



INFORME DE DESEMPEÑO

Empresa Nacional de Puertos S.A.
2025

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 – Ositrán

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2025: Empresa Nacional de Puertos S.A.

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborados sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran 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.

Primera versión: junio de 2026

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

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES	6
I.1. Estructura accionarial.....	6
I.2. Principales características de la entidad prestadora	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. Servicios en función a la carga	11
III.2.1. Carga en contenedores.....	12
III.2.2. Carga fraccionada	13
III.2.3. Carga sólida a granel	14
III.2.4. Carga líquida a granel	15
III.2.5. Carga rodante	16
IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO	17
IV.1. Régimen tarifario	17
IV.2. Régimen de acceso	18
IV.3. Servicios no regulados (precios).....	19
V. PAGOS AL ESTADO	21
V.1. Aporte por Regulación	21
VI. CONCLUSIONES	22
ANEXO I: CONTROVERSIA TARIFARIA CON ENAPU	23
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	24



GRÁFICOS

Gráfico 1 Evolución del tráfico de naves atendidas, 2010-2025.....	9
Gráfico 2 Composición de las naves atendidas, 2024-2025.....	10
Gráfico 3 Evolución de la carga total atendida, 2010-2025	11
Gráfico 4 Tráfico de contenedores, 2024-2025.....	12
Gráfico 5 Tráfico de carga fraccionada, 2024-2025.....	13
Gráfico 6 Tráfico de carga sólida a granel, 2024-2025.....	15
Gráfico 7 Tráfico de carga líquida a granel, 2024-2025.....	15
Gráfico 8 Tráfico de carga rodante, 2024-2025	16
Gráfico 9 Aporte por Regulación al Ositrán, 2024-2025	22

CUADROS

Cuadro 1 Tráfico de naves por terminal portuario, 2024-2025	10
Cuadro 2 Tráfico de carga por terminal portuario, 2024-2025.....	12
Cuadro 3 Tráfico de contenedores por terminal portuario, 2024-2025.....	13
Cuadro 4 Tráfico de carga fraccionada por terminal portuario, 2024-2025	14
Cuadro 5 Tráfico de carga sólida por terminal portuario, 2024-2025	15
Cuadro 6 Tráfico de carga líquida a granel por terminal portuario, 2024-2025.....	16
Cuadro 7 Tráfico de carga rodante por terminal portuario, 2024-2025.....	17
Cuadro 8 Tarifas máximas aplicables a los Terminales de ENAPU, 2016 - 2025.....	18
Cuadro 9 Cargos de Acceso: Remolcaje y Practicaje, 2025	19
Cuadro 10 Precio de los servicios transferencia y manipuleo, 2025	20
Cuadro 11 Precio de Otros servicios no regulados, 2025	21

ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Terminales portuarios administrados por ENAPU, 2025.....	7
--	---



RESUMEN EJECUTIVO

En el presente informe se realiza una evaluación del desempeño de la Empresa Nacional de Puertos S.A. (en adelante, ENAPU) durante el ejercicio del año 2025. En particular, se describe el comportamiento de las principales variables de la empresa tales como el tráfico de carga, el régimen tarifario y de cargos de acceso, indicadores operativos, 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 2025, el número de naves atendidas se incrementó en 75,1 %, siendo los terminales portuarios de Iquitos e Ilo. En dicho año, se registró el alza de 0,8 % de la carga movilizada en el conjunto de terminales administrados por ENAPU, pasando de 781 700 TM a 788 334 TM. En esa línea, el nivel registrado en 2025 aún equivale a un 18,5 % menos que en 2019. Respecto al tráfico de contenedores medidos en TEU, se registró un aumento de 54,7 %, manteniendo la tendencia de subida observada en el año previo. Este resultado se explica, principalmente, por el significativo aumento del volumen movilizado en el tipo de operación exportación, con una variación positiva de 65,0 %.

La cuarta sección presenta información de las tarifas y precios de los servicios brindados por ENAPU, específicamente, del Terminal Portuario Multipropósito de Ilo (TP Ilo), el cual, luego de la concesión del Terminal Portuario Multipropósito Salaverry (TPMS) 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 2025, a través del TP Ilo, ENAPU mantiene un contrato de acceso para el servicio de practicaje, con PSA Marine Perú S.A (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/ 115,00).

Finalmente, en la quinta sección se describe la evolución del aporte por regulación que, en el 2025, alcanzó los 156,8% miles, lo que significó una tasa de crecimiento interanual del 5,5 %.



I. ASPECTOS GENERALES

I.1. Estructura accionarial

1. El 1 de enero de 1970, mediante el Decreto Ley N° 17526, se constituyó la Empresa Nacional de Puertos (en adelante, ENAPU) con personería jurídica de derecho público y autonomía administrativa y económica. Su objeto social consistía en administrar, operar y mantener los terminales y muelles del país, así como ejecutar obras de infraestructura portuaria previa autorización.
2. Posteriormente, el 1 de junio de 1981, bajo el marco del Decreto Legislativo N° 98¹ –Ley de la Empresa Nacional de Puertos del Perú–, ENAPU se transformó en una empresa estatal de derecho privado. En la actualidad, la titularidad del 100% de su accionariado corresponde al Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (en adelante, FONAFE).

I.2. Principales características de la entidad prestadora

3. Conforme al Decreto Legislativo N° 98, ENAPU se constituye como una empresa pública del sector Transportes y Comunicaciones. Su objeto social principal comprende la administración, operación, equipamiento y mantenimiento de los terminales portuarios nacionales (marítimos, fluviales y lacustres), así como la ejecución de infraestructura portuaria previa autorización.
4. La entidad ejerce sus funciones con autonomía económica, financiera, técnica y administrativa, sujetando su gestión a los lineamientos de política, objetivos y metas estratégicas determinados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y el FONAFE.
5. Al inicio de sus operaciones, la red de ENAPU comprendía 23 terminales portuarios: (i) en la zona norte: Cabo Blanco, Talara, Paita, Pacasmayo, Eten, Chicama, Salaverry, Chimbote, Besique, Casma y Huarmey; (ii) en la zona centro: Supe, Huacho, Chancay, Callao y Cerro Azul; (iii) en la zona sur: General San Martín, Matarani e Ilo; y (iv) en la región amazónica: Yurimaguas, Iquitos, Pucallpa y Puerto Maldonado. A través de las décadas, diversos terminales fueron transferidos o concesionados en respuesta a los nuevos estándares de eficiencia y competitividad del tráfico naviero global.
6. El 18 de noviembre de 1992, mediante Decreto Ley N° 25882, ENAPU fue incorporada al proceso de promoción de la inversión privada (establecido por el Decreto Legislativo N° 674). En este marco normativo, en agosto de 1999, se adjudicó la concesión del Terminal Portuario de Matarani, cuya operación actual está a cargo de la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. (TISUR).
7. Posteriormente, entre los años 2006 y 2018, el MTC suscribió contratos de concesión para terminales previamente operados por ENAPU, entre los que destacan: (i) el Nuevo Terminal de Contenedores del Callao - Zona Sur (2006)²; (ii) el Terminal Portuario de Paita (2009)³; (iii) el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales del Callao (2011)⁴; (iv) el Terminal Norte Multipropósito del Callao (2011)⁵; (v) el Terminal Portuario de

¹ Disponible en: <https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/DecretosLegislativos/00098.pdf> (Última revisión: 08.05.2026).

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.



Yurimaguas-Nueva Reforma (2011)⁶; (vi) el Terminal Portuario Gral. San Martín en Pisco (2014)⁷ y (vii) el Terminal Portuario Salaverry (2018)⁸.

