

2014

INFORME DE DESEMPEÑO DE LA EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS - ENAPU



Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS.....	5
II. SERVICIOS PRESTADOS	7
III. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO	9
III.1. TERMINALES DE ATRAQUE DIRECTO.....	10
III.2. TERMINALES FLUVIALES	14
III.3. TERMINALES DE LANCHONAJE.....	17
IV. EVOLUCIÓN DE TARIFAS.....	18
IV.1. TARIFAS REGULADAS	18
IV.2. CARGOS DE ACCESO	19
V. RESULTADOS FINANCIEROS	21
V.1. ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA.....	21
V.2. ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA.....	22
V.3. RATIOS FINANCIEROS.....	23
VI. PAGOS AL ESTADO.....	25
ANEXOS	26
ANEXO N° 1 ESTRUCTURAS Y NIVELES DE TARIFAS MÁXIMAS - SERVICIOS A LA NAVE – ENAPU, 2013 - 2014	27
ANEXO N° 2 ESTRUCTURAS Y NIVELES DE TARIFAS MÁXIMAS - SERVICIOS A LA CARGA – ENAPU, 2014	28

Cuadros

CUADRO N° 1 TRÁFICO DE CARGA EN LOS TERMINALES DE ENAPU, 2013-2014	10
CUADRO N° 2 NIVELES TARIFARIOS MÁXIMOS	19
CUADRO N° 3 ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES	22
CUADRO N° 4 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	23
CUADRO N° 5 RATIOS FINANCIEROS	24

Gráficos

GRÁFICO N° 1 EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CARGA, 2004-2014	9
GRÁFICO N° 2 TRÁFICO DE NAVES Y CARGA EN EL TERMINAL PORTUARIO DE SALAVERRY, 2012-2014	11
GRÁFICO N° 3 ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE CARGA EN EL TERMINAL PORTUARIO DE SALAVERRY	12
GRÁFICO N° 4 TRÁFICO DE NAVES Y CARGA EN EL TERMINAL PORTUARIO DE ILO, 2012 - 2014	13
GRÁFICO N° 5 ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE CARGA EN EL TERMINAL PORTUARIO DE ILO	14
GRÁFICO N° 6 TRÁFICO DE NAVES Y CARGA EN EL TERMINAL PORTUARIO DE IQUITOS, 2012 - 2014	15
GRÁFICO N° 7 ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE CARGA EN EL TERMINAL PORTUARIO DE IQUITOS	15
GRÁFICO N° 8 TRÁFICO DE NAVES Y CARGA EN EL TERMINAL PORTUARIO DE YURIMAGUAS, 2011 - 2014	16
GRÁFICO N° 9 TRÁFICO DE NAVES Y DE CARGA EN LOS TERMINALES DE LANCHONAJE, 2012 - 2014	17
GRÁFICO N° 10 INGRESOS POR OPERACIÓN	21
GRÁFICO N° 11 PAGOS AL ESTADO, 2013-2014	25

Ilustraciones

ILUSTRACIÓN N° 1: TERMINALES PORTUARIOS ADMINISTRADOS POR ENAPU - 2014	6
ILUSTRACIÓN N° 2: SERVICIOS PORTUARIOS PRESTADOS EN LOS PUERTOS DE ENAPU	7



INFORME DE DESEMPEÑO 2014

EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS - ENAPU



RESUMEN EJECUTIVO

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

Durante el año 2014, la empresa administró 09 Terminales Portuarios, los cuales se categorizan en: (i) Puertos de atraque directo (Salaverry, Ilo y Muelle Perú – Arica), (ii) Puertos fluviales (Iquitos, Yurimaguas y Puerto Maldonado) y (iii) Puertos de lanchonaje (Chicama, Supe y Huacho).

En ese mismo año, ENAPU atendió 14,9 mil naves, de los cuales 2,6% fueron de alto bordo y el 97,4% naves menores. Asimismo, se movilizó un total de 4,8 millones de toneladas de carga, siendo el Terminal Portuario de Salaverry el más representativo, movilizándolo alrededor del 55,5% de la carga total. Los ingresos de ENAPU, en el 2014, alcanzaron los S/. 43,8 millones, monto superior en 7,8% a lo registrado el año 2013. Este resultado se vio influenciado, principalmente, por un incremento en los ingresos de los servicios a la carga (10,8%).

La información financiera indica que ENAPU registró ganancias netas por S/. 335 mil, lo significó una reducción de 99,8% respecto al 2013. Por su parte, el Balance General muestra una disminución de 8,9% en sus activos totales, pasando de S/. 438 millones en el 2013 a S/. 399 millones en el 2014, a consecuencia de una disminución en los Activos No corrientes (-10,8%).

Como producto de la caída en las utilidades netas, ENAPU presentó márgenes operativos y netos bajos, en comparación al año 2013. Asimismo, ENAPU ha mantenido su capacidad para cubrir sus obligaciones a corto plazo con sus activos más líquidos.

Finalmente, en el año 2014, el monto pagado por concepto de aporte por regulación ascendió a S/. 648 mil, lo cual representó un aumento de 19,5% con respecto al año anterior.



I. EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS

1. En el Perú se encuentran 90 instalaciones portuarias¹, de las cuales, 57 corresponden al ámbito marítimo, 30 al ámbito fluvial y 3 al ámbito lacustre. Asimismo, por su habilitación portuaria, los puertos pueden ser de uso público o de uso privado. Aquellos que pertenecen al primer grupo, en su mayoría se encuentran bajo la administración de la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU), toda vez que algunos terminales de uso públicos, como se señala más adelante, han sido concesionados; mientras que, los terminales privados son operados por empresas mineras, industriales y de hidrocarburos.
2. ENAPU es una empresa pública del sector Transportes y Comunicaciones que fue creada por Decreto Ley N° 17526 en el año 1970 y su principal actividad económica es la administración, operación, equipamiento y mantenimiento de terminales y muelles del país (marítimos, fluviales o lacustres), así como su construcción en caso de ser autorizada.
3. Al momento de su creación, ENAPU estuvo conformada por 23 terminales portuarios distribuidos en todo el Perú: (i) Cabo Blanco, Talara, Paita, Pacasmayo, Eten, Chicama, Salaverry, Chimbote, Besique, Casma y Huarmey por el norte; (ii) Supe, Huacho, Chancay, Callao y Cerro Azul en el centro; (iii) General San Martín, Matarani e Ilo por el sur; y, (iv) Yurimaguas, Iquitos, Pucallpa y Puerto Maldonado al oriente. A través de los años, algunos terminales portuarios² fueron transferidos a municipalidades e instituciones regionales, a raíz de las nuevas exigencias de la modernidad del tráfico naviero.
4. El 18 de noviembre del año 1992, mediante Decreto Ley N° 25882, se incluyó a ENAPU en el proceso de promoción de la inversión privada. De esta manera, en agosto de 1999 se otorgó en concesión el Terminal Portuario de Matarani, el mismo que viene siendo operado por la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR.
5. Posteriormente, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) suscribió los Contratos de Concesión de los siguientes Terminales Portuarios: (i) Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao- Zona Sur³, (ii) Terminal Portuario de Paita⁴, (iii) Terminal de embarque de Concentrados de Minerales del Puerto del Callao⁵; (iv) Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao⁶, (v) Terminal Portuario de Yurimaguas⁷, y (iv) Terminal Portuario Gral. San Martín - Pisco⁸.

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

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

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

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

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

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

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

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

6. El 22 de junio del 2011 mediante Decreto Supremo N° 027-2011-MTC, se aprobó la transferencia del Terminal Portuario de Chimbote al Gobierno Regional de Ancash. Por tal motivo, el 31 de julio de 2013, ENAPU realizó la transferencia de dicho Terminal, ejecutando todas las gestiones de transferencia de recursos humanos, patrimoniales y documentarias requeridas, con veeduría del Sistema Nacional de Control que constató las condiciones adecuadas de la transferencia y el cumplimiento de la normativa correspondiente⁹.
7. Así, al finalizar el año 2014, ENAPU se encontraba administrando 09 Terminales Portuarios, los cuales se clasifican en: (i) De atraque directo (Salaverry, Ilo y Muelle Perú – Arica), (ii) Fluviales (Iquitos, Yurimaguas y Puerto Maldonado) y (iii) De lanchonaje (Chicama, Supe y Huacho) (ver Ilustración N° 1; **Error! No se encuentra el origen de la referencia.;** **Error! No se encuentra el origen de la referencia.**).

