

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 001-2003-CD/OSITRAN

Lima, 07 de marzo de 2003

El Presidente del Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN;

VISTOS:

El informe de Revisión Tarifaria de los Servicios Portuarios en los Terminales Administrados por ENAPU presentado por la Gerencia de Regulación en la sesión de Consejo Directivo del 5 de marzo del año en curso;

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 1) del artículo 3º de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley Nº 26917, establece que OSITRAN tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras con la finalidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los Inversionistas y de los Usuarios para garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público;

Que, el literal b) del numeral 1) del artículo 7º de la referida ley atribuye al OSITRAN la operación del sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito;

Que, el literal d) del numeral 1) del artículo 3º de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada por la Ley Nº 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores, comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;

Que, con fecha 10 de mayo de 1999 el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó la estructura y niveles tarifarios máximos para los servicios sujetos a regulación que presta la EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A. (ENAPU).

Que, con fecha 14 de septiembre de 2001 el Consejo Directivo de OSITRAN recomendó la elaboración de un estudio comparativo de tarifas portuarias de los terminales portuarios bajo la administración de ENAPU;

Que, como resultado del estudio solicitado, con fecha 23 de mayo de 2002 y mediante Acuerdo Nº 286-92-02-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo acordó aprobar la revisión de oficio de la tarifas reguladas de los terminales portuarios de ENAPU, las cuales fueron fijadas mediante la Resolución de Consejo Directivo Nº 001-99-CD/OSITRAN.

Que, para llevar a cabo el estudio de revisión tarifaria ha sido necesario recolectar, procesar y analizar la información, así como disponer de los informes de consultorías contratados por el Banco Mundial, con relación al tráfico, a los modelos financieros y a los

costos de los servicios portuarios y su contabilidad regulatoria, los cuales estuvieron disponibles en octubre de 2002

. Asimismo, dichas actividades forman parte del Plan Operativo de los años 2002 y 2003.

Que, el 5 de marzo de 2003 la Gerencia de Regulación presentó al Consejo Directivo el informe de vistos.

Que, el artículo 4º de la Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, aprobada por la Ley N° 27838, establece que el Organismo Regulador deberá publicar en su página web institucional y en el Diario Oficial "El Peruano" el Proyecto de Resolución que fije la tarifa regulada, su exposición de motivos y una relación de los informes, estudios, dictámenes, modelos económicos y memorias anuales que constituyan el sustento de las resoluciones de fijación de precios regulados;

Que, en consecuencia, se debe disponer la prepublicación del proyecto Resolución Tarifaria a que se ha hecho referencia, el mismo que define los nuevos niveles de tarifas máximas que puede cobrar ENAPU, así como la exposición de motivos de la misma y la relación de los documentos que sustentan su elaboración;

Que, con fecha 1º de marzo del presente año se publicó la Ley del Sistema Portuario Nacional aprobada por la Ley N° 27943 que en la vigésimo segunda de sus Disposiciones Transitorias y Finales señala que los conceptos y tasas del Sistema Portuario Nacional, serán revisados por OSITRAN, con participación de la Autoridad Portuaria Nacional en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días de promulgada la presente Ley;

Que, de conformidad con lo dispuesto por la Segunda y Tercera de las Disposiciones Transitorias y Finales de la referida ley, el nombramiento de la Autoridad Portuaria Nacional tiene como requisito previo necesario la aprobación del Reglamento de la Ley por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por lo que a efectos de la aprobación del proyecto de Resolución Tarifaria deberá tenerse en consideración los plazos máximos establecidos en las mismas;

Que, en consecuencia, la Autoridad Portuaria Nacional participara en el proceso de revisión tarifaria de los servicios portuarios en los terminales administrados por ENAPU a partir de la fecha de su instalación, de acuerdo a lo dispuesto por la Ley N° 27983.

Estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión de fecha 5 de marzo de 2003;

RESUELVE:

Artículo 1º.- Autorizar la prepublicación del proyecto de Resolución Tarifaria que aprueba los nuevos niveles tarifarios, su exposición de motivos y la relación de documentos a que se refiere la parte considerativa de la presente resolución, los mismos que forman parte de la misma.

Artículo 2º.- Autorizar la publicación del informe Revisión Tarifaria de los Servicios Portuarios en los Terminales Administrados por ENAPU en la página web institucional (www.ositran.gob.pe).

Artículo 3º.- Otorgar un plazo de cien (60) días para que los interesados remitan por escrito a la Av. Bolivia N° 144, Piso 19 de la Torre del Centro Cívico, Lima 1, o por medio electrónico a info@ositran.gob.pe sus comentarios, sugerencias o aportes, los que serán acopiados, procesados y analizados para efectos de su incorporación a la resolución final.

Artículo 4º.- Disponer que al término de plazo a que refiere el artículo precedente OSITRAN realizará la convocatoria a las audiencias públicas.

Artículo 5º.- La Autoridad Portuaria participará en el proceso de revisión tarifaria de los servicios portuarios en los terminales administrados por ENAPU a partir de la fecha de su instalación, de acuerdo a lo dispuesto por la Ley N° 27983.

Comuníquese, publíquese y archívese.

ALEJANDRO CHANG CHIANG
Presidente



PRE PUBLICACIÓN

REVISIÓN DE LAS TARIFAS PORTUARIAS DE ENAPU

ACUERDO DE CONSEJO DIRECTIVO N° 323-111-03-CD-OSITRAN

LIMA, MARZO DE 2003

INDICE

I. PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO QUE FIJA LA NUEVA ESTRUCTURA Y NIVELES TARIFARIOS PARA ENAPU	3
II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	7
1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN	7
2. OBJETIVO Y ALCANCES	9
3. ASPECTOS METODOLÓGICOS	9
4. COMPARACIÓN INTERNACIONAL.....	11
III. PROPUESTA TARIFARIA.....	15
1. TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO (TPC).....	16
2. TERMINAL PORTUARIO DE PAITA (TPP).....	20
3. TERMINAL PORTUARIO DE SALAVERRY (TPS).....	22
4. TERMINAL PORTUARIO DE CHIMBOTE (TPCH)	24
5. TERMINAL PORTUARIO GRAL. SAN MARTÍN (TPSM)	26
6. TERMINAL PORTUARIO DE ILO (TPI).....	28
7. CONCLUSIONES	30
8. RECOMENDACIONES.....	30
IV. RELACIÓN DE DOCUMENTOS.....	32

I. PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO QUE FIJA LA NUEVA ESTRUCTURA Y NIVELES TARIFARIOS PARA ENAPU

Lima, ---- de ---- de 2003

El Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN;

VISTOS:

El informe de Revisión Tarifaria de los Servicios Portuarios en los Terminales Administrados por ENAPU presentado por la Gerencia de Regulación el ---- de---- del año en curso;

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 1) del artículo 3° de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley N° 26917, establece que OSITRAN tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras con la finalidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los Inversionistas y de los Usuarios para garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público;

Que, el literal b) del numeral 1) del artículo 7° de la referida ley atribuye al OSITRAN la operación del sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito;

Que, el literal d) del numeral 1) del artículo 3° de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada por la Ley N° 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores, comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;

Que, con fecha 10 de mayo de 1999 el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó la estructura y niveles tarifarios máximos para los servicios sujetos a regulación que presta la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU).

Que, con fecha 14 de septiembre de 2001 el Consejo Directivo de OSITRAN recomendó la elaboración de un estudio comparativo de tarifas portuarias de los terminales portuarios bajo la administración de ENAPU;

Que, como resultado del estudio solicitado, con fecha 23 de mayo de 2002 y mediante Acuerdo N° 286-92-02-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo acordó aprobar la revisión de oficio de la tarifas reguladas de los terminales portuarios de ENAPU, las cuales fueron fijadas mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 001-99-CD/OSITRAN.

Que, para llevar a cabo el estudio de revisión tarifaria ha sido necesario recolectar, procesar y analizar la información, así como disponer de los informes de consultorías contratados por el Banco Mundial, con relación al tráfico, a los modelos financieros y a los costos de los servicios portuarios y su contabilidad regulatoria, los cuales estuvieron disponibles en octubre de 2002

. Asimismo, dichas actividades forman parte del Plan Operativo de los años 2002 y 2003.

Que, con fecha -- la Gerencia de Regulación presentó al Consejo Directivo en su sesión de fecha -- el informe de vistos.

