



INFORME DE DESEMPEÑO

Empresa Nacional de Puertos S.A.

2022

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 2022: 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 bajo la supervisión del Ositrán. Las ideas expuestas en los informes no implican una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora de este organismo regulador. La información y los datos contenidos en el presente documento se consideran provenientes de fuentes confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible, y se encuentran sujetas a modificaciones sin notificación previa.

Primera versión: Junio de 2023

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

estudioeconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES	6
I.1. Composición del Administrador.....	6
I.2. Principales características del administrador	6
I.3. Área de influencia	7
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU.....	8
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU.....	9
III.1. Servicios en función a la nave.....	9
III.2. Servicio a la carga.....	10
IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO	17
IV.1. Tarifas	17
IV.2. Precios	18
IV.3. Cargos de acceso	20
V. PAGOS AL ESTADO.....	21
V.1. Aporte por regulación.....	21
VI. ESTADOS FINANCIEROS	22
VI.1. Estado de Resultados Integrales	22
VI.2. Estado de Situación Financiera.....	25
VI.3. Indicadores Financieros	26
VII. CONCLUSIONES	28
ANEXO	30
ANEXO I: CONTROVERSIAS TARIFARIAS CON ENAPU	30
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	31



CUADROS

CUADRO 1 TRÁFICO DE NAVES POR TERMINAL, 2021-2022	10
CUADRO 2 TRÁFICO DE CARGA POR TERMINAL, 2021-2022.....	11
CUADRO 3 TRÁFICO DE CONTENEDORES POR TERMINAL, 2021-2022	12
CUADRO 4 TRÁFICO DE CARGA FRACCIONADA POR TERMINAL, 2021-2022.....	13
CUADRO 5 TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL POR TERMINAL, 2021-2022.....	14
CUADRO 6 TRÁFICO DE CARGA LÍQUIDA A GRANEL POR TERMINAL, 2021-2022	15
CUADRO 7 TRÁFICO DE CARGA RODANTE POR TERMINAL, 2021-2022	16
CUADRO 8 NIVELES DE TARIFAS MÁXIMAS 2016 - 2022	18
CUADRO 9 PRECIO DE LOS SERVICIOS TRANSFERENCIA Y MANIPULEO, 2022	19
CUADRO 10 PRECIO DE LOS OTROS SERVICIOS NO REGULADOS, 2022	20
CUADRO 11 CONTRATO DE ACCESO: REMOLCAJE Y PRACTICAJE 2022	21
CUADRO 12 INGRESOS POR SERVICIOS 2021-2022.....	23
CUADRO 13 COSTOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS 2021-2022	23
CUADRO 14 GASTOS DE ADMINISTRACIÓN 2021-2022	24
CUADRO 15 RESULTADOS INTEGRALES 2021-2022	24
CUADRO 16 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA 2021-2022	25
CUADRO 17 ANÁLISIS VERTICAL Y HORIZONTAL: ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	25
CUADRO 18 RATIOS DE LIQUIDEZ	26
CUADRO 19 RATIOS DE APALANCAMIENTO/ENDEUDAMIENTO	27
CUADRO 20 RATIOS DE RENTABILIDAD.....	27

GRÁFICOS

GRÁFICO 1 NÚMERO DE NAVES ATENDIDAS, 2021-2022.....	10
GRÁFICO 2 TRÁFICO DE CONTENEDORES, 2021-2022	12
GRÁFICO 3 TRÁFICO DE CARGA FRACCIONADA, 2021-2022.....	13
GRÁFICO 4 TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL, 2021-2022	14
GRÁFICO 5 TRÁFICO DE CARGA LÍQUIDA A GRANEL, 2021-2022	15
GRÁFICO 6 TRÁFICO DE CARGA RODANTE, 2021-2022	16
GRÁFICO 8 APORTES POR REGULACIÓN, 2021-2022.....	22

ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN 1: TERMINALES PORTUARIOS ADMINISTRADOS POR ENAPU – 2022	7
---	---



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad evaluar el desempeño de la Empresa Nacional de Puertos S.A. (en adelante, ENAPU) para el ejercicio del año 2022. En el mismo, se presenta la evolución de las principales variables de la empresa, tales como el tráfico de carga, tarifas, cargos de acceso, indicadores operativos y financieros, entre otros.

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

En la tercera sección se analiza la variación anual y la cantidad demandada de los servicios portuarios que brinda ENAPU. En particular, en el 2022 el número de naves atendidas se redujo en 16,8%, siendo los terminales portuarios de Iquitos y Supe, como en años previos, los que concentraron la mayor parte de la demanda. En dicho año, se registró un incremento de 4,0% de la carga movilizada en el conjunto de terminales administrados por ENAPU, pasando de 909 241 TM a 945 909 TM. Sin embargo, el nivel registrado en 2022 aún equivale a un 2,2% menos que en 2019. Respecto al tráfico de contenedores medidos en TEU, se registró una caída de 53,9%, reforzando la tendencia observada en el año previo, cuando cayó 32,4%. Este resultado en el volumen movilizado se explica en la significativa disminución de todos los tipos de operaciones: importación (-48,4%), exportación (-47,9%) y cabotaje (-78,9%).

La cuarta sección presenta información de las tarifas y precios de los servicios brindados por ENAPU, específicamente del Terminal Portuario Multipropósito de Ilo (en adelante, TP Ilo), el cual luego la concesión del Terminal Portuario Multipropósito Salaverry en octubre de 2018, se convirtió en el único terminal portuario marítimo administrado por ENAPU. En particular, no se muestra un incremento en las tarifas desde el año 2018. A fines de 2022, a través del TP Ilo, ENAPU mantiene vigentes dos contratos de acceso para el servicio de practicaaje, con Trabajos Marítimos S.A. y Port Operation and Services S.R.L (con cargo de acceso de S/. 0,0) y dos contratos de acceso para el servicio de remolcaje, con PSA Marine Perú S.A. y Petrolera Transoceánica S.A (con cargo de acceso de S/. 112,55).

En la quinta sección se describe la evolución del aporte por regulación que, en el 2022, alcanzó los 836,5 miles, lo que significó una tasa de crecimiento interanual del 40,2%.

Finalmente, en lo relativo la situación financiera durante el ejercicio 2022, podemos indicar que los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios superaron los S/ 15,4 millones, un 7,8% por encima de lo registrado en el 2021, mientras que los costos totales estos se incrementaron en 10,6% con relación al del ejercicio previo. Además, durante el 2022, la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo continúa siendo sólida conforme al valor de los indicadores de liquidez, mientras que la solvencia se mantuvo relativamente estable. De otro lado, el nivel de autonomía financiera frente a terceros y la rentabilidad mejoraron, esta última debido al efecto del incremento en la partida *Participación APM Terminals* sobre el rubro *Otros ingresos*.



I. ASPECTOS GENERALES

I.1. Composición del Administrador

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

I.2. Principales características del administrador

2. De conformidad con el Decreto Legislativo N° 098, ENAPU es una empresa pública del sector Transportes y Comunicaciones, cuya principal actividad económica es la administración, operación, equipamiento y mantenimiento de terminales y muelles del país (marítimos, fluviales o lacustres), así como su construcción en caso de ser autorizada.
3. Cabe mencionar que la empresa actúa con autonomía económica, financiera, técnica y administrativa y con arreglo a la política, objetivos y metas aprobadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y FONAFE.
4. Al momento de su creación, ENAPU estuvo conformada por 23 terminales portuarios distribuidos en todo el Perú: (i) Cabo Blanco, Talara, Paita, Pacasmayo, Eten, Chicama, Salaverry, Chimbote, Besique, Casma y Huarmey por el norte; (ii) Supe, Huacho, Chancay, Callao y Cerro Azul en el centro; (iii) General San Martín, Matarani e Ilo por el sur; y, (iv) Yurimaguas, Iquitos, Pucallpa y Puerto Maldonado al oriente. A través de los años, algunos terminales portuarios fueron transferidos o dados en concesión, a raíz de las nuevas exigencias de la modernidad del tráfico naviero.
5. El 18 de noviembre del año 1992, mediante Decreto Ley N° 25882, se incluyó a ENAPU en el proceso de promoción de la inversión privada creado por Decreto Legislativo N° 674 del año 1991, “Ley de Promoción de la Inversión Privada en las Empresas del Estado”. De esta manera, en agosto de 1999, se otorgó en concesión el Terminal Portuario de Matarani, el mismo que viene siendo operado por la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR.
6. Posteriormente, entre 2006 y 2018, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) suscribió los Contratos de Concesión de los siguientes Terminales Portuarios que habían sido operados por ENAPU: (i) Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao-Zona Sur (2006)², (ii) Terminal Portuario de Paita (2009)³, (iii) Terminal de embarque de Concentrados de Minerales del Puerto del Callao (2011)⁴; (iv) Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao⁵, (v) Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma⁶, (iv) Terminal Portuario Gral. San Martín – Pisco (2014)⁷ y, Terminal Portuario Salaverry (2018)⁸.
7. El 22 de junio del 2011 mediante Decreto Supremo N° 027-2011-MTC, se aprobó la transferencia del Terminal Portuario de Chimbote al Gobierno Regional de Ancash. Por tal motivo, el 31 de julio de 2013, ENAPU realizó la transferencia de dicho Terminal, ejecutando todas las gestiones de transferencia de recursos humanos, patrimoniales y documentarias requeridas, con veeduría

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

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

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

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

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

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

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

⁸ En julio de 2017, PROINVERSION aprobó la declaratoria de interés de la iniciativa privada autofinanciada denominada “Modernización y Desarrollo del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry”. El 31 de mayo de 2018 se adjudicó la Buena Pro al Consorcio Transportadora Salaverry al haber presentado la mejor Propuesta Económica, siendo el factor de competencia el mayor descuento de las tarifas. Así, el 1 de octubre de 2018 se suscribió el Contrato de Concesión entre el Estado Peruano representado por la Autoridad Portuaria Nacional, en su condición de Concedente, y la empresa Salaverry Terminal Internacional S.A., en su calidad de concesionaria.



