

**Evaluación Económica
de la Empresa
Nacional de Puertos -
ENAPU**

2010

**Gerencia de
Regulación**



Evaluación Económica de la Empresa Nacional de Puertos - ENAPU

2010

Gerencia de Regulación

Lima, enero de 2012

ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO.....	5
I. ÁMBITO DE OPERACIÓN DE ENAPU	6
II. DESEMPEÑO DE LA ENTIDAD PRESTADORA EN EL AÑO 2010	8
II.1. Análisis de Tráfico	8
II.1.1.Carga.....	8
II.1.2.Naves	10
II.2. Análisis por Terminal Portuario	11
II.2.1. Callao	11
II.2.2. Chimbote	14
II.2.3. Salaverry	16
II.2.4. San Martín	18
II.2.5. Ilo	20
II.3. Evaluación Financiera	22
II.3.1. Ingresos	22
II.3.2. Estados financieros	23
III. CONCLUSIONES	27

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1: Puertos de uso público y toneladas movilizadas - 2010.....	7
Cuadro N° 2: Estructura de carga en terminales de ENAPU, 2010	11
Cuadro N° 3: Ingresos de ENAPU, 2009-2010	23
Cuadro N° 4: Estados Financieros, 2007 - 2010	24

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Principales puertos peruanos	6
Gráfico N° 2: Exportaciones, importaciones y balanza comercial de Perú1999-2010	8
Gráfico N° 3: Tráfico por tipo de carga, 2010	9
Gráfico N° 4: Tráfico de carga por tipo de operación, 2002-2010.....	9
Gráfico N° 5: Tráfico de naves, 2002-2010	10
Gráfico N° 6: Volumen promedio de carga movilizada por nave, 2002-2010.....	10
Gráfico N° 7: Tráfico por tipo de carga – T.P. Callao, 2002-2010.....	12
Gráfico N° 8: Tráfico por tipo de operación – T.P. Callao, 2002-2010	12
Gráfico N° 9: Volumen promedio de carga movilizada por nave T.P. Callao, 2002-2010	13
Gráfico N° 10: Ocupación de amarraderos y número de naves T.P. Callao, 2002-2010 .	13
Gráfico N° 11: Tiempo de rotación de naves y carga - T.P. Callao, 2002-2010.....	14
Gráfico N° 12: Estructura de carga -T.P. Chimbote 2002-2010.....	15
Gráfico N° 13: Volumen promedio de carga por nave - T.P. Chimbote, 2002-2010.....	16
Gráfico N° 14: Indicadores portuarios – T.P. Chimbote, 2002-2010.....	16
Gráfico N° 15: Estructura de carga – T.P. Salaverry, 2002-2010	17
Gráfico N° 16: Volumen promedio de carga movilizada por nave Salaverry, 2002-2010.	18
Gráfico N° 17: Indicadores portuarios – T.P. Salaverry, 2002-2010	18
Gráfico N° 18: Estructura de carga – T.P. San Martín,.....	19
Gráfico N° 19: Volumen promedio de carga por nave – T.P. San Martín, 2002-2010.....	20
Gráfico N° 20: Indicadores portuarios – T.P. San Martín, 2002-2010.....	20
Gráfico N° 21: Estructura de carga - T.P. Ilo, 2002-2010	21
Gráfico N° 22: Volumen promedio de carga por nave – T.P. de Ilo, 2002-2010	22
Gráfico N° 23: Indicadores portuarios - T.P. Ilo, 2002-2010	22

RESUMEN EJECUTIVO

En el Perú, existen 107 terminales portuarios clasificados en puertos mayores, menores y caletas, localizados en la costa marítima, a orillas de ríos y de lagos. Los puertos pueden clasificarse, según su habilitación, como de uso público y de uso privado. Los primeros se encuentran en su mayoría bajo la administración de la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU), con excepción del Terminal Portuario de Matarani, concesionado en agosto de 1999 a Terminal Internacional del Sur S.A., el Nuevo Terminal de Contenedores (NTC) en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur, concesionado en julio de 2006 a D.P. World Callao S.A., y el Terminal Portuario de Paita, concesionado en setiembre de 2009 a Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Durante el periodo 1999-2010, el comercio exterior peruano ha crecido significativamente, lo que ha derivado en el incremento de la carga movilizada por los terminales portuarios administrados por ENAPU. Sin embargo, durante el año 2010, el tráfico de la carga disminuyó 1,14% con relación al año anterior. Respecto del tráfico de naves de alto bordo, en el período de análisis se registró un menor número de naves atendidas, 444 naves por debajo de lo registrado el año anterior, en los terminales administrados por ENAPU.

En el año 2010, en el Terminal Portuario del Callao se registró una ligera mayor movilización de carga (0,28%) y un menor número de naves (4,91%) con relación al año 2009. Por su parte, el tiempo de rotación de las naves y la tasa de ocupación de amarradero mostraron incrementos al pasar de 30,67 a 34,94 horas por nave y de 58,73% a 61,76%, respectivamente. Cabe señalar que, este terminal concentró el 80,21% del total de la carga movilizada por los terminales bajo la administración de ENAPU.

De otro lado, se registraron mayores volúmenes de carga en los terminales portuarios de Salaverry, San Martín e Ilo, cuya carga movilizada ascendió a 1 762, 1 431 y 287 miles de toneladas, respectivamente. En tanto, el terminal portuario de Chimbote mostró una reducción de 26,69%, al pasar de 288 a 211 miles de toneladas. Con respecto al tráfico de naves de alto bordo los terminales portuarios regionales registraron una mayor atención en el número de naves. De ese modo, se observa que los terminales portuarios de Salaverry, San Martín e Ilo atendieron 222, 130 y 43 naves, respectivamente. Sin embargo, en el terminal portuario de Chimbote se atendió 30 naves, cifra menor en comparación al año 2009.

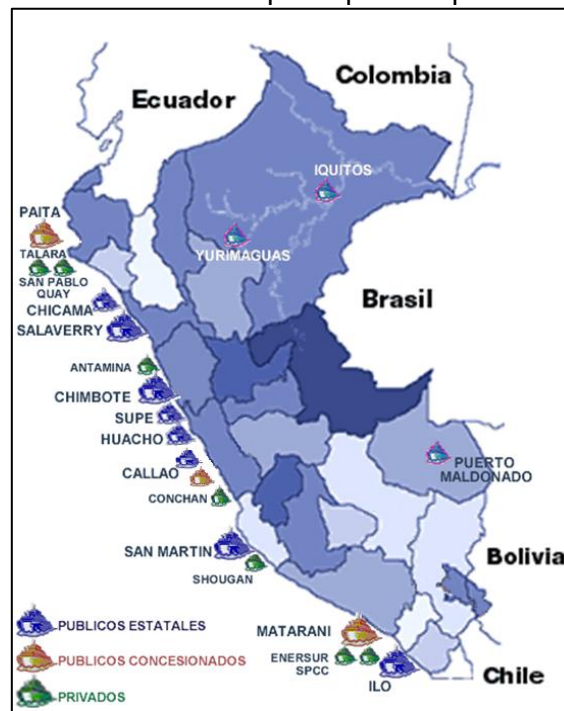
Respecto de la situación financiera, durante el año 2010, las ventas de la empresa registraron un descenso de 2,59%, con relación al año 2009. Los ingresos registrados corresponden en mayor medida al rubro Servicios Portuarios (91,46%). Asimismo, la utilidad neta de la empresa pública alcanzó el monto de 29,72 millones de soles.

Por último, durante el año 2009 se dio inicio al procedimiento de fijación tarifaria para el servicio por uso de grúas pórtico de muelle para el embarque y descarga de contenedores. Posteriormente, las tarifas para dicho servicio fueron aprobadas mediante Resolución N°035-2009-CD-OSITRAN.

I. ÁMBITO DE OPERACIÓN DE ENAPU

1. En el Perú, se encuentran registrados 107 terminales portuarios, que se clasifican como puertos mayores, menores y caletas. Por su habilitación portuaria, los puertos pueden ser de uso público o de uso privado. Aquellos puertos que pertenecen al primer grupo, en su mayoría se encuentran bajo la administración de la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU).
2. Asimismo, existe un menor número de puertos de uso público pero bajo administración privada; estos están conformados por el Terminal Internacional del Sur (concesionado en agosto de 1999 a Terminal Internacional del Sur S.A. - TISUR), el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur (concesionado en julio de 2006 a D.P. World Callao S.A.), y el Terminal Portuario de Paíta (concesionado el 9 de setiembre de 2009).
3. Por su parte, los terminales de uso privado pertenecen a empresas mineras, industriales y de hidrocarburos.

Gráfico N° 1: Principales puertos peruanos



Fuente: ENAPU

Cuadro N° 1: Puertos de uso público y toneladas movilizadas - 2010

N°	Tipo de uso	Puerto	TM
1	Público	Callao	17 437 424
2	Público	Salaverry	1 762 366
3	Público	Gral. San Martín	1 431 968
4	Público	Ilo	287 747
5	Público	Pto Maldonado	211 542
6	Público	Chimbote	211 121
7	Público	Iquitos	196 274
8	Público	Yurimaguas	130 574
9	Público	Chicama	33 092
10	Público	Supe	21 095
11	Público	MASP Arica	15 682
12	Público	Huacho	-

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación.