Que, el artículo 4° de la Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, aprobada por la Ley N° 27838, establece que el Organismo Regulador deberá publicar en su página web institucional y en el Diario Oficial "El Peruano" el Proyecto de Resolución que fije la tarifa regulada, su exposición de motivos y una relación de los informes, estudios, dictámenes, modelos económicos y memorias anuales que constituyan el sustento de las resoluciones de fijación de precios regulados;

Que, con fecha 1° de marzo del presente año se publicó la Ley del Sistema Portuario Nacional aprobada por la Ley N° 27943 que en la vigésimo segunda de sus Disposiciones Transitorias y Finales señala que los conceptos y tasas del Sistema Portuario Nacional, serán revisados por OSITRAN, con participación de la Autoridad Portuaria Nacional en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días de promulgada la presente Ley;

Que, en atención a la modificación establecida por la Ley del Sistema Portuario Nacional, OSITRAN procedió a la publicación de la información de la información a que se refiere el artículo 4° de la Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, estableciéndose un plazo de 100 días para que los interesados remitan las observaciones que consideren pertinentes;

Que, vencido el plazo establecido se procedió a la absolución de las observaciones y a continuación, de conformidad con lo ordenado por el artículo 7° de la Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas se convocó a audiencia pública, la misma que fue realizada con la participación de los representantes de la Autoridad Portuaria Nacional y los interesados, quienes realizaron observaciones al proyecto presentado por OSITRAN;

Que, tanto las observaciones formuladas con motivo de la publicación del proyecto como las formuladas en la audiencia pública convocada han sido debidamente evaluadas por el OSITRAN, e incorporadas al proyecto final de Resolución cuando las mismas fueron propuestas con la debida sustentación;

Que, habiendo realizado todas las actuaciones necesarias a efectos de cumplir con el procedimiento establecido por la Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas;

RESUELVE:

Artículo 1º.- Aprobar la nueva estructura y niveles tarifarios de los servicios que presta la EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A. bajo régimen de regulación según el Anexo 1 y su exposición de motivos, los mismos que forman parte de la presente resolución.

Artículo 2º.- ENAPU puede establecer libremente tarifas menores a las fijadas como máximas por los servicios sujetos a régimen de regulación.

Asimismo, tendrá la obligación de comunicar al OSITRAN las modificaciones tarifarias antes de su publicación. La publicación deberá realizarla por una sola vez en el diario oficial El Peruano y otro diario de circulación nacional o local, según la localización del terminal portuario, con un día de anterioridad a la entrada en vigencia de las modificaciones tarifarias.

Artículo 3.- El incumplimiento a las obligaciones contempladas en los artículos precedentes será sancionado de conformidad con el Reglamento de Cobro y Aplicación de Infracciones, Sanciones y Tasas.

Artículo 4º.- Derogar la Resolución de Consejo Directivo N° 001-99-CD/OSITRAN.

Artículo 5º.- Autorizar al Presidente del Consejo Directivo efectuar la publicación en el Diario Oficial “El Peruano” y en la página web del OSITRAN de la presente resolución.

Comuníquese, publíquese y archívese.

ALEJANDRO CHANG CHIANG
Presidente del Consejo Directivo

ANEXO 1

Propuesta Tarifas Máximas Terminales Portuarios de Enapu (en US\$ dólares)

CONCEPTO	Callao	Paita	Salaverry	Chimbote	San Martín	Ilo
SERVICIOS A LA NAVE						
Amarre y Desamarre (tarifa transitoria)	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
Uso de amarradero (metro de eslora/hora)	0.40	0.50	0.80	0.50	0.50	0.80
SERVICIOS A LA CARGA						
Uso de Muelle / TM						
Carga Fraccionada	5.00	5.50	6.80	5.50	4.00	4.00
Carga Rodante	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	25.00
Carga Sólida a Granel	3.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.50
Carga Líquida a Granel	0.80	1.60	1.00	1.00	1.00	1.00
Uso de Muelle - contenedores						
Llenos de 20'	60.00	60.00	60.00	50.00	50.00	70.00
Llenos de 40'	90.00	90.00	90.00	80.00	80.00	100.00
Pasajeros (por embarque)	8.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Revisión Tarifaria de los Servicios Portuarios en los Terminales Administrados por ENAPU

1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

Con fecha 10 de mayo de 1999 el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó la estructura y niveles tarifarios máximos aplicables a los servicios portuarios sujetos a régimen de regulación que presta la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU). Transcurridos tres años, un estudio realizado por OSITRAN¹ mostró que las tarifas de ENAPU se encontraban por encima de una muestra seleccionada de puertos de la región. Sobre la base de estos elementos, el 23 de mayo de 2002 el Consejo Directivo de OSITRAN acordó la revisión de oficio de las tarifas máximas por uso de muelle (servicio a la carga) en los terminales bajo la administración de ENAPU. Sin embargo, indicios posteriores indicaban la existencia de subsidios entre servicios portuarios, lo que sugirió llevar a cabo una revisión tarifaria integral (servicios a la nave y a la carga).

La revisión integral del sistema tarifario de ENAPU tiene como objetivo establecer nuevos niveles tarifarios máximos que permitan: i) cubrir los costos de los servicios portuarios y reconocer una ganancia razonable; ii) corregir las distorsiones que produce la existencia de subsidios entre servicios; y, iii) contribuir a la competitividad de los servicios portuarios respecto de los puertos de la región.

Los nuevos niveles tarifarios máximos permitirán introducir incentivos para la eficiencia e innovación de los servicios portuarios. En efecto, bajo este tipo de regulación se tiende a reducir los costos portuarios. Asimismo, le permite a ENAPU establecer libremente niveles tarifarios por debajo de la tarifa máxima.

La tarificación de los servicios portuarios tiene repercusiones en el costo de la cadena logística del transporte. Según un informe preparado por el Banco Mundial los servicios portuarios representan hasta el 20% de dichos costos². La incidencia dependerá del tipo de carga que se moviliza por el puerto. En consecuencia, uno de los principales componentes de la competitividad del comercio exterior tiene relación directa con los niveles tarifarios y con la eficiencia de los servicios portuarios.

Desde la perspectiva del Organismo Regulador, la fijación y revisión de tarifas constituye una de las variables más importantes para el logro de objetivos públicos y privados, entre ellos: eficiencia económica, inversión y equidad. Sin

¹ Estudio Comparativo de Tarifas de ENAPU, abril 2002. OSITRAN.

² Privatization and Regulation of Transport Infrastructure Guidelines for Policymakers and Regulators (2000): World Bank Institute.

embargo, estos objetivos tienen algún grado de conflicto entre sí, por lo que todo proceso de fijación o revisión tarifaria resulta ser un desafío permanente para el regulador.

En ese contexto, la atribución de OSITRAN para fijar o revisar tarifas portuarias se ejerce de manera excepcional cuando no se puede garantizar condiciones de competencia en los mercados de servicios portuarios. Por lo tanto, las tarifas tendrán vigencia mientras se mantengan las condiciones que la motivaron. El carácter excepcional de la regulación tarifaria se sustenta en que las soluciones de mercado son más eficientes, ya que permiten una mejor asignación de recursos y mayor bienestar para los usuarios.

Los sistemas tarifarios que regula y supervisa OSITRAN son dinámicos y evolutivos. En efecto, una adecuada implementación del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público tenderá a reducir el universo de servicios regulados. Tal es el caso de los servicios portuarios de amarre y desamarre que pueden brindar empresas operadoras utilizando la infraestructura portuaria. El acceso a este servicio esencial producirá competencia entre ENAPU y proveedores privados, o entre éstos últimos. A la fecha se han iniciado procedimientos de acceso para la prestación de amarre y desamarre en todos los puertos. En dos de ellos (Ilo y Callao), las partes se han puesto de acuerdo en el cargo de acceso. En consecuencia, por el carácter excepcional de la regulación tarifaria, no se justifica la revisión tarifaria en este servicio, por lo que la tarifa vigente se mantendría transitoriamente hasta que entren en vigencia los contratos de acceso, o, de ser el caso, un mandato de acceso.

Bajo esta lógica, la fijación y revisión de tarifas es un proceso disciplinado, predecible y transparente que se rige por los Lineamientos Metodológicos aprobados por OSITRAN³. Dichos lineamientos establecen que primero se debe justificar si es necesario introducir o mantener una regulación tarifaria. En segundo lugar, se elabora una propuesta tarifaria, la que se somete, entonces, a consulta y audiencia públicas a fin de recibir observaciones y aportes que permitan perfeccionar la propuesta inicial.

