

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



EVALUACION ECONOMICA DE LA EMPRESA
NACIONAL DE PUERTOS S.A. - ENAPU:
AÑO 2007

Gerencia de Regulación

LIMA, 2008

INDICE

RESUMEN EJECUTIVO.....	5
1. AMBITO DE OPERACIÓN DE ENAPU.....	6
2. DESEMPEÑO DE LA ENTIDAD PRESTADORA EN EL AÑO 2007.....	7
2.1. Análisis de Tráfico.....	7
2.2. Análisis por Terminal Portuario	10
2.2.1. Callao	11
2.2.2. Paíta	14
2.2.3. Chimbote.....	16
2.2.4. Salaverry	18
2.2.5. San Martín.....	19
2.2.6. Ilo	22
2.3. Evaluación Financiera	24
2.3.1. Ingresos	24
2.3.2. Ratios Financieros.....	25
2.3.3. Tarifas	26
3. CONCLUSIONES.....	31

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 : Puertos De Uso Público y Tm Movilizadas – 2007	6
Cuadro 2 : Ingresos de ENAPU	25
Cuadro 3 : Ratios Financieros ENAPU	26
Cuadro 4 : Estructura y niveles de tarifas máximas – ENAPU	27
Cuadro 5 : Estructura y Niveles de Tarifas Máximas – ENAPU.....	28
Cuadro 6 : Impacto De La Nueva Estructura Tarifaria en el Costo Total de los Servicios Regulados (var. % respecto a anterior tarifa máxima).....	28
Cuadro 7 : Costos portuarios para nave con contenedores: Callao y costa oeste sudamericana	29
Cuadro 8 : Tarifas Portuarias de la Región-Otros Terminales Portuarios	29
Cuadro 9 : Tarifas callao y puertos comparables de la costa oeste sudamericana	30

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 : Principales Puertos Peruanos.....	7
Gráfico 2 : Exportaciones, Importaciones, Balanza Comercial	8
Gráfico 3 : Tráfico Por Tipo De Carga.....	8
Gráfico 4 : Tráfico Por Tipo De Operación	9
Gráfico 5 : Tráfico De Naves 2000-2007	9
Gráfico 6 : Tonelaje Promedio Movilizado por Nave 2000-2007.....	10
Gráfico 7 : Estructura De Carga En Terminales de ENAPU, 2007	10
Gráfico 8 : Tráfico Por Tipo De Carga – T. P. Callao, 2000-2007.....	11
Gráfico 9 : Tráfico Por Tipo De Operación - T.P. Callao, 2000-2007	12
Gráfico 10 : Tonelaje promedio movilizado por nave T. P. Callao	12
Gráfico 11 : Ocupabilidad de amarraderos vs. N° de naves –	13
Gráfico 12 : Tiempo De Rotación de Naves – T.P. Callao.....	13
Gráfico 13 : Estructura de Carga T.P. Paita	14
Gráfico 14 : Estructura de carga por tipo de operación –	15
Gráfico 15 : Tonelaje promedio movilizado por nave –.....	15
Gráfico 16 : Indicadores portuarios –T.P. Paita 2000-2007	16
Gráfico 17 : Estructura de la carga por tipo – T.P. Chimbote	16
Gráfico 18 : Tonelaje promedio movilizado por nave – T.P. Chimbote	17
Gráfico 19 : Indicadores portuarios – T.P. Chimbote.....	17
Gráfico 20 : Estructura de carga – T.P. Salaverry	18
Gráfico 21 : Tonelaje promedio movilizado por nave – T.P. Salaverry	19
Gráfico 22 : Indicadores portuarios – T.P. Salaverry 2000-2007	19
Gráfico 23 : Estructura de carga por Operación – T.P. San Martín	20
Gráfico 24 : Estructura de la carga por tipo– T.P. San Martín	21
Gráfico 25 : Tonelaje promedio por Nave – T. P. San Martín	21
Gráfico 26 : Indicadores portuarios – T. P. San Martín 2000-2007.....	22
Gráfico 27 : Estructura de carga por operación – T. P. Ilo.....	23
Gráfico 28 : Estructura de la carga por tipo – T. P. de Ilo.....	23
Gráfico 29 : Tonelaje promedio por nave – T.P. de Ilo	24
Gráfico 30 : Indicadores Portuarios – T.P. Ilo 2000-2007	24

RESUMEN EJECUTIVO

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

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 2007, el tráfico de la carga creció 8,97% en relación con el año anterior. Respecto del tráfico de naves, en el período de análisis, se registró una reducción de 2,5% en el número de naves atendidas en los terminales administrados por ENAPU, las que ascendieron a 3 166 unidades.

En el año 2007, los indicadores del Terminal Portuario del Callao, correspondientes a la permanencia de naves y el uso de amarradero, volvieron a incrementarse en 21,4% y 23,2% 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 concluido el proceso de adquisición de dos grúas de muelle y dos grúas pórtico de patio, que le permitan hacer frente a la futura competencia del NTC. Se espera que las cuatro grúas adquiridas estén operativas a finales del 2008.

Respecto de la situación financiera, las ventas de la empresa registraron un incremento de 6,8%, respecto del 2006. Los ingresos registrados provinieron en mayor medida del rubro Servicios Portuarios (92,7%), particularmente por el uso de muelle. Cabe mencionar que el Terminal Portuario del Callao concentró el 85% del total de ingresos de la empresa, debido a que mediante este Terminal se movilizó el 78,9% 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 2007, 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 el Nuevo Terminal de Contenedores (NTC) en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur. Por su parte, los terminales de uso privado pertenecen a empresas mineras, industriales y de hidrocarburos.

Cuadro 1 : Puertos De Uso Público y Tm Movilizadas – 2007

N°	TIPO DE USO	PUERTO	TM
1	Público	Chicama	37,075
2	Público	Chimbote	169,023
3	Público	Callao	16,399,133
4	Público	San Martín-Pisco	997,740
5	Público	Huacho	-
6	Público	Ilo	301,612
7	Público	Iquitos	227,267
8	Público	Matarani – TISUR (Concesionado)	2,831,230
9	Público	MASP Arica	27,637
10	Público	Paita	1,021,019
11	Público	Salaverry	1,362,233
12	Público	Puerto Maldonado	104,896
13	Público	Supe	55,381
14	Público	Yurimaguas	88,803

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación

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.

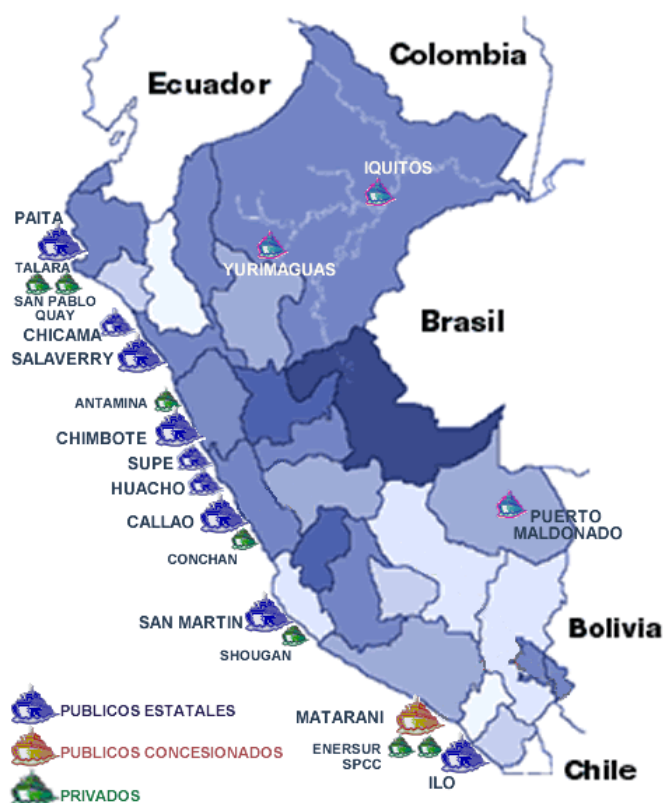
En 1981, mediante Decreto Legislativo N°98, la empresa fue dotada de personería jurídica de derecho privado. La principal actividad económica de ENAPU es la administración, operación, equipamiento y mantenimiento de terminales y muelles de la República, sean estos marítimos, fluviales o lacustre; así 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 o Muelle Sur) en el Terminal Portuario del Callao, el cual terminó con la adjudicación del Muelle Sur en favor de DP World Callao S.A. (DP World)¹. Así, el 24 de julio de 2006, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y DP World suscribieron el Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Financiamiento, Conservación y Explotación del Nuevo Terminal de Contenedores ubicado adyacente al rompeolas sur del Terminal Portuario del Callao – Zona Sur. La Concesión fue otorgada por un plazo de 30 años, con un compromiso de inversión total de US\$ 617,11 millones.

Gráfico 1 : Principales Puertos Peruanos



Fuente: ENAPU

2. DESEMPEÑO DE LA ENTIDAD PRESTADORA EN EL AÑO 2007

En esta sección, se analiza el desempeño de la entidad prestadora (ENAPU) durante el año 2007, a través de la evaluación de indicadores de tráfico y financieros.