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

- El 22 de octubre de 2016, mediante Decreto Supremo N° 010-2016-MTC, se aprobó la transferencia del Terminal Portuario de Chicama al Gobierno Regional de La Libertad. En marzo de 2017, ENAPU hizo la entrega de la administración del terminal portuario de Chicama -también conocido como puerto Malabrigo-, al Gobierno Regional de La Libertad.

1.3. Área de influencia

- Al final del 2022, 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 lancheonaje (Supe y Huacho) (ver Ilustración 1)⁹.

Ilustración 1: Terminales portuarios administrados por ENAPU – 2022



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- Con relación a los siete (07) terminales administrados por ENAPU al cierre de 2022, a continuación se detalla su ubicación y sus principales características¹⁰:
 - Terminal Portuario de Ilo:** Está ubicado en el sur del Perú en la región de Moquegua, tiene una ubicación geográfica privilegiada. Está muy cerca a Bolivia. Es parte del corredor transoceánico internacional que conecta Perú, Bolivia y Brasil, y está a pocos kilómetros de dos aeropuertos y zonas francas.

⁹ Fuente: Memoria Anual 2019 de ENAPU.

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



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

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU

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

(i) Servicios en función a la nave

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

(ii) Servicios en función a la carga

14. Este grupo de servicios está compuesto por los servicios de uso de muelle, estiba/desestiba, transferencia, almacenaje y manipuleo. El servicio portuario de uso de muelle comprende el uso

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



de la infraestructura de los muelles para las operaciones de embarque y descarga de mercancías. La prestación de este servicio se cobra según el tipo de carga: (i) carga fraccionada, granel y rodante por tonelada métrica; y, (ii) contenedores por unidad, según las dimensiones (20 o 40 pies) y su condición (llenos o vacíos). Adicionalmente, se considera como uso de muelle a la prestación realizada a pasajeros o servicios por embarque, cobrado por pasajero embarcado.

15. El servicio de almacenaje comprende el uso de las zonas de almacenamiento para carga general, en contenedores y gráneles, tales como, patios abiertos y almacenes cerrados. La unidad correspondiente para la carga granel, rodante y fraccionada es por peso y para contenedores es por TEU (Acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies)¹².
16. Finalmente, el servicio de manipuleo cubre el servicio de recepción, arrumaje y/o apilamiento de las mercancías en las áreas de uso alternativo o áreas de almacenamiento del terminal, así como el despacho o entrega para su retiro o embarque. Las movilizaciones adicionales de carga, que se realicen dentro, entre y fuera de las áreas de almacenamiento están sujetas a un precio establecido por ENAPU.

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU

17. A continuación, se presenta información sobre la evolución del tráfico de naves y de carga en los terminales administrados por ENAPU proveniente de los formatos estadísticos mensuales remitidos por dicha empresa al buzón de declaración estadística del Ositrán¹³.

III.1. Servicios en función a la nave

18. En este grupo se encuentran los servicios de amarre/desamarre y uso de amarradero prestados a la nave, siendo que la demanda de dichos servicios se puede caracterizar a partir de la evolución del tráfico de naves. Durante el 2022, ENAPU atendió un total de 4 353 naves, un 16,8% por debajo de lo registrado el año 2021, equivalente a 878 naves menos que el año previo. Esta caída se dio como consecuencia fundamentalmente a la caída del número de naves de bajo bordo (-862), aunque las de alto bordo también mostraron una evolución negativa (-16).
19. Cabe indicar que la demanda por este servicio se caracteriza por tener una muy alta participación de naves del tipo bajo bordo¹⁴, dentro de las cuales se incluyen naves conocidas como Chatas o Lonchas. Durante el 2022, las naves de bajo bordo tuvieron una participación similar a la registrada el año 2021 (98,8%), alcanzando un 98,4%.
20. En lo relativo a los tipos de naves de alto bordo, los terminales administrados por ENAPU (en particular, el Terminal de Ilo) recibieron naves de carga general (17), tanqueras (1), portacontenedores (3) y graneleras (24), pasando su participación en el total de naves atendidas por la concesión de 1,1% en el 2021 a 0,9% durante el 2022.

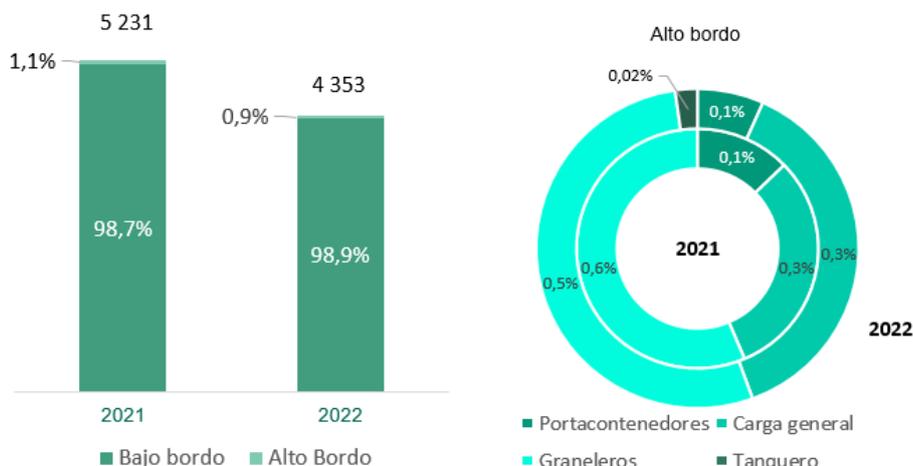
¹² Cabe señalar que, como parte de la prestación de los servicios estándar, existen días libres de almacenamiento según el tipo de carga.

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

¹⁴ Las naves de bajo bordo son aquellas que se caracterizan ser menores a 500 UAB.



**GRÁFICO 1
NÚMERO DE NAVES ATENDIDAS, 2021-2022**



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

21. En cuanto a la distribución del número de naves atendidas por terminal, esta se concentró en los Terminales Portuarios de Supe e Iquitos, atendiendo al 46,3% y 23,9% del total, respectivamente. Cabe resaltar que el terminal de Yurimaguas registró una significativa caída (-51,4%) que redujo su participación del 9,6% al 5,6% entre el 2021 y 2022, manteniendo la tendencia observada desde el año 2019, cuando registró una participación del 43,4%. Finalmente, destaca el crecimiento en el tráfico observado en el terminal de Ilo (20,8%), único en registrar un resultado positivo en términos interanuales en lo relativo a las naves atendidas.

**CUADRO 1
TRÁFICO DE NAVES POR TERMINAL, 2021-2022**

Terminal portuario	2021		2022		2022/2021
	Nº	Participación	Nº	Participación	Variación (%)
Supe	2416	46,2%	2014	46,3%	-16,6%
Iquitos	1205	23,0%	1040	23,9%	-13,7%
Huacho	818	15,6%	767	17,6%	-6,2%
Yurimaguas	500	9,6%	243	5,6%	-51,4%
Ilo	120	2,3%	145	3,3%	20,8%
MASP Arica	102	1,9%	85	2,0%	-16,7%
Puerto Maldonado	70	1,3%	59	1,4%	-15,7%
Total	5231		4353		-16,8%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Servicio a la carga

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



- Almacenamiento de carga es el servicio de custodia que se presta a la carga que permanece en los lugares de depósito determinadas por la Empresa.
23. Al respecto, estos servicios son prestados para la carga en contenedores, fraccionada, sólida a granel, líquida a granel y rodante. En la medida que dichos servicios son prestados de manera secuencial por tipo de carga, la demanda de dicho servicio puede ser aproximada mediante el flujo de cada tipo de carga.
24. Entre 2021 y 2022, se observa un incremento de 4,0% de la carga movilizada en el conjunto de terminales administrados por ENAPU, pasando de 909 241 toneladas a 945 909¹⁵. Sin embargo, el nivel registrado en 2022 aún equivale a un 2,2% menos que en 2019 (equivalente a 20,9 mil toneladas). El crecimiento registrado en 2022 se explica como resultado del mayor nivel de carga observado en el terminal de Ilo (+65 113 TM), que compensó la caída observada en los terminales de Iquitos, Yurimaguas, MASP Arica, Supe y Pto. Maldonado (-29 849 TM). Finalmente, a excepción de una mayor participación de la carga del terminal de Ilo, que pasó de un 64% a 71,3%, la distribución de la carga entre terminales no sufrió cambios significativos.

