

2013

Informe de Desempeño de la Empresa Nacional de Puertos - ENAPU



**Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos**



OSITRAN
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	3
I. EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS	4
II. SERVICIOS PRESTADOS.....	6
III. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO	7
III.1. TERMINALES DE ATRAQUE DIRECTO	8
III.2. TERMINALES FLUVIALES.....	12
III.3. TERMINALES DE LANCHONAJE	14
IV. EVOLUCIÓN DE TARIFAS	15
IV.1. TARIFAS REGULADAS.....	15
IV.2. CARGOS DE ACCESO	16
V. RESULTADOS FINANCIEROS.....	18
V.1. ESTADO DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS.....	18
V.2. BALANCE GENERAL	19
V.3. RATIOS FINANCIEROS.....	20
VI. PAGOS AL ESTADO.....	21
 ANEXOS:	
ANEXO N° 1 ESTRUCTURAS Y NIVELES DE TARIFAS MÁXIMAS - SERVICIOS A LA NAVE – ENAPU, 2012 - 2013.....	23
ANEXO N° 2 ESTRUCTURAS Y NIVELES DE TARIFAS MÁXIMAS - SERVICIOS A LA CARGA – ENAPU, 2013.....	24

Cuadros

CUADRO N° 1: TRÁFICO DE CARGA EN LOS TERMINALES DE ENAPU, 2012-2013.....	8
CUADRO N° 2: TARIFARIO 2013	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
CUADRO N° 3: CONTRATOS DE ACCESO	17
CUADRO N° 4: ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS.....	19
CUADRO N° 5: BALANCE GENERAL	20
CUADRO N° 6: RATIOS FINANCIEROS	21

Gráficos

GRÁFICO N° 1: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CARGA, 2004-2013.....	7
GRÁFICO N° 2: TRÁFICO DE NAVES Y CARGA EN EL TERMINAL PORTUARIO DE SALAVERRY, 2004-2013	8
GRÁFICO N° 3: ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE CARGA EN EL TERMINAL PORTUARIO DE SALAVERRY	9
GRÁFICO N° 4: TRÁFICO DE NAVES Y CARGA EN EL TERMINAL PORTUARIO GENERAL SAN MARTÍN, 2004 - 2013.....	10
GRÁFICO N° 5: ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE CARGA EN EL TERMINAL PORTUARIO GENERAL SAN MARTÍN.....	10
GRÁFICO N° 6: TRÁFICO DE NAVES Y CARGA EN EL TERMINAL PORTUARIO DE ILO, 2004 - 2013.....	11
GRÁFICO N° 7: ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE CARGA EN EL TERMINAL PORTUARIO DE ILO.....	12
GRÁFICO N° 8: TRÁFICO DE NAVES Y CARGA EN EL TERMINAL PORTUARIO DE IQUITOS, 2004 - 2013.....	12
GRÁFICO N° 9: ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE CARGA EN EL TERMINAL PORTUARIO DE IQUITOS.....	13
GRÁFICO N° 10: TRÁFICO DE NAVES Y CARGA EN EL TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS, 2003 - 2012.....	14
GRÁFICO N° 11: TRÁFICO DE NAVES Y DE CARGA EN LOS TERMINALES DE LANCHONAJE, 2004 - 2013	14
GRÁFICO N° 12: INGRESOS PORTUARIOS	18
GRÁFICO N° 13: PAGOS AL ESTADO.....	21

Ilustraciones

ILUSTRACIÓN N° 1: TERMINALES PORTUARIOS ADMINISTRADOS POR ENAPU - 2013	5
ILUSTRACIÓN N° 2: SERVICIOS PORTUARIOS PRESTADOS EN LOS PUERTOS DE ENAPU.....	6

INFORME DE DESEMPEÑO 2013

EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS ENAPU



Resumen Ejecutivo

El 1° de enero del año 1970 se creó la Empresa Nacional de Puertos S.A. (en adelante, ENAPU) mediante Decreto Ley N° 17526 con la finalidad de administrar, operar y mantener los terminales y muelles del país, así como su construcción en caso sea autorizada.

Durante el año 2013, la empresa administró 11 Terminales Portuarios, los cuales se categorizan en: (i) Puertos de atraque directo (Salaverry, Chimbote, San Martín, Ilo y Muelle Perú – Arica), (ii) Puertos fluviales (Iquitos, Yurimaguas y Puerto Maldonado) y (iii) Puertos de lanchonaje (Chicama, Supe y Huacho).

En ese mismo año, ENAPU atendió 15,6 mil naves, de los cuales 3,0% fueron de alto bordo y el 97,0% naves menores. Asimismo, se movilizó un total de 4,6 millones de toneladas de carga, siendo el Terminal Portuario de Salaverry el más representativo, movilizandando alrededor del 53,3% de la carga total. Los ingresos de ENAPU, en el 2013, alcanzaron los S/. 40,6 millones, monto superior en 2,6% a lo registrado el año 2012. Este resultado se vio influenciado, principalmente, por un incremento en los ingresos de los servicios complementarios (64%).

La información financiera indica que ENAPU registró ganancias netas por S/. 151,6 millones, por lo que la empresa pasó de presentar pérdidas el año anterior a tener utilidades. Por su parte, el Balance General muestra una disminución de 15,8% en sus activos totales, pasando de S/. 367,2 millones en el 2012 a S/. 309,2 millones en el 2013, a consecuencia de una disminución de las cuentas *Efectivo y equivalente de efectivo* (22,7%) e Inmuebles, maquinaria y equipo, neto (24,8%).

Producto de la generación de utilidades, ENAPU presentó márgenes operativos y netos positivos y significativamente altos. Asimismo, ENAPU ha ganado capacidad para cubrir sus obligaciones a corto plazo con sus activos más líquidos.

Finalmente, en el año 2013, el monto pagado por concepto de aporte por regulación ascendió a S/. 542 mil, lo cual representó un aumento de 8,8% con respecto al año anterior.





I. Empresa Nacional de Puertos

1. En el Perú, se encuentran 90 instalaciones portuarias¹, de las cuales, 57 corresponden al ámbito marítimo, 30 al ámbito fluvial y 3 al ámbito lacustre. Asimismo, por su habilitación portuaria, los puertos pueden ser de uso público o de uso privado. Aquellos que pertenecen al primer grupo, en su mayoría se encuentran bajo la administración de la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU), toda vez que algunos terminales de uso públicos, como se señala más adelante, han sido concesionados; mientras que, los terminales privados son operados por empresas mineras, industriales y de hidrocarburos.
2. ENAPU es una empresa pública del sector Transportes y Comunicaciones que fue creada por Decreto Ley N° 17526 en el año 1970 y su 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. 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 portuarios² fueron transferidos a municipalidades e instituciones regionales, a raíz de las nuevas exigencias de la modernidad del tráfico naviero.
4. 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. 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.
5. Posteriormente, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) suscribió los Contratos de Concesión de los siguientes Terminales Portuarios: (i) Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao- Zona Sur³, (ii) Terminal Portuario de Paita⁴, (iii) Terminal de embarque de Concentrados de Minerales del Puerto del Callao⁵; (iv) Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao⁶, y (v) Terminal Portuario de Yurimaguas⁷.

¹ Anuario Estadístico 2013, Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

² Particularmente los puertos que operan bajo el sistema de lancheonaje.

