

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



EVALUACIÓN ECONÓMICA DE LA EMPRESA
NACIONAL DE PUERTOS - ENAPU:
AÑO 2005

Gerencia de Regulación

LIMA, JUNIO 2006

INDICE

RESUMEN EJECUTIVO.....	3
1. AMBITO DE OPERACIÓN DE ENAPU	4
2. DESEMPEÑO DE LA ENTIDAD PRESTADORA EN EL AÑO 2005	6
2.1. Análisis de Tráfico	6
2.2. Análisis por Terminal Portuario	9
2.2.1. Callao	9
2.2.2. Paíta	12
2.2.3. Chimbote	15
2.2.4. Salaverry	17
2.2.5. San Martín	19
2.2.6. Ilo.....	21
2.3. Evaluación Financiera.....	24
2.3.1. Ingresos.....	24
2.3.2. Ratios Financieros	24
2.3.3. Tarifas.....	25
3. CONCLUSIONES	30

RESUMEN EJECUTIVO

En el Perú, existen 107 terminales portuarios clasificados en puertos mayores, menores y caletas, localizados en la costa marítima, a orillas de ríos y de lagos, de los cuales 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 ha derivado en el incremento de la carga movilizada por los puertos administrados por ENAPU. Durante el año 2005, el tráfico de la carga creció 6% con relación al año anterior. 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 3% con respecto al año anterior.

Los indicadores del Terminal Portuario del Callao muestran un continuo crecimiento en el caso de permanencia de naves y uso de amarradero, derivado del mayor tráfico de naves y carga movilizados, que no estuvieron acompañados de cambios tecnológicos, que permitieran mejorar la eficiencia y productividad del puerto. Sin embargo, para 2006 se ha programado la adquisición de dos grúas pórticos y equipo para la transferencia de contenedores.

Respecto a la situación financiera, las ventas de la empresa registraron un incremento de 7.5%. La mayor parte (91%), tuvo su origen en los servicios a la carga, particularmente en el uso de muelle. Cabe mencionar que el Terminal Portuario del Callao concentró el 76% de la carga total movilizada por los terminales administrados por ENAPU y aproximadamente el 83% del total de ingresos percibidos por la empresa.

Finalmente, las nuevas tarifas de la empresa, aprobadas mediante Resolución de Consejo Directivo de OSITRAN N° 031 -2004-CD-OSITRAN no se pusieron en vigencia el 1° de Febrero del 2005, en virtud de una medida cautelar dictada por el Poder Judicial.

1. AMBITO DE OPERACIÓN DE ENAPU

Según diversas fuentes, en el Perú se encuentran registrados 107 terminales portuarios clasificados como puertos mayores, menores y caletas, que se encuentran distribuidos en la costa marítima, a orillas de ríos y de lagos. De éstos, el 25% concentra más de la mitad de la carga. Asimismo, por su habilitación portuaria, los puertos se clasifican en: 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.

Los puertos de uso público, y el total de carga movilizada por ellos en el 2005, se detallan en el Cuadro N° 1.

CUADRO N° 1
PUERTOS DE USO PÚBLICO Y TM MOVILIZADAS –2005

N°	PUERTO	TM
1	Chicama	35,508
2	Chimbote	533,473
3	Callao	13,740,675
4	San Martín-Pisco	1,229,045
5	Huacho	27,360
6	Ilo	139,228
7	Iquitos	210,862
8	Matarani – TISUR (Concesionado)	1,596,796
9	Paita	846,976
10	Salaverry	1,074,536
11	Puerto Maldonado	47,009
12	Supe	162,374
13	Yurimaguas	61,739

Fuente: ENAPU

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). Dicha empresa fue creada por Decreto Ley N° 17526 en el año 1970 e inició sus operaciones ese mismo año, con personería jurídica de derecho público, mediante Decreto Ley N°18027.

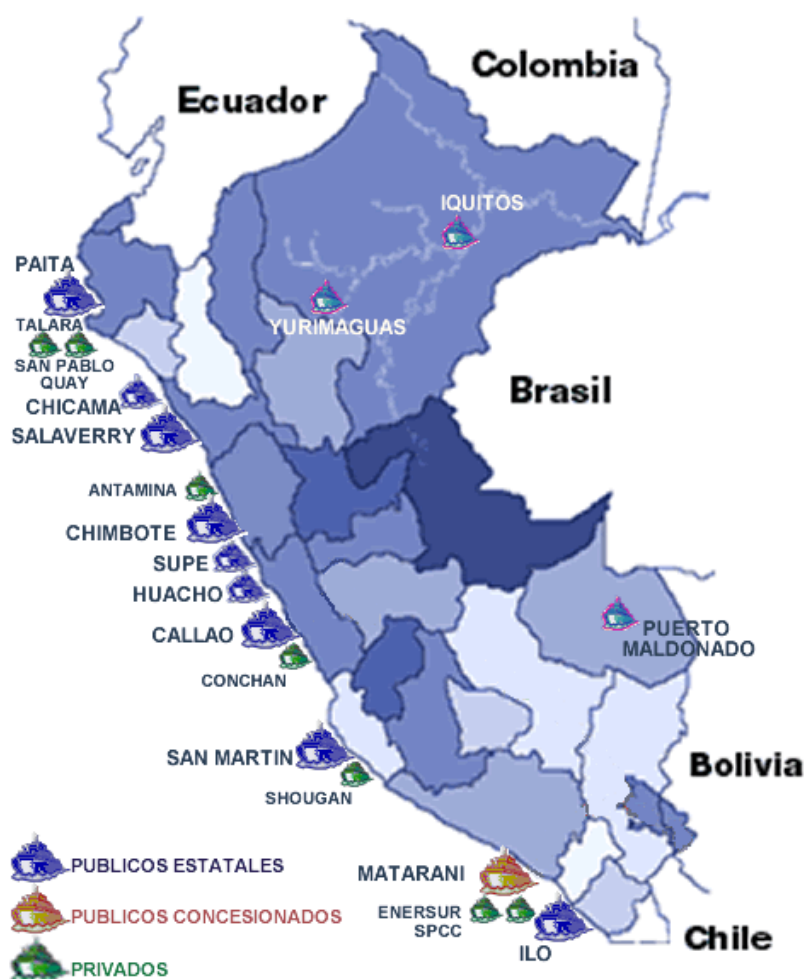
En 1981, mediante Decreto Legislativo N°98, la empresa fue dotada de personería jurídica de derecho privado. La principal actividad económica de ENAPU es la administración, operación, equipamiento y mantenimiento de terminales y muelles de la República, sean estos marítimos, fluviales o lacustre; así 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. Dicho proceso fue suspendido en enero de 2001 en virtud de la Ley N° 27396, hasta que se promulgue la Ley del Sistema Portuario Nacional la misma que se promulgó en marzo de 2003, mediante Ley N° 27943, la misma que crea la Autoridad Portuaria Nacional (APN). Esta norma dispuso su reglamentación, así como la aprobación del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, en febrero 2004 y marzo 2005 respectivamente.

En marzo de 2005 la APN y PROINVERSIÓN suscribieron un Convenio Marco de Cooperación con el objeto de encargar a esta última, el desarrollo y ejecución de los procesos de promoción de la inversión privada en la infraestructura e instalaciones portuarias de titularidad pública. Ambas entidades llevan a cabo el proceso de concesión del Nuevo Terminal de Contenedores Zona Sur (Muelle Sur) en el Terminal Portuario del Callao. Dicho proceso será adjudicado en el primer semestre de 2006.

La ubicación de los principales puertos peruanos se puede apreciar en el Gráfico N°1:

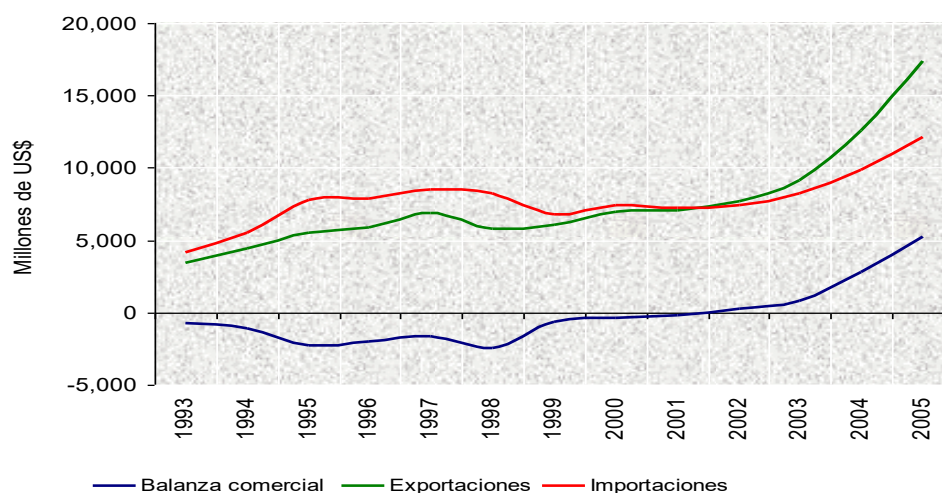
**GRÁFICO N° 1
PRINCIPALES PUERTOS PERUANOS**



Fuente: OSITRAN y ENAPU

Por otro lado, las importaciones y exportaciones han crecido significativamente 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 años 80 y 90, se ha pasado a una balanza comercial positiva desde el 2002 (Ver Gráfico N°2).

GRÁFICO N° 2
EXPORTACIONES, IMPORTACIONES, BALANZA COMERCIAL
1993-2005



Fuente: BCRP

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

2. DESEMPEÑO DE LA ENTIDAD PRESTADORA EN EL AÑO 2005

En esta sección, se analiza el desempeño de la entidad prestadora (ENAPU) durante el año 2005, a través de la evaluación de sus indicadores de tráfico y financieros.

