



# INFORME DE DESEMPEÑO

Empresa Nacional de Puertos S.A.

2019

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 2019: 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 de este organismo regulador.*

Primera versión: junio de 2020

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

[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)



## CONTENIDO

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>5</b>
<b>I. ASPECTOS GENERALES .....</b>	<b>6</b>
I.1. Composición del Administrador.....	6
I.2. Principales características del administrador.....	6
<b>II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU .....</b>	<b>8</b>
<b>III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU.....</b>	<b>8</b>
III.1. Servicios en función a la nave.....	9
III.2. Servicio a la carga.....	10
<b>IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO.....</b>	<b>17</b>
IV.1. Tarifas.....	17
IV.2. Precios.....	19
IV.3. Cargos de acceso .....	21
<b>V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO .....</b>	<b>22</b>
V.1. Inversiones.....	22
V.2. Pagos al Estado.....	22
<b>VI. ESTADOS FINANCIEROS .....</b>	<b>23</b>
VI.1. Estado de resultados integrales .....	23
VI.2. Estado de situación financiera.....	24
VI.3. Indicadores financieros .....	26
a) Ratios de liquidez.....	26
b) Ratios de endeudamiento .....	26
c) Ratios de rentabilidad .....	27
<b>VII. CONCLUSIONES .....</b>	<b>28</b>
<b>ANEXO .....</b>	<b>30</b>
<b>ANEXO I: RESUMEN ESTADÍSTICO.....</b>	<b>30</b>



## CUADROS

<b>CUADRO 1:</b> Tráfico de naves por terminal, 2018 – 2019.....	10
<b>CUADRO 2:</b> Tráfico de carga por terminal, 2018 – 2019 .....	11
<b>CUADRO 3:</b> Tráfico de contenedores por terminal, 2018 – 2019 .....	12
<b>CUADRO 4:</b> Tráfico de carga fraccionada por terminal, 2018 – 2019 .....	13
<b>CUADRO 5:</b> Tráfico de carga sólida a granel por terminal, 2018 – 2019.....	14
<b>CUADRO 6:</b> Tráfico de carga líquida a granel por terminal, 2018 – 2019 .....	15
<b>CUADRO 7:</b> Tráfico de carga rodante por terminal, 2018 – 2019.....	16
<b>CUADRO 8:</b> Niveles de tarifas máximas 2016 - 2019 .....	18
<b>CUADRO 9:</b> Precio de los servicios transferencia y manipuleo, 2019 .....	19
<b>CUADRO 10:</b> Precio de otros servicios no regulados, 2019 .....	20
<b>CUADRO 11:</b> Contrato de acceso para el servicio de remolcaje y practicaje, 2019 .....	21
<b>CUADRO 12:</b> Estado de resultados integrales, 2018 - 2019.....	23
<b>CUADRO 13:</b> Estado de situación financiera, 2018 - 2019.....	25
<b>CUADRO 14:</b> Ratios de liquidez, 2018 - 2019.....	26
<b>CUADRO 15:</b> Ratios de endeudamiento, 2018 - 2019 .....	27
<b>CUADRO 16:</b> Ratios de rentabilidad, 2018 - 2019 .....	27

## GRÁFICOS

<b>GRÁFICO 1:</b> Número de naves atendidas, 2018 – 2019 .....	9
<b>GRÁFICO 2:</b> Tráfico de contenedores, 2018 - 2019 .....	11
<b>GRÁFICO 3:</b> Tráfico de carga fraccionada, 2018 – 2019.....	13
<b>GRÁFICO 4:</b> Tráfico de carga sólida a granel, 2018 -2019.....	14
<b>GRÁFICO 5:</b> Tráfico de carga líquida a granel, 2018 – 2019.....	15
<b>GRÁFICO 6:</b> Tráfico de carga rodante, 2018 -2019.....	16
<b>GRÁFICO 7:</b> Ejecución de inversiones, 2016 – 2019.....	22
<b>GRÁFICO 8:</b> Aportes por regulación, 2018 - 2019 .....	23

## ILUSTRACIONES

<b>Ilustración N° 1:</b> Terminales portuarios administrados por ENAPU – 2018.....	7
--	---



## RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Empresa Nacional de Puertos S.A. (en adelante, ENAPU) para el año 2019. El informe presenta la evolución de las principales variables de la empresa como tráfico de carga, tarifas y cargos de acceso, indicadores operativos (accidentes, niveles de servicios), inversiones, entre otros.

La primera sección describe las características y evolución de los puertos administrados por ENAPU, empresa que fue creada en 1970 mediante Decreto Ley N° 17526, haciendo hincapié en los cambios que ha sufrido ésta a partir del proceso de promoción de la inversión privada. Cabe destacar que en el 2018 se dio en concesión el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, por lo que al final de dicho año, ENAPU pasó de administrar ocho (8) a siete (7) terminales portuarios, los cuales se categorizan en: (i) Puertos de atraque directo (Ilo y Muelle Perú – Arica), (ii) Puertos fluviales (Iquitos, Yurimaguas y Puerto Maldonado) y (iii) Puertos de lanchonaje (Supe y Huacho).

La segunda sección define los servicios que presta ENAPU en los terminales portuarios que administra, los cuales se agrupan en servicios en función a la nave y servicios en función a la carga. En la siguiente sección se analiza la variación anual y características de la cantidad demanda de los servicios portuarios que brinda ENAPU. En particular, se puede observar que en el 2019 el número de naves atendidas se redujo en 22,4%, siendo los terminales portuarios de Iquitos y Supe los que concentran la mayor parte de la demanda, similar a años anteriores. En cuanto al tráfico de carga, se observa una reducción de 68,4% respecto al 2018, ello debido a que ENAPU dejó de administrar el Terminal Portuario Multipropósito Salaverry a finales del 2018.

La cuarta sección presenta información de las tarifas y precios de los servicios brindados por ENAPU del Terminal Portuario Multipropósito de Ilo<sup>1</sup>, debido a que luego la buena pro del Terminal Portuario Multipropósito Salaverry este es el único terminal portuario marítimo que administró ENAPU en el 2019. En particular, no se muestra un incremento en las tarifas desde el año 2018.

En la misma sección, se presenta información sobre los cargos de acceso y las empresas con las que ENAPU firmó los contratos de acceso para brindar los servicios de practicaje y remolcaje. Al respecto, cabe mencionar que de los contratos de acceso vigentes en el 2019, se renovaron dos, uno en practicaje y otro en remolcaje. Adicionalmente, se realizaron dos nuevos contratos, uno en practicaje y otro en remolcaje con la misma empresa Tramarsa Flota S.A., empresa vinculada a Trabajos Marítimos S.A. En cuanto a los cargos de acceso, estos siguen siendo los del año anterior.

Finalmente, la quinta sección se explica las inversiones realizadas en ENAPU durante el 2019. Al respecto, se destaca un importante nivel de ejecución en cuanto los proyectos de remodelación del muelle de pasajeros en el Terminal Portuario de Iquitos y reparación del muelle del Terminal Portuario de Ilo.

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



## I. ASPECTOS GENERALES

### I.1. Composición del Administrador

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

### I.2. Principales características del administrador

2. En el Perú se encuentran 90 instalaciones portuarias<sup>2</sup>, de las cuales 57 corresponden al ámbito marítimo, 30 al ámbito fluvial y 3 al ámbito lacustre. Asimismo, por su habilitación portuaria, los puertos pueden ser de uso público o de uso privado. Aquellos que pertenecen al primer grupo, en su mayoría se encuentran bajo la administración de ENAPU, toda vez que algunos terminales de uso públicos, como se señala más adelante, han sido concesionados; mientras que, los terminales privados son operados por empresas mineras, industriales y de hidrocarburos.
3. ENAPU es una empresa pública del sector Transportes y Comunicaciones, cuya principal actividad económica, de conformidad con el Decreto Legislativo N° 098 es la administración, operación, equipamiento y mantenimiento de terminales y muelles del país (marítimos, fluviales o lacustres), así como su construcción en caso de ser autorizada.
4. Al momento de su creación, ENAPU estuvo conformada por 23 terminales portuarios distribuidos en todo el Perú: (i) Cabo Blanco, Talara, Paita, Pacasmayo, Eten, Chicama, Salaverry, Chimbote, Besique, Casma y Huarney por el norte; (ii) Supe, Huacho, Chancay, Callao y Cerro Azul en el centro; (iii) General San Martín, Matarani e Ilo por el sur; y, (iv) Yurimaguas, Iquitos, Pucallpa y Puerto Maldonado al oriente. A través de los años, algunos terminales portuarios fueron transferidos a municipalidades e instituciones regionales, a raíz de las nuevas exigencias de la modernidad del tráfico naviero.
5. El 18 de noviembre del año 1992, mediante Decreto Ley N° 25882, se incluyó a ENAPU en el proceso de promoción de la inversión privada creado por Decreto Legislativo N° 674 del año 1991, “Ley de Promoción de la Inversión Privada en las Empresas del Estado”. De esta manera, en agosto de 1999, se otorgó en concesión el Terminal Portuario de Matarani, el mismo que viene siendo operado por la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR.
6. Posteriormente, entre 2006 y 2018, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) suscribió los Contratos de Concesión de los siguientes Terminales Portuarios: (i) Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao- Zona Sur<sup>3</sup>, (ii) Terminal Portuario de Paita<sup>4</sup>, (iii) Terminal de embarque de Concentrados de Minerales del Puerto del Callao<sup>5</sup>; (iv) Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao<sup>6</sup>, (v) Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma<sup>7</sup>, (iv) Terminal Portuario Gral. San Martín - Pisco<sup>8</sup> y, Terminal Portuario Salaverry<sup>9</sup>.
7. El 22 de junio del 2011 mediante Decreto Supremo N° 027-2011-MTC, se aprobó la transferencia del Terminal Portuario de Chimbote al Gobierno Regional de Ancash. Por tal motivo, el 31 de julio de 2013, ENAPU realizó la transferencia de dicho Terminal, ejecutando todas las gestiones de transferencia de recursos humanos, patrimoniales y documentarias requeridas, con veeduría del Sistema Nacional de Control que constató las condiciones adecuadas de la transferencia y el cumplimiento de la normativa correspondiente.

<sup>2</sup> Anuario Estadístico 2013, Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

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

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

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

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

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

<sup>8</sup> Suscrito el 21 de julio de 2014 con la empresa Consorcio Paracas S.A.