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

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

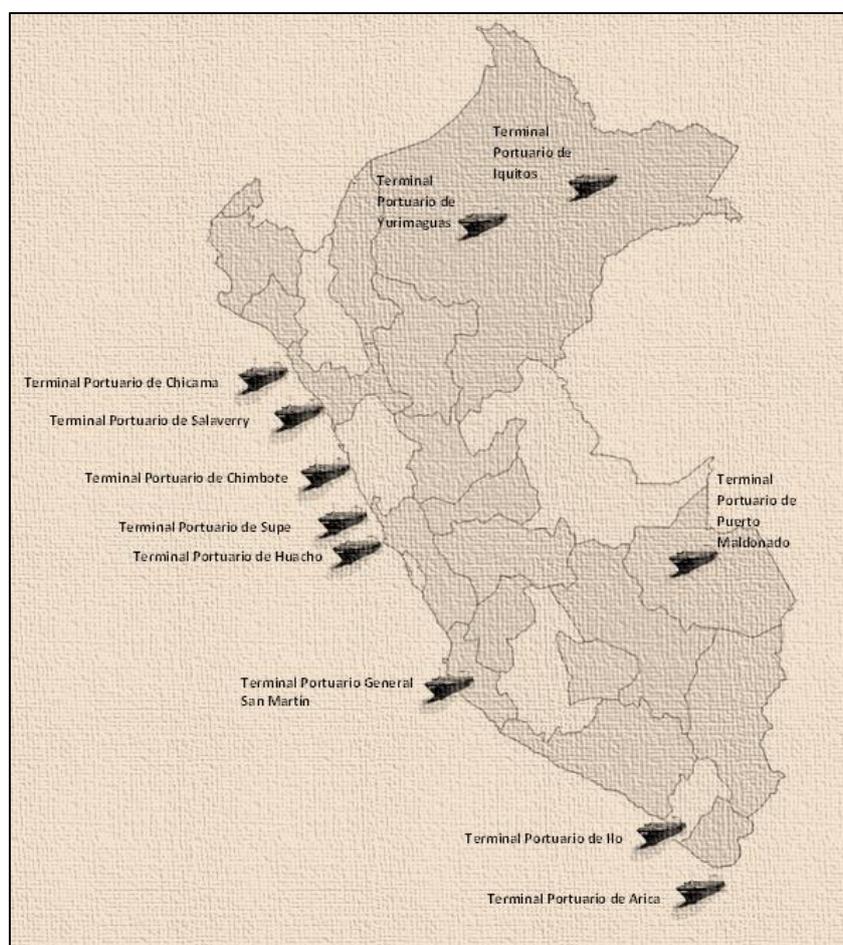
⁵ Suscrito el 28 de enero del 2011 con la empresa Transportadora del Callao S.A.

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

⁷ Suscrito el 31 de mayo del 2011 con el consorcio Portuario Yurimaguas.

6. 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. Asimismo, con la finalidad de continuar con la prestación de los servicios portuarios, en tanto se realice la transferencia, ENAPU asesorará a dicho Gobierno Regional en materia de administración portuaria por un plazo no mayor a 90 días calendario.
7. En el año 2013, ENAPU administró 10 Terminales Portuarios, los cuales se clasifican de la siguiente manera: (i) De atraque directo (Salaverry, San Martín, Ilo y Muelle Perú – Arica), (ii) Fluviales (Iquitos, Yurimaguas y Puerto Maldonado) y (iii) Lanchonaje (Chicama, Supe y Huacho) (ver Ilustración N° 1:).

Ilustración N° 1: Terminales portuarios administrados por ENAPU - 2013



Fuente: ENAPU

8. Finalmente, 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. Asimismo, con la finalidad de continuar con la prestación de los servicios portuarios, en tanto se realice la transferencia, ENAPU asesorará a dicho Gobierno Regional en materia de administración portuaria por un plazo no mayor a 90 días calendario. El concluyó el 31 de julio del 2013⁸.

⁸ En concordancia con lo dispuesto en el Acuerdo N° 22/07/2013/D adoptado en Sesión Extraordinaria de Directorio del 18 de julio de 2013.

II. Servicios prestados

9. Los servicios portuarios prestados en todos los terminales administrados por ENAPU, se clasifican en dos grupos: (i) servicios en función a la nave, y (ii) servicios en función a la carga.
10. El primer grupo 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. 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.

Ilustración N° 2: Servicios portuarios prestados en los puertos de ENAPU



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

12. El segundo 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 ó 40 pies) y su condición (llenos o vacíos). Adicionalmente, se considera como uso de muelle a la prestación realizada a los pasajeros o servicios por embarque, cuyo cobro es por pasajero embarcado.
13. El servicio de almacenaje comprende el uso de las zonas de almacenamiento para carga general, contenedorizada y gránulos, 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 TEU⁹.

⁹ Cabe señalar que como parte de la prestación de los servicios estándar existe días libres de almacenamiento según el tipo de carga.

14. Finalmente, el servicio de manipuleo cubre el servicio de recepción, arrumaje y/o apilamiento de las mercancías en las áreas de uso alternativo o áreas de almacenamiento del terminal, así como el despacho o entrega para su retiro o embarque. Las movilizaciones adicionales de carga, que se realicen dentro, entre y fuera de las áreas de almacenamiento están sujetas a un precio establecido por ENAPU.

III. Evolución del tráfico

15. Durante el periodo 2004-2013, ENAPU ha sufrido constantes variaciones en el volumen de carga movilizado. Así, por ejemplo, en el año 2009 presentó una caída del 10,0% con respecto al 2008, a raíz de la crisis internacional y de la concesión del Terminal Portuario de Paita; asimismo, el 2011 cayó 48,5% comparado con lo registrado en el 2010, este resultado estuvo vinculado con la concesión del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, el cual transportaba el 80% del total de carga movilizada por los Terminales administrados por la empresa. En esa misma tendencia, pero en menor medida, en 2013, el tráfico de carga disminuyó en 5,2% respecto al año anterior. En el Gráfico N° 1 se muestra la evolución del tráfico de carga para el total de puertos administrados por ENAPU durante el periodo 2004-2013.



16. Tal como se ha señalado, ENAPU, durante el 2013, administró 11 terminales portuarios, entre los cuales se destaca el Terminal Portuario de Salaverry que sigue representando aproximadamente la mitad tráfico total de carga (51,6% en el año 2012 y 50,2% en el 2013), siguiendo en importancia, el Terminal San Martín que incrementó su participación de 21,6% en el año 2012 a 27,9% en el año 2013. Finalmente, se puede mencionar al Terminal Portuario de Ilo que disminuyó su importancia relativa de 11,7% a 9,1% durante el mismo periodo.

Cuadro N° 1
Tráfico de carga en los terminales de ENAPU, 2012-2013
(En miles de toneladas)

TERMINAL	Miles de TM		Participación (%)	
	2012	2013	2012	2013
Salaverry	2 510	2 295	53,4%	50,7%
San Martín	1 050	1 276	22,3%	28,2%
Ilo	569	416	12,1%	9,2%
Iquitos	414	343	8,8%	7,6%
Yurimaguas	101	89	2,1%	2,0%
Chicama	25	0,2	0,5%	0,0%
Arica	15	19	0,3%	0,4%
Supe	10	7	0,2%	0,1%
Huacho	3	77	0,1%	1,7%
Puerto Maldonado	1	3	0,0%	0,1%

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

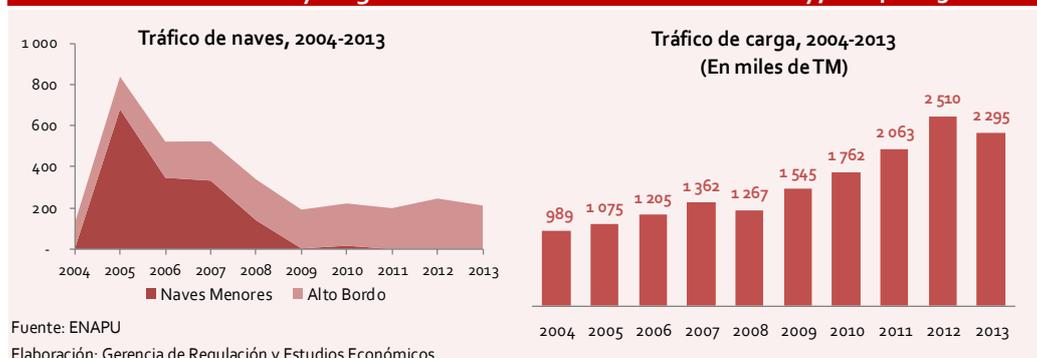
17. De lo anterior, se observa el alto nivel de concentración que mantiene los terminales portuarios administrados por ENAPU. En efecto, en el 2012, cuatro de los once terminales portuarios participan en el 93,4% del total de carga y en el año 2013 dicha importancia relativa se incrementó alcanzando el 94,7%.

