

**Desempeño
económico
de la
Empresa
Nacional de
Puertos**

2008

**Gerencia de
Regulación**



OSITRAN

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

Evaluación Económica de la Empresa Nacional de Puertos

2008

**Gerencia de
Regulación**

Lima, octubre 2009

ÍNDICE

ÍNDICE DE CUADROS.....	4
RESUMEN EJECUTIVO.....	6
I. AMBITO DE OPERACIÓN DE ENAPU.....	7
II. DESEMPEÑO DE LA ENTIDAD PRESTADORA EN EL AÑO 2008.....	9
II.2. Análisis por Terminal Portuario	11
II.2.1. Callao	12
II.2.2. Paíta	16
II.2.3. Chimbote	18
II.2.4. Salaverry	20
II.2.5. San Martín	22
II.2.6. Ilo.....	24
II.3. Evaluación Financiera.....	26
II.3.1. Ingresos.....	26
II.3.2. Estados financieros.....	27
II.3.3. Ratios Financieros	29
II.3.4. Tarifas.....	31
III. CONCLUSIONES.....	34

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1: Puertos de uso público y TM movilizadas - 2008.....	7
Cuadro N° 3: Balance general, al 31 de diciembre del 2008 y 2007.....	28
Cuadro N° 4: Estado de ganancias y pérdidas.....	29
Cuadro N° 5: Ratios financieros ENAPU, 2007-2008	30
Cuadro N° 6: Estructura y niveles de tarifas máximas – ENAPU.....	31
Cuadro N° 7: Estructura y niveles de tarifas máximas – ENAPU.....	32
Cuadro N° 8: Impacto de la nueva estructura tarifaria en el costo total de los servicios regulados (variación % respecto a la anterior tarifa máxima).....	33

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Principales puertos peruanos	8
Gráfico N° 2: Exportaciones, importaciones, balanza comercial 1998-2008.....	9
Gráfico N° 3: Tráfico por tipo de carga	10
Gráfico N° 4: Tráfico por tipo de operación	10
Gráfico N° 5: Tráfico de naves 2000-2008	11
Gráfico N° 6: Tonelaje promedio movilizado por nave 2000-2008.....	11
Gráfico N° 7: Estructura de carga en terminales de ENAPU, 2008	12
Gráfico N° 8: Tráfico por tipo de carga – T.P. Callao, 2000-2008.....	13
Gráfico N° 9: Tráfico por tipo de operación – T.P. Callao, 2000-2008	14
Gráfico N° 10: Tonelaje promedio movilizado por nave T.P. Callao 2000-2008	14
Gráfico N° 11: Ocupabilidad de amarraderos y número de naves T.P. Callao 2000-2008	15
Gráfico N° 12: Tiempo de rotación de naves - T.P. Callao, 2000-2008	15
Gráfico N° 13: Estructura de carga T.P. Paita, 2000-2008	16
Gráfico N° 14: Estructura de carga por tipo de operación - T.P. Paita, 2000-2008	17
Gráfico N° 15: Tonelaje promedio movilizado por nave – T.P. Paita	17
Gráfico N° 16: Indicadores portuarios - T.P. Paita, 2000-2008.....	18
Gráfico N° 17: Estructura de la carga por tipo y por modalidad de operación T.P. Chimbote, 2000-2008	18
Gráfico N° 18: tonelaje promedio movilizado por nave - T.P. Chimbote, 2000-2008	19
Gráfico N° 19: Indicadores portuarios – T.P. Chimbote 2000-2008....	19
Gráfico N° 20: Estructura de carga – T.P. Salaverry	20
Gráfico N° 21: Tonelaje promedio movilizado por nave – T.P. Salaverry, 2000-2008....	21
Gráfico N° 22: Indicadores portuarios – T.P. Salaverry, 2000-2008	21
Gráfico N° 23: Estructura de carga por operación – T.P. San Martín,	22
Gráfico N° 24: Estructura de la carga por tipo - T.P. San Martín, 2000-2008	23
Gráfico N° 25: tonelaje promedio por nave – T.P. San Martín, 2000-2008 ..	23
Gráfico N° 26: Indicadores portuarios – T.P. San Martín, 2000-2008..	24
Gráfico N° 27: Estructura de carga por operación - T.P. Ilo, 2000-2008.....	25
Gráfico N° 28: Estructura de la carga por tipo - T.P. de Ilo, 2000-2008	25
Gráfico N° 29: Tonelaje promedio por nave – T.P. de Ilo, 2000-2008	26
Gráfico N° 30: Indicadores portuarios - T.P. Ilo, 2000-2008	26

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 S.A. (ENAPU), con excepción del Terminal Portuario de Matarani, concesionado en agosto de 1999 a Terminal Internacional del Sur S.A. I consorcio TISUR S.A., y el Nuevo Terminal de Contenedores (NTC) en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur, concesionado en julio de 2006 a D.P. World Callao S.A.

En década 1998-2008, el comercio exterior 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 2008, el tráfico de la carga creció 17,5% en relación con el año anterior. Respecto del tráfico de naves, en el período de análisis se registró un incremento de 6,9% en el número de naves atendidas en los terminales administrados por ENAPU, las que ascendieron a 3 384 unidades.

En el año 2008, en el Terminal Portuario del Callao se registró un mayor tráfico de carga (16,2%) y una disminución en el número de naves (6,5%), lo cual condujo a un incremento en el tiempo de rotación de las naves (5,5%) y en una tasa de ocupación amarradero de 61,8%, porcentaje por encima del promedio registrado en el periodo 2000-2008 (42,2%). Cabe señalar que, este terminal concentró el 77,9% del total de la carga movilizada por los terminales bajo la administración de ENAPU.

Asimismo, se registraron incrementos en el tráfico de carga en los terminales portuarios de Paita (23,9%), Chimbote (54,6%), San Martín (54,6%) e Ilo (45,3%), excepto en el de Salaverry que registró una caída (-7,0%) en relación a lo movilizado en el año 2007. Con respecto al tráfico de naves, a excepción del terminal portuario de Chimbote que mostró el mismo nivel en el 2008 y 2007, en los terminales portuarios de Paita, Salaverry, San Martín e Ilo se registró un mayor número de recaladas de naves durante el 2008, incrementándose este en 6,5%, 4,2%, 3,9% y 46,4%, respectivamente. Cabe señalar que, los incrementos en el tráfico de carga y de naves llevó a un aumento en la tasa de ocupación de amarraderos y en el índice de rotación de naves de todos los terminales portuarios analizados, excepto en el de Ilo, cuya ocupación de amarradero se redujo en 61,7%.

Respecto de la situación financiera, durante el 2008, las ventas de la empresa registraron un incremento de 19,3%, respecto del 2007. Los ingresos registrados corresponden en mayor medida al rubro Servicios Portuarios (90,3%), particularmente por el uso de muelle (prestación que se brinda a la carga). Cabe mencionar que, el Terminal Portuario del Callao concentró el 84,2% del total de ingresos de la empresa, debido a que a través de este terminal se movilizó el mayor 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 2008, en virtud a una medida cautelar dictada por el Poder Judicial.

I. AMBITO DE OPERACIÓN DE ENAPU

1. En el Perú, se encuentran registrados 107 terminales portuarios, 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 pueden ser de uso público o de uso privado. Aquellos puertos que pertenecen al primer grupo, se encuentran bajo la administración de la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU). Por su parte, aquellos bajo la segunda clasificación, están conformados por el Terminal Internacional del Sur (concesionado en agosto de 1999 a Terminal Internacional del Sur S.A. - TISUR) y el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao - Zona Sur (concesionado en julio de 2006 a D.P. World Callao S.A.). 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 - 2008

N°	Tipo de uso	Puerto	TM
1	Público	Callao	19 049 522
2	Público	Chicama	70 884
3	Público	Chimbote	261 347
4	Público	Gral. San Martín	1 542 221
5	Público	Huacho	0
6	Público	Ilo	438 389
7	Público	Iquitos	244 835
8	Público	MASP Arica	28 858
9	Público	Paíta	1 264 774
10	Público	Pto Maldonado	135 572
11	Público	Salaverry	1 267 160
12	Público	Supe	28 399
13	Público	Yurimaguas	94 770

Fuente: ENAPU

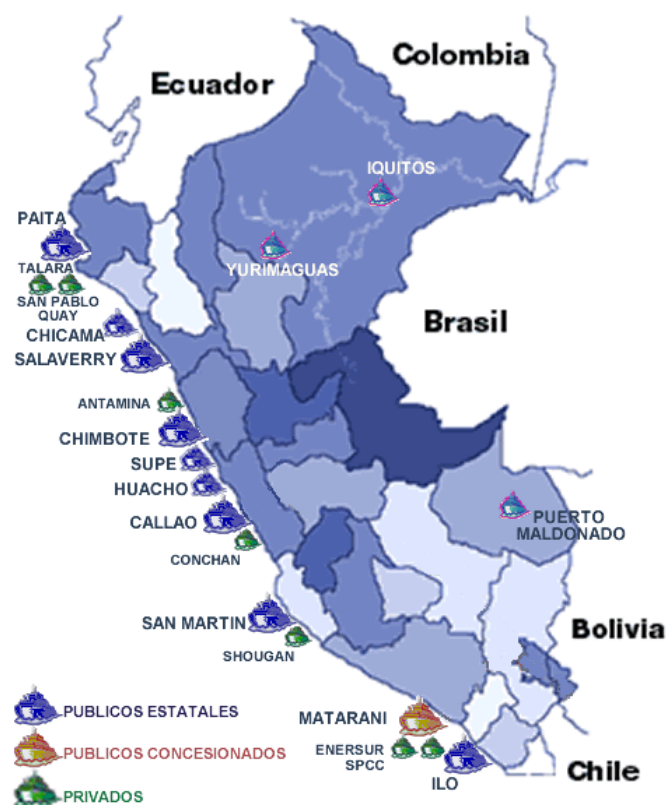
Elaboración: Gerencia de Regulación

2. 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.
3. En 1981, mediante Decreto Legislativo N°98, la empresa fue dotada de personería jurídica de derecho privado. La principal actividad económica de ENAPU es la administración, operación, equipamiento y mantenimiento de terminales y muelles de la República –sean estos marítimos, fluviales o lacustres–, así como su construcción en caso de ser autorizada.
4. Mediante Decreto Ley N° 25882 del 18 de noviembre de 1992, se incluyó a ENAPU en el proceso de promoción de la inversión privada. Así, en agosto de 1999 se otorgó en concesión el Terminal Portuario de Matarani, el mismo que viene siendo operado por la empresa Terminal Internacional del Sur –TISUR-. Luego, en enero de 2001, en virtud de la Ley N° 27396, se suspendió dicho proceso hasta la promulgación de la Ley del Sistema Portuario Nacional, en marzo de 2003, Ley N° 27943, la misma que creó la Autoridad Portuaria Nacional (APN). Esta norma dispuso su reglamentación, así como la aprobación del Plan

Nacional de Desarrollo Portuario, en febrero de 2004 y marzo de 2005, respectivamente.

5. En marzo de 2005, la APN y PROINVERSIÓN suscribieron el 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 N° 1: Principales puertos peruanos



Fuente: ENAPU

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).