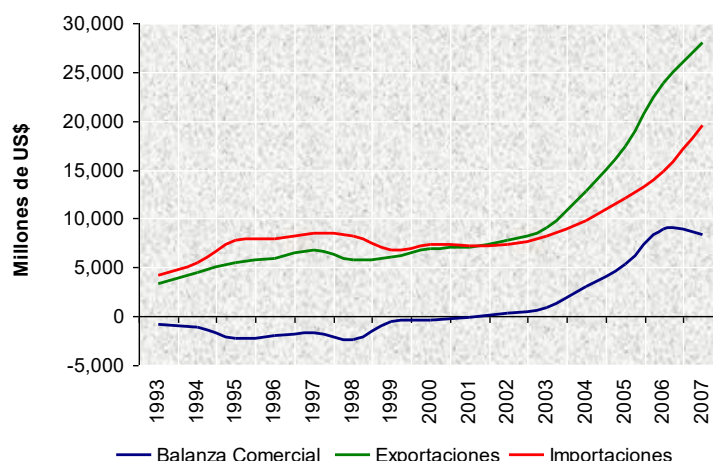
2.1. Análisis de Tráfico

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\$ 47 554 millones en el 2007, 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.

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

**Gráfico 2 : Exportaciones, Importaciones, Balanza Comercial
1993-2007**



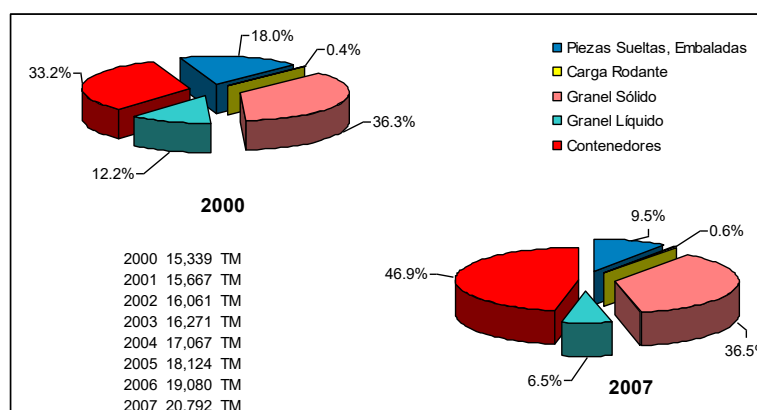
Fuente: BCRP

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Durante el 2007, el tráfico de carga de los puertos administrados por ENAPU registró un incremento de 8,97%, respecto del año anterior. Este crecimiento se explica principalmente, por el mayor tráfico de carga rodante (83,96%), contenedorizada (14,9%), granel sólido (2%), líquido a granel (10,8%), y fraccionada (5,6%).

En el 2007, la carga de contenedores y de granel sólido concentró el 83,4% del volumen total de carga movilizada. Durante el período 2001-2007, la carga contenerizada creció a la tasa promedio anual de 10%.

Gráfico 3 : Tráfico Por Tipo De Carga

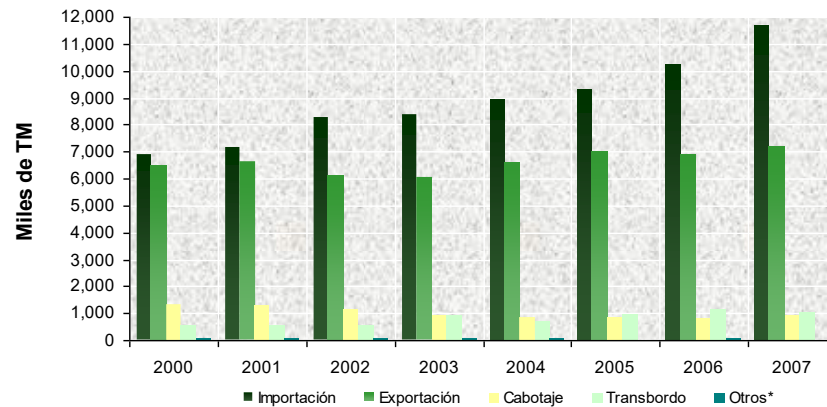


Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU, BCRP

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

En 2007, se registró un incremento en la carga de importación (13,7%), la que concentró el 56,1% del total movilizado. Los embarques de exportaciones, que representan el 34,6% del total de la carga movilizada, aumentaron 4,2%. Las exportaciones e importaciones representaron en conjunto, el 90,7% del tráfico total registrado por los terminales administrados por ENAPU.

Gráfico 4 : Tráfico Por Tipo De Operación



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

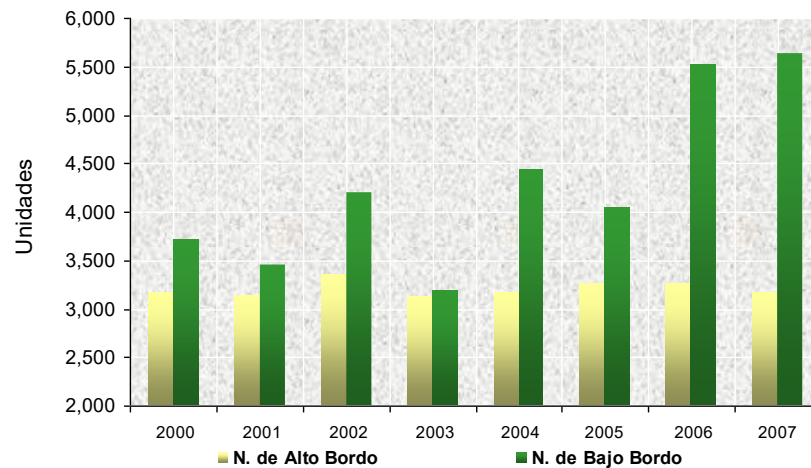
Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

2.1.2. Naves

El número naves de “alto bordo” que recalaron en los puertos operados por ENAPU disminuyó en 2,5%, con relación al año anterior. En ese sentido, el número de buques contenedores que arribaron a los puertos disminuyó en 0,12%, cuya participación era del 52,8% del total de buques de alto bordo atendidos en el 2007. Asimismo, los buques de carga general disminuyeron en 27,87%. En los próximos años se espera que la tendencia creciente que ha venido mostrando en los últimos años los buques de contenedores, se mantenga o acentúe en desmedro de la participación relativa de otros tipos de naves.

Gráfico 5 : Tráfico De Naves 2000-2007

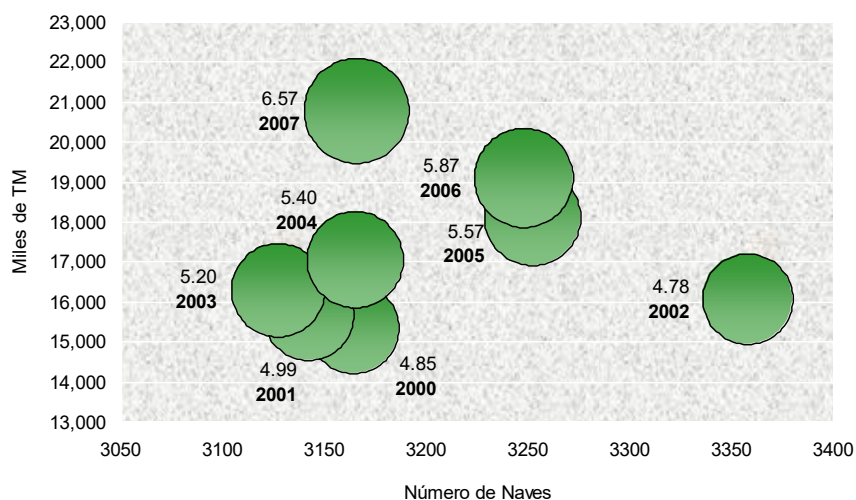


Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

El tonelaje promedio movilizado por nave (descargado y embarcado) creció 11,8% en comparación con el registrado en el año 2006. Este resultado se debe al mayor nivel de tráfico de carga y, por otro lado, al menor número de naves atendidas.

