

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



EVALUACION ECONOMICA DE LA EMPRESA
NACIONAL DE PUERTOS S.A. - ENAPU:
AÑO 2006

Gerencia de Regulación

LIMA, JULIO 2007

INDICE

RESUMEN EJECUTIVO.....	3
1. AMBITO DE OPERACIÓN DE ENAPU.....	4
2. DESEMPEÑO DE LA ENTIDAD PRESTADORA EN EL AÑO 2006	5
2.1. Análisis de Tráfico.....	5
2.2. Análisis por Terminal Portuario	8
2.2.1. Callao	9
2.2.2. Paíta	11
2.2.3. Chimbote.....	14
2.2.4. Salaverry.....	16
2.2.5. San Martín.....	18
2.2.6. Ilo	20
2.3. Evaluación Financiera	23
2.3.1. Ingresos	23
2.3.2. Ratios Financieros.....	23
2.3.3. Tarifas	24
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. El 25% de estos terminales portuarios moviliza más de la mitad de la carga. Los puertos pueden clasificarse, 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 Puerto de Matarani y la Nueva Terminal de Contenedores Zona Sur del Callao (NTC), concesionados en mayo de 1999 y julio de 2006; a los consorcios TISUR S.A. y D.P. World S.A, respectivamente.

En la última década, el comercio internacional peruano ha crecido de manera sostenida, lo que ha derivado en el incremento de la carga movilizada por los terminales portuarios administrados por ENAPU. Durante el año 2006, el tráfico de la carga creció 5,3% en relación con el año anterior. Respecto del tráfico de naves, en el período de análisis, se registró una escasa reducción de 0.1% en el número de naves atendidas en los terminales administrados por ENAPU, las que ascendieron a 3248 unidades.

En el año 2006, los indicadores del Terminal Portuario del Callao, correspondientes a la permanencia de naves y el uso de amarradero, volvieron a incrementarse en 3,7% y 5.5% respectivamente, tal como ha sido la tendencia en los últimos años, derivada del mayor tráfico de carga y naves. Esta situación evidencia la ausencia de cambios tecnológicos que permitan mejorar los niveles de eficiencia y productividad del puerto más importante del país. Sin embargo, en el año 2007 se ha programado concluir el proceso de adquisición de cuatro grúas pórtico, que le permitan hacer frente a la futura competencia de la NTC.

Respecto de la situación financiera, las ventas de la empresa registraron un incremento de 5.6%, respecto del 2005. Los ingresos registrados provinieron en mayor medida del rubro Servicios Portuarios (91.9%), particularmente por el uso de muelle. Cabe mencionar que el Terminal Portuario del Callao concentró el 83,4% del total de ingresos de la empresa, debido a que mediante este terminal se movilizó el 77,2% del tráfico de carga atendido por ENAPU.

Finalmente, las nuevas tarifas de la empresa, aprobadas mediante Resolución de Consejo Directivo de OSITRAN N° 031 -2004-CD-OSITRAN que debieron entrar en vigencia el 1° de Febrero del 2005, no han sido aplicadas por ENAPU hasta el cierre del año 2006, en virtud a una medida cautelar dictada por el Poder Judicial.

1. AMBITO DE OPERACIÓN DE ENAPU

Se encuentran registrados 107 terminales portuarios registrados, que se clasifican como puertos mayores, menores y caletas. El 25% concentra más de la mitad de la carga. Por su habilitación portuaria, los puertos se clasifican en: de uso público y de uso privado. Los que se encuentran bajo la administración de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) y Terminal Internacional del Sur. Adicionalmente, en julio de 2006, se entregó en concesión la NTC en el Puerto del Callao. Por su parte, los terminales de uso privado pertenecen a empresas mineras, industriales y de hidrocarburos.

CUADRO N° 1
PUERTOS DE USO PÚBLICO Y TM MOVILIZADAS – 2006

N°	TIPO DE USO	PUERTO	TM
1	Público	Chicama	53 292
2	Público	Chimbote	239 318
3	Público	Callao	14 727 698
4	Público	San Martín-Pisco	1 142 703
5	Público	Huacho	11 833
6	Público	Ilo	246 758
7	Público	Iquitos	206 722
8	Público	Matarani – TISUR (Concesionado)	1 989 092
9	Público	Paita	1 014 309
10	Público	Salaverry	1 204 505
11	Público	Puerto Maldonado	89 318
12	Público	Supe	58 217
13	Público	Yurimaguas	68 462

Fuente: ENAPU

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

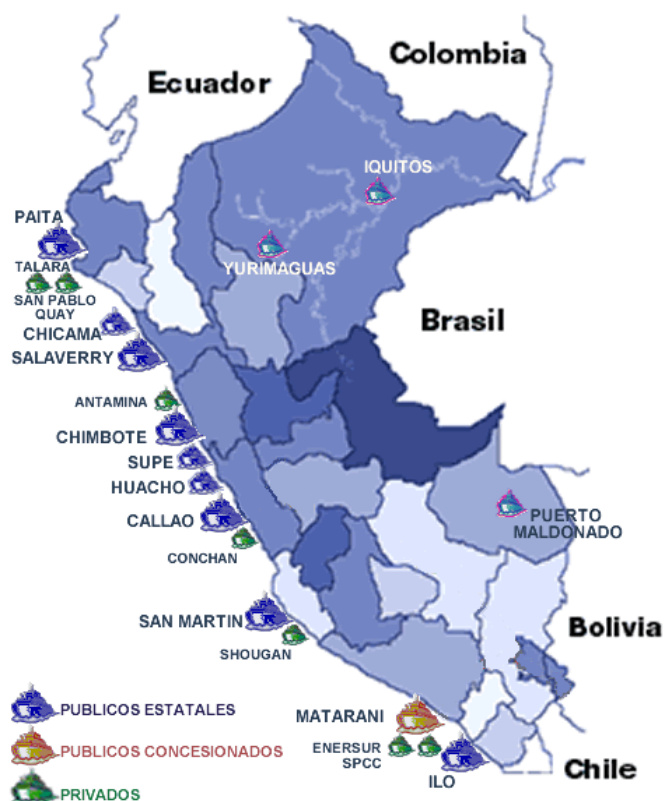
En 1981, mediante Decreto Legislativo N°98, la empresa fue dotada de personería jurídica de derecho privado. La principal actividad económica de ENAPU es la administración, operación, equipamiento y mantenimiento de terminales y muelles de la República, sean estos marítimos, fluviales o lacustre; así 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 que en agosto de 1999 se otorgue en concesión del Terminal Portuario de Matarani, el mismo que ha venido siendo operado por la empresa Terminal Internacional del Sur –TISUR-. 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 llevaron a cabo el proceso de concesión del Nuevo Terminal de Contenedores Zona Sur (NTC ó Muelle Sur) en el Terminal Portuario del Callao.

La Concesión comprende el diseño, construcción, financiamiento, operación, administración y mantenimiento de un Nuevo Terminal de Contenedores, ubicado al sur del Terminal Portuario del Callao. La Buena Pro se adjudicó el 19 de junio de 2006 al concesionario DP World Callao S.A., conformado por P&O Dover/Dubai Ports World (de capitales ingleses y árabes) y Uniport S.A. (de capitales peruanos), por un plazo de 30 años.

GRÁFICO N° 1 PRINCIPALES PUERTOS PERUANOS



Fuente: OSITRAN y ENAPU

2. DESEMPEÑO DE LA ENTIDAD PRESTADORA EN EL AÑO 2006

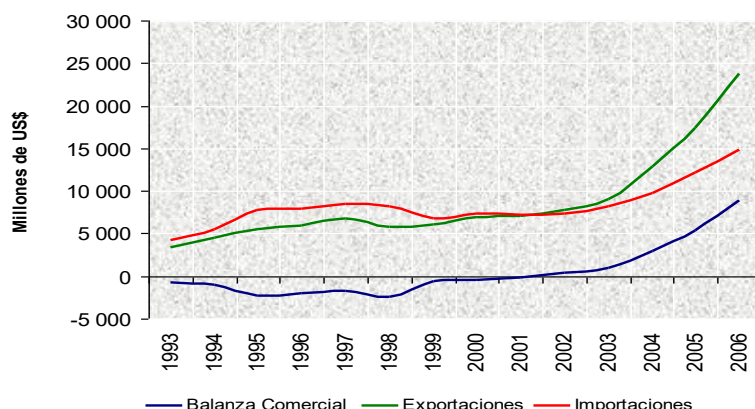
En esta sección, se analiza el desempeño de la entidad prestadora (ENAPU) durante el año 2006, a través de la evaluación de indicadores de tráfico y financieros.