Por otro lado, ENAPU cumple el rol subsidiario asignado al Estado a través de la prestación de servicios públicos portuarios en los terminales fluviales y de lanchonaje que no logran cubrir sus costos. En este caso, tal como en otros servicios públicos, se emplean subsidios cruzados tarifarios, con los cuales se cubren los déficit que se generan. Sin embargo, para que dicha asignación de recursos sea legítima y transparente, se requiere conocer la finalidad del subsidio, los montos imputados, así como contar con un mecanismo transparente que permita monitorear el subsidio y los efectos que producen los incentivos para acotarlo o reducirlo en el tiempo.

³ Resolución de Consejo Directivo N° 009-2002-CD/OSITRAN.

Estos elementos han permitido elaborar un estudio tarifario, que tiene por objeto proponer nuevos niveles tarifarios máximos para cada una de las unidades de negocio portuarias. Los resultados muestran que se producirían reducciones importantes en las tarifas máximas del Terminal Portuario del Callao, reducciones menores en otros puertos, y, en algunos casos, incrementos que corrigen las distorsiones encontradas. Todo ello contribuye a mejorar la competitividad del comercio exterior y al uso más eficiente de los activos portuarios bajo la administración de ENAPU.

2. OBJETIVO Y ALCANCES

El estudio de revisión tarifaria tiene como objetivo elaborar una nueva propuesta de estructura y niveles de tarifas máximos para los servicios portuarios sujetos a régimen de regulación que prestan los terminales portuarios bajo la administración de ENAPU.

Los servicios portuarios que se encuentran bajo régimen de regulación son los siguientes:

Servicios a la nave

- Amarre y desamarre
- Uso de amarradero

Servicios a la carga (uso de muelle):

- Granel sólido
- Granel líquido
- Fraccionada
- Rodante
- Contenedores

Servicios a pasajeros (uso de muelle)

Para fines del estudio de revisión tarifaria realizado por OSITRAN⁴, los terminales portuarios administrados por ENAPU se organizarán bajo 7 unidades de negocio: Callao, Paita, Salaverry, Chimbote, San Martín, Ilo y Otros terminales. A este último corresponden los terminales fluviales (Iquitos, Yurimaguas y Puerto Maldonado) y de lanchonaje (Huacho-Supe y Chicama)⁵ que cumplen un rol subsidiario.

3. ASPECTOS METODOLÓGICOS

Las bases para llevar a cabo la revisión tarifaria de los servicios portuarios han sido establecidas por los Lineamientos Metodológicos. Dichos lineamientos

⁴ El texto completo del informe se encuentra en la página web institucional: www.ositran.gob.pe.

⁵ Se excluye al Muelle de Arica, toda vez que éste se regula por los acuerdos suscritos por los gobiernos de Chile y Perú.

establecen, en primer lugar, que se deben tomar en consideración los siguientes principios tarifarios: i) sostenibilidad, ii) eficiencia, y iii) equidad.

En virtud al principio de sostenibilidad, la tarifa máxima debe permitir cubrir los costos, recuperar las inversiones y ofrecer un retorno por la inversión. Este principio tiene relación con el principio de continuidad de los servicios públicos. El principio de eficiencia tiene relación con el costo mínimo en la producción de los servicios portuarios y con la eficiencia en la asignación de recursos portuarios. Finalmente, en virtud al principio de equidad, se busca que, por razones de interés público, una mayor cantidad de usuarios tenga acceso a los servicios portuarios, en cuyo caso la tarifa podría no alcanzar a cubrir los costos.

En la aplicación de los principios tarifarios surgen conflictos que se solucionan otorgando mayor jerarquía al principio de sostenibilidad, lo que pone de relevancia la necesidad de mantener la continuidad de la oferta del servicio portuario público.

El modelo de tarificación aplicado puede resumirse en el Gráfico N° 1. Como se aprecia, el modelo está compuesto por tres módulos: i) demanda de servicios portuarios; ii) estimación de costos; y iii) propuesta tarifaria y benchmarking; este último integra los resultados obtenidos en los módulos anteriores.

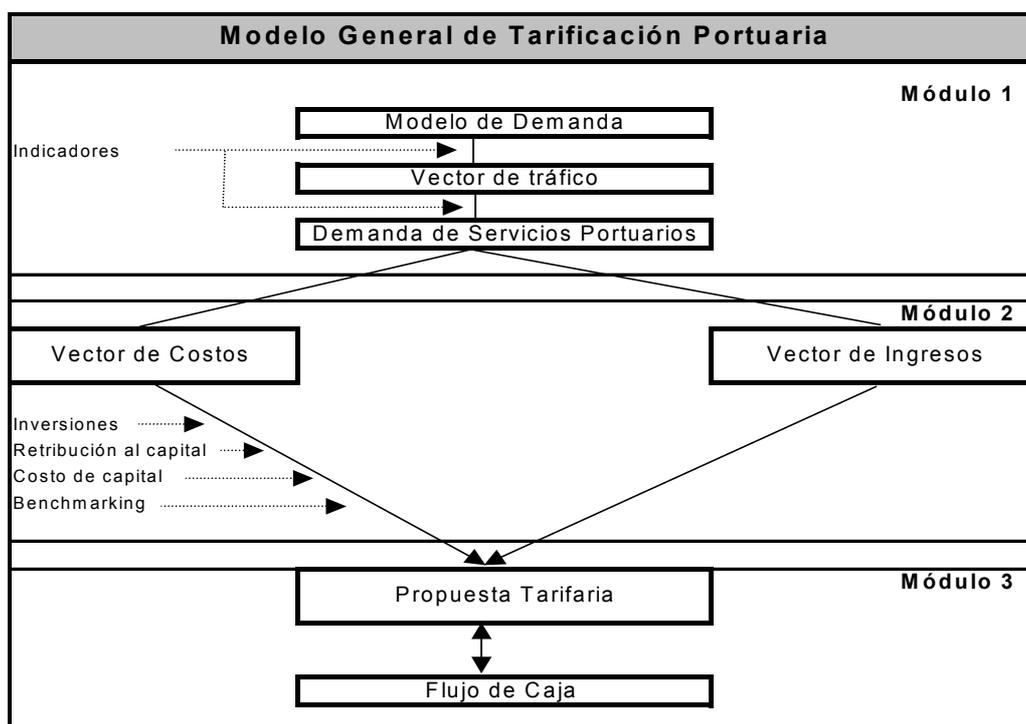
El primer módulo consiste en estimar la demanda de servicios portuarios a partir de las proyecciones de tráfico de carga y naves (vector de tráfico). En el caso del tráfico de carga, se realiza una proyección de cada uno de los productos relevantes bajo factores objetivos y razonables que los determinan. Los tráficos proyectados se transforman en unidades homogéneas según la estructura de la carga (fraccionada, granel sólido, granel líquido, contenedores y rodante). En cambio, las proyecciones de tráfico de naves se desprenden de la aplicación de indicadores de tonelaje por tipo de nave. Finalmente, las proyecciones de tráfico se transforman en proyecciones de demanda de servicios portuarios a la carga (uso de muelle) y a la nave (amarre y desamarre y uso de amarradero) respectivamente.

En el segundo módulo se procede a estimar los costos de los servicios portuarios, en este caso mediante el método de costeo ABC (Activity Based Cost)⁶. Utilizando los elementos del módulo anterior se proyectan los vectores de costos e ingresos. Asimismo, en función de la demanda y de algunos supuestos técnicos, se propone las inversiones requeridas por cada unidad de negocios.

⁶ Los costos de los servicios portuarios regulados y no regulados fueron elaborados por NERA – Price Waterhouse Coopers (octubre, 2002).

Finalmente, en el tercer módulo se integran los elementos anteriores con los cuales se elabora la propuesta tarifaria. Dicha propuesta debe ser congruente con el principio tarifario de sostenibilidad. Para ello se requiere preparar los flujos de caja para cada unidad de negocios y estimar un costo de capital razonable para descontar dichos flujos. Los resultados se someten a un análisis de sensibilidad para garantizar que las tarifas máximas propuestas cumplan con los principios y criterios establecidos y ofrezcan a ENAPU un retorno ajustado por riesgo.

Gráfico N° 1



4. COMPARACIÓN INTERNACIONAL

Tomando en consideración los niveles de tráfico y/o tamaño de los terminales administrados por ENAPU se seleccionó una muestra de puertos comparables localizados en la Costa Oeste Sudamericana. Si bien los puertos seleccionados no compiten actualmente con los puertos peruanos, en un contexto de competitividad internacional se requiere tomar en consideración sus sistemas tarifarios.