8. Tras la aprobación dispuesta por el Decreto Supremo N° 027-2011-MTC de fecha 22 de junio del 2011, el 31 de julio de 2013 se formalizó la transferencia del Terminal Portuario de Chimbote al Gobierno Regional de Áncash. El proceso incluyó la entrega de recursos humanos, patrimoniales y documentarios, contando con la veeduría del Sistema Nacional de Control para asegurar el cumplimiento normativo.
9. Asimismo, mediante Decreto Supremo N° 010-2016-MTC de fecha 9 de julio de 2016, se autorizó el traspaso del Terminal Portuario de Chicama (Puerto Malabrigo) al Gobierno Regional de La Libertad, concluyendo la entrega de su administración en agosto de 2021.
10. Finalmente, en virtud del Decreto Supremo N° 022-2020-MTC, se aprobó la transferencia del Terminal Portuario de Puerto Maldonado a favor del Gobierno Regional de Madre de Dios (GOREMAD), proceso que se hizo efectivo en agosto de 2022.

I.3. Área de influencia

11. Al cierre del ejercicio 2025, ENAPU mantiene la administración de seis (06) terminales portuarios, los cuales se clasifican según su modalidad operativa en: (i) de atraque directo (Ilo y Muelle Perú en Arica), (ii) fluviales (Iquitos y Yurimaguas) y (iii) de lanchonaje (Supe y Huacho), los cuales se detallan en la siguiente ilustración:

Ilustración 1 Terminales portuarios administrados por ENAPU, 2025



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

12. A continuación, se detallan la ubicación y las características técnicas de las sedes administradas por ENAPU⁹:

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

⁹ La información se encuentra publicada en la página web de ENAPU (<http://www.enapu.com.pe/>).



- **Terminal Portuario de Ilo:** Localizado en la región Moquegua, posee una ubicación geoeconómica estratégica por su proximidad a Bolivia. Constituye un nodo fundamental del Corredor Vial Interoceánico Sur que conecta los mercados de Perú, Bolivia y Brasil, potenciado por su cercanía a zonas francas y terminales aéreas.
- **Malecón de Atraque al Servicio del Perú en Arica (MASP Arica):** Ubicado en la bahía de Arica (Chile), este muelle (N° 7) opera bajo un régimen de servidumbre perpetua a favor del Estado peruano. Aunque no constituye soberanía territorial, cuenta con plena autonomía administrativa, operativa, aduanera y sanitaria para el tránsito de todo tipo de mercancías.
- **Terminal Portuario de Iquitos:** Situado en el distrito de Punchana (Loreto), funciona como el principal eje de conectividad de la Amazonía peruana con Brasil y Colombia. Su infraestructura está diseñada mediante dos muelles de atraque directo de tipo flotante, adaptándose a las oscilaciones estacionales de los ríos amazónicos.
- **Terminal Portuario de Yurimaguas:** Emplazado en la margen izquierda del río Huallaga (Loreto), este terminal se especializa en el cabotaje de carga fraccionada y el transporte de pasajeros. Es una pieza clave para el abastecimiento de insumos básicos, materiales de construcción y GLP hacia la ciudad de Iquitos.
- **Terminal Portuario de Supe:** Ubicado en la provincia de Barranca (Lima), su zona de influencia está vinculada a las industrias pesquera y azucarera de la región. Operativamente, es un muelle de lanchonaje tipo espigón, construido sobre una plataforma de concreto armado y pilotes.
- **Terminal Portuario de Huacho:** Localizado en la provincia de Huaura (Lima), brinda servicios de soporte logístico principalmente a la industria de harina de pescado. Cuenta con infraestructura de atraque indirecto y áreas de almacenamiento techado para optimizar el despacho de productos hidrobiológicos.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU

13. Los servicios portuarios provistos en los terminales bajo administración de ENAPU se categorizan en dos grandes grupos operativos:

➤ Servicios a la Nave

- **Amarre y Desamarre:** Consiste en la asistencia técnica para la fijación de la embarcación al muelle mediante la sujeción de cabos en las cornamusas (bitas) durante las maniobras de atraque o cambios de posición, y la operación inversa para el zarpe. La unidad de facturación para este servicio es la operación realizada.
- **Uso de Amarradero:** Representa el derecho de ocupación del frente de atraque o infraestructura de atraque durante el periodo de permanencia de la nave. Al ser un servicio vinculado a la ocupación física del espacio lineal y el tiempo, su liquidación se calcula en función de la eslora de la nave y las horas de ocupación (eslora/hora).

➤ Servicios a la Carga

- **Uso de Muelle:** Comprende el aprovechamiento de la infraestructura portuaria para las operaciones de embarque y desembarque de mercancías. El esquema tarifario se diversifica según la naturaleza de la carga: (i) carga fraccionada, granel y rodante, facturada por tonelada métrica (TM); y (ii) contenedores, cuya tarifa se determina por unidad, dimensiones (20 o 40 pies) y condición (lleno o vacío). Asimismo, este rubro incluye el derecho de embarque aplicado al transporte de pasajeros.



- **Almacenaje:** Engloba la custodia y permanencia de las mercancías en las áreas designadas del terminal, ya sea en patios abiertos o almacenes techados. La unidad de control para carga a granel, rodante y fraccionada es el peso o volumen, mientras que para la carga contenerizada se emplea el TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*)¹⁰.
- **Manipuleo:** Cubre las operaciones de recepción, estiba, arrumaje y apilamiento de mercancías en las zonas de almacenamiento o de uso alterno, así como su entrega para el retiro o despacho. Las movilizaciones internas de carga entre distintas áreas del terminal están sujetas a los precios públicos establecidos por ENAPU, en concordancia con sus reglamentos operativos.

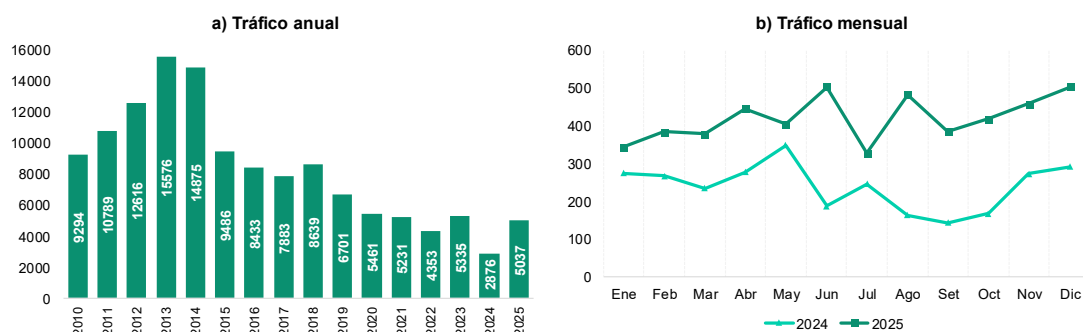
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU

14. A continuación, se presenta el análisis de la evolución del tráfico de naves y del movimiento de carga en los terminales administrados por ENAPU. Esta evaluación se sustenta en la sistematización de los reportes estadísticos mensuales remitidos por la empresa al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, Ositrán)¹¹.

III.1. Servicios en función a la nave

15. Este segmento comprende los servicios a la nave de amarre, desamarre y uso de amarradero, cuya demanda está directamente correlacionada con la evolución del tráfico marítimo y fluvial. Durante el ejercicio 2025, ENAPU registró la atención de un total de 5037 naves, lo que representa un incremento de 75,1 % en comparación con el periodo previo (equivalente a 2161 arribos adicionales). Este dinamismo operativo responde, fundamentalmente, al incremento de 76,1 % en el arribo de embarcaciones de bajo bordo, complementado por una expansión de 13,3 % en el segmento de naves de alto bordo.