CUADRO 2 TRÁFICO DE CARGA POR TERMINAL, 2021-2022 (En toneladas)					
Terminal portuario	2021		2022		2022/2021
	TM	Participación	TM	Participación	Variación (%)
Ilo	582 922	64,1%	648 035	71,3%	11,2%
Iquitos	167 617	18,4%	153 467	16,9%	-8,4%
Yurimaguas	108 139	11,9%	99 644	11,0%	-7,9%
MASP Arica	25 228	2,8%	24 294	2,7%	-3,7%
Huacho	13 571	1,5%	13 805	1,5%	1,7%
Supe	7 513	0,8%	5 404	0,6%	-28,1%
Pto. Maldonado	4 251	0,5%	1 260	0,1%	-70,4%
Total	909 241		945 909		4,0%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

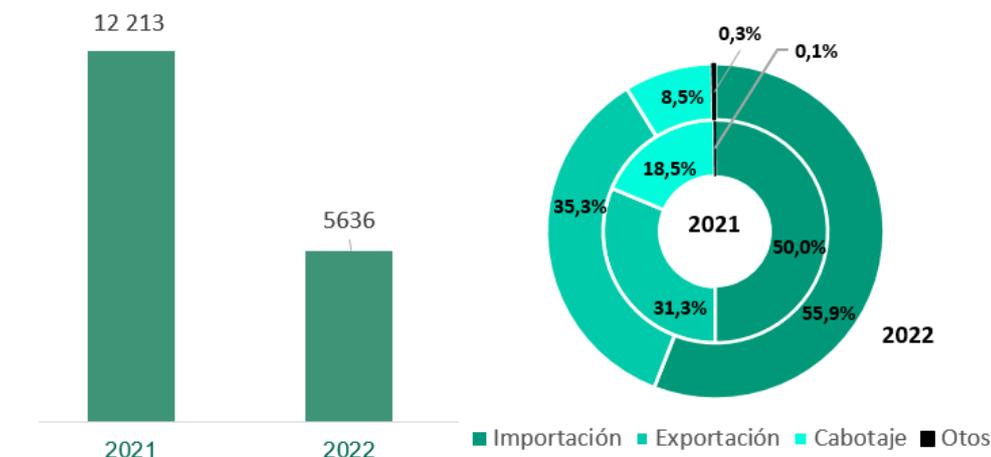
a) Carga en contenedores

25. Respecto al tráfico de contenedores en el año 2022, se registró una caída de 53,9% (-6,6 mil TEU), al pasar de 12,2 mil TEU a 5,6 mil TEU, reforzando la tendencia observada en el año previo, cuando cayó 32,4%. Este resultado en el volumen movilizadose explica por la significativa disminución de todas los tipos de operaciones: importación en 2,9 miles de TEU (-48,4%), exportación en 1,8 miles de TEU (-47,9%) y cabotaje en -1,8 miles de TEU (-78,9%).

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



GRÁFICO 2
TRÁFICO DE CONTENEDORES, 2021-2022
(TEU)



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

26. En cuanto a la importancia relativa de las operaciones, la importación continúa siendo la más importante en términos de volumen con 55,9%, aumentando con las exportaciones, su participación en 5,9% y 4,0%, respectivamente, a costa del cabotaje, que retrocedió 10%.
27. Durante el 2022, la carga contenedorizada por ENAPU se movilizó solo en tres terminales, el Terminal Portuario de Ilo, Terminal Portuario de Iquitos y el Muelle al Servicio del Perú en Arica (en adelante, MASP Arica). En particular, TP Ilo cayó un 58,4%, MASP Arica un 44,0% y TP de Iquitos 94,6%, respecto a los niveles alcanzados el año 2021. Finalmente, el Terminal Portuario de Ilo fue el único que realizó exportaciones de carga en contenedores (1,9 miles de TEU, un 59,0% del total movilizado por el terminal) en el 2022.

CUADRO 3
TRÁFICO DE CONTENEDORES POR TERMINAL, 2021-2022
(TEU)

Terminal portuario	2021		2022		2022/2021
	TM	Participación	TM	Participación	Variación (%)
Ilo	8 098	66,3%	3 371	27,6%	-58,4%
Iquitos	74	0,6%	4	0,0%	-94,6%
MASP Arica	4 041	33,1%	2 261	18,5%	-44,0%
Total	12 213		5 636		-53,9%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

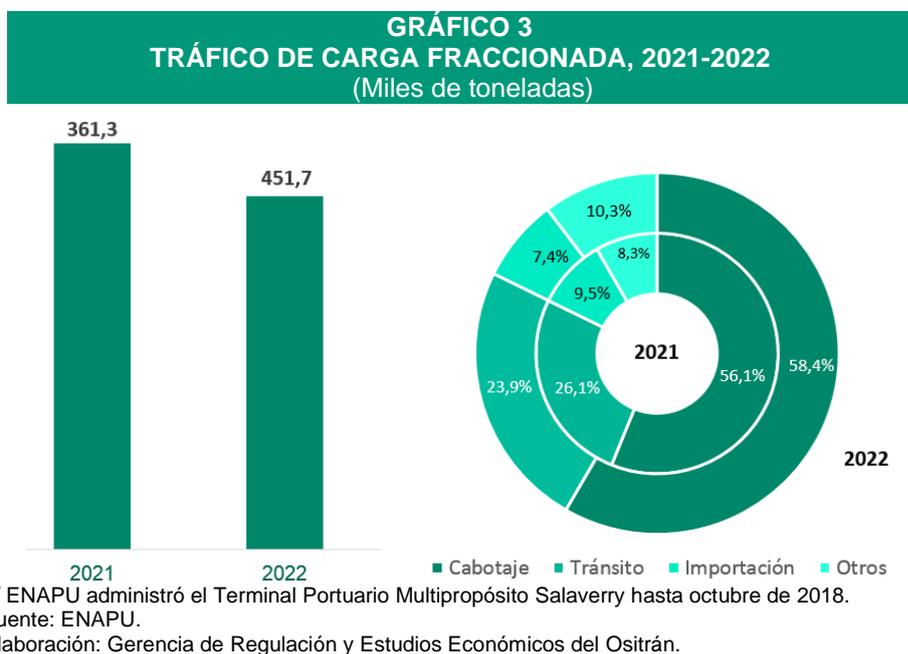
b) Carga fraccionada¹⁶

28. En lo relativo al tráfico de carga fraccionada, durante el año 2022 se movilizaron por ENAPU 392,8 mil toneladas (ver Gráfico 3), un 13,5% menos que el nivel alcanzado el 2021. Al desagregar por tipo de operación, esta caída se explica en la menor actividad observada en los regímenes de tránsito, cabotaje (cabotaje de descarga y embarque) e importación. En particular, bajo el régimen de tránsito se movilizaron 24,0 miles de toneladas menos (-20,4%), el de cabotaje

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



movilizó 24,4 miles de toneladas menos (-9,6%) y, finalmente, el tráfico de carga bajo importación movilizó 13,6 miles de toneladas menos (-31,8%), todos respecto al año 2021.



29. Cabe mencionar que ENAPU ha mantenido una importante participación del régimen de cabotaje para la carga fraccionada, el cual alcanzó el 56,1 % y 58,4% del total de este tipo de carga en los años 2021 y 2022, respectivamente. Le sigue el régimen de tránsito, que pasó de una participación de 26,1% en el año 2021 a 23,9% en el 2022.
30. A nivel de terminal portuario, destacaron en el año 2022 por concentrar casi la totalidad de la participación los terminales de Iquitos (34,0%), Ilo (27,2%) y Yurimaguas (21,5%). En cuanto a la evolución interanual de la carga, destacan las caídas sufridas por los terminales de MASP Arica (-77,7%), Supe (-25,9%) e Ilo (-21,8%).

CUADRO 4
TRÁFICO DE CARGA FRACCIONADA POR TERMINAL, 2021-2022
(En toneladas)

Terminal portuario	2021		2022		2022/2021 Variación (%)
	TM	Participación	TM	Participación	
Iquitos	167 535	37,1%	153 435	34,0%	-8,4%
Ilo	157 278	34,8%	123 055	27,2%	-21,8%
Yurimaguas	103 416	22,9%	97 238	21,5%	-6,0%
Huacho	10 681	2,4%	11 440	2,5%	7,1%
Supe	7 275	1,6%	5 389	1,2%	-25,9%
Pto. Maldonado	4 251	0,9%	1 260	0,3%	-3,1%
MASP Arica	1 300	0,3%	950	0,2%	-77,7%
Total	451 736		392 767		-13,1%

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

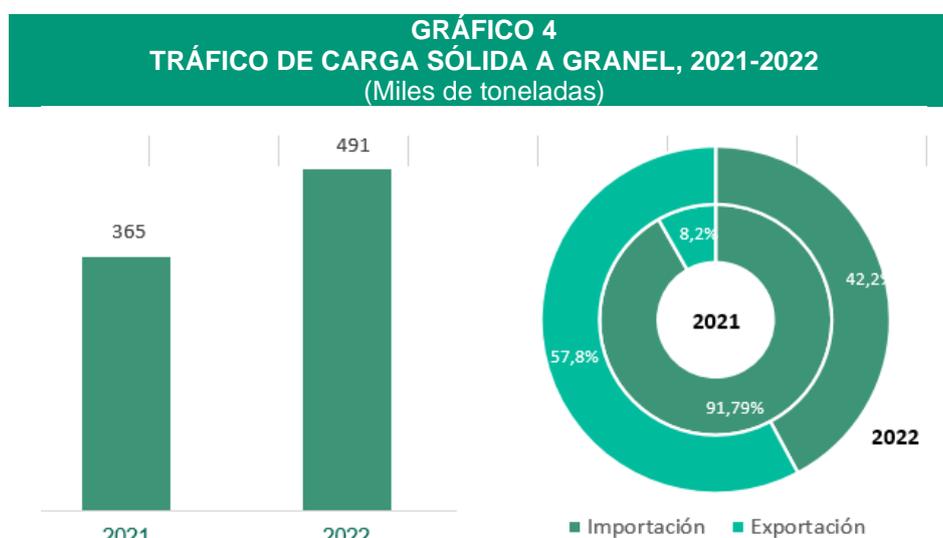
31. Respecto a las operaciones de los principales terminales, se puede resaltar que el Terminal Portuario Ilo movilizó la mayor proporción de carga fraccionada bajo el régimen de Tránsito (76,3%), mientras que en el caso de los terminales portuarios de Iquitos y Yurimaguas,



destacaron los regímenes de Cabotaje descarga y Cabotaje embarque¹⁷, registrándose participaciones del del 65,2% y 59,8%, respectivamente.