Se descartó los puertos sudamericanos de la Costa Atlántica por los altos niveles de tráfico. También se dejó de lado a los puertos de otros continentes por las diferencias sustanciales en los marcos regulatorios (mayor o menor participación del estado), en la infraestructura y en el nivel de desarrollo de

esos países. Bajo estos elementos, los puertos se agruparon en dos categorías:

- **Comparables con el Terminal Portuario del Callao:** Buenaventura (Colombia), Guayaquil (Ecuador) y Valparaíso (Chile). En todos ellos se presenta participación privada en distinto grado.
- **Comparables con los terminales portuarios de Paita, Salaverry, Chimbote, San Martín e Ilo:** Esmeraldas y Bolívar (Ecuador), Matarani (Perú) y Arica (Chile).

Existen algunas diferencias entre la estructura tarifaria de los terminales de ENAPU y los puertos seleccionados, particularmente en los servicios a la nave. Tal es el caso del servicio de amarre y desamarre que presta ENAPU, rubro que no figura en los tarifarios de los puertos de la muestra. Una de las probables explicaciones es la integración de este servicio a otros servicios a la nave. En tal situación, la comparación relevante debería darse entre los costos totales por servicios a la nave de cada puerto.

Comparación antes de la revisión tarifaria

Tal como se muestra en el cuadro siguiente, la mayoría de tarifas del Puerto del Callao son superiores a las correspondientes a los puertos seleccionados.

Cuadro N° 1
Tarifas Máximas Callao y Puertos Comparables
(US\$ dólares)

CONCEPTO	Tarifa actual	Otros puertos		
	Callao	Buenaventura (1)	Guayaquil	Valparaiso
SERVICIOS A LA NAVE				
Amarre y Desamarre (por operación)	200.00			
Uso de amarraderos (metro de eslora/hora)	0.65	0.44	0.64 (2)	1.24
SERVICIOS A LA CARGA				
Uso de Muelle / TM				
Carga Fraccionada	10.00	5.50	2.80	0.52
Carga Rodante	28.00	25.00	2.80	
Carga Sólida a Granel	3.00	5.50	2.50	
Carga Líquida a Granel	1.00	5.00	2.00	
Uso de Muelle - contenedores				
Llenos de 20'	80.00	86.00	55.00	
Llenos de 40'	120.00	106.00	110.00	
Pasajeros (embarque)	8.00			8.00 (3)

(1) Uso de muelle incluye los cargos al operador (ambos se pagan conjuntamente)

(2) Incluye uso de fondeadero

(3) Desembarque y embarque de pasajeros

Fuente: ENAPU, Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, Autor. Portuaria de Guayaquil y Empresa Portuaria de Valparaiso

En el caso de los terminales portuarios de Paita, Salaverry, Chimbote, San Martín e Ilo las diferencias son menores, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 2
Tarifas Actuales de Terminales Portuarios de ENAPU y
Puertos Comparables
(en US \$)

CONCEPTO	Paita	Salaverry	Chimbote	San Martín	Ilo	Puertos comparables			
						Matarani	Arica	Bolívar	Esmeraldas
SERVICIOS A LA NAVE									
Amarre y Desamarre (por operación)	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00			
Uso de amarraderos (metro de eslora/hora)	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.65	0.40	0.34	0.38
SERVICIOS A LA CARGA									
Uso de Muelle / TMI									
Carga Fraccionada	5.50	7.00	5.50	7.00	3.50	7.00 - 3.50*	1.35	3.40	3.80
Carga Rodante	28.00	28.00	28.00	28.00	28.00	50.00	1.35		
Carga Sólida a Granel	1.50	2.00	2.00	2.00	2.50	2.50	0.85		2.10
Carga Líquida a Granel	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.85		
Uso de muelle/ por Contenedor									
Con carga de 20'	60.00	60.00	60.00	60.00	50.00	50.00	22.00 (1)	40.00	45.00
Con carga de 40'	90.00	90.00	90.00	90.00	80.00	80.00	38.00 (2)	80.00	90.00
Pasajeros (por embarque)							3.00 (3)		

* Para harina de pescado, abonos, fertilizantes y otros

(1) Contenedor de 16 TM (se cobra por peso)

(2) Contenedores de 25 TM

(3) Se pondrá en vigencia en octubre 2008

Fuente: ENAPU, Empresa Portuaria de Arica, Autoridades Portuarias de Bolívar y Esmeraldas

Otra forma de verificar si las tarifas actuales son adecuadas es a través de su comparación con los costos de los servicios portuarios. Los costos relevantes en el estudio realizado por OSITRAN incluyen únicamente los recursos necesarios para la prestación de los servicios portuarios más una asignación por concepto de subsidio a los terminales que cumplen rol subsidiario (fluviales y de lanchonaje).

El Cuadro N° 3 muestra los costos de cada puerto, así como la relación precio/costo para cada servicio, de tal manera de apreciar claramente las tarifas que actualmente estarían resultando excesivas y aquéllas que involucrarían subsidios. En el primer grupo se encuentran fundamentalmente los servicios del Callao, mientras que en el segundo grupo destacan los casos de Salaverry e Ilo.

Más detalladamente, se observa que los terminales portuarios de Salaverry, Chimbote, San Martín e Ilo, dado el nivel de tráfico, no logran cubrir los costos por amarre y desamarre. Asimismo, en el caso de los servicios por uso de amarradero se observa que los puertos de Salaverry e Ilo no logran cubrir los gastos. Esta situación sugiere que se estaría produciendo un subsidio proveniente de otros servicios o puertos.

Por otra parte, los costos por uso de muelle se encuentran por debajo de la tarifa efectivamente cobrada por ENAPU, con excepción del uso de muelle a la carga granel líquida en Paíta y a la carga en contenedores en Salaverry. Cabe precisar que en estos costos no se incluye una asignación por externalidades negativas (contaminación ambiental), tal como correspondería al embarque de minerales por el Puerto del Callao.

**Cuadro N° 3
Costos de Servicios Portuarios**

	Callao	Paíta	Salaverry	Chimbote	San Martín	Ilo
Servicios a la nave						
Amarre y desamarre (US\$ x operación)						
Costo	309.04	189.66	967.21	1,590.80	1,371.91	869.73
Costo/tarifa	77%	47%	242%	398%	343%	217%
Uso de amarradero (US\$ x metros eslora hora)						
Costo	0.22	0.18	0.65	0.14	0.41	0.60
Costo/tarifa	34%	37%	130%	28%	81%	120%
Servicios a la carga						
Contenedores (US\$ x TEU)						
Costo	25.92	13.04	120.63			63.78
Costo/tarifa	27%	17%	201%			98%
Granel Sólido (US\$ x TM)						
Costo	0.61	0.92	1.33		0.49	0.15
Costo/tarifa	20%	61%	66%		24%	6%
Granel Líquido (US\$ x TM)						
Costo	0.29	1.13			0.88	
Costo/tarifa	29%	113%			88%	
Fracionada (US\$ x TM)						
Costo	3.86	1.66	0.70	4.14	3.23	0.73
Costo/tarifa	39%	30%	10%	75%	46%	21%
Rodante (US\$ x TM)						
Costo	3.86		0.70			0.73
Costo/tarifa	14%		2%			3%

Fuente: Price Waterhouse Coopers

III. PROPUESTA TARIFARIA

A fin de determinar la tarifa razonable para cada terminal portuario, que cumpla con los principios tarifarios y los criterios básicos establecidos, el estudio de OSITRAN establece tres escenarios tarifarios.

Escenario 1

Las tarifas máximas de los servicios portuarios bajo este escenario se determinan sobre la base del costo ABC antes comentado, más un 10% (por imprevistos y margen de ganancia). Cuando sea pertinente, a este costo se le debe agregar los costos o incentivos derivados de externalidades negativas, de tal manera que permita la sostenibilidad económica y ambiental de la prestación del servicio.

En el caso que el costo sea mayor que la tarifa vigente, se establecerá un nivel tarifario equivalente al costo o al benchmarking, el que resulte mayor.

Con el fin de asegurar la sostenibilidad de la oferta, se optará por fijar tarifas máximas en función a este escenario, siempre y cuando el puerto obtenga una rentabilidad positiva. El criterio básico para medir dicha rentabilidad es el Valor Actual Neto (VAN). En el caso que el resultado fuera negativo, se procederá a evaluar el escenario 2.