II. DESEMPEÑO DE LA ENTIDAD PRESTADORA EN EL AÑO 2008

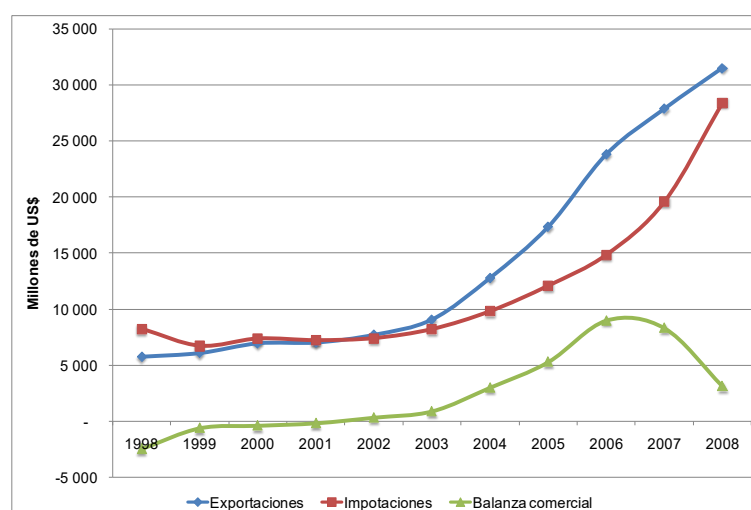
6. En esta sección, se analiza el desempeño de la entidad prestadora (ENAPU), durante el año 2008, a través de la evaluación de indicadores de tráfico y financieros.

Análisis de Tráfico

II.1.1. Carga

7. El comercio exterior ha crecido sostenidamente durante la última década, al pasar de US\$ 13 976 millones, en 1998, a US\$ 59 968 millones, en 2008, lo cual 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 pasó, a partir del año 2002, a una balanza comercial positiva.

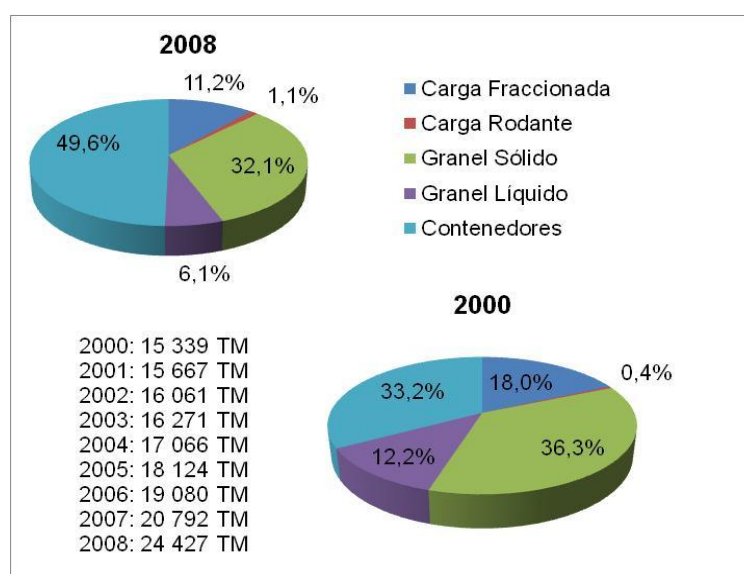
Gráfico N° 2: Exportaciones, importaciones, balanza comercial 1998-2008



Fuente: BCRP

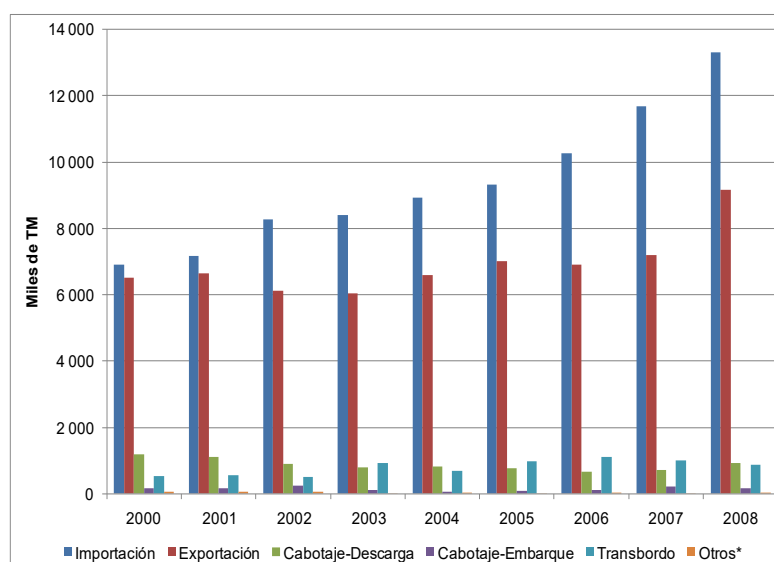
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

8. Durante el 2008, el tráfico de carga por los puertos administrados por ENAPU registró un incremento de 17,5%, respecto del año anterior. Este crecimiento se explica, principalmente, por el mayor tráfico de carga contenerizada (49,6%), carga fraccionada (11,2%), carga rodante (1,1%), sólido a granel (32,1%) y líquido a granel (6,1%).
9. En el mismo año, la carga de contenedores y de granel sólido concentró el 81,7% del volumen total de carga movilizada. Cabe señalar que, durante el período 2001-2008, la carga contenerizada creció a la tasa promedio anual de 11,8%.

Gráfico N° 3: Tráfico por tipo de carga

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

10. En el año 2008, se registró un incremento en la carga de importación (14,0%), la cual concentró el 54,5% del total movilizado. Los embarques de exportaciones, que representan el 37,4% del total de la carga movilizada, aumentaron 27,1%. Las exportaciones e importaciones representaron en conjunto, el 91,9% del tráfico total registrado por los terminales administrados por ENAPU.

Gráfico N° 4: Tráfico por tipo de operación

*Incluye tránsito, ingreso vía terrestre y actividad pesquera

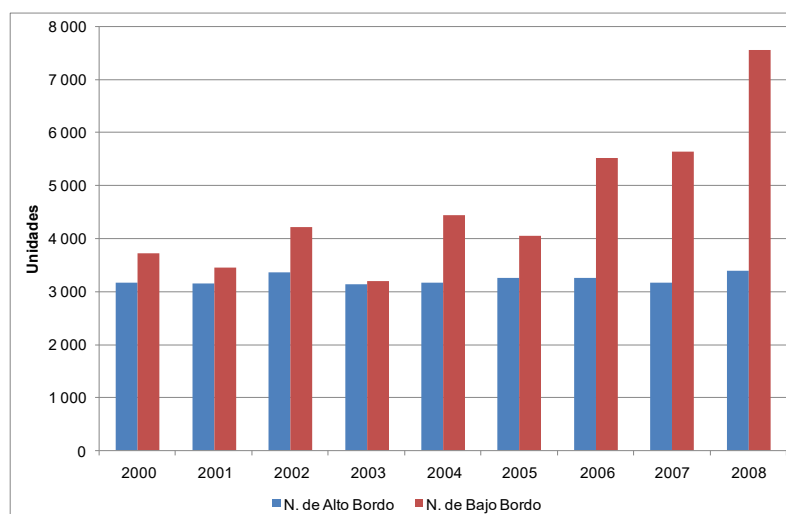
Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.1.2. Naves

11. En el año 2008, el número naves de "alto bordo" que recalaban en los puertos operados por ENAPU creció en 6,9%, con relación al año anterior. El número de buques contenedores, cuya participación en el total de buques de alto bordo fue

del 51,7%, se incrementó en 4,5%. Asimismo, los buques de carga general se incrementaron en 30,2%.

Gráfico N° 5: Tráfico de naves 2000-2008

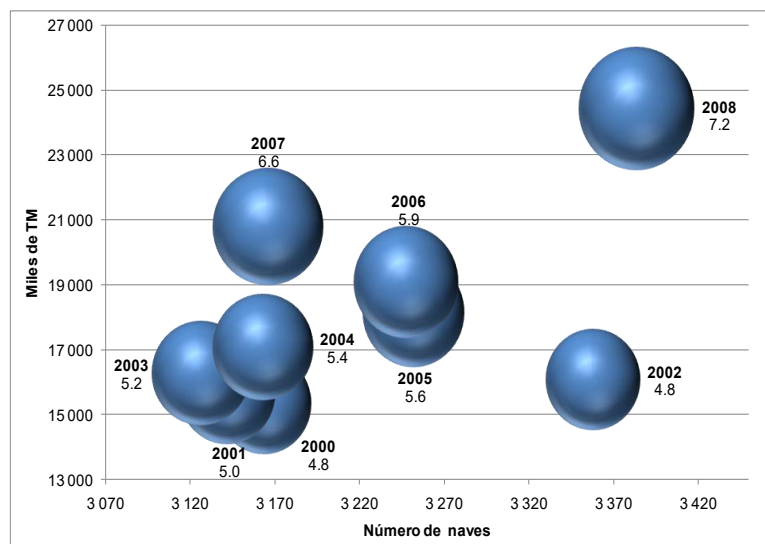


Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

12. El tonelaje promedio movilizado por nave (embarcado y descargado) creció 9,9% en comparación con el registrado en el año 2007. Este resultado se debe al mayor nivel de tráfico de carga y, por otro lado, al menor número de naves atendidas.

Gráfico N° 6: Tonelaje promedio movilizado por nave 2000-2008 (toneladas por nave)

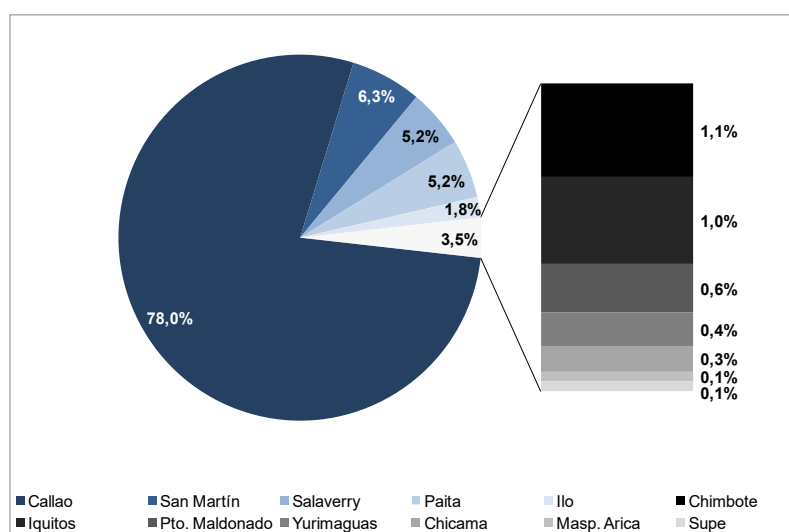


Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.2. Análisis por Terminal Portuario

13. En esta sección se analizan los principales indicadores de tráfico y de eficiencia portuaria de 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, Paita, Chimbote, Salaverry, General San Martín, Iquitos e Ilo.