4. ENAPU es una empresa pública del sector Transportes y Comunicaciones que se encuentra bajo el ámbito del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE). Dicha empresa fue creada por Decreto Ley N° 17526 en el año 1970 e inició sus operaciones ese mismo año, con personería jurídica de derecho público, mediante Decreto Ley N°18027.
5. En el año 1981, mediante Decreto Legislativo N° 98, la empresa fue dotada de personería jurídica de derecho privado. La principal actividad económica de ENAPU es la administración, operación, equipamiento y mantenimiento de terminales y muelles de la República –sean estos marítimos, fluviales o lacustres–así como su construcción en caso de ser autorizada.
6. Mediante Decreto Ley N° 25882 del 18 de noviembre de 1992, se incluyó a ENAPU en el proceso de promoción de la inversión privada. Así, 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 -TISUR-. Luego, en enero de 2001, en virtud de la Ley N° 27396, se suspendió dicho proceso hasta la promulgación de la Ley del Sistema Portuario Nacional, en marzo de 2003, Ley N° 27943, la misma que creó la Autoridad Portuaria Nacional (APN). Esta norma dispuso su reglamentación, así como la aprobación del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, en febrero de 2004 y marzo de 2005, respectivamente.
7. En marzo del año 2005, APN y PROINVERSIÓN suscribieron el convenio marco de cooperación, con el objeto de encargar a esta última, el desarrollo y ejecución de los procesos de promoción de la inversión privada en la infraestructura e instalaciones portuarias de titularidad pública. Ambas entidades llevaron a cabo el proceso de concesión del Nuevo Terminal de Contenedores Zona Sur (Muelle Sur) en el Terminal Portuario del Callao, el cual terminó con la adjudicación de dicho terminal en favor de Dubai Ports World Callao S.A. (DP World)¹. Así, el 24 de julio de 2006, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y DP World suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Nuevo Terminal de Contenedores, ubicado adyacente al rompeolas sur del Terminal Portuario del Callao - Zona Sur. La

¹ DP World Callao S.A. está conformado por P&O Dover/Dubai Ports World (de capitales ingleses y árabes) y Uniport S.A. (de capitales peruanos).

Concesión fue otorgada por un plazo de 30 años, con un compromiso de inversión total de US\$ 617,11 millones.

8. El 31 de marzo de 2009, en el marco del proceso de promoción de la inversión privada en la infraestructura portuaria, se otorgó la buena pro del Terminal Portuario de Paita a favor del consorcio conformado por las empresas Terminales de Portugal S.A., Cosmos Agencia Marítima S.A.C y Translei S.A. por un periodo de 30 años. De ese modo, el 9 de setiembre del mismo año, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y la empresa Terminales Portuarios Euroandinos S.A. suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Portuario de Paita. Posteriormente, el 7 de octubre del mismo año la empresa concesionaria tomó posesión de los bienes en concesión con lo cual inició la explotación de la infraestructura.

II. DESEMPEÑO DE LA ENTIDAD PRESTADORA EN EL AÑO 2010

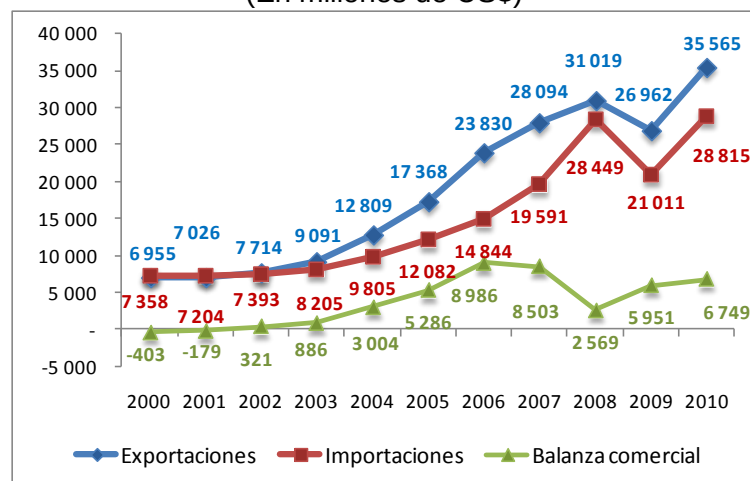
9. En esta sección, se analiza el desempeño de la entidad prestadora (ENAPU) durante el año 2010, a través de la evaluación de información operativa y financiera.

II.1 Análisis de Tráfico

II.1.1. Carga

10. El comercio exterior² ha crecido durante la última década al pasar de US\$ 12 798 millones en el año 1999 a US\$ 64 380 millones en el año 2010, lo cual explica, en alguna medida, los mayores niveles de crecimiento del tráfico de carga a través de los terminales bajo la administración de ENAPU.

Gráfico N° 2: Exportaciones, importaciones y balanza comercial de Perú, 2000-2010
(En millones de US\$)



Fuente: BCRP

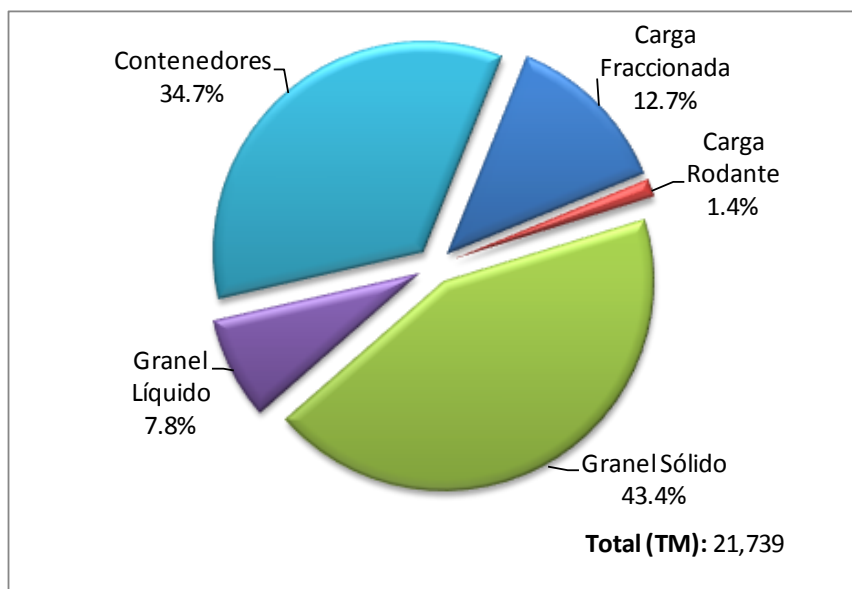
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

11. Durante el año 2010, el tráfico de carga, medido en toneladas, a través de los puertos administrados por ENAPU registró una disminución de 1,14%, respecto del año anterior. Esta menor carga registrada se explica, principalmente, por el menor tráfico de carga en contenedores (24,4%), aun cuando los otros tipos de carga

² Exportaciones más importaciones.

como: carga fraccionada, carga rodante, granel sólido y granel líquido presentaron incrementos de 53,8%, 146,5%, 9,8% y 13,4%, respectivamente. Se debe señalar que la carga movilizada en contenedores representó en el año 2010 el 34,7% del volumen total de carga movilizada, seguido de la carga sólida a granel que representó el 43,4%.

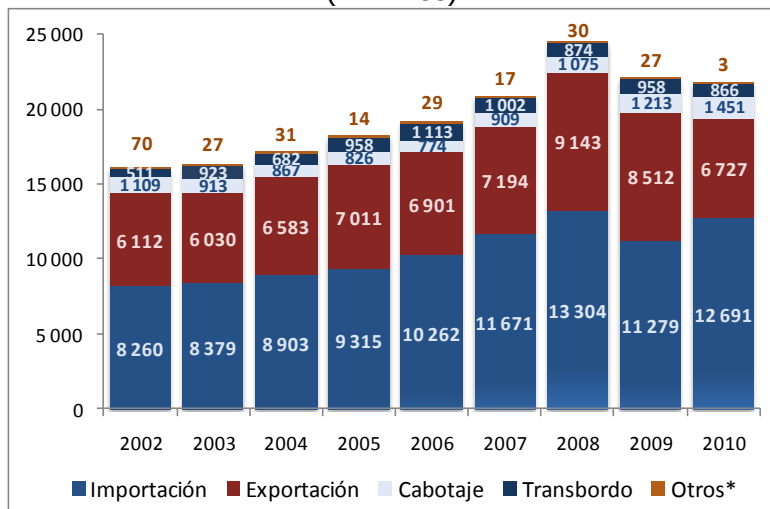
Gráfico N° 3: Tráfico por tipo de carga, 2010



Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

12. En cuanto al tipo de carga por operación se observa un incremento en la carga de importación de 12,52%, la cual concentró el 58,4% del total movilizado. Los embarques de exportaciones, que representan el 30,9% del total de la carga movilizada, decrecieron en 20,98%. Las importaciones y exportaciones representaron en conjunto el 89,3% del tráfico total movilizado por los terminales administrados por ENAPU.