Gráfico 6 : Tonelaje Promedio Movilizado por Nave 2000-2007

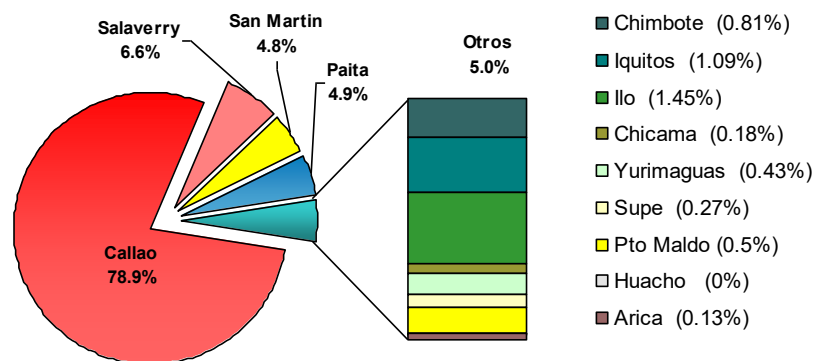


Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

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 considerarán 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 7 : Estructura De Carga En Terminales de ENAPU, 2007



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

2.2.1. Callao

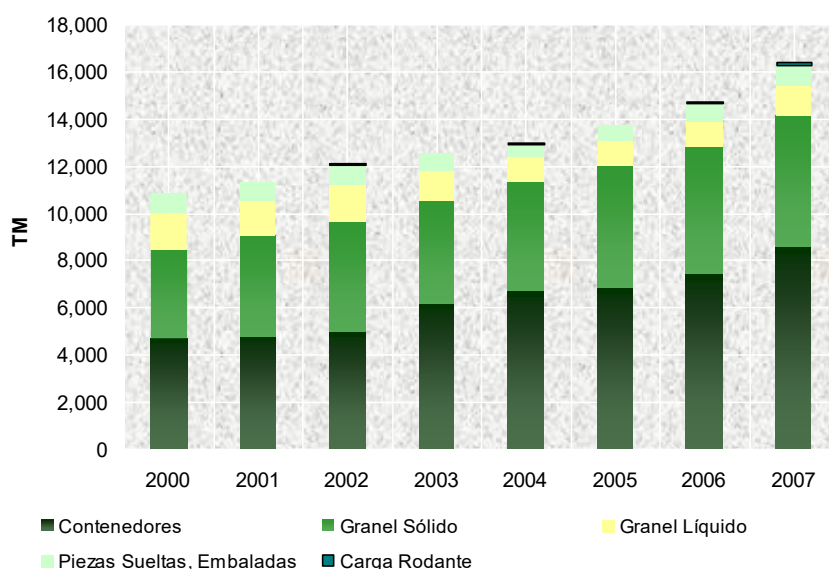
El Terminal Portuario del Callao (TPC) está ubicado en la provincia constitucional del mismo nombre, en el litoral del departamento de Lima. Es el principal Terminal Portuario del país, y comprende en su zona de influencia (*hinterland*) a los departamentos de: Lima, Cerro de Pasco, Huanuco, Ayacucho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

El puerto de Callao se constituyó, durante el año 2007, en el puerto más importante del Pacífico Sur, en lo que respecta al movimiento de contenedores. Por este terminal se movilaron 1 022 246 TEU's (equivalente a contenedores de 20 pies).

Carga y naves

En el 2007, el puerto del Callao concentró el 78,9% del total de carga movilizada por ENAPU, lo que significó un incremento del 11,3% con respecto del año anterior. La carga movilizada mediante contenedores representó el 52,4% del total atendido por el puerto. Desde el año 2001, la carga contenerizada creció a la tasa promedio de 9.2%.

Gráfico 8 : Tráfico Por Tipo De Carga – T. P. Callao, 2000-2007

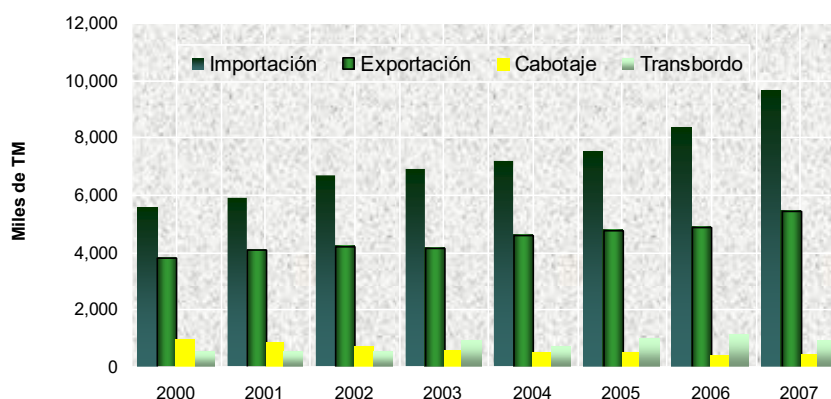


Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Las operaciones de importación y exportación concentraron los mayores volúmenes de carga del Terminal Portuario del Callao, representando en conjunto el 91,7% del total registrado. Ambos tipos de operación registraron incremento de 15,2% y 11,3%, respectivamente. Sin embargo, las operaciones de transbordo se redujeron en 16,1%. Cabe destacar que el volumen de carga de operaciones de cabotaje se ha reducido a una tasa promedio anual de -10,1% durante el período 2001-2007, a pesar de que durante el 2007 éste ha aumentado en 7,9%.

En el 2007, los productos de importación que mostraron una mayor participación fueron: el trigo (11,8%), maíz (5,4%) y la torta de soya (4,4%). En el caso de las exportaciones, los productos que registraron una mayor participación fueron: el zinc (4,8%) y otros minerales (22,2%).

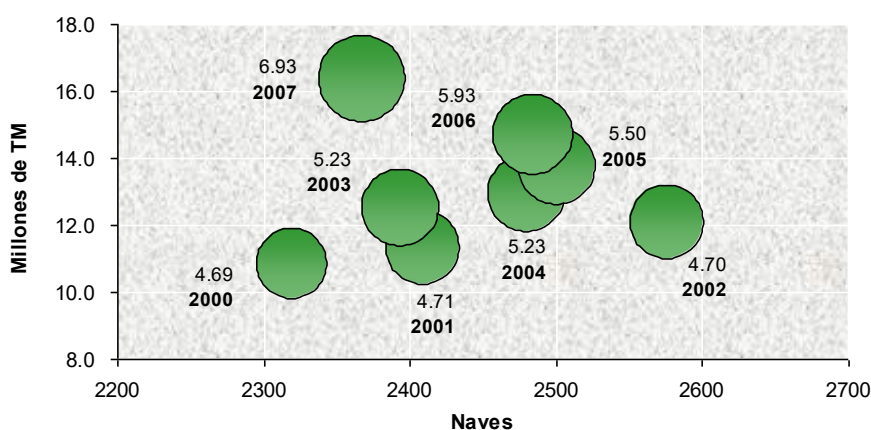
Gráfico 9 : Tráfico Por Tipo De Operación - T.P. Callao, 2000-2007



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

El tonelaje promedio movilizado por nave registró un incremento de 16,9%; respecto del año 2006. Este aumento se debió al mayor número volumen de carga y al menor número de naves atendidas (-4,7%), lo que finalmente sería el reflejo del ingreso de naves con mayor capacidad de almacenamiento al puerto del Callao.

Gráfico 10 : Tonelaje promedio movilizado por nave T. P. Callao 2000 –2007



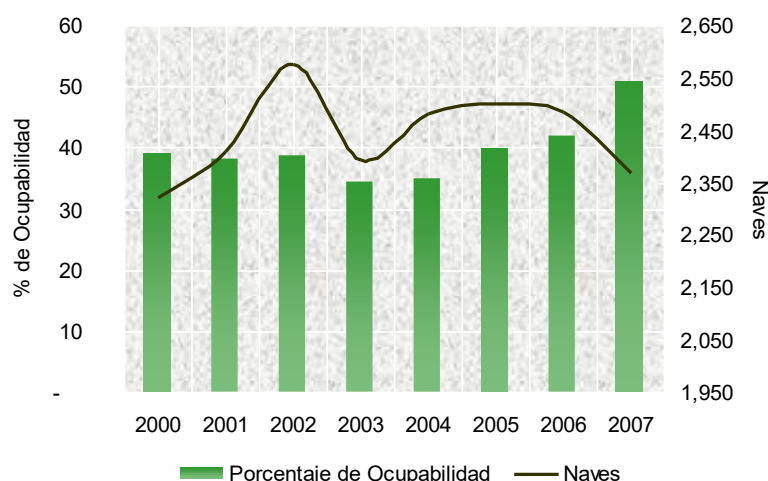
Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Indicadores portuarios

Durante el período 2000-2007, la tasa de ocupación de los amarraderos² fue en promedio 39,7%. Sin embargo, en el 2007, este indicador se encontró por encima del promedio (50,8%). 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.

² Definido como Tiempo Total de Uso de Amarradero / Tiempo Disponible

Gráfico 11 : Ocupabilidad de amarraderos vs. N° de naves – T.P. Callao 2000-2007

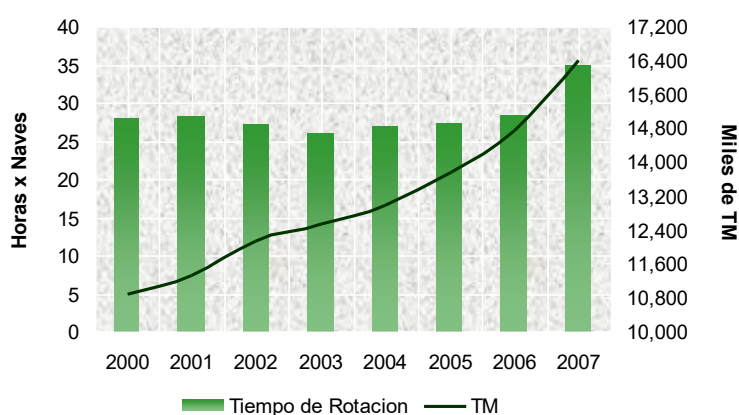


Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

El tiempo de rotación de las naves³ se incrementó en 23,2% respecto del año anterior. Este aumento equivale a seis horas y media 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 transitaron por este puerto, incidieron en el mayor tiempo de permanencia en amarraderos. Se espera que en el futuro este indicador disminuya con la instalación, en el 2008, de dos grúas de muelle y dos grúas de pórtico de patio. Cabe precisar, que el 52,4% del total de la carga movilizada por el Puerto del Callao es en contenedores.