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





8. El 22 de octubre de 2016, mediante Decreto Supremo N° 010-2016-MTC, se aprobó la transferencia del Terminal Portuario de Chicama al Gobierno Regional de La Libertad. En marzo de 2017, ENAPU hizo la entrega de la administración del terminal portuario de Chicama -también conocido como puerto Malabrigo-, al Gobierno Regional de La Libertad.
9. En julio de 2017, PROINVERSION aprobó la declaratoria de interés de la iniciativa privada autofinanciada denominada “Modernización y Desarrollo del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry”. El 31 de mayo de 2018 se adjudicó la Buena Pro al Consorcio Transportadora Salaverry al haber presentado la mejor Propuesta Económica, siendo el factor de competencia el mayor descuento de las tarifas. Así, el 1 de octubre de 2018 se suscribió el Contrato de Concesión entre el Estado Peruano representado por la Autoridad Portuaria Nacional, en su condición de Concedente, y la empresa Salaverry Terminal Internacional S.A., en su calidad de concesionaria.
10. De este modo, al final del 2019, ENAPU se encontraba administrando siete (07) Terminales Portuarios, los cuales se clasifican en: (i) De atraque directo (Ilo y Muelle Perú – Arica), (ii) Fluviales (Iquitos, Yurimaguas y Puerto Maldonado) y (iii) De lanchonaje (Supe y Huacho) (ver Ilustración N° 1).

**Ilustración N° 1: Terminales portuarios administrados por ENAPU – 2019**



Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



## II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU

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

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

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

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

14. Este grupo de servicios está compuesto por los servicios de uso de muelle, estiba/desestiba, transferencia, almacenaje y manipuleo. El servicio portuario de uso de muelle comprende el uso de la infraestructura de los muelles para las operaciones de embarque y descarga de mercancías. La prestación de este servicio se cobra según el tipo de carga: (i) carga fraccionada, granel y rodante por tonelada métrica; y, (ii) contenedores por unidad, según las dimensiones (20 o 40 pies) y su condición (llenos o vacíos). Adicionalmente, se considera como uso de muelle a la prestación realizada a los pasajeros o servicios por embarque, cuyo cobro es por pasajero embarcado.
15. El servicio de almacenaje comprende el uso de las zonas de almacenamiento para carga general, en contenedores y gráneles, tales como, patios abiertos y almacenes cerrados. La unidad correspondiente para la carga granel, rodante y fraccionada es por peso y para contenedores es por TEU<sup>10</sup>.
16. Finalmente, el servicio de manipuleo cubre el servicio de recepción, arrumaje y/o apilamiento de las mercancías en las áreas de uso alternativo o áreas de almacenamiento del terminal, así como el despacho o entrega para su retiro o embarque. Las movilizaciones adicionales de carga, que se realicen dentro, entre y fuera de las áreas de almacenamiento están sujetas a un precio establecido por ENAPU.

## III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU

17. A continuación, se presenta información sobre la evolución del tráfico de naves y de carga en los terminales administrados por ENAPU, la cual ha sido obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por dicha empresa al buzón de la declaración estadística del Ositrán<sup>11</sup>.
18. Cabe precisar que, la participación de la empresa en el mercado alcanzó el 2% de los servicios portuarios de uso público y privado en el año 2019<sup>12</sup>. En el caso del Terminal Portuario de Salaverry, sólo se considera la información hasta octubre de 2018, pues los dos últimos meses de dicho año se inició la explotación de dicho terminal por parte del Concesionario Salaverry Terminal Internacional S.A., dejando de estar bajo la administración de ENAPU.

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

<sup>11</sup> 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](mailto:declaracion.estadistica@ositrان.gob.pe); siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

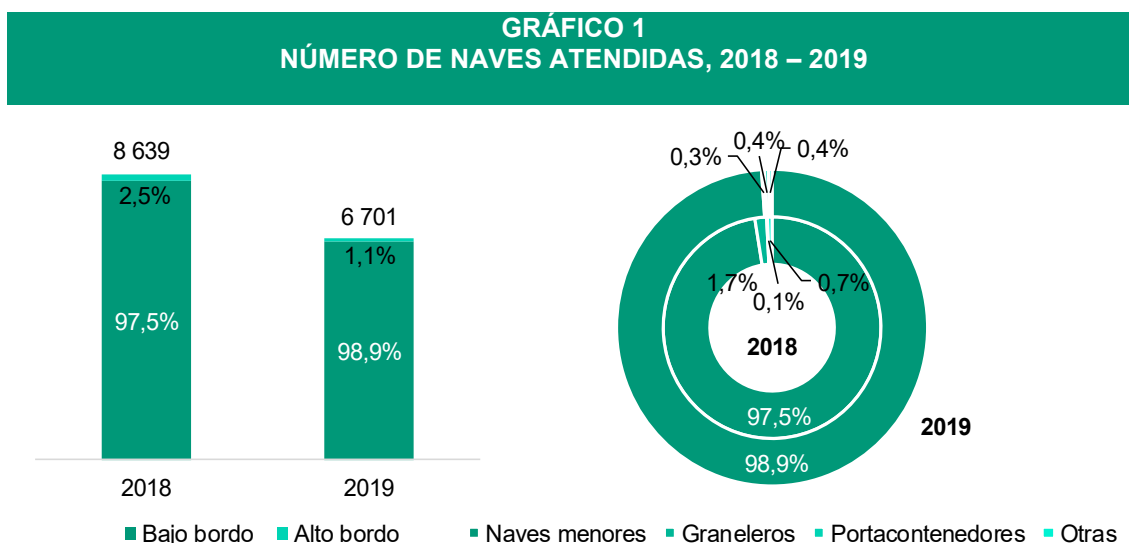
<sup>12</sup> FONAFE. Evaluación Presupuestal y Financiera – Año 2019 de ENAPU. Disponible en: <https://www.fonafe.gob.pe/empresasdelacorporacion/enapu>





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

19. Como se ha señalado, dentro de este grupo se encuentran los servicios de amarre/desamarre y uso de amarradero los cuales son prestados a la nave. Así, la demanda de dichos servicios se puede caracterizar a partir de la evolución del tráfico de naves. Al respecto, en el 2019, ENAPU atendió un total de 6 701 naves, cantidad inferior en 1 938 naves que el año anterior, lo que representó una reducción de 22,4%, producto de un menor número de naves de alto bordo y de bajo bordo (o naves menores).
20. De otro lado, la demanda por este servicio se caracteriza por tener una mayor participación de naves del tipo bajo bordo<sup>13</sup> dentro de las cuales se incluyen naves conocidas como Chatas o Lonchas. Al respecto, en el 2019, este tipo de naves tuvo una participación casi similar a la presentada el año anterior, alcanzando un 98,9%. El tráfico de naves de bajo bordo se redujo 27,1% al pasar de 8 423 en 2018 a 6 627 en 2019.



21. En cuanto a las naves de alto bordo, los terminales administrados por ENAPU en su mayoría reciben naves graneleras (gráneles limpios y de minerales) y portacontenedores. Aunque respecto al total de naves recibidas en el 2019 estas naves representaron solo el 0,7%.
22. A nivel de terminal, el número de naves atendidas en el 2019, al igual que se vienen presentando en los últimos años, se concentró en los Terminales Portuarios de Iquitos y Supe los cuales atendieron al 43,4% y 33,5% del total, respectivamente. Como se puede observar en el CUADRO 1, durante 2019, el número de naves atendidas en el Terminal de Iquitos presentó una reducción de 42,6%; mientras que en el Terminal de Supe el tráfico de naves presentó un importante incremento de 21,1%.
23. Sin perjuicio de ello, el terminal que presentó el mayor incremento de naves en el 2019 fue el Terminal Portuario Yurimaguas con un incremento de 44,7% respecto al 2018. Por su parte, la mayor reducción se presentó en el Terminal Portuario Multipropósito Salaverry que como se ha señalado fue concesionado en octubre de 2018.

<sup>13</sup> Las naves de bajo bordo son aquella que se caracterizan ser menores a 500 UAB.



**CUADRO 1**  
**TRÁFICO DE NAVES POR TERMINAL, 2018 – 2019**

Terminal Portuario	2018		2019		Variación
	Nº	Partic.	Nº	Partic.	
Iquitos	5 074	58,7%	2 910	43,4%	-42,6%
Supe	1 851	21,4%	2 242	33,5%	21,1%
Huacho	992	11,5%	891	13,3%	-10,2%
Yurimaguas	309	3,6%	398	5,9%	28,8%
Ilo	146	1,7%	134	2,0%	-8,2%
MASP Arica	85	1,0%	123	1,8%	44,7%
Pto. Maldonado	6	0,1%	3	0,0%	-50,0%
Salaverry *	176	2,0%		0,0%	-100,0%
<b>Total general</b>	<b>8 639</b>		<b>6 701</b>		<b>-22,4%</b>

\* En el caso del Terminal Portuario de Salaverry, la información del año 2018 corresponde al periodo comprendido entre enero y octubre. En el 2019 dejó de estar administrada por ENAPU.

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

24. El Terminal Portuario de Ilo es el terminal que presenta el mayor atraque de naves de alto bordo, entre naves graneleras (21 naves), de portacontenedores (27 naves) y de carga general (16 naves); asimismo, este terminal fue el único que atendió naves de gran tamaño de tipo “container ship” (buques portacontenedores) en el 2019.

### III.2. Servicio a la carga

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

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

26. 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.
27. Como se aprecia en el siguiente cuadro, en el 2019, ENAPU presentó una reducción de 68,4% en el total de carga movilizada respecto al año anterior, al pasar de 3,0 millones de toneladas en el 2018 a 1,0 millón de toneladas en el 2019<sup>14</sup>. Dicha disminución es explicada, principalmente, por que el Terminal Portuario Multipropósito Salaverry era el que más carga movilizaba y, en el 2019, dejó de ser administrado por ENAPU. En efecto, en el 2018, la carga movilizada a través de TPMS representó el 72,4 % de toda la carga movilizada por ENAPU.

<sup>14</sup> Sobre el particular se considera la carga fraccionada, sólida a granel, líquida a granel, rodante y contenedores, todas ellas medidas en toneladas.



**CUADRO 2**  
**TRÁFICO DE CARGA POR TERMINAL, 2018 – 2019**  
(En toneladas)

Terminal Portuario	2018		2019		Variación
	Nº	Partic.	Nº	Partic.	
Ilo	331 523	10,9%	555 791	57,5%	67,6%
Yurimaguas	123 736	4,0%	167 234	17,3%	35,2%
Iquitos	336 571	11,0%	107 241	11,1%	-68,1%
Huacho	14 371	0,5%	96 417	10,0%	570,9%
MASP Arica	30 651	1,0%	31 135	3,2%	1,6%
Supé	6 600	0,2%	7 856	0,8%	19,0%
Chicama	-	0,0%	1 060	0,1%	-
Pto. Maldonado	214	0,0%	79	0,0%	-63,1%
Salaverry *	2 211 688	72,4%	-	0,0%	-100,0%
<b>Total general</b>	<b>3 055 354</b>		<b>966 813</b>		<b>-68,4%</b>

\* En el caso del Terminal Portuario de Salaverry, la información del año 2018 corresponde al periodo comprendido entre enero y octubre. En el 2019 dejó de estar administrada por ENAPU.

