

**Informe de
Desempeño de la
Empresa Nacional de
Puertos – ENAPU**

2009

**Gerencia de
Regulación**



Informe de Desempeño de la Empresa Nacional de Puertos – ENAPU

2009

Gerencia de Regulación

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO.....	5
I. ÁMBITO DE OPERACIÓN DE ENAPU	7
II. DESEMPEÑO DE LA ENTIDAD PRESTADORA EN EL AÑO 2009.....	9
II.1. Análisis de Tráfico	9
II.1.1 Carga	9
II.1.2 Naves	11
II.2. Análisis por Terminal Portuario	12
II.2.1 Callao	13
II.2.2 Paíta	17
II.2.3 Chimbote	19
II.2.4 Salaverry	22
II.2.5 San Martín	24
II.2.6 Ilo	25
II.3. Evaluación Financiera	27
II.3.1 Ingresos	27
II.3.2 Estados financieros	28
II.3.3 Ratios Financieros	30
II.3.4 Tarifas	31
II.3.5 Servicios nuevos	33
III. CONCLUSIONES.....	35

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1: Puertos de uso público y toneladas movilizadas, 2009	7
Cuadro N° 2: Ingresos de ENAPU, 2008-2009.....	28
Cuadro N° 3: Balance general, al 31 de diciembre de 2009 y 2008	29
Cuadro N° 4: Estado de ganancias y pérdidas, al 31 de diciembre de 2009 y 2008.....	30
Cuadro N° 5: Ratios financieros ENAPU, 2009-2008	31
Cuadro N° 6: Estructura y niveles de tarifas máximas – ENAPU, 1999.....	32
Cuadro N° 7: Niveles de tarifas máximas por terminal portuario – ENAPU, 2004.....	33
Cuadro N° 8: Tarifas máximas para el servicio de grúas pórtico de muelle – 2009-2013	35

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Principales puertos peruanos	9
Gráfico N° 2: Exportaciones, importaciones y balanza comercial, 1999-2009.....	10
Gráfico N° 3: Tráfico por tipo de carga, 2009	11
Gráfico N° 4: Tráfico de carga por tipo de operación, 2002-2009.....	11
Gráfico N° 5: Número de naves, 2002-2009	12
Gráfico N° 6: Volumen promedio de carga movilizada por nave, 2002-2009.....	12
Gráfico N° 7: Estructura de carga en terminales de ENAPU, 2009	13
Gráfico N° 8: Tráfico por tipo de carga – T.P. Callao, 2002-2009.....	14
Gráfico N° 9: Tráfico de carga por tipo de operación - T.P. Callao, 2002-2009	15
Gráfico N° 10: Volumen promedio de carga movilizada por nave - T.P. Callao.....	15
Gráfico N° 11: Ocupación de amarraderos y número de naves - T.P. Callao.....	16
Gráfico N° 12: Tiempo de rotación de naves - T.P. Callao, 2002-2009	16
Gráfico N° 13: Evolución del tráfico de carga - T.P. Paíta, 2002-2009	17
Gráfico N° 14: Estructura de carga por tipo de operación - T.P. Paíta, 2002-2009.....	18
Gráfico N° 15: Volumen promedio de carga movilizada por nave - T.P. Paíta.....	19
Gráfico N° 16: Indicadores portuarios - T.P. Paíta, 2002-2009.....	19
Gráfico N° 17: Estructura de la carga movilizada - T.P. Chimbote, 2002-2009	20
Gráfico N° 18: Volumen promedio de carga movilizada por nave - T.P. Chimbote.....	21
Gráfico N° 19: Indicadores portuarios - T.P. Chimbote, 2002-2009.....	21
Gráfico N° 20: Estructura de carga - T.P. Salaverry, 2002-2009	22
Gráfico N° 21: Volumen promedio de carga movilizada por nave - T.P. Salaverry.....	23
Gráfico N° 22: Indicadores portuarios - T.P. Salaverry, 2002-2009.....	23
Gráfico N° 23: Estructura de carga - T.P. San Martín, 2002-2009.....	24
Gráfico N° 24: Volumen promedio de carga movilizada por nave - T.P. San Martín.....	25
Gráfico N° 25: Indicadores portuarios - T.P. San Martín, 2002-2009	25
Gráfico N° 26: Estructura de carga movilizada - T.P. Ilo, 2002-2009.....	26
Gráfico N° 27: Volumen promedio de carga movilizada por nave - T.P. de Ilo	27
Gráfico N° 28: Indicadores portuarios - T.P. Ilo, 2002-2009	27

RESUMEN EJECUTIVO

En el Perú existen 107 terminales portuarios clasificados en puertos mayores, menores y caletas, localizados en la costa marítima, así como en las orillas de los ríos y lagos.

Los puertos pueden clasificarse, según su habilitación, como de uso público y de uso privado. Los primeros se encuentran en su mayoría 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., 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., y el Terminal Portuario de Paíta, concesionado en setiembre de 2009 a Terminales Portuarios Euroandinos S.A.

Durante el periodo 1999-2009, el comercio exterior peruano ha crecido significativamente, lo que ha derivado en el incremento de la carga movilizada por los terminales portuarios administrados por ENAPU. Sin embargo, durante el año 2009, el tráfico de la carga disminuyó 10,0% con relación al año anterior debido, principalmente, a la crisis internacional que afectó el volumen de exportaciones e importaciones y, en menor medida, a la concesión del Terminal Portuario de Paíta. Respecto del tráfico de naves de alto bordo, en el período de análisis se registró un aumento de 0,2% en el número de naves atendidas en los terminales administrados por ENAPU, las que ascendieron a 3 390 unidades.

En el año 2009, en el Terminal Portuario del Callao se registró un menor tráfico de carga (8,7%) y un mayor número de naves de alto bordo (3,7%) con relación año 2008. Por su parte, el tiempo de rotación de las naves y la tasa de ocupación de amarradero mostraron reducciones al pasar de 61,8% a 58,7% y 36,8 a 31,1, respectivamente. Cabe señalar que, este terminal concentró el 79,1% del total de la carga movilizada por los terminales bajo la administración de ENAPU.

De otro lado, se registraron incrementos en el tráfico de carga en los terminales portuarios de Chimbote (10,3%), impulsado principalmente por el mayor volumen exportado de harina de pescado en contenedor, y Salaverry (21,9%), explicado por el mayor volumen de exportación e importación de carga sólida. En tanto, los terminales portuarios de San Martín e Ilo mostraron reducciones de 24,4% y 45,2%, originado por el menor volumen de carga de importación y exportación, respectivamente. De manera particular se debe señalar que el Terminal Portuario de Paíta movilizó 847,5 miles de toneladas durante los meses de enero a setiembre. Con respecto al tráfico de naves de alto bordo¹ los terminales portuarios regionales registraron una menor atención en el número de naves. De ese modo, se observa que los terminales portuarios de Chimbote, Salaverry, San Martín e Ilo mostraron disminuciones de 7,7%, 5,0%, 18,7% y 47,6%, respectivamente.

Respecto de la situación financiera, durante el año 2009, las ventas de la empresa registraron un descenso de 12,0%, respecto al año 2008. Los ingresos registrados corresponden en mayor medida al rubro Servicios Portuarios (91,2%). Asimismo, la utilidad neta de la empresa pública alcanzó el monto de 81,2 millones de soles.

Por último, durante el año 2009 se dio inicio al procedimiento de fijación tarifaria para el servicio por uso de grúas pórtico de muelle para el embarque y descarga de

¹ Son aquellas naves o barcos que poseen un TRB mayor a 9 000.

contenedores. Posteriormente, mediante Resolución de Consejo Directivo N°035-2009-CD-OSITRAN las tarifas para el referido servicio fueron fijadas en base a niveles de rendimiento o productividad por contenedor/hora. Para el año 2009, las tarifas fijadas fueron: i) US \$ 30,00 dólares americanos por cada contenedor para rendimientos mayores o iguales a 20 contenedores por hora; y, ii) US \$ 22, 00 dólares americanos por cada contenedor para rendimientos menores a 20 contenedores por hora. En tanto, para el periodo 2010-2013 las tarifas fijadas fueron: i) US \$ 30,00 dólares americanos por cada contenedor para rendimientos mayores o iguales a 25 contenedores por hora; y, ii) US \$ 22, 00 dólares americanos por cada contenedor para rendimientos menores a 25 contenedores por hora.

I. ÁMBITO DE OPERACIÓN DE ENAPU

1. En el Perú, se encuentran registrados 107 terminales portuarios, que se clasifican como puertos mayores, menores y caletas.
2. Por su habilitación portuaria, los puertos pueden ser de uso público o de uso privado. Aquellos puertos que pertenecen al primer grupo, en su mayoría se encuentran bajo la administración de la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU). Asimismo, existe un menor número de puertos de uso público pero bajo administración privada. Estos están conformados por el Terminal Internacional del Sur (concesionado en agosto de 1999 a Terminal Internacional del Sur S.A. - TISUR), 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.), y el Terminal Portuario de Paíta (concesionado el 9 de setiembre de 2009). Por su parte, los terminales de uso privado pertenecen generalmente a empresas mineras, industriales y de hidrocarburos.

Cuadro N° 1: Puertos de uso público y toneladas movilizadas, 2009

N°	Tipo de uso	Puerto	TM
1	Público	Callao ^{1/}	17 388 176
2	Público	Chicama	80 656
3	Público	Chimbote	287 855
4	Público	Gral. San Martín	1 166 679
5	Público	Huacho	2 004
6	Público	Ilo	240 113
7	Público	Iquitos	157 304
8	Público	MASP Arica	12 369
9	Público	Paíta ^{2/}	847 489
10	Público	Pto Maldonado	131 292
11	Público	Salaverry	1 544 603
12	Público	Supé	45 520
13	Público	Yurimaguas	84 527

1/ No incluye Muelle Sur, administrado por DPWC.

2/ Carga movilizada del 1 de enero al 30 de setiembre de 2009.

Fuente: ENAPU

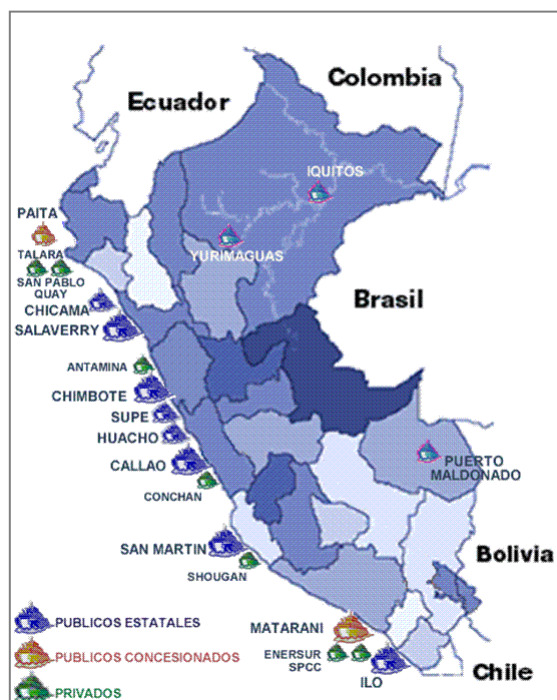
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

3. 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.
4. En el año 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 del Estado –sean estos marítimos, fluviales o lacustres– así como su construcción en caso de ser autorizada.
5. 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.

