue mayor en todo el periodo de estudio. En efecto, al analizar el ratio de autonomía financiera para el 2024 se aprecia que, por cada sol de pasivo total, la empresa posee alrededor de S/ 4,24 de patrimonio, siendo dicho ratio inferior a lo observado el año anterior (S/ 4,26 en 2023).
94. De igual forma, al evaluar el ratio de solvencia de la empresa, para el 2024 se aprecia que, por cada sol de pasivo total, la empresa posee alrededor de S/ 5,24 de activo total, siendo dicho ratio superior a lo observado el año anterior (S/ 5,26 en 2023), lo cual significa que la empresa posee activos para cubrir la totalidad de sus obligaciones con terceros (pasivos totales).
95. En el siguiente gráfico se presenta la evolución del ratio de solvencia y autonomía financiera de la empresa. Al respecto, nótese que desde el año 2020 ambos indicadores presentan una tendencia creciente, con una evidente alza en el 2023; ello en la medida que el activo total de la empresa se mantuvo creciente en los cinco años de análisis con 5,0% de crecimiento promedio anual.



GRÁFICO 20
EVOLUCIÓN DE LA SOLVENCIA Y AUTONOMÍA FINANCIERA, 2020- 2024



Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Ratios de Rentabilidad

96. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en uso de sus activos y en el uso de recursos propios. Así, estos ratios son empleados para medir la capacidad de la empresa para generar ingresos y beneficios en comparación con los recursos invertidos. Para evaluar la rentabilidad de ENAPU en el año 2024 se considerarán los márgenes bruto, operativo y neto, así como el margen EBITDA y los indicadores ROE y ROA, tal como se detalla en el siguiente cuadro.

CUADRO 19
RATIOS DE RENTABILIDAD, 2023 y 2024

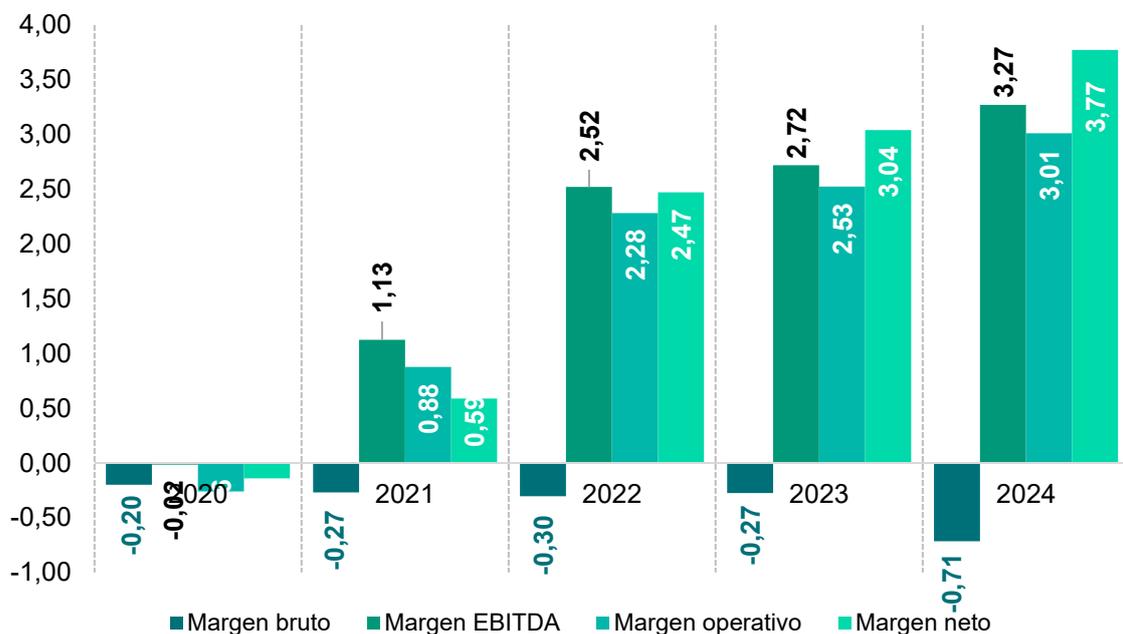
Ratio	Fórmula	2023	2024
Margen bruto	Utilidad Bruta / Ingresos Totales	-0.27	-0.71
Margen operativo	Utilidad Operativa / Ingresos Totales	2.53	3.01
Margen neto	Utilidad Neta / Ingresos Totales	3.04	3.77
Margen EBITDA	(Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles) / Ingresos Totales	2.72	3.27
Return on equity (ROE)	Utilidad Neta / Patrimonio	0.16	0.15
Return on assets (ROA)	Utilidad Neta / Activo Total	0.13	0.12