Fuente: ENAPU.

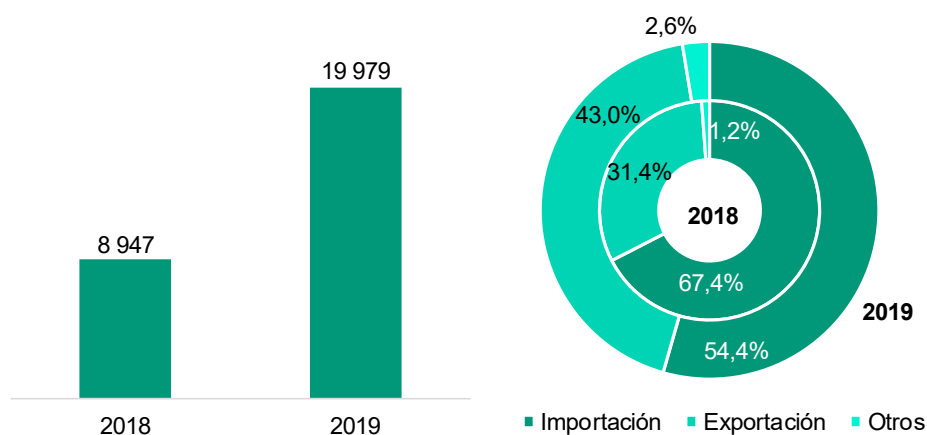
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

28. A pesar de lo señalado en el párrafo anterior y conforme se aprecia en el CUADRO 2, durante 2019, el Terminal Portuario de Ilo, presentó un incremento importante en cuanto volumen de toneladas, movilizand 224,3 mil toneladas adicionales que representó un aumento del 67,6% del año anterior.
29. Sin perjuicio de lo anterior, a pesar de su poca importancia relativa en la movilización de carga el Terminal Portuario Huacho presentó el mayor incremento en el 2019 (+570,9 %), mientras el Terminal Portuario Iquitos tuvo la mayor reducción en el mismo periodo (-68,1 %).

**a) Carga en contenedores**

30. En el 2019, el tráfico de contenedores presentó un incremento de 123,3% con relación al año anterior, al pasar de 8,9 mil TEU a 20,0 mil TEU. Este aumento en el volumen movilizado se da, principalmente, por incrementos en las operaciones de exportación e importación de carga en contenedores, las cuales se incrementaron en 205,7% y 80,25%, respectivamente.

**GRÁFICO 2:**  
**TRÁFICO DE CONTENEDORES, 2018 - 2019**  
(TEU)



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



31. En cuanto a la importancia relativa de las operaciones, la importación sigue siendo el más importante, aunque en el 2019 dicha importancia relativa presentó una reducción de 10 puntos porcentuales respecto al 2018; lo cual fue adsorbido por la operación de exportación que pasó de 31,4 % en el 2018 a 43,0 % en el 2019.
32. El análisis por terminal nos muestra que, en el 2019, la carga en contenedores que movilizó ENAPU se movilizó solo en dos terminales, Terminal Portuario Ilo y el Muelle al Servicio del Perú en Arica (en adelante, MASP Arica). Sin embargo, estos terminales presentaron comportamientos divergentes; mientras que el primero tuvo un aumento de 211,3%, el segundo presentó una reducción de 3,1%, ambos respecto al año anterior.

<b>CUADRO 3</b>					
<b>TRÁFICO DE CONTENEDORES POR TERMINAL, 2018 – 2019</b>					
<b>(TEU)</b>					
<b>Terminal Portuario</b>	<b>2018</b>		<b>2019</b>		<b>Variación</b>
	<b>Nº</b>	<b>Participación</b>	<b>Nº</b>	<b>Participación</b>	
Ilo	5 295	59,2%	16 485	82,5%	211,3%
MASP Arica	3 607	40,3%	3 494	17,5%	-3,1%
Iquitos	5	0,1%	-	0,0%	-100,0%
Yurimaguas	-	0,0%	-	0,0%	-
Salaverry *	40	0,4%	-	0,0%	-100,0%
<b>Total general</b>	<b>8 947</b>		<b>19 979</b>		<b>123,3%</b>

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

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

33. Finalmente, el único terminal administrado por ENAPU que realizó exportaciones de carga en contenedores fue el Terminal Portuario de Ilo, similar que el año anterior, donde el rubro más importante los cátodos de cobre y el exportador más importante la empresa Southern Perú Copper Corporation.

#### **b) Carga fraccionada<sup>15</sup>**

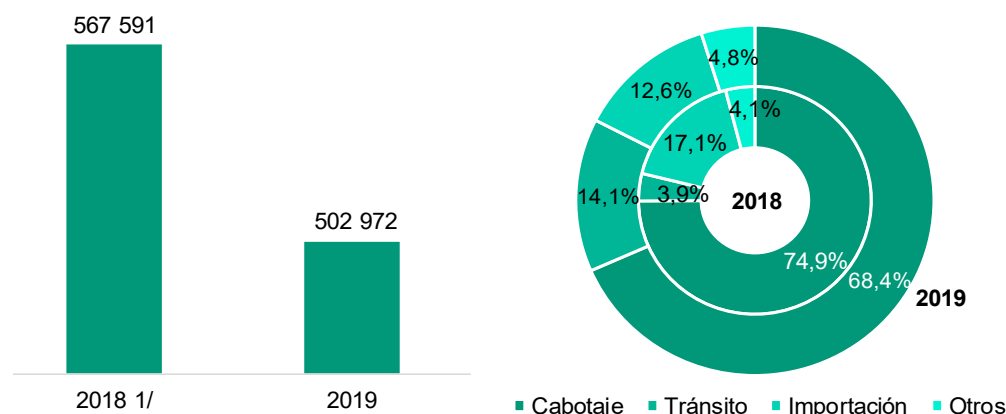
34. En el año 2019, el tráfico de carga fraccionada que movilizó ENAPU registró una disminución de 11,4% respecto al año anterior, llegando a movilizar 503,0 mil toneladas en el 2019 (ver Cuadro N° 3). Cabe señalar que, esta reducción va en línea con la tendencia que venía presentando el tráfico de este tipo de carga en años anteriores como en los años 2018, 2016, 2015 y 2014<sup>16</sup> y que solo en el 2017 tuvo un incremento.
35. Por tipo de operación, la referida reducción se explica, principalmente, por reducciones en los regímenes de cabotaje (cabotaje de descarga) e importación. En efecto, bajo el cabotaje se dejó de movilizar 81,1 miles de toneladas respecto al año anterior, lo que representó una caída de 19,1% de este régimen respecto al 2018. Por su parte, las importaciones movilizaron 33,9 miles de toneladas menos que el año 2018, lo que representa el 34,8% del total de carga fraccionada movilizadora en el 2018. Cabe destacar el tráfico de carga dentro del régimen de tránsito que se presentó en el 2019 movilizandando 49,0 miles de toneladas adicionales respecto al 2018.

<sup>15</sup> Cabe mencionar que la información presentada por ENAPU denomina a este tipo de carga como piezas sueltas.

<sup>16</sup> Con reducciones de 13,8%, 14,4% y 13,8%, respectivamente. Ver informes de desempeño de los años 2015 y 2016.



**GRÁFICO 3**  
**TRÁFICO DE CARGA FRACCIONADA, 2018 – 2019**  
(Miles de toneladas)



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

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

36. De otro lado, ENAPU se sigue caracterizando por presentar una importante participación del régimen de cabotaje, el cual alcanzó el 68,4 % y 74,9 % del total de carga fraccionada en los años 2019 y 2018, respectivamente. Le sigue el régimen de Tránsito con una participación de 14,1% en el 2019.
37. Si se considera por terminal portuario, la importante reducción que presentó ENAPU, en el 2019, se explica, principalmente, porque la empresa dejó de administrar el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry a finales del 2018, cuya participación dentro de la movilización de carga fraccionada era importante para ENAPU. En efecto, en el 2018, el Terminal Portuario Multipropósito Salaverry movilizó el 11,1% de toda la carga fraccionada de ENAPU.
38. Con referencia a la importancia relativa de los terminales administrados por ENAPU, en el 2019, el Terminal Portuario de Iquitos dejó de ser el de mayor movilización en este tipo de carga, al pasar de 59,1% en el 2018 a 21,3% en el 2019, ello como consecuencia de una reducción significativa en las operaciones de cabotaje del orden del 66,3%. En contraste con lo anterior, el Terminal Portuario de Ilo presentó un importante incremento de más de tres veces los movilizado en el 2018; lo cual se explica por el importante incremento en las operaciones de importación (48 veces más del año anterior) y Tránsito (dos veces más que el año anterior).

**CUADRO 4**  
**TRÁFICO DE CARGA FRACCIONADA POR TERMINAL, 2018 – 2019\***  
(En toneladas)

Terminal Portuario	2018		2019		Variación
	Nº	Participación	Nº	Participación	
Yurimaguas	122 967	21,7%	159 933	31,8%	30,1%
Ilo	26 599	4,7%	130 873	26,0%	392,0%
Iquitos	335 525	59,1%	107 219	21,3%	-68,0%
Huacho	11 639	2,1%	95 090	18,9%	717,0%
Supé	6 600	1,2%	6 743	1,3%	2,2%
MASP Arica	1 250	0,2%	1 975	0,4%	58,0%
Chicama	-	0,0%	1 060	0,2%	-
Pto. Maldonado	214	0,0%	79	0,0%	-63,1%
Salaverry	62 797	11,1%	-	0,0%	-100,0%
<b>Total general</b>	<b>567 591</b>		<b>502 972</b>		<b>-11,4%</b>

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

Fuente: ENAPU.

