

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



EVALUACIÓN ECONÓMICA DE LA EMPRESA
NACIONAL DE PUERTOS - ENAPU: AÑO 2004

Gerencia de Regulación

LIMA, AGOSTO 2005

INDICE

RESUMEN EJECUTIVO.....	3
1. AMBITO DE OPERACIÓN DE ENAPU	4
2. DESEMPEÑO DE LA ENTIDAD PRESTADORA EN EL AÑO 2004	6
2.1. Análisis de Tráfico	6
2.2. Análisis por Terminal Portuario	9
2.2.1. Callao	9
2.2.2. Paíta	13
2.2.3. Chimbote	16
2.2.4. Salaverry	18
2.2.5. San Martín	20
2.2.6. Ilo.....	23
2.3. Evaluación Financiera.....	25
2.3.1. Ingresos.....	25
2.3.2. Ratios Financieros	26
2.3.3. Tarifas.....	26
3. CONCLUSIONES	29

RESUMEN EJECUTIVO

En el Perú, existen 107 terminales portuarios distribuidos en puertos mayores, menores y caletas, ubicados en el litoral peruano, a orillas de ríos y de lagos, de los cuales solo el 25% moviliza más de la mitad de la carga. Los puertos pueden distinguirse según su habilitación como de uso público y de uso privado. Los primeros se encuentran bajo la administración de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), con excepción del Terminal Portuario de Matarani, concesionado en 1999.

Las importaciones y exportaciones peruanas han crecido sistemáticamente a lo largo de la última década, lo que indica que la carga movilizada por los puertos administrados por ENAPU ha venido incrementándose sostenidamente. Durante el año 2004, el tráfico de la carga creció 5%, cuatro puntos porcentuales más que el crecimiento del año 2003. Asimismo, en el período de análisis, el número de recaladas de naves de alto bordo en los terminales portuarios de ENAPU registró un incremento de 1.2% con respecto a similar período del año anterior. Dado que el incremento del tráfico de carga es mayor que el incremento del número de naves de alto bordo se evidencia que el tonelaje promedio por nave ha aumentado durante el 2004.

Los indicadores de desempeño mensuales del Terminal Portuario del Callao muestran que las horas promedio por nave en el amarradero fueron de 27, y que la ocupación del amarradero fue en promedio 35%, cifras que son ligeramente superiores a lo registrado en el 2003. El mayor número de horas promedio y la mayor tasa de ocupación en amarradero se debe al mayor número de naves que movilizan en promedio un mayor tonelaje, respecto a otros años, así como a un posible menor rendimiento del embarque o desembarque.

Respecto a la situación financiera, los ingresos de la empresa se incrementaron en aproximadamente 8%. Dichos ingresos se originaron en más de un 90% en la provisión de servicios portuarios. Los servicios marítimos y de almacenamiento representaron el 3% y 6% del total de ingresos, respectivamente. Cabe mencionar que el Terminal Portuario del Callao concentro el 77% de la carga total movilizada por los terminales administrados por ENAPU y el 86% del total de ingresos percibidos por la empresa.

La rentabilidad de la empresa con respecto a las ventas, patrimonio y activos fue de 2%, 2% y 1%, respectivamente. No obstante ello, estos resultados fueron inferiores a los registrados en 2003.

Finalmente, se ha aprobado las nuevas tarifas de la empresa, las mismas que debieron entrar en vigencia en Diciembre del 2004. Sin embargo, a consecuencia de las apelaciones y recursos que interpuso ENAPU, la estructura tarifaria aprobada no ha entrado aún en vigencia.

1. AMBITO DE OPERACIÓN DE ENAPU

En el Perú, existen 107 terminales portuarios localizados en puertos mayores, menores y caletas, que se encuentran distribuidos en el litoral peruano, a orillas de ríos y de lagos. De estos, el 25% concentra más de la mitad de la carga. Por otro lado, los puertos se clasifican como de uso público y uso privado. Los primeros se encuentran bajo la administración de la Empresa Nacional de Puertos –ENAPU–, con excepción del Terminal Portuario de Matarani concesionado en 1999. Los puertos de uso público, y el total de carga movilizado por ellos en el 2004, se detalla en el Cuadro N° 1.

CUADRO N° 1
PUERTOS DE USO PÚBLICO Y TM MOVILIZADAS –2004

N°	TIPO DE USO	PUERTO	TM
1	Público	Chicama	92,256
2	Público	Chimbote	571,534
3	Público	Callao	12,973,163
4	Público	San Martín-Pisco	969,033
5	Público	Huacho	30,191
6	Público	Ilo	176,109
7	Público	Iquitos	222,320
8	Público	Matarani – TISUR (Concesionado)	356,907
9	Público	Paíta	879,984
10	Público	Salaverry	989,370
11	Público	Puerto Maldonado	37,599
12	Público	Supé	46,804
13	Público	Yurimaguas	56,866

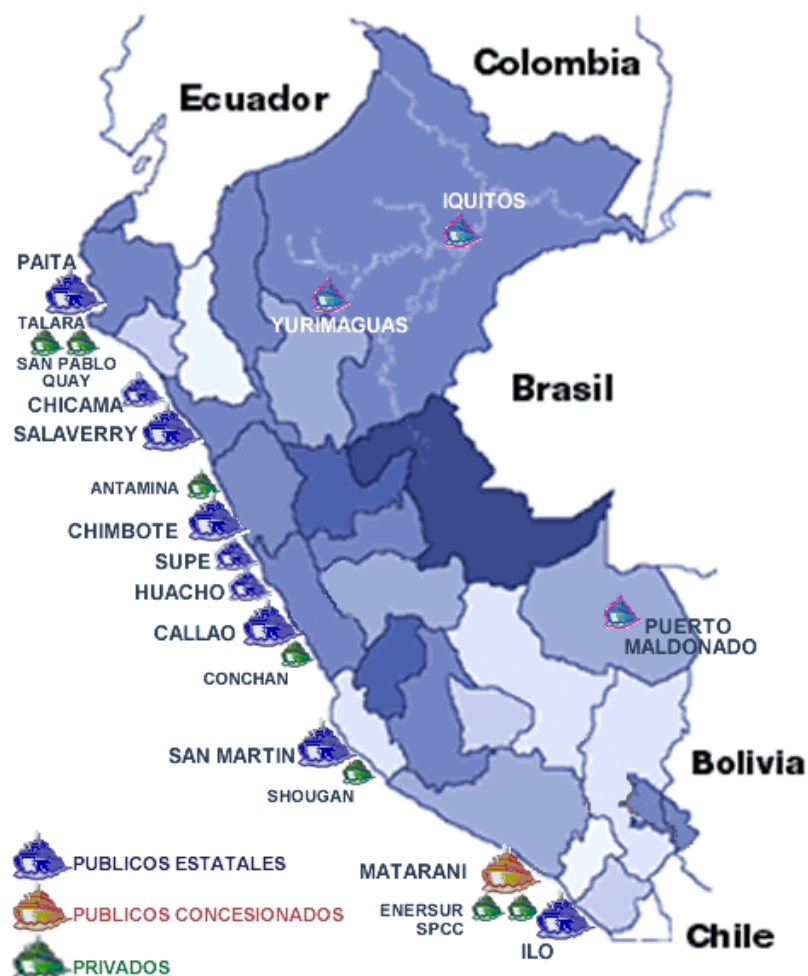
ENAPU es una empresa pública del sector Transportes y Comunicaciones bajo el ámbito del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE). Esta empresa fue creada por Decreto Ley N° 17526 en el año 1970 e inició sus operaciones ese mismo año, con personería jurídica de derecho público, mediante Decreto Ley N°18027.

En 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.

Mediante Decreto Ley N° 25882 del 18 de noviembre de 1992, se incluyó a ENAPU en el proceso de promoción de la inversión privada, el cual dio lugar a la entrega en concesión del Puerto de Matarani, el mismo que ha venido siendo operado por la empresa Terminal Internacional del Sur –TISUR–, desde agosto 1999.

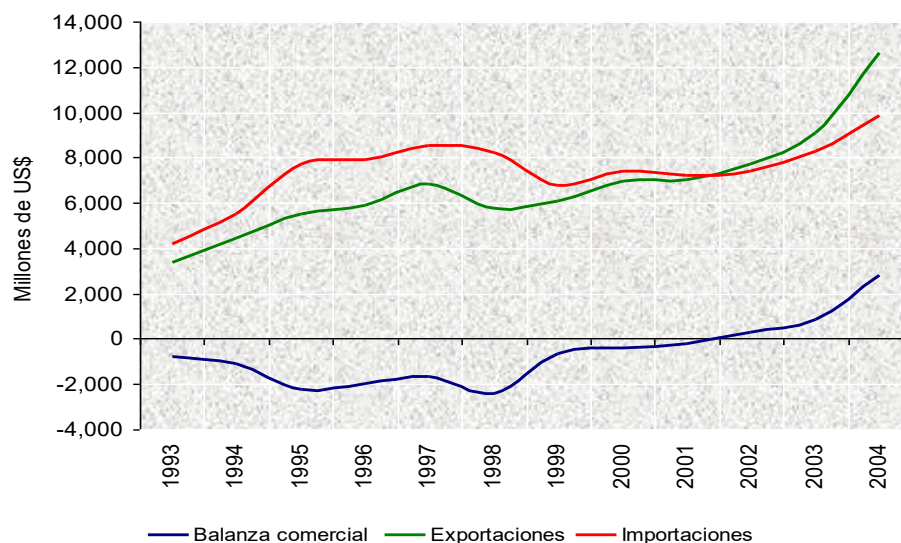
La ubicación de los principales puertos peruanos se puede apreciar en el siguiente gráfico:

**GRÁFICO N° 1
PRINCIPALES PUERTOS PERUANOS**



Por otro lado, las importaciones y exportaciones han crecido sistemáticamente a lo largo de la última década, lo que ha derivado en niveles de crecimiento importantes en los volúmenes movilizados por los terminales portuarios de ENAPU. De una tendencia, pronunciadamente importadora en los últimos años, se ha pasado a una balanza comercial positiva desde el 2002.