Escenario 2

Bajo este escenario, las tarifas máximas se incrementan con respecto al escenario 1. El objeto de una mayor tarifa es permitir la recuperación de las inversiones y lograr un nivel de rentabilidad razonable (principio de sostenibilidad).

En el caso que el costo unitario sea mayor que la tarifa actual, se agregará un 10% a dicho costo. Ahora bien, si en el escenario 1 se hubiese optado por fijar la tarifa de acuerdo al benchmarking, dicha tarifa se mantendría constante.

Si luego de efectuar estos ajustes el resultado continuase siendo negativo, deberá pasarse al siguiente escenario.

Escenario 3

Bajo este escenario, las tarifas máximas se establecerán incrementando los niveles tarifarios hasta lograr una rentabilidad positiva, teniendo siempre como referencia las tarifas de benchmarking correspondientes a los puertos seleccionados, para evitar problemas de competitividad internacional.

Por lo tanto, las tarifas propuestas para los terminales bajo la administración de ENAPU, serán aquellas que además de cubrir los costos, permitan la

recuperación de las inversiones y un retorno razonable, en lo posible dentro del rango de tarifas comparables en cada caso.

1. TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO (TPC)

En el caso específico del TPC, y en particular, en la estimación de la tarifa de uso de muelle para carga sólida a granel (concentrados de mineral), se realizó la “internalización de las externalidades”, es decir, la incorporación de un costo de oportunidad que cree los incentivos para la solución de la contaminación que genera el embarque de concentrados, bajo un esquema de acceso a la infraestructura portuaria.

Para estimar dicho costo se tomó en cuenta lo siguiente:

- El embarque de minerales es un servicio esencial, toda vez que corresponde a la cadena logística del transporte, y para su provisión se requiere necesariamente del uso de una parte de la infraestructura portuaria que no puede ser replicada de manera eficiente. Esto significa que el sector privado tiene la posibilidad de proveer dicho servicio utilizando el TPC.
- La estructura y nivel tarifario debe introducir desincentivos a la movilización bajo el procedimiento actual (fajas portátiles y manipulaciones que producen contaminación) e incentivos para la inversión en tecnología limpia (faja transportadora). Es decir, la tarifa por uso de muelle debe promover la inversión en una faja transportadora⁷.
- La provisión de infraestructura portuaria debe ser remunerada mediante un cargo de acceso que cumpla con los principios que establece el Reglamento Marco de Acceso, es decir, de eficiencia, incentivos a la inversión y no constituir barreras a la entrada injustificadas. El cargo de acceso se determinará de común acuerdo, por subasta, o por mandato.
- Se simulará la inversión en una faja transportadora, que opere a costos razonables.
- Se realizará una evaluación económica con y sin proyecto, a partir de la cual se inferirá el nivel tarifario del servicio de uso de muelle para este tipo de carga.

Con relación a la tarifa por uso de muelle para contenedores llenos de 40 pies, se seguirá el siguiente procedimiento: se determinará la tarifa para un contenedor de 20 pies lleno tomando en consideración los costos, la recuperación de inversiones y las tarifas de otros puertos comparables (benchmarking) se propone la tarifa esperada para 40 pies. Este procedimiento

⁷ Sobre este particular, en junio de 2002 se promulgó la Ley N° 27396 que declara de necesidad y utilidad públicas la erradicación de la contaminación ambiental producida por la falta de infraestructura, equipos, tecnología y el manejo adecuado en el transporte, almacenaje, manipulación, embarque y desembarque de concentrados de minerales y sustancias químicas en los terminales portuarios del país.

se utilizará para todos los puertos bajo la administración de ENAPU que movilicen esta carga.

Las tarifas propuestas para las cargas granel líquido y fraccionada se determinarán sobre la base de los costos, recuperación de inversiones, rentabilidad y comparaciones con otros puertos; de igual forma, se propondrá las tarifas por servicios de uso de amarradero.

En el caso de tarifas para pasajeros por el TPC, se propone mantener el nivel actual, toda vez que se encuentra dentro del rango establecido por los puertos de la muestra, así como por su corto periodo de aplicación desde su establecimiento (enero 2002) no se cuenta con los elementos suficientes que sugieran su eventual modificación. En el caso de la tarifa para pasajeros en terminales portuarios distintos al TPC, se tomará como base las tarifas del puerto de Arica.

En suma, los escenarios tarifarios propuestos para los servicios portuarios del TPC son los siguientes:

**Cuadro N° 4
Propuesta Tarifas Máximas Terminal Portuario del Callao**

CONCEPTO	Escenarios			Máxima Actual	Importancia* %
	1	2	3		
SERVICIOS A LA NAVE					
Amarre y Desamarre (por operación)	200.00	200.00	200.00	200.00	2
Uso de amarradero (metro de eslora/hora)	0.25	0.40	0.50	0.65	12
SERVICIOS A LA CARGA					
Uso de Muelle / TM					
Carga Fraccionada	4.25	5.00	5.50	10.00	9
Carga Rodante	4.25	15.00	25.00	28.00	1
Carga Sólida a Granel	3.00	3.00	3.00	3.00	28
Carga Líquida a Granel	0.35	0.80	1.00	1.00	3
Uso de Muelle - Contenedores					
Llenos de 20'	30.00	60.00	70.00	80.00	45
Llenos de 40'	45.00	90.00	110.00	120.00	
Pasajeros (embarque)	8.00	8.00	8.00	8.00	0

% Participación en el total de ingresos por servicios regulados

(1) Uso de muelle incluye los cargos al operador (ambos se pagan conjuntamente)

(2) Incluye uso de fondeadero

(3) Desembarque y embarque

Fuente : ENAPU

Para elegir la tarifa máxima se realizó un análisis de sostenibilidad de los flujos de caja (evaluación económica) considerando los siguientes elementos:

- Escenario de tráfico: esperado
- Costo de capital: 13%, que corresponde al escenario pesimista.
- Plan de inversiones del TPC.

Los resultados se muestran en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 5
Escenarios tarifarios máximos y sostenibilidad TPC

Escenario	VAN (miles de US \$)
1	-23,272
2	69,940
3	107,734
Tarifa máxima actual*	163,538

* Flujos de caja de ENAPU sin pensionistas

Como se desprende del cuadro anterior, los resultados sugieren seleccionar las tarifas correspondientes al escenario 2; con este nivel tarifario el TPC alcanzaría un VAN de US \$ 70 millones. Bajo este escenario las principales reducciones tarifarias se observan en las tarifas por uso de muelle a la carga fraccionada, contenedores y uso de amarradero. Este ajuste permite alinear las tarifas del TPC a las correspondientes en Buenaventura, Guayaquil y Valparaíso⁸.

Por otro lado, el mecanismo de acceso a la infraestructura (Reglamento Marco) permite en todos los terminales portuarios bajo la administración de ENAPU la participación privada en el servicio de amarre y desamarre, situación que está contribuyendo a la desregulación de este servicio. Es decir, la presencia de competencia entre ENAPU y los proveedores privados (o entre éstos últimos) se esperaría que genere menores niveles tarifarios. Por lo tanto, considerando que ENAPU y los usuarios interesados se encuentran en la etapa de negociación directa, la tarifa vigente (US \$ 200.00 por operación) se mantendrá como una tarifa máxima transitoria hasta que los contratos de acceso para amarre y desamarre entren en vigencia.

Para determinar la incidencia de la revisión tarifaria en el TPC se debe establecer previamente una nave y cargas típicas que se atienden en el puerto. En este caso particular, el tráfico de contenedores representa más de 40% del total de la carga movilizada por el Callao. Los resultados muestran que se producirá ahorros importantes en los servicios portuarios a la nave (34%) y a la carga (25%).

⁸ Las tarifas portuarias del Puerto de Valparaíso son resultado de la aplicación de la variable de competencia llamada "menor tarifa máxima", fórmula que se acerca a una solución de mercado. En el caso del Puerto de Buenaventura, las tarifas portuarias las determina la autoridad.