Gráfico 1
Evolución del tráfico de naves atendidas, 2010-2025



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

16. Desde una perspectiva histórica, la evolución del tráfico de naves muestra una fase de expansión entre los años 2010 y 2013 –periodo en el cual se alcanzó el nivel máximo de

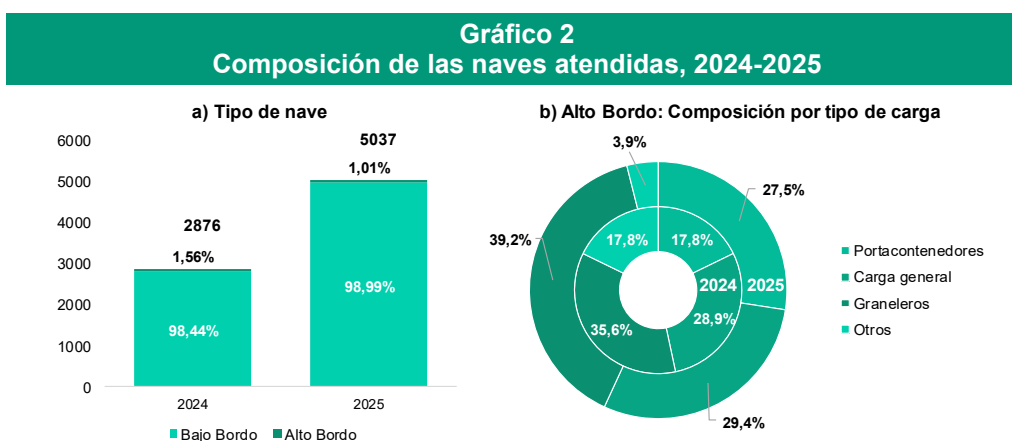
¹⁰ Cabe señalar que, como parte de la prestación de los servicios estándar, existen días libres de almacenamiento según el tipo de carga.

¹¹ En ejercicio de la función supervisora conferida por los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011-CD-OSITRAN, el organismo regulador dispuso, en septiembre de 2013, que las entidades prestadoras remitan la información estadística de sus operaciones, explotación y recaudación mediante formatos digitales estandarizados. Inicialmente, este reporte se gestionaba a través de canales de correo electrónico. No obstante, desde abril de 2022, la declaración se realiza de forma exclusiva mediante el Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE). Esta interfaz web reemplazó las herramientas tradicionales e integró parámetros de validación que automatizan la verificación y consistencia de la información presentada.



operaciones—, seguida de una tendencia decreciente sostenida hasta 2019. Con el advenimiento de la crisis sanitaria por el COVID-19, este indicador experimentó una contracción adicional durante el trienio 2020-2022. Si bien en los ejercicios posteriores se observa una recuperación parcial, esta se ha caracterizado por su inestabilidad y ha resultado insuficiente para retornar a los niveles prepandemia, manteniéndose por debajo de los registros de 2019. Este rezago se atribuye, principalmente, a la ralentización operativa en los terminales portuarios de Yurimaguas, Supe e Iquitos.

17. Cabe precisar que la demanda de este servicio se caracteriza por una alta concentración de naves de bajo bordo (tales como chatas y lanchones)¹². Al respecto, durante el ejercicio 2025, la participación de este segmento fue ligeramente superior a la registrada en 2024, incrementándose de 98,44 % a 98,99 %.
18. Asimismo, en lo concerniente a las naves de alto bordo, el Terminal Portuario de Ilo concentró el mayor número de arribos, distribuidos en: graneleras (20), carga general (15), portacontenedores (14) y tanqueras (1). Por su parte, el Terminal Portuario de Iquitos registró únicamente el arribo de una (1) embarcación de pasajeros, replicando el comportamiento observado en el año 2024.



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

19. Respecto a la distribución del total de naves atendidas por terminal, la mayor concentración operativa se registró en Iquitos e Ilo, con participaciones del 45,9 % y 30,4 % del total, respectivamente. Destaca el dinamismo del Terminal Portuario de Ilo, que evidenció un incremento interanual de 640,1 % (equivalente a 1325 arribos adicionales). Asimismo, el terminal de Huacho registró una variación positiva de 47,7 % (188 naves adicionales en comparación con el año anterior). En contraste, el terminal portuario de Supe reportó una contracción de 2,2 % (equivalente a 10 arribos menos), lo que redujo su participación sobre el total de naves atendidas del 15,9 % en 2024 al 8,9 % en 2025.

Cuadro 1					
Tráfico de naves por terminal portuario, 2024-2025					
Terminal portuario	2024		2025		2025/2024
	Nº	Participación	Nº	Participación	Variación (%)
Iquitos	1629	56,6%	2311	45,9%	41,9%
Ilo	207	7,2%	1532	30,4%	640,1%
Huacho	394	13,7%	582	11,6%	47,7%
Supe	458	15,9%	448	8,9%	-2,2%
Yurimaguas	126	4,4%	118	2,3%	-6,3%
MASP Arica	62	2,2%	46	0,9%	-25,8%
Total	2876		5037		75,1%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

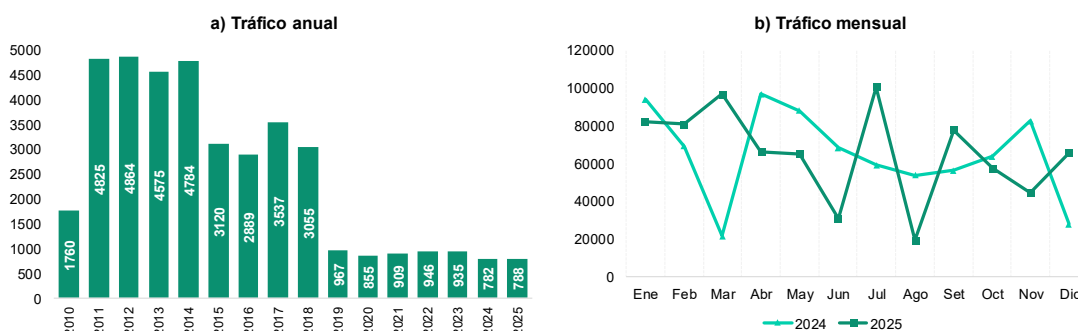
¹² Se considera naves de bajo bordo a aquellas cuyo arqueo bruto es inferior a 500 UAB (Unidades de Arqueo Bruto).



III.2. Servicios en función a la carga

20. Los servicios portuarios vinculados a la carga comercial (uso de muelle, transferencia, manipuleo y almacenaje) presentan un flujo de provisión secuencial que permite estimar su comportamiento de demanda a partir de la evolución física de los distintos tipos de carga (fraccionada, sólida a granel, líquida a granel, contenerizada y rodante). A continuación, se detallan sus definiciones operativas:
- **Uso de muelle:** Constituye la utilización de la infraestructura de atraque del terminal portuario con el objeto de realizar las operaciones físicas de embarque y descarga de mercancías o el tránsito de pasajeros.
 - **Transferencia de carga:** Comprende el traslado horizontal de las mercancías desde el lado del muelle hacia las zonas de almacenamiento temporal del terminal (o viceversa, en operaciones de despacho).
 - **Manipuleo de carga:** Abarca las actividades logísticas de recepción, acondicionamiento y despacho final de mercancías dentro de las zonas de depósito autorizadas por el operador.
 - **Almacenamiento de carga:** Consiste en el servicio de depósito y custodia provisto a la carga que permanece en los almacenes cerrados, patios techados o áreas descubiertas dispuestas para tal fin por la empresa.
21. Desde una perspectiva histórica, el volumen total de carga movilizada registró una fase de expansión significativa entre los años 2010 y 2012, sosteniendo niveles elevados de operatividad hasta 2014. No obstante, a partir de 2015 se inició una tendencia decreciente que se agudizó marcadamente en el año 2019. Durante el trienio de la crisis sanitaria por el COVID-19 (2020-2022), la actividad de carga permaneció deprimida. A pesar de registrarse una leve recuperación en los ejercicios subsecuentes, esta ha sido marginal e insuficiente para restablecer los niveles prepandemia, manteniéndose el indicador sensiblemente por debajo de los registros de 2019. Este rezago se atribuye, principalmente, a la contracción operativa en los terminales portuarios de Yurimaguas, Supe e Iquitos. Entre los factores determinantes de esta desaceleración destacan la proliferación de embarcaderos informales en el ámbito fluvial, la desviación de flujos comerciales hacia modalidades alternativas de transporte (terrestre), el bajo desempeño de la industria hidrobiológica local y el incremento estructural en los costos de combustibles.