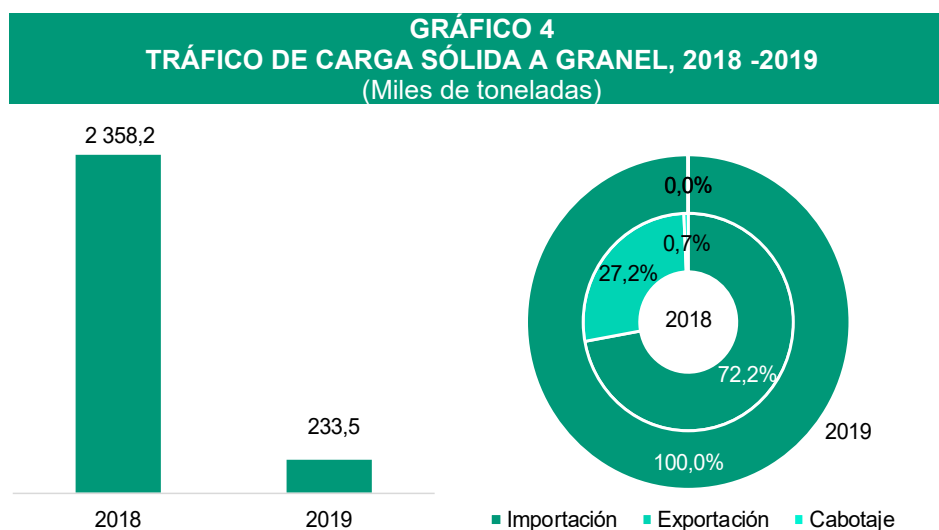
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



39. De igual manera otro terminal importante en el tráfico de carga fraccionada es el Terminal Portuario Yurimaguas cuya participación alcanzó el 31,8% en el 2019. Al igual que el Terminal Portuario de Iquitos, su principal actividad es el embarque de carga bajo el régimen de cabotaje. Así, ambos terminales forman un corredor fluvial para el traslado de este tipo de producto, lo cual explicaría porque para la carga fraccionada el régimen de cabotaje es el más importante.

### c) Carga sólida a granel

40. En el año 2019, el tráfico de carga sólida a granel presentó una disminución en el volumen de carga movilizada, registrando una reducción de 90,1% en relación con el año anterior, al pasar de 2,4 millones de toneladas a 0,2 millones de toneladas. Dicha reducción de la carga solida a granel se da, principalmente, por una menor movilización de carga bajo los regímenes de importación, exportación y cabotaje. En efecto, el régimen de importación -a pesar de seguir siendo el de mayor importancia relativa- dejó de movilizar 1,4 millones de toneladas menos, lo que significó una reducción de 86,3% en el 2019 (Ver GRÁFICO 4).
41. De similar manera, el régimen de exportación cayó en su totalidad, es decir, en todo el 2019 se dejó de realizar exportaciones de carga solida a granel.



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

42. A nivel del terminal, en el 2019, la principal participación la tuvo el Terminal Portuario de Ilo, casi el 100% de la carga movilizada por ENAPU pasa por dicho terminal. Sin perjuicio de ello, la importante reducción que presenta este tipo de carga es explica porque ENAPU dejó de administrar el Terminal Portuario Multipropósito Salaverry y, este terminal, en el 2018, movilizó el 90,0% de este tipo de carga.

**CUADRO 5**  
**TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL POR TERMINAL, 2018 – 2019\***  
(En toneladas)

Terminal Portuario	2018		2019		Variación
	Nº	Participación	Nº	Participación	
Ilo	235 499	10,0%	233 405	100,0%	-0,9%
Huacho	-	-	52	0,0%	-
Salaverry	2 122 655	90,0%	-	0,0%	-100,0%
<b>Total</b>	<b>2 358 154</b>		<b>233 457</b>		<b>-90,1%</b>

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

Fuente: ENAPU.

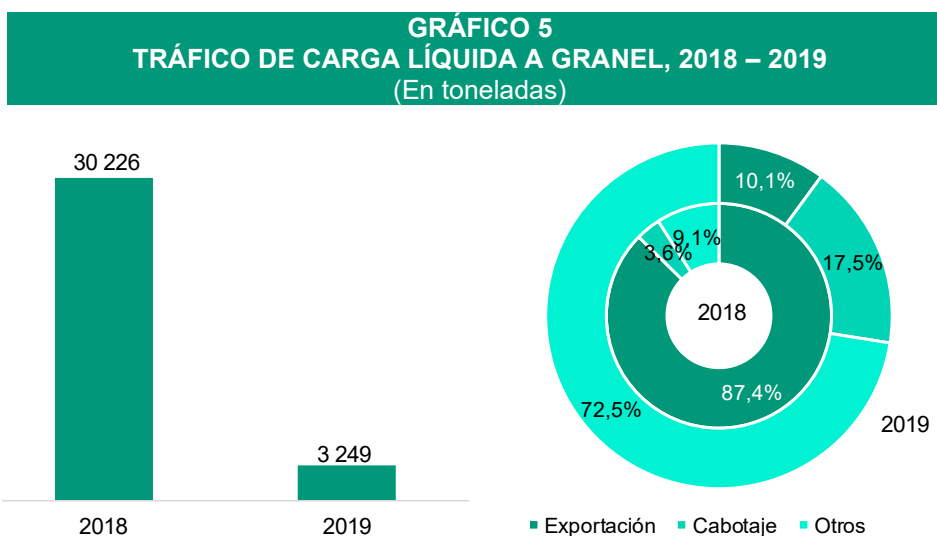
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.





#### d) Carga líquida a granel

43. En el año 2019, la carga líquida a granel, similar a las anteriores cargas, presentó una reducción de 89,3% en el volumen movilizado, al pasar de movilizar 30,2 miles de toneladas en el 2018 a movilizar 3,2 miles de toneladas en el 2019.
44. En cuanto a los regímenes que se presentan en este tipo de carga, el GRÁFICO 5 muestra que el régimen de exportación dejó de representar el mayor tráfico en este tipo de carga. Efectivamente, en el 2018 tuvo una participación de 87,4% y en el 2019 presentó una participación de 10,1%.
45. En contraste con las exportaciones, otros regímenes presentaron un incremento en su participación debido, principalmente, a un efecto en la reducción de las operaciones de exportaciones.



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

46. En cuanto a los terminales, a diferencia de años anteriores, el principal terminal administrado por ENAPU es de Huacho (38,2 %) seguido por Supe (34,3 %) y Ilo (27,5%). En efecto, durante los últimos años el terminal más importante era el Terminal Portuario Multipropósito Salaverry.

**CUADRO 6**  
**TRÁFICO DE CARGA LÍQUIDA A GRANEL POR TERMINAL, 2018 – 2019\***  
(En toneladas)

Terminal Portuario	2018		2019		Variación
	Nº	Participación	Nº	Participación	
Huacho	2 732	9,0%	1 242	38,2%	-54,5%
Supe	-	0,0%	1 113	34,3%	-
Ilo	1 332	4,4%	894	27,5%	-32,9%
Salaverry	26 162	86,6%			-100,0%
<b>Total</b>	<b>30 226</b>		<b>3 249</b>		<b>-89,3%</b>

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

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

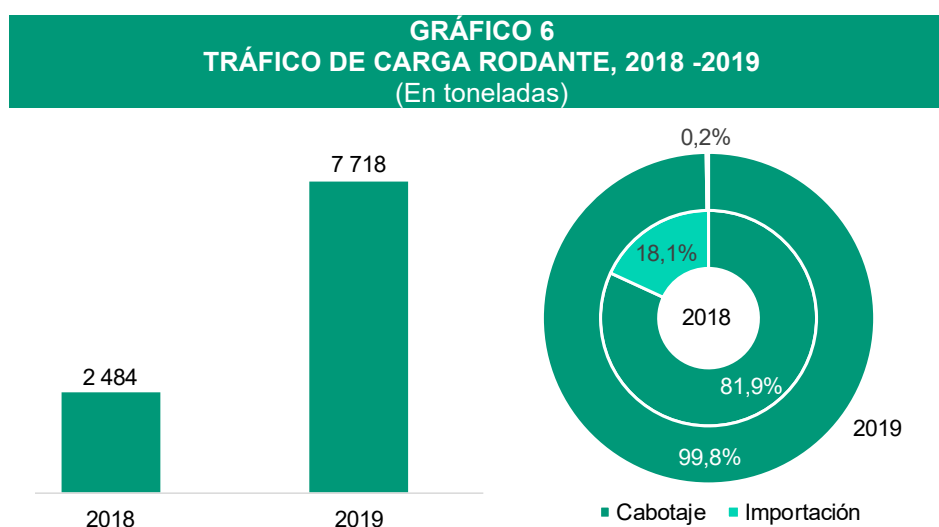
47. Finalmente, la carga movilizada a través del Terminal Portuario de Huacho y Supe se encuentran conformadas en su totalidad por productos de la actividad pesquera, similar a los años



anteriores<sup>17</sup>; mientras que el Terminal Portuario de Ilo movilizó este tipo de carga, principalmente, a través del régimen de cabotaje.

### e) Carga rodante

48. En el año 2019, en contraste con los tipos de cargas anteriores, el tráfico de carga rodante se incrementó en 210,7% respecto al año anterior, llegando a movilizar 5,2 miles de toneladas adicionales respecto al 2018. Ello se explica principalmente por un aumento de 278,6% en la carga movilizada bajo el régimen de cabotaje.
49. 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 2017, 2018 y 2019 la participación de estas operaciones representó el 99,9%, 81,9% y 99,8%, respectivamente<sup>18</sup>. Otra de las características que se presentó en el 2019 es la reducida participación que presentó el régimen de importación (0,2%).



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

50. 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 2019, este terminal movilizó el 94,6% de la carga rodante que se movilizó por ENAPU.

**CUADRO 7**  
**TRÁFICO DE CARGA RODANTE POR TERMINAL, 2018 – 2019**  
(Toneladas)

Terminal Portuario	2018		2019		Variación
	Nº	Partic.	Nº	Partic.	
Yurimaguas	769	31,0%	7 301	94,6%	849,4%
Ilo	727	29,3%	362	4,7%	-50,2%
Huacho	-	0,0%	33	0,4%	-
Iquitos	988	39,8%	22	0,3%	-97,8%
<b>Total</b>	<b>2 484</b>		<b>7 718</b>		<b>210,7%</b>

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

<sup>17</sup> Revisar Informe desempeño ENAPU 2018 y anteriores.

<sup>18</sup> Similares porcentajes se puede observar en los años 2016, 2015, 2014 y 2013.



## IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO

### IV.1. Tarifas

51. ENAPU es una empresa que se encuentra en el ámbito de competencia del OSITRAN, 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 prestados por las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público. En el mismo sentido, la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) señala expresamente que corresponde al OSITRAN regular el sistema tarifario de los mercados en los que no hay libre competencia, derivados de la explotación de la infraestructura portuaria de uso público.
52. En junio de 2004, mediante Resolución N° 031-2004-CD/OSITRAN, el OSITRAN aprobó la nueva estructura y niveles tarifarios máximos para los servicios que ofrecía ENAPU. Esta resolución aprueba la estructura tarifaria para los terminales portuarios Callao, 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.
53. Sin embargo, mediante Sentencia de Casación del 14 de mayo de 2013, dictada en el marco del Expediente N° 1975-2011, la Corte Suprema del Poder Judicial declaró nula la referida resolución. Dicha nulidad se basa en el hecho de que el OSITRAN emitió el referido acto administrativo sin haber contado con la propuesta tarifaria de la Autoridad Portuaria Nacional (APN). Consecuentemente, se dispuso que el OSITRAN cumpliera con emitir una nueva resolución administrativa aprobando la estructura y niveles tarifarios máximos aplicables a los servicios que ofrece ENAPU.
54. Así, mediante Oficio N° 541-2014-GG-OSITRAN de fecha 30 de diciembre de 2014, el OSITRAN solicitó a la APN que remita su propuesta tarifaria, a fin continuar con el procedimiento tarifario, en cumplimiento con lo dispuesto por la resolución judicial.
55. El 24 de abril de 2015, mediante Oficio 347-2015 APN/GG, la APN Comunicó al OSITRAN que se abstendría de emitir un pronunciamiento en cuanto a la propuesta solicitada mediante el Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN. Sin perjuicio de ello, mediante Oficio N° 238-15-GG-OSITRAN, la Gerencia General del OSITRAN reiteró a la APN el requerimiento para que, tal como se le solicitó mediante el Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN, cumpla con remitir a este Organismo Regulador su propuesta tarifaria de los servicios que brinda ENAPU bajo régimen de regulación en los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo.
56. De esta forma, el 12 de noviembre de 2015, la APN remitió al OSITRAN el informe Técnico Legal N° 094-2015-APN/DIPLA/UAJ que sustenta su propuesta tarifaria para los terminales portuarios de Salaverry e Ilo.
57. De acuerdo con el procedimiento establecido en el Reglamento General de Tarifas (RETA) del OSITRAN, el 30 de noviembre de 2015, el Consejo Directivo dispuso la publicación de la propuesta tarifaria del Regulador para los servicios bajo análisis. Dicha publicación se realizó para recibir comentarios y opiniones de los interesados.
58. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2016-CD-OSITRAN del 15 de febrero de 2016, el OSITRAN determinó las tarifas máximas para los servicios que brinda ENAPU en los Terminales Portuarios Salaverry e Ilo. Ello porque, en el 2016, de los terminales a los que se había fijado una estructura tarifaria mediante Resolución N° 031-2004-CD/OSITRAN, ENAPU solo administraba a los referidos terminales<sup>19</sup>. Adicionalmente, se mantuvo las razones por las que no se fija tarifa a los terminales portuarios fluviales y lanchonajes.

<sup>19</sup> Cabe recordar que para el 2016 los terminales portuarios Callao, Paíta, General San Martín se encontraban concesionados. Adicionalmente, el terminal portuario de Chimbote fue transferido al Gobierno Regional.



59. Finalmente, el 8 de marzo de 2016, ENAPU presentó un recurso de Reconsideración para la revisión de las tarifas máximas determinadas, el cual fue declarado infundado mediante Resolución 019-2016-CD-OSITRAN del 19 de abril de 2016; sin embargo, ENAPU presentó una demanda contenciosa administrativa, que fue admitida mediante Resolución N° Uno del 22 de agosto de 2016 por el Undécimo Juzgado Especializado en lo Contencioso-Administrativo de Lima<sup>20</sup>.
60. 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.
61. 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.
62. 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.
63. Sin perjuicio de lo, el CUADRO 8 muestra las tarifas máximas resultado del procedimiento de revisión de tarifas máximas que ha sido detallado en párrafos anteriores<sup>21</sup>.

**CUADRO 8**  
**NIVELES DE TARIFAS MÁXIMAS 2016 - 2019**  
(En Soles, sin IGV)

Servicio	Unidad	Tarifa (soles)
<b>Servicio a la Nave</b>		
Uso de amarradero	Metro de eslora x hora	2,15
Amarre y desarme	Por cada operación	612,99
<b>Servicio a la carga: Uso de muelle</b>		
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
<b>Servicio de Pasajero</b>		
Embarque o Desembarque de pasajeros	Pasajero	18,39

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

64. Cabe señalar que, existen varias diferencias respecto al tarifario establecido en el 2004. En primer lugar, las tarifas fijadas en 2016 se encuentran en unidades monetarias de soles; mientras que, las que se establecieron en el 2004 se encontraban en dólares americanos. Este cambio se justifica en que la información financiera y contable que proporciona ENAPU se encuentra en soles, por lo que convertir las cifras a dólares puede generar grandes distorsiones en los niveles tarifarios debido a la variación del tipo de cambio.

<sup>20</sup> Expediente N° 11322-2016-0-1801-JR-CA-11.

<sup>21</sup> Cabe mencionar que 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.



65. Otra de las diferencias respecto al tarifario del 2004 es que, en el tarifario de 2016, no se establece una tarifa máxima para el servicio de amarre y desamarre en el Terminal Portuario Salaverry, toda vez que en el proceso de fijación tarifaria se evidenció la existencia de un contrato de acceso vigente, por lo que, esta situación está regulada por el Reglamento Marco de Acceso (en adelante, REMA) del OSITRAN.
66. Como último punto, luego de que ENAPU dejó de administrar el Terminal Portuario de Salaverry, la estructura y nivel tarifario solo es aplicable al Terminal Portuario de Ilo.
67. En el 2019 las tarifas no han presentado alguna modificación respecto a las establecidas en el 2016. Sin perjuicio de ello, ENAPU viene aplicando tarifas diferentes a las determinadas por el OSITRAN, toda vez que dicha empresa estima que de la resolución final de esta controversia no surgirán obligaciones en su contra<sup>22</sup>.

## IV.2. Precios

68. 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 ENAPU<sup>23</sup> los mismos que se encuentran vigentes a partir del 31 de octubre de 2018 y que siguen vigentes durante todo el 2019. 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 transferencia<sup>24</sup> y el de manipuleo<sup>25</sup>.

CUADRO 9 PRECIO DE LOS SERVICIOS TRANSFERENCIA Y MANIPULEO, 2019 (En USD, sin IGV)							
Servicio	Unidad de cobro	Terminal Portuario Ilo	Demás Terminales Portuario	Servicio	Unidad de cobro	Terminal Portuario Ilo	Demás Terminales Portuario
<b>Transferencia</b>				<b>Manipuleo</b>			
<b>Comercio Internacional</b>				<b>Comercio Internacional</b>			
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
<b>Cabotaje</b>				<b>Cabotaje</b>			
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
<b>Transbordo</b>				<b>Transbordo</b>			
Fraccionada	Tonelada	0,75	0,25	Fraccionada	Tonelada	0,75	0,25
Rodante	Tonelada	1,50	0,50	Rodante	Tonelada	1,50	0,50
Contenedor de 20 pies (lleno)	Contenedor	7,50	3,75	Contenedor de 20 pies (lleno)	Contenedor	10,00	3,75
Contenedor de 40 pies (lleno)	Contenedor	7,50	3,75	Contenedor de 40 pies (lleno)	Contenedor	10,00	3,75
Contenedor de 20 pies (vacío)	Contenedor	3,75	2,50	Contenedor de 20 pies (vacío)	Contenedor	5,00	2,50
Contenedor de 40 pies (vacío)	Contenedor	5,00	2,50	Contenedor de 40 pies (vacío)	Contenedor	7,50	2,50

Fuente: ENAPU ([http://www.enapu.com.pe/web/tarifario\\_completo.php](http://www.enapu.com.pe/web/tarifario_completo.php))

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

<sup>22</sup> Ver: <http://www.enapu.com.pe/enapu/tarifario/>. Visto el 05 de mayo de 2020.

<sup>23</sup> Ver: <http://www.enapu.com.pe/enapu/tarifario/>. Visto el 05 de mayo de 2020.

<sup>24</sup> 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 utilizaran áreas de uso alternativo, el servicio de transferencia cubre la operación desde/hacia el costado de la nave a/desde las áreas de almacenamiento.

<sup>25</sup> 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.



69. 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.
70. 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).

**CUADRO 10**  
**PRECIO DE OTROS SERVICIOS NO REGULADOS, 2019**  
(USD, sin IGV)

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

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán





71. Sin perjuicio de lo anterior, el tarifario que se presenta en el 2018 mantiene el mismo nivel de precios que se ha presentado el año anterior. Por tanto, ENAPU no ha realizado ninguna variación en los precios de los servicios no regulados. Finalmente, la modificación del tarifario señalado en párrafos anteriores consistió en dejar sin efecto la prestación de algunos servicios que ENAPU brindaba, ello como consecuencia de resignar la administración del Terminal Portuario de Salaverry.

#### IV.3. Cargos de acceso

72. 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: practicaaje, remolcaje, amarre y desamarre, estiba y desestiba, transferencia o tracción de carga, embarque y descarga de carga, y abastecimiento de combustible; los mismos que se encuentran bajo el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público del OSITRAN (REMA).
73. 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 remolcaje consiste en halar, empujar, apoyar o asistir a la nave durante las operaciones portuarias.
74. A inicio del 2019, 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. Sin embargo, a finales del 2019, ENAPU renovó con Port Operation and Services S.R.L por un año más (Segunda Adenda) y se firmó un contrato de acceso con Tramarsa Flota S.A., empresa vinculada a la empresa Trabajos Marítimos S.A. En ambos casos, el cargo de acceso es de cero e igual al año anterior.

**CUADRO 11**  
**CONTRATO DE ACCESO PARA EL SERVICIO DE REMOLCAJE Y PRACTICAJE, 2019**  
(En USD, sin IGV)

Empresa	Terminal Portuario	Vigencia		Renovación	Unidad	Monto (USD)
		Desde	Hasta			
<b>PRACTICAJE</b>						
Port Operation and Services S.R.L.	Ilo	25/04/2019	24/04/2020	Segunda Adenda	Operación	0,0
Tramarsa Flota S.A.	Ilo	23/12/2019	22/12/2020	Contrato	Operación	0,0
<b>REMOLCAJE</b>						
Petrolera Transoceanica S.A.	Ilo	08/03/2019	07/03/2020	Tercera Adenda	Operación	112,55
Tramarsa Flota S.A.	Ilo	23/12/2019	22/12/2020	Contrato	Operación	112,55

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

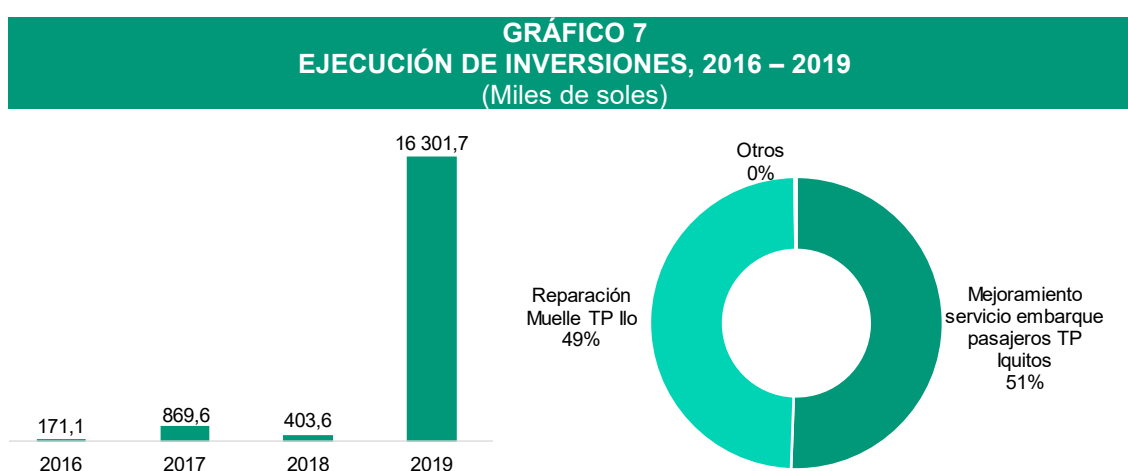
75. De manera similar, en el caso del servicio de remolcaje, ENAPU S.A., en particular Terminal Portuario de Ilo tenía vigente dos contratos de acceso con las empresas Trabajos Marítimos S.A. y Petrolera Transoceanica S.A. Durante el 2019, no se renovó contrato con Trabajos Marítimos S.A.; sin embargo, se firmó contrato con la empresa Tramarsa Flota S.A, empresa vinculada con dicha empresa. Ese mismo año, se renovó el contrato de acceso con la empresa Petrolera Transoceanica S.A. mediante una Tercera Adenda. En ambos casos el cargo de acceso es de USD 112,55 y es el mismo del 2018.



