



INFORME DE DESEMPEÑO

Empresa Nacional de Puertos S.A.

2021

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 2021: 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, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión y regulación de este organismo regulador.

Primera versión: Mayo de 2022

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

estudioeconomicos@ositrان.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
I.4. Hechos de importancia.....	8
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	19
IV.3. Cargos de acceso	20
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	21
V.1. Inversiones.....	21
V.2. Pagos al Estado	22
VI. ESTADOS FINANCIEROS	23
VI.1. Estado de Resultados Integrales	23
VI.2. Estado de Situación Financiera.....	26
VI.3. Indicadores Financieros	28
VII. CONCLUSIONES	30
ANEXO	32
ANEXO I: CONTROVERSIA TARIFARIA CON ENAPU	32
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	33



CUADROS

CUADRO 1 TRÁFICO DE NAVES POR TERMINAL, 2020-2021	10
CUADRO 2 TRÁFICO DE CARGA POR TERMINAL, 2020-2021.....	11
CUADRO 3 TRÁFICO DE CONTENEDORES POR TERMINAL, 2020-2021	12
CUADRO 4 TRÁFICO DE CARGA FRACCIONADA POR TERMINAL, 2020-2021.....	14
CUADRO 5 TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL POR TERMINAL, 2020-2021.....	15
CUADRO 6 TRÁFICO DE CARGA LÍQUIDA A GRANEL POR TERMINAL, 2020-2021	16
CUADRO 7 TRÁFICO DE CARGA RODANTE POR TERMINAL, 2020-2021	17
CUADRO 8 NIVELES DE TARIFAS MÁXIMAS 2016 - 2021	18
CUADRO 9 PRECIO DE LOS SERVICIOS TRANSFERENCIA Y MANIPULEO, 2021	19
CUADRO 10 PRECIO DE LOS OTROS SERVICIOS NO REGULADOS, 2021	20
CUADRO 11 CONTRATO DE ACCESO: REMOLCAJE Y PRACTICAJE 2021	21
CUADRO 12 INGRESOS POR SERVICIOS 2020-2021.....	23
CUADRO 13 COSTOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS 2020-2021	24
CUADRO 14 GASTOS DE ADMINISTRACIÓN 2020-2021	25
CUADRO 15 RESULTADOS INTEGRALES 2020-2021	25
CUADRO 16 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA 2020-2021	26
CUADRO 17 ANÁLISIS VERTICAL Y HORIZONTAL: ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	27
CUADRO 18 RATIOS DE LIQUIDEZ	28
CUADRO 19 RATIOS DE APALANCAMIENTO/ENDEUDAMIENTO	29
CUADRO 20 RATIOS DE RENTABILIDAD.....	29

GRÁFICOS

GRÁFICO 1 NÚMERO DE NAVES ATENDIDAS, 2020-2021.....	10
GRÁFICO 2 TRÁFICO DE CONTENEDORES, 2020-2021	12
GRÁFICO 3 TRÁFICO DE CARGA FRACCIONADA, 2020-2021.....	13
GRÁFICO 4 TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL, 2020-2021	14
GRÁFICO 5 TRÁFICO DE CARGA LÍQUIDA A GRANEL, 2020-2021	15
GRÁFICO 6 TRÁFICO DE CARGA RODANTE, 2020-2021	16
GRÁFICO 7 EJECUCIÓN DE INVERSIONES, 2020-2021	22
GRÁFICO 8 APORTES POR REGULACIÓN, 2020-2021.....	23

ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Terminales portuarios administrados por ENAPU – 2021	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 2021. 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 2021 el número de naves atendidas se redujo en 4,2%, siendo los terminales portuarios de Iquitos y Supe, como en años previos, los que concentraron la mayor parte de la demanda. En cuanto al tráfico de carga, se observa un crecimiento de 6,3% en 2021 respecto al 2020, debido al mayor nivel de carga movilizada en todos los terminales portuarios, con excepción de la ligera caída en Huacho (-0,7%).

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 2021, a través del TP Ilo, ENAPU tenía vigente dos contratos de acceso para el servicio de practicaje, con Trabajos Marítimos 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/. 112,55).

La quinta sección describe el programa de inversiones de ENAPU, apreciándose que la empresa alcanzó una ejecución de S/. 15,6 millones en 2021, lo que representó un nivel de cumplimiento del 67% con relación a la meta de inversión programada (S/. 23,1 millones). No logró alcanzarse la meta fundamentalmente debido a que no se ejecutó el proyecto de equipamiento y la reparación del muelle del TP Ilo. En cuanto al aporte por regulación pagado en el 2021, este alcanzó los S/. 596,5 miles, un 29,5% superior al del año 2020. Así mismo, al igual que en años anteriores, en abril de 2021 se registró un pico mensual en el aporte por regulación, alcanzando un nivel de S/ 319,1 miles (69,3% del aporte total anual).

Finalmente, en lo relativo a la situación financiera, podemos indicar que los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios se redujeron en 2,4% entre 2020 y 2021, al pasar de S/ 14,7 millones a S/ 14,3 millones; mientras que los costos totales aumentaron 1,3%, pasando de S/ 17,6 millones en el 2020 a S/ 18,2 millones en el 2021. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros, se observa que, a diferencia del año 2020, ambos se incrementaron. De otro lado, los márgenes operativos mejoraron significativamente debido al incremento de la partida de otros ingresos, lo que determinó que los márgenes operativos y ratios de rentabilidad pasen de negativos en 2020 a positivos el 2021.



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 Ancash. Por tal motivo, el 31 de julio de 2013, ENAPU realizó la transferencia de dicho Terminal, ejecutando todas las gestiones de transferencia de recursos humanos, patrimoniales y documentarias requeridas, con veeduría

¹ <https://www.enapu.com.pe/enapu/wp-content/uploads/2019/05/Decreto-Legislativo-098.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.

I.3. Área de influencia

- Al final del 2021, 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 – 2021



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- Con relación a los siete (07) terminales administrados por ENAPU al cierre de 2021, 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 2019 de ENAPU.

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



- (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.

I.4. Hechos de importancia

- 11. En setiembre de 2021, inició operaciones la nueva terminal fluvial de pasajeros en el Terminal Portuario de Iquitos. Su infraestructura está compuesta de un terminal de pasajeros, defensa ribereña y un puente basculante con pontón de embarque. La inversión supera los S/ 16 millones¹¹.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU

- 12. Los servicios portuarios prestados en todos los terminales administrados por ENAPU, se clasifican en dos grupos¹²:

(i) Servicios en función a la nave

- 13. 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).

¹¹ https://www.enapu.com.pe/enapu/noticias_pt/inicio-de-operaciones-del-terminal-fluvial-de-pasajeros-de-iquitos/

¹² Ver Ositrán (2016). Revisión de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de Salaverry e Ilo. Estudio Tarifario.



14. Dentro del mismo grupo se encuentra el servicio de uso de amarradero, el cual se realiza luego de amarrar la nave y consiste en la utilización o alquiler del amarradero o muelle durante el tiempo que la nave permanece atracada. Debido a ello, el cobro por la prestación de este servicio es por metro de eslora/hora de ocupación del amarradero.

(ii) Servicios en función a la carga

15. 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.
16. 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 (Acronímico del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies)¹³.
17. Finalmente, el servicio de manipuleo cubre el servicio de recepción, arrumaje y/o apilamiento de las mercancías en las áreas de uso alterno o áreas de almacenamiento del terminal, así como el despacho o entrega para su retiro o embarque. Las movilizaciones adicionales de carga, que se realicen dentro, entre y fuera de las áreas de almacenamiento están sujetas a un precio establecido por ENAPU.

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU

18. 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 Ositrán¹⁴. Cabe resaltar que, la participación de ENAPU alcanzó el 1% de los servicios portuarios de uso público en el 2021¹⁵.

III.1. Servicios en función a la nave

19. 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. Al respecto, ENAPU atendió un total de 5 231 naves en 2021, cantidad inferior en 230 naves que el año anterior, lo que representó una caída de 4,2%, producto de un menor número de naves de alto bordo (-23,6%) y de bajo bordo o naves menores (-4,0%), acentuando la caída observada el 2020 por el efecto de la crisis del Covid-19. Así, durante 2021, el total de naves atendidas representa una significativa caída de 28,1% con relación a los niveles registrados en 2019 (6701 naves) previo a la pandemia.
20. Específicamente, la demanda por este servicio se caracteriza por tener una muy alta participación de naves del tipo bajo bordo¹⁶, dentro de las cuales se incluyen naves conocidas como Chatas o Lonchas. Al respecto, en el 2021, este último tipo de naves tuvo una participación similar a la presentada el año anterior, alcanzando un 98,8%. De otro lado, el tráfico de naves de bajo bordo se redujo en 213 cayendo desde los 5 389 en 2020 a 5 176 en el 2021%.

¹³ Cabe señalar que, como parte de la prestación de los servicios estándar, existen días libres de almacenamiento según el tipo de carga.

¹⁴ 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.