Gráfico N° 7: Estructura de carga en terminales de ENAPU, 2008

Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

14. Respecto a los indicadores de eficiencia portuaria, se han 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 mantiene constante.
- Ocupación de amarraderos:** Indicador del nivel de riesgo de congestión del puerto. Este indicador tiene relación directa con el anterior.

II.2.1. Callao

15. 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, Huánuco, Ayacucho, Junín, Huancavelica, Ica, y Ancash.

16. El puerto del Callao se constituyó, durante el año 2008, en el puerto más importante del Pacífico Sur, en lo que respecta al movimiento de contenedores. Por este terminal se movilaron 1 203 315 TEU's².

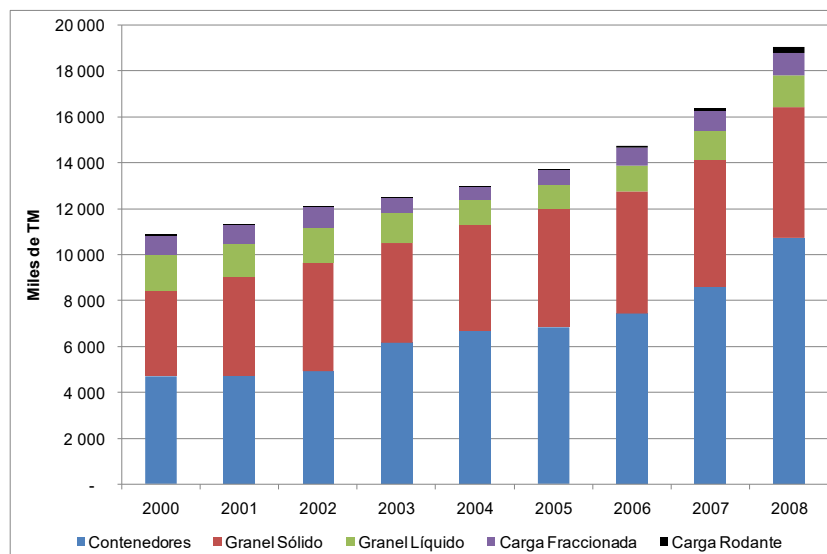
Carga y naves

17. En el año 2008, el puerto del Callao concentró el 77,9% del total de carga movilizadora por ENAPU, lo que significó un incremento del 16,2% con respecto del año anterior. La carga movilizadora mediante contenedores representó el 56,4% del

² Medida equivalente a contenedores de 20 pies.

total atendido por el puerto. Desde el año 2001, la carga contenerizada creció a la tasa promedio de 11,2%.

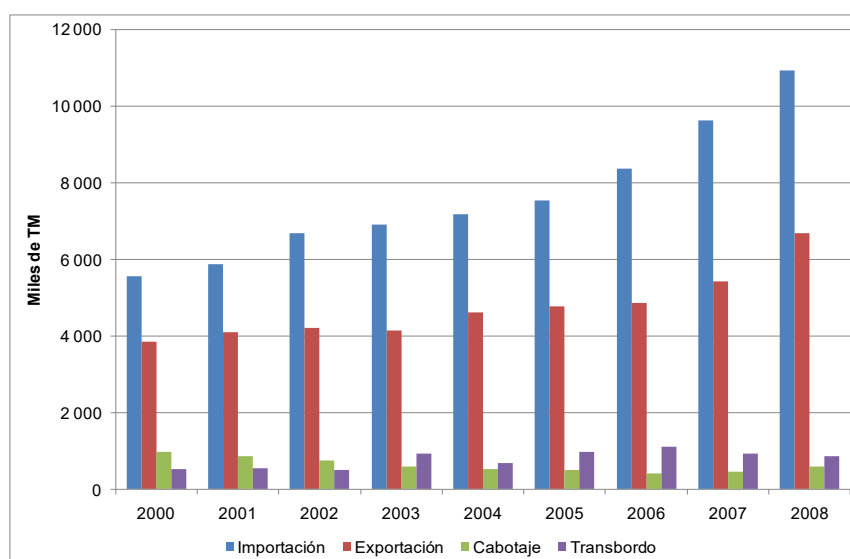
Gráfico N° 8: Tráfico por tipo de carga – T.P. Callao, 2000-2008



Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

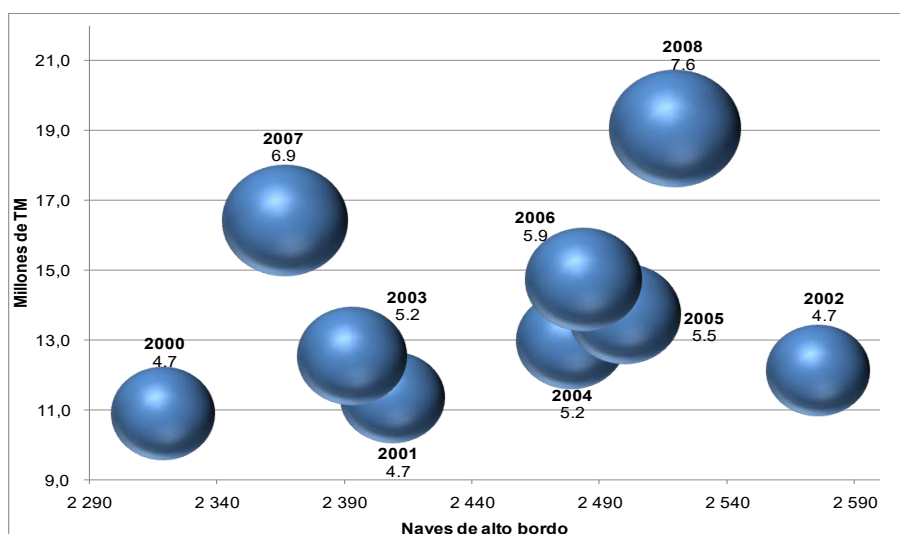
18. Las operaciones de importación y exportación concentraron los mayores volúmenes de carga del Terminal Portuario del Callao, representando en conjunto el 92,4% del total registrado. Ambos tipos de operación registraron incrementos de 13,5% y 23,4%, respectivamente. Sin embargo, las operaciones de transbordo se redujeron en 6,8%. 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, sin embargo durante el 2008 este tipo de operación se ha incrementado en 32,4%.
19. En el 2008, los productos de importación que mostraron una mayor participación fueron: el trigo (10,5%), maíz (4,4%) y la torta de soya (4,0%). En el caso de las exportaciones, los productos que registraron una mayor participación fueron: el zinc (16,5%) y otros minerales (17,5%).

Gráfico N° 9: Tráfico por tipo de operación – T.P. Callao, 2000-2008

Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

20. El tonelaje promedio movilizado por nave registró un incremento de 9,1%; respecto del año 2007. Este aumento se debió al mayor volumen de carga (16,2%) y al menor número de naves atendidas (6,5%), lo cual refleja el ingreso de naves con mayor capacidad de almacenamiento al puerto del Callao.

Gráfico N° 10: Tonelaje promedio movilizado por nave T.P. Callao 2000-2008

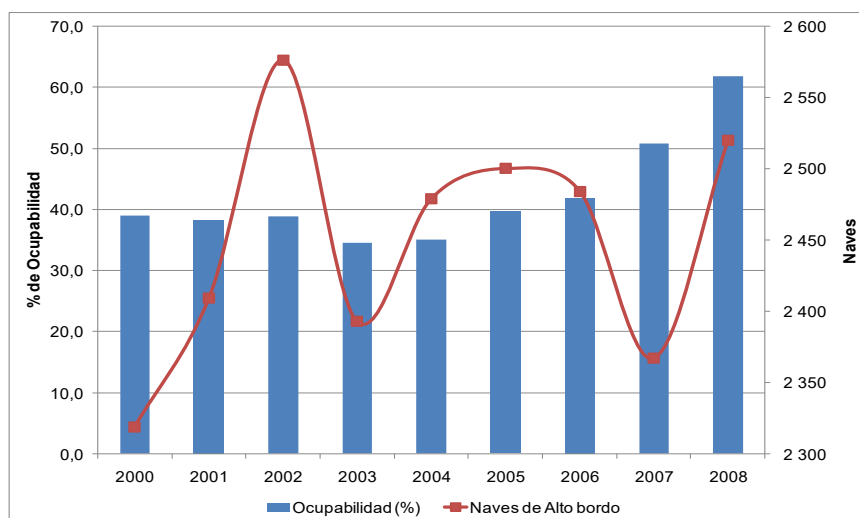
Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Indicadores portuarios

21. Durante el período 2000-2008, la tasa de ocupación de los amarraderos³ fue en promedio 42,2%. Sin embargo, en el 2008 este indicador se encontró por encima del promedio (61,8%). 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.

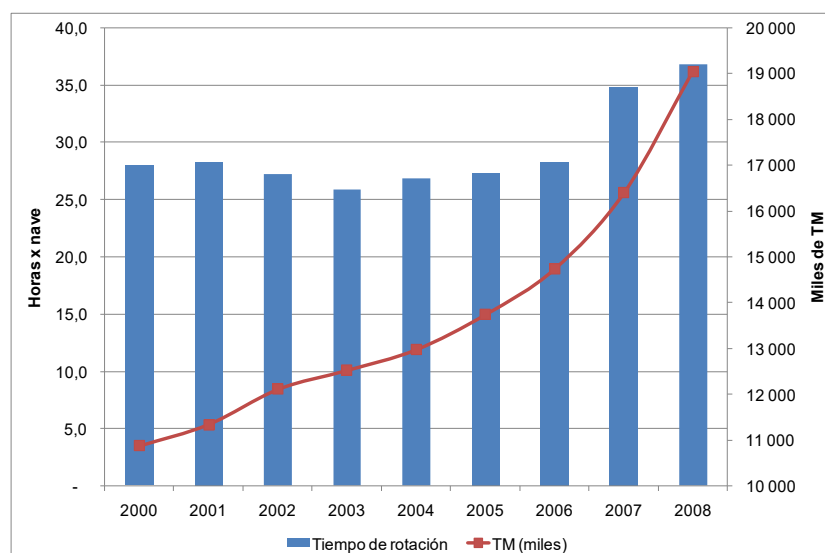
³ Definido como Tiempo Total de Uso de Amarradero / Tiempo Disponible

Gráfico N° 11: Ocupabilidad de amarraderos y número de naves T.P. Callao 2000-2008

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

22. El tiempo de rotación de las naves⁴ se incrementó en 5,5% respecto del año anterior. Este aumento equivale a dos horas 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. Se espera que en el futuro este indicador disminuya con la instalación, en el 2009, de dos grúas pórtico de muelle y dos grúas de pórtico de patio. Cabe precisar que, el 56,4% del total de la carga movilizada por el Puerto del Callao corresponde a contenedores.

Gráfico N° 12: Tiempo de rotación de naves - T.P. Callao, 2000-2008

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

⁴ 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.

