

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

2011

**Gerencia de
Regulación**



Informe de desempeño de la Empresa Nacional de Puertos - ENAPU

2011

Gerencia de Regulación

Lima, 2012

ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO.....	5
I. ÁMBITO DE OPERACIÓN DE ENAPU	6
II. DESEMPEÑO DE LA ENTIDAD PRESTADORA EN EL AÑO 2011	8
II.1. Análisis de Tráfico.....	9
II.1.1.Carga.....	9
II.1.2.Naves	10
II.2. Análisis por Terminal Portuario	11
II.2.1. Terminal Norte-Callao	12
II.2.2. Salaverry	15
II.2.3. San Martín.....	15
II.2.4. Ilo	17
II.2.5. Iquitos.....	20
II.3. Evaluación Financiera.....	21
II.3.1. Balance General.....	22
II.3.2. Estado de Ganancias y Perdidas.....	22
II.3.3. Ratios Financieros.....	23
II.3.4. Tarifas	24

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1: Puertos de uso público y toneladas movilizadas - 2011	7
Cuadro N° 2: Estructura de Carga de Terminales de ENAPU - 2011	12
Cuadro N° 3: Ingresos ENAPU - 2011	21
Cuadro N° 4: Balance General, ENAPU - 2011.....	22
Cuadro N° 5: Estado de Ganancias y pérdidas, ENAPU - 2011	23
Cuadro N° 6: Ratios Financieros.....	24
Cuadro N° 7: Estructura y niveles de tarifas máximas.....	25
Cuadro N° 8: Tarifas máximas para el servicio de grúas pórtico de muelle	27

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Principales puertos peruanos	6
Gráfico N° 2: Exportaciones, importaciones y balanza comercial de Perú 2001-2011	9
Gráfico N° 3: Tráfico por tipo de carga, 2011	10
Gráfico N° 4: Tráfico por tipo de operación, 2003-2011	10
Gráfico N° 5: Tráfico de naves, 2003-2011	10
Gráfico N° 6: Volumen promedio de carga por nave, 2003-2011	11
Gráfico N° 7: Tráfico por tipo de carga – T.P. Callao, 2003-2011.....	13
Gráfico N° 8: Tráfico por tipo de operación – T.P. Callao, 2003-2011	13
Gráfico N° 9: Volumen promedio de carga por nave T.P. Callao, 2003-2011.....	14
Gráfico N° 10: Ocupación de amarraderos y número de naves T.P. Callao, 2001-2011	14
Gráfico N° 11: Tiempo de rotación de naves y carga - T.P. Callao, 2003-2011.....	15
Gráfico N° 12: Estructura de carga -T.P. Salaverry 2003-2011	15
Gráfico N° 13: Volumen promedio de carga por nave - T.P. Salaverry, 2003-2011.....	16
Gráfico N° 14: Indicadores portuarios – T.P. Salaverry, 2003-2011	16
Gráfico N° 15: Estructura de carga – T.P. San Martín, 2003-2011.....	15
Gráfico N° 16: Volumen promedio de carga por nave San Martín, 2003-2011	16
Gráfico N° 17: Indicadores portuarios – T.P. San Martín, 2003-2011.....	18
Gráfico N° 18: Estructura de carga – T.P. Ilo,	19
Gráfico N° 19: Volumen promedio de carga por nave – T.P. Ilo, 2003-2011	19
Gráfico N° 20: Indicadores portuarios – T.P. Ilo, 2001-2011	20
Gráfico N° 21: Estructura de carga - T.P. Iquitos, 2003-2011	20

RESUMEN EJECUTIVO

- I. 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 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.R.L, el Terminal Portuario de Paita, concesionado en setiembre de 2009 a Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A., Nuevo Terminal Portuario Yurimaguas, concesionado en mayo 2011 a Puerto Amazonas S.A. y Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao, concesionado en mayo de 2011 (iniciando operaciones el 1 de julio de 2011) a APM Terminals Callao S.A.
- II. Durante el periodo 2001-2011, el comercio exterior peruano ha crecido significativamente. Sin embargo, durante el año 2011, el tráfico de carga y el tráfico de naves de alto bordo disminuyeron en 48,62% y 49,97%, respectivamente, con relación al año anterior. Este descenso se debe, en particular, a la concesión del Terminal Norte del Terminal Portuario del Callao que en el año 2010 representó el 80,21% del total de toneladas movilizadas y concentró, en promedio, durante los últimos 5 años el 75,97% del total de tráfico de naves de alto bordo.
- III. Para el periodo enero - junio de 2011, en el Terminal Norte del Terminal Portuario Callao se movilizaron 6 370 miles de toneladas de carga y 1 022 naves de alto bordo, lo que representó el 69,34% del total de tráfico de naves de alto bordo y 57,03% del total de carga movilizada por los terminales bajo administración de ENAPU durante el año 2011. Por su parte, para ese mismo periodo, el tiempo de rotación de las naves y la tasa de ocupación de amarradero pasaron de 34,94 a 39,88 horas por nave y de 61,76% a 60,41%, respectivamente.
- IV. De otro lado, se registraron mayores volúmenes de carga en los terminales portuarios de Salaverry, San Martín, Ilo e Iquitos, cuya carga movilizada ascendió a 6 370; 2 063; 1 548; 469 y 35 miles de toneladas, respectivamente. Con respecto al tráfico de naves de alto bordo, el terminal portuario de Ilo atendió 49 naves, es decir, 6 naves más que el año pasado; sin embargo, los terminales portuarios de Salaverry y San Martín atendieron 199 y 115 naves respectivamente, es decir 7 y 15 naves menos que el año 2010.
- V. Respecto de la situación financiera, durante el año 2011, las ventas de la empresa registraron un descenso de 54,83% con relación al año 2010 debido a la concesión del Terminal Norte del Terminal Portuario del Callao. Los ingresos registrados corresponden, en mayor medida, al rubro Servicios a la carga (77,01%). Cabe mencionar que, los gastos de administración registraron un incremento en 158,93% respecto al año 2010, principalmente por la aplicación del Programa de Retiro Incentivado que representó el 54,78% del total de los gastos en mención.
- VI. Finalmente, mediante Resolución N° 7 del 19 de mayo de 2011, se declaró consentidas las Resoluciones N° 5 y N° 6. De esta manera las medidas cautelares adoptadas por ENAPU para suspender en diversos momentos los efectos de la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN (la cual establece la nueva estructura y régimen de tarifas máximas), han sido canceladas definitivamente, correspondiendo al OSITRAN exigir su cumplimiento.

INFORME DE DESEMPEÑO DE LA EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS: AÑO: 2011**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. 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 Portuario de Matarani (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.R.L.), el Terminal Portuario de Paíta (concesionado el 9 de setiembre de 2009 a Terminales Portuarios Euroandinos S.A.) y el Terminal Muelle Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (concesionado en mayo de 2011 a APM Terminals Callao S.A.)

2. Por su parte, los terminales de uso privado pertenecen a empresas mineras, industriales y de hidrocarburos.



Cuadro N° 1			
PUERTOS DE USO PÚBLICO Y TONELADAS MOVILIZADAS - 2011			
N°	Tipo de uso	Puerto	TM
3	Público	Callao*	6 370 337
4	Público	Salaverry	2 062 506
5	Público	Gral. San Martín	1 548 365
6	Público	Ilo	469 204
7	Público	Iquitos	351 583
8	Público	Pto. Maldonado	164 749
12	Público	Yurimaguas	102 869
9	Público	Chimbote**	86 311
10	Público	MASP Arica	12 966
1	Público	Chicama	-
2	Público	Supe	-
11	Público	Huacho	-

Fuente: ENAPU

* Toneladas movilizadas hasta el II Trimestre del 2011.

** Mediante Decreto Supremo N° 027-2011-MTC con fecha 22/6/2011, se aprobo la transferencia del Terminal Portuario de Chimbote al Gobierno Regional de Ancash. Teniendo en cuenta la continuidad de los servicios portuarios ENAPU S.A., prestará el apoyo necesario al Gobierno Regional de Ancash mediante el asesoramiento que brinden directamente sus áreas técnicas en materia de administración portuaria, por un plazo no mayor de noventa (90) días calendario, contados a partir de 24/6/2011

- ENAPU es una empresa pública del sector Transportes y Comunicaciones que se encuentra bajo el ámbito del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE). Dicha empresa fue creada por Decreto Ley N° 17526 en el año 1970 e inició sus operaciones ese mismo año, con personería jurídica de derecho público, mediante Decreto Ley N° 18027.
- En 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 República –sean estos marítimos, fluviales o lacustres así como su construcción en caso de ser autorizada.
- Mediante Decreto Ley N° 25882 del 18 de noviembre de 1992, se incluyó a ENAPU en el proceso de promoción de la inversión privada. 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.
- En marzo del año 2005, 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 (Muelle Sur) en el Terminal Portuario del Callao, el cual terminó con la adjudicación de dicho terminal en favor de Dubai Ports World Callao S.A. (DP World)¹. Así, el 24 de julio

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).