Ilustración N° 1: Terminales portuarios administrados por ENAPU - 2014



Fuente/Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

⁹ En concordancia con lo dispuesto en el Acuerdo N° 22/07/2013/D adoptado en Sesión Extraordinaria de Directorio del 18 de julio de 2013.

II. SERVICIOS PRESTADOS

8. Los servicios portuarios prestados en todos los terminales administrados por ENAPU, se clasifican en dos grupos: (i) servicios en función a la nave, y (ii) servicios en función a la carga.
9. El primer grupo comprende la prestación de los servicios de amarre/desamarre y uso de amarradero. El servicio de amarre consiste en asegurar la nave al muelle mediante la colocación de cabos en las cornamusas del muelle al momento que se realizan operaciones de atraque de naves o cambios de puntos de amarre; y viceversa, en el caso de desamarre. Cabe resaltar que la unidad de control y de cobro es la operación (amarre o desamarre).
10. Dentro del mismo grupo se encuentra el servicio de uso de amarradero, el cual se realiza luego de amarrar la nave y consiste en la utilización o alquiler del amarradero o muelle durante el tiempo que la nave permanece atracada. Debido a ello, el cobro por la prestación de este servicio es por metro de eslora/hora de ocupación del amarradero.

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



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

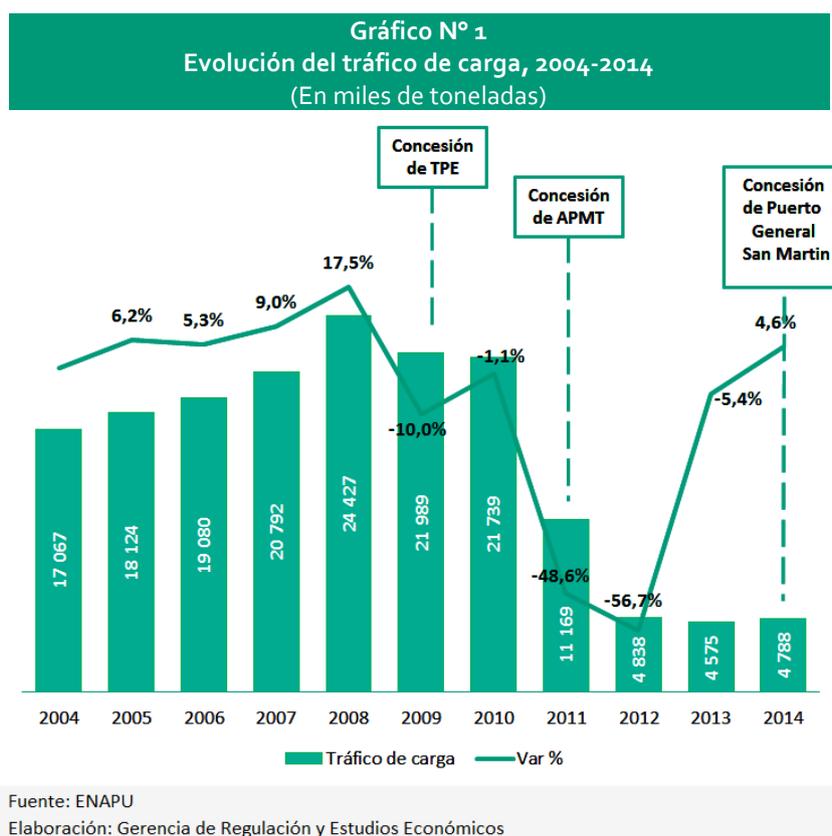
11. El segundo grupo de servicios está compuesto por los servicios de uso de muelle, estiba/desestiba, transferencia, almacenaje y manipuleo. El servicio portuario de uso de muelle comprende el uso de la infraestructura de los muelles para las operaciones de embarque y descarga de mercancías. La prestación de este servicio se cobra según el tipo de carga: (i) carga fraccionada, granel y rodante por tonelada métrica; y, (ii) contenedores por unidad, según las dimensiones (20 o 40 pies) y su condición (llenos o vacíos). Adicionalmente, se considera como uso de muelle a la prestación realizada a los pasajeros o servicios por embarque, cuyo cobro es por pasajero embarcado.
12. El servicio de almacenaje comprende el uso de las zonas de almacenamiento para carga general, contenedorizada y graneles, 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 TEU¹⁰.

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

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

III. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

14. A lo largo del periodo 2004-2014, el volumen movilizado de carga ha sufrido variaciones significativas. Así, en el año 2009 se presentó una caída de 10,0% con respecto al 2008 debido tanto a la crisis internacional como a la entrega en concesión del Terminal Portuario de Paita; en tanto, en el año 2011, la reducción del volumen de carga fue de 48,6% comparado con lo registrado en el año 2010 debido principalmente a la concesión del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, a través del cual se movilizaba más del 70% del total de carga movilizada por los Terminales administrados por ENAPU.
15. En esa misma tendencia, pero en menor medida, en el año 2013 el tráfico de carga disminuyó en 5,4% respecto al año anterior, en tanto que durante el año 2014 se registró un incremento de 4,6% respecto al 2013, sustentado principalmente en el mayor tráfico movilizado en el Terminal Portuario de Salaverry. Cabe señalar que durante el año 2014, los puertos bajo administración de ENAPU registraron un tráfico de 14 875 naves, siendo 97,4% correspondiente a naves menores. En el Gráfico N° 1 se muestra la evolución del tráfico total de carga para el conjunto de puertos administrados por ENAPU durante el periodo 2004-2014.



16. Tal como se señaló anteriormente, ENAPU se encuentra administrando nueve (09) terminales portuarios, luego de la entrega en concesión del Terminal Portuario General San Martín – Pisco a la empresa Consorcio Paracas S.A., en agosto del año 2014. Cabe señalar que el tráfico de carga en dicho terminal, acumulado entre enero de 2014 y la fecha previa a la entrega en concesión, representó el 24,4% del tráfico total de ENAPU durante el 2014.

17. Cabe señalar la importancia que tiene el Terminal Portuario de Salaverry dentro de los 09 terminales bajo administración de ENAPU, el cual representó aproximadamente la mitad del tráfico total de carga (50,2% en el año 2013 y 55,5% en el 2014), seguido por el Terminal Portuario de Ilo con el 9,1% del tráfico total del año 2014, y el Terminal Portuario de Iquitos que incrementó su importancia relativa de 7,5% en el 2013 a 8,9% en el 2014. Cabe señalar que para el cálculo de las participaciones respecto del tráfico total se está considerando el volumen de carga movilizado hasta agosto del 2014 por el Terminal Portuario de Pisco. Si no se considera dicho Terminal, la importancia relativa del Terminal de Salaverry sería incluso mayor, representando el 73% del total del tráfico de carga en 2014.

Cuadro N° 1
Tráfico de carga en los terminales de ENAPU, 2013-2014
(En miles de toneladas)
(Considerando el Puerto General San Martín de Pisco)

TERMINAL	Miles de TM		Participación (%)	
	2013	2014	2013	2014
Salaverry	2 295	2 658	51%	56%
Ilo	416	436	9%	9%
MASP Arica	19	13	0%	0%
Iquitos	343	426	8%	9%
Yurimaguas	89	77	2%	2%
Pto. Maldonado	3	1	0%	0%
Supe	7	4	0%	0%
Huacho	77	7	2%	0%
Gral. San Martín*	1 276	1 166	28%	24%
Total	4 524	4 788	100%	100%

* Entregada en concesión a la empresa Consorcio Paracas S.A. en agosto de 2014.

No se incluye el Puerto de Chimbote, el cual fue transferido al Gobierno Regional de Ancash en julio de 2013.