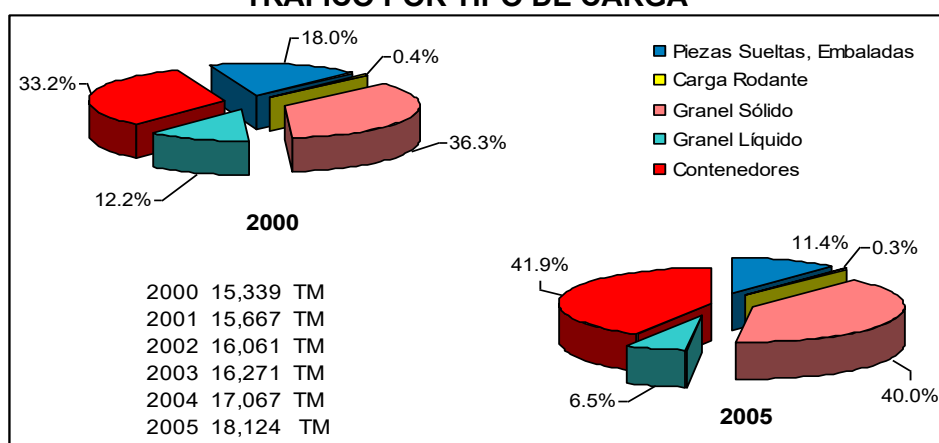
2.1. Análisis de Tráfico

2.1.1. Carga

En el 2005, el tráfico de carga de los puertos administrados por ENAPU registró un incremento de 6.2% con respecto al año anterior. Dicho crecimiento, se debió al mayor tráfico de carga contenerizada (4.7%) y de granel sólido (10.4%). Se debe precisar que, de manera consistente con la tendencia mundial, la carga contenerizada creció a una tasa de 8.7% en el período 2000-2005.

De otro lado, analizando la estructura de la carga, esta se ha mantenido estable con relación al 2004. Así, en el 2005, el 42% de la mercadería que se movilizó en los Terminales Portuarios administrados por ENAPU fue en contenedores. Mientras que el 40% de los productos que se transportaron por estos terminales fue de carga granel sólido. Por último, se debe resaltar, que el granel líquido se ha reducido por quinto año consecutivo, pasando de 12% en el 2000, a 6.5% en el 2005.

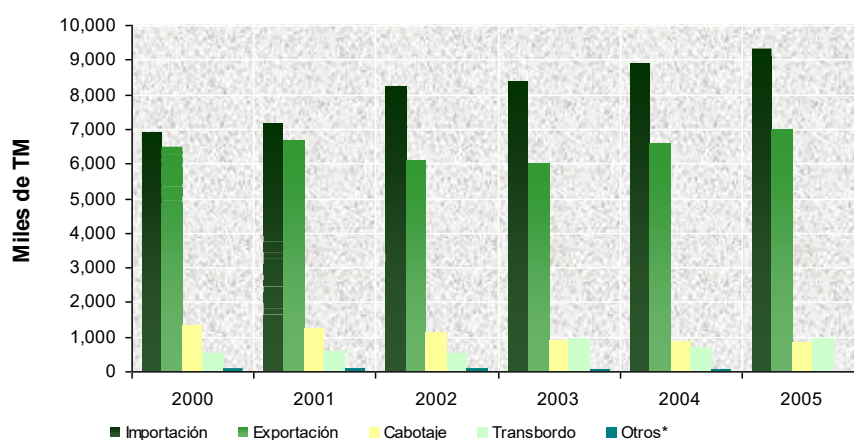
**GRÁFICO N° 3
TRÁFICO POR TIPO DE CARGA**



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

Finalmente, al observar el tráfico según tipo de operación, durante el 2005, se registró un incremento en las exportaciones (6.5%) e importaciones (4.6%), en comparación con los niveles registrados en el 2004. Ambas operaciones representaron en conjunto, el 90% del movimiento total de carga (Ver Gráfico N°4)

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

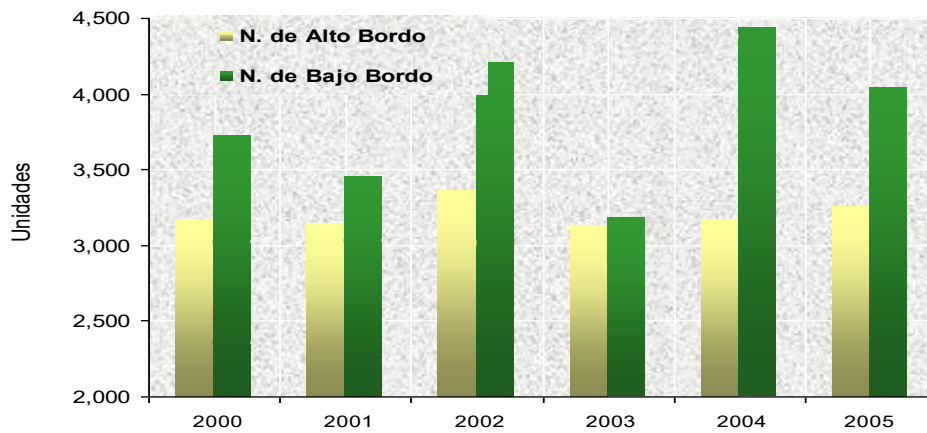


*Incluye tránsito, ingreso vía terrestre y actividad pesquera
Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

2.1.2. Naves

Durante el último año, el número de naves de “alto bordo” que recalaron en el Perú tuvo un ligero crecimiento. Gran parte de este incremento, está explicado por el mayor número de naves portacontenedores que recalaron en los Terminales Portuarios, las cuales, crecieron en 16.3% en comparación con el año 2004. Sólo en el 2005, el número de “recaladas” de este tipo de nave representó el 48% del total. En los próximos años es muy probable que esta tendencia se acentúe, con la puesta en funcionamiento de dos grúas pórtico en el Terminal Portuario del Callao (Ver Gráfico N°5)

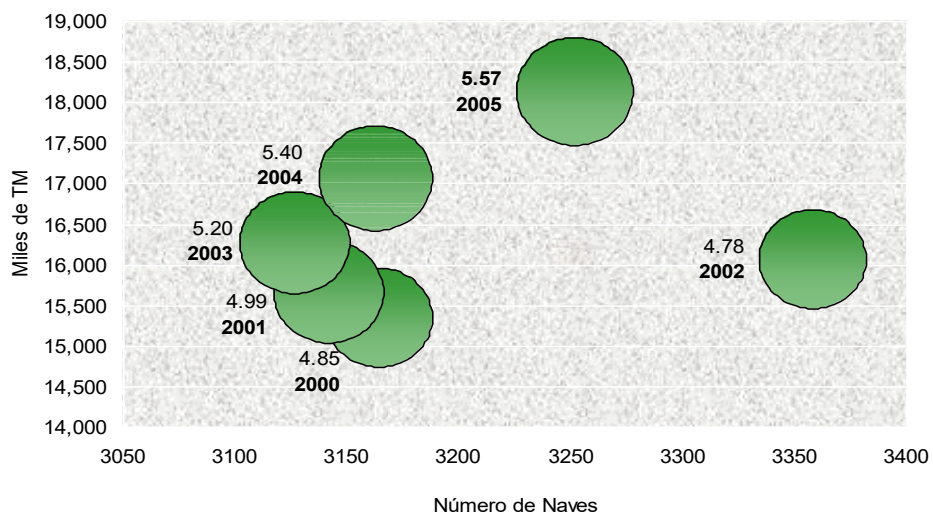
**GRÁFICO N° 5
TRÁFICO DE NAVES
2000-2005**



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

El tonelaje promedio movilizado (descargado y embarcado) creció en 3.3% en comparación con el 2004. El mayor volumen de carga se debe al aumento de los tráficos de carga contenerizada y granel sólido (Ver Gráfico N°6).

**GRÁFICO N° 6
TONELAJE PROMEDIO MOVILIZADO POR NAVE
2000-2005**

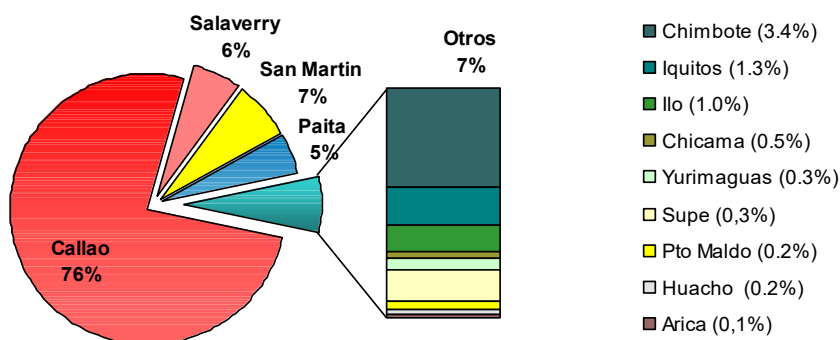


Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

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, Paita, Chimbote, Salaverry, General San Martín, Iquitos e Ilo.

GRÁFICO N° 7
ESTRUCTURA DE CARGA EN TERMINALES DE ENAPU
AÑO 2005



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

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

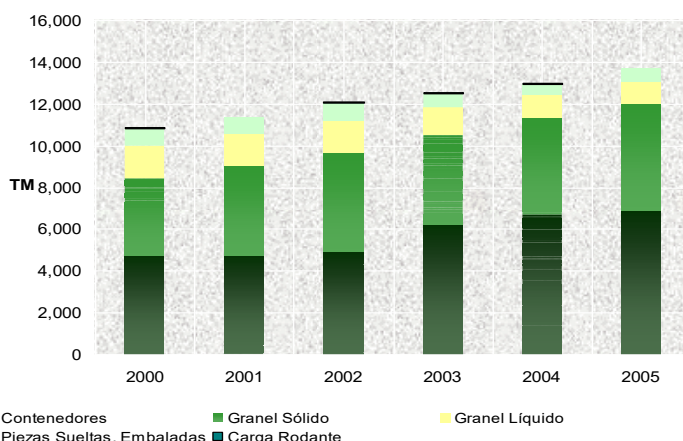
2.2.1. Callao

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 comprende en su zona de influencia (*hinterland*) a los departamentos de: Lima, Cerro de Pasco, Huanuco, Ayacucho, Junín y Huancavelica, Ica, y Ancash, entre otros.