## V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

### V.1. Inversiones

76. Durante 2019, el programa de inversiones de ENAPU incluyó la ejecución de las siguientes obras: (i) “Mejoramiento del Servicio Embarque de pasajeros TP Iquitos”, con una inversión proyectada de S/. 8,8 millones; y, (ii) “Reparación de Muelle en el terminal Portuario de Ilo”, con una inversión de S/ 9,0 millones. Al cierre de 2019, ambos proyectos tienen un avance de ejecución de 93,7% y 89,2%, respectivamente. Cabe mencionar que, debido a que se encuentra en proceso de convocatoria el expediente técnico del proyecto de reparación infraestructura metalmecánica en el TP de Ilo, no se ha podido ejecutar el 100% de las inversiones proyectadas<sup>26</sup>.
77. Así, durante el año 2019 se ejecutaron inversiones por un monto de S/ 16,3 millones, lo que significó un aumento que representó 40 veces lo ejecutado el 2018, año en que se ejecutaron inversiones por S/ 403,6 mil en obras, similares al 2019, tales como “Mejoramiento servicio embarque pasajeros TP Iquitos” y “Reparación muelle en el TP Ilo”<sup>27</sup>.



Fuente: FONAFE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

### V.2. Pagos al Estado

78. La ENAPU está obligada a pagar al OSITRAN el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos facturados mensualmente. Dicho porcentaje está determinado por el literal a) del artículo 14 de la Ley 26917<sup>28</sup>.
79. Al respecto, el pago realizado en el año 2019 ascendió a S/. 340,6 mil, monto inferior en 31,7% al pagado durante el año anterior. Esta reducción se explica, principalmente, porque el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry dejó de ser administrada por ENAPU.

<sup>26</sup> Gestión empresarial al cuarto trimestre del 2019  
<https://www.fonafe.gob.pe/empresasdelacorporacion/enapu>

<sup>27</sup> Memoria Anual 2018.  
[http://www.enapu.com.pe/enapu/wp-content/uploads/2019/05/Memoria\\_Anual\\_2018.pdf](http://www.enapu.com.pe/enapu/wp-content/uploads/2019/05/Memoria_Anual_2018.pdf)

<sup>28</sup> **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.

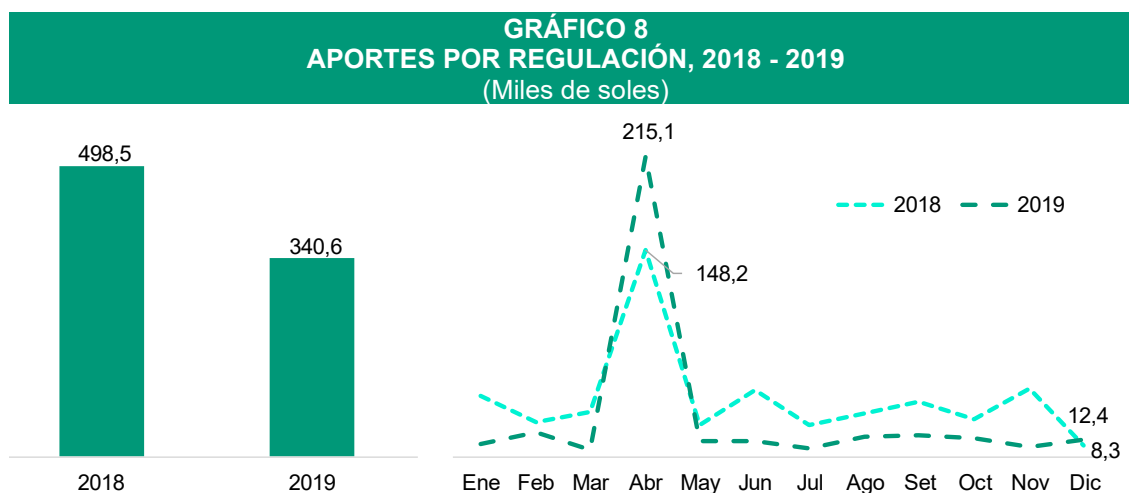
b) Las asignaciones, donaciones, legados, transferencias u otros aportes por cualquier título provenientes de personas jurídicas o naturales, nacionales o extranjeras.

c) Los ingresos financieros que generen sus recursos.

(...)



80. De otro lado, al igual que en años anteriores, en abril de 2019 se registró un pico en el aporte por regulación pagado, el cual alcanzó un nivel de S/ 215,1 miles, lo que representó el 63,1% 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.



Fuente: Gerencia de Administración del OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

## VI. ESTADOS FINANCIEROS

### VI.1. Estado de resultados integrales

81. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones 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 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.

**CUADRO 12**  
**ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, 2018 - 2019**  
(En miles de Soles)

	2019	2018	Vertical		Horizontal
			2019	2018	2019/2018
Ingresos por servicios	12 549,8	30 656,2	100,0%	100,0%	-59,1%
Costo de servicios	(17 377,9)	(37 660,3)	138,5%	122,8%	-53,9%
<b>Pérdida bruta</b>	<b>(4 828,1)</b>	<b>(7 004,1)</b>	<b>38,5%</b>	<b>22,8%</b>	<b>31,1%</b>
Gastos administrativos	(34 970,4)	(38 170,0)	278,7%	124,5%	-8,4%
Otros ingresos	34 805,2	19 400,1	277,3%	63,3%	79,4%
Otros gastos	(3 955,3)	(16 156,4)	31,5%	52,7%	75,5%
<b>Pérdida por actividades de operación</b>	<b>(8 948,6)</b>	<b>(41 930,4)</b>	<b>71,3%</b>	<b>136,8%</b>	<b>78,7%</b>
Ingresos financieros	937,6	1 098,9	7,5%	3,6%	-14,7%
Gastos financieros	(1 402,8)	(3 157,6)	11,2%	10,3%	55,6%
Diferencia de Cambio, neto	(620,0)	867,1	4,9%	2,8%	-171,5%
<b>Resultado antes de impuesto a las ganancias</b>	<b>(10 033,8)</b>	<b>(43 122,1)</b>	<b>80,0%</b>	<b>140,7%</b>	<b>76,7%</b>
Gasto por impuesto a las ganancias	0,0	0,0	0,0%	0,0%	
<b>Pérdida neta del ejercicio</b>	<b>(10 033,8)</b>	<b>(43 122,1)</b>	<b>80,0%</b>	<b>140,7%</b>	<b>76,7%</b>

Fuente: Estados Financieros ENAPU, 2019.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



82. El 63,2% de los ingresos de ENAPU provienen de los servicios a la carga, seguido por los servicios a la nave (20,5%) y servicios complementarios (16,3%). En el 2019, los ingresos totales por servicios alcanzaron los S/ 12,5 millones, un 59,1% menor que los S/ 30,6 millones registrados en el 2018. Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos por servicios a la carga se redujeron en un 66,3% frente a lo registrado en el 2018 (al pasar de S/ 24,2 a S/ 8,1 millones); mientras que los ingresos por servicio a la nave disminuyeron en un 57,3% (al pasar de S/ 6,1 a S/ 2,6 millones). Cabe señalar que los referidos ingresos se obtienen principalmente de la gestión en los terminales portuarios de Ilo e Iquitos y ya no de la gestión del terminal portuario de Salaverry que fue entregado en concesión en el año 2018. Así, la importante reducción de ingresos se explica por el hecho de que ENAPU ya no administra el terminal portuario de Salaverry.
83. En lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2019 estos alcanzaron los S/ 17,3 millones monto con una reducción de 53,9% con relación al ejercicio 2018 (S/ 37,6 millones). Al interior de estos costos, el rubro remuneraciones es el de mayor magnitud S/ 7,4 millones y representa el 42,9% del total de costos, cifra que ha aumentado en 12% frente al monto que alcanzó en el año 2018 (S/ 6,6 millones). Por otro lado, como resultado de la entrega en concesión del Terminal Portuario de Salaverry, el costo del servicio de dragado integral se ha reducido a cero, y el costo de servicios prestados por terceros se redujo en 47,8% pasando de S/ 8,9 millones en el 2018 a S/ 4,6 millones en el 2019.
84. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos disminuyeron en 8,4% con respecto al 2018, pasando de S/ 38,1 millones a S/ 34,9 millones, como resultado principalmente de la disminución del rubro programa de retiro incentivado (PRI) de S/ 3,2 millones en el 2018 a S/ 0 en el 2019 y del impuesto a la renta-PRI de S/ 1,0 millones a S/ 0 en el 2019. Como resultado de ello, el rubro Remuneraciones constituye el principal costo ascendiendo a S/ 16,4 millones (en el 2018 ascendió a S/ 16,5 millones) y representando el 47,0% de los costos totales administrativos
85. Como se aprecia en el siguiente Cuadro 12, durante 2019, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una pérdida bruta de S/ -4,8 millones, lo que significó una mejora de 31,1% con relación a la pérdida bruta registrada el año anterior (S/ -7,0 millones). De otro lado, con relación a la pérdida por operación esta mejoró en 78,7% ascendiendo en el 2019 a S/ -8,9 millones (en el 2018 fue de S/ -41,9 millones). Respecto a la pérdida neta del ejercicio, en el 2019 resultó una pérdida de S/ -10,0 millones frente a una pérdida de S/ 43,2 millones en el 2018, lo que determina una reducción de la pérdida de 76,7%.
86. Es oportuno hacer mención del rubro *Otros Ingresos*<sup>29</sup> el cual en el 2019 se ha incrementado en 79,4% y asciende a S/ 34,8 millones y representa el 277,3% de los ingresos por servicios (en el 2018 ascendió a S/ 19,4 millones representando el 63,3% de los ingresos por servicios de dicho año). Por otro lado, también es oportuno indicar el rubro *gastos administrativos* el cual en el 2019 asciende a S/ 34,9 millones, un 8,4% menor al monto registrado de S/ 38,1 millones en el año 2018.