2.1. Análisis de Tráfico

2.1.1. Carga

El comercio exterior ha crecido sostenidamente durante la última década, al pasar de US\$ 15 360 millones en 1997, a US\$ 38 666 millones en el 2006, lo que ha derivado en niveles de crecimiento del tráfico de carga por los terminales bajo la administración de ENAPU. En efecto, de una tendencia importadora en los años 80 y 90, se ha pasado a una balanza comercial positiva desde el año 2002.

GRÁFICO N° 2 EXPORTACIONES, IMPORTACIONES, BALANZA COMERCIAL 1993-2006



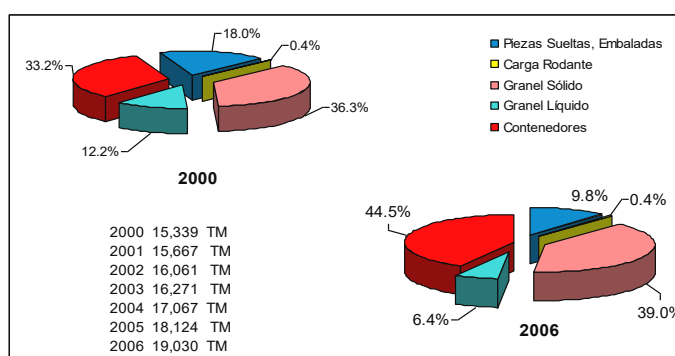
Fuente: BCRP

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Durante el 2006, el tráfico de carga de los puertos administrados por ENAPU registró un incremento de 5,3%, respecto del año anterior. Este crecimiento se explica principalmente, por el mayor tráfico de carga contenedorizada (11.8%), granel sólido (2,7%), líquido a granel (3,8%), y rodante (62,4%). No obstante, la carga fraccionada disminuyó en 9,7%, esta reducción se explica por el proceso de contenerización, es decir la tendencia a utilizar contenedores para transportar carga del tipo “fraccionada”.

En el 2006, la carga de contenedores y de granel sólido concentró el 83% del volumen total de carga movilizada. Durante el período 2001-2006, la carga contenerizada creció a la tasa promedio anual de 9,18%.

GRÁFICO N° 3 TRÁFICO POR TIPO DE CARGA

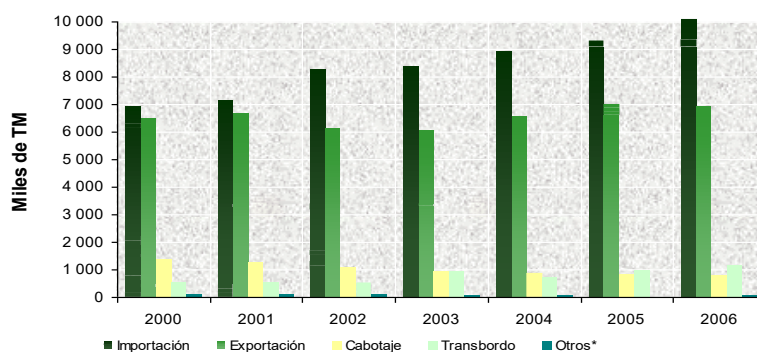


Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU, BCRP

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

En 2006, se registró un incremento en la carga de importación (10,2%), la que concentró el 53,8% del total movilizado. Los embarques de exportaciones, que representan el 36,2% del total de la carga movilizada, disminuyeron 1,6%. Las exportaciones e importaciones representaron en conjunto, el 90,0% del tráfico total registrado por los terminales administrados por ENAPU.

GRÁFICO Nº 4 TRÁFICO POR TIPO DE OPERACIÓN



**Incluye tránsito, ingreso vía terrestre y actividad pesquera*

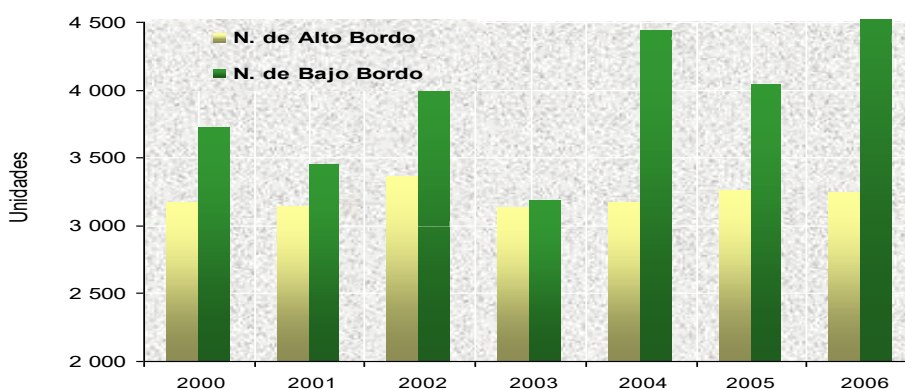
Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

2.1.2. Naves

El número de naves de “alto bordo” que recalaron en los puertos operados por ENAPU disminuyó en 0,1%, con relación al año anterior. No obstante, el número de buques contenedores que arribaron a los puertos se incrementó (6,9%). Este tipo de nave representó el 51,6% del total de buques atendidos en 2006. Sin embargo, esta expansión fue contrarrestada por las caídas en otros tipos de nave, especialmente en los buques de carga general (-16,27%). En los próximos años se espera que la tendencia creciente de los buques de contenedores se acentúe, de esta forma, la participación relativa de otros tipos de naves irá disminuyendo.

GRÁFICO Nº 5 TRÁFICO DE NAVES 2000-2006

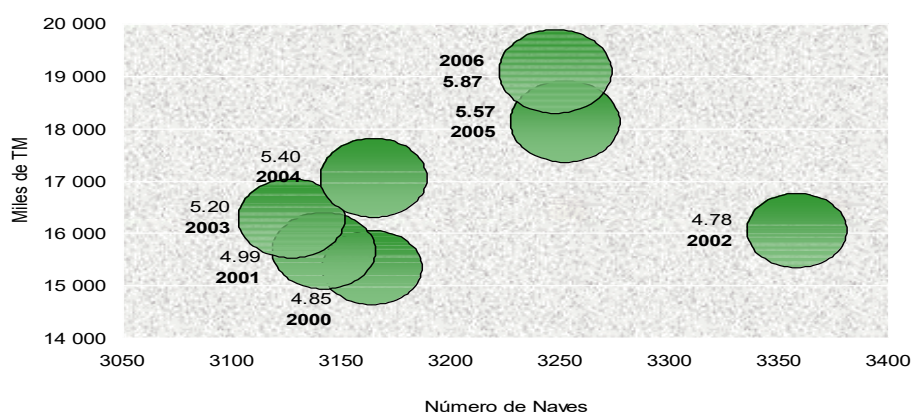


Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

El tonelaje promedio movilizado por nave (descargado y embarcado) creció 5,4% en comparación con el registrado en el año 2005. Este resultado se debe al mayor nivel de tráfico de carga y, por otro lado, al menor número de naves atendidas.

GRÁFICO Nº 6
TONELAJE PROMEDIO MOVILIZADO POR NAVE
2000-2006

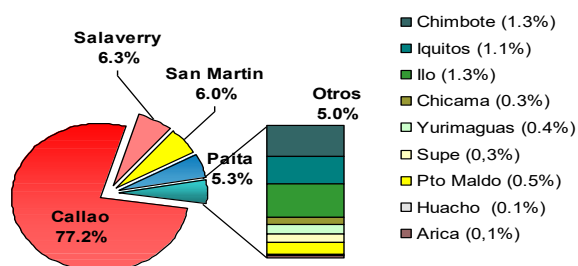


Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

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. Para ello, sólo se consideraran aquellos terminales que cuentan con la mayor participación en el tráfico de carga, es decir: Callao, Paíta, Chimbote, Salaverry, General San Martín, Iquitos e Ilo.

GRÁFICO Nº 7
ESTRUCTURA DE CARGA EN TERMINALES DE ENAPU
2006



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

Respecto a los indicadores de eficiencia portuaria, se ha considerado los siguientes:

- Permanencia de nave:** Corresponde al tiempo medio de estadía de una nave en los amarraderos de los terminales de ENAPU, dada una estructura de carga, volumen y tecnología utilizada. Un puerto será más eficiente en la medida que las naves reduzcan su permanencia. Este indicador debe ser evaluado en términos del tonelaje movilizado por nave. A mayor volumen atendido se demandará una mayor permanencia si el rendimiento de embarque o descarga se mantienen constante.

- b. Ocupación de amarraderos: Indicador del nivel de riesgo de congestión del puerto. Este indicado tiene relación directa con el anterior.