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.

7. El 31 de marzo de 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 de Terminales Portuarios Euroandinos Paita S.A.² 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 Paita 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 tomó posesión de los bienes en concesión, con lo cual inició la explotación de la infraestructura.
8. Con fecha 22 de diciembre de 2009, el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN aprobó el Plan de Promoción del TP Yurimaguas, ubicado en el margen izquierdo del río Huallaga, en la localidad de Yurimaguas, distrito del mismo nombre, provincia de Alto Amazonas, departamento de Loreto. Dicho acuerdo fue publicado en el Diario Oficial El Peruano el 29 de diciembre de 2009, de acuerdo a lo establecido en el Decreto de Urgencia N° 047-2008. Es así que, con fecha 27 de abril de 2011 se procedió a adjudicar la Buena Pro a Consorcio Portuario Yurimaguas. Finalmente con fecha 31 de mayo de 2011 se suscribió el Contrato de Concesión por un plazo de 30 años.
9. El 16 de julio de 2010 se publica el Acuerdo de PROINVERSIÓN N° 357-04-210 que aprueba el Plan de Promoción de la Inversión Privada del Proyecto “Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao”, el mismo que se modifica en setiembre 2010. Posteriormente, se adjudica la buena pro del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao, y finalmente, el 11 de mayo de 2011, se suscribe el Contrato de Concesión entre el Estado y APM Terminals Callao S.A. así como el Contrato de Asociación en Participación³ entre ENAPU y APM Terminals Callao S.A. por un periodo de 30 años.

II. DESEMPEÑO DE LA ENTIDAD PRESTADORA EN EL AÑO 2011

10. En esta sección, se analiza el desempeño de la entidad prestadora (ENAPU) durante el año 2011, a través de la evaluación de información operativa y financiera.

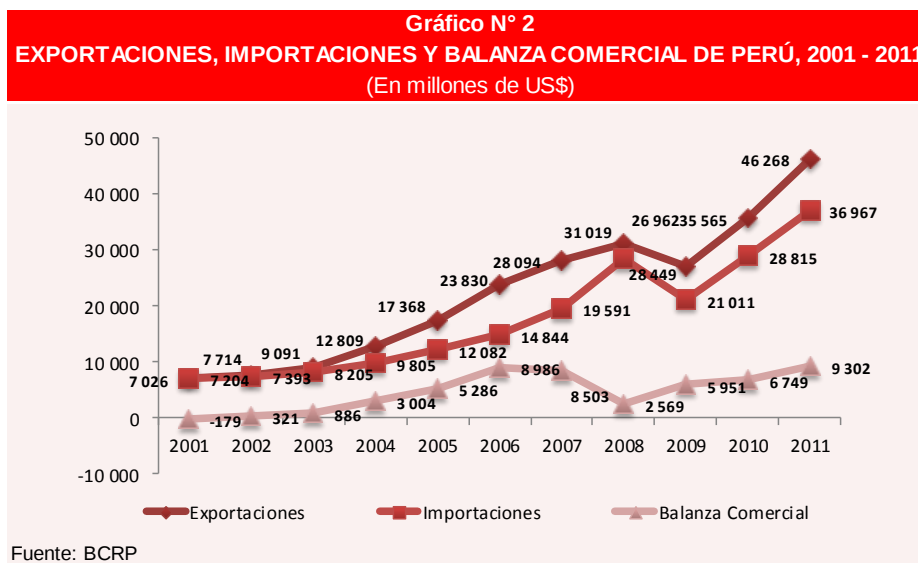
² Consorcio conformado por las empresas Terminales de Portugal S.A., Cosmos Agencia Marítima S.A.C y Translei S.A.

³ Por medio de este Contrato, APM Terminals Callao S.A. concede a ENAPU una participación en los resultados obtenidos por el primero como producto de la Explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao.

II.1 Análisis de Tráfico

II.1.1. Carga

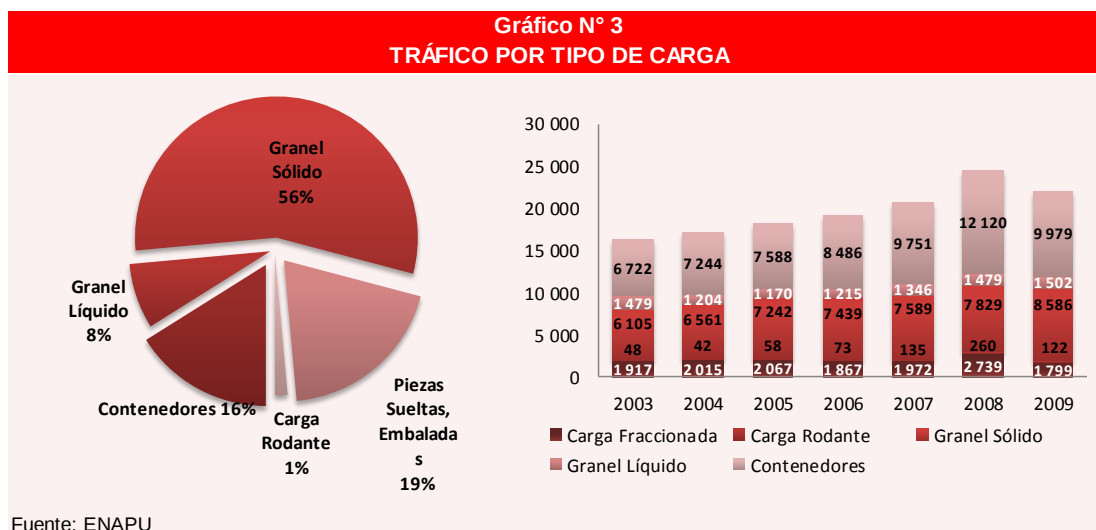
1. El comercio exterior⁴ ha crecido durante la última década al pasar de US\$ 14 230 millones en el año 2001 a US\$ 83 235 millones en el año 2011, lo cual ha derivado en niveles de crecimiento del tráfico de carga en los terminales bajo la administración de ENAPU. En efecto, de una tendencia importadora en las décadas 80's y 90's, 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. (Ver gráfico N° 2).



2. Durante el año 2011, el tráfico de carga, medido en toneladas, a través de los puertos administrados por ENAPU registró una disminución de 48,62%, respecto del año anterior. Esta menor carga registrada se explica, principalmente, por la concesión del Terminal Norte del Terminal Portuario del Callao⁵ a APM Terminals Callao S.A, lo que significó un menor tráfico de carga en contenedores (-76,19%), carga fraccionada (-21,48%), carga rodante (-46,95%), granel sólido (-34,16%) y granel líquido (-51,00%). Se debe señalar que la carga en granel sólido representó, en el año 2011, el 56% del volumen total de carga movilizada, seguido de la carga fraccionada (19%) y de contenedores (16%). (Ver gráfico N° 3)

⁴ Exportaciones más importaciones.

⁵ Como se mencionó, con fecha 11 de mayo del 2011 el estado peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), quien a su vez actúa a través de la Autoridad Portuaria Nacional y APM Terminals Callao S.A. (Concesionario) suscribieron el contrato de concesión del Terminal Norte Callao por 30 años no renovables, por lo que la administración a cargo de ENAPU sobre éste cesó el 30 de junio de 2011.