No se incluye el Puerto de Chicama al contarse con información por parte de ENAPU

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

18. En el Cuadro N° 1 se presenta la composición del tráfico de carga en los terminales portuarios administrados por ENAPU. Como se puede observar, la mayor concentración del tráfico ocurre en los terminales de Salaverry, Ilo e Iquitos, representando en conjunto el 73,5% del volumen de carga total del año 2014. Cabe indicar que el terminal portuario de Iquitos atiende tráfico fluvial, en tanto que Salaverry e Ilo atienden tráfico de atraque directo.

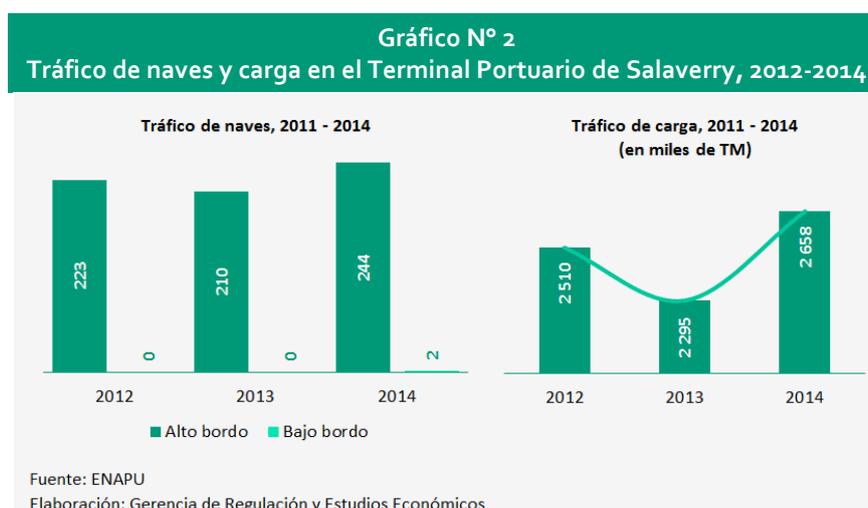
III.1. Terminales de Atraque Directo

A. Terminal Portuario de Salaverry

19. El Terminal de Salaverry está ubicado en la provincia de Trujillo (región La Libertad) y tiene por área de influencia las regiones La Libertad, Lambayeque, Ancash, Cajamarca y Lima¹¹. Este Terminal cuenta con dos muelles de atraque directo tipo espigón (uno de 225 m y otro de 230 m).

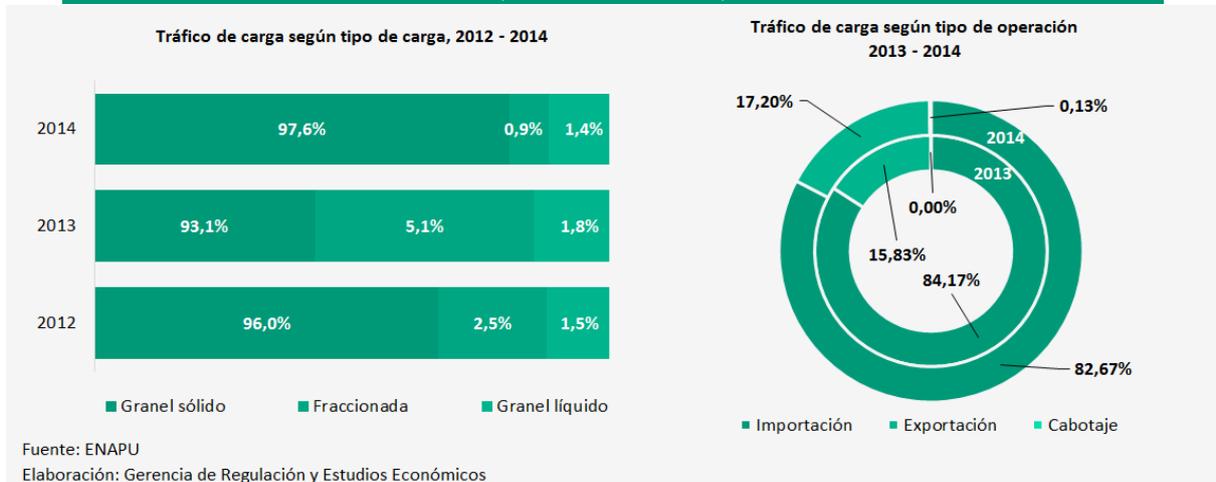
¹¹ De acuerdo a ENAPU. Ver: http://www.enapu.com.pe/spn/tp_ubicinflu_salaverry.htm

20. Durante el año 2014, el puerto de Salaverry atendió un total de 244 naves, cifra superior en 15,1% a lo registrado el año anterior, siendo en su totalidad naves de alto bordo a diferencia del año 2013 en el cual se registraron 2 naves de bajo bordo. Como se puede observar en el Gráfico N° 2, el tráfico de naves ha presentado un crecimiento moderado en los últimos años, principalmente en el tráfico de naves de alto bordo debido a la naturaleza del puerto.
21. Asimismo, el tráfico de carga presentó un crecimiento de 15,9% con relación a lo registrado el año 2013, movilizándose alrededor de 2,66 millones de TM de carga. Tal como se puede apreciar en el cuadro, en los últimos años la carga movilizada por nave ha mantenido un ligero crecimiento, pasando de 2,51 millones de TM por nave en el año 2012 a 2,66 millones de TM en el año 2014, lo cual significó un crecimiento de 5,9%.



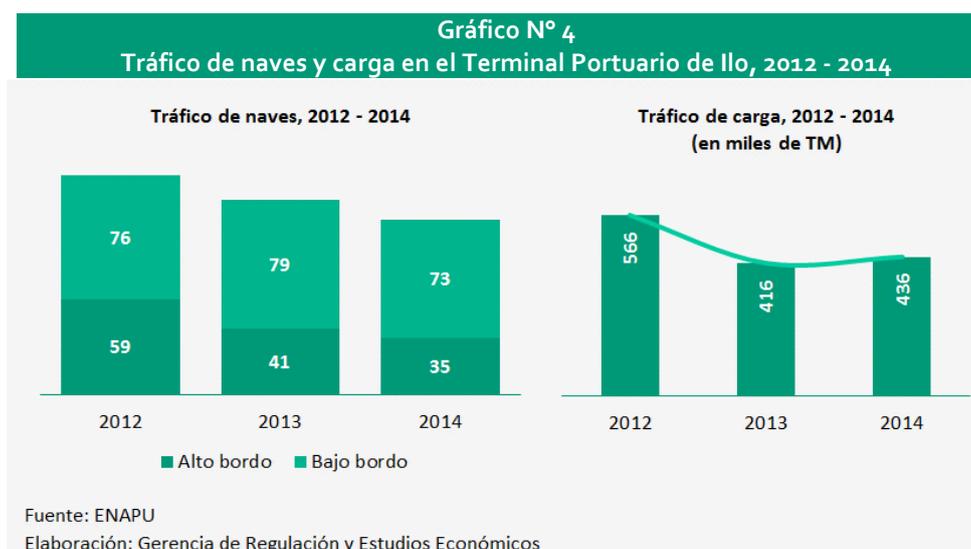
22. Al analizar el tráfico de carga en función al tipo de mercancía transportada, se observa que la carga de granel sólido registra la mayor participación del total movilizado (97,6%), seguido por la carga de granel líquido y la carga fraccionada (1,4% y 0,9%, respectivamente).
23. Con relación al tipo de régimen de movilización, el tráfico de carga de importación presentó un incremento de 13,8% con relación al año anterior, concentrando alrededor del 82,7% del total de carga en el año 2014. Asimismo, la carga de exportación se incrementó en 25,9% para el mismo periodo, concentrando el 17,2% del tráfico total. En el Gráfico N° 3 se presenta la estructura del tráfico de carga en función tanto del tipo de carga como del tipo de operación.