c) Carga sólida a granel

32. En cuanto al tráfico de carga sólida a granel, este alcanzó un crecimiento de 27,6% entre 2021 y 2022, pasando de 365 miles de toneladas a 491 miles de toneladas, explicándose por el significativo crecimiento de carga bajo el régimen de exportación, que compensó la fuerte caída registrada en el de importación. (Ver efecto en las participaciones en el Gráfico 4).
33. En particular, el régimen de exportación se incrementó en 847,1% entre 2021 y 2022, pasando de movilizar 29,9 miles de toneladas a 284,0 miles de toneladas de carga sólida a granel. En el caso de la importación, está pasó de movilizar 335,4 miles de toneladas en el 2021 a 207,3 en el año 2022, equivalente a una caída del 38,2%.



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

34. Como en años previos, la participación absoluta durante el año 2022 la tiene el Terminal Portuario de Ilo, con el 100% de la carga movilizada por ENAPU. De esta forma, luego de la importante reducción que presentó este tipo de carga cuando ENAPU dejó de administrar el Terminal Portuario Multipropósito Salaverry, el Terminal de Ilo determina la evolución de la carga sólida a granel de ENAPU.

CUADRO 5
TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL POR TERMINAL, 2021-2022
(En toneladas)

Terminal portuario	2021		2022		2022/2021
	TM	Participación	TM	Participación	Variación (%)
Ilo	365 456	100,0%	491 363	100,0%	34,5%
Total	365 456		491 363		34,5%

Fuente: ENAPU.

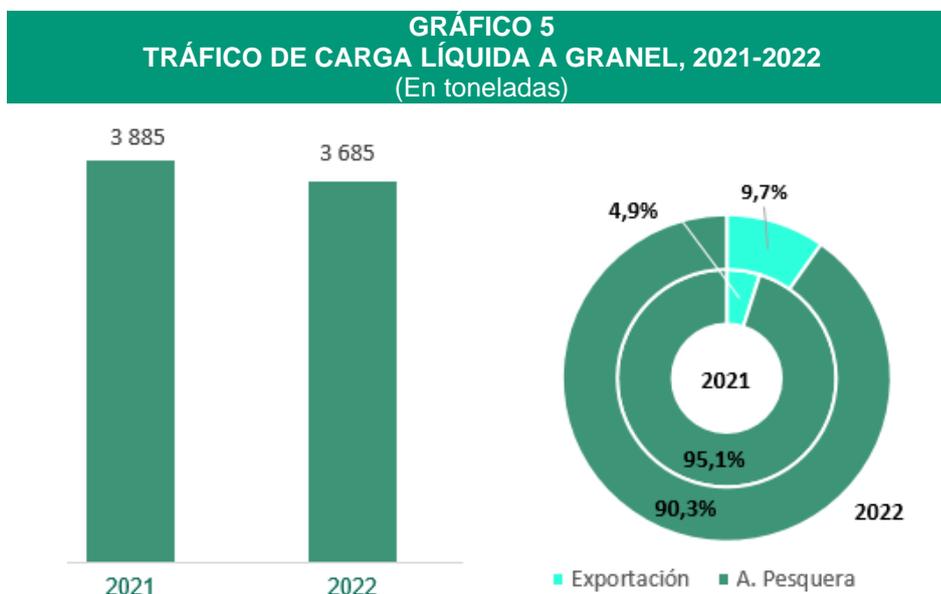
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁷ Ambos forman un corredor fluvial para el traslado de este tipo de producto, lo cual explicaría porque para la carga fraccionada el régimen de cabotaje es el más importante.



d) Carga líquida a granel

35. En lo referente a la carga líquida a granel, durante el año 2022 se produjo una caída 5,25%, luego del incremento del 22,2% registrado el año 2021. Respecto a los regímenes bajo los cuales se moviliza este tipo de carga, la participación se reparte entre la Actividad pesquera, que disminuye algo su participación en el 2022 al pasar de 95,1% a 90,3%, y el régimen de Exportación, que incrementó su participación de 4,9% a 9,7%.



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

36. En cuanto a la distribución por terminales de la carga líquida a granel, el principal terminal administrado por ENAPU continuó siendo el de Huacho, aunque reduciendo su participación de 77,3% en 2021 a 64,2% en el 2022 (-13,1%), seguido por Ilo 35,3% (+14,8%) y Supe 0,4% (-1,8%). En volumen de carga, destacan las significativas variaciones en los terminales de Ilo y Supe, registrando tasas del 71,9% y -93,7%, respectivamente.

CUADRO 6
TRÁFICO DE CARGA LÍQUIDA A GRANEL POR TERMINAL, 2021-2022
(En toneladas)

Terminal portuario	2021		2022		2022/2021
	TM	Participación	TM	Participación	Variación (%)
Huacho	2 890	77,3%	2 365	64,2%	-18,2%
Ilo	757	20,5%	1 301	35,3%	71,9%
Supe	238	2,2%	15	0,4%	-93,7%
Total	3 885		3 681		-5,3%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. Finalmente, cabe mencionar que la carga líquida a granel movilizada a través del Terminal Portuario de Huacho y Supe es en su totalidad bajo el régimen de Actividad pesquera, característica similar a los años anteriores¹⁸. Así mismo, el Terminal Portuario de Ilo también

¹⁸ Revisar Informe desempeño ENAPU 2021 y anteriores.

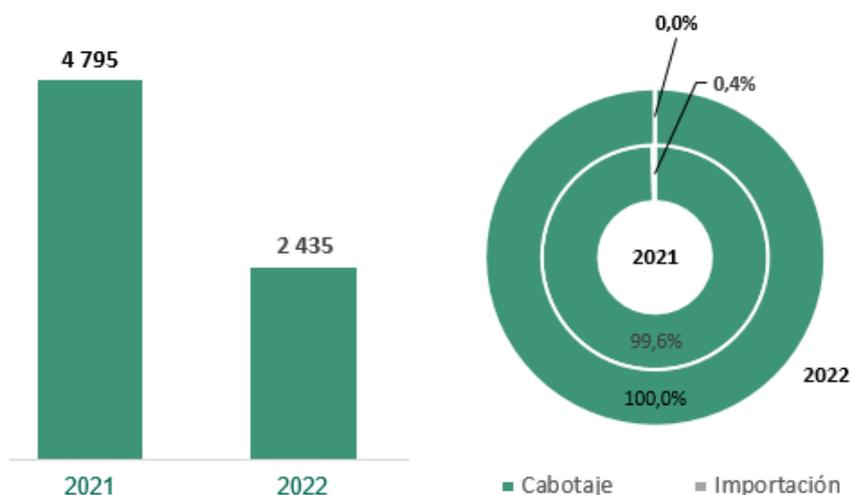


movilizó principalmente este tipo de productos bajo el régimen de Actividad pesquera, con una participación del 72,5% en dicho terminal, mientras que la exportación registró el 25,2% restante.

e) Carga rodante

38. Luego del crecimiento significativo durante el 2021, la carga rodante registró una caída del 49,2% (-2360 TM), explicada casi enteramente por la caída del régimen de cabotaje, tanto en la descarga (-1536 TM) como el embarque (-806 TM).
39. Cabe remarcar que el tráfico de carga rodante movilizado en los terminales administrados por ENAPU se sigue realizando mayoritariamente bajo el régimen de cabotaje. En particular, durante los años 2020, 2021 y 2022, la participación de este tipo de operación representó el 87,0%, 99,6% y 100%, respectivamente¹⁹.

GRÁFICO 6
TRÁFICO DE CARGA RODANTE, 2021-2022
(En toneladas)



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

40. La alta participación del régimen de cabotaje se explica en el mayor flujo de este tipo de carga movilizado a través del Terminal Portuario Yurimaguas, de tipo fluvial, y conectado con el río Amazonas. Este terminal transporta la carga entre localidades del ámbito nacional más que el internacional. En el 2021, movilizó el 98,5% de la carga rodante de ENAPU, mientras en el año 2022 movilizó un 98,8%, siendo el resto, en ambos años, movilizado por el terminal de Iquitos.

CUADRO 7
TRÁFICO DE CARGA RODANTE POR TERMINAL, 2021-2022
(En toneladas)

Terminal portuario	2021		2022		2022/2021
	TM	Participación	TM	Participación	Variación (%)
Yurimaguas	4.723	98,5%	2.406	98,8%	-49,1%
Iquitos	72	1,5%	29	1,2%	-59,7%
Total	4.795		2.435		-49,2%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁹ Similares porcentajes se puede observar desde el año 2013.



IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Tarifas

41. ENAPU es una empresa que se encuentra en el ámbito de competencia del Ositrán, de conformidad con la Ley N° 26917 - Ley de creación del OSITRÁN, según la cual este organismo regulador es competente, entre otras cosas, para fijar las tarifas de los servicios realizados por las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público. En el mismo sentido, la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) señala expresamente que corresponde al Ositrán regular el sistema tarifario de los mercados en los que no hay libre competencia, derivados de la explotación de la infraestructura portuaria de uso público.
42. En junio de 2004, mediante Resolución N° 031-2004-CD/OSITRAN, el Ositrán aprobó la nueva estructura y niveles tarifarios máximos para los servicios que ofrecía ENAPU. Esta resolución aprueba la estructura tarifaria para los terminales portuarios Callao, Paita, Salaverry, Chimbote, San Martín e Ilo. Adicionalmente, el informe que sustenta la referida resolución recomienda que para el caso de los terminales portuarios que cumplen un rol subsidiario (terminales fluviales y lanchonaje) se deben mantener las tarifas que regían en dicho año, pero implementando incentivos para inducir una mayor eficiencia en la gestión portuaria, por lo que para estos terminales no se fija una estructura tarifaria.
43. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2016-CD-OSITRAN del 15 de febrero de 2016, el Ositrán determinó las tarifas máximas para los servicios que brinda ENAPU en los Terminales Portuarios Salaverry e Ilo. Ello porque, en el 2016, de los terminales a los que se había fijado una estructura tarifaria mediante Resolución N° 031-2004-CD/OSITRAN, ENAPU solo administraba a los referidos terminales²⁰. Adicionalmente, se mantuvo las razones por las que no se fija tarifa a los terminales portuarios fluviales y lanchonajes.
44. Cabe señalar que, existen varias diferencias respecto al tarifario establecido en el 2004. En primer lugar, las tarifas fijadas en 2016 se encuentran en unidades monetarias de soles; mientras que, las que se establecieron en el 2004 se encontraban en dólares americanos. Este cambio se justifica en que la información financiera y contable que proporciona ENAPU se encuentra en soles, por lo que convertir las cifras a dólares puede generar grandes distorsiones en los niveles tarifarios debido a la variación del tipo de cambio. Otra de las diferencias respecto al tarifario del 2004 es que, en el tarifario de 2016, no se establece una tarifa máxima para el servicio de amarre y desamarre en el Terminal Portuario Salaverry, toda vez que en el proceso de fijación tarifaria se evidenció la existencia de un contrato de acceso vigente, por lo que, esta situación está regulada por el Reglamento Marco de Acceso (en adelante, REMA) del Ositrán.
45. Al respecto, el 8 de marzo de 2016, ENAPU presentó un recurso de Reconsideración para la revisión de las tarifas máximas determinadas, el cual fue declarado infundado mediante Resolución 019-2016-CD-OSITRAN del 19 de abril de 2016; sin embargo, ENAPU presentó una demanda contenciosa administrativa, que fue admitida mediante Resolución N° Uno del 22 de agosto de 2016 por el Undécimo Juzgado Especializado en lo Contencioso-Administrativo de Lima²¹.
46. Finalmente, en el año 2021, la controversia fue zanjada cuando la Sala Constitucional y Social Permanente de la Corte Suprema declaró improcedente el Recurso de Casación presentado por ENAPU, finalizando el proceso judicial y generando una provisión para hacer frente a las devoluciones a los clientes por el exceso cobrado en los Terminales de Ilo y Salaverry desde el periodo 2016 (para mayor detalle sobre el estado de la demanda ver Anexo N° I)

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

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



47. Sin perjuicio de lo anterior, el Cuadro 8 muestra las tarifas máximas resultado del procedimiento de revisión de tarifas máximas que ha sido detallado en párrafos anteriores²².

CUADRO 8		
NIVELES DE TARIFAS MÁXIMAS 2016 - 2022		
(En Soles, sin IGV)		
Servicio	Unidad	Tarifa (soles)
Servicio a la Nave		
Uso de amarradero	Metro de eslora x hora	2,15
Amarre y desarme	Por cada operación	612,99
Servicio a la carga: Uso de muelle		
Carga Fraccionada	Por tonelada	12,26
Carga Rodante	Por tonelada	76,62
Carga Sólida a Granel	Por tonelada	6,13
Carga Líquida a Granel	Por tonelada	3,06
Contenedor Lleno de 20 pies	Por contenedor	183,9
Contenedor Lleno de 40 pies	Por contenedor	275,85
Contenedor Vacío de 20 pies	Por contenedor	45,97
Contenedor Vacío de 40 pies	Por contenedor	76,62
Servicio de Pasajero		
Embarque o Desembarque de pasajeros	Pasajero	18,39

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

IV.2. Precios

48. Al igual que en otros terminales portuarios concesionados, ENAPU brinda servicios cuyos precios están determinados por el mercado. Sobre el particular, mediante Acuerdo N° 049/11/2018/D se aprobaron las modificaciones del Tarifario de ENAPU²³ los mismos que se encuentran vigentes a partir del 31 de octubre de 2018 y que siguieron vigentes durante todo el 2022. En 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 transferencia²⁴ y el de manipuleo²⁵.
49. Asimismo, el referido cuadro muestra que, en general, existe una importante diferencia en el precio del servicio que se brinda en el terminal portuario marítimo (Terminal Portuario de Ilo) y el resto de los terminales portuarios (fluviales y lanchonajes). Por ejemplo, el servicio de transferencia para carga fraccionada bajo el régimen de cabotaje tiene un precio de USD 0,65 por tonelada en el Terminal Portuario de Ilo, mientras que en los demás terminales (fluviales y lanchonajes) tiene un precio de USD 0,04 por tonelada, lo cual representa una diferencia de al menos 15 veces más.

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

²³ Ver: <http://www.enapu.com.pe/enapu/tarifario/>. Visto el 29 de abril de 2022.

²⁴ El servicio de transferencia cubre el servicio del traslado de la carga desde el muelle a las áreas de uso alterno 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 alterno, el servicio de transferencia cubre la operación desde/hacia el costado de la nave a/desde las áreas de almacenamiento.

²⁵ Cubre el servicio de recepción, arrumaje y/o apilamiento de las mercancías en las áreas de uso alterno 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, 2022
(En USD, sin IGV)

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

50. Asimismo, existen otros servicios que no muestran diferencia entre los terminales en los que se brinda. Así, por ejemplo, el servicio de almacenamiento de carga tiene distintos precios, pero en función del tipo de carga y el régimen por el cual se movilizan (comercio internacional, cabotaje o transbordo).
51. Sin perjuicio de lo anterior, el tarifario que se presenta en el 2022 mantiene el mismo nivel de precios que se ha presentado el año anterior. Por tanto, ENAPU no ha realizado ninguna variación en los precios de los servicios no regulados.



CUADRO 10
PRECIO DE LOS OTROS SERVICIOS NO REGULADOS, 2022
(En USD, sin IGV)

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

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

IV.3. Cargos de acceso

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



53. El servicio de practica 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, abarloado, desabarloado y maniobras de giro en rada de operaciones. Asimismo, el servicio de remolcaje consiste en halar, empujar, apoyar o asistir a la nave durante las operaciones portuarias.
54. Al inicio del 2023, ENAPU, a través del Terminal Portuario Ilo, tenía vigente dos contratos de acceso para la prestación del servicio de practica, a saber, Trabajos Marítimos S.A. y Port Operation and Services S.R.L. Durante el 2022, ENAPU renovó con Port Operation and Services S.R.L por un año más (Quinta Adenda) y se firmó la Tercera Adenda con PSA Marine Perú S.A.²⁶. En ambos casos, el cargo de acceso es de cero, igual al año anterior.

CUADRO 11
CONTRATO DE ACCESO: REMOLCAJE Y PRACTICAJE 2022
(En USD, sin IGV)

Empresa	Terminal Portuario	Vigencia		Renovación	Unidad	Monto (US\$)
		Desde	Hasta			
Practica						
Port Operation and Services S.R	Ilo	24/04/2022	23/04/2023	Quinta Adenda	Operación	0,0
PSA Marine Perú S.A.	Ilo	23/12/2022	22/12/2023	Tercera Adenda	Operación	0,0
Remolcaje						
Petrolera Transoceánica S.A.	Ilo	08/03/2022	07/03/2023	Sexta Adenda	Operación	112,55
PSA Marine Perú S.A.	Ilo	23/12/2022	22/12/2023	Tercera Adenda	Operación	112,55

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

55. 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 PSA Marine Perú S.A. y Petrolera Transoceánica S.A en el 2023. En particular, durante el 2022, se renovó el contrato de acceso con la empresa Petrolera Transoceánica S.A. mediante una Sexta Adenda; así mismo, se firmó la Tercera 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. PAGOS AL ESTADO

V.1. Aporte por regulación

56. ENAPU está obligada a pagar al Ositrán el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos facturados mensualmente. Dicho porcentaje está determinado por el literal a) del artículo 14 de la Ley 26917²⁷.
57. Al respecto, al aporte por regulación pagado en el 2022 alcanzó los S/. 836,5 miles, lo que implicó una tasa de crecimiento de 40,2% respecto al nivel alcanzado el año 2021. Como en años previos, el pico mensual en el aporte por regulación se produjo en abril, con S/ 588,9 miles (70,4%

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

²⁷ **Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la inversión Privada en infraestructura de transporte de uso público y promoción de los servicios de transporte aéreo.**

(...)