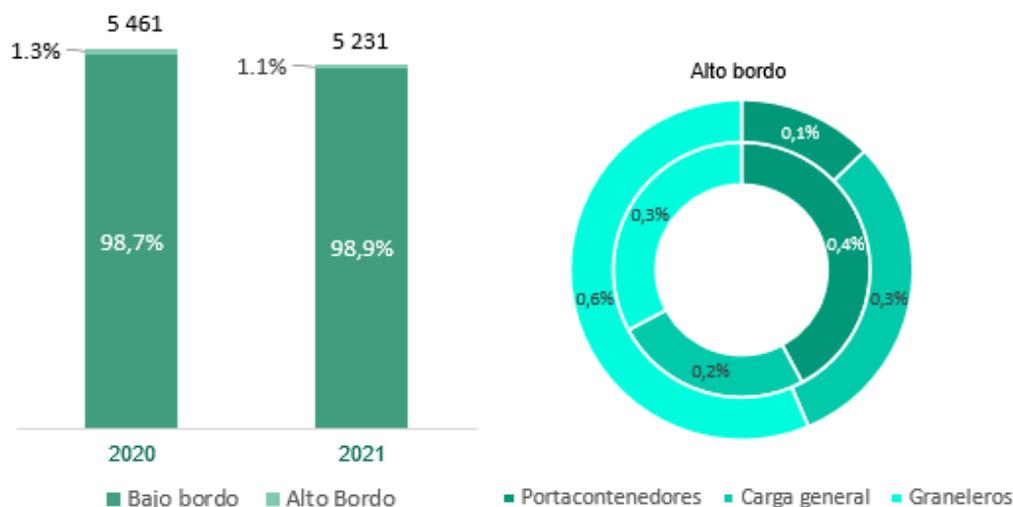
¹⁵ FONAFE. Evaluación Presupuestal y Financiera – Año 2021 de ENAPU.

Disponible en: <https://www.fonafe.gob.pe/centrocorporativo/reportesdegestion>

¹⁶ Las naves de bajo bordo son aquella que se caracterizan ser menores a 500 UAB.



**GRÁFICO 1
NÚMERO DE NAVES ATENDIDAS, 2020-2021**



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

21. En cuanto a las naves de alto bordo, los terminales administrados por ENAPU (en particular, el Terminal de Ilo) recibieron naves de carga general (17), portacontenedores (7) y graneleras (31), pasando su participación de 1,3% en el 2020 a 1,1% durante el 2021.
22. A nivel de terminal, el número de naves atendidas en el 2021, tal y como viene ocurriendo en los últimos años, se concentró en los Terminales Portuarios de Supe e Iquitos, los cuales atendieron al 46,2% y 23,0% del total, respectivamente. Cabe indicar que el terminal de Iquitos registró una considerable reducción (-32,7%), manteniendo la tendencia observada desde el año 2019, cuando alcanzó una participación del 43,4%. Finalmente, se observa también un crecimiento notable en el tráfico observado en los terminales de Puerto Maldonado (169,2%, luego de crecer 766,7% durante el 2020) y Yurimaguas (30,5%).

**CUADRO 1
TRÁFICO DE NAVES POR TERMINAL, 2020-2021**

Terminal portuario	2020		2021		2021/2020
	Nº	Participación	Nº	Participación	Variación (%)
Supe	2221	42,5%	2416	46,2%	8,8%
Iquitos	1791	34,2%	1205	23,0%	-32,7%
Huacho	791	15,1%	818	15,6%	3,4%
Yurimaguas	383	7,3%	500	9,6%	30,5%
Ilo	118	2,3%	120	2,3%	1,7%
MASP Arica	131	2,5%	102	1,9%	-22,1%
Puerto Maldonado	26	0,5%	70	1,3%	169,2%
Total	5461		5231		-4,2%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Servicio a la carga

23. 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 descarga la carga o pasajeros.
 - Transferencia de carga, comprende el traslado de la carga desde el muelle a las áreas de almacenamiento del terminal o viceversa.
 - Manipuleo de carga, servicio de recepción y despacho en las áreas de almacenamiento del terminal.
 - Almacenamiento de carga, es el servicio de custodia que se presta a la carga que permanece en los lugares de depósito determinadas por la Empresa.
24. 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.
25. Como se aprecia en el Cuadro 2, ENAPU registró entre 2020 y 2021 un incremento de 6,3% en el total de carga movilizada, al pasar de 855 mil toneladas a 909 mil toneladas¹⁷. No obstante, cabe notar que el nivel alcanzado en 2021 se ubica 6% por debajo del nivel registrado en 2019 (966,8 mil toneladas). El crecimiento registrado en 2021 se explica por el mayor nivel de carga observado en todos los terminales portuarios, con excepción de la ligera caída en Huacho (-0,7%). Cabe resaltar que no se observaron cambios significativos en las participaciones del tráfico de carga entre los terminales administrados por ENAPU.

CUADRO 2 TRÁFICO DE CARGA POR TERMINAL, 2020-2021 (En toneladas)					
Terminal portuario	2020		2021		2021/2020
	TM	Participación	TM	Participación	Variación (%)
Ilo	571 041	66,7%	582 922	64,1%	2,1%
Iquitos	149 361	17,5%	167 609	18,4%	12,2%
Yurimaguas	96 342	11,3%	108 139	11,9%	12,2%
MASP Arica	18 692	2,2%	25 228	2,8%	35,0%
Huacho	13 673	1,6%	13 571	1,5%	-0,7%
Supe	5 629	0,7%	7 513	0,8%	33,5%
Pto. Maldonado	755	0,1%	390	0,4%	463,0%
Total	855 493		909 233		6,3%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

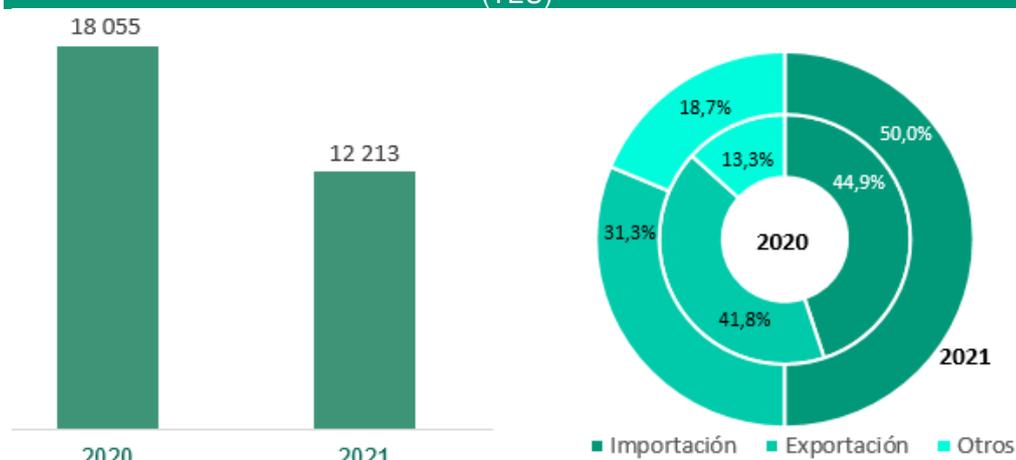
a) Carga en contenedores

26. En lo que respecta al tráfico de contenedores, entre 2020 y 2021 se produjo una importante caída de 32,4%, al pasar de 18,1 mil TEU a 12,2 mil TEU. Este resultado en el volumen movilizado se explica tanto por la disminución de las operaciones de exportación (-49,3%) como de importación (-24,7%).

¹⁷ 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, 2020-2021
(TEU)



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

27. En cuanto a la importancia relativa de las operaciones, la importación continuó siendo la más importante en términos de volumen, mientras que las exportaciones redujeron su participación significativamente (-10,5%), redistribuyéndose hacia importaciones (+5,1%) y otros (+5,4%).
28. El análisis por terminal nos muestra que, en el 2021, la carga en contenedores por ENAPU continuó movilizándose solo en tres terminales, el Terminal Portuario Ilo, Terminal Portuario de Iquitos y el Muelle al Servicio del Perú en Arica (en adelante, MASP Arica), los que presentaron resultados distintos en su tráfico: TP Ilo cayó 49,2%; mientras que MASP Arica y TP de Iquitos crecieron 39,7% y 32 veces respecto al año anterior, respectivamente. Finalmente, a diferencia de años previos, el Terminal Portuario de Ilo no fue el único que realizó exportaciones de carga en contenedores (3,8 miles de TEU) en el 2021, pues el TP de Iquitos realizó también un movimiento, aunque menor, de 2 TEU en dicho año.