Gráfico N° 3 Estructura del tráfico de carga en el Terminal Portuario de Salaverry (En miles de toneladas)



B. Terminal Portuario de Ilo

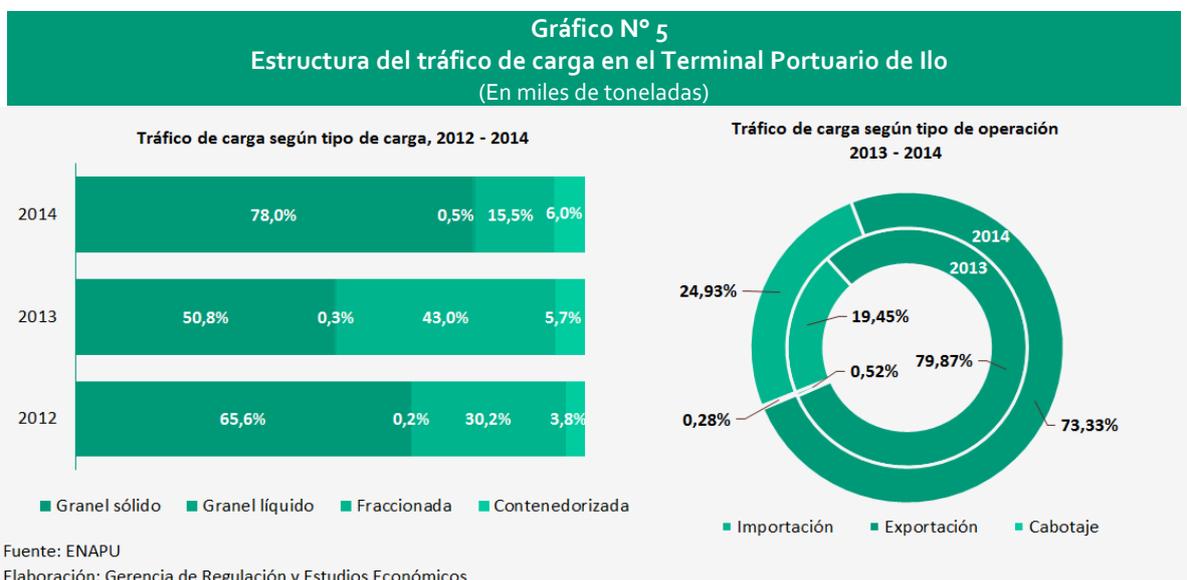
24. El Terminal Portuario de Ilo está ubicado al sur del Perú en la región Moquegua, su área de influencia abarca las regiones de Arequipa, Moquegua, Tacna, Puno y Cusco; así como parte de los países de Bolivia (vía la carretera binacional) y Chile (vía la Panamericana Sur)¹². Este Terminal cuenta con un muelle de tipo espigón de 302 m para atraque directo de naves de alto bordo.
25. En el año 2014, el puerto de Ilo atendió un total de 108 naves, lo cual significó una reducción de 10,0% con relación a lo registrado durante el año anterior. Este resultado se sustenta principalmente en la menor cantidad de naves de alto bordo que atracaron en el terminal portuario (-14,6% respecto al año anterior), pasando de 41 naves en el año 2013 a 35 naves en el año 2014. Cabe señalar que las naves de bajo bordo presentan la mayor participación del tráfico de naves en el puerto, alcanzando el 67,6% del tráfico total durante el año 2014. En el Gráfico N° 4 se puede observar la evolución del tráfico de naves, tanto de alto bordo como de bajo bordo, durante el periodo 2011-2014.
26. En contraste, el tráfico de carga presentó un incremento de 4,8% con relación a lo registrado en el año 2013, transportando alrededor de 436 mil toneladas durante el año 2014. A pesar de ello, durante los últimos años, el volumen de carga movilizada ha presentado importantes reducciones, pasando de 942 mil toneladas en el 2011 a 436 mil toneladas por nave en el 2014, lo cual significó una reducción de 53,7%.



27. Al analizar el tráfico según el tipo de carga transportada, puede observarse que la carga sólida a granel representó el 78% del tráfico total de carga, registrando un incremento de 60,9% con relación a al año anterior. Por su parte, la carga fraccionada y la contenedorizada contribuyeron con alrededor del 15,5% y 6,0% del tráfico total de carga, respectivamente; sin embargo, la carga fraccionada presentó una reducción del 62,3% con relación a lo registrado en el año 2013. En el Gráfico N° 5 se puede apreciar la evolución de la estructura del tráfico de carga durante el periodo 2011-2014.
28. Asimismo, el tráfico de carga movilizada mediante el régimen de exportación concentró el 73,3% del total de carga, presentando una disminución de 3,8% con relación al año 2013. En tanto, el

¹² De acuerdo a ENAPU. Ver: http://www.enapu.com.pe/spn/tp_ubicinflu_ilo.htm

tráfico de carga de importación concentró el 24,9% del tráfico total, presentando durante el año 2014 un incremento de 34,3%, pasando de 81 mil toneladas en el 2013 a 109 mil toneladas en el año 2014.



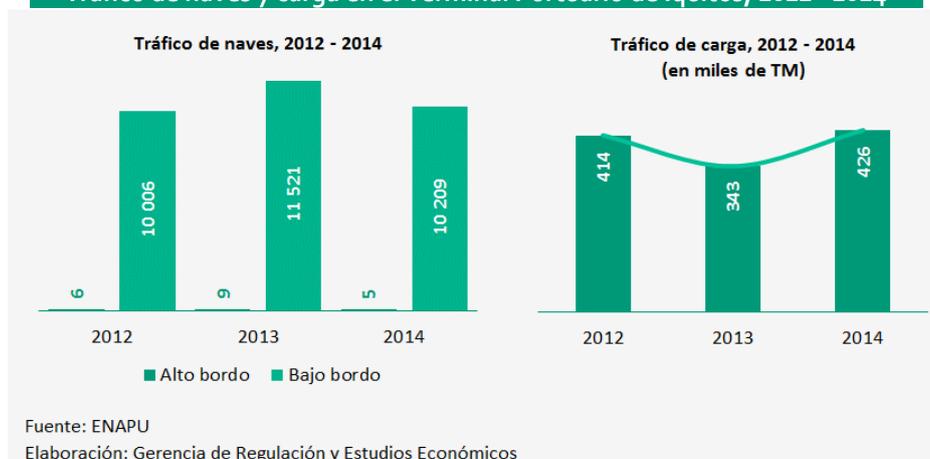
III.2. Terminales Fluviales

A. Terminal Portuario de Iquitos

29. El Terminal Portuario de Iquitos se encuentra en el distrito de Villa Puchana (Provincia de Maynas, Región Loreto). El área de influencia de este terminal abarca los pueblos de la Amazonía Peruana, así como los países de Brasil y Colombia. El terminal de Iquitos cuenta con dos muelles de atraque directo de tipo flotante para la atención de embarcaciones menores¹³ (uno de 114 m y otro de 72 m de largo).
30. Durante el año 2014, el terminal atendió alrededor de 10,2 mil naves, cifra inferior en 11,4% a lo registrado el año anterior; cabe resaltar que casi la totalidad de naves atendidas fue de tipo menores (99% del tráfico total). En contraste, el tráfico de carga movilizada presentó un incremento de 24,2% con relación al año 2013, alcanzando los 426 miles de toneladas. En el Gráfico N° 6 se puede observar la evolución del tráfico de naves y de carga, durante el periodo 2011-2014.