III.1. TERMINALES DE ATRAQUE DIRECTO

TERMINAL PORTUARIO DE SALAVERRY

18. El Terminal de Salaverry está ubicado en la provincia de Trujillo (región La Libertad) y tiene por área de influencia las regiones La Libertad, Lambayeque, Ancash, Cajamarca y Lima¹⁰. Este Terminal cuenta con dos muelles de atraque directo tipo espigón (uno de 225 m y otro de 230 m).
19. En el año 2013, el Terminal atendió 212 naves¹¹, inferior en 13,8% a lo registrado el año anterior. Asimismo, el tráfico de carga disminuyó en 8,6% con relación a lo registrado el 2012, movilizand o 2,3 millones de toneladas de carga. Sin perjuicio de ello, en los últimos 10 años, la carga movilizad a por nave ha mostrado un importante crecimiento, pasando de 7,9 mil toneladas por nave en el año 2004 a 10,8 mil toneladas por nave en el año 2013. Esto último en línea con el incremento de naves de alto bordo que ha crecido en 68,0% desde el 2004 al 2013.

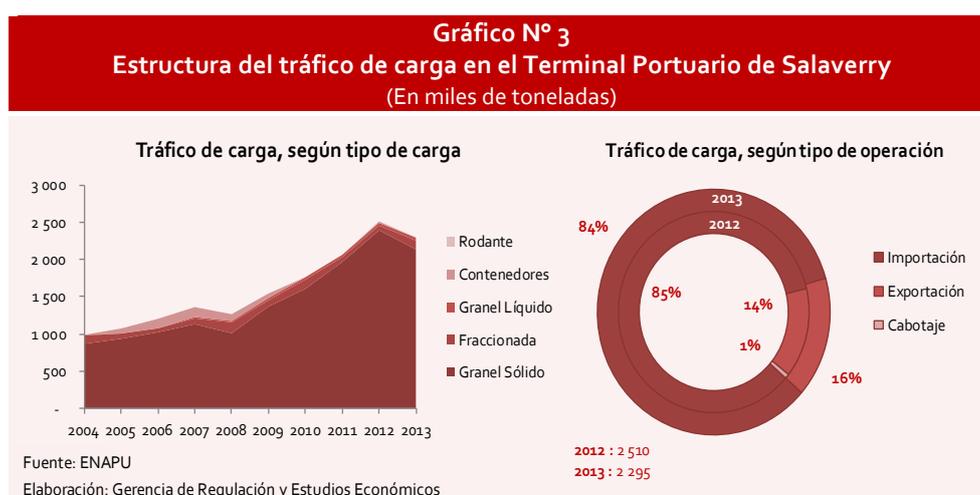
Gráfico N° 2
Tráfico de naves y carga en el Terminal Portuario de Salaverry, 2004-2013



¹⁰ De acuerdo a ENAPU. Ver: http://www.enapu.com.pe/spn/tp_ubicinflu_salaverry.htm

¹¹ Para los años 2011 y 2012, solo se atendieron naves de Alto Bordo en el Terminal Portuario de Salaverry.

20. Al analizar el tráfico por tipo de carga, se observa que la carga de tipo granel sólido (93,1%) registra la mayor participación del total de carga, seguido por la carga fraccionada y líquida a granel con el 5,1% y 1,8%, respectivamente. Los principales productos movilizados fueron la soya, el maíz y el trigo.
21. Asimismo, el tráfico de carga movilizada mediante el régimen de importación concentra el 84,2% del total de carga, lo cual representa un reducción de 9,3% con respecto al año anterior. Por otro lado, la carga de exportación se incrementó en 0,4% para el mismo periodo. Finalmente, para dicho periodo no hubo tráfico de carga bajo el régimen de cabotaje ni transbordo.



TERMINAL PORTUARIO GENERAL SAN MARTÍN

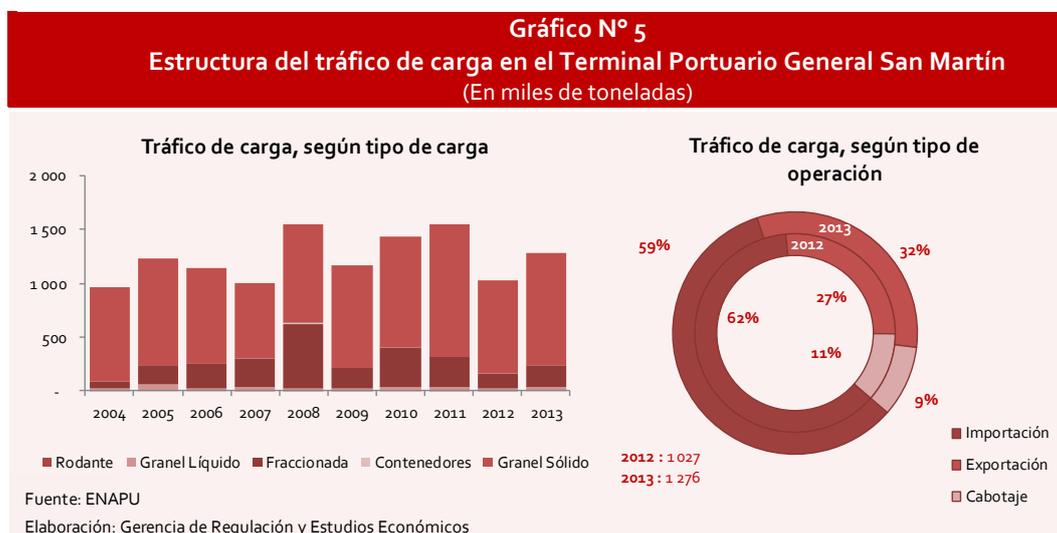
22. El Terminal General San Martín está ubicado en Punta Pejerrey, distrito de Paracas, provincia de Pisco, Región Ica. Este Terminal tiene gran importancia en las actividades pesqueras y agroindustriales, industria metalúrgica, y minera; su área de influencia comprende las regiones Ica, Ayacucho, Huancavelica y el norte de Arequipa.
23. Durante el 2013, el Terminal atendió 115 naves¹², resultado superior en 1,8% con respecto al año 2012. Asimismo, el tráfico de carga movilizada presentó un incremento del 24,2% con relación a lo registrado el año anterior. Al analizar el tráfico de carga por nave, durante la última década, se observa un incremento del 0,2%, pasando de 11,67 mil toneladas por nave en el año 2004 a 11,7 mil toneladas por nave en el año 2013.

¹² Para los años 2011 y 2012, solo se atendieron naves de Alto Bordo en el Terminal Portuario General San Martín.



24. La mayor participación del tráfico de carga, corresponde al granel sólido con el 81,5% del total de carga movilizada en el 2013; seguido por la carga fraccionada y líquida a granel con el 15,3% y 3,2%, respectivamente. Los principales productos movilizados fueron materiales de construcción, insumos para la agroindustria, maíz, soya, briquetas, carbón térmico, urea y trigo.