Gráfico 12 : Tiempo De Rotación de Naves – T.P. Callao 2000-2007



Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

³ 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.

2.2.2. Paita

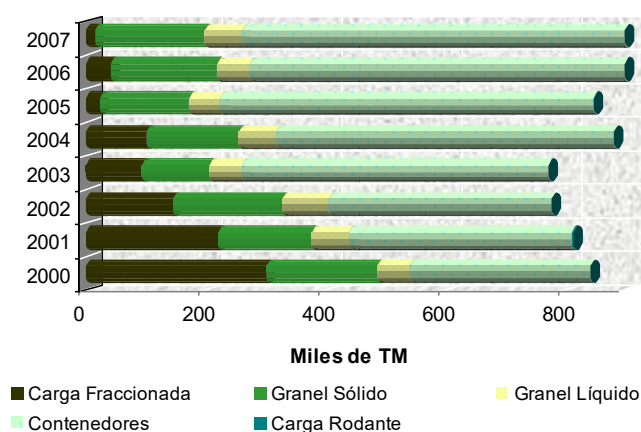
El Terminal Portuario de Paita (TPP) se encuentra ubicado en el Norte del país, en la provincia de Paita, departamento de Piura y mantiene una gran influencia sobre las regiones de Tumbes, Piura, Cajamarca, Lambayeque y Amazonas.

Carga y Naves

En el año 2007, el volumen de carga que transitó por este Terminal Portuario superó en 0,7% al registrado durante el año 2006. La mayor parte del crecimiento de la carga es atribuido al mayor tráfico de contenedores (2,5%). Este tipo de carga concentra el 74,4% del tráfico total. Con relación a los otros tipos de carga, también se reportó significativos incrementos, como son los casos de: el granel líquido (14,4%), y el granel sólido (3%).

Durante los últimos 7 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 2007 su participación fue de 74,4%. En el mismo período, la carga fraccionada experimentó una drástica reducción, al pasar de 35,9% a 1,7%, la participación más baja en dicho periodo.

**Gráfico 13 : Estructura de Carga T.P. Paita
2000 - 2007**

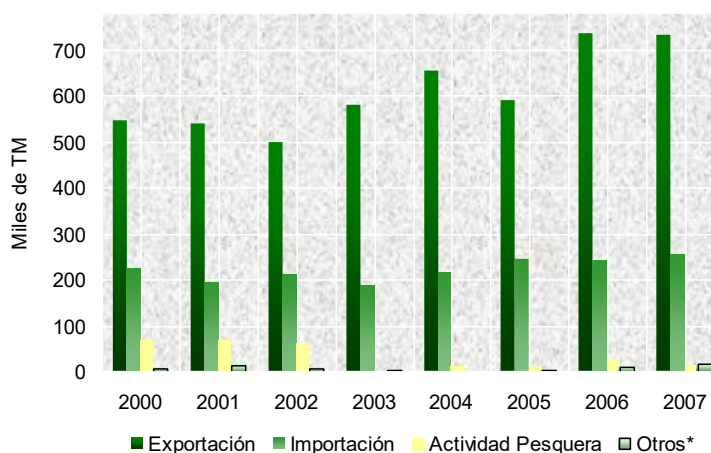


Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Las exportaciones disminuyeron en 0,4% durante el año 2007. Los productos que más se exportaron fueron: mangos (12,2%), café (12,2%) y harina de pescado (10,9%). Las importaciones por este Terminal Portuario mostraron un incremento de 5,9%. Por su parte, la actividad pesquera se redujo considerablemente (-48,5%).

Cabe destacar que a través de las operaciones de exportación se movilizó el 71,9% del total de la carga registrada por el puerto de Paita durante el 2007, mientras que, a su vez, las operaciones de importación concentraron el 25,1% de la carga total.

**Gráfico 14 : Estructura de carga por tipo de operación –
T.P. Paita 2000-2007**



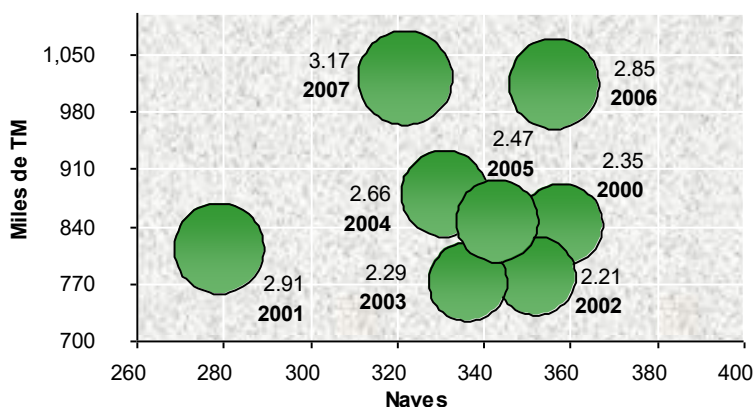
*Incluye Cabotaje, Traslado y Tránsito

Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Con relación al tráfico de naves, el TPP atendió 322 naves de alto bordo en el 2007, lo que representó una reducción de 9,6% con respecto al año anterior. Este resultado aunado al pequeño incremento en el volumen de carga, ocasionaron una expansión de 11,3% en el tonelaje promedio movilizado por nave (aproximadamente 3 171 TM) en comparación con el año 2006.

**Gráfico 15 : Tonelaje promedio movilizado por nave –
T.P Paita**



Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

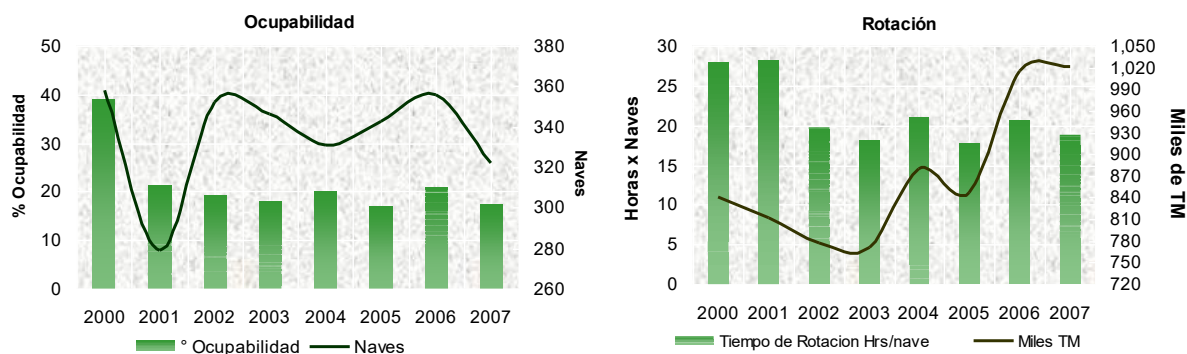
Indicadores Portuarios

El grado de ocupación de los amarraderos en el TPP disminuyó en 16,7%, en comparación con el año anterior. El menor número de naves y el bajo crecimiento de la carga generaron una reducción del uso de los amarraderos en el TPP. En el año 2007, el nivel de ocupación fue de 17,3%.

El tiempo de rotación de las naves también decreció (-8,8%), respecto del año 2006. 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 2,6 miles de TM por nave, el tiempo de permanencia por cada nave ascendía a 28 horas en el año 2000; mientras que, en el 2007, con un tonelaje promedio de 3,2 miles de TM por nave, el tiempo de permanencia por nave es de 19 horas. Es decir, que a pesar de que cada buque transporta más carga, el tiempo necesario para atenderlo ha disminuido en 9 horas.

Gráfico 16 : Indicadores portuarios –T.P. Paita 2000-2007



Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

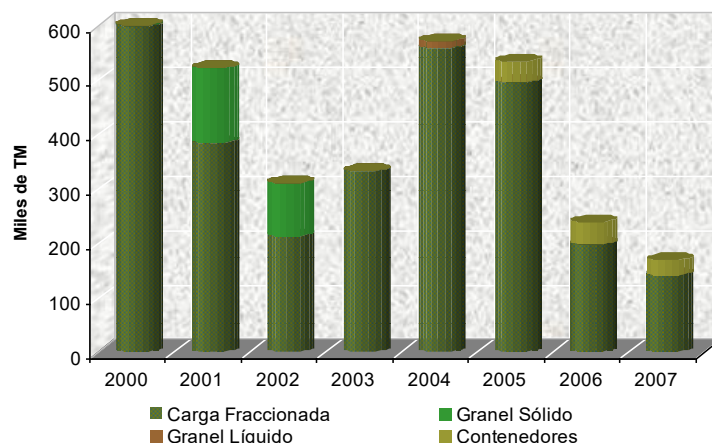
2.2.3. Chimbote

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 93,4% del tráfico de carga movilizado por este puerto.

