

Fuente: Página Web de ENAPU S.A.



INFORME DE DESEMPEÑO

Empresa Nacional de Puertos S.A.

2016

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 ENAPU	7
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU.....	8
III.1. Servicios en función a la nave	8
III.2. Servicio a la carga	9
IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS.....	17
IV.1. Tarifas.....	17
IV.2. Precios	18
IV.3. Cargos de acceso	19
V. PAGOS AL ESTADO.....	21
VI. ESTADOS FINANCIEROS	22
VI.1. Estado de resultados integrales	22
VI.2. Estado de situación financiera.....	23
VI.3. Indicadores financieros	24
VII. CONCLUSIONES	27
ANEXO	29
ANEXO I: RESUMEN ESTADÍSTICO	29



CUADROS

CUADRO N° 1: Tráfico de naves por terminal, 2015 – 2016	9
CUADRO N° 2: Tráfico de contenedores por terminal, 2015 – 2016	10
CUADRO N° 3: Tráfico de carga fraccionada por terminal, 2015 – 2016	12
CUADRO N° 4: Tráfico de carga sólida a granel por terminal, 2015 -2016	13
CUADRO N° 5: Tráfico de carga líquida a granel por terminal, 2015 - 2016	14
CUADRO N° 6: Tráfico de carga rodante por terminal, 2015 -2016	15
CUADRO N° 7: Tráfico de carga por terminal.....	16
CUADRO N° 8: Niveles de tarifas máximas.....	18
CUADRO N° 9: Precios de servicios no regulados	19
CUADRO N° 10: Contrato de acceso para el servicio de remolcaje y practicaje, 2016	20

GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: Tráfico de naves, 2015 - 2016	8
GRÁFICO N° 2: Tráfico de contenedores, 2015 -2016	10
GRÁFICO N° 3: Tráfico de carga fraccionada, 2015 - 2016.....	11
GRÁFICO N° 4: Tráfico de carga sólida a granel, 2015 -2016.....	12
GRÁFICO N° 5: Tráfico de carga líquida a granel, 2015 -2016.....	14
GRÁFICO N° 6: Tráfico de carga rodante, 2015 -2016	15
GRÁFICO N° 7: Aportes por regulación.....	21
GRÁFICO N° 8: Ratios de rentabilidad	24
GRÁFICO N° 9: Ratios de liquidez	25
GRÁFICO N° 10: Ratios de endeudamiento	25

ILUSTRACIÓN

ILUSTRACIÓN N° 1: Terminales portuarios administrados por ENAPU, 2016	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 2016. El informe presenta la evolución de la empresa respecto a variables como tráfico de naves y carga, tarifas, niveles de servicio, productividad, desempeño operativo, entre otros.

La primera sección describe las características y evolución de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) que fue creada en 1970 mediante Decreto Ley N° 17526, haciendo hincapié en los cambios que ha sufrido ésta a partir del proceso de promoción de la inversión privada. Cabe señalar que actualmente ENAPU administra 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).

La segunda sección define los servicios que presta ENAPU en los terminales portuarios que administra, los cuales se agrupan en servicios en función a la nave y servicios en función a la carga. En la siguiente sección se analiza la variación anual y características de la cantidad demanda de los servicios portuarios que brinda ENAPU, en particular, se puede observar que en el 2016 el número de naves se redujo a 8,4 mil (-11,1%) y se ha concentrado en el Terminal Portuario Iquitos y Supe. En cuanto a los servicios en función a la carga, el movimiento de contenedores, a diferencia del resto de tipos de carga, tuvo una expansión de 53,6% respecto al año anterior. Por su parte, el flujo de carga fraccionada, carga sólida a granel, líquida a granel y rodante se contrajeron en 13,8%, 7,4%, 13,0% y 15,5%, respectivamente.

La cuarta sección presenta información de tarifas y precios de los servicios que ENAPU brinda en los Terminales Portuarios Salaverry e Ilo. Ello corresponde a que dichos terminales son los únicos terminales portuarios marítimos que administra ENAPU en el 2016. Asimismo, se presenta información sobre los cargos de acceso y las empresas con las que ENAPU ha firmado los contratos de acceso para brindar los servicios de practicaje, remolcaje y para el embarque de minerales. Respecto a los contratos de acceso, se presenta la particularidad que en la mayoría de casos han sido renovados. La quinta sección, muestra el monto pagado por concepto de aporte por regulación que ascendió a S/. 492,0 miles, monto superior en 0,7% al pagado en el 2015.

Finalmente, la sexta sección presenta los estados financieros de ENAPU destacando la continua presentación de utilidades negativas y, por tanto, ratios de rentabilidad negativa. Asimismo, los Activos presentan una reducción del 10,3% respecto al año anterior. En contraste con ello, los Pasivos presentaron un ligero incremento, 0,9%, pero que no representaron una afectación en la importante participación de financiamiento que tiene ENAPU con capital propio.



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.
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

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.R.L.

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

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

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

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

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



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 2016, ENAPU se encontraba administrando 09 Terminales Portuarias, 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 portuarias administradas por ENAPU - 2016



Fuente/Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU

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, en contenedores y gráneles, tales como, patios abiertos y almacenes cerrados. La unidad correspondiente para la carga granel, rodante y fraccionada es por peso y para contenedores es por TEU⁸.
14. Finalmente, el servicio de manipuleo cubre el servicio de recepción, arrumaje y/o apilamiento de las mercancías en las áreas de uso alterno o áreas de almacenamiento del terminal, así como el despacho o entrega para su retiro o embarque. Las movilizaciones adicionales de carga, que se realicen dentro, entre y fuera de las áreas de almacenamiento están sujetas a un precio establecido por ENAPU.

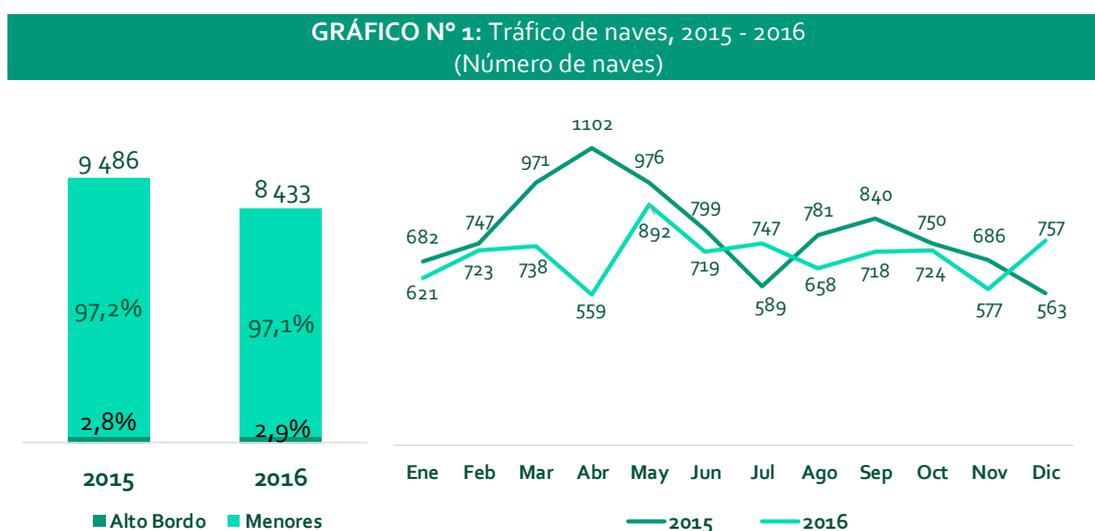
⁸ Cabe señalar que, como parte de la prestación de los servicios estándar, existen días libres de almacenamiento según el tipo de carga.