6. En marzo del año 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)². 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, el cual (de acuerdo al Contrato de Concesión) debía estar ubicado en la zona 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.
7. El 31 de marzo del año 2009, en el marco del proceso de promoción de la inversión privada en la infraestructura portuaria, se otorgó la buena pro del Terminal Portuario de Paita a favor del consorcio conformado por las empresas Terminales de Portugal S.A., Cosmos Agencia Marítima S.A.C y Translei S.A. por un periodo de 30 años. De ese modo, el 9 de setiembre del mismo año, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y la empresa Terminales Portuarios Euroandinos S.A. suscribieron el contrato de concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Portuario de Paita. Posteriormente, el 7 de octubre del mismo año la empresa concesionaria toma posesión de los bienes en concesión con lo cual inicia la explotación de la infraestructura.

² 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 N° 1: Principales puertos peruanos

1/ Muelle sur ubicado en el puerto del Callao fue concesionado en el año 2006 y al término del año 2009 aun se encontraba en etapa de obras.

Fuente: ENAPU

II. DESEMPEÑO DE LA ENTIDAD PRESTADORA EN EL AÑO 2009

8. En esta sección, se analiza el desempeño de la entidad prestadora (ENAPU), durante el año 2009³, a través de la evaluación de indicadores de tráfico y financieros.

II.1 Análisis de Tráfico

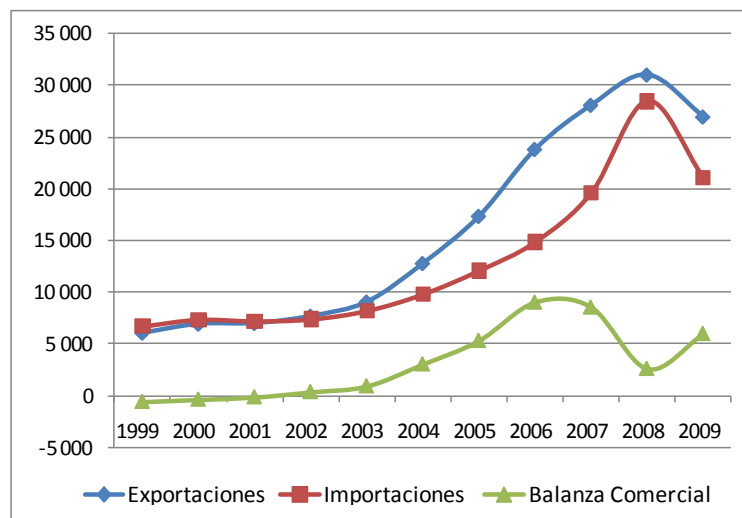
II.1.1. Carga

9. El comercio exterior⁴ ha crecido durante la última década al pasar de US\$ 12 798 millones en el año 1999 a US\$ 47 972 millones en el año 2009, lo cual ha derivado en niveles de crecimiento del tráfico de carga en 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. No obstante, se observa un quiebre en la tendencia en el año 2008, producto de la crisis internacional.

³ Se debe señalar que para el caso del Terminal Portuario de Paita se considera el periodo de enero a setiembre del año en evaluación.

⁴ Exportaciones más importaciones.

Gráfico N° 2: Exportaciones, importaciones y balanza comercial, 1999-2009
(En millones de US\$)



Fuente: BCRP

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

10. Durante el año 2009, el tráfico de carga por los puertos administrados por ENAPU registró una disminución de 10,0%, respecto del año anterior. Esta menor carga registrada se explica, principalmente, por los efectos de la crisis internacional que mermó los volúmenes de carga movilizados en los terminales portuarios administrados por ENAPU. En efecto, se registró un menor tráfico de carga en contenedores⁵, carga fraccionada⁶ y carga rodante⁷ con reducciones de 17,7%, 34,3% y 53,0%, respectivamente. En tanto, la carga de granel sólido⁸ y granel líquido⁹ mostraron incrementos de 9,7% y 1,6%, respectivamente. Sin embargo, el incremento del volumen de estos tipos de carga no fue suficientemente significativo para atenuar el menor volumen de carga observado en la carga en contenedores, fraccionada y rodante, ello debido a que en conjunto estos representan el 54,2% del total de carga movilizado medido en términos de toneladas.

⁵ Representa el 45,4% del tráfico total en términos de toneladas.

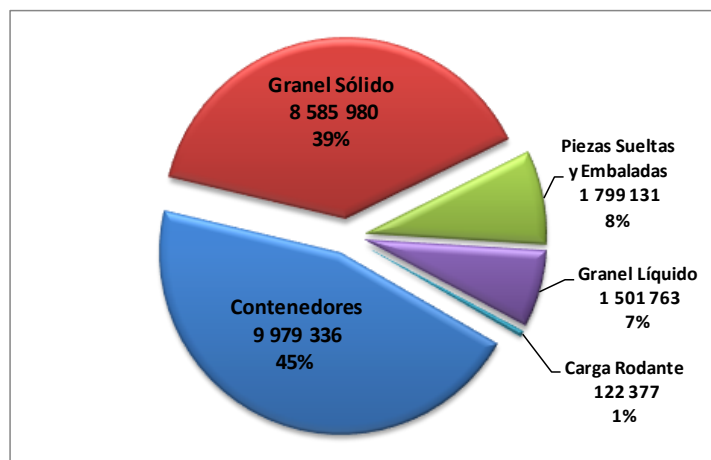
⁶ 8,2% del tráfico total en términos de toneladas.

⁷ 0,6% del tráfico total en términos de toneladas.

⁸ 39,0% del tráfico total en términos de toneladas.

⁹ 6,8% del tráfico total en términos de toneladas.

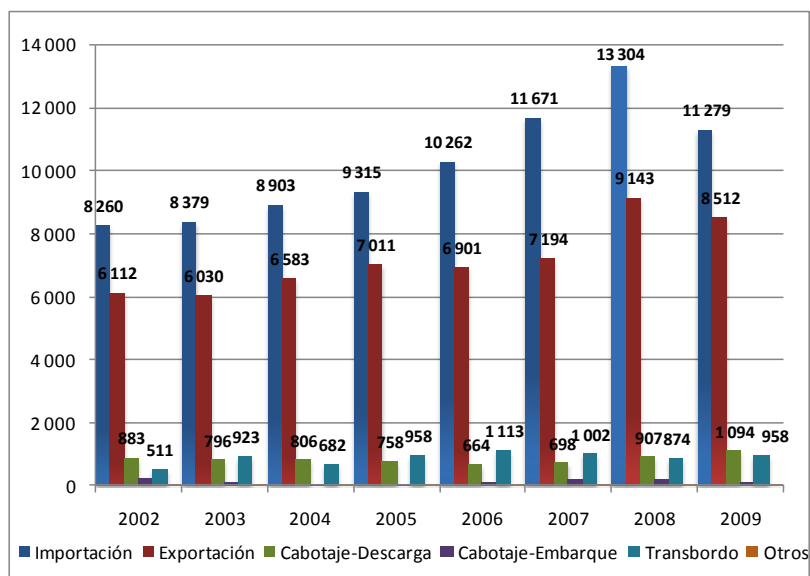
Gráfico N° 3: Tráfico por tipo de carga, 2009
(En toneladas)



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

11. En el año 2009, se registró una caída en la carga de importación (15,2%), la cual concentró el 51,3% del total movilizado. Los embarques de exportaciones, que representan el 38,7% del total de la carga movilizada, decrecieron en 6,9%. Las exportaciones e importaciones representaron en conjunto, el 90,0% del tráfico total registrado por los terminales administrados por ENAPU.

Gráfico N° 4: Tráfico de carga por tipo de operación, 2002-2009
(En miles de toneladas)



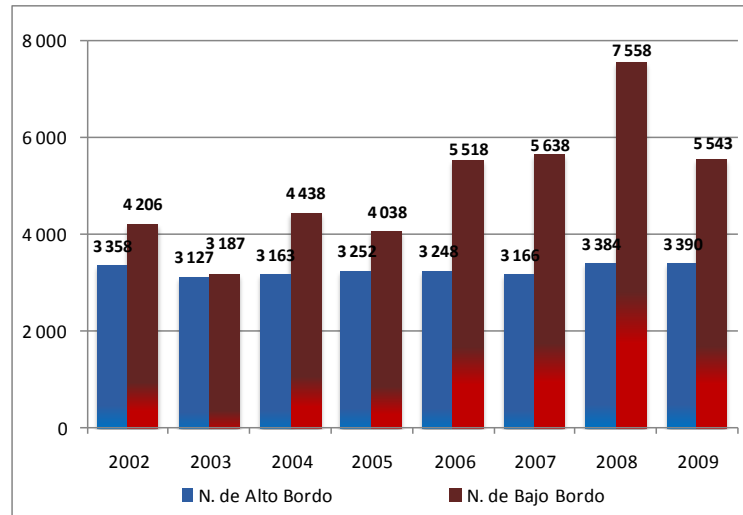
Nota: Otros incluye tránsito, ingreso vía terrestre y actividad pesquera
Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.1.2. Naves

12. El número naves de alto bordo que recalieron en los puertos operados por ENAPU se incrementó en seis (6) naves con relación al año anterior. En tanto, el número de naves de bajo bordo presentó una significativa disminución en dos mil quince (2 015) naves en comparación al año 2008. El número de buques contenedores, cuya

participación en el total de buques de alto bordo fue del 54,5%, se incrementó en noventa y ocho (98) naves. No obstante, los buques de granel y carga general disminuyeron en once (11) y sesenta y ocho (68) naves, respectivamente.

Gráfico N° 5: Número de naves, 2002-2009



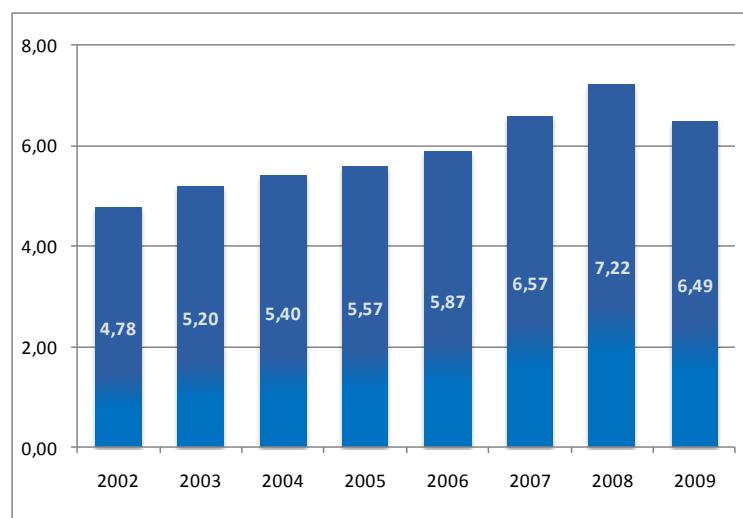
Nota: Se consideran el número de recaladas.

Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU, incluye el Terminal Muelle Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

13. El tonelaje promedio movilizado por nave (embarcado y descargado) decreció 10,1% en comparación con el registrado en el año 2008. Este resultado se debe al menor nivel de tráfico de carga aun cuando el número de naves de alto bordo aumentó.

**Gráfico N° 6: Volumen promedio de carga movilizada por nave, 2002-2009
(En miles de toneladas)**



Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU.