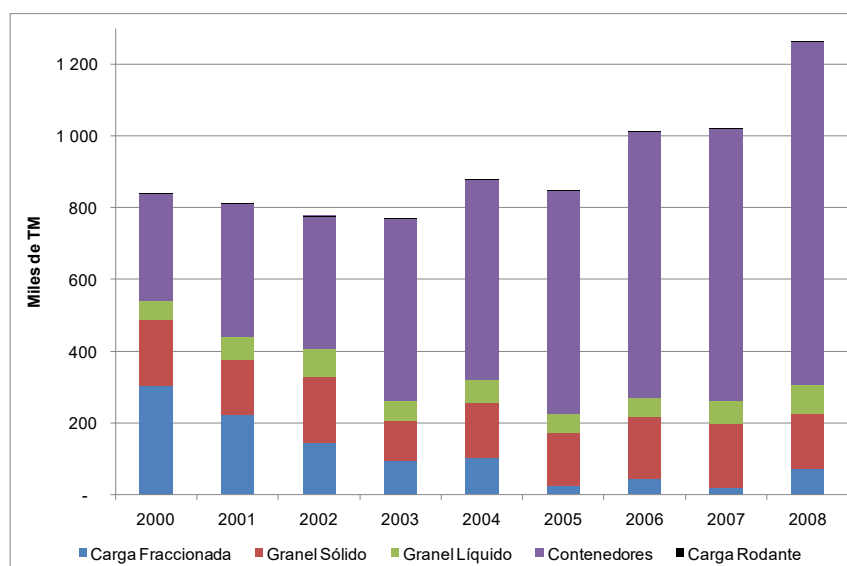
II.2.2. Paita

23. 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

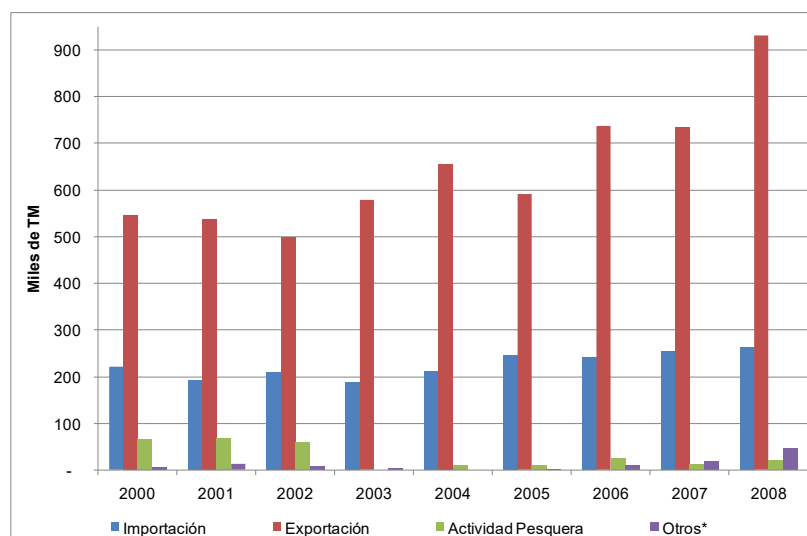
24. En el año 2008, el volumen de carga que se movilizó por este Terminal Portuario superó en 23,9% al registrado durante el año 2007. El mayor crecimiento se registra por carga fraccionada (309,3%); sin embargo, esta modalidad representa solo un 5,7% de participación. Por lo tanto, la mayor parte del crecimiento de la carga es atribuido al mayor tráfico de contenedores (26,3%), dado que este tipo de carga concentra el 75,8% del tráfico total. Con relación a los otros tipos de carga, también se reportó significativos incrementos, como son los casos de granel líquido (28,9%) y carga rodante (17,1%).
25. Durante los últimos 8 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 2008 su participación se incrementó a 75,8%. En el mismo período, la carga fraccionada experimentó una drástica reducción, al pasar de 35,9% a 5,7%.

Gráfico N° 13: Estructura de carga T.P. Paita, 2000-2008



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

26. Las exportaciones se incrementaron en 27,0% durante el año 2008. Los productos que más se exportaron fueron: potas y calamares (25,9%), harina de pescado (15,7%) y mangos (10,6%). Las importaciones por este terminal portuario, mostraron un incremento de 3,3%. Por su parte, la actividad pesquera se incrementó considerablemente en 70,8%.
27. Cabe destacar que, a través de las operaciones de exportación se movilizó el 73,7% del total de la carga registrada por el puerto de Paita durante el 2008; mientras que, las operaciones de importación concentraron el 20,9% de la carga total.

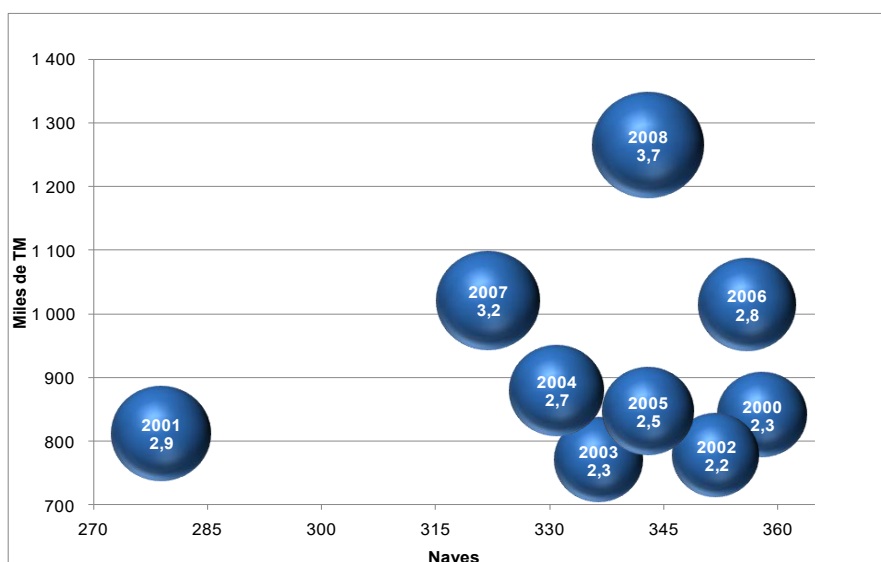
Gráfico N° 14: Estructura de carga por tipo de operación - T.P. Paita, 2000-2008

*Incluye Cabotaje, Traslado y Tránsito

Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

28. Con relación al tráfico de naves, el TPP atendió 343 naves de alto bordo en el 2008, lo que representó un incremento de 6,5% con respecto al año anterior. Este resultado aunado al incremento en el volumen de carga, ocasionaron una expansión de 16,3% en el tonelaje promedio movilizado por nave (aproximadamente, 3 687 TM) en comparación con el año 2007.

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

Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

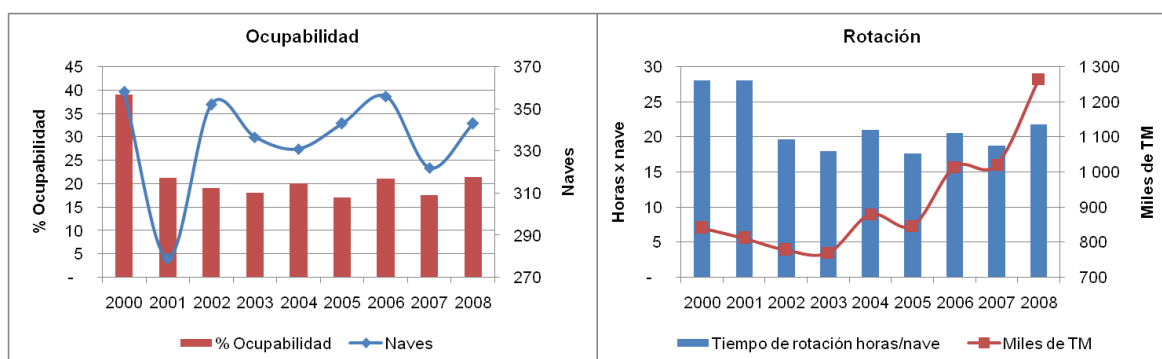
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Indicadores Portuarios

29. El grado de ocupación de los amarraderos en el TPP se incrementó en 22,2%, en comparación con el año anterior. El mayor número de naves y el crecimiento de la carga, generaron un incremento del uso de los amarraderos en el TPP, alcanzando, en el año 2008, un nivel de ocupación de 21,4%.

30. Por su parte, durante el año 2008, el tiempo de rotación de naves se ha incrementado 15,8%, respecto del 2007. Así como en el caso del Puerto del Callao, aspectos de retraso tecnológico y de mayores volúmenes de carga que transitaron en el puerto, explicarían dicho incremento.

Gráfico N° 16: Indicadores portuarios - T.P. Paita, 2000-2008



Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

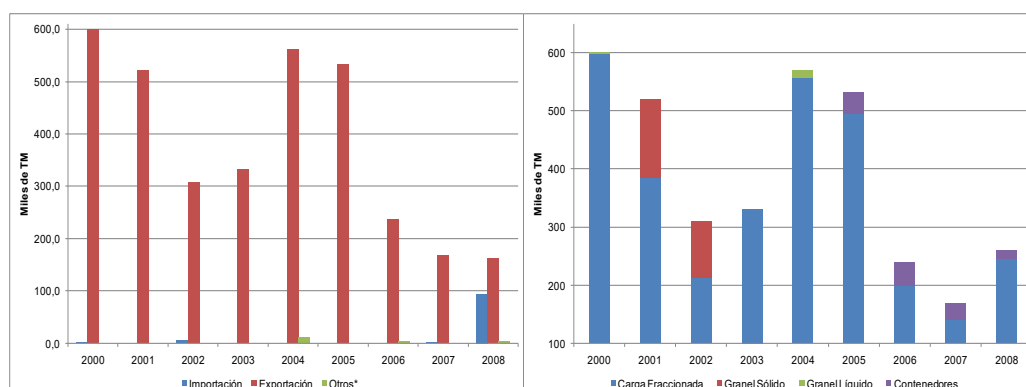
II.2.3. Chimbote

31. El Terminal Portuario de Chimbote (TPCH) se localiza en la Bahía de Ferrol de la Provincia de Santa, en la región Ancash. El TPCH sirve fundamentalmente de soporte para la exportación de harina de pescado. Es importante precisar que este producto representa el 91,6% y el 51,4% del tráfico de carga exportado y movilizado por este puerto, respectivamente.

Carga y naves

32. La carga transportada por el TPCH registró un incremento del 54,6% respecto al año 2007. Este crecimiento se explica por el mayor tonelaje descargado durante el año 2008. Los productos que registraron un crecimiento fueron: barras de acero, bobinas laminadas y planchones de hierro, con una participación de 51,5%, 19,2% y 12,4%, respectivamente. Por su parte, en cuanto a la exportación de harina de pescado esta mostró una reducción de 1,9% con respecto del 2007; cabe señalar que, este producto representa el 91,6% del total de exportaciones por el terminal y el 51,4% del total de carga movilizada por el mismo.

