



Fuente: Página Web de ENAPU S.A.



INFORME DE DESEMPEÑO

Empresa Nacional de Puertos S.A.

2015

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos





CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. ASPECTOS GENERALES	5
I.1. Composición del Administrador	5
I.2. Principales características del Administrador.....	5
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS POR EL ADMINISTRADOR.....	7
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....	8
III.1. Servicios en función a la nave	8
III.2. Servicio a la carga	9
IV. TARIFAS Y PRECIOS.....	16
IV.1. Servicios regulados.....	16
IV.2. Cargos de acceso	17
IV.3. Servicios no regulados.....	18
V. PAGOS AL ESTADO.....	20
VI. ANALISIS FINANCIERO	21
VI.1. Estados Financieros	21
VI.2. Indicadores Financieros	23
VII. CONCLUSIONES	25
ANEXO	
ANEXO I: RESUMEN ESTADÍSTICO	26



CUADROS

CUADRO N° 1 : TRÁFICO DE NAVES POR TERMINAL	9
CUADRO N° 2 : TRÁFICO DE CONTENEDORES POR TERMINAL	10
CUADRO N° 3 : TRÁFICO DE CARGA FRACCIONADAS POR TERMINAL	11
CUADRO N° 4 : TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL POR TERMINAL	12
CUADRO N° 5 : TRÁFICO DE CARGA LIQUIDA A GRANEL POR TERMINAL	13
CUADRO N° 6 : TRÁFICO DE CARGA RODANTE POR TERMINAL	14
CUADRO N° 7 : TRÁFICO DE CARGA POR TERMINAL.....	15
CUADRO N° 8 : NIVELES DE TARIFAS MÁXIMAS.....	17
CUADRO N° 9 : CONTRATOS DE ACCESO DE MERCADO.....	18
CUADRO N° 10 : PRECIOS DE SERVICIOS NO REGULADOS	19
CUADRO N° 11 : ESTADO DE RESULTADOS	21
CUADRO N° 12 : ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	22

GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: TRÁFICO DE NAVES	8
GRÁFICO N° 2: TRÁFICO DE CONTENEDORES.....	10
GRÁFICO N° 3: TRÁFICO DE CARGA FRACCIONADA	10
GRÁFICO N° 4: TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL	12
GRÁFICO N° 5: TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL.....	13
GRÁFICO N° 6: TRÁFICO DE CARGA RODANTE	14
GRÁFICO N° 7 : APORTES POR REGULACIÓN	20
GRÁFICO N° 8 : RATIOS DE RENTABILIDAD	23
GRÁFICO N° 9 : RATIOS DE LIQUIDEZ.....	24
GRÁFICO N° 10 : RATIOS DE ENDEUDAMIENTO.....	24

ILUSTRACIÓN

ILUSTRACIÓN N° 1: TERMINALES PORTUARIOS ADMINISTRADOS POR ENAPU – 2014	6
--	---



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Empresa Nacional de Puertos S.A. (en adelante, ENAPU) para el año 2015. El informe presenta la evolución de la empresa en los que respecto al tráfico de naves y carga, tarifas, niveles de servicio, productividad, desempeño financiero, entre otros y mostrar las variaciones respecto al año anterior.

El 1° de enero del año 1970 se creó la 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 2015, 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 el 2015, ENAPU atendió 9,5 mil naves, de los cuales el 97,2% naves menores y resto de alto bordo. El Puerto con mayor número de naves atendidas fue el Puerto de Iquitos con una participación de 63,5% respecto al total de puertos.

Respecto a la demanda de los servicios a la carga, en el 2015, se movilizaron 4,8 miles de TEU, siendo el Puerto de Ilo el de mayor contenedores movilizadas, representando 70,6% respecto al total de puertos. De otro lado, se movilizaron 683,5 miles de toneladas de carga fraccionada, 2,3 millones de toneladas de carga sólida a granel, 40,1 mil toneladas de carga líquida a granel y 3,3 mil toneladas de carga rodante.

La tarifa de los servicios regulados no se ha modificado desde el 2004 por procesos judiciales interpuestos por ENAPU. Similar comportamiento se muestra en los cargos de acceso y los precios de los servicios no regulados.

La información financiera indica que ENAPU registró pérdidas netas por S/. 47,0 millones en el 2015, valor inferior a las ganancias S/. 334,6 miles obtenidas en 2014. Por su parte, el Balance General muestra una disminución de 10,2% en sus activos totales, pasando de S/. 399,5 millones en el 2014 a S/. 358,6 millones en el 2015, a consecuencia de una disminución en los Activos corrientes (-23,5%).

Como producto de pérdidas netas, ENAPU presentó márgenes operativos y netos negativos, a diferencia del año 2014 en la cual ENAPU obtuvo margen neto positivo. Asimismo, ENAPU ha mantenido su capacidad para cubrir sus obligaciones a corto plazo con sus activos más líquidos.

Finalmente, en el año 2015, el monto pagado por concepto de aporte por regulación ascendió a S/. 489,0 miles, monto inferior en 24,5% al pagado durante el año anterior.



I. ASPECTOS GENERALES

I.1. Composición del Administrador

1. ENAPU es una empresa del Estado que fue creada el primero de enero de 1970 mediante Decreto Ley 17526 con la finalidad de administrar, operar y mantener los terminales y muelles del país, así como su construcción en caso sea autorizada.

I.2. Principales características del Administrador

2. 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.
3. 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.
4. Al momento de su creación, ENAPU estuvo conformada por 23 terminales portuarios distribuidos en todo el Perú: (i) Cabo Blanco, Talara, Paita, Pacasmayo, Eten, Chicama, Salaverry, Chimbote, Besique, Casma y Huarmey por el norte; (ii) Supe, Huacho, Chancay, Callao y Cerro Azul en el centro; (iii) General San Martín, Matarani e Ilo por el sur; y, (iv) Yurimaguas, Iquitos, Pucallpa y Puerto Maldonado al oriente. A través de los años, algunos terminales portuarios fueron transferidos a municipalidades e instituciones regionales, a raíz de las nuevas exigencias de la modernidad del tráfico naviero.
5. El 18 de noviembre del año 1992, mediante Decreto Ley N° 25882, se incluyó a ENAPU en el proceso de promoción de la inversión privada. De esta manera, en agosto de 1999 se otorgó en concesión el Terminal Portuario de Matarani, el mismo que viene siendo operado por la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. – TISUR.
6. Posteriormente, 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 Sur², (ii) Terminal Portuario de Paita³, (iii) Terminal de embarque de Concentrados de Minerales del Puerto del Callao⁴; (iv) Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao⁵, (v) Terminal Portuario de Yurimaguas⁶, y (iv) Terminal Portuario Gral. San Martín - Pisco⁷.

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

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

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

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

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

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

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



7. El 22 de junio del 2011 mediante Decreto Supremo N° 027-2011-MTC, se aprobó la transferencia del Terminal Portuario de Chimbote al Gobierno Regional de Ancash. Por tal motivo, el 31 de julio de 2013, ENAPU realizó la transferencia de dicho Terminal, ejecutando todas las gestiones de transferencia de recursos humanos, patrimoniales y documentarias requeridas, con veeduría del Sistema Nacional de Control que constató las condiciones adecuadas de la transferencia y el cumplimiento de la normativa correspondiente.
8. Así, al finalizar el año 2015, 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).