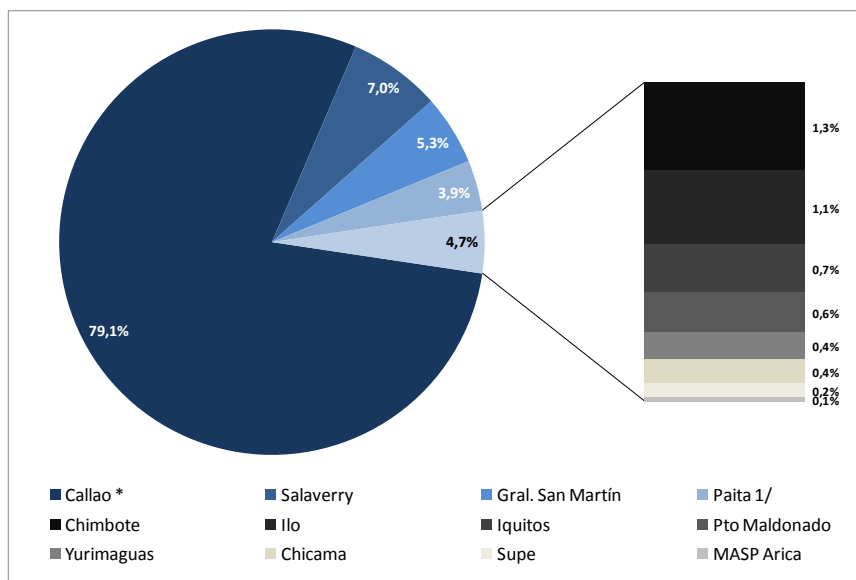
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN.

II.2. Análisis por Terminal Portuario

14. 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 (79,1%), Salaverry (7,0%), General San Martín (5,3%), Paita (3,9%), Chimbote (1,3%) e Ilo (1,1%).

Gráfico N° 7: Estructura de carga en terminales de ENAPU, 2009
(En toneladas)



(*) No se considera el muelle sur concesionado a DPWC.

1/ Se considera la carga movilizada durante el periodo del 1 de enero al 30 de setiembre de 2009.

Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

15. Respecto a los indicadores de eficiencia portuaria, se han considerado los siguientes:

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

II.2.1. Callao

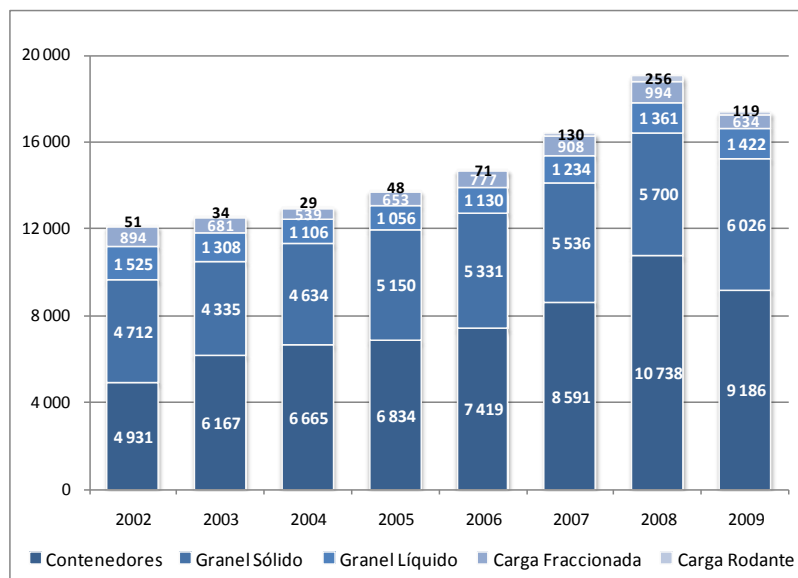
16. El Terminal Portuario del Callao (TPC) está ubicado en la provincia constitucional del mismo nombre, en el litoral del departamento de Lima. Es el principal Terminal Portuario del país, y comprende en su zona de influencia (*hinterland*) a los departamentos de: Lima, Cerro de Pasco, Huánuco, Ayacucho,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

a. Carga y naves

17. En el año 2009, el puerto del Callao concentró el 79,1% del total de carga movilizada por ENAPU, sin embargo mostró un decrecimiento de 8,7% con

respecto del año anterior. La carga movilizada a través de contenedores representó el 52,8% del total atendido por el puerto, mientras que la carga a granel sólido representó el 34,7%.

Gráfico N° 8: Tráfico por tipo de carga – T.P. Callao, 2002-2009
(En miles de toneladas)

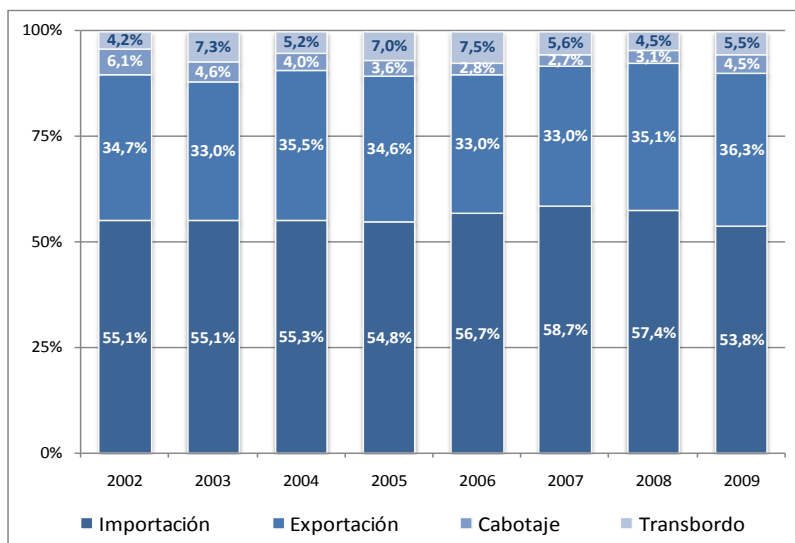


Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU.

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 90,0% del total registrado. Ambos tipos de operación registraron disminuciones de 14,5% y 5,6%, respectivamente. Sin embargo, las operaciones de transbordo y cabotaje presentaron incrementos de 10,5% y 34,9%, respectivamente.
19. En el año 2009, los productos de importación que mostraron una mayor participación fueron: la carga no específica en contenedores de 20' y 40' pies, con participaciones relativas de 24,9% y 25,1%. En el caso de las exportaciones, los productos que registraron una mayor participación fueron: el zinc (23,6%) y carga no específica (14,7%).

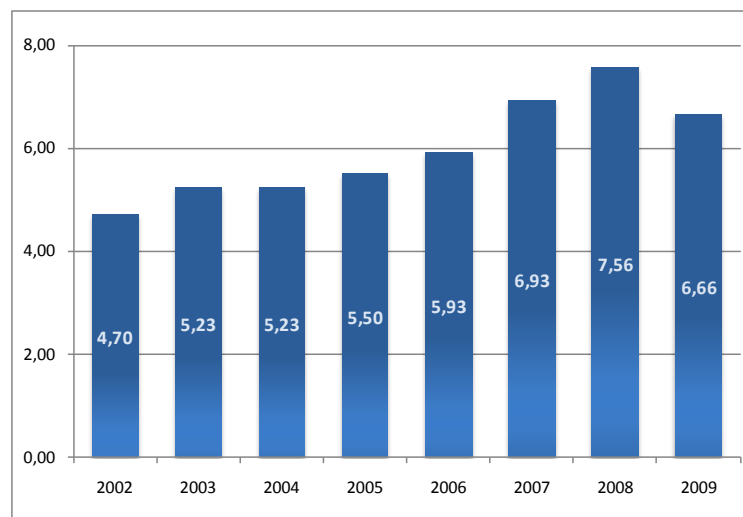
Gráfico N° 9: Tráfico de carga por tipo de operación - T.P. Callao, 2002-2009
(En toneladas)



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

20. El tonelaje promedio movilizado por nave registró una reducción en 11,9%, respecto al año 2008. Esta disminución se debió al menor volumen de carga (-8,7%) y al mayor número de naves de alto bordo atendidas (2 612).

Gráfico N° 10: Volumen promedio de carga movilizada por nave - T.P. Callao, 2002-2009
(En miles de toneladas)



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

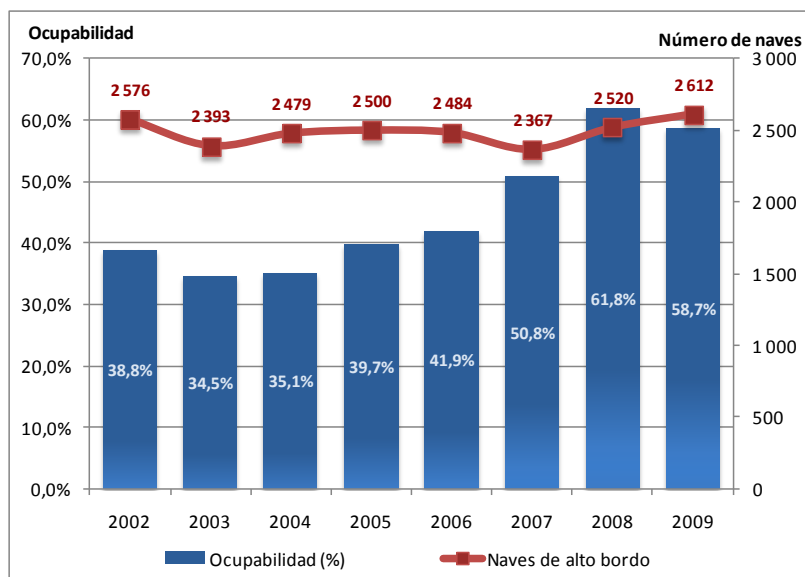
b. Indicadores portuarios

21. Durante el período 2002-2009, la tasa de ocupación de los amarraderos¹⁰ fue en promedio 45,2%. En el año 2009 este indicador se encontró por encima del promedio (58,7%) del referido periodo, sin embargo este indicador fue menor al registrado en el año anterior (61,8%). Este resultado podría estar explicado por el menor volumen de carga movilizado por el terminal portuario, así como por mejoras

¹⁰ Definido como Tiempo Total de Uso de Amarradero / Tiempo Disponible

en el rendimiento de embarque y descarga de contenedores producto del funcionamiento de las grúas pórtico de muelle.

Gráfico N° 11: Ocupación de amarraderos y número de naves - T.P. Callao, 2002-2009

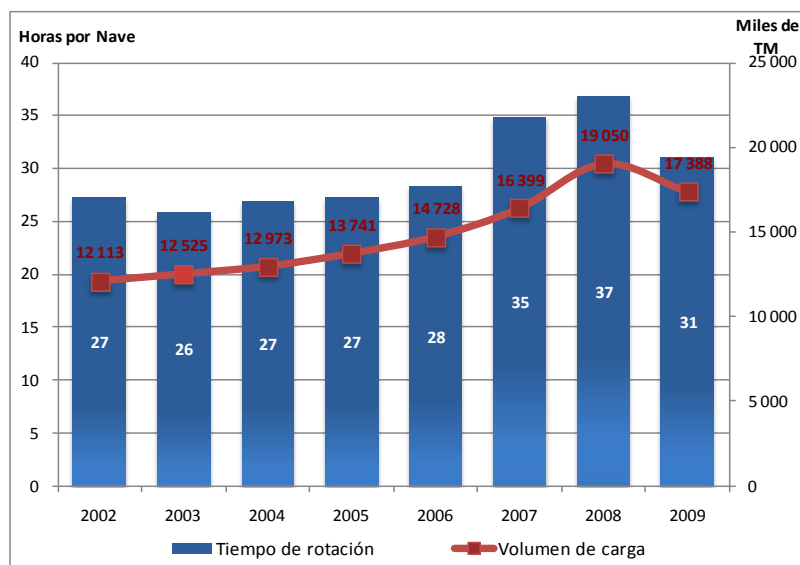


Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN.