Gráfico N° 17: Estructura de la carga por tipo y por modalidad de operación T.P. Chimbote, 2000-2008



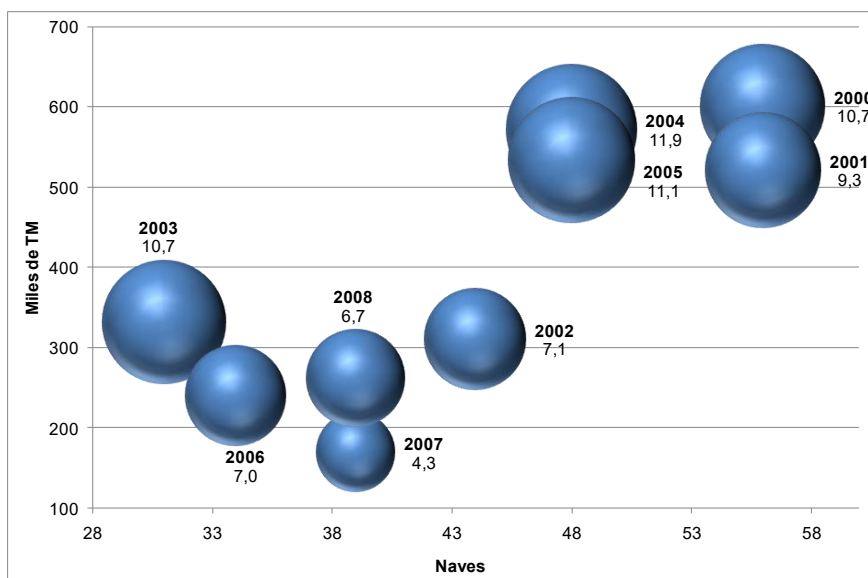
*Incluye: Cabotaje – descarga, cabotaje – embarque, transbordo y tránsito descarga.

Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

33. El tonelaje promedio por nave se incrementó considerablemente (54,6%), este aumento se explica por la mayor carga transportada por el mismo número de naves de alto bordo (39) en los años 2007 y 2008 que arribaron a este Terminal Portuario.

Gráfico N° 18: tonelaje promedio movilizado por nave - T.P. Chimbote, 2000-2008



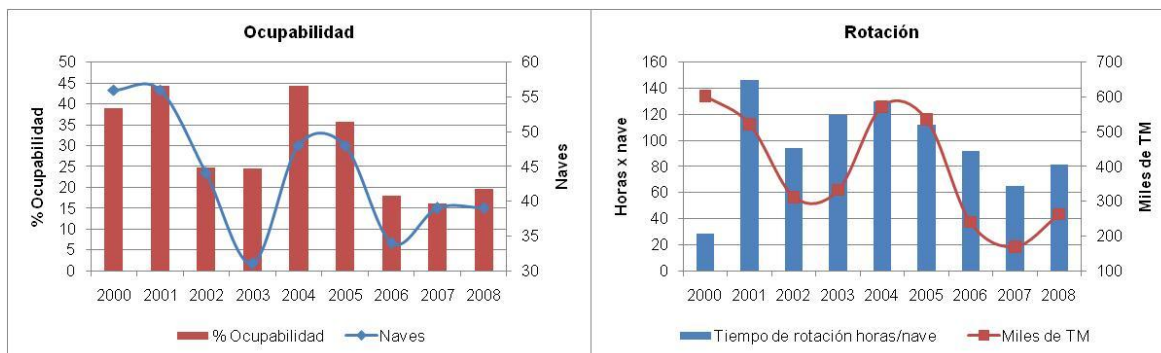
Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Indicadores Portuarios

34. Durante el año 2008, el grado de ocupación de amarraderos en el TPCH fue de 19,5%, nivel superior en 22,0% respecto del registrado en el 2007. Este resultado estaría relacionado con el mayor nivel de carga movilizada por el terminal a ser movilizado utilizando la infraestructura portuaria. En efecto, se puede ver que, a pesar de que el tiempo de rotación por nave en el puerto mostró una tendencia decreciente desde el año 2004, este índice se incrementó en 25,6% durante el año 2008 con relación al año anterior.

Gráfico N° 19: Indicadores portuarios – T.P. Chimbote 2000-2008



Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

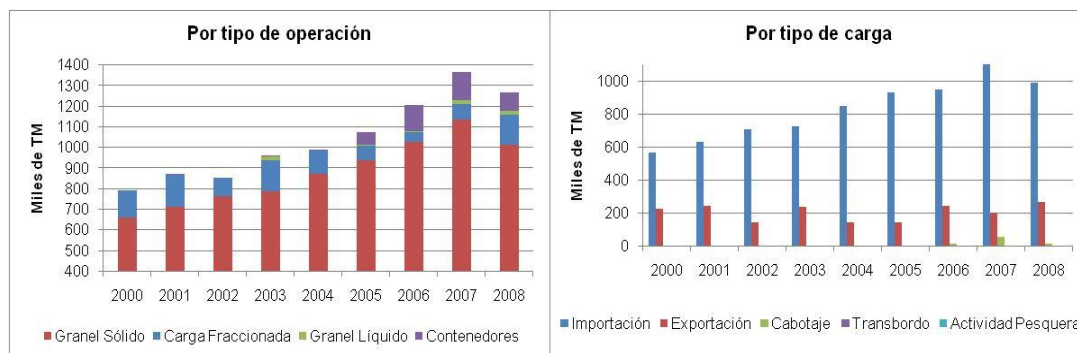
II.2.4. Salaverry

35. 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

36. En el año 2008, por el Terminal Portuario de Salaverry se movilizó 1,27 millones de TM de carga, lo que significó una reducción de 7,0%, respecto del año anterior. Sin embargo, Cabe mencionar que, durante el periodo 2001 - 2007 la carga atendida por dicho terminal portuario venía creciendo a una tasa promedio de 8,2% anual.
37. La carga de importación, que concentró el 78,1% del total de carga movilizada, disminuyó en 10,6% respecto del registrado en el año 2007. Los productos de importación que experimentaron la mayor caída fueron: maíz (30,3%), productos químicos (11,2%), carbón (8,6%) y carga contenerizada (60,6%), los cuales representaron el 63,5% del total de carga importada.
38. Durante el 2008, las exportaciones se incrementaron en 31,6% con relación al 2007. Esto se debe al incremento de las exportaciones de azúcar (37,5%), de zinc (11,6%) y de alcohol etílico (1,2%), las cuales tienen una participación del 25,0%, 5,5% y 7,0% del total de la carga exportada, respectivamente. Contrariamente a este comportamiento, las exportaciones y las importaciones en contenedores disminuyeron en 28,7% y 60,6%, respectivamente.

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



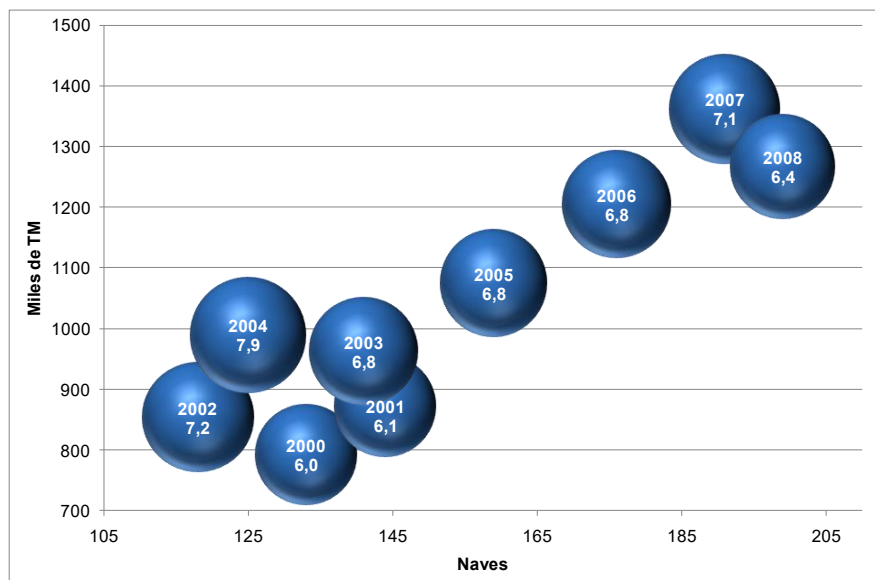
Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

39. Durante el 2008, el TPS recibió 199 naves, lo que significó un crecimiento de 4,2% en relación al año 2007. Sin embargo, predominó la reducción de la carga transportada, en 7,0%, consecuentemente se observó una disminución en el tonelaje promedio por nave, en 10,7%.
40. Es importante destacar, la mayor afluencia de buques de contenedores a este puerto. En el 2004, solo se registró el ingreso de una nave de este tipo⁵; mientras

⁵ Durante los años 2006 y 2005, se movilizaron 52 y 44 naves portacontenedores, respectivamente, por el TP Salaverry.

que, en el 2007 y 2008, esta cifra pasó a 50 y 34, respectivamente. Esto se hace evidente por el mayor tráfico de carga de importación y exportación en contenedores, los cuales aumentaron, durante el 2008, en 33,3% y 25,6%, respectivamente.

Gráfico N° 21: Tonelaje promedio movilizado por nave – T.P. Salaverry, 2000-2008

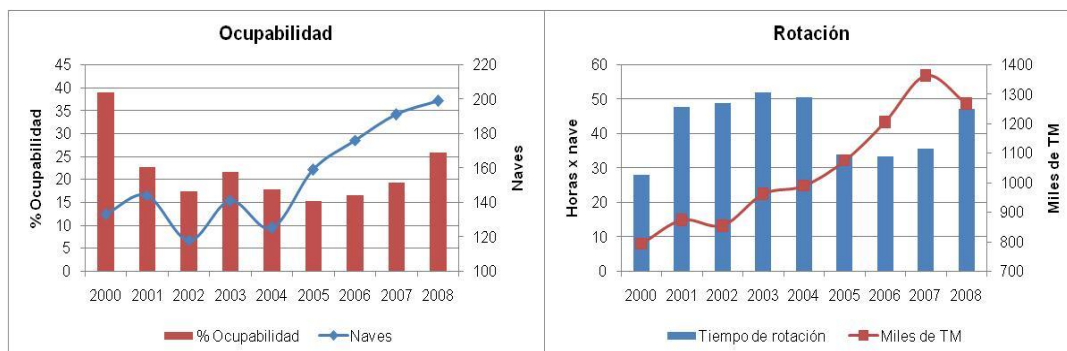


Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Indicadores portuarios

41. La tasa de ocupación de los amarraderos en el Terminal de Salaverry fue de 25,8%; es decir, 33,5% más que el año 2007. Asimismo, el tiempo de permanencia de las naves en el puerto se incrementó en 32,5%, en comparación con el 2007. Por su parte, a pesar de que el volumen de carga atendido, durante el 2008, disminuyó respecto del año anterior, el índice de rotación de naves se incrementó sustancialmente a 47% (32,5% más, respecto del registrado en el 2007), alcanzando un nivel superior al promedio del periodo 2000 - 2007 (41,8%).

