

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

N° 073-2006-CD-OSITRAN

Lima, 11 de diciembre de 2006

El Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN;

VISTA:

La Nota N° 100-06-GRE-OSITRAN con el informe Propuesta de Revisión de Tarifas Máximas de Uso de amarradero y de Uso de muelle para contenedores llenos de 20 y de 40 pies en el Terminal Portuario del Callao – Versión 1, presentado por la Gerencia de Regulación en la sesión de Consejo Directivo de fecha 11 de diciembre del año en curso;

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 3.1) del Artículo 3° de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley N° 26917; establece que OSITRAN tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras con la finalidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los Inversionistas y de los Usuarios para garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público;

Que, el literal b) del numeral 7.1) del Artículo 7° de la referida Ley atribuye a OSITRAN la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito;

Que, el literal b) del numeral 3.1) del Artículo 3° de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada por la Ley N° 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores, comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;

Que, mediante el Decreto Supremo N° 003-2004-MTC publicado el 4 de febrero de 2004, modificado por el Decreto Supremo N° 013-2004-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional (RLSPN), que establece que la Autoridad Portuaria Nacional (APN) debe presentar a OSITRAN la propuesta tarifaria para los servicios portuarios que no enfrentan competencia;

Que, el 23 de julio de 2004, mediante Resolución N°031-2004-CD/OSITRAN, se aprobó la nueva estructura y niveles tarifarios máximos para los servicios que presta ENAPU S.A. bajo régimen de regulación.

Que, con fecha 27 de setiembre de 2004, se publicó el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA), aprobado por Resolución N° 043-2004-CD/OSITRAN;

Que, con fecha 23 de mayo de 2006 ENAPU solicitó la suspensión de la vigencia de la Resolución N°031-2004-CD/OSITRAN. En respuesta, el 30 de mayo de 2006, OSITRAN comunicó a ENAPU que se encuentra legalmente imposibilitado de aplicar procedimientos sin el

sustento legal y económico correspondiente, por no estar ello contemplado en su marco normativo, y solicitó cumplir con presentar su propuesta tarifaria de conformidad al RETA.

Que, con fecha 24 de julio de 2006, la APN presentó la propuesta tarifaria para revisar 7 y 4 tarifas en los terminales portuarios del Callao y Paita respectivamente, incluyendo su pronunciamiento con relación a la propuesta presentada por ENAPU.

Que, con fecha 24 de julio de 2006 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en representación del Estado, suscribió con la empresa concesionaria D.P. World Callao S.A. el contrato de concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur.

Que, con fecha 26 de julio de 2006, mediante Decreto Supremo N° 129-2006-EF, se transfirió a la Oficina de Normalización Provisional (ONP) la administración y pago de pensiones correspondientes a los terminales portuarios de Ilo, Supe/Huacho, Gral. San Martín, Paita, Chimbote e Iquitos. Para tal efecto, se autorizó la transferencia de los recursos necesarios para el cumplimiento de las obligaciones pensionarias. Con ello, ENAPU queda liberado de parte de su pasivo pensionario.

Que, con fecha 23 de agosto de 2006, OSITRAN, mediante la Resolución N° 050-2006-CD-OSITRAN, aprobó declarar procedente la solicitud de revisión de tarifas máximas para el Terminal Portuario del Callao (TPC), para los servicios de uso de amarradero y de uso de muelle para contenedores llenos de 20 y de 40 pies. Asimismo, declaró improcedentes la solicitud de la APN y ENAPU referidas a la revisión de 8 tarifas en los terminales del Callao y Paita, como el de dejar sin efectos jurídicos la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN, desde su entrada en vigencia.

Que, con fecha 19 de octubre de 2006, ENAPU presentó un recurso de reconsideración contra la Resolución N° 050-2006-CD-OSITRAN.

Que, la Gerencia de Regulación presentó con fecha 10 de noviembre de 2006 a consideración de la Gerencia General, el informe de VISTOS.

Que, con fecha 15 de noviembre, mediante Resolución N° 063-2006-CD-OSITRAN se declaró inadmisibles por extemporáneo el recurso de reconsideración; e improcedente la solicitud de suspensión, presentados por ENAPU el 19 de octubre de 2006.

Que, el Artículo 4° de la Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, aprobada por la Ley N° 27838 y los artículos 42° y 43° del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, establecen que el Organismo Regulador deberá prepublicar en su página Web institucional y en el diario oficial “El Peruano”, el Proyecto de la Resolución que fije la tarifa regulada, su exposición de motivos y una relación de los informes, estudios, dictámenes, modelos económicos y memorias anuales que constituyan el sustento de las resoluciones de fijación y revisión de precios regulados;

Que, en consecuencia, dando cumplimiento a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión de fecha 11 de diciembre de 2006, y de conformidad con lo dispuesto en los considerandos precedentes, se debe proceder a disponer la prepublicación en el Diario Oficial “El Peruano” y en la página Web Institucional del Proyecto de la Resolución que fije la tarifa

regulada, su exposición de motivos y una relación de los documentos que constituyan el sustento de la propuesta tarifaria como de la resoluciones de fijación y revisión de tarifas;

De conformidad con el literal a) del artículo 12° de la Ley N° 26917, con el literal c) del artículo 3.1 de la Ley N° 27332 y con los artículos 22° y 24° del Reglamento General de OSITRAN;

RESUELVE:

Artículo 1°.- Autorizar la prepublicación, en el Diario Oficial El Peruano, del Proyecto de la Resolución de revisión tarifaria, su exposición de motivos y una relación de los documentos que constituyen el sustento de la Propuesta de Revisión de Tarifa Máximas de Uso de amarradero y de Uso de muelle para contenedores llenos de 20 y de 40 pies en el Terminal Portuario del Callao.