Cuadro N° 6
Incidencia de la Revisión Tarifaria en los Servicios Regulados : Callao

NAVE :		
T.R.B.(toneladas)		22000
Eslora (metros)		190
Estadía (horas)		24
CARGA :		
	250	Contenedores LL 20' Carga
	150	Contenedores LL 40' Descarga

1. SERVICIOS A LAS NAVES	Tarifa máxima actual	Tarifa máxima propuesta
Amarre y desamarre	400	400
Uso de amarradero	2964	1824
SUBTOTAL SERVICIOS A LAS NAVES	3364	2224

2. SERVICIOS A LA CARGA		
Uso de Muelle		
Contenedor Lleno de 20 pies	20000	15000
Contenedor Lleno de 40 pies	18000	13500
SUBTOTAL SERVICIOS A LA CARGA	38000	28500
TOTAL US \$	41364	30724

Ahorro servicios a la nave	34%
Ahorro servicios a la carga	25%
AHORRO TOTAL	26%

Fuente: ENAPU

2. TERMINAL PORTUARIO DE PAITA (TPP)

Los costos muestran que la tarifa por uso de muelle para la carga líquida a granel está subestimada, por lo se requiere corregir esta distorsión. Asimismo, los niveles de inversión que requiere el TPP sugieren mantener las actuales tarifas con excepción de la correspondiente a la carga granel líquida, la que sin embargo constituye un servicio muy poco significativo. Estos elementos permiten establecer los siguientes escenarios tarifarios.

Cuadro N° 7
Propuesta Tarifas Máximas Terminal Portuario de Paita
(US \$)

CONCEPTO	Escenarios			Tarifa Actual	Importancia* %
	1	2	3		
SERVICIOS A LA NAVE					
Amarre y Desamarre (por operación)	200.00	200.00	200.00	200.00	2
Uso de amarradero (metro de eslora/hora)	0.20	0.40	0.50	0.50	16
SERVICIOS A LA CARGA					
Uso de Muelle / TM					
Carga Fraccionada	2.00	4.00	5.50	5.50	28
Carga Rodante	2.00	10.00	25.00	28.00	0
Carga Sólida a Granel	1.10	1.50	2.00	2.00	4
Carga Líquida a Granel	1.25	1.50	1.60	1.00	2
Uso de Muelle - Contenedores					
Llenos de 20'	15.00	30.00	60.00	60.00	48
Llenos de 40'	25.00	45.00	90.00	90.00	
Pasajeros (embarque)	6.00	6.00	6.00		0

% Participación en el total de ingresos por servicios regulados

(1) Contenedor de 16 TM (se cobra por peso)

(2) Contenedores de 25 TM

(3) Por operación. Se pondrá en vigencia en octubre 2003

Fuente : ENAPU

De otro lado, para elegir el nivel de tarifas máximas se tomó en consideración los efectos de cada escenario tarifario sobre la rentabilidad del puerto. Los resultados sugieren seleccionar las tarifas del escenario 3, tal como se muestra en el cuadro siguiente.

Cuadro N° 8
Escenarios tarifarios máximos y sostenibilidad TPP

Escenario	VAN (miles de US \$)
1	-20,022
2	-9,406
3	1,639
Tarifa máxima actual*	992

Al no modificarse los niveles tarifarios no se produce ningún impacto sobre el costo total de los servicios a la nave y a la carga, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 9
Incidencia de la Revisión Tarifaria en los Servicios Regulados: Paita
(US \$)

NAVE :	
T.R.B.(toneladas)	19000
Eslora (metros)	172
Estadía (horas)	16
CARGA :	
	101 Contenedores LL 20' Carga
	43 Contenedores LL 40' Descarga

1. SERVICIOS A LAS NAVES	Tarifa máxima actual	Tarifa máxima propuesta
Amarre y desamarre	400	400
Uso de amarradero	1376	1376
SUBTOTAL SERVICIOS A LAS NAVES	1776	1776

2. SERVICIOS A LA CARGA		
Uso de Muelle		
Contenedor Lleno de 20 pies	6060	6060
Contenedor Lleno de 40 pies	3870	3870
SUBTOTAL SERVICIOS A LA CARGA	9930	9930
TOTAL US \$	11706	11706

Ahorro servicios a la nave	0%
Ahorro servicios a la carga	0%
AHORRO TOTAL	0%

Fuente: ENAPU

3. TERMINAL PORTUARIO DE SALAVERY (TPS)

En el caso específico del TPS se ha encontrado que las tarifas de amarre y desamarre se encuentran por debajo del costo. Sin embargo, la tarifa máxima vigente se mantendrá hasta que entren en vigencia los contratos de acceso que actualmente se encuentran en proceso.

Ahora bien, debido a los altos costos en el mantenimiento de las áreas acuáticas (dragado permanente), se requiere incrementar la tarifa por uso de amarradero.

Con relación a la tarifas de uso de muelle, sólo es posible reducir ligeramente la correspondiente a carga fraccionada (de US \$ 7.00/TM a 6.80/TM). Los altos costos de operación y las inversiones que se requieren sugieren niveles tarifarios por encima de los puertos empleados como benchmarking. El siguiente cuadro muestra los escenarios tarifarios propuestos.

Cuadro N° 10
Propuestas Tarifas Máximas Terminal Portuario de Salaverry
(US \$)

CONCEPTO	Escenarios			Tarifa Actual	Importancia* %
	1	2	3		
SERVICIOS A LA NAVE					
Amarre y Desamarre (por operación)	200.00	200.00	200.00	200.00	2
Uso de amarradero (metro de eslora/hora)	0.65	0.75	0.80	0.50	31
SERVICIOS A LA CARGA					
Uso de Muelle / TM					
Carga Fraccionada	0.80	2.00	6.80	7.00	20
Carga Rodante	0.80	10.00	15.00	28.00	0
Carga Sólida a Granel	1.50	1.50	2.00	2.00	47
Carga Líquida a Granel	1.00	1.00	1.00	1.00	0
Uso de Muelle - Contenedores					
Llenos de 20´	50.00	50.00	60.00	60.00	0
Llenos de 40´	80.00	80.00	90.00	90.00	
Pasajeros (embarque)	6.00	6.00	6.00		0

% Participación en el total de ingresos por servicios regulados

(1) Contenedor de 16 TM (se cobra por peso)

(2) Contenedores de 25 TM

(3) Por operación. Se pondrá en vigencia en octubre 2003

Fuente : ENAPU

Los altos costos de operación determinan que las tarifas del escenario 3 sean las propuestas para este terminal portuario, ya que son las únicas que permiten una rentabilidad positiva, tal como se observa en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 11
Escenarios tarifarias máximas y sostenibilidad TPS

Escenario	VAN (miles de US \$)
1	-7,701
2	-2,834
3	358
Tarifa máxima actual*	-2,574

La revisión tarifaria propuesta producirá un incremento de 5% en el total de servicios a la nave y a la carga, de acuerdo a los cálculos efectuados sobre una nave y carga típicas. Dicho resultado obedece al aumento de la tarifa máxima en el uso de amarradero, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 12
Incidencia de la Revisión Tarifaria en los Servicios Regulados : Salaverry
(US \$)

NAVE :	
T.R.B.(toneladas)	18000
Eslora (metros)	173
Estadía (horas)	27
CARGA :	
	13000 Granos (Granel Sólido)

1. SERVICIOS A LAS NAVES	Tarifa máxima actual	Tarifa máxima propuesta
Amarre y desamarre	400	400
Uso de amarradero	2336	3737
SUBTOTAL SERVICIOS A LAS NAVES	2736	4137

2. SERVICIOS A LA CARGA		
Uso de Muelle		
Granel Sólido	26000	26000
SUBTOTAL SERVICIOS A LA CARGA	26000	26000
TOTAL US \$	28736	30137

Ahorro servicios a la nave	-51%
Ahorro servicios a la carga	0%
AHORRO TOTAL	-5%

Fuente: ENAPU

4. TERMINAL PORTUARIO DE CHIMBOTE (TPCH)

Es necesario precisar que, dado el nivel de tráfico proyectado por el TPCH no es posible recuperar las inversiones propuestas por ENAPU para la construcción de un muelle marginal a un costo aproximado de US \$ 30 millones, aún cuando se dupliquen las tarifas actuales (lo que no resulta razonable, porque se encuentra fuera del rango de tarifas de los puertos peruanos y de otros países). Por lo tanto, para lograr una rentabilidad razonable las inversiones no deben ser mayores a US \$ 3 millones. Como es evidente, esta cifra no hace posible la construcción de una nueva infraestructura; sin embargo, puede destinarse a otros rubros de inversión.

De otro lado, por el nivel y aleatoriedad de carga, no es posible en el corto plazo llevar a cabo una reducción en la tarifa por uso de muelle a la carga fraccionada, por lo que se mantendrá en US \$ 5.50/TM.

En el siguiente cuadro se muestra los escenarios tarifarios.