Carga y naves

La carga transportada por el TPCH registró una disminución de 29,4% respecto al año 2006. Esta reducción se explica principalmente por la caída en la exportación de harina de pescado (-33%). 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 17 : Estructura de la carga por tipo – T.P. Chimbote 2000 - 2007

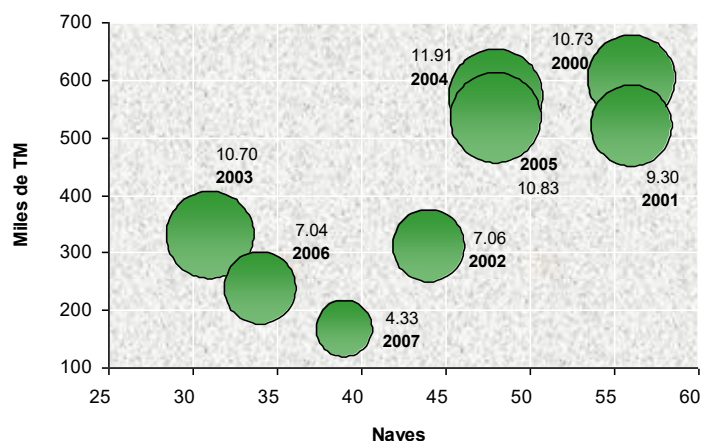


Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

El tonelaje promedio por nave se redujo considerablemente (-38,4%), esta reducción está explicada por la menor carga transportada y el mayor número de naves de alto bordo (+14,7%) que arribaron a este Terminal Portuario.

Gráfico 18 : Tonelaje promedio movilizado por nave – T.P. Chimbote 2000-2007



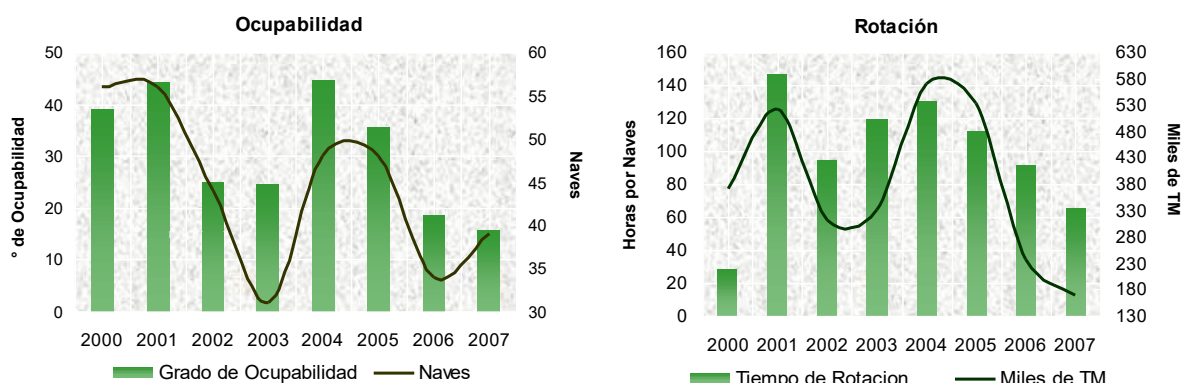
Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Indicadores Portuarios

El grado de ocupación de amarraderos en el TPOCH fue de 15,7%, nivel inferior en 14,9% respecto de la registrado en el 2006. Este resultado esta relacionado con el menor nivel de carga movilizada por el terminal.

El tiempo de rotación por nave se redujo en 29,1% con relación al año 2006. Es decir, durante el 2007, las naves permanecieron menor tiempo en los muelles. Cabe destacar, que este índice tiene una tendencia decreciente desde el 2004.

Gráfico 19 : Indicadores portuarios – T.P. Chimbote 2000-2007



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.

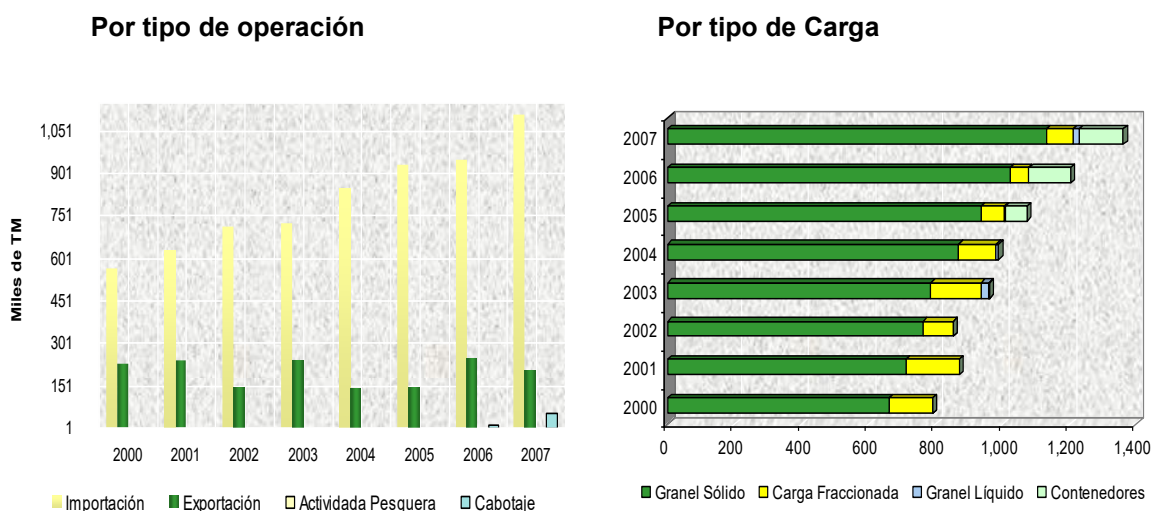
Carga y Naves

En 2007, por el Terminal Portuario de Salaverry se movilizó 1,36 millones de TM de carga, lo que significó un incremento de 13,1%, respecto del año anterior. Durante el período 2001-2007, la carga que transitó por este Terminal Portuario creció a una tasa promedio de 8,2%.

La carga de importación concentró el 81,2% del total de carga movilizada. Los productos de importación que experimentaron el mayor crecimiento fueron: maíz (13,9%), urea (28,8%), y trigo (32,9%); los cuales representaron el 48,9% del total de la carga importada.

Durante el 2007, las exportaciones se redujeron en 16,8% con relación al 2006. Esto se debe a la disminución de las exportaciones de azúcar (-53,9%) y de zinc (-24,6%), las cuales tienen una participación del 24% y 6,5% del total de la carga exportada, respectivamente. No obstante, las exportaciones en contenedores aumentaron en 25,6% y representaron el 60,5% del total de las exportaciones.

Gráfico 20 : Estructura de carga – T.P. Salaverry



Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

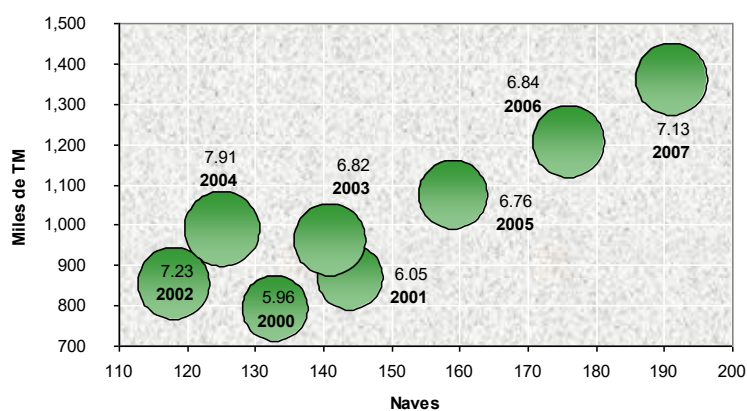
Durante el 2007, el TPS recibió 191 naves, lo que significó un crecimiento de 8,5%, con relación al año 2006. Este hecho, aunado al mayor nivel de carga registrado, produjo un incremento en el tonelaje promedio por nave atendida (4,2%).

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 puerto⁴ apenas fue uno; mientras que en el 2006 y 2007, esta cifra pasó a 52 y 50, respectivamente. Esto se hace evidente por el mayor tráfico de carga de importación y exportación en

⁴ 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.

contenedores, los cuales aumentaron, durante el 2007, en 33,3% y 25,6%, respectivamente.