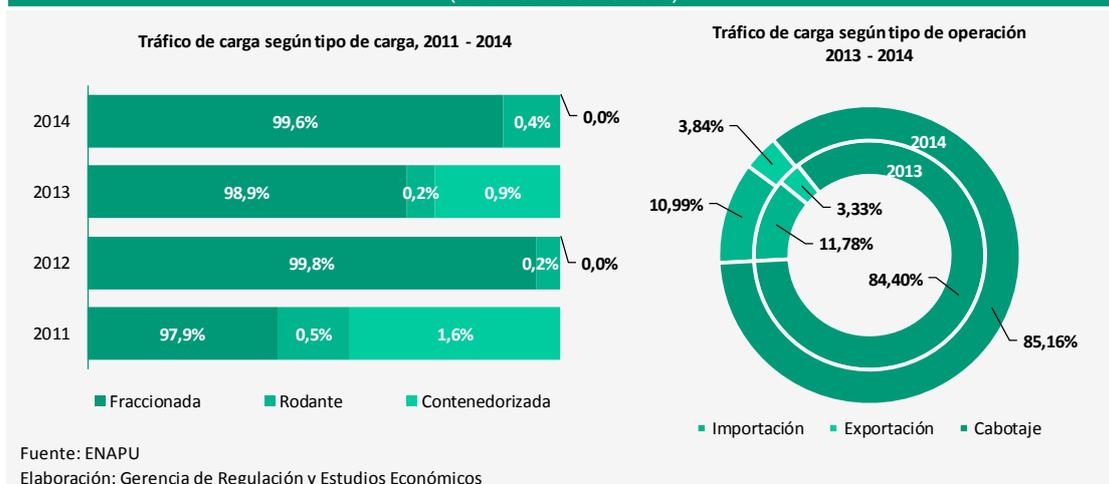
¹³ Barcos con una eslora (largo) menor de 24m (<78,74 pies) y con 50 o menos de volumen interno T.R.G.

Gráfico N° 6
Tráfico de naves y carga en el Terminal Portuario de Iquitos, 2012 - 2014



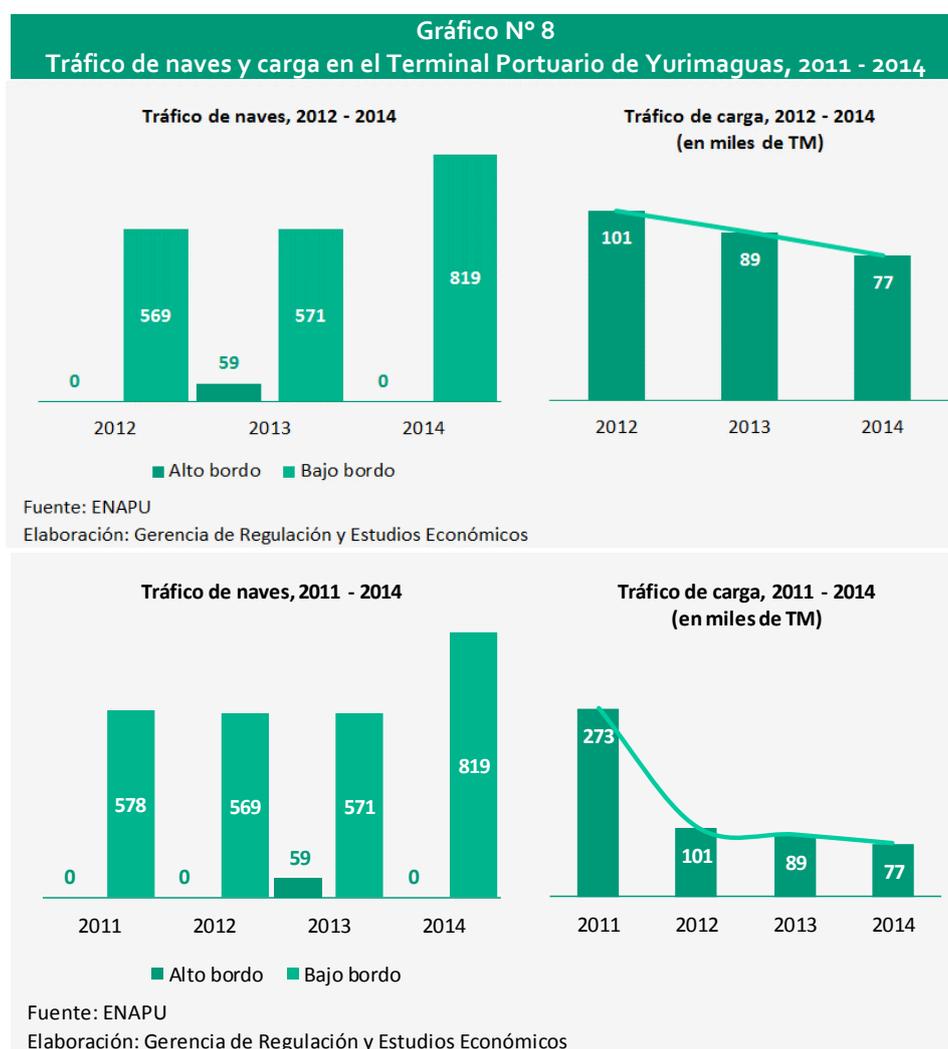
31. Al analizar la concentración de la carga en función al tipo de mercancía transportada, se evidencia que la carga fraccionada representó el 99,6% del total de carga movilizada en el año 2014. Cabe señalar que este tipo de carga presentó un incremento de 25,1% en el año 2014 con relación al año anterior.
32. De igual manera, el tráfico de carga transportada mediante el régimen de cabotaje concentró el 85,2% del total de carga movilizada, presentando un crecimiento de 25,3% respecto del año anterior. Similar comportamiento muestra la carga de importación y exportación que sufrieron incrementos de 15,9% y 43,3%, respectivamente, representando en conjunto el 14,8% del tráfico total movilizado durante el año 2014. En el Gráfico N° 7 se puede observar la evolución del tráfico de naves y de carga, durante el periodo 2011-2014.

Gráfico N° 7
Estructura del tráfico de carga en el Terminal Portuario de Iquitos
(En miles de toneladas)



B. Terminal Portuario General de Yurimaguas

33. El Terminal Portuario de Yurimaguas está ubicado en la provincia del Alto Amazonas, región Loreto, a 100 metros del Río Huallaga. Su área de influencia abarca las provincias del Alto Amazonas y las regiones Loreto, Ucayali, San Martín y La Libertad. Este Terminal cuenta con un muelle de lanchonaje tipo flotante de aproximadamente 66 m de largo.
34. Durante el año 2014, el Terminal atendió 819 naves de bajo bordo¹⁴, lo cual significó un incremento de 43,4% con relación al año anterior. En contraste, el tráfico de carga movilizada presentó una caída de 13,9%, pasando de 89 mil a 77 mil toneladas. Cabe resaltar que el total de carga movilizada por el terminal corresponde a operaciones de cabotaje. En el Gráfico N° 8 se observa la evolución del tráfico de naves y de carga durante el periodo 2011-2014.



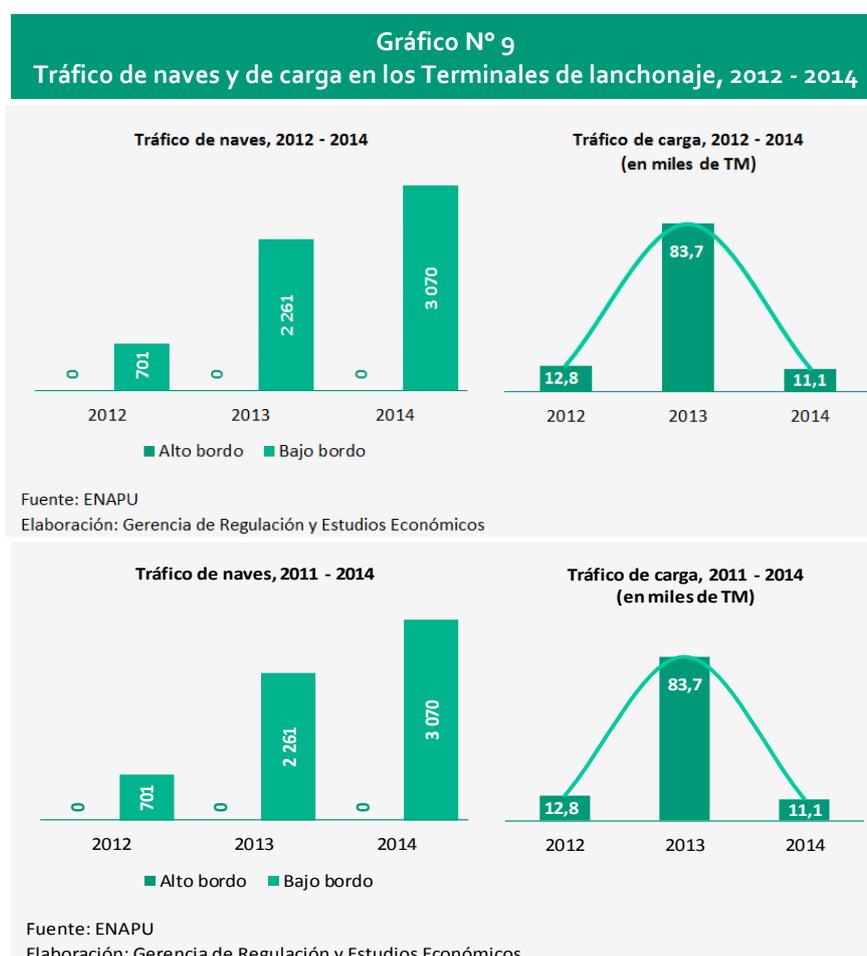
35. Con relación al tipo de carga movilizada, la carga fraccionada concentró el 99,4% del total del tráfico de carga durante el 2014, presentando una reducción de 14,0% con relación al año anterior; en tanto, el 6% restante lo conforman la carga rodante y la carga de granel líquido.