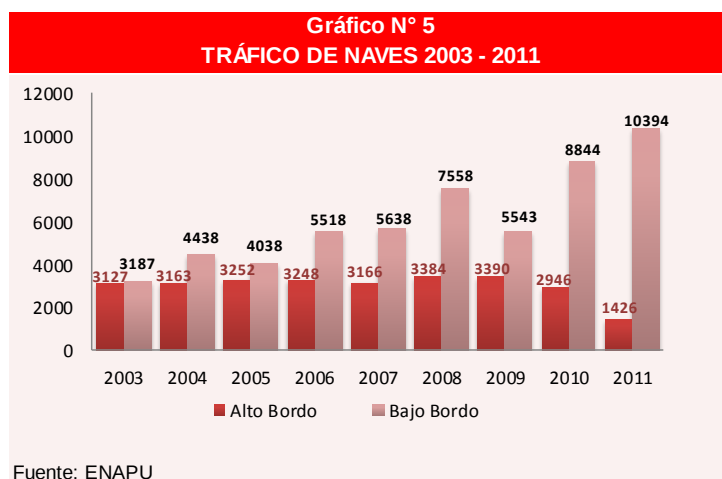
3. En cuanto a la carga por tipo de operación, la carga de transbordo registró una disminución de 79,4%, aunque representó tan solo el 1,77% del total de la carga movilizada. Sin embargo, las operaciones de importación y exportación que representan el 58% y 31%, respectivamente, del total movilizado por los terminales administrados por ENAPU, decrecieron en aproximadamente 49%, con respecto al año 2010. (Ver gráfico N° 4)



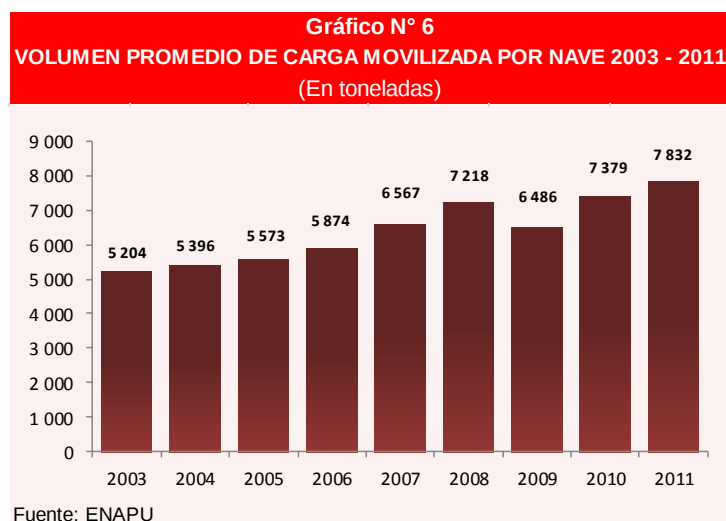
II.1.2. Naves

4. El número de naves de alto bordo que recalaron en los puertos operados por ENAPU disminuyó a 1 426⁶ naves con relación al año anterior. En tanto, el número de naves de bajo bordo presentó un significativo incremento de 1 550 naves en comparación al año 2010. (Ver gráfico N° 5)

⁶ Cabe resaltar, que el Terminal Norte del Terminal Portuario del Callao concentró, en el año 2010, el 84% del total de naves de alto bordo y en el 2011, el 69% del total de los terminales administrados por ENAPU.



5. El tonelaje promedio movilizado por nave (embarcado y descargado) se incrementó en 6,14% en comparación con el registrado en el año 2010 (Ver gráfico N° 6). Este resultado se obtiene a pesar de que el número de naves de alto bordo decreció y el total de toneladas movilizadas disminuyó en aproximadamente 50%.



II.2. Análisis por Terminal Portuario

6. 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 carga⁷, es decir: Callao (57,04%), Salaverry (18,74%), General San Martín (13,86%), Ilo (4,20%) e Iquitos (3,15%). (Ver cuadro N° 2)

⁷ Es importante mencionar que, el Terminal Portuario de Chimbote durante los dos últimos años tuvo una representatividad menor al 1% del total de la carga movilizada por los puertos bajo supervisión de ENAPU. Por tal motivo se optó por incorporar al Terminal Portuario de Iquitos cuya participación en 2011 fue de 3,15%

Cuadro N° 2 ESTRUCTURA DE CARGA DE TERMINALES DE ENAPU, 2011		
Terminal	Toneladas	Participación
Callao	6 370 337	57,04%
Salaverry	2 062 506	18,47%
Gral. San Martín	1 548 365	13,86%
Ilo	469 204	4,20%
Iquitos	351 583	3,15%
Pto. Maldonado	164 749	1,48%
Yurimaguas	102 869	0,92%
Chimbote	86 311	0,77%
MASP Arica	12 966	0,12%
Huacho	-	0,00%
Chicama*	-	0,00%
Supe*	-	0,00%
Total	11 168 888	100,00%
Fuente: ENAPU		
*Cabe resaltar que durante el 2011 no se movilizó ningún tipo de carga a través de estos puertos		

7. Con 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:** Este indicador tiene relación directa con el anterior y mide el nivel de riesgo de congestión del puerto. El estándar internacional indica que un puerto se considera congestionado si este tiene una tasa de ocupación mayor al 60%.

II.2.1. Terminal Norte - Callao

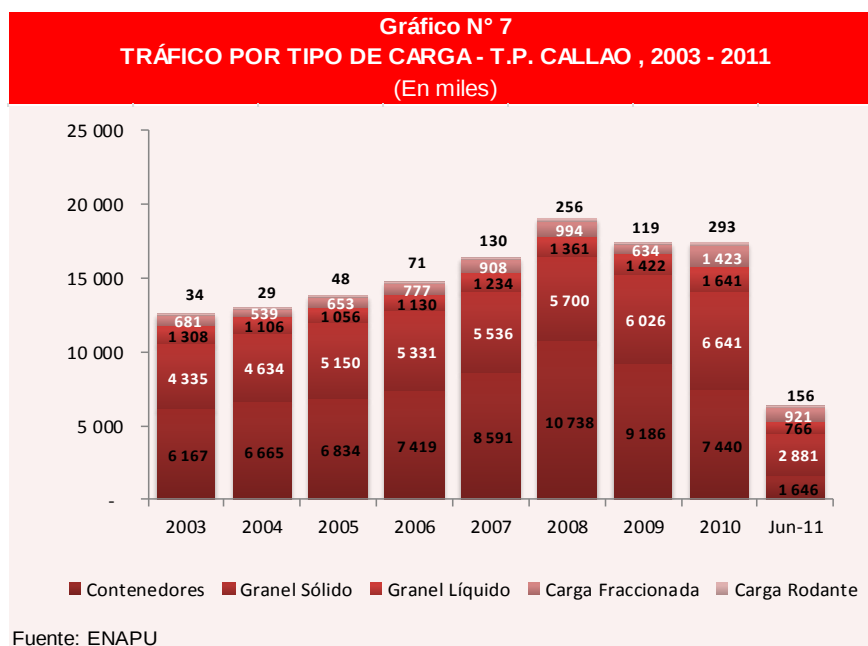
8. El Terminal Norte del Terminal Portuario del Callao está ubicado en la provincia constitucional del mismo nombre, en el litoral del departamento de Lima. Es el principal Terminal Portuario del país, y comprende en su zona de influencia (*hinterland*) a los departamentos de: Lima, Cerro de Pasco, Huánuco,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

Carga y naves⁸

9. En el año 2011, el Terminal Norte-Callao concentró el 57,04% del total de carga movilizada por ENAPU, mostrando un decremento del 48,75% con respecto al año anterior. La carga movilizada a través de contenedores representó el 25,84% del total atendido por el puerto, mientras que la carga a granel sólido representó el 45,22%. (Ver gráfico N° 7)

⁸ Los datos facilitados por ENAPU comprenden para el periodo enero – junio de 2011 debido a la firma del Contrato de Concesión con APMT.

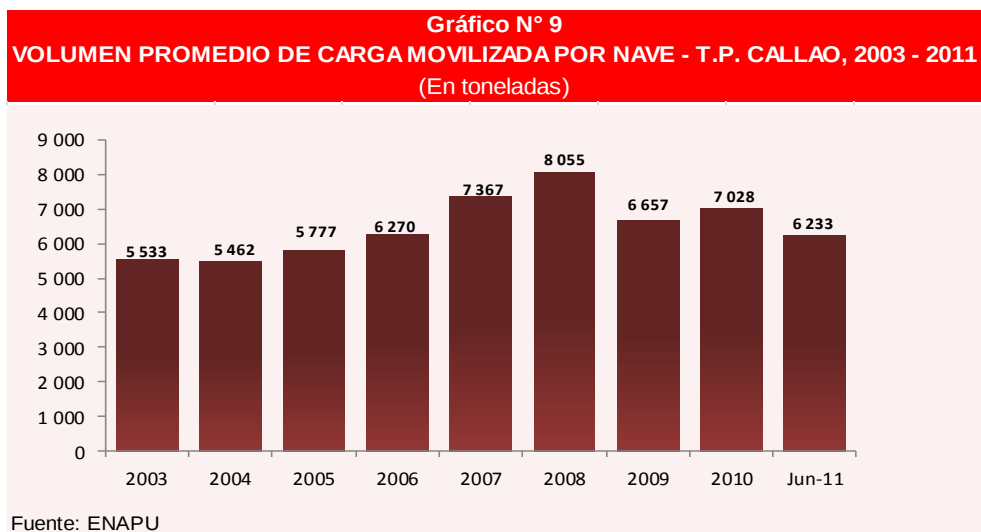
10. En tanto, para el periodo enero – junio de 2011, el número de naves recaladas en el terminal portuario ascendió a 1 031 naves, compuesto por 1 022 naves de alto bordo principalmente, lo cual significó una disminución de 22,63% respecto al mismo periodo del año 2010.