Gráfico 3
Evolución de la carga total atendida, 2010-2025
(Miles de toneladas métricas)



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

22. En el corto plazo, el movimiento de carga consolidado en los terminales bajo administración de ENAPU registró una leve variación positiva de 0,8 % entre los ejercicios



2024 y 2025, al pasar de 781 700 a 788 334 toneladas métricas (TM)¹³. No obstante, este volumen se sitúa un 18,5 % por debajo de la línea base de 2019, lo que representa una brecha de 178,5 miles de toneladas. El comportamiento observado en 2025 responde, fundamentalmente, al incremento en los volúmenes manejados por los terminales de Ilo (+47 634 TM), MASP Arica (+1126 TM), Supe (+2142 TM) y Huacho (+2421 TM); variaciones de signo positivo que lograron compensar la severa contracción reportada en la sede de Iquitos (-45 691 TM). Finalmente, la distribución de la participación porcentual de carga por terminal no evidenció cambios estructurales significativos, preservándose el orden de prelación operativa registrado en el periodo previo.

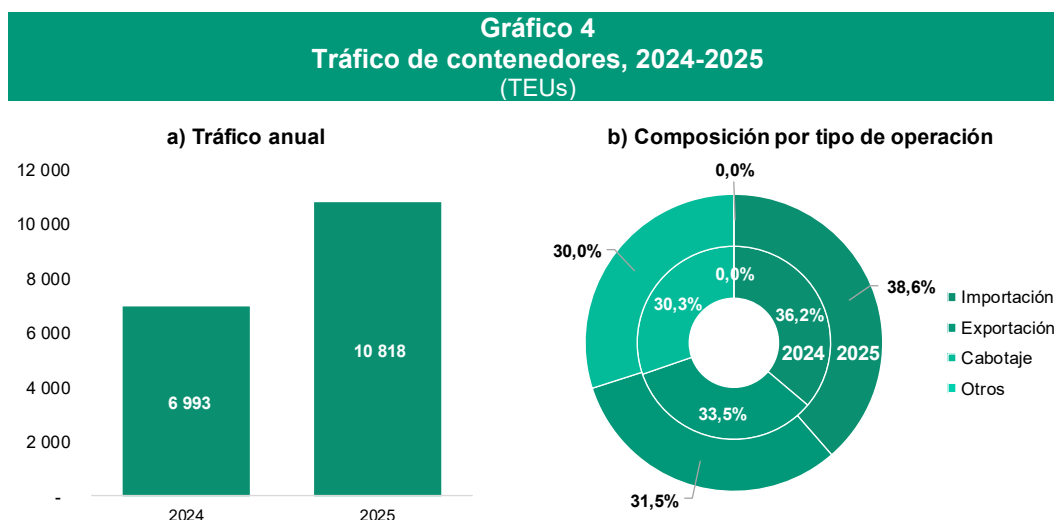
Cuadro 2 Tráfico de carga por terminal portuario, 2024-2025 (Toneladas métricas)					
Terminal portuario	2024		2025		2025/2024
	TM	Participación	TM	Participación	Variación (%)
Ilo	546 512	69,9%	594 146	75,4%	8,7%
Iquitos	139 830	17,9%	94 139	11,9%	-32,7%
Yurimaguas	67 569	8,6%	66 571	8,4%	-1,5%
MASP Arica	18 982	2,4%	20 108	2,6%	5,9%
Supe	4 813	0,6%	6 955	0,9%	44,5%
Huacho	3 994	0,5%	6 415	0,8%	60,6%
Total	781 700		788 334		0,8%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2.1. Carga en contenedores

23. Durante el ejercicio 2025, el tráfico de contenedores experimentó un notable incremento del 54,7 %, al pasar de 6,9 miles a 10,8 miles de TEU (un incremento neto de 3,8 miles de TEU). Este resultado consolidó la tendencia expansiva observada en 2024, periodo que reportó un crecimiento interanual del 6,4 %. El dinamismo del volumen movilizado en 2025 se sustentó, principalmente, en la expansión de los flujos de importación, los cuales aumentaron en 1,65 miles de TEU (variación positiva del 65,0 %).



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

24. Respecto a la participación relativa por tipo de operación, la importación se mantuvo como la principal modalidad por volumen de carga en 2025, alcanzando una representatividad del 38,6 % del total; dicha proporción equivale a un incremento de 2,4 puntos porcentuales

¹³ Sobre el particular, se considera la carga fraccionada, sólida a granel, líquida a granel, rodante y contenedores, medidas en toneladas métricas.



frente al ejercicio 2024. En contraste, el régimen de exportación registró la mayor contracción relativa de participación, contrayéndose del 33,5 % en 2024 al 31,5 % en 2025.

25. Por otro lado, geográficamente, la carga contenedorizada se concentró de forma exclusiva en el Terminal Portuario de Ilo y el MASP Arica, sedes que registraron incrementos de tráfico del 73,8 % y 10,9 %, respectivamente, en comparación con el periodo 2024. Por el contrario, el Terminal Portuario de Iquitos no registró movimiento de contenedores durante el ejercicio 2025. Cabe destacar que el Terminal Portuario de Ilo fue la única sede que procesó operaciones de exportación de carga en contenedores durante 2025, movilizand 3,4 miles de TEU, volumen que representó el 40,1 % del tráfico total gestionado por dicho terminal.

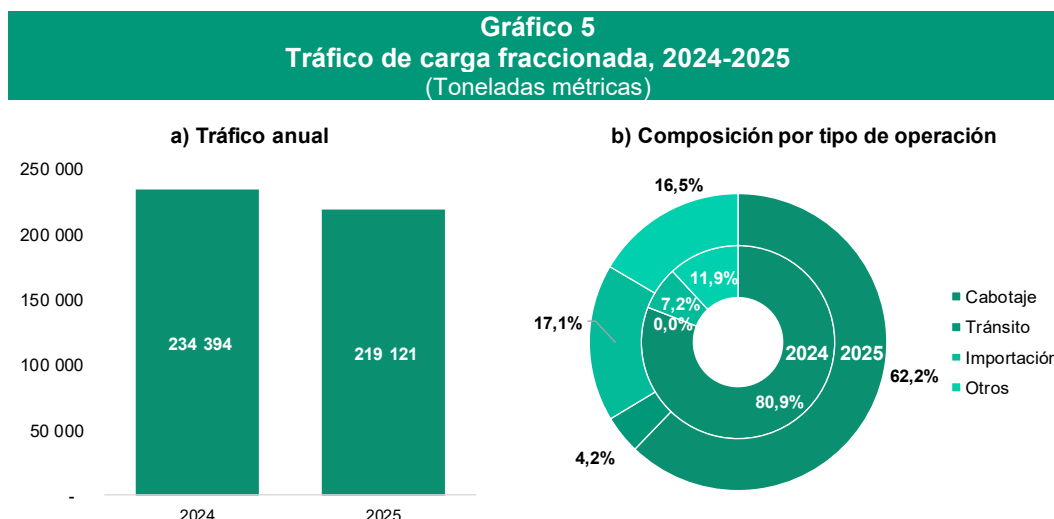
Cuadro 3 Tráfico de contenedores por terminal portuario, 2024-2025 (TEUs)					
Terminal portuario	2024		2025		2025/2024
	TEU	Participación	TEU	Participación	Variación (%)
Ilo	4 884	69,8%	8 488	78,5%	73,8%
MASP Arica	2 101	30,0%	2 330	21,5%	10,9%
Iquitos	8	0,1%	-	0,0%	-100,0%
Total	6 993		10 818		54,7%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2.2. Carga fraccionada