CUADRO 3
TRÁFICO DE CONTENEDORES POR TERMINAL, 2020-2021
(TEU)

Terminal portuario	2020		2021		2021/2020 Variación (%)
	Nº	Participación	Nº	Participación	
Ilo	15 947	88,3%	8 098	66,3%	-49,2%
MASP Arica	2 106	11,7%	4 041	33,1%	91,9%
Yurimaguas	0		0		
Iquitos	2	0,01%	74	0,4%	3600,0%
Total	18 055		12 213		-32,4%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Carga fraccionada¹⁸

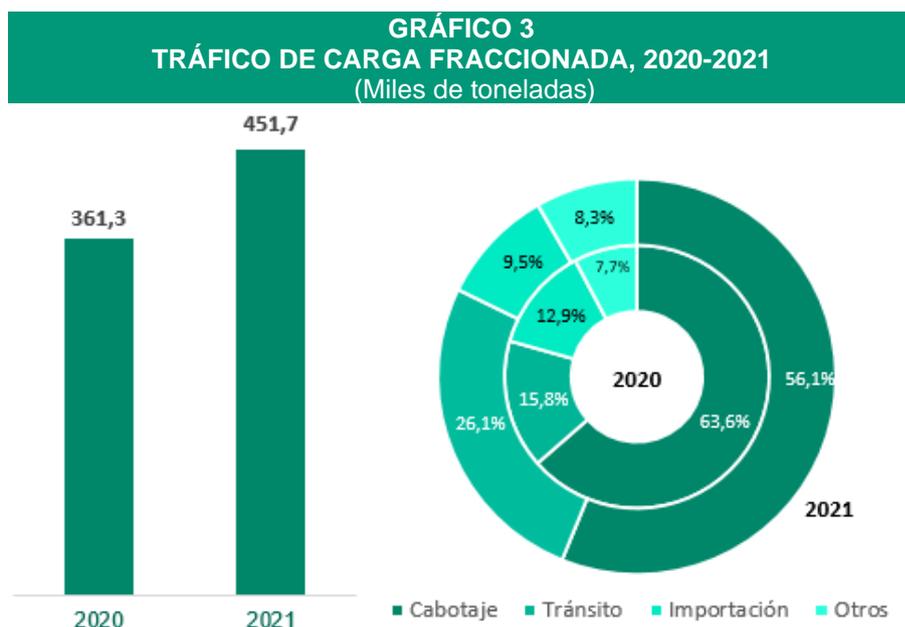
29. De otro lado, en el año 2021 el tráfico de carga fraccionada movilizada por ENAPU registró un aumento del 25,0%, al movilizar 451,7 mil toneladas (ver Gráfico 3). Cabe señalar que este incremento cambia la tendencia que venía presentando el tráfico de este tipo de carga en desde el año 2011, periodo en que se registraron tasas negativas de crecimiento, con excepción

¹⁸ Cabe mencionar que la información presentada por ENAPU denomina a este tipo de carga como piezas sueltas.



únicamente del año 2017. No obstante ello, el nivel registrado en 2021, se ubica 10,3% por debajo de los niveles alcanzados en 2019 (503 mil toneladas).

30. Por tipo de operación, este aumento se explica por la mayor actividad en los regímenes de tránsito, cabotaje (cabotaje de descarga y embarque) y exportación. En efecto, bajo el tránsito se movilizaron 60,8 miles de toneladas más respecto al año anterior, lo que representó un incremento de 106,2% de este régimen respecto al 2020. Por su parte, el cabotaje movilizó 18,0 y 5,9 miles de toneladas más que el año 2020, respectivamente. Finalmente, el tráfico de carga dentro del régimen de exportación movilizó 8,1 miles de toneladas más en el 2021 respecto al año 2020.



1/ ENAPU administró el Terminal Portuario Multipropósito Salaverry hasta octubre de 2018.

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

31. De otro lado, ENAPU se ha caracterizado por presentar una importante participación del régimen de cabotaje para la carga fraccionada, el cual alcanzó el 53,1 % y 63,6 % del total de este tipo de carga en los años 2021 y 2020, respectivamente. Le sigue el régimen de tránsito, que pasó de una participación de 15,8% en el 2020, a un 26,1% en el año 2021.
32. En el análisis por terminal portuario, luego de la caída registrada en el 2020 (-28,2%) debido al efecto inicial de la pandemia del Covid-19, destacaron por su participación en el total de carga movilizada durante el año 2021 los terminales de Iquitos (37,1%), Ilo (34,8%) y Yurimaguas (22,9%)¹⁹. En el caso de Pto. Maldonado, este terminal incrementó su importancia relativa en aproximadamente 4 veces, al pasar de 0,2% en el año 2020, a 0,9% el 2021, asociado a un crecimiento de 169,9% en el volumen de carga movilizada en dicho periodo.

¹⁹ Cabe recordar que esto sucedió luego de la importante reducción que presentó ENAPU en el 2019, debido a que, a finales del 2018, dejó de administrar el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry.



CUADRO 4
TRÁFICO DE CARGA FRACCIONADA POR TERMINAL, 2020-2021
(En toneladas)

Terminal portuario	2020		2021		2021/2020 Variación (%)
	TM	Participación	TM	Participación	
Iquitos	149 249	41,3%	167 535	37,1%	12,3%
Ilo	98 140	27,2%	157 278	34,8%	60,3%
Yurimaguas	94 899	26,3%	103 416	22,9%	9,0%
Huacho	11 146	3,1%	10 681	2,4%	-4,2%
Supe	5 496	1,5%	7 275	1,6%	32,4%
Pto. Maldonado	755	0,2%	4 251	0,9%	169,9%
MASP Arica	1 575	0,4%	1 300	0,3%	72,2%
Chicama	0	0,0%	0	0,0%	-
Total	361 260		451 736		25,0%

Fuente: ENAPU.

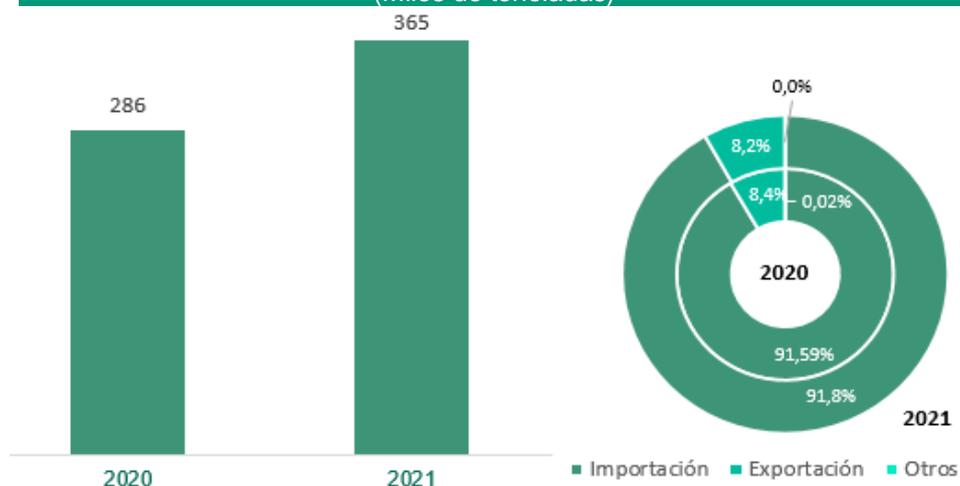
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

33. Como se observa en el Cuadro 4, cabe destacar dos terminales importantes en el tráfico de carga fraccionada son el Terminal Portuario Yurimaguas y el Terminal Portuario de Iquitos, cuya principal actividad es el embarque de carga bajo el régimen de cabotaje²⁰, los mismo que registraron dinámicas similares en el 2021, registrándose tasas del 9,0% y 12,3%, respectivamente.

c) Carga sólida a granel

34. El tráfico de carga sólida a granel registró un crecimiento de 27,8% entre 2020 y 2021, al pasar de 286 miles de toneladas a 365 miles de toneladas, explicándose, principalmente, por un mayor movimiento de carga bajo los regímenes de importación y exportación. (Ver Gráfico 4). Así, el nivel alcanzado en 2021 se ubica 56,3% con relación a los niveles registrados en 2019 (233,5 miles de toneladas).
35. El régimen de exportación se incrementó en 24,9% entre 2020 y 2021, pasando de movilizar 24 miles de toneladas a 30,0 miles de toneladas de este tipo de carga. En el caso de la importación, está pasó de movilizar 262 miles de toneladas a 335 miles de toneladas en el mencionado periodo (+28,0%).

GRÁFICO 4
TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL, 2020-2021
(Miles de toneladas)



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

²⁰ 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.



36. A nivel de terminales, la participación absoluta durante el año 2021 la tiene el Terminal Portuario de Ilo, con el 100% de la carga movilizada por ENAPU el 2020 y 2021. 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 registró una tasa de crecimiento equivalente a la de la carga sólida a granel de ENAPU, es decir, del 22,5% de crecimiento en el 2020 y 27,8% en el 2021.