2.2.1. Callao

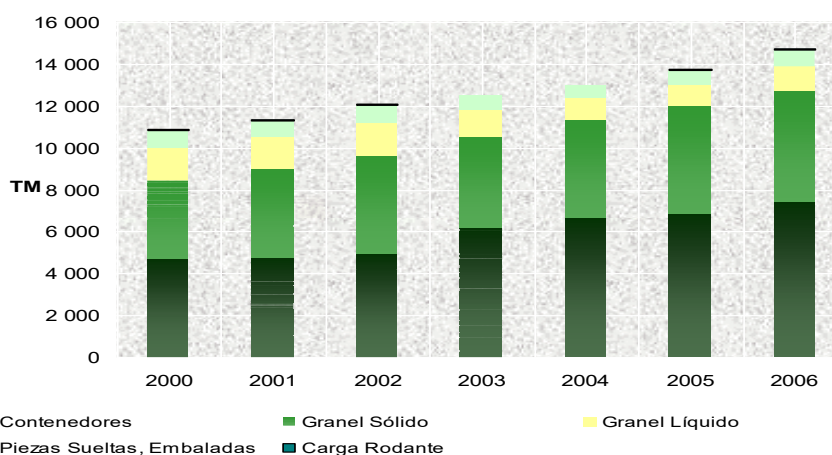
El Terminal Portuario del Callao (TPC) está ubicado en la provincia constitucional del mismo nombre, en el litoral del departamento de Lima. Es el principal Terminal Portuario del país, y comprende en su zona de influencia (*hinterland*) a los departamentos de: Lima, Cerro de Pasco, Huanuco, Ayacucho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

El puerto de Callao se constituyó durante el año 2006, en el puerto más importante del Pacífico Sur, en lo que respecta al movimiento de contenedores. Por este terminal se movilizaron 938 119 TEUS (equivalente a contenedores de 20 pies).

Carga y naves

En el 2006, el puerto del Callao concentró el 77,2% del total de carga movilizada por ENAPU, lo que significó un incremento del 7,2% con respecto del año anterior. La carga movilizada mediante contenedores representó el 50% del total atendido por el puerto. Desde el año 2001, la carga contenerizada creció a la tasa promedio de 8.2%.

GRÁFICO N° 8
TRÁFICO POR TIPO DE CARGA – T. P. CALLAO
2000-2006

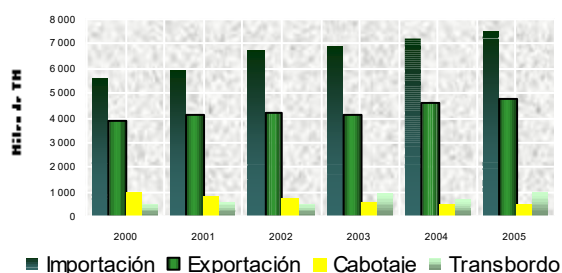


Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Las operaciones de importación y exportación concentraron los mayores volúmenes de carga del Terminal Portuario del Callao, representando en conjunto el 89,8% del total registrado. Ambos tipos de operación registraron incremento de 11,0% y 2,2%, respectivamente. Sin embargo, el crecimiento más significativo se dio en las operaciones de transbordo (14,7%). Cabe destacar que el volumen de carga de operaciones de cabotaje se ha reducido a una tasa promedio anual de -13.1% durante el período 2001-2006.

En el 2006, los productos de importación que mostraron el mayor crecimiento en comparación con el año 2005 fueron: el trigo (22,9%), la torta de soya (34,9%), y el carbón (589,8%). En el caso de las exportaciones, los productos que registraron mayores incrementos fueron: el zinc (284,0%) y el aceite de pescado (19,1%).

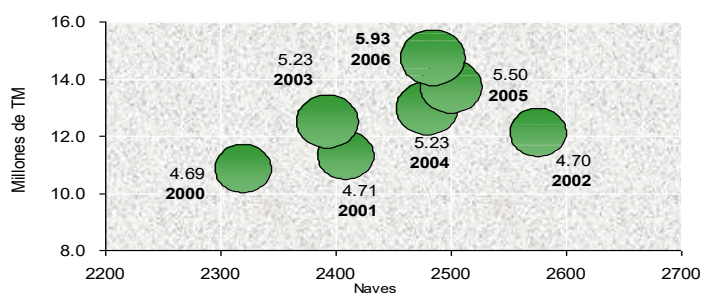
GRÁFICO N° 9 TRÁFICO POR TIPO DE OPERACIÓN - T.P. CALLAO, 2000-2006



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

El tonelaje promedio movilizado por nave registró un incremento de 7,9%; respecto del año 2005. Este aumento –a pesar de la caída en el número de naves atendidas (-0,6%)- estuvo por encima de la expansión en el volumen de carga, lo que reflejó el ingreso de naves con mayor capacidad de almacenamiento.

GRÁFICO N° 10 TONELAJE PROMEDIO MOVILIZADO POR NAVE T. P. CALLAO 2000 –2006



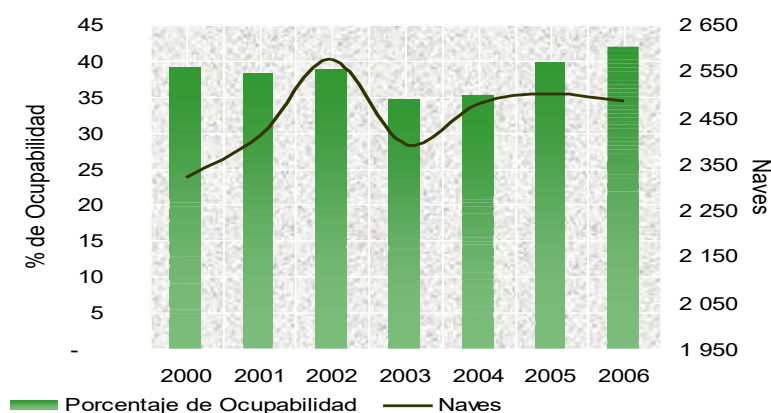
Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Indicadores portuarios

Durante el período 2000-2006, la tasa de ocupación de los amarraderos¹ fue en promedio 38.2%. Sin embargo, en el 2006, este indicador se encontró por encima del promedio (41,9%). Este resultado se explica por el mayor volumen de carga movilizado por el Terminal Portuario, lo que incidió en el incremento de los tiempos de descarga y embarque.

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

GRÁFICO N° 11
OCUPABILIDAD DE AMARRADEROS VS. N° DE NAVES – T.P. CALLAO
2000-2006

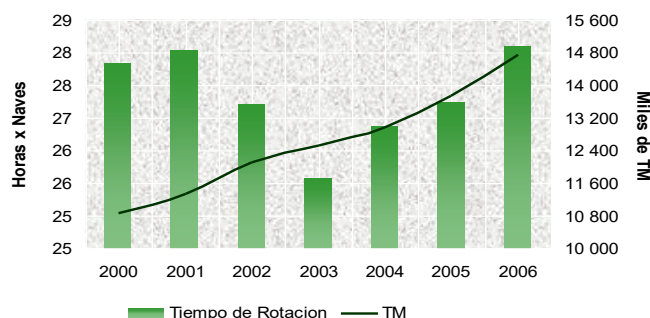


Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

El tiempo de rotación de las naves² se incrementó en 3,7% respecto del año anterior. Este aumento equivale a una hora más de espera de los buques en los amarraderos del Callao. En el caso particular de este Terminal Portuario, el retraso tecnológico que presenta y los mayores volúmenes de carga que transitaban por este puerto, incidieron en el mayor tiempo de permanencia en amarraderos.

GRÁFICO N° 12
TIEMPO DE ROTACIÓN DE NAVES – T.P. CALLAO
2000-2006



Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

2.2.2. Paita

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

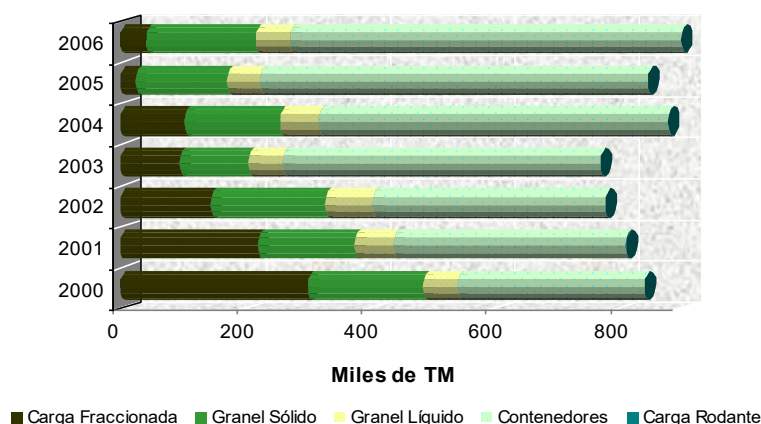
² Definido como el tiempo promedio que permanece la nave en el amarradero. La información remitida por ENAPU no considera en el cálculo del indicador los amarraderos 1C, 2C, 3C, 4C y 10D.