25. De manera similar, el tráfico de carga transportada mediante el régimen de importación concentró el 58,6% del total de carga, 17,1% más que el volumen transportado el año anterior. Asimismo, la carga de exportación presentó un incremento de 49,0% (pasó de 273 mil toneladas en 2012 a 407 mil toneladas en 2013); por su parte, la carga de cabotaje se incrementó en 4,7%, pasando de 116 mil toneladas en 2012 a 121 mil toneladas en 2013.



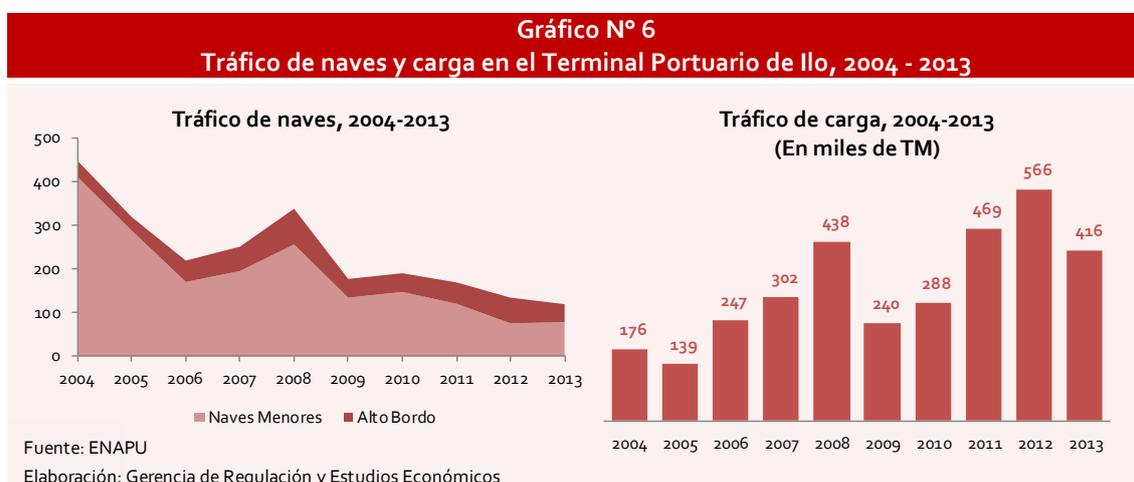
TERMINAL PORTUARIO DE ILO

26. El Terminal Portuario de Ilo está ubicado al sur del Perú en la región Moquegua, su área de influencia abarca las regiones de Arequipa, Moquegua, Tacna, Puno y Cusco; así como parte de los países de Bolivia (vía la carretera binacional) y Chile (vía la Panamericana Sur)¹³. Este

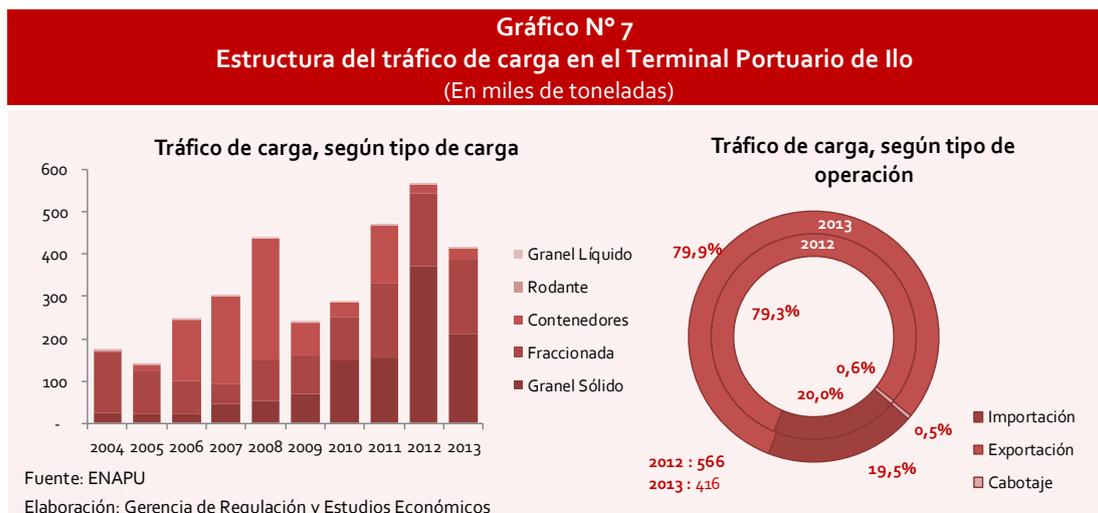
¹³ De acuerdo a ENAPU. Ver: http://www.enapu.com.pe/spn/tp_ubicinflu_ilo.htm

Terminal cuenta con un muelle de tipo espigón de 302 m para atraque directo de naves de alto bordo.

27. En el año 2013, el Terminal atendió 120 naves, cantidad inferior en 11,1% a lo registrado el año anterior. Este resultado se debe a la menor cantidad de naves de alto bordo que atracaron en el Terminal (caída de 30,5%), pasando de 59 naves de alto bordo en el año 2012 a 41 naves de alto bordo en el año 2013. En los últimos 10 años, el Terminal ha mostrado una tendencia negativa en la cantidad de naves atendidas (7,3% en promedio anual), posiblemente, como consecuencia de una preferencia hacia TISUR.
28. En línea con lo anterior, el tráfico de carga disminuyó en 26,5% con respecto a lo alcanzado el 2012, transportando 416 mil toneladas en el 2013. A pesar de ello, durante los últimos 10 años, el volumen de carga movilizada por nave mostró un importante crecimiento, pasando de 4,8 mil toneladas por nave en el 2004 a 10,1 mil toneladas por nave en el 2013.



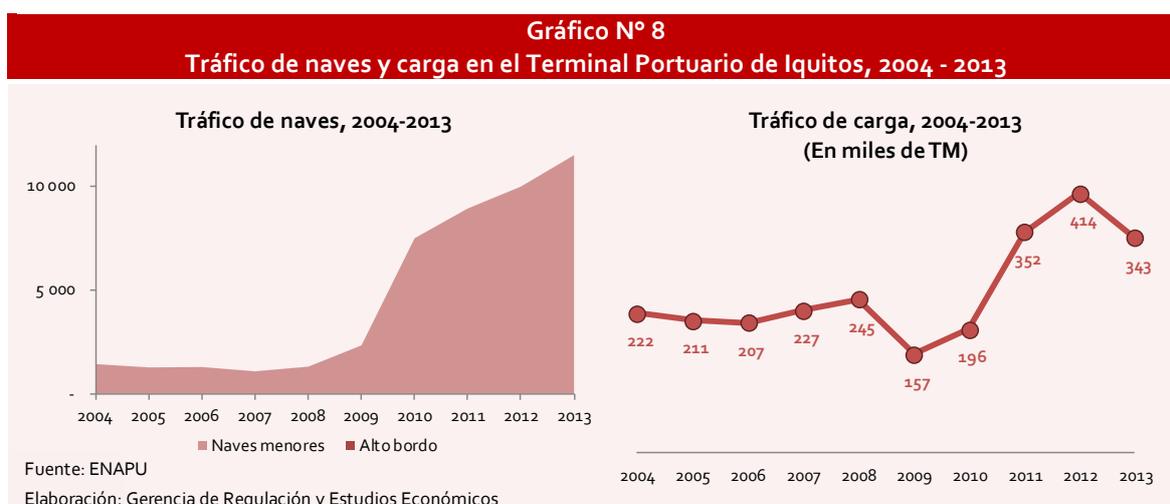
29. Al analizar el tráfico por tipo de carga, se observa que la carga sólida a granel tiene la mayor participación del total de carga (50,8%), a pesar de haber presentado una caída de 43,1% respecto al año anterior. Por su parte, la carga del tipo fraccionada y contenedorizada contribuyeron con el 43,0% y 5,7% del total de carga transportada, respectivamente. Con respecto a su evolución, estos dos tipos de carga presentaron un incremento de 4,8% y 12,0%, respectivamente, con relación al año anterior.
30. De manera similar, el tráfico de carga movilizada mediante el régimen de exportación concentró el 79,9% del total de carga, lo que significa un disminución de 26,0% con relación al 2012. Asimismo, la carga de importación y cabotaje obtuvieron importantes disminuciones del 28,4% (pasó de 113 mil toneladas a 81 mil toneladas) y 39,7% (pasó de 3,6 mil toneladas a 2,2 mil toneladas), respectivamente.