22. El tiempo de rotación de las naves¹¹, medido en horas, disminuyó en 15,4% respecto del año anterior. Esta disminución en el indicador equivale a cinco horas menos de espera en promedio de los buques en los amarraderos del Callao. Este menor tiempo de rotación en alguna medida se encuentra explicada por la entrada en operación de dos grúas pórtico de muelle en los amarraderos 5A y 5B, las cuales permitieron el incremento en el rendimiento de descarga y embarque de contenedores, mejorando en alguna medida la productividad de la empresa pública.

Gráfico N° 12: Tiempo de rotación de naves - T.P. Callao, 2002-2009



Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

¹¹ 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.

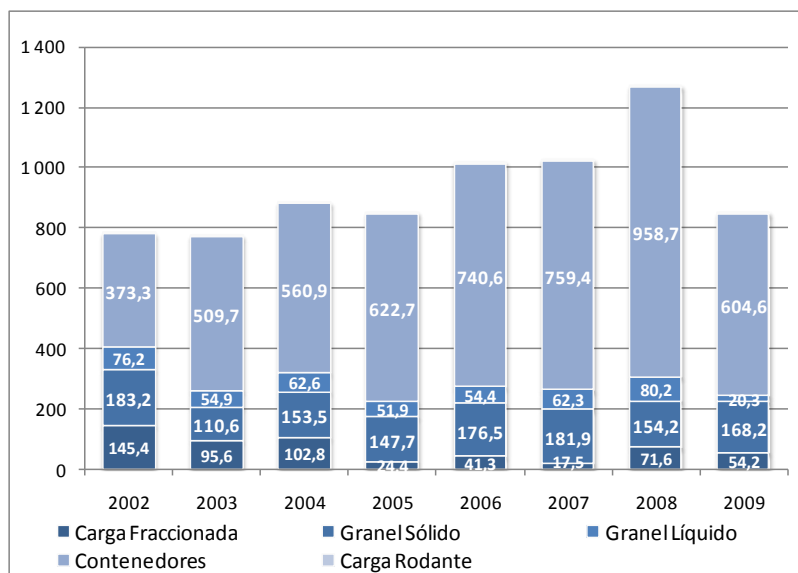
II.2.2. Paita

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. En el mes de setiembre del año 2009, este terminal portuario fue entregado en concesión a favor de Terminales Portuarios Euroandinos (TPE) por un periodo de 30 años.

a. Carga y Naves

24. En el año 2009¹², el volumen de carga que se movilizó por este terminal portuario ascendió a 847,5 miles de toneladas. El mayor registro de carga lo registró la carga en contenedores (604,6 miles de toneladas) que concentró el 71,3% del tráfico total¹³. Por su parte, la carga de granel sólido concentró el 19,8% del total movilizado.

Gráfico N° 13: Evolución del tráfico de carga - T.P. Paita, 2002-2009
(En miles de toneladas)



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

25. Durante los últimos años, la estructura de la carga en el Terminal Portuario de Paita se ha modificado sustancialmente. Mientras que en el año 2002, la carga movilizada en contenedores alcanzaba el 48,0%, en el año 2009 su participación relativa se incrementó a 71,3%. En el mismo período, la carga fraccionada experimentó una reducción al pasar de 18,7% a 6,4%.
26. De otro lado, la participación relativa de la carga de exportación se incrementó al pasar de 20,9% en el año 2008 a 23,6% en el año 2009¹⁴. Los productos que más se exportaron fueron: potas y calamares, harina de pescado y plátano que representaron el 30,9%, 14,4% y 12,1% de la carga exportada respectivamente. Por

¹² El periodo bajo análisis corresponde a los meses de enero a setiembre. En dicho periodo la administración del puerto se encontraba en manos de ENAPU.

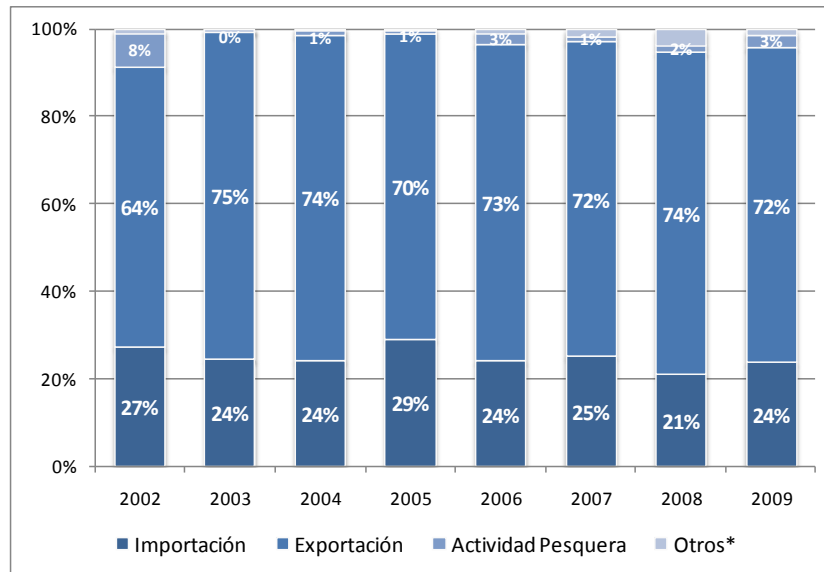
¹³ En toneladas.

¹⁴ Período enero – setiembre.

su parte, los productos importados con mayor volumen de carga fueron el trigo y la urea, los cuales representaron el 32,2% y 31,0% de la carga importada.

27. Cabe destacar que a través de las operaciones de exportación se movilizó el 72,1% del total de la carga registrada por el puerto de Paita durante el periodo bajo análisis; mientras que las operaciones de importación concentraron el 23,6% de la carga total.

Gráfico N° 14: Estructura de carga por tipo de operación - T.P. Paita, 2002-2009
(En toneladas)



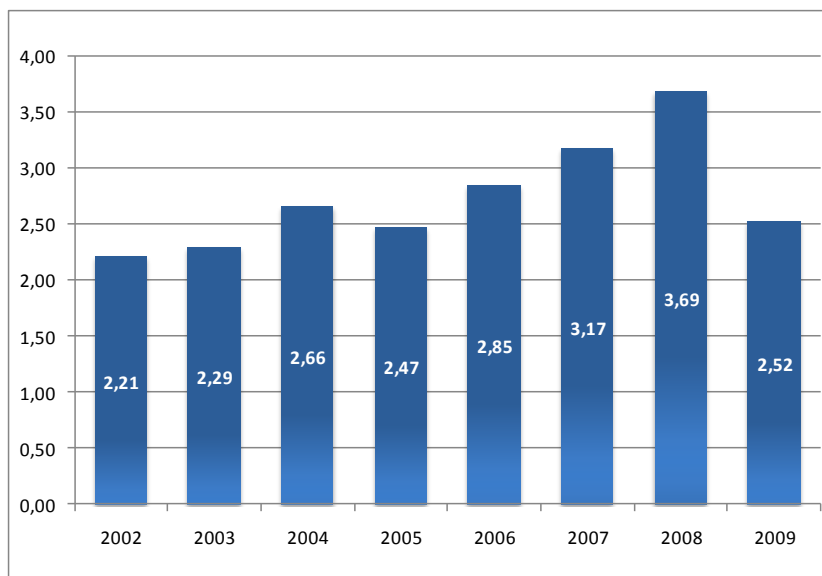
(*) Incluye Cabotaje, Traslado y Tránsito

Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

28. Con relación al tráfico de naves, el TPP atendió 336 naves de alto bordo en el año 2009 durante la administración de ENAPU. De ese modo, de acuerdo a los datos registrados de carga se estima que cada nave movilizó (embarque y descarga) en promedio 2,5 miles de toneladas.

Gráfico N° 15: Volumen promedio de carga movilizada por nave - T.P. Paita, 2002-2009
(En miles de toneladas)

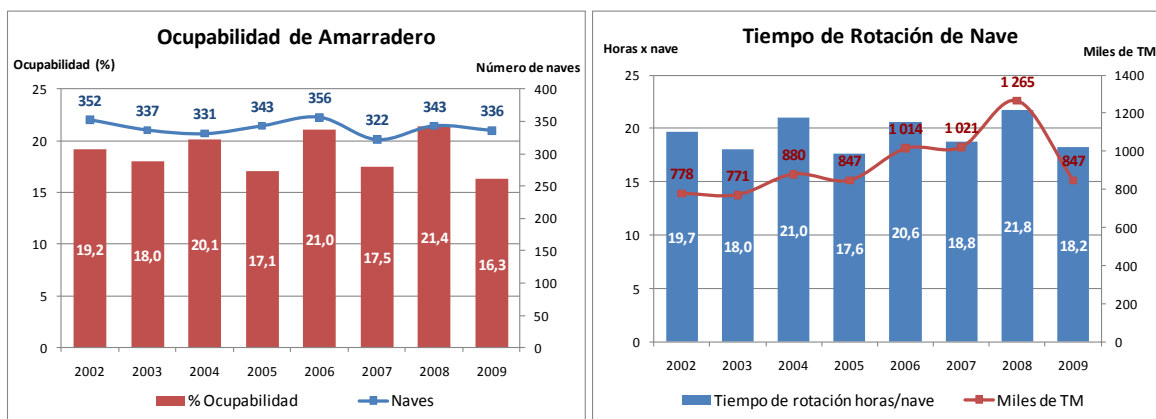


Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

b. Indicadores Portuarios

29. El grado de ocupación de los amarraderos en el TPP disminuyó a 16,3% en el periodo de enero a setiembre del año 2009. Por su parte, el tiempo de rotación de naves fue de 18,2 horas promedio por nave para similar periodo.

Gráfico N° 16: Indicadores portuarios - T.P. Paita, 2002-2009



Nota: Ocupabilidad se define como el tiempo de permanencia del total de naves medida en horas sobre el total de horas disponibles del puerto.

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

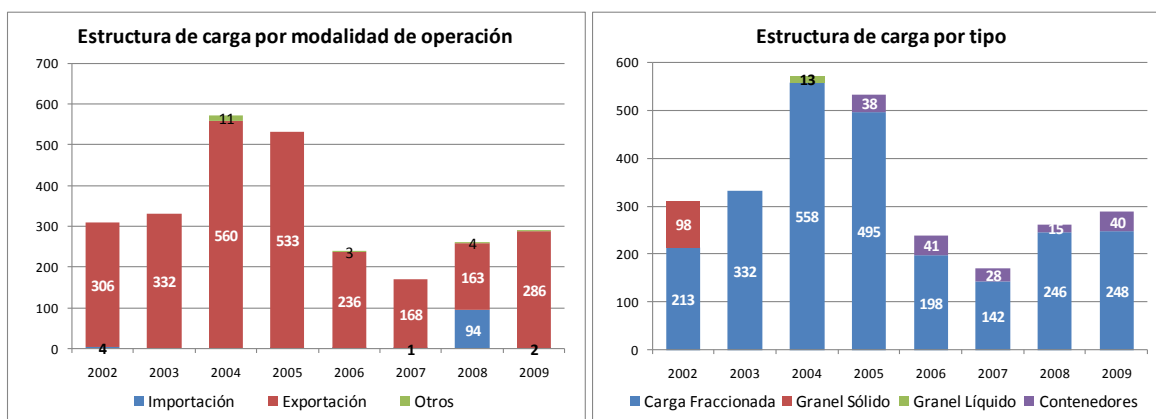
II.2.3. Chimbote

30. 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 producida en dicha zona.

a. Carga y naves

31. La carga transportada por el TPCCh registró un incremento del 10,3% respecto al año 2008, impulsada principalmente por la carga de exportación, la cual creció en 75,1% con relación al año anterior. No obstante, la carga importada mostró una notoria disminución de 98,0% con relación al mismo año. Esta significativa caída es explicada a que distintos productos, como bobina laminadas, planchones de fierro, entre otros, dejaron de descargarse por el puerto. Asimismo, las barras de acero, principal producto importado por dicho terminal, se redujo en 96,2% con relación al año anterior.
32. En cuanto a la carga de exportación, la harina de pescado fue el producto que mostró un importante incremento de 81,4% con relación al año 2008; cabe señalar que este producto representa el 85,2% del total de exportaciones y el 84,6% del total de carga movilizada por el terminal portuario. Debemos mencionar que este producto se exporta principalmente como carga fraccionada, y en menor medida como carga contenerizada.