Carga y Naves

En el año 2006, el volumen de carga que tránsito por este Terminal Portuario superó en 19.8% al registrado durante el año 2005. La mayor parte del crecimiento de la carga es atribuido al mayor tráfico de contenedores (19,0%). Este tipo de carga concentra el 73,0% del tráfico total. Con relación a los otros tipos de carga, también se reportó significativos incrementos, como son los casos de: la carga fraccionada (69,6%), el granel sólido (19,5%), y la carga rodante (510,8%).

Durante los últimos 6 años, la estructura de la carga en el Terminal Portuario de Paita se ha modificado sustancialmente. Mientras que en el año 2000, la carga movilizada en contenedores alcanzaba el 35.6%, en el 2006 su participación fue de 73%. En el mismo período, la carga fraccionada experimentó una drástica reducción, al pasar de 35,9% a 4,1%.

GRÁFICO N° 13
ESTRUCTURA DE CARGA T.P. PAITA
2000 - 2006

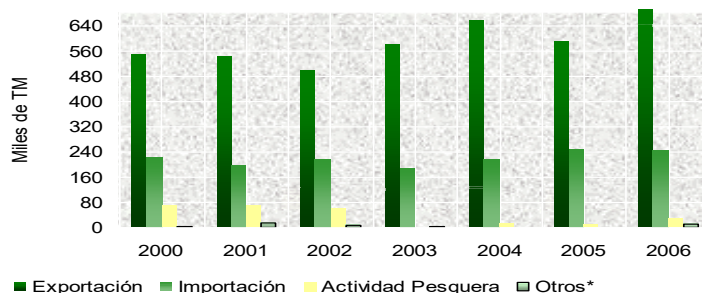


Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Las exportaciones crecieron (24.8%) durante el año 2006. Los productos que más se exportaron fueron: pota y calamar (69,1%), mangos (46,3%) y café (42,7%). Las importaciones por este Terminal Portuario, mostraron una reducción de 1,6%. Por su parte, la actividad pesquera aumento considerablemente (181,5%), debido a mayores extracciones de pescado y pota-calamar.

Cabe destacar que a través de las operaciones de exportación se movilizó el 72,7% del total de la carga registrada por el puerto de Paita durante el 2006, mientras que a su vez, las operaciones de importación concentraron el 23,8% de la carga total.

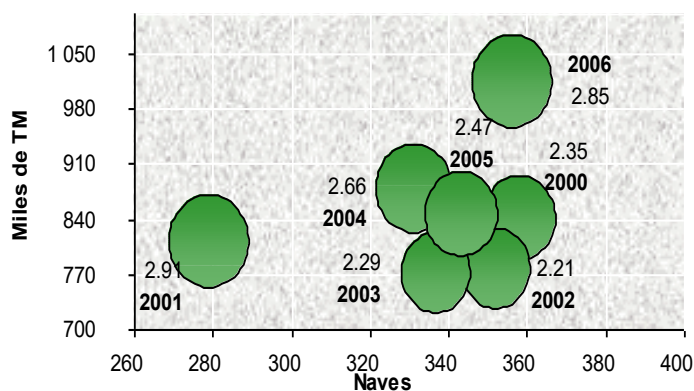
GRÁFICO N° 14 ESTRUCTURA DE CARGA POR TIPO DE OPERACIÓN – T.P. PAITA 2000-2006



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

Con relación al tráfico de naves, el TPP atendió 356 naves de alto bordo en el 2006, lo que representó un aumento de 3,8% con respecto al año anterior. Este resultado aunado al incremento en el volumen de carga, ocasionaron una expansión de 15,4% en el tonelaje promedio movilizado por nave (aproximadamente 2849 TM) en comparación con el año 2005.

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 ocupación de los amarraderos en el TPP creció 23,2%, en comparación con el año anterior. El mayor número de naves y el crecimiento de la carga, incrementaron el uso de los amarraderos en el TPP. En el año 2006, el nivel de ocupación fue de 21%.

El tiempo de rotación de las naves se incrementó (16,9%), respecto del año 2005. Cabe destacar que, del comportamiento mostrado por el índice de rotación de naves, se desprende una mejora en el nivel de eficiencia del puerto durante esta década: con un tonelaje promedio de 2,4 miles de TM por nave, el tiempo de permanencia por cada

nave ascendía a 28 horas en el año 2000; mientras que en el 2006, con un tonelaje promedio de 2,9 miles de TM por nave, el tiempo de permanencia por nave es de 21 horas. Es decir, que a pesar de que cada buque transporta más carga, el tiempo necesario para atenderlo ha disminuido en 7 horas.

GRÁFICO N° 16
INDICADORES PORTUARIOS –T.P. PAITA
2000-2006



Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

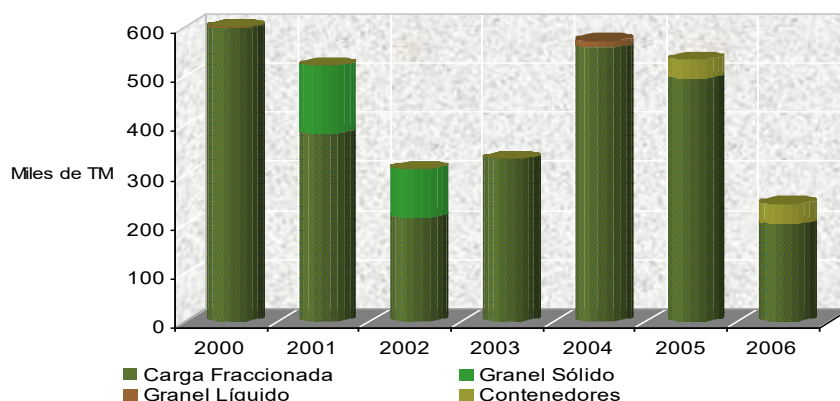
2.2.3. Chimbote

El Terminal Portuario de Chimbote (TPCH) se localiza en la Bahía de Ferrol de la Provincia de Santa, en la región Ancash. El TP de Chimbote sirve fundamentalmente de soporte para la exportación de harina de pescado. Es importante precisar que este producto representa el 99.9% del tráfico de carga movilizado por este puerto

Carga y naves

La carga transportada por el TPCH registró una disminución de 55,1% respecto al año 2005. Esta reducción se explica por la caída en la exportación de harina de pescado (-55.7%). Los embarques de este producto se realizaron en sacos de harina (carga fraccionada) y a través de contenedores. La tendencia es a intensificar el uso de contenedores en la exportación de harina de pescado.

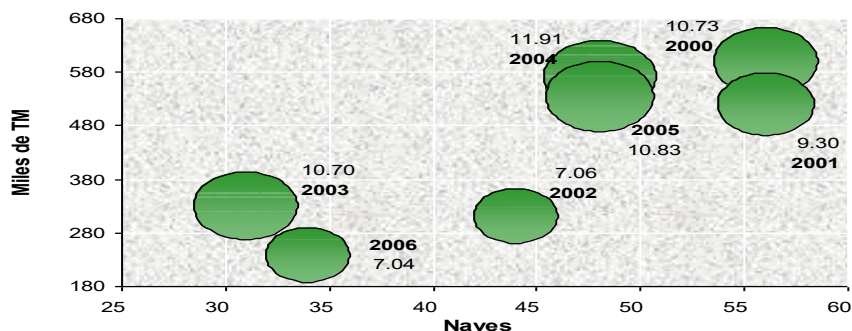
GRÁFICO Nº 17
ESTRUCTURA DE LA CARGA POR TIPO – T.P. CHIMBOTE
2000 - 2006



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

El tonelaje promedio por nave se redujo considerablemente (-36,7%), esta reducción está explicada por la menor carga transportada y el menor número de naves de alto bordo que arribaron a este Terminal Portuario. La caída en el volumen de carga durante el 2006, se atribuyó a la menor extracción de anchoveta –materia prima fundamental de la harina de pescado- en todo el litoral nacional (-31.8%). Ésta fue impulsada por la prolongada veda, de más de tres meses, decretada a inicios del año.