GRÁFICO N° 2
EXPORTACIONES, IMPORTACIONES, BALANZA COMERCIAL
1993-2004



Fuente: BCRP

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

2. DESEMPEÑO DE LA ENTIDAD PRESTADORA EN EL AÑO 2004

En esta sección, se analiza el desempeño de la entidad prestadora (ENAPU) durante el año 2004, a través de la evaluación de sus indicadores de tráfico y financieros.

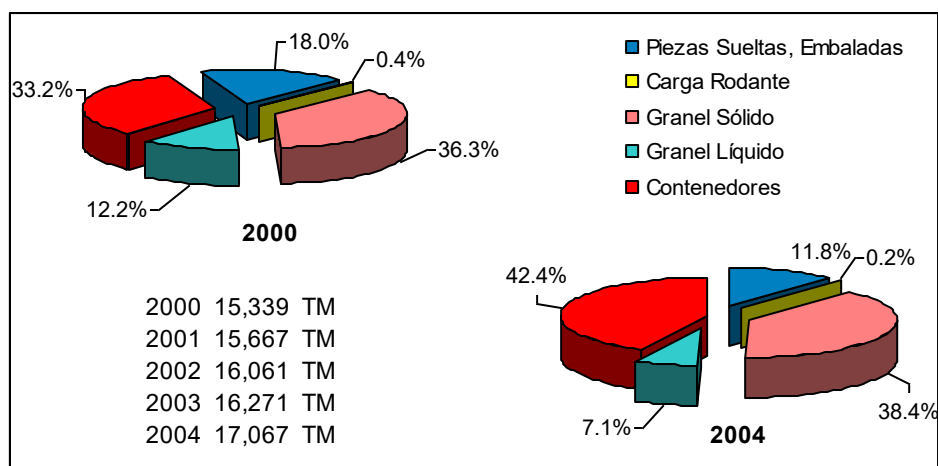
2.1. Análisis de Tráfico

2.1.1. Carga

En el 2004, el tráfico de carga de los puertos administrados por ENAPU registró un incremento de casi 4.9% con respecto al año anterior. Dicho crecimiento se debió al mayor tráfico de carga contenerizada (7.8%) y de granel sólido (9.6%), los cuales tuvieron una participación de 42% y 38% en el total de la carga movilizada, respectivamente. Cabe señalar que la carga contenerizada registra un constante incremento, con una tasa de crecimiento de 9.6% para el período 2000-2004.

De otro lado, analizando la estructura de la carga, esta se ha mantenido relativamente constante con relación al 2003. Así, la mayor parte de la mercadería se movilizó vía contenedores, medio que ha ido ganando importancia al pasar de concentrar el 33% del total en el 2000, al 42% en el 2004. En segundo lugar se encuentran los productos de granel sólido, y en tercer lugar, la carga fraccionada, grupos que representaron en el 2004 el 43%, 38% y 12%, respectivamente. Cabe destacar que, la carga rodante y en granel líquido han experimentado reducciones por segundo año consecutivo.

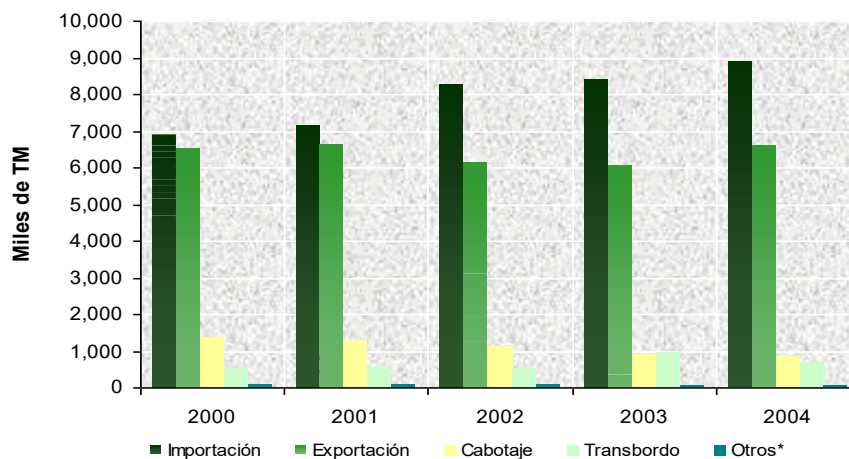
**GRÁFICO N° 3
TRÁFICO POR TIPO DE CARGA**



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

Finalmente, al observar el tráfico según tipo de operación, durante el 2004, se registró un crecimiento tanto de las exportaciones (9.2%) como de las importaciones (6.3%), en comparación con los niveles registrados en el 2003. Ambas operaciones representaron el 91% del movimiento total de carga. Cabe agregar además que la carga de cabotaje y de trasbordo se redujeron en 5% y 26%, respectivamente.

**GRÁFICO N° 4
TRÁFICO POR TIPO DE OPERACIÓN**



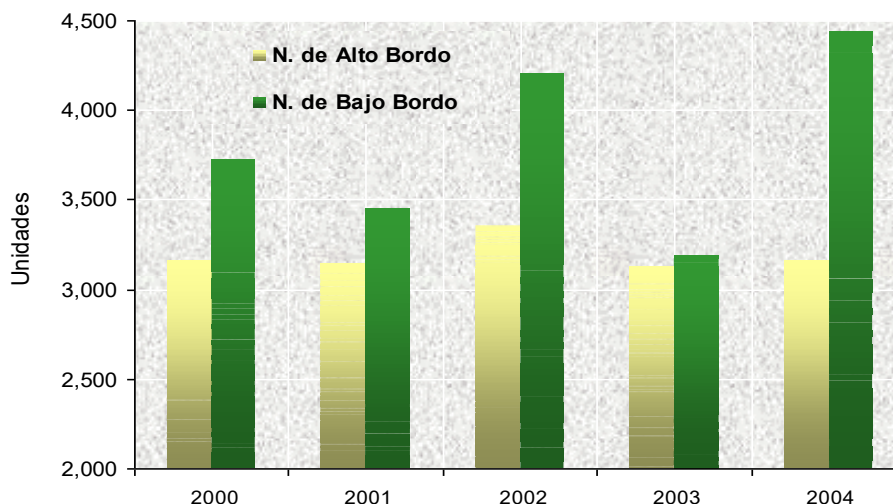
*Incluye tránsito, ingreso vía terrestre y actividad pesquera
Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

2.1.2. Naves

El tráfico de naves de alto bordo ha registrado variaciones poco significativas a lo largo del periodo 2000-2004, mostrando un incremento promedio anual de 0.5%, atribuible al mayor número de recaladas de naves de contenedores (+27%). Cabe señalar que, en el 2004, estas naves representaron el 43% del total de recaladas de naves de alto bordo y se incrementaron en 6% con relación al año anterior.

Por su parte, el tráfico de naves de bajo bordo ha venido mostrando una tendencia irregular, con incrementos en el 2000 y 2002, y caídas para el resto de los años.

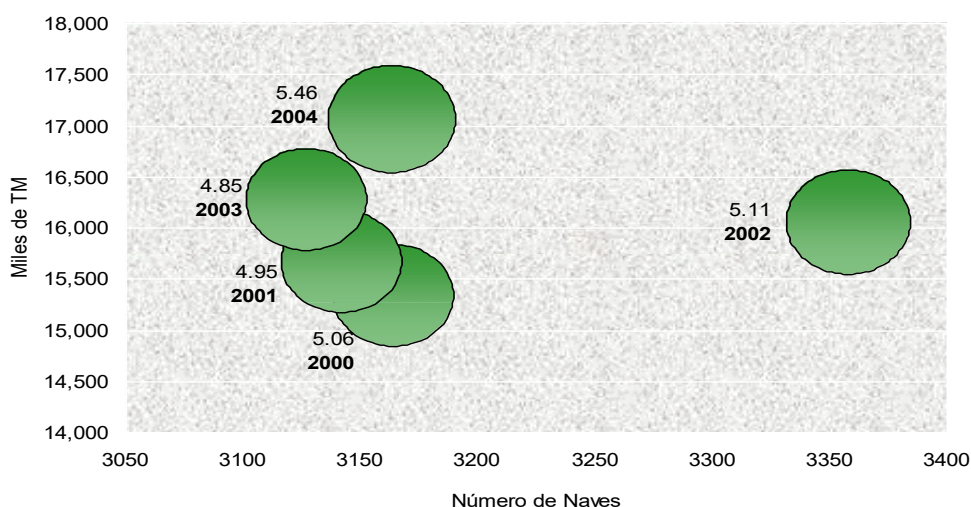
**GRÁFICO Nº 5
TRÁFICO DE NAVES
2000-2004**



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

Por otro lado, respecto al tonelaje promedio movilizado (descargado y embarcado) por nave, durante el período 2000-2004, éste ha mostrado una tendencia irregular, incrementándose sólo en los años 2004 y 2002. Así, el volumen movilizado durante el 2004 fue 12.6% mayor al observado en el 2003, y 8% mayor al movilizado en el año 2000. El mayor volumen se asocia principalmente al aumento de tráfico de carga contenerizada y granel sólido.

**GRÁFICO Nº 6
TONELAJE PROMEDIO MOVILIZADO POR NAVE
2000-2004**

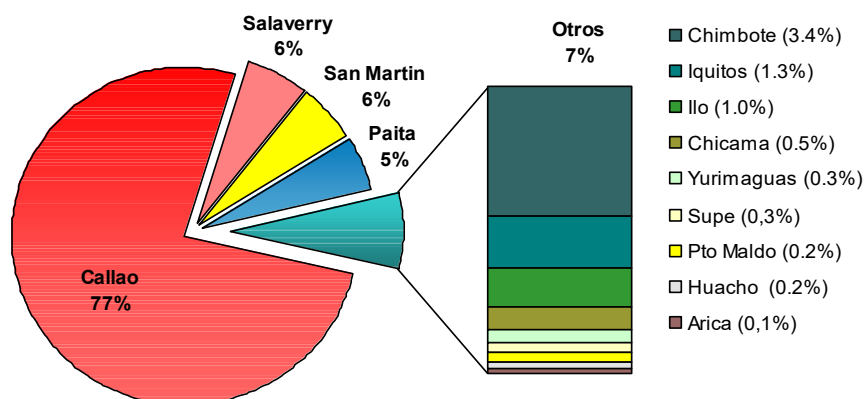


Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

2.2. Análisis por Terminal Portuario

En esta sección, se analizan los principales indicadores de tráfico y de eficiencia portuaria en los terminales portuarios administrados por ENAPU que cuentan con mayor participación en el tráfico de carga, a saber: Callao, Paíta, Chimbote, Salaverry, General San Martín, Iquitos e Ilo.