Carga y naves

Durante el 2005, el puerto del Callao concentró el 76% del total de carga movilizada y movilizó 6% más carga que el año anterior. La carga contenerizada representó el 50% del total atendido por el puerto, mientras que las cargas de granel sólido y granel líquido tuvieron una participación de 36% y 8%, respectivamente. Cabe señalar que la carga contenerizada se incrementó en 2.5% respecto al resultado obtenido el 2004, y desde el año 2001, ha mantenido una tasa de crecimiento promedio de 8%.

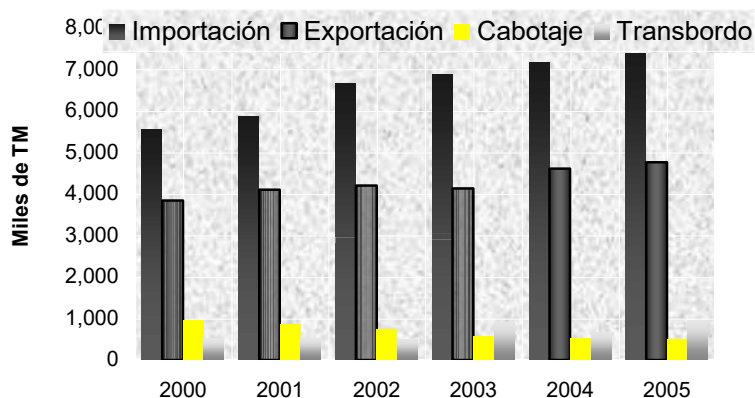
GRÁFICO N° 8
TRÁFICO POR TIPO DE CARGA – T. P. CALLAO
2000-2005



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

Las operaciones portuarias crecieron a una tasa anual de 5% entre los años 2001 y 2005. En el 2005, se observa que las operaciones de importación y exportación concentraron el 90% de las actividades portuarias. Ambas operaciones crecieron en 5% y 3.4% respectivamente, en comparación con el año 2004. Sin embargo, el crecimiento más significativo se dio en las operaciones de transbordo. Éstas crecieron en 42%, en comparación con el año anterior. Por último, se debe señalar que las operaciones de cabotaje se redujeron en promedio en 12.4% entre los años 2001-2005.

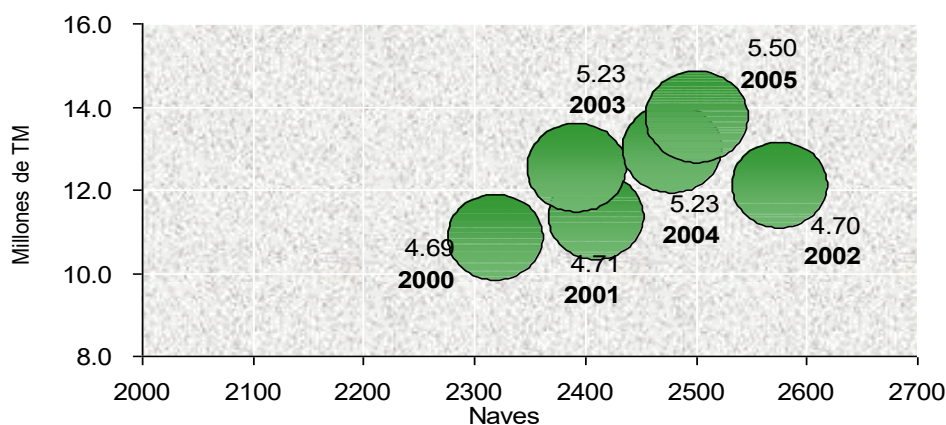
GRÁFICO N° 9
TRÁFICO POR TIPO DE OPERACIÓN - T.P. CALLAO
2000-2005



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

En relación con el tonelaje promedio movilizado por nave se observa un incremento de 5.2% en comparación con el año 2004. Este aumento estaría revelando, que el crecimiento del sector exportador está involucrando mayores volúmenes de carga transportada, conforme transcurren los años. Esta variable es fundamental porque en la medida que se movilicen mayores volúmenes de carga en el puerto, menores serán los costos que tendrán que enfrentar los exportadores e importadores nacionales.

GRÁFICO N° 10
TONELAJE PROMEDIO MOVILIZADO POR NAVE T. P. CALLAO
2000 –2005

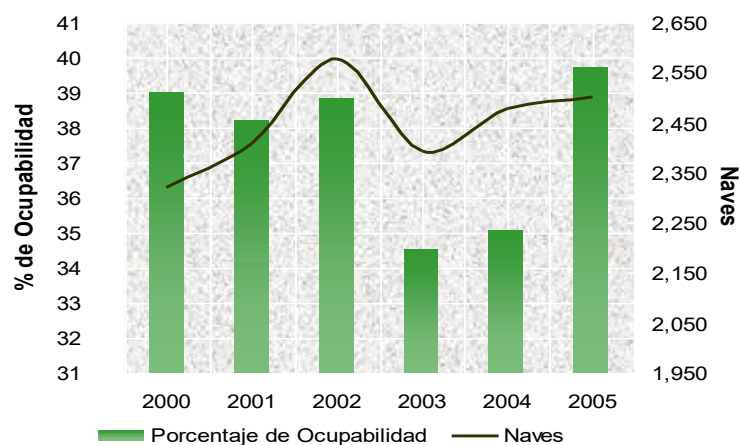


Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Indicadores portuarios

Durante el período 2000-2005, la tasa de ocupabilidad de los amarraderos¹ fue en promedio 37.6%. Sin embargo, en el 2005, esta tasa se incrementó en 4% en comparación con el 2004, es decir, fue de 39.7%. Este incremento se explicaría por el mayor volumen de carga movilizado por el puerto que atrajo un mayor número de naves, lo que incidió en una mayor tasa de ocupabilidad del puerto (Ver Gráfico N°11).

GRÁFICO N° 11
OCUPABILIDAD DE AMARRADEROS VS. N° DE NAVES – T.P. CALLAO
2000-2005

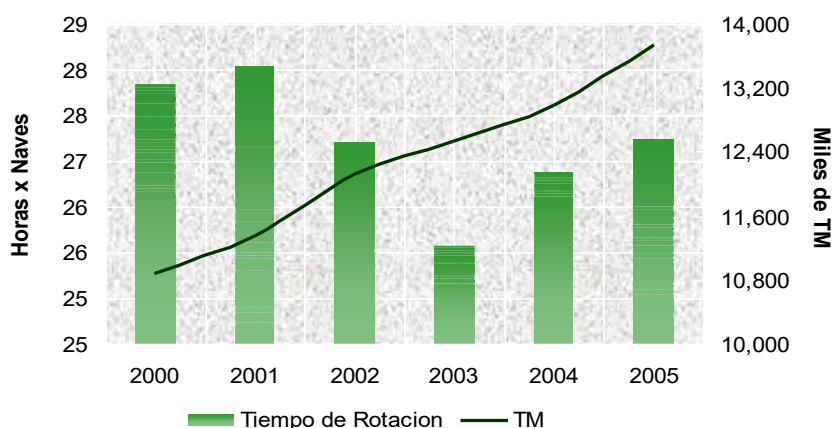


Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

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

De otro lado, el tiempo de rotación de las naves² se incrementó durante el 2005 en 0.5% respecto del año anterior. Es decir, se incrementó a 27 horas y media, cifra que es equivalente al tiempo promedio de rotación durante el período 2000-2005. Ello obedecería al mayor volumen de carga movilizada durante el 2005. Se debe precisar, que el tiempo de permanencia de una nave está en función al rendimiento de embarque y desembarque, que a su vez esta determinado por el tipo de tecnología utilizada. En el caso del terminal portuario del Callao, no se cuenta con grúas de muelle, lo que incide negativamente en la permanencia de naves que transportan contenedores.

GRÁFICO N° 12
TIEMPO DE ROTACIÓN DE NAVES – T.P. CALLAO
2000-2005



Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

2.2.2. Paíta

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

Carga y Naves

En el 2005, por este Terminal Portuario se movilizó 846,976 TM de carga, volumen 4% menor al movilizado en el 2004. Esta reducción se explica principalmente por las disminuciones en las cargas fraccionada (-76%), granel líquido (-17%) y granel sólido (-4%), que en conjunto representaron el 26% del total movilizado. Particularmente, esta reducción se explica por el menor embarque de los productos de harina de pescado³ (-86.9%) y aceite pescado (-49.9%). Sin embargo, la disminución no fue tan significativa debido a la expansión que se dio en la carga contenerizada (+11%).

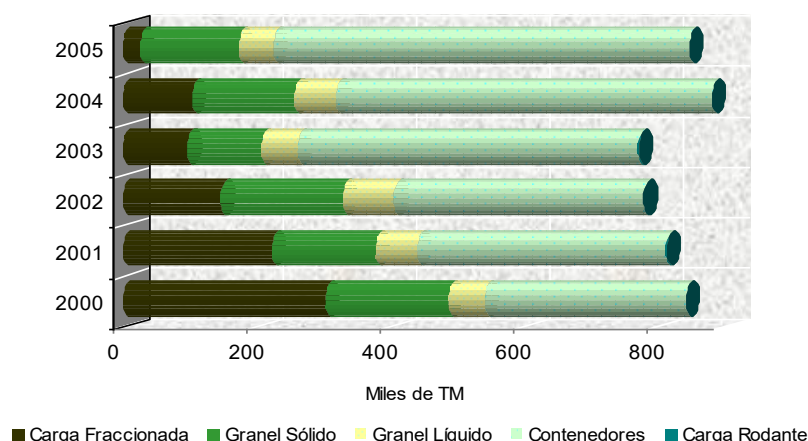
Si se compara la estructura de carga de hace cinco años, con la del 2005, se observa que la participación de la carga contenerizada se ha incrementado. En efecto, el año 2000, la carga contenerizada representaba el 36% del total movilizado, mientras que en

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.