GRÁFICO Nº 18
TONELAJE PROMEDIO MOVILIZADO POR NAVE – T.P. CHIMBOTE
2000-2006



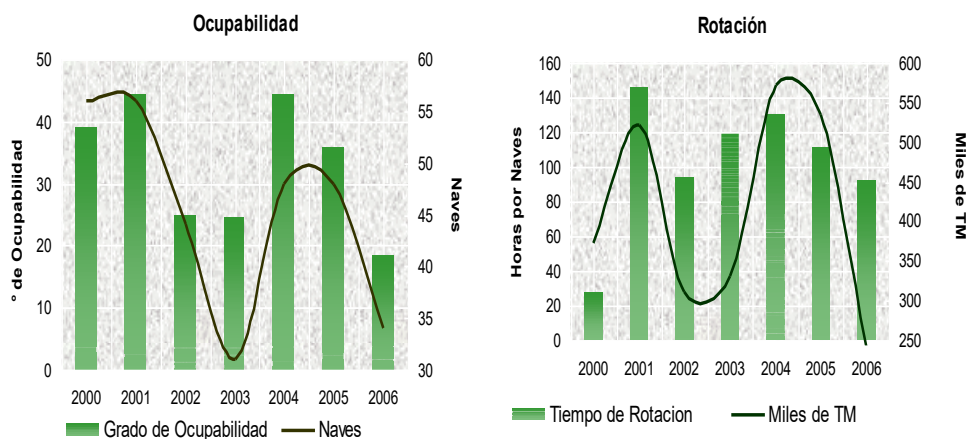
Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Indicadores Portuarios

El grado de ocupación de amarraderos en el TPCH fue de 18,4%, nivel inferior en 48,4% respecto de la registrado en el 2005. Este resultado esta relacionado con el menor nivel de carga movilizada por el terminal.

El tiempo de rotación por nave se redujo en 17,4% con relación al año 2005. Es decir, durante el 2006, las naves permanecieron menor tiempo en los muelles.

GRÁFICO N° 19 INDICADORES PORTUARIOS – T.P. CHIMBOTE 2000-2006



*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 las regiones de Cajamarca y La Libertad.

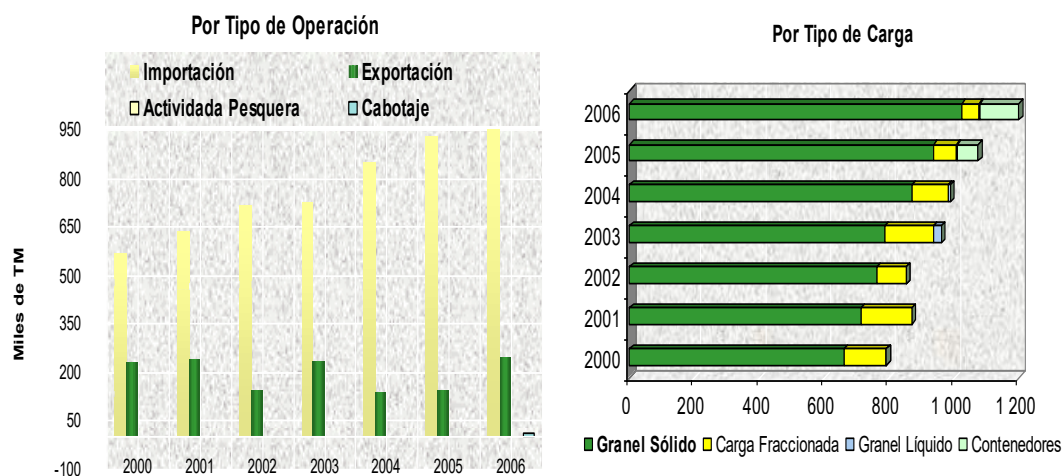
Carga y Naves

En 2006 el Terminal Portuario de Salaverry movilizó 1 204 505 TM de carga, lo que significó un incremento de 12,1%, respecto del año anterior. Durante el período 2001-2006, la carga que transitó por este Terminal Portuario creció a una tasa promedio de 7.4%.

La carga de importación concentró el 78,8% del total de carga movilizada. Los productos de importación que experimentaron el mayor crecimiento fueron: soya (30,9%), urea (30,5%), y sulfato de amonio (15,5%); los cuales representaron el 40,6% del total de la carga importada.

Las exportaciones crecieron de manera significativa durante el 2006, éstas se incrementaron en 67,5% con relación al 2005. El crecimiento del azúcar movilizado a granel (191,9%) a través de este Terminal Portuario explica este aumento. Este producto representó el 43,3% de la carga total de exportación.

GRÁFICO N° 20 ESTRUCTURA DE CARGA – T.P. SALAVERRY 2000-2006

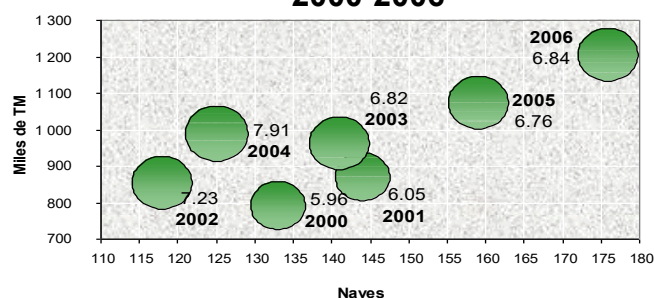


Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Durante el 2006, el TPS recibió 176 naves, lo que significó un crecimiento de 10,7%, con relación al año 2005. Este hecho, aunado al mayor nivel de carga registrado, produjo un incremento en el tonelaje promedio por nave atendida (1,3%).

Es importante destacar, la mayor afluencia de buques de contenedores a este puerto. En el 2004, las naves de este tipo que ingresaron a este puerto³ apenas alcanzaba el 1%, mientras que en el 2006, esta cifra se incrementaron a 29,5%.

GRÁFICO N° 21 TONELAJE PROMEDIO MOVILIZADO POR NAVE – T.P. SALAVERRY 2000-2006



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

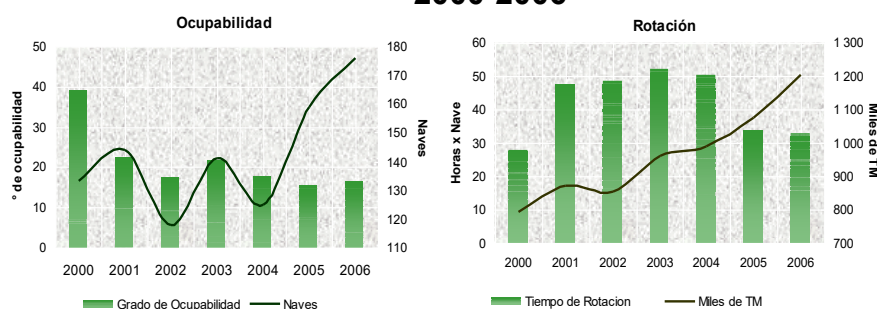
Indicadores portuarios

La tasa de ocupación de los amarraderos en el Terminal de Salaverry fue de 16,6%, es decir, 8% más que el año 2005. Sin embargo, el tiempo de permanencia de las naves en el puerto se redujo en 2,5%, en comparación con el 2005. Es decir, si bien es cierto

³ Durante los años 2006 y 2005, se movilizaron 52 y 44 naves portacontenedores, respectivamente, por el TP Salaverry. En el 2004, sólo ingresó a este puerto, una nave portacontenedores.

que arribaron un mayor número de naves a este Terminal Portuario; sin embargo, las actividades de carga y descarga, se realizaron en períodos más cortos de tiempo.

GRAFICO N° 22
INDICADORES PORTUARIOS – T.P. SALAVERRY
2000-2006



Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

2.2.5. San Martín

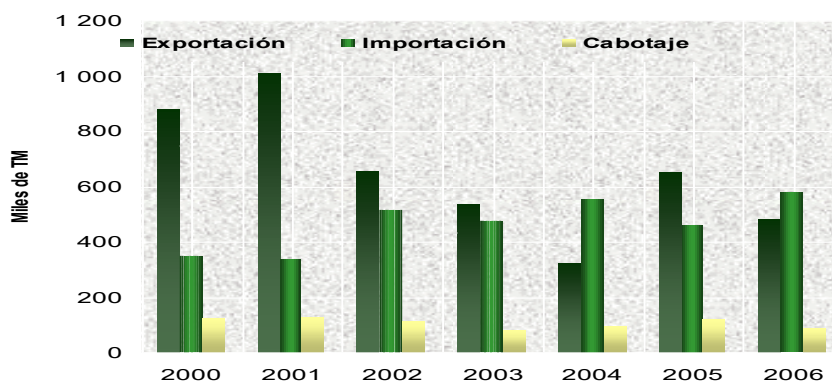
El Terminal Portuario General San Martín (TPSM) se encuentra localizado en la Bahía de Paracas en la provincia de Pisco. Sus áreas de mayor influencia son las regiones de Ica, Huancavelica y Ayacucho.

Carga

En el 2006, el TPSM movilizó 1,1 millones de TM, es decir, se redujo en 7,0%, en comparación con el 2005. Esta disminución está explicada por el menor volumen de exportaciones (26.1%). Particularmente, se redujeron las ventas al exterior de productos como: sal industrial (-17.8%), harina de pescado (-62%) y aceite de pescado (-55.8%).

Las importaciones mostraron un incremento de 25,5% con relación al año anterior, y representaron el 50,6% del total de carga. Este aumento se explica por el mayor volumen importado de maíz (13,8%).