Cuadro N° 13
Propuesta Tarifas Máximas Terminal Portuario de Chimbote
(US \$)

CONCEPTO	Escenarios			Tarifa Actual	Importancia* %
	1	2	3		
SERVICIOS A LA NAVE					
Amarre y Desamarre (por operación)	200.00	200.00	200.00	200.00	1
Uso de amarradero (metro de eslora/hora)	0.20	0.50	0.50	0.50	13
SERVICIOS A LA CARGA					
Uso de Muelle / TM					
Carga Fraccionada	4.60	4.80	5.50	5.50	76
Carga Rodante	4.60	10.00	15.00	28.00	0
Carga Sólida a Granel	2.00	2.00	2.00	2.00	10
Carga Líquida a Granel	1.00	1.00	1.00	1.00	0
Uso de Muelle - Contenedores					
Llenos de 20'	50.00	50.00	50.00	60.00	0
Llenos de 40'	80.00	80.00	80.00	90.00	
Pasajeros (embarque)	6.00	6.00	6.00		0

% Participación en el total de ingresos por servicios regulados

(1) Contenedor de 16 TM (se cobra por peso)

(2) Contenedores de 25 TM

(3) Por operación. Se pondrá en vigencia en octubre 2003

Fuente : ENAPU

La elección de la tarifa está vinculada a la sostenibilidad del puerto, con lo cual sólo el escenario 3 contiene el régimen de tarifas máximas que permite recuperar los costos e inversiones (no mayores a US \$ 3.0 millones) en el TPCH y lograr una rentabilidad. Los resultados se muestran a continuación.

Cuadro N° 14
Escenarios tarifarios máximos y sostenibilidad TPCH

Escenario	VAN (miles de US \$)
1	-3,049
2	872
3	898
Tarifa máxima actual*	898

* Flujos de caja de ENAPU sin pensionistas

En el caso del TPCH la revisión tarifaria no producirá un incremento en los servicios portuarios, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 15
Incidencia de la Revisión Tarifaria en los Servicios Regulados :Chimbote
(US \$)

NAVE :	
T.R.B.(toneladas)	10000
Eslora (metros)	145
Estadía (horas)	104
CARGA :	
	4000 Harina de pescado sacos(fraccionada)

1. SERVICIOS A LAS NAVES	Tarifa máxima actual	Tarifa máxima propuesta
Amarre y desamarre	400	400
Uso de amarradero	7540	7540
SUBTOTAL SERVICIOS A LAS NAVES	7940	7940

2. SERVICIOS A LA CARGA		
Uso de Muelle		
Carga fraccionada	22000	22000
SUBTOTAL SERVICIOS A LA CARGA	22000	22000
TOTAL US \$	29940	29940

Ahorro servicios a la nave	0%
Ahorro servicios a la carga	0%
AHORRO TOTAL	0%

Fuente: ENAPU

5. TERMINAL PORTUARIO GRAL. SAN MARTÍN (TPSM)

Como en los casos anteriores la tarifa máxima actual por amarre y desamarre se mantendría transitoriamente hasta que los contratos de acceso que suscriban ENAPU y los usuarios intermedios entre en vigencia.

Por otro lado es posible aplicar una reducción en las tarifas por uso de muelle a la carga fraccionada de US \$ 7.00/TM a 4.00/TM. El resto de tarifas se encuentra en niveles razonables y comparables. Con los ajustes señalados, las tarifas a la carga del TPSM se encontrarían dentro del rango de tarifas a la carga de los puertos utilizados como benchmarking. Los propuestas alternativas se muestran el siguiente cuadro.

Cuadro N° 16
Propuesta Tarifas Máximas Terminal Portuario de General San Martín
(US \$)

CONCEPTO	Escenarios			Tarifa Actual	Importancia* %
	1	2	3		
SERVICIOS A LA NAVE					
Amarre y Desamarre (por operación)	200.00	200.00	200.00	200.00	1
Uso de amarradero (metro de eslora/hora)	0.50	0.50	0.60	0.50	12
SERVICIOS A LA CARGA					
Uso de Muelle / TM					
Carga Fraccionada	4.00	4.50	5.00	7.00	13
Carga Rodante	15.00	10.00	15.00	28.00	0
Carga Sólida a Granel	2.00	2.00	2.00	2.00	67
Carga Líquida a Granel	1.00	1.00	1.00	1.00	7
Uso de Muelle - Contenedores					
Llenos de 20´	50.00	50.00	50.00	60.00	0
Llenos de 40´	80.00	80.00	80.00	90.00	
Pasajeros (embarque)	6.00	6.00	6.00		0

% Participación en el total de ingresos por servicios regulados

(1) Contenedor de 16 TM (se cobra por peso)

(2) Contenedores de 25 TM

(3) Por operación. Se pondrá en vigencia en octubre 2003

Fuente : ENAPU

En cuanto al régimen tarifario elegible, los resultados sugieren al escenario 1 como aquel que presenta las tarifas más razonables. Tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 17
Escenarios tarifarios máximos y sostenibilidad TPSM

Escenario	VAN (miles de US \$)
1	5,062
2	5,318
3	5,954
Tarifa máxima actual*	6,600

* Flujos de caja de ENAPU sin pensionistas

En el caso de las naves que embarcan granel sólido (sal industrial) no se producirá modificaciones en los presupuestos por servicios portuarios. Sin embargo, como puede inferirse, se observarían ahorros en los servicios a la carga fraccionada. En el cuadro siguiente se muestra los resultados para una nave y carga típicas de este terminal.

Cuadro N° 18
Incidencia de la Revisión Tarifaria en los Servicios Regulados : San Martín (US \$)

NAVE :	
T.R.B.(toneladas)	19000
Eslora (metros)	150
Estadía (horas)	23
CARGA :	
	10000 Sal granel

1. SERVICIOS A LAS NAVES	Tarifa máxima actual	Tarifa máxima propuesta
Amarre y desamarre	400	400
Uso de amarradero	1725	1725
SUBTOTAL SERVICIOS A LAS NAVES	2125	2125

2. SERVICIOS A LA CARGA		
Uso de Muelle		
Carga granel sólido	20000	20000
SUBTOTAL SERVICIOS A LA CARGA	20000	20000
TOTAL US \$	22125	22125

Ahorro servicios a la nave	0%
Ahorro servicios a la carga	0%
AHORRO TOTAL	0%

Fuente: ENAPU

6. TERMINAL PORTUARIO DE ILO (TPI)

El bajo nivel de tráfico de naves y carga por este puerto determina un alto nivel de los costos, en algunos casos por encima de la tarifa máxima actual. Tal situación obliga a corregir los niveles tarifarios.

En el TPI se ha presentado solicitudes de acceso para la prestación de amarre y desamarre, tal situación sugiere mantener los niveles tarifarios vigentes hasta que se suscriban y entren en vigencia los contratos de acceso.

Con relación a la carga fraccionada y contenedores se requiere un ligero incremento en el escenario 3. Los escenarios tarifarios y las tarifas máximas vigentes se muestran en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 19
Propuesta Tarifas Máximas Terminal Portuario de Ilo
(US \$)

CONCEPTO	Escenarios			Tarifa Actual	Importancia* %
	1	2	3		
SERVICIOS A LA NAVE					
Amarre y Desamarre (por operación)	200.00	200.00	200.00	200.00	1
Uso de amarradero (metro de eslora/hora)	0.60	0.65	0.80	0.50	50
SERVICIOS A LA CARGA					
Uso de Muelle / TM					
Carga Fraccionada	0.80	2.00	4.00	3.50	21
Carga Rodante	0.80	10.00	25.00	28.00	8
Carga Sólida a Granel	2.00	2.00	2.50	2.50	4
Carga Líquida a Granel	1.00	1.00	1.00	1.00	0
Uso de Muelle - Contenedores					
Llenos de 20'	64.00	70.00	60.00	50.00	16
Llenos de 40'	64.00	90.00	90.00	80.00	
Pasajeros (embarque)	6.00	6.00	6.00		0

% Participación en el total de ingresos por servicios regulados

(1) Contenedor de 16 TM (se cobra por peso)

(2) Contenedores de 25 TM

(3) Por operación. Se pondrá en vigencia en octubre 2003

Fuente : ENAPU

Fuente: ENAPU, Empresa Portuaria de Arica, Autoridades Portuarias de Bolívar y Esmeraldas

En este caso específico, el único sistema tarifario que hace sostenible al TPI es el escenario 3. Tal como se muestra a continuación.

