

2012

Informe de Desempeño de la Empresa Nacional de Puertos - ENAPU



Gerencia de Regulación



OSITRAN

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

Contenido

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS	6
II. SERVICIOS PRESTADOS.....	8
III. HECHOS DE IMPORTANCIA.....	9
IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO	10
IV.1. Terminales de Atraque Directo.....	11
IV.2. Terminales Fluviales	14
IV.3. Terminales de Lanchonaje.....	17
V. DESEMPEÑO OPERATIVO	18
VI. EVOLUCIÓN DE TARIFAS	20
VI.1. Tarifas Reguladas	20
VI.2. Cargos de Acceso	21
VII. RESULTADOS FINANCIEROS.....	23
VIII. PAGOS AL ESTADO.....	27
ANEXO	28

Cuadros

Cuadro N° 1: Tráfico de carga en los Terminales de ENAPU 2012	10
Cuadro N° 2: Tarifario 2012	21
Cuadro N° 3: Contratos de acceso	22
Cuadro N° 4: Estado de ganancias y pérdidas	24
Cuadro N° 5: Balance general	25
Cuadro N° 6: Ratios financieros	26

Gráficos

Gráfico N° 1: Evolución del tráfico de carga 2003-2012.....	10
Gráfico N° 2: Tráfico de naves y carga en el Terminal Portuario de Salaverry 2003 - 2012.....	11
Gráfico N° 3: Estructura del tráfico de carga en el Terminal Portuario de Salaverry	12
Gráfico N° 4: Tráfico de naves y carga en el Terminal Portuario General San Martín 2003 - 2012.....	12
Gráfico N° 5: Estructura del tráfico de carga en el Terminal Portuario General San Martín	13
Gráfico N° 6: Tráfico de naves y carga en el Terminal Portuario de Ilo 2003 - 2012	14
Gráfico N° 7: Estructura del Tráfico de carga en el Terminal Portuario de Ilo	14
Gráfico N° 8: Tráfico de naves y carga en el Terminal Portuario de Iquitos 2003 - 2012	15
Gráfico N° 9: Estructura del tráfico de carga en el Terminal Portuario de Iquitos.....	15
Gráfico N° 10: Tráfico de naves y carga en el Terminal Portuario de Yurimaguas 2003 - 2012.....	16
Gráfico N° 11: Tráfico de naves y de carga en los Terminales de Lanchonaje 2003 - 2012	17
Gráfico N° 12: Indicadores Portuarios T. P. Salaverry 2003-2012	18
Gráfico N° 13: Indicadores Portuarios T. P. General San Martín 2003-2012.....	18
Gráfico N° 14: Indicadores Portuarios T. P. Ilo 2003-2012	19
Gráfico N° 15: Ingresos portuarios.....	23
Gráfico N° 16: Pagos al Estado	27

Ilustraciones

Ilustración N° 1: Terminales Portuarios administrados por ENAPU - 2012	7
Ilustración N° 2: Servicios Portuarios prestados en los puertos de ENAPU	8

INFORME DE DESEMPEÑO 2012

EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS

ENAPU



Resumen Ejecutivo

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

Durante el año 2012, la empresa administró 11 Terminales Portuarios, los cuales se clasifican de la siguiente manera: (i) De atraque directo (Salaverry, Chimbote, San Martín, Ilo y Muelle Perú – Arica), (ii) Fluviales (Iquitos, Yurimaguas y Puerto Maldonado) y (iii) Lanchonaje (Chicama, Supe y Huacho).

En el 2012, ENAPU atendió 12,6 miles de naves, de los cuales 3,5% fueron de alto bordo y el 96,5% naves menores. Asimismo, se logró movilizar un total de 4,8 millones de toneladas de carga, siendo el Terminal Portuario de Salaverry el más representativo (transportó el 51,6% de la carga total); además, movilizó 4,8 miles de TEUs. Esto permitió a la empresa alcanzar ingresos por un monto total de S/. 39,6 millones, 74,8% inferior a lo registrado el año 2011. Este resultado se vio influenciado por la concesión del Terminal Norte del Puerto del Callao, el cual movilizaba el 80% de la carga total.

Al analizar los indicadores operativos de los principales Terminales Portuarios administrados por ENAPU en el año 2012, se observa que los terminales de San Martín e Ilo obtuvieron una mayor eficiencia en la atención de naves, al disminuir este indicador en 5,0% y 0,1% respectivamente; sin embargo, el terminal de Salaverry registró un mayor promedio de permanencia al pasar de 45,4 horas/naves en el año 2011 a 46,3 horas/naves en el año 2012. Por otro lado, el grado de ocupación de amarraderos en los terminales de Salaverry e Ilo aumentó en 2,5 y 1,0 puntos porcentuales con respecto al año 2011; por el contrario, el terminal de San Martín mostró un descenso en este indicador de 3,3 puntos porcentuales con relación al año anterior.

La información financiera indica que ENAPU registró pérdidas netas por S/. 31,6 millones, monto inferior en 24,3% con respecto al 2011 (el cual registró pérdidas por S/. 41,8 millones). Por su parte, el Balance General muestra una disminución de 32,8% en sus activos totales, pasando de S/. 546,1 millones en el 2011 a S/. 367,1 millones en el 2012, a consecuencia de la transferencia total de obligaciones previsionales.

Asimismo, se observa que la empresa ha disminuido sus márgenes operativos y netos debido a los menores ingresos operacionales. Por otro lado, ENAPU ha perdido capacidad para cubrir sus obligaciones a corto plazo con sus activos más líquidos.

Finalmente, durante el año 2012 el monto pagado por concepto de aporte por regulación ascendió a S/. 498 miles, lo cual representó una caída de 70,6% con respecto al año anterior.

INFORME DE DESEMPEÑO 2012

EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS

ENAPU



I. Empresa Nacional de Puertos

1. En el Perú, se encuentran registrados 136 Terminales Portuarios¹, las cuales se clasifican como puertos mayores, menores y caletas. 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 ENAPU. Los terminales privados son operados por empresas mineras, industriales y de hidrocarburos.
2. ENAPU es una empresa pública del sector Transportes y Comunicaciones que fue creada por Decreto Ley N° 17526 en el año 1970 y su principal actividad económica es la administración, operación, equipamiento y mantenimiento de terminales y muelles de la República (marítimos, fluviales o lacustres), así como su construcción en caso de ser autorizada.
3. Al momento de su creación, ENAPU estuvo conformada por 23 terminales portuarios distribuidos en todo el Perú: (i) Cabo Blanco, Talara, Paita, Pacasmayo, Eten, Chicama, Salaverry, Chimbote, Besique, Casma y Huarmey por el Norte Peruano; (ii) Supe, Huacho, Chancay, Callao y Cerro Azul por el Centro del Perú; (iii) General San Martín, Matarani e Ilo por el Sur Peruano; y, (iv) Yurimaguas, Iquitos, Pucallpa y Puerto Maldonado por el Oriente Peruano. A través de los años, algunos terminales portuarios² fueron transferidos a municipalidades e instituciones regionales, a raíz de las nuevas exigencias de la modernidad del tráfico naviero.
4. El 18 de noviembre del año 1992, mediante Decreto Ley N° 25882, se incluyó a ENAPU en el proceso de promoción de la inversión privada. De esta manera, en agosto de 1999 se otorgó en concesión el Terminal Portuario de Matarani, el mismo que viene siendo operado por la empresa Terminal Internacional del Sur S.A.
5. Posteriormente, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) suscribió los Contratos de Concesión de los siguientes Terminales Portuarios: (i) Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao- Zona Sur.³, (ii) Terminal Portuario de Paita⁴, (iii) Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao⁵, y (iv) Terminal Portuario de Yurimaguas⁶.