GRÁFICO N° 7
PARTICIPACIÓN DE PUERTOS ADMINISTRADOS POR ENAPU EN EL TRÁFICO DE CARGA
AÑO 2004



Fuente: Boletín Estadístico Anual 2004 – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Respecto a los indicadores de eficiencia portuaria, se emplearán 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 mantienen.
- Ocupación de amarraderos:** Indicador del nivel de riesgo de congestión del puerto.

2.2.1. Callao

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 tiene entre su zona de influencia interna a los departamentos de Lima, Cerro de Pasco, Huánuco, Ayacucho, Junín y Huancavelica, Ica, y Ancash, entre otros.

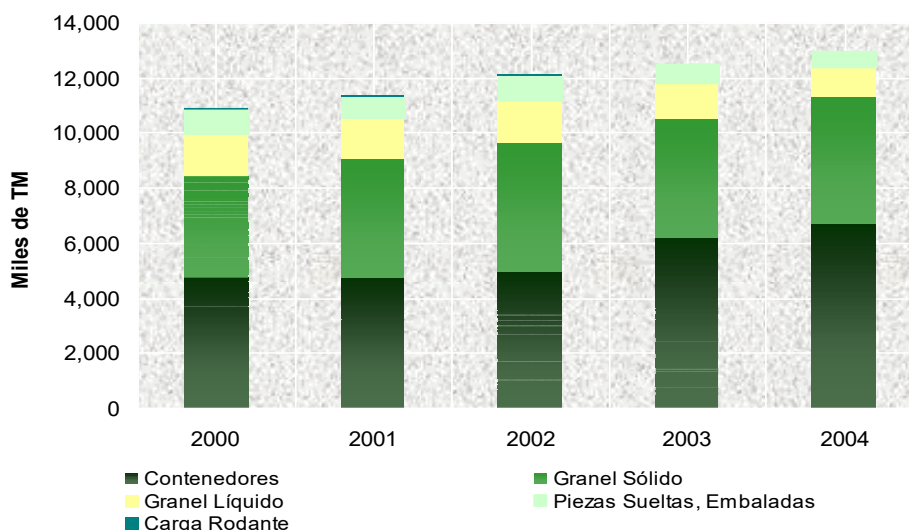
Carga y naves

Durante el período 2000-2004, el TPC ha concentrado en promedio el 75% del total de carga movilizada por los terminales portuarios administrados por ENAPU.

Asimismo, el volumen de carga ha ido en constante aumento durante dicho período, registrando una tasa de crecimiento promedio de 4.5%. En particular, en el 2004, el puerto del Callao concentró el 76% del total de carga movilizada, cifra 3.6% mayor al volumen movilizado el año anterior.

Analizando el tráfico por tipo de carga durante el año 2004, se observa que la carga contenerizada representó el 51.4% del total atendido por el puerto, mientras que las cargas de granel sólido y granel líquido tuvieron una participación de 35.7% y 8.5%, respectivamente. Cabe señalar que la carga contenerizada se incrementó en 8.1% respecto al resultado obtenido el 2003, y que ha mantenido un crecimiento sostenido de 9.4% en promedio durante el período 2000-2004.

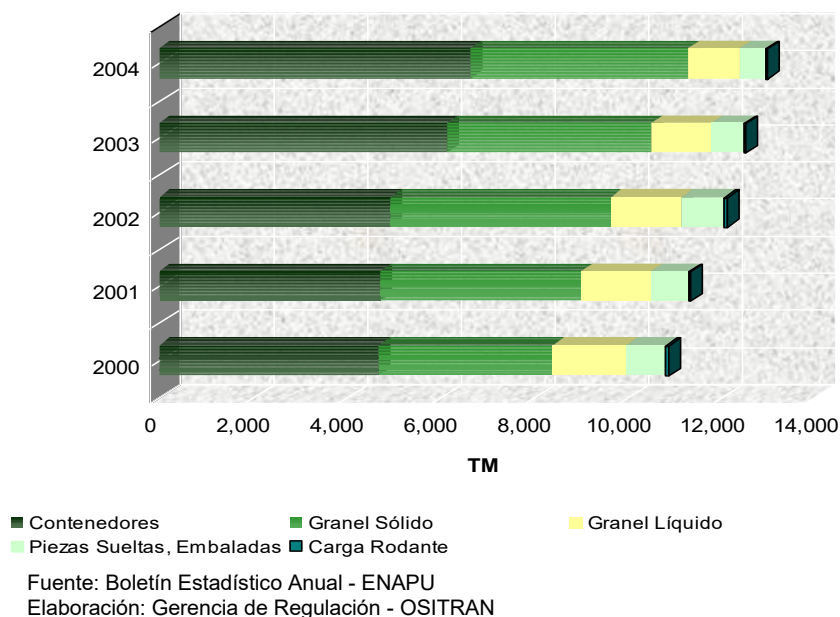
GRÁFICO Nº 8
TRÁFICO DE CARGA POR TIPO – T. P. CALLAO
2000-2004



Fuente: Boletín Estadístico Anual 2004 - ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

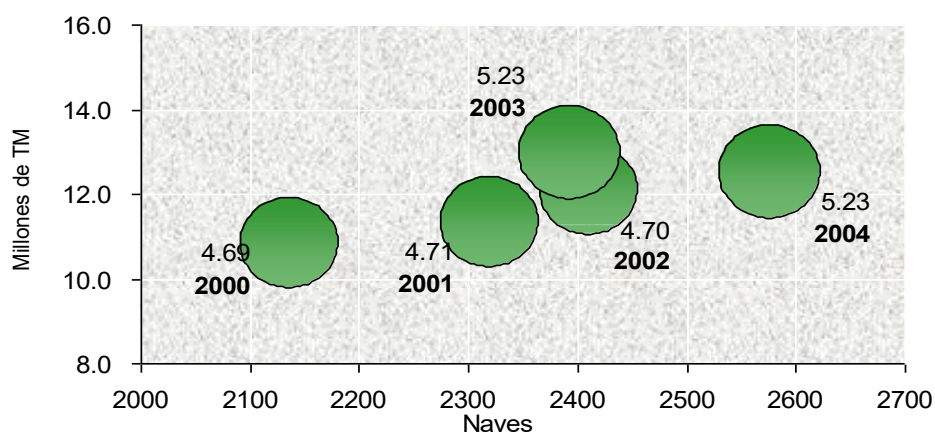
De otro lado, en cuanto a la carga por tipo de operación durante el 2004, se observa que la importación y exportación concentran el 55% y 36% del total de operaciones, respectivamente, estructura que se ha mantenido relativamente estable entre los años 2000-2004. El resto de operaciones corresponde a trasbordo (5.2%) y cabotaje (4%). En suma, las operaciones totales registraron una tasa de crecimiento promedio anual de 4.5% a lo largo del período analizado. Las importaciones son las que muestran mayor crecimiento, registrando un incremento promedio anual de 6.7% para el mismo período. Sin embargo, destaca el incremento de 11.4% experimentado por las exportaciones en el 2004. Asimismo, las operaciones de trasbordo y cabotaje se redujeron en 26.7% y 8.9% respectivamente el 2004. Cabe señalar que las operaciones de trasbordo muestran un comportamiento irregular a lo largo de los últimos años, mientras que las operaciones de cabotaje presentan una tendencia decreciente, con una caída promedio de 14% para el período 2000-2004.

GRÁFICO N° 9
TRÁFICO POR TIPO DE CARGA T.P. CALLAO
2000-2004



De otro lado, el incremento sostenido de la carga movilizada por el puerto del Callao durante el período 2000-2004 fue acompañado de un aumento promedio de 3% en el número de recaladas de naves de alto bordo. En particular, en el 2004, el número de naves de alto bordo registró una tasa de crecimiento de 3.6%, al igual que la tasa de crecimiento de la carga movilizada, con relación a lo obtenido en el 2003. Así, el tonelaje promedio descargado o embarcado por nave fue de 5.2 miles de TM tanto en el 2003 como en el 2004, cifra superior a la alcanzada en años anteriores.

GRÁFICO N° 10
TONELAJE PROMEDIO MOVILIZADO POR NAVE T. P. CALLAO
2002 -2004

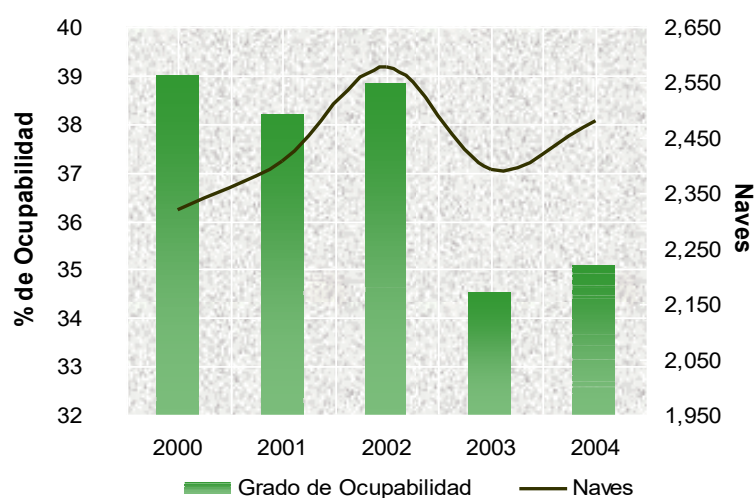


Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Indicadores portuarios

En el período 2000-2004, el grado de ocupabilidad de los amarraderos¹ fue en promedio 37% y mostró un aumento de 1.6% en el 2004 con relación a lo obtenido en el 2003. Cabe señalar que en el 2003 el grado de ocupabilidad fue 4 puntos porcentuales menor que en el 2002. El ligero incremento registrado se debería tanto al mayor número de naves como a un posible menor rendimiento del embarque o desembarque.