III.2. TERMINALES FLUVIALES

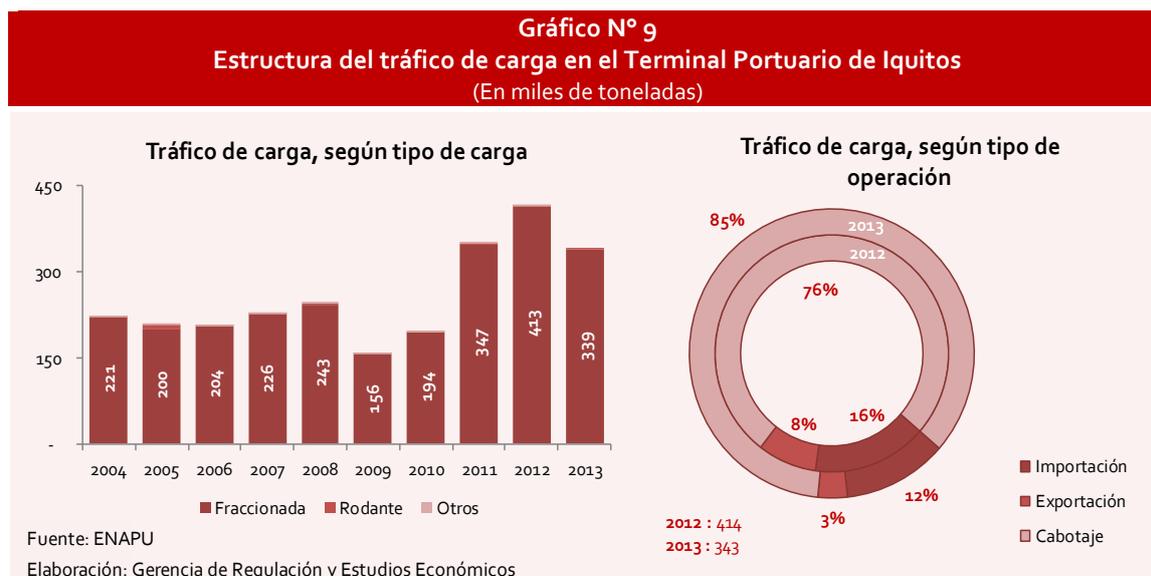
TERMINAL PORTUARIO DE IQUITOS

31. El Terminal Portuario de Iquitos se encuentra en el distrito de Villa Puchana (Provincia de Maynas, región Loreto). El área de influencia de este terminal abarca los pueblos de la Amazonia Peruana, así como los países de Brasil y Colombia. El Terminal de Iquitos cuenta con dos muelles de atraque directo de tipo flotante para la atención de embarcaciones menores¹⁴ (uno de 114 m y otro de 72 m de largo).
32. Durante el 2013, el Terminal atendió 11,5 mil naves, cantidad superior en 15,2% a lo registrado el año anterior; cabe resaltar que casi el total de naves atendidas fue de tipo menores. Este resultado confirma la tendencia creciente del número de naves atendidas a partir del año 2008, los cuales mostraron un crecimiento a ritmo de 70,8% en promedio anual. A consecuencia de lo anterior, el tráfico de carga cayó en 17,2% con relación a lo transportado el 2012, lo que representó un movimiento de 343 mil toneladas de carga el 2013.



¹⁴ Barcos con una eslora (largo) menor de 24m (<78,74 pies) y con 50 o menos de volumen interno T.R.G.

33. Al analizar la concentración de la carga, se evidencia que la carga fraccionada contribuye con el 98,9% del total de carga movilizada en el año 2013. Este tipo de carga ha mostrado un importante crecimiento anual, en promedio 8,8%, durante los últimos diez años.
34. De igual manera, el tráfico de carga transportado mediante el régimen de cabotaje concentró el 84,4% del total de carga, a pesar de la disminución en 8,0% con respecto al 2012. Similar comportamiento muestra la carga de importación y exportación que sufrieron caídas de 38,5% (pasando de 66 mil toneladas a 40 mil toneladas) y 66,3% (pasando de 34 miles de toneladas a 11 miles de toneladas), respectivamente.

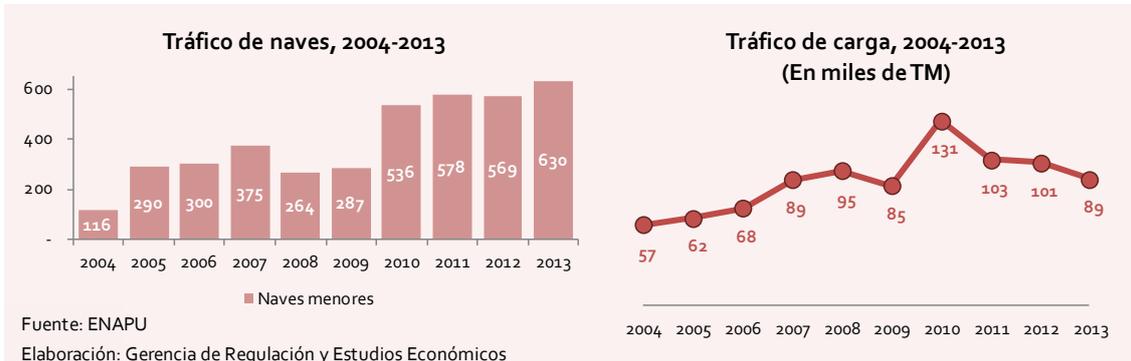


TERMINAL PORTUARIO GENERAL DE YURIMAGUAS

35. El Terminal Portuario de Yurimaguas está ubicado en la provincia del Alto Amazonas, región Loreto, a 100 metros del Río Huallaga. Su área de influencia abarca las provincias del Alto Amazonas y las regiones Loreto, Ucayali, San Martín y La Libertad. Este Terminal cuenta con un muelle de lanchonaje tipo flotante de aproximadamente 66 m de largo.
36. En el 2012, el Terminal atendió 630 naves¹⁵, resultado superior en 10,7% con respecto al año anterior. En contraste con ello, el tráfico de carga movilizada sufrió una caída de 11,2%, alcanzando las 98 mil toneladas. Sin embargo, al analizar el tráfico de carga durante la última década, se observa que el volumen de carga movilizada se incrementó en promedio 7,2% anual. Cabe resaltar que el total de carga transportada mediante dicho Terminal fue mediante la operación de cabotaje.

¹⁵ Sólo se atienden naves menores en el Terminal Portuario de Yurimaguas.

Gráfico N° 10
Tráfico de naves y carga en el Terminal Portuario de Yurimaguas, 2003 - 2012



37. La carga fraccionada concentró el 99,6% del total de carga movilizada en 2013, esta participación se ha mantenido durante la última década, en la cual el volumen de carga se ha incrementado a ritmo de 7,2% en promedio cada año.