¹ Ver: Anuario Estadístico 2011, Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

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

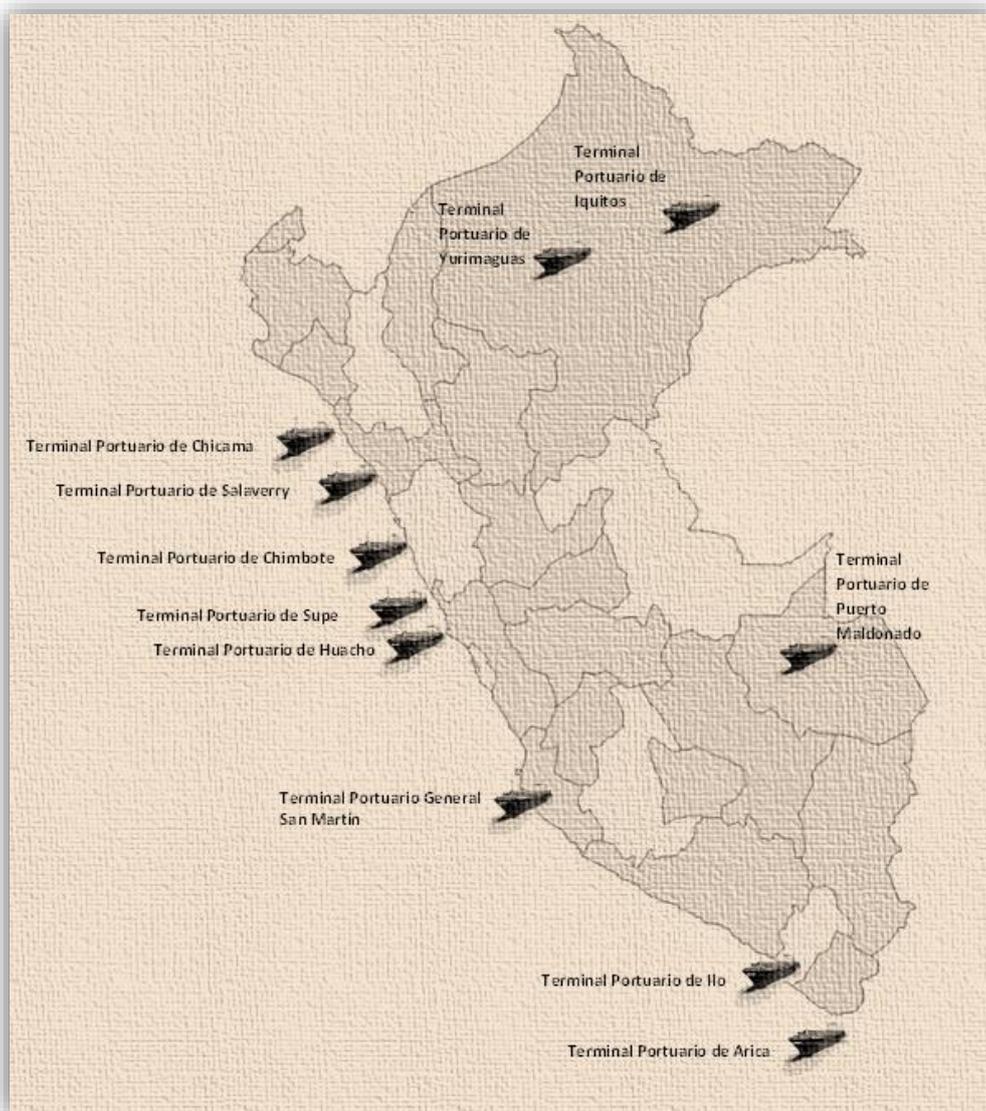
³ Suscrito con la empresa DP World Callao S.A. el 24 de julio de 2006.

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

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

⁶ Suscrito con el consorcio Portuario Yurimaguas el 31 de mayo de 2011.

Ilustración N° 1: TERMINALES PORTUARIOS ADMINISTRADOS POR ENAPU - 2012

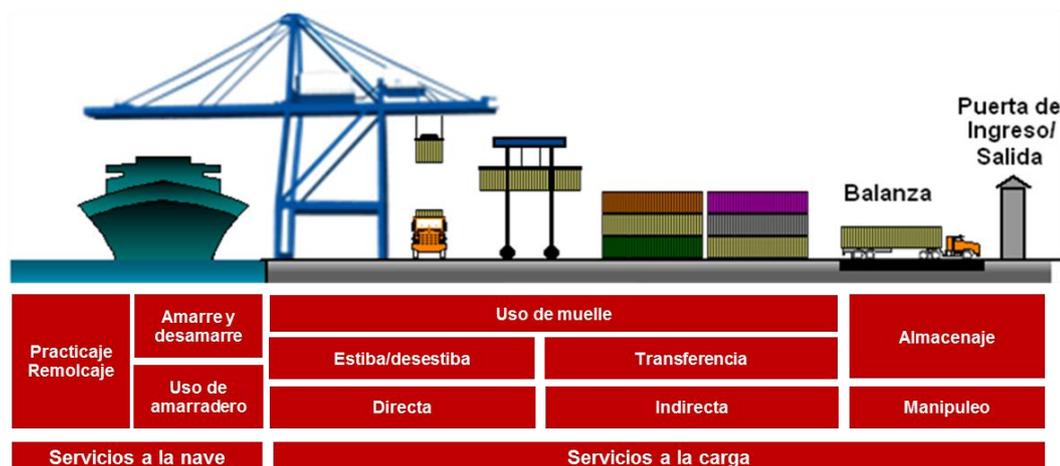


6. Finalmente, el 22 de junio de 2011 mediante Decreto Supremo N° 027-2011-MTC, se aprobó la transferencia del Terminal Portuario de Chimbote al Gobierno Regional de Ancash. Asimismo, con la finalidad de continuar con la prestación de los servicios portuarios, en tanto se realice la transferencia, ENAPU asesorará a dicho Gobierno Regional en materia de administración portuaria por un plazo no mayor a 90 días calendario.

II. Servicios prestados

7. 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.
8. 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).
9. Dentro del mismo grupo se encuentra el servicio de uso de amarradero, el cual se realiza luego de amarrar la nave y consiste en la utilización o alquiler del amarradero o muelle durante el tiempo que la nave permanece atracada. Debido a ello, el cobro por la prestación de este servicio es por metro de eslora/hora de ocupación del amarradero.

Ilustración N° 2: SERVICIOS PORTUARIOS PRESTADOS EN LOS PUERTOS DE ENAPU



10. 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.
11. 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 ó 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.

III. Hechos de importancia

Clasificación de Terminales Portuarios administrados por ENAPU

12. El 11 de agosto de 2012, mediante Decreto Supremo N° 009-2012-MTC, se aprobó el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, en el cual se incluye la clasificación de los Terminales Portuarios según su alcance y ámbito. De esta manera, los Terminales administrados por ENAPU se clasificaron en Nacionales (Salaverry, General San Martín, Ilo, Iquitos y Yurimaguas) y Regionales (Chicama, Chimbote, Supe, Huacho, Pucallpa y Puerto Maldonado).

IV. Evolución del tráfico

13. Durante el periodo 2003-2012, ENAPU ha sufrido constantes variaciones en el volumen de carga movilizado. Así, por ejemplo, en el año 2009 presentó una caída del 10,0% con respecto al 2008, a raíz de la crisis internacional y de la concesión del Terminal Portuario de Paita; asimismo, el 2011 cayó 48,5% comparado con lo registrado en el 2010, este resultado está vinculado con la concesión del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, el cual transportaba el 80% del total de carga movilizada por los Terminales administrados por la empresa.