26. Respecto al tráfico de carga fraccionada¹⁴, durante el ejercicio 2025 ENAPU movilizó 219,1 miles de toneladas, lo que representa una contracción del 6,5 % frente al nivel alcanzado en 2024. Al desagregar esta variable por modalidad operativa, se observa que el retroceso consolidado fue parcialmente atenuado por el dinamismo de las operaciones de importación, tránsito y regímenes conexos. No obstante, el resultado final se vio condicionado por la menor actividad en los flujos de cabotaje (tanto de embarque como de descarga). En específico, el volumen transportado bajo la modalidad de cabotaje disminuyó en 53,3 miles de toneladas (-28,1 %) en comparación con el periodo previo.



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

27. Cabe destacar que, históricamente, ENAPU ha mantenido una participación preponderante en el régimen de cabotaje para carga fraccionada. Sin embargo, esta

¹⁴ Cabe mencionar que, en la información presentada por ENAPU, se denomina a este tipo de carga como piezas sueltas.



representatividad se redujo del 80,9 % registrado en 2024 al 62,2 % al cierre de 2025. En contraposición, el flujo de importación incrementó de forma considerable su cuota de participación dentro de esta categoría de carga, ascendiendo de un 7,2 % en 2024 a un 17,1 % en 2025.

28. A nivel de infraestructura, las sedes de Iquitos (42,9 %), Yurimaguas (28,6 %) e Ilo (22,9 %) concentraron de manera conjunta casi la totalidad del tráfico de carga fraccionada durante 2025. En términos de evolución interanual, el comportamiento de este indicador estuvo marcado por severas contracciones en el MASP Arica (-75,0 %), el Terminal Portuario de Iquitos (-32,6 %) y el Terminal Portuario de Yurimaguas (-3,5 %).

Cuadro 4					
Tráfico de carga fraccionada por terminal portuario, 2024-2025					
(Toneladas métricas)					
Terminal portuario	2024		2025		2025/2024
	TM	Participación	TM	Participación	Variación (%)
Iquitos	139 458	59,5%	93 987	42,9%	-32,6%
Yurimaguas	64 925	27,7%	62 653	28,6%	-3,5%
Ilo	21 750	9,3%	50 177	22,9%	130,7%
Supe	4 813	2,1%	6 955	3,2%	44,5%
Huacho	3 248	1,4%	5 299	2,4%	63,1%
MASP Arica	200	0,1%	50	0,0%	-75,0%
Total	234 394		219 121		-6,5%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

29. Por último, al analizar la especialización por terminal, se observa que el Terminal Portuario de Ilo canalizó su mayor flujo de carga fraccionada bajo el régimen de exportación, representando el 45,1 % del total operado en dicha sede. Por su parte, en el ámbito fluvial, el Terminal Portuario de Iquitos registró una marcada concentración en el cabotaje de descarga (participación de 63,2 %), mientras que en el Terminal Portuario de Yurimaguas prevaleció el cabotaje de embarque, abarcando el 63,5 % de sus transacciones locales¹⁵.

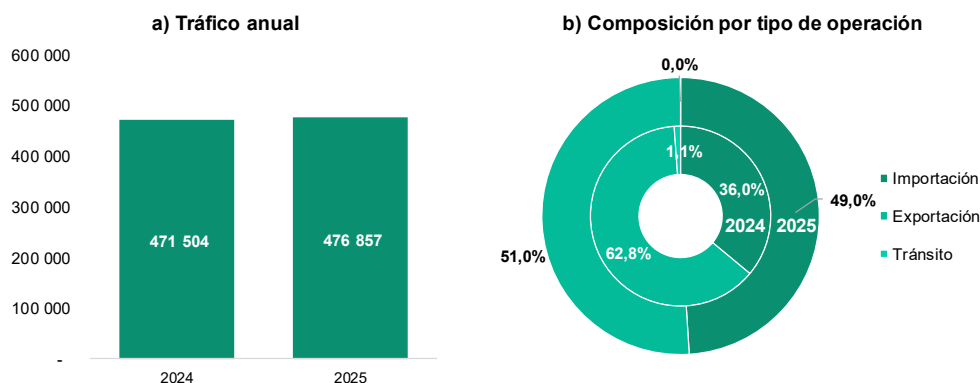
III.2.3. Carga sólida a granel

30. Durante el ejercicio 2025, el tráfico de carga sólida a granel registró un incremento del 1,1 % en comparación con el periodo previo, ascendiendo de 472 miles de toneladas en 2024 a 477 miles de toneladas en 2025. Este ligero avance fue impulsado por el dinamismo del régimen de importación, el cual logró compensar la contracción observada en las exportaciones. En detalle, el flujo de exportación de graneles sólidos disminuyó de 296,2 miles de toneladas en 2024 a 243,2 miles de toneladas en 2025, lo que representó un retroceso del 17,9 %. Por el contrario, el régimen de importación se expandió un 37,5 %, al pasar de 169,9 miles de toneladas a 233,7 miles de toneladas en el mismo periodo.

¹⁵ Cabe indicar que ambos terminales forman un corredor fluvial para el traslado de este tipo de producto, lo cual explica porque para la carga fraccionada el régimen de cabotaje es el más importante en dichas infraestructuras.



Gráfico 6
Tráfico de carga sólida a granel, 2024-2025
(Toneladas métricas)



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

31. Al igual que en ejercicios anteriores, el Terminal Portuario de Ilo concentró la totalidad de las operaciones de este tipo de carga durante 2025, registrando una tasa de crecimiento interanual del 1,1 % en este rubro.

Cuadro 5
Tráfico de carga sólida por terminal portuario, 2024-2025
(Toneladas métricas)

Terminal portuario	2024		2025		2025/2024
	TM	Participación	TM	Participación	Variación (%)
Ilo	471 504	100,0%	476 857	100,0%	1,1%
Total	471 504		476 857		1,1%

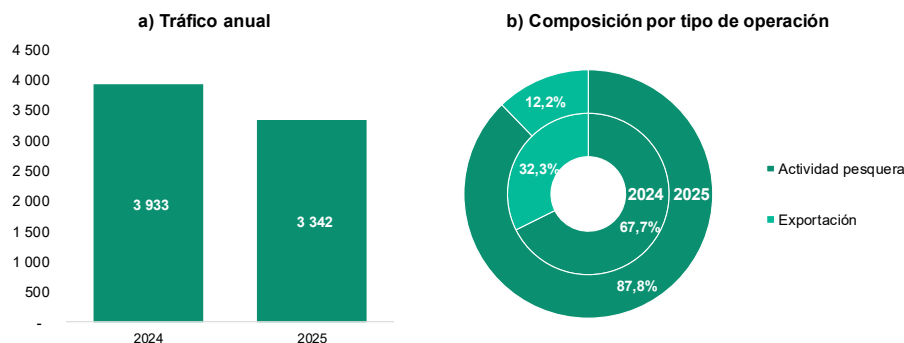
Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2.4. Carga líquida a granel

32. El movimiento de carga líquida a granel experimentó una contracción del 15,0 % en 2025, acentuando el descenso del 44,1 % registrado en 2024. En cuanto a la composición de este flujo por regímenes operativos, las transacciones se distribuyeron entre la actividad pesquera y el régimen de exportación. La actividad pesquera incrementó su representatividad al pasar del 67,7 % en 2024 al 87,8 % en 2025, mientras que la participación de las exportaciones se redujo drásticamente del 32,3 % al 12,2 % en el mismo lapso.