11. Las operaciones de importación y exportación concentraron los mayores volúmenes de carga del Terminal Norte-Callao, representando aproximadamente en conjunto el 90,0% del total registrado en 2011. La carga de importación presentó un decremento de 10,64%, asimismo la carga de exportación disminuyó en 19,83%. (Ver gráfico N° 8)
12. Las cargas de granel sólido fueron los productos de importación y exportación que mostraron una mayor participación (27,12% y 17,02% respectivamente) del total de tráfico de carga.



13. El tonelaje promedio movilizado por nave registró un decremento de 11,31% con respecto al año 2010. Esta disminución se debió al menor volumen de carga (63,47%) y al menor número de naves de alto bordo atendidas (1 022). (Ver gráfico N° 9)

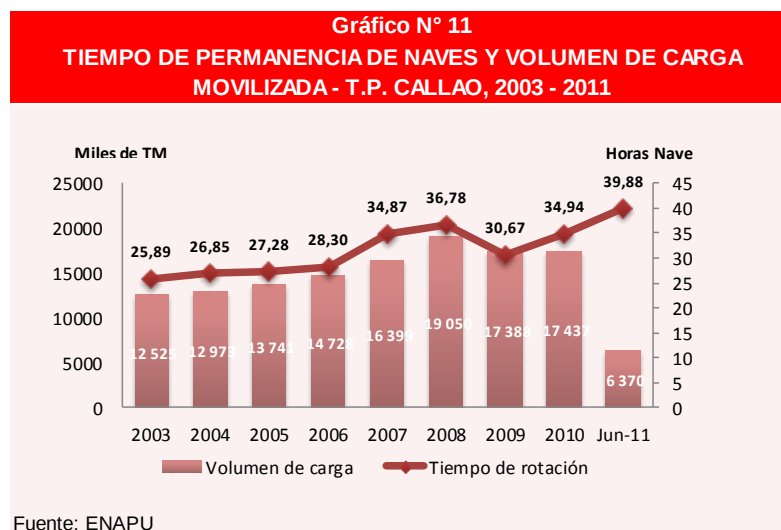


Indicadores portuarios

14. Durante el período 2003-2011, se ha observado una tendencia creciente en la tasa de ocupación de los amarraderos. Así, mientras que en el año 2003 ésta era de 34,5%, en el año 2011 este indicador se ubicó en 60,4%. (Ver gráfico N° 10)



15. El tiempo de permanencia de las naves se incrementó en 14,13% respecto del año 2010. Este aumento en el indicador equivale aproximadamente cuatro horas y media más de estadía promedio de los buques en los amarraderos del Muelle Norte -Callao, lo cual podría verse explicado, en alguna medida, por un menor desempeño operativo de la empresa pública. (Ver gráfico N° 11)

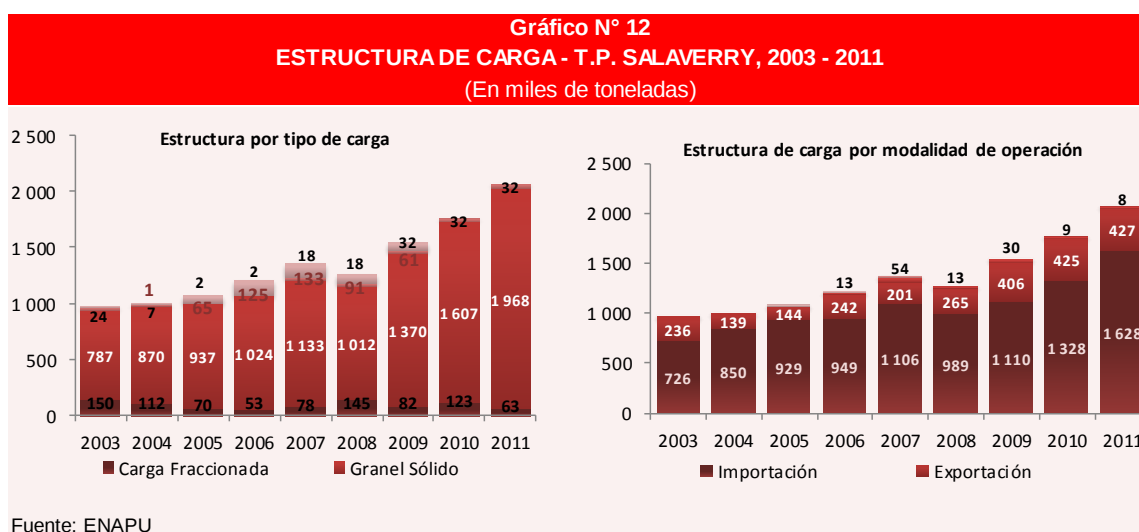


II.2.2. Salaverry

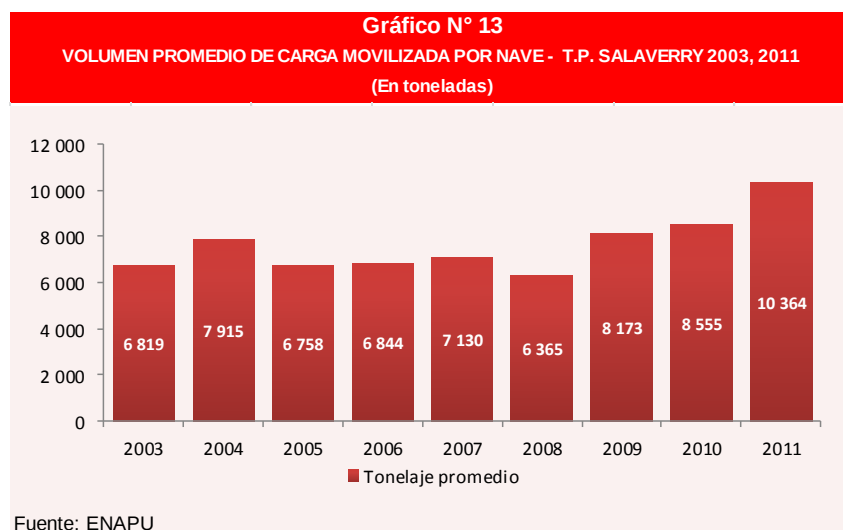
16. El Terminal Portuario de Salaverry (TPS) se localiza en el departamento de La Libertad, a 14 Km. de la ciudad de Trujillo. Entre sus áreas de mayor influencia se encuentran las regiones de Cajamarca y La Libertad.

Carga y Naves

17. En el año 2011, por el Terminal Portuario de Salaverry (TPS) se movilizó 2 063 miles de toneladas de carga, lo que significó un crecimiento de 17,03% con respecto al año anterior.
18. La carga de importación, que concentró el 78,93% del total de carga movilizada, creció en 22,54% con respecto al año 2010. Asimismo, la carga de exportación, con una participación de 20,70% del total de carga movilizada, tuvo un crecimiento de 0,3% con respecto al año anterior. Estos aumentos se encuentran explicados principalmente por la movilización de granel sólido tales como: fosfato y nitrato de amonio, maíz, soya, entre otros. (Ver gráfico N° 12)