GRÁFICO N° 11
OCUPABILIDAD DE AMARRADEROS VS. N° DE NAVES – T.P. CALLAO
2000-2004



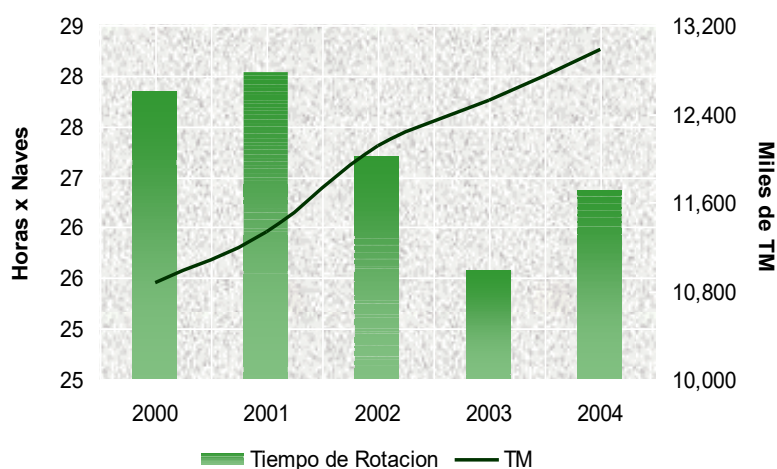
Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

De otro lado, el tiempo de rotación de las naves² se incrementó en 3.7% tras haberse reducido por 2 años consecutivos. Así, alcanzó un valor de 27 horas, valor que es a su vez equivalente al tiempo promedio de rotación durante el período 2000-2004. Ello obedecería al mayor volumen de carga movilizada durante el 2004. Cabe agregar que el tiempo de permanencia de una nave está en función al rendimiento de embarque y desembarque, lo que a su vez está determinado por el tipo de tecnología utilizada. En el caso del terminal portuario del Callao, no se cuenta con grúas de muelle, cuyo rendimiento puede reducir sustancialmente la permanencia de naves que transportan contenedores.

¹ Definido como Tiempo Total de Uso de Amarradero / Tiempo Disponible

² Definido como el tiempo promedio que permanece la nave en el amarradero. LA información remitida por ENAPU no considera en el cálculo del indicador los amarraderos 1C, 2C, 3C, 4C y 10D.

GRÁFICO N° 12
TIEMPO DE ROTACIÓN DE NAVES – T.P. CALLAO
2000-2004



Fuente: ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

2.2.2. Paita

El Terminal Portuario de Paita (TPP) se encuentra ubicado en el distrito de Paita, provincia de Paita, departamento de Piura y mantiene una gran influencia sobre las regiones de Tumbes, Piura, Cajamarca, Lambayeque y Amazonas.

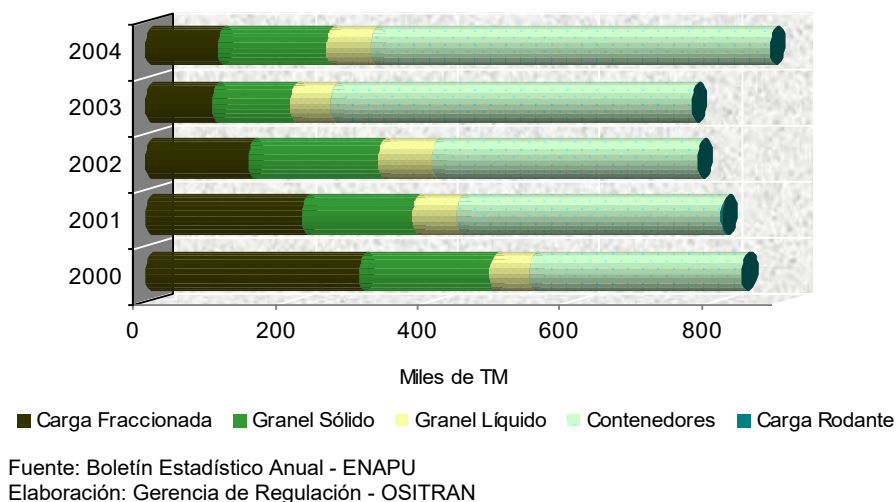
Carga y Naves

En el 2004, el puerto transportó un total de 879,895 TM de carga, volumen 14% mayor al movilizadado en el 2003. Dicho incremento rompe la tendencia decreciente que el volumen movilizadado registró del 2000 al 2003, período en el cual la carga decreció a un promedio de 3%.

En el caso del tráfico de carga por tipo, se aprecia que el crecimiento en el volumen de carga registrado en el 2004 fue liderado por la carga en contenedores, fundamentalmente exportaciones, (+10%) seguida de la carga a granel sólido (+38%), principalmente importaciones. 17.4%, respectivamente.

Comparando la estructura de carga registrada en el año 2000 con la del 2004, resulta que la carga contenerizada ha ido ganando importancia pues a inicios del período representaba el 36% del total movilizadado mientras que en el 2004 alcanzó a representar el 63.7%. De otro lado, la carga fraccionada ha ido perdiendo importancia pues ha pasado de representar el 36% al 17.4% del total transportado.

GRÁFICO N° 13
ESTRUCTURA DE CARGA T.P. PAITA
2000 - 2004

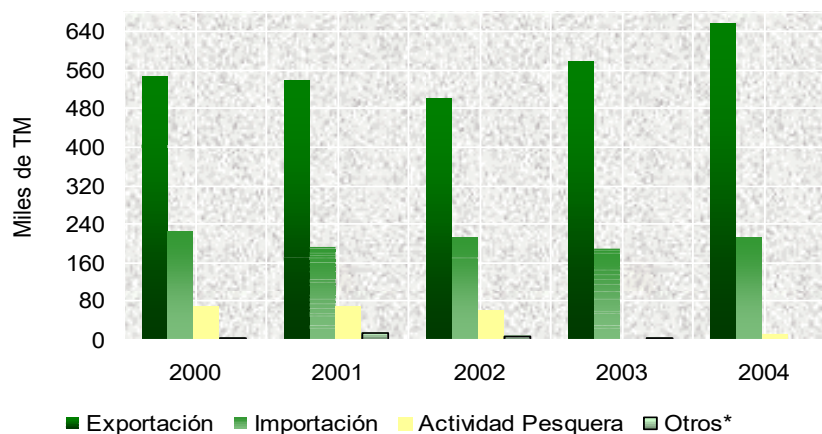


Por su parte, al analizar la estructura de la carga por tipo de operación, se observa que la carga de exportación significó el 74.5% de la carga total movilizada por el puerto de Paita en el 2004. Las exportaciones se incrementaron en 13% con respecto al 2003, hecho atribuible principalmente a los mayores volúmenes movilizados de calamar/pota (+59%), y mango (+54%), que representaron el 20% y 10% del total exportado, respectivamente. Cabe destacar que el movimiento de harina de pescado (suelta y contenerizada), producto que representó en el 2004 el 36% del total movilizado y el 27% del total de exportaciones, descendió 22% respecto al año 2003.

Asimismo, las importaciones se incrementaron en 13.5% luego de haber descendido en 11.4% en el 2003. Cabe precisar que las operaciones de importación representaron el 24.3% del total de carga movilizada en el 2004. Los principales productos de importación fueron el trigo (+53%) y la urea (+26%) que representaron respectivamente 30% y 26% del total importado.

De otro lado, al igual que en el 2003, los movimientos registrados por concepto de actividad pesquera representaron alrededor del 1% del total movilizado, en contraste con el 8% de participación sobre la carga registrado en el período 2000-2002.

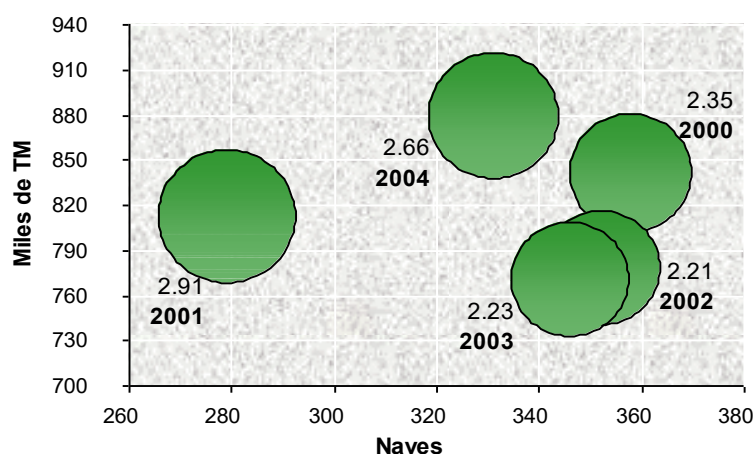
GRÁFICO N° 14
ESTRUCTURA DE CARGA POR TIPO DE OPERACIÓN – T.P. PAITA
2000-2004



*Incluye Cabotaje, Trasbordo y Tránsito
Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Con relación al tráfico de naves, el TPP brindó servicios a 331 naves de alto bordo en el 2004, lo cual significó una reducción de 4.3% con respecto al año anterior y de 6% respecto del 2002. El efecto neto del mencionado aumento de la carga y del número de naves fue un incremento de 19% en el tonelaje promedio movilizado por nave (aproximadamente 2,658 TM por nave) en comparación con el año 2003. Cabe señalar que, si bien este indicador es mayor al correspondiente al de los años 2002 y 2003, es aún menor al del 2001, año en el que se registró un tonelaje promedio por nave de 2,912 TM.