³ Se debe destacar que, la harina de pescado (suelta y contenerizada) concentra el 19.7% del total movilizado y el 28.2% de la carga exportada, y ha retrocedido por segundo año consecutivo.

el 2005 alcanzó el 74%. Contrariamente, la carga fraccionada ha ido perdiendo importancia pues ha pasado de representar el 36% a sólo el 3% del total movilizado (Ver Gráfico N°13).

GRÁFICO N° 13
ESTRUCTURA DE CARGA T.P. PAITA
2000 - 2005

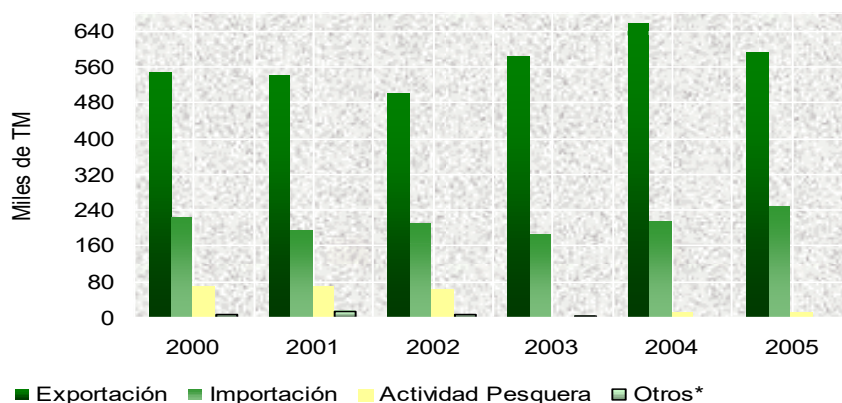


Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Si bien las exportaciones decrecieron en 9%, las importaciones se incrementaron en 16%. Este tipo de operación representó el 29% del total de carga movilizada en el 2005, es decir, 5% más que el año anterior. Los principales productos de importación fueron: el trigo, la urea y el aceite de soja, los que concentraron el 56% del total importado.

Por su parte, al igual que en el 2004, los movimientos registrados por concepto de actividad pesquera representaron alrededor del 1% del total movilizado. En el período 2000-2002, la participación de esta carga era de 8%.

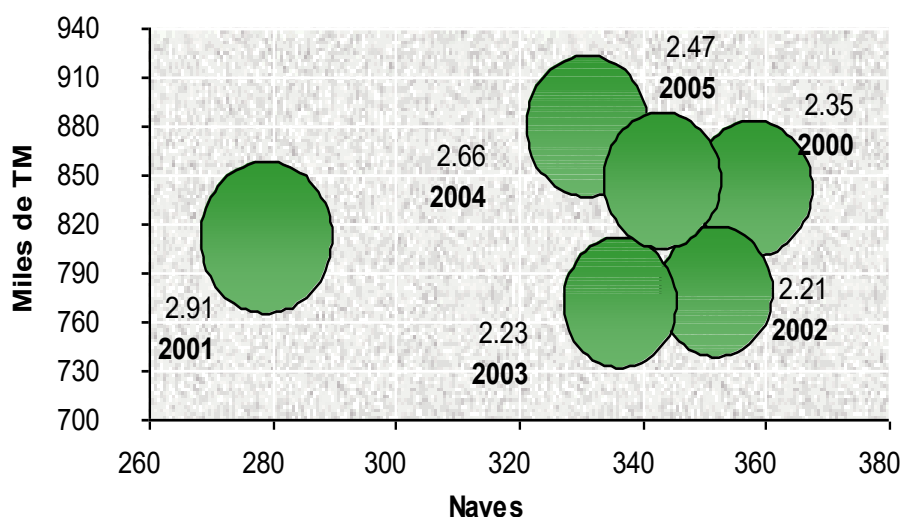
GRÁFICO N° 14
ESTRUCTURA DE CARGA POR TIPO DE OPERACIÓN – T.P. PAITA
2000-2005



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

Con relación al tráfico de naves, el TPP atendió 343 naves de alto bordo en el 2005, lo cual significó una expansión de 4% con respecto al año anterior. Este resultado aunado al mencionado decrecimiento de la carga, ocasionaron una disminución de 7% en el tonelaje promedio movilizado por nave (aproximadamente 2,469 TM) en comparación con el año 2004. Esta reducción se explica fundamentalmente por los menores embarques de harina de pescado.

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



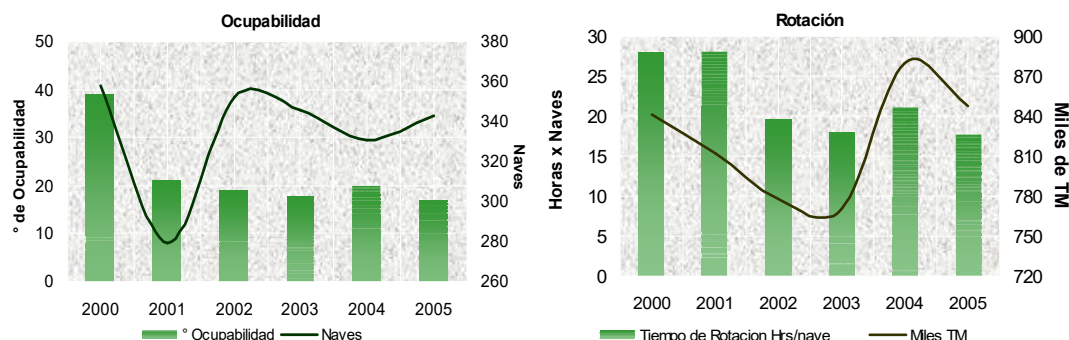
Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Indicadores Portuarios

El grado de ocupabilidad de los amarraderos en el TPP ha mostrado un notable decrecimiento a lo largo del período 2000-2005. Así, el grado de ocupabilidad registrado en el 2005 (17%) significa una reducción de 56% en relación con la tasa observada en el año 2000.

También se observa una disminución en el tiempo de rotación de las naves. En el 2005, las naves demoraron en promedio 18 horas, lo que significa una caída de 16% respecto al año anterior, y una reducción de 10 horas con relación al promedio por nave del año 2000 (Ver Gráfico N°16).

GRÁFICO N° 16
INDICADORES PORTUARIOS –T.P. PAITA
2000-2005



Fuente: ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

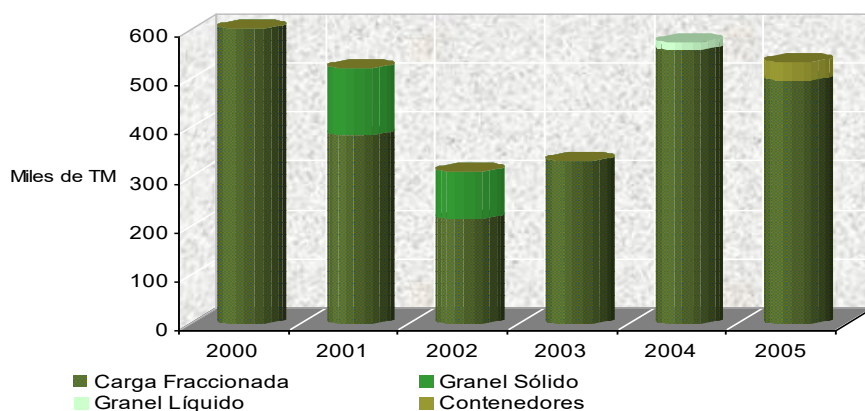
2.2.3. Chimbote

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 hidrobiológicos. Por lo tanto, el TP de Chimbote sirve fundamentalmente de soporte para la exportación de harina de pescado.

Carga y naves

En el 2005, la carga transportada por el TPCH registró una disminución de 7% respecto al resultado obtenido en el 2004. Esta reducción se explica por la disminución en la exportación de harina de pescado en 11.3% con respecto al 2004. Es importante precisar que este producto representa el 99.9% del total de carga movilizado por este puerto. Asimismo, se registró la presencia de carga contenerizada (37,902 TM), carga no usual por dicho puerto, y que correspondió en su totalidad a exportaciones de harina de pescado.

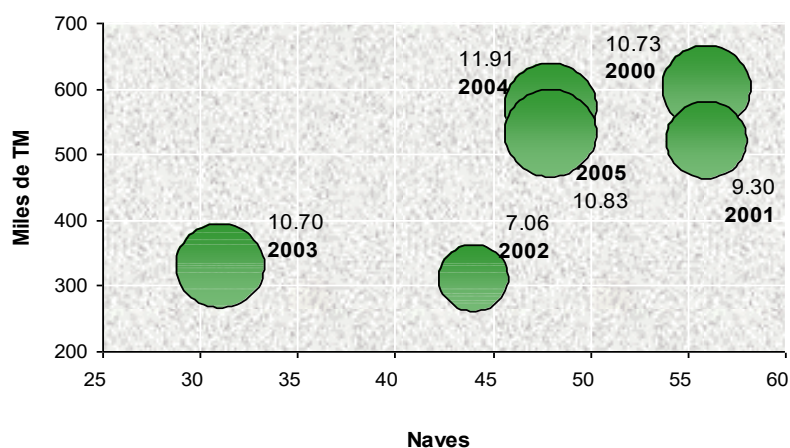
GRÁFICO N° 17
ESTRUCTURA DE LA CARGA POR TIPO – T.P. CHIMBOTE
2000 - 2005



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

Por otro lado, en el 2005 se atendió 48 naves de alto bordo, cifra similar a la registrada el año anterior. Sin embargo, el tonelaje promedio movilizado por nave se ha reducido en 7%, debido al menor volumen de carga movilizado. Esta disminución explicada por las menores exportaciones de harina de pescado.