Artículo 2°.- Otorgar un plazo de veinte (20) días hábiles, contados a partir de la prepublicación a que se refiere el artículo precedente, para que los legítimos interesados remitan por escrito a la Av. República de Panamá 3659, San Isidro, Lima, o por medio electrónico a info@ositran.gob.pe, sus comentarios o sugerencias, los que serán acopiados, procesados y analizados por la Gerencia de Regulación de OSITRAN.

Artículo 3°.- Disponer que la audiencia pública, de conformidad con el RETA de OSITRAN se llevará a cabo el 12 de enero de 2007 en la ciudad de Lima, en lugar y hora que se comunicará oportunamente en el Diario El Peruano y un diario de circulación nacional.

Artículo 4°.- Autorizar la publicación del texto íntegro de la Propuesta de Revisión de Tarifas Máximas de Uso de Amarradero y de Uso de Muelle para contenedores llenos de 20 y de 40 pies en el Terminal Portuario del Callao – Versión 1 Aprobada, así como los documentos a que se refiere el Artículo 1°, en la página web de OSITRAN (www.ositran.gob.pe).

Comuníquese, publíquese y archívese.

ALEJANDO CHANG CHIANG
Presidente

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



**Resolución que autoriza la publicación del Proyecto de
Resolución Tarifaria que aprueba las Tarifas Máximas de
Uso de Amarradero y de Uso de Muelle para contenedores
llenos de 20 y de 40 pies en el Terminal Portuario
del Callao, exposición de motivos y
relación de documentos**

Aprobado por Acuerdo el Consejo Directivo N° 885-225-CD-
OSITRAN en sesión del 11 de diciembre de 2006.

PROPUESTA DE RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

N° ____-2006-CD/OSITRAN

Lima, **xx** de xxxxx de 2007

El Presidente Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN;

VISTOS:

La Nota N° XXXXX con el informe final de Revisión de Tarifas Máximas de uso de amarradero y de uso de muelle para contenedores llenos de 20 y de 40 pies en el Terminal Portuario del Callao presentado por la Gerencia de Regulación en la sesión de Consejo Directivo de fecha xx de xxxxxx del año en curso;

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 3.1) del Artículo 3° de la Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley N° 26917; establece que OSITRAN tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras con la finalidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los Inversionistas y de los Usuarios para garantizar la eficiencia en la explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público;

Que, el literal b) del numeral 7.1) del Artículo 7° de la referida Ley atribuye a OSITRAN la función de operar el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito;

Que, el literal b) del numeral 3.1) del Artículo 3° de la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, aprobada por la Ley N° 27332, señala que la función reguladora de los Organismos Reguladores, comprende la facultad de fijar tarifas de los servicios bajo su ámbito;

El 23 de julio de 2004, mediante Resolución N°031-2004-CD/OSITRAN, se aprobó la nueva estructura y niveles tarifarios máximos para los servicios que presta ENAPU S.A. bajo régimen de regulación. Dicha Resolución ha sido impugnada judicialmente por ENAPU.

Que, mediante el Decreto Supremo N° 003-2004-MTC publicado el 4 de febrero de 2004, modificado por el Decreto Supremo N° 013-2004-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional (RLSPN), que establece que la Autoridad Portuaria Nacional (APN) debe presentar a OSITRAN la propuesta tarifaria para los servicios portuarios que no enfrentan competencia;

Que, con fecha 27 de setiembre de 2004, se publicó el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA), aprobado por Resolución N° 043-2004-CD/OSITRAN;

Que, con fecha 23 de mayo de 2006 ENAPU solicitó la suspensión de la vigencia de la Resolución N°031-2004-CD/OSITRAN. El 30 de mayo de 2006, OSITRAN comunicó a ENAPU que OSITRAN se encuentra legalmente imposibilitado de aplicar procedimientos sin el sustento legal y económico correspondiente, por no estar ello contemplado en su marco normativo, y solicitó cumplir con presentar su propuesta tarifaria de conformidad al RETA.

Que, con fecha 24 de julio de 2006, la APN presentó la propuesta tarifaria para revisar 7 y 4 tarifas en los terminales portuarios del Callao y Paita respectivamente, incluyendo su pronunciamiento con relación a la propuesta presentada por ENAPU.

Que, con fecha 24 de julio de 2006 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en representación del Estado, suscribió con la empresa concesionaria D.P. World Callao S.A. el contrato de concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur.

Que, con fecha 26 de julio de 2006, mediante Decreto Supremo N° 129-2006-EF, se transfirió a la Oficina de Normalización Provisional (ONP) la administración y pago de pensiones correspondientes a los terminales portuarios de Ilo, Supe/Huacho, Gral. San Martín, Paita, Chimbote e Iquitos. Para tal efecto, se autorizó la transferencia de los recursos necesarios para el cumplimiento de las obligaciones pensionarias. Con ello, ENAPU queda liberado de parte de su pasivo pensionario.

Que, con fecha 23 de agosto de 2006, OSITRAN, mediante la Resolución N° 050-2006-CD-OSITRAN, aprobó declarar procedente la solicitud de revisión de tarifas máximas para el Terminal Portuario del Callao (TPC), para los servicios de uso de amarradero y de uso de muelle para contenedores llenos de 20 y de 40 pies. Asimismo, declaró improcedentes la solicitud de la APN y ENAPU referidas a la revisión de 8 tarifas en los terminales del Callao y Paita, como el de dejar sin efectos jurídicos la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN, desde su entrada en vigencia.

Que, con fecha 19 de octubre de 2006, ENAPU presentó un recurso de reconsideración contra la Resolución N° 050-2006-CD-OSITRAN.

Que, con fecha 15 de noviembre de 2006, mediante Resolución N° 063-2006-CD-OSITRAN se declaró inadmisibles por extemporáneo el recurso de reconsideración; e improcedente la solicitud de suspensión, presentados por ENAPU el 19 de octubre de 2006.

Que, la Gerencia de Regulación presentó a consideración del Consejo Directivo, en su sesión de fecha xx de xxx del año en curso, el informe de VISTOS.