¹⁴Sólo se atienden naves menores en el Terminal Portuario de Yurimaguas.

III.3. Terminales de Lancheonaje

A. Terminales Portuarios de Chicama, Huacho y Supe

36. Los terminales de lancheonaje son aquellos que no cuentan con facilidades para el atraque directo de naves mercantes, por lo tanto solo permite realizar operaciones de embarque o descarga de mercancías por medio de lanchones, gabarras y chatas.
37. Durante el año 2014, los terminales portuarios de Lancheonaje atendieron, en conjunto, un total de 3 070 naves menores, siendo el puerto de Supe el que concentrara el mayor tráfico (75,1%), seguido por el puerto de Huacho (24,9%). Por su parte, Chicama no presentó ningún movimiento de naves.



38. Respecto al tráfico de carga, los terminales de Supe y de Huacho movilizaron, en conjunto, alrededor de 11,1 mil toneladas, siendo el 94,5% correspondiente a carga de tipo fraccionada. En tanto, según el tipo de operación, el 90,4% del tráfico movilizado en dichos puertos corresponde a la actividad pesquera.

IV. EVOLUCIÓN DE TARIFAS

IV.1. Tarifas Reguladas

39. El 23 de julio del 2004, mediante Resolución del Consejo Directivo N° 031-2004-CD-OSITRAN, se estableció la nueva estructura y régimen de tarifas máximas aplicables a los servicios regulados que presta ENAPU en los puertos del Callao, Paíta, Salaverry, Chimbote, San Martín e Ilo. Dicha resolución implicaba que las tarifas que se venían cobrando desde el año 1999 en los mencionados puertos, se reducirían entre 25% y 50%, dependiendo de cada servicio. Estas debieron entrar en vigencia a partir del 1º de febrero del 2005, conforme a lo dispuesto por la Resolución del Consejo Directivo N° 062-2004-CD-OSITRAN, publicada el 8 de diciembre del 2004.
40. Sin embargo, ENAPU interpuso una demanda contencioso – administrativa, con la finalidad de que se declare judicialmente la nulidad total de la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN.
41. Durante los últimos años, se han presentado los siguientes acontecimientos: (i) en abril del 2010, el Décimo Juzgado Contencioso Administrativo, en primera instancia, emitió sentencia declarando infundada la demanda presentada por ENAPU; (ii) posteriormente, en abril del 2011, la Segunda Sala Contencioso Administrativa, en segunda instancia, resolvió confirmar la sentencia que declaró infundada la demanda; (iii) el 24 de mayo del 2011, ENAPU interpuso recurso de casación ante la Sala de Derecho Constitucional y Social de la Corte Suprema de la República.
42. Paralelamente, a nivel del Poder Judicial, ENAPU logró la adopción de medidas cautelares suspendiendo, en diversos momentos, los efectos de la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN¹⁵. Sin embargo, mediante Resolución N°7 del 19 de mayo del 2011, el Décimo Juzgado Permanente Especializado en lo Contencioso Administrativo de Lima declaró consentidas las Resoluciones N°5, que declaró cancelada la medida cautelar obtenida por ENAPU, y N°6, que declaró improcedente la nulidad deducida por ENAPU contra la mencionada Resolución N° 5.
43. Respecto al Recurso de Casación, la Fiscalía Suprema opinó que el Recurso de Casación debía ser desestimado. Sin embargo, mediante Sentencia CAS. N° 1795-2011, la Corte Suprema ha resuelto declarar fundado dicho recurso, y por tanto, ha anulado la resolución N° 031-2004-CD/OSITRAN.
44. En mayo de 2013, la Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente de la Corte Suprema de Justicia de la República resolvió el Recurso de Casación, declarándolo fundado. Posteriormente los autos bajaron al juzgado de origen, quien emitió la Resolución N° Quince del

¹⁵ Resolución N° 16, emitida por el Quinto Juzgado Civil del Callao, a través de la cual se dictó la medida cautelar que suspendió provisionalmente los efectos jurídicos de las resoluciones N° 031-2004-CD/OSITRAN y N° 044-2004-CD/OSITRAN. Posteriormente, en julio del 2005, el Juzgado del Callao declaró fundada la excepción de incompetencia presentada por OSITRAN, dicha resolución fue posteriormente confirmada por la Segunda Sala Civil del Callao, que ordenó que se remita el expediente a la Corte Superior de Justicia de Lima.

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

24 de noviembre de 2014, disponiendo concretamente que OSITRAN cumpla con emitir una nueva resolución administrativa aprobando la estructura y niveles tarifarios máximos aplicables a los servicios que ofrece ENAPU.

45. Así, mediante Oficio N° 541-2014-GG-OSITRAN de fecha 30 de diciembre de 2014, el OSITRAN solicita a la APN que remita su propuesta tarifaria, a fin continuar con el procedimiento tarifario, en cumplimiento con lo dispuesto por la resolución judicial.
46. Sin perjuicio de lo anterior, la tarifa previa a la resolución que declara nula la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN fue la que se muestra en el Cuadro N° 2.

Cuadro N° 2			
Niveles Tarifarios Máximos			
(En USD , sin IGV)			
SERVICIO	UNIDAD	TERMINAL PORTUARIO	
		Salaverry	Ilo
SERVICIOS A LA NAVE			
Amarre y Desamarre	Por operación	200,00	200,00
Uso de amarradero	Metro eslora/hora	0,80	0,70
SERVICIOS A LA CARGA			
Uso de muelle			
Carga fraccionada	Por tonelada	6,80	4,00
Carga rodante	Por tonelada	15,00	25,00
Carga sólida a granel	Por tonelada	2,00	2,00
Carga líquida a granel	Por tonelada	1,00	1,00
Contenedores llenos de 20 pies	Por contenedor	60,00	60,00
Contenedores llenos de 40 pies	Por contenedor	90,00	90,00
Embarque de pasajeros	Por pasajero	6,00	6,00
Fuente: ENAPU			
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos			

