



INFORME DE DESEMPEÑO

Empresa Nacional de Puertos S.A.
2020

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 2020: 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 supervisadas por el Ositrán, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión y regulación de este organismo regulador.

Primera versión: junio de 2021

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

estudioeconomicos@ositran.gob.pe



ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES	6
I.1. Composición del Administrador.....	6
I.2. Principales características del administrador	6
I.3. Área de influencia	7
I.4. Hechos de importancia	8
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU	8
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU	9
III.1. Servicios en función a la nave.....	9
III.2. Servicio a la carga	11
IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO.....	17
IV.1. Tarifas.....	17
IV.2. Precios.....	19
IV.3. Cargos de acceso.....	21
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	22
V.1. Inversiones	22
V.2. Pagos al Estado.....	23
VI. ESTADOS FINANCIEROS	24
VI.1. Estado de Resultados Integrales	24
VI.2. Estado de Situación Financiera.....	26
VI.3. Indicadores Financieros	28
VII. CONCLUSIONES	31
ANEXO I: RESUMEN ESTADÍSTICO.....	32



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Tráfico de naves por terminal, 2019-2020.....	10
Cuadro 2 Tráfico de carga por terminal, 2019-2020	11
Cuadro 3 Tráfico de contenedores por terminal, 2019-2020.....	12
Cuadro 4 Tráfico de carga fraccionada por terminal, 2019-2020	14
Cuadro 5 Tráfico de carga sólida a granel por terminal, 2019-2020.....	15
Cuadro 6 Tráfico de carga líquida a granel por terminal, 2019-2020	16
Cuadro 7 Tráfico de carga rodante por terminal, 2019-2020	17
Cuadro 8 Niveles de tarifas máximas, periodo 2016 - 2020.....	19
Cuadro 9 Precio de los servicios transferencia y manipuleo, 2020	20
Cuadro 10 Precio de los otros servicios no regulados, 2020	21
Cuadro 11 Contrato de acceso para el servicio de remolcaje y practicaje, 2020	22
Cuadro 12 Ingresos por servicios, años 2019-2020.....	24
Cuadro 13 Costos de prestación de servicios, años 2019-2020	25
Cuadro 14 Gastos de administración, años 2019-2020	25
Cuadro 15 Resultados integrales, años 2019-2020	26
Cuadro 16 Estado de situación financiera, años 2019-2020.....	27
Cuadro 17 Análisis vertical y horizontal - Estado de situación financiera, años 2019-2020 ..	28
Cuadro 18 Ratios de liquidez, años 2019-2020	29
Cuadro 19 Ratios de apalancamiento / endeudamiento, años 2019-2020.....	29
Cuadro 20 Ratios de rentabilidad, años 2019-2020.....	30

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Número de naves atendidas, 2019-2020.....	10
Gráfico 2 Tráfico de contenedores, 2019-2020.....	12
Gráfico 3 Tráfico de carga fraccionada, 2019-2020	13
Gráfico 4 Tráfico de carga sólida a granel, 2019-2020	14
Gráfico 5 Tráfico de carga líquida a granel, 2019-2020	15
Gráfico 6 Tráfico de carga rodante, 2019-2020	16
Gráfico 7 Ejecución de inversiones, 2019-2020.....	23
Gráfico 8 Aportes por regulación, 2019-2020	24

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Terminales portuarios administrados por ENAPU – 2020.....	7
-------------------------------------------------------------------------	---



RESUMEN EJECUTIVO

La finalidad del presente informe es evaluar el desempeño de la Empresa Nacional de Puertos S.A. (en adelante, ENAPU) para el año 2020. El informe presenta la evolución de las principales variables de la empresa, tales como tráfico de carga, tarifas, cargos de acceso, inversiones, indicadores operativos y financieros, entre otros.

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

En la tercera sección se analiza la variación anual y la cantidad demandada de los servicios portuarios que brinda ENAPU. En particular, se puede observar que en el 2020 el número de naves atendidas se redujo en 18,5%, siendo, como en los años previos, los terminales portuarios de Iquitos y Supe los que concentran la mayor parte de la demanda. En cuanto al tráfico de carga, se observa una reducción de 11,5% respecto al 2019, ello debido a la significativa caída en todos los terminales portuarios reflejando el efecto de la pandemia sobre su nivel de actividad. Dos excepciones fueron los terminales de Ilo (+2,7%) e Iquitos (+39.3%).

La cuarta sección presenta información de las tarifas y precios de los servicios brindados por ENAPU del Terminal Portuario Multipropósito de Ilo, 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 y 2020. En particular, no se muestra un incremento en las tarifas desde el año 2018.

En lo relativo a los contratos de acceso, durante el 2020 ENAPU renovó con Port Operation and Services S.R.L por un año más (Tercera Adenda) y se firmó la primera Adenda con PSA Marine Perú S.A. En ambos casos, el cargo de acceso es de cero e igual al año anterior. En el caso del servicio de remolcaje, ENAPU S.A., en particular, para el Terminal Portuario de Ilo, renovó el contrato de acceso con la empresa Petrolera Transoceánica S.A. mediante una Cuarta Adenda; así mismo, se firmó la Primera Adenda con PSA Marine Perú S.A. En ambos casos el cargo de acceso es de USD 112,55, el mismo desde el 2018.

En la quinta sección se explica las inversiones realizadas en ENAPU durante el 2020. Durante 2020, 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 ejecutada de S/. 5,4 millones y, (ii) “Reparación de Muelle en el terminal Portuario de Ilo”, con una inversión ejecutada de S/ 10,8 millones. Al cierre de 2020, los mencionados proyectos tienen un nivel de ejecución del 82% y 106%, respectivamente.

En lo relativo la situación financiera, podemos indicar que los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios se incrementaron 17,0% entre 2019 y 2020, al pasar de S/ 12,5 millones a S/ 14,6 millones; mientras que los costos totales aumentaron en menor proporción siendo de S/ 17,6 millones en el 2020 frente S/ 17,3 millones en el 2019 lo que determinó un aumento en costos totales de 1,3%. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros, se observa que ambos disminuyeron. De otro lado, los márgenes operativos mejoraron pero todavía mantienen valores negativos, no logrando generar beneficios respecto al total de activos invertido ni respecto al patrimonio neto en el ejercicio 2020.



I. ASPECTOS GENERALES

I.1. Composición del Administrador

1. El 1° de enero de 1970, mediante Decreto Ley 17526, se constituyó ENAPU con personería jurídica de derecho público y autonomía administrativa y económica, con la finalidad de administrar, operar y mantener los terminales y muelles del país, así como su construcción en caso sea autorizada. Posteriormente, el 1° de junio de 1981, mediante Decreto Legislativo N° 98 “Ley de la Empresa Nacional de Puertos del Perú”¹, ENAPU se transformó en una empresa estatal de derecho privado. Actualmente, tiene participación accionaria del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE) del 100%.

I.2. Principales características del administrador

2. En el Perú se encuentran 88 instalaciones portuarias², de las cuales 60 corresponden al ámbito marítimo, 25 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. De conformidad con el Decreto Legislativo N° 098, ENAPU es una empresa pública del sector Transportes y Comunicaciones, cuya principal actividad económica es la administración, operación, equipamiento y mantenimiento de terminales y muelles del país (marítimos, fluviales o lacustres), así como su construcción en caso de ser autorizada.
4. Al momento de su creación, ENAPU estuvo conformada por 23 terminales portuarios distribuidos en todo el Perú: (i) Cabo Blanco, Talara, Paita, Pacasmayo, Eten, Chicama, Salaverry, Chimbote, Besique, Casma y Huarmey por el norte; (ii) Supe, Huacho, Chancay, Callao y Cerro Azul en el centro; (iii) General San Martín, Matarani e Ilo por el sur; y, (iv) Yurimaguas, Iquitos, Pucallpa y Puerto Maldonado al oriente. A través de los años, algunos terminales portuarios fueron transferidos a municipalidades e instituciones regionales, a raíz de las nuevas exigencias de la modernidad del tráfico naviero.
5. El 18 de noviembre del año 1992, mediante Decreto Ley N° 25882, se incluyó a ENAPU en el proceso de promoción de la inversión privada creado por Decreto Legislativo N° 674 del año 1991, “Ley de Promoción de la Inversión Privada en las Empresas del Estado”. De esta manera, en agosto de 1999, se otorgó en concesión el Terminal Portuario de Matarani, el mismo que viene siendo operado por la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR.
6. Posteriormente, entre 2006 y 2018, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) suscribió los Contratos de Concesión de los siguientes Terminales Portuarios: (i) Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao- Zona Sur³, (ii) Terminal Portuario de Paita⁴, (iii) Terminal de embarque de Concentrados de Minerales del Puerto del Callao⁵; (iv) Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao⁶, (v) Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma⁷, (iv) Terminal Portuario Gral. San Martín - Pisco⁸ y, Terminal Portuario Salaverry⁹.
7. El 22 de junio del 2011 mediante Decreto Supremo N° 027-2011-MTC, se aprobó la transferencia del Terminal Portuario de Chimbote al Gobierno Regional de Ancash. Por tal motivo, el 31 de julio de 2013, ENAPU realizó la transferencia de dicho Terminal, ejecutando todas las gestiones de transferencia de recursos humanos, patrimoniales y documentarias requeridas, con veeduría

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

² A partir de los datos del Anuario Estadístico 2017, Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

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

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

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

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

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

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

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



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

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.

I.3. Área de influencia

10. Al final del 2020, ENAPU se encontraba administrando siete (07) Terminales Portuarios, los cuales se clasifican en: (i) De atraque directo (Ilo y Muelle Perú – Arica), (ii) Fluviales (Iquitos, Yurimaguas y Puerto Maldonado) y (iii) De lanchonaje (Supe y Huacho) (ver Ilustración 1)¹⁰.



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁰ Fuente: Memoria Anual de ENAPU.