Que, el Artículo 4° de la Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas, aprobada por la Ley N° 27838 y los artículos 42° y 43° del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, establecen que el Organismo Regulador deberá prepublicar en su página Web institucional y en el diario oficial “El Peruano”, el Proyecto de la Resolución que fije la tarifa regulada, su exposición de motivos y una relación de los informes, estudios, dictámenes, modelos económicos y memorias anuales que constituyan el sustento de las resoluciones de fijación y revisión de precios regulados;

Que, en cumplimiento de lo dispuesto en la precitada norma legal, con fecha xx de xxx de 2006 se realizó la prepublicación en el diario oficial “El Peruano”, de la Propuesta de Revisión de Tarifa Máximas de uso de amarradero y de uso de muelle para contenedores de 20 y de 40 pies en el Terminal Portuario del Callao, la misma que comprendió el Proyecto de la Resolución, su exposición de motivos, la relación de documentos que sirvieron de sustento para la propuesta y el Acuerdo N° xxx-xxx-0x-CD-OSITRAN que autoriza la prepublicación de la propuesta, la consulta pública por 15 días hábiles, contados desde su publicación y la convocatoria a la audiencia pública en la ciudad de Lima para el 5 de enero de 2007.

Que, con fecha 4 de enero de 2007, y de conformidad Capítulo 2 del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN y el acuerdo mencionado en el párrafo precedente, se llevó a cabo una audiencia pública en la ciudad de Lima en la que se sustentó la propuesta tarifaria y se recibió comentarios, sugerencias y aportes de los interesados participantes.

Que, vencido que establece el artículo 43° del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, se recibió por escrito comentarios o sugerencia a la propuesta tarifaria;

Que, las observaciones formuladas en la Audiencia Pública y las recibidas por escrito, han sido debidamente evaluadas por el OSITRAN, y en sus casos incorporados al proyecto final de Resolución, cuando las mismas han contado con la debida sustentación;

Que, habiendo realizado todas las actuaciones necesarias a efectos de cumplir con el procedimiento establecido por la Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas y el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Aprobar las tarifas máximas aplicables a los servicios de uso de amarradero y de uso de muelle para contenedores llenos de 20 y de 40 pies en el Terminal Portuario del Callao, que presta la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU), según el anexo que forma parte integrante de la presente Resolución.

Artículo 2°. Establecer que la precitada Entidad Prestadora puede fijar libremente tarifas menores a las fijadas como máximas por OSITRAN en el Artículo 1° de la presente Resolución, de conformidad a su política comercial.

Artículo 3°. Dejar sin efecto las tarifas máximas aplicables a los servicios de uso de amarradero y de uso de muelle para contenedores de 20 y de 40 pies, aprobadas mediante la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN.

Artículo 4°. Confirmar que las tarifas máximas de los servicios de amarre y desamarre, de uso de muelle a la carga fraccionada, carga rodante, carga granel sólido, carga granel líquido y de embarque de pasajeros aprobadas mediante la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN mantienen su vigencia.

Artículo 5°.- La Entidad Prestadora deberá publicar en el Diario Oficial "El Peruano" al menos con una anticipación de diez (10) días hábiles la aplicación de las nuevas tarifas, así como cumplir con lo establecido el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.

Artículo 6°.- Autorizar, la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial El Peruano y en la pagina Web institucional (www.ositran.gob.pe).

Regístrese, comuníquese y publíquese.

ALEJANDRO CHANG CHIANG
Presidente

ANEXO
Tarifas Máximas
(en US\$ dólares americanos)

| Servicios | | Tarifa Máxima |
|---|------------------------------|----------------------|
| Uso de amarradero (US\$ metro eslora x hora) | | 0.50 |
| Uso de muelle (unidad) | Contenedor 20' llenos (US\$) | 65.00 |
| | Contenedor 40' llenos (US\$) | 95.00 |

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



Propuesta

**Revisión de Tarifas Máximas de Uso de Amarradero y
de Uso de Muelle para Contenedores de 20 y de 40 Pies
en el Terminal Portuario del Callao**

Exposición de Motivos

Versión 1

**Aprobada por Acuerdo el Consejo Directivo N° 885-225-CD-
OSITRAN en sesión del 11 de diciembre de 2006**

Gerencia de Regulación

Lima, diciembre de 2006

REVISIÓN DE TARIFAS MÁXIMAS POR USO DE AMARRADERO Y DE USO DE MUELLE PARA CONTENEDORES DE 20 Y DE 40 PIES EN EL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO

EXPOSICION DE MOTIVOS

1 ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

1.1 Antecedentes

El 23 de julio de 2004, mediante Resolución N°031-2004-CD/OSITRAN, se aprobó la nueva estructura y niveles tarifarios máximos para los servicios que presta ENAPU S.A. bajo régimen de regulación. La Resolución antes señalada fue impugnada judicialmente por ENAPU, inicialmente en la Corte Superior del Callao, la misma que comprendió una medida cautelar (enero 2005) que fue posteriormente anulada (julio 2006). Actualmente el proceso se ventila en los tribunales de Lima.

El 28 de abril de 2006, el Fondo Nacional de de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE) y el 4 de mayo de 2006 la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU) solicitaron la suspensión de la Resolución N°031-2004-CD/OSITRAN¹. El 12 de mayo de 2006 OSITRAN se pronunció con relación a las solicitudes presentadas por FONAFE, APN y ENAPU, señalando que ENAPU puede presentar una propuesta tarifaria, de acuerdo a las reglas y procedimientos establecidos en el Reglamento General de Tarifas (RETA) aprobado por Resolución N° 043-2004-CD-OSITRAN.

El 23 de mayo de 2006 ENAPU solicitó la suspensión de la vigencia de la Resolución N°031-2004-CD/OSITRAN. El 30 de mayo de 2006, OSITRAN comunicó a ENAPU que OSITRAN se encuentra legalmente imposibilitado de aplicar procedimientos sin el sustento legal y económico correspondiente, por no estar ello contemplado en su marco normativo, y solicitó cumplir con presentar su propuesta tarifaria de conformidad al RETA².