III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR ENAPU

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 2016, ENAPU atendió 8 433 naves, cantidad inferior en 1 053 naves que el año anterior, lo que representó una reducción de 11,1%. No obstante, a ello, el tráfico mensual, en el 2016, presentó una ligera tendencia lineal positiva. De otro lado, el mes con mayor número de naves atendidas fue mayo con 892 naves y el mes con menor número de naves atendidas fue abril con 559 naves, valor inferior al mínimo tráfico mensual presentado el año anterior (563).



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

17. De otro lado, la demanda por este servicio se caracteriza por tener una mayor participación de naves del tipo de bajo bordo o menores, dada las características de la infraestructura bajo administración de ENAPU. En el año 2016, esta participación se mantuvo casi similar a la presentada al año anterior (97,1%).
18. A nivel de terminal, el número de naves atendidas en el 2016, al igual que el 2015, se concentraron en los Terminales Portuarios de Iquitos y Supe con un 63,2% y 20,3%, respectivamente del total. Sin embargo, también se puede observar del Cuadro N° 1 que ambos terminales presentaron reducciones en el tráfico de naves. En efecto, el Terminal Portuario Iquitos y Supe disminuyeron en 11,5% y 19,3%, respecto al año anterior.
19. Sin embargo, cabe destacar la caída en la demanda de naves atendidas en el Terminal Portuario de Puerto Maldonado, que registró solo 4 naves en el año 2016, lo que representó una caída de 81,0% respecto al año anterior.



CUADRO N° 1 : Tráfico de naves por terminal, 2015 – 2016
(Número de naves)

Puertos	2015		2016	
	N°	%	N°	%
Iquitos	6 021	63,5%	5 329	63,2%
Supe	2 119	22,3%	1 711	20,3%
Huacho	519	5,5%	635	7,5%
Yurimaguas	330	3,5%	285	3,4%
Salaverry	216	2,3%	206	2,4%
MASP Arica	167	1,8%	132	1,6%
Ilo	93	1,0%	131	1,6%
Puerto Maldonado	21	0,2%	4	0,0%
Chicama	-	0,0%	-	0,0%
Total	9 486	100,0%	8 433	100,0%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

20. Finalmente, el Terminal de Salaverry es aquel terminal que presenta el mayor atraque de naves de alto bordo, atiende el 79,7% del total de naves atendidas por ENAPU, a pesar de haber atendido 10 naves menos que en el 2015, lo que representó una reducción de 4,8%.

III.2. Servicio a la carga

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

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

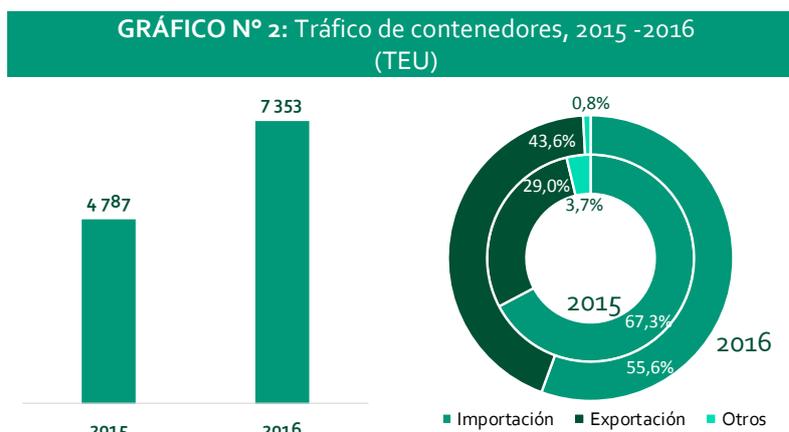
22. En la medida que dichos servicios son prestados de manera secuencial por tipo de carga, la demanda de dicho servicio puede ser aproximada mediante el flujo de cada tipo de carga. En ese sentido, a continuación, se muestra el tráfico por tipo de carga.

a) Carga en contenedores

23. En el 2016, el tráfico de contenedores se incrementó a 7,4 mil TEU, lo que representó un aumento de 53,6% respecto al año anterior. Este incremento corresponde, principalmente, a la mayor dinámica en los regímenes de exportación e importación; en particular, ENAPU movilizó 1 816 TEU adicionales en el 2016 producto de mayores exportaciones y 867 TEU más en el



régimen de importación. Ambos procesos, de manera conjunta, representaron en el 2016 el 99,2% del total de carga en contenedores movilizada.



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

24. A nivel de terminales, al igual que en el 2015, el año 2016 la carga en contenedores que movilizó ENAPU se concentró en dos terminales, Terminal Portuario Ilo y MASP Arica. Ambos terminales concentraron el 99,1% del total de contenedores. Asimismo, explicaron casi la totalidad del incremento en carga contenedores que experimentó ENAPU en dicho año. Al respecto, MASP Arica y el Terminal Portuario Ilo presentaron un incremento del 79,0% y 42,9%, respecto al 2015.

CUADRO N° 2 : Tráfico de contenedores por terminal, 2015 – 2016 (TEU)

Puertos	2015		2016	
	N°	%	N°	%
Ilo	3.382	70,6%	4.834	65,7%
MASP Arica	1.371	28,6%	2.454	33,4%
Yurimaguas	6	0,1%	45	0,6%
Iquitos	28	0,6%	20	0,3%
Salaverry	-	0,0%	-	0,0%
Chimbote		0,0%		0,0%
San Martín		0,0%		0,0%
Total	4.787	100,0%	7.353	100,0%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

25. Cabe destacar que el único terminal administrado por ENAPU que realizó exportaciones en contenedores fue el Terminal Portuario de Ilo donde el rubro más importante fue el cobre en contenedores de 20 pies⁹.

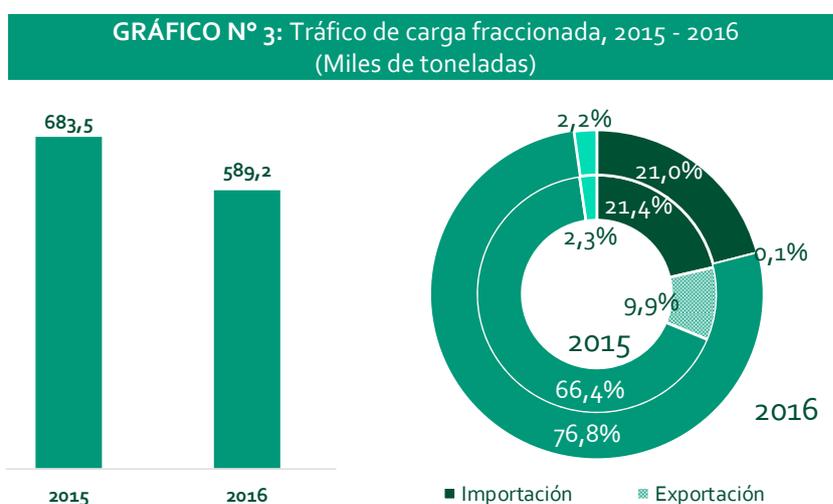
b) Carga fraccionada¹⁰

⁹ De acuerdo con la Memoria Anual de ENAPU 2016. Visto en: http://www.enapu.com.pe/web/content/upload/files/Memoria_Anual_2016.pdf

¹⁰ Cabe mencionar que la información presentada por ENAPU denomina a este tipo de carga como piezas sueltas.