11. Con relación a los siete (07) terminales administrados por ENAPU al cierre de 2020, a continuación, se detalla su ubicación y sus principales características¹¹:
- (i) **Terminal Portuario de Ilo:** Está ubicado en el sur del Perú en la región de Moquegua, tiene una ubicación geográfica privilegiada. Está muy cerca a Bolivia. Es parte del corredor transoceánico internacional que conecta Perú, Bolivia y Brasil, y está a pocos kilómetros de dos aeropuertos y zonas francas.
 - (ii) **MASP Arica:** El muelle peruano de Arica está ubicado en la bahía homónima, en el extremo norte de Chile. Este corresponde al número 7 del sector 3 de dicha bahía. Si bien no constituye dominio territorial peruano, cuenta con autonomía migratoria, administrativa y operativa, aduanera, laboral, y sanitaria, pudiendo transitar cualquier tipo de mercadería, incluido armamento.
 - (iii) **Terminal Portuario de Iquitos:** Ubicado en la región Loreto, el terminal portuario de Iquitos es la puerta de entrada a la ciudad. Está ubicado en Villa de Punchana. Es un puerto clave para los pueblos de la Amazonía así como la relación del Perú con Brasil y Colombia. El terminal está conformado por dos muelles generales de «atraque directo tipo flotante».
 - (iv) **Terminal Portuario de Puerto Maldonado:** Se ubica en la región Madre de Dios y opera en el margen derecho del río Madre de Dios, a la altura de la desembocadura del río Tambopata. Brinda sus servicios a las provincias de Tambopata, Manu y Tahuamanu. Su principal actividad se encuentra relacionada al movimiento y comercialización de madera que se produce en la zona, para lo cual cuenta con equipos especializados.
 - (v) **Terminal Portuario de Yurimaguas:** Ubicado en la región Loreto, en la margen izquierda del río Huallaga al lado de la ribera del río Parapapura. La carga movilizada es fundamentalmente de cabotaje del tipo fraccionada. Este terminal abastece de productos de primera necesidad y materiales de construcción como cemento y fierros, además de balones de Gas Licuado de Petróleo GLP hacia la ciudad de Iquitos. Asimismo, atiende el arribo de embarcaciones exclusivamente de pasajeros.
 - (vi) **Terminal Portuario de Supe:** Se encuentra ubicado en la provincia de Barranca en el departamento de Lima. Su área de influencia se caracteriza por la industria de harinas de pescado y del azúcar en Paramonga, Barranca, Supe y Huarney. Es un muelle de lanchonaje tipo espigón. El tipo de construcción es plataforma y pilotes de concreto armado.
 - (vii) **Terminal Portuario de Huacho:** Está ubicado en Lima, su área de influencia abarca las provincias de Huaura y de Chancay, se caracteriza por brindar servicios a la industria de harinas de pescado. Cuenta con un muelle y un almacén.

I.4. Hechos de importancia

12. Mediante el Decreto Supremo No.044-2020-PCM el Gobierno declaró el Estado de Emergencia Nacional a partir del 16 de marzo de 2020 con la finalidad de evitar la propagación del COVID-19, estas medidas conllevaron a la paralización de ciertas actividades económicas, así como la reorientación de las actividades prioritarias del Estado. No obstante, en la medida que las medidas no restringieron las operaciones portuarias, por ser considerado un servicio esencial, los terminales portuarios administrados por ENAPU continuaron operando.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU

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

¹¹ La información se encuentra publicada en la página web de ENAPU (<https://www.enapu.com.pe/enapu/puertos/>)

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



(i) Servicios en función a la nave

14. 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).
15. 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

16. Este grupo de servicios está compuesto por los servicios de uso de muelle, estiba/desestiba, transferencia, almacenaje y manipuleo. El servicio portuario de uso de muelle comprende el uso de la infraestructura de los muelles para las operaciones de embarque y descarga de mercancías. La prestación de este servicio se cobra según el tipo de carga: (i) carga fraccionada, granel y rodante por tonelada métrica; y, (ii) contenedores por unidad, según las dimensiones (20 o 40 pies) y su condición (llenos o vacíos). Adicionalmente, se considera como uso de muelle a la prestación realizada a pasajeros o servicios por embarque, cobrado por pasajero embarcado.
17. 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 TEU¹³.
18. Finalmente, el servicio de manipuleo cubre el servicio de recepción, arrumaje y/o apilamiento de las mercancías en las áreas de uso alterno o áreas de almacenamiento del terminal, así como el despacho o entrega para su retiro o embarque. Las movilizaciones adicionales de carga, que se realicen dentro, entre y fuera de las áreas de almacenamiento están sujetas a un precio establecido por ENAPU.

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU

19. A continuación, se presenta información sobre la evolución del tráfico de naves y de carga en los terminales administrados por ENAPU proviene de los formatos estadísticos mensuales remitidos por dicha empresa al buzón de declaración estadística del Ositrán¹⁴. Cabe resaltar que la participación de ENAPU alcanzó el 2% de los servicios portuarios de uso público en el 2020¹⁵.

III.1. Servicios en función a la nave

20. En este grupo se encuentran los servicios de amarre/desamarre y uso de amarradero prestados a la nave. De esta forma, la demanda de dichos servicios se puede caracterizar a partir de la evolución del tráfico de naves. Al respecto, en el 2020, ENAPU atendió un total de 5 461 naves, cantidad inferior en 1 240 naves que el año anterior, lo que representó una caída de 18,5%, producto de un menor número de naves de alto bordo y de bajo bordo (o naves menores), reflejando el efecto de la crisis de la COVID-19.

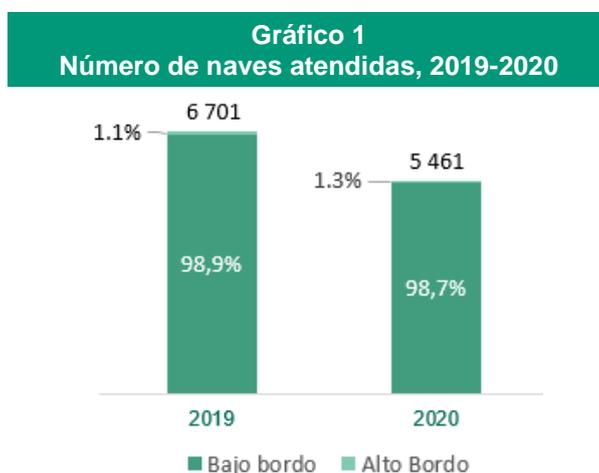
¹³ Cabe señalar que, como parte de la prestación de los servicios estándar, existen días libres de almacenamiento según el tipo de carga.

¹⁴ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaracion_estadistica@ositrان.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

¹⁵ FONAFE. Evaluación Presupuestal y Financiera – Año 2020 de ENAPU. Disponible en: <https://www.fonafe.gob.pe/centrocorporativo/reportesdegestion>.



21. Específicamente, la demanda por este servicio se caracteriza por tener una muy alta participación de naves del tipo bajo bordo¹⁶, dentro de las cuales se incluyen naves conocidas como Chatas o Lonchas. Al respecto, en el 2020, este último tipo de naves tuvo una participación casi similar a la presentada el año anterior, alcanzando un 98,7%. De otro lado, el tráfico de naves de bajo bordo se redujo en 18,7%, cayendo desde los 6 628 en 2019 a 5 389 en el 2020.



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

22. En cuanto a las naves de alto bordo, los terminales administrados por ENAPU (en particular, el Terminal de Ilo) recibieron naves de carga general (29), portacontenedores (21) y graneleras (18), pasando su participación de 0,9% en el 2019 a 1,2% durante el 2020.
23. A nivel de terminal, el número de naves atendidas en el 2020, tal y como viene ocurriendo en los últimos años, se concentró en los Terminales Portuarios de Supe e Iquitos, los cuales atendieron al 40,7% y 32,8% del total, respectivamente. Cabe indicar que el terminal de Iquitos registró una considerable reducción (-38,5%), respecto al año 2019, cuando alcanzó una participación del 43,4%).

Cuadro 1
Tráfico de naves por terminal, 2019-2020

Terminal portuario	2019		2020		2020/2019 Variación (%)
	Nº	Participación	Nº	Participación	
Supe	2 242	33,5%	2 221	40,7%	-0,9%
Iquitos	2 910	43,4%	1 791	32,8%	-38,5%
Huacho	891	13,3%	791	14,5%	-11,2%
Yurimaguas	398	5,9%	383	7,0%	-3,8%
MASP Arica	123	1,8%	131	2,4%	6,5%
Ilo	134	2,0%	118	2,2%	-11,9%
Puerto Maldonado	3	0,0%	26	0,5%	766,7%
Chicama	0	0,0%	0	0,0%	-
Total	6 701		5 461		-0,19

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

24. Esta reducción se suma a la ocurrida durante 2019, cuando el número de naves atendidas en el Terminal de Iquitos presentó una reducción de 42,6%; mientras que, en el Terminal de Supe, luego de que el tráfico de naves presentara un importante incremento de 21,1% en 2019, no presentó un cambio significativo durante el año 2020 (-0,9%).

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



25. Finalmente, se puede subrayar el crecimiento observado en el Terminal de Puerto Maldonado, que incrementó el número de naves en un 766,7% durante el 2020.

III.2. Servicio a la carga

26. 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.

27. Al respecto, estos servicios son prestados para la carga en contenedores, fraccionada, sólida a granel, líquida a granel y rodante. En la medida que dichos servicios son prestados de manera secuencial por tipo de carga, la demanda de dicho servicio puede ser aproximada mediante el flujo de cada tipo de carga.

28. Como se aprecia en el siguiente cuadro, en el 2020, ENAPU presentó una reducción de 11,5% en el total de carga movilizada respecto al año anterior, al pasar de 966 mil toneladas en 2019 a 855 mil toneladas en el 2020¹⁷. Dicha disminución es explicada, por la significativa caída en todos los terminales portuarios, con excepción de Ilo (+2,7%) e Iquitos (+39,3%), ocasionada principalmente por el efecto de la crisis del Covid-19.