14. La Entidad Prestadora, durante el 2012, administró 11 Terminales Portuarios, los cuales se clasifican de la siguiente manera: (i) Atraque directo (Salaverry, General San Martín, Ilo y Muelle Perú-Arica); (ii) Fluviales (Iquitos, Yurimaguas y Puerto Maldonado); y, (iii) Lanchonaje (Chicama, Supe, Huacho y Chimbote).
15. Finalmente, se analizan los principales indicadores del tráfico portuario, considerando la mayor participación en el tráfico de carga, según la clasificación descrita en el párrafo anterior.

Cuadro N° 1
TRÁFICO DE CARGA EN LOS TERMINALES DE ENAPU 2012
 (En miles de toneladas)

TERMINAL	TONELADAS	PARTICIPACIÓN
Salaverry	2 510	51,6%
San Martín	1 050	21,6%
Ilo	569	11,7%
Iquitos	414	8,5%
Chimbote	166	3,4%
Yurimaguas	101	2,1%
Chicama	25	0,5%
Arica	15	0,3%
Supe	10	0,2%
Huacho	3	0,1%
Puerto Maldonado	1	0,0%

Fuente: ENAPU

IV.1. TERMINALES DE ATRAQUE DIRECTO

TERMINAL PORTUARIO DE SALAVERRY

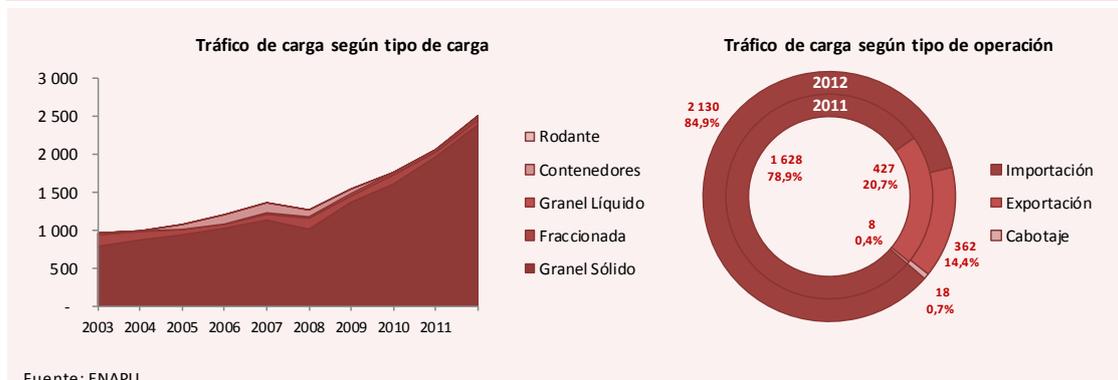
16. El Terminal de Salaverry está ubicado en la provincia de Trujillo (región La Libertad) y tiene por área de influencia las regiones La Libertad, Lambayeque, Ancash, Cajamarca y Lima. Este Terminal cuenta con dos muelles de atraque directo tipo espigón (uno de 225 m y otro de 230 m).
17. En el 2012, el Terminal atendió 223 naves⁷, 12,1% superior a lo registrado el año anterior. De manera similar, el tráfico de carga aumentó en 21,7% con relación a lo registrado el 2011, movilizandando 2,5 millones de toneladas de carga. En los últimos 10 años, la carga movilizada por nave ha mostrado un importante crecimiento, de esta manera pasó de 6,8 mil toneladas por nave en el año 2003 a 11,3 mil toneladas por nave en el año 2012.



18. Al analizar el tráfico por tipo de carga, se observa que la mayor participación de esta se encuentra en la carga de tipo granel sólido (95,3%), seguido por la carga fraccionada y líquida a granel con el 1,5% y 0,7%, respectivamente. Los principales productos movilizados fueron la soya, el maíz y el trigo.
19. Asimismo, el tráfico de carga movilizada mediante el régimen de importación concentra el 84,9% del total de carga, lo cual representa un incremento de 30,9% con respecto al año anterior. Por otro lado, la carga de exportación y cabotaje presentaron importantes variaciones del -15,2% (pasó de 427 mil toneladas a 362 mil toneladas) y 132,9% (pasó de 8 mil toneladas a 18 mil toneladas), respectivamente.

⁷ Para los años 2011 y 2012, solo se atendieron naves de Alto Bordo en el Terminal Portuario de Salaverry.

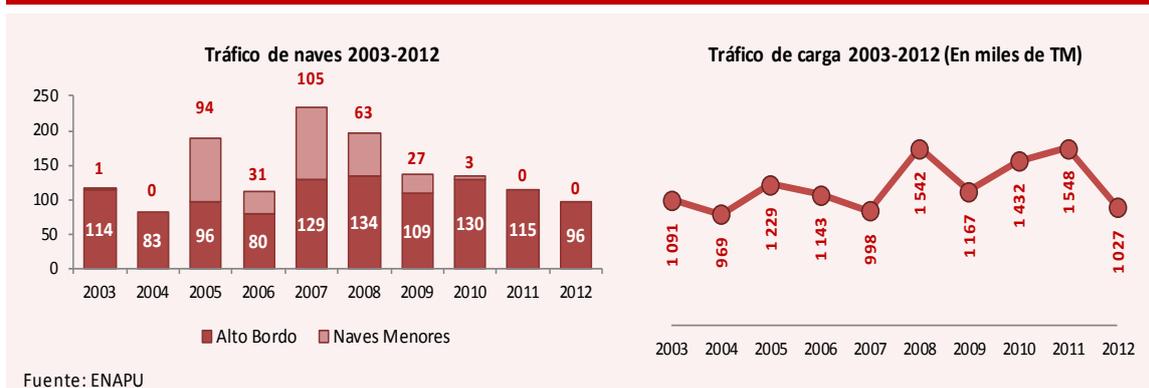
Gráfico N° 3
ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE CARGA EN EL TERMINAL PORTUARIO DE SALAVERRY
(En miles de toneladas)



TERMINAL PORTUARIO GENERAL SAN MARTÍN

20. El Terminal General San Martín está ubicado en Punta Pejerrey, distrito de Paracas, provincia de Pisco, región Ica. Este Terminal tiene gran importancia en las actividades pesqueras y agroindustriales, industria metalúrgica, y minera; su área de influencia comprende las regiones Ica, Ayacucho, Huancavelica y el norte de Arequipa.
21. Durante el 2012, el Terminal atendió 96 naves⁸, resultado inferior en 16,5% con respecto al año 2011. Asimismo, el tráfico de carga movilizada presentó una caída del 33,7% con relación a lo registrado el año anterior. Sin embargo, al analizar el tráfico de carga por nave, durante la última década, se observa un incremento del 12,8%, pasando de 9,5 mil toneladas por nave en el año 2003 a 10,7 mil toneladas por nave en el año 2012.