26. En el año 2016, el tráfico de carga fraccionada que movilizó ENAPU siguió la tendencia a la baja registrada en años anteriores, llegando a movilizar 589,2 mil toneladas en el 2016, lo que presentó una reducción de 13,8%. Cabe señalar que el tráfico de dicha carga registró caídas de 14,4%¹¹ y 13,8% en los años 2015 y 2014, respectivamente.
27. Dicha disminución se explica, principalmente, por la caída de las exportaciones en 99,4% respecto al 2015, que equivale a 67,2 mil toneladas no movilizadas. Mientras que las importaciones presentaron una reducción del 15,5% en el mismo periodo. Por su parte, el régimen de cabotaje registró una reducción de 0,4% respecto al año anterior.
28. De otro lado, ENAPU se caracterizó por presentar una importante participación del régimen de cabotaje, el cual alcanzó el 76,8% y 66,4% del total de tráfico de carga fraccionada en los años 2016 y 2015, respectivamente. A pesar de la caída del régimen de importación, su participación en el 2016 (21,0%) fue similar a la presentada en el 2015 (21,4%)¹².



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

29. Con referencia a los terminales administrados por ENAPU, el Terminal Portuario de Iquitos sigue registrando el mayor tráfico de carga fraccionada, alcanzando a movilizar 382,3 mil toneladas en el 2016, lo que representó el 63,2% del total de dicha carga, registrando una participación mayor a la presentada en el 2015. Ello explicaría la importancia que presenta el régimen cabotaje en el flujo de este tipo de carga. En efecto, el Terminal Portuario de Iquitos es un terminal fluvial y se caracteriza porque su carga movilizada tiene como destino un ámbito nacional.
30. Al respecto, uno de los principales productos que se moviliza a través del Terminal Portuario de Iquitos es la madera que luego es exportada a través del Terminal Portuario del Callao (cabotaje)¹³.

¹¹ Tal como se puede apreciar en el Informe de Desempeño ENAPU 2015.

¹² La poca variación en la participación de este régimen se da por la caída significativa del régimen exportación.

¹³ Banco Central de Reservas del Perú, Sucursal Iquitos. Loreto: Síntesis de Actividad Económica, noviembre 2016. Visto en: <http://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Iquitos/2016/sintesis-loreto-11-2016.pdf>



CUADRO N° 3 : Tráfico de carga fraccionada por terminal, 2015 – 2016
(Miles de toneladas)

Puertos	2015		2016	
	N°	%	N°	%
Iquitos	407,493	59,6%	372,28	63,2%
Salaverry	121,822	17,8%	99,111	16,8%
Yurimaguas	93,402	13,7%	73,544	12,5%
Ilo	48,911	7,2%	27,511	4,7%
Supe	3,033	0,4%	7,535	1,3%
Huacho	6,02	0,9%	7,083	1,2%
MASP Arica	2,45	0,4%	2,022	0,3%
Pto. Maldonado	0,398	0,1%	0,085	0,0%
Chicama	0	0,0%	0	0,0%
Total	683,5	100%	589,2	100%

Fuente: ENAPU.

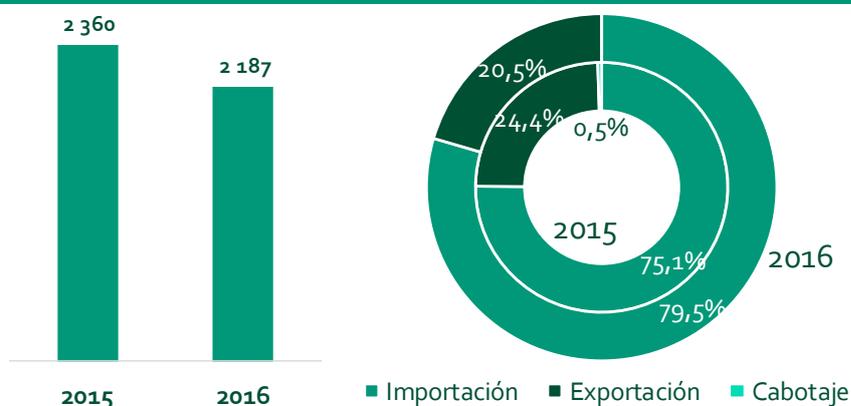
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

31. Adicionalmente, la reducción del régimen de exportación se da principalmente en los Terminal Portuarios de Iquitos e Ilo. El primero de ellos pasó de 25,8 mil toneladas en el 2015 a 0,2 mil toneladas en el 2016 (-99,4%). La reducción de las exportaciones en dicho terminal fue como consecuencia de menores ventas de madera (madera aserrada y triplay) debido a la falta de embarcaciones; así como, a la disminución en la venta de productos pesqueros y de "otros productos no tradicionales" (tortugas)¹⁴.

c) Carga sólida a granel

32. En el año 2016, el tráfico de carga sólida a granel, al igual que la carga fraccionada, siguió con su tendencia hacia la baja registrada en años anteriores¹⁵, pasando de 2,4 millones de toneladas en el 2015 a 2,2 millones de toneladas en el 2016, lo que representó una caída de 7,4%. Dicha reducción se presenta por la caída en el volumen de las importaciones, exportación y cabotaje. En particular, la exportación en este tipo de carga se redujo en 22,2% respecto al año anterior.

GRÁFICO N° 4: Tráfico de carga sólida a granel, 2015 -2016
(Miles de toneladas)



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

¹⁴ Ibídem.

¹⁵ En el 2015 tuvo una caída de 39,9%.



33. En el 2016, al igual que en el 2015, ENAPU movilizó el tráfico de carga sólida a granel a través de dos terminales, Terminal Portuario de Salaverry y Terminal Portuario de Ilo. El primero de ellos movilizó 2,0 millones de toneladas (cifra cercana a la registrada en 2015) lo que le representó una participación del 91,6% del total de carga sólida a granel que movilizó ENAPU. Este terminal se caracteriza por movilizar, en el caso de exportación, concentrados de cobre y zinc¹⁶ y en menor medida otros productos como azúcar de caña¹⁷ y, en el caso de importación¹⁸, de Clinker y escorias de hierro¹⁹.
34. En cuanto a la carga movilizada a través del Terminal Portuario de Ilo (8,4% del total), debe precisarse que este terminal presentó una reducción en su tráfico de 47,5% respecto al 2015 como resultado de que en el 2016 no se realizaron exportaciones de este tipo de carga²⁰.
35. El principal producto que se exportaba en el Terminal Portuario de Ilo, en el 2015, era el concentrado de hierro²¹, y la única empresa que lo hacía era Total Genius Iron Mining S.A.C. Dicha empresa dejó de exportar el concentrado de hierro en el 2016 lo que se vio reflejada en la reducción del 47,5% señalada en el párrafo anterior. Cabe indicar que no se registra que tal empresa haya derivado las exportaciones de este producto por otro terminal portuario.