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



Fuente/Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS POR EL ADMINISTRADOR

9. 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.
10. 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).
11. 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.
12. 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.
13. El servicio de almacenaje comprende el uso de las zonas de almacenamiento para carga general, contenedorizada y gráneles, tales como, patios abiertos y almacenes cerrados. La unidad correspondiente para la carga granel, rodante y fraccionada es por peso y para contenedores es por TEU⁸.
14. 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.

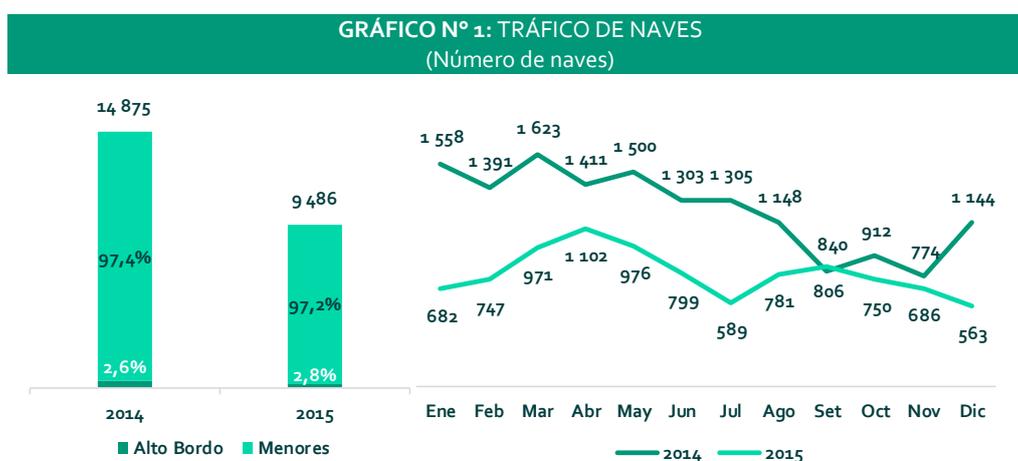
⁸ Cabe señalar que, como parte de la prestación de los servicios estándar, existen días libres de almacenamiento según el tipo de carga.



III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

III.1. Servicios en función a la nave

15. Como se ha señalado dentro de este grupo se encuentran los servicios de amarre/desamarre y uso de amarradero los cuales son prestados a la nave, en tal sentido, una aproximación para caracterizar la demanda de estos servicios es caracterizar el tráfico de naves.
16. Al respecto, en el 2015, ENAPU atendió 9 486 naves, cantidad inferior en 5 389 naves que el año anterior, lo que representó una reducción de 36,2%. Con relación a la demanda mensual, esta presenta una tendencia linealmente decreciente en el 2015, pero menos decreciente que la presentada en el 2014. De otro lado, el mes con mayor número de naves atendidas fue abril con 1 102 naves y el mes con menor número de naves atendidas fue diciembre con 563 naves.



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

17. De otro lado, la característica de la demanda por este servicio se caracteriza por tener una mayor participación de naves del tipo de bajo bordo o menores. El 2015, esta participación representó el 97,2% de naves atendidas.
18. A nivel de terminal, el número de naves atendidas se encuentra concentrado en el terminal de Iquitos y Supe con 63,5% y 22,3%, respectivamente. Sin perjuicio de ello, ambos terminales han presentado disminuciones en el número de naves atendidas; así, el Terminal de Iquitos y Supe disminuyeron en 41,1% y 8,1%, respectivamente respecto al año anterior.



CUADRO N° 1 : TRÁFICO DE NAVES POR TERMINAL
(Número de naves)

Puertos	2014		2015	
	N°	%	N°	%
Iquitos	10 214	68,7%	6 021	63,5%
Supe	2 307	15,5%	2 119	22,3%
Yurimaguas	819	5,5%	330	3,5%
Huacho	763	5,1%	519	5,5%
Salaverry	244	1,6%	216	2,3%
MASP Arica	239	1,6%	167	1,8%
Ilo	108	0,7%	93	1,0%
San Martin	95	0,6%		
Pto. Maldonado	86	0,6%	21	0,2%
Chicama	-	0,0%	-	0,0%
Total	14875	100,0%	9486	100,0%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

19. Cabe anotar que si bien el Terminal de Salaverry no atiende un número significativo de naves, en términos de naves de alto bordo es el terminal que atiende el mayor número de naves. En efecto, de las 263 naves de alto bordo atendidas en los puertos bajo administración de ENAPU, dicho terminal atendió 206 en el 2015, es decir el 78,3%.

III.2. Servicio a la carga

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

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

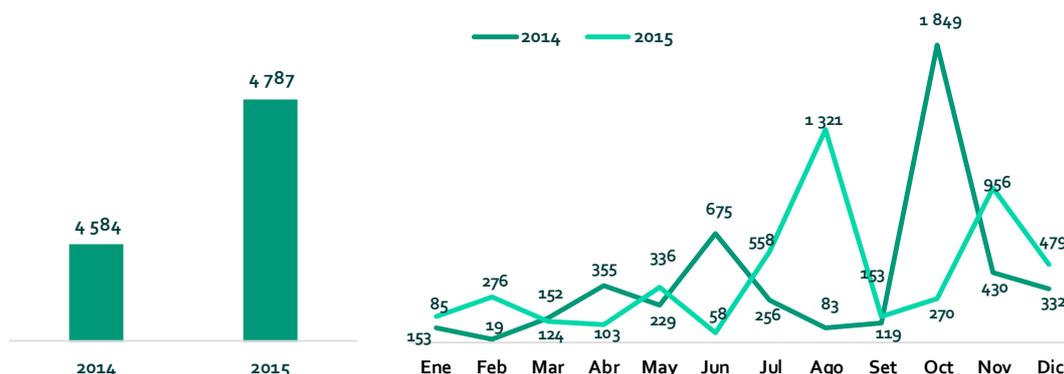
21. En la medida que dichos servicios son prestados de manera secuencial por tipo de carga, la demanda de dicho servicio puede ser aproximada mediante el flujo de cada tipo de carga. En ese sentido, a continuación se muestra el tráfico por tipo de carga.

a) Servicios a la carga de Contenedores

22. En el año 2015, el tráfico de contenedores se incrementó a 4,8 mil TEU, lo que representó un aumento de 4,4% respecto al año anterior. A nivel mensual se observa una tendencia lineal creciente en el 2015, destacando el mes de agosto como el de mayor tráfico de contenedores movilizados (alcanzando 1,3 mil TEU); sin perjuicio de ello, en el 2014 y 2015, el mes de octubre de 2014 presentó el mayor tráfico de contenedores con 1,8 miles de TEU.



GRÁFICO N° 2: TRÁFICO DE CONTENEDORES (TEU)



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

23. A nivel de terminales, el Puerto de Ilo presentó el mayor tráfico de contenedores de los puertos administrados por ENAPU. En efecto, el 2015, el 70,6% de los TEU movilizados corresponden a dicho Puerto, cabe señalar que aunque en el 2014 su participación fue menor (58,5%), también fue el Puerto con mayor participación relativa. El siguiente puerto en importancia en cuanto a tráfico de contenedores fue el Puerto MASP Arica, que durante 2015 registró una importancia relativa de 28,6%, al movilizar 1,4 mil TEU.