Gráfico N° 17: Estructura de la carga movilizada - T.P. Chimbote, 2002-2009
(En miles de toneladas)



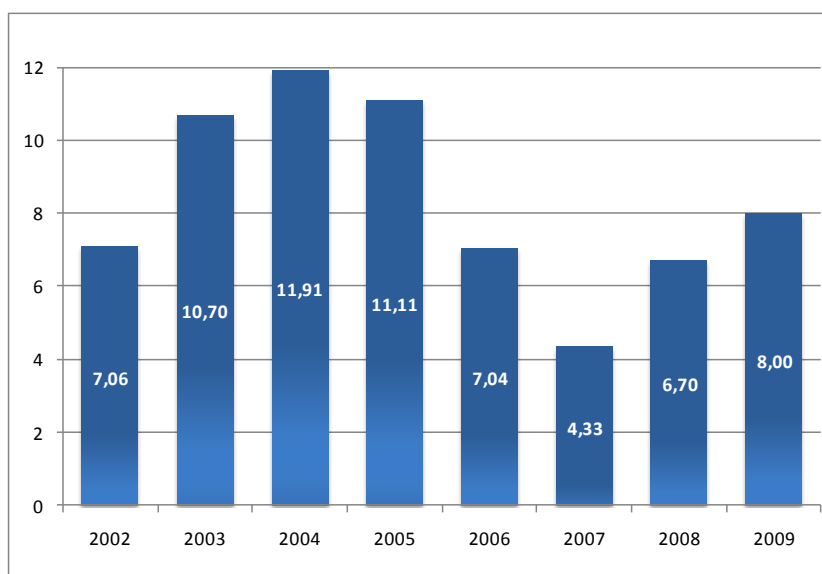
*Incluye: Cabotaje – descarga, cabotaje – embarque, transbordo y tránsito descarga.

Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

33. El tonelaje promedio por nave se incrementó al pasar de 6,7 miles en el año 2008 a 8,0 miles en el año 2009. Este aumento se explica por la mayor carga transportada y por el menor número de naves de alto bordo (36) que arribaron a este terminal portuario.

Gráfico N° 18: Volumen promedio de carga movilizada por nave - T.P. Chimbote, 2002-2009
(En miles de toneladas)



Nota: Considera carga importada y exportada.

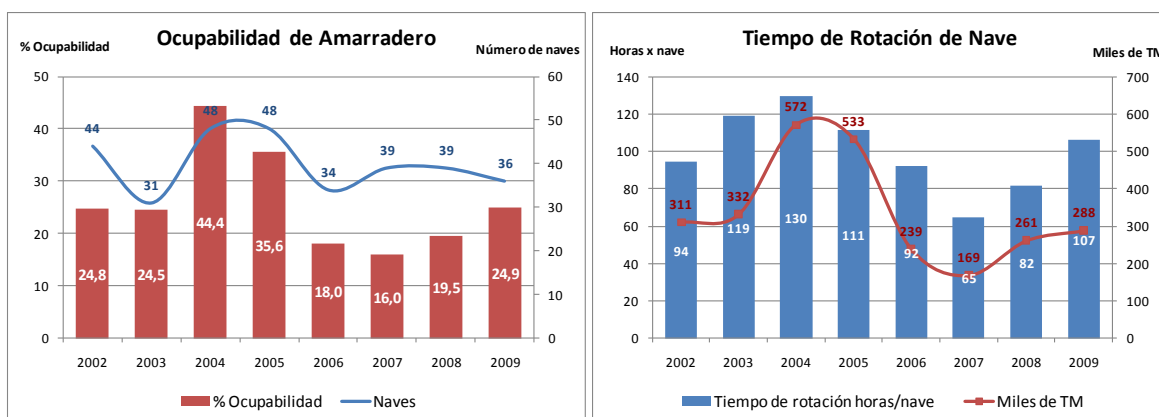
Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

b. Indicadores Portuarios

34. Durante el año 2009, el grado de ocupación de amarraderos en el TPCh ascendió a 24,9%, nivel superior en 5,4% respecto del registrado en el año 2008. Este resultado estaría relacionado con el mayor nivel de carga movilizada por el terminal aun cuando el número de naves fue menor con relación al año anterior.
35. Asimismo, en cuanto al tiempo de rotación por nave en el puerto, se observó una tendencia decreciente durante el periodo 2004 - 2007, para posteriormente ascender en 19,5% y 24,9% con relación a los años 2008 y 2009, respectivamente.

Gráfico N° 19: Indicadores portuarios - T.P. Chimbote, 2002-2009



Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

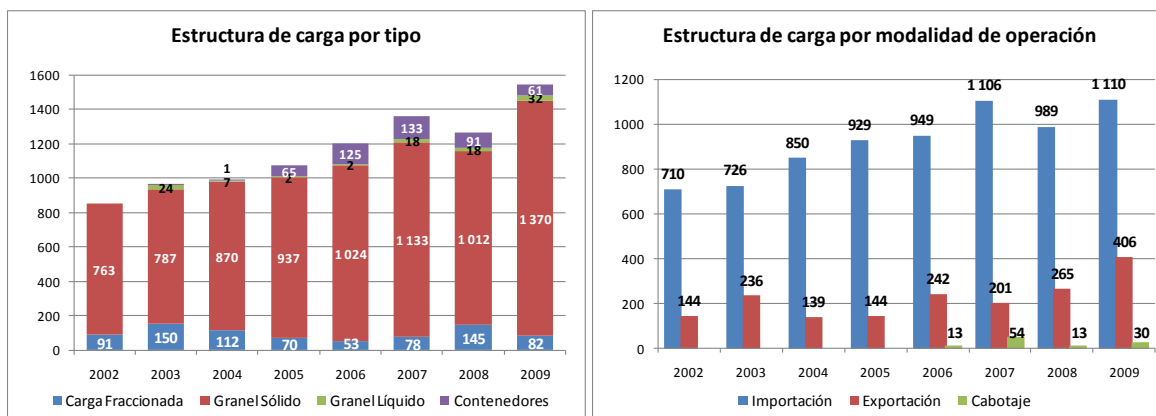
II.2.4. Salaverry

36. 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.

a. Carga y Naves

37. En el año 2009, por el Terminal Portuario de Salaverry (TPS) se movilizó 1,54 millones de toneladas de carga, lo que significó un crecimiento de 21,9% respecto al año anterior.
38. La carga de importación, que concentró el 71,8% del total de carga movilizada, creció en 12,2% respecto al año 2008. Los productos de importación que experimentaron el mayor incremento fueron: maíz (30,3%), carbón (105,6%) y urea (55,5%), productos que representaron el 51,8% del total de carga importada.
39. Durante el año 2009, la carga exportada mostró un incremento significativo de 53,1% con relación al año 2008. Esto se debe principalmente al notorio aumento del embarque de cobre cuyo incremento fue 313,4% superior al registrado el año anterior. Del mismo modo, el embarque de azúcar (suelto y granel sólido) registró un incremento de 85,7% con relación al mismo año.

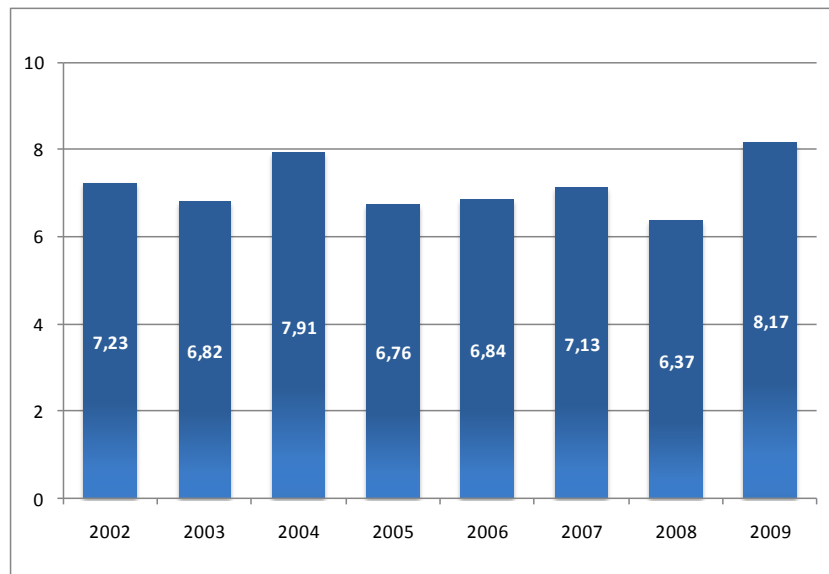
Gráfico N° 20: Estructura de carga - T.P. Salaverry, 2002-2009
(En miles de toneladas)



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

40. Durante el año 2009, el TPS recibió 189 naves lo que significó 10 naves menos con relación al año 2008. Sin embargo, se registró una mayor cantidad de carga transportada lo que repercutió en un incremento en el tonelaje promedio por nave pasando de 6,4 miles a 8,2 miles toneladas.
41. Cabe destacar que la mayor afluencia de buques de contenedores se registró en el año 2004, 50 naves, la cual se ha visto disminuido en los últimos dos años. Es así que en el año 2009 se atendieron 11 buques de contenedores, número inferior a las 34 unidades atendidas en el año 2008.