CUADRO N° 4 : Tráfico de carga sólida a granel por terminal, 2015 -2016
(Miles de toneladas)

Puertos	2015		2016	
	N°	%	N°	%
Salaverry	2 009,1	85,1%	2 002,3	91,6%
Ilo	350,9	14,9%	184,2	8,4%
Chicama	-	-	-	-
Huacho	-	-	-	-
Iquitos	-	-	-	-
MASP Arica	-	-	-	-
Pto. Maldonado	-	-	-	-
Supé	-	-	-	-
Yurimaguas	-	-	-	-
Total	2 360,1	100%	2 186,5	100%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

d) Carga líquida a granel

36. En el año 2016, la carga líquida a granel presentó un comportamiento similar a los tipos de carga descritos en los párrafos anteriores, esto es, una disminución en su tráfico, la misma que alcanzó una reducción del 13,0% respecto al año anterior, llegando a movilizar 35,1 mil toneladas en el 2016.

¹⁶ Los principales exportadores son las empresas Gold Fields La Cima S.A., Glencore Perú S.A.C. y Trafigura Perú S.A.C.

¹⁷ Destacan las empresas Casa Grande S.A.A. y Cartavio S.A.A., ambas pertenecientes al Grupo Gloria.

¹⁸ En este caso se destaca la empresa Cementos Pacasmayo S.A.A.

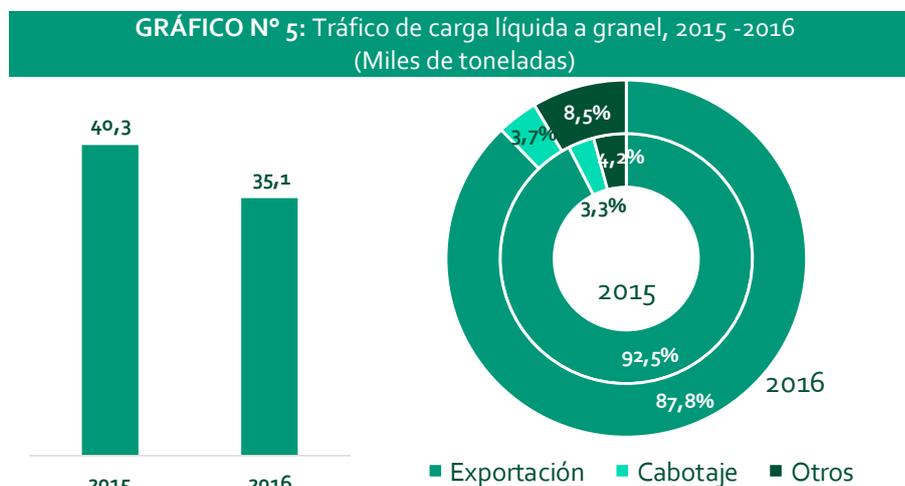
¹⁹ Escorias granuladas (arena de escorias) de la siderurgia.

²⁰ En general, el Banco Central de Reservas del Perú señaló que las exportaciones de productos sidero-metalúrgicos en la región de Moquegua se contrajo en un 73,7% a noviembre de 2016. Visto en: <http://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Arequipa/2016/sintesis-moquegua-11-2016.pdf>

²¹ Mediante partida arancelaria 2601110000.



37. En cuanto a los regímenes que se presentan en este tipo de carga, el Gráfico N° 5 muestra que el régimen de exportación es el que genera mayor tráfico. Efectivamente, el 2015 y 2016 la participación de este régimen representó el 92,5% y 87,8%, respectivamente.



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

38. A nivel de terminal, el Puerto de Salaverry registra el mayor tráfico de carga líquida a granel, alcanzando a movilizar 30,8 miles de toneladas, lo que representa el 87,8% del total de terminales que administra ENAPU en el 2016. Asimismo, debe destacarse que toda la carga líquida a granel movilizado por dicho terminal corresponde al régimen de exportación.

CUADRO N° 5 : Tráfico de carga líquida a granel por terminal, 2015 - 2016
(Toneladas)

Puertos	2015		2016	
	N°	%	N°	%
Salaverry	36 887,0	91,5%	30 799,0	87,8%
Ilo	1 712,0	4,2%	1 273,0	3,6%
Huacho	1 683,0	4,2%	2 987,0	8,5%
Iquitos	25,0	0,1%	-	-
Yurimaguas	4,0	0,0%	15,0	0,0%
Chicama	-	-	-	-
MASP Arica	-	-	-	-
Pto. Maldonado	-	-	-	-
Supe	-	-	-	-
Total	40 311,0	100%	35 074,0	100%

Fuente: ENAPU.

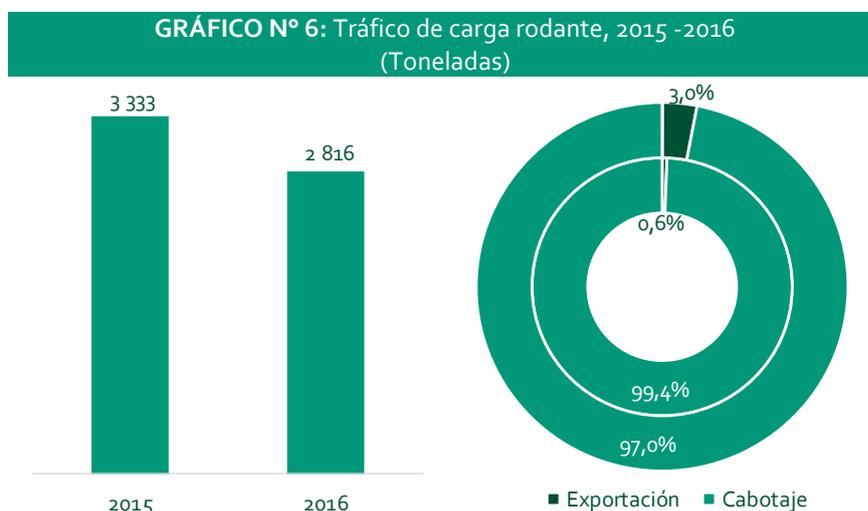
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN

e) Carga rodante

39. En el año 2016, el tráfico de carga rodante se redujo en 15,5% respecto al año anterior, llegando a movilizar 2,8 miles de toneladas en el 2016. La mayoría de meses del 2016 presentaron menos flujo de carga que el año anterior; en particular, en el mes de diciembre se presentó la mayor diferencia a favor del 2015.



40. A nivel de régimen, la movilización de carga rodante se caracteriza por presentar una importante participación de cabotaje. En efecto, durante los años 2015 y 2016 la participación de estas operaciones representó el 99,4% y 97,0%, respectivamente. Cabe mencionar que no se registraron operaciones de importación en el 2015, mientras que en el 2016 el volumen de carga solo ascendió a una tonelada.



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

41. Esta importante participación del régimen de cabotaje puede ser explicada porque el mayor flujo de este tipo de carga que moviliza ENAPU se da a través del Terminal Portuario de Iquitos, que es del tipo fluvial al estar conectado con el río Amazonas. Este terminal tiene la característica de transportar la carga entre localidades del ámbito nacional más que del transporte internacional, lo cual también se ve reflejado en el flujo de carga fraccionada que como se describió anteriormente tienen mayor representación el régimen de cabotaje.