CUADRO N° 2 : TRÁFICO DE CONTENEDORES POR TERMINAL (TEU)

Puerto	2014		2015	
	TEU	%	TEU	%
Ilo	2 681,0	58,5%	3 382,0	70,6%
MASP Arica	1 437,0	31,3%	1 371,0	28,6%
Salaverry	415,0	9,1%	-	0,0%
San Martín	19,0	0,4%	-	0,0%
Yurimaguas	17,0	0,4%	6,0	0,1%
Iquitos	15,0	0,3%	28,0	0,6%
Chimbote	-	0,0%	-	0,0%
Total general	4 584,0	100,0%	4 787,0	100,0%

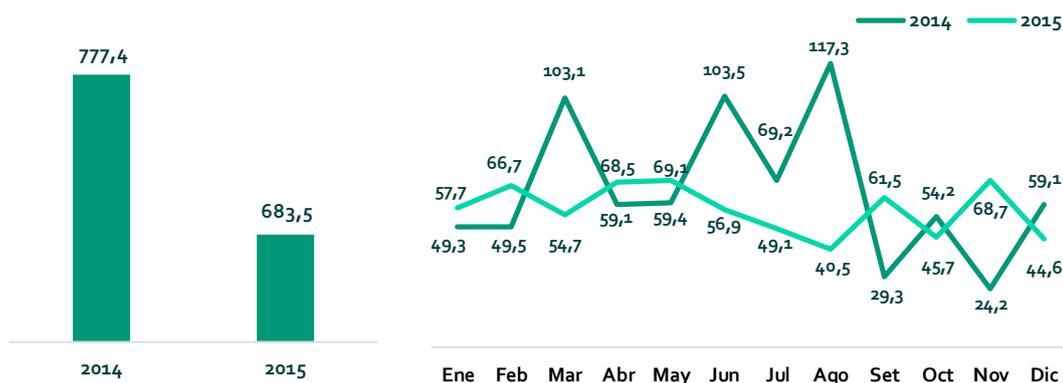
Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

b) Servicios a la carga fraccionada

24. En el año 2015, el tráfico de carga fraccionada se disminuyó en 14,4% respecto al año anterior, llegando a movilizar 683,5 mil toneladas en el 2015. Esta disminución es explicada, principalmente, porque el Puerto General San Martín ya no viene siendo administrado por ENAPU.
25. A nivel del tráfico mensual, el mes de noviembre del 2015 es aquel que presentó el mayor tráfico durante dicho año. Sin perjuicio de ello, agosto de 2014 fue el mes que movilizó mayor tráfico, a saber, 138,8 mil toneladas movilizadas durante los dos últimos años.

GRÁFICO N° 3: TRÁFICO DE CARGA FRACCIONADA (Miles de toneladas)



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

26. A nivel de terminal, el Puerto de Iquitos registra el mayor tráfico de carga de piezas sueltas, alcanzando a movilizar 407,5 miles de toneladas, lo que representó el 59,6% del total de terminales que administra ENAPU. Como se ha mencionado el Puerto General San Martín deja de ser administrado por ENAPU a partir del 2014.

CUADRO N° 3 : TRÁFICO DE CARGA FRACCIONADAS POR TERMINAL
(Miles de toneladas)

Puertos	2014		2015	
	N°	%	N°	%
Iquitos	424,1	54,6%	407,5	59,6%
San Martín	170,5	21,9%	-	0,0%
Yurimaguas	76,5	9,8%	93,4	13,7%
Ilo	67,5	8,7%	48,9	7,2%
Salaverry	24,0	3,1%	121,8	17,8%
Huacho	6,7	0,9%	6,0	0,9%
Supe	3,8	0,5%	3,0	0,4%
MASP Arica	3,2	0,4%	2,5	0,4%
Pto. Maldonado	1,1	0,1%	0,4	0,1%
Chicama	-	0,0%	-	0,0%
Total	777,4	100,0%	683,5	100,0%

Fuente: ENAPU.

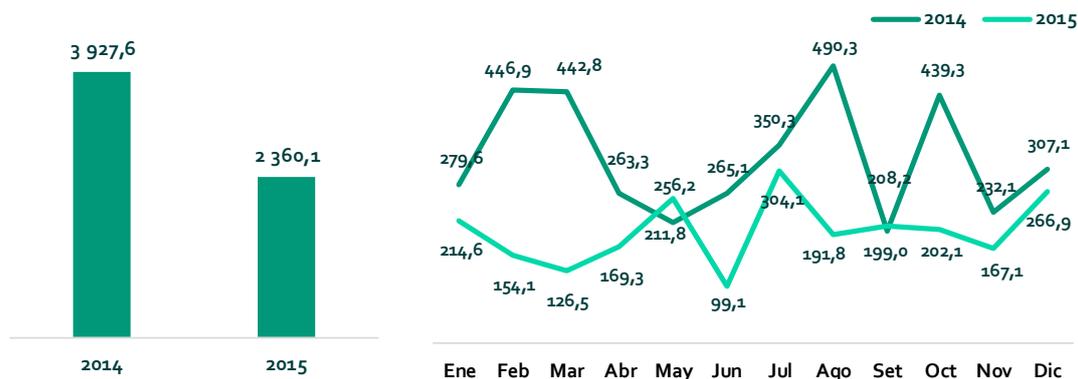
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

c) Servicios a la carga sólida a granel

27. En el año 2015, el tráfico de carga sólida a granel tuvo una caída de 39,9% respecto al año anterior, llegando a movilizar 2,4 millones de toneladas. Al igual que en carga fraccionada, una de las razones que explica la caída en la carga sólida a granel movilizada es que ENAPU deja de administrar el Puerto General San Martín en el 2014.
28. A nivel del flujo mensual, julio es el mes en el que se movilizó mayor cantidad de carga sólida a granel en el 2015. Por su parte abril es el mes con la menor carga movilizada en ese mismo periodo, llegando a movilizar 99,1 miles de toneladas. Sin perjuicio de ello, agosto del 2014 es el mes en el que se realizó mayor tráfico de este tipo de carga en los dos últimos años, a saber, 490,3 miles de toneladas.



GRÁFICO N° 4: TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL
(Miles de toneladas)



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

29. A nivel de terminal, el Puerto de Salaverry registra el mayor tráfico de carga sólida a granel, alcanzando a movilizar 2,0 millones de toneladas, lo que representa el 85,1% del total de terminales que administra ENAPU en el 2015. Como se ha mencionado el Puerto General San Martín deja de ser administrado por ENAPU a partir del 2014; este detalle es importante, toda vez que en el 2014 cuando aún lo administraba ENAPU, tenía una participación de 25,3%, a pesar de solo administrarlo hasta el mes de junio de 2014.

CUADRO N° 4 : TRÁFICO DE CARGA SÓLIDA A GRANEL POR TERMINAL
(Miles de toneladas)

Puertos	2014		2015	
	N°	%	N°	%
Salaverry	2 594,3	66,1%	2 009,1	85,1%
San Martín	993,6	25,3%	-	0,0%
Ilo	339,8	8,7%	350,9	14,9%
Iquitos	-	0,0%	-	0,0%
Yurimaguas	-	0,0%	-	0,0%
Huacho	-	0,0%	-	0,0%
Supe	-	0,0%	-	0,0%
MASP Arica	-	0,0%	-	0,0%
Pto. Maldon	-	0,0%	-	0,0%
Chicama	-	0,0%	-	0,0%
Total	3 927,6	100,0%	2 360,1	100,0%

Fuente: ENAPU.