Gráfico N° 22: Indicadores portuarios – T.P. Salaverry, 2000-2008



Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

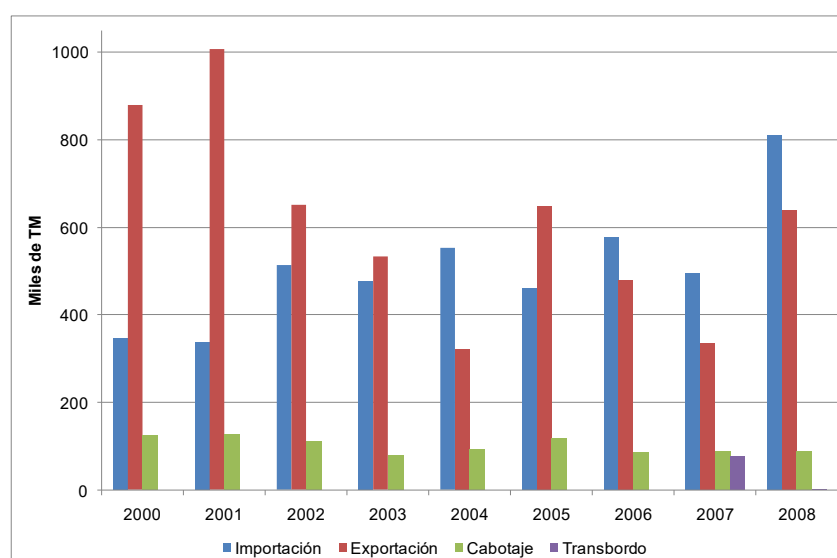
II.2.5. San Martín

42. 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 corresponde a las regiones de Ica, Huancavelica y Ayacucho.

Carga

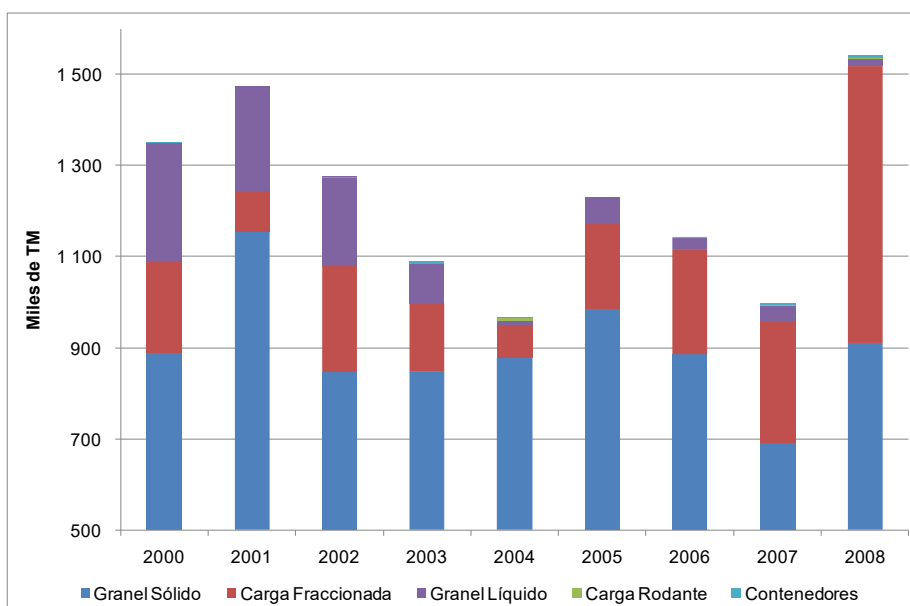
43. En el 2008, el TPSM movilizó 1,5 millones TM; es decir, se incrementó en 54,6%, en comparación con el 2007. Este aumento está explicado por el mayor volumen de exportaciones (91,3%). Las cuales se derivan de un incremento sustancial de la exportación de sal industrial (126,0%), cabe señalar que este producto ostentó una participación del 95,0% durante el año en cuestión.
44. Por su parte, las importaciones también mostraron un incremento importante de 63,1% con relación al año anterior, y representaron el 52,6% del total de carga. Este incremento se explica por el mayor volumen transportado de barras de construcción (178,6%), tubos de acero (515,0%) y platinas de acero (623,0%), productos, que en conjunto, representaron 52,0% del total de volumen exportado.

Gráfico N° 23: Estructura de carga por operación – T.P. San Martín, 2000-2008



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

45. Los volúmenes de las cargas de granel sólido se incrementaron en 31,7%, la carga fraccionada tuvo un incremento sustancial de 125,9%; mientras que, la carga de granel líquido disminuyó en 43,6%. Cabe destacar que, el granel sólido es la carga de mayor importancia dentro de este puerto, concentrando el 59,1% del tráfico total.

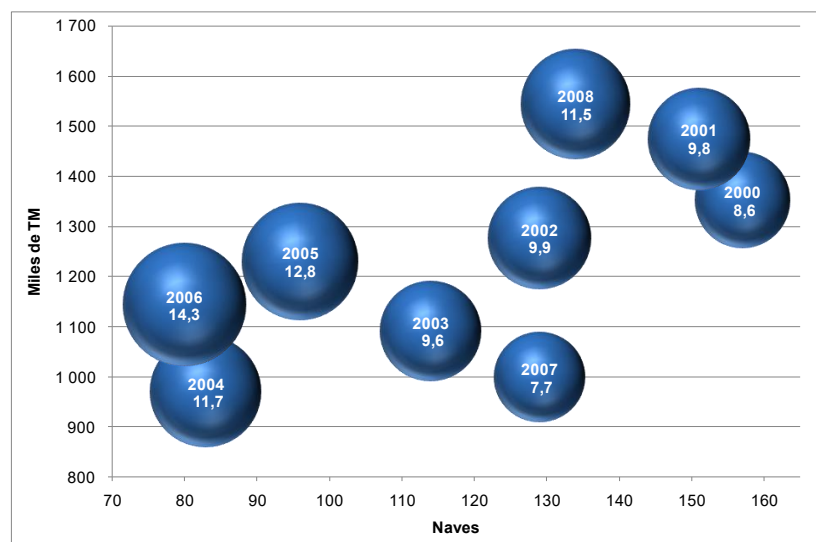
Gráfico N° 24: Estructura de la carga por tipo - T.P. San Martín, 2000-2008

Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Naves

46. Por su parte, el tráfico de naves experimentó un incremento de 3,9%, respecto del año 2007. Esta situación, conjuntamente con el mayor volumen de tráfico de carga, ha generado que el tonelaje promedio por nave se incremente en 48,8%.

Gráfico N° 25: tonelaje promedio por nave – T.P. San Martín, 2000-2008

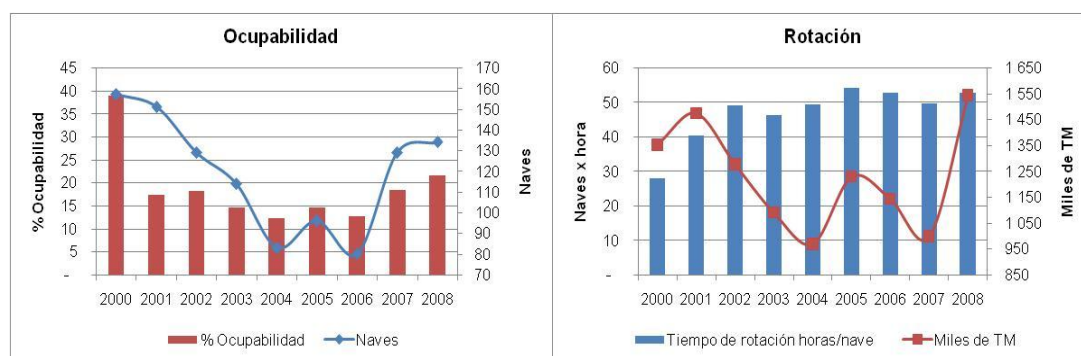
Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Indicadores portuarios

47. La tasa de ocupación de amarraderos en el 2008 aumentó 17,9%, respecto del año 2007. Este comportamiento obedece al mayor ingreso de naves en el puerto⁶. Por su parte, el índice de rotación de nave registró un incremento de 5,9% con respecto al año anterior, debido a la mayor carga movilizada.

Gráfico N° 26: Indicadores portuarios – T.P. San Martín, 2000-2008



Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

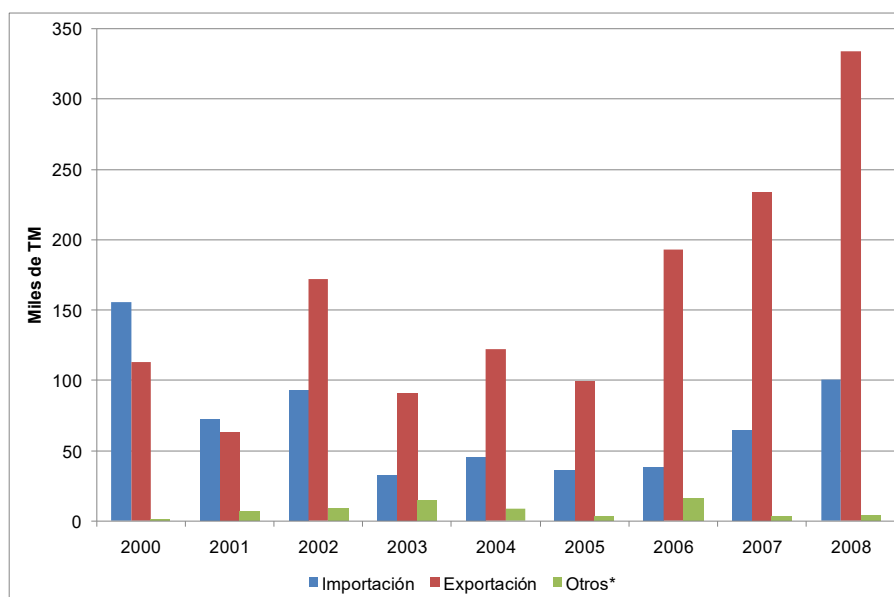
II.2.6. Ilo

48. 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

49. En el 2008, TPI movilizó 438,4 mil TM; es decir, la carga se incrementó en 45,3% en relación con el volumen de carga transportada el año anterior. Este crecimiento se explica por el incremento de la carga de exportación (43,0%). Las mayores exportaciones de cobre, las cuales aumentaron en 23,6%, sumado a las exportaciones de harina de pescado, que se incrementaron en 81,2%; representaron el 92,2% del volumen de carga exportada por el terminal.
50. 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 56,1%. Este crecimiento se debe, principalmente, al incremento de la carga importada en contenedores, la cual aumentó en 29,8% en relación al año 2007. Del mismo modo, la importación de trigo por este puerto se incrementó en 113,2%.

⁶ En el año 2000 se atendieron 157 naves; mientras que, en el 2006 solo 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).