CUADRO N° 6 : Tráfico de carga rodante por terminal, 2015 -2016
(Toneladas)

Terminal Portuario	2015		2016	
	N°	%	N°	%
Iquitos	2 756,0	82,7%	2 151,0	76,4%
Yurimaguas	157,0	4,7%	665,0	23,6%
Chicama	-	0,0%	-	0,0%
Huacho	-	0,0%	-	0,0%
Ilo	420,0	12,6%	-	0,0%
MASP Arica	-	0,0%	-	0,0%
Pto. Maldonado	-	0,0%	-	0,0%
Salaverry	-	0,0%	-	0,0%
Supe	-	0,0%	-	0,0%
Total	3 333,0	100,0%	2 816,0	100,0%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

42. Finalmente, en el 2016, ENAPU presentó una reducción en la carga total movilizada de 7,4% respecto al año anterior, pasó de 3,1 millones de toneladas en el 2015 a 2,9 millones de



toneladas en el 2016²². Dicha disminución es explicada, principalmente, por la reducción de carga movilizada en el Terminal Portuario de Ilo, que como se ha analizado anteriormente, está referida a la reducción de la carga sólida a granel, en particular, a los concentrados de hierro que se dejó de exportar vía ese terminal.

43. El Cuadro N° 7 muestra que el 2016, al igual que en el 2015, el Terminal Portuario Salaverry continúa siendo el terminal con mayor movilización entre todos los terminales que administra ENAPU. En particular el 2016, dicho terminal representó el 73,8% del total de carga movilizada por ENAPU, mientras que puertos de Ilo e Iquitos representaron solo el 13,0% y 9,6%, respectivamente.

CUADRO N° 7 : Tráfico de carga por terminal (Miles de toneladas)				
Terminal Portuario	2 015		2 016	
	Tn	%	Tn	%
Salaverry	2 167,8	69,5%	2 132,2	73,8%
Iquitos	410,3	13,2%	374,4	13,0%
Ilo	425,6	13,6%	276,2	9,6%
Yurimaguas	93,6	3,0%	74,2	2,6%
MASP Arica	11,2	0,4%	14,7	0,5%
Huacho	7,7	0,2%	10,1	0,3%
Supe	3,0	0,1%	7,5	0,3%
Pto. Maldonado	0,4	0,0%	0,1	0,0%
Chicama	-	0,0%	-	0,0%
Total general	3 119,6	100,0%	2 889,4	100,0%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

²² Sobre el particular se considera la carga fraccionada, sólida a granel, líquida a granel, rodante y contenedores, todas ellas medidas en toneladas.



IV. TARIFAS, PRECIOS Y CARGOS

IV.1. Tarifas

44. Previo a la descripción del tarifario del año 2016, es importante mencionar que en el 2004 el OSITRAN aprobó una estructura y niveles tarifarios máximos para los servicios que ofrecía ENAPU S.A que serían aplicables en dicho año. Sin embargo, mediante Sentencia de Casación del 14 de mayo de 2013 dictada en el Expediente N° 1975-2011, la Corte Suprema del Poder Judicial declaró nula la referida resolución. Dicha nulidad se basa en el hecho de que OSITRAN emitió el referido acto administrativo sin haber contado con la propuesta tarifaria de la APN. Consecuentemente, 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.
45. Así, mediante Oficio N° 541-2014-GG-OSITRAN de fecha 30 de diciembre de 2014, OSITRAN solicitó a la APN que remita su propuesta tarifaria, a fin continuar con el procedimiento tarifario, en cumplimiento con lo dispuesto por la resolución judicial.
46. 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.
47. 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.
48. 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.
49. Finalmente, OSITRAN mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2016-CD-OSITRAN del 15 de febrero de 2016, determinó la tarifa máxima para los servicios que brinda ENAPU en los Terminales Portuarios Salaverry e Ilo.



CUADRO N° 8 : Niveles de tarifas máximas
(En Soles, sin IGV)

SERVICIO	UNIDAD	TERMINAL PORTUARIO	
		SALAVERRY	ILO
Servicios a la Nave			
Uso de amarradero	Metro de eslora x hora	2,30	2,15
Amarre y Desamarre	Por cada operación		612,99
Servicios a la Carga: Uso de Muelle			
Carga Fraccionada	Por tonelada	19,52	12,26
Carga Rodante	Por tonelada	43,05	76,62
Carga Sólida a Granel	Por tonelada	5,74	6,13
Carga Líquida a Granel	Por tonelada	2,87	3,06
Contenedor lleno de 20 pies	Por Contenedor	172,20	183,90
Contenedor lleno de 40 pies	Por Contenedor	258,30	275,85
Contenedor vacío de 20 pies	Por Contenedor	43,05	45,97
Contenedor vacío de 40 pies	Por Contenedor	71,75	76,62
Servicio al Pasajero			
Embarque o Desembarque de P.	Por pasajero	17,22	18,39

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

50. Del Cuadro N° 8 se puede señalar que existen varias diferencias, más allá del propio valor de la tarifa, respecto al tarifario establecido en el 2004²³, en particular, las tarifas fijadas en el 2016 se encuentran en unidades monetarias de soles dado que si se utiliza la información en soles proporcionada por ENAPU y esta es convertida a dólares para determinar tarifas en dólares, puede generar grandes distorsiones en los niveles tarifarios debido a la variación del tipo de cambio.
51. Otra de las diferencias que se observa es que no se establece una tarifa máxima para el servicio de amarre y desamarre en el Terminal Portuario Salaverry toda vez que en el proceso de fijación tarifaria se evidenció la existencia de un contrato de acceso vigente, por lo que, esta situación está regulada por el Reglamento Marco de Acceso (en adelante, REMA) de OSITRAN.
52. Finalmente, en la fijación de tarifas máximas del 2004 se consideraba a los terminales portuarios del Callao, Paíta, Salaverry, Chimbote, San Martín e Ilo. En el 2016, solo se estableció tarifas máximas para los Terminales de Salaverry e Ilo, dado que para ese año dichos terminales eran los únicos administrados por ENAPU y los otros fueron concesionados.

IV.2. Precios

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 2015.

²³ Como se ha señalado el tarifario del 2015 es el mismo del 2004.



CUADRO N° 9: Precios de servicios no regulados
(En USD, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	2016
Monitoreo contenedores reefers	Contenedor	10,0
Servicio de llenado o vaciado del contenedor - contenedor de 20 pies	Contenedor	60,0
Servicio de llenado o vaciado del contenedor - contenedor de 40 pies	Contenedor	90,0
Abastecimiento de combustible y retiro de residuos oleosos	Camión	50,0
Suministro de agua 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	7,0
Lavado simple - contenedor de 20 pies	Contenedor	20,0
Lavado simple - contenedor de 40 pies	Contenedor	25,0
Suministro de energía eléctrica	Contenedor / hora	1,5
Ocupación de Muelles o área	M2 / día	0,3
Ocupación de área - carga fraccionada	M2 / día	0,3
Ocupación de área - carga rodante - automóvil y camioneta	Por unidad/día	2,5
Ocupación de área - carga rodante - ómnibus y camiones	Por unidad/día	11,0
Ocupación de área - carga rodante - equipos pesados y otros.	Por unidad/día	15,0

Fuente: ENAPU (http://www.enapu.com.pe/web/tarifario_completo.php)
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN

IV.3. Cargos de acceso

54. 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: practicaaje, 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).
55. El servicio de practicaaje 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.
56. 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.
57. En el 2016, cuatro (4) empresas tuvieron contratos de acceso para la prestación del servicio de remolcaje, de estas, salvo la Empresa Marítima del Perú S.A.C., las otras tres empresas Petrolera Transoceánica S.A., Trabajo Marítimo S.A. e Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C. ya contaban con contratos en el 2015. Asimismo, las empresas Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C. y Empresa Marítima del Perú S.A.C. tuvieron acceso a prestar el servicio de remolcaje solo en el Terminal Salaverry. Por su parte, las otras dos empresas tuvieron acceso a los terminales de Salaverry e Ilo. En cuanto al cargo de acceso, el Cuadro N° 9 muestra que todas



las empresas pagan un mismo monto, USD 112,55 por operación, y que este monto es el mismo tanto en el Terminal Salaverry y Terminal Ilo.