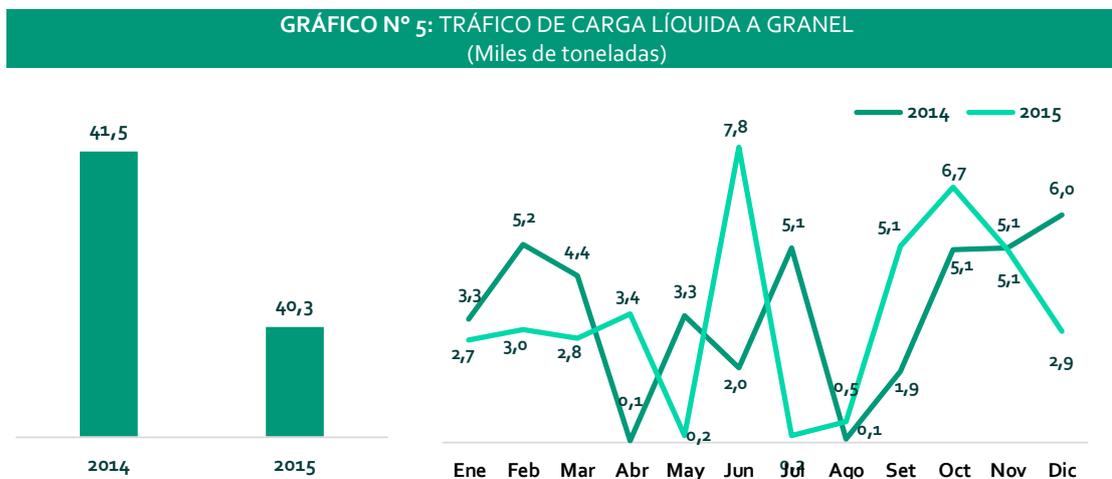
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

d) Servicios a la carga líquida a granel

30. En el año 2015, el tráfico de carga líquida a granel disminuyó en 2,8% respecto al año anterior, llegando a movilizar 40,3 mil toneladas en el 2015. Dicha disminución es similar a la participación del Puerto General San Martín en el 2014, por lo que la ya no administración de dicho puerto por parte de ENAPU, podría explicar la disminución de este flujo de carga.



31. A nivel del tráfico mensual, junio fue el mes que movilizó mayor cantidad de carga líquida a granel en el 2015 alcanzando las 7,8 mil toneladas. Asimismo, este mes representa el de mayor carga movilizada en los dos últimos años.



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

32. A nivel de terminal, el Puerto de Salaverry registra el mayor tráfico de carga líquida a granel, alcanzando a movilizar 36,9 miles de toneladas, lo que representa el 91,6% del total de terminales que administra ENAPU en el 2015. Como se ha mencionado el Puerto General San Martín deja de ser administrado por ENAPU a partir julio de 2014; cabe señalar que en el 2014, cuando aún lo administraba ENAPU, tenía una participación de 2,2%, valor similar a la disminución que presenta ENAPU en el 2015 respecto al año anterior.

CUADRO N° 5 : TRÁFICO DE CARGA LIQUIDA A GRANEL POR TERMINAL
(Miles de toneladas)

Puertos	2014		2015	
	N°	%	N°	%
Salaverry	37,6	90,8%	36,9	91,6%
San Martín	0,9	2,2%	-	0,0%
Ilo	2,3	5,5%	1,7	4,2%
Iquitos	-	0,0%	-	0,0%
Yurimaguas	-	0,0%	0,0	0,0%
Huacho	0,6	1,5%	1,7	4,2%
Supé	-	0,0%	-	0,0%
MASP Arica	-	0,0%	-	0,0%
Pto. Maldonado	-	0,0%	-	0,0%
Chicama	-	0,0%	-	0,0%
Total	41,4	100,0%	40,3	100,0%

Fuente: ENAPU.

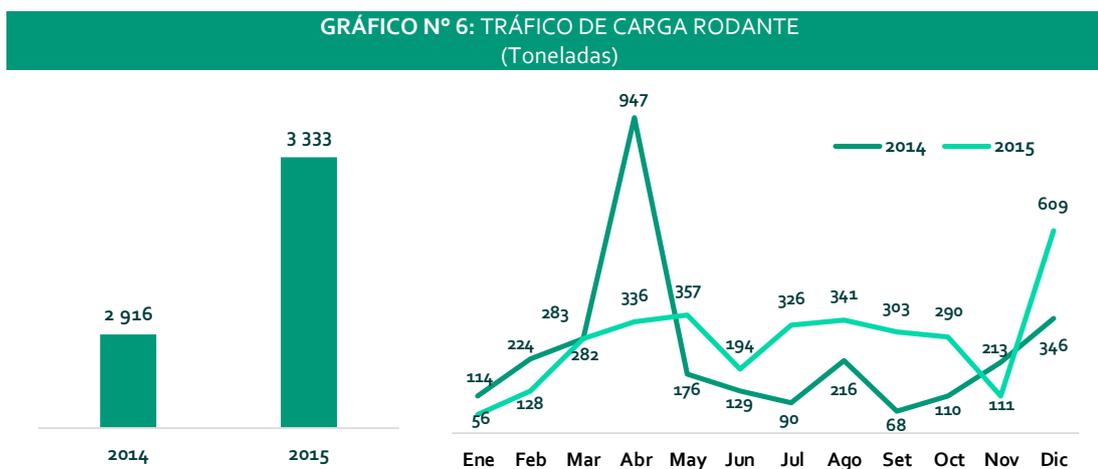
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN

e) Servicios a la carga rodante

33. En el año 2015, el tráfico de carga rodante se incrementó en 14,3% respecto al año anterior, llegando a movilizar 3,3 miles de toneladas en el 2015. A nivel del flujo mensual, diciembre fue el mes con mayor tráfico alcanzando a movilizar 609 toneladas, en contraste con ello, enero de ese mismo año fue el mes realizó el menor tráfico de carga rodante alcanzando las 56 toneladas.



Sin perjuicio de ello, abril de 2014 presentó el mayor tráfico de carga rodante en los dos últimos años, movilizand 947 toneladas.



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

34. A nivel de terminal, el Puerto de Ilo registra el mayor tráfico de carga rodante, alcanzando a movilizar 2,8 miles de toneladas, lo que representó el 86,8% del total de terminales que administró ENAPU en el 2015.

CUADRO N° 6 : TRÁFICO DE CARGA RODANTE POR TERMINAL
(Miles de toneladas)

Puertos	2014		2015	
	N°	%	N°	%
Salaverry	-	0,0%	-	0,0%
San Martin	0,7	28,0%	-	0,0%
Ilo	1,8	72,0%	0,4	13,2%
Iquitos	-	0,0%	2,8	86,8%
Yurimaguas	-	0,0%	-	0,0%
Huacho	-	0,0%	-	0,0%
Supe	-	0,0%	-	0,0%
MASP Arica	-	0,0%	-	0,0%
Pto. Maldonado	-	0,0%	-	0,0%
Chicama	-	0,0%	-	0,0%
Total	2,5	100,0%	3,2	100,0%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

35. Finalmente, en el 2015, ENAPU presentó una reducción en la carga total movilizada de 34,8% respecto al año anterior, pasó de 4,8 millones de toneladas en el 2014 a 3,1 millones de toneladas en el 2015⁹. Dicha disminución es explicada, principalmente, por que en el año 2015 ENAPU ya no estaba a cargo de la administración del Puerto General San Martin, que para el año 2014, a pesar de sólo estar bajo la administración de ENAPU medio año, tenía una participación de 24,4% de la carga movilizada.