Gráfico N° 21: Volumen promedio de carga movilizada por nave - T.P. Salaverry, 2002-2009
(En miles de toneladas)

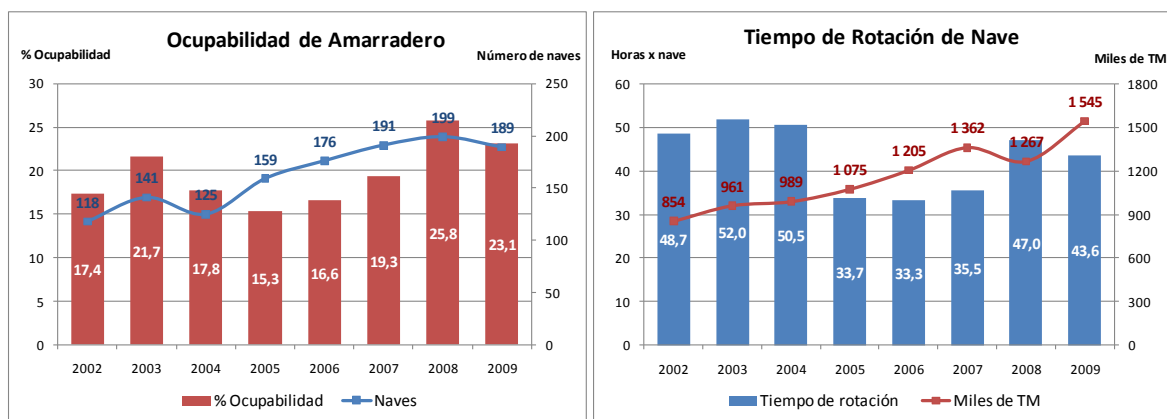


Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

b. Indicadores portuarios

42. La tasa de ocupación de los amarraderos en el TPS fue de 23,1% porcentaje inferior en 2,7% en comparación al año 2008. La disminución de dicho indicador podría ser atribuido al menor número de buques atendidos, y a una posible mejora en la productividad del puerto pues el monto de carga movilizada creció en el mismo año. Asimismo, se observa que el tiempo de rotación de las naves disminuyó al pasar de 47,0 a 43,6 horas promedio, hecho que demostraría mejoras en los factores que afectan la productividad durante el año 2009.

Gráfico N° 22: Indicadores portuarios - T.P. Salaverry, 2002-2009



Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN.

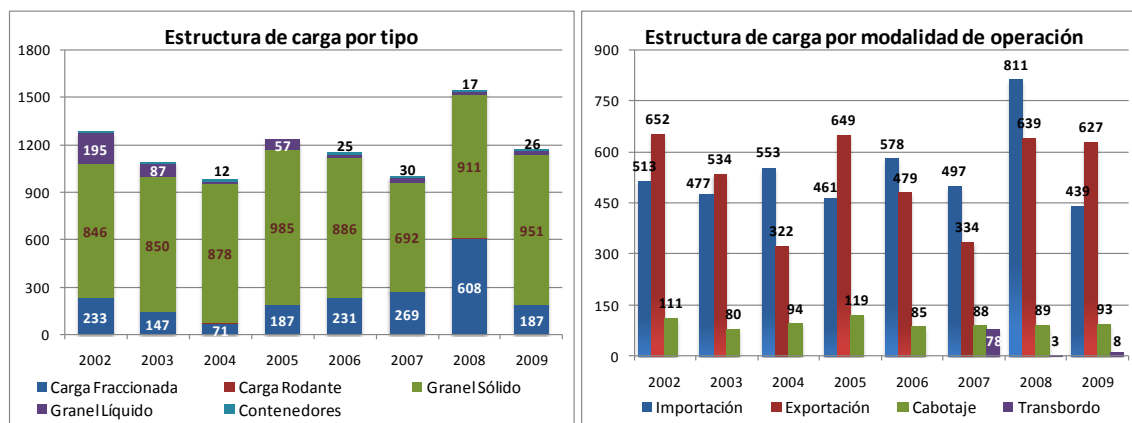
II.2.5. San Martín

43. El Terminal Portuario General San Martín (TPSM) se encuentra localizado en la Bahía de Paracas en la provincia de Pisco. Su área de mayor influencia corresponde a las regiones de Ica, Huancavelica y Ayacucho.

a. Carga

44. En el año 2009, el TPSM movilizó 1,2 millones de toneladas lo que significó una disminución de 24,4% en comparación al año 2008. Esta disminución se encuentra explicada principalmente por el menor volumen de carga importada que se redujo en 45,9% con relación al año anterior; en particular debido a la carga fraccionada que pasó de 577,7 a 62,0 miles de toneladas.
45. Por su parte, las exportaciones, que representaron el 53,7% del total de carga, también se redujeron en 1,9% con relación al año anterior. Esta disminución puede estar explicada por el menor volumen de embarque de sal, la cual disminuyó en 18,4% con relación al año anterior.

Gráfico N° 23: Estructura de carga - T.P. San Martín, 2002-2009
(En miles de toneladas)



Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU

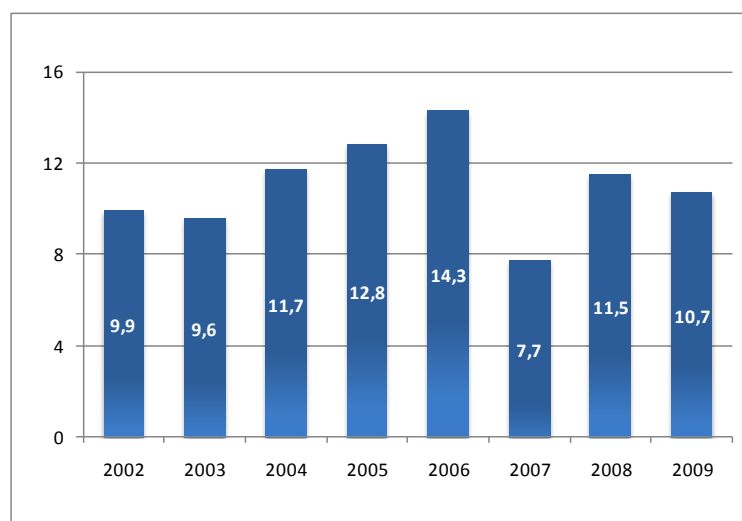
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

46. El volumen de carga fraccionada disminuyó en 69,2%, así como la carga rodante en 24,7%; En tanto la carga en granel sólido mostró un incremento de 4,4%. Cabe destacar que dicho tipo de carga es el de mayor importancia relativa dentro del puerto, el cual concentró el 81,5% del tráfico total en el año 2009.

b. Naves

47. Por su parte, el tráfico de naves experimentó una reducción de 18,7% respecto del año 2008. Esta situación conjuntamente con el menor volumen de tráfico de carga ha generado que el volumen promedio de carga movilizadora por nave se reduzca en 7,0%.

Gráfico N° 24: Volumen promedio de carga movilizada por nave - T.P. San Martín, 2002-2009
(En miles de toneladas)

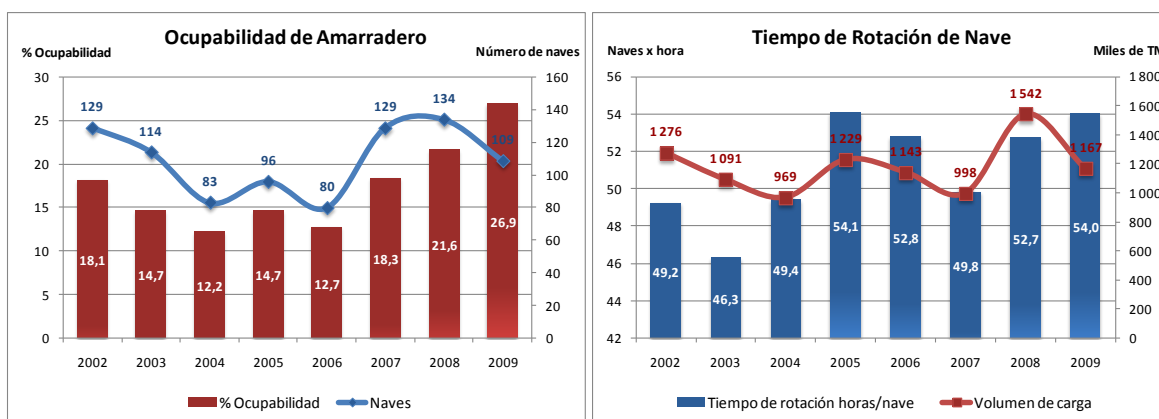


Fuente: Boletín Estadístico Anual – ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

c. Indicadores portuarios

48. La tasa de ocupación de amarraderos en el año 2009 ascendió a 26,9%, pese a la disminución del número de naves como de la carga movilizada. Esto puede ser atribuido a distintos factores internos que ocasionaron un mayor tiempo en el uso del amarradero (por ejemplo, menor productividad del puerto). Por su parte, el índice de rotación de nave ascendió a 54 horas en promedio por nave, lo que significó 1,3 horas más en promedio de atención.

Gráfico N° 25: Indicadores portuarios - T.P. San Martín, 2002-2009



Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

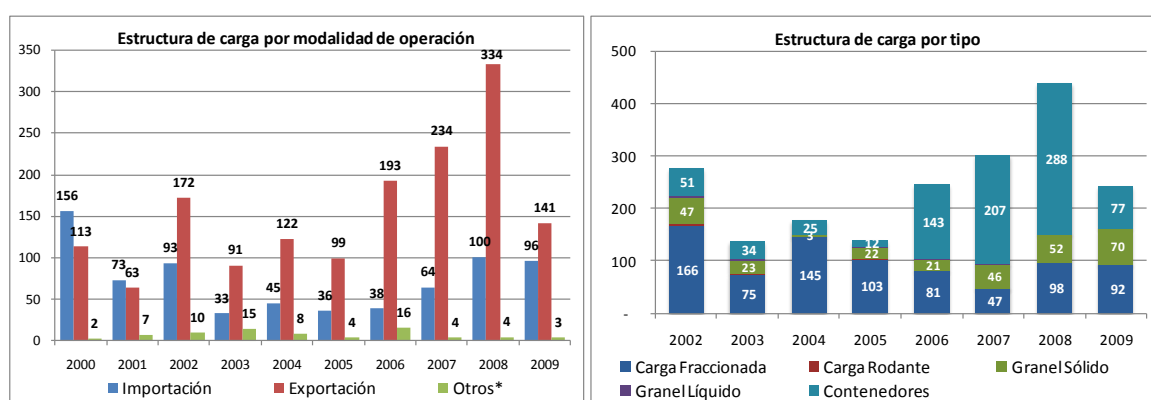
II.2.6. Ilo

49. 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 zona de influencia parte de la Región Sur del país y de Bolivia.

a. Carga y naves

50. En el año 2009, el TPI movilizó 240,1 miles toneladas, lo que significó una disminución de 45,2% con relación al volumen de carga transportada el año anterior. Este decrecimiento se explica por la reducción de la carga de exportación en 57,7%, principalmente fue la carga en contenedores de exportación la que originó la disminución al pasar de 258,2 a 64.6 miles de toneladas.
51. Otro factor que también incidió en la disminución de la carga en el TPI, aunque en menor medida, fue la carga importada, la cual se redujo en 4,5%. Esta disminución se debe, principalmente, a la menor carga importada en contenedores, la cual cayó en 59,4% con relación al año 2008.