III.3. TERMINALES DE LANCHONAJE

TERMINALES PORTUARIOS DE CHICAMA, HUACHO Y SUPE

38. Los terminales de lanchonaje son aquellos que no cuentan con facilidades para el atraque directo de naves mercantes, por lo tanto solo permite realizar operaciones de embarque o descarga de mercancías por medio de lanchones, gabarras y chatas.

39. En el año 2013, los Terminal Portuarios de Lanchonaje atendieron un total de 2 261 naves, los que estuvieron distribuidos de la siguiente manera: Supe (61,3%) y Huacho (38,7%). Por su parte, Chicama no presentó ningún movimiento de nave. En cuanto a la carga, entre los terminales Supe y Huacho movilizaron 84 mil toneladas, de las cuales el 99,5% de ésta corresponde a carga de tipo fraccionada.

Gráfico N° 11
Tráfico de naves y de carga en los Terminales de lanchonaje, 2004 - 2013



40. Finalmente, cabe resaltar que en el 2011 los terminales Chicama, Huacho y Supe no registraron movimientos de carga y naves producto de las obras de rehabilitación ejecutadas en dicho periodo.

IV. Evolución de tarifas

IV.1. TARIFAS REGULADAS

41. El 23 de julio del 2004, mediante Resolución del Consejo Directivo N° 031-2004-CD-OSITRAN, se estableció la nueva estructura y régimen de tarifas máximas aplicables a los servicios regulados que presta ENAPU en los puertos del Callao, Paita, Salaverry, Chimbote, San Martín e Ilo. Dicha resolución implicaba que las tarifas que se venían cobrando desde el año 1999 en los mencionados puertos, se reducirían entre 25% y 50%, dependiendo de cada servicio. Estas debieron entrar en vigencia a partir del 1° de febrero del 2005, conforme a lo dispuesto por la Resolución del Consejo Directivo N° 062-2004-CD-OSITRAN, publicada el 8 de diciembre del 2004.
42. Sin embargo, ENAPU interpuso una demanda contencioso – administrativo, con la finalidad de que se declare judicialmente la nulidad total de la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN.
43. A lo largo del tiempo se dieron los siguientes acontecimientos: (i) en abril del 2010, el Décimo Juzgado Contencioso Administrativo, en primera instancia, emitió sentencia declarando infundada la demanda presentada por ENAPU; (ii) posteriormente, en abril del 2011, la Segunda Sala Contencioso Administrativa, en segunda instancia, resolvió confirmar la sentencia que declaró infundada la demanda; (iii) el 24 de mayo del 2011, ENAPU interpuso recurso de casación ante la Sala de Derecho Constitucional y Social de la Corte Suprema de la República.
44. Paralelamente, a nivel del Poder Judicial, ENAPU logró la adopción de medidas cautelares suspendiendo, en diversos momentos, los efectos de la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN¹⁶. Sin embargo, mediante Resolución N° 7 del 19 de mayo del 2011, el Décimo Juzgado Permanente Especializado en lo Contencioso Administrativo de Lima declaró consentidas las Resoluciones N° 5, que declaró cancelada la medida cautelar obtenida por ENAPU, y N° 6, que declaró improcedente la nulidad deducida por ENAPU contra la mencionada Resolución N° 5.
45. Finalmente, respecto al recurso de casación la Fiscalía Suprema opinó que el recurso de casación debía ser desestimado. Sin embargo, mediante Sentencia CAS. N° 1795-2011, la Corte Suprema ha resuelto declarar fundado dicho recurso, y por tanto, ha anulado la resolución N° 031-2004-CD/OSITRAN. Por consiguiente, en el año 2013 los servicios brindados por ENAPU no se encuentran bajo un esquema de regulación.
46. Sin perjuicio de lo anterior, la tarifa antes de la resolución que declara nula la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN fue la que se muestra en el Cuadro N° 2.

¹⁶ Resolución N° 16, emitida por el Quinto Juzgado Civil del Callao, a través de la cual se dictó la medida cautelar que suspendió provisionalmente los efectos jurídicos de las resoluciones N° 031-2004-CD/OSITRAN y N° 044-2004-CD/OSITRAN. Posteriormente, en julio del 2005, el Juzgado del Callao declaró fundada la excepción de incompetencia presentada por OSITRAN, dicha resolución fue posteriormente confirmada por la Segunda Sala Civil del Callao, que ordenó que se remita el expediente a la Corte Superior de Justicia de Lima.

De esta manera, mediante Resolución N° 2, notificada a OSITRAN el 7 de marzo del 2007, el Décimo Juzgado Especializado en lo Contencioso Administrativo de Lima, concedió a ENAPU una MEDIDA CAUTELAR INNOVATIVA, suspendiendo la aplicación de la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN.

Cuadro N° 2					
Tarifario 2013					
(En USD, Sin IGV)					
SERVICIO	UNIDAD	TERMINAL PORTUARIO			
		Salaverry	Chimbote	San Martín	Ilo
SERVICIOS A LA NAVE					
Amarre y Desamarre	Por operación	200,0	200,0	200,0	200,0
Uso de amarradero	Metro eslora/hora	0,8	0,5	0,5	0,7
SERVICIOS A LA CARGA					
Uso de muelle					
Carga fraccionada	Por tonelada	6,8	5,0	4,0	4,0
Carga rodante	Por tonelada	15,0	15,0	15,0	25,0
Carga sólida a granel	Por tonelada	2,0	2,0	2,0	2,0
Carga líquida a granel	Por tonelada	1,0	1,0	1,0	1,0
Contenedores llenos de 20 pies	Por contenedor	60,0	50,0	50,0	60,0
Contenedores llenos de 40 pies	Por contenedor	90,0	80,0	80,0	90,0
Embarque de pasajeros	Por pasajero	6,0	6,0	6,0	6,0
Fuente: ENAPU					
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos					

IV.2. CARGOS DE ACCESO

47. 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 (REMA).
48. El servicio de practicaje se brinda con el fin de apoyar al capitán de la nave en maniobras y reglamentaciones náuticas durante la realización de las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloamiento, desabarloamiento y maniobras de giro en rada de operaciones. Asimismo, el servicio de remolcaje consiste en halar, empujar, apoyar o asistir a la nave durante las operaciones portuarias.
49. Por otro lado, el embarque de carga es un servicio esencial, que en el caso de concentrado de minerales consiste en transportar el concentrado a través de una faja transportadora hermética móvil, la cual se posiciona al costado de la nave para el embarque del concentrado a las bodegas.
50. Durante el 2013 fueron 3 empresas que brindaron el servicio de remolcaje, 4 empresas de practicaje y 2 empresas que prestaron el servicios de embarque de carga a través de faja transportadora hermética móvil; de éstas sólo la empresa Trabajos Marítimos S.A (TRAMARSA) brinda los servicios de practicaje y remolcaje. Respecto al monto del cargo de acceso para la prestación de los servicios de remolcaje y practicaje no presentó ningún incremento respecto a los anteriores contratos; sin embargo, el cargo de acceso para la faja transportadora se incrementó en 10% respecto al último contrato que se realizó en el 2010 y finalizó en enero de 2013.