Cuadro N° 20
Escenarios tarifarios máximos y sostenibilidad TPI

Escenario	VAN (miles de US \$)
1	-3,584
2	-1,915
3	397
Tarifa máxima actual*	-2,384

* Flujos de caja de ENAPU sin pensionistas

El cuadro siguiente muestra que la revisión tarifaria producirá un incremento en los servicios totales a la nave y a la carga del orden de 31%. Como ya se explicó líneas arriba, el bajo nivel de tráfico determina un alto nivel de costos operativos.

Cuadro N° 21
Incidencia de la Revisión Tarifaria en los Servicios Regulados : Ilo
(US \$)

NAVE :	
T.R.B.(toneladas)	10000
Eslora (metros)	160
Estadía (horas)	76
CARGA :	
	2800 Harina de pescado sacos(fraccionada)

1. SERVICIOS A LAS NAVES	Tarifa máxima actual	Tarifa máxima propuesta
Amarre y desamarre	400	400
Uso de amarradero	6080	9728
SUBTOTAL SERVICIOS A LAS NAVES	6480	10128

2. SERVICIOS A LA CARGA		
Uso de Muelle		
Carga granel sólido	9800	11200
SUBTOTAL SERVICIOS A LA CARGA	9800	11200
TOTAL US \$	16280	21328

Ahorro servicios a la nave	-56%
Ahorro servicios a la carga	-14%
AHORRO TOTAL	-31%

Fuente: ENAPU

7. CONCLUSIONES

La revisión tarifaria de oficio ha validado los indicios que señalan que los actuales niveles tarifarios de ENAPU están por encima de las tarifas de los puertos comparables, particularmente en el Terminal Portuario del Callao. Asimismo, se ha identificado y corregido las distorsiones en las tarifas por amarre y desamarre en algunos terminales portuarios.

La aplicación de los principios tarifarios y criterios básicos garantizan que las tarifas propuestas para cada uno de los terminales portuarios permiten la sostenibilidad de la oferta en la prestación de servicios portuarios, la recuperación de costos e inversiones, el reconocimiento de las externalidades producidas, así como una rentabilidad ajustada por riesgo. En la medida de lo posible, los niveles tarifarios propuestos son comparables con las tarifas de la muestra relevante de puertos de la Costa Oeste Sudamericana.

Se ha confirmado que se debe preferir sistemas tarifarios que se deriven de la aplicación preferente de mecanismos del mercado o de reformas institucionales. Tal es el caso del servicio esencial de amarre y desamarre, cuya tarifa máxima actual es transitoria, y quedará sin efecto una vez que los contratos de acceso entren en vigencia.

La revisión tarifaria permite una reducción entre 10% a 50% en las tarifas del Terminal Portuario del Callao. En el caso de otros puertos, las reducciones son menores, y en algunos servicios se producen incrementos producto de la corrección de distorsiones.

El impacto de una menor tarifa por uso de muelle para contenedores (20 pies) en el Callao representa un ahorro de 7% y 5% en el total de costos logísticos de exportación e importación respectivamente. Mayores contribuciones a la reducción del costo logístico dependerían de la reducción de otros componentes.

8. RECOMENDACIONES

Como resultado de la revisión de oficio se recomienda la aprobación de la siguiente estructura y niveles tarifarios máximos para los servicios sujetos a la regulación de OSITRAN.

Cuadro N° 22
Propuestas Tarifas Máximas Terminales Portuarios de ENAPU
(en US \$)

CONCEPTO	Callao	Paíta	Salaverry	Chimbote	San Martín	Ilo
SERVICIOS A LA NAVE						
Amarre y Desamarre (tarifa transitoria)	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
Uso de amarradero (metro de eslora/hora)	0.40	0.50	0.80	0.50	0.50	0.80
SERVICIOS A LA CARGA						
Uso de Muelle / TM						
Carga Fraccionada	5.00	5.50	6.80	5.50	4.00	4.00
Carga Rodante	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	25.00
Carga Sólida a Granel	3.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.50
Carga Líquida a Granel	0.80	1.60	1.00	1.00	1.00	1.00
Uso de Muelle - contenedores						
LLenos de 20´	60.00	60.00	60.00	50.00	50.00	70.00
Llenos de 40´	90.00	90.00	90.00	80.00	80.00	100.00
Pasajeros (por embarque)	8.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00

Es necesario introducir incentivos que hagan más eficiente la prestación de servicios portuarios en los terminales portuarios que cumplen rol subsidiario (fluviales y de lanchonaje). Por lo tanto, la estructura y niveles tarifarios vigentes se mantendrán, con la condición de reducir el subsidio 5% cada año hasta que los ingresos cubran el 50% de los costos. Con ello se acotaría la demanda del subsidio y se promovería la mejora de los ingresos y la reducción de costos.

De no mediar reforma institucional portuaria y procesos de participación privada que creen condiciones para una mayor eficiencia en los servicios portuarios, la regulación tarifaria se mantendrá mientras subsistan las condiciones que la motivaron. Bajo este escenario, se realizaría una nueva revisión tarifaria bajo el mecanismo conocido como "RPI - X" (inflación menos el factor de productividad) dentro de 5 años.

Los costos de los servicios portuarios, así como las tarifas, sólo podrán reconocer gastos razonables y necesarios para la producción eficiente del servicio.

Lima, marzo de 2003

IV. RELACIÓN DE DOCUMENTOS

1. Informe de Revisión Tarifaria de los Servicios Portuarios en los Terminales Administrados por ENAPU versión 3 (febrero 2003), preparado por la Gerencia de Regulación de OSITRAN (publicado en la página web www.ositran.gob.pe).
2. Estudio Comparativo de Tarifas Portuarias bajo la Administración de ENAPU, (abril 2002). OSITRAN.
3. Forecasting Models Report (2002). IOS Partners Management Consulting International Finance.
4. Modelos de tráfico de carga y naves para Callao y Matarani, IOS Partners (2002).
5. Modelos de tráfico de carga y naves para los terminales de Paita, Salaverry, San Martín e Ilo. (2002). Gerencia de Regulación OSITRAN.
6. Modelos financieros para los terminales portuarios de Callao, Paita, Salaverry, Chimbote, Gral. San Martín, e Ilo. (2002) Gerencia de Regulación OSITRAN.
7. Tool Port Kit (2002). World Bank Institute.
8. The Economic Regulation of Transport Infrastructure Facilities and Services. Principles and Issues (2001). United Nations.
9. Análisis de Competencia Sector Puertos (1999), Indecopi-BID-CAF.
10. Report Section 2 Cargo Projections (1998). Drewry Shipping Consultants Ltd.
11. Sustainable Transport Pricing and Charges: Principles and Issues. (2001). United Nations.
12. Drewry Shipping Consultants Ltd (1998), Section 3 Minimum Capital Investment Requirements.
13. Propuesta de Plan Nacional de Desarrollo Portuario (septiembre 2002).
14. Presentación de ENAPU ante la Comisión de Transporte del Congreso de la República (septiembre 2002).
15. Cuadro sobre inversiones portuarias (2002). OPLA-MTC, Birkman y Consultants.

16. Estado Actual de la Infraestructura de Servicios Públicos: Estimación de la Brecha de Inversión (2002). Instituto Peruano de Economía.
17. Informe sobre el diseño del modelo de costeo basado en actividades para ENAPU (julio 2002). Price Waterhouse Coopers.
18. Informe sobre el modelo de costeo basado en actividades para ENAPU S.A. octubre 2002. NATIONAL ECONOMICS RESEARCH ASSOCIATES – NERA- Price Waterhouse Coopers.
19. Informe de resultados de ENAPU S.A. (Octubre 2002). Price Waterhouse Coopers.
20. Informe ST/ESCAP/2139 Unidas Sustainable Transport Pricing and Charges Principles and Issues (2001). United Nations.
21. A Few Things Transport Regulators Should Know About Risk and the Cost of Capital (1999). World Bank.
22. Costo de Oportunidad de Capital y Tasa de Descuento Tarifaria en el Sector Telecomunicaciones del Perú (julio 2001). ESAN.
23. Tarifas vigentes para los puertos de:
 - a. Buenaventura (Colombia)
 - b. Guayaquil (Ecuador)
 - c. Valparaíso (Chile)
 - d. Matarani (Perú)
 - e. Arica (Chile)
 - f. Bolívar (Ecuador)
 - g. Esmeraldas (Ecuador)
24. Privatization and Regulation of Transport Infrastructure Guidelines for Policymakers and Regulators (2000). Pág. 155 WBI.
25. Estadísticas portuarias de ENAPU 1999-2001.
26. Tarifario ENAPU (enero 2002).
27. Memoria Anual ENAPU 2001.
28. Estados Financieros ENAPU 2000-2001.