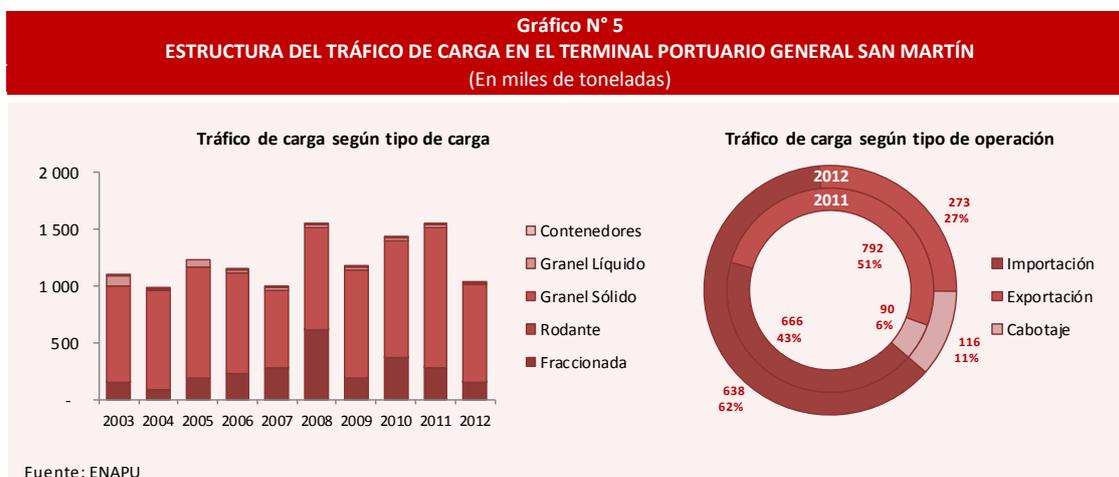
Gráfico N° 4
TRÁFICO DE NAVES Y CARGA EN EL TERMINAL PORTUARIO GENERAL SAN MARTÍN 2003 - 2012



22. La mayor participación del tráfico de carga, según tipo de carga, corresponde al granel sólido con el 83,6% del total de carga movilizada en el 2012; seguido por la carga fraccionada y líquida a granel con el 14,4% y 1,6%, respectivamente. Los principales productos movilizados fueron materiales de construcción, insumos para la agroindustria, maíz, soya, briquetas, carbón térmico, urea y trigo.
23. De manera similar, el tráfico de carga transportada mediante el régimen de importación concentra el 62,1% del total de carga, 4,2% menos que el volumen transportado el año

⁸ Para los años 2011 y 2012, solo se atendieron naves de Alto Bordo en el Terminal Portuario General San Martín.

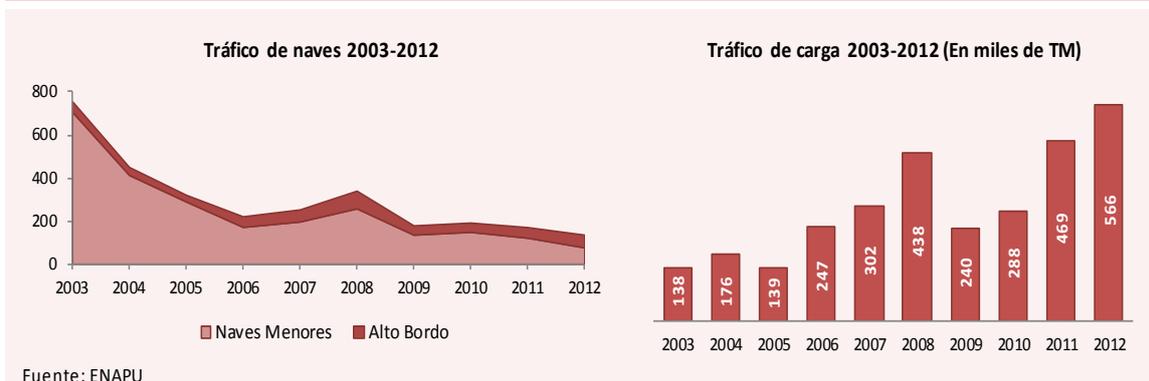
anterior. Asimismo, la carga de exportación y cabotaje presentaron importantes variaciones del -65,5% (pasó de 792 mil toneladas a 273 mil toneladas) y 28,2% (pasó de 90 mil toneladas a 116 mil toneladas), respectivamente.



TERMINAL PORTUARIO DE ILO

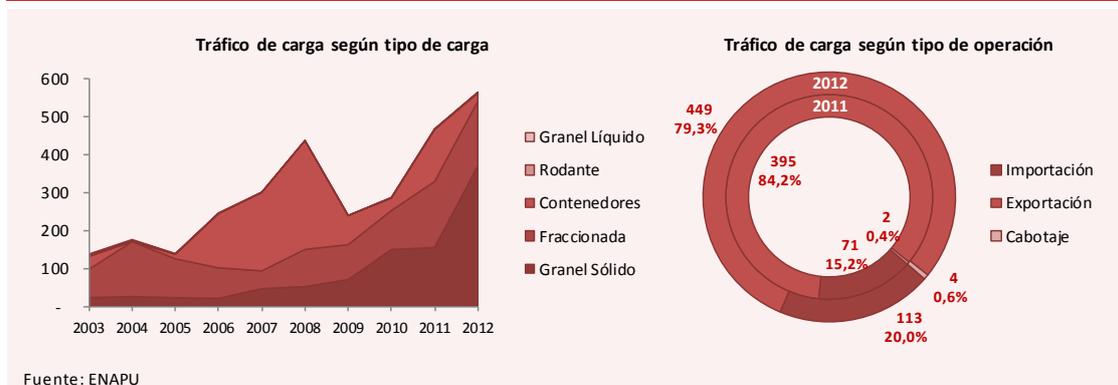
24. El Terminal Portuario de Ilo está ubicado al sur del Perú en la región Moquegua, su área de influencia abarca las regiones de Arequipa, Moquegua, Tacna, Puno y Cusco; así como parte de los países de Bolivia (vía la carretera binacional) y Chile (vía la Panamericana Sur). Este Terminal cuenta con un muelle de tipo espigón de 302 m para atraque directo de naves de alto bordo.
25. En el 2012, el Terminal atendió 135 naves, cantidad inferior en 20,6% a lo registrado el año anterior. Este resultado se debe a la menor cantidad de naves menores que atracaron en el Terminal (en 37,2%), pasando de 121 naves menores en el 2011 a 76 naves menores en el 2012. En los últimos 10 años, el Terminal ha mostrado una tendencia negativa en la cantidad de naves atendidas (13,7% en promedio anual).
26. A pesar de lo anterior, el tráfico de carga aumentó en 20,6% con respecto a lo alcanzado el 2011, transportando 566 mil toneladas en el 2012. Durante los últimos 10 años, el volumen de carga movilizada por nave mostró un importante crecimiento, al pasar de 2,8 mil toneladas por nave en el 2003 a 9,6 mil toneladas por nave en el 2012.

Gráfico N° 6
TRÁFICO DE NAVES Y CARGA EN EL TERMINAL PORTUARIO DE ILO 2003 - 2012



27. Al analizar el tráfico por tipo de carga, se observa que la mayor participación de ésta se encuentra en la carga de granel sólido (65,6%), lo que representó un crecimiento de 139,4% con respecto al año anterior. Por su parte, la carga de tipo fraccionada y contenedorizada contribuyeron con el 30,2% y 3,8% del total de carga transportada, respectivamente.
28. De manera similar, el tráfico de carga movilizada mediante el régimen de exportación concentró el 79,3% del total de carga, lo que significa un incremento de 13,7% con relación al 2011. Asimismo, la carga de importación y cabotaje obtuvieron importantes incrementos del 58,1% (pasó de 71 mil toneladas a 113 mil toneladas) y 107,8% (pasó de 2 mil toneladas a 4 mil toneladas), respectivamente.