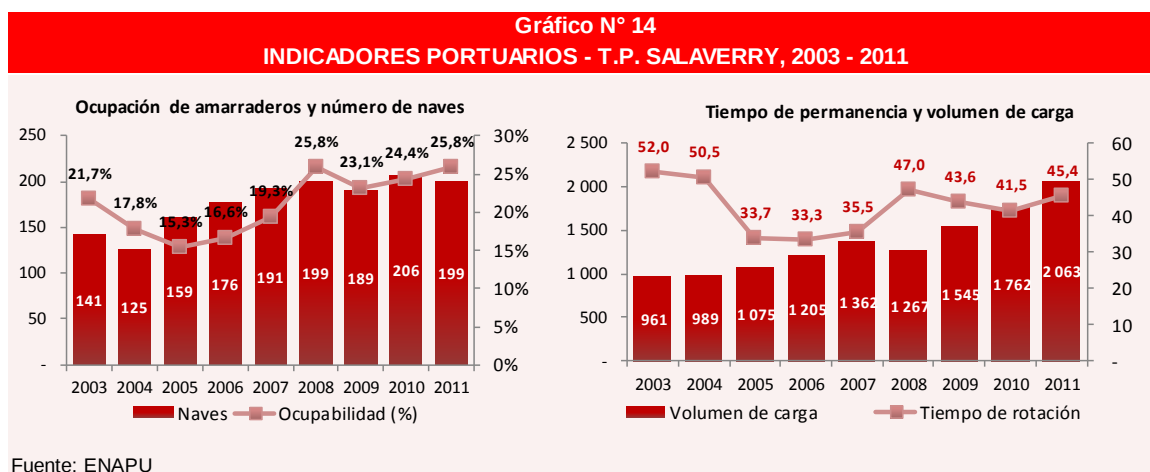


19. Durante el año 2011, el TPS recibió 199 naves de alto bordo lo que significó un decremento de 7 naves con relación al año 2010. Sin embargo, se registró una mayor cantidad de carga transportada, lo que repercutió en un incremento en el tonelaje promedio por nave al pasar de 8,55 a 10,36 miles de toneladas. (Ver gráfico N° 13)
20. Es importante señalar que la mayor afluencia de buques de contenedores fue registrada en el año 2004 (50 naves); este número se ha visto disminuido en los últimos años. Es así que, durante el año 2011, no se atendieron buques porta-contenedores.



Indicadores portuarios

21. La tasa de ocupación de los amarraderos en el TPS durante el 2011 fue de 25,8%, porcentaje superior en 1,43 puntos porcentuales en comparación al año 2010. El incremento de dicho indicador podría estar atribuido al mayor número toneladas atendidas en el terminal portuario. De otro lado, debido al incremento del volumen de carga movilizada, el tiempo de permanencia de las naves ha aumentado de 42 horas por nave en 2010 a 45 en 2011. (Ver gráfico 14).



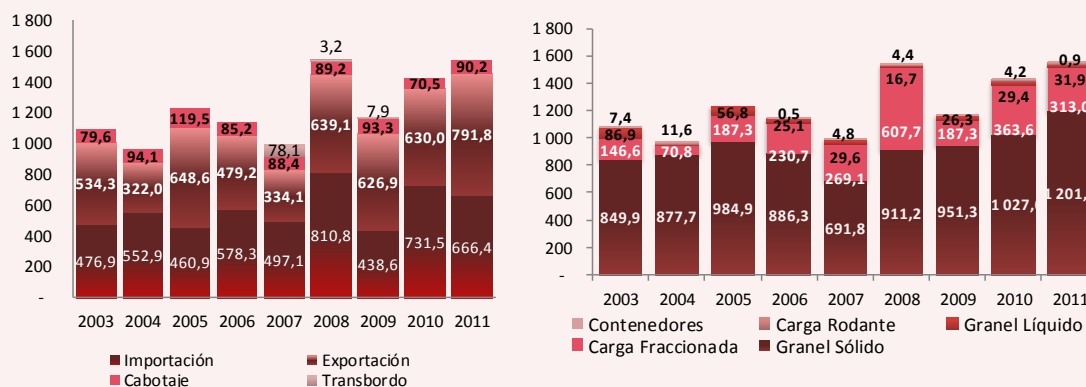
II.2.3. San Martín

22. 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.

Carga

23. En el año 2011, el TPSM movilizó 1 548 miles de toneladas de carga, lo que significó un aumento de 8,13% en comparación al año 2010. Este aumento se encuentra explicado principalmente por el mayor nivel de exportaciones, el cual se incrementó en 51,14% con relación al año anterior; en particular debido a la carga sólida granel que registró 692 miles de toneladas. (Ver gráfico N° 15)
24. Por su parte, las importaciones mostraron un decremento de 8,91% con relación al año anterior, representado el 43,04% del total de carga movilizada en 2011. Sin embargo las operaciones de cabotaje registraron aumentos de 27,96% aunque su participación en el total de carga movilizada fue tan solo de 5,82%. (Ver gráfico N° 15)
25. Con respecto al volumen total de carga, el granel sólido representó el 79,53%, mostrando un incremento de 16,60% con relación a lo registrado el año anterior. Asimismo, la carga fraccionada, la segunda en importancia (18,23%), mostró una disminución de 28,78%. (Ver gráfico N° 15)

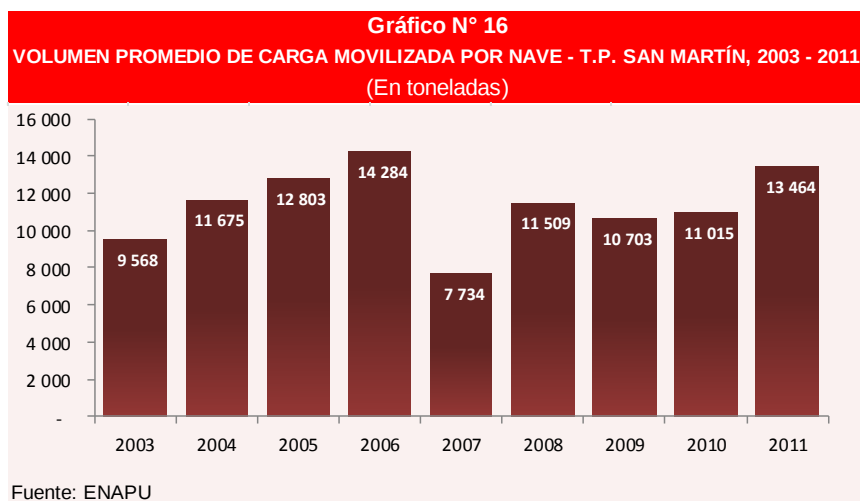
Gráfico N° 15
ESTRUCTURA DE CARGA - T.P. SAN MARTÍN , 2003 - 2011
(En miles de toneladas)



Fuente: ENAPU

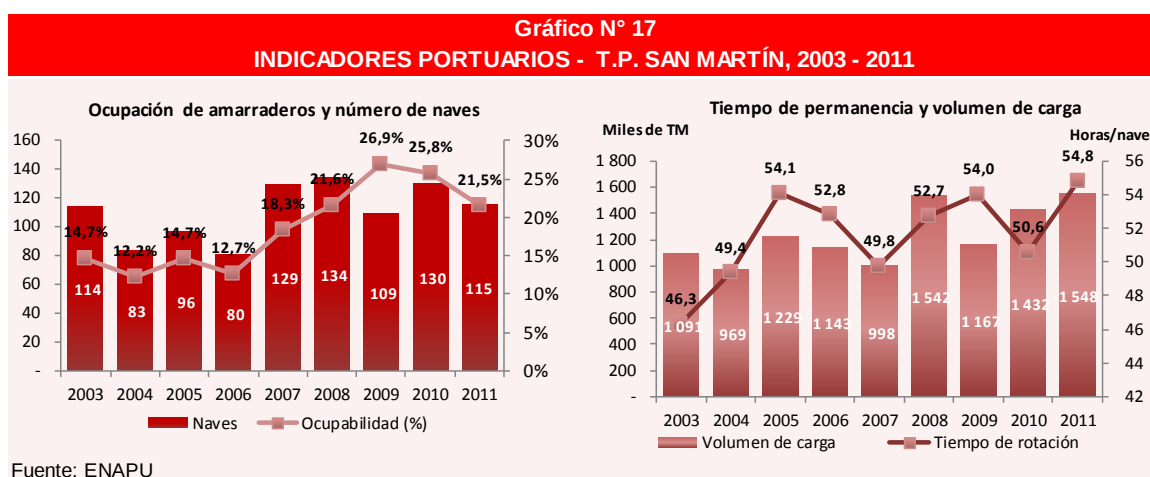
Naves

26. Por su parte, el número de naves de alto bordo atendidas descendió a 115, número inferior en 15 naves respecto del año 2010. Esta variable, en conjunto con el mayor volumen de tráfico de carga movilizada, ha generado que el volumen de carga promedio por nave se incremente de 11 015 toneladas en el año 2010 a 13 464 en el año 2011. (Ver gráfico N° 16)