Gráfico N° 4: Tráfico de carga por tipo de operación, 2002-2010
(En miles)



*Incluye tránsito, ingreso vía terrestre y actividad pesquera

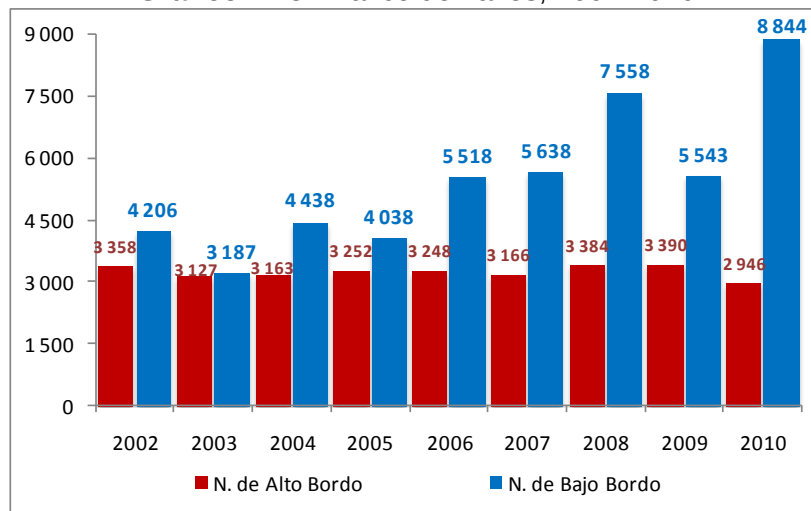
Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.1.2. Naves

13. El número de naves de alto bordo que recalaban en los puertos operados por ENAPU disminuyó en 444 naves con relación al año anterior. En tanto, el número de naves de bajo bordo presentó un significativo incremento de 3 301 naves en comparación al año 2009. El número de buques contenedores disminuyó en 687 naves, registrando una participación de 39,34% en el total de buques de alto bordo. No obstante, los buques de carga general y vehículos aumentaron en 85 y 103 naves, respectivamente.

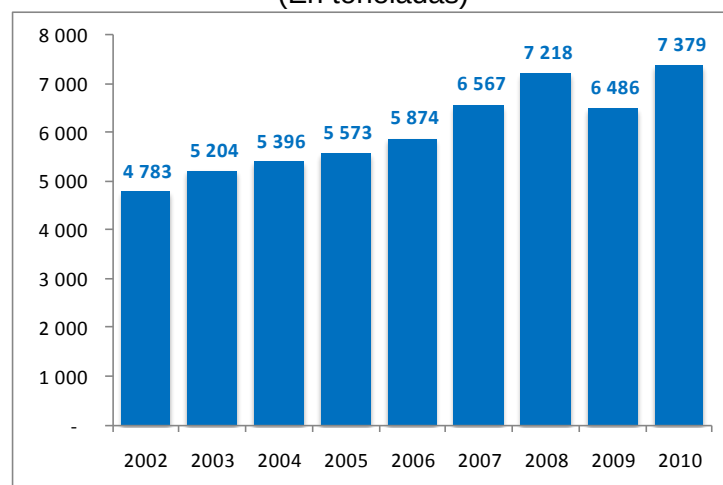
Gráfico N° 5: Tráfico de naves, 2002-2010



Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

14. El tonelaje promedio movilizado por nave (embarcado y descargado) se incrementó en 13,76% en comparación con el registrado en el año 2009. Este resultado se debe al menor número de naves de alto bordo aun cuando el total de toneladas movilizadas disminuyó.

Gráfico N° 6: Volumen promedio de carga movilizada por nave, 2002-2010
(En toneladas)



Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.2. Análisis por Terminal Portuario

15. En esta sección se analizan los principales indicadores de tráfico y de eficiencia portuaria de los terminales portuarios administrados por ENAPU. Para ello, sólo se considerarán aquellos terminales que cuentan con la mayor participación en el tráfico de carga, es decir: Callao (80,21%), Salaverry (8,11%), General San Martín (6,59%), Ilo (1,32%) y Chimbote (0,97%).

Cuadro N° 2: Estructura de carga en terminales de ENAPU, 2010

Terminal	Toneladas	Participación
Callao	17 437 424	80,21%
Salaverry	1 762 366	8,11%
San Martín	1 431 968	6,59%
Ilo	287 747	1,32%
Pto. Maldonado	211 542	0,97%
Chimbote	211 121	0,97%
Iquitos	196 274	0,90%
Yurimaguas	130 574	0,60%
Chicama	33 092	0,15%
Supe	21 095	0,10%
Masp. Arica	15 682	0,07%
Huacho	-	0,00%
Total	21 738 885	100,00%

Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

16. Con respecto a los indicadores de eficiencia portuaria, se han considerado los siguientes:
- Permanencia de nave:** corresponde al tiempo medio de estadía de una nave en los amarraderos de los terminales de ENAPU, dada una estructura de carga, volumen y tecnología utilizada. Un puerto será más eficiente en la medida que las naves reduzcan su permanencia. Este indicador debe ser evaluado en términos del tonelaje movilizado por nave. A mayor volumen atendido se demandará una mayor permanencia si el rendimiento de embarque o descarga se mantiene constante.
 - Ocupación de amarraderos:** Este indicador tiene relación directa con el anterior y mide el nivel de riesgo de congestión del puerto. El estándar internacional indica que un puerto se considera congestionado si este tiene una tasa de ocupación mayor al 60%.

II.2.1. Callao

17. El Terminal Portuario del Callao (TPC) está ubicado en la provincia constitucional del mismo nombre, en el litoral del departamento de Lima. Es el principal Terminal Portuario del país, y comprende en su zona de influencia (*hinterland*) a los departamentos de: Lima, Cerro de Pasco, Huánuco, Ayacucho, Junín, Huancavelica, Ica, y Ancash.

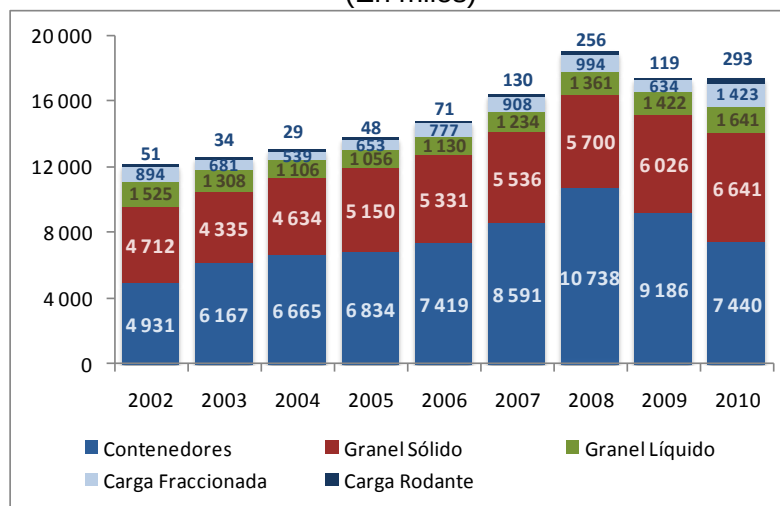
Carga y naves

18. En el año 2010, el puerto del Callao concentró el 80,21% del total de carga movilizada por ENAPU, mostrando un crecimiento de 0,28% con respecto al año

anterior. La carga movilizada a través de contenedores representó el 42,67% del total atendido por el puerto, mientras que la carga a granel sólido representó el 38,08%.

19. En tanto, el número de naves recaladas en el terminal portuario ascendió a 2 496 naves, compuesto por 2 481 naves de alto bordo principalmente, lo cual significó en términos relativos un 4,91% menor a lo registrado el año anterior.

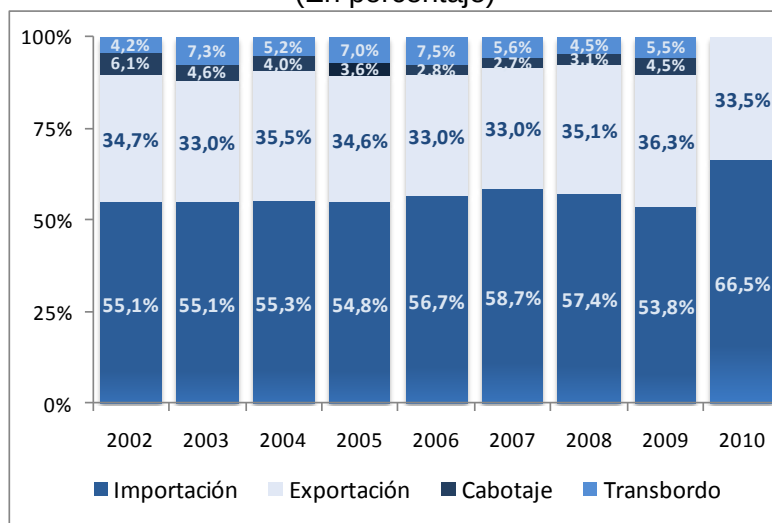
Gráfico N° 7: Tráfico por tipo de carga – T.P. Callao, 2002-2010
(En miles)



Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

20. Las operaciones de importación y exportación concentraron los mayores volúmenes de carga del Terminal Portuario del Callao, representando en conjunto el 100,0% del total registrado en 2010. La carga de importación presentó un incremento de 11,26%, mientras que la carga de exportación disminuyó en 16,84%.
21. Asimismo, los productos de importación que mostraron una mayor participación fueron: la carga en contenedores con una participación relativa de 40,43%. En el caso de las exportaciones la carga sólida representó el 53,49%.