Artículo 14.- Recursos Constituyen recursos propios del OSITRAN :

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

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

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

c) Los ingresos financieros que generen sus recursos.

(...)



del aporte total anual). Esta regularidad se explica por el contrato de Asociación en Participación suscrito con APM Terminals Callao S.A., mediante el cual ENAPU participa del 17,01% de las utilidades antes de impuestos de las operaciones de dicha empresa. Esta transferencia debe efectuarse en un plazo no mayor a la fecha de vencimiento de la obligación de presentar la declaración jurada anual del impuesto a la renta, aproximadamente en abril del periodo del periodo siguiente al de la obtención de las utilidades.



Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VI. ESTADOS FINANCIEROS

58. A continuación se analiza la situación financiera de ENAPU a partir de la información presentada en los Estados Financieros para el ejercicio 2022. En particular, cabe señalar que esta empresa se financia principalmente con los ingresos recibidos, de acuerdo con el marco del contrato de Asociación en Participación incluido en el Contrato de Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao, correspondiendo a una actividad de inversión y no de operación.

VI.1. Estado de Resultados Integrales

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

60. Durante el 2022, los ingresos totales superaron los S/ 15,4 millones, un 7,8% por encima de lo registrado en el 2021 (equivalente a S/ 1,18 millones). Esta variación se explica, fundamentalmente, en el aumento interanual en los Ingresos por servicios a la carga de 14,4% (S/. 1,57 millones), que compensó las caídas en los Ingresos por servicio a la nave de 16,4% (-S/. 0,43 millones) y los Servicios complementarios de -15,8% (-S/ 0,29 millones). Como en años anteriores, los referidos ingresos se obtienen principalmente de la gestión en los terminales portuarios de Ilo e Iquitos.



CUADRO 12
INGRESOS POR SERVICIOS 2021-2022
(En miles de soles)

Ingresos por servicios			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2022	2021	2022	2021	2022/2021
Servicio a la nave	2 185	2 616	14,1%	18,3%	-16,5%
Servicio a la carga	12 483	10 915	80,8%	76,2%	14,4%
Servicios complementarios	1 516	1 801	9,8%	12,6%	-15,8%
Devoluciones, descuentos	(734)	(1 000)	-4,8%	-7,0%	-26,6%
Total	15 450	14 332	100%	100%	7,8%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

61. En lo relativo a los costos totales para el año 2022, estos se incrementaron en 10,6% (S/ 1,9 millones) con relación al del ejercicio previo. Desagregando este resultado, se observa que los rubros principales fueron los de *Remuneraciones*, que presentó la mayor magnitud con S/ 7,1 millones (35,6% del total de costos), y *Servicios prestados por terceros*, que registró S/. 6,4 millones (31,9% del total de costos). Entre los ítems que explican el crecimiento en los costos tenemos a los *Suministros diversos* que creció un 150,3% (equivalente a S/. 0,98 millones), *Servicios prestados por terceros* un 10,7% (S/. 0,62 millones) y *Remuneraciones* un 5,4% (S/. 0,37 millones).

CUADRO 13
COSTOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS 2021-2022
(En miles de soles)

Costos de servicios			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2022	2021	2022	2021	2022/2021
Servicios prestados por terceros	6 418	5 798	31,9%	31,9%	10,7%
Remuneraciones	7 158	6 788	35,6%	37,3%	5,4%
Cargas diversas de gestión	1 794	1 835	8,9%	10,1%	-2,2%
Suministros diversos	1 627	650	8,1%	3,6%	150,3%
Depreciación IME	2 323	2 329	11,5%	12,8%	-0,3%
Tributos	449	469	2,2%	2,6%	-4,1%
Compensación por Tiempo de Servicio	358	334	1,8%	1,8%	7,2%
Total	20 127	18 201	100,0%	100,0%	10,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

62. De otro lado, el costo de *Cargas diversas de gestión*²⁸ se redujo en 2,2%, pasando de S/ 1,84 millones en el 2021 a S/ 1,79 millones en el 2022; mientras que el costo de *Tributos* cayó un 4,1%, es decir en S/ 0,02 millones frente al monto registrado en el 2021.
63. Con relación a los gastos administrativos, estos disminuyeron en 1,6% (equivalente a S/. 0,51 millones) con respecto al 2021, pasando de S/ 32,7 millones a S/ 32,2 millones, principalmente a partir de la disminución de los rubros *Otros gastos administrativos* en 43,0% (-S/. 1,06 millones), *Servicios prestados por terceros* en 5,5% (-S/. 0,36 millones) y *Tributos* en -12,1% (-S/. 0,29 millones). Asimismo, cabe resaltar esta caída no fue más significativa debido, sobre todo, a los incrementos en los costos por *Cargas diversas de gestión* en 30,6% (S/. 0,57 millones) y *Remuneraciones* en 2,8% (S/. 0,47 millones).

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



CUADRO 14
GASTOS DE ADMINISTRACIÓN 2021-2022
(En miles de soles)

Gastos administrativos	2022	2021	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2022	2021	2022/2021
Remuneraciones	17 505	17 034	54,4%	52,1%	2,8%
Servicios prestados por terceros	6 080	6 434	18,9%	19,7%	-5,5%
Cargas diversas de gestión	2 442	1 870	7,6%	5,7%	30,6%
Tributos	2 076	2 361	6,5%	7,2%	-12,1%
Depreciación IME	1 187	1 216	3,7%	3,7%	-2,4%
Amortización	2		0,0%		
Compensación por tiempo de servicios	947	989	2,9%	3,0%	-4,2%
Suministros diversos	490	262	1,5%	0,8%	87,1%
Deudas incobrables	29	45	0,1%	0,1%	-35,5%
Otros gastos administrativos	1 398	2 454	4,3%	7,5%	-43,0%
Total	32 154	32 666	100,0%	100,0%	-1,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

64. En el Cuadro 15, la diferencia entre los ingresos y costos por servicios significó que, durante el 2022, se tuvo como resultado una pérdida bruta de S/ -4,6 millones, lo que significó un aumento en las mismas del 20,9% con relación a la registrada el ejercicio 2021 (S/ -3,8 millones). Asimismo, con relación al resultado de las actividades de operación, esta mejoró significativamente en 171,9%, ascendiendo en el 2022 a S/ 34,2 millones (en el 2021 fue de S/ 15,6 millones), lo que puede explicar, principalmente, por el aumento en el rubro *Otros ingresos* derivado del incremento del rubro *Participación APM Terminals* (que pasó de S/. 47,2 millones a S/. 50,1 millones) y el de *Venta por subasta* de inmuebles por un valor de S/. 9,0 millones. Finalmente la ganancia neta del ejercicio en el 2022 alcanzó los S/ 27,8 millones, frente a una pérdida de S/ 8,4 millones en el 2021, lo que determina una mejora de 229,3%.

CUADRO 15
RESULTADOS INTEGRALES 2021-2022
(En miles de soles)

	2022	2021	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2022	2021	2022/2021
Ingresos por servicios	15 450	14 332	100%	100%	7,8%
Costo de servicios	-20 127	-18 201	-130,3%	-127,0%	10,6%
Pérdida bruta	-4 676	-3 869	-30,3%	-27,0%	20,9%
Gastos administrativos	-32 154	-32 666	-208,1%	-227,9%	-1,6%
Otros ingresos	75 304	50 800	487,4%	354,5%	48,2%
Otros gastos	-4 245	-1 679	-27,5%	-11,7%	152,8%
Ganancia por actividades de operación	34 228	12 586	221,5%	87,8%	171,9%
Ingresos financieros	3 846	173	24,9%	1,2%	2119,2%
Gastos financieros	-181	-437	-1,2%	-3,0%	-58,5%
Diferencia de Cambio, neto	-769	924	-5,0%	6,4%	-183,3%
Resultado antes de impuesto a las ganancias	37 123	13 247	240,3%	92,4%	180,2%
Gasto por impuesto a las ganancias	-9 363	-4 817	-60,6%	-33,6%	94,4%
Ganancia neta del ejercicio	27 760	8 430	179,7%	58,8%	229,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



VI.2. Estado de Situación Financiera

65. Respecto al Estado de Situación Financiera, esta nos refleja la situación económica y financiera de la concesión a partir del análisis de la evolución de su activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se presentan dicha evolución en los ejercicios 2021 y 2022.