El 24 de julio de 2006, la APN presentó la propuesta tarifaria para revisar 7 y 4 tarifas en los terminales portuarios del Callao y Paita respectivamente, incluyendo su pronunciamiento con relación a la propuesta presentada por ENAPU. La APN propuso un nivel tarifario provisional y uno definitivo, al que se debiera incorporar dos supuestos adicionales: (i) un periodo para la determinación del costo de al menos un año: y, (ii) inversiones para 20 años³.

El 24 de julio de 2006 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en representación del Estado, suscribió con la empresa concesionaria D.P. World Callao S.A. el contrato de concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur.

El 26 de julio de 2006, mediante Decreto Supremo N° 129-2006-EF, se transfirió a la Oficina de Normalización Provisional (ONP) la administración y pago de pensiones correspondientes a los terminales portuarios de Ilo, Supe/Huacho, Gral.

¹ Oficio N° 1287-2006/DE-FONAFE y Oficio N° 2006-APN/PD, respectivamente.

² Carta N° 330-2006 ENAPUSA/GG y Oficio N° 126-06-GG-OSITRAN, respectivamente.

³ Mediante Carta N° 470-2006-ENAPU/GG y 163-2006-APN/PD/DIP LA

San Martín, Paita, Chimbote e Iquitos. Para tal efecto, se autorizó la transferencia de los recursos necesarios para el cumplimiento de las obligaciones pensionarias. Con ello, ENAPU queda liberado de parte de su pasivo pensionario.

El 23 de agosto de 2006, OSITRAN, mediante la Resolución N° 050-2006-CD-OSITRAN, aprobó declarar procedente la solicitud de revisión de tarifas máximas para el Terminal Portuario del Callao (TPC), para los servicios de uso de amarradero y de uso de muelle para contenedores llenos de 20 y de 40 pies. Asimismo, declaró improcedentes la solicitud de la APN y ENAPU referidas a la revisión de 8 tarifas en los terminales del Callao y Paita, como el de dejar sin efectos jurídicos la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN, desde su entrada en vigencia.

El 19 de octubre de 2006, ENAPU presentó un recurso de reconsideración contra la Resolución N° 050-2006-CD-OSITRAN, el mismo que fue declarado inadmisibles por extemporáneo e improcedente la solicitud de suspensión de la Resolución N° 050-2006-CD-OSITRAN y el Acuerdo N° 849-218-06-CD-OSITRAN,

El presente informe tiene como objetivo revisar las tarifas máximas vigentes de los servicios: uso de amarradero y de uso muelle para contenedores llenos de 20 y de 40 pies en el TPC a la luz de nuevos supuestos: una menor demanda potencial derivada de la presencia del Nuevo Terminal de Contenedores Zona Sur (NTC), otorgado en concesión en julio de 2006 y las nuevas necesidades de inversión para el TPC, acordes con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Las tarifas máximas propuestas deben permitir: i) cubrir los costos económicos del servicio, recuperar inversiones y reconocer una ganancia razonable; y, ii) contribuir a la competitividad de los servicios portuarios respecto de los puertos de región.

El proceso de revisión parcial de tarifas se realiza bajo el marco legal siguiente: Ley N° 26917 de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, Ley N° 27332 Ley Marco de los Organismos Reguladores; Ley N° 27838 de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas; Ley N° 27943 del Sistema Portuario Nacional; Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional y el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA).

1.2 Justificación de la revisión tarifaria

a) Inversiones que prevé el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

El Estudio que sustentó los niveles tarifarios aprobados por Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN (julio 2004) consideró inversiones por 71.7 millones para el TPC para los 5 primeros años. En marzo de 2005, mediante D.S. N° 006-2005-MTC, se aprobó el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP), documento técnico-normativo que establece a mediano y largo plazo los requerimientos del Sistema Portuario Nacional, entre los que se encuentran las inversiones del TPC. En el caso específico del Callao, el PNDP propone inversiones de US\$ 87.6 millones para el corto plazo (2005-2006)⁴ y US\$ 269 millones para el largo plazo (2007-2012). Cabe indicar que parte de estas inversiones serán realizadas mediante mecanismos de participación privada, tal es el caso de la concesión de la Nueva Terminal de Contenedores Zona Sur (NTC) otorgada en concesión en julio de 2006. Asimismo, la propuesta tarifaria presentada por ENAPU considera US\$ 124.2 millones.

⁴ Se ha deducido las inversiones que serán realizadas por el Concesionario del Terminal de Contenedores Zona Sur, en virtud al contrato de concesión y las correspondientes a la Terminal de Minerales.

El PNDP contempla para el TPC la inversión en dos grúas pórtico y equipos de transferencia de contenedores en el corto plazo. Para el presente año, ENAPU tiene aprobado un presupuesto para gastos de capital del orden de US\$ 23.3 millones. Sobre la base de este presupuesto, ENAPU ha realizado una convocatoria para la adquisición de 2 grúas pórtico de muelle y 2 grúas pórtico de patio, con un costo de inversión total de US\$ 19.4 millones, comprendidas en el plan de inversiones de la propuesta tarifaria de ENAPU.

La compra de dos grúas pórtico y equipo de transferencia permitirán incrementar de manera sustancial la eficiencia portuaria del TPC, lo que tiene un efecto directo sobre la permanencia de los buques, la mayor disponibilidad de amarraderos, que extiende sus efectos hacia los fletes marítimos y la competitividad de las exportaciones. Por lo tanto, su adquisición constituye un elemento importante que permitirá mejorar sustancialmente la calidad de los servicios portuarios.