58. En cuanto al acceso para la prestación del servicio de practicaje, en el 2016, tres (3) empresas habían suscrito contratos de acceso para brindar dicho servicio, todos estos contratos tenían como objetivo renovar los contratos suscritos en el 2015. De estas empresas solo la empresa Trabajo Marítimo S.A. ha suscrito contrato para el acceso al Terminal Salaverry y Terminal Ilo. El monto de cargo de acceso para las tres empresas es de cero y sigue siendo el mismo que el 2015.

CUADRO N° 10: Contrato de acceso para el servicio de remolcaje y practicaje, 2016
(En USD, sin IGV)

EMPRESA	TERMINAL PORTUARIO	DESDE	HASTA	UNIDAD	MONTO
REMOLCAJE					
Petrolera Transoceánica S.A.	Salaverry	08/03/2016	07/03/2017	Operación	112,55
	Ilo	08/03/2016	07/03/2017	Operación	112,55
Trabajo Marítimo S.A. - TRAMARSA	Salaverry	08/03/2016	07/03/2017	Operación	112,55
	Ilo	08/03/2016	07/03/2017	Operación	112,55
Empresa Marítima del Perú S.A.C.	Salaverry	21/05/2016	20/05/2017	Operación	112,55
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C.	Salaverry	08/03/2016	07/03/2017	Operación	112,55
PRACTICAJE					
Trabajo Marítimo S.A. - TRAMARSA	Salaverry	01/04/2016	31/03/2017	Operación	0,0
	Ilo	01/04/2016	31/03/2017	Operación	0,0
Prácticos Marítimos S.A.C. - PRAMAR SAC	Salaverry	01/04/2016	31/03/2017	Operación	0,0
Ejecutivos Marítimos S.A.C.	Salaverry	01/04/2016	31/03/2017	Operación	0,0
FAJA TRANSPORTADORA PARA EMBARQUE DE MINERALES					
COSMOS Agencia Marítima S.A.C.	Salaverry	01/02/2015	31/01/2017	Mensual	3 877,31

Fuente: ENAPU.

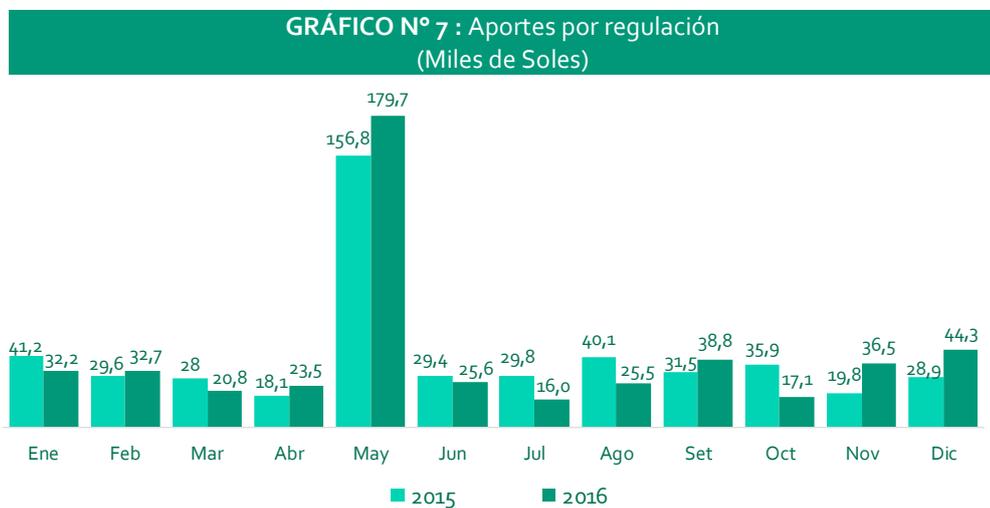
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

59. 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. Como se observa del Cuadro N° 9 este contrato fue suscrito en el 2015 y se mantuvo en todo el 2016.



V. PAGOS AL ESTADO

60. La ENAPU 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.
61. Así, el pago realizado en el año 2016 ascendió a S/. 492 mil, monto superior en 0,7% al pagado durante el año anterior. De otro lado, al igual que el año anterior, mayo es el mes con el mayor monto por aporte durante el 2016 alcanzando los S/. 179,7 mil (36,5% del aporte 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 utilidades.



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN



VI. ESTADOS FINANCIEROS

VI.1. Estado de resultados integrales

62. En el año 2016, ENAPU tuvo ingresos netos por un monto de S/. 30,0 millones, lo cual representó una disminución de 1,7%, respecto al año anterior. Como consecuencia de la reducción del tráfico de naves y carga –vistos en secciones anteriores-, dado que los ingresos provienen principalmente por el servicio a la carga, que aportó un 73,2% del total y el servicio a la nave que tuvo una participación de 20,0%. Cabe señalar que se le considera ingresos netos dado que se deduce las devoluciones y descuentos que en el 2016 fue equivalente a S/. 237,8 miles.
63. Los costos del servicio representaron el 132,2% de los ingresos registrados durante el año, esto fue influenciado principalmente por tres elementos: Servicios prestados por terceros, Servicio Dragado Integral, cargas diversas de gestión y Remuneraciones, que representaron un 27,6%, 25,4%, y 13,1%, respectivamente de los costos totales. De lo anterior, se registró una utilidad bruta negativa de S/. 9,7 millones.
64. En esa misma línea, la utilidad operativa presentó resultados negativos alcanzando los S/. 36,1 millones, monto menor al presentado en el 2015. Ello principalmente por dos conceptos, menores gastos de administración y mayores ingresos por concepto de Asociación en Participación. El primero de estos, asociado a un menor gasto en las remuneraciones y menores pagos en el Programa de Retiro Incentivado²⁴. El segundo, como se ha señalado, mayores ingresos del concesionario APM Terminals Callao S.A.

CUADRO N° 11: Estado de resultados integrales, 2015 - 2016
(En miles de Soles)

CONCEPTO	2016	2015
Ingresos netos de act. Ordinarias	30 027	30 556
Costo de ventas	(39 705)	(33 512)
Utilidad bruta	(9 678)	(2 956)
Gastos de administración	(46 350)	(61 295)
Otros ingresos	23 058	21 464
Otros gastos	(3 180)	(5 118)
Utilidad (Pérdida) de operación	(36 149)	(47 904)
Ingresos financieros	3 537	2 755
Gastos financieros	(3 989)	(4 285)
Diferencias de cambio	(270)	2 446
Utilidad (Pérdida) neta del ejercicio	(36 872)	(46 988)
Gasto por impuesto a las ganancias	0	0
(Pérdida) Ganancia neta del ejercicio	(36 872)	(46 988)

Fuente: Estados Financieros ENAPU, 2016.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

²⁴ 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-PR1 para trabajadores sujetos no sujetos a convenio colectivo.



65. Finalmente, ENAPU presentó Pérdidas neta en el ejercicio 2016 del orden de S/. 36,9 millones, mientras que en año anterior registró utilidades de S/. 46,6 millones.