CUADRO 16
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA 2021-2022
(En miles soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2022	2021		2022	2021
ACTIVOS CORRIENTES	121 361	88 839	PASIVO CORRIENTE	40 048	34 219
Efectivo y equivalente de efectivo	98 985	69 603	Cuentas por pagar comerciales	2 928	2 336
Cuentas por cobrar comerciales	6 642	4 824	Cuentas por pagar a Relacionadas	26	0
Otras cuentas por cobrar, neto	11 848	10 612	Otras cuentas por pagar	28 919	23 804
Inventarios, neto	3 469	3 799	Provisiones Corriente	1 788	1 597
Gastos pagados por anticipado	416	1	Beneficios a los empleados	6 387	6 482
			PASIVO NO CORRIENTE	34 911	28 192
			Provisiones no corrientes	28 299	24 835
			Impuesto a la renta diferido	6611	3357
			TOTAL PASIVO	74 958	62 411
ACTIVOS NO CORRIENTES	179 270	182 506	PATRIMONIO NETO	225 672	208 933
Propiedades, Planta y Equipo, neto	178 492	182 213	Capital	233 409	233 409
Activos intangibles, neto	492	0	Capital Adicional	-115 943	-115 778
Inversiones inmobiliarias	286	293	Reserva legal	16 370	15 192
Asociación en Participación	0	0	Resultados acumulados	91 836	76 111
TOTAL ACTIVOS	300 630	271 345	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	300 630	271 345

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

CUADRO 17
ANÁLISIS VERTICAL Y HORIZONTAL: ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA
2021-2022
(En porcentajes)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2022	2021	2022/2021		2022	2021	2022/2021
	ACTIVOS CORRIENTES	40,4%	32,7%		37%	PASIVO CORRIENTE	13,3%
Efectivo y equivalente de efectivo	32,9%	25,7%	42%	Cuentas por pagar comerciales	1,0%	0,9%	25%
Cuentas por cobrar comerciales	2,2%	1,8%	38%	Cuentas por pagar a Relacionadas	0,0%	0,0%	-
Otras cuentas por cobrar, neto	3,9%	3,9%	12%	Otras cuentas por pagar	9,6%	8,8%	21%
Inventarios, neto	1,2%	1,4%	-9%	Provisiones Corriente	0,6%	0,6%	12%
Gastos pagados por anticipado	0,1%	0,0%	61306%	Beneficios a los empleados	2,1%	2,4%	-1%
				PASIVO NO CORRIENTE	11,6%	10,4%	24%
				Provisiones no corrientes	9,4%	9,2%	14%
				Impuesto a la renta diferido	2,2%	1,2%	97%
				TOTAL PASIVO	24,9%	23,0%	20%
ACTIVOS NO CORRIENTES	59,6%	67,3%	-2%	PATRIMONIO NETO	75,1%	77,0%	8%
Propiedades, Planta y Equipo, neto	59,4%	67,2%	-2%	Capital	77,6%	86,0%	0%
Activos intangibles, neto	0,2%	0,0%		Capital Adicional	-38,6%	-42,7%	0%
Inversiones inmobiliarias	0,1%	0,1%	-2%	Reserva legal	5,4%	5,6%	8%
Asociación en Participación	0,0%	0,0%	-	Resultados acumulados	30,5%	28,0%	21%
TOTAL ACTIVOS	100,0%	100,0%	11%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100,0%	100,0%	11%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

66. Durante el ejercicio del año 2022, el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementó en 11% respecto al previo, pasando de S/ 271,3 millones a S/ 300,6 millones (S/. 32,5 millones).



67. Por el lado del activo, el activo corriente registró una variación interanual de 37%, pasando de S/ 88,8 millones a S/ 121,4,8 millones; mientras que los activos no corrientes cayeron 2%, pasando de S/ 182,5 millones a S/ 179,3 millones. Con respecto a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 32,7% de los activos totales en el año 2021 al 40,4% en el año 2022; por lo que el activo no corriente pasó de representar el 67,3% de los activos totales en el año 2021 al 59,6% en el año 2022, observándose que la cuenta *Efectivo y equivalente de efectivo* se incrementó significativamente en S/ 29,4 millones frente al 2021 (incremento de 42%).
68. Por su parte, los pasivos totales de la concesión cayeron en 20%, a diferencia del patrimonio neto, que se incrementó en 8%, ascendiendo en el ejercicio 2022 a S/ 75,0 millones y S/ 225,7 millones, respectivamente, y representando el 24,9% y 75,1% del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. En lo relacionado a las subcuentas del pasivo, la partida *Otras cuentas por pagar* fue la que mayor variación tuvo al incrementarse en S/ 0,59 millones (21% mayor al registro del ejercicio 2021), seguida de *Provisiones no corrientes e Impuesto a la renta diferido* que se incrementaron S/. 3,5 millones (14%) y 2,3 millones (97%), respectivamente.
69. Finalmente, el patrimonio neto de la concesión se incrementó en 8%, pasando de S/ 208,9 millones en el 2021 a S/ 225,7 millones en el 2022. Cabe indicar que solo la partida *Resultados acumulados* registró una variación significativa del 21%, pasando de S/ 76,1 millones en el 2021 a S/ 91,8 millones en el 2022, explicando casi toda la variación en el patrimonio.

VI.3. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

70. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales, se observa que la empresa mantiene una política de tener recursos para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello es por lo que los ratios se encuentran por encima de 1 y con una tendencia creciente.
71. En particular, el incremento del activo corriente en 37%, por encima del aumento del pasivo corriente en 17% han determinado en forma conjunta que el ratio liquidez clásica²⁹ se incremente de 2,60 a 3,03; de forma similar, el ratio de la prueba ácida³⁰ pasa de 2,49 a 2,63.

CUADRO 18
RATIOS DE LIQUIDEZ
2021 – 2022

Ratios	2022	2021
Liquidez general	3,03	2,60
Prueba Acida	2,93	2,49
Liquidez absoluta	2,47	2,03

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

72. Con relación al ratio de liquidez absoluta³¹ o también llamado ratio de prueba defensiva, este indicador se incrementa de 2,03 a 2,47, resultado que indica que la cuenta de efectivo permite respaldar 2,47 veces el total del pasivo corriente.

Ratios de Endeudamiento Financiero

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

²⁹ El cálculo es el siguiente: $\text{Liquidez clásica} = \text{Activo Corriente} / \text{Pasivo Corriente}$.

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

³¹ El cálculo es el siguiente: $\text{Liquidez absoluta} = \text{Efectivo y equivalente de efectivo} / \text{Pasivo Corriente}$.



CUADRO 19 RATIOS DE APALANCAMIENTO/ENDEUDAMIENTO 2021 – 2022

Ratios	2022	2021
Deuda/Patrimonio	33,2%	29,9%
Endeudamiento del Activo	24,9%	23,0%
Calidad de la Deuda	53,4%	54,8%
Índice de Solvencia	4,01	4,35

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

74. El ratio Deuda/Patrimonio³², muestra que por cada S/ 33,2 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota un nivel adecuado de apalancamiento de la empresa, observándose un ligero aumento respecto al nivel correspondiente al ejercicio 2021, motivado por el efecto conjunto de un aumento del 20% en el total pasivo y un menor incremento del patrimonio neto en 8%.
75. El ratio Endeudamiento del activo³³ en el ejercicio 2022 indica que, del total de activos, un 24,9% es cubierto por terceros, superando al 23,0% registrado en el 2021, lo cual denota un ligero incremento del financiamiento del activo con recursos propios, por lo que presenta un incremento del nivel de autonomía financiera frente a terceros de un ejercicio a otro.
76. El ratio de Calidad de la deuda³⁴ asciende a 53,4% en el ejercicio 2022, algo menor al 54,8% registrado el 2021, lo que indica que, a pesar de la ligera disminución del indicador, sigue manteniendo de corto plazo un poco más de la mitad de su deuda total.
77. Finalmente, el Índice de solvencia³⁵ para el ejercicio 2022, muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 4,01 de activo total. En el 2021, por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 4,35 de activo total. Cuanto más alto es este indicador, mayor es el nivel de solvencia de la empresa, observándose que del 2021 al 2022 disminuyó ligeramente del nivel de solvencia de la empresa según esta medida.

Ratios de Rentabilidad

78. 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 2021 – 2022

Ratios	2022	2021
Margen Bruto	-30,3%	-27,0%
Margen Operativo	221,5%	87,8%
Margen EBITDA	244,3%	112,6%
Margen Neto	179,7%	58,8%
ROE	12,3%	4,0%
ROA	9,2%	3,1%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

³² El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

³³ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

³⁴ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.

³⁵ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.



79. En lo relativo a los ratios de rentabilidad, podemos destacar que el Margen bruto³⁶ incrementó su pérdida, pasando de -27,7% a -30,3% entre los ejercicios 2021 y 2022. Sin embargo, tanto el Margen operativo³⁷ como el Margen EBITDA³⁸ mejoraron sustancialmente, pasando 87,8% y 112,6% en el 2021 a 221,5% y 244,3% respectivamente, en el 2022. De otro lado, en concordancia con los resultados operativos, el Margen neto³⁹ se incrementó significativamente, al pasar de 82,2% en el 2021 a 179,7% en el 2022. Este último ratio indica que, en el ejercicio 2022, por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo S/ 179,7 como resultado final del ejercicio. Este resultado en lo relativo a la rentabilidad denota, principalmente, el efecto del aumento en el rubro *Otros ingresos* derivado del incremento del rubro *Participación APM Terminals*, descrito previamente.
80. Asimismo, el ROE⁴⁰ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, observándose que, durante el ejercicio 2022, resultando que por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo una ganancia neta de S/ 12,3 en el ejercicio en el 2022, mientras que en el ejercicio previo se obtuvo una pérdida de S/ 4,0. Dicha mejora se debe al efecto conjunto producido por el aumento en las utilidades netas (229,3%), en particular, muy por encima del incremento del patrimonio neto (8%).
81. Finalmente, en línea con los ratios presentados previamente se observa un incremento de la rentabilidad sobre los activos o ROA⁴¹, pasando de 3,1% a 9,2% entre al año 2021 y el 2022, obteniendo una ganancia de S/ 9,2 por cada S/ 100 de total de activos invertido, incremento explicado por el mayor crecimiento relativo de la utilidad neta (229,3%) respecto a los activos totales (11%).