Gráfico 7
Tráfico de carga líquida a granel, 2024-2025
(Toneladas métricas)



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



33. En el plano geográfico, el Terminal Portuario de Ilo se mantuvo como la principal sede de operaciones para esta categoría de carga, aunque su cuota de participación se contrajo del 81,0 % en 2024 al 66,6 % en 2025 (una reducción de 14,4 puntos porcentuales). En contraposición, el Terminal Portuario de Huacho incrementó su participación en 14,3 puntos porcentuales, alcanzando una representatividad del 33,4 % del total. En términos de volumen físico, se observaron comportamientos opuestos en las sedes clave: Ilo registró una caída interanual del 30,2 %, mientras que Huacho reportó un crecimiento del 49,6 %; dinamismo que, no obstante, resultó insuficiente para revertir la contracción consolidada del 15,0 % a nivel de ENAPU.

Cuadro 6 Tráfico de carga líquida a granel por terminal portuario, 2024-2025 (Toneladas métricas)					
Terminal portuario	2024		2025		2025/2024
	TM	Participación	TM	Participación	Variación (%)
Ilo	3 187	81,0%	2 226	66,6%	-30,2%
Huacho	746	19,0%	1 116	33,4%	49,6%
Total	3 933		3 342		-15,0%

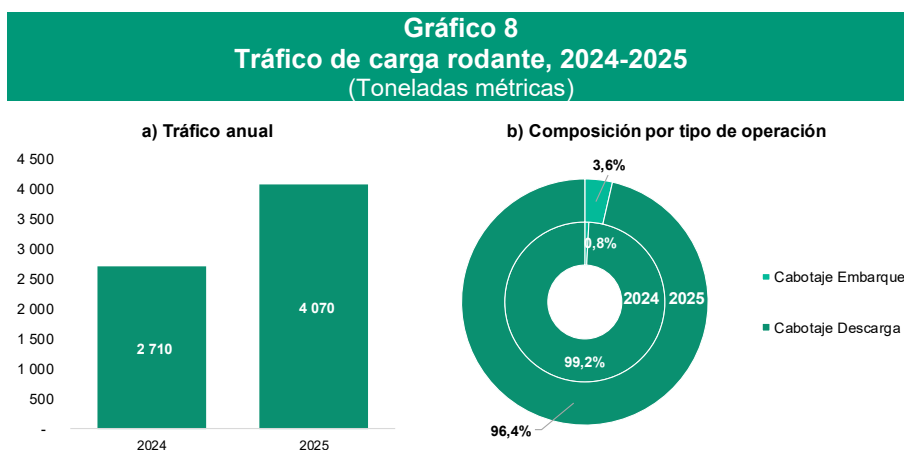
Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

34. Finalmente, cabe precisar que la totalidad de la carga líquida operada en el Terminal Portuario de Huacho estuvo vinculada a la actividad pesquera. En contraste, el Terminal Portuario de Ilo diversificó sus operaciones entre dos regímenes: el de exportación, que representó el 18,4 % del total, y la actividad pesquera, que concentró el 81,6 % restante.

III.2.5. Carga rodante

35. Alineada con la tendencia expansiva del ejercicio anterior, la carga rodante registró un incremento del 50,2 % en 2025 (+1360 TM). Esta variación positiva se atribuye casi en su totalidad al incremento en el régimen de cabotaje de descarga (+1235 TM) y, en menor medida, al crecimiento marginal del cabotaje de embarque (+125 TM). Es importante destacar que el tráfico de carga rodante en los terminales administrados por ENAPU mantiene una dependencia casi absoluta del régimen de cabotaje. Durante el quinquenio 2021-2025, la participación de esta modalidad operativa representó, en promedio, el 99,6 % del tráfico total de este tipo de carga¹⁶.



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

36. Ésta marcada concentración en el cabotaje responde al volumen movilizado a través del Terminal Portuario de Yurimaguas (fluvial), cuya conectividad con la red fluvial amazónica orienta estructuralmente sus operaciones hacia el abastecimiento doméstico. En 2024, dicha sede concentró el 97,6 % del tráfico de carga rodante de la empresa, mientras que

¹⁶ Similares porcentajes se pueden observar desde el año 2013.



en 2025 canalizó el 96,3 %. El porcentaje restante fue operado por el Terminal Portuario de Iquitos, el cual evidenció un desempeño sobresaliente con un crecimiento del 130,3 %, lo que elevó su participación de un 2,4 % en 2024 a un 3,7 % en 2025.

Cuadro 7 Tráfico de carga rodante por terminal portuario, 2024-2025 (Toneladas métricas)					
Terminal portuario	2024		2025		2025/2024
	TM	Participación	TM	Participación	Variación (%)
Yurimaguas	2 644	97,6%	3 918	96,3%	48,2%
Iquitos	66	2,4%	152	3,7%	130,3%
Total	2 710		4 070		50,2%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Régimen tarifario

37. ENAPU se encuentra bajo el ámbito de competencia del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán), conforme a la Ley N° 26917 – Ley de creación del Ositrán. En virtud de este marco normativo, el Organismo Regulador posee la potestad para fijar las tarifas por los servicios prestados en infraestructuras nacionales de transporte de uso público. Asimismo, la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) estipula que corresponde al Ositrán regular el sistema tarifario en mercados que carezcan de condiciones de libre competencia.
38. En junio de 2004, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 031-2004-CD-OSITRAN, se aprobó la estructura y los niveles tarifarios máximos para los terminales portuarios del Callao, Paíta, Salaverry, Chimbote, General San Martín e Ilo. Cabe precisar que el informe técnico de soporte recomendó que los terminales con rol subsidiario (fluviales y de lanchonaje) mantuvieran sus tarifas vigentes, omitiendo una estructura tarifaria fija para incentivar mayor eficiencia en la gestión portuaria.
39. Posteriormente, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2016-CD-OSITRAN, el regulador determinó las tarifas máximas para los servicios en los terminales de Salaverry e Ilo. Dicha actualización respondió a que, para el año 2016, estas eran las únicas sedes con estructura tarifaria regulada que permanecían bajo la administración directa de ENAPU¹⁷. Se ratificó, además, la exclusión de los terminales fluviales y de lanchonaje del régimen de tarifas fijas.
40. El esquema tarifario de 2016 introdujo modificaciones sustanciales respecto al de 2004. La principal fue el cambio de denominación monetaria de Dólares Americanos a Soles (S/), medida orientada a mitigar el riesgo de volatilidad cambiaria y asegurar la consistencia con la información financiera de la empresa. Asimismo, se excluyó el servicio de amarre y desamarre de las tarifas máximas del Terminal Portuario de Salaverry, debido a la existencia de un contrato de acceso vigente, quedando sujeto a las disposiciones del Reglamento Marco de Acceso del Ositrán (en adelante, REMA).
41. Ante la determinación de estas tarifas, ENAPU interpuso un recurso de reconsideración que fue declarado infundado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 019-2016-CD-OSITRAN de fecha 19 de abril de 2016. En consecuencia, la empresa inició un proceso contencioso-administrativo, el cual fue admitido mediante la Resolución N° Uno del 22 de agosto de 2016 por el Undécimo Juzgado Especializado en lo Contencioso-Administrativo de Lima¹⁸.