Indicadores portuarios

27. En el año 2011, la tasa de ocupación de amarraderos descendió en 4,30 puntos porcentuales, aun cuando la carga movilizada se incrementó y el número de naves disminuyó. Por su parte, el tiempo de permanencia de nave aumentó a 55 horas en promedio por nave, tiempo mayor al registrado el año anterior (51 horas promedio por nave). (Ver gráfico N° 17)



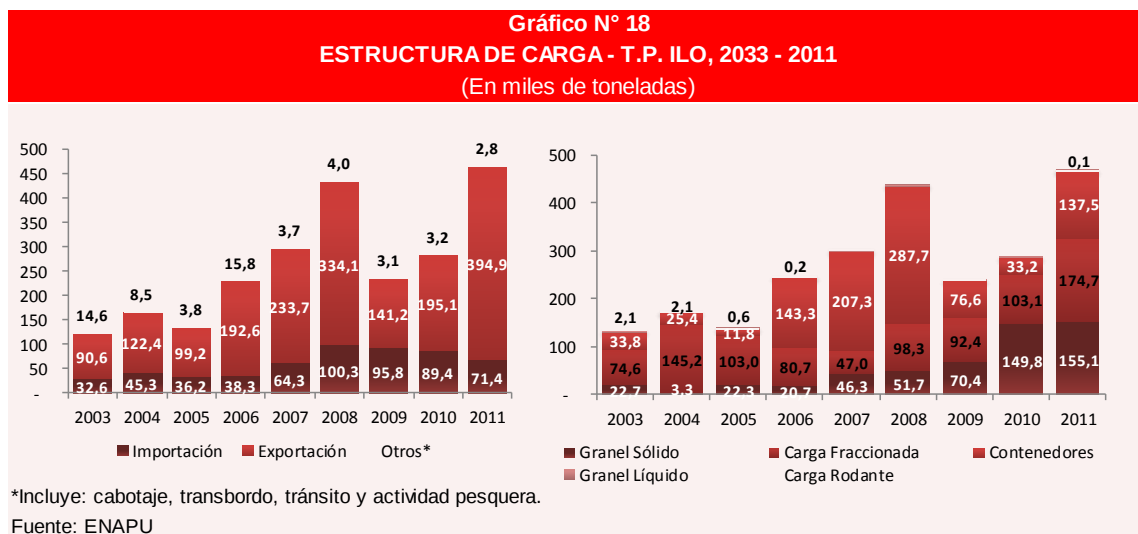
II.2.4. Ilo

28. 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.

Carga y naves

29. En el año 2011, TPI movilizó 469,20 miles de toneladas, lo que significó un incremento de 63,06% en el volumen de carga movilizada, con respecto al año anterior; es decir, 181,46 miles de toneladas adicionales. Este aumento se explica por la mayor carga de exportación que aumentó en 84,17%, la cual pasó de 195,09 a 394,93 miles de toneladas. (Ver gráfico N° 18)

30. Por su parte, la carga de importación presentó una menor movilización al pasar de 89,42 a 71,44 miles de toneladas, lo que representó una disminución de 20,10% con relación al año 2010. (Ver gráfico N° 18)



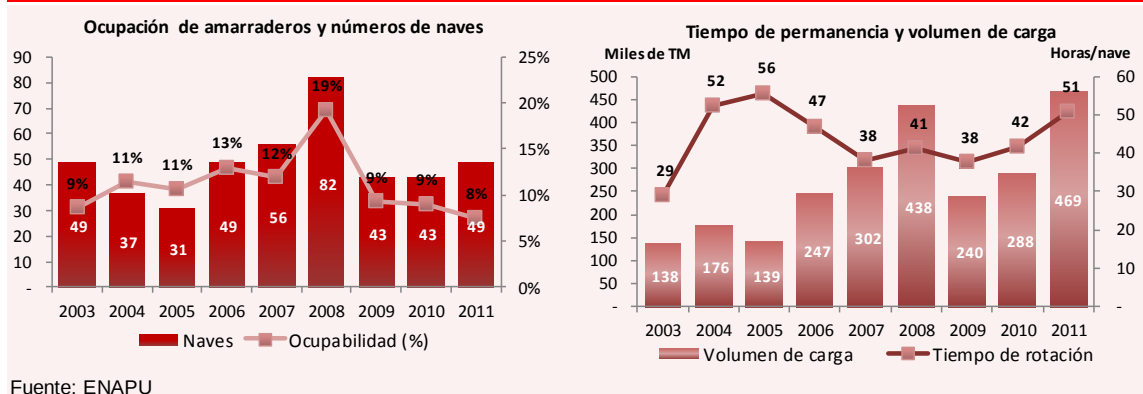
31. En el año 2011, el número total de recaladas de naves de alto bordo fue de 49 naves, resultado mayor al año 2010 (en seis naves). Así, el mayor número de naves, sumado a una mayor movilización de carga, causaron un incremento a 9,58 mil toneladas del volumen promedio de carga por nave en comparación a las 6,70 mil movilizadas el año anterior. (Ver gráfico N° 19)



Indicadores Portuarios

32. La tasa de ocupación de los amarraderos del TPI se redujo ligeramente al pasar de 9,02% en el año 2010 a 7,54% en el año 2011. Sin embargo, debido al incremento del volumen de carga, el tiempo promedio de permanencia de las naves aumentó de 42 a 51 horas, lo que significó un crecimiento de 21,81% con respecto al año 2010. (Ver gráfico N° 20)

Gráfico N° 20
INDICADORES PORTUARIOS - T.P. ILO, 2003 - 2011



II.2.5. Iquitos

33. El Terminal Portuario de Iquitos (TPIq) se localiza en la Villa Punchana, Provincia de Maynas, en la región Loreto. Su área de mayor influencia corresponde a los pueblos de la Amazonía peruana así como a los países de Brasil y Colombia.

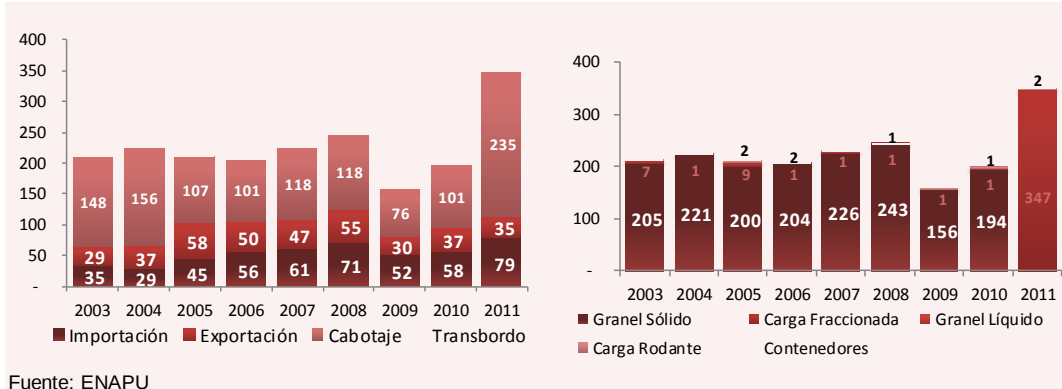
Carga y naves

34. La carga transportada por el TPIq registró un total de 352 miles de toneladas, lo que significó un aumento de 79,13% con respecto al año 2010. Ello, como resultado principalmente de una mayor carga de cabotaje, la cual aumentó en 132% aproximadamente con relación al año anterior.