IV.2. Cargos de Acceso

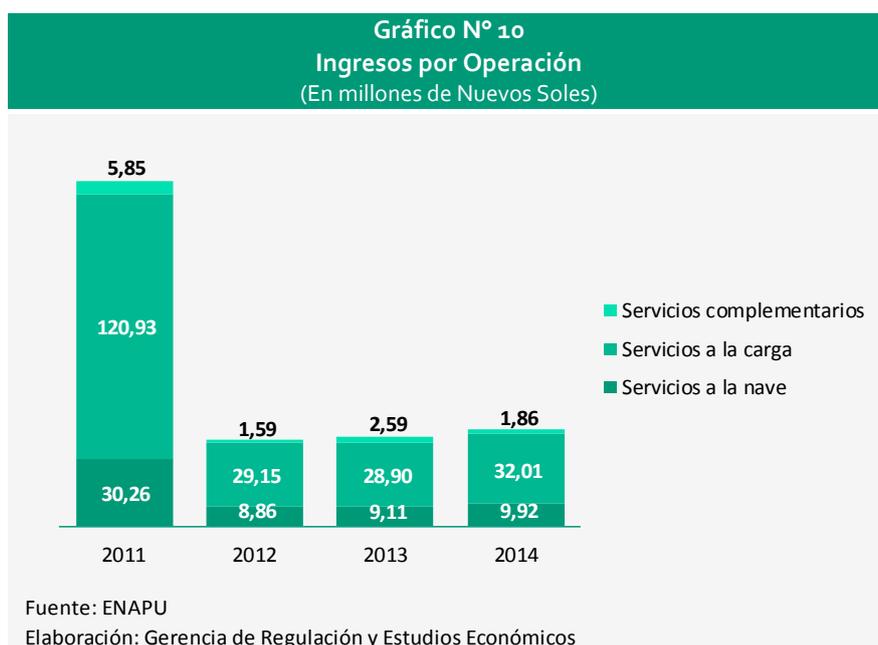
47. El Reglamento de Acceso (REA) de ENAPU establece las reglas y procedimientos aplicables al derecho de acceso a las facilidades esenciales administradas por la Entidad Prestadora y fija los criterios técnicos, económicos y legales, así como los procedimientos a los cuales deberán sujetarse los contratos y/o mandatos de acceso. Dicho reglamento establece la lista de servicios esenciales, los cuales son: practicaje, remolcaje, amarre y desamarre, estiba y desestiba, transferencia o tracción de carga, embarque y descarga de carga, y abastecimiento de combustible; los mismos que se encuentran bajo el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público del OSITRAN (REMA).
48. El servicio de practicaje se brinda con el fin de apoyar al capitán de la nave en maniobras y reglamentaciones náuticas durante la realización de las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloamiento, desabarloadamiento y maniobras de giro en rada de operaciones. Asimismo, el servicio de remolcaje consiste en halar, empujar, apoyar o asistir a la nave durante las operaciones portuarias.

-
49. Por otro lado, el embarque de carga es un servicio esencial, que en el caso de concentrado de minerales consiste en transportar el concentrado a través de una faja transportadora hermética móvil, la cual se posiciona al costado de la nave para el embarque del concentrado a las bodegas.
50. Durante el 2014 fueron 3 empresas que brindaron el servicio de remolcaje, 3 empresas de practicaje y 2 empresas que prestaron el servicios de embarque de carga a través de faja transportadora hermética móvil; de estas solo la empresa Trabajos Marítimos S.A (TRAMARSA) brinda los servicios de practicaje, remolcaje y servicio de embarque de carga.

V. RESULTADOS FINANCIEROS

V.1. Estado de Situación Financiera

51. Los ingresos por operación en los terminales portuarios administrados por ENAPU alcanzaron los S/. 43,8 millones, lo cual significó un incremento de 7,8% respecto al año anterior. Los ingresos están conformados por tres grupos, de acuerdo al tipo de servicio prestado: (i) Servicios a la nave (22,7%), (ii) Servicios a la carga (73,1%) y (iii) Servicios complementarios (4,2%).



52. Con relación a los Costos de Operación, estos representaron el 64,4% de los ingresos portuarios, superando los S/. 28,18 millones, lo cual significó una reducción de 11,2% respecto del año 2013. De este total, el pago de servicios prestados por terceros representó el 35,5% e incrementó en 17,2% con relación al año anterior. Así, la Utilidad bruta para el año 2014 fue cercana a los S/. 15,0 millones, lo cual se tradujo en un incremento de 85,1% respecto al año 2013.

53. Por su parte, los gastos administrativos de ENAPU presentaron una reducción de 19,9%, alcanzando los S/. 53,7 millones; de este total, el 45,7% correspondió al pago de remuneraciones y el 12,4% a pagos de servicios prestados por terceros. Por otro lado, los Ingresos Financieros disminuyeron en 7,1% producto de los menores intereses sobre depósitos; en tanto que los Gastos Financieros, los cuales reflejan los Intereses y Gastos por Sobregiros, pasó de S/. 364 mil a 4,88 millones debido al incremento en Otras Cargas Financieras.

Cuadro N° 3
Estado de Resultados Integrales
(En miles de Nuevos Soles)

CONCEPTO	2014	2013
Ingresos operacionales	43 787	40 606
Devoluciones	(67)	(42)
Descuentos y rebajas	(569)	(752)
Costo operacional	(28 183)	(31 724)
Utilidad bruta	14 968	8 088
Gastos de administración	(53 716)	(67 087)
Otros ingresos	46 611	214 346
Otros gastos	(7 875)	(9 201)
Utilidad (Pérdida) de operación	(12)	146 146
Ingresos financieros	2 613	2 813
Gastos financieros	(4 876)	(364)
Diferencia de Cambio - Neto	2 610	7 166
Utilidad (Pérdida) neta del ejercicio	335	155 761

Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

55. Así, en el 2014 ENAPU obtuvo una Utilidad Neta de S/. 335 miles, monto 99,8% menor a lo obtenido en el año 2013, lo cual se sustenta en los menores montos en el rubro de Otros ingresos, rubro que, durante el 2013, y solo para ese año, estuvo respaldado principalmente por la cuenta *Recupero de provisión OSITRAN*. Esta cuenta en sus Estado de Resultados Integrales para el año 2013 fue de S/. 195,5 millones y representaba el pago que debía realizar OSITRAN debido al proceso judicial seguido.

V.2. Estado de Situación Financiera

56. Con relación a la evolución de las cuentas del Estado de Situación Financiera, se observa que la empresa disminuyó el valor de sus activos en 8,9%, pasando de S/. 438,6 millones en el 2013 a S/. 399,5 millones en el 2014. Este resultado se vio influenciado principalmente por disminución de las cuentas Efectivo y equivalente de efectivo (-50,5%) e Inmuebles, maquinaria y equipo, neto (-11,2%), lo cuales representan, en conjunto, el 76,8% de los activos totales al año 2014.
57. El activo corriente registró una disminución de 4,3%, alcanzando los S/. 123 millones, a raíz de la disminución del Efectivo y equivalente de efectivo (que pasó de S/. 102,7 millones en 2013 a S/. 50,8 millones en 2014) a consecuencia, principalmente, de una disminución en los depósitos a plazo (-55,9%).
58. Con relación a la composición del Activo Total, se observa que el Activo Corriente pasó de representar el 29,3% de los Activos Totales en el 2013 a 30,8% en el 2014, producto del incremento en la cuenta Otras Cuentas por Cobrar, neto (+290,3%). Por el contrario, el Activo No Corriente pasó de representar el 70,7% del total de Activos en el 2013 a 69,2% en el 2014.
59. Al analizar el Activo No Corriente, se observa que este pasó de S/. 310,13 millones en el 2013 a S/. 276,55 millones en el 2014; lo cual significó una caída de 10,8%. Este resultado se vio influenciado por la transferencia del Terminal Portuario Gral. San Martín - Pisco (20 de agosto de 2014).

Cuadro N° 4
Estado de Situación Financiera
(En miles de Nuevos Soles)

CONCEPTO	Al 31 de diciembre		CONCEPTO	Al 31 de diciembre	
	2014	2013		2014	2013
ACTIVO			PASIVO Y PATRIMONIO NETO		
ACTIVO CORRIENTE			PASIVO CORRIENTE		
Efectivo y equivalente de efectivo	50 807	102 694	Cuentas por pagar comerciales	2 907	1 538
Cuentas por cobrar comerciales, neto	3 503	3 076	Cuentas por pagar a partes relacionadas	-	414
Otras cuentas por cobrar, neto	63 021	16 148	Otras cuentas por pagar	2 529	3 530
Existencias, neto	5 620	5 822	Beneficios a los empleados	7 592	6 005
Gastos contratados por anticipado	-	750	TOTAL PASIVO CORRIENTE	13 029	11 488
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	122 952	128 489	PASIVO NO CORRIENTE		
ACTIVO NO CORRIENTE			Provisiones	19 661	28 130
Inmuebles, maquinaria y equipo, neto	256 169	288 324	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	19 661	28 130
Activos intangible, neto	27	77	TOTAL PASIVO	32 690	39 618
Inversiones mobiliarias	20 350	21 726	PATRIMONIO NETO		
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	276 546	310 127	Capital	233 409	49 852
			Capital Adicional	-101 829	-32 683
			Resultados acumulados	219 736	226 067
			Reserva Legal	15 158	-
			Ganancia (Pérdida) Neta período	335	155 761
			TOTAL PATRIMONIO NETO	366 808	398 998
TOTAL ACTIVO	399 498	438 616	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	399 498	438 616

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

60. Por el lado del Pasivo Corriente, este registró un incremento de 13,4%, a consecuencia de los mayores montos en el rubro Cuentas por Pagar Comerciales (89,0%) y Beneficios a los empleados (26,4%), lo cuales representaron en conjunto el 81% del Pasivo Corriente. Por su parte, el Pasivo No Corriente disminuyó en 30,1%, al pasar de S/. 28,13 millones en el 2013 a S/. 19,66 millones en el 2014, a consecuencia de una disminución en las Provisiones por contingencias, la cual representa el 100% del Pasivo No Corriente.