¹⁷ Para el 2016, los terminales portuarios del Callao, Paíta y General San Martín se encontraban concesionados. Adicionalmente, el Terminal Portuario de Chimbote fue transferido al Gobierno Regional de Ancash.

¹⁸ Expediente N° 11322-2016-0-1801-JR-CA-11.



42. Finalmente, en el año 2021, la controversia jurídica concluyó cuando la Sala Constitucional y Social Permanente de la Corte Suprema declaró improcedente el recurso de casación presentado por ENAPU. La resolución firme del proceso obligó a la empresa a constituir una provisión financiera para las devoluciones correspondientes a los clientes por los cobros en exceso realizados en Ilo y Salaverry desde 2016 (detalles adicionales sobre la contingencia legal en el Anexo I del presente documento).
43. En este contexto, el Cuadro 8 detalla las tarifas máximas vigentes derivadas del procedimiento de revisión y el marco regulatorio expuesto anteriormente¹⁹.

Cuadro 8 Tarifas máximas aplicables a los Terminales de ENAPU, 2016 - 2025 (Soles, sin IGV)		
Servicio	Unidad	Tarifa cobrada
Servicio a la Nave		
Uso de amarradero	Metro de Eslora/Hora	2,15
Amarre y desamarre	Por operación	612,99
Servicio a la Carga		
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	183,90
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 al Pasajero		
Embarque o Desembarque de pasajeros	Por pasajero	18,39

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

IV.2. Régimen de acceso

44. El Reglamento de Acceso (REA) de ENAPU establece las disposiciones y procedimientos que rigen el derecho de uso de las facilidades esenciales administradas por la entidad prestadora. Este marco normativo define los criterios técnicos, económicos y legales para la suscripción de contratos o la emisión de mandatos de acceso, en estricta observancia del REMA. Los servicios tipificados como esenciales bajo este régimen incluyen: practicaje, remolcaje, amarre y desamarre, estiba y desestiba, transferencia o tracción de carga, embarque y descarga de carga, y abastecimiento de combustible.
45. Respecto a la operatividad de dichos servicios, el practicaje consiste en el asesoramiento técnico al capitán de la nave para garantizar la seguridad en las maniobras náuticas (atraque, desatraque, cambios de sitio, entre otros). Por su parte, el remolcaje comprende la asistencia mecánica para jalar, empujar o asistir a la embarcación durante las operaciones portuarias.

¹⁹ 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).



46. En el Terminal Portuario de Ilo, ENAPU mantiene vigente un contrato de acceso para el servicio de practicaje con la empresa PSA Marine Perú S.A.²⁰, bajo un cargo de acceso nulo (USD 0,00). Al respecto, durante el 2025, se suscribió la sexta adenda con dicha empresa. En contraste, el contrato suscrito con la empresa Port Operation and Services S.R.L. no fue renovado, concluyendo su vigencia el 23 de abril de 2025.
47. En cuanto al servicio de remolcaje, la entidad prestadora gestiona dos contratos de acceso en el Terminal Portuario de Ilo con las empresas PSA Marine Perú S.A. y Petrolera Transoceánica S.A. Durante el 2025, se suscribieron la sexta y décima adenda a dichos contratos, respectivamente²¹. En ambos instrumentos, el cargo de acceso se fijó en USD 115,00, cifra que representa un incremento del 2,2 % respecto al nivel tarifario aplicado en el periodo 2018-2023.

Cuadro 9 Cargos de Acceso: Remolcaje y Practicaje, 2025 (USD, sin IGV)						
Empresa	Terminal Portuario	Vigencia		Renovación	Unidad	Monto (USD)
		Desde	Hasta			
Practicaje						
PSA Marine Perú S.A.	Ilo	23/12/2025	22/12/2026	Sexta Adenda	Operación	0,0
Remolcaje						
Petrolera Transoceánica S.A.	Ilo	23/12/2025	22/12/2026	Décima Adenda	Operación	115,00
PSA Marine Perú S.A.	Ilo	23/12/2025	22/12/2026	Sexta Adenda	Operación	115,00

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.3. Servicios no regulados (precios)

48. Al igual que en otros terminales portuarios bajo régimen de concesión, ENAPU presta servicios cuyos precios se determinan bajo condiciones de libre mercado. Al respecto, mediante el Acuerdo N° 049/11/2018/D, se aprobaron las modificaciones al Tarifario de ENAPU²², las cuales entraron en vigor el 31 de octubre de 2018 y se han mantenido invariables durante los ejercicios 2024 y 2025. El Cuadro 9 detalla los precios de dos servicios críticos en la cadena logística portuaria: transferencia²³ y manipuleo²⁴.

²⁰ 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.

²¹ Fuente: Página Web de ENAPU - Contratos de Acceso. Disponible en: <https://www.enapu.com.pe/contratos-de-acceso/> (Última revisión: 08.05.2026).

²² Ver: <http://www.enapu.com.pe/enapu/tarifario/>. Vigente a partir del 27.08.2025.

²³ 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.

²⁴ 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 10
Precio de los servicios transferencia y manipuleo, 2025
(USD, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Terminal Portuario Ilo	Demás Terminales Portuario	Servicio	Unidad de cobro	Terminal Portuario Ilo	Demás 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	0,12	Fraccionada	Tonelada	0,65	0,22
Sólida a granel	Tonelada	0,49	0,09	Sólida a granel	Tonelada	0,65	0,22
Rodante	Tonelada	1,29	0,23	Rodante	Tonelada	1,29	0,43
Contenedor de 20 pies (lleno)	Contenedor	6,45	1,16	Contenedor de 20 pies (lleno)	Contenedor	8,60	3,23
Contenedor de 40 pies (lleno)	Contenedor	6,45	1,16	Contenedor de 40 pies (lleno)	Contenedor	8,60	3,23
Contenedor de 20 pies (vacío)	Contenedor	3,23	0,58	Contenedor de 20 pies (vacío)	Contenedor	4,30	2,15
Contenedor de 40 pies (vacío)	Contenedor	4,00	0,72	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.

49. Del análisis de dicho cuadro se desprende una asimetría significativa entre los precios aplicados en el terminal marítimo (Terminal Portuario de Ilo) frente a las sedes fluviales y de lanchonaje (resto de terminales portuarios). A modo de ilustración, el servicio de transferencia para carga fraccionada bajo el régimen de cabotaje se sitúa en USD 0,65 por tonelada en el Terminal Portuario de Ilo, mientras que en los terminales fluviales y de lanchonaje el precio es de USD 0,04 por tonelada. Esta brecha representa un diferencial de magnitud superior al 1500 %, reflejando las distintas complejidades operativas y escalas de mercado de cada zona.
50. Por el contrario, existen servicios transversales que no presentan variaciones significativas entre terminales. Tal es el caso del servicio de almacenamiento, cuyos niveles de precios se segmentan en función de la tipología de la carga (general, contenedores o graneles) y el régimen de movilización (comercio exterior, cabotaje o transbordo), manteniendo una estructura uniforme en toda la red administrada.
51. En conclusión, el esquema de precios para servicios no regulados en 2025 guarda absoluta consistencia con los niveles del periodo previo. ENAPU evidencia una política de estabilidad tarifaria, sin realizar ajustes en los precios de sus servicios comerciales.



Cuadro 11
Precio de Otros servicios no regulados, 2025
(USD, sin IGV)

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

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.

V. PAGOS AL ESTADO

V.1. Aporte por Regulación

52. ENAPU cumple con la transferencia del aporte por regulación a favor del Ositrán, cuya alícuota se fija en el 1 % de los ingresos facturados mensualmente. Dicha obligación se sustenta en el marco normativo previsto en el literal a) del artículo 14 de la Ley N° 26917, Ley de creación del organismo regulador²⁵.