Gráfico N° 7
ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE CARGA EN EL TERMINAL PORTUARIO DE ILO
 (En miles de toneladas)



IV.2. TERMINALES FLUVIALES

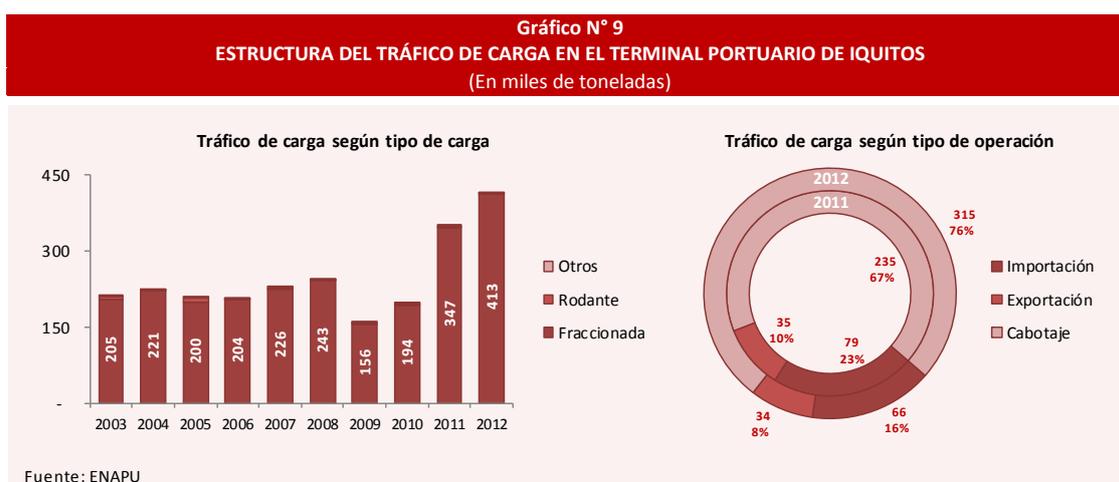
TERMINAL PORTUARIO DE IQUITOS

29. El Terminal Portuario de Iquitos se encuentra en el distrito de Villa Puchana (Provincia de Maynas, región Loreto). El área de influencia de este terminal abarca los pueblos de la Amazonia Peruana, así como los países de Brasil y Colombia. El Terminal de Iquitos cuenta con dos muelles de atraque directo de tipo flotante para la atención de embarcaciones menores (uno de 114m y otro de 72 m de largo).

30. Durante el 2012, el Terminal atendió 10 mil naves, cantidad superior en 11,8% a lo registrado el año anterior; cabe resaltar que casi el total de naves atendidas fueron de tipo menores. Este resultado confirma la tendencia creciente del número de naves atendidas a partir del año 2008, los cuales mostraron un crecimiento a ritmo de 70,6% en promedio anual. A consecuencia de lo anterior, el tráfico de carga creció en 17,8% con relación a lo transportado el 2011, lo que representó un movimiento de 414 mil toneladas de carga el 2012.



31. Al analizar la concentración de la carga, según tipo de carga, se evidencia que la carga fraccionada contribuye con el 99,8% del total de carga movilizada en el 2012. Este tipo de carga ha mostrado un importante crecimiento anual, en promedio 11,7%, durante los últimos diez años.
32. De igual manera, el tráfico de carga transportado mediante el régimen de cabotaje concentró el 75,9% del total de carga, con lo cual aumentó en 34,2% con respecto al 2011. Por su parte, la carga de importación y exportación sufrieron caídas del 16,4% (pasando de 79 mil toneladas a 66 mil toneladas) y 3,5% (pasando de 35 miles de toneladas a 34 miles de toneladas), respectivamente.



TERMINAL PORTUARIO GENERAL DE YURIMAGUAS

33. El Terminal Portuario de Yurimaguas está ubicado en la provincia del Alto Amazonas, región Loreto, a 100 metros del Río Huallaga. Su área de influencia abarca las provincias del Alto Amazonas y las regiones Loreto, Ucayali, San Martín y La Libertad. Este Terminal cuenta con un muelle de lanchonaje tipo flotante de aproximadamente 66 m de largo.



34. En el 2012, el Terminal atendió 569 naves⁹, resultado inferior en 1,6% con respecto al año anterior. De manera similar, el tráfico de carga movilizada sufrió una caída de 2,1%, alcanzando las 101 mil toneladas. Sin embargo, al analizar el tráfico de carga durante la última década, se observa que el volumen de carga movilizada se incrementó en promedio 4,7% anual. Cabe resaltar que el total de carga transportada mediante dicho Terminal fue mediante la operación de cabotaje.
35. La carga fraccionada concentró el 99,8% del total de carga movilizada el 2012, esta participación se ha mantenido durante la última década, en la cual el volumen de carga se ha incrementado a ritmo de 4,7% en promedio cada año.

⁹ Solo se atienden naves menores en el Terminal Portuario de Yurimaguas.

IV.3. TERMINALES DE LANCHONAJE

TERMINALES PORTUARIOS DE CHICAMA, HUACHO Y SUPE¹⁰

36. Los terminales de lanchonaje son aquellos que no cuentan con facilidades para el atraque directo de naves mercantes, por lo tanto solo permite realizar operaciones de embarque o descarga de mercancías por medio de lanchones, gabarras y chatas.
37. Durante el 2012, los Terminal Portuarios de Lanchonaje atendieron un total de 705 naves, los que estuvieron distribuidos de la siguiente manera: (i) Chicama (0,6%), (ii) Supe (12,9%), y (iii) Huacho (86,5%). Asimismo, entre los tres terminales movilizaron 38 mil toneladas, de las cuales el 100% de esta corresponde a carga de tipo fraccionada.



¹⁰ Cabe resaltar que los terminales no registraron movimientos de carga y naves producto de las obras de rehabilitación ejecutadas en el 2011.

V. Desempeño operativo

38. En esta sección se analizan los indicadores de ocupación de los amarraderos y la permanencia de naves en los principales Terminales Portuarios administrados por ENAPU. De esta manera, se define el grado de ocupación como la cantidad de horas que las naves permanecen utilizando el terminal entre el total de horas disponibles de atención; asimismo, el tiempo de permanencia de naves indica el número de horas promedio en que una nave permanece en el amarradero.

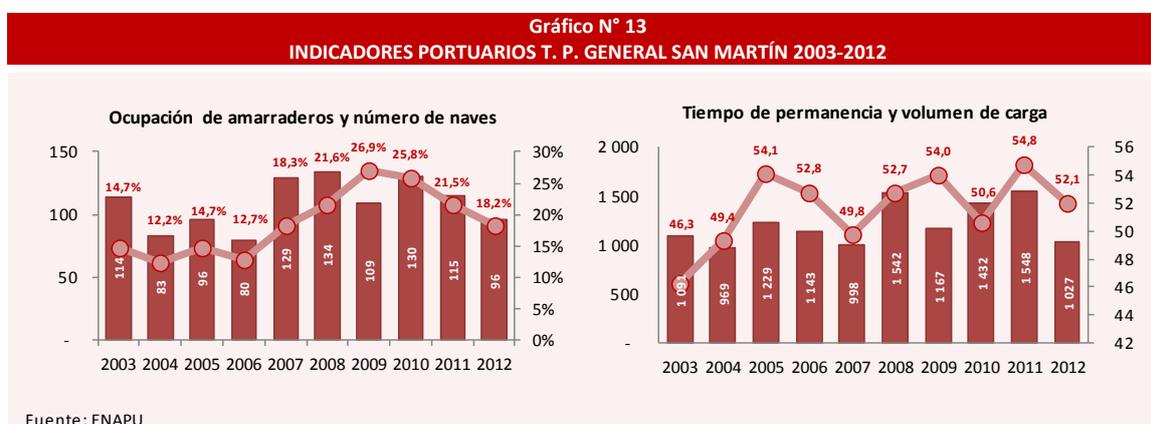
TERMINAL PORTUARIO DE SALAVERRY

39. La tasa de ocupación de los amarraderos durante el 2012 fue de 28,3%, porcentaje superior en 2,5 puntos porcentuales al registrado el año anterior, este resultado se debe al mayor volumen de carga movilizado en el terminal portuario. Por otro lado, a raíz del incremento de la carga transportada, el tiempo de permanencia de las naves aumentó de 45,4 horas/nave en el 2011 a 46,3 horas/nave en el 2012.



TERMINAL PORTUARIO GENERAL SAN MARTÍN

40. En el 2012, la tasa de ocupación de amarraderos disminuyó en 3,3 puntos porcentuales, a consecuencia del menor volumen de carga transportada. Asimismo, el tiempo de permanencia de las naves pasó de 54,8 horas promedio por nave en el 2011 a 52,1 horas promedio por nave en el 2012.