GRÁFICO N° 18
TONELAJE PROMEDIO MOVILIZADO POR NAVE – T.P. CHIMBOTE
2000-2005



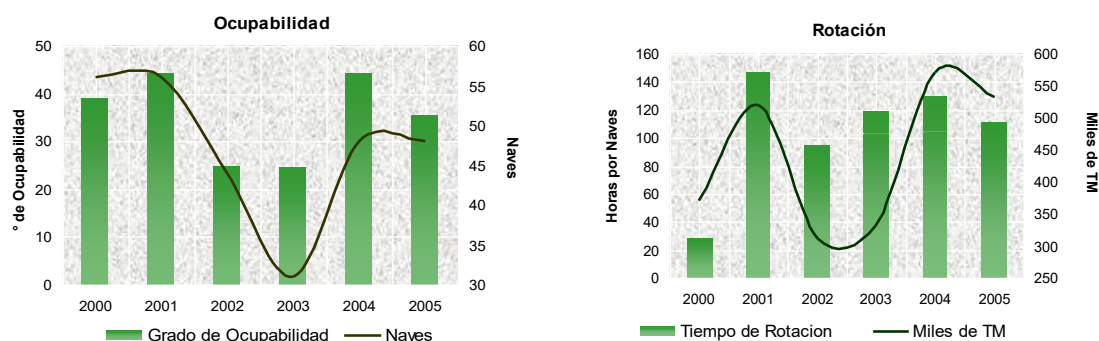
Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Indicadores Portuarios

En el 2005, el grado de ocupabilidad de amarraderos en el TPCB fue de 36%, cifra menor en 20% a la registrada en el 2004. Este resultado está relacionado con el menor nivel de carga movilizada por el terminal.

De otro lado, el tiempo de rotación por nave sigue la tendencia del volumen de carga, ya que, registró un promedio de 111 horas por nave, reduciéndose 20% en relación al año 2004. Sin embargo, esta reducción superó la caída en el nivel de carga (7%). Por consiguiente, se podría deducir que se han registrado ganancias de eficiencia en este Terminal Portuario.

GRÁFICO N° 19
INDICADORES PORTUARIOS – T.P. CHIMBOTE
2000-2005



Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

2.2.4. Salaverry

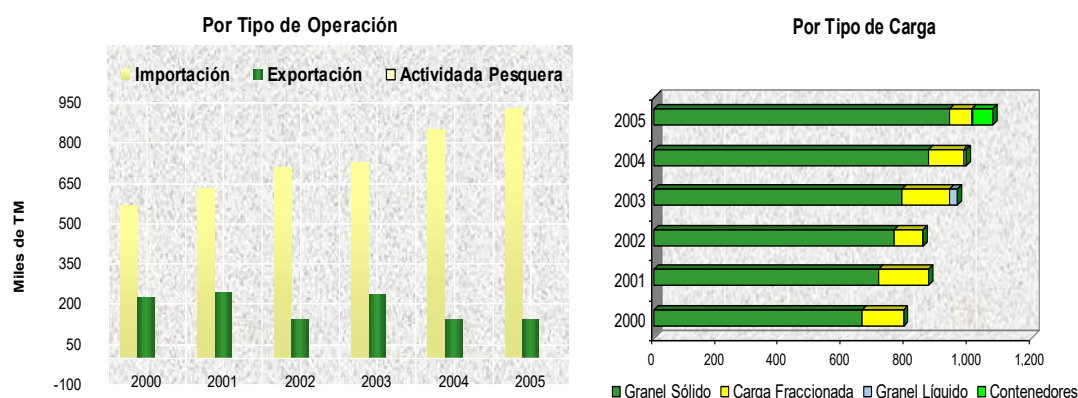
El Terminal Portuario de Salaverry (TPS) se localiza en el departamento de La Libertad, a 14 Km. de la ciudad de Trujillo. Entre sus áreas de mayor influencia se encuentran los departamentos de Cajamarca (embarque de productos mineros) y La Libertad (productos agroindustriales como Chavimochic, entre otros). De acuerdo con el volumen movilizado es el tercer terminal portuario más importante del Perú, después del Callao y San Martín.

Carga y Naves

Durante el 2005, este terminal movilizó 1'075,536 TM de carga, cifra que significó un incremento de 9% con respecto al volumen movilizado el año anterior. Este puerto ha registrado una tasa de crecimiento promedio anual de 6.4% para el período 2001-2005.

La carga de importación en el TPS aumentó 9% con relación al año 2005, y significó el 86% del total movilizado, similar participación que el año anterior. Los productos importados con mejor desenvolvimiento fueron: el maíz (+24.4%), el carbón (+32.9%), y la soya (+20.6%). Estos productos representaron aproximadamente el 47% del total movilizado, y el 54% de la carga importada. Por otro lado, las exportaciones se expandieron en 4%, siendo los productos más representativos dentro de este rubro, la harina de pescado y el azúcar, las cuales concentraron el 59% del total exportado. Estos productos representan el 8% del total de carga que se movilizó por el puerto. Un dato resaltante en el movimiento de carga es el ingreso de carga contenerizada. Durante el año se movizaron 65,000 TM en contenedores.

GRÁFICO N° 20
ESTRUCTURA DE CARGA – T.P. SALAVERRY
2000-2005



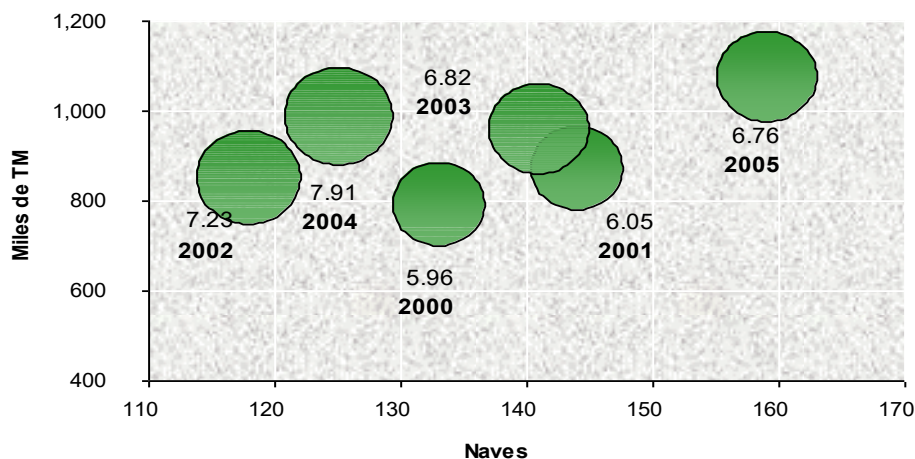
Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

En cuanto al tráfico de naves, durante el 2005 el TPS recibió 34 naves más que en el 2004, lo que significó un crecimiento de 27%. Sin embargo, el tonelaje promedio por nave descendió en 14.6% con respecto al año anterior, ya que los nuevos buques que ingresaron a este Terminal eran especializados, tratándose de naves portacontenedores. Aproximadamente, el 28% de los buques que ingresaron a este puerto fueron portacontenedores⁴.

⁴ El número de naves portacontenedores que se movizaron en el año 2005 por el TP Salaverry fue de 44. En el 2004, sólo ingresó a este puerto, una nave portacontenedores.

GRÁFICO N° 21
TONELAJE PROMEDIO MOVILIZADO POR NAVE – T.P. SALAVERRY
2000-2005



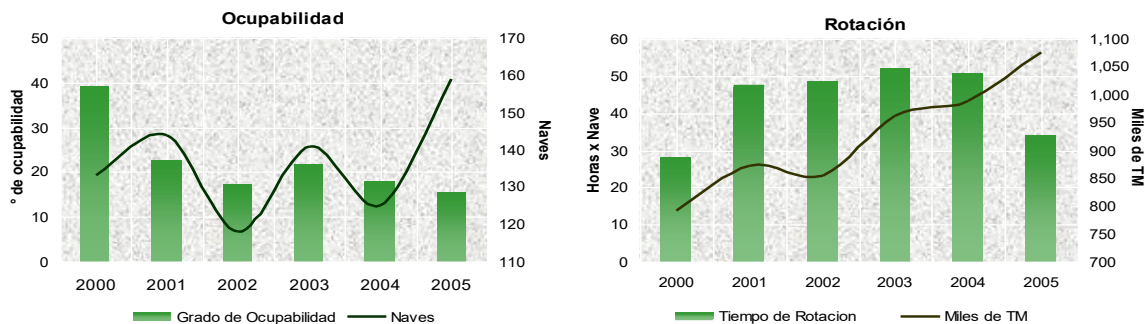
Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Indicadores portuarios

El porcentaje de ocupabilidad registrado en el terminal de Salaverry ascendió a 15%, es decir, descendió en 14% con relación al 2004. Se debe resaltar, que no obstante haber aumentado la recalada de naves y el tráfico de carga durante el 2005, el índice de ocupabilidad se redujo, reflejando un mayor grado de eficiencia portuaria.

Asimismo, el tiempo de permanencia de las naves en el puerto se ha reducido en 32% en comparación con el 2004. Es decir, en la actualidad las naves permanecen 34 horas en el puerto. Se espera que esta reducción en el tiempo de rotación de las naves incida en una reducción de los costos logísticos de los exportadores e importadores.