Gráfico N° 8: Tráfico por tipo de operación – T.P. Callao, 2002-2010
(En porcentaje)

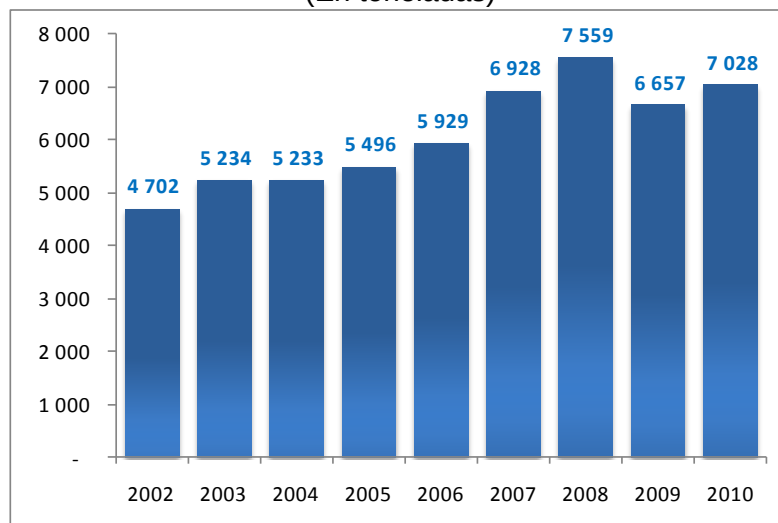


Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

22. El tonelaje promedio movilizado por nave registró un incremento de 5,58% con respecto al año 2009. Este aumento se debió al mayor volumen de carga (0,28%) y al menor número de naves de alto bordo atendidas (2 481).

Gráfico N° 9: Volumen promedio de carga movilizada por nave - T.P. Callao, 2002-2010
(En toneladas)



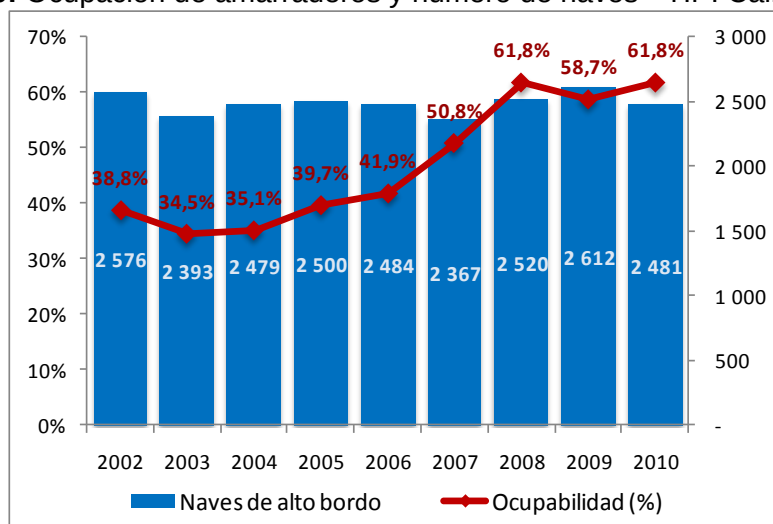
Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Indicadores portuarios

23. Durante el período 2002-2010, se ha observado una tendencia creciente en la tasa de ocupación de los amarraderos. Así, mientras que en el año 2002 esta era de 38,8%, en el año 2010 este indicador se ubicó en 61,8% (igual que el año 2008). Ello, pese a que el número de naves de alto bordo se ha mantenido relativamente estable a lo largo del periodo. Esta congestión podría estar explicada por el mayor volumen de carga movilizada por el terminal portuario.

Gráfico N° 10: Ocupación de amarraderos y número de naves - T.P. Callao, 2002-2010

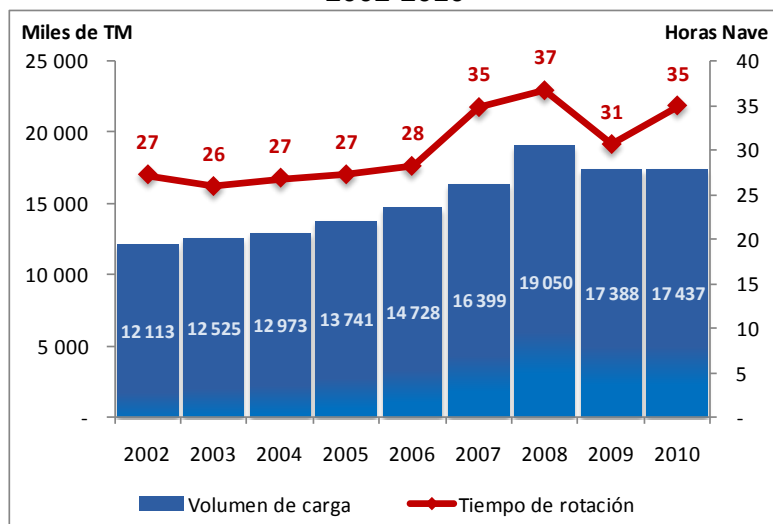


Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

24. El tiempo de rotación de las naves se incrementó en 13,94% respecto del año 2009. Este aumento en el indicador equivale a cuatro horas más de estadía promedio de los buques en los amarraderos del puerto del Callao, lo cual podría verse explicado, en alguna medida, por un menor desempeño operativo de la empresa pública.

Gráfico N° 11: Tiempo de rotación de naves y volumen de carga movilizada - T.P. Callao, 2002-2010



Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

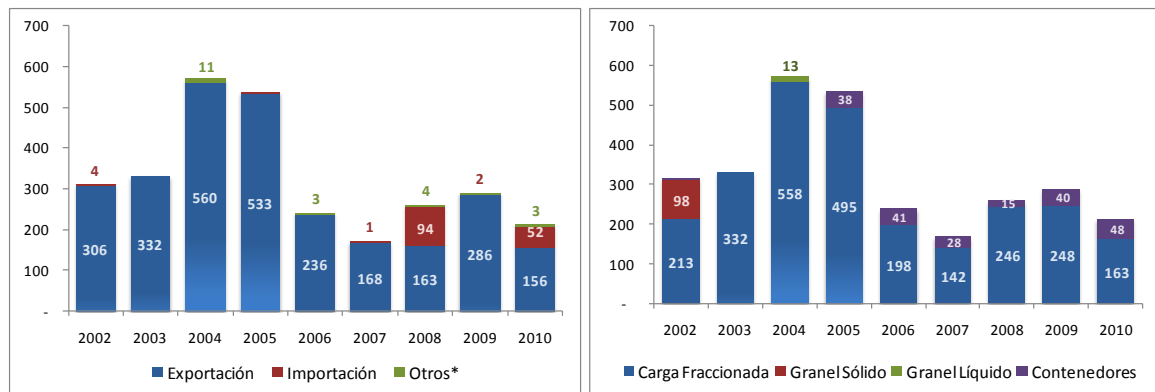
II.2.2. Chimbote

25. El Terminal Portuario de Chimbote (TPCh) se localiza en la Bahía de Ferrol de la Provincia de Santa, en la región Ancash. El TPCh sirve fundamentalmente de soporte para la exportación de harina de pescado producida en dicha zona.

Carga y naves

26. La carga transportada por el TPCh registró un total de 211,12 miles de toneladas, lo que significó una disminución de 26,69% con respecto al año 2009. Ello, como resultado principalmente de una menor carga de exportación, la cual decreció en 45,45% con relación al año anterior. No obstante, la carga importada mostró un notorio incremento que en términos absolutos equivalente a 50,08 miles de toneladas. Este significativo aumento se encuentra principalmente explicado por la movilización de productos como palanquillas y barras de acero, las cuales alcanzaron volúmenes de 27,22 y 15,28 miles de toneladas en el año 2010.
27. En cuanto a la carga de exportación, la harina de pescado en sacos fue el producto de mayor representación (49,24%), la cual alcanzó 103,95 miles de toneladas en el año 2010. Asimismo, 41,01 miles de toneladas de dicho producto ha sido movilizadas como carga en contenedores, de 20 y 40 pies.