⁹ Sobre el particular se considera la carga fraccionada, sólida a granel, líquida a granel, rodante y contenedores, todas ellas medidas en toneladas.



36. A nivel de puertos, en el 2015, destaca el Puerto de Salaverry que moviliza el 69,5% de la carga a nivel nacional que moviliza ENAPU, le sigue muy lejano los puertos de Ilo e Iquitos con 13,6% y 13,2%, respectivamente.

CUADRO N° 7 : TRÁFICO DE CARGA POR TERMINAL (Miles de toneladas)				
PUERTO	2014		2015	
	TONELADAS	PARTICIPACIÓN	TONELADAS	PARTICIPACIÓN
	(Miles)	(%)	(Miles)	(%)
Salaverry	2658,4	55,5%	2167,8	69,5%
Ilo	435,8	9,1%	425,6	13,6%
Iquitos	425,9	8,9%	410,3	13,2%
Yurimaguas	76,9	1,6%	93,6	3,0%
MASP Arica	12,7	0,3%	11,2	0,4%
Huacho	7,3	0,2%	7,7	0,2%
Supe	3,8	0,1%	3,0	0,1%
Pto. Maldonado	1,1	0,0%	0,4	0,0%
Chicama	0,0	0,0%	0,0	0,0%
San Martín	1165,9	24,4%	0,0	0,0%
TOTAL	4787,8	100%	3119,6	100%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



IV. TARIFAS Y PRECIOS

IV.1. Servicios regulados

37. 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, Paita, 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 1° 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.
38. 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.
39. 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.
40. 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-OSITRAN. 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.
41. 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.
42. 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 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.
43. 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.
44. El 24 de abril de 2015, mediante Oficio 347-2015 APN/GG, la APN Comunicó a OSITRAN que se abstendrá 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 de OSITRAN reiteró a la APN el requerimiento para que, tal como se le solicitó mediante el Oficio N° 541-14-GG-OSITRAN, cumpla con remitir a este Organismo Regulador



su propuesta tarifaria de los servicios que brinda ENAPU bajo régimen de regulación en los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo.

45. De esta forma, el 12 de noviembre de 2015, la APN remitió a OSITRAN el informe Técnico Legal N° 094-2015-APN/DIPLA/UAJ que sustenta su propuesta tarifaria para los terminales portuarios de Salaverry e Ilo.
46. De acuerdo al procedimiento establecido en el Reglamento General de Tarifas (RETA) de OSITRAN, el 30 de noviembre de 2015 el Consejo Directivo dispuso la publicación de la propuesta tarifaria del Regulador para los servicios bajo análisis. Dicha publicación se realizó para recibir comentarios y opiniones de los interesados. Al final del 2015 el proceso de revisión de tarifas continuaba.
47. Sin perjuicio de lo anterior, la tarifa previa a la resolución que declara nula la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN es la que se muestra en el cuadro a continuación la misma que siguió vigente hasta finales del 2015.

CUADRO N° 8 : NIVELES DE TARIFAS MÁXIMAS					
(En USD, sin IGV)					
SERVICIO	UNIDAD	TERMINAL PORTUARIO			
		Salaverry	Chimbote	San Martín	Ilo
SERVICIOS A LA NAVE					
Amarre y Desamarre	Por operación	200,0	200,0	200,0	200,0
Uso de amarradero	Metro eslora/hora	0,8	0,5	0,5	0,7
SERVICIOS A LA CARGA					
Uso de muelle					
Carga fraccionada	Por tonelada	6,8	5,0	4,0	4,0
Carga rodante	Por tonelada	15,0	15,0	15,0	25,0
Carga sólida a granel	Por tonelada	2,0	2,0	2,0	2,0
Carga líquida a granel	Por tonelada	1,0	1,0	1,0	1,0
Contenedores llenos de 20 pies	Por contenedor	60,0	50,0	50,0	60,0
Contenedores llenos de 40 pies	Por contenedor	90,0	80,0	80,0	90,0
Embarque de pasajeros	Por pasajero	6,0	6,0	6,0	6,0

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

IV.2. Cargos de acceso

48. 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).
49. El servicio de practicaje se brinda con el fin de apoyar al capitán de la nave en maniobras y reglamentaciones náuticas durante la realización de las operaciones de atraque, desatraque, cambio de sitio, abarloadamiento, desabarloadamiento y maniobras de giro en rada de operaciones. Asimismo, el servicio de remolcaje consiste en halar, empujar, apoyar o asistir a la nave durante las operaciones portuarias.



50. 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.
51. Durante el 2015 fueron 3 empresas que brindaron el servicio de remolcaje, cuatro (4) empresas de practicaje y una empresa prestó el servicio 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 y remolcaje.

CUADRO N° 9: CONTRATOS DE ACCESO DE MERCADO					
(En USD, sin IGV)					
EMPRESA	TERMINAL PORTUARIO	DESDE	HASTA	UNIDAD	MONTO
REMOLCAJE					
Petrolera Transoceánica SA.	Salaverry	08/03/2015	07/03/2016	Operación	112,55
	Ilo	08/03/2015	07/03/2016	Operación	112,55
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	Salaverry	08/03/2015	07/03/2016	Operación	112,55
	Ilo	08/03/2015	07/03/2016	Operación	112,55
Inversiones Marítimas CPT Perú SAC. - INMARSA	Salaverry	08/03/2015	07/03/2016	Operación	112,55
PRACTICAJE					
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	Salaverry	01/04/2015	31/03/2016	Operación	0,00
	Ilo	01/04/2015	31/03/2016	Operación	0,00
Prácticos Marítimos SAC. - PRAMARSAC	Salaverry	01/04/2015	31/03/2016	Operación	0,00
Ejecutivos Marítimos SAC.	Salaverry	01/04/2015	31/03/2016	Operación	0,00
Oceano Agencia Marítima S.A.	Ilo	08/09/2015	07/09/2016	Operación	0,00
FAJA TRANSPORTADORA PARA EMBARQUE DE MINERALES					
COSMOS Agencia Marítima SAC.	Salaverry	01/02/2015	31/01/2017	Mensual	3877,31

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

52. De otro lado, el cargo de acceso del servicio de embarque de carga a través de faja transportadora fue el único que aumento de los tres cargos de acceso. En efecto, en el anterior contrato de acceso el cargo era de S/. 3 655,08 y en la renovación del contrato de acceso dicho cargo se incrementó en 6,08% alcanzando los S/. 3 877,31 por mes.

IV.3. Servicios no regulados

53. A continuación se muestra algunos precios de servicios sobre los cuales no existe regulación de tarifas, los mismos que no han sufrido variación con respecto al año 2014.