²⁵ **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.

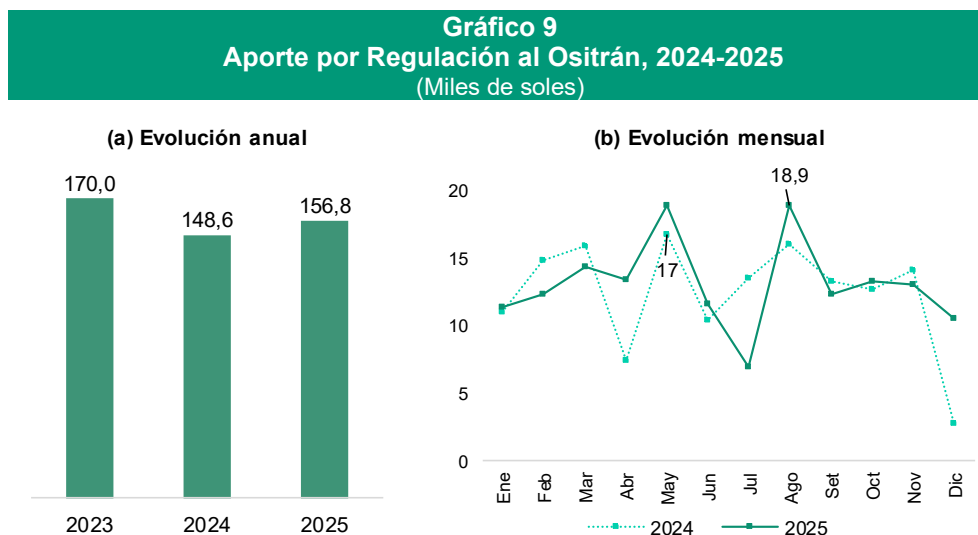
b) Las asignaciones, donaciones, legados, transferencias u otros aportes por cualquier título provenientes de personas jurídicas o naturales, nacionales o extranjeras.

c) Los ingresos financieros que generen sus recursos.

(...)



53. Respecto al importe pagado por este concepto durante el ejercicio 2025, el aporte ascendió a S/ 156,8 miles, cifra que representa un incremento del 5,5 % en comparación con el nivel registrado en 2024. A diferencia de la estacionalidad observada en el periodo previo, el valor máximo mensual del aporte en 2025 se registró en agosto, alcanzando los S/ 18,9 miles, monto que equivale al 12,1 % del consolidado anual.



Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. CONCLUSIONES

54. De la evaluación del desempeño de la Empresa Nacional de Puertos S.A. para el año 2025, podemos concluir lo siguiente:
- (i) El número de naves atendidas se redujo en 75,1 % con relación al año 2024, siendo que la mayor parte de la demanda se concentró en los terminales portuarios de Iquitos e Ilo, los que tuvieron una participación de 45,9 % y 30,4 % en el número de naves atendidas, respectivamente. Entre 2024 y 2025 se observa un ligero incremento de 0,8 % de la carga movilizada en el conjunto de terminales administrados por ENAPU, pasando de 781 700 toneladas a 788 334 toneladas. Así, el nivel registrado en 2025 aún equivale a un 18,5 % menos que en 2019. Respecto al tráfico de contenedores, medidos en TEU, se registró un aumento de 54,7 %, manteniendo la tendencia observada en el año previo, cuando incrementó en 6,4 %. Este resultado en el volumen movilizado se explica por el significativo aumento de las operaciones de tipo importación en 1,64 miles de TEU (+65,0 %).
 - (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 2025, se encontraron vigentes tres contratos de acceso: dos (2) para la prestación del servicio de remolcaje con las empresas PSA Marine Perú S.A. y Petrolera Transoceánica S.A., y un (1) para el servicio de practicaaje, con las empresas PSA Marine Perú S.A.
 - (iv) El aporte por regulación pagado en el 2025 alcanzó los S/. 156,8 miles, lo que implicó una tasa positiva de 5,5 % respecto al nivel alcanzado el año 2024. A diferencia de años previos, el pico mensual en el aporte por regulación se produjo en agosto, con S/ 18,9 miles (12,1 % del aporte total anual).



ANEXOS

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/UAJ que sustenta su propuesta tarifaria para los terminales portuarios de Salaverry e Ilo.

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

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



ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

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

Periodo: 2010 - 2025

Tráfico

Indicador	Unidad de medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Naves atendidas	Unidades	9 294	10 789	12 616	15 576	14 875	9 486	8 433	7 883	8 639	6 701	5 461	5 231	4 353	5 335	2 876	5 037
Carga total atendida	Toneladas	17 599 962	4 825 200	4 863 750	4 575 095	4 783 531	3 119 595	2 889 442	3 536 597	3 055 354	966 814	855 493	909 233	945 909	935 295	781 700	788 334
Operación	Unidad de medida																
Exportación	Toneladas	539 235	17 103 372	12 932 85	1 161 579	12 900 42	700 731	537 428	671 491	728 672	175 407	202 701	103 335	336 487	393 031	361 534	326 565
Importación	Toneladas	988 410	2 513 615	2 948 818	2 831 184	2 940 104	1929 332	1879 662	2 290 208	1834 863	341 011	340 996	405 972	261 551	292 751	210 773	296 077
Cabotaje	Toneladas	117 337	593 406	564 667	576 743	546 059	480 397	456 336	558 965	444 159	352 469	231 507	258 392	231 653	196 817	192 515	140 732
Otros	Toneladas	114 980	7 807	56 981	5 589	7 326	9 135	16 016	15 933	47 660	97 927	80 289	141 534	116 218	52 696	16 878	24 960
Carga	Unidad de medida																
Contenedorizada	Toneladas	792 773	15 1256	5 539	41 380	38 362	32 365	75 865	106 300	96 899	219 417	203 269	83 361	55 663	52 529	69 159	84 944
Fraccionada	Toneladas	217 212	118 1520	1055 732	1059 133	798 884	683 529	589 171	672 667	567 591	502 972	361 260	451 736	392 767	338 330	234 394	219 121
Graneles líquidos	Toneladas	165 558	67 246	56 329	84 814	41 451	40 311	35 074	26 210	30 226	3 249	3 179	3 885	3 681	7 031	3 933	3 342
Graneles sólidos	Toneladas	568 295	335 224	3 693 273	3 387 709	3 901 918	2 360 057	2 186 516	2 728 306	2 358 154	233 457	285 997	365 456	491 363	535 129	471 504	476 857
Rodante	Toneladas	16 124	72 935	302	2 060	2 916	3 333	2 816	3 114	2 484	7 718	1788	4 795	2 435	2 276	2 710	4 070
Contenedores	Unidades	67 397	11 603	3 873	2 916	3 381	3 611	4 901	8 816	6 954	16 998	15 485	6 811	3 647	4 397	5 017	7 118
Contenedores	TEU	106 602	14 938	4 823	4 072	4 584	4 787	6 580	11 723	8 947	19 979	18 055	12 213	5 636	6 575	6 993	10 818

Ingresos por servicios

Indicador	Unidad de medida	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total	Miles de soles	347 640	153 969	38 754	39 812	43 151	30 556	30 027	35 926	30 656	12 550	14 688	14 332	15 450	13 468	10 595	

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 y 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
estudioseconomicos@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Cinthya López Vásquez
**Ejecutiva de la Jefatura de
Estudios Económicos (e)**

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

María Alejandra Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Geraldine Ordoñez Bendezu – Asistente
Marisol Huamán Velasque – Asistente
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante
Lady Andrea Osorio Alcantara – Practicante
Enrique Serrano Salas – Practicante
Rafael Lozano Jimenez – Practicante