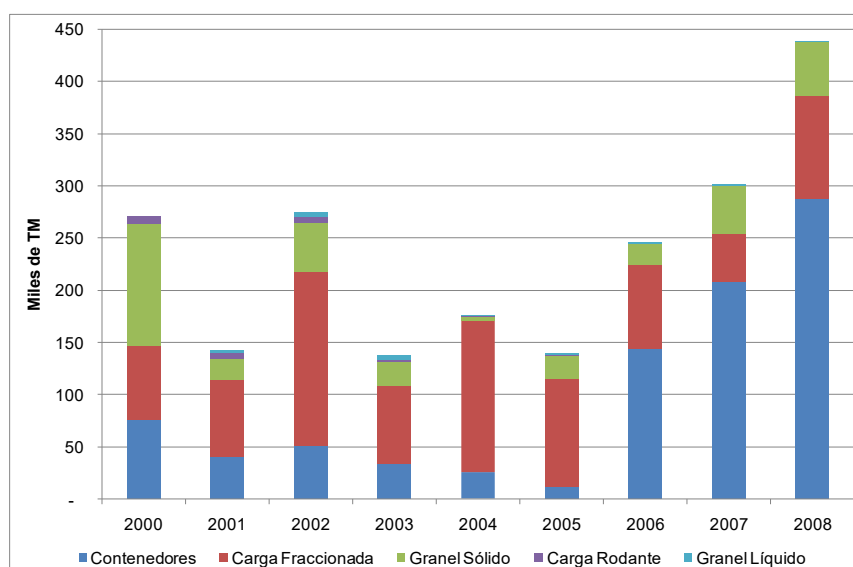
Gráfico N° 27: Estructura de carga por operación - T.P. Ilo, 2000-2008

*Incluye: Cabotaje y transbordo

Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

51. Respecto del movimiento por tipo de carga, se debe destacar el desempeño del puerto en la movilización de carga contenerizada, la cual -durante el año 2008- se incrementó 38,7%, respecto del año anterior. En efecto, la participación de este tipo de carga ha mostrado un ritmo creciente desde el año 2005, cuando representaba el 8,5% del total movilizad, para alcanzar una participación de 65,6% en el presente año de análisis. Los mayores embarques contenerizados de cobre y de harina de pescado impulsaron el comportamiento observado.

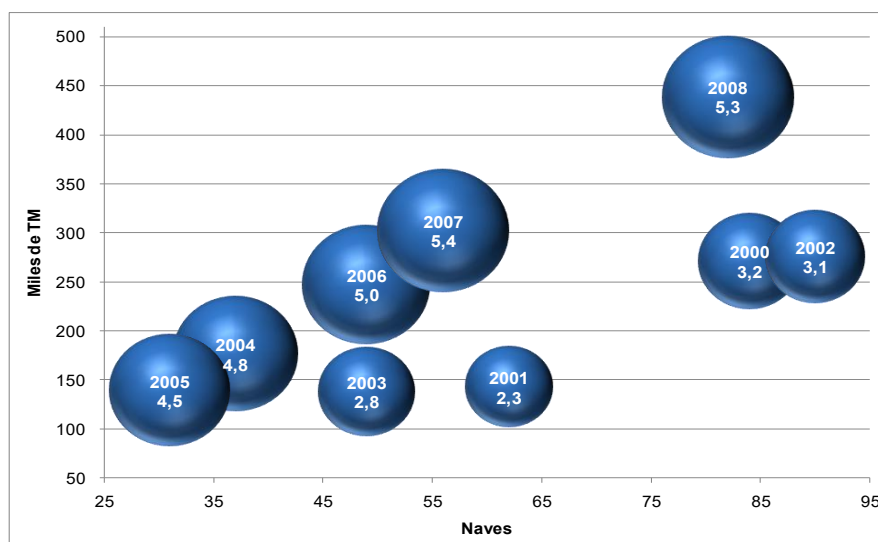
Gráfico N° 28: Estructura de la carga por tipo - T.P. de Ilo, 2000-2008

Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

52. En el 2008, las recaladas de naves de alto bordo registraron una expansión de 46,4%, en relación con el año anterior; pero, este mayor incremento del número de naves se tradujo en una reducción del tonelaje promedio de 0,7%.

Gráfico N° 29: Tonelaje promedio por nave – T.P. de Ilo, 2000-2008

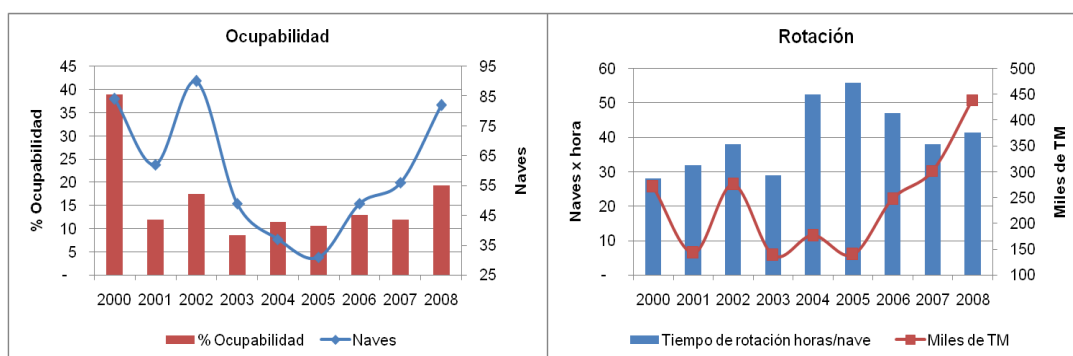


Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Indicadores Portuarios

53. La tasa de ocupación de los amarraderos del TPI alcanzó un nivel de 19,2%, lo que significó una reducción de 61,7%, respecto del año 2007. Por su parte, el tiempo de rotación de las naves⁷ se incrementó en 8,7%, lo que equivale a 3,3 horas más de permanencia de las naves, respecto del año anterior.

Gráfico N° 30: Indicadores portuarios - T.P. Ilo, 2000-2008



Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.3. Evaluación Financiera

II.3.1. Ingresos

54. En el 2008, los ingresos por ventas de ENAPU ascendieron a S/. 405,5 millones, monto 19,3% superior al obtenido en el año 2007. Los ingresos provenientes de

⁷ El cálculo de ENAPU excluye los amarraderos C y D.

los servicios de la línea de negocios llamada terminal portuario representaron el 90,3% del ingreso total por ventas de esta empresa. Aproximadamente, el 70,4% 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 84,2% de los ingresos de ENAPU provienen de este Terminal.

Cuadro N° 2: Ingresos de ENAPU, 2007-2008

(En miles de nuevos soles)

Servicio	2008	2007	Variación (%)
Servicios marítimos	6 994	6 390	9,5
Servicios portuarios	366 273	315 716	16,0
Servicios de almacenamiento	33 060	18 399	79,7
Devoluciones, descuentos y rebajas	-850	-609	39,6
Total	405 477	339 896	19,3

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.3.2. Estados financieros

A) Balance general

55. Los activos corrientes de la empresa se incrementaron en 26,9% en comparación con el 2007. Este incremento se debe particularmente al crecimiento de la cuenta caja y bancos (26,1%), rubro que representó el 90,1% del total de activo corriente.
56. En el año 2008, el pasivo total de ENAPU se incrementó en 15,6% con respecto al presentado en el año 2007. Este crecimiento fue explicado, principalmente, por el aumento observado en el pasivo corriente (S/. 51 841 miles), el cual representó el 86,1% del incremento del pasivo total. Por su parte, el incremento en el pasivo corriente, fue principalmente explicado por las provisiones corrientes destinadas a contingencias en los terminales portuarios, la cual alcanzó la cifra S/. 8 978 miles. Cabe señalar que, dichas provisiones fueron nulas para el año 2007.
57. Un porcentaje importante de las obligaciones no corrientes que presentó ENAPU correspondió a provisiones por contingencias no corrientes, las cuales representaron el 99,4% del total de pasivo no corriente. Cabe señalar que, la empresa no contrajo deudas con instituciones financieras nacionales o internacionales.

Cuadro N° 2: Balance general, al 31 de diciembre del 2008 y 2007
(En miles de nuevos soles)

Activo	2008	2007	Variación (%)	Pasivo y patrimonio	2008	2007	Variación (%)
ACTIVO CORRIENTE				PASIVO CORRIENTE			
Efectivo y equivalente de efectivo	343 356	272 231	26,1%	Cuentas por pagar comerciales	5 525	4 965	11,3%
Cuentas por cobrar comerciales	7 012	7 205	-2,7%	Impuesto a la renta y participaciones corrientes	23 915	14 873	60,8%
Otras cuentas por cobrar, neto	16 747	11 570	44,7%	Otras cuentas por pagar	25 002	22 180	12,7%
Existencia neto	6 787	5 576	21,7%	Provisiones	42 635	3 218	1224,8%
Gasto diferidos	3 506	891	293,6%	TOTAL PASIVO CORRIENTE	97 077	45 237	114,6%
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	377 407	297 473	26,9%				
				PASIVO NO CORRIENTE			
ACTIVO NO CORRIENTE				Otras cuentas por pagar	1 866	2 830	-34,1%
Inversiones financieras	67 093	0	-	Ingresos diferidos	52	82	-36,4%
Inmuebles, maquinaria y equipo, neto	236 495	231 846	2,0%	Provisiones	346 721	337 350	2,8%
Activo intangibles, neto	6 211	7 901	-21,4%	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	348 640	340 262	2,5%
Activo por impuesto a la renta y participación diferidas	156 364	139 833	11,8%	PATRIMONIO NETO			
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	466 163	379 581	22,8%	Capital	228 887	202 155	13,2%
TOTAL ACTIVO	843 570	677 054	24,6%	Capital adicional	21 738	21 738	0,0%
				Reservas legales	17 690	15 680	12,8%
				Resultados acumulados	129 538	51 983	149,2%
				TOTAL PATRIMONIO NETO	397 853	291 556	36,5%
				TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	843 570	677 054	24,6%

Fuente: Estados financieros auditados ENAPU

Elaboración: Gerencia de regulación – OSITRAN

58. Los rubros de capital y resultados acumulados fueron los que representaron mayor proporción del patrimonio neto de ENAPU, durante el 2008, siendo estas 57,5% y 32,6%, respectivamente. Asimismo, ambas cuentas mostraron significativos incrementos en relación a lo mostrado en el año 2007. Al respecto, el balance general muestra que los resultados acumulados se incrementaron en S/. 77 556 miles y el capital, en S/. 26 732 miles. El incremento en la cuenta de capital se atribuyeron a los aportes dinerarios realizados el 17 de junio y el 09 de octubre del año 2008. Mientras que, el incremento registrado en los resultados acumulados, principalmente, al incremento en la utilidad del ejercicio.

B) Estado de ganancias y pérdidas

59. El crecimiento de los ingresos fue explicado, principalmente, por el aumento de los ingresos por servicios portuarios (16,0%); mientras que, el incremento de los costos es explicado, principalmente, por las mayores cargas diversas, los tributos, remuneraciones y servicios prestados por terceros.

60. En el año 2008, ENAPU registró un gasto de S/. 110,6 millones por pago de pensiones y por la provisión por juicios. Es decir, el 27,3% de sus ventas realizadas durante ese año se destinaron 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.

61. Durante el 2008, la utilidad neta de ENAPU se incrementó en 322,8% con respecto al 2007. Este incremento está asociado con las mayores ventas y menores gastos que realizó la empresa durante el año 2008.