Cuadro 2 Tráfico de carga por terminal, 2019-2020 (Expresado en toneladas métricas)					
Terminal portuario	2019		2020		2020/2019
	TM	Participación	TM	Participación	Variación (%)
Ilo	555 791	57,5%	571 041	66,7%	2,7%
Iquitos	107 241	11,1%	149 361	17,5%	39,3%
Yurimaguas	167 234	17,3%	96 342	11,3%	-42,4%
MASP Arica	31 135	3,2%	18 692	2,2%	-40,0%
Huacho	96 417	10,0%	13 673	1,6%	-85,8%
Supé	7 856	0,8%	5 629	0,7%	-28,4%
Pto. Maldonado	1 060	0,1%	755	0,1%	-28,8%
Chicama	79	0,0%	0	0,0%	-
Total	966 813		855 493		-11,5%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

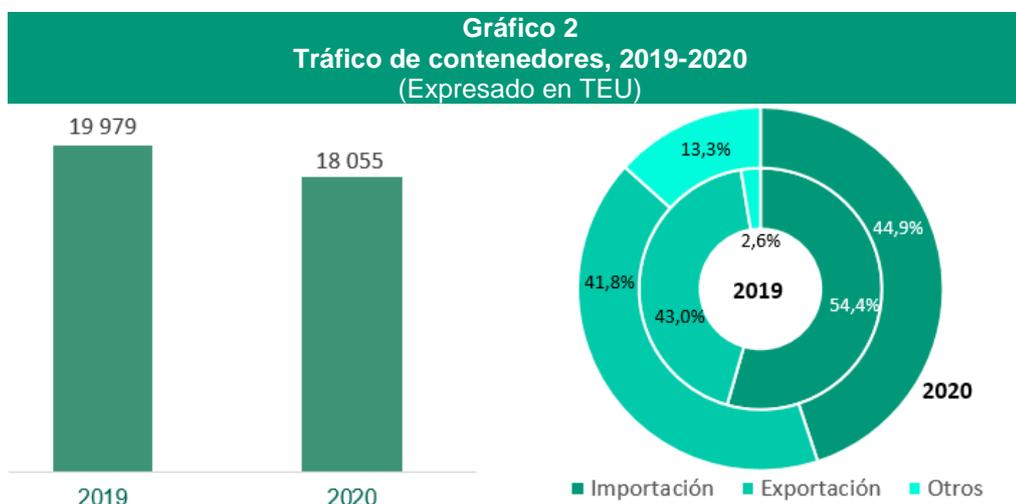
29. A pesar de la poca importancia relativa en la movilización de carga el Terminal Portuario de Huacho, y luego del significativo incremento mostrado en el año previo (+570,9%), cabe indicar que este presentó la mayor caída porcentual en el 2020 (-85,8%).

¹⁷ Sobre el particular se considera la carga fraccionada, sólida a granel, líquida a granel, rodante y contenedores, todas ellas medidas en toneladas.



a) Carga en contenedores

30. En lo que respecta al tráfico de contenedores, este presentó una caída de 9,6% interanual en el 2020, alcanzando los 18,1 mil TEU luego de haber registrado 20,0 mil TEU el año previo. Este resultado en el volumen movilizado se explica tanto por la disminución de las operaciones de exportación (-12,2%) como de importación (-25,4%).



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

31. En cuanto a la importancia relativa de las operaciones, la importación continua siendo la más importante en términos de volumen, aunque en el 2020 continuó la tendencia a reducir dicha participación (en el 2019 dicha importancia relativa presentó una reducción interanual de 10 puntos porcentuales) lográndose, como se observa en el Gráfico 2, casi equiparar las participaciones de las operaciones de exportación e importación.
32. El análisis por terminal nos muestra que, en el 2020, la carga en contenedores por ENAPU continuó movilizándose solo en dos terminales, Terminal Portuario Ilo y el Muelle al Servicio del Perú en Arica (en adelante, MASP Arica), los que presentaron fuertes disminuciones en su tráfico, cayendo 18,6% y 39,7% respecto del año anterior, respectivamente. Finalmente, similar a años previos, el único terminal administrado por ENAPU que realizó exportaciones de carga en contenedores fue el Terminal Portuario de Ilo, movilizandando 7,5 miles de TEU en el 2020.

Cuadro 3
Tráfico de contenedores por terminal, 2019-2020
(Expresado en TEU)

Terminal portuario	2019		2020		2020/2019
	Nº	Participación	Nº	Participación	Variación (%)
Ilo	7 380	67,9%	6 005	74,0%	-18,6%
MASP Arica	3 494	32,1%	2 106	26,0%	-39,7%
Yurimaguas	0		0		
Iquitos	0		0		
Total	10 874		8 111		-25,4%

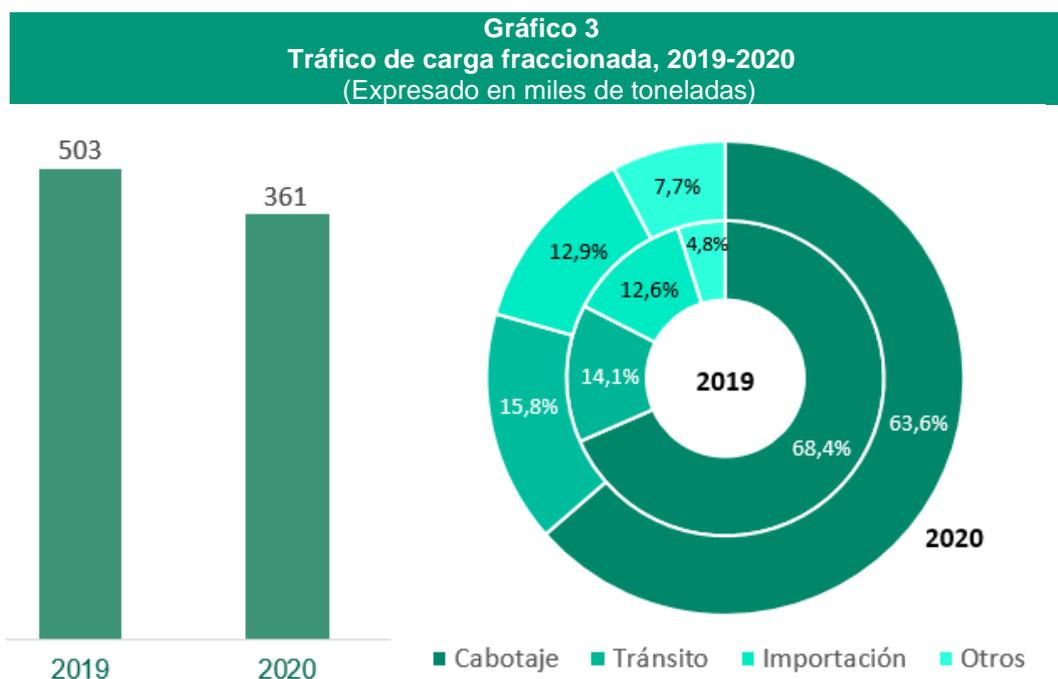
Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



b) Carga fraccionada¹⁸

33. En el año 2020, el tráfico de carga fraccionada que movilizó ENAPU registró una disminución del 28,2%, al movilizar 361,3 mil toneladas en el 2020 (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 desde el año 2011, registrando una recuperación únicamente en el 2017.
34. Por tipo de operación, la referida reducción se explica por la menor actividad en los regímenes de cabotaje (cabotaje de descarga y embarque), tránsito e importación. En efecto, bajo el cabotaje se dejó de movilizar 114,6 miles de toneladas respecto al año anterior, lo que representó una caída de 33,3% de este régimen respecto al 2019. Por su parte, las importaciones movilizaron 16,8 miles de toneladas menos que el año 2019. Finalmente, el tráfico de carga dentro del régimen de tránsito en el 2019 movilizó 13,9 miles de toneladas menos respecto al 2019.



Nota: ENAPU administró el Terminal Portuario Multipropósito Salaverry hasta octubre de 2018.

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

35. De otro lado, ENAPU se ha caracterizado por presentar una importante participación del régimen de cabotaje de carga fraccionada, el cual alcanzó el 68,4 % y 63,6 % del total de este tipo de carga en los años 2019 y 2020, respectivamente. Le sigue el régimen de Tránsito, que pasó de una participación de 14,1% en el 2019, a un 15,8% en el año 2020.
36. Si se considera por terminal portuario, luego de la importante reducción que presentó ENAPU en el 2019 al dejar de administrar el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry a finales del 2018, (en el 2018, el Terminal Portuario Multipropósito Salaverry movilizó el 11,1% de toda la carga fraccionada de ENAPU), destacaron el año 2020 los terminales de Iquitos (41,3%), Ilo (27,2%) y Yurimaguas (26,3%). En el caso de Huacho, este redujo notablemente su importancia relativa, al pasar de 18,9% en el año 2019, a 3,1% el 2020, al registrar una caída interanual en TM del -88,3%.

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



Cuadro 4
Tráfico de carga fraccionada por terminal, 2019-2020
(Expresado en toneladas)

Terminal portuario	2019		2020		2020/2019
	TM	Participación	TM	Participación	Variación (%)
Iquitos	107 219	21,3%	149 249	41,3%	39,2%
Ilo	130 873	26,0%	98 140	27,2%	-25,0%
Yurimaguas	159 933	31,8%	94 899	26,3%	-40,7%
Huacho	95 090	18,9%	11 146	3,1%	-88,3%
Supé	6 743	1,3%	5 496	1,5%	-18,5%
MASP Arica	1 975	0,4%	1 575	0,4%	-20,3%
Pto. Maldonado	79	0,0%	755	0,2%	855,7%
Chicama	1 060	0,2%	0	0,0%	-
Total	502 972		361 260		-28,2%

Fuente: ENAPU.