GRAFICO N° 22
INDICADORES PORTUARIOS – T.P. SALAVERRY
2000-2005



Fuente: ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

2.2.5. San Martín

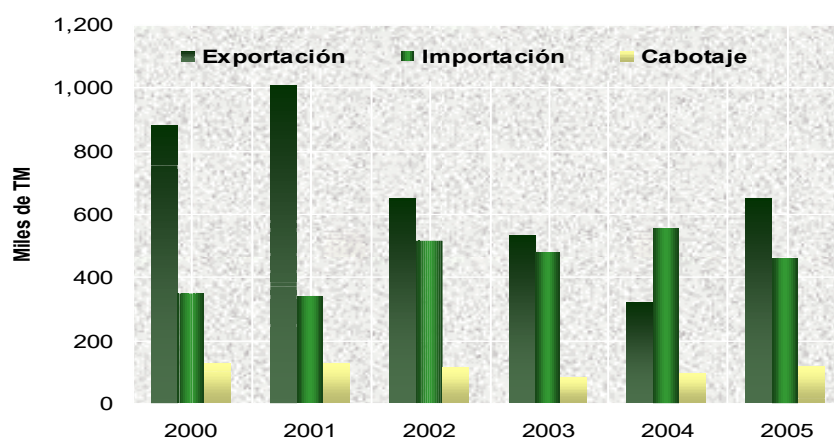
El Terminal Portuario General San Martín (TPSM) se encuentra localizado en la Bahía de Paracas en la provincia de Pisco. Sus áreas de mayor influencia son las regiones de Ica, Huancavelica y Ayacucho. Según el tonelaje de carga movilizada en el 2005, este terminal ocupó el segundo lugar de importancia en la red de puertos administrada por ENAPU, superando el tercer lugar del 2004.

Carga y naves

En el 2005, el TPSM movilizó 1,229 miles de TM de carga, es decir, creció en 27% en comparación a lo movilizó el año anterior. Este resultado es consecuencia de un incremento en las exportaciones, las cuales, se duplicaron en comparación de 2004. Dicho aumento es atribuible al mayor número de sacos de harina y de aceite de pescado que se movilizaron por este puerto, así como al crecimiento en las exportaciones de sal a granel (73.3%). Cabe resaltar, que la sal industrial concentra el 77 % de las exportaciones, y el 40% del total de la carga movilizada por el terminal.

De igual manera, se registró un crecimiento en la descarga de cabotaje (27%). Este incremento se debe principalmente a la descarga de mineral de hierro, única mercadería que se movilizó en dicha operación.

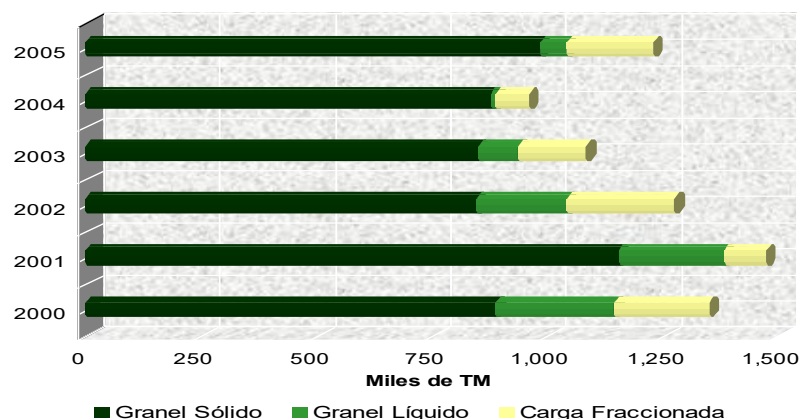
GRÁFICO N° 23
ESTRUCTURA DE CARGA POR OPERACIÓN – T.P. SAN MARTÍN
2000-2005



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

Con respecto al movimiento por tipo de carga, se observa, que la carga sólida sigue siendo el principal tipo de carga movilizó en el período 2000-2005. Sin embargo, en el 2005, se movilizó 10% menos de este tipo de carga en comparación con el año anterior.

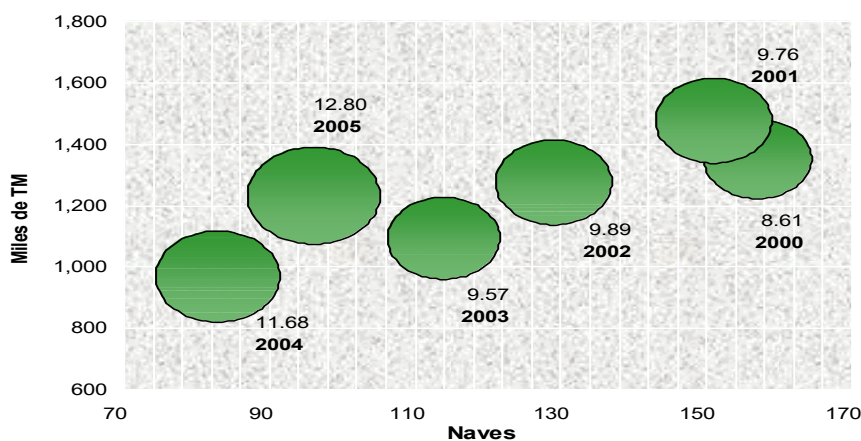
GRÁFICO N° 24
ESTRUCTURA DE LA CARGA POR TIPO– T.P. SAN MARTÍN
2000-2005



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

Durante el 2005, el tráfico de naves experimentó un crecimiento de 27% con respecto al 2004, resultado positivo después de la tendencia decreciente registrada en el período 2001-2004, que en promedio alcanzó el 14%. Dado que el incremento en la carga movilizada fue mayor al del tráfico de naves, el tonelaje promedio por nave pasó de 11.68 en el 2004, a 12.80 en el 2005.

GRÁFICO N° 25
TONELAJE PROMEDIO POR NAVE – T. P. SAN MARTÍN
2000-2005



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

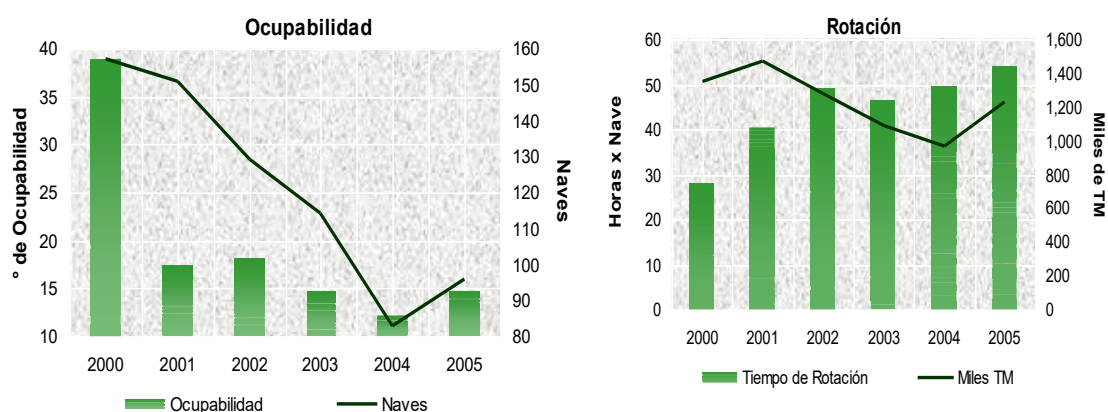
Indicadores portuarios

Durante el año 2005, la ocupabilidad de los amarraderos en TPSM se incrementó en 2.5% respecto del año 2004. Esta tasa llegó a 15%, cifra significativamente menor en comparación con el registrado en el año 2000, que fue de 39%. La causa principal de este evento es el menor número de naves que recalaron durante el año 2005. En este

año arribaron 96 naves, número significativamente menor, en comparación con el 2000, período de tiempo en el cual arribaron 157.

Asimismo, en el 2005, las horas de permanencia por nave se incrementaron en 10% en comparación con el 2004, por consiguiente, el tiempo de permanencia de los buques en promedio fue de 54 horas. Este hecho sería explicado por el significativo aumento de la carga movilizada, así como por el nivel tecnológico del puerto.

GRÁFICO N° 26
INDICADORES PORTUARIOS – T. P. SAN MARTÍN
2000-2005



Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

2.2.6. Ilo

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

Carga y naves

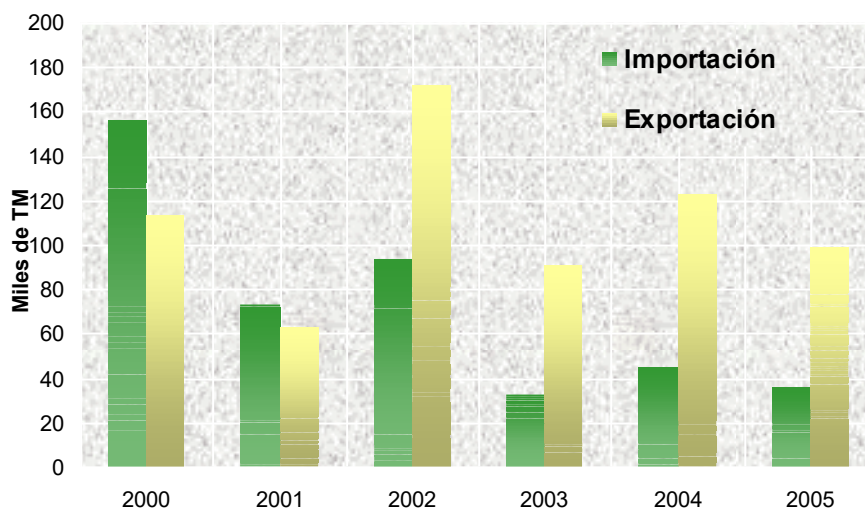
En el 2005, el TPI transportó 139,228 TM de carga, cifra que significó un decrecimiento de 21%, respecto al año anterior. Esto es atribuible a las menores exportaciones de harina de pescado, así como a la mayor competencia interportuaria que se está dando en esa zona del país, entre los terminales portuarios de Matarani y Arica por la carga boliviana. Esta disputa ha tenido un efecto negativo en la carga movilizada por este Terminal Portuario.

Las exportaciones del TPI cayeron en 18.9% en el 2005. Gran parte de esta disminución está explicada por la reducción que se dio en las ventas al exterior de harina de pescado⁵ (-17.8%) y por la ausencia de exportaciones de cátodos de cobre.

Asimismo, las importaciones cayeron en 21%. Los productos que se dejaron de importar y que tienen una alta importancia en la estructura de carga del puerto son: nitrato de amonio (-24.1%), carbón de piedra (-11.9%) y trigo (-1.4%). Adicionalmente, no se registró carga en tránsito para Bolivia.