Cuadro N° 3: Estado de ganancias y pérdidas
(En miles de nuevos soles)

Concepto	2008	2007	Variación(%)
Ventas netas	405 477	339 896	19,3
Costo de ventas (operacionales)	-136 527	-122 757	11,2
Utilidad bruta	268 950	217 139	23,9
Gastos de administración	-43 821	-39 851	10,0
Otros ingresos	10 886	16 150	-32,6
Otros gastos	-115 157	-164 137	-29,8
Utilidad operativa	120 858	29 302	312,5
Ingresos financieros	58 073	16 313	256,0
Gastos financieros	-37 633	-18 192	106,9
Resultado antes de participación del impuesto a la renta	141 298	27 422	415,3
Participación de los trabajadores			
Corriente	-8 982	-5 725	56,9
Diferido	2 467	4 632	-46,7
	-6 514	-1 093	495,7
Impuesto a la renta			
Corriente	-51 196	-32 633	56,9
Diferido	14 063	29 400	-52,2
	-37 132	-3 233	1 048,6
Utilidad neta del ejercicio	97 652	23 096	322,8

Fuente: Estados financieros auditados

Elaboración: Gerencia de regulación

II.3.3. Ratios Financieros

A) Liquidez

62. El ratio corriente de la empresa, que en buena medida revela la capacidad del negocio para afrontar sus deudas de corto plazo, muestra que sus activos corrientes representan 3,9 veces el monto de los pasivos corrientes. El valor de este ratio, que se redujo 40,9% en relación al año 2007, estaría explicado principalmente por las “provisiones diversas” que viene realizando la empresa. Entre el año 2007 y 2008, estas provisiones se incrementaron en 13,2%, aproximadamente. El alto nivel de aprovisionamiento podría en el futuro afectar el nivel de liquidez de la empresa.
63. Por su parte, el ratio de prueba ácida, que indica la capacidad del negocio para afrontar sus deudas inmediatas⁸, reporta que ENAPU posee una tesorería interna 3,5 veces mayor que los activos corrientes. Por tanto, si bien dicha capacidad se redujo en el 2008 en 41,2%, en relación al año anterior, la empresa mantiene aún un nivel de liquidez que le permite afrontar cualquier exigencia de pago de los proveedores.

B) Solvencia

64. El ratio de activo fijo sobre pasivo de largo plazo describe la capacidad de la firma para afrontar sus obligaciones de largo plazo. En este sentido, se observa que los activos fijos son 1,34 veces el monto de pasivo de largo plazo. Esta razón ha mostrado un crecimiento del 19,9% con respecto del año 2007.

⁸ Este ratio indica la capacidad de pago del negocio a muy corto plazo; es decir, la capacidad de cubrir los pasivos corrientes con la tesorería interna.

65. Como consecuencia de lo anterior, la razón pasivo-patrimonio mostró una reducción de 15,3%, respecto del año anterior, situándose en un nivel de 1,12.

C) Rentabilidad

66. En el año 2008, el margen neto de utilidades se incrementó en 245,8% con respecto del año 2007. Este incremento está explicado tanto por el incremento de los ingresos por ventas (19,3%) como por la reducción en los otros gastos (29,8%)⁹.
67. Con relación al margen de utilidad operativa de ENAPU, este se incrementó en 254,4% respecto del año anterior. Este aumento se explica por la disminución que se dio en el rubro de otros gastos, así como el incremento sustancial de las ventas netas.
68. El ratio que se refiere a ventas netas sobre activos revela la efectividad en el uso de los activos, como podemos apreciar el 48,1 % de los activos es financiado por las ventas netas.
69. Tanto la rentabilidad sobre el patrimonio (ROE) como la rentabilidad sobre los activos (ROA) denotan un incremento relevante (209,8% y 239,3%, respectivamente), en relación a lo observado en el año 2007. En el primer caso, durante el 2008, se observó un rendimiento sobre el patrimonio de 25%. Mientras que, en el segundo caso, el indicador muestra que las ganancias generadas por el capital invertido son del 12%.

Cuadro N° 4: Ratios financieros ENAPU, 2007-2008

Ratios	2008	2007	Variación (%)
De rentabilidad			
Margen operativo	0,30	0,09	245,8
Margen neto	0,24	0,07	254,4
Ventas netas sobre activos	0,48	0,50	-4,3
Rendimiento sobre activos	0,12	0,03	239,3
Rendimiento sobre patrimonio	0,25	0,08	209,8
De liquidez			
Razón corriente	3,89	6,58	-40,9
Prueba ácida	3,54	6,02	-41,2
De solvencia			
Razón de activo fijo y pasivo de largo plazo	1,34	1,12	19,9
Endeudamiento sobre patrimonio	1,12	1,32	-15,3

Fuente: Estados Financieros Auditados - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

⁹ Este rubro comprende: cargas de personal no provisionados, otros gastos no provisionados, servicios a terceros no provisionados, gastos extraordinarios, otras cargas excepcionales, pensiones y provisiones por juicio. Los egresos que ocasionaron la reducción del gasto fueron los decrementos en: Servicios a terceros no provisionados (74,4%), otras cargas excepcionales (93,1%), provisiones por juicios (46,6%) y pensiones (1,0%); que en conjunto representaron el 96,4% del total del rubro.

II.3.4. Tarifas

70. Durante el año 2008, 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.

Cuadro N° 5: Estructura y niveles de tarifas máximas – ENAPU
R.C.D. N° 001–99–CD–OSITRAN

Concepto	Tarifa máxima
Amarre/ Desamarre (Operación)	200,00
Uso de Amarradero (Metro de eslora/hora)	0,65
Uso de Muelle (TM)	
Carga fraccionada	10,00
Carga Rodante	28,00
Carga sólida a granel	3,00
Carga sólida a granel embarcada o descargada con equipos especializados del	4,50
Carga líquida a granel	1,00
Carga líquida a granel descargada por instalaciones especializadas del terminal	3,00
Container con carga 20 pies	80,00
Container con carga 40 pies	120,00
Container sin carga 20 pies	40,00
Container sin carga 40 pies	60,00
Almacenamiento (cereales y granos)	0,05

Fuente: Gerencia de Regulación

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

71. Cabe señalar que, mediante Resolución del Consejo Directivo N° 031-2004-CD/OSITRAN, publicada el 28 de julio de 2004, se estableció la nueva estructura y régimen de tarifas máximas. Estas debieron entrar en vigencia a partir del 1° de febrero de 2005, conforme a lo dispuesto por la Resolución del Consejo Directivo N° 062-2004-CD-OSITRAN, publicada el 08 de diciembre de 2004.
72. 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.
73. 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 *inadmisibile* el recurso de casación interpuesto por ENAPU contra la Resolución que declara nula la medida cautelar.
74. En febrero del año 2008, el Décimo Juzgado en lo Especializado en lo Contencioso Administrativo (JECA) de la Corte Superior de Justicia de Lima resolvió cancelar la medida cautelar, dejándose sin efecto la suspensión dispuesta en contra de la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN.

75. Asimismo, en marzo del año 2008 el 10° JECA resolvió conceder sin efecto suspensivo la apelación interpuesta por ENAPU contra resolución N°7 que canceló la medida cautelar. Posteriormente, la Segunda Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo revocó la resolución mediante la cual se declaró infundada la excepción de caducidad, ordenando vuelva el proceso a primera instancia (10° JECA) a fin de que siga su trámite.
76. Finalmente, el 25 de noviembre del año 2008, el 10° JECA otorgó una nueva medida cautela a favor de ENAPU, ordenando la suspensión de la aplicación de la Resolución N°031-2004-CD-OSITRAN, así como *“todo aquel acto que de ella deriven sus efectos”*.
77. 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. Vista esta solicitud, mediante Resolución N° 050-2006-CD-OSITRAN, solo 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 al cumplimiento de una medida cautelar dictada por el Poder Judicial.

Cuadro N° 6: Estructura y niveles de tarifas máximas – ENAPU
R.C.D. N° 31-2004-CD-OSITRAN

CONCEPTO	Callao	Paíta	Salaverry	Chimbote	San Martín	Ilo
Servicios a la Nave						
Amarre y Desamarre (por operación)	200,00	200,00	200,00	200,00	200,00	200,00
Uso de Amarradero (Metro de eslora/hora)	0,40	0,40	0,80	0,50	0,50	0,70
Servicios a la Carga						
Uso de Muelle (TM)						
Carga fraccionada	5,00	4,00	6,80	5,00	4,00	4,00
Carga Rodante	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	25,00
Carga Sólida a Granel	2,00	1,50	2,00	2,00	2,00	2,00
Carga Líquida a Granel	0,80	1,25	1,00	1,00	1,00	1,00
Contenedores (Unidad)						
Llenos de 20 pies	60,00	50,00	60,00	50,00	50,00	60,00
Llenos de 40 pies	90,00	80,00	90,00	80,00	80,00	90,00
Pasajeros (embarque por pasajero)	8,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

58. Adicionalmente, en diciembre del año 2006 se inició el Procedimiento Administrativo Sancionador en contra de ENAPU, debido al incumplimiento del régimen de tarifas aprobado mediante la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN. De ese modo, mediante Resolución de Gerencia General N° 016-2009-GG-OSITRAN, se resolvió en primera instancia administrativa sancionar a ENAPU por incumplir con la aplicación de tarifas máximas.
59. Posteriormente, en abril del año 2007, ENAPU interpuso un recurso de reconsideración contra dicha resolución, solicitando que esta sea dejada sin efecto.
60. No obstante, en cumplimiento del mandato judicial que establece que la Resolución de Gerencia General N° 016-2009-GG-OSITRAN vulnera la medida

cautelar dispuesta, el OSITRAN mediante Resolución N°032-2007-PD-OSITRAN ordenó suspender el estado del recurso impugnativo del Procedimiento Administrativo Sancionador contra ENAPU.

Cuadro N° 7: Impacto de la nueva estructura tarifaria en el costo total de los servicios regulados (variación % respecto a la anterior tarifa máxima)

Servicio	Callao	Paíta	Salaverry	Chimbote	San Martín	Ilo
A la nave	34,0%	31,0%	-20,0%	22,0%	20,0%	-7,0%
A la carga	25,0%	25,0%	33,0%	50,0%	33,0%	66,0%

Fuente: Gerencia de Regulación

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

III. CONCLUSIONES

- a. Durante el año 2008 se observa que el buen desempeño del comercio exterior de Perú ha incidido positivamente en los volúmenes de carga movilizados por los Terminales Portuarios de ENAPU. El tráfico de carga creció 17,5%, respecto del año anterior, particularmente, por el mayor tráfico de carga contenerizada.
- b. El Terminal Portuario del Callao concentró el 77,9% de la carga total movilizadora por los terminales administrados por ENAPU, y mostró un crecimiento de 17,5%, respecto del año anterior. Los puertos regionales de Chimbote, San Martín, Ilo y Paita registraron los incrementos más significativos (54,6%, 54,6%, 45,3% y 23,9%, respectivamente). Contrariamente, el terminal de Salaverry registró una disminución en la carga movilizadora de 7,0%, 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. Se espera que en los próximos años esta situación se revierta, en vista de la instalación de dos grúas de muelle y dos grúas de pórtico de patio por parte de ENAPU, las cuales estarían operativas durante el primer trimestre de 2009.
- d. De otro lado, se mantiene la fuerte tendencia a que la carga tradicionalmente fraccionada, se exporte en contenedores. Esta situación 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 en el año 2008, 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 anterior. Por otro lado, el nivel de provisiones corrientes y no corrientes se incrementó en 14,3%, respecto del año 2007. 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.