TERMINAL PORTUARIO DE ILO

41. El tiempo de permanencia de las naves se redujo ligeramente al pasar de 50,7 horas/nave en el 2011 a 50,6 horas/nave en el 2012. Sin embargo, debido al incremento de naves y al volumen transportado de carga, la tasa de ocupación de los amarraderos aumentó en un punto porcentual.



VI. Evolución de tarifas

VI.1. TARIFAS REGULADAS

42. El 28 de julio de 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. Estas debieron entrar en vigencia a partir del 1° de febrero de 2005, conforme a lo dispuesto por la Resolución del Consejo Directivo N° 062-2004-CD-OSITRAN, publicada el 8 de diciembre de 2004.
43. Sin embargo, ENAPU interpuso una demanda contencioso – administrativo, con la finalidad de que se declare judicialmente la nulidad total de la Resolución N° 031-2004-CD/OSITRAN.
44. A lo largo del tiempo se dieron los siguientes acontecimientos: (i) en abril de 2010, el Décimo Juzgado Contencioso Administrativo, en primera instancia, emitió sentencia declarando infundada la demanda presentada por ENAPU; (ii) posteriormente, en abril de 2011, la Segunda Sala Contencioso Administrativa, en segunda instancia, resolvió confirmar la sentencia que declaró infundada la demanda; (iii) el 24 de mayo de 2011, ENAPU interpuso recurso de casación ante la Sala de Derecho Constitucional y Social de la Corte Suprema de la República.
45. 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-OSITRAN¹¹.
46. Finalmente, mediante Resolución N° 7 del 19 de mayo de 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. De esta manera, las medidas cautelares han sido canceladas definitivamente, en el proceso contencioso administrativo seguido por ENAPU contra OSITRAN, correspondiendo al Regulador exigir el cumplimiento de la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN.
47. Entre el 2011 y 2012, se destaca el incremento de la tarifa de uso de amarradero en los Terminales Portuarios de Salaverry e Ilo; en el primer terminal esta tarifa pasó de USD 0,50 en el 2011 a USD 0,80 en el 2012 y para el segundo terminal la tarifa pasó de USD 0,50 en el 2011 a USD 0,70 en el 2012. Cabe resaltar que las demás tarifas no sufrieron variaciones.

¹¹ Resolución N° 16, emitida por el Quinto Juzgado Civil del Callao, a través de la cual se dictó la medida cautelar que suspendió provisionalmente los efectos jurídicos de las resoluciones N° 031-2004-CD/OSITRAN y N° 044-2004-CD/OSITRAN. Posteriormente, en julio de 2005, el Juzgado del Callao declaró fundada la excepción de incompetencia presentada por OSITRAN, dicha resolución fue posteriormente confirmada por la Segunda Sala Civil del Callao, que ordenó que se remita el expediente a la Corte Superior de Justicia de Lima.

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

Cuadro N° 2 TARIFARIO 2012 (En USD , Sin IGV)					
CONCEPTO	UNIDAD	TERMINAL PORTUARIO			
		SALAVERRY	CHIMBOTE	SAN MARTÍN	ILO
Servicios a la nave					
Amarre y desamarre	Operación	200,0	200,0	200,0	200,0
Uso de amarradero	Metro eslora/hora	0,8	0,5	0,5	0,7
Servicio a la carga					
Uso de muelle					
Carga fraccionada	Toneladas	6,8	4,0	4,0	4,0
Carga rodante	Toneladas	15,0	15,0	15,0	25,0
Carga sólida a granel	Toneladas	2,0	2,0	2,0	2,0
Carga líquida a granel	Toneladas	1,0	1,0	1,0	1,0
Contenedores llenos de 20 pies	Contenedor	60,0	50,0	50,0	60,0
Contenedores llenos de 40 pies	Contenedor	90,0	80,0	80,0	90,0
Embarque de pasajeros	Pasajero	6,0	6,0	6,0	6,0

Fuente: ENAPU

VI.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: 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 (REMA).
49. 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, abarloamiento, desabarloomiento 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 2012 fueron 3 empresas que brindaron el servicio de remolcaje, 4 empresas de practicaaje y 2 empresas que prestaron el servicios de embarque de carga a través de faja transportadora hermética móvil; de éstas sólo la empresa Trabajos Marítimos S.A (TRAMARSA) brinda los servicios de practicaaje y remolcaje.

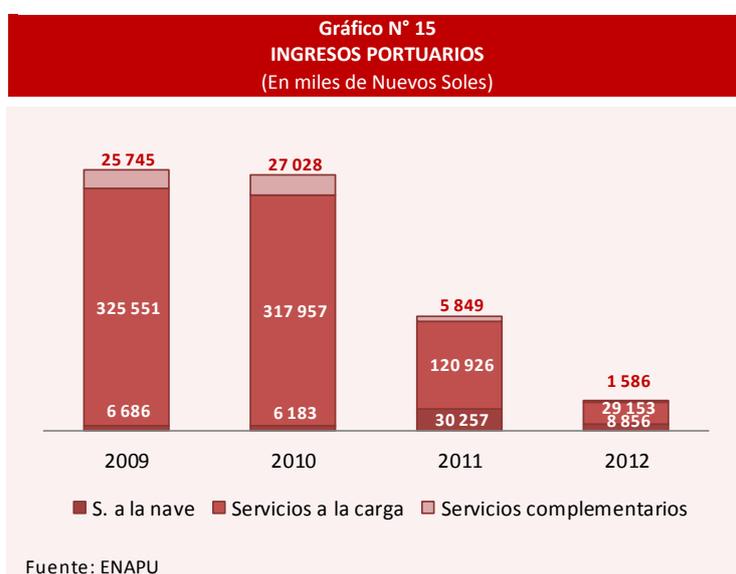
Cuadro N° 3
CONTRATOS DE ACCESO
 (En USD , Sin IGV)

SERVICIO	TEMINAL PORTUARIO	DESDE	HASTA	MONTO
REMOLCAJE*				
Inversiones Marítimas CPT Perú SAC. - INMARSA	Salaverry	08/03/2012	07/03/2013	112,55
	San Martín	16/07/2012	07/03/2013	112,55
	Salaverry	08/03/2012	07/03/2013	112,55
Petrolera Transoceánica SA.	Chimbote	08/03/2012	07/03/2013	99,60
	San Martín	08/03/2012	07/03/2013	112,55
	Ilo	08/03/2012	07/03/2013	112,55
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	Salaverry	08/03/2012	07/03/2013	112,55
	Chimbote	08/03/2012	07/03/2013	99,60
	Ilo	08/03/2012	07/03/2013	112,55
PRACTICAJE*				
Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA	Salaverry	31/03/2012	31/03/2013	0,00
	Chimbote	31/03/2012	31/03/2013	0,00
	San Martín	31/03/2012	31/03/2013	0,00
Prácticos Marítimos SAC. - PRAMARSAC	Salaverry	31/03/2012	31/03/2013	0,00
Práctimar Ilo S.A.	Ilo	21/02/2012	20/02/2013	0,00
Ejecutivos Marítimos SAC.	Salaverry	31/03/2012	31/03/2013	0,00
FAJA TRANSPORTADORA PARA EMBARQUE DE MINERALES**				
COSMOS Agencia Marítima SAC.	Salaverry	01/04/2010	31/01/2013	3322,80
ANTARES S.A.	Chimbote	05/05/2011	06/05/2014	8400,00
* El monto a pagar es por operación.				
** El monto a pagar es mensual.				
Fuente: ENAPU				

VII. Resultados financieros

ESTADO DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

52. Los ingresos portuarios en los Terminales Portuarios administrados por ENAPU superaron los S/. 39,6 millones, 74,8% inferior con relación al año anterior. Este resultado es explicado por la concesión del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, el cual contribuía con el 80% de los ingresos totales de la empresa.
53. Los ingresos se encuentran distribuidos en tres grupos, de acuerdo al tipo de servicio prestado: (i) Servicios a la nave (22% de los ingresos portuarios), (ii) Servicios a la nave (74% de los ingresos portuarios) y (iii) Servicios complementarios (4% de los ingresos portuarios). Cabe resaltar que como parte de la política comercial de ENAPU, esta realiza descuentos, de esta manera los ingresos brutos superaron los S/. 38,7 millones.