GRÁFICO N° 15
TONELAJE PROMEDIO MOVILIZADO POR NAVE – T.P. PAITA



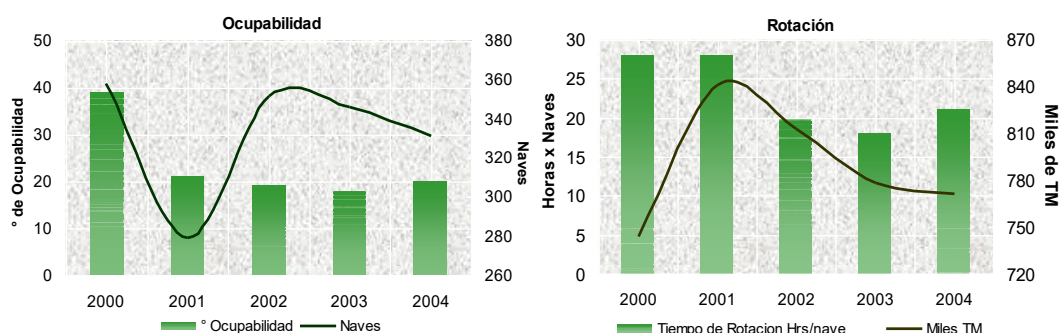
Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Indicadores Portuarios

El grado de ocupabilidad de los amarraderos en el TPP ha ido disminuyendo paulatinamente desde el 2000. Así, el grado de ocupabilidad de 20% registrado en el 2004, pese a haberse al ligero aumento de 2% registrado respecto al 2003, es equivalente a la mitad del alcanzado en el año 2000.

De otro lado, al observar el tiempo de rotación de las naves se puede concluir que el puerto ha mejorado los servicios que se brindan a las mismas. En el 2003, el tiempo promedio llegó a utilizar 18 horas promedio por nave en contraste con la cifra alcanzada durante el año 2002 (26 horas por nave).

GRÁFICO N° 16
INDICADORES PORTUARIOS –T.P. PAITA
2000-2004



Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

2.2.3. Chimbote

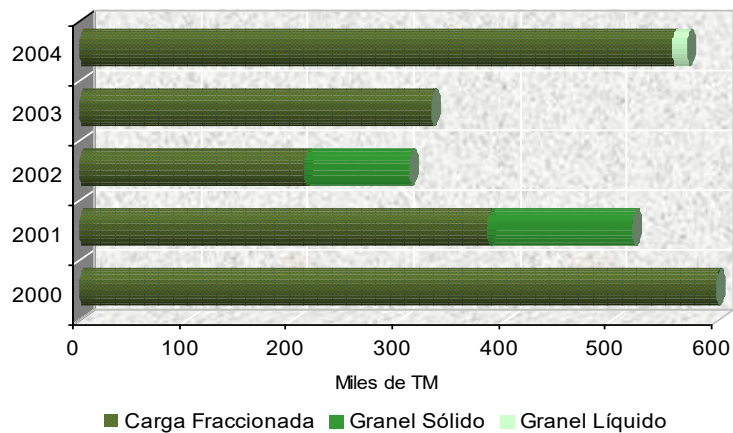
El Terminal Portuario de Chimbote (TPCH) se localiza en la Bahía de Ferrol de la Provincia del Santa, en el departamento o región Ancash. Su actividad económica se centra, principalmente, en la explotación de los recursos hidro-biológicos. Por lo tanto, no es extraño que el TP de Chimbote sirva de soporte para la exportación de harina de pescado.

Carga y naves

En el 2004, la carga transportada por el TPCH registró un incremento de 72.4% respecto al resultado obtenido en el 2003, aumento que se basa casi exclusivamente en el aumento de la carga de exportación de harina de pescado en sacos (carga fraccionada), la cual representó el 96% del total de carga movilizado por el puerto. Este producto mostró un incremento de casi 70% respecto al 2003, lo cual es atribuible al levantamiento de la veda dispuesta para gran parte del año del 2004 por PRODUCE.

Cabe señalar que durante el período 2000-2002, una parte de la harina de pescado se exportó como granel sólido utilizando el “corte y vaciado”, modalidad que no fue empleada en el año 2003 y 2004.

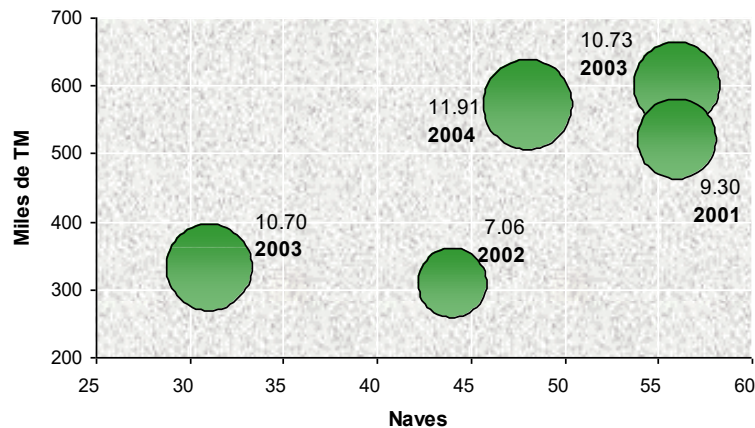
GRÁFICO N° 17
ESTRUCTURA DE LA CARGA POR TIPO – T.P. CHIMBOTE
2000 - 2004



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

Por otro lado, en el 2004 se atendió 17 naves de alto bordo más que en el año anterior, lo que significó un aumento de 55% con relación al 2003. Finalmente, el tonelaje promedio movilizado por nave alcanzo el máximo para el período 2000-2004. Así, en el 2004 se registró un promedio de 11 907 TM transportados por nave, cifra superior en 11.3% y 68.7% al promedio registrado en el 2003 y el 2002 respectivamente.

GRÁFICO N° 18
TONELAJE PROMEDIO MOVILIZADO POR NAVE – T.P. CHIMBOTE
2000-2004



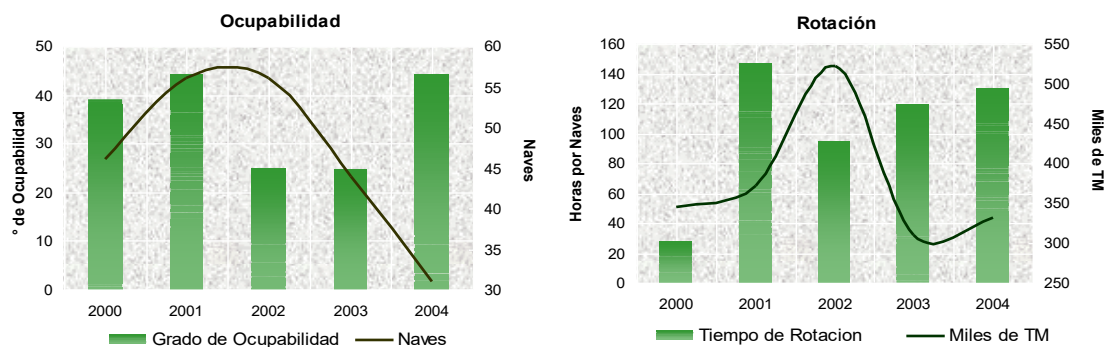
Fuente: ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Indicadores Portuarios

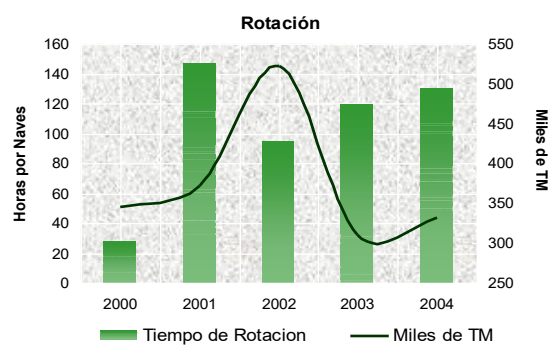
En el 2004, el grado de ocupabilidad de amarraderos en el TPCH fue de 44%, cifra mayor en 81% a la obtenida en el 2003, y equivalente a la alcanzada en el 2001, tras 2 años de caída consecutivos. Este resultado estaría asociado al mayor número de recaladas de naves, que han seguido similar tendencia.

De otro lado, el tiempo de rotación por nave y el volumen de toneladas movilizadas por el puerto de Chimbote han seguido una tendencia similar. Así, en el 2004, el tiempo de rotación fue de 119 horas, 9% más al registrado en el año 2003. Si se tiene en cuenta que la carga aumentó en 72%, el ligero incremento en el tiempo de rotación sería un indicador de mayor eficiencia en la atención de naves.

GRÁFICO N° 19
INDICADORES PORTUARIOS – T.P. CHIMBOTE
2000-2004



Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN



2.2.4. Salaverry

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 los departamentos de Cajamarca (embarque de productos mineros) y La Libertad (productos agroindustriales como Chavimochic, entre otros). De acuerdo al volumen movilizado es el segundo terminal portuario más importante del Perú, después del Callao.

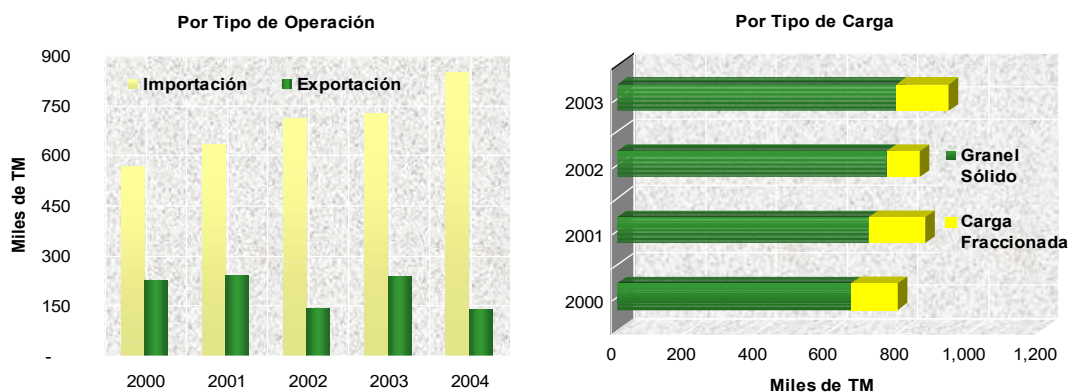
Carga y Naves

Durante el 2004, este terminal movilizó 989,370 TM de carga, cifra que significó un incremento de 3% con respecto al volumen movilizado el año anterior y da como resultado una tasa de crecimiento promedio anual de 6% para el período 2000-2004.