Gráfico N° 12: Estructura de la carga por tipo y por modalidad de operación - T.P. Chimbote, 2002-2010
(En miles de toneladas)



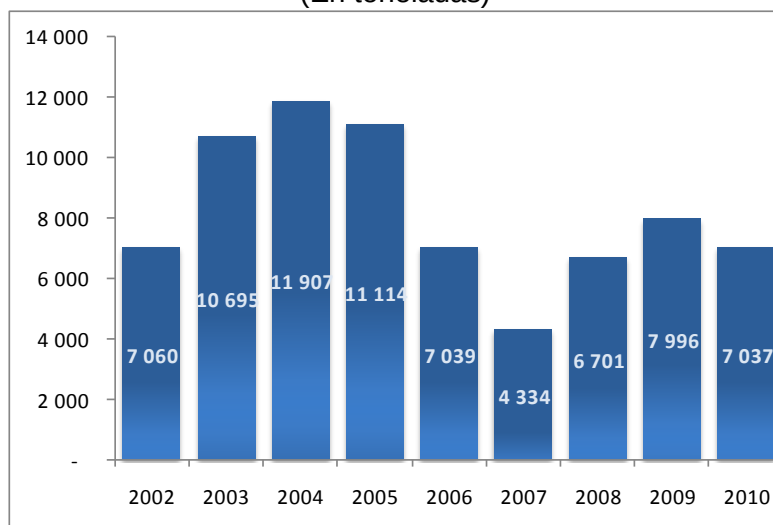
*Incluye: Cabotaje, transbordo y tránsito descarga.

Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

28. El volumen promedio de carga movilizada por nave disminuyó al pasar de 8,00 a 7,04 miles de toneladas en el año 2010. Esta disminución se explica por la menor carga transportada y por el menor número de naves de alto bordo que arribaron a este terminal portuario, el cual pasó de 36 a 30 naves.

Gráfico N° 13: Volumen promedio de carga movilizada por nave - T.P. Chimbote, 2002-2010
(En toneladas)



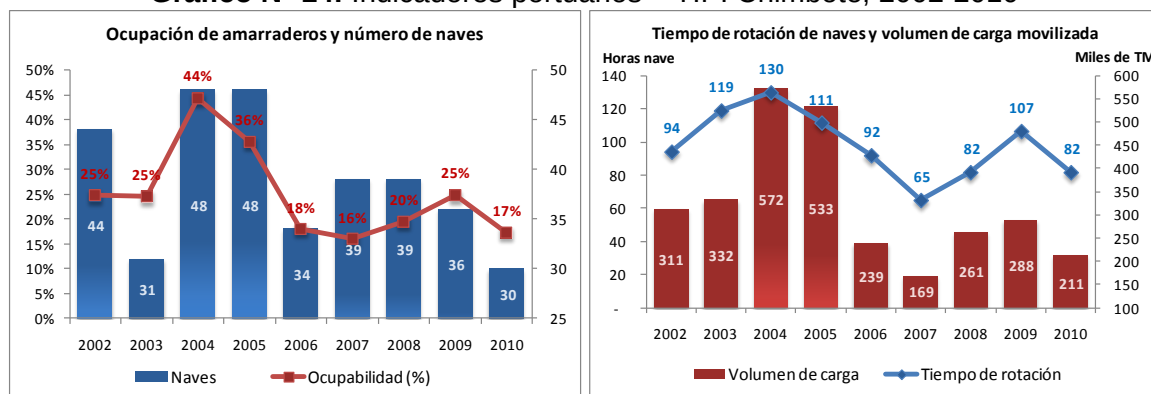
Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Indicadores Portuarios

29. Durante el año 2010, el nivel de ocupación de amarraderos en el TPCh disminuyó a 17,27%, luego de haber registrado una tasa de 24,93% el año previo. Este nivel de ocupación ha sido el segundo más bajo desde el año 2002, y estaría relacionado al menor volumen de carga movilizada por el terminal así como por el menor número de naves recalada en el terminal portuario.
30. Asimismo, en cuanto al tiempo de rotación por nave en el puerto, se observó una tendencia decreciente durante el periodo 2004 - 2007, para posteriormente elevarse hasta 107 horas en el 2009 y luego disminuir a 82 en 2010. Esta última reducción estaría asociada al menor volumen de carga movilizada por el terminal.

Gráfico N° 14: Indicadores portuarios – T.P. Chimbote, 2002-2010



Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN.

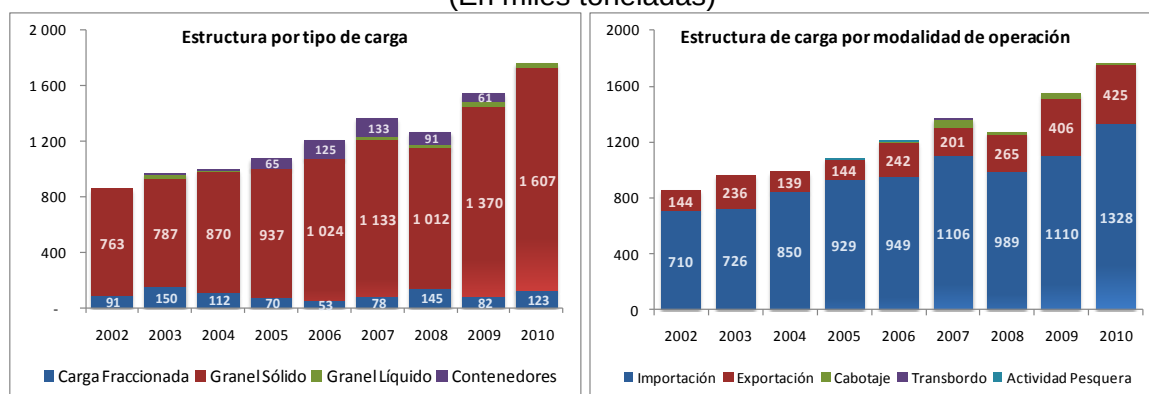
II.2.3. Salaverry

31. El Terminal Portuario de Salaverry (TPS) se localiza en el departamento de La Libertad, a 14 Km. de la ciudad de Trujillo. Entre sus áreas de mayor influencia se encuentran las regiones de Cajamarca y La Libertad.

Carga y Naves

32. En el año 2010, por el Terminal Portuario de Salaverry (TPS) se movilizó 1 762 miles de toneladas de carga, lo que significó un crecimiento de 14,09% con respecto al año anterior.
33. La carga de importación, que concentró el 75,38% del total de carga movilizada, creció en 19,73% con respecto al año 2009. Los productos de importación con mayor representación relativa sobre el total de carga movilizada fueron: maíz, soya, carbón y trigo que ostentaron el 18,18%, 15,44%, 8,48% y 7,94%, respectivamente.
34. Del mismo modo, la carga exportada mostró un incremento de 24,13% con relación al año 2009. El principal componente de este tipo de régimen de carga fue el cobre en granel que representó el 11,20% del total de carga movilizada por este terminal.

Gráfico N° 15: Estructura de carga – T.P. Salaverry, 2002-2010
(En miles toneladas)

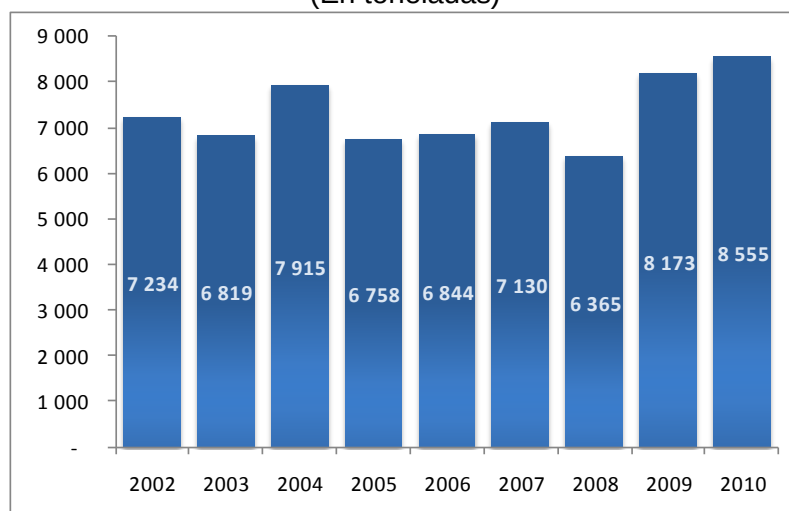


Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

35. Durante el año 2010, el TPS recibió 206 naves de alto bordo lo que significó un incremento de 17 naves con relación al año 2009. Asimismo, se registró una mayor cantidad de carga transportada, lo que repercutió en un incremento en el tonelaje promedio por nave al pasar de 8,17 a 8,56 miles de toneladas.
36. Es importante señalar que la mayor afluencia de buques de contenedores fue registrada en el año 2004 (50 naves); este número se ha visto disminuido en los últimos años. Es así que, durante el año 2010, no se atendieron buques de contenedores.