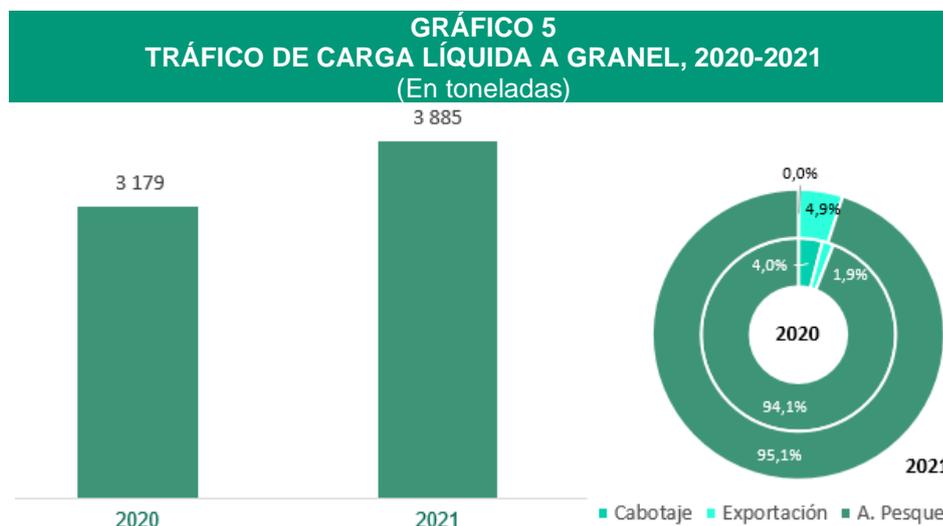
CUADRO 5 TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANDEL POR TERMINAL, 2020-2021 (En toneladas)					
Terminal portuario	2020		2021		2021/2020
	TM	Participación	TM	Participación	Variación (%)
Ilo	285 997	100,0%	365 456	100,0%	27,8%
Total	285 997		365 456		27,8%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

d) Carga líquida a granel

37. En cuanto a la carga líquida a granel, en el año 2021 esta presentó un incremento del 22,2%, luego de que el volumen movilizado registrase una leve caída del 2,2% en el 2020 y una caída notable del 89,3% en el 2019.
38. En cuanto a los regímenes bajo los cuales se moviliza este tipo de carga, el Gráfico 5 muestra que la mayor participación sigue correspondiendo al rubro Actividad pesquera, pasando de una participación de 94,1% en el 2020 a 95,1% en el 2021. Durante el 2021, esta actividad se concentró en los terminales de Huacho (78,2%), Ilo (15,3%) y Supe (6,4%).
39. De otro lado, se presentaron un incremento en la participación de las exportaciones, pasando de 1,9% a 4,9%, mientras que el régimen de cabotaje marcó una reducción en la misma desde un 4,0% al 0,0%.



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

40. En cuanto a la participación por terminales, el principal terminal administrado por ENAPU continuó siendo el de Huacho, manteniendo la mayor participación alcanzada en el año 2020 (38,2% en 2019), seguido por Ilo (19,5%) y Supe (6,1%)²¹.

²¹ Hasta 2018 el terminal más importante era el Terminal Portuario Multipropósito Salaverry, año en que registró una participación del 86,6%.



CUADRO 6
TRÁFICO DE CARGA LÍQUIDA A GRANEL POR TERMINAL, 2020-2021
(En toneladas)

Terminal portuario	2020		2021		2021/2020
	TM	Participación	TM	Participación	Variación (%)
Huacho	2 457	77,3%	2 890	74,4%	17,6%
Ilo	652	20,5%	757	19,5%	16,1%
Supe	70	2,2%	238	6,1%	240,0%
Total	3 179		3 885		22,2%

Fuente: ENAPU.

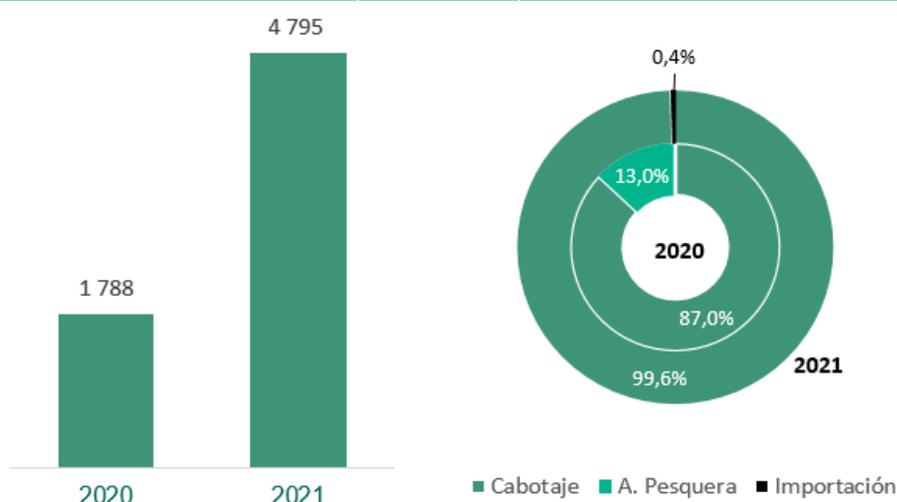
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

41. Finalmente, cabe resaltar que la carga movilizada a través del Terminal Portuario de Huacho y Supe se encuentran conformadas en su totalidad por productos de la Actividad pesquera, característica similar a los años anteriores²². Así mismo, el Terminal Portuario de Ilo también movilizó principalmente este tipo de productos, con una participación del 74,8%, mientras que la exportación alcanzó el 25,2%.

e) Carga rodante

42. Luego de que el tráfico de carga rodante se incrementara en 210,7% en el año 2019 y presentara una caída del 76,8% durante el año 2020, este tipo de carga volvió a crecer significativamente durante el 2021, registrando una tasa del 168,2%, explicada principalmente por un incremento del régimen de cabotaje del 229,7%. No obstante, el nivel alcanzando en 2021 (4795 toneladas) se ubica 37,8% por debajo del nivel registrado en 2019 (7718 toneladas).
43. En línea con ello, el tráfico de carga rodante movilizado por ENAPU se sigue caracterizando por presentar una importante participación de cabotaje. Así, durante los años 2018, 2019 2020 y 2021, la participación de este tipo de operación representó el 81,9%, 99,8%, 87,0% y 99,6%, respectivamente²³.

GRÁFICO 6
TRÁFICO DE CARGA RODANTE, 2020-2021
(En toneladas)



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

²² Revisar Informe desempeño ENAPU 2020 y anteriores.

²³ Similares porcentajes se puede observar desde el año 2013.



44. La importante participación del régimen de cabotaje puede ser explicada porque el mayor flujo de este tipo de carga que moviliza ENAPU se da a través del Terminal Portuario Yurimaguas, que es del tipo fluvial, al estar conectados con el río Amazonas. Este terminal tiene la característica de transportar la carga entre localidades del ámbito nacional más que del transporte internacional. En el 2020, movilizó el 80,7% de la carga rodante que se transportó por ENAPU, mientras que en el año 2021, movilizó un 98,5%.

CUADRO 7 TRÁFICO DE CARGA RODANTE POR TERMINAL, 2020-2021 (En toneladas)					
Terminal portuario	2020		2021		2021/2020
	TM	Participación	TM	Participación	Variación (%)
Yurimaguas	1 443	80,7%	4 723	98,5%	227,3%
Iquitos	112	6,3%	72	1,5%	-35,7%
MASP Arica	100	5,6%	0	0,0%	
Huacho	70	3,9%	0	0,0%	-100,0%
Supe	63	3,5%	0	0,0%	
Ilo	0	0,0%	0	0,0%	
Total	1 788		4 795		168,2%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Tarifas

45. 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.
46. 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, Paíta, 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.
47. 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 terminales²⁴. Adicionalmente, se mantuvo las razones por las que no se fija tarifa a los terminales portuarios fluviales y lanchonajes.
48. 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

²⁴ Para el 2016 los terminales portuarios Callao, Paíta, General San Martín se encontraban concesionados. Adicionalmente, el terminal portuario de Chimbote fue transferido al Gobierno Regional.



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 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.

49. 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 Lima²⁵.

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)

50. 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 anteriores²⁶.

CUADRO 8		
NIVELES DE TARIFAS MÁXIMAS 2016 - 2021		
(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

²⁵ Expediente N° 11322-2016-0-1801-JR-CA-11.

²⁶ 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).



IV.2. Precios

51. 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 ENAPU²⁷ los mismos que se encuentran vigentes a partir del 31 de octubre de 2018 y que siguieron vigentes durante todo el 2021. En el Cuadro 9 se muestra el detalle de los precios de dos servicios que son importantes dentro de la cadena logística portuaria, estos son, el servicio portuario de transferencia²⁸ y el de manipuleo²⁹.
52. 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, 2021
(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

53. 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).

²⁷ Ver: <http://www.enapu.com.pe/enapu/tarifario/>. Visto el 29 de abril de 2022.

²⁸ 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.

²⁹ 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.



54. Sin perjuicio de lo anterior, el tarifario que se presenta en el 2021 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.

CUADRO 10
PRECIO DE LOS OTROS SERVICIOS NO REGULADOS, 2021
(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 periodos de pago se computan en lapsos de diez (10) días calendario cada uno; y el tercer periodo, desde el vencimiento del segundo, hasta la fecha del retiro o embarque de la carga.

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

IV.3. Cargos de acceso

55. 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).

56. El servicio de practicaaje 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 remolcaaje consiste en halar, empujar, apoyar o asistir a la nave durante las operaciones portuarias.
57. Al inicio del 2022, ENAPU, a través del Terminal Portuario Ilo, tenía vigente dos contratos de acceso para la prestación del servicio de practicaaje, a saber, Trabajos Marítimos S.A. y Port Operation and Services S.R.L. Durante el 2021, ENAPU renovó con Port Operation and Services S.R.L por un año más (Cuarta Adenda) y se firmó la segunda Adenda con PSA Marine Perú S.A.³⁰. En ambos casos, el cargo de acceso es de cero e igual al año anterior.