⁵ La harina de pescado (suelta y contenerizada) representó el 66.6% del total de carga movilizada, y el 93% del embarque de exportación.

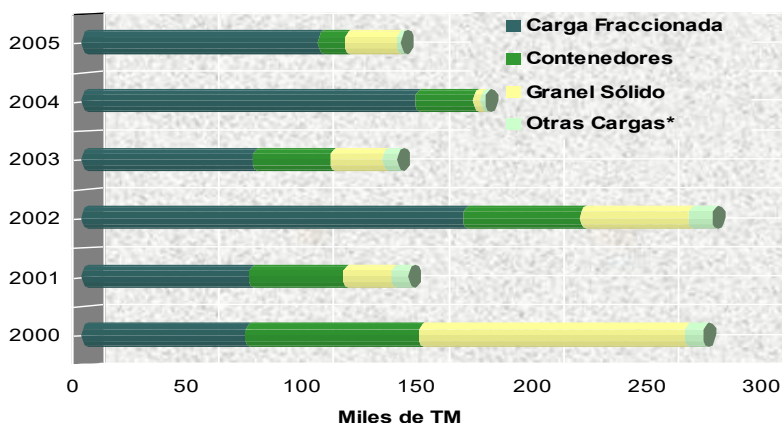
GRÁFICO N° 27
ESTRUCTURA DE CARGA POR OPERACIÓN – T. P. ILO
2000-2005



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

La estructura por tipo de carga muestra que la carga fraccionada continúa siendo el principal producto movilizado por este puerto. Aproximadamente, el 85% de este tipo de carga ha sido harina de pescado.

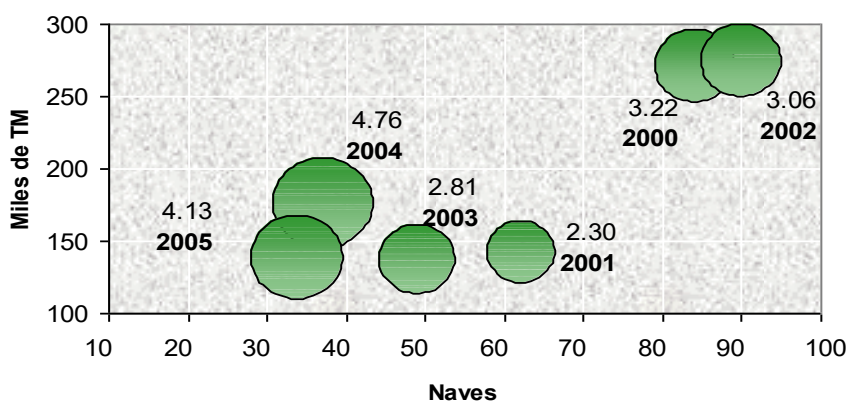
GRÁFICO N° 28
ESTRUCTURA DE LA CARGA POR TIPO – T. P. DE ILO
2000-2005



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

Durante el 2005, este Terminal Portuario atendió 34 naves de “alto bordo”, lo que significó una reducción de 9% con relación al 2004. El menor número de naves así como de carga, llevó a una disminución del tonelaje promedio por nave, el cual, pasó de 4.76 mil TM en el 2004 a 4.21 mil TM en el 2005.

GRÁFICO N° 29
TONELAJE PROMEDIO POR NAVE – T.P. DE ILO
2000-2005



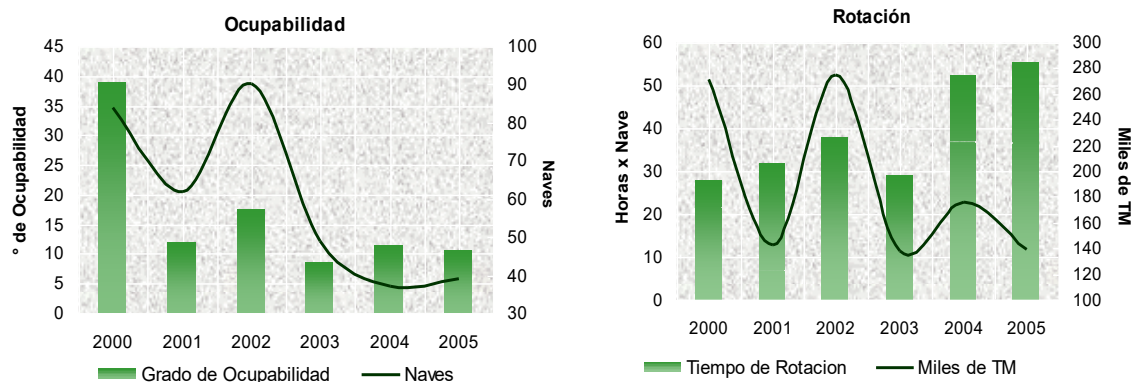
Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Indicadores Portuarios

Durante el 2005, el grado de ocupabilidad de los amarraderos del TPI fue de 11%, es decir, decreció en 7%, respecto del año anterior. La baja tasa de ocupabilidad se debe al menor tráfico de naves y de carga.

El tiempo de rotación de las naves⁶ se incrementó en aproximadamente 6 horas, que equivale a un aumento de 6% respecto al 2004. En este caso, este indicador no revela ganancias de eficiencia del Terminal Portuario, sino, la poca demanda que tiene este puerto.

GRÁFICO N° 30
INDICADORES PORTUARIOS – T.P. ILO
2000-2005



Fuente: ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

⁶ El cálculo de ENAPU excluye los amarraderos C y D.

2.3. Evaluación Financiera

2.3.1. Ingresos

Durante el 2005, las ventas de ENAPU ascendieron a S/. 301 millones de nuevos soles, monto 7.5% superior al conseguido en el 2004. El 91% de estos ingresos provienen de los servicios portuarios. Cabe señalar, que los servicios marítimos y de almacenamiento, sólo representaron aproximadamente el 3% y 6% del total de ingresos, respectivamente.

El Terminal Portuario del Callao continúa siendo la principal unidad de negocios de ENAPU. En el año 2005, el TPC concentró el 76% de la carga total movilizada y el 83% de los ingresos percibidos por la empresa.

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

Servicio	2004	2005	Var%
Servicios Marítimos	8,952	7,404	-17%
Servicios Portuarios	255,463	274,809	8%
Servicios de Almacenamiento	16,125	19,336	20%
TOTAL	280,540	301,549	7%

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

2.3.2. Ratios Financieros

A) Liquidez

Los activos corrientes de la empresa se incrementaron en 25% en comparación con el 2004. La mayor parte de este aumento está explicado por el mayor saldo en la caja y bancos, cuenta que creció en 53% en comparación con el año anterior. Aproximadamente el 64% de esta liquidez de ENAPU se encuentra en certificados de depósito.

Sin embargo, los pasivos corrientes superaron a los activos corrientes en 1.20 veces. Gran parte del pasivo corriente de ENAPU, tuvo su origen en “otras cuentas por pagar”, las cuales, representan el 98% de estos pasivos. Con respecto, al año 2004, los pasivos corrientes se incrementaron en 31%.

B) Solvencia

Al año 2005, la mayor parte de la deuda de largo que enfrenta ENAPU está relacionada con los devengados de pensiones. Con respecto al 2004, el monto de los devengados se incremento en 7 veces. Es decir, llegó a un valor de S/. 7'390,282 nuevos soles. Es importante señalar, que estos devengados provienen del DL N° 20530, y están siendo cancelados por ENAPU vía el fraccionamiento.

C) Rentabilidad

En el año 2005, el margen de utilidad operativa de ENAPU, se incremento en 24% con relación al 2004. Este aumento está asociado con la reclasificación de las partidas de gastos operativas y administrativos que se dio en los Estados de Pérdidas y Ganancias de ENAPU. En esta reclasificación, parte del pago de tributos y de las

cargas de personal fueron transferidas de gastos administrativos a costo de ventas. Este es el motivo, por el cual, el margen bruto decrece y el operativo se incrementa.

Respecto del margen de utilidad neta, ésta sigue siendo positiva, pero se redujo en 16% con respecto al 2004. Dicha disminución, se explica principalmente por el incremento que se dio en la provisión para jubilados. Esta cuenta se triplicó en comparación con el 2004, llegando a tener un saldo de S/.75'136,413.

Por otra parte, un hecho que también contribuyó a que la utilidad sea positiva durante el 2005 fue el incremento que se dio en los ingresos de ENAPU, los cuales, tuvieron su origen en el cobro por concepto de "uso de muelle".

CUADRO N° 3 RATIOS FINANCIEROS ENAPU 2004 -2005

INDICADORES FINANCIEROS

	2004	2005
Margen Bruto	0.69	0.62
Magen Operativo	0.40	0.46
U. Neta / Ventas	0.02	0.02
Act. Cte. / Pas. Cte.	0.92	0.84
Prueba Ácida	0.68	0.81
Pasivo / Patrimonio	0.58	0.83
U. Neta / Patrimonio	0.02	0.02
U. Neta / Activos	0.01	0.01

Fuente: Estados Financieros Auditados - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

2.3.3. Tarifas

Las tarifas máximas aplicadas por ENAPU en 2005 fueron las aprobadas mediante Resolución de Consejo Directivo N° 001-99-CD-OSITRAN, de mayo de 1999, las que fueron modificadas en julio de 2004 mediante la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN. Sin embargo, su aplicación fue suspendida en virtud a la medida cautelar dicta en enero de 2005, por el Quinto Juzgado Civil del Callao, por la cual se suspende los efectos de las Resoluciones N° 044-2004-CD-OSITRAN y N° 031-2004-CD-OSITRAN, las cuales, establecían los nuevos niveles tarifarios. Dicha medida no exime a la empresa; sin embargo, de la responsabilidad de realizar las provisiones contables en el ejercicio 2005.