Si bien el plan de inversiones de la propuesta tarifaria presentada por la APN comprende la inversión en grúas pórtico, ENAPU ni la APN han solicitado la fijación de una tarifa por uso de grúas pórtico. Dicho servicio es distinto a los servicios de uso de amarradero y de uso de muelle para contenedores que materia de revisión. El uso de grúas pórtico constituirá un servicio nuevo que operará únicamente en dos amarraderos del Muelle 5, el mismo que será objeto de un procedimiento de fijación de tarifas de conformidad al RETA.

La inversión en dos grúas pórtico de muelle, sólo pueden incluir el financiamiento y recuperación parcial o total de las inversiones antes señaladas, siempre que en el proceso correspondiente a la fijación de tarifa por uso de grúas pórtico el valor presente de dicha inversión sea descontado en dicho flujo, caso contrario no podrían considerarse en el flujo de caja de la presente revisión, pues dicha inversión estaría asociada a un proceso tarifario del servicio por uso de grúas pórtico.

Cabe precisar que el principio de establecer tarifas para un servicio es un mecanismo de recuperación de la inversión involucrada, de los costos asociados y del costo de oportunidad de la empresa que provee el servicio. Sin embargo, excepcionalmente y en el caso de limitaciones en el financiamiento como la urgencia de contar con equipamiento esencial se pueden incorporar a las tarifas la recuperación de inversiones adicionales, en este caso dos grúas pórtico de muelle, con el consecuente reconocimiento de este financiamiento en el proceso de fijación de la tarifa correspondiente.

b) Efectos derivados de la Concesión del Terminal de Contenedores Zona Sur (NTC).

El 24 de julio de 2006 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en representación del Estado Peruano y D.P. World S.A. suscribieron el Contrato de Concesión del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur (NTC). El contrato comprende el diseño, la construcción y explotación de un Terminal con una capacidad inicial de atención de 830 000 TEUs⁵ y de 1 250 000 TEUs en la segunda etapa. Se estima que el NTC entrará en operación con dos amarraderos en el segundo semestre de 2009.

Según un informe elaborado por Chemonics International Inc. (2006)⁶ la demanda que atenderá la NTC, en su escenario conservador, sería de 57% del

⁵ Corresponde a un contenedor de 20 pies de largo. Un contenedor de 40 pies es igual a 2 TEUS.

⁶ Asignación de Demanda entre Sitios Públicos y Privados del Puerto del Callao. Proyecto PRA – Proyecto de Reducción y Alivio a la Pobreza, Contrato N° 527-C-00-99-00271-00. (2006)

tráfico total de contenedores del Puerto de Callao, lo que equivale en 2009 (según las proyecciones ajustadas de OSITRAN) a 550 miles de TEUs. El desvío de este tráfico de los muelles de bajo la administración de ENAPU (2, 3, 4 y 5) hacia la NTC derivará a partir del 2009 en una menor demanda potencial por servicios a la nave y la carga para el primero, pese a contar el Muelle 5 con equipamiento especializado, con la consecuente reducción de ingresos en tres servicios regulados: de uso de amarradero y de uso de muelle para contenedores llenos de 20 y de 40 pies, derivado del desvío de naves hacia el NTC.

El estudio que sustentó las tarifas aprobadas mediante Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN consideró un escenario sin competencia, es decir que la totalidad del tráfico de contenedores y naves sería atendida por ENAPU. Ante este nuevo escenario que afecta la demanda potencial por uso de amarradero y uso de muelle para contenedores llenos de 20 y de 40 pies en los muelles 2, 3, 4 y 5 del Callao, es procedente revisar las tarifas máximas de los servicios antes mencionados.

2 SERVICIOS PORTUARIOS INVOLUCRADOS Y CONDICIONES DE COMPETENCIA

2.1 Servicios

a) Uso de se Uso de amarradero

El servicio uso de amarradero (o *berthage*) es la provisión de infraestructura portuaria a la nave. No incluye los servicios de amarre o desamarre de nave. La unidad de cobro es el producto de la eslora total (metros) de la nave por el tiempo de ocupación del amarradero (horas).

En 2005 las ventas por este servicio representaron el 10% de las ventas totales del TPC.

b) Uso de muelle para contenedores llenos: 20 y 40 pies

El servicio portuario uso de muelle (o *wharfage*), corresponde a la provisión de infraestructura portuaria a la carga contenerizada de 20 y de 40 pies por la descarga o embarque. No incluye la provisión de grúa para su embarque o descarga o estiba o desestiba.

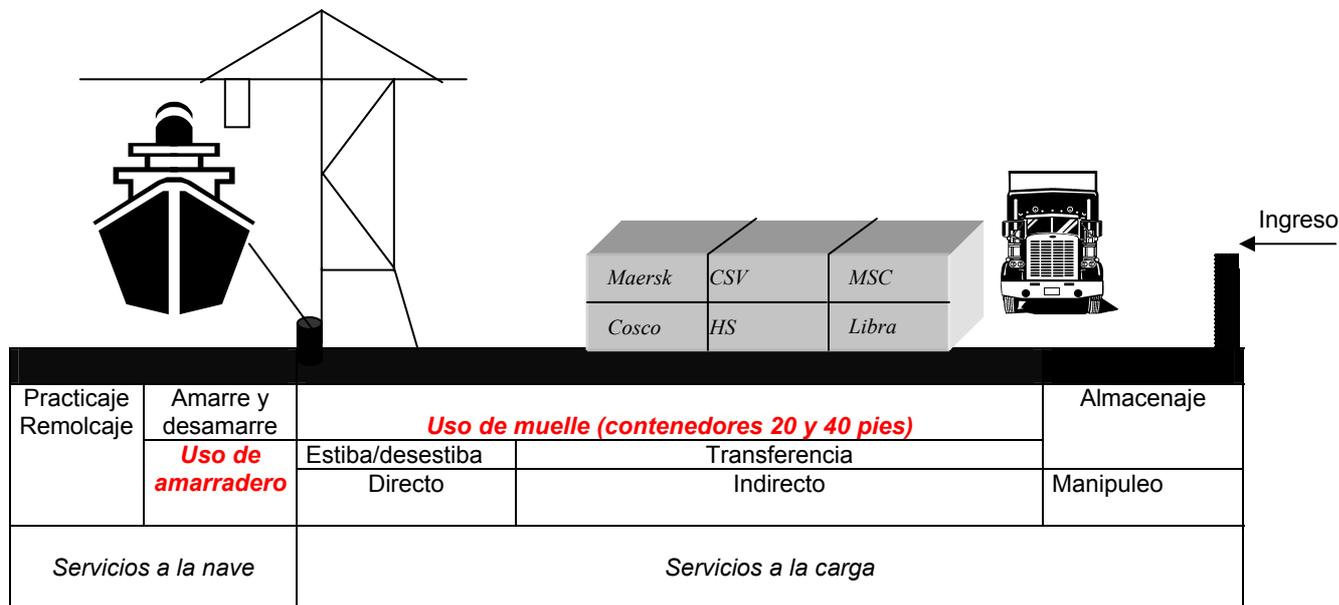
En 2005 las ventas por estos servicios representaron el 44% del total de las ventas del TPC. En suma, la revisión de las tres tarifas involucra el 54% de los ingresos que recibe el TPC.