Gráfico 21 : Tonelaje promedio movilizado por nave – T.P. Salaverry 2000-2007

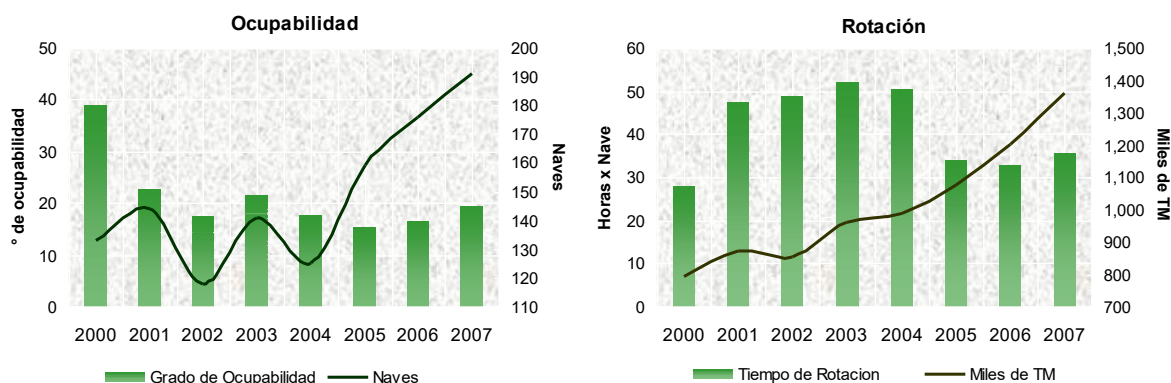


Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Indicadores portuarios

La tasa de ocupación de los amarraderos en el Terminal de Salaverry fue de 19,3%; es decir, 16,5% más que el año 2006. Asimismo, el tiempo de permanencia de las naves en el puerto se incrementó en 7,9%, en comparación con el 2006. No obstante, a pesar de este incremento, el índice de rotación aún está por debajo del promedio del periodo 2000-2007 (41,1%). Esto es, las actividades de carga y descarga, aún se realizaron en períodos cortos de tiempo.

Gráfico 22 : Indicadores portuarios – T.P. Salaverry 2000-2007



Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

2.2.5. San Martín

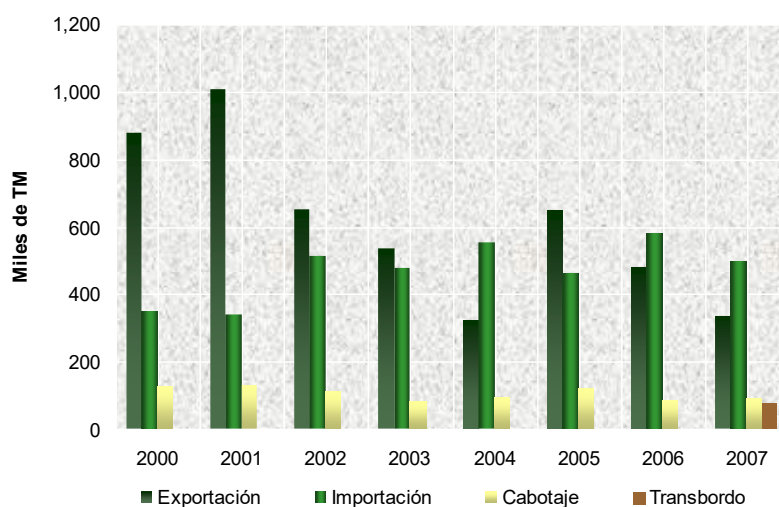
El Terminal Portuario General San Martín (TPSM) se encuentra localizado en la Bahía de Paracas en la provincia de Pisco. Sus áreas de mayor influencia son las regiones de Ica, Huancavelica y Ayacucho.

Carga

En el 2007, el TPSM movilizó 998 mil TM; es decir, se redujo en 12,7%, en comparación con el 2006. Esta disminución está explicada por el menor volumen de exportaciones (-30,3%). Esto se debe principalmente a la reducción en 34,3% de las exportaciones de sal industrial, cuya participación es del 80,4% de la carga exportada. Asimismo, se han reducido las ventas al exterior de harina de pescado (-17,4%).

Por su parte, las importaciones también mostraron una reducción de 14% con relación al año anterior, y representaron el 49,8% del total de carga. Esta reducción se explica por el menor volumen importado de maíz (-20%) y de barras de construcción (-28%).

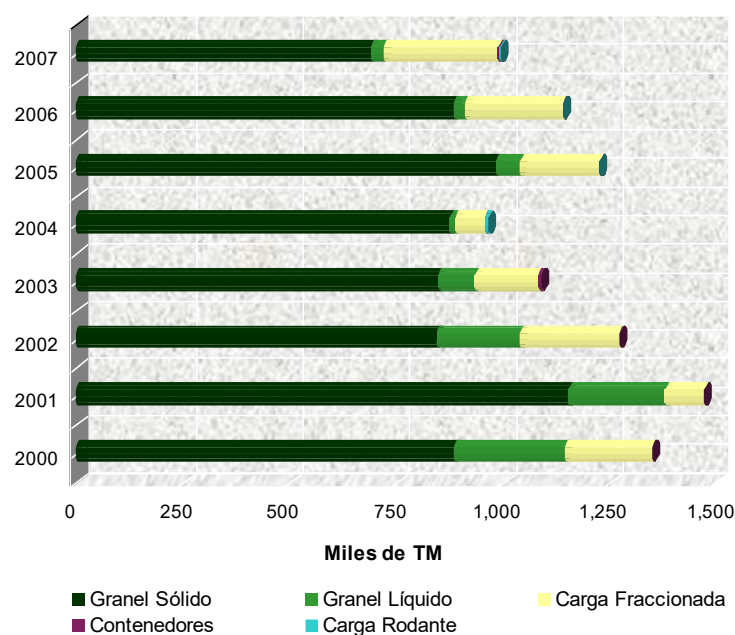
Gráfico 23 : Estructura de carga por Operación – T.P. San Martín
2000-2007



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

Los volúmenes de las cargas de granel sólido se redujeron en 22%; mientras que la carga de granel líquido y fraccionada aumentaron en 17,9% y 16,6%, respectivamente. Cabe destacar que el granel sólido es la carga de mayor importancia dentro de este puerto, concentrando el 69,3% del tráfico total.

**Gráfico 24 : Estructura de la carga por tipo– T.P. San Martín
2000-2007**

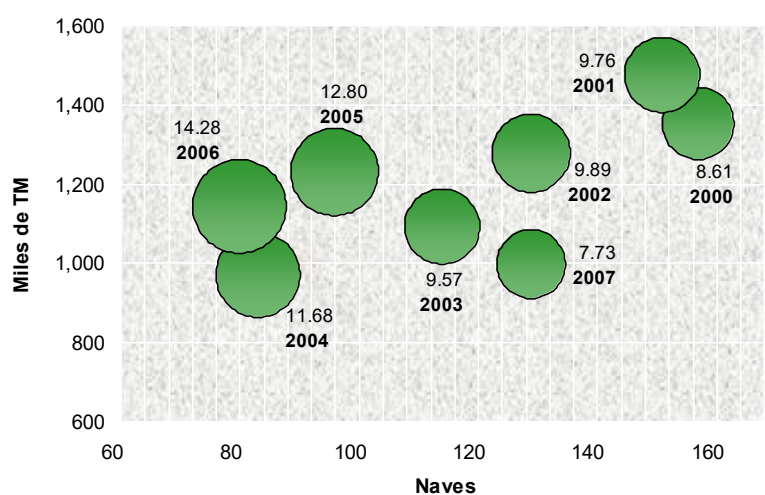


Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Naves

Sin embargo, el tráfico de naves experimentó un incremento de 61,3%, respecto del año 2006. Esta situación, conjuntamente con el menor volumen de tráfico de carga, ha generado que el tonelaje promedio por nave se reduzca en 45,9%.

**Gráfico 25 : Tonelaje promedio por Nave – T. P. San Martín
2000-2007**

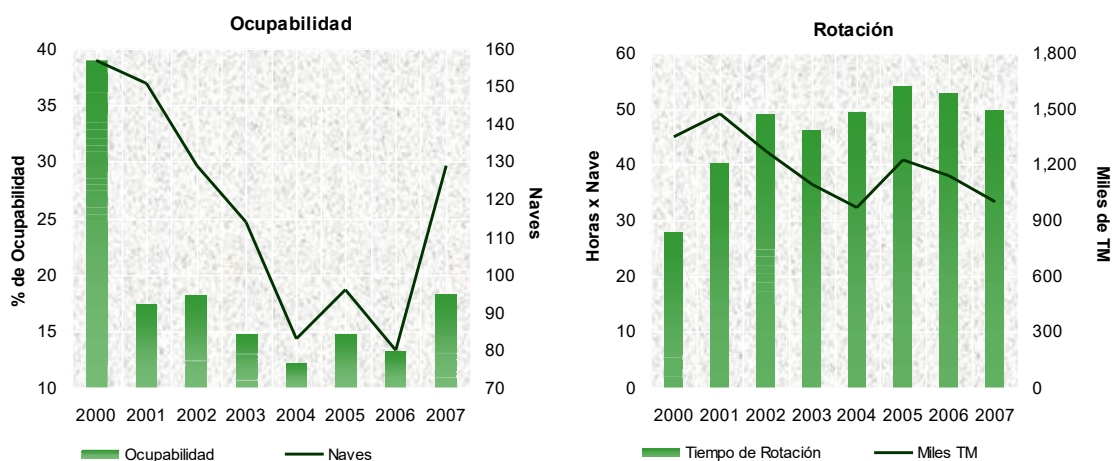


Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Indicadores portuarios

La tasa de ocupación de amarraderos en TPSM aumentó en 38,8% respecto del 2006. Este comportamiento obedece al mayor ingreso de naves en el puerto⁵. Por su parte, el índice de rotación de nave registró una reducción de 5,7% con respecto al año anterior, debido a la menor carga movilizada.