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 arriba descritos, un estudio realizado por OSITRAN⁷ 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 autorizó 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 aprobación de la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN, del 23 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 1 de febrero de 2005. Sin embargo, dichas tarifas no han podido ser aplicadas debido a la medida cautelar antes señalada. Asimismo, la Entidad Prestadora ha interpuesto diversos recursos judiciales y administrativos, solicitando ya sea la nulidad de la Resolución que aprobó la nueva estructura tarifaria o la postergación de su vigencia⁸. Las tarifas aprobadas mediante Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN se detallan en el siguiente cuadro:

⁷ Estudio Comparativo de Tarifas Portuarias bajo la Administración de ENAPU, abril 2002.

⁸ 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 naves 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 LA NUEVA ESTRUCTURA TARIFARIA EN EL COSTO TOTAL DE LOS
SERVICIOS REGULADOS
(VAR. % RESPECTO A ANTERIOR TARIFA MÁXIMA)

	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

Nota: - : por aumento de tarifa
+ : por disminución de tarifa.

Tarifas internacionales (benchmarking)

En este punto, se ha seleccionado aquellos puertos de la región comparables los terminales portuarios que administra ENAPU. En el caso del Callao, la selección se realiza sobre la base de tráfico de contenedores en puertos de la Costa Oeste Sudamericana, expresado en TEU, (Ver cuadro 7.1).

CUADRO 7.1 TARIFAS PORTUARIAS DE LA REGIÓN- COSTA OESTE SUDAMERICANA

CONCEPTO (US \$ Dólares Americanos)	Vigente	Suspendida por Medida Cautelar	Otros puertos			
			Colombia	Ecuador	Chile	
			Buenaventura (1)	Guayaquil	Valparaíso	San Antonio
SERVICIOS A LA NAVE						
Amarre y Desamarre (por operación)	200.00	200.00				
Uso de amarradero (metro eslora/ hora)	0.65	0.40	0.44	0.64 (2)	1.24	1.24
SERVICIOS A LA CARGA						
Uso de Muelle / Tonelada Métrica						
Carga Fraccionada	10.00	5.00	5.50	2.80	0.52	0.52 / 6.72
Carga Rodante	28.00	15.00	25.00	2.80		
Carga Sólida a Granel	3.00	2.00	5.50	2.50		
Carga Líquida a Granel	1.00	0.80	5.00	2.00		0.98
Contenedores (unidad)						
Llenos de 20 pies	80.00	60.00	86.00	55.00	8.32 / 69.27 (3)	8.32 / 70.71 (3)
Llenos de 40 pies	120.00	90.00	106.00	110.00	13.00 / 103.91 (4)	13.00 / 53.03 (4)
PASAJEROS (por pasajero embarcado)	8.00	8.00	8.00 (5)			

(1) Uso de muelle incluye los cargos al operador

(2) Incluye uso de fondeadero

(3) Uso de muelle contenedor con 16 TM / por descarga o embarque

(4) Uso de muelle contenedor con 25 TM / por descarga o embarque

(5) Desembarque y embarque de pasajeros

Fuente: ENAPU, Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, Autoridad Portuaria de Guayaquil, Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV), San Antonio

Terminal Internacional (STI) y Terminal Pacífico Sur (TPS) concesionarios monoproyectos

Para realizar la comparación con el resto de los puertos es necesario identificar otros terminales portuarios con similar tráfico de carga (Ver cuadro 7.2).

CUADRO 7.2 TARIFAS PORTUARIAS DE LA REGIÓN-OTROS TERMINALES PORTUARIOS

(US \$)	Aprobadas el 21 de julio de 2004					Aprobada	Otros Puertos			
	Paíta	Salaverry	Chimbote	San Martín	Ilo	21/07/2004	Chile		Ecuador	
						Matarani	Arica	Iquique	Bolívar	Esmeraldas
SERVICIOS A LA NAVE										
Amarre y Desamarre (por cada operación)	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	205.49	0.31/TRB (4)			
Uso de amarradero (metro de eslora / hora)	0.40	0.80	0.50	0.50	0.70	0.67	0.40	1.24	0.34	0.38
SERVICIOS A LA CARGA										
Uso de Muelle / Tonelada Métrica										
Carga Fraccionada	4.00	6.80	5.00	4.00	4.00	3.50	1.35	0.52	3.40	3.80
Carga Rodante	15.00	15.00	15.00	15.00	25.00	51.64	1.35			
Carga Sólida a Granel	1.50	2.00	2.00	2.00	2.00	2.57	0.85	0.52		2.10
Carga Líquida a Granel	1.25	1.00	1.00	1.00	1.00	1.03	0.85	1.13		
Contenedores (unidad)										
Llenos de 20 pies	50.00	60.00	50.00	50.00	60.00		22.00 (1)	8.32	40.00	45.00
Llenos de 40 pies	80.00	90.00	80.00	80.00	90.00		38.00 (2)	13.00	80.00	90.00
Pasajeros	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00		3.00 (3)	21.00		

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

(2) Contenedores de 25 TM

(3) Por operación (embarque o desembarque).

(4) Uso de puerto

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

Fuente: ECLAC

La carencia de infraestructura y equipamiento (como la grúa pórtico) ocasiona que los buques incrementen su permanencia en el puerto del Callao. En esta industria es conocido, que cuanto más largo sean los tiempos de espera en puertos, mayor será el coste generalizado en que incurre el buque en su paso por el puerto. Esta situación, ocasiona que el Terminal Portuario del Callao sea uno de los más costosos de la región Oeste de Sudamérica, lo que puede afectar los fletes (Ver Cuadro 7.3).

CUADRO 7.3
COSTOS EN DIFERENTES PUERTOS DE LA REGIÓN (US \$)

Nave Típica	Callao	Buenaventura (1)	Guayaquil (1)	Valparaíso TPS (2)	San Antonio STI SA (2)
Eslora (metros)	180.00	180.00	180.00	180.00	180.00
Permanencia (horas)	14.58	7	8	6	6
Número de contenedores descarga/embarque	350	350	350	350	350
20 pies llenos	190	190	190	190	190
40 pies llenos	160	160	160	160	160
Rendimiento promedio (contenedores/hora)	12	24	22	28	28
Número de posiciones o cuadrillas	2	2	2	2	2

Tarifas Máximas						
Costos US \$ dólares	Vigentes	Suspendidas por Medida Cautelar	Buenaventura (1)	Guayaquil (1)	Valparaíso TPS (2)	San Antonio STI SA (2)
A la nave						
Amarre y desamarre	400	400				
Uso de amarradero	1,706	1,050	722	716	1,508	1,508
Total servicios a la nave	2,106	1,450	722	716	1,508	1,508
A la carga						
Uso de muelle	34,400	25,800	30,880	17,952	33,540	34,015
Manipulación	7,000	7,000				
Transferencia	5,250	5,250				
Total servicios a la carga	46,650	38,050	30,880	17,952	33,540	34,015
Totales US\$	48,756	39,500	31,602	18,668	35,048	35,523

Nota:

1. Transferencia y manipulación no lo brinda directamente el puerto. Sus tarifarios no registran este concepto.
2. El servicio por uso de muelle incluye: transferencia, manipulación y grúa pórtico para el contenedor.

Leyenda:

TPS: Terminal Pacífico Sur, concesionario del Terminal 1 del Puerto de Valparaíso.

STI SA : San Antonio Terminal Internacional, concesionario del Terminal Puerto de San Antonio.

Fuente: ECLAC y OSITRAN

3. CONCLUSIONES

- Durante el año 2005, el tráfico de la carga creció 6% y el número de recaladas de naves de alto bordo en los terminales portuarios de ENAPU registró un incremento de 3% con respecto a similar período del año anterior.
- Durante el año 2005, el Terminal Portuario del Callao concentró el 76% de la carga total movilizada por los terminales administrados por ENAPU, y aproximadamente el 83% del total de los ingresos percibidos por la empresa. La mayor parte de sus ingresos provino principalmente del movimiento de carga contenerizada.
- El crecimiento de carga contenerizada en 2005 se explica principalmente por las mayores exportaciones e importaciones. Estos incrementos han tenido un impacto negativo en la tasa de ocupabilidad del puerto y en la permanencia de las naves, particularmente en el caso del Terminal Portuario del Callao. Los indicadores estarían reflejando que los mayores volúmenes de carga que se movilizaron por este Terminal no estuvieron acompañados de cambios tecnológicos que permitieran mejorar la productividad y eficiencia de los puertos administrados por ENAPU. Sin embargo, para 2006 ENAPU ha programado la adquisición de 2 grúas pórtico y equipo para la transferencia de contenedores, lo que mejorará sustancialmente la eficiencia.
- Los indicadores de desempeño para el Terminal Portuario del Callao en 2005 muestran una permanencia promedio de 27 horas y una ocupación de los amarraderos de 40%, niveles mayores a los registrados en 2004, que se explica principalmente por el mayor tráfico de carga.
- Respecto a la situación financiera de ENAPU, las ventas registraron un incremento de 7.5%. La mayor parte de las ventas de ENAPU (91%), se concentra en los servicios a la carga. Cabe mencionar que el Terminal Portuario del Callao concentro el 83% del total de las ventas de la Entidad Prestadora.
- Los ratios financieros revelan la situación que produce el alto pago de pensiones como de las provisiones por dicho concepto, derivadas de la deuda pensionaria. En el año 2005, se registró una provisión para cubrir los compromisos con los pensionistas del 25% de las ventas.
- Las tarifas que fueron aprobadas por OSITRAN mediante Resolución de Consejo Directivo de OSITRAN N° 031 -2004-CD-OSITRAN se encuentran suspendidas en virtud a una medida cautelar dictada por el Poder Judicial. Sin embargo, en las notas a los Estados Financieros Auditados no se reporta el nivel de provisión correspondiente a la no aplicación de la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN en dicho ejercicio.
- A partir de la información obtenida de los diferentes puertos de la región oeste de Sudamérica, se puede establecer que el Terminal Portuario del Callao presenta tarifas por encima de los puertos comparables. Esto se debe principalmente, a las carencias de infraestructura y equipo y altos costos de operación.