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



97. Sobre el particular, al analizar el margen bruto para el año 2024 se aprecia que, por cada sol de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de -S/ 0,71 de ganancia bruta luego de deducir los costos de prestación de servicios, siendo dicha ganancia superior a la percibida el año anterior (-S/ 0,28 en 2023); asimismo, al analizar el margen operativo, para el cual se deducen además los gastos de administración, se observa que, por cada sol de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de S/ 3,01 de ganancia operativa, siendo dicho resultado superior al percibido el año anterior (S/ 2,53 en 2023).
98. Cabe indicar que similar situación se observa al analizar el margen EBITDA para el 2024, puesto que, por cada sol de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de S/ 3,27 de ganancia antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización, siendo dicha ganancia superior a la percibida el año anterior (S/ 2,72 en 2023). Por el contrario, en el caso del margen neto, para el año 2024 se aprecia que, por cada sol de ingreso percibido, la empresa obtuvo alrededor de S/ 3,77 de ganancia neta luego de deducir todos los costos y gastos del periodo, incluyendo los impuestos, siendo dicha ganancia también superior a la percibida el año anterior (S/ 3,04 en 2023).
99. Al respecto, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2020 el margen neto por sol de ingreso viene presentando una tendencia creciente, pasando de -S/ 0,14 en dicho año a S/ 3,77 en el año 2024. Similar tendencia se puede apreciar en los márgenes EBITDA y operativo; a diferencia del margen bruto, que presentaron ratios negativos con un comportamiento constante.

GRÁFICO 21
EVOLUCIÓN DE LOS MÁRGENES DE RENTABILIDAD, 2020- 2024



Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

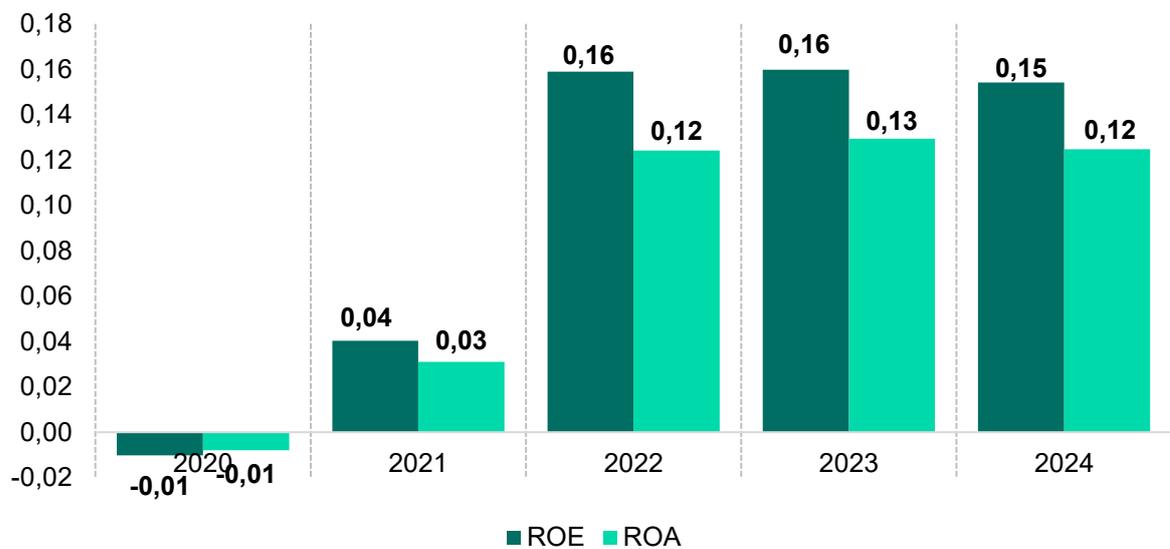
100. Finalmente, al analizar el ratio *return on equity* (ROE) de la empresa se aprecia que, al cierre del año 2024, se obtuvo alrededor de S/ 0,15 de rentabilidad sobre el capital invertido por los accionistas (patrimonio neto), siendo menor en poca magnitud al rendimiento alcanzado el año anterior, lo cual indica una estabilidad en la rentabilidad.
101. Por otro lado, si comparamos el rendimiento neto de la empresa con el total de activos que esta posee para llevar a cabo sus operaciones, esto es, el empleo del ratio *return on assets* (ROA), se aprecia que, al cierre del año 2024, los activos totales de ENAPU rindieron alrededor de S/



0,12 por cada sol de activo, siendo dicho rendimiento inferior al alcanzado en 2023 (S/ 0,13), lo cual sugiere que la empresa fue ligeramente menos eficiente en el uso de sus activos para generar ganancias en el período.