Gráfico 26 : Indicadores portuarios – T. P. San Martín 2000-2007



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.

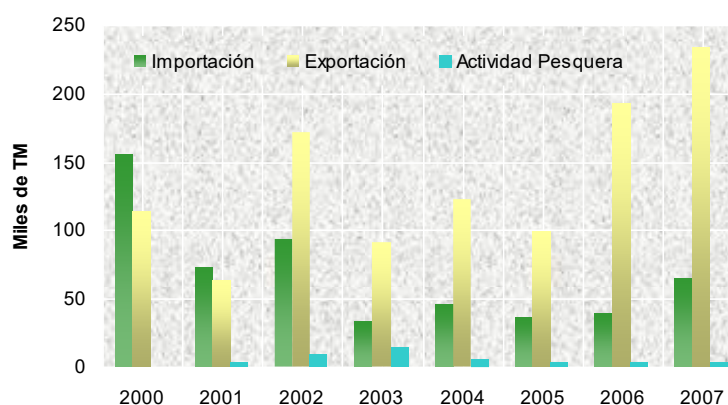
Carga y naves

En el 2007, TPI movilizó 301,6 mil TM; es decir, la carga se incrementó en 22,2% en relación con el volumen de carga transportada el año anterior. Este crecimiento se explica por el incremento de la carga de exportación (21,3%). Las mayores exportaciones de cobre, las cuales aumentaron en 35,2% y que representan el 42,7% de la carga exportada, 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 65,7%. Este crecimiento se debe principalmente por el incremento de la carga importada en contenedores, la cual aumentó en 366,8% con relación al año 2006.

⁵ En el año 2000 se atendieron 157 naves, mientras que en el 2006 sólo arribaron 80. Sin embargo, para el 2007, arribaron 129 naves, igual cantidad que la registrada en el 2002, cuyo índice de ocupabilidad fue de 18,1% (18,3% para el 2007).

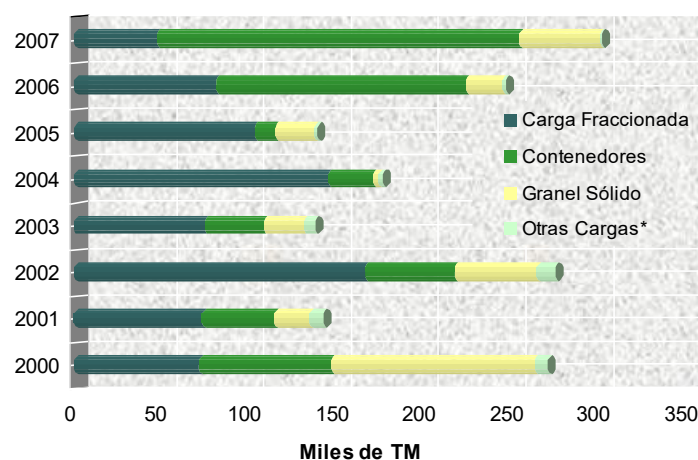
**Gráfico 27 : Estructura de carga por operación – T. P. Ilo
2000-2007**



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 44,7%, 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 el 2006 y a 68,7% en el 2007. Los mayores embarques contenedorizados de cobre y harina de pescado, impulsaron el comportamiento observado.

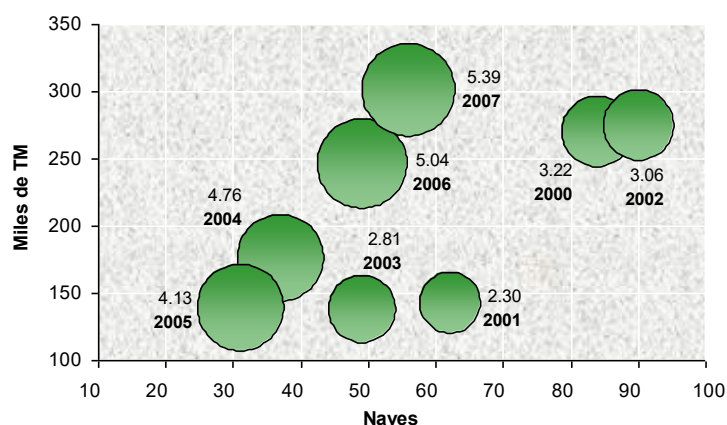
**Gráfico 28 : Estructura de la carga por tipo – T. P. de Ilo
2000-2007**



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

En el 2007, las recaladas de naves de alto bordo registraron una expansión de 14,3%, en relación con el año anterior; es decir, se atendieron 56 buques. El mayor incremento de la carga generó que el tonelaje promedio por nave crezca 7%, respecto del período mencionado.

Gráfico 29 : Tonelaje promedio por nave – T.P. de Ilo 2000-2007

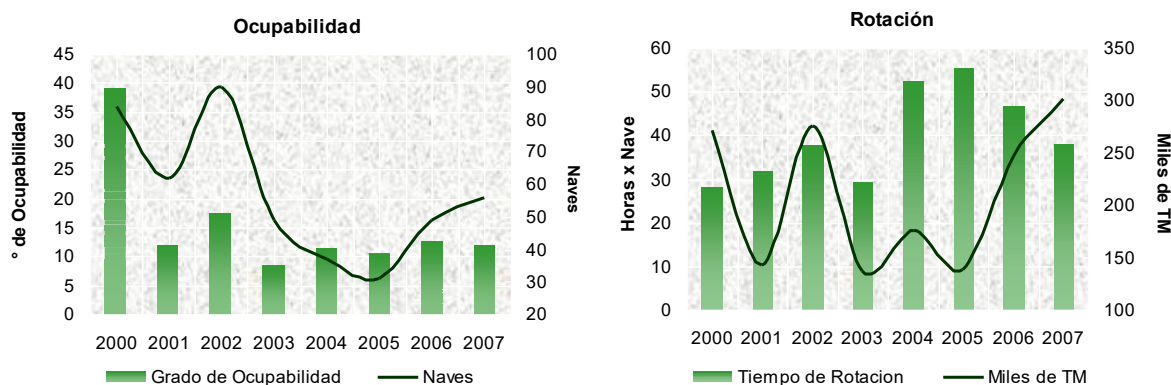


Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Indicadores Portuarios

La tasa de ocupación de los amarraderos del TPI alcanzó un nivel de 11,9%, lo que significó una reducción de 6,8%, respecto del año 2006. Por su parte, el tiempo de rotación de las naves⁶ decreció 18,7%, lo que equivale a 8,7 horas menos de permanencia de las naves, respecto del año anterior. Las mejoras en estos indicadores significan que en el Puerto de Ilo se atendieron más naves con mayor carga (5,4 TM por nave en el 2007 contra 5,1 TM por nave en el 2006), en un menor tiempo de embarque y desembarque.

Gráfico 30 : Indicadores Portuarios – T.P. Ilo 2000-2007



Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

2.3. Evaluación Financiera

2.3.1. Ingresos

En el 2007, los ingresos por ventas de ENAPU ascendieron a S/. 340,5 millones, monto 6,9% superior al obtenido en el año 2006. Los servicios portuarios representaron el 92,7% de las ventas de esta empresa. Aproximadamente, el 40% de

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

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 85% de los ingresos de ENAPU provienen de este Terminal.

Cuadro 2 : Ingresos de ENAPU
(en miles de nuevos soles)

Servicio	2006	2007	Var%
Servicios Marítimos	7,125	6,390	-10.3%
Servicios Portuarios	292,731	315,716	7.9%
Servicios de Almacenamiento	18,650	18,399	-1.3%
TOTAL	318,506	340,505	6.9%

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

2.3.2. Ratios Financieros

A) Liquidez

Los activos corrientes de la empresa se incrementaron en 18,3% en comparación con el 2006. Este incremento se debe particularmente al crecimiento la cuenta caja y bancos (16,9%).

Sin embargo, la razón de solvencia de la empresa muestra que sus activos corrientes representan 0.78 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 2006 y 2007, estas provisiones se incrementaron en 37% 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 57% de los activos están comprometidos con los acreedores de la empresa. La mayor parte de las obligaciones que mantiene ENAPU están explicadas por las provisiones diversas que mantiene (88% del pasivo total). 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 29,5%, respecto del año anterior, situándose en un nivel de 1,32.

C) Rentabilidad

El margen bruto de utilidades aumentó 5,5%. Este incremento está explicado tanto por el incremento de los ingresos por ventas (+6,8%) como por la reducción en los costos de ventas (-2,1%). El crecimiento de los ingresos está explicado principalmente por el aumento de los ingresos por servicios portuarios (+7,9%); mientras que la reducción de los costos es explicada principalmente por las menores cargas diversas y los tributos.

Con relación al margen de utilidad operativa de ENAPU, éste se incremento en 9,8% respecto del año anterior. Este aumento se explica por la disminución que se dio en los gastos de administración.

En el año 2007, ENAPU registró un gasto total de S/. 156,2 millones por pago de pensiones y por la provisión de obligaciones con pensionistas. Es decir, el 46% de sus ventas realizadas durante ese año se comprometieron a obligaciones con pensionistas, lo que desnaturaliza la estructura económica de la empresa. Asimismo, dichos sobre costos se encuentran incorporados a las tarifas que actualmente aplica ENAPU.