Este significativo aumento se encuentra principalmente explicado por la movilización de piezas sueltas (carga fraccionada) las cuales alcanzaron volúmenes de 347 490 de toneladas lo que equivale a 98,8% del total de carga en el año 2011. Asimismo, la carga importada mostró un notorio incremento que en términos absolutos equivale a 20,74 miles de toneladas. (Ver gráfico N° 21)

35. En cuanto a la carga de exportación, esta experimentó una disminución de 5,75%, es decir 2,14 miles de toneladas menos con respecto al año 2010. (Ver gráfico N° 21)

Gráfico N° 21
ESTRUCTURA DE CARGA - T.P. IQUITOS, 2003 - 2011
(En miles de toneladas)



II.3. Evaluación Financiera

36. En el año 2011, los ingresos por ventas de ENAPU descendieron aproximadamente a S/. 157,03 millones, monto 54,83% menor al obtenido en el año 2010, debido a la Concesión del Terminal Norte-Callao. Asimismo, se observa que los ingresos provenientes de la prestación de los denominados servicios a la carga representaron el 77,01% del ingreso total por ventas de la empresa, seguido de los ingresos por servicios a la nave (19,27%) y servicios complementarios (3,72%). (Ver cuadro N° 3)

Cuadro N° 3 INGRESOS ENAPU, 2011 (En miles de nuevos soles)	
Servicio	2011
Servicios a la nave	30 257
Servicios a la carga	120 926
Servicios complementarios	5 849
Total	157 032

Fuente: Estados Financieros Auditados

II.3.1. Balance General

37. Los activos corrientes de la empresa disminuyeron en 48,01% rubro que representó el 29,80% del total del activo en comparación con el año 2010. Este descenso se debe al menor registro en las cuentas efectivo (-51,38%), específicamente; por la cuenta “Remesas en tránsito”, la cual disminuyó en su totalidad con respecto al año 2010 (1 078,5 miles), cuentas por cobrar comerciales (-55,03%), otras cuentas por cobrar (-56,67%) y existencias (-14,85%). (Ver cuadro N°4)
38. En cuanto al activo no corriente, este registró un decremento en 40,72% con relación al año 2010. Este rubro estuvo compuesto principalmente por inmueble, maquinaria y equipo (30,26%) e inversiones financieras (27,30%). Así, el rubro de inmueble, maquinaria y equipo mostró un descenso de 46,05% con relación a lo registrado el año anterior, debido a la transferencia de bienes a título gratuito al MTC para la Concesión del Terminal Norte-Callao y por el aporte de bienes, en propiedad, al Concesionario. Asimismo, los activos intangibles, representados por software y licencias utilizados para fines administrativos y operativos, registraron una disminución del 78,53% respecto al año 2010 como resultado de la transferencia del software “Sparcs” al Concesionario. Finalmente, es importante mencionar que de acuerdo a la NIC 12, solo se deben reconocer activos tributarios diferidos, si es probable que la Empresa en el futuro obtenga beneficios tributarios. Según lo indicado se ha aplicado el saldo del Impuesto a la Renta Diferido al 31 de diciembre de 2010 contra resultados acumulados (Ver cuadro N°4)
39. En el año 2011, el pasivo total de ENAPU disminuyó en 20,27% con respecto al presentado en el año 2010. Este descenso es explicado, principalmente, por la reducción observada en el pasivo no corriente, el cual fue menor en S/. 77 504 miles de soles, y representó el 90,25% del pasivo total. Por su parte, el pasivo corriente disminuyó en S/.23 073 miles de soles explicado, principalmente, por reducciones en los rubros de: cuentas por pagar comerciales, y otras cuentas por pagar por concepto de tributos por pagar, remuneraciones por pagar, descuentos judiciales, entre otros. (Ver cuadro N°4)
40. Un porcentaje importante de las obligaciones no corrientes de ENAPU correspondió a provisiones por contingencias no corrientes, las cuales representaron el 42,33%

del total de pasivo en el año 2010 y se vieron disminuidas en 49,32%. Cabe señalar que dichas provisiones corresponden principalmente a una estimación de obligaciones que se generarían por juicios o procesos contenciosos contra ENAPU.

41. Con relación al patrimonio neto, el rubro capital fue el que representó una mayor proporción del total, con S/.367 541 miles de soles, sin embargo las cuentas de resultados acumulados y capital adicional descendieron en 143% y 182% respectivamente, debido principalmente a las transferencias de bienes del Terminal Portuario de Paita y Terminal Norte-Callao al MTC. (Ver cuadro N°4)

Cuadro N° 4 BALANCE GENERAL (En miles de S/.)					
ACTIVO CORRIENTE	Al 31 de diciembre		PASIVO CORRIENTE	Al 31 de diciembre	
	2011	2010		2011	2010
Efectivo y Equivalente de efectivo	162 730	334 675	Cuentas por pagar comerciales	3 174	22 498
Cuentas por Cobrar Comerciales	1 600	3 559	Cuentas por pagar a partes relacionadas	10	1
Otras cuentas por cobrar	7 450	17 192	Impuesto a la Renta y Participativas		
Existencias	14 323	16 821	Corrientes	-	3 302
Gastos Diferidos	13 897	12 439	Otras cuentas por pagar	8 515	20 027
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	200 001	384 686	Provisiones	36 689	25 633
			TOTAL PASIVO CORRIENTE	48 388	71 461
			PASIVO NO CORRIENTE		
ACTIVO NO CORRIENTE			Otras cuentas por pagar	112	1 520
Inversiones financieras	149 087	130 271	Obligaciones previsionales	237 716	109 411
Inmueble, maquinaria y equipo	165 236	306 278	Provisiones	210 077	414 478
Activo Intangibles	536	2 497	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	447 905	525 409
Activos por Impuesto a la Renta y Participativas			TOTAL PASIVO	496 292	596 870
Diferidas	-	144 881			
Asociación en Participación	31 285	-	PATRIMONIO		
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	346 144	583 927	Capital	367 541	367 541
TOTAL ACTIVO	546 144	968 612	Capital adicional	-60 853	74 184
			Reservas legales	-	35 577
			Resultados acumulados	-256 835	-105 559
			TOTAL PATRIMONIO	49 852	371 743
			TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	546 144	968 612

Fuente: Estados Financieros Auditados de ENAPU S.A.

II.3.2. Estado de ganancias y pérdidas

42. La caída en los ingresos (55,71%) es explicada, principalmente, por la Concesión del Terminal Norte-Callao; en tanto, los costos en conjunto muestran una disminución de 30,44% con relación al año anterior, lo que se debe, principalmente, a la reducción de la cuenta “Remuneraciones” y “Servicios prestados por terceros” que representan en conjunto el 61,25% del total de los costos operacionales.
43. En el año 2011, los gastos de administración de ENAPU registraron un incremento en 158,93% respecto al año 2010, principalmente por la aplicación del Programa de Retiro Incentivado que representó el 54,78% del total de los gastos en mención.
44. Es importante resaltar que, el rubro “otros ingresos” aumentó en 409,21% respecto al año 2010, principalmente al reconocer como ingreso el recupero de provisiones por juicios S/. 213 024,12 miles. Asimismo, la cuenta “otros gastos” aumento en el

año 2011 en 45,00% como consecuencia del Ajuste Reserva Actuarial. De igual modo, los ingresos financieros se incrementaron en 70,50% y comprenden los intereses sobre préstamos, depósitos, cuentas corrientes, y diferencia de cambio.

45. Durante el año 2011, la utilidad neta de ENAPU decreció en S/.71 552 miles de soles con respecto al año 2010. Esta disminución se encuentra asociada con los menores ingresos por ventas, producto de la entrega en concesión del Terminal Norte-Callao. (Ver cuadro N°5)

Cuadro N° 5 ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS (En miles de S/.)		
CONCEPTO	2011	2010
Ingresos netos	153 969	347 640
Costos operacionales	-102 634	-147 557
UTILIDAD BRUTA	51 335	200 083
Gastos de administración	-118 272	-45 677
Otros ingresos	230 940	45 352
Otros gastos	-214 777	-148 126
UTILIDAD (PERDIDA) OPERATIVA	-50 775	51 632
Ingresos financieros	24 312	14 259
Gastos financieros	-15 367	-10 880
RESULTADO ANTES DE PARTICIPACIONES E IMPUESTO A LA RENTA	-41 830	55 011
Participación de los trabajadores	-	-3 775
Impuesto a la renta	-	-21 515
UTILIDAD (PERDIDA) NETA DEL EJERCICIO	-41 830	29 722

Fuente: Estados Financieros Auditados de ENAPU S.A.

II.3.3. Ratios Financieros

Liquidez

46. El ratio corriente de la empresa, que en buena medida revela la capacidad de la firma para afrontar sus deudas de corto plazo, muestra que sus activos corrientes representan 4,13 veces el monto de los pasivos corrientes. El valor de este ratio, menor en 1,25 con relación al año anterior, estaría explicado principalmente por la reducción de la cuenta “efectivo y equivalente de efectivo” que pasó de S/.334 675 a S/.162 730 miles de soles. (Ver cuadro N°6)
47. Por su parte, el ratio de prueba ácida, que indica la capacidad de la firma para afrontar sus deudas inmediatas⁹, muestra que ENAPU posee una tesorería interna 3,84 veces mayor que los pasivos corrientes. (Ver cuadro N°6)

Solvencia

48. Los ratios de solvencia hacen referencia a la capacidad de la empresa para hacer frente a sus obligaciones de pago. En particular, para el año 2011, estos indicadores se han visto distorsionados principalmente por la reducción de las ventas y el patrimonio de la empresa, como consecuencia de la concesión del Terminal Norte-Callao.