Gráfico N° 26: Estructura de carga movilizada - T.P. Ilo, 2002-2009
(En miles de toneladas)



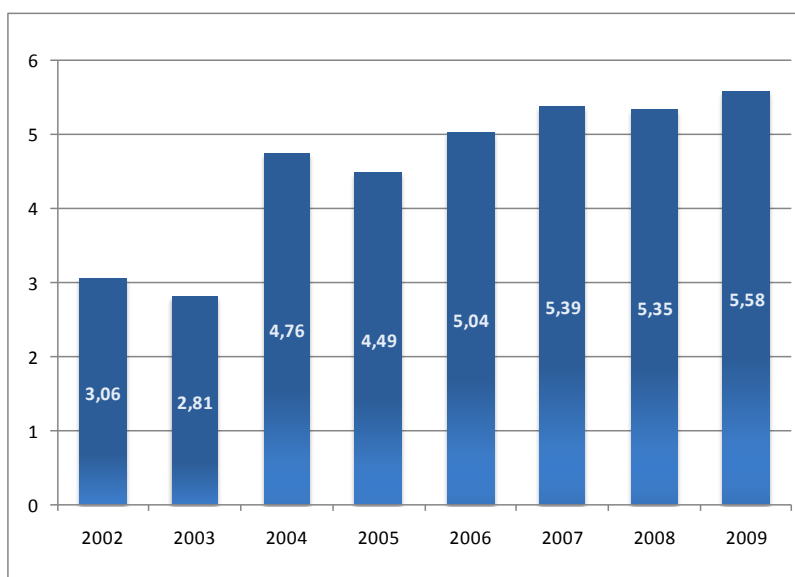
(*) Incluye: Cabotaje y transbordo

Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

52. Respecto del movimiento por tipo de carga, se debe señalar que la carga en contenedores presentó una reducción significativa de 73,4% al pasar de 288 a 77 miles de toneladas. Esta menor movilización significó una reducción en su participación relativa de carga al pasar de 65,6% a 31,9%.
53. En el año 2009, las recaladas de naves de alto bordo disminuyeron en 39 naves, lo que significó una reducción de 47,5% con relación al año anterior; este menor número de naves junto con la menor carga movilizada se tradujo en un ligero incremento del volumen promedio de carga movilizada por nave en 4,4%.

Gráfico N° 27: Volumen promedio de carga movilizada por nave - T.P. de Ilo, 2002-2009
(En miles de toneladas)

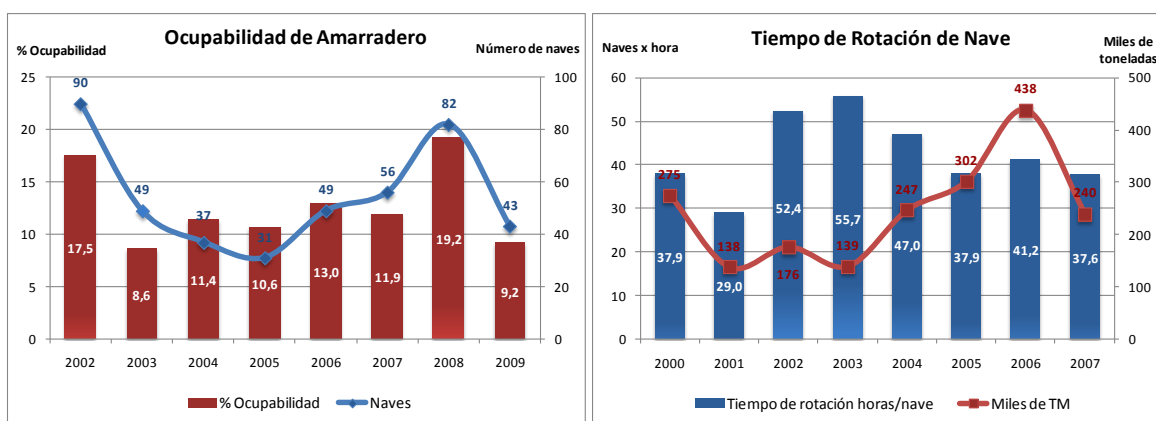


Fuente: Boletín Estadístico Anual - ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

b. Indicadores Portuarios

54. La tasa de ocupación de los amarraderos del TPI descendió a 9,2%, lo que significó disminución de 10 puntos porcentuales con respecto al año 2008. Asimismo, el tiempo de rotación de las naves¹⁵ disminuyó a 37,6 lo que equivale a 3,6 horas menos de permanencia de las naves respecto del año anterior.

Gráfico N° 28: Indicadores portuarios - T.P. Ilo, 2002-2009



Fuente: ENAPU
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.3. Evaluación Financiera

II.3.1. Ingresos

55. En el año 2009, los ingresos por ventas de ENAPU ascendieron a S/. 356,87 millones, monto 12,0% menor al obtenido en el año 2008. Los ingresos

¹⁵ El cálculo de ENAPU excluye los amarraderos C y D.

provenientes de la prestación de los denominados servicios portuarios representaron el 91,2% del ingreso total por ventas de esta empresa.

Cuadro N° 2: Ingresos de ENAPU, 2009-2008
(En miles de nuevos soles)

Servicio	2009	2008	Variación
Servicios marítimos	6 686	6 994	-4,4%
Servicios portuarios	325 551	366 273	-11,1%
Servicios de almacenamiento	25 745	33 060	-22,1%
Devoluciones, descuentos y rebajas	-1 110	-850	30,6%
Total	356 873	405 477	-12,0%

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.3.2. Estados financieros

A) Balance general

56. Los activos corrientes de la empresa se redujeron en 1,2% en comparación con el año 2008. Esta disminución se debe particularmente al menor registro en la cuenta efectivo (-8,4%), rubro que representó el 84,4% del total del activo corriente.
57. En cuanto al activo no corriente, este se incrementó en 25,1% con relación al año 2008. Este rubro estuvo compuesto principalmente por inmueble, maquinaria y equipo (46,5%) e inversiones financieras o en valores (27,3%). El incremento en el rubro de inversiones financieras estuvo explicado por el importe de transferencia a COFIDE¹⁶ el cual ascendió a S/. 87,8 millones.
58. En el año 2009, el pasivo total de ENAPU se incrementó en 10,0% con respecto al presentado en el año 2008. Este crecimiento es explicado, principalmente, por el aumento observado en el pasivo no corriente, el cual fue mayor en S/. 22 855 miles, y representó el 75,8% del pasivo total. Por su parte, el incremento en el pasivo corriente, fue principalmente explicado por un aumento en las cuentas por pagar comerciales, la cual alcanzó la cifra S/. 47 979 miles. Cabe señalar que dicho incremento se debe al saldo en obligaciones y contratos principalmente por la adquisición de dos (2) grúas pórtico.
59. Un porcentaje importante de las obligaciones no corrientes que presentó ENAPU correspondió a provisiones por contingencias no corrientes, las cuales representaron el 99,6% del total de pasivo no corriente. Cabe señalar que dichas provisiones corresponden principalmente a una estimación de obligaciones que se generarían por juicios o procesos contenciosos contra ENAPU.

¹⁶ Se debe señalar que el 21 de enero de 2008 se constituyó el Fideicomiso de Administración de Fondos con la participación de ENAPU en calidad de fideicomitente y fideicomisario, y COFIDE en calidad de fiduciario. El objeto del contrato fue al constitución de un patrimonio autónomo con recursos dinerarios para atender los pagos de las pensiones derivadas del D.L. 20530.

Cuadro N° 3: Balance general, al 31 de diciembre de 2009 y 2008
(En miles de Nuevos Soles)

ACTIVO	2009	2008	Variación	PASIVO Y PATRIMONIO	2009	2008	Variación
Activo Corriente	372 738	377 407	-1,2%	Pasivo Corriente	118 901	97 077	22,5%
Efectivo y equivalente de efectivo	314 518	343 356	-8,4%	Cuentas por pagar comerciales	47 979	5 525	768,4%
Cuentas por cobrar comerciales	6 766	7 012	-3,5%	IR y participaciones corrientes	-	23 915	-
Otras cuentas por cobrar, neto	13 577	16 747	-18,9%	Otras cuentas por pagar	29 827	25 002	19,3%
Existencia neto	16 387	6 787	141,5%	Provisiones	41 095	42 635	-3,6%
Gasto diferidos	21 491	3 506	512,9%				
Activo no Corriente	582 968	466 163	25,1%	Pasivo no Corriente	371 495	348 640	6,6%
Inversiones financieras	159 441	67 093	137,6%	Otras cuentas por pagar	1 643	1 866	-11,9%
Inmuebles, maquinaria y equipo, neto	270 880	236 495	14,5%	Ingresos diferidos	-	52	-
Activo intangibles, neto	4 600	6 211	-25,9%	Provisiones	369 852	346 721	6,7%
IR y participación diferidas	148 047	156 364	-5,3%				
				Patrimonio Neto	465 311	397 853	17,0%
				Capital	316 851	228 887	38,4%
				Capital adicional	7 812	21 738	-64,1%
				Reservas legales	27 455	17 690	55,2%
				Resultados acumulados	113 193	129 538	-12,6%
TOTAL ACTIVO	955 707	843 570	13,3%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	955 707	843 570	13,3%

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN.

60. El rubro de capital fue el que representó una mayor proporción del patrimonio neto de ENAPU, el cual ascendió a 68,1%. Asimismo, dicha cuenta mostró un significativo incremento con relación a lo mostrado en el año 2008. El incremento en la cuenta capital en S/. 87 964 miles, es atribuido a los aportes dinerarios y de inmuebles realizados el 22 y 16 de junio, respectivamente.

B) Estado de ganancias y pérdidas

61. Las ventas netas se redujeron en S/. 48 604 miles, lo que significa una disminución de 12,0% con relación al 2008. Este decrecimiento de los ingresos fue explicado, principalmente, por la disminución de los ingresos por servicios portuarios (-11,1%). En tanto, los costos aumentaron 11,8%, principalmente, debido a las mayores cargas de personal, los tributos, servicios prestados por terceros y cargas diversas de gestión.
62. En el año 2009, ENAPU registró un gasto de S/. 80 611 millones por pago de pensiones y por la provisión por juicios. Es decir, el 22,6% de sus ventas realizadas durante ese año se destinaron a obligaciones con pensionistas, lo que desnaturaliza la estructura económica de la empresa. Asimismo, dichos sobrecostos se encuentran incorporados en las tarifas que ha venido cobrando la empresa durante el año en evaluación.
63. Durante el año 2009, la utilidad neta de ENAPU decreció en 16,8% con respecto al año 2008. Esta disminución se encuentra asociada con los menores ingresos por ventas y mayores gastos que realizó la empresa durante el año 2009. Asimismo, es importante señalar que en octubre del referido año se entregó en concesión el Terminal Portuario de Paita, razón por la cual ENAPU no recibió ingresos por los meses de octubre a diciembre del año 2009.

Cuadro N° 4: Estado de ganancias y pérdidas, al 31 de diciembre de 2009 y 2008
(En miles de Nuevos Soles)

Concepto	2009	2008	Variación
Ventas netas	356 873	405 477	-12,0%
Costo de ventas (operacionales)	-152 698	-136 527	11,8%
Utilidad bruta	204 175	268 950	-24,1%
Gastos de administración	-46 452	-43 821	6,0%
Otros ingresos	52 243	10 886	379,9%
Otros gastos	-93 456	-115 157	-18,8%
Utilidad operativa	116 510	120 858	-3,6%
Ingresos financieros	35 386	58 073	-39,1%
Gastos financieros	-32 250	-37 633	-14,3%
Resultado antes de participación e IR	119 646	141 298	-15,3%
Participación de los trabajadores			
Corriente	-4 493	-8 982	-50,0%
Diferido	-1 241	2 467	-150,3%
	-5 734	-6 514	-12,0%
Impuesto a la renta			
Corriente	-25 609	-51 196	-50,0%
Diferido	-7 075	14 063	-150,3%
	-32 684	-37 132	-12,0%
Utilidad neta del ejercicio	81 227	97 652	-16,8%

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.3.3. Ratios Financieros

A) Liquidez

64. 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 3,13 veces el monto de los pasivos corrientes. El valor de este ratio, que se redujo en 19,4% con relación al año 2008, estaría explicado principalmente por las cargas diversas que viene realizando la empresa. Entre el año 2009 y 2008, estas provisiones se incrementaron en S/. 44 679 miles.
65. Por su parte, el ratio de prueba ácida, que indica la capacidad del negocio para afrontar sus deudas inmediatas¹⁷, muestra que ENAPU posee una tesorería interna 2,65 veces mayor que los pasivos corrientes. Por tanto, si bien dicha capacidad se redujo en 25,2% con 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

66. 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 1,57 veces el monto de pasivo de largo plazo. Esta razón ha mostrado un crecimiento del 17,4% con respecto al año 2008.
67. Como consecuencia de lo anterior, la razón pasivo-patrimonio mostró una reducción de 5,9% respecto del año anterior, alcanzando un nivel de 1,05.