102. En el siguiente gráfico se presenta la evolución de los ratios ROE y ROA de la empresa. Al respecto, debemos notar, por un lado, la tendencia creciente del ROE entre los años 2020 y 2024, si bien, en los dos últimos años presentó la misma rentabilidad como producto de la similar variación porcentual de la utilidad neta y el patrimonio, 7,2% y 6,6% respectivamente; por otro lado, en el caso del ROA, este también presenta una tendencia positiva dentro de similar periodo, alcanzando un valor mínimo de -0,01 en el 2020 y un valor máximo de 0,13 en el 2023.

GRÁFICO 22
EVOLUCIÓN DEL ROE Y ROA, 2020- 2024



Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



VII. CONCLUSIONES

De la evaluación del desempeño de la Empresa Nacional de Puertos S.A. para el año 2024, podemos concluir lo siguiente:

- (i) El número de naves atendidas se redujo en 46,1 % con relación al año 2023, siendo que la mayor parte de la demanda se concentró en los terminales portuarios de Iquitos y Supe, los que tuvieron una participación de 56,6 % y 15,9 % en el número de naves atendidas, respectivamente. Entre 2023 y 2024 se observa una disminución de 16,4 % de la carga movilizada en el conjunto de terminales administrados por ENAPU, pasando de 935 295 toneladas a 781 700 toneladas. Así, el nivel registrado en 2024 aún equivale a un 19,1 % menos que en 2019. Respecto al tráfico de contenedores, medidos en TEU, se registró un aumento de 6,4 %, manteniendo la tendencia observada en el año previo, cuando incrementó en 16,7 %. Este resultado en el volumen movilizado se explica por el significativo aumento de las operaciones de tipo exportación en 0,49 miles de TEU (+26,6 %).
- (ii) ENAPU no modificó las tarifas cobradas respecto a las que se establecieron en el 2016. Del mismo modo, los precios de los servicios especiales no han presentado modificación en el mencionado periodo.
- (iii) El único terminal administrado por ENAPU que presentó contratos de acceso fue el Terminal Portuario de Ilo (hasta el año 2018 también lo presentaba el TPMS). A fines del 2024, se encontraron vigentes cuatro contratos de acceso: dos (2) para la prestación del servicio de remolcaje con las empresas PSA Marine Perú S.A. y Petrolera Transoceánica S.A., y los otros dos (2) para el servicio de practicaaje, con las empresas PSA Marine Perú S.A. y Port Operation and Services S.R.L).
- (iv) El aporte por regulación pagado en el 2024 alcanzó los S/. 148,6 miles, lo que implicó una tasa negativa de 12,6 % respecto al nivel alcanzado el año 2023. A diferencia de años previos, el pico mensual en el aporte por regulación se produjo en mayo, con S/ 16,8 miles (11,3 % del aporte total anual).
- (v) Al cierre del año 2024, la empresa incrementó sus valores contables frente al cierre del ejercicio previo. Así pues, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un incremento de 1,3%, al pasar de S/ 316,2 millones en 2023 a S/ 320,4 millones. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo continúa siendo sólida conforme al valor de los indicadores de liquidez, observándose que en el final del ejercicio 2024, la empresa contaba con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. La solvencia de ENAPU, se redujo en 0,5% con relación al 2023 explicado principalmente por el incremento del pasivo total, el cual registró un incremento del 1,8% respecto al año previo. Asimismo, el nivel de autonomía financiera frente a terceros y la rentabilidad se redujeron, esta última debido al efecto de la reducción de los ingresos financieros específicamente los intereses sobre depósitos a plazo que mantiene la empresa en entidades financieras locales en moneda nacional y en dólares estadounidenses.



ANEXO

ANEXO I: CONTROVERSIA TARIFARIA CON ENAPU

En junio de 2004, mediante Resolución N° 031-2004-CD/OSITRAN, el Ositrán:

- 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.
- 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.