Cuadro N° 3
Contratos de Acceso
 (En USD, Sin IGV)

EMPRESA	TERMINAL PORTUARIO	DESDE	HASTA	MONTO
REMOLCAJE*				
Inversiones Marítimas CPT Perú SAC. - INMARSA	Salaverry	08/03/2013	07/03/2014	112,55
	Gral. San Martín	08/03/2013	07/03/2014	112,55
	Salaverry	08/03/2013	07/03/2014	112,55
Petrolera Transoceánica SA.	Chimbote	08/03/2013	07/03/2014	99,60
	Gral. San Martín	08/03/2013	07/03/2014	112,55
	Ilo	08/03/2013	07/03/2014	112,55
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	Salaverry	08/03/2013	07/03/2014	112,55
	Chimbote	08/03/2013	07/03/2014	99,60
	Gral. San Martín	08/03/2013	07/03/2014	112,55
	Ilo	08/03/2013	07/03/2014	112,55
PRACTICAJE*				
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	Salaverry	01/04/2013	31/03/2014	0,00
	Chimbote	01/04/2013	31/03/2014	0,00
	Gral. San Martín	01/04/2013	31/03/2014	0,00
Prácticos Marítimos SAC. - PRAMARSAC	Salaverry	01/04/2013	31/03/2014	0,00
Práctimar Ilo S.A.	Ilo	21/02/2013	20/02/2014	0,00
Ejecutivos Marítimos SAC.	Salaverry	01/04/2013	31/03/2014	0,00
FAJA TRANSPORTADORA PARA EMBARQUE DE MINERALES**				
COSMOS Agencia Marítima SAC.	Salaverry	01/02/2013	31/01/2015	3655,08
ANTARES S.A.	Chimbote	05/05/2011	06/05/2014	8400,00

Nota:

* El monto a pagar es por operación.

** El monto a pagar es mensual.

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

V. Resultados Financieros

V.1. ESTADO DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

51. Los ingresos portuarios en los Terminales Portuarios administrados por ENAPU superaron los S/. 40,6 millones, 2,6% superior con relación al año anterior. Los ingresos se encuentran distribuidos en tres grupos, de acuerdo al tipo de servicio prestado: (i) Servicios a la nave (22,4% de los ingresos portuarios), (ii) Servicios a la carga (71,2% de los ingresos portuarios) y (iii) Servicios complementarios (6,4% de los ingresos portuarios).



52. Respecto a los costos de operación, estos representaron el 82,8% de los ingresos portuarios, superando los S/. 33,6 millones; el pago de servicios prestados por terceros representó el 25,6% de los costos de operación e incrementó en 2,5% con relación al año anterior. Esto generó un incremento en la *Utilidad bruta* de 2,6% respecto al año anterior.
53. Por su parte, los gastos administrativos de ENAPU incrementaron en un 15,3% alcanzando los S/. 66,0 millones, de los cuales el 35,4% correspondió al pago de remuneraciones y el 25,6% a pagos por el Programa de Retiro Incentivado. En cuanto a los *Otros ingresos* se tuvo un incremento de 976% respecto al año anterior, alcanzando los S/. 211,3 millones, causando una *Utilidad operativa* de S/. 141,9 millones.
54. Por otro lado, los *Ingresos financieros* disminuyeron en 2,1% producto de los menores intereses sobre depósitos; asimismo los *Gastos financieros* reflejan los *Intereses y Gastos por Sobregiros, Diferencias de cambio* así como el *Mantenimiento de Cuentas, Portes y Otros Gastos Bancarios*, cayeron en 45,6% debido a los menores gastos por diferencia de cambio.

Cuadro N° 4		
Estado de Ganancias y Pérdidas		
(En miles de Nuevos Soles)		
CONCEPTO	2013	2012
Ingresos operacionales	40 606	39 595
Devoluciones	(42)	(209)
Descuentos y rebajas	(752)	(632)
Costo operacional	(33 635)	(33 385)
Utilidad bruta	6 177	5 370
Gastos de administración	(66 016)	(57 233)
Otros ingresos	211 256	19 630
Otros gastos	(9 499)	(5 305)
Utilidad (Pérdida) de operación	141 918	(37 538)
Ingresos financieros	14 542	14 858
Gastos financieros	(4 879)	(8 965)
Utilidad (Pérdida) neta del ejercicio	151 582	(31 645)
Fuente: ENAPU		
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos		

56. Debido a lo anterior, ENAPU pasó de presentar pérdidas en el 2012 (S/. 37,5 millones) a presentar utilidades de S/. 151,6 millones en el 2013.

V.2. BALANCE GENERAL

57. Con relación a la evolución de las cuentas del Balance General, se observa que la empresa disminuyó el valor de sus activos en 15,8%, pasando de S/. 367,2 millones en el 2012 a S/. 309,2 millones en el 2013. Este resultado se vio influenciado principalmente por disminución de las cuentas *Efectivo y equivalente de efectivo* (22,7%) e *Inmuebles, maquinaria y equipo, neto* (24,8%).
58. El activo corriente registró una disminución de 20,2%, alcanzando los S/. 134,2 millones, a raíz de la disminución del Efectivo y equivalente de efectivo (que pasó de S/. 132,8 millones en 2012 a S/. 102,7 millones en 2013). Ello como consecuencia, principalmente, de una disminución en los depósitos a plazo (27,9%).
59. Respecto a la composición del activo, se observa que el *Activo corriente* pasó de representar el 45,8% de los activos totales en el 2012 a 43,4% en el 2013, producto de la disminución de la cuenta *Efectivo y equivalente de efectivo*. Por el contrario, el *Activo no corriente* pasó de representar el 54,2% del total de activos en el 2012 a 56,6% en el 2013.
60. Al analizar el *Activo no corriente*, se observa que este pasó de S/. 198,9 millones en el 2012 a S/. 175,0 millones en el 2013; lo cual significó una caída de 12,0%. Este resultado se vio influenciado por la transferencia del Terminal Portuario de Chimbote a título gratuito al Gobierno Regional de Ancash (31 de julio del 2013) y por la baja contable de cinco obras ubicadas en el área de concesión del Terminal Norte Multipropósito del Callao y las edificaciones e instalaciones del ex Terminal Portuario de Pucallpa.

Cuadro N° 5
Balance General
(En miles de Nuevos Soles)

CONCEPTO	Al 31 de diciembre		CONCEPTO	Al 31 de diciembre	
	2013	2012		2013	2012
ACTIVO			PASIVO Y PATRIMONIO NETO		
ACTIVO CORRIENTE			PASIVO CORRIENTE		
Efectivo y equivalente de efectivo	102 694	132 787	Cuentas por pagar comerciales	1 950	2 071
Cuentas por cobrar comerciales, neto	3 076	1 700	Cuentas por pagar a partes relacionadas	2	2
Otras cuentas por cobrar, neto	6 835	6 821	Otras cuentas por pagar	3 530	4 774
Existencias, neto	10 849	13 285	Beneficios a los empleados	6 005	4 411
Gastos contratados por anticipado	10 764	13 639	Provisiones	18 026	36 299
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	134 218	168 231	TOTAL PASIVO CORRIENTE	29 514	47 557
ACTIVO NO CORRIENTE			PASIVO NO CORRIENTE		
Inversión en valores	-	-	Otras cuentas por pagar	-	-
Inmuebles, maquinaria y equipo, neto	125 839	167 413	Beneficios a los empleados	-	-
Activos intangible, neto	77	254	Provisiones	12 893	191 774
Inversiones mobiliarias	31 285	31 285	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	12 893	191 774
Otros activos	17 815		TOTAL PASIVO	42 407	239 331
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	175 015	198 952	PATRIMONIO NETO		
			Capital	49 852	49 852
			Capital Adicional	-14 868	-
			Resultados acumulados	80 260	109 644
			Ganancia (Pérdida) Neta período	151 582	-31 645
			TOTAL PATRIMONIO NETO	266 826	127 851
TOTAL ACTIVO	309 233	367 183	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	309 233	367 183

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

61. Por el lado del *Pasivo corriente*, este registró una caída de 37,9%, a consecuencia de las menores provisiones de corto plazo, las cuales cayeron en 50,3%. Por su parte, el *Pasivo no corriente* disminuyó en 93,3%, al pasar de S/. 191,8 millones en el 2012 a S/. 12,9 millones en el 2013, como consecuencia de una disminución en las *Provisiones por contingencias*.