CUADRO 11
CONTRATO DE ACCESO: REMOLCAJE Y PRACTICAJE 2021
(En USD, sin IGV)

Empresa	Terminal Portuario	Vigencia		Renovación	Unidad	Monto (US\$)
		Desde	Hasta			
Practicaaje						
Port Operation and Services S.R	Ilo	25/04/2021	24/04/2022	Cuarta Adenda	Operación	0,0
PSA Marine Perú S.A.	Ilo	23/12/2021	22/12/2022	Segunda Adenda	Operación	0,0
Remolcaaje						
Petrolera Transoceánica S.A.	Ilo	08/03/2021	07/03/2022	Quinta Adenda	Operación	112,55
PSA Marine Perú S.A.	Ilo	23/12/2021	22/12/2022	Segunda Adenda	Operación	112,55

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

58. En el caso del servicio de remolcaaje, ENAPU S.A., en particular, el Terminal Portuario de Ilo, tenía vigente dos contratos de acceso con las empresas PSA Marine Perú S.A. y Petrolera Transoceánica S.A en el 2022. En particular, durante el 2021, se renovó el contrato de acceso con la empresa Petrolera Transoceánica S.A. mediante una Quinta Adenda; así mismo, se firmó la Segunda Adenda con PSA Marine Perú S.A. En ambos casos el cargo de acceso es de USD 112,55, el mismo desde el 2018.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

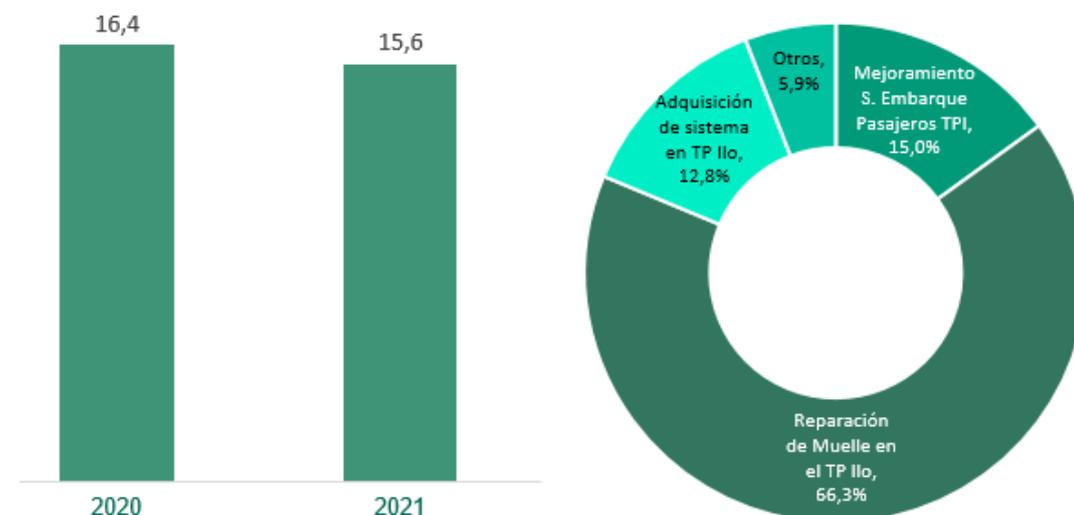
59. Durante 2021, el programa de inversiones de ENAPU alcanzó únicamente un 67% de cumplimiento, con motivo de la no ejecución del proyecto de equipamiento del TP Ilo y los menores gastos por la reparación del muelle del mencionado terminal portuario. Específicamente, se logró ejecutar S/. 15,6 millones de los S/. 23,1 millones programados como meta³¹, lo que implicó una caída del 4,9% en términos interanuales.
60. En particular, el programa de inversiones para el año 2021 comprendía la *Reparación de Muelle en el terminal Portuario de Ilo* por un monto de S/. 13,3 millones (del cuál el 78% fue ejecutado), el *Mejoramiento del Servicio Embarque de pasajeros TP Iquitos* por S/. 2,6 millones (88% ejecutado), la *Adquisición de sistema del T.P. Ilo* por S/. 1,9 millones (100% ejecutado) y *Otras inversiones* por S/. 5,1 millones (18% ejecutado).

³⁰ 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.

³¹ FONAFE. Informe de evaluación presupuestal y financiera 2021. https://www.fonafe.gob.pe/pw_content/gestion/13/Doc/INFORME%20EVALUACION%20FINANCIERA%20PRESUPUESTA%20A%20C3%91O%202021%20FINAL%2030.04.2022.pdf



GRÁFICO 7
EJECUCIÓN DE INVERSIONES, 2020-2021
(Millones de soles)



Fuente: FONAFE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

V.2. Pagos al Estado

61. 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 26917³².
62. En cuanto al aporte por regulación pagado en el 2021, este alcanzó los S/. 596,5 miles, un 29,5% superior al del año 2020. Así mismo, al igual que en años anteriores, en abril de 2021 se registró un pico mensual en el aporte por regulación, alcanzando un nivel de S/ 319,1 miles (69,3% del aporte total anual). Ello es explicado por el contrato de Asociación en Participación suscrito con APM Terminals Callao S.A., mediante el cual ENAPU participa del 17,01% de las utilidades antes de impuestos de las operaciones de dicha empresa. Esta transferencia debe efectuarse en un plazo no mayor a la fecha de vencimiento de la obligación de presentar la declaración jurada anual del impuesto a la renta, aproximadamente en abril del periodo del periodo siguiente al de la obtención de las utilidades.

³² **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.

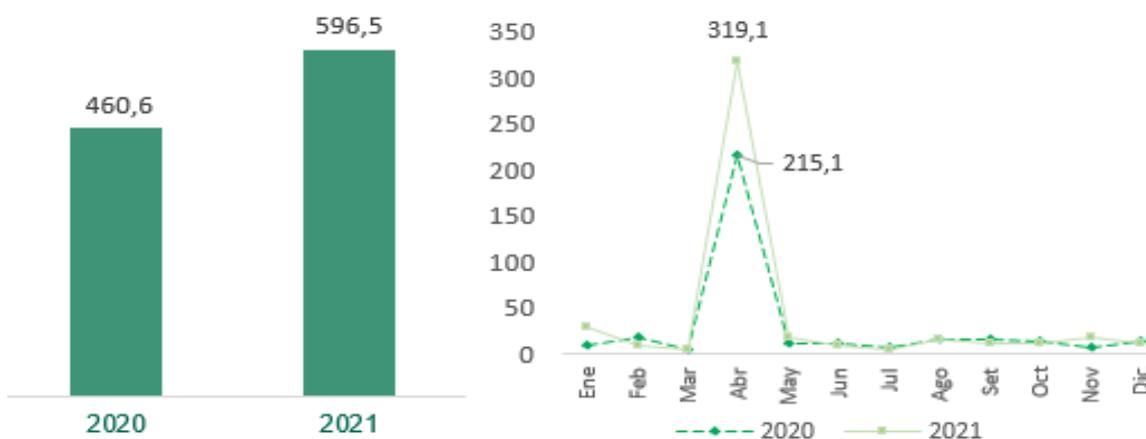
b) Las asignaciones, donaciones, legados, transferencias u otros aportes por cualquier título provenientes de personas jurídicas o naturales, nacionales o extranjeras.

c) Los ingresos financieros que generen sus recursos.

(...)



GRÁFICO 8
APORTES POR REGULACIÓN, 2020-2021
(Miles de soles)



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

VI. ESTADOS FINANCIEROS

63. Con respecto a la situación financiera de ENAPU, es necesario tener en consideración que conforme a lo señalado en los Estados Financieros para el ejercicio 2021, dicha empresa es financiada principalmente por 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

64. 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. Los ingresos de esta entidad 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:

CUADRO 12
INGRESOS POR SERVICIOS 2020-2021
(En miles de soles)

Ingresos por servicios			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2021	2020	2021	2020	2021/2020
Servicio a la nave	2616	3038	18,3%	20,7%	-13,9%
Servicio a la carga	10915	10422	76,2%	71,0%	4,7%
Servicios complementarios	1801	1820	12,6%	12,4%	-1,0%
Devoluciones, descuentos	-1000	-591	-7,0%	-4,0%	69,1%
Total	14 332	14 688	100%	100%	-2,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



65. En el 2021, los ingresos totales constituidos por las diversas actividades indicadas en el Cuadro 12 alcanzaron los S/ 14,3 millones, un 2,4% menor que los S/ 14,6 millones registrados en el 2020 (una reducción de S/ 0,35 millones). Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos por servicios a la carga aumentaron en un 4,7% frente a lo registrado en el 2020, esto es, en S/. 0,5 millones; mientras que los ingresos por servicio a la nave se redujeron en un 13,9%, esto es, en S/ 0,4 millones. Es oportuno indicar que los referidos ingresos se obtienen principalmente de la gestión en los terminales portuarios de Ilo e Iquitos.
66. En lo que respecta a los costos totales para el ejercicio 2021, estos alcanzaron los S/ 18,2 millones, monto que se incrementó en 3,4% con relación al del ejercicio 2020 (S/ 17,6 millones). Al interior de estos costos, el rubro remuneraciones es el de mayor magnitud con S/ 6,7 millones (37,3% del total de costos), cifra que se ha reducido en 10,3% frente al monto que alcanzó en el año 2020.