Sin embargo, mediante Sentencia de Casación del 14 de mayo de 2013, la Corte Suprema del Poder Judicial declaró nula la referida resolución:

- Dicha nulidad se basa en el hecho de que el Ositrán emitió el referido acto administrativo sin haber contado con la propuesta tarifaria de la Autoridad Portuaria Nacional (APN). Consecuentemente, se dispuso que el Ositrán cumpliera con emitir una nueva resolución administrativa aprobando la estructura y niveles tarifarios máximos aplicables a los servicios que ofrece ENAPU.

Mediante Oficio N° 541-2014-GG-OSITRAN de fecha 30 de diciembre de 2014, el Ositrán 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.

- El 24 de abril de 2015, mediante Oficio 347-2015 APN/GG, la APN Comunicó al Ositrán 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 Ositrán 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.
- el 12 de noviembre de 2015, la APN remitió al Ositrán el informe Técnico Legal N° 094-2015-APN/DIPLA/UJAJ que sustenta su propuesta tarifaria para los terminales portuarios de Salaverry e Ilo.

Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2016-CD-OSITRAN del 15 de febrero de 2016, el Ositrán 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 terminales. Adicionalmente, se mantuvo las razones por las que no se fija tarifa a los terminales portuarios fluviales y lanchonajes.

- 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 Lima.
- 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.
- 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.
- El 2 de diciembre de 2019, mediante Resolución N° Ocho, de la Primera Sala Permanente Especializada en lo Contencioso Administrativo, resolvió declarar infundada la demanda interpuesta por ENAPU contra el Ositrán sobre la nulidad de resolución administrativa.
- En el año 2021, la controversia fue zanjada cuando la Sala Constitucional y Social Permanente de la Corte Suprema declaró improcedente el Recurso de Casación presentado por ENAPU, finalizando el proceso judicial y generando una provisión para hacer frente a las devoluciones a los clientes por el exceso cobrado en los Terminales de Ilo y Salaverry desde el periodo 2016.

ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

Periodo: 2010 - 2024

Tráfico

Indicador	Unidad de medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Navesatendidas	Unidades	9294	10789	12616	15576	14875	9486	8433	7883	8639	6701	5461	5231	4353	5335	2876
Carga total atendida	Toneladas	1759962	4825200	4863750	4575095	4783531	3119595	2889442	3536597	3055354	966814	855493	909233	945909	935295	781700
Operación	Unidad de medida															
Exportación	Toneladas	539235	1710372	1293285	1161579	1290042	700731	537428	671491	728672	175407	202701	103335	336487	393031	361534
Importación	Toneladas	988410	2513615	2948818	2831184	2940104	1929332	1879662	2290208	1834863	341011	340996	405972	261551	292751	210773
Cabotaje	Toneladas	117337	593406	564667	576743	546059	480397	456336	558965	444159	352469	231507	258392	231653	196817	192515
Otros	Toneladas	114980	7807	56981	5589	7326	9135	16016	15933	47660	97927	80289	141534	116218	52696	16878
Carga	Unidad de medida															
Contenedorizada	Toneladas	792773	151256	5539	41380	38362	32365	75865	106300	96899	219417	203269	83361	55663	52529	69159
Fraccionada	Toneladas	217212	1181520	1055732	1059133	798884	683529	589171	672667	567591	502972	361260	451736	392767	338330	234394
Graneleslíquidos	Toneladas	165558	67246	56329	84814	41451	40311	35074	26210	30226	3249	3179	3885	3681	7031	3933
Granelessólidos	Toneladas	568295	335224	3693273	3387709	3901918	2360057	2186516	2728306	2358154	233457	285997	365456	491363	535129	471504
Rodante	Toneladas	16124	72935	302	2060	2916	3333	2816	3114	2484	7718	1788	4795	2435	2276	2710
Contenedores	Unidades	67397	11603	3873	2916	3381	3611	4901	8816	6954	16998	15485	6811	3647	4397	5017
Contenedores	TEU	106602	14938	4823	4072	4584	4787	6580	11723	8947	19979	18055	12213	5636	6575	6993

Ingresos por

Indicador	Unidad de medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Total	Miles de soles	347640	153969	38754	39812	43151	30556	30027	35926	30656	12550	14688	14332	15450		

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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 Ejecutiva de la Jefatura de Estudios Económicos	Melina Caldas Cabrera Jefa de Regulación
---	--

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Jorge Paz Panizo – Especialista
Cinthya Lopez Vasquez – Especialista
María Méndez Vega – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Mio Cortez – Asistente
Micaela Guillen Delgado – Practicante
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante
Britney Esperanza Yupanqui Llalire – Practicante