Gráfico N° 16: Volumen promedio de carga movilizada por nave – T.P. Salaverry, 2002-2010
(En toneladas)

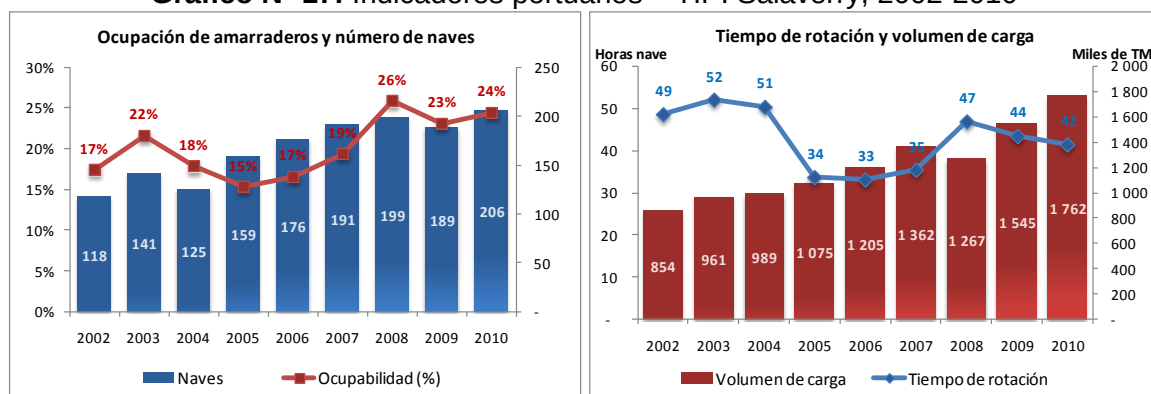


Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Indicadores portuarios

37. La tasa de ocupación de los amarraderos en el TPS durante el 2010 fue de 24,4%, porcentaje superior en 1,3 puntos porcentuales en comparación al año 2009. El incremento de dicho indicador podría estar atribuido al mayor número de naves y toneladas atendidas en el terminal portuario.

Gráfico N° 17: Indicadores portuarios – T.P. Salaverry, 2002-2010



Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

38. De otro lado, pese al incremento en el número de naves atendidas y al mayor volumen de carga movilizada, el tiempo de rotación de las naves ha disminuido de 44 horas por nave en 2009 a 42 en 2010.

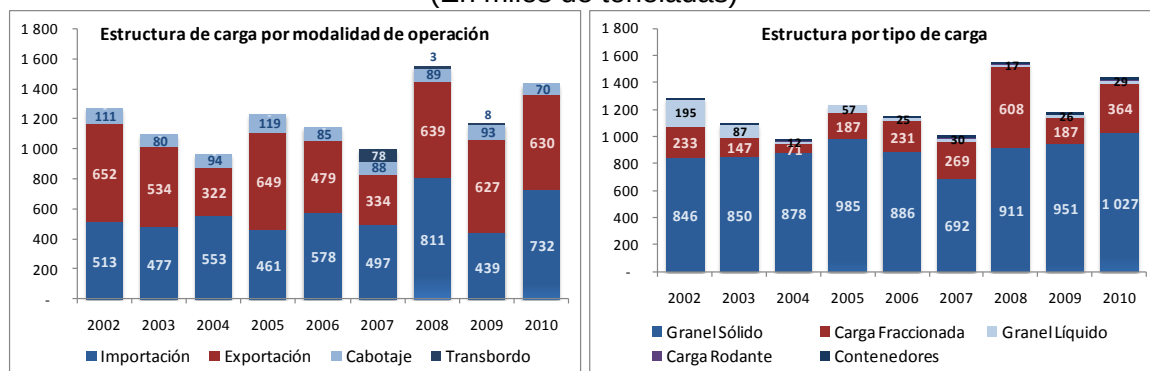
II.2.4. San Martín

39. El Terminal Portuario General San Martín (TPSM) se encuentra localizado en la Bahía de Paracas en la provincia de Pisco. Su área de mayor influencia corresponde a las regiones de Ica, Huancavelica y Ayacucho.

Carga

40. En el año 2010, el TPSM movilizó 1 432 miles de toneladas de carga, lo que significó un aumento de 22,74% en comparación al año 2009. Este aumento se encuentra explicado principalmente por el mayor nivel de exportaciones, el cual se incrementó en 66,80% con relación al año anterior; en particular debido a la carga sólida granel que registró 538 miles de toneladas.
41. Por su parte, las importaciones también mostraron un crecimiento de 0,48% con relación al año anterior, representado el 43,99% del total de carga movilizada en 2010. Los principales tipos de carga importada fueron granel sólido (427 miles toneladas) y carga fraccionada (301 miles toneladas).

Gráfico N° 18: Estructura de carga – T.P. San Martín, 2002-2010
(En miles de toneladas)



Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU

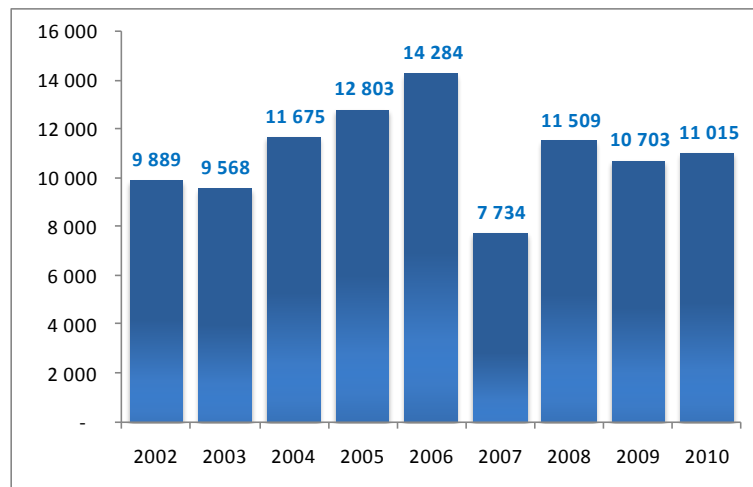
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

42. Con respecto al volumen total de carga, el granel sólido representó el 71,71%, mostrando un incremento de 7,96% con relación a lo registrado el año anterior. Asimismo, la carga fraccionada, la segunda en importancia (25,38%), mostró un crecimiento notorio de 94,12%.

Naves

43. Por su parte, el número de naves de alto bordo atendidas ascendió a 130, número superior en 21 naves respecto del año 2009. Esta variable, en conjunto con el mayor volumen de tráfico de carga movilizada, ha generado que el volumen de carga promedio por nave se incremente a de 10 703 toneladas en 2009 a 11 015 en 2010.

Gráfico N°19: Volumen promedio de carga movilizada por nave – T.P. San Martín, 2002-2010
(En toneladas)

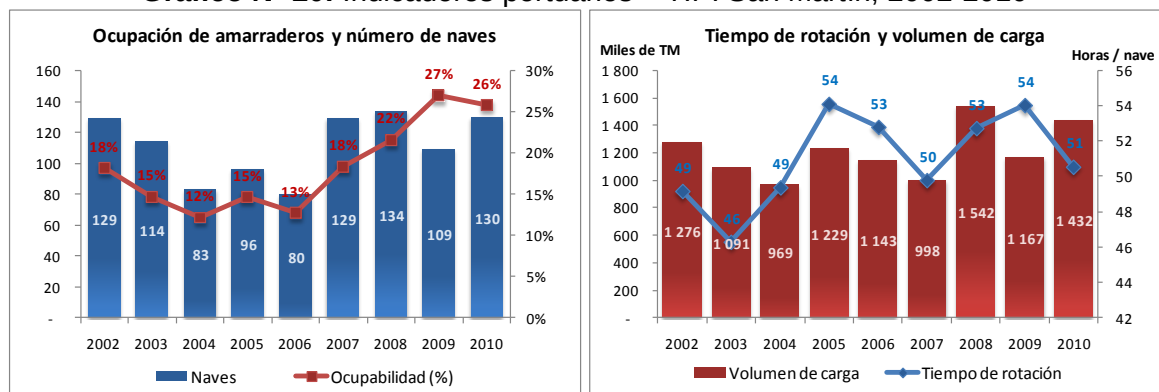


Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Indicadores portuarios

44. En el año 2010, la tasa de ocupación de amarraderos descendió en 1,14 puntos porcentuales, aun cuando tanto el número de naves como la carga movilizada se incrementaron. Esto puede ser atribuido a distintos factores internos que ocasionaron un menor tiempo en el uso del amarradero (por ejemplo: una mejora en la productividad del puerto). Por su parte, el tiempo de rotación de nave se redujo a 51 horas en promedio por nave, tiempo menor al registrado el año anterior (54 horas promedio por nave).