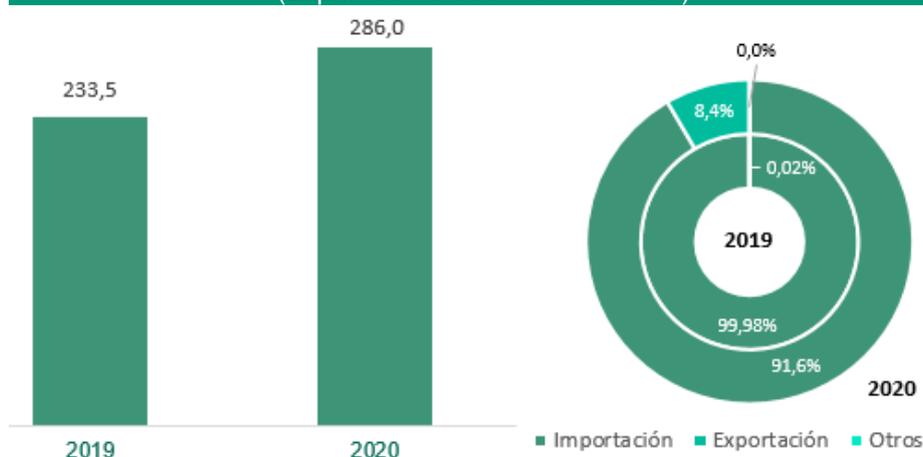
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. Como se observa en el Cuadro 4, dos terminales importantes en el tráfico de carga fraccionada son el Terminal Portuario Yurimaguas y el Terminal Portuario de Iquitos, cuya principal actividad es el embarque de carga bajo el régimen de cabotaje¹⁹, los mismo que registraron dinámicas contrapuestas en el 2020, registrándose tasas del -40,7% y 39,2%, respectivamente.

c) Carga sólida a granel

38. El tráfico de carga sólida a granel ha registrado durante el año 2020 un crecimiento interanual en el volumen de carga movilizada del 22,5%, al pasar de 233,4 miles de toneladas a 286 miles de toneladas, explicándose, principalmente, por un mayor movimiento de carga bajo los regímenes de importación y exportación. (Ver Gráfico 4
39.).
40. El régimen de exportación cayó en su totalidad en todo el 2019, al dejarse de realizar exportaciones de carga solida a granel. Sin embargo, el 2020 se alcanzó a movilizar 24 miles de toneladas de este tipo de carga en el régimen de exportación.

Gráfico 4
Tráfico de carga sólida a granel, 2019-2020
(Expresado en miles de toneladas)



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁹ Ambos forman un corredor fluvial para el traslado de este tipo de producto, lo cual explicaría porque para la carga fraccionada el régimen de cabotaje es el más importante.



41. A nivel de terminales, la principal participación la tiene el Terminal Portuario de Ilo, con casi el 100% de la carga movilizada por ENAPU el 2019 y el 100% el 2020. Luego de la importante reducción que presentó este tipo de carga cuando ENAPU dejó de administrar el Terminal Portuario Multipropósito Salaverry, el Terminal de Ilo registró una tasa de crecimiento casi equivalente a la de la carga sólida a granel de ENAPU, es decir, del 22,5% de crecimiento en el 2020.

Cuadro 5
Tráfico de carga sólida a granel por terminal, 2019-2020
(Expresado en toneladas)

Terminal portuario	2019		2020		2020/2019
	TM	Participación	TM	Participación	Variación (%)
Ilo	233 405	100,0%	285 997	100,0%	22,5%
Huacho	52	0,0%		0,0%	-100,0%
Total	233 457		285 997		22,5%

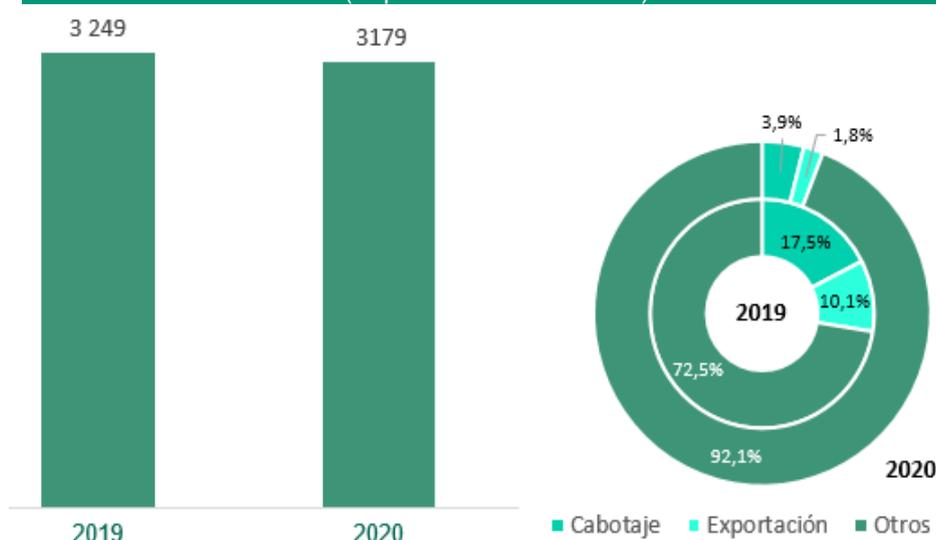
Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

d) Carga líquida a granel

42. En cuanto a la carga líquida a granel, en el año 2020 esta presentó una reducción del 2,2%, luego de que en el 2019 registrase una notable caída del 89,3% en el volumen movilizado, cuando pasó de movilizar 30,2 miles de toneladas en el 2018 a movilizar 3,2 miles de toneladas en el año siguiente.
43. En cuanto a los regímenes bajo los cuales se moviliza este tipo de carga, el Gráfico 5
44. muestra que la mayor participación sigue correspondiendo al rubro otros (Actividad pesquera), alcanzando en el 2020 una participación de 72,5%, para incrementar la misma en el 2020 a 92,1%.
45. Este incremento entre los años 2019 y 2020 se dio a cota de una caída tanto de las exportaciones, pasando de 17,5% a 3,9%, respectivamente, como del régimen de cabotaje (que pasó de 10,1% al 1,8%, respectivamente).

Gráfico 5
Tráfico de carga líquida a granel, 2019-2020
(Expresado en toneladas)



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



46. En cuanto a los terminales, el principal terminal administrado por ENAPU continuó siendo, aunque incrementando su participación, el de Huacho (38,2 % en 2019 y 77,3% en el 2020) seguido por Ilo (20,5%) y Supe (2,2%).²⁰

Cuadro 6 Tráfico de carga líquida a granel por terminal, 2019-2020 (Expresado en toneladas)					
Terminal portuario	2019		2020		2020/2019
	TM	Participación	TM	Participación	Variación (%)
Huacho	1 242	38,2%	2 457	77,3%	97,8%
Ilo	894	27,5%	652	20,5%	-27,1%
Supe	1 113	34,3%	70	2,2%	-93,7%
Total	3 249		3 179		-2,2%

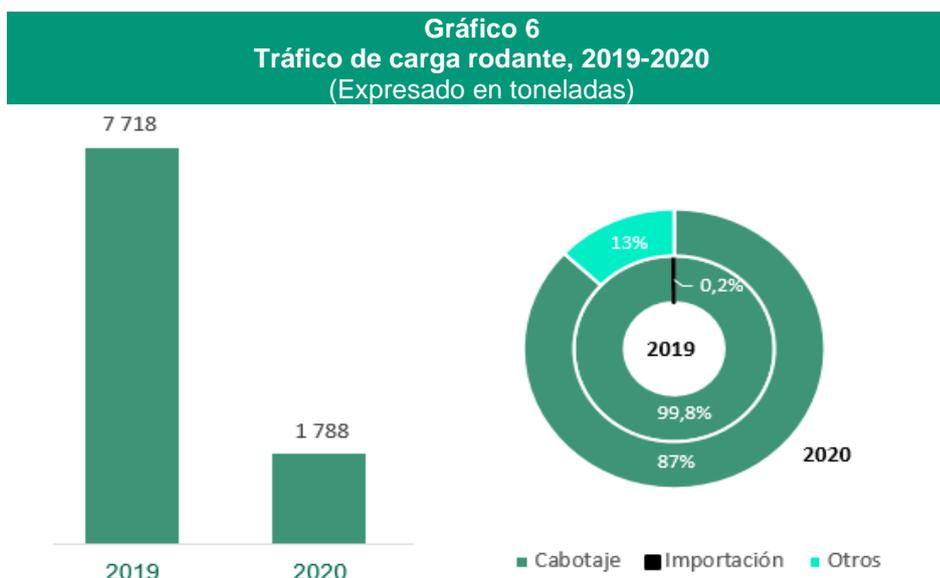
Fuente: ENAPU.

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 anteriores²¹; mientras que el Terminal Portuario de Ilo también movilizó principalmente este tipo de productos, con una participación del 71,3%, mientras que el cabotaje y la exportación, alcanzaron un 19,5% y 9,2%, respectivamente.

e) Carga rodante

48. Durante el año 2020, y luego de que el tráfico de carga rodante se incrementara en 210,7% en el año 2019, este tipo de carga decreció significativamente, registrando una tasa del -76,8%, explicado principalmente por una caída del régimen de cabotaje del 79,8%.
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, 2019 y 2020, la participación de estas operaciones representó el 99,9%, 81,9%, 99,8% y 87%, respectivamente²².



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

²⁰ Hasta 2018 el terminal más importante era el Terminal Portuario Multipropósito Salaverry, año en que registró una participación del 86,6%.

²¹ Revisar Informe desempeño ENAPU 2019 y anteriores.

²² Similares porcentajes se puede observar en los años 2016, 2015, 2014 y 2013.



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, mientras que, en el año 2020, movilizó un 80,7%.