54. Respecto a los costos de operación, éstos representaron el 84,3% de los ingresos portuarios, superando los S/.33,4 millones; el pago de remuneraciones representó el 29,4% de los costos de operación y sufrió una caída de 77,7% con relación al año anterior, a consecuencia de la reducción de personal. Este efecto se vio fortalecido por la caída de los costos de operación de los servicios prestados por terceros en 56%, el cual significó el 25% de los costos totales de la empresa. Asimismo, los gastos administrativos de ENAPU alcanzaron los S/. 57,2 millones, de los cuales el 46,6% corresponde al pago de remuneraciones y el 15,1% a pagos de la cuenta "otros gastos administrativos"¹².
55. Sobre la base de lo señalado en los párrafos precedentes, la pérdida de operación pasó de los S/. 50,8 millones en el 2011 a S/. 37,5 millones en el 2012. Por otro lado, los ingresos financieros disminuyeron en 38,9% producto de los menores intereses sobre depósitos; asimismo los gastos financieros cayeron en 41,7% debido a los menores gastos por diferencia de cambio.

¹² Esta cuenta incluye los desembolsos que anteriormente se consideraban como gastos operativos del Terminal Portuario del Callao. Incluye principalmente gastos por remuneraciones y depreciación.

Cuadro N° 4 ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS (En miles de Nuevos Soles)		
CONCEPTO	2012	2011
Ingresos operacionales	39 595	157 032
Devoluciones	(209)	(2 681)
Descuentos y rebajas	(632)	(382)
Costo operacional	(33 385)	(102 634)
Utilidad bruta	5 370	51 335
Gastos de administración	(57 233)	(118 272)
Otros ingresos	19 630	230 940
Otros gastos	(5 305)	(214 777)
Pérdida de operación	(37 538)	(50 775)
Ingresos financieros	14 858	24 312
Gastos financieros	(8 965)	(15 367)
Pérdida neta del ejercicio	(31 645)	(41 830)

Fuente: ENAPU

56. A consecuencia de la concesión del Terminal Norte del Callao, la empresa obtuvo pérdidas en los años 2011 y 2012 de S/. 41,8 millones y S/. 31,6 millones, respectivamente. Debido a lo anterior, se determinó para el 2011 una pérdida tributaria compensable de S/. 49,9 millones.

BALANCE GENERAL

57. Con relación a la evolución de las cuentas del Balance General, se observa que la empresa disminuyó el valor de sus activos en 32,8%, pasando de S/. 546,1 millones en el 2011 a S/. 367,2 millones en el 2012. Este resultado se vio influenciado principalmente por la transferencia total de la cuenta inversiones en valores.
58. El activo corriente registró una disminución de 15,9%, alcanzando los S/. 168,2 millones, a raíz de la menor cantidad de depósitos en cuentas a plazos, cuentas de ahorros y cuentas corrientes, esto conllevó a la caída de la cuenta efectivo en 18,4% con respecto al año anterior.
59. Al analizar el activo no corriente, se observa que estos pasaron de S/. 346,1 millones en el 2011 a S/. 198,9 millones en el 2012; lo cual significó una caída de 42,5%. Este resultado se vio influenciado por la transferencia total de los recursos económicos del Fideicomiso para la Reserva Provisional¹³ al Fondo Consolidado de Reservas Previsionales (FCR); a raíz de la designación de la Oficina de Normalización Previsional (ONP) como responsable de administrar y pagar los fondos pensionarios de ENAPU.
60. Respecto a la composición del activo, se observa que el activo corriente pasó de representar el 36,6% de los activos totales en el 2011 a 45,8% en el 2012, producto del incremento de la cuenta efectivo. Por el contrario, el activo no corriente pasó de representar el 63,4% del total de activos en el 2011 a 54,2% en el 2012.

¹³ Mediante Acuerdo de Directorio N° 004-2007/005-FONAFE se creó el Fideicomiso para la Reserva Previsional, el cual tiene como finalidad cubrir la obligación de pago de las pensiones derivadas del D.L. 20530.

Cuadro N° 5
BALANCE GENERAL
(En miles de Nuevos Soles)

CONCEPTO	Al 31 de diciembre		CONCEPTO	Al 31 de diciembre	
	2012	2011		2012	2011
ACTIVO			PASIVO Y PATRIMONIO NETO		
ACTIVO CORRIENTE			PASIVO CORRIENTE		
Efectivo y equivalente de efectivo	132 787	162 730	Cuentas por pagar comerciales	2 071	3 174
Cuentas por cobrar comerciales, neto	1 700	1 600	Cuentas por pagar a partes relacionadas	2	10
Otras cuentas por cobrar, neto	6 821	7 450	Otras cuentas por pagar	4 774	4 097
Existencias, neto	13 285	14 323	Beneficios a los empleados	4 411	4 418
Gastos contratados por anticipado	13 639	13 897	Provisiones	36 299	36 689
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	168 231	200 001	TOTAL PASIVO CORRIENTE	47 557	48 388
ACTIVO NO CORRIENTE			PASIVO NO CORRIENTE		
Inversión en valores	-	149 087	Otras cuentas por pagar	-	112
Inmuebles, maquinaria y equipo, neto	167 413	165 236	Beneficios a los empleados	-	237 716
Activos intangible, neto	254	536	Provisiones	191 774	210 077
Inversiones mobiliarias	31 285	31 285	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	191 774	447 905
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	198 952	346 144	TOTAL PASIVO	239 331	496 292
			PATRIMONIO NETO		
			Capital Social	49 852	367 541
			Capital Adicional	-	(60 853)
			Resultados acumulados	77 999	(256 835)
			TOTAL PATRIMONIO NETO	127 851	49 852
TOTAL ACTIVO	367 183	546 144	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	367 183	546 144

Fuente: ENAPU

61. Por el lado del pasivo corriente, este registró una caída de 1,7%, a consecuencia de las menores cuentas por pagar comerciales, la cual cayó en 34,7%. Este resultado se vio debilitado por el incremento de las deudas diversas¹⁴ en 16,5% con relación al año anterior.
62. El pasivo no corriente disminuyó en 57,2%, al pasar de S/.447,9 millones en el 2011 a S/.191,7 millones en el 2012, debido a la transferencia de los recursos del Fideicomiso para el pago de las pensiones derivadas del D.L 20530.
63. Al 31 de diciembre de 2012, los resultados acumulados alcanzaron los S/.77,9 millones, lo que incrementó en 156,5% el patrimonio neto de la empresa. Cabe señalar que el patrimonio neto representó el 34,8% del activo total de la empresa. Asimismo, el capital representa el 13,6% del total de activos del año 2012 y está conformado por 49 852 249 acciones de un valor nominal de S/1.00 cada una.

RATIOS FINANCIEROS

64. Al analizar los ratios financieros observamos que la empresa ha visto disminuido sus márgenes operativos y netos, como resultado de los menores ingresos registrados en el 2012 producto de la concesión del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao. Asimismo, el ROE¹⁵ pasó de -83,9% en el 2011 a -24,8% en el 2012, a raíz del incremento del patrimonio neto de la empresa; por el contrario el ROA¹⁶ pasó de -7,7% en el 2011 a -8,6% en el 2012, a consecuencia de la disminución de los activos de la empresa producto de la Concesión del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao.