Continuando con la tendencia creciente observada a lo largo del período de análisis, la carga de importación en el TPS aumentó 17% con relación al año 2003, y significó el 86% del total movilizado. Los principales productos importados fueron el maíz y el trigo, cuyo volumen importado aumentó en 19% y 24%, respectivamente. Ambos productos representaron el 32% del total de carga movilizada por el puerto y el 38% del total importado. Por otro lado, las exportaciones se redujeron en 41%, debido a las menores exportaciones de sacos de harina de pescado (-20%) y azúcar (-32%) realizadas, productos que representaron el 70% del total exportado.

Con respecto a la estructura de la carga por tipo, el granel sólido representó el 88% del total movilizado en el 2004, y tiene una participación promedio de 85% para el período 2000-2004. Los principales productos de granel sólido movinizados en el 2004 fueron el maíz, el trigo y la soya.

GRÁFICO N° 20 ESTRUCTURA DE CARGA – T.P. SALAVERRY 2000-2004

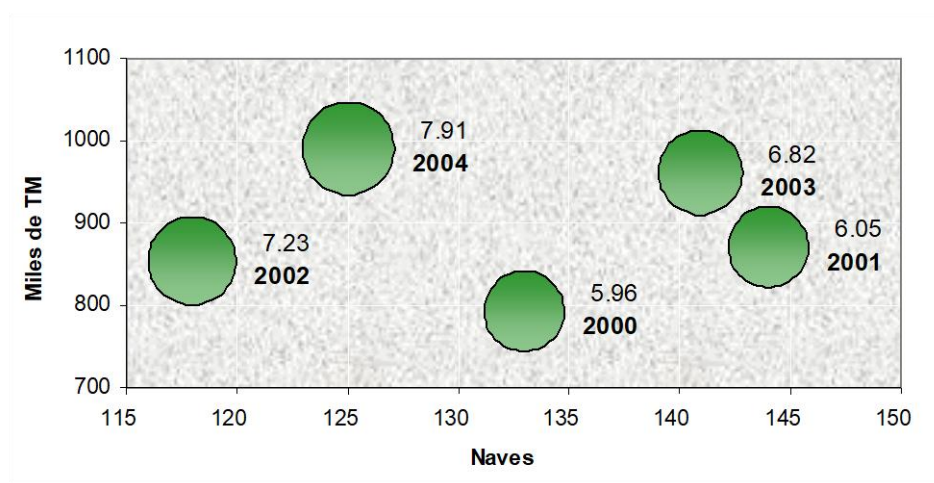


Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

En cuanto al tráfico de naves, durante el 2004 el TPS recibió 16 naves menos que en el 2003, lo que significó un descenso de 11%. Sin embargo, la mayor carga recibida condujo a que el tonelaje promedio por nave se incremente de 6.82 a 7.91 miles de TM por nave.

El tonelaje promedio movilizado por nave ha ido creciendo en los últimos dos años. Durante 2003, las naves transportaron en promedio 6.82 miles de TM de carga, 6% menos que el año anterior, pero ligeramente mayor a lo que se registró en los años 1999, 2000 y 2001.

GRÁFICO N° 21 TONELAJE PROMEDIO MOVILIZADO POR NAVE – T.P. SALAVERRY 2000-2004



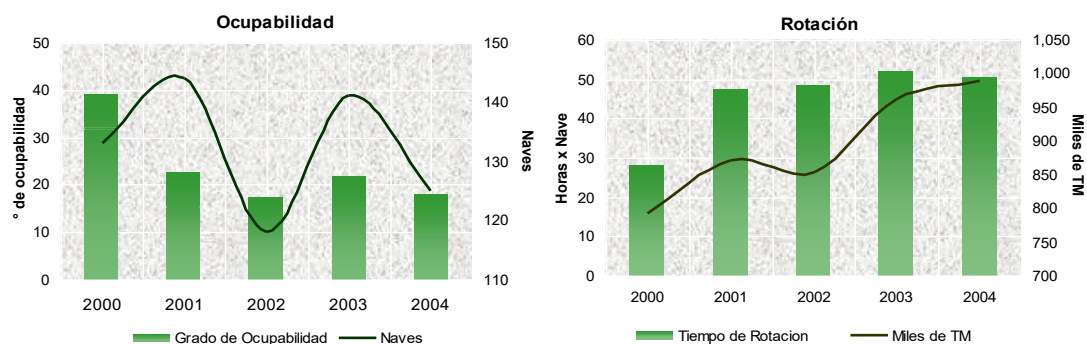
Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Indicadores portuarios

Durante el período 2000-2004, el grado de ocupabilidad de amarraderos se ha reducido en 15%, llegando a ser de 18%, en el 2004. Por su parte, el número de naves ha mantenido una tendencia irregular pero no ha variado, en promedio, con relación al número recibido en el año 2000. Esto puede ser indicativo de una mayor eficiencia en el puerto en los distintos servicios otorgados a las naves.

Por su parte, el tiempo de rotación de las naves en el puerto ha ido aumentando considerablemente, de 28 horas en el 2000, a 50 horas en el 2004. Ello sería atribuible al mayor volumen de carga transportado por nave. Cabe señalar que en el 2004, el tiempo de rotación se redujo ligeramente (-3%) con relación al 2003.

GRAFICO N° 22
INDICADORES PORTUARIOS – T.P. SALAVERRY
2000-2004



Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

2.2.5. San Martín

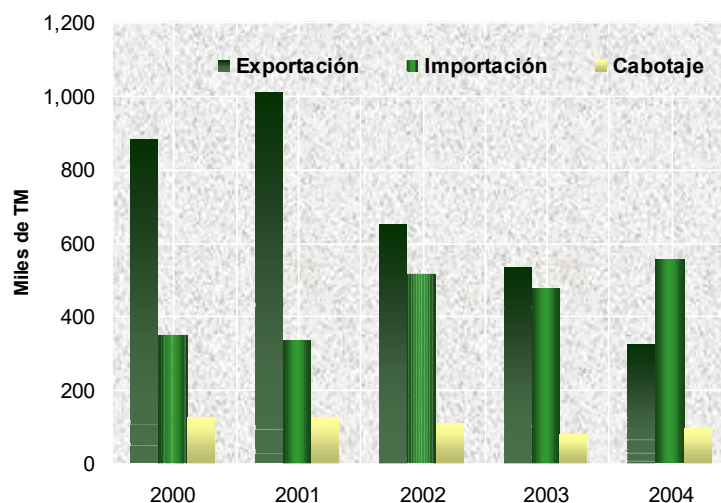
El Terminal Portuario General San Martín (TPSM) se encuentra localizado en la Bahía de Paracas en la provincia de Pisco. Sus áreas de mayor influencia son las regiones de Ica, Huancavelica y Ayacucho. Según el tonelaje de carga movilizada en el 2004, este terminal ocupó el tercer lugar de importancia en la red de puertos administrada por ENAPU.

Carga y naves

En el 2004, el TPSM movilizó 969 miles de TM de carga, lo que significó una reducción de 11% en comparación a lo movilizado el año anterior. Dicha disminución se debe, principalmente, a la reducción de las exportaciones realizadas (40%), las cuales representaron el 33% del total de carga movilizada y estuvieron compuestas en un 89% por sal industrial. Cabe señalar que este producto es el principal movilizado por el TPSM, al representar el 30% del total.

Por su parte, las importaciones se incrementaron en 16%, principalmente debido al mayor volumen de carga sólida a granel movilizada, tal como chatarra fragmentada y fertilizantes.

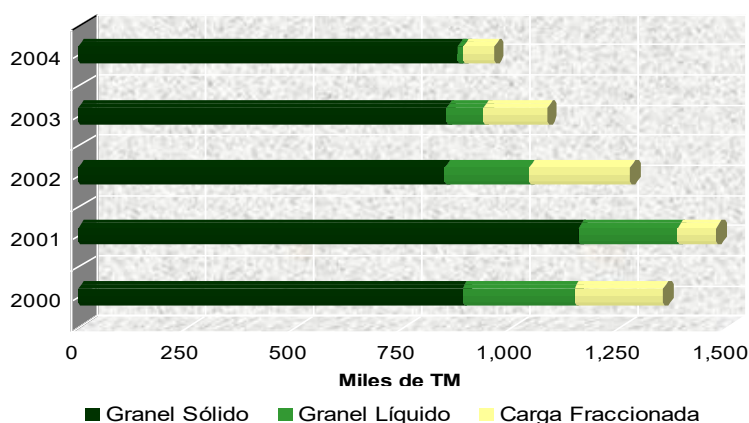
GRÁFICO N° 23
ESTRUCTURA DE CARGA POR OPERACIÓN – T.P. SAN MARTÍN
2000-2004



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

Con respecto al tráfico según tipo de carga, se observa que, si bien la carga sólida ha sido el principal tipo de carga movilizado en el periodo 2000-2004, ha ido ganando importancia pues ha pasado de representar el 66% del total de carga en el 2000, al 90% en el 2004. Lo opuesto ha sucedido con los productos a granel líquido, que pasaron de representar el 19% al 1% en el mismo periodo.

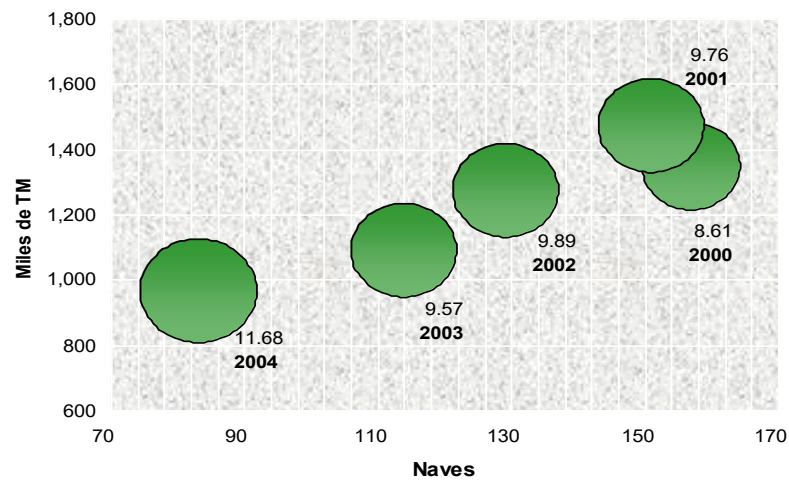
GRÁFICO N° 24
ESTRUCTURA DE LA CARGA POR TIPO- T.P. SAN MARTÍN
2000-2004



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

De otro lado, durante el 2004, el tráfico de naves experimentó una reducción de 27% con respecto al 2003 lo queda como resultado un decrecimiento promedio de 14% para el periodo 2000-2004. Dado que el descenso en la carga movilizada fue menor al del tráfico de naves, el tonelaje promedio por nave pasó de 9.57 en el 2003, a 11.68 en el 2004.