CUADRO N° 10: PRECIOS DE SERVICIOS NO REGULADOS
(En USD, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	2015
Monitoreo contenedores reefers	Por contenedor	10,0
servicio de llenado o vaciado del Contenedor	Contenedor de 20'	60,0
servicio de llenado o vaciado del Contenedor	Contenedor de 40'	90,0
Abastecimiento de Combustible y Retiro de Residuos Oleosos	Camión	50,0
Suministro de agua a naves de bandera nacional o extranjera	Tonelada	3,1
Desglose de conocimiento de embarque	Por desglose	20,0
Uso de barreras de contención	Por nave/día o fracción	242,0
Barrido de Contenedor Vacío	Contenedor de 20' / 40'	7,0
Lavado Simple - contenedor de 20'	Por contenedor	20,0
Lavado Simple - contenedor de 40'	Por contenedor	25,0
Suministro de Energía Eléctrica	Por Contenedor / Hora	1,5
Ocupación de Muelles o Areas	Por Metro Cuadrado / Día	0,3
Ocupación de Áreas - carga fraccionada	Por Metro Cuadrado / Día	0,3
Ocupación de Áreas - carga rodante - Automóviles y Camioneta:	Por Unidad / Día	2,5
Ocupación de Áreas - carga rodante - Ómnibus y Camiones	Por Unidad / Día	11,0
Ocupación de Áreas - carga rodante - Equipos pesados y otros	Por Unidad / Día	15,0

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN



V. PAGOS AL ESTADO

54. 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.
55. Así, el pago realizado en el año 2015 ascendió a S/. 489,0 mil, monto inferior en 24,5% al pagado durante el año anterior, debido a una disminución en los ingresos. De otro lado, al igual que el año anterior, mayo es el mes con el mayor monto por aporte durante el 2015 alcanzando los S/. 156,8 mil (32,1% del pago total anual). Ello puede ser explicado por el contrato de Asociación en Participación suscrito con APM Terminals Callao S.A. mediante el cual ENAPU participa del 17,01% de las utilidades antes de impuestos de las operaciones de dicha empresa. Esta transferencia se efectúa en un plazo no mayor a la fecha de vencimiento de la obligación de presentar la declaración jurada anual del impuesto a la renta, aproximadamente en abril del periodo del periodo siguiente al de la obtención de las utilidades¹⁰.

GRÁFICO N° 7 : APORTES POR REGULACIÓN
(Miles de Soles)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN

¹⁰ Estados Financieros Auditados 2015 de ENAPU.



VI. ANALISIS FINANCIERO

VI.1. Estados Financieros

a) Estado de resultados integrales

56. En el año 2015, ENAPU tuvo ingresos por un monto de S/. 30,6 millones, lo cual representó una disminución de 29,2%, respecto al año anterior. Los ingresos provienen principalmente por el servicio a la carga, que aportó un 72,5% del total y el servicio a la nave que tuvo una participación de 24,2%. Cabe señalar que se le considera ingresos netos dado que se deduce las devoluciones y descuentos que en el 2015 fue equivalente a S/. 789,9 miles.
57. Cabe mencionar que existe una tendencia a una disminución de los ingresos de ENAPU, principalmente, por la concesión de los puertos que administra. En el caso del 2015 no se ha concesionado otro puerto, pero existe una disminución importante en el flujo de carga movilizaba respecto al 2014, toda vez que dicho año, en particular, hasta mediados del año aún administraba el Puerto General San Martín y este representaba el 24,4% de la carga que movilizaba ENAPU en el 2014.
58. Los costos del servicio representaron el 109,7% de los ingresos registrados durante el año, esto fue influenciado principalmente por tres elementos: Servicio Dragado Integral, Servicios prestados por terceros y Remuneraciones, que representaron un 30,1%, 20,3% y 16,3%, respectivamente de los costos totales. De lo anterior, se registró una utilidad bruta negativa de S/. 3,0 millones.
59. En esa misma línea, la utilidad operativa presentó resultados negativos alcanzando los S/. 47,9 millones. Este resultado fue producto de un incremento importante en los gastos de administración del orden del 14,1% respecto al año anterior, principalmente, por los gastos en el Programa de Retiro Anticipado¹¹.

CUADRO N° 11: ESTADO DE RESULTADOS
(En miles de Soles)

CONCEPTO	2015	2014
Ingresos netos de act. Ordinarias	30 555,8	43 150,9
Costo de ventas	-33 511,6	-28 182,7
Utilidad bruta	-2 955,8	14 968,2
Gastos de administración	-61 295,3	-53 715,9
Otros ingresos	21 464,4	46 611,2
Otros gastos	-5 117,7	-7 875,2
Utilidad (Pérdida) de operación	-47 904,4	-11,8
Ingresos financieros	2 754,7	2 612,7
Diferencias de cambio (ganancias)	8 365,4	8 442,9
Gastos financieros	-4 284,6	-4 876,0
Diferencias de cambio (pérdidas)	-5 919,4	-5 833,2
Utilidad (Pérdida) neta del ejercicio	-46 988,3	334,6
Gasto por impuesto a las ganancias	0,0	0,0
(Pérdida) Ganancia neta del ejercicio	-46 988,3	334,6

¹¹ Según acuerdo de Directorio N° 26/09/2012/D de fecha 13 de setiembre 2012, dada la coyuntura generada por la Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Callao, ENAPU SA inicio el diseño de una organización transitoria reduciendo plazas del cuadro de asignación del personal a través de la ejecución del programa de Retiro Incentivado-PRI para trabajadores sujetos no sujetos a convenio colectivo.



Fuente: Estados Financieros Auditados 2015 de ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

60. Finalmente, ENAPU presentó Pérdidas neta en el ejercicio 2015 del orden de S/. 47,0 millones, mientras que en año anterior registró utilidades de S/. 334,6 mil.

b) Estado de Situación Financiera

61. 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 10,2%, pasando de S/. 399,5 millones en el 2014 a S/. 358,6 millones en el 2015. Este resultado se vio influenciado principalmente por disminución de las cuentas Otras cuentas por cobrar a relacionadas (-100,0%), Propiedades, planta y equipo, neto (-2,9%) y Asociación en participación (-25,3%).
62. De otro lado, la participación de los Activos Corrientes registró una disminución de 23,5%, alcanzando los S/. 94,0 millones, a raíz de la disminución del Otras cuentas por cobrar a relacionadas, que pasó de S/. 47,1 millones en 2014 a cero en el año 2015. Por su parte el activo no corriente, que representa el 73,8% del total de activos tuvo una caída de 4,3%, principalmente, por una reducción de la cuenta Propiedades, planta y equipo, neto.

CUADRO N° 12: ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA
(En miles de Soles)

CONCEPTO	Al 31 de diciembre		CONCEPTO	Al 31 de diciembre	
	2015	2014		2015	2014
ACTIVO			PASIVO Y PATRIMONIO NETO		
ACTIVO CORRIENTE			PASIVO CORRIENTE		
Efectivo y equivalente de efectivo	67 460	50 807	Cuentas por pagar comerciales	2 021	2 907
Cuentas por cobrar comerciales, neto	4 530	3 414	Cuentas por pagar a relacionadas	107	-
Cuentas por cobrar a relacionadas, neto	82	89	Otras cuentas por pagar	3 193	2 529
Otras cuentas por cobrar, neto	16 577	15 873	Provisiones corriente	3 361	-
Otras cuentas por cobrar a relacionadas	-	47 149	Beneficios a los empleados	7 859	7 592
Inventarios, neto	5 349	5 620	TOTAL PASIVO CORRIENTE	16 541	13 029
Gastos contratados por anticipado	43	-			
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	94 040	122 952	PASIVO NO CORRIENTE		
			Provisiones no corriente	17 956	19 661
ACTIVO NO CORRIENTE			TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	17 956	19 661
Propiedades, planta y equipo, neto	248 735	256 169	TOTAL PASIVO	34 497	32 690
Activos intangible, neto	11	27			
Inversiones Inmobiliarias	3 566	3 980	PATRIMONIO NETO		
Asociación en participación	12 222	16 370	Capital	233 409	233 409
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	264 534	276 546	Capital Adicional	-101 829	-101 829
			Reserva legal	15 158	15 158
			Resultados acumulados	224 328	219 736
			Ganancia (Pérdida) Neta período	-46 988	335
			TOTAL PATRIMONIO NETO	324 077	366 808
TOTAL ACTIVO	358 574	399 498	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	358 574	399 498