VI.2. Estado de situación financiera

66. 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 10,3%, pasando de S/. 358,6 millones en el 2015 a S/. 321,8 millones en el 2016. Este resultado se vio influenciado por la reducción tanto del Activo Corriente que alcanzando los S/. 76,6 millones (-18,6 %) como del Activo no Corriente que alcanzó los S/. 245,2 millones (-7,3%).
67. La reducción de los Activos Corrientes, que contó con una participación de 23,8% del Activo Total, se da principalmente a raíz de una disminución de 10,5% de la cuenta Efectivo y equivalente de efectivo y de una reducción de 42,5% de la cuenta Otras cuentas por cobrar, neto. La primera de ellas, como consecuencia de una reducción en las cuentas de ahorros (23,2%) y cuentas a plazos (7,6%). La segunda, derivada de una reducción de la cuenta Saldo a favor del impuesto a la renta del 88,6%.
68. De otro lado, la disminución del Activo no Corriente, que representa el 73,8% del total de Activos se dio, principalmente, por la reducción de la cuenta Propiedades, planta y equipo, neto producto de una depreciación acumulada de S/. 204,2 millones al 31 de diciembre de 2016. Ello generó que dicha cuenta pase de S/. 248,7 millones en el 2015 a S/. 232,9 millones en el 2016, lo cual significó una caída de 6,3%.

CUADRO N° 12: Estado de situación financiera
(En miles de Soles)

CONCEPTO	Al 31 de diciembre		CONCEPTO	Al 31 de diciembre	
	2016	2015		2016	2015
ACTIVO			PASIVO Y PATRIMONIO NETO		
ACTIVO CORRIENTE			PASIVO CORRIENTE		
Efectivo y equivalente de efectivo	60 399	67 460	Cuentas por pagar comerciales	2 768	2 021
Cuentas por cobrar comerciales, neto	1 653	4 530	Cuentas por pagar a relacionadas	192	107
Cuentas por cobrar a relacionadas, neto	-	82	Otras cuentas por pagar	2 232	3 193
Otras cuentas por cobrar, neto	9 533	16 577	Provisiones corriente	2 694	3 361
Otras cuentas por cobrar a relacionadas	-	-	Beneficios a los empleados	8 569	7 859
Inventarios, neto	4 993	5 349	TOTAL PASIVO CORRIENTE	16 455	16 541
Gastos contratados por anticipado	1	43			
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	76 579	94 040	PASIVO NO CORRIENTE		
ACTIVO NO CORRIENTE			Provisiones no corriente	18 008	17 956
Propiedades, planta y equipo, neto	232 960	248 735	Ingresos diferidos	353	
Activos intangible, neto	2	11	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	18 362	17 956
Inversiones Inmobiliarias	2 740	3 566	TOTAL PASIVO	34 816	34 497
Asociación en participación	8 362	12 222	PATRIMONIO NETO		
Activos mantenidos para la venta	1 121		Capital	233 409	233 409
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	245 185	264 534	Capital Adicional	(101 829)	(101 829)
			Reserva legal	15 192	15 158
			Resultados acumulados	224 328	224 328
			Ganancia (Pérdida) Neta período	(84 151)	(46 988)
			TOTAL PATRIMONIO NETO	286 948	324 077
TOTAL ACTIVO	321 764	358 574	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	321 764	358 574

Fuente: Estados Financieros ENAPU, 2016.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

69. Por su parte los Pasivos presentaron un incremento del 0,9% respecto al 2015, lo cual es producto de una reducción del Pasivo Corriente de 0,5% y un incremento del Pasivo No Corriente de 2,3%.

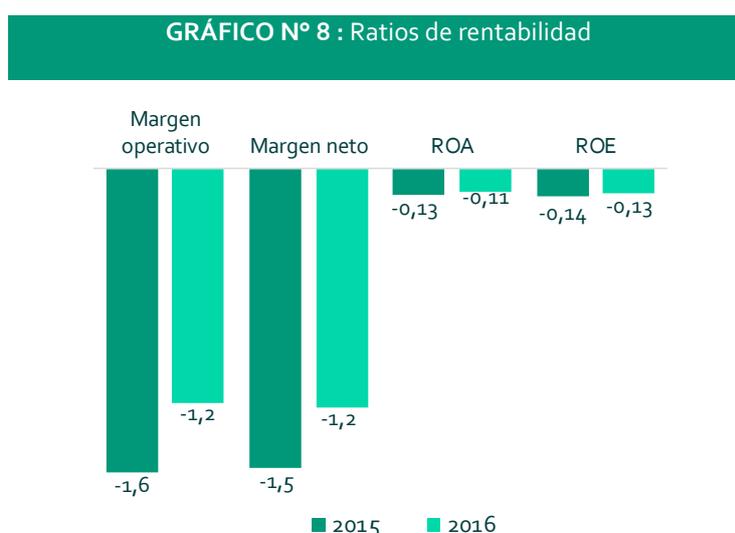


70. La reducción del Pasivo Corriente que representó el 5,1% de los Activos Totales se explica por la reducción de Otras cuentas por pagar (-30,1%) y Provisiones Corrientes²⁵ (-19,9%) y el incremento de Cuentas por pagar comerciales (+37,0%) y Beneficios a los empleados (+9,0%).
71. Por su parte, la disminución del Pasivo no Corriente corresponde a la provisión para litigios que en el año 2016 se ha desembolsado por concepto de sentencias judiciales un importe de S/435,7 se ha recuperado una provisión de S/304,9 por los procesos provisionados y que han concluido a favor de ENAPU y se han adicionado provisiones por S/ 574,7 millones.
72. Finalmente, el Patrimonio neto presentó una disminución del 11,5% respecto al 2015, resultado, principalmente, de las pérdidas netas registradas en el Estado de Resultado para el año bajo análisis.

VI.3. Indicadores financieros

a) Ratios de rentabilidad

73. 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 2016 valores negativos producto de las utilidades operativas y netas negativas.



Fuente: Estados Financieros Auditados de ENAPU, 2016.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

74. En esa misma línea, el año 2016 la rentabilidad de los Activos y Accionistas tuvieron valores negativos. Así, el ROA pasa de -0,13 en el 2015 a -0,11 en el 2016. De forma similar, el ROE pasa de 0,14 en el 2015 a -0,13 en el 2016.

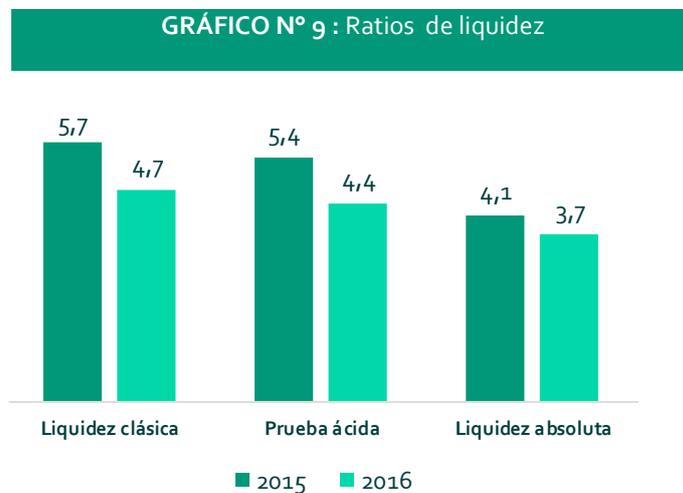
b) Ratios de Liquidez

75. 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

²⁵ Corresponde a la provisión por los procesos arbitrales que se tiene con algunos proveedores.



se pueden interpretar como un exceso de capacidad, a pesar de la reducción que presentó en el 2016, 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.