Cuadro 7 Tráfico de carga rodante por terminal, 2019-2020 (Expresado en toneladas)					
Terminal portuario	2019		2020		2020/2019
	TM	Participación	TM	Participación	Variación (%)
Yurimaguas	7 301	94,6%	1 443	80,7%	-80,2%
Iquitos	22	0,3%	112	6,3%	409,1%
MASP Arica	0	0,0%	100	5,6%	
Huacho	33	0,4%	70	3,9%	112,1%
Supe	0	0,0%	63	3,5%	
Ilo	362	4,7%	0	0,0%	-100,0%
Total	7 718		1 788		-76,8%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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, Paita, Salaverry, Chimbote, San Martín e Ilo. Adicionalmente, el informe que sustenta la referida resolución recomienda que para el caso de los terminales portuarios que cumplen un rol subsidiario (terminales fluviales y lancheonaje) 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 Ositrán, 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 Ositrán determinó las tarifas máximas para los servicios que brinda ENAPU en los Terminales Portuarios Salaverry e Ilo. Ello porque, en el 2016, de los terminales a los que se había fijado una estructura tarifaria mediante Resolución N° 031-2004-CD/OSITRAN, ENAPU solo administraba a los referidos terminales²³. Adicionalmente, se mantuvo las razones por las que no se fija tarifa a los terminales portuarios fluviales y lanchonajes.
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 Lima²⁴.
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 anterior, el Cuadro 8 Niveles muestra las tarifas máximas resultado del procedimiento de revisión de tarifas máximas que ha sido detallado en párrafos anteriores²⁵.

²³ 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.

²⁴ Expediente N° 11322-2016-0-1801-JR-CA-11.

²⁵ 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.



Cuadro 8
Niveles de tarifas máximas, periodo 2016 - 2020
(Expresado en Soles, sin IGV)

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

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.
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.

IV.2. Precios

67. 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 ENAPU²⁶ los mismos que se encuentran vigentes a partir del 31 de octubre de 2018 y que siguen vigentes durante todo el 2020. 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 transferencia²⁷ y el de manipuleo²⁸.

²⁶ Disponible en <http://www.enapu.com.pe/enapu/tarifario/> (Último acceso: 24 de mayo de 2021).

²⁷ El servicio de transferencia cubre el servicio del traslado de la carga desde el muelle a las áreas de uso alternativo o áreas de almacenamiento del Terminal o viceversa en el embarque. Si debido a las condiciones operativas del Terminal no se utilizarán áreas de uso alternativo, el servicio de transferencia cubre la operación desde/hacia el costado de la nave a/desde las áreas de almacenamiento.

²⁸ Cubre el servicio de recepción, arrumaje y/o apilamiento de las mercancías en las áreas de uso alternativo o áreas de almacenamiento del Terminal, así como el despacho o entrega para su retiro o embarque.



Cuadro 9
Precio de los servicios transferencia y manipuleo, 2020
(Expresado en USD, sin IGV)

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

68. 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.
69. 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 los otros servicios no regulados, 2020
(Expresado en USD, sin IGV)

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

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

70. Sin perjuicio de lo anterior, el tarifario que se presenta en el 2020 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.

IV.3. Cargos de acceso

71. El Reglamento de Acceso (REA) de ENAPU establece las reglas y procedimientos aplicables al derecho de acceso a las facilidades esenciales administradas por la Entidad Prestadora y fija los criterios técnicos, económicos y legales, así como los procedimientos a los cuales deberán sujetarse los contratos y/o mandatos de acceso. Dicho reglamento establece la lista de servicios esenciales, los cuales son: practicaje, remolcaje, amarre y desamarre, estiba y desestiba, transferencia o tracción de carga, embarque y descarga de carga, y abastecimiento de combustible; los mismos que se encuentran bajo el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público del OSITRAN (REMA).



72. El servicio de practicaje se brinda con el fin de apoyar al capitán de la nave en maniobras y reglamentaciones náuticas durante la realización de las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloadamiento, desabarloadamiento y maniobras de giro en rada de operaciones. Asimismo, el servicio de remolcaje consiste en halar, empujar, apoyar o asistir a la nave durante las operaciones portuarias.
73. A inicio del 2020, ENAPU, a través del Terminal Portuario Ilo, tenía vigente dos contratos de acceso para la prestación del servicio de practicaje, a saber, Trabajos Marítimos S.A. y Port Operation and Services S.R.L. Durante el 2020, ENAPU renovó con Port Operation and Services S.R.L. por un año más (Tercera Adenda) y se firmó la primera Adenda con PSA Marine Perú S.A.²⁹. 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, 2020

Empresa	Terminal Portuario	Vigencia		Renovación	Unidad	Monto (US\$)
		Desde	Hasta			
Practicaje						
Port Operation and Services S.F	Ilo	25/04/2020	24/04/2021	Tercera Adenda	Operación	0,0
PSA Marine Perú S.A.	Ilo	23/12/2019	22/12/2020	Primera Adenda	Operación	0,0
Remolcaje						
Petrolera Transoceánica S.A.	Ilo	8/3/2020	7/3/2021	Cuarta Adenda	Operación	112,55
PSA Marine Perú S.A.	Ilo	23/12/2020	22/12/2021	Primera Adenda	Operación	112,55

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

74. En el caso del servicio de remolcaje, ENAPU S.A., en particular, el Terminal Portuario de Ilo, tenía vigente dos contratos de acceso con las empresas Trabajos Marítimos S.A. y Petrolera Transoceánica S.A. En particular, durante el 2020, se renovó el contrato de acceso con la empresa Petrolera Transoceánica S.A. mediante una Cuarta Adenda; así mismo, se firmó la Primera Adenda con PSA Marine Perú S.A. En ambos casos el cargo de acceso es de USD 112,55, el mismo desde el 2018.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

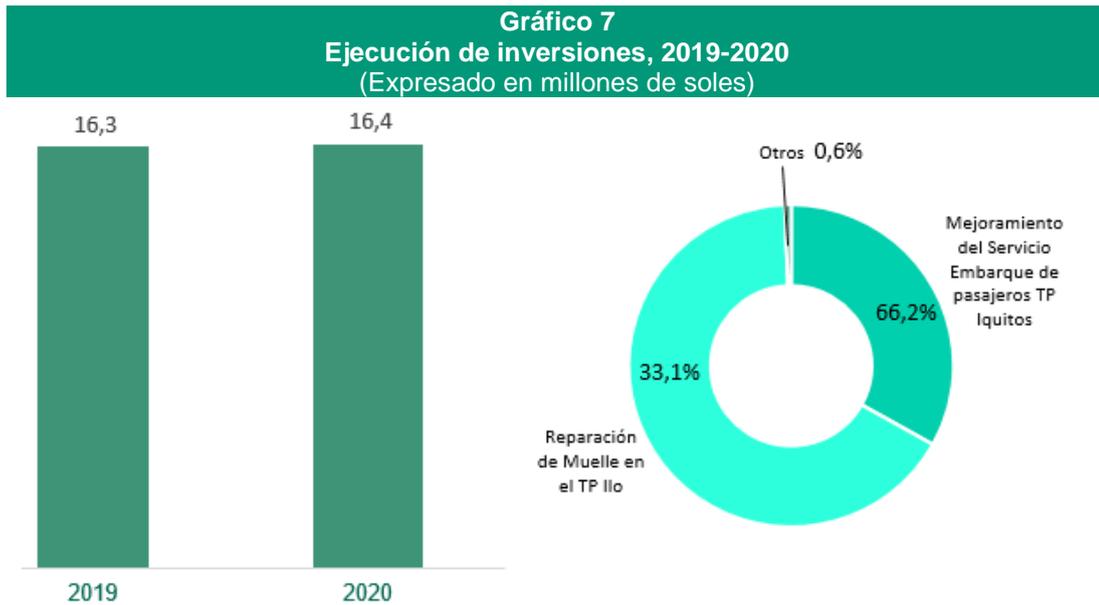
V.1. Inversiones

75. Durante 2020, 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 ejecutada de S/. 5,4 millones y, (ii) "Reparación de Muelle en el terminal Portuario de Ilo", con una inversión ejecutada de S/ 10,8 millones. Al cierre de 2020, los mencionados proyectos tienen un nivel de ejecución del 82% y 106%, respectivamente.
76. De otro lado, y a una escala menor, también se ejecutaron inversiones en el equipamiento del Terminal Portuario de Ilo por un monto de S/. 101,3 miles³⁰, alcanzando un nivel de ejecución del 54%. Así, durante el año 2020 se ejecutaron inversiones por un monto de S/ 16,34 millones, monto similar a lo alcanzado el año previo (S/. 16,28 millones)³¹.

²⁹ El 18 de diciembre de 2020, ENAPU y el Usuario Intermedio acordaron la modificación de la denominación de TRAMARSA FLOTA S.A. por PSA MARINE PERÚ S.A.

³⁰ Gestión empresarial al cuarto trimestre del 2019 (<https://www.fonafe.gob.pe/empresasdelacorporacion/enapu>).

³¹ Memoria Anual 2018 (http://www.enapu.com.pe/enapu/wp-content/uploads/2019/05/Memoria_Anual_2018.pdf).



Fuente: FONAFE.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.2. Pagos al Estado

77. 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 26917³².
78. En este contexto, al igual que en años anteriores, en abril de 2020 se registró un pico mensual en el aporte por regulación pagado, el cual alcanzó un nivel de S/ 319,1 miles, lo que representó el 69,3% del aporte total anual. Ello es explicado por el contrato de Asociación en Participación suscrito con APM Terminals Callao S.A., mediante el cual ENAPU participa del 17,01% de las utilidades antes de impuestos de las operaciones de dicha empresa. Esta transferencia debe efectuarse en un plazo no mayor a la fecha de vencimiento de la obligación de presentar la declaración jurada anual del impuesto a la renta, aproximadamente en abril del periodo del periodo siguiente al de la obtención de las utilidades.

³² **Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la inversión Privada en infraestructura de transporte de uso público y promoción de los servicios de transporte aéreo.**

(...)