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

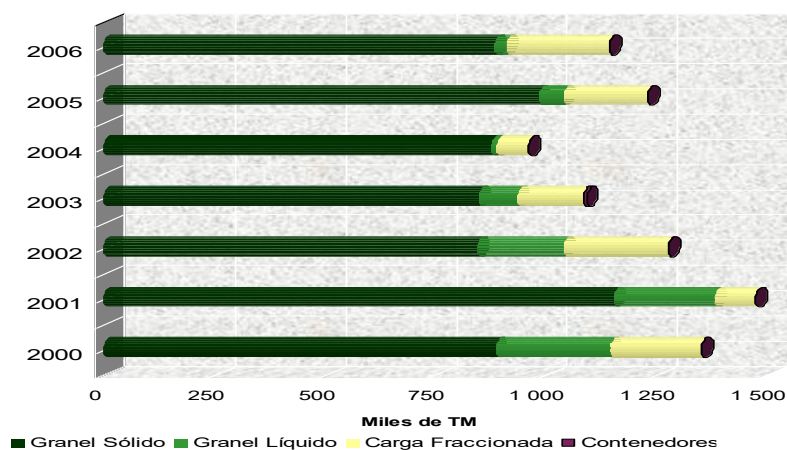


Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Los volúmenes de las cargas de granel sólido y líquido se redujeron en 10.0% y 55,8%, respectivamente. Cabe destacar que el granel sólido es la carga de mayor importancia dentro de este puerto, concentra el 77,6% del tráfico total.

GRÁFICO N° 24
ESTRUCTURA DE LA CARGA POR TIPO- T.P. SAN MARTÍN
2000-2006

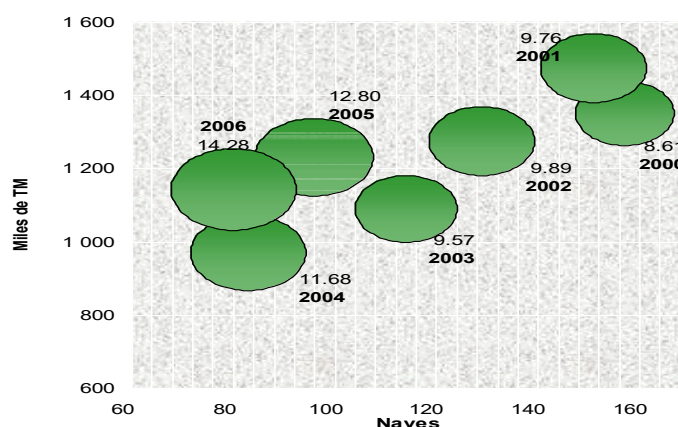


Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Naves

El tráfico de naves experimentó una caída de 16,7%, respecto del año 2005. A pesar de las reducciones en el número de naves y el volumen de carga, el tonelaje promedio por nave mostró un incremento de 11,6%, es decir, que ingresaron menos naves con mayores volúmenes de carga.

GRÁFICO N° 25
TONELAJE PROMEDIO POR NAVE – T. P. SAN MARTÍN
2000-2006

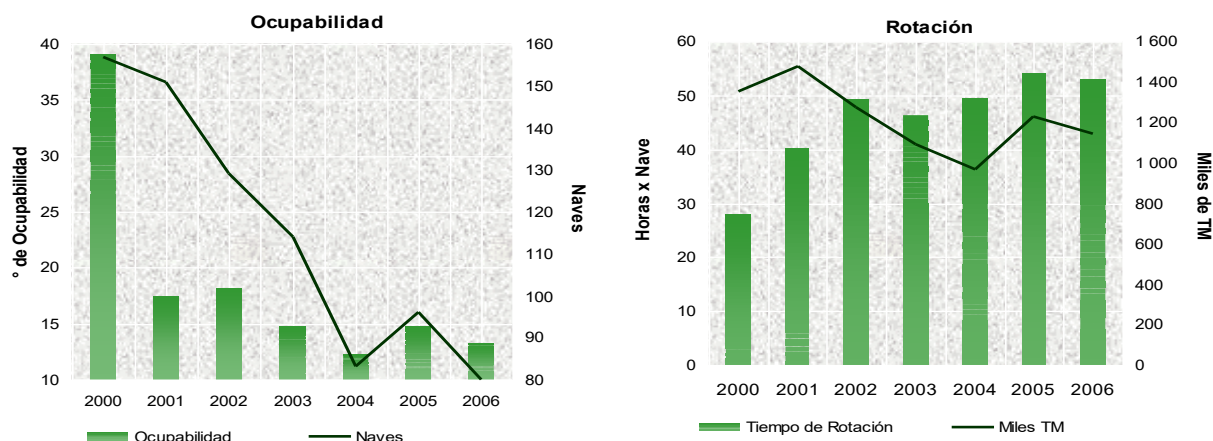


Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Indicadores portuarios

La tasa de ocupación de amarraderos en TPSM decreció en 10,0% respecto del 2005. Este comportamiento obedece al menor ingreso de naves en el puerto⁴. Este resultado incidió en una mayor rotación de las naves, ya que, se registró una reducción de las horas de permanencia por nave (- 2,4%), respecto del año anterior.

GRÁFICO N° 26
INDICADORES PORTUARIOS – T. P. SAN MARTÍN
2000-2006



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.

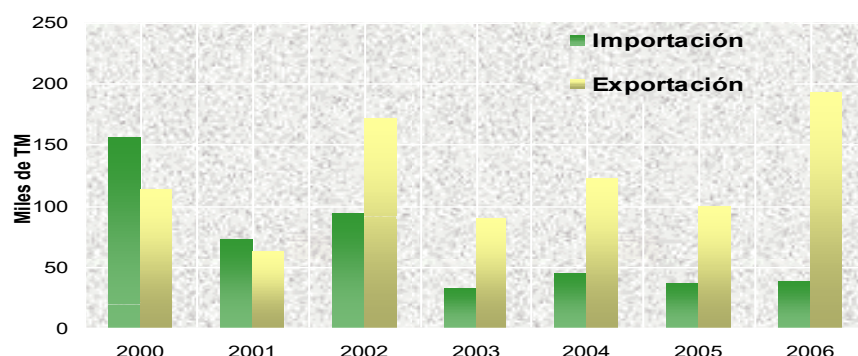
Carga y naves

En el 2006, TPI movilizó 246 mil TM, es decir, la carga se incrementó en 77,2% en relación con el volumen de carga transportada el año anterior. Este crecimiento se explica por el incremento de la carga de exportación (94,2%). Las mayores exportaciones de cobre, las cuales aumentaron en 17 veces, explican principalmente este desempeño.

Otro factor que también incidió positivamente en el aumento de la carga en TPI fue el incremento de las importaciones, las cuales se incrementaron en 5.9%. La carga transportada en contenedores se cuadruplicó con relación al año 2005.

⁴ En el año 2000 se atendieron 157 naves, mientras que en el 2006 sólo arribaron 80.

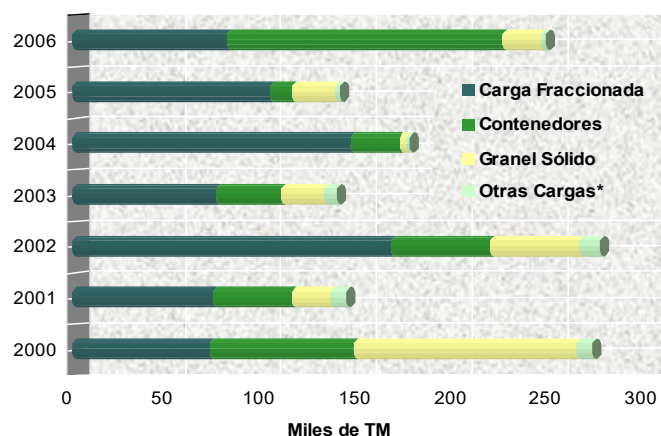
GRÁFICO N° 27 ESTRUCTURA DE CARGA POR OPERACIÓN – T. P. ILO 2000-2006



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

Respecto del movimiento por tipo de carga, se debe destacar el desempeño mostrado por la carga movilizada mediante contenedores, la cual se incrementó en 11 veces, respecto del año anterior. De esta manera, este tipo de carga pasó de representar 8,5% del total movilizado en 2005, a 58,1% en 2006. Los mayores embarques contenedorizados de cobre y harina de pescado, impulsaron el comportamiento observado.