GRÁFICO N° 25
TONELAJE PROMEDIO POR NAVE – T. P. SAN MARTÍN
2000-2004



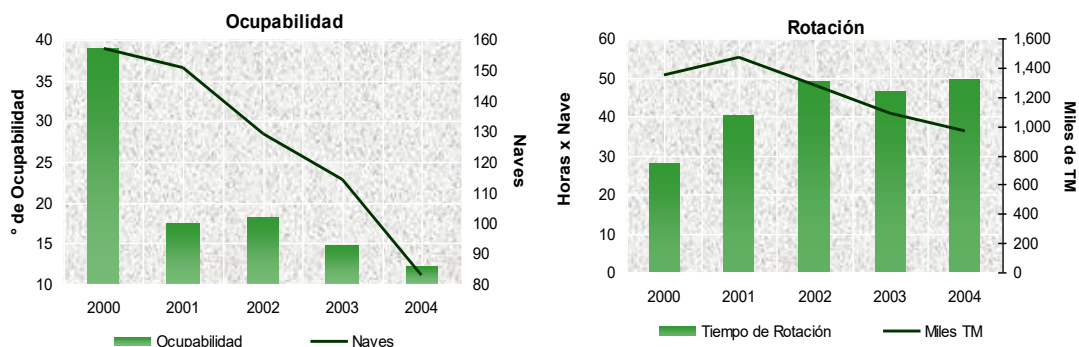
Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Indicadores portuarios

Durante el año 2004, el TPSM registró una disminución de 3 puntos porcentuales en la ocupabilidad de los amarraderos, respecto del año 2003. Así, este indicador alcanzó un valor de 12%, contra el 39% registrado en el año 2000. Entre las posibles causas de ello se encuentran la disminución del número de naves atracadas en el puerto y la continua disminución de la carga atendida por el terminal.

Por su parte, las horas de permanencia por nave se incrementaron en 6%, llegando a ser 49 horas, pese al descenso de la carga registrado.

GRÁFICO N° 26
INDICADORES PORTUARIOS – T. P. SAN MARTÍN
2000-2004



Fuente: ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

2.2.6. Ilo

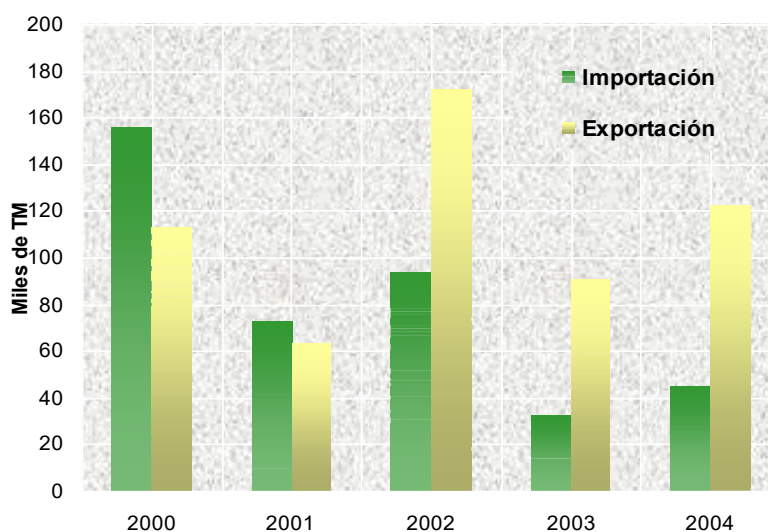
El Terminal Portuario de Ilo (TPI) se localiza en la provincia de Ilo, departamento de Moquegua. Este terminal tiene como zonas de influencia a parte de la región sur del país y a parte de Bolivia.

Carga y naves

En el 2004, el TPI transportó 176,109 miles de toneladas de carga, cifra que significó un incremento de 28% respecto al año anterior. Esto es atribuible fundamentalmente a las mayores exportaciones de harina de pescado (+72%), producto que representó el 60% del total de carga movilizada.

Analizando la estructura de carga por operación durante el período 2000-2004, se observa que ha sufrido un cambio significativo. Así, en el año 2000, las exportaciones e importaciones representaron el 42% y 58%, respectivamente. Sin embargo, en el año 2004, las exportaciones han pasado a representar el 69% del total movilizado, mientras que las importaciones representaron sólo el 26%.

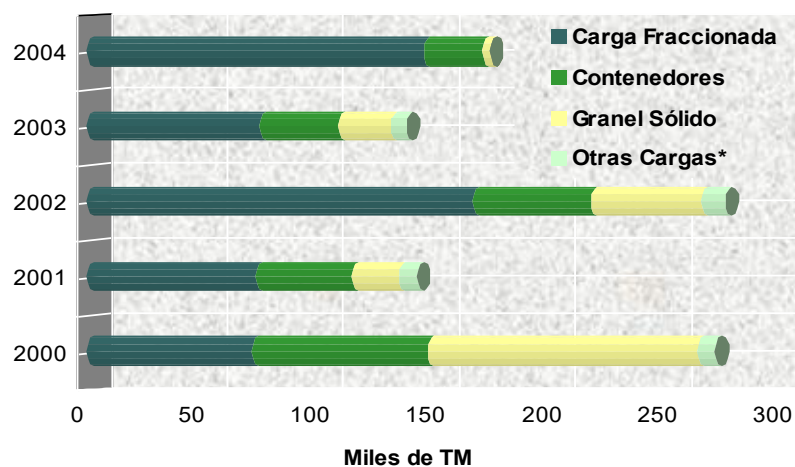
GRÁFICO N° 27
ESTRUCTURA DE CARGA POR OPERACIÓN – T. P. ILO
2000-2004



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

Por otro lado, de acuerdo a la estructura por tipo de carga, el principal es la carga fraccionada – compuesta en un 74% por harina de pescado- pues significó el 82% del total movilizado en el 2004.

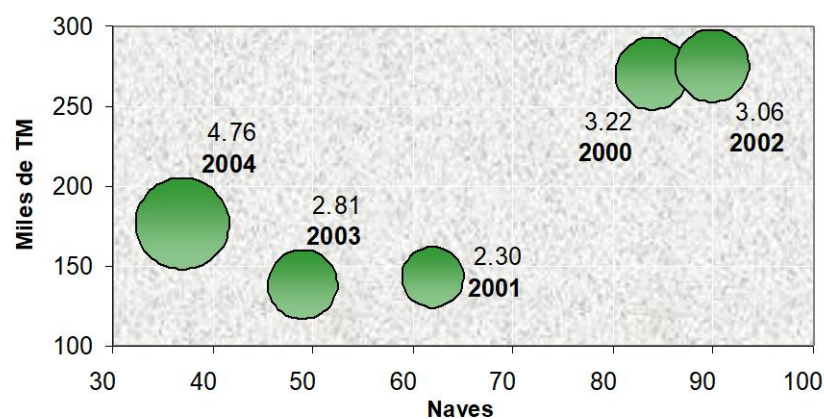
GRÁFICO N° 28
ESTRUCTURA DE LA CARGA POR TIPO – T. P. DE ILO
2000-2004



*Incluye granel líquido y carga rodante
 Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Con respecto al número de recaladas de naves de alto bordo, este ascendió a sólo 37 durante el 2004, lo que significó una reducción de 24% con relación al 2003. Esta contracción, comparada con la mayor carga recibida, llevó a un aumento del tonelaje promedio por nave, que pasó de 2.81 mil TM en el 2003 a 4.98 mil TM en el 2004.

GRÁFICO N° 29
TONELAJE PROMEDIO POR NAVE – T.P. DE ILO
2000-2004



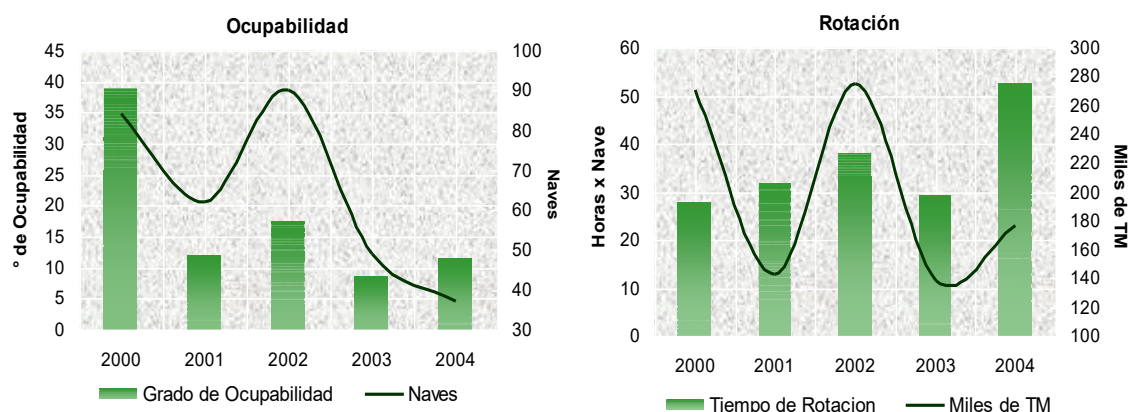
Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Indicadores Portuarios

El grado de ocupabilidad de los amarraderos del TPI se incrementó en 11%, sin embargo, este indicador es 28 puntos porcentuales menor al resultado obtenido en el año 2000 y ha experimentado una caída de 10% en el período 2000-2004. Ello podría estar asociado al menor tráfico de naves recibido, el cual se redujo en 13% para el mismo período.

Por otro lado, el tiempo de rotación de las naves³ se incrementó en 23 horas, lo que significó un aumento de 81% respecto al 2003. Cabe señalar que dicho aumento fue bastante superior al experimentado por la carga la cual, como se indicó anteriormente, creció en 28%.