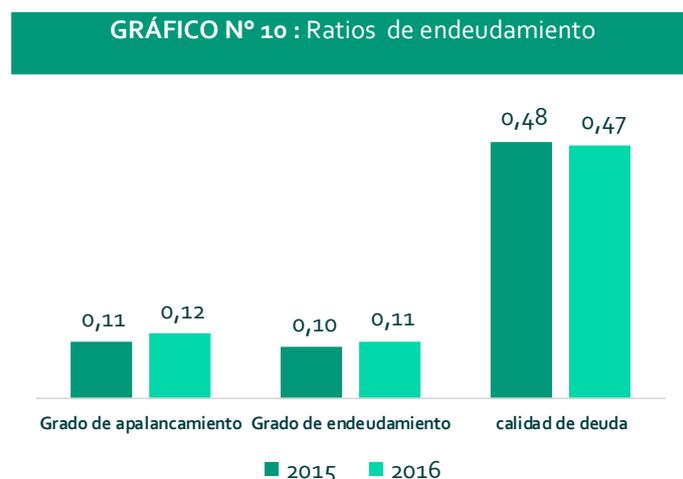


Fuente: Estados Financieros Auditados de ENAPU, 2016.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

76. Al respecto, es importante anotar que dichos valores altos responden principalmente a la cuenta Efectivo y equivalente de efectivo, y dentro de ella, al depósito a plazo fijo, que en el 2015 alcanzó S/. 48,5 millones, lo que equivale a 63,4% de los Activos Corrientes.

c) Ratios de endeudamiento

77. 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 indican que ENAPU ha incrementado ligeramente el financiamiento de terceros respecto al capital propio. Sin perjuicio de ello, ENAPU mantiene como importante fuente de financiamiento su propio capital que en el 2016 representó el 89% del Activo Total.



Fuente: Estados Financieros Auditados de ENAPU, 2016.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



78. De otro lado, el ratio calidad de deuda muestra una ligera reducción de la importancia de la deuda de corto plazo respecto a la deuda total. Sin perjuicio de ello, al 2016, ENAPU presenta casi similar importancia relativa entre obligaciones de corto y largo plazo, lo cual se refleja en que la deuda de corto plazo representa el 47% del Pasivo Total.



VII. CONCLUSIONES

- En el 2016, el tráfico de naves en ENAPU se redujo en 11,1% respecto al año anterior, pasando de atender 9,4 mil naves en el 2015 a 8,4 mil naves en el 2016. El terminal portuario que ha movilizado más naves en los dos últimos años es el puerto de Iquitos con una participación de 63,5% y 63,2% en el 2015 y 2016 respectivamente.
- El tráfico de carga en contenedores se incrementó en 53,6% respecto al año anterior, principalmente por el incremento en la movilización de contenedores en el Terminal Portuario Ilo. Este mismo puerto es el que movilizó en los dos últimos años el mayor número de contenedores; al respecto, tuvo una participación de 70,6% y 65,7% en los años 2015 y 2016, respectivamente.
- La demanda por los servicios a la carga de carga fraccionada, sólida a granel, líquida a granel y rodante se caracterizan por haber presentado caídas del orden de 13,8%, 7,4%, 13,0% y 15,5%, respectivamente, respecto al año anterior. Dichas reducciones se producen, principalmente, por reducciones en las exportaciones según tipo de carga.
- A nivel de puertos, el Terminal Portuario Salaverry es el terminal que moviliza mayor carga, tiene una participación del 73,8% respecto al total de terminales que administra ENAPU.
- El 15 de febrero de 2016, OSITRAN determinó la tarifa máxima para los servicios que brinda ENAPU en los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo. Al respecto, se puede mencionar que la unidad de cobro de las tarifas pasó de dólares a soles, y que no se establece una tarifa máxima para el servicio de amarre y desamarre en el Terminal Portuario Salaverry toda vez que en el proceso de fijación de tarifas se evidenció la existencia de un contrato de acceso vigente, por lo que, esta situación está regulada por el Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN.
- Durante el 2016 existieron cuatro (4) contratos de acceso para la prestación del servicio de remolcaje de las cuales solo una comprendía como nuevo contrato. Asimismo, se firmaron la renovación de tres (3) contratos para el servicio de practicaje. Finalmente, se mantenía vigente el contrato de servicio de embarque de minerales mediante faja transportadora.
- El monto de aporte por regulación en el 2016 ascendió a S/. 492,0 mil, monto superior en 0,7% al pagado durante el año anterior.
- Los ingresos de ENAPU presentaron una reducción de 1,7% respecto al año anterior, principalmente, por una reducción en el tráfico de carga y nave. En contraste con ello, los costos del servicio aumentaron en 18,5% respecto al 2015 lo que generó una utilidad bruta negativa de S/. 9,7 millones. Asimismo, ello derivó en una utilidad operativa y neta negativa a pesar de una reducción importante en los gastos de administración (-24,4%).
- Al 2016, ENAPU presenta una reducción en sus Activos (-10,3%) producto de una disminución del Activo no Corriente, principalmente, por la reducción de la cuenta Propiedades, planta y equipo, neto que se redujo en 6,3%. Por su parte, el Pasivo presenta un incremento de 0,9% derivado del aumento del Pasivo no Corriente como consecuencia de los Ingresos diferidos.
- Dada las pérdidas netas, ENAPU presentó márgenes operativos, netos, ROE y ROA negativos, similar al año 2015. Sin perjuicio de ello, 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 a pesar de su reducción respecto al año anterior. Es decir, puede estar administrando un exceso de liquidez; finalmente, los ratios de deuda muestran un ligero aumento en el financiamiento de la Concesión por parte de terceros, no obstante, ENAPU mantiene una importante financiamiento con capital propio.

ANEXO

ANEXO I: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Puertos de ENAPU															
Periodo:		2003-2016													
a. Tráfico															
Indicador	Unidad medida	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 a/	2012	2013	2014	2015	2016
Naves atendidas	Unidades	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	8 433
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	4 838 433	4 575 095	4 783 531	3 119 595	2 889 442
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	1 293 286	1 161 579	1 290 042	700 731	537 428
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	2 974 770	2 831 184	2 940 104	1 929 322	1 879 662
Cabotaje	Toneladas	918 724	867 035	825 952	774 104	909 119	1 075 281	1 212 626	117 337	593 406	560 667	576 743	546 059	470 397	456 336
Otros	Toneladas	26 091	31 348	14 264	29 114	16 795	30 217	26 776	323	4 466	9 710	11 595	19 565	19 145	16 016
Carga por tipo de producto:															
Indicador	Unidad medida	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 a/	2012	2013	2014	2015	2016
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	75 865
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	589 171
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	35 074
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	2 186 516
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	2 816
Contenedores	Unidades	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	4 901
Contenedores (TEUs) ¹	Unidades de TEUs	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	7 353
b. Ingresos 2/															
Ingresos	Unidad medida	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 b/	2010	2011 c/	2012	2013	2014	2015	2016
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	30 027

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré (e)
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada Oré
Jefe de Estudios
Económicos

Melina Caldas Cabrera (e)
Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Wilmer Zela Moraya