¹⁷ 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.

C) Rentabilidad

68. En el año 2009, el margen de utilidad operativa de ENAPU se incrementó en tres puntos porcentuales respecto del año anterior. Este aumento se explica por la disminución que se dio en el rubro de otros gastos operativos que atenuó el menor ingreso por ventas.
69. Con relación al margen neto de utilidades, este disminuyó en un punto porcentual con respecto al año 2008. Esta disminución está explicada tanto por los menores ingresos por ventas como por el mayor costo de ventas¹⁸.
70. El ratio que se refiere a ventas netas sobre activos revela la efectividad en el uso de los activos, como podemos apreciar el 37,3% de los activos es financiado por las ventas netas.
71. Tanto la rentabilidad sobre el patrimonio (ROE) como la rentabilidad sobre los activos (ROA) muestran disminuciones de ocho y cuatro puntos porcentuales, respectivamente, con relación a lo observado en el año 2008. En el primer caso, durante el año 2009, se observó un rendimiento sobre el patrimonio de 17,5%; mientras que el segundo indicador muestra que las ganancias generadas por el capital invertido son de alrededor de 8,5%.

Cuadro N° 5: Ratios financieros ENAPU, 2009-2008

	2009	2008
De rentabilidad		
Margen operativo	0,33	0,30
Margen neto	0,23	0,24
Ventas netas sobre activos	0,37	0,48
Rendimiento sobre activos	0,08	0,12
Rendimiento sobre patrimonio	0,17	0,25
De liquidez		
Razón corriente	3,13	3,89
Prueba ácida	2,65	3,54
De solvencia		
Razón de activo fijo y pasivo de largo plazo	1,57	1,34
Endeudamiento sobre patrimonio	1,05	1,12

Fuente: ENAPU.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN.

II.3.4. Tarifas

72. Durante el año 2009, 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.

¹⁸ 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.

Cuadro N° 6: Estructura y niveles de tarifas máximas – ENAPU, 1999
(En US\$)

Concepto	Tarifa máxima
Amarre/ Desamarre (Operación)	200,00
Uso de Amarradero (Metro de eslora/hora)	0,65
Uso de Muelle (Por tonelada)	
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 terminal	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: Resolución N° 001–99–CD-OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

73. 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 8 de diciembre de 2004.
74. 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.
75. 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.
76. En febrero del año 2008, el Décimo Juzgado 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.
77. Asimismo, en marzo de 2008 el 10° JECA resolvió conceder sin efecto suspensivo la apelación interpuesta por ENAPU contra la 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.
78. Finalmente, el 25 de noviembre de 2008, el 10° JECA otorgó una nueva medida cautelar 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”*.

79. 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° 7: Niveles de tarifas máximas por puerto – ENAPU, 2004
(En US\$)

CONCEPTO	Callao	Paita	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

Fuente: Resolución N° 31-2004-CD-OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

80. 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.
81. Posteriormente, en abril del año 2007, ENAPU interpuso un recurso de reconsideración contra dicha resolución, solicitando que esta sea dejada sin efecto.
82. 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.

II.3.5. Servicios Nuevos – Embarque y descarga de contenedores por Grúa Pórtico de muelle

83. Durante el año 2009, ENAPU realizó la adquisición de dos grúas pórtico de muelle para brindar el servicio de embarque y descarga de contenedores llenos y vacíos, así como para la movilización de cargas pesadas en general de hasta sesenta y un (61) toneladas bajo la viga del gancho cabezal en los amarraderos 5A y 5B del Terminal Portuario del Callao (TPC).

84. Las grúas pórtico de muelle sustituyen a las grúas de las naves, y se utilizan obligatoriamente en el caso de los amarraderos señalados para lo cual se realiza la operación directa de embarque y descarga hacia los *terminal tracks*.
85. En tal sentido, como parte del inicio de procedimiento de fijación de tarifas para servicios nuevos¹⁹, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) puso en conocimiento al OSITRAN el informe elaborado por la Comisión de Libre Competencia del INDECOPI. Una de las conclusiones del informe señala que hasta el inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Contenedores Zona Sur (Muelle Sur), el servicio de grúas pórtico de muelle en los amarraderos 5A y 5B del TPC no enfrentará competencia efectiva en un periodo de dos años.
86. Posteriormente, una vez determinada la no existencia de condiciones de competencia en el mercado relevante, la APN presentó al OSITRAN una propuesta elaborada por ENAPU para la fijación de tarifas por uso de grúas pórtico de muelle. La propuesta recomendó que la unidad de cobro se realice por hora o fracción y que la tarifa sea provisional hasta el inicio de operaciones de Muelle Sur. La tarifa propuesta por el servicio ascendía a US\$ 644,00 por hora o fracción por grúa.
87. Es así que en el mes de marzo el Consejo Directivo de OSITRAN, mediante Resolución N°008-2009-CD-OSITRAN, aprobó el inicio del procedimiento de fijación de tarifas; asimismo, estableció las tarifas máximas de carácter provisional en tanto concluya el procedimiento de fijación tarifaria por el uso de grúas pórtico de muelle para el embarque y descarga de contenedores en el TPC.
88. En el mes de julio se publicó el proyecto de resolución de fijación de tarifas máximas para el servicio de uso de grúas pórtico de muelle. Luego de ello, en concordancia con el Reglamento General de Tarifas, se realizó la audiencia pública y se recibió comentarios de los interesados.
89. Finalmente, en el mes de setiembre mediante Resolución N°035-2009-CD-OSITRAN se aprobó las tarifas máximas aplicables al uso de grúas pórtico de muelle para el embarque y descarga de contenedores en los amarraderos 5A y 5B del TPC.
90. Es importante señalar que la propuesta inicial de tarifa provisional por parte de ENAPU formuló que la unidad de cobro se encuentre en función al tiempo (hora o fracción por grúa). No obstante, el Regulador determinó que la unidad de cobro de las tarifas máximas provisionales sea modificada en función al rendimiento bajo dos escenarios (movimiento de contenedor por grúa).
91. Dicho cambio se sustentó en la evidencia de la práctica internacional y principalmente en que se garantice la existencia de un rendimiento mínimo en la operación de las grúas pórtico de muelle, que permita generar menores costos de permanencia de la nave.
92. Ello también se encuentra justificado en que un cobro en función al tiempo habría generado la presencia de sobrecostos al dueño de la carga debido a la posibilidad de incluir servicios que se cobran de forma separada dentro del servicio por uso de grúa. Asimismo, se pudo haber generado un costo unitario mayor por contenedor; por ejemplo, existía la probabilidad que el último contenedor tenga un costo unitario

¹⁹ De conformidad al Reglamento General de Tarifas (RETA) y la Ley del Sistema Portuario Nacional Ley N° 27943.

equivalente a US\$ 644,00, lo cual habría vulnerado el principio de no discriminación tarifaria establecido en el RETA.

93. Adicionalmente, se debe señalar que para la determinación de la tarifa máxima se utilizó la metodología de costo incremental y flujo de caja descontado, cuyo VAN se igualó a cero con el objetivo de no generar beneficios sobre normales.
94. Las tarifas máximas fijadas se establecieron en dos niveles de rango de rendimientos de embarque y descarga de contenedores por hora para dos periodos de tiempo distintos. Para el primer periodo, año 2009, el primer rango se encontró establecido por aquellos rendimientos iguales o superiores a veinte (20) contenedores por hora, mientras el segundo rango se estableció para aquellos rendimientos menores a veinte (20) contenedores por hora.
95. El establecimiento de estos rangos busca incentivar a la entidad prestadora a incrementar o mantener un rendimiento de las grúas pórtico de muelle de acuerdo a estándares internacionales; de esa forma, la entidad prestadora verá compensado su esfuerzo, a través de una mayor tarifa, si logra rendimientos iguales a superiores a veinte (20) contenedores por hora.
96. Para el segundo periodo, desde el año 2010 hasta el 2013, se estableció un incremento en el rendimiento exigido en cada rango de rendimiento; es así que el primer rango se estableció para rendimientos iguales o superiores a veinticinco (25) contenedores por hora, mientras el segundo rango se estableció para rendimientos inferiores a este.
97. Igualmente, el esquema de incentivos se mantuvo a través de una mayor tarifa para aquellos rendimientos superiores a veinticinco (25) contenedores por hora, tal como se aprecia en el cuadro a continuación:

Cuadro N° 8: Tarifas máximas para el servicio de grúas pórtico de muelle, 2009-2013

Rango	Rendimiento contenedor por hora	Tarifa por contenedor (US\$)	Periodo
Mayor o igual a	20	30,00	2009
	25	30,00	2010-2013
Menor a	20	22,00	2009
	25	22,00	2010-2013

Fuente: Resolución N°035-2009-CD-OSITRAN.

III. CONCLUSIONES

- a. Durante el año 2009 se observa que el comercio exterior del Perú ha incidido en los volúmenes de carga movilizados por los Terminales Portuarios de ENAPU. Es así que el tráfico de carga disminuyó en 10,0% con relación al año anterior, particularmente, por el menor tráfico de carga en contenedores.
- b. El Terminal Portuario del Callao concentró el 79,1% de la carga total movilizadora por los terminales administrados por ENAPU, y mostró un decrecimiento de 8,7%, respecto del año anterior. Los puertos regionales de San Martín e Ilo registraron disminuciones de 24,4% y 45,2%, respectivamente. Por el contrario, los terminales portuarios de Chimbote y Salaverry registraron mayores cargas movilizadas de 10,3% y 21,9%, respectivamente.

- c. Durante el año 2009, ENAPU adquirió dos grúas pórtico de muelle para los amarraderos 5A y 5B del terminal portuario del Callao, lo que ha originado mejoras en los indicadores de eficiencia portuaria. En tal sentido, se observa reducciones en los indicadores de ocupación y rotación con relación al año anterior. Ambas mejoras se encuentran explicadas, en alguna medida, por la operación de las grúas pórtico de muelle para el embarque y descarga de contenedores de muelle.
- d. Con relación al desempeño financiero de ENAPU, en el año 2009 la empresa ha disminuido sus ventas como consecuencia del menor del tráfico de carga, lo que ha incidido en un menor margen neto. Asimismo, la empresa mostró una reducción en sus ratios de liquidez con respecto al año anterior. Es importante señalar que ENAPU registró un gasto por S/.80,61 millones por pago de pensionistas y provisión de juicios, equivalente al 22,6% de las ventas del año. En este contexto, ENAPU podría presentar problemas en su flujo de caja en el mediano plazo.
- e. Finalmente, las tarifas que fueron aprobadas por OSITRAN mediante Resolución de Consejo Directivo de OSITRAN N° 031-2004-CD-OSITRAN continuaron suspendidas en virtud a una medida cautelar dictada por el Poder Judicial. Asimismo, mediante Resolución N°035-2009-CD-OSITRAN se aprobaron las tarifas máximas para el embarque y descarga de contenedores en los amarraderos 5A y 5B del Terminal Portuario del Callao.