GRÁFICO N° 30
INDICADORES PORTUARIOS – T.P. ILO
2000-2004



Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

2.3. Evaluación Financiera

2.3.1. Ingresos

Durante el 2004, los ingresos de ENAPU ascendieron a aproximadamente S/. 280 millones de nuevos soles, monto 8% superior al percibido en el 2003. Dichos ingresos se originaron en más de un 90% en la provisión de servicios portuarios. Cabe señalar que los servicios marítimos y de almacenamiento representaron el 3% y 6% del total de ingresos, respectivamente.

Cabe destacar que, tal como se vio en la sección anterior, el Terminal Portuario del Callao es la principal unidad de negocio al concentrar el 77% de la carga total movilizada por los terminales administrados por ENAPU. Así, en el 2004, dicho terminal concentró el 86% del total de ingresos percibidos por la empresa.

CUADRO N° 2
INGRESOS DE ENAPU
(EN MILES DE NUEVOS SOLES)

Servicio	2003	2004	Var%
Servicios Marítimos	12,515	8,952	-28%
Servicios Portuarios	237,894	255,463	7%
Servicios de Almacenamiento	9,514	16,125	69%
TOTAL	259,923	280,540	8%

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

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

2.3.2. Ratios Financieros

Analizando los indicadores de rentabilidad, se observa que durante el 2004, tanto el margen bruto como el operativo se incrementaron en 1% y 17%, respectivamente, a causa de los mayores ingresos percibidos. En efecto, si bien los costos operativos se incrementaron (+1.5%), la tasa de crecimiento de los ingresos fue superior. El ligero incremento de los costos es atribuible en parte al incremento de los gastos por servicios de personal, rubro que se incrementó en 21% con relación al 2003, principalmente por los mayores gastos efectuados en servicios prestados por terceros. Los menores gastos de depreciación (-38%), que representaron el 13% del total de costos operativos, contrarrestaron en parte dicho incremento.

Sin embargo, el ratio utilidad neta sobre ventas se redujo debido al aumento de otros gastos, principalmente por las mayores provisiones realizadas para afrontar demandas y reclamos realizados por ex trabajadores (+61%).

Por su parte, la rentabilidad de la empresa respecto al patrimonio y a los activos, se vio reducida, tanto por la menor utilidad neta alcanzada como por el aumento de los activos totales (8%) y del patrimonio (1%).

En cuanto a los indicadores de liquidez, el activo corriente se incrementó principalmente debido a la mayor disponibilidad de efectivo en la cuenta caja y bancos (38%); sin embargo, el índice de solvencia (Activo corriente / Pasivo corriente) se redujo debido a causa de las mayores cuentas por pagar de corto plazo.

CUADRO N° 3
RATIOS FINANCIEROS ENAPU
2003 -2004

	2003	2004
Margen Bruto	0.69	0.69
Magen Operativo	0.34	0.40
U. Neta / Ventas	0.04	0.02
Act. Cte. / Pas. Cte.	1.06	0.92
Prueba Ácida	0.63	0.68
Pasivo / Patrimonio	0.46	0.58
U. Neta / Patrimonio	0.04	0.02
U. Neta / Activos	0.02	0.01

Fuente: Estados Financieros Auditados - ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

2.3.3. Tarifas

Las tarifas máximas vigentes a lo largo del 2004 fueron aprobadas mediante Resolución de Consejo Directivo N° 001-99-CD-OSITRAN, de mayo de 1999, y se muestran en el siguiente cuadro.

CUADRO N° 4
ESTRUCTURA Y NIVELES DE TARIFAS MÁXIMAS – ENAPU
RCD N° 001-99-CD/OSITRAN
(US \$)

CONCEPTO	TARIFA MAXIMA
Amarre/ Desamarre (Operación)	200
Uso de Amarradero (Metro de eslora/hora)	0.65
Uso de Muelle (TM)	
Carga fraccionada	10
Carga Rodante	28
Carga sólida a granel	3
Carga sólida a granel embarcada o descargada con equipos especializados del terminal	4.5
Carga líquida a granel	1
Carga líquida a granel descargada por instalaciones especializadas del terminal	3
Container con carga 20 pies	80
Container con carga 40 pies	120
Container sin carga 20 pies	40
Container sin carga 40 pies	60
Almacenamiento (cereales y granos)	0.05

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Transcurridos tres años de la aprobación de los niveles tarifarios máximos, un estudio realizado por OSITRAN⁴ mostró que la mayoría de las tarifas de ENAPU se encontraban por encima de las correspondientes a una muestra seleccionada de puertos de la región, particularmente en el caso del Terminal Portuario del Callao. Por lo tanto se realizó una revisión tarifaria integral de los servicios portuarios bajo regulación que tuvo como objetivos establecer tarifas que permitieran cubrir los costos de los servicios portuarios con una ganancia razonable, corregir las distorsiones creadas por la existencia de subsidios entre servicios, y mejorar la competitividad de los servicios portuarios.

El proceso de revisión tarifaria culminó con la publicación de la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN, del 28 de julio del 2004. Mediante dicha Resolución, OSITRAN aprobó la nueva estructura y niveles de tarifas máximas para ENAPU que debieron entrar en vigencia el 10 de diciembre del 2004. Sin embargo, dichas tarifas no han podido ser aplicadas debido a la interposición por parte de ENAPU de diversos recursos administrativos y judiciales, solicitando ya sea la nulidad de la Resolución que aprobó la nueva estructura tarifaria o la postergación de su vigencia⁵. Las tarifas aprobadas mediante Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN se detallan en el siguiente cuadro:

⁴ Estudio Comparativo de Tarifas Portuarias bajo la Administración de ENAPU, abril 2002.

⁵ El 20 de agosto del 2004, ENAPU presentó un Recurso de apelación en contra de Resolución de Consejo Directivo N° 031-2004- CD/OSITRAN, solicitando se declare su nulidad. Dicho recurso fue declarado infundado.

Luego, mediante carta del 6 de diciembre del 2004, ENAPU solicitó la postergación por doce (12) meses de la vigencia de las tarifas aprobadas en la mencionada resolución. Dicha solicitud fue declarada improcedente, y se estableció así la vigencia de las tarifas fijadas en la Resolución N° 031-2004- CD/OSITRAN, a partir del 1 de febrero del 2005.

CUADRO N° 5
ESTRUCTURA Y NIVELES DE TARIFAS MÁXIMAS – ENAPU
RCD N° 031-2004-CD-OSITRAN
(US \$)

CONCEPTO	Callao	Paíta	Salaverry	Chimbote	San Martín	Ilo
Servicios a la Nave						
Amarre y Desamarre (por operación)	200.0	200.0	200.0	200.0	200.0	200.0
Uso de Amarradero (Metro de eslora/hora)	0.4	0.4	0.8	0.5	0.5	0.7
Servicios a la Carga						
Uso de Muelle (TM)						
Carga fraccionada	5.0	4.0	6.8	5.0	4.0	4.0
Carga Rodante	15.0	15.0	15.0	15.0	15.0	25.0
Carga Sólida a Granel	2.0	1.5	2.0	2.0	2.0	2.0
Carga Líquida a Granel	0.8	1.3	1.0	1.0	1.0	1.0
Contenedores (Unidad)						
Llenos de 20 pies	60.0	50.0	60.0	50.0	50.0	60.0
Llenos de 40 pies	90.0	80.0	90.0	80.0	80.0	90.0
Pasajeros (embarque por pasajero)	8.0	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Para calcular el impacto de la aplicación de la nueva estructura tarifaria sobre el costo total de los servicios en los principales puertos administrados por ENAPU, el estudio tarifario realizado estableció la nave y cargas típicas atendidos por cada terminal, y el tiempo de permanencia promedio en amarradero. Los resultados se resumen en el siguiente cuadro.

CUADRO N° 6
IMPACTO DE NUEVA ESTRUCTURA TARIFARIA EN EL COSTO TOTAL DE LOS
SERVICIOS REGULADOS
(VAR. % RESPECTO A ANTIGUA TARIFA)

	Callao	Paíta	Salaverry	Chimbote	San Martín	Ilo
Servicios a la Nave	34%	31%	-20%	22%	20%	-7%
Servicios a la Carga	25%	25%	33%	50%	33%	66%

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

3. CONCLUSIONES

1. En el Perú, existen 107 terminales portuarios entre puertos mayores, menores y caletas, ubicados en el litoral peruano, a orillas de ríos y de lagos. De éstos, el 25% concentra más de la mitad del tráfico de carga. Según su habilitación, los puertos se clasifican en puertos de uso público y de uso privado, los primeros se encuentran, casi en su totalidad, bajo la administración de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), con excepción del Terminal Portuario de Matarani, concesionado en 1999, los que movilizaron durante 2003 el 46% de la carga total transportada en el país.
2. Las importaciones y exportaciones totales de la economía han crecido sistemáticamente a lo largo de la última década, lo cual se ha reflejado en el incremento de la carga movilizada por los puertos administrados por ENAPU ha aumentado. Así, durante el 2004, el volumen de carga movilizada por ENAPU se incrementó en 4.9% respecto al 2003. Asimismo, el número de recaladas de naves de alto bordo se incrementó en 1.2%. Lo anterior indicaría que el tonelaje promedio por nave ha aumentado.
3. Los indicadores de desempeño mensuales del TP del Callao muestran que en el segundo semestre del año, las horas promedio de permanencia de las nave en el amarradero fueron 26, y que la ocupación global de amarraderos fluctuó entre 33% y 38%.
4. Respecto a la situación financiera, los ingresos de ENAPU se incrementaron en 8% respecto del año anterior, llegando a los S/.280 millones, de los cuales el 90% es atribuible a ingresos por servicios portuarios y el 86% es generado por operaciones llevadas a cabo en el terminal del callao. Los costos operativos y generales, si bien aumentaron, lo hicieron en menor proporción que los ingresos. La rentabilidad de la empresa con respecto a las ventas, patrimonio y activos fue de 2%, 2% y 1%, respectivamente, resultados inferiores a los registrados en 2002.
5. En cuanto a las tarifas, en diciembre de 2004 debió entrar en vigencia la nueva estructura y niveles tarifarios aprobados en julio del mismo año. Sin embargo, ello no fue posible debido a sucesivos recursos interpuestos por ENAPU.