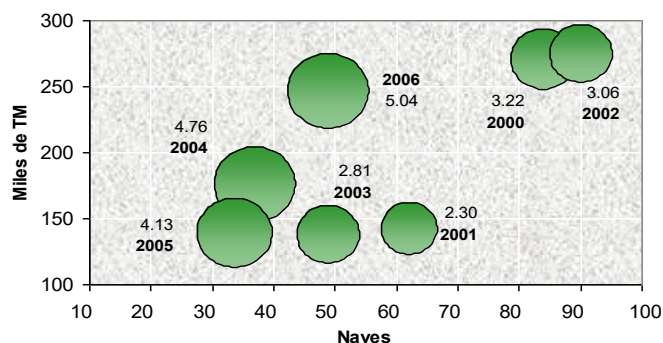
GRÁFICO N° 28 ESTRUCTURA DE LA CARGA POR TIPO – T. P. DE ILO 2000-2006



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

En el 2006, las recaladas de naves de alto bordo registraron una expansión de 58,1%, en relación con el año anterior, es decir, se atendieron 49 buques. El incremento de la carga generó que el tonelaje promedio por nave crezca 12,1%, respecto del período mencionado.

GRÁFICO N° 29
TONELAJE PROMEDIO POR NAVE – T.P. DE ILO
2000-2006



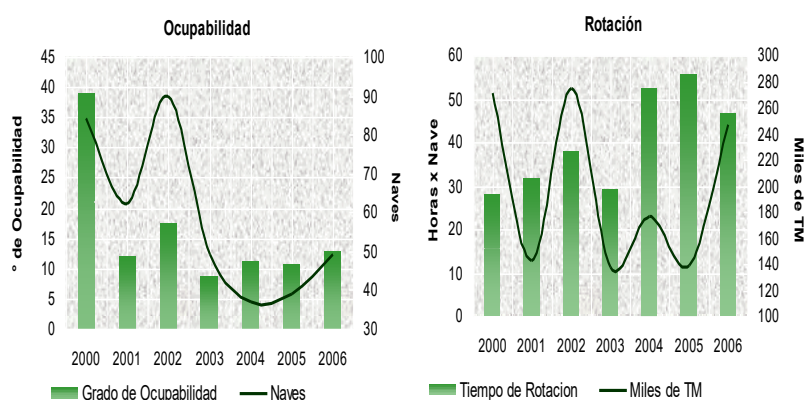
Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Indicadores Portuarios

La tasa de ocupación de los amarraderos del TPI alcanzó un nivel de 12,8%, lo que significó un crecimiento de 20,2%, respecto del año 2005. Este resultado responde a los significativos incrementos en el número de naves y el volumen de carga.

El tiempo de rotación de las naves⁵ decreció 16,3%, lo que equivale a 9 horas menos de permanencia de las naves, respecto del año anterior. Es decir, se atendieron más naves con mayor carga, en un menor tiempo de embarque y desembarque.

GRÁFICO N° 30
INDICADORES PORTUARIOS – T.P. ILO
2000-2006



Fuente: ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

⁵ El cálculo de ENAPU excluye los amarraderos C y D.

2.3. Evaluación Financiera

2.3.1. Ingresos

En el 2006, los ingresos por ventas de ENAPU ascendieron a S/. 318,5 millones, monto 5,6% superior al obtenido en el año 2005. Los servicios portuarios representaron el 91,9% de las ventas de esta empresa. Aproximadamente, el 50% de estos ingresos son originados en la tarifa de “uso de muelle” por contenedor. En este contexto, es el Terminal Portuario del Callao, la principal unidad de negocios de ENAPU. Aproximadamente el 83% de los ingresos de ENAPU provienen de este terminal.

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

Servicio	2005	2006	Var%
Servicios Marítimos	7 411	7 125	-3.9%
Servicios Portuarios	274 902	292 731	6.5%
Servicios de Almacenamiento	19 336	18 650	-3.5%
TOTAL	301 649	318 506	5.6%

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

2.3.2. Ratios Financieros

A) Liquidez

Los activos corrientes de la empresa se incrementaron en 41% en comparación con el 2005. Este incremento se debe particularmente al crecimiento la cuenta caja y bancos (45,2%), lo cual esta directamente asociado a las ventas de 2006.

Sin embargo, la razón de solvencia de la empresa muestra que sus activos corrientes representan 0.89 veces el monto de los pasivos corrientes. El valor de este ratio estaría explicado principalmente por las “provisiones diversas” que viene realizando la empresa. Entre el año 2005 y 2006, estas provisiones se incrementaron en 30% aproximadamente. El alto nivel de aprovisionamiento podría en el futuro afectar el nivel de liquidez de la empresa.

B) Endeudamiento

La razón de endeudamiento pasivo-activo muestra que el 50% de los activos están comprometidos con los acreedores de la empresa. La mayor parte de las obligaciones que mantiene ENAPU están explicadas por las cargas pensionarias que mantiene. La empresa no tiene mantiene deudas con instituciones financieras nacionales o internacionales.

Como consecuencia de lo anterior, la razón pasivo-patrimonio mostró un incremento de 23%, respecto del año anterior, situándose en un nivel de 1,02. No obstante, en el año 2006, la empresa incrementó el capital social en S/. 8,2 millones.

C) Rentabilidad

El margen bruto de utilidades cayó 2,3%. Esta disminución está explicada por el incremento de los costos de ventas, los cuales aumentaron en 9,5%. El crecimiento de los costos está explicado por los incrementos que se dieron en: cargas de personal (10%), servicios prestados por terceros (9%) y compensación por tiempo de servicios (34%).

Con relación al margen de utilidad operativa de ENAPU, éste se incrementó en 2,5% respecto del año anterior. Este aumento se explica por la disminución que se dio en los gastos de administración, lo cual compensó el efecto de los pagos que realizó ENAPU por concepto de pensiones. En el año 2006, ENAPU registró un gasto total de S/. 136,6 millones por pago de pensiones y por la provisión de obligaciones con pensionistas. Es decir, el 42% de sus ventas realizadas durante ese año se comprometieron a obligaciones con pensionistas, lo que desnaturaliza la estructura económica de la empresa. Asimismo, dichos sobrecostos se encuentran incorporados a las tarifas que actualmente aplica ENAPU.

Durante el 2006, la utilidad neta de ENAPU se duplicó con respecto al 2005. Este incremento está asociado con las mayores ventas y menores gastos que realizó la empresa durante el año 2006. Los ratios de rentabilidad reflejan este incremento de las utilidades.

CUADRO N° 3
RATIOS FINANCIEROS ENAPU
2005 -2006

INDICADORES FINANCIEROS	2005	2006
Margen Bruto	0.62	0.61
Magen Operativo	0.46	0.48
U. Neta / Ventas	0.02	0.03
Act. Cte. / Pas. Cte.	0.84	0.89
Prueba Ácida	0.81	0.87
Pasivo / Patrimonio	0.83	1.02
U. Neta / Patrimonio	0.02	0.04
U. Neta / Activos	0.01	0.02

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

2.3.3. Tarifas

Durante el año 2006, ENAPU continuó aplicando en los terminales portuarios bajo su administración, las tarifas máximas aprobadas mediante Resolución de Consejo Directivo N° 001-99-CD-OSITRAN de mayo de 1999, derogada por la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN. En efecto, la Entidad Prestadora se ha resistido a aplicar las tarifas aprobadas por OSITRAN.

CUADRO N° 4
ESTRUCTURA Y NIVELES DE TARIFAS MÁXIMAS – ENAPU
RCD N° 001-99-CD/OSITRA
(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

La Resolución del Consejo Directivo N° 031-2004-CD/OSITRAN, publicada el 28 de julio de 2004, estableció la nueva estructura y régimen de tarifas máximas para la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU); las que entraron en vigencia a partir del 1° de febrero de 2005, conforme lo dispuesto por la Resolución del Consejo Directivo N° 062-2004-CD-OSITRAN, publicada el 08 de diciembre de 2004. (Ver cuadro N° 5).

Sin embargo, su aplicación fue suspendida en virtud a la medida cautelar dictada 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.

La Segunda Sala Civil de la Corte Superior de Justicia del Callao, en septiembre de 2005, resolvió declarar nula la Resolución que admitió la medida cautelar a favor de ENAPU. El 14 de agosto de 2006, esta misma instancia declaró INADMISIBLE el recurso de casación interpuesto por ENAPU contra la Resolución que declara nula la medida cautelar.

OSITRAN dio inicio en diciembre de 2006 al Procedimiento Administrativo Sancionador en contra de ENAPU, debido al incumplimiento de del régimen de tarifas aprobado mediante la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN.

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

La revisión de las tarifas máximas fijadas en el año 1999, obedeció a un estudio realizado por OSITRAN⁶ 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. Este proceso culminó con la aprobación de la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN.

Para calcular el impacto de la aplicación de la nueva estructura de tarifas sobre el costo total de los servicios en los principales puertos administrados por ENAPU, el estudio tarifario realizó simulaciones de tráfico de 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

Tarifas internacionales (benchmarking de referencia)

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.

⁶ Estudio Comparativo de Tarifas Portuarias bajo la Administración de ENAPU, abril 2002.