¹⁴ Cuentas por pagar diversas a la Asociación Auxilios Mutuos y Cooperativa Atlantis.

¹⁵ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE= Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

¹⁶ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activos Totales.

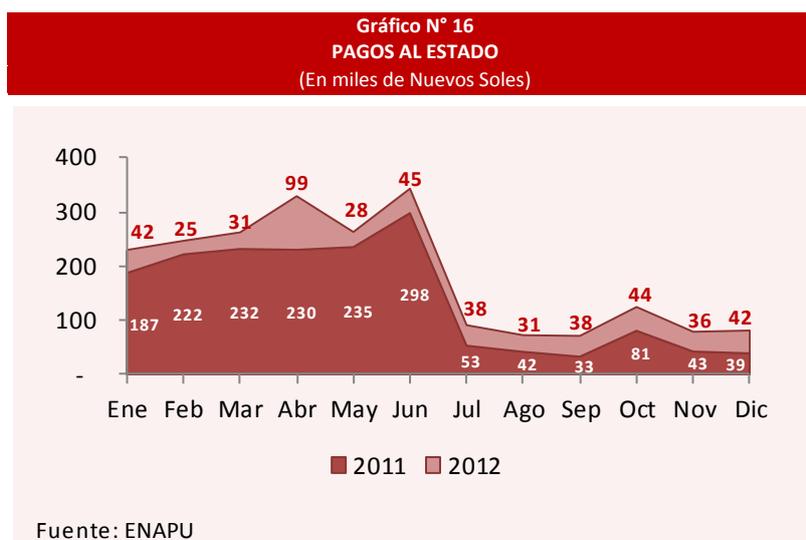
65. Respecto a los ratios de liquidez, se observa que la empresa ha perdido capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos, producto de la caída de la cuenta efectivo en 18,4%.

Cuadro N° 6 RATIOS FINANCIEROS					
RATIO	2012	2011	RATIO	2012	2011
Ratios de Rentabilidad			Ratios de Liquidez		
Margen operativo	-94,8%	-32,3%	Liquidez clásica	3,54	4,13
Margen neto	-79,9%	-26,6%	Prueba ácida	2,97	3,55
ROE	-24,8%	-83,9%	Liquidez absoluta	2,79	3,36
ROA	-8,6%	-7,7%			

Fuente: ENAPU

VIII. Pagos al Estado

66. La Entidad Prestadora está obligada a pagar a OSITRAN el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos facturados mensualmente. Dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley 26917 y el Reglamento General de Supervisión de OSITRAN.
67. El pago realizado en el 2012 superó los S/. 498 miles, monto inferior en 70,6% al pagado el año anterior, a consecuencia de los menores ingresos registrados, a raíz de la concesión del Terminal Norte del Puerto del Callao en julio de 2011.



ANEXO

Anexo N° 1
ESTRUCTURAS Y NIVELES DE TARIFAS MAXIMAS -SERVICIOS A LA NAVE - ENAPU 2011 - 2012
 (En USD, sin IGV)

SERVICIOS REGULADOS	2011	2012
SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE DE NAVES		
Por cada Operación		
Naves de travesía internacional		
Terminal Portuario de Iquitos	50,00	50,00
Demás Terminales Portuarios	200,00	200,00
Naves de tráfico de Cabotaje		
Terminal Portuario de Iquitos	16,95	16,95
Demás Terminales Portuarios	67,80	67,80
USO DE AMARRADERO		
a. Naves de Travesía Internacional		
1. Naves de Alto Bordo:		
Por Metro de Eslora – Hora		
Terminales Portuarios de Chimbote y San Martín	0,50	0,50
Terminal Portuario de Salaverry	0,50	0,80
Terminal Portuario de Ilo	0,50	0,70
Terminal Portuario de Iquitos	0,20	0,20
2. Naves menores de hasta 80 metros de Eslora		
Por Nave / Día	100,00	100,00
b. Naves de Tráfico de Cabotaje		
1. Naves de Alto Bordo:		
Por Metro de Eslora – Hora		
Terminales Portuarios de Chimbote y San Martín	0,17	0,17
Terminal Portuario de Salaverry	0,17	0,27
Terminal Portuario de Ilo	0,17	0,24
Terminal Portuario de Iquitos	0,07	0,07
2. Naves menores de hasta 80 metros de Eslora		
Por Nave / Día	33,90	33,90
3. Barcazas, Chatas y similares		
Por Embarcación / Día		
Terminales Portuarios de Iquitos y Yurimaguas	3,39	3,39
c. Remolcadores y embarcaciones de bahía		
Por Embarcación / Día	33,90	33,90

Fuente: ENAPU

Anexo N° 2
ESTRUCTURAS Y NIVELES DE TARIFAS MAXIMAS -SERVICIOS A LA CARGA - ENAPU 2012
 (En USD, sin IGV)

USO DE MUELLE	TERMINAL PORTUARIO				
	SALAVERRY	CHIMBOTE	SAN MARTÍN	ILO	OTROS
1. Comercio Internacional					
Por Tonelada de peso:					
Carga Fraccionada	6,80	4,00	4,00	4,00	2,50
Carga Rodante	15,00	15,00	15,00	25,00	14,00
Carga Sólida a granel	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Carga Sólida a granel con equipo del Terminal	3,50	-	-	-	-
Carga Líquida a granel	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Por Contenedor:					
Contenedores con carga de 20 pies	60,00	50,00	50,00	60,00	60,00
Contenedores vacíos de 20 pies	15,00	15,00	15,00	15,00	13,00
Contenedores con carga de 40 pies	90,00	80,00	80,00	90,00	90,00
Contenedores vacíos de 40 pies	25,00	25,00	25,00	25,00	21,00
2. Cabotaje					
Por Tonelada de peso:					
Carga Fraccionada	2,31	1,69	1,69	1,36	0,85
Carga Rodante	5,10	5,10	5,10	8,50	4,75
Carga Sólida a granel	0,68	0,68	0,68	0,68	0,68
Carga Sólida a granel con equipo del Terminal	1,19	-	-	-	-
Carga Líquida a granel	0,34	0,34	0,34	0,34	0,34
Por Contenedor:					
Contenedores con carga de 20 pies	20,34	17,00	17,00	20,40	20,34
Contenedores vacíos de 20 pies	5,08	5,08	5,08	5,08	4,41
Contenedores con carga de 40 pies	30,51	27,20	27,20	30,60	30,51
Contenedores vacíos de 40 pies	8,47	8,47	8,47	8,47	7,12
3. Transbordo					
Por Tonelada de peso:					
Carga Fraccionada	3,40	2,00	2,00	2,00	1,25
Carga Rodante	7,50	7,50	7,50	12,50	7,00
Por Contenedor:					
Contenedores con carga de 20 pies	30,00	25,00	25,00	30,00	30,00
Contenedores vacíos de 20 pies	7,50	7,50	7,50	7,50	6,50
Contenedores con carga de 40 pies	45,00	40,00	40,00	45,00	45,00
Contenedores vacíos de 40 pies	12,50	12,50	12,50	12,50	10,50
4. Servicio a Pasajeros Turista					
Por cada pasajero:	6,00	6,00	6,00	6,00	-

Fuente: ENAPU



Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar, San Isidro
Teléfono: (511) 440 5115
Info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente
César Sánchez
Jorge Cárdenas
César Balbuena

GERENCIA DE REGULACIÓN

Manuel Carrillo
Gerente de Regulación

Renzo Rojas
Jefe de Estudios
Económicos

Benjamín De la Torre
Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Josué Zavaleta

DISEÑO Y EDICIÓN

Arlé Quispe