Artículo 14.- Recursos Constituyen recursos propios del OSITRAN :

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

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

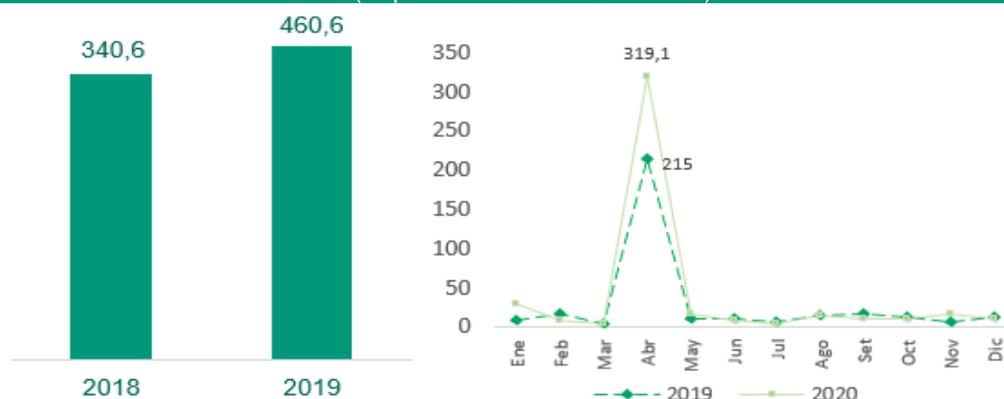
b) Las asignaciones, donaciones, legados, transferencias u otros aportes por cualquier título provenientes de personas jurídicas o naturales, nacionales o extranjeras.

c) Los ingresos financieros que generen sus recursos.

(...)



Gráfico 8
Aportes por regulación, 2019-2020
 (Expresado en miles de soles)



Fuente: Gerencia de Administración del OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Osiarán

VI. ESTADOS FINANCIEROS

VI.1. Estado de Resultados Integrales

79. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la Empresa Nacional de Puertos - ENAPU considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores esta entidad es una empresa estatal de derecho privado de la Corporación FONAFE. Los ingresos de esta entidad provienen de actividad comercial, de las transferencias provenientes de su Asociación en Participación con APM Terminals y de la transferencia de recursos por parte del MTC para la ejecución de determinadas inversiones en los puertos bajo su regencia. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral:

Cuadro 12
Ingresos por servicios, años 2019-2020
 (Expresado en miles de Soles)

Ingresos por servicios	2020	2019	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020/2019
Servicio a la nave	3 038	2 634	20,7%	21,0%	15,3%
Servicio a la carga	10 422	8 140	71,0%	64,9%	28,0%
Servicios complementarios	1 820	2 100	12,4%	16,7%	-13,3%
Devoluciones, descuentos	-591	-324	-4,0%	-2,6%	82,7%
Total	14 688	12 550	100%	100%	17,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

80. En el 2020, los ingresos totales constituido por las diversas actividades indicadas en el cuadro alcanzaron los S/ 14,6 millones, un 17,0% mayor que los S/ 12,5 millones registrados en el 2019. Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos por servicios a la carga se incrementaron en un 28,0% frente a lo registrado en el 2019, esto es en S/. 2,2 millones; mientras que los ingresos por servicio a la nave aumentaron en un 15,3%. Es oportuno indicar que los referidos ingresos se obtienen principalmente de la gestión en los terminales portuarios de Ilo e Iquitos.
81. En lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2020 estos alcanzaron los S/ 17,6 millones monto con un ligero incremento de 1,3% en relación al del ejercicio 2019 (S/ 17,3 millones). Al interior de estos costos, el rubro remuneraciones es el de mayor magnitud S/ 7,5 millones y representa el 43,0% del total de costos, cifra que ha aumentado en 1,6% frente al monto que alcanzó en el año 2019 (S/ 7,4 millones). Por otro lado, el costo de *cargas diversas*



*de gestión*³³ es el rubro de mayor variación en magnitud y porcentual incrementándose en 55,9%, es decir en S/ 755 mil frente al monto registrado en el 2019 que ascendió a S/ S/ 1,3 millones; mientras que el costo de *servicios prestados por terceros* se redujo en 8,9% pasando de S/ 4,6 millones en el 2019 a S/ 4,2 millones en el 2020.

Cuadro 13
Costos de prestación de servicios, años 2019-2020
(Expresado en miles de soles)

Costos de servicios	2020	2019	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020/2019
Servicios prestados por terceros	4 256	4 673	24,2%	26,9%	-8,9%
Remuneraciones	7 568	7 450	43,0%	42,9%	1,6%
Cargas diversas de gestión	2 105	1 350	12,0%	7,8%	55,9%
Suministros diversos	618	669	3,5%	3,9%	-7,7%
Depreciación IME	2 350	2 536	13,3%	14,6%	-7,3%
Tributos	284	282	1,6%	1,6%	0,7%
Compensación por Tiempo de Servicio	423	417	2,4%	2,4%	1,5%
Total	17 604	17 378	100,0%	100,0%	1,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

82. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos disminuyeron en 2,9% con respecto al 2019, pasando de S/ 34,9 millones a S/ 33,9 millones, como resultado principalmente de la disminución del rubro *servicios prestados por terceros*³⁴ y *Otros gastos administrativos* de S/ 6,8 y S/ 3,4 millones respectivamente en el 2019 a S/ 5,2 millones y S/ 2,3 millones respectivamente en el 2020; mientras que el rubro *deudas incobrables* aumentó de S/ 0,04 miles a S/ 1,7 millones en el 2020. Por otro lado, el rubro *Remuneraciones*³⁵ constituye el principal costo ascendiendo a S/ 16,1 millones (en el 2019 ascendió a S/ 16,4 millones) y representando el 47,6% de los costos totales administrativos.

Cuadro 14
Gastos de administración, años 2019-2020
(Expresado en miles de soles)

Gastos administrativos	2020	2019	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020/2019
Remuneraciones	16 154	16 438	47,6%	47,0%	-1,7%
Servicios prestados por terceros	5 284	6 871	15,6%	19,6%	-23,1%
Cargas diversas de gestión	3 972	4 024	11,7%	11,5%	-1,3%
Tributos	1 914	1 585	5,6%	4,5%	20,7%
Depreciación IME	1 228	1 275	3,6%	3,6%	-3,7%
Deudas incobrables	1 783	46	5,3%	0,1%	3771,7%
Compensación por tiempo de servicios	977	950	2,9%	2,7%	2,8%
Suministros diversos	278	312	0,8%	0,9%	-10,9%
Otros gastos administrativos	2 374	3 468	7,0%	9,9%	-31,6%
Total	33 964	34 970	100,0%	100,0%	-2,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

83. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2020, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una pérdida bruta de S/ -2,9 millones, lo que significó una mejora de 39,6% con relación a la pérdida bruta registrada el año anterior (S/ -4,8 millones).

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

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

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



84. De otro lado, en relación a la pérdida por operación esta mejoró en 57,4% ascendiendo en el 2020 a S/ -3,8 millones (en el 2019 fue de S/ -8,9 millones). Respecto a la pérdida neta del ejercicio, en el 2020 resultó una pérdida de S/ -2,0 millones frente a una pérdida de S/ 10,0 millones en el 2019, lo que determina una reducción de la pérdida de 79,3%.

Cuadro 15
Resultados integrales, años 2019-2020
(Expresado en miles de soles)

	2020	2019	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020/2019
Ingresos por servicios	14 688	12 550	100%	100%	17,0%
Costo de servicios	-17 604	-17 378	-119,9%	-138,5%	1,3%
Pérdida bruta	-2 916	-4 828	-19,9%	-38,5%	39,6%
Gastos administrativos	-33 964	-34 970	-231,2%	-278,7%	-2,9%
Otros ingresos	36 910	34 805	251,3%	277,3%	6,0%
Otros gastos	-3 838	-3 955	-26,1%	-31,5%	3,0%
Pérdida por actividades de operación	-3 809	-8 949	-25,9%	-71,3%	57,4%
Ingresos financieros	737	938	5,0%	7,5%	-21,4%
Gastos financieros	-691	-1 403	-4,7%	-11,2%	50,7%
Diferencia de Cambio, neto	1 684	-620	11,5%	-4,9%	-371,7%
Resultado antes de impuesto a las ganancias	-2 079	-10 034	-14,2%	-80,0%	79,3%
Gasto por impuesto a las ganancias	0	0	0,0%	0,0%	
Pérdida neta del ejercicio	-2 079	-10 034	-14,2%	-80,0%	79,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

85. Es oportuno hacer mención al rubro *Otros Ingresos*³⁶ el cual en el 2020 se ha incrementado en 6,0% y asciende a S/ 36,9 millones y representa el 251,3% de los ingresos por servicios (en el 2019 ascendió a S/ 34,8 millones representando el 277,3% de los ingresos por servicios de dicho año). Por otro lado, también es oportuno indicar el rubro *gastos administrativos* el cual en el 2020 asciende a S/ 33,9 millones, un 2,9% menor al monto registrado de S/ 34,9 millones en el año 2019.

VI.2. Estado de Situación Financiera

86. El Estado de Situación Financiera³⁷ refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se observa los movimientos para los años 2019 y 2020³⁸.

³⁶ Este rubro está compuesto de diversas partidas siendo las dos principales que han determinado el incremento de esta cuenta en el año 2020: i) Ingreso por Asociación en Participación proveniente de las transferencias que realiza APM Terminals por S/ 31,2 millones (en el 2019 fue de S/ 20,5 millones); y ii) Otros ingresos corresponde a la recuperación de cuentas por cobrar provisionadas y al recupero de provisiones por litigios según lo informado por la Oficina de Asesoría Jurídica.

³⁷ 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) No se cuenta con un informe final de tasación en el año 2020. La Empresa ha contratado el servicio de Toma de inventario físico y tasación por el periodo 2020, a la fecha, se han recibido los informes de este servicio, los cuales están siendo evaluados por la Oficina de Administración Patrimonial. Esta situación genera las siguientes limitaciones e incertidumbres: a) Esta situación no permite asegurar la existencia física y medición sobre el valor y la vida útil futura de los bienes muebles, maquinarias, equipo y unidades de transportes que se incluyen en los estados financieros; b) En el caso de bienes inmuebles, no se ha realizado una evaluación de las situaciones detectadas en el inventario y tasación del periodo 2019, cuyo informe final fue recibido el 5 de agosto de 2020 donde se precisa que se encuentra incluidos 40 ítems, calificados como no inventariables por un valor neto contable de S/ 40 millones. c) Las tasaciones proporcionadas por la Empresa correspondiente a los periodos 2018 y 2019 identificaron que existe activos deteriorados, cuyo valor de tasación es menor al valor contable. Se requiere un informe final de tasación para revisar y confirmar o hacer ajuste en estos tres puntos.