El Gráfico siguiente muestra los servicios involucrados⁷.

⁷ Los servicios bajo revisión están resaltados y en cursiva.

Gráfico N° 1

Servicios portuarios



Fuente: OSITRAN

2.2 Condiciones de competencia

El mercado de uso de muelle para contenedores comprende 4 segmentos:

a) Llenos de tráfico internacional

Entre los años 2006 – 2009 (primer semestre) ENAPU será el único proveedor de los servicios portuarios en el TPC, en particular de uso de amarradero y de uso de muelle para contenedores llenos de 20 y de 40 pies. La exclusividad y cautividad esta vinculada al segmento de contenedores de tráfico internacional (exportación e importación). En el periodo señalado las navieras no tendrán la posibilidad de elegir a un operador portuario distinto a ENAPU, con lo cual, y asociado a la movilización de contenedores, tanto los servicios a la nave de uso de amarradero y de uso de muelle para contenedores llenos, no existirán condiciones de competencia.

A partir de segundo semestre de 2009, con la operación de la NTC, OSITRAN realizará el monitoreo de las condiciones de competencia en el mercado de servicios portuarios para contenedores entre los operadores de los muelles bajo la administración de ENAPU y la empresa concesionaria de la NTC. En el caso que como resultado de la puesta en operación de la NTC se verifique una competencia inter-terminal efectiva, OSITRAN procederá a desregular las tarifas involucradas.

b) Vacíos de tráfico internacional

El tráfico internacional de contenedores vacíos presenta condiciones de competencia distintas a los contenedores llenos, pues las navieras de acuerdo a sus operaciones logísticas pueden eventualmente elegir el puerto donde embarcarán o descargarán sus contenedores vacíos que serán posteriormente transportados. Por tanto, no existen razones suficientes para regular este segmento.

c) Transbordo

El mercado de servicios portuarios de uso de muelle para contenedores de transbordo, es decir de aquella carga con destino a puertos extranjeros, principalmente chilenos, presenta una mayor competencia entre los puertos del Callao y Buenaventura, y es esperable una mayor competencia potencial en los próximos años por el crecimiento del tráfico en este segmento. Por lo tanto, dadas estas condiciones y perspectivas, no existen razones para regular este segmento.

d) Cabotaje

En el caso específico del segmento de contenedores de cabotaje, el transporte marítimo compite con el transporte terrestre, o al menos está abierto a la competencia. En este caso, no existiría la necesidad de una regulación tarifaria en este segmento del mercado. Por tanto, ENAPU debiera tener la libertad de actuar sin restricciones en este segmento.

En suma, por los elementos anteriormente señalados se justifica mantener la regulación tarifaria para los servicios de uso de amarradero y uso de muelle para contenedores llenos de 20 y 40 pies en el TPC.

3 HORIZONTE Y VIGENCIA DE LA REVISIÓN TARIFARIA

El horizonte de una regulación tarifaria de los servicios portuarios debe ser equivalente al periodo de tiempo en el cual se prevea que no exista competencia efectiva en el mercado. Como se ha señalado, es claro que no existirá en el periodo 2006-2009 (primer semestre) en los servicios de uso de amarradero y de uso de muelle para contenedores llenos de 20 y de 40 pies en el TPC. A partir del segundo semestre de 2009 las condiciones de competencia serán monitoreadas a efectos de determinar si existe una competencia efectiva entre los operadores portuarios, no solamente una competencia incipiente, sino la capacidad de una real sustitución y rivalidad entre ambos terminales.

Asimismo, para establecer el horizonte de análisis (vida útil del proyecto portuario) para los fines de presente estudio, se debe tomar en consideración la información disponible para proyectar los tráficos de carga y naves, la incertidumbre de las proyecciones como los cambios que se puedan suscitar en el mercado y que pueden afectar sustancialmente las proyecciones de tráfico. En este sentido, un horizonte de 10 años permite recuperar parte de las inversiones (principalmente el equipamiento), quedando la diferencia como valor residual que se agrega al flujo de caja.

Asimismo, frente a escenarios alternativos que se pueden presentar a partir del segundo semestre de 2009, no resulta conveniente proponer proyecciones de tráfico con un horizonte mayor a 10 años, pues luego del tercer año es posible que se produzca una competencia inter-terminal que haga innecesaria la regulación tarifaria.

En el supuesto que no se exista competencia efectiva, se mantendrá la regulación de tarifas y se deberán realizar revisiones tarifarias bajo el mecanismo regulatorio conocido como RPI – X (Inflación menos ganancias de productividad) por lo general cada 5 años.