CUADRO 7
COSTOS PORTUARIOS PARA NAVE CON CONTENEDORES:
CALLAO Y COSTA OESTE SUDAMERICANA

Nave Típica	Callao		Buenaventura	Valparaíso	San Antonio
	NTC	ENAPU	(1)	TPS (2)	STI SA (2)
Eslora (metros)	180.00	180.00	180.00	180.00	180.00
Permanencia (horas)	8.00	16.67	8.33	7.14	7.14
Número de contenedores descarga (550 TEUS)	400	400	400	400	400
20 pies llenos	250	250	250	250	250
40 pies llenos	150	150	150	150	150
Rendimiento mínimo (contenedores/hora)	25.00	12.00	24.00	28.00	28.00
Número de grúas	2	2	2	2	2
Costos US \$ dólares	NTC	ENAPU*	Buenaventura	TPS	STI
A la nave					
Amarre y desamarre	0.00	400.00	0.00	0.00	0.00
Uso de amarradero	1 008.00	1 200.00	825.00	1 658.57	1 812.86
1. Total servicios a la nave	1 008.00	1 600.00	825.00	1 658.57	1 812.86
A la carga					
Uso de muelle	42 777.00	28 500.00	42 925.00	41 661.00	44 472.50
Manipulación	Incluido	8 000.00		Incluido	Incluido
Transferencia		6 000.00			
Grúa portico + estiba		No incluido	No incluido		
2. Total servicios a la carga	42 777.00	42 500.00	42 925.00	41 661.00	44 472.50
Totales (1+2) US\$	43 785.00	44 100.00	43 750.00	43 319.57	46 285.36
Costos por TEU (US\$)	79.61	80.18	79.55	78.76	84.16
Nota: *: Tarifa suspendida por medida cautelar, aplicable entre agosto y diciembre 2006. 1. Transferencia y manipulación no lo brinda directamente el puerto. Sus tarifarios no registran este concepto. 2. El servicio por uso de muelle incluye: uso de terminal, transferencia, manipulación y grúa pórtico para el contenedor. 3. No incluye uso de puerto o fondeadero, pues no figuran en los tarifarios de los puertos comparables 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.					

Para realizar la comparación con el resto de puertos es necesario identificar otros terminales portuarios con similar tráfico de carga en la costa oeste sudamericana.

CUADRO 8
TARIFAS PORTUARIAS DE LA REGIÓN-OTROS TERMINALES PORTUARIOS

(US\$)	Aprobadas el 21 de julio de 2004					Otros Puertos				
	Paíta	Salaverry	Chimbote	San Martín	Ilo	Perú	Chile		Ecuador	
						Matarani	Arica	Iquique	Bolívar	Esmeraldas
									Desembarque	Desembarque
SERVICIOS A LA NAVE										
Amarre y Desamarre (por cada operación)	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	197.00				
Uso de Amarradero (metro de eslora/ hora)	0.40	0.80	0.50	0.50	0.70	0.65	1.45	1.24	0.95	1.50
SERVICIOS A LA CARGA										
Uso d Muelle/ Tonelada Métrica										
Carga Fraccionada	4.00	6.80	5.00	4.00	4.00	3.50	1.45	1.50	2.30	3.00
Carga Rodante	15.00	15.00	15.00	15.00	25.00	49.50	1.45	1.50		
Carga Sólida a Granel	1.50	2.00	2.00	2.00	2.00	2.47	1.45	1.50	1.65	2.10
Carga Líquida a Granel	1.25	1.00	1.00	1.00	1.00	0.99	1.45	1.50	1.65	2.10
Contenedores (unidad)										
Llenos de 20 pies	50.00	60.00	50.00	50.00	60.00	65.00	23.2 ⁽¹⁾	24.00	27.00	35.00
Llenos de 40 pies	80.00	90.00	80.00	80.00	90.00	95.00	36.25 ⁽²⁾	37.50	54.00	70.00
Pasajeros	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00		5.39 ⁽³⁾	5.00		
⁽¹⁾ Contenedores de 16 TM (se cobra por peso)										
⁽²⁾ Contenedores de 25 TM										
⁽³⁾ Por operación										
Fuente: ENAPU, TISUR, Empresa Portuaria de Arica, Empresa Portuaria de Iquique, Autoridades Portuarias de Bolívar y Iquique										

La carencia de infraestructura y equipamiento (como la grúa pórtico) ocasiona que las naves incrementen su permanencia en el puerto del Callao. En la industria portuaria cuanto más prolongados sean los tiempos de espera en los muelles de atraque, 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 marítimos, así como la competitividad de las exportaciones.

CUADRO 9
TARIFAS CALLAO Y PUERTOS COMPARABLES
DE LA COSTA OESTE SUDAMERICANA
(US \$)

Servicios (US \$ Dólares Americanos)	Tarifas Máximas	Tarifas otros puertos o Terminales			
	Vigente *	NTC Muelle Sur (1)	Buenaventura (2)	Valparaíso (3)	San Antonio (4)
Uso de amarradero (metro eslora/ hora)	0.40	0.70	0.55	1.41	1.41
Uso de Muelle contenedores (unidad)					
Llenos de 20 pies	60.00	90.00	82.00	88.85	93.44
Llenos de 40 pies	90.00	135.18	100.00	134.74	140.75

*: Aprobada por Res N° 031-2004-CD (23.07.04). Supendida por medirar. Aplicable entre agosto a diciembre 2006

(1) Comprende: descarga con grúa pórtico, tracción, manipuleo, pesaje y 48 horas de permanencia

(2) Uso de muelle incluye los cargos al operador

(3) Incluye uso de muelle a la carga: contenedor con 16 TM / por descarga o embarque + grúa pórtico, transferencia + manipuleo

(4) Incluye uso de muelle a la carga: contenedor con 25 TM / por descarga o embarque + grúa pórtico, transferencia + manipuleo

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

Terminal Internacional (STI), Terminal Pacífico Sur (TPS) concesionarios monoprodadores y Contrato de Concesión NTC.

Cabe agregar que en julio de 2006 la Autoridad Portuaria Nacional presentó una solicitud para la revisión de 11 tarifas en los terminales portuarios de Callao (7) y Paita (4). Por su parte, OSITRAN aprobó el inicio de un procedimiento de revisión tarifaria de 3 servicios en el Terminal Portuario del Callao, toda vez que el sustento presentado no acredita la revisión de otras tarifas. Actualmente, dicho proceso se encuentra suspendido desde marzo de 2006 en virtud a una nueva medida cautelar dictada por el Poder Judicial.

3. CONCLUSIONES

- a. Durante el año 2006 se observa que el buen desempeño del Comercio Exterior de Perú ha incidido positivamente en los volúmenes de carga que transitaron por los Terminales Portuarios de ENAPU. El tráfico de carga creció 5,3%, respecto del año anterior, particularmente, la carga “contenerizada”.
- b. El Terminal Portuario del Callao concentró el 77,2% de la carga total movilizadora por los terminales administrados por ENAPU, y mostró un crecimiento de 7,2%, respecto del año anterior. Los puertos regionales de Ilo y Paita, registraron los incrementos más significativos (77,1% y 19,8%; respectivamente). Contrariamente, las terminales de Chimbote y San Martín decrecieron en 55,1% y 7,0%, respectivamente.
- c. El empleo más frecuente de los contenedores en la industria marítima, en el caso de ENAPU se ve limitado por la carencia de infraestructura y equipos en estos terminales (grúas de muelle y de patio), lo que impide que se reduzca el tiempo de permanencia de las naves a los estándares internacionales, lo que puede incrementar los costos del transporte marítimo para el comercio internacional. Esto ocasiona que en la actualidad que el Terminal Portuario del Callao se ubiquen entre los más costosos de la región Sur Oeste del Pacífico.
- d. De otro lado, se mantiene una fuerte tendencia a que la carga tradicionalmente fraccionada, se exporte en contenedores. En el año 2006, este comportamiento se observó en productos como el cobre o la harina de pescado. Este cambio en el sistema de transporte de productos, también podría limitar el crecimiento de las exportaciones nacionales, en el caso que no se realicen las inversiones necesarias que permitan modernizar los Terminales Portuarios con la infraestructura y equipos necesarios para hacer frente a esta tendencia.
- e. Con relación al desempeño financiero de ENAPU, es claro, que la empresa ha incrementado sus ventas como consecuencia del aumento del tráfico de carga, lo que ha incidido en márgenes de utilidad positivo. Como consecuencia de lo anterior, la empresa incrementó su liquidez en 41% con respecto al año 2005. Sin embargo, el nivel de provisiones se encuentra 6.5% por encima que la disponibilidad de efectivo de la empresa. En este contexto, en el mediano plazo, ENAPU podría presentar problemas en su flujo de caja.
- f. Finalmente, 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.