## VI.2. Estado de situación financiera

87. El Estado de Situación Financiera<sup>30</sup> refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el Cuadro N° 13 se observa los movimientos para los años 2018 y 2019.

<sup>29</sup> Este rubro está compuesto de diversas partidas siendo las dos principales que han determinado el incremento de esta cuenta en el año 2019: i) Ingreso por Asociación en Participación proveniente de las transferencias que realiza APM Terminals por S/ 20,5 millones (en el 2018 fue de S/ 12,9 millones); y ii) Recupero Provisional Procesos Arbitrales por S/ 8,1 millones (en el 2018 fue de S/ 0).

<sup>30</sup> La auditoría del ejercicio 2019 ha señalado diversos puntos que constituyen base para su opinión calificada haciendo mención entre otras: i) la necesidad de revisar el marco contable de ENAPU considerando que este último prepara y reporta sus estados financieros bajo un criterio aplicable a empresas con objetivos lucrativos en el marco contable de las NIIF, aspecto que no se enmarca en la situación actual de la empresa; ii) Tratamiento contable establecido por ENAPU de reconocer sólo los desembolsos ejecutados como adelantos, construcciones en curso o estudios acreditándolos al Capital Adicional, sin reconocer el total de las transferencias realizadas por el MTC para financiar inversiones en los Terminales Portuarios de Iquitos e Ilo (Transferencias del MTC a favor de ENAPU por S/. 57,6 millones, habiéndose reconocido ejecución de desembolsos por S/ 16,4 millones, no incluyéndose S/ 41,2 millones en el Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2019). Para más información ver la sección "Bases para una opinión calificada" del Dictamen de los Auditores Independientes de los Estados Financieros al 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre de 2018.



88. Al cierre del año 2019, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementó en 2% respecto al 2018, pasando de S/ 213,4 millones a S/ 217,7 millones.
89. Por el lado del activo, el activo corriente registró una variación entre el 2018 y 2019 reduciéndose de S/ 54,0 millones a S/ 53,6 millones (- 1%); mientras que los activos no corrientes se incrementaron 3% pasando de S/ 159,4 millones a S/ 164,1 millones. Con respecto a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 25,3% de los activos totales en el año 2018 al 24,6% en el año 2019; mientras que el activo no corriente pasó de representar el 74,7% de los activos totales en el año 2018 al 75,4% en el año 2019 observándose que la cuenta *Propiedades, Planta y Equipo, neto*<sup>31</sup> se incrementó en S/ 5,7 millones frente al 2018 (incremento de 4%). Con relación a las cuentas del activo corriente, la cuenta *efectivo y equivalente de efectivo* se redujo a S/ 30,1 millones (una disminución de S/ 7,5 millones respecto a lo consignado al final del ejercicio 2018); mientras que la partida *Otras cuentas por cobrar, neto*<sup>32</sup> se incrementó a S/ 14,3 millones, esto es S/ 7,9 millones más a lo registrado en el año 2018.

**CUADRO 13**  
**ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2018 - 2019**  
(En miles de Soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2019	2018		2019	2018
<b>ACTIVOS CORRIENTES</b>	<b>53 636</b>	<b>54 008</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>14 130</b>	<b>12 632</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	30 112	37 696	Cuentas por pagar comerciales	1 989	2 140
Cuentas por cobrar comerciales	5 108	4 593	Cuentas por pagar a Relacionadas	0	9
Otras cuentas por cobrar, neto	14 305	6 377	Otras cuentas por pagar	5 137	4 689
Inventarios, neto	3 566	3 567	Provisiones Corriente	1 464	2 234
Gastos pagados por anticipado	545	1 775	Beneficios a los empleados	5 540	3 560
			<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>15 944</b>	<b>20 331</b>
			Provisiones no corrientes	15 944	20 331
			<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>30 073</b>	<b>32 963</b>
<b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>	<b>164 136</b>	<b>159 417</b>	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>187 699</b>	<b>180 462</b>
Propiedades, Planta y Equipo, neto	162 926	157 209	Capital	233 409	233 409
Activos intangibles, neto	0	0	Capital Adicional	-142 815	-159 213
Inversiones inmobiliarias	307	314	Reserva legal	15 192	15 192
Asociación en Participación	903	1 894	Resultados acumulados	81 914	91 075
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>217 772</b>	<b>213 425</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>217 772</b>	<b>213 425</b>

Fuente: Estados Financieros ENAPU, 2019.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

90. Por otro lado, los pasivos totales de la Concesión se redujeron en 9% mientras que el patrimonio neto se incrementó en 4%, ascendiendo en el ejercicio 2019 a S/ 30,0 millones y S/ 187,6 millones respectivamente y representando el 13,8% y 86,2% del total de pasivo y patrimonio respectivamente. En lo relacionado al pasivo corriente, este se incrementó en 12% ascendiendo

<sup>31</sup> Corresponde a: i) el saldo por S/ 25,9 millones de los Certificados de Reconocimiento de Pago Anual de Obras (CRPAO) no negociados, que la Concesionaria recibió del Estado Peruano como garantía del pago por los servicios de construcción del Tramo Vial N° 5 que comprende la concesión. Esta cuenta se cobra semestralmente con vencimiento final el 31 de octubre de 2031; y ii) Corresponde a un monto por S/ 19,9 millones correspondiente a los costos por los trabajos adicionales realizados del mantenimiento periódico de los sectores 4, 5, 6 y 13 de la vía concesionada, en razón del retraso en la aprobación de los estudios de ingeniería correspondientes por parte del Concedente y de acuerdo a los estudios de actualización realizados para cuantificar el impacto de dicho retraso. Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 estos saldos se encuentran en situación de reclamo directo al Concedente; la Gerencia y sus asesores legales estiman que se logrará recuperar estos costos por los trabajos adicionales realizados

<sup>32</sup> Este rubro está compuesto de diversas partidas siendo las dos principales que han determinado el incremento de esta cuenta en el año 2019: i) Adelanto a Contratistas ascendiendo a S/ 5,9 millones en el año 2019 ( S/ 0,4 millones en el año 2018) que corresponde a los adelantos otorgados en el marco de los contratos de obra realizados en los terminales portuarios de Ilo e Iquitos que son financiadas con las transferencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; y ii) Cuentas por cobrar al personal ascendiendo a S/ 2,1 millones en el 2019 (S/ 0,7 millones en el 2018) correspondiente principalmente a préstamos excepcionales otorgados al personal hasta que se resuelvan los procesos judiciales relacionados con las bonificaciones solicitadas por los trabajadores.



a S/ 14,1 millones al 31 de diciembre de 2019 (S/ 12,6 millones al 31 de diciembre del 2018), siendo la partida *beneficios a los empleados* la que mayor variación tuvo incrementándose en S/ 1,9 millones, esto es 56% más sobre el registro de S/ 3,5 millones en el 2018. En relación al pasivo no corriente, este ascendió a S/ 15,9 millones en el 2019 frente a S/ 20,3 millones en el 2018. La reducción se atribuye a la variación de la única cuenta que la conforma, esto es las *Provisiones no corrientes*<sup>33</sup>.

91. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se incrementó en 4% pasando de S/ 180,4 millones en el 2018 a S/ 187,6 millones en el 2019. Al respecto la partida *Capital Adicional*<sup>34</sup> pasó de S/ -159,2 millones en el 2018 a S/ -142,8 millones en el 2019 esto es una disminución del 10%; mientras que la partida *resultados acumulados*<sup>35</sup> se redujo en S/ 9,1 millones esto es 10% frente a lo registrado en el ejercicio 2018 (S/ 91,0 millones).

### VI.3. Indicadores financieros

#### a) Ratios de liquidez

92. 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.
93. En particular la reducción del activo corriente en 1% y el incremento del pasivo corriente en 12% han determinado en forma conjunta que el ratio liquidez clásica<sup>36</sup> disminuya de 4,28 a 3,80; por otro lado, el ratio de la prueba ácida<sup>37</sup> disminuye pasando de 3,85 a 3,50.

**CUADRO 14**  
**RATIOS DE LIQUIDEZ, 2018 - 2019**

Ratios	2018	2019
Liquidez general	4,28	3,80
Prueba Ácida	3,85	3,50
Liquidez absoluta	2,98	2,13

Fuente: Estados Financieros Auditados de ENAPU, 2018.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

94. Con relación al ratio de liquidez absoluta<sup>38</sup> o también llamado ratio de prueba defensiva, este indicador disminuye de 2,98 a 2,13 resultado que indica que la cuenta de efectivo permite respaldar más del doble del total del pasivo corriente.

#### b) Ratios de endeudamiento

95. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2019 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

<sup>33</sup> Este rubro corresponde a los procesos legales en trámite que han sido calificados como probables por la Gerencia de Asesoría Jurídica de la empresa; y está conformada por provisiones administrativa, para litigios terminal portuario del Callao, para litigios de terminales portuarios de provincias y otros.

<sup>34</sup> Esta cuenta corresponde a la baja contable de activos entregados en concesión que al 31 de diciembre de 2018 registró un monto de S/ - 159,2 millones. Para el ejercicio 2019 se ha incrementado dicha cuenta en S/ 16,3 millones correspondiente a la ejecución de obras-MTC.

<sup>35</sup> Esta cuenta refleja los ajustes en los resultados acumulados y el registro de las pérdidas del ejercicio efectuado en el 2019.