Gráfico N° 20: Indicadores portuarios – T.P. San Martín, 2002-2010



Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

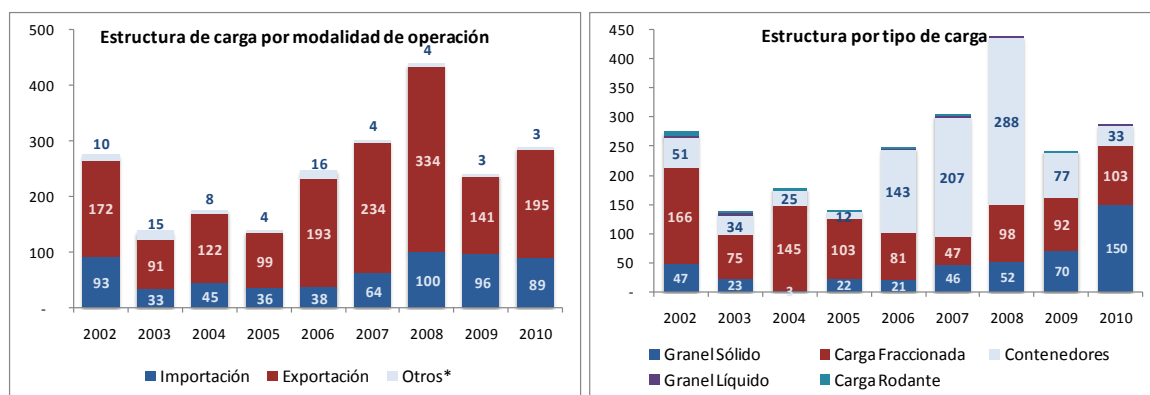
II.2.5. Ilo

45. El Terminal Portuario de Ilo (TPI) se localiza en el Sur del país, en la provincia de Ilo, departamento de Moquegua. Este terminal tiene como zona de influencia parte de la Región Sur del país y de Bolivia.

Carga y naves

46. En el año 2010, TPI movilizó 287,75 miles de toneladas, lo que significó un incremento de 47,63% en el volumen de carga movilizada, con respecto al año anterior; es decir, 47,63 miles de toneladas adicionales. Este aumento se explica por la mayor carga de exportación que aumentó en 53,86%, la cual pasó de 141,23 a 195,09 miles de toneladas.
47. Por su parte, la carga de importación presentó una menor movilización al pasar de 95,76 a 89,42 miles de toneladas, lo que representó una disminución de 6,34% con relación al año 2009.

Gráfico N° 21: Estructura de carga - T.P. Ilo, 2002-2010
(En miles de toneladas)



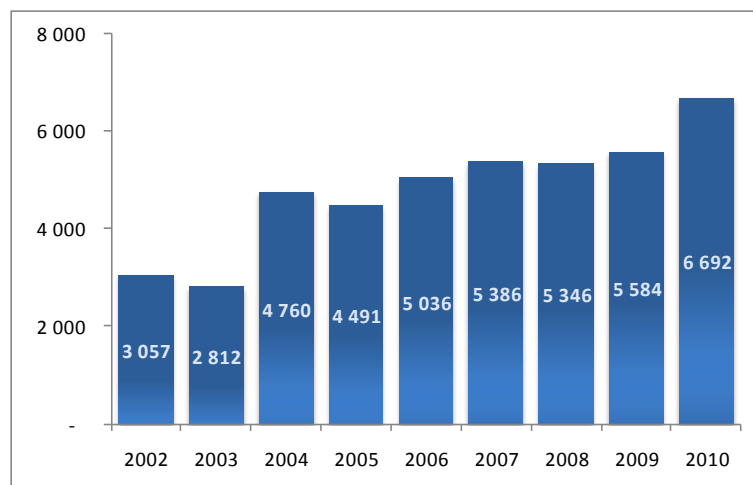
*Incluye: Cabotaje y transbordo

Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

48. Con relación a los productos de exportación con mayor registro de carga, se encuentran el concentrado de hierro con 69,59 miles de toneladas, y el cobre o catados de cobre con 58,74 miles de toneladas. Asimismo, el producto de importación con mayor representatividad fue el trigo a granel con 80,17 miles de toneladas.
49. En el año 2010, el número total de recaladas de alto bordo se mantuvo en 43 naves atendidas, resultado similar al año 2009. Así, el número constante de naves, sumado a una mayor movilización de carga, causaron un incremento a 6,69 mil toneladas promedio por nave en comparación a las 5,58 mil movilizadas el año anterior.

Gráfico N° 22: Volumen promedio de carga movilizada por nave – T.P. de Ilo, 2002-2010
(En toneladas)



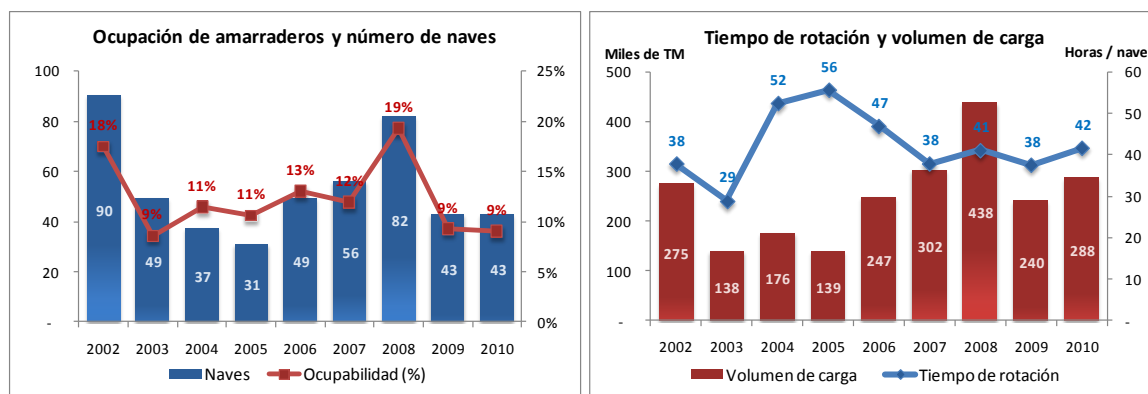
Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Indicadores Portuarios

50. La tasa de ocupación de los amarraderos del TPI se redujo ligeramente al pasar de 9,23% en 2009 a 9,02% en el año 2010, habiéndose mantenido constante el número de naves atendidas. Sin embargo, debido al incremento del volumen de carga, el tiempo promedio de rotación de las naves³ aumentó de 38 a 42 horas, lo que significó un crecimiento de 10,58% con respecto al año 2009.

Gráfico N° 23: Indicadores portuarios - T.P. Ilo, 2002-2010



Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.3. Evaluación Financiera

II.3.1. Ingresos

51. En el año 2010, los ingresos por ventas de ENAPU ascendieron aproximadamente a S/. 347,64 millones, monto 2,59% menor al obtenido en el año 2009. Asimismo, se observa que los ingresos provenientes de la prestación de los denominados

³ El cálculo de ENAPU excluye los amarraderos C y D.

servicios portuarios representaron el 91,46% del ingreso total por ventas de la empresa, seguido de los ingresos por servicios de almacenamiento.

Cuadro N° 3: Ingresos de ENAPU, 2010-2009
(En miles de nuevos soles)

Servicio	2010	2009	Variación
Servicios portuarios	317 957	325 551	-2,33%
Servicios de almacenamiento	27 028	25 745	4,98%
Servicios marítimos	6 183	6 686	-7,53%
Devoluciones, descuentos y rebajas	-3 528	-1 110	217,78%
Total	347 640	356 873	-2,59%

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.3.2. Estados financieros

52. Sobre la base de la información contable y financiera de la empresa se ha elaborado el siguiente cuadro resumen de las principales cuentas contables e indicadores financieros:

Cuadro N° 4: Estados Financieros, 2007 - 2010
(En miles de nuevos soles)