62. Al 31 de diciembre de 2013, los resultados acumulados alcanzaron los S/. 231,8 millones, lo que representó un incremento de 197,2% respecto al año anterior y produjo un incremento de 108,7% del patrimonio neto de la empresa. Cabe señalar que el patrimonio neto representó el 86,3% del activo total de la empresa. Asimismo, el capital representó el 16,1% del total de activos del año 2013 y está conformado por 49 852 249 acciones, de un valor nominal de S/. 1,00 cada una.

V.3. RATIOS FINANCIEROS

63. Al analizar los ratios financieros observamos que en el 2013 la empresa ha visto incrementado significativamente sus márgenes operativos y netos, como resultado, principalmente, de la reversión de provisión de contingencias. De forma similar, el ROE¹⁷ pasó de -24,8% en el 2012 a 56,8% en el 2013 y el ROA¹⁸ pasó de -8,6% en el 2012 a 49,0% en el 2013. De lo anterior, se puede concluir que ENAPU ha incrementado su capacidad de generar utilidad por cada dólar invertido como accionista y empresa.

64. Respecto a los ratios de liquidez, se observa que la empresa ha aumentado su capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos, ello como consecuencia de la reversión de provisiones de corto plazo en 50,3%.

¹⁷ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE= Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

¹⁸ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activos Totales.

Cuadro N° 6 Ratios Financieros					
RATIO	2013	2012	RATIO	2013	2012
Ratios de Rentabilidad			Ratios de Liquidez		
Margen operativo	349,5%	-94,8%	Liquidez clásica	4,55	3,54
Margen neto	373,3%	-79,9%	Prueba ácida	3,82	2,97
ROE	56,8%	-24,8%	Liquidez absoluta	3,48	2,79
ROA	49,0%	-8,6%			
Apalancamiento /endeudamiento					
Apalancamiento /endeudamiento	0,16	1,87			
Grado de endeudamiento	0,14	0,65			
Grado de patrimonio	0,86	0,35			

Fuente: ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

65. Respecto a los ratios de apalancamiento, se observa que ENAPU ha disminuido su relación deuda con terceros con respecto a su propia inversión, pasó de 1,87 en el año 2012 a 0,16 en el año 2013. En ese sentido, se puede señalar que ENAPU, en el año 2013, estuvo financiado por sus propios recursos. En efecto, el patrimonio financió el 86% de los activos.

VI. Pagos al Estado

66. La Entidad Prestadora está obligada a pagar al OSITRAN el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos facturados mensualmente. Dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley 26917 y el Reglamento General de Supervisión de OSITRAN.

67. El pago realizado en el 2013 superó los S/. 542 miles, monto superior en 8,8% al pagado el año anterior, destacando el mes de mayo con el mayor aporte durante el 2013 alcanzando los S/. 134 miles.



ANEXOS



Anexo N° 1
Estructuras y niveles de Tarifas Máximas - Servicios a la nave – ENAPU, 2012 - 2013
 (En USD, sin IGV)

SERVICIOS REGULADOS	2012	2013
SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE DE NAVES		
Por cada Operación		
Naves de travesía internacional		
Terminal Portuario de Iquitos	50,0	50,0
Demás Terminales Portuarias	200,0	200,0
Naves de tráfico de Cabotaje		
Terminal Portuario de Iquitos	16,95	16,95
Demás Terminales Portuarias	67,80	67,80
USO DE AMARRADERO		
a. Naves de Travesía Internacional		
1. Naves de Alto Bordo:		
Por Metro de Eslora – Hora		
Terminales Portuarias de Chimbote y San Martín	0,50	0,50
Terminal Portuario de Salaverry	0,80	0,80
Terminal Portuario de Ilo	0,70	0,70
Terminal Portuario de Iquitos	0,20	0,20
2. Naves menores de hasta 80 metros de Eslora		
Por Nave / Día	100,0	100,0
b. Naves de Tráfico de Cabotaje		
1. Naves de Alto Bordo:		
Por Metro de Eslora – Hora		
Terminales Portuarias de Chimbote y San Martín	0,17	0,17
Terminal Portuario de Salaverry	0,27	0,27
Terminal Portuario de Ilo	0,24	0,24
Terminal Portuario de Iquitos	0,07	0,07
2. Naves menores de hasta 80 metros de Eslora		
Por Nave / Día	33,90	33,90
3. Barcazas, Chatas y similares		
Por Embarcación / Día		
Terminales Portuarias de Iquitos y Yurimaguas	3,39	3,39
c. Remolcadores y embarcaciones de bahía		
Por Embarcación / Día	33,90	33,90
Fuente: ENAPU		
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos		



Anexo N° 2
Estructuras y niveles de Tarifas Máximas - Servicios a la carga – ENAPU, 2013
(En USD, sin IGV)

USO DE MUELLE	TERMINAL PORTUARIO				
	SALAVERRY	CHIMBOTE	SAN MARTÍN	ILO	OTROS
1. Comercio Internacional					
Por Tonelada de peso:					
Carga Fraccionada	6,80	5,00	4,00	4,00	2,50
Carga Rodante	15,00	15,00	15,00	25,00	14,00
Carga Sólida a granel	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Carga Sólida a granel con equipo del Terminal	3,50	-	-	-	-
Carga Líquida a granel	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Por Contenedor:					
Contenedores con carga de 20 pies	60,00	50,00	50,00	60,00	60,00
Contenedores vacíos de 20 pies	15,00	15,00	15,00	15,00	13,00
Contenedores con carga de 40 pies	90,00	80,00	80,00	90,00	90,00
Contenedores vacíos de 40 pies	25,00	25,00	25,00	25,00	21,00
2. Cabotaje					
Por Tonelada de peso:					
Carga Fraccionada	2,92	2,15	1,72	1,72	1,08
Carga Rodante	6,45	6,45	6,45	10,75	6,02
Carga Sólida a granel	0,86	0,86	0,86	0,86	0,86
Carga Sólida a granel con equipo del Terminal	1,51	-	-	-	-
Carga Líquida a granel	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43
Por Contenedor:					
Contenedores con carga de 20 pies	25,80	21,50	21,50	25,80	25,80
Contenedores vacíos de 20 pies	6,45	6,45	6,45	6,45	5,59
Contenedores con carga de 40 pies	38,70	34,40	34,40	38,70	38,70
Contenedores vacíos de 40 pies	10,75	10,75	10,75	10,75	9,03
3. Transbordo					
Por Tonelada de peso:					
Carga Fraccionada	3,40	2,50	2,00	2,00	1,25
Carga Rodante	7,50	7,50	7,50	12,50	7,00
Por Contenedor:					
Contenedores con carga de 20 pies	30,00	25,00	25,00	30,00	30,00
Contenedores vacíos de 20 pies	7,50	7,50	7,50	7,50	6,50
Contenedores con carga de 40 pies	45,00	40,00	40,00	45,00	45,00
Contenedores vacíos de 40 pies	12,50	12,50	12,50	12,50	10,50
4. Servicio a Pasajeros Turista					
Por cada pasajero:	6,00	6,00	6,00	6,00	-

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar, San Isidro

Teléfono: (511) 440 5115

Info@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente
Jorge Cárdenas
César Balbuena

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Manuel Carrillo
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada
Jefe de Estudios
Económicos

Benjamín De La Torre
Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Wilmer Zela

DISEÑO Y EDICIÓN

M. Martín Morillo