CUADRO 13
COSTOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS 2020-2021
(En miles de soles)

Costos de servicios			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2021	2020	2021	2020	2021/2020
Servicios prestados por terceros	5 798	4 256	31,9%	24,2%	36,2%
Remuneraciones	6 788	7 568	37,3%	43,0%	-10,3%
Cargas diversas de gestión	1 835	2 105	10,1%	12,0%	-12,8%
Suministros diversos	650	618	3,6%	3,5%	5,2%
Depreciación IME	2 329	2 350	12,8%	13,3%	-0,9%
Tributos	469	284	2,6%	1,6%	65,1%
Compensación por Tiempo de Servicio	334	423	1,8%	2,4%	-21,2%
Total	18 201	17 604	100,0%	100,0%	3,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

67. De similar forma, el costo de *Cargas diversas de gestión*³³ se redujo en 12,8%, pasando de S/ 2,1 millones en el 2020 a S/ 1,8 millones en el 2021; mientras que el costo de *Servicios prestados por terceros* es el rubro de mayor variación absoluta y porcentual, con un incremento del 36,2%, es decir en S/ 1,5 millones frente al monto registrado en el 2020.
68. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos disminuyeron en 3,8% con respecto al 2020, pasando de S/ 33,9 millones a S/ 32,7 millones, como resultado principalmente de la disminución del rubro *Cargas diversas de gestión* y *Deudas incobrables* de S/ 3,97 y S/ 1,8 millones respectivamente en el 2020 a S/ 1,87 millones y S/ 0,05 millones, respectivamente, en el 2021; mientras que el rubro *Servicios prestados por terceros*³⁴ aumentó de S/ 5,2 millones a S/ 6,4 millones en el 2021. Por otro lado, *Remuneraciones*³⁵ constituye el principal costo con S/ 17,0 millones (en el 2020 S/ 16,2 millones), un 52,1% de los costos administrativos.

³³ Las cargas diversas de gestión incluyen principalmente los gastos de seguros patrimoniales.

³⁴ Los servicios prestados a terceros incluyen consultorías, servicios profesionales y otros de la sede central.

³⁵ Se incluye principalmente los desembolsos por concepto de gastos de personal de la Sede Central en Callao.



CUADRO 14
GASTOS DE ADMINISTRACIÓN 2020-2021
(En miles de soles)

Gastos administrativos	2021	2020	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2021	2020	2021/2020
Remuneraciones	17 034	16 154	52,1%	47,6%	5,4%
Servicios prestados por terceros	6 434	5 284	19,7%	15,6%	21,8%
Cargas diversas de gestión	1 870	3 972	5,7%	11,7%	-52,9%
Tributos	2 361	1 914	7,2%	5,6%	23,4%
Depreciación IME	1 216	1 228	3,7%	3,6%	-1,0%
Deudas incobrables	45	1 783	0,1%	5,3%	-97,5%
Compensación por tiempo de servicios	989	977	3,0%	2,9%	1,2%
Suministros diversos	262	278	0,8%	0,8%	-5,8%
Otros gastos administrativos	2 454	2 374	7,5%	7,0%	3,4%
Total	32 666	33 964	100,0%	100,0%	-3,8%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

69. Como se aprecia en el siguiente cuadro, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, durante el 2021 se tuvo como resultado una pérdida bruta de S/ -3,8 millones, lo que significó una reducción de 32,7% con relación a la pérdida bruta registrada el año anterior (S/ -2,9 millones). De otro lado, en relación al resultado de las actividades de operación, esta mejoró en 430,5%, ascendiendo en el 2020 a S/ 12,5 millones (en el 2020 fue de S/ -3,8 millones). Respecto a la ganancia neta del ejercicio, en el 2021 resultó una ganancia de S/ 11,8 millones, frente a una pérdida de S/ 2,1 millones en el 2020, lo que determina una mejora de 667,0%.

CUADRO 15
RESULTADOS INTEGRALES 2020-2021
(En miles de soles)

	2021	2020	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2021	2020	2021/2020
Ingresos por servicios	14,332	14,688	100%	100%	-2.4%
Costo de servicios	-18,201	-17,604	-127.0%	-119.9%	3.4%
Pérdida bruta	-3,869	-2,916	-27.0%	-19.9%	-32.7%
Gastos administrativos	-32,666	-33,964	-227.9%	-231.2%	-3.8%
Otros ingresos	50,800	36,910	354.5%	251.3%	37.6%
Otros gastos	-1,679	-3,838	-11.7%	-26.1%	56.3%
Ganancia por actividades de operación	12,586	-3,809	87.8%	-25.9%	430.5%
Ingresos financieros	173	737	1.2%	5.0%	-76.5%
Gastos financieros	-437	-691	-3.0%	-4.7%	36.8%
Diferencia de Cambio, neto	924	1,684	6.4%	11.5%	-45.1%
Resultado antes de impuesto a las ganancias	13,247	-2,079	92.4%	-14.2%	737.3%
Gasto por impuesto a las ganancias	-1,460	0	-10.2%	0.0%	
Ganancia neta del ejercicio	11,787	-2,079	82.2%	-14.2%	667.0%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

70. Es oportuno hacer mención al rubro *Otros Ingresos*³⁶, el cual en el 2021 se ha incrementado en 37,6% y asciende a S/ 50,8 millones, equivalente a 354,5% de los *Ingresos por servicios* (en el

³⁶ Este rubro está compuesto de diversas partidas siendo las dos principales que han determinado el incremento de esta cuenta en el año 2021: i) Ingreso por Asociación en Participación proveniente de las transferencias que realiza APM Terminals por



2020 ascendió a S/ 36,9 millones, representando el 251,3% de los *Ingresos por servicios* de dicho año). Por otro lado, también es oportuno indicar la mejora en el rubro *otros gastos*³⁷, el cual en el 2021 asciende a S/ 1,6 millones, un 56,3% menor al monto registrado de en el año 2020 (S/ 3,8 millones).

VI.2. Estado de Situación Financiera

71. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se observa los movimientos entre los años 2020 y 2021³⁸.

CUADRO 16
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA 2020-2021
(En miles soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2021	2020		2021	2020
ACTIVOS CORRIENTES	88 839	84 459	PASIVO CORRIENTE	34 219	43 322
Efectivo y equivalente de efectivo	69 603	64 999	Cuentas por pagar comerciales	2 336	1 892
Cuentas por cobrar comerciales	4 824	3 892	Cuentas por pagar a Relacionadas	0	2
Otras cuentas por cobrar, neto	10 612	11 887	Otras cuentas por pagar	23 804	32 480
Inventarios, neto	3 799	3 662	Provisiones Corriente	1 597	1 841
Gastos pagados por anticipado	1	19	Beneficios a los empleados	6 482	7 107
			PASIVO NO CORRIENTE	24 835	17 135
			Provisiones no corrientes	24 835	17 135
			TOTAL PASIVO	59 054	60 458
ACTIVOS NO CORRIENTES	182 506	178 939	PATRIMONIO NETO	212 291	202 940
Propiedades, Planta y Equipo, neto	182 213	178 308	Capital	233 409	233 409
Activos intangibles, neto	0	0	Capital Adicional	-115 778	-125 502
Inversiones inmobiliarias	293	300	Reserva legal	15 192	15 192
Asociación en Participación	0	331	Resultados acumulados	79 468	79 843
TOTAL ACTIVOS	271 345	263 398	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	271 345	263 398

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

S/ 43,2 millones (en el 2020 fue de S/ 31,2 millones); y ii) recupero de provisión de procesos, contemplando que en el 2021 se han concluido a favor de ENAPU procesos legales que habían sido calificados como probables, por lo cual se ha extornado la provisión con efecto en este rubro.

³⁷ Corresponde principalmente a la disminución de provisión por juicios (civil, penal, pensionario), que incluye la provisión por la diferencia de tarifas cobradas en el 2021 por S/ 1,6 millones que debe devolver ENAPU a sus clientes en el marco del proceso legal por aprobación de tarifas concluido en el periodo 2021.

³⁸ Mediante Decreto Supremo No.044-2020-PCM el Gobierno declaró el Estado de Emergencia Nacional a partir del 16 de marzo de 2020 con la finalidad de evitar la propagación del COVID-19, estas medidas conllevaron a la paralización de ciertas actividades económicas, así como la reorientación de las actividades prioritarias del Estado. En ENAPU S.A. se ha continuado trabajando respetando las normas emitidas para este fin, por ser considerado un servicio esencial del que dependen sectores claves de la economía, teniendo en cuenta también que la Organización Marítima Internacional (OMI) declaró que no existen restricciones al comercio ni al transporte de mercancías por barco, por ende, las operaciones de comercio exterior continuaron, razón por la cual, las restricciones aprobadas a nivel nacional y mundial no han tenido como consecuencia una disminución de las actividades operativas de la Compañía.