Fuente: Estados Financieros Auditados 2015 de ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

63. Por su parte los Pasivos presentaron un incremento del 5,5% respecto al 2014, lo cual se sustentó en el incremento de la cuenta Provisiones corrientes, que consisten en el Laudo Arbitral que se mantiene con los trabajadores de ENAPU por cierre de pliego de 2014. A partir de ello, el Pasivo corriente (que cuenta con una participación del 48,0% del Pasivo Total), se incrementó en 27,0% respecto al año anterior.
64. De otro lado, el Pasivo no Corriente registró una reducción de 8,7% respecto al 2014, producto de la reducción de la cuenta Provisiones no corrientes. Esta cuenta corresponde a litigios correspondiente al Terminal Portuario del Callao y otros; en particular, el año 2015 se ha desembolsado por concepto de sentencias judiciales un importe de S/. 2,7 millones, se ha



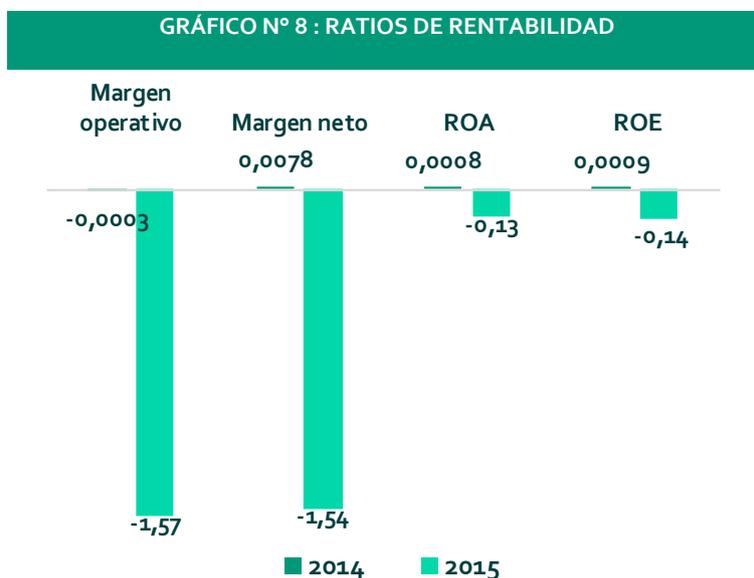
recuperado una provisión de S/. 698,6 mil por los procesos provisionados que han concluido a favor de ENAPU, y se han adicionado provisiones por S/. 1,7 millones.

65. Finalmente, el Patrimonio neto presentó una disminución del 11,6% respecto al 2014, resultado, principalmente, de las pérdidas netas registradas en el Estado de Resultado para el año bajo análisis.

VI.2. Indicadores Financieros

a) Ratios de rentabilidad

66. Los ratios de rentabilidad están definidos como aquellas razones que miden las ganancias generadas por diversas variables. En ese sentido, el margen operativo y margen neto mide las ganancias generadas por las ventas, en consecuencia, los indicadores de margen operativo y margen neto muestran para el año 2015 valores negativos producto de las utilidades operativas y netas negativas.



Fuente: Estados Financieros Auditados 2015 de ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

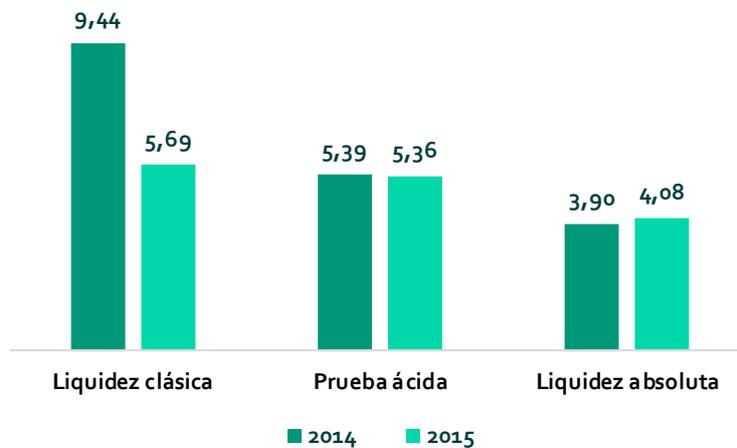
67. En esa misma línea, el año 2015 la rentabilidad de los Activos y Accionistas tuvieron valores negativos. Así, el ROA pasa de valores positivos, pero cercanos a cero en el 2014, a -0,13 en el 2015. De forma similar, el ROE pasa de 0,0009 en el 2014 a -0,14 en el 2015.

b) Ratios de Liquidez

68. Los ratios de liquidez son aquellas razones que indican la cobertura sobre la deuda de corto plazo que tiene la empresa. En ese sentido, todos los ratios de liquidez muestran suficiente capacidad de ENAPU para cubrir sus deudas de corto plazo. Sin embargo, dado los valores estos se pueden interpretar como un exceso de capacidad toda vez que se están bien lejos del valor de 1. En efecto, lo idóneo sería cubrir la deuda de corto plazo con los activos corrientes, en la medida que existe un exceso de liquidez puede ser que no se esté asignando bien los activos.



GRÁFICO N° 9 : RATIOS DE LIQUIDEZ



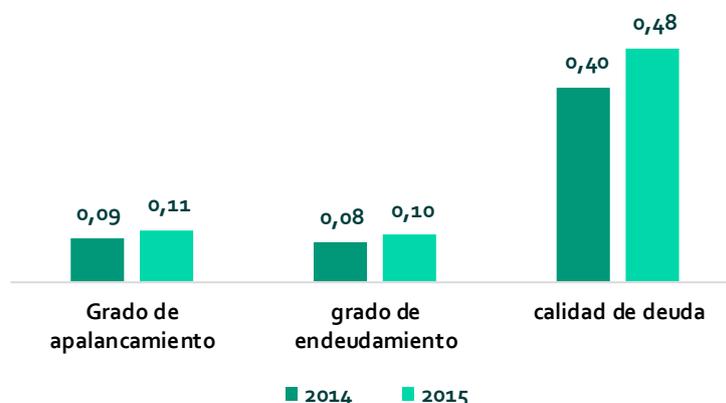
Fuente: Estados Financieros Auditados 2015 de ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

69. Al respecto, es importante anotar que dichos valores altos responden principalmente a la cuenta Efectivo y equivalente de efectivo, y dentro de ella, a los depósitos a plazo fijo, que en el 2015 alcanzó S/. 52,5 millones, lo que equivale a 55,8% de los activos corrientes.

c) Ratios de endeudamiento

70. Los ratios de endeudamiento miden la capacidad de la empresa frente a sus deudas de corto y largo plazo. En ese sentido, el grado de apalancamiento y el grado de endeudamiento nos indica que el Concesionario ha incrementado el financiamiento de terceros respecto a capital propio de la Concesión. De forma similar, el ratio calidad de deuda muestra un aumento de la deuda de corto plazo respecto a la deuda total. Esto último producto de la aparición de la cuenta Provisiones corrientes que consisten en el Laudo Arbitral que se mantiene con los trabajadores de ENAPU por cierre de pliego de 2014. Ello impacta negativamente a la empresa toda vez que genera un aumento en la deuda de corto plazo, aunque este no haya sido significativo.