⁹ 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.

Rentabilidad

49. En el año 2011 el margen de utilidad operativa de ENAPU ha sido de -43,5%, el cual fue inferior al registrado en el año anterior (44,4%). Asimismo, el margen neto de utilidades disminuyó al pasar de 8,5% a -27,2% en el año 2011. Esta disminución puede ser explicada por la reducción de las ventas netas en 55,71%, y a un notable aumento en los gastos de administración (158,93%).(Ver cuadro N°6)
50. En cuanto a la rentabilidad sobre el patrimonio (ROA) y la rentabilidad sobre los activos (ROE), estos indicadores son inferiores en comparación al año anterior. En el primer caso, el indicador se redujo al pasar de 8,0% a -83,9% en el año 2011. Ello se encuentra explicado principalmente por la reducción de las ventas y aumento de los gastos administrativos. En tanto, la rentabilidad sobre el patrimonio fue del orden de 3,1%, a 10,7 puntos porcentuales menor a lo presentado en el año anterior. (Ver cuadro N°6)

Cuadro N° 6					
RATIOS FINANCIEROS					
	2007	2008	2009	2010	2011
Ratios de Liquidez					
Liquidez general	6,58	3,89	3,13	5,38	4,13
Prueba Ácida	6,45	3,82	3,00	5,15	3,84
Ratios de Rentabilidad					
Margen operativo	52,2%	55,5%	44,2%	44,4%	-43,5%
Margen neto de utilidad	5,9%	24,1%	22,8%	8,5%	-27,2%
Rentabilidad del patrimonio (ROE)	3,0%	11,6%	8,5%	3,1%	-7,7%
Rentabilidad sobre los activos (ROA)	6,9%	24,5%	17,5%	8,0%	-83,9%
Ratios de Solvencia					
Deuda Financiera / Pasivo Total	0,08	0,07	0,16	0,26	0,02
Deuda Financiera / Patrimonio	0,10	0,08	0,17	0,42	0,24
Pasivo Total / Patrimonio	1,32	1,12	1,05	1,61	9,96
Pasivo No Corriente / EBITDA	1,75	1,43	2,04	2,89	-11,31
Deuda Financiera / EBITDA	0,15	0,13	0,44	0,86	-0,30
Pasivo Total / EBITDA	1,98	1,82	2,69	3,29	-12,54

Fuente: Estados Financieros Auditados de ENAPU S.A.

II.3.4.Tarifas

51. El 28 de julio de 2004, se publicó la Resolución del Consejo Directivo N° 031-2004-CD/OSITRAN, donde se estableció la nueva estructura y régimen de tarifas máximas aplicables a los servicios regulados que presta ENAPU en los puertos del Callao, Paita, Salaverry, Chimbote, San Martín e Ilo. Dicha resolución implicaba que las tarifas que se venían cobrando desde el año 1999 en los mencionados puertos, se reducirían. 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.
52. Sin embargo, ENAPU interpuso demanda contencioso – administrativo, con el objeto de que se declare judicialmente la nulidad total de la Resolución N° 031-2004-CD/OSITRAN.
53. Así: (i) en abril de 2010, el Décimo Juzgado Contencioso Administrativo, en primera instancia, emitió sentencia declarando infundada la demanda presentada por

ENAPU; (ii) posteriormente, en abril de 2011, la Segunda Sala Contencioso Administrativa, en segunda instancia, resolvió confirmar la sentencia que declaró infundada la demanda; (iii) el 24 de mayo de 2011, ENAPU interpuso recurso de casación, que viene tramitándose bajo el expediente N° 1795-2011 ante la Sala de Derecho Constitucional y Social de la Corte Suprema de la República. A diciembre de 2011, se encuentra pendiente de resolución¹⁰.

54. Paralelamente, a nivel del Poder Judicial, ENAPU logró la adopción de medidas cautelares suspendiendo, en diversos momentos, los efectos de la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN¹¹.
55. Finalmente, mediante Resolución N° 7 del 19 de mayo de 2011, el 10° Juzgado Permanente Especializado en lo Contencioso Administrativo de Lima declaró consentidas las Resoluciones N° 5, que declaró cancelada la medida cautelar obtenida por ENAPU, y N° 6, que declaró improcedente la nulidad deducida por ENAPU contra la mencionada Resolución N° 5. De esta manera, las medidas cautelares han sido canceladas definitivamente, en el proceso contencioso administrativo seguido por ENAPU contra OSITRAN, correspondiendo al Regulador exigir el cumplimiento de la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN. (Ver cuadro N° 7)

Cuadro N° 7						
ESTRUCTURAS Y NIVELES DE TARIFAS MAXIMAS – ENAPU 2004. 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 llenos de 20 pies	60,00	50,00	60,00	50,00	50,00	60,00
Contenedores llenos de 40 pies	90,00	80,00	90,00	80,00	80,00	90,00
Pasajeros (embarque por pasajero)	8,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

¹⁰ Conforme a lo informado por la Procuraduría Pública de OSITRAN.

¹¹ Resolución N° 16, emitida por el Quinto Juzgado Civil del Callao, a través de la cual se dictó la medida cautelar que suspendió provisionalmente los efectos jurídicos de las Resoluciones N° 031-2004-CD/OSITRAN y N° 044-2004-CD/OSITRAN. Posteriormente, en julio de 2005, el Juzgado del Callao declaró fundada la excepción de incompetencia presentada por OSITRAN, dicha Resolución fue posteriormente confirmada por la Segunda Sala Civil del Callao, que ordenó que se remita el expediente a la Corte Superior de Justicia de Lima. De esta manera, mediante Resolución N° 2, notificada a OSITRAN el 07 de marzo de 2007, el 10° Juzgado Especializado en lo Contencioso Administrativo de Lima, concedió a ENAPU una MEDIDA CAUTELAR INNOVATIVA, suspendiendo la aplicación de la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN.

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

56. 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 uno (61) toneladas bajo la viga del gancho cabezal en los amarraderos 5A y 5B del Terminal Portuario del Callao (TPC).
57. Las grúas pórtico de muelle sustituyen a las grúas de las naves, y se utilizan obligatoriamente, en el caso de los amarraderos señalados, para el embarque y descarga de los contenedores hacia los *terminal tracks* de ENAPU (operación indirecta).
58. En tal sentido, como parte del inicio de procedimiento de fijación de tarifas para servicios nuevos¹², la Autoridad Portuaria Nacional (APN) puso en conocimiento del 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.
59. En el mes de julio 2009 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.
60. Finalmente, en el mes de setiembre de 2009, mediante Resolución N°035-2009-CD-OSITRAN, se aprobó las tarifas máximas aplicable al uso de grúas pórtico de muelle para el embarque y descarga de contenedores en los amarraderos 5A y 5B del TPC.
61. Es importante señalar que ENAPU, en su la propuesta inicial de tarifa provisional, 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 modificado en función al rendimiento bajo dos escenarios (movimiento de contenedor por grúa).
62. Dicho cambio se sustentó en la evidencia de la práctica internacional y principalmente en que se garantice de 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.
63. Ello también se encuentra justificado a que un cobro en función al tiempo habría generado la presencia de sobre costos 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 equivalente a US\$ 644,00, lo cual habría vulnerado el principio de no discriminación tarifaria establecido en el RETA.

¹² De conformidad al Reglamento General de Tarifas (RETA) y la Ley del Sistema Portuario Nacional Ley N° 27943.

64. Las tarifas máximas fijadas se establecieron para dos rangos de rendimientos de embarque y descarga contenedores para dos periodos de tiempo distintos. Para el primer periodo, año 2009, el primer rango se encontró establecido para 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. (Ver cuadro N° 8)
65. Para el segundo periodo, desde el año 2010 hasta 2013¹³, 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.
66. 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 o superiores a veinte (20) contenedores por hora, para el primer periodo, y rendimientos mayores o iguales a 25 contenedores por hora para el segundo periodo. (Ver cuadro N° 8)

Cuadro N° 8 TARIFAS MAXIMAS PARA EL SERVICIO DE GRUAS PORTICO DE MUELLE 2009 - 2013			
Rango	Rendimiento contenedor por hora	Tarifa por contenedor (US\$)	Período
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.

¹³ Es importante mencionar que, el segundo período culminó el 30 de junio de 2011 debido a la concesión del Terminal Norte del Terminal Portuario Callao.