Durante el 2007, la utilidad neta de ENAPU se incrementó en 87,5% con respecto al 2006. Este incremento está asociado con las mayores ventas y menores gastos que realizó la empresa durante el año 2007. Los ratios de rentabilidad reflejan este incremento de las utilidades.

Cuadro 3 : Ratios Financieros ENAPU
2006 -2007

INDICADORES FINANCIEROS	2006	2007
Margen Bruto	0.61	0.64
Magen Operativo	0.48	0.52
U. Neta / Ventas	0.03	0.06
Act. Cte. / Pas. Cte.	0.89	0.78
Prueba Ácida	0.84	0.73
Pasivo / Activo	0.51	0.57
Pasivo / Patrimonio	1.02	1.32
U. Neta / Patrimonio	0.04	0.07
U. Neta / Activos	0.02	0.03

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

2.3.3. Tarifas

Durante el año 2007, 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 (Ver cuadro N° 4), a pesar de que éstas fueron derogadas por la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN. En efecto, la Entidad Prestadora se ha resistido a aplicar las tarifas aprobadas por OSITRAN.

Cuadro 4 : Estructura y niveles de tarifas máximas – ENAPU
Rcd n° 001-99-cd/ositran

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

Fuente: Gerencia de Regulación

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 de 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.

Por otro lado, en julio de 2006, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) solicita la revisión de las tarifas máximas de los Terminales Portuarios del Callao y Paita. Visto esta solicitud, mediante Resolución N° 050-2006-CD-OSITRAN, sólo se inicia procedimiento de revisión de tarifas máximas de los servicios de uso de amarradero y uso de muelle para contenedores llenos de 20 y 40 pies del Terminal Portuario del Callao. Asimismo, se precisa que no se suspende los efectos de la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN. Sin embargo, en marzo del 2007 mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 940-237-07-CD-OSITRAN, se acordó suspender el proceso de revisión de tarifas máximas de los servicios antes mencionados, en virtud del cumplimiento de una medida cautelar dictada por el Poder Judicial. A diciembre de 2007, este proceso de revisión tarifaria aún se encuentra suspendido.

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 5 : Estructura y Niveles de Tarifas Máximas – ENAPU
RCD N° 031-2004-CD-OSITRAN
(US \$)

CONCEPTO	Callao	Paita	Salaverry	Chimbote	San Martin	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 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. 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 6 : Impacto de la Nueva Estructura Tarifaria en el Costo Total de los Servicios Regulados (var. % respecto a anterior tarifa máxima)

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

Fuente: Gerencia de Regulación

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Finalmente, cabe mencionar que, en marzo de 2007, mediante Resolución N° 018-2007-CD-OSITRAN, se dictó Mandato de Acceso a ENAPU en favor de usuarios intermedios para la utilización de terminales portuarios con el fin de que éstos puedan prestar el servicio de esencial de remolcaje.

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

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

realiza sobre la base de tráfico de contenedores en puertos de la Costa Oeste Sudamericana, expresado en TEU.

Cuadro 7 : Costos portuarios para nave con contenedores: Callao y costa oeste sudamericana

Nave Típica	Callao		Buenaventura (1)	Guayaquil (1)	Valparaíso TPS (2)	San Antonio STI SA (2)
	NTC	ENAPU				
Eslora (metros)	180	180	180	180	180	180
Permanencia (horas)	16.00	30.77	16.00	20.00	4.40	5.33
Número contenedores descarga (550 TEUS)	400	400	400	400	400	400
20 pies llenos	250	250	250	250	250	250
40 pies llenos	150	150	150	150	150	150
Rendimiento promedio (contenedores/hora)	25	13	25	20	91	75
Costos US\$	NTC	ENAPU*	Buenaventura	Guayaquil	Valparaíso	San Antonio
A la nave						
Amarre y desamarre	0	400	0	0	0	0
Uso de amarradero	2,016	2,215	1,584	3,600	1,131	1,373
1. Total servicios a la nave	2,016	2,615	1,584	3,600	1,131	1,373
A la carga						
Uso de muelle	42,777	28,500	34,700	40,000	38,950	37,560
Manipulación	Incluido	8,000	No incluido	Incluido	Incluido	Incluido
Transferencia	Incluido	6,000	No incluido	Incluido	Incluido	Incluido
Grúa pórtico + estiba	Incluido	No incluido	No incluido	Incluido	Incluido	Incluido
2. Total servicios a la carga	42,777	42,500	34,700	40,000	38,950	37,560
3. Totales US\$ (1+2)	44,793	45,115	36,284	43,600	40,081	38,933
Costos por TEU (US\$)	81.44	82.03	65.97	79.27	72.88	70.79

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: 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.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Para realizar la comparación con el resto de los 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

CONCEPTO (US\$)	Aprobada a julio de 2004					Otros Puertos				
	Paíta	Salaverry	Chimbote	San Martín	Ilo	Perú	Chile ⁽³⁾		Ecuador	
						Matarani	Arica	Iquique	Bolívar	Esmeraldas
SERVICIOS A LA NAVE										
Amarre y Desamarre (por operación)	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	202.1	-	-	-	-
Uso de amarradero (metro eslora/ hora)	0.40	0.80	0.50	0.50	0.70	0.67	0.40 ⁽¹⁾	1.28	0.36	0.45
SERVICIOS A LA CARGA										
Uso de Muelle / Tonelada Métrica										
Carga Fraccionada	4.00	6.80	5.00	4.00	4.00	3.50	1.45	1.55	2.50 / 2.30*	3.80 ⁽²⁾
Carga Rodante	15.00	15.00	15.00	15.00	25.00	50.78	1.45	1.55	-	-
Carga Sólida a Granel	1.50	2.00	2.00	2.00	2.00	2.53	0.92	1.55	1.65	2.50
Carga Líquida a Granel	1.25	1.00	1.00	1.00	1.00	1.02	0.92	1.55	1.65	2.50
Contenedores (unidad)										
Llenos de 20 pies	50.00	60.00	50.00	50.00	60.00	65.00	23.20	24.80	17.00 / 27.00*	70.00
Llenos de 40 pies	80.00	90.00	80.00	80.00	90.00	95.00	36.25	38.75	34.00 / 54.00*	100.00
PASAJEROS (por pasajero embarcado)	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	-	5.39	5.00	-	5.00

(*) Tarifa embarque / tarifa desembarque

(1) Uso de muelle incluye los cargos al operador

(2) A marzo de 2006

(3) Tarifa de Contenedores expresado en US \$ x Tm

Fuente: ENAPU y Operadores Portuarios

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

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 \$)

Servicio (US\$)	Tarifas Máximas Vigentes*	Tarifas otros puertos o terminales				
		NTC (1)	Buenaventura (2)	Guayaquil (3)	Valparaíso (3)	San Antonio (3)
Uso de amarradero	0.40	0.70	0.55	1.00	1.43	1.43
Uso de muelle contenedores (unidad)						
Llenos de 20 pies	60.00	90.00	80.00	100.00	82.00	78.90
Llenos de 40 pies	90.00	135.18	98.00	100.00	123.00	118.90

(*) Aprobada por Res. N° 031-2004-CD-OSITRAN. Suspendida por medida cautelar.

(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 Amarre y Desamarre.

Fuente: ENAPU y Operadores Portuarios

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

3. CONCLUSIONES

- a. Durante el año 2007 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 8,97%, respecto del año anterior, particularmente, la carga “contenerizada”.
- b. El Terminal Portuario del Callao concentró el 78,9% de la carga total movilizada por los terminales administrados por ENAPU, y mostró un crecimiento de 11,3%, respecto del año anterior. Los puertos regionales de Ilo y Salaverry registraron los incrementos más significativos (22,2% y 13,1%, respectivamente). Contrariamente, las terminales de Chimbote y San Martín decrecieron en 29,4% y 12,7%, respectivamente.
- c. El empleo más frecuente de contenedores en la industria marítima ha limitado el desempeño de ENAPU debido a la carencia de infraestructura y equipos en los terminales (grúas de muelle y de patio), lo que impide que se reduzca el tiempo de permanencia de las naves a los estándares internacionales, y teniendo como posible consecuencia el incremento de los costos del transporte marítimo para el comercio internacional. Esto ocasiona que, en la actualidad, el Terminal Portuario del Callao se ubique entre los más costosos de la región Sur Oeste del Pacífico. Sin embargo, se espera que en los próximos años esta situación se revierta, en vista de la adquisición de dos grúas de muelle y dos grúas de pórtico de patio por parte de ENAPU, las cuales estarían operativas a finales del 2008.
- d. De otro lado, se mantiene una fuerte tendencia a que la carga tradicionalmente fraccionada, se exporte en contenedores. En el año 2007, 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 demás 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. A pesar de ello, la empresa mostró una reducción en su nivel de liquidez con respecto al año 2006. Por otro lado, el nivel de provisiones diversas concentra el 88% del pasivo total. En este contexto, ENAPU podría presentar problemas en su flujo de caja en el mediano plazo.
- 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 de una medida cautelar dictada por el Poder Judicial.