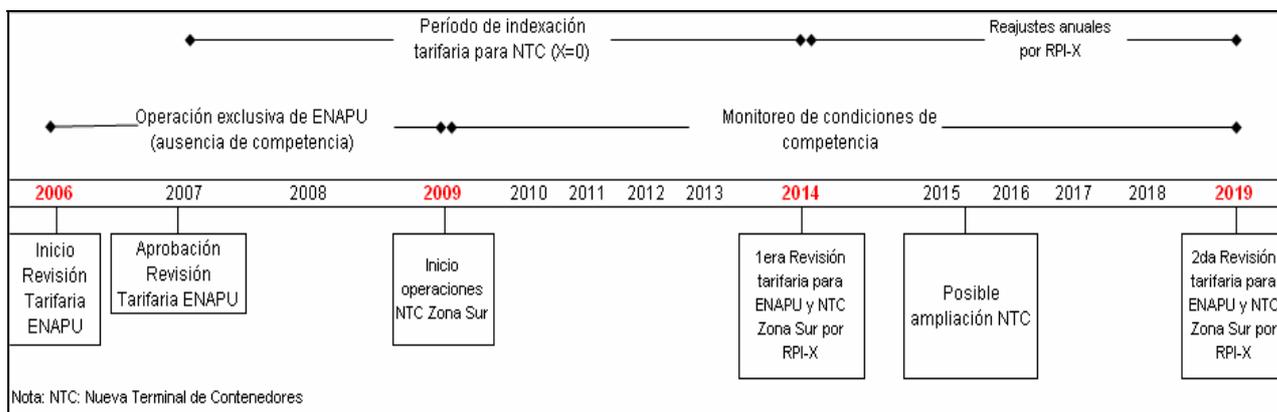
Asimismo, en el 2014 - 2016 puede producirse la ampliación de la segunda fase de la NTC, pasando a atender aproximadamente 1.25 millones de TEUS, lo que puede afectar significativamente las proyecciones de tráfico de contenedores y la asignación de carga a los muelles de ENAPU en el TPC.

El periodo de 5 años entre cada revisión ordinaria permite a las empresas portuarias contar con incentivos para reducir los costos portuarios y desarrollar ganancias por productividad derivadas de la inversión e innovación y gestión.

En suma, considerando los posibles escenarios de competencia y la posible ampliación de la NTC, el horizonte de análisis de la presente revisión tarifaria no debiera ser mayor de 10 años, lo que se tomará en cuenta para el flujo de caja. Asimismo, la primera revisión mediante RPI – X sería el 2014 y posteriormente cada 5 años.

El siguiente gráfico muestra el horizonte de revisión de tarifas máximas en el TPC para el periodo 2006-2019.

Gráfico N° 2
Horizonte de Revisión Tarifaria en el TPC: 2006-2019



Fuente: OSITRAN

4 METODOLOGÍA

En la revisión de las tarifas máximas por uso de amarradero y uso de muelle para contenedores llenos de 20 y de 40 pies, se seguirá los principios y procedimientos metodológicos del RETA.

4.1 Principios tarifarios

En primer lugar, que se deben tomar en consideración los siguientes principios tarifarios siguientes:

- i) **Sostenibilidad de la oferta** de servicios portuarios, que implica que la tarifa propuesta debe cubrir los costos económicos, la recuperación de las inversiones asociadas y una ganancia razonable, la misma que se refiere al costo de capital o costo de oportunidad. En aplicación de este principio, el Valor Actual Neto (VAN) debe ser igual a cero. Este criterio garantiza la sostenibilidad de los servicios portuarios en el tiempo
- ii) **Eficiencia**, bajo este principio, las tarifas máximas generan incentivos de alto poder para que las empresas portuarias reduzcan sus costos (eficiencia productiva) hasta producir los servicios al mínimo costo, esto implica además una mejor asignación de recursos.
- iii) **Equidad**⁸, este principio está asociado al rol subsidiario del Estado, es decir, a permitir por razones de interés público el acceso a los servicios

⁸ Congruente con lo que recomienda Naciones Unidas. Sustainable Transport Pricing an Charges: Principles and Issues; p. 116. United Nations, 2001.

públicos portuarios en los terminales fluviales y de lanchonaje a una mayor cantidad de usuarios, que mejoran su bienestar mediante este tipo de servicios, en algunos casos, es el único medio para el intercambio modal.

Para cumplir con este principio existen varias alternativas para financiar los servicios portuarios deficitarios: (i) a través de un subsidio directo (con contrapartida en un impuesto no distorsionante); (ii) mediante la transferencia de retribuciones al Estado por los derechos de concesión portuaria; o, (iii) a través de subsidios cruzados tarifarios. Esta última alternativa significa que se debe agregar a los costos de los servicios rentables imputaciones adicionales para cubrir los déficit de ingresos de los terminales de lanchonaje y fluviales, con lo cual se crea el fondo que se asigna (de manera transparente) a los terminales que cumplen un rol subsidiario. La estructura tarifaria vigente de ENAPU ha sido diseñada bajo este último mecanismo, toda vez que la imputación adicional es poco significativa y no produce distorsiones importantes. En este caso específico, se realizará la imputación proporcional que le corresponde a los 3 servicios, lo que se detallará en la sección de Costos.

Los principios tarifarios antes señalados pueden presentar conflictos entre sí.