CUADRO 17
ANÁLISIS VERTICAL Y HORIZONTAL: ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA
2020-2021
 (En porcentajes)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2021	2020	2021/2020		2021	2020	2021/2020
ACTIVOS CORRIENTES	32.7%	32.1%	5%	PASIVO CORRIENTE	12.6%	16.4%	-21%
Efectivo y equivalente de efectivo	25.7%	24.7%	7%	Cuentas por pagar comerciales	0.9%	0.7%	23%
Cuentas por cobrar comerciales	1.8%	1.5%	24%	Cuentas por pagar a Relacionadas	0.0%	0.0%	-100%
Otras cuentas por cobrar, neto	3.9%	4.5%	-11%	Otras cuentas por pagar	8.8%	12.3%	-27%
Inventarios, neto	1.4%	1.4%	4%	Provisiones Corriente	0.6%	0.7%	-13%
Gastos pagados por anticipado	0.0%	0.0%	-96%	Beneficios a los empleados	2.4%	2.7%	-9%
				PASIVO NO CORRIENTE	9.2%	6.5%	45%
				Provisiones no corrientes	9.2%	6.5%	45%
				TOTAL PASIVO	21.8%	23.0%	-2%
ACTIVOS NO CORRIENTES	67.3%	67.9%	2%	PATRIMONIO NETO	78.2%	77.0%	5%
Propiedades, Planta y Equipo, neto	67.2%	67.7%	2%	Capital	86.0%	88.6%	0%
Activos intangibles, neto	0.0%	0.0%		Capital Adicional	-42.7%	-47.6%	-8%
Inversiones inmobiliarias	0.1%	0.1%	-2%	Reserva legal	5.6%	5.8%	0%
Asociación en Participación	0.0%	0.1%	-100%	Resultados acumulados	29.3%	30.3%	0%
TOTAL ACTIVOS	100.0%	100.0%	3%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100.0%	100.0%	3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

72. Al cierre del año 2021, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementó en 3% respecto al 2020, pasando de S/ 263,4 millones a S/ 271,3 millones.
73. Por el lado del activo, el activo corriente registró una variación entre el 2020 y 2021 incrementándose de S/ 84,5 millones a S/ 88,8 millones (5%); mientras que los activos no corrientes se incrementaron 2%, pasando de S/ 178,9 millones a S/ 182,5 millones. Con respecto a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 32,1% de los activos totales en el año 2020 al 32,7% en el año 2021; mientras que el activo no corriente pasó de representar el 67,9% de los activos totales en el año 2020 al 67,3% en el año 2021, observándose que la cuenta *Propiedades, Planta y Equipo, neto*³⁹ se incrementó en S/ 3,9 millones frente al 2020 (incremento de 2%). En relación a las cuentas del activo corriente, la cuenta *Efectivo y equivalente de efectivo* se incrementó a S/ 69,6 millones (un incremento de S/ 4,6 millones respecto a lo consignado al final del ejercicio 2020); mientras que la partida *Otras cuentas por cobrar, neto*⁴⁰ se redujo a S/ 10,6 millones, esto es S/ 1,2 millones menos a lo registrado en el año 2020.
74. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión, estos se redujeron en 2%, mientras que el patrimonio neto se incrementó en 5%, ascendiendo en el ejercicio 2021 a S/ 59,1 millones y S/ 212,3 millones respectivamente, y representando el 21,8% y 78,2% del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. En lo relacionado al pasivo corriente, este se redujo 21%, ascendiendo a S/ 34,2 millones al 31 de diciembre de 2021 (S/ 43,3 millones al 31 de diciembre

³⁹ Este rubro está constituido por varias partidas siendo las dos principales en términos de magnitud durante el 2021: i) Obras en mantenimiento por S/ 8,9 millones; y ii) Obras en ejecución por S/ 2,1 millones. Estas adiciones en obras en ejecución y obras en mantenimiento en el período 2021 corresponden a la ejecución de los proyectos que se vienen ejecutando en los Terminales Portuarios de Ilo e Iquitos y que son financiados con las transferencias recibidas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

⁴⁰ Este rubro está compuesto de diversas partidas siendo la principal partida en términos de magnitud que ha determinado la reducción de esta cuenta en el año 2021, la "Cuentas por cobrar al personal" registrando S/ 1,4 millones en el año 2021 (S/ 2,7 millones en el año 2020) que corresponde principalmente a préstamos excepcionales otorgados al personal hasta que se resuelvan los procesos judiciales relacionados con las bonificaciones solicitadas por los trabajadores.



del 2020), siendo la partida *Otras cuentas por pagar*⁴¹ la que mayor variación tuvo al reducirse en S/ 8,7 millones, esto es, 27% menor al registro de S/ 32,5 millones en el 2020. En relación al pasivo no corriente, este ascendió a S/ 24,8 millones en el 2021, frente a S/ 17,1 millones en el 2020. El incremento se atribuye a la variación de la única cuenta que la conforma, esto es las *Provisiones no corrientes*⁴².

75. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se incrementó en 5%, pasando de S/ 202,9 millones en el 2020 a S/ 212,3 millones en el 2021. Al respecto, la partida *Capital Adicional*⁴³ pasó de S/ -125,5 millones en el 2020 a S/ -115,8 millones en el 2021, esto es, una disminución del 8%; mientras que la partida *Resultados acumulados*⁴⁴ se redujo S/ 0,4 millones, esto es, -0,5% frente a lo registrado en el ejercicio 2020 (S/ 79,8 millones).

VI.3. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

76. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales, se observa que la empresa mantiene una política de tener recursos para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello es que los ratios están por encima de 1.
77. En particular el incremento del activo corriente en 5% y la reducción del pasivo corriente en 21% han determinado en forma conjunta que el ratio liquidez clásica⁴⁵ se incremente de 1,95 a 2,60; de forma similar, el ratio de la prueba ácida⁴⁶ pasa de 1,86 a 2,49.

CUADRO 18 RATIOS DE LIQUIDEZ 2020 – 2021		
Ratios	2021	2020
Liquidez general	2,60	1,95
Prueba Ácida	2,49	1,86
Liquidez absoluta	2,03	1,50

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

78. Con relación al ratio de liquidez absoluta⁴⁷ o también llamado ratio de prueba defensiva, este indicador se incrementa de 1,50 a 2,03, resultado que indica que la cuenta de efectivo permite respaldar 2,0 veces el total del pasivo corriente.

Ratios de Endeudamiento Financiero

79. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2021 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así, podemos presentar los siguientes indicadores:

⁴¹ En el 2021 dentro del rubro *Otras cuentas por pagar* se ha incorporado una partida adicional denominada *Subsidios gubernamentales*, y que corresponde a la contrapartida de las transferencias financieras recibidas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que se mantienen en cuenta del tesoro público, cuyo saldo al 31 de diciembre del 2021 asciende a S/ 17,6 millones.

⁴² Este rubro corresponde a los procesos legales en trámite que han sido calificados como probables por la Gerencia de Asesoría Jurídica de la empresa. El incremento en la cuenta aludida está referido principalmente a que en el periodo 2021 se ha estimado y reconocido un importe de S/ 10,8 millones que se tendría que devolver a los usuarios del monto pagado en exceso por los usuarios que transitaron los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo desde el 01.06.2016.

⁴³ Esta cuenta corresponde a la baja contable de activos entregados en concesión que al 31 de diciembre de 2020 registró un monto de S/ - 125,5 millones. Para el ejercicio 2021, se ha adicionado la baja por Transferencia del Terminal Portuario de Chicama (S/ 2,2 millones) y se ha incrementado una de las cuentas que también la integra en S/ 11,9 millones correspondiente a la ejecución de obras-MTC (En el 2020 registró S/ 33,7 millones y en el 2021 S/ 45,6 millones).

⁴⁴ Esta cuenta refleja los ajustes en los resultados acumulados producido por la ganancia del ejercicio 2021 (S/ 11,8 millones) y el registro de provisiones por posibles montos a devolver a los clientes de TP ILO y Salaverry principalmente.

⁴⁵ El cálculo es el siguiente: $\text{Liquidez clásica} = \frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo Corriente}}$.

⁴⁶ El cálculo es el siguiente: $\text{Prueba ácida} = \frac{\text{Efectivo} + \text{Cuentas por cobrar}}{\text{Pasivo Corriente}}$.

⁴⁷ El cálculo es el siguiente: $\text{Liquidez absoluta} = \frac{\text{Efectivo} + \text{equivalente de efectivo}}{\text{Pasivo Corriente}}$.