GRÁFICO N° 10 : RATIOS DE ENDEUDAMIENTO



Fuente: Estados Financieros Auditados 2015 de ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



VII. CONCLUSIONES

- En el 2015, el tráfico de naves en ENAPU se redujo en 36,2% respecto al año anterior, pasando de atender 14,8 mil naves en el 2014 a 9,4 mil naves en el 2015. El Puerto que ha movilizado más naves en los dos últimos años es el puerto de Iquitos con una participación de 68,7% y 63,5% en el 2014 y 2015 respectivamente.
- El tráfico de carga en contenedores se incrementó en 4,4% respecto al año anterior, principalmente por el incremento en la movilización de contenedores en el Puerto de Ilo. Este mismo puerto es el que movilizó en los dos últimos años el mayor número de contenedores; al respecto, tuvo una participación de 58,5% y 70,6% en los años 2014 y 2015, respectivamente.
- La demanda por los servicios a la carga de carga fraccionada, sólida a granel, líquida a granel se caracterizan por haber presentado caídas del orden de 14,4%, 39,9% y 2,8%, respectivamente, respecto al año anterior. En contraste con ello, la demanda por el servicio a la carga para carga rodante presentó un incremento de 14,3% respecto al año anterior.
- A nivel de puertos, el Puerto de Salaverry es el puerto que moviliza mayor carga, tiene una participación del 69,5% respecto al total de puertos que administra ENAPU. Un aspecto importante de la caída de la carga movilizada por ENAPU es la no administración del Puerto General San Martín en el 2015. Ello, toda vez que en el 2014 este puerto representaba el 24,4% de lo que movilizaba ENAPU a pesar de solo administrarlo hasta mediados de 2014.
- A fines de 2015, se continuaba con el proceso de revisión de tarifas de los servicios de ENAPU en cumplimiento de lo resuelto por la Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente de la Corte Suprema de Justicia de la República.
- Durante el 2015 existieron tres (3) contratos de acceso para la prestación del servicio de remolcaje, cuatro (4) contratos para el servicio de practicaje y uno para el servicio de embarque de minerales mediante faja transportadora.
- Los ingresos de ENAPU presentaron una reducción de 29,2% respecto al año anterior. En contraste con ello, los costos del servicio aumentaron de tal manera que generaron utilidades brutas negativas y con ello, las utilidades operativas y netas también representaron pérdidas. Cabe mencionar que la caída en los ingresos de ENAPU viene siendo constante, principalmente, porque deja de administrar algunos puertos.
- Al 2015, ENAPU presenta una reducción en sus Activos producto de una disminución del activo corriente, principalmente, por la reducción total de la cuenta Otras cuentas por cobrar a relacionadas. Por su parte, el Pasivo presenta un incremento derivado del aumento de la cuenta Provisiones corrientes que consisten en el Laudo Arbitral que se mantiene con los trabajadores de ENAPU por cierre de pliego de 2014.
- Dada las pérdidas netas, ENAPU presentó márgenes operativos, netos, ROE y ROA negativos, en comparación al año 2014. Asimismo, ENAPU ha mantenido su capacidad para cubrir sus obligaciones a corto plazo con sus activos más líquidos, aunque se podría señalar que los valores de estos ratios pueden ser demasiado altos. Es decir, puede estar administrando un exceso de liquidez; finalmente, los ratios de deuda muestran un ligero aumento en el financiamiento por parte de terceros.

ANEXO

ANEXO I: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Puertos de ENAPU														
Periodo:	2003-2015													
a.Tráfico														
Indicador	Unidad medida	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Naves atendidas	Naves	12 150	7 601	7 290	8 766	8 804	10 942	8 933	9 294	10 789	12 616	15 576	14 875	9 486
Carga total atendida	Toneladas	17 290 092	17 066 539	18 124 336	19 080 342	20 791 819	24 426 731	21 988 587	1 759 962	4 825 200	4 863 750	4 575 095	4 783 531	3 119 595
Carga por tipo de operación:														
Exportación	Toneladas	6 535 178	6 582 922	7 010 866	6 901 375	7 193 505	9 142 818	8 512 423	539 235	1 710 372	1 293 285	1 161 579	1 290 042	700 731
Importación	Toneladas	9 403 190	8 902 918	9 315 169	10 262 212	11 670 561	13 303 942	11 278 978	988 410	2 513 615	2 948 818	2 831 184	2 940 104	1 929 332
Cabotaje	Toneladas	918 724	867 035	825 952	774 104	909 119	1 075 281	1 212 626	117 337	593 406	564 667	576 743	546 059	480 397
Transbordo	Toneladas	406 909	682 316	958 085	1 113 537	1 001 839	874 473	957 784	114 657	3 341	719	117	5 083	4 154
Tránsito, Ingreso Vía terrestre y Actividad pesquera	Toneladas	26 091	31 348	14 264	29 114	16 795	30 217	26 776	323	4 466	56 262	5 472	2 242	4 981
Carga por tipo de producto:														
Indicador	Unidad medida	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 a/	2012	2013	2014	2015
Contenedorizada	Toneladas	7 740 375	7 244 390	7 587 572	8 486 055	9 750 708	12 119 810	9 979 336	792 773	151 256	55 393	41 380	38 362	32 365
Fraccionada	Toneladas	1 916 720	2 015 201	2 066 935	1 867 326	1 972 283	2 738 895	1 799 131	217 212	1 181 520	1 055 732	1 059 133	798 884	683 529
Graneles líquidos	Toneladas	1 479 245	1 203 684	1 170 090	1 214 631	1 345 648	1 478 765	1 501 763	165 558	67 246	56 329	84 814	41 451	40 311
Graneles sólidos	Toneladas	6 105 263	6 561 123	7 241 809	7 439 137	7 588 536	7 829 080	8 585 980	568 295	3 352 244	3 693 273	3 387 709	3 901 918	2 360 057
Rodante	Toneladas	48 489	42 141	57 930	73 194	134 644	260 181	122 377	16 124	72 935	3 023	2 060	2 916	3 333
Contenedores	Contenedor	417 124	537 581	647 311	703 355	760 165	903 401	763 109	67 397	11 603	3 873	2 916	3 381	3 611
Contenedores	TEU	627 902	809 781	993 844	1 087 278	1 177 955	1 395 696	1 195 188	106 602	14 938	4 823	4 072	4 584	4 787
b.Ingresos 1/														
Ingresos	Unidad medida	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 b/	2010	2011 c/	2012	2013	2014	2015
Total	Miles de soles	272 624	282 284	301 473	318 115	339 896	405 477	356 873	347 640	153 969	38 754	39 812	43 151	30 556

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

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





Calle Los Negocios 182 Piso 4, Surquillo. Lima - Perú

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 Barnuevo

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada Oré

Jefe de Estudios
Económicos

José Aguilar Reátegui

Jefe de Regulación

Analistas de Estudios Económicos

Oscar Ubillús Ramirez

Sandra Queija de La Sotta

Victor Alejandro Chang Rojas

Wilmer Zela Moraya

Yessica Ochoa Carbajo

Practicantes

Dennier Anibal Agreda Lopez

Whiny Daise Espinoza Vega