Para mayor información ver la sección "Bases para una opinión calificada" del Dictamen de los Auditores Independientes de los Estados Financieros al 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019.

³⁸ Mediante Decreto Supremo No.044-2020-PCM el Gobierno declaró el Estado de Emergencia Nacional a partir del 16 de marzo de 2020 con la finalidad de evitar la propagación del COVID-19, estas medidas conllevaron a la paralización de ciertas actividades económicas, así como la reorientación de las actividades prioritarias del Estado. ENAPU S.A. continuó trabajando respetando las normas emitidas para este fin, por ser considerado un servicio esencial del que dependen sectores claves de la economía, teniendo en cuenta también que la Organización Marítima Internacional (OMI) declaró que no existen



Cuadro 16
Estado de situación financiera, años 2019-2020
(Expresado en miles de Soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2020	2019		2020	2019
ACTIVOS CORRIENTES	84 459	53 636	PASIVO CORRIENTE	43 322	14 130
Efectivo y equivalente de efectivo	64 999	30 112	Cuentas por pagar comerciales	1 892	1 989
Cuentas por cobrar comerciales	3 892	5 108	Cuentas por pagar a Relacionadas	2	0
Otras cuentas por cobrar, neto	11 887	14 305	Otras cuentas por pagar	32 480	5 137
Inventarios, neto	3 662	3 566	Provisiones Corriente	1 841	1 464
Gastos pagados por anticipado	19	545	Beneficios a los empleados	7 107	5 540
			PASIVO NO CORRIENTE	17 135	15 944
			Provisiones no corrientes	17 135	15 944
			TOTAL PASIVO	60 458	30 073
ACTIVOS NO CORRIENTES	178 939	164 136	PATRIMONIO NETO	202 940	187 699
Propiedades, Planta y Equipo, neto	178 308	162 926	Capital	233 409	233 409
Activos intangibles, neto	0	0	Capital Adicional	-125 502	-142 815
Inversiones inmobiliarias	300	307	Reserva legal	15 192	15 192
Asociación en Participación	331	903	Resultados acumulados	79 843	81 914
TOTAL ACTIVOS	263 398	217 772	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	263 398	217 772

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

87. Al cierre del año 2020, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementó en 21% respecto al 2019, pasando de S/ 217,7 millones a S/ 263,3 millones.
88. Por el lado del activo, el activo corriente registró una variación entre el 2019 y 2020 incrementándose de S/ 53,6 millones a S/ 84,4 millones (57%); mientras que los activos no corrientes se incrementaron 9% pasando de S/ 164,1 millones a S/ 178,9 millones. Con respecto a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 24,6% de los activos totales en el año 2019 al 32,1% en el año 2020; mientras que el activo no corriente pasó de representar el 75,4% de los activos totales en el año 2019 al 67,9% en el año 2020 observándose que la cuenta *Propiedades, Planta y Equipo, neto*³⁹ se incrementó en S/ 15,3 millones frente al 2019 (incremento de 9%). En relación a las cuentas del activo corriente, la cuenta *efectivo y equivalente de efectivo*⁴⁰ se incrementó a S/ 64,9 millones (un incremento de S/ 34,8 millones respecto a lo consignado al final del ejercicio 2019); mientras que la partida *Otras cuentas por cobrar, neto*⁴¹ se redujo a S/ 11,8 millones, esto es S/ 2,4 millones menos a lo registrado en el año 2019.

restricciones al comercio ni al transporte de mercancías por barco, por ende, las operaciones de comercio exterior continuaron, razón por la cual, las restricciones aprobadas a nivel nacional y mundial no han tenido como consecuencia una disminución de las actividades operativas de la Compañía.

³⁹ Este rubro está constituido por varias partidas siendo las dos principales en términos de magnitud durante el 2020: i) Obras en mantenimiento por S/ 13,0 millones; y ii) Obras en ejecución por S/ 5,2 millones. Estas adiciones en obras en ejecución y obras en mantenimiento en el período 2020 corresponden a la ejecución de los proyectos que se vienen ejecutando en los Terminales Portuarios de Ilo e Iquitos y que son financiados con las transferencias recibidas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

⁴⁰ Este rubro está constituido por diversas partidas para el manejo de los recursos en efectivo. Cabe señalar que en el 2020 se ha incorporado en la partida Fondos sujetos a restricción, no solo certificados de depósitos que garantizan las cartas fianzas constituidas a favor de la SUNAT con la finalidad de asegurar el cumplimiento de las funciones de punto de llegada y depósito temporal; sino también que de acuerdo a lo señalado por la Dirección General de Contabilidad Pública y FONAFE se ha procedido al registro de las transferencias financieras recibidas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y que se encuentran depositadas en el tesoro público cuyo saldo al 31 de diciembre de 2020 asciende a S/ 29,2 millones.

⁴¹ Este rubro está compuesto de diversas partidas siendo la principal partida en términos de magnitud que ha determinado la reducción de esta cuenta en el año 2020, el Adelanto a Contratistas registrando S/ 2,5 millones en el año 2020 (S/ 5,9 millones en el año 2019) 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.



Cuadro 17
Análisis vertical y horizontal - Estado de situación financiera, años 2019-2020
(Expresado en porcentajes)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2020	2019	2020/2019		2020	2019	2020/2019
ACTIVOS CORRIENTES	32,1%	24,6%	57%	PASIVO CORRIENTE	16,4%	6,5%	207%
Efectivo y equivalente de efectivo	24,7%	13,8%	116%	Cuentas por pagar comerciales	0,7%	0,9%	-5%
Cuentas por cobrar comerciales	1,5%	2,3%	-24%	Cuentas por pagar a Relacionadas	0,0%	0,0%	1235%
Otras cuentas por cobrar, neto	4,5%	6,6%	-17%	Otras cuentas por pagar	12,3%	2,4%	532%
Inventarios, neto	1,4%	1,6%	3%	Provisiones Corriente	0,7%	0,7%	26%
Gastos pagados por anticipado	0,0%	0,3%	-97%	Beneficios a los empleados	2,7%	2,5%	28%
				PASIVO NO CORRIENTE	6,5%	7,3%	7%
				Provisiones no corrientes	6,5%	7,3%	7%
				TOTAL PASIVO	23,0%	13,8%	101%
ACTIVOS NO CORRIENTES	67,9%	75,4%	9%	PATRIMONIO NETO	77,0%	86,2%	8%
Propiedades, Planta y Equipo, neto	67,7%	74,8%	9%	Capital	88,6%	107,2%	0%
Activos intangibles, neto	0,0%	0,0%		Capital Adicional	-47,6%	-65,6%	-12%
Inversiones inmobiliarias	0,1%	0,1%	-2%	Reserva legal	5,8%	7,0%	0%
Asociación en Participación	0,1%	0,4%	-63%	Resultados acumulados	30,3%	37,6%	-3%
TOTAL ACTIVOS	100,0%	100,0%	21%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100,0%	100,0%	21%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

89. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión, se incrementaron en 101% mientras que el patrimonio neto se incrementó en 8%, ascendiendo en el ejercicio 2020 a S/ 60,4 millones y S/ 202,9 millones respectivamente y representando el 23,0% y 77,0% del total de pasivo y patrimonio respectivamente. En lo relacionado al pasivo corriente, este se incrementó en 207% ascendiendo a S/ 43,3 millones al 31 de diciembre de 2020 (S/ 14,1 millones al 31 de diciembre del 2019), siendo la partida *otras cuentas por pagar*⁴² la que mayor variación tuvo incrementándose en S/ 27,3 millones, esto es 532% más sobre el registro de S/ 5,1 millones en el 2019. En relación al pasivo no corriente, este ascendió a S/ 17,1 millones en el 2020 frente a S/ 15,9 millones en el 2019. La reducción se atribuye a la variación de la única cuenta que la conforma, esto es las *Provisiones no corrientes*⁴³.
90. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se incrementó en 8% pasando de S/ 187,6 millones en el 2019 a S/ 202,9 millones en el 2020. Al respecto la partida *Capital Adicional*⁴⁴ pasó de S/ -142,8 millones en el 2019 a S/ -125,5 millones en el 2020 esto es una disminución del 12%; mientras que la partida *resultados acumulados*⁴⁵ se redujo en S/ 2,0 millones esto es 3% frente a lo registrado en el ejercicio 2019 (S/ 81,9 millones).

VI.3. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

91. 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.

⁴² En el 2020 dentro del rubro Otras cuentas por pagar se ha incorporado una partida adicional denominada Subsidios gubernamentales, y que corresponde a la contrapartida de las transferencias financieras recibidas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que se mantienen en cuenta del tesoro público, cuyo saldo al 31 de diciembre del 2020 asciende a S/ 29,2 millones.

⁴³ 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.

⁴⁴ Esta cuenta corresponde a la baja contable de activos entregados en concesión que al 31 de diciembre de 2019 registró un monto de S/ - 159,2 millones. Para el ejercicio 2020 se ha incrementado dicha cuenta en S/ 33,7 millones correspondiente a la ejecución de obras-MTC

⁴⁵ Esta cuenta refleja los ajustes en los resultados acumulados y el registro de las pérdidas del ejercicio efectuado en el 2020.



92. En particular el incremento del activo corriente en 57% y del pasivo corriente en 207% han determinado en forma conjunta que el ratio liquidez clásica⁴⁶ disminuya de 3,80 a 1,95; por otro lado, el ratio de la prueba ácida⁴⁷ disminuye pasando de 3,50 a 1,86.