CUADRO 19 RATIOS DE APALANCAMIENTO/ENDEUDAMIENTO 2020 – 2021

Ratios	2021	2020
Deuda/Patrimonio	27,8%	29,8%
Endeudamiento del Activo	21,8%	23,0%
Calidad de la Deuda	57,9%	71,7%
Indice de Solvencia	4,59	4,36

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

80. El ratio Deuda/Patrimonio⁴⁸, muestra, para el ejercicio 2021, que por cada S/ 27,8 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota el nivel de apalancamiento de la empresa; y denota una ligera disminución respecto al nivel correspondiente al año 2020 (27,8%), motivado por el efecto conjunto de una reducción del orden del 2% en el total pasivo y un incremento del patrimonio del 5%.
81. El ratio Endeudamiento del activo⁴⁹ en el ejercicio 2021 indica que, de todo el total de activos, un 21,8% está cubriendo a terceros (pasivo total). Este ratio ha disminuido frente al nivel de 23,0% que tuvo en el 2020, lo cual denota un ligero incremento del financiamiento del activo con recursos propios, por lo que presenta un incremento del nivel de autonomía financiera frente a terceros de un ejercicio a otro.
82. El ratio de Calidad de la deuda⁵⁰ asciende a 57,9% en el ejercicio 2021, lo que indica que un poco más de la mitad de la deuda que tiene la empresa es de corto plazo.
83. Finalmente, el Índice de solvencia⁵¹ para el ejercicio 2021, muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 4,59 de activo total. En el 2020, por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 4,36 de activo total. Cuanto más alto es este indicador, mayor es el nivel de solvencia de la empresa, por lo que se denota que del 2020 al 2021 se incrementó el nivel de solvencia de la empresa.

Ratios de Rentabilidad

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

CUADRO 20 RATIOS DE RENTABILIDAD 2020 – 2021

Ratios	2021	2020
Margen Bruto	-27,0%	-19,9%
Margen Operativo	87,8%	-25,9%
Margen EBITDA	112,6%	-1,6%
Margen Neto	82,2%	-14,2%
ROE	5,6%	-1,0%
ROA	4,3%	-0,8%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

⁴⁸ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

⁴⁹ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

⁵⁰ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.

⁵¹ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.



85. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el Margen bruto⁵² incrementó su pérdida, al pasar de -19,9% a -27,0% entre los años 2020 y 2021. Respecto al Margen operativo⁵³ y el margen EBITDA⁵⁴, estos también mejoraron sustancialmente, pasando de -25,9% y -1,6% en el 2020 a 87,8% y 112,6% respectivamente, en el 2021, lo cual denota la exposición que los resultados operativos pueden alcanzar en función a la generación de *Otros ingresos*. De otro lado, en concordancia con los resultados operativos, el Margen neto⁵⁵ se incrementó significativamente, al pasar de -14,2% en el 2020 a 82,2% en el 2021. Este último ratio indica que, en el ejercicio 2021, por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo S/ 82,2 como resultado final del ejercicio.
86. El ROE⁵⁶ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, por tanto, se aprecia que, en el ejercicio 2021, se cambió el rumbo de la pérdida obtenida en el ejercicio 2020. Específicamente, puesto que por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo una ganancia de S/ 5,6 de resultado neto del ejercicio en el 2021, en el ejercicio 2020 se obtuvo una pérdida de S/ 1,0. Dicha mejora se debe al efecto conjunto producido por un significativo aumento en las utilidades netas y un ligero incremento del patrimonio neto.
87. Finalmente, se observa un incremento de la rentabilidad sobre los activos o ROA⁵⁷, el cual ascendió a 4,3% (-0,8% en el 2020), así la empresa revirtió las pérdidas como resultado final del ejercicio 2021, obteniendo una ganancia de S/ 4,3 por cada S/ 100 de total de activos invertido.

VII. CONCLUSIONES

De la evaluación del desempeño de la Empresa Nacional de Puertos S.A. para el año 2021, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) En el 2021 el número de naves atendidas se redujo en 4,2% con relación al año anterior (cantidad inferior en 230 naves), siendo que la mayor parte de la demanda se concentró en los terminales portuarios de Iquitos y Supe, los que tuvieron una participación de 42,5% y 34,2% en el número de naves atendidas, respectivamente. El tráfico de carga, luego de registrar reducciones en los dos años previos, registró una tasa positiva de crecimiento del 6,3% anual, debido al mayor nivel de carga observado en todos los terminales portuarios, con excepción de Huacho (-0,7%). En lo que respecta al tráfico de contenedores medido en TEU, este presentó una caída de 32,4% interanual, a diferencia del tráfico de carga fraccionada, sólida a granel, líquida a granel y rodante que, medido en TM, aumentaron en 25,0%, 27,8%, 22,2% y 168,2%, respectivamente.
- (ii) En el 2021, las tarifas cobradas por ENAPU no se modificaron respecto a las que se establecieron en el 2016. Del mismo modo, los precios de los servicios especiales no han presentado modificación en el 2021.
- (iii) Durante el 2021, 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 de dicho año, se encontraron vigentes cuatro contratos acceso: dos (2) para la prestación del servicio de remolcaje con las empresas Trabajos Marítimos S.A. y Petrolera Transoceánica S.A., y los otros dos (2) para el servicio de practicaje, con las empresas Trabajos Marítimos S.A. y Port Operation and Services S.R.L).
- (iv) En cuanto al programa de inversiones, durante el 2021 se logró un 67% de cumplimiento (S/. 15,6 millones de los S/. 23,1 millones programados como meta), fundamentalmente con motivo de la no ejecución del proyecto de equipamiento del TP Ilo y los menores gastos por la reparación del muelle del mencionado terminal portuario. Así mismo, al igual que en años anteriores, en abril de 2021 se registró un pico mensual en el aporte por regulación

⁵² El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

⁵³ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

⁵⁴ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.

⁵⁵ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

⁵⁶ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

⁵⁷ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



(S/ 319,1 miles), lo que representó el 69,3% del aporte anual (S/. 596,5 miles), el que resultó un 29,5% superior al del año 2020.

- (v) Al cierre del año 2021, la empresa incrementó sus valores contables frente al cierre de 2020. Así pues, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un incremento de 3%, al pasar de S/ 263,4 millones en 2020 a S/ 271,3 millones. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo es sólida conforme al valor de los indicadores de liquidez, observándose que en el final del ejercicio 2021, la empresa contaba con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. Tanto la solvencia financiera, el nivel de autonomía financiera frente a terceros y la rentabilidad mejoraron. En particular, los márgenes operativos mejoraron significativamente debido al incremento de la partida de otros ingresos, que han determinado que el margen operativo y ratios de rentabilidad pasen de negativos el 2020 a positivos el 2021.



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

INDICADORES ANUALES. Empresa Nacional de Puertos del Perú S.A.

Período: 2008 - 2021

Tráfico

Indicador	Unidad de medida	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Naves atendidas	Unidades	10 942	8 933	9 294	10 789	12 616	15 576	14 875	9 486	8 433	7 883	8 639	6 701	5 461	5 231
Carga total atendida	Toneladas	24 426 731	21 988 587	17 59 962	4 825 200	4 863 750	4 575 095	4 783 531	3 119 595	2 889 442	3 536 597	3 055 354	966 814	855 493	909 233
Operación	Unidad de medida														
Exportación	Toneladas	9 142 818	8 512 423	539 235	1 710 372	1 293 285	1 161 579	1 290 042	700 731	537 428	671 491	728 672	175 407	202 701	103 335
Importación	Toneladas	13 303 942	11 278 978	988 410	2 513 615	2 948 818	2 831 184	2 940 104	1 929 332	1 879 662	2 290 208	1 834 863	341 011	340 996	405 972
Cabotaje	Toneladas	1 075 281	1 212 626	117 337	593 406	564 667	576 743	546 059	480 397	456 336	558 965	444 159	352 469	231 507	258 392
Otros	Toneladas	904 690	984 560	114 980	7 807	56 981	5 589	7 326	9 135	16 016	15 933	47 660	97 927	80 289	141 534
Carga	Unidad de medida														
Contenedorizada	Toneladas	12 119 810	9 979 336	792 773	151 256	5 539	41 380	38 362	32 365	75 865	106 300	96 899	219 417	203 269	83 361
Fraccionada	Toneladas	2 738 895	1 799 131	217 212	1 181 520	1 055 732	1 059 133	798 884	683 529	589 171	672 667	567 591	502 972	361 260	451 736
Graneles líquidos	Toneladas	14 78 765	1 501 763	165 558	67 246	56 329	84 814	41 451	40 311	35 074	26 210	30 226	3 249	3 179	3 885
Graneles sólidos	Toneladas	7 829 080	8 585 980	568 295	335 224	3 693 273	3 387 709	3 901 918	2 360 057	2 186 516	2 728 306	2 358 154	233 457	285 997	365 456
Rodante	Toneladas	260 181	122 377	16 124	72 935	302	2 060	2 916	3 333	2 816	3 114	2 484	7 718	1 788	2
Contenedores	Unidades	903 401	763 109	67 397	11 603	3 873	2 916	3 381	3 611	4 901	8 816	6 954	16 998	15 485	83 361
Contenedores	TEU	1 395 696	1 195 188	106 602	14 938	4 823	4 072	4 584	4 787	6 580	11 723	8 947	19 979	18 055	12 213

Ingresos

Indicador	Unidad de medida	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Total	Miles de soles	407 477	356 873	347 640	153 969	38 754	39 812	43 151	30 556	30 027	35 926	30 656	12 550	14 688	14 332

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 Jefa de Estudios Económicos	Melina Caldas Cabrera Jefa de Regulación
---	--

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cintha Lopez Vasquez – Especialista
Maria Mendez Vega - Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Ray Carlos Vega Lugo – Asistente
Geraldine Ordoñez Bendezú – Practicante
Juan Martin Balberena Cabrera - Practicante
Sadith Renojo Galvez– Practicante