<sup>36</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

<sup>37</sup> El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente

<sup>38</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente





**CUADRO 15**  
**RATIOS DE ENDEUDAMIENTO, 2018 - 2019**

<b>Ratios</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Deuda/Patrimonio	18,3%	16,0%
Endeudamiento del Activo	15,4%	13,8%
Calidad de la Deuda	38,3%	47,0%
Indice de Solvencia	6,47	7,24

Fuente: Estados Financieros Auditados de ENAPU, 2019.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

96. El ratio Deuda/Patrimonio<sup>39</sup>, muestra para el ejercicio 2019 que por cada S/ 16 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota el nivel de apalancamiento de la empresa; y denota una disminución respecto al apalancamiento correspondiente al año 2018 (18,3%), motivado por el efecto conjunto de una reducción del orden del 12% en el total pasivo y un incremento del patrimonio del 4%.
97. El ratio endeudamiento del activo<sup>40</sup> en el ejercicio 2019 indica que de todo el total de activos, un 13,8% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha disminuido frente al nivel de 15,4% que tuvo en el 2018, lo cual denota un incremento del financiamiento del activo con recursos propios, por lo que presenta un aumento del nivel de autonomía financiera frente a terceros.
98. El ratio de calidad de la deuda<sup>41</sup> asciende a 47,0% en el ejercicio 2019 lo que indica que un poco menos de la mitad de la deuda que tiene la empresa es de corto plazo.
99. Finalmente, el índice de solvencia<sup>42</sup> para el ejercicio 2019 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 7,24 de activo total. En el 2018 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 6,47 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 2018 al 2019, se incrementó el nivel de solvencia de la empresa.

### c) Ratios de rentabilidad

100. 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 16**  
**RATIOS DE RENTABILIDAD, 2018 - 2019**

<b>Ratios</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Margen Bruto	-22,8%	-38,5%
Margen Operativo	-136,8%	-71,3%
Margen EBITDA	-124,6%	-40,9%
Margen Neto	140,7%	80,0%
ROE	-23,9%	-5,3%
ROA	-20,2%	-4,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados de ENAPU, 2018.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

<sup>39</sup> El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

<sup>40</sup> El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

<sup>41</sup> El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.

<sup>42</sup> El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.



101. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto<sup>43</sup> se redujo al pasar de -22,8% a -38,5% entre los años 2018 y 2019. Respecto al margen operativo<sup>44</sup> y el margen EBITDA<sup>45</sup> estos mejoraron pasando de -136,8% y -24,6% en el 2018 a -71,3% y -40,9% respectivamente, en el 2019, lo cual denota que continúa siendo una empresa con resultados operativos negativos. De otro lado, el margen neto<sup>46</sup> redujo la pérdida al pasar de -140,7% en el 2018 a -80,0% en el 2019. Este último ratio indica que en el ejercicio 2019 por cada S/ 100 de ingresos se perdió S/ 80,0 como resultado final del ejercicio.
102. El ROE<sup>47</sup> permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2019 aminoró la pérdida respecto al ejercicio 2018, puesto que en el ejercicio 2019, por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo una pérdida de S/ 5,3 de resultado neto del ejercicio, mientras que en el ejercicio 2018 se obtuvo una pérdida de S/ 23,9 de resultado neto del ejercicio. Dicha mejora se debe al efecto conjunto producido por una significativa disminución de las pérdidas en las utilidades netas y un ligero incremento del patrimonio neto.
103. Finalmente, se observa una disminución para la rentabilidad negativa sobre los activos o ROA<sup>48</sup> el cual ascendió a -4,6% (-20,2% en el 2018), así la empresa redujo las pérdidas como resultado final del ejercicio 2019 obteniendo una pérdida de S/ 4,6 por cada S/ 100 de total de activos invertido.

<sup>43</sup> El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

<sup>44</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

<sup>45</sup> El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.

<sup>46</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

<sup>47</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto

<sup>48</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



## VIII. CONCLUSIONES

De la evaluación del desempeño de la Empresa Nacional de Puertos S.A. para el año 2019, se desprenden las siguientes conclusiones.

- El desempeño de ENAPU se ve afectado, principalmente, por la entrega en Concesión del TPMS que fue administrada por ENAPU hasta octubre de 2018. En efecto, en el 2018, dicho terminal representaba el 72,4% del total de carga movilizada por ENAPU, dicha participación dejó de movilizarse en su totalidad en el 2019 lo cual implicó directamente en una reducción del volumen movilizado por ENAPU del 68,4%. Sin perjuicio de ello, la carga en contenedores y rodante presentaron incrementos de 123,3% y 210,7%, que se explica porque la movilización de estos tipos de cargas se concentra en terminales distintos al TPMS, tal como Ilo para contenedores y Yurimaguas para carga rodante. En cambio, la carga fraccionada, sólida a granel y líquida a granel que, si se concentran en el TPMS, se redujeron en 11,4%, 90,1% y 89,3%, respectivamente.
- Por su parte, el tráfico de naves que presentó una reducción (-22,4%) se explica por un menor número de naves atendidas en el Terminal de Iquitos, cuya característica que presenta es la de atender nave de bajo bordo. En general, la característica que sigue presentando ENAPU es la atender, en su mayoría, naves de bajo bordo las cuales representaron en el 2019 una importancia relativa de 98,9% del total de naves atendidas por ENAPU.
- En el 2019, las tarifas cobradas por ENAPU no se modificaron respecto a las que se establecieron en el 2016, toda vez que no existe un ajuste por inflación, a diferencia de los terminales concesionados en lo que se realiza un ajuste anual. Del mismo modo, los precios de los servicios especiales no han presentado modificación en el 2018.
- Durante el 2019, el único terminal administrado por ENAPU que presentó contratos de acceso fue el Terminal Portuario de Ilo (en el 2018 también lo presentaba el TPMS). En dicho año, se encontraron vigentes cuatro contratos acceso, dos (2) para la prestación del servicio de remolcaje y los otros dos (2) para el servicio de practicaje. De dichos contratos dos eran nuevos y suscritos con la empresa Tramaras Flota S.A.
- En el año 2019 se ejecutaron inversiones por un monto de S/ 16,3 millones, lo que significó un aumento que representó 40 veces lo ejecutado el 2018, año en que se ejecutaron inversiones por S/ 403,6 mil en obras, similares al 2019, tales como Mejoramiento servicio embarque pasajeros TP Iquitos y Reparación muelle en el TP Ilo. En cuanto, al monto de aporte por regulación en el 2019 ascendió a S/. 340,6 mil, monto inferior en 31,7% al pagado durante el año anterior.
- Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios se redujeron 59,1% entre 2018 y 2019, al pasar de S/ 30,6 millones a S/ 12,5 millones, mientras que los costos totales se redujeron en menor proporción siendo de S/ 17,3 millones en el 2019 frente S/ 37,6 millones en el 2018 lo que determinó una reducción en costos totales de 53,9%.
- Al cierre del año 2019 la empresa incrementó sus valores contables frente al observado al cierre de 2018, así pues, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un incremento de 2%, al registrar S/ 213,4 millones en 2018 y S/ 217,7 millones al finalizar 2019. 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 del 2019, observándose que en el final del ejercicio 2019, la empresa contaba con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros ambos se incrementaron. En relación con los indicadores de rentabilidad de la empresa, los márgenes operativos mejoraron, pero todavía mantienen valores negativos reflejando que no genera valor comercial ni operativo; y tampoco logra generar beneficios respecto al total de activos invertido ni respecto al patrimonio neto en el ejercicio 2019.

## ANEXO

### ANEXO I: RESUMEN ESTADÍSTICO

**INDICADORES ANUALES : Empresa Nacional de Puertos S.A.**

**Periodo** 2008 - 2019

#### Tráfico

Indicador	Unidad de medida	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Naves atendidas	Unidades	10 942,0	8 933,0	9 294,0	10 789,0	12 616,0	15 576,0	14 875,0	9 486,0	8 433,0	7 883,0	8 639,0	6 701,0
Carga total atendida	Toneladas	24 426 731,0	21 988 587,0	1 759 962,0	4 825 200,0	4 863 750,0	4 575 095,0	4 783 531,0	3 119 595,0	2 889 442,0	3 536 597,0	3 055 354,0	966 813,5

Operación	Unidad de medida	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Exportación	Toneladas	9 142 818,0	8 512 423,0	539 235,0	1 710 372,0	1 293 285,0	1 161 579,0	1 290 042,0	700 731,0	537 428,0	671 491,0	728 672,0	175 407,0
Importación	Toneladas	13 303 942,0	11 278 978,0	988 410,0	2 513 615,0	2 948 818,0	2 831 184,0	2 940 104,0	1 929 332,0	1 879 662,0	2 290 208,0	1 834 863,0	341 011,0
Cabotaje	Toneladas	1 075 281,0	1 212 626,0	117 337,0	593 406,0	564 667,0	576 743,0	546 059,0	480 397,0	456 336,0	558 965,0	444 159,0	352 469,0
Otros	Toneladas	904 690,0	984 560,0	114 980,0	7 807,0	56 981,0	5 589,0	7 326,0	9 135,0	16 016,0	15 933,0	47 660,0	97 926,5

Carga	Unidad de medida	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Contenedorizada	Toneladas	12 119 810,0	9 979 336,0	792 773,0	151 256,0	5 539,3	41 380,0	38 362,0	32 365,0	75 865,0	106 300,0	96 899,0	219 417,0
Fraccionada	Toneladas	2 738 895,0	1 799 131,0	217 212,0	1 181 520,0	1 055 732,0	1 059 133,0	798 884,0	683 529,0	589 171,0	672 667,0	567 591,0	502 972,0
Graneles líquidos	Toneladas	1 478 765,0	1 501 763,0	165 558,0	67 246,0	56 329,0	84 814,0	41 451,0	40 311,0	35 074,0	26 210,0	30 226,0	3 249,0
Graneles sólidos rodante	Toneladas	7 829 080,0	8 585 980,0	568 295,0	335 224,4	3 693 273,0	3 387 709,0	3 901 918,0	2 360 057,0	2 186 516,0	2 728 306,0	2 358 154,0	233 457,0
	Toneladas	260 181,0	122 377,0	16 124,0	72 935,0	302,3	122 060,0	2 916,0	3 333,0	2 816,0	3 114,0	2 484,0	7 718,0
Contenedores	Unidades	903 401,0	763 109,0	67 397,0	11 603,0	3 873,0	2 916,0	3 381,0	3 611,0	4 901,0	8 816,0	6 954,0	16 998,0
Contenedores	TEU	1 395 696,0	1 195 188,0	106 602,0	14 938,0	4 823,0	4 072,0	4 584,0	4 787,0	6 580,0	11 723,0	8 947,0	19 979,0

#### Ingresos

Indicador	Unidad de medida	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Total	Miles de soles	407 477,0	356 873,0	347 640,0	153 969,0	38 754,0	39 812,0	43 151,0	30 556,0	30 027,0	35 926,0	30 656,2	12 549,8

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

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



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

## GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

Ricardo Quesada Oré  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

---

Sandra Queija de La Sotta Jefa de Estudios Económicos	Melina Caldas Cabrera Jefa de Regulación
--	---

---

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

---

Wilmer Zela Moraya – Especialista  
Cintha Lopez Vasquez – Especialista  
Jorge Paz Panizo – Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Ray Carlos Vega Lugo - Practicante