Balance General	ENAPU			
	2007	2008	2009	2010
Activo corriente	297,473	377,407	372,738	384,686
Activo corriente prueba ácida	291,897	370,621	356,351	367,865
Activo no corriente	379,581	466,163	582,968	583,927
Activo total	677,054	843,570	955,707	968,612
Pasivo corriente	45,237	97,077	118,901	71,461
Pasivo no corriente	340,262	348,640	371,495	525,409
Pasivo total	385,498	445,717	490,396	596,870
Total patrimonio	291,556	397,853	465,311	371,743
Obligaciones financieras	29,975	32,394	79,450	156,758
De corto plazo	27,146	30,528	77,806	45,828
De largo plazo	2,830	1,866	1,643	110,930
Estado de Ganancias y Pérdidas	2007	2008	2009	2010
Ventas netas	339,896	405,477	356,873	347,640
Costo operacionales	(122,757)	(136,527)	(152,698)	(147,557)
Gastos operacionales	(39,851)	(43,821)	(46,452)	(45,677)
Resultado de operación	177,288	225,129	157,724	154,406
Otros ingresos y egresos	(147,987)	(104,271)	(41,214)	(102,774)
Ingresos financieros	16,313	58,073	35,386	14,259
Gastos financieros	(18,192)	(37,633)	(32,250)	(10,880)
Utilidad (Pérdida) antes de impuestos	27,422	141,298	119,646	55,011
Utilidad (Pérdida) neta del ejercicio	20,096	97,652	81,227	29,722
Depreciación y amortización	17,277	19,434	24,822	27,242
EBITDA y Cobertura	2007	2008	2009	2010
Total Ingresos	339,896	405,477	356,873	347,640
Costos de Ventas	(122,757)	(136,527)	(152,698)	(147,557)
Utilidad Neta	20,096	97,652	81,227	29,722
Margen bruto (acum. en el periodo)	136.1%	133.7%	142.8%	142.4%
Margen operativo (acum. en el periodo)	52.2%	55.5%	44.2%	44.4%
Margen neto (acum. en el periodo)	8.1%	34.8%	33.5%	15.8%
EBIT	177,288	225,129	157,724	154,406
Depreciación y Amortización	17,277	19,434	24,822	27,242
EBITDA	194,565	244,563	182,546	181,648
Gastos Financieros	(18,192)	(37,633)	(32,250)	(10,880)
EBIT / Gastos Financieros	9.75	5.98	4.89	14.19
EBITDA / Gastos Financieros	10.69	6.50	5.66	16.70
EBITDA / Ingresos	57.2%	60.3%	51.2%	52.3%
Solvencia	2007	2008	2009	2010
Deuda Financiera / Pasivo Total	0.08	0.07	0.16	0.26
Deuda Financiera / Patrimonio	0.10	0.08	0.17	0.42
Pasivo Total / Patrimonio	1.32	1.12	1.05	1.61
Pasivo No Corriente / EBITDA	1.75	1.43	2.04	2.89
Deuda Financiera / EBITDA	0.15	0.13	0.44	0.86
Pasivo Total / EBITDA	1.98	1.82	2.69	3.29
Rentabilidad	2007	2008	2009	2010
ROA	3.0%	11.6%	8.5%	3.1%
ROE	6.9%	24.5%	17.5%	8.0%
Liquidez	2007	2008	2009	2010
Liquidez General	6.58	3.89	3.13	5.38
Prueba Ácida	6.45	3.82	3.00	5.15

Fuente: ENAPU.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN.

A) Balance general

53. Los activos corrientes de la empresa aumentaron en 3,21% en comparación con el año 2009. Este aumento se debe particularmente al mayor registro en la cuenta efectivo (6,41%), rubro que representó el 86,99% del total del activo corriente.
54. En cuanto al activo no corriente, este se incrementó en 0,16% con relación al año 2009. Este rubro estuvo compuesto principalmente por inmueble, maquinaria y equipo (52,45%) e inversiones financieras o en valores (22,31%). Así, el rubro de inmueble, maquinaria y equipo mostró un crecimiento de 13,06% con relación a lo registrado el año anterior, como resultado de adiciones en obras en ejecución; en tanto las inversiones financieras presentaron una disminución de 18,39%, como consecuencia de la transferencia de un monto de S/. 32 151 miles de soles al Fondo de Consolidado de Reservas Previsionales en cumplimiento al D.S. No 101-2010-EF para la administración y pago de pensiones de los terminales de Salaverry, Pacasmayo y Yurimaguas.
55. En el año 2010, el pasivo total de ENAPU se incrementó en 21,71% con respecto al presentado en el año 2009. Este crecimiento es explicado, principalmente, por el aumento observado en el pasivo no corriente, el cual fue mayor en S/. 153 914 miles de soles, y representó el 88,02% del pasivo total. Por su parte, el pasivo corriente disminuyó en S/. 47 440 miles de soles explicado, principalmente, por reducciones en los rubros de: facturas por cobrar, obligaciones y contratos, y provisiones corrientes de contingencia en el terminal del Callao.
56. Un porcentaje importante de las obligaciones no corrientes de ENAPU correspondió a provisiones por contingencias no corrientes, las cuales representaron el 78,89% del total de pasivo no corriente. Cabe señalar que dichas provisiones corresponden principalmente a una estimación de obligaciones que se generarían por juicios o procesos contenciosos contra ENAPU.
57. Con relación al patrimonio neto, el rubro capital fue el que representó una mayor proporción 98,86%. Asimismo, dicha cuenta mostró un incremento de 15,99% con relación al año 2009.

B) Estado de ganancias y pérdidas

58. La caída en los ingresos (2,59%) fue explicada, principalmente, por la disminución de los ingresos por servicios portuarios (-2,33%); en tanto, los costos en conjunto muestran una disminución de 2,97% con relación al año anterior, lo que se debe, principalmente, a las menores cargas de personal y tributos asociados a la entrega de la administración del terminal portuario de Paita.
59. En el año 2010, ENAPU registró un gasto de S/. 85,33 millones por pago de pensiones y por la provisión por juicios. Ello equivale al 24,55% de las ventas realizadas durante el año; se puede inferir que dichos sobrecostos se encuentran incorporados en las tarifas.
60. Durante el año 2010, la utilidad neta de ENAPU decreció en 63,41% con respecto al año 2009. Esta disminución se encuentra asociada con los menores ingresos por ventas, producto de la entrega en concesión del terminal portuario de Paita.

C) Ratios Financieros***Liquidez***

61. El ratio corriente de la empresa, que en buena medida revela la capacidad de la firma para afrontar sus deudas de corto plazo, muestra que sus activos corrientes representan 5,38 veces el monto de los pasivos corrientes. El valor de este ratio, mayor en 2,25 con relación al año anterior, estaría explicado principalmente por las menores cuentas por pagar comerciales que pasaron de S/. 47 979 a S/. 22 298 miles de soles.
62. Por su parte, el ratio de prueba ácida, que indica la capacidad de la firma para afrontar sus deudas inmediatas⁴, muestra que ENAPU posee una tesorería interna 5,15 veces mayor que los pasivos corrientes.

Solvencia

63. Los ratios de solvencia describen la capacidad de la firma para afrontar sus obligaciones de largo plazo. En este sentido, se observa que los ratios de solvencia en su conjunto muestran a la empresa en una situación financiera de largo plazo ligeramente menor a la presentada el año anterior.
64. En particular, se observa que los indicadores de deuda financiera sobre el EBITDA son menores a lo observado el año anterior; no obstante, esto no muestra un detrimento en la capacidad de pago de la empresa. En términos generales, se aprecia que la empresa pública presenta una solvencia financiera estable aun cuando en el año 2010 estos indicadores no mejoraron con relación al año anterior.

Rentabilidad

65. En el año 2010 el margen de utilidad operativa de ENAPU ha sido de 44,4%, el cual fue ligeramente superior al registrado en el año anterior (44,2%). Asimismo, el margen neto de utilidades disminuyó al pasar de 22,8% a 8,5% en el año 2010. Esta disminución puede estar explicada por los mayores gastos no operativos en los que incurrió la empresa, lo cual redujo el margen con respecto a los ingresos.
66. En cuanto a la rentabilidad sobre el patrimonio (ROE) y la rentabilidad sobre los activos (ROA), estos indicadores son inferiores en comparación al año anterior. En el primer caso, el indicador se redujo al pasar de 8,5% a 3,1% en el año 2010. Ello puede encontrarse explicado principalmente por los mayores gastos no operativos como transferencia de pensiones, provisión de obligaciones previsionales y provisión de juicios. En tanto, la rentabilidad sobre el activo fue del orden de 3,1%, 5,4 puntos porcentuales menor a lo presentado en el año anterior.

⁴ Este ratio indica la capacidad de pago del negocio a muy corto plazo; es decir, la capacidad de cubrir los pasivos corrientes con la tesorería interna.

III. CONCLUSIONES

- ❖ Si bien durante el año 2010 se ha registrado un mayor intercambio comercial por parte de Perú, el volumen de carga movilizado por los terminales portuarios administrados por ENAPU disminuyó en 1,14%.
- ❖ El terminal portuario del Callao concentró el 80,21% de la carga total movilizada por los terminales administrados por ENAPU, y mostró un crecimiento de 0,28%, respecto del año anterior. Por su parte los terminales portuarios de Salaverry, San Martín e Ilo mostraron crecimientos de 14,09%, 22,74% y 47,63%, respectivamente. No obstante, el terminal portuario de Chimbote decreció en 26,69%.
- ❖ Con relación a los indicadores portuarios, el terminal portuario del Callao registró un nivel de ocupación de amarraderos de 61,76%, reflejando cierto grado de congestión. En contraste, los terminales portuarios de Chimbote, Salaverry, San Martín e Ilo registraron niveles de ocupabilidad de puerto ascendentes a 17,27%, 24,40%, 25,79%, 9,02% respectivamente.
- ❖ Por último, con relación al desempeño financiero de ENAPU, en el año 2010 la empresa ha disminuido sus ingresos como consecuencia de la menor carga movilizada, lo que ha incidido en un menor margen neto. Asimismo, la empresa mostró una mejora en sus ratios de liquidez con respecto al año anterior; por su parte, si bien los ratios de solvencia y rentabilidad han mostrado una ligera disminución con relación al año 2009, ello no ha deteriorado la situación financiera de la firma.