VII. CONCLUSIONES

De la evaluación del desempeño de la Empresa Nacional de Puertos S.A. para el año 2022, podemos concluir lo siguiente:

- (i) El número de naves atendidas se redujo en 16,8% con relación al año 2021, siendo que la mayor parte de la demanda se concentró en los terminales portuarios de Iquitos y Supe, los que tuvieron una participación de 23,9% y 46,3% en el número de naves atendidas, respectivamente. Entre 2021 y 2022 se observa un incremento de 4,0% de la carga movilizada en el conjunto de terminales administrados por ENAPU, pasando de 909 241 toneladas a 945 909. Sin embargo, el nivel registrado en 2022 aún equivale a un 2,2% menos que en 2019. Respecto al tráfico de contenedores medidos en TEU, se registró una caída de 53,9%, reforzando la tendencia observada en el año previo, cuando cayó 32,4%. Este resultado en el volumen movilizado se explica por la significativa disminución de todos los tipos de operaciones: importación (-48,4%), exportación (-47,9%) y cabotaje (-78,9%).
- (ii) ENAPU no modificó las tarifas cobradas respecto a las que se establecieron en el 2016. Del mismo modo, los precios de los servicios especiales no han presentado modificación en el mencionado periodo.
- (iii) El único terminal administrado por ENAPU que presentó contratos de acceso fue el Terminal Portuario de Ilo (hasta el año 2018 también lo presentaba el TPMS). A fines del 2022, se encontraron vigentes cuatro contratos acceso: dos (2) para la prestación del servicio de remolcaje con las empresas Trabajos Marítimos S.A. y Petrolera Transoceánica S.A., y los otros dos (2) para el servicio de practicaje, con las empresas Trabajos Marítimos S.A. y Port Operation and Services S.R.L).
- (iv) El aporte por regulación pagado en el 2022 alcanzó los S/. 836,5 miles, lo que implicó una tasa de crecimiento de 40,2% respecto al nivel alcanzado el año 2021. Como en años

³⁶ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

³⁷ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

³⁸ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.

³⁹ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

⁴⁰ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

⁴¹ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



previos, el pico mensual en el aporte por regulación se produjo en abril, con S/ 588,9 miles (70,4% del aporte total anual).

- (v) Al cierre del año 2022, la empresa incrementó sus valores contables frente al cierre del ejercicio previo. Así pues, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un incremento de 11%, al pasar de S/ 271,3 millones en 2021 a S/ 300,6 millones. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo continúa siendo sólida conforme al valor de los indicadores de liquidez, observándose que en el final del ejercicio 2022, la empresa contaba con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. Mientras la solvencia se mantuvo relativamente estable, el nivel de autonomía financiera frente a terceros y la rentabilidad también mejoraron, esta última debido al efecto del incremento en la partida *Participación APM Terminals* sobre el rubro *Otros ingresos*.



ANEXO

ANEXO I: CONTROVERSIA TARIFARIA CON ENAPU

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

- Aprobó la nueva estructura y niveles tarifarios máximos para los servicios que ofrecía ENAPU. Esta resolución aprueba la estructura tarifaria para los terminales portuarios Callao, Paita, Salaverry, Chimbote, San Martín e Ilo.
- El informe que sustenta la referida resolución recomienda que para el caso de los terminales portuarios que cumplen un rol subsidiario (terminales fluviales y lanchonaje) se deben mantener las tarifas que regían en dicho año, pero implementando incentivos para inducir una mayor eficiencia en la gestión portuaria, por lo que para estos terminales no se fija una estructura tarifaria.

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

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

Mediante Oficio N° 541-2014-GG-OSITRAN de fecha 30 de diciembre de 2014, el Ositrán solicitó a la APN que remita su propuesta tarifaria, a fin continuar con el procedimiento tarifario, en cumplimiento con lo dispuesto por la resolución judicial.

- El 24 de abril de 2015, mediante Oficio 347-2015 APN/GG, la APN Comunicó al Ositrán que se abstendría de emitir un pronunciamiento en cuanto a la propuesta solicitada mediante el Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN.
- Sin perjuicio de ello, mediante Oficio N° 238-15-GG-OSITRAN, la Gerencia General del Ositrán reiteró a la APN el requerimiento para que, tal como se le solicitó mediante el Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN, cumpla con remitir a este Organismo Regulador su propuesta tarifaria de los servicios que brinda ENAPU bajo régimen de regulación en los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo.
- el 12 de noviembre de 2015, la APN remitió al Ositrán el informe Técnico Legal N° 094-2015-APN/DIPLA/UJAJ que sustenta su propuesta tarifaria para los terminales portuarios de Salaverry e Ilo.

Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2016-CD-OSITRAN del 15 de febrero de 2016, el Ositrán determinó las tarifas máximas para los servicios que brinda ENAPU en los Terminales Portuarios Salaverry e Ilo. Ello porque, en el 2016, de los terminales a los que se había fijado una estructura tarifaria mediante Resolución N° 031-2004-CD/OSITRAN, ENAPU solo administraba a los referidos terminales. Adicionalmente, se mantuvo las razones por las que no se fija tarifa a los terminales portuarios fluviales y lanchonajes.

- El 8 de marzo de 2016, ENAPU presentó un recurso de Reconsideración para la revisión de las tarifas máximas determinadas, el cual fue declarado infundado mediante Resolución 019-2016-CD-OSITRAN del 19 de abril de 2016.
- Sin embargo, ENAPU presentó una demanda contenciosa administrativa, que fue admitida mediante Resolución N° Uno del 22 de agosto de 2016 por el Undécimo Juzgado Especializado en lo Contencioso-Administrativo de Lima.
- El 30 de mayo de 2018 mediante Resolución N° Ocho, el Undécimo Juzgado Especializado en lo Contencioso-Administrativo de Lima resolvió declarar infundado la demanda de nulidad presentada por ENAPU contra la resolución 019-2016-CD-OSITRAN.
- El 5 de setiembre de 2018, mediante Resolución N° Nueve, el Undécimo Juzgado Especializado en lo Contencioso-Administrativo de Lima concede con efecto suspensivo la apelación interpuesta por ENAPU contra la sentencia contenida en la resolución número ocho del 30 de mayo del 2018.
- El 2 de diciembre de 2019, mediante Resolución N° Ocho, de la Primera Sala Permanente Especializada en lo Contencioso Administrativo, resolvió declarar infundada la demanda interpuesta por ENAPU contra el Ositrán sobre la nulidad de resolución administrativa.
- En el año 2021, la controversia fue zanjada cuando la Sala Constitucional y Social Permanente de la Corte Suprema declaró improcedente el Recurso de Casación presentado por ENAPU, finalizando el proceso judicial y generando una provisión para hacer frente a las devoluciones a los clientes por el exceso cobrado en los Terminales de Ilo y Salaverry desde el periodo 2016.

ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

Periodo: 2008 - 2022

Tráfico

Indicador	Unidad de medida	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Navesatendidas	Unidades	10942	8933	9294	10789	12616	15576	14875	9486	8433	7883	8639	6701	5461	5231	4253
Cargatotalatendida	Toneladas	24426731	21988587	1759962	4825200	4863750	4575095	4783531	3119595	2889442	3536597	3055354	966814	855493	909233	945909
Operación	Unidad de medida															
Exportación	Toneladas	9142818	8512423	539235	1710372	1293285	1161579	1290042	700731	537428	671491	728672	175407	202701	103335	103335
Importación	Toneladas	13303942	11278978	988410	2513615	2948818	2831184	2940104	1929332	1879662	2290208	1834863	341011	340996	405972	405972
Cabotaje	Toneladas	1075281	1212626	117337	593406	564667	576743	546059	480397	456336	558965	444159	352469	231507	258392	258392
Otros	Toneladas	904690	984560	114980	7807	56981	5589	7326	9135	16016	15933	47660	97927	80289	141534	141534
Carga	Unidad de medida															
Contenedorizada	Toneladas	12119810	9979336	792773	151256	5539	41380	38362	32365	75865	106300	96899	219417	203269	83361	83361
Fraccionada	Toneladas	2738895	1799131	217212	1181520	1055732	1059133	798884	683529	589171	672667	567591	502972	361260	451736	392767
Graneleslíquidos	Toneladas	1478765	1501763	165558	67246	56329	84814	41451	40311	35074	26210	30226	3249	3179	3885	3681
Granelessólidos	Toneladas	7829080	8585980	568295	335224	3693273	3387709	3901918	2360057	2186516	2728306	2358154	233457	285997	365456	491363
Rodante	Toneladas	260181	122377	16124	72935	302	2060	2916	3333	2816	3114	2484	7718	1788	2	5
Contenedores	Unidades	903401	763109	67397	11603	3873	2916	3381	3611	4901	8816	6954	16998	15485	6811	3647
Contenedores	TEU	1395696	1195188	106602	14938	4823	4072	4584	4787	6580	11723	8947	19979	18055	12213	5636

Ingresos por

Indicador	Unidad de medida	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total	Milesdesoles	407477	356873	347640	153969	38754	39812	43151	30556	30027	35926	30656	12550	14688	14332	15450

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cintha López Vásquez – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
María Alejandra Méndez Vega – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Segundo Mio Cortez – Asistente
Haybi Micaela Guillén Delgado – Practicante
Jhonatan Jose David Ccallo Ccari – Practicante
Renato Castañeda Portocarrero – Practicante