Cuadro 18 Ratios de liquidez, años 2019-2020		
Ratios	2020	2019
Liquidez general	1,95	3,80
Prueba Acida	1,86	3,50
Liquidez absoluta	1,50	2,13

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

93. Con relación al ratio de liquidez absoluta⁴⁸ o también llamado ratio de prueba defensiva, este indicador disminuye de 2,13 a 1,50 resultado que indica que la cuenta de efectivo permite respaldar 1,5 veces el total del pasivo corriente.

Ratios de Endeudamiento Financiero

94. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2020 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

Cuadro 19 Ratios de apalancamiento / endeudamiento, años 2019-2020		
Ratios	2020	2019
Deuda/Patrimonio	29,8%	16,0%
Endeudamiento del Activo	23,0%	13,8%
Calidad de la Deuda	71,7%	47,0%
Indice de Solvencia	4,36	7,24

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

95. El ratio Deuda/Patrimonio⁴⁹, muestra para el ejercicio 2020 que por cada S/ 29,8 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota el nivel de apalancamiento de la empresa; y denota un aumento respecto al apalancamiento correspondiente al año 2019 (16,0%), motivado por el efecto conjunto de un aumento del orden del 101% en el total pasivo y un incremento del patrimonio del 8%.
96. El ratio endeudamiento del activo⁵⁰ en el ejercicio 2020 indica que de todo el total de activos, un 23,0% está cubriendo a terceros (pasivo total). Este ratio ha aumentado frente al nivel de 13,8% que tuvo en el 2019, lo cual denota una reducción del financiamiento del activo con recursos propios, por lo que presenta un disminución del nivel de autonomía financiera frente a terceros de un ejercicio a otro.
97. El ratio de calidad de la deuda⁵¹ asciende a 71,7% en el ejercicio 2020 lo que indica que un poco más de las dos terceras partes de la deuda que tiene la empresa es de corto plazo.
98. Finalmente, el índice de solvencia⁵² para el ejercicio 2020 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 4,36 de activo total. En el 2019 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 7,24 de activo total. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de

⁴⁶ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

⁴⁷ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

⁴⁸ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.

⁴⁹ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

⁵⁰ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

⁵¹ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.

⁵² El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.



solvencia de la empresa por lo que se denota que del 2019 al 2020, se redujo el nivel de solvencia de la empresa.

Ratios de Rentabilidad

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

Cuadro 20 Ratios de rentabilidad, años 2019-2020		
Ratios	2020	2019
Margen Bruto	-19,9%	-38,5%
Margen Operativo	-25,9%	-71,3%
Margen EBITDA	-1,6%	-40,9%
Margen Neto	-14,2%	-80,0%
ROE	-1,0%	-5,3%
ROA	-0,8%	-4,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

100. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto⁵³ mejoró su pérdida al pasar de -38,5% a -19,9% entre los años 2019 y 2020. Respecto al margen operativo⁵⁴ y el margen EBITDA⁵⁵ estos también mejoraron pasando de -71,3% y -40,9% en el 2019 a -25,9% y -1,6% respectivamente, en el 2020, lo cual denota que continua siendo una empresa con resultados operativos negativos. De otro lado, el margen neto⁵⁶ redujo la pérdida al pasar de -80,0% en el 2019 a -14,2% en el 2020. Este último ratio indica que en el ejercicio 2020 por cada S/ 100 de ingresos se perdió S/ 14,2 como resultado final del ejercicio.
101. El ROE⁵⁷ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2020 aminoró la pérdida respecto al ejercicio 2019, puesto que en el ejercicio 2020, por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo una pérdida de S/ 1,0 de resultado neto del ejercicio, mientras que en el ejercicio 2019 se obtuvo una pérdida de S/ 5,3 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.
102. Finalmente, se observa una disminución para la rentabilidad negativa sobre los activos o ROA⁵⁸ el cual ascendió a -0,8% (-4,6% en el 2019), así la empresa redujo las pérdidas como resultado final del ejercicio 2020 obteniendo una pérdida de S/ 0,8 por cada S/ 100 de total de activos invertido.

⁵³ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

⁵⁴ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

⁵⁵ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.

⁵⁶ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

⁵⁷ *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

⁵⁸ *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



VII. CONCLUSIONES

De la evaluación del desempeño de la Empresa Nacional de Puertos S.A. para el año 2020, se desprenden las siguientes conclusiones.

- Durante el año 2020 el tráfico de carga volvió a reducirse, registrando una tasa de crecimiento anual del -11,5%, debido a la significativa caída en todos los terminales portuarios, con excepción de Ilo (+2,7%) e Iquitos (+39,3%). Como se describió en el informe previo, el desempeño de ENAPU se vio afectado en el 2019 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, lo que implicó que, en el 2019, se registrara una reducción del volumen movilizado por ENAPU del 68,4%.
- ENAPU atendió un total de 5 461 naves, cantidad inferior en 1 240 naves que el año anterior, lo que representó una caída de 18,5%, producto de un menor número de naves de alto bordo y de bajo bordo (o naves menores). A nivel de terminal, el número de naves atendidas en el 2020, tal y como viene ocurriendo en los últimos años, se concentró en los Terminales Portuarios de Supe e Iquitos, los cuales atendieron al 40,7% y 32,8% del total, respectivamente. Cabe indicar que el terminal de Iquitos registró una considerable reducción (-38,5%), respecto al año 2019, cuando alcanzó una participación del 43,4%.
- En el 2020, las tarifas cobradas por ENAPU no se modificaron respecto a las que se establecieron en el 2016. Del mismo modo, los precios de los servicios especiales no han presentado modificación en el 2020.
- Durante el 2020, el único terminal administrado por ENAPU que presentó contratos de acceso fue el Terminal Portuario de Ilo (hasta el año 2018 también lo presentaba el TPMS). En dicho año, se encontraron vigentes cuatro contratos acceso: dos (2) para la prestación del servicio de remolcaje con las empresas Trabajos Marítimos S.A. y Petrolera Transoceánica S.A., y los otros dos (2) para el servicio de practicaje, con las empresas Trabajos Marítimos S.A. y Port Operation and Services S.R.L).
- En el año 2020, 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 ejecutada de S/. 5,4 millones y, (ii) “Reparación de Muelle en el terminal Portuario de Ilo”, con una inversión ejecutada de S/ 10,8 millones. Al cierre de 2020, los mencionados proyectos tienen un nivel de ejecución del 82% y 106%, respectivamente.
- Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios se incrementaron 17,0% entre 2019 y 2020, al pasar de S/ 12,5 millones a S/ 14,6 millones; mientras que los costos totales aumentaron en menor proporción siendo de S/ 17,6 millones en el 2020 frente S/ 17,3 millones en el 2019 lo que determinó un aumento en costos totales de 1,3%.
- Al cierre del año 2020 la empresa incrementó sus valores contables frente al observado al cierre de 2019, así pues sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un incremento de 21%, al registrar S/ 217,7 millones en 2019 y S/ 263,3 millones al finalizar 2020. 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 2020, observándose que en el final del ejercicio 2020, 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 disminuyeron. En relación con los indicadores de rentabilidad de la empresa, los márgenes operativos mejoraron pero todavía mantienen valores negativos.



ANEXO

ANEXO I: RESUMEN ESTADÍSTICO

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

Periodo 2008 - 2020

Tráfico

Indicador	Unidad de medida	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Naves atendidas	Unidades	10 942	8 933	9 294	10 789	12 616	15 576	14 875	9 486	8 433	7 883	8 639	6 701	5 461
Carga total atendida	Toneladas	24 426 731	21 988 587	1 759 962	4 825 200	4 863 750	4 575 095	4 783 531	3 119 595	2 889 442	3 536 597	3 055 354	966 814	855 493
Operación	Unidad de medida													
Exportación	Toneladas	9 142 818	8 512 423	539 235	1 710 372	1 293 285	1 161 579	1 290 042	700 731	537 428	671 491	728 672	175 407	202 701
Importación	Toneladas	13 303 942	11 278 978	988 410	2 513 615	2 948 818	2 831 184	2 940 104	1 929 332	1 879 662	2 290 208	1 834 863	341 011	340 996
Cabotaje	Toneladas	1 075 281	1 212 626	117 337	593 406	564 667	576 743	546 059	480 397	456 336	558 965	444 159	352 469	231 507
Otros	Toneladas	904 690	984 560	114 980	7 807	56 981	5 589	7 326	9 135	16 016	15 933	47 660	97 927	80 289
Carga	Unidad de medida													
Contenedorizada	Toneladas	12 119 810	9 979 336	792 773	151 256	5 539	41 380	38 362	32 365	75 865	106 300	96 899	219 417	203 269
Fraccionada	Toneladas	2 738 895	1 799 131	217 212	1 181 520	1 055 732	1 059 133	798 884	683 529	589 171	672 667	567 591	502 972	361 260
Graneles líquidos	Toneladas	1 478 765	1 501 763	165 558	67 246	56 329	84 814	41 451	40 311	35 074	26 210	30 226	3 249	3 179
Graneles sólidos rodante	Toneladas	7 829 080	8 585 980	568 295	335 224	3 693 273	3 387 709	3 901 918	2 360 057	2 186 516	2 728 306	2 358 154	233 457	285 997
Contenedores	Unidades	260 181	122 377	16 124	72 935	302	2 060	2 916	3 333	2 816	3 114	2 484	7 718	1 788
Contenedores	TEU	903 401	763 109	67 397	11 603	3 873	2 916	3 381	3 611	4 901	8 816	6 954	16 998	15 485
Contenedores	TEU	1 395 696	1 195 188	106 602	14 938	4 823	4 072	4 584	4 787	6 580	11 723	8 947	19 979	18 055

Ingresos

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

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación de Estudios Económicos del Ositrán.



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de La Sotta
**Jefa de Estudios
Económicos**

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Jorge Paz Panizo – Especialista
Cintha Lopez Vasquez – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Thalía Altamirano Méndez - Practicante
Marcelo Rodríguez Arellano – Practicante
Geraldine Ordoñez Bendezú – Practicante