61. Al 31 de diciembre de 2014, los resultados acumulados alcanzaron los S/. 219,74 millones, lo que significó una reducción de 2,8% respecto al año anterior, afectando al rubro de Patrimonio Neto de la empresa, el cual se redujo en 8,1% con relación al año 2014. Cabe señalar que el patrimonio neto representó el 91,8% del Activo Total de la empresa. Asimismo, el capital representó el 58,4% del total de activos del año 2014 y está conformado por 49 852 249 acciones, de un valor nominal de S/. 1,00 cada una.

V.3. Ratios Financieros

62. Al analizar los ratios financieros se observa una variación significativa respecto de los ratios del año 2013. Así, el ROE¹⁶ pasó de 39% en el 2013 a 0,09% en el 2014, en tanto que el ROA¹⁷ pasó de 35,5% en el 2013 a 0,08% en el 2014. Lo anterior se sustenta en la menor Utilidad Neta registrada, efecto que fue reducido por el menor valor del patrimonio y activos totales de la empresa para el 2014. La variación de estos ratios son causa directa del cambio en el rubro de *Otros Ingresos* del año 2014 ya no considera la cuenta *Recupero de provisión OSITRAN*, a diferencia del año 2013.

¹⁶ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE= Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

¹⁷ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activos Totales.

63. Respecto a los ratios de liquidez, se observa que si bien el valor de los ratios se ha reducido con relación al año 2013, la empresa mantiene aún su capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos (principalmente, las cuentas de *Efectivo* y *Otras Cuentas por Cobrar*).

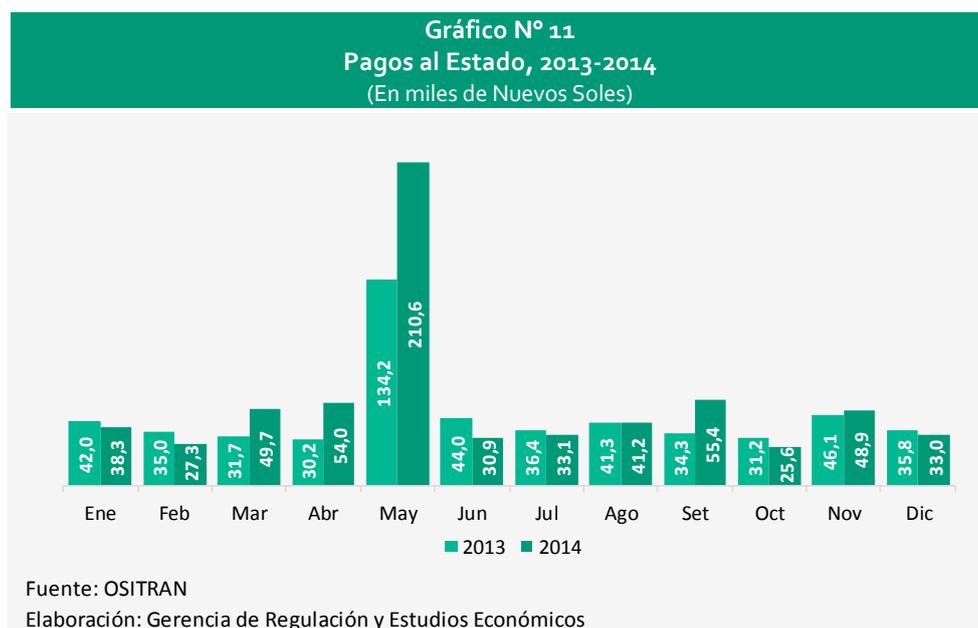
Cuadro N° 5 Ratios Financieros		
RATIO	2014	2013
Ratios de Rentabilidad		
Margen operativo	-0,03%	359,9%
Margen neto	0,76%	383,6%
ROE	0,09%	39,0%
ROA	0,08%	35,5%
Ratios de Liquidez		
Liquidez clásica	9,44	11,18
Prueba ácida	9,01	10,61
Liquidez absoluta	3,90	8,94
Apalancamiento /endeudamiento		
Apalancamiento /endeudamiento	0,09	0,10
Grado de endeudamiento	0,08	0,09
Grado de patrimonio	0,92	0,91

Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

64. Por otro lado, los ratios de apalancamiento indican que, durante el año 2014, ENAPU financió sus activos principalmente con recursos propios, presentando un grado de endeudamiento de 8%, cifra inferior a lo obtenida en el año 2013. En efecto, el patrimonio financió el 92% de los Activos Totales de ENAPU.

VI. PAGOS AL ESTADO

65. La Entidad Prestadora está obligada a pagar al OSITRAN el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos facturados mensualmente. Dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley 26917 y el Reglamento General de Supervisión de OSITRAN.
66. Así, el pago realizado en el año 2014 superó los S/. 648 miles, monto superior en 19,5% al pagado durante el año anterior, destacando el mes de mayo con el mayor monto por aporte durante el 2014 alcanzando los S/. 210 miles (32,5% del pago total anual).



ANEXOS



Anexo N° 1
Estructuras y niveles de Tarifas Máximas - Servicios a la nave – ENAPU, 2013 -
2014
(En USD, sin IGV)

SERVICIOS REGULADOS	2013	2014
SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE DE NAVES		
Por cada Operación		
Naves de travesía internacional		
Terminal Portuario de Iquitos	50,00	50,00
Demás Terminales Portuarias	200,00	200,00
Naves de tráfico de Cabotaje		
Terminal Portuario de Iquitos	16,95	16,95
Demás Terminales Portuarias	67,80	67,80
USO DE AMARRADERO		
a. Naves de Travesía Internacional		
1. Naves de Alto Bordo:		
Por Metro de Eslora – Hora		
Terminal Portuario de Salaverry	0,80	0,80
Terminal Portuario de Ilo	0,70	0,70
Terminal Portuario de Iquitos	0,20	0,20
2. Naves menores de hasta 80 metros de Eslora		
Por Nave / Día	100,00	100,00
b. Naves de Tráfico de Cabotaje		
1. Naves de Alto Bordo:		
Por Metro de Eslora – Hora		
Terminal Portuario de Salaverry	0,27	0,27
Terminal Portuario de Ilo	0,24	0,24
Terminal Portuario de Iquitos	0,07	0,07
2. Naves menores de hasta 80 metros de Eslora		
Por Nave / Día	33,90	33,90
3. Barcazas, Chatas y similares		
Por Embarcación / Día		
Terminales Portuarias de Iquitos y Yurimaguas	3,39	3,39
c. Remolcadores y embarcaciones de bahía		
Por Embarcación / Día	33,90	33,90
Fuente: ENAPU		
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos		

Anexo N° 2
Estructuras y niveles de Tarifas Máximas - Servicios a la carga – ENAPU, 2014
(En USD, sin IGV)

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

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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

Teléfono: (511) 440 5115

Info@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente

Jorge Cárdenas

César Balbuena

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Manuel Carrillo

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada

Jefe de Estudios

Económicos

Benjamín De La Torre

Jefe de Regulación

ELABORACIÓN Y EDICIÓN

M. Martín Morillo