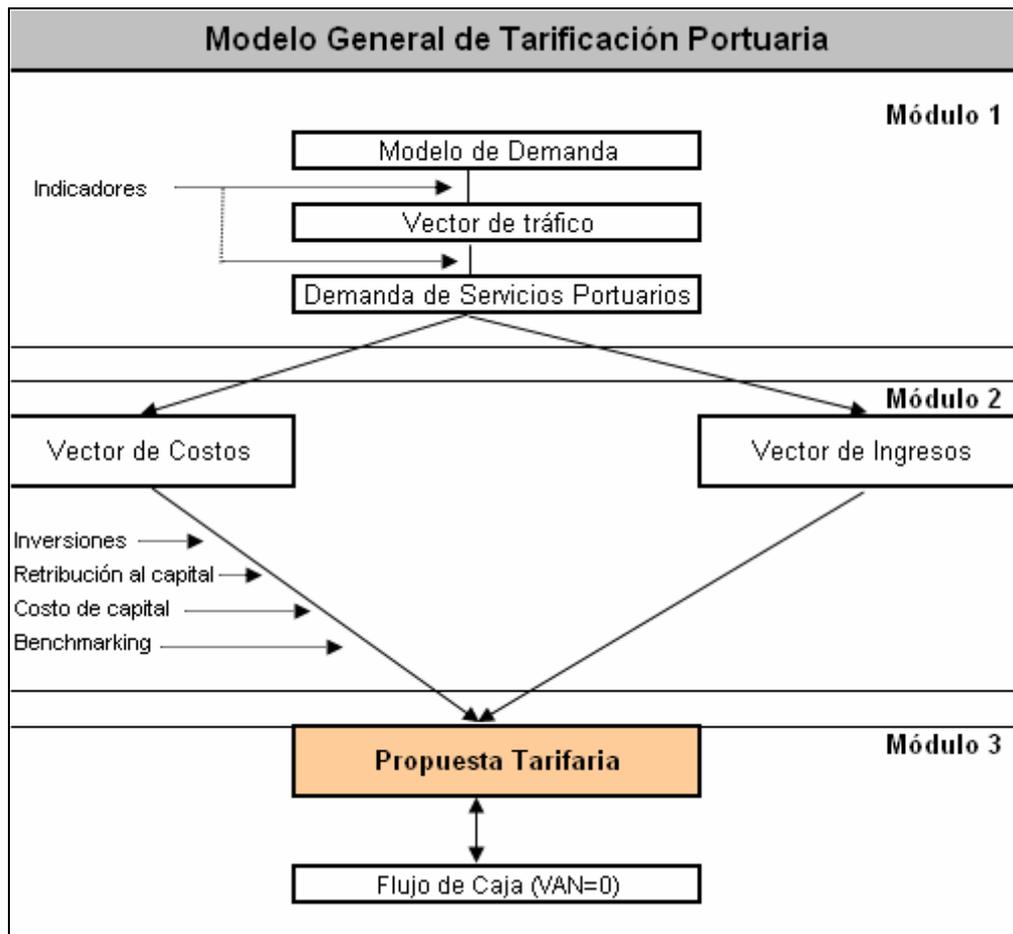
4.2 Proceso metodológico

La revisión de las tarifas por uso de amarradero y uso de muelle para contenedores llenos de 20 y 40 pies se realizará mediante costos incrementales, es decir, las inversiones para el periodo de 5 años, el tráfico proyectado para 10 años, costos totalmente distribuidos y un costo de capital ajustado por riesgo. Sobre la base de estos elementos se elabora un flujo de caja que cuya VAN no debe ser negativo para efectos de cumplir con el principio de sostenibilidad.

El proceso de revisión se realizará de manera modular y secuencial: i) demanda de servicios portuarios; ii) costos y ingresos; y, iii) análisis de sostenibilidad y benchmarking, siguiendo el modelo general que se presenta a continuación⁹.

⁹ Elaborado sobre la base de los lineamientos metodológicos aprobados por OSITRAN y el informe Forecasting Models Report, IOS Partners, March 2002, p. 6.

Gráfico N° 3
Modelo General de Tarifación Portuaria



Fuente: IOS Partners y OSITRAN

i) Módulo 1: demanda por servicios portuarios

Para la estimación de la demanda por uso de muelle, se requiere proyectar para el horizonte establecido (10 años) el número de contenedores. A partir de estas proyecciones se puede deducir el número de naves y la demanda por uso de amarradero.

En este caso, se tomará como base la proyección de tráfico realizada por Chemonics Internacional (2006) para el TPC¹⁰. Dicha proyección es resultado de un estudio previo realizado por la Universidad del Pacífico¹¹, la misma que determina el tráfico que atenderá la NTC y el resultante o residual para los muelles de ENAPU.

Se realizó un ajuste con relación al número de contenedores facturados por ENAPU en dicho año. Una vez determinada la base real (facturados) de contenedores llenos se proyectará la carga utilizando la misma tasas de crecimiento aplicadas por Chemonics para el periodos 2006-2015, tomando en consideración el escenario conservador para la NTC que establece que atenderá a partir de 2009 el 57% del tráfico de

¹⁰ Asignación de Demanda entre Sitios Públicos y Privados del Puerto del Callao. Contrato N° 527-C-00-99-0027-00 (2006). Desarrollado en el marco del proceso de concesión de la NTC para PROINVERSIÓN.

¹¹ Estudio de Demanda del Flujo de Carga para el Puertos del Callao. Contratado por Chemonics a la Universidad del Pacífico en el marco del proceso de concesión de la NTC.

contenedores por el TPC. Con ello, la demanda residual (43%) será atendida por los muelles de ENAPU. Similar metodología ha sido aplicada por ENAPU en su propuesta tarifaria.

Para el caso de la proyección del servicio uso de amarradero, se tomará como base el total de metros eslora x horas facturados en 2005, al cual se aplicará las mismas tasas de crecimiento del tráfico de contenedores.

Finalmente, las proyecciones de demanda de servicios portuarios servirán para proyectar el vector de ingresos.

ii) Módulo 2: estimación de costos

Para el segundo módulo se tomará como base los reportes de Contabilidad Regulatoria 2005 presentados por ENAPU, los mismos que han sido auditados¹². Dichos informes contienen, entre otros, los costos de los servicios regulados y no regulados para el TPC. Se estimará el costo unitario de los tres servicios objeto de revisión tarifaria. Dichos costos provienen de un costeo ABC (*Activity Based Cost*) implementado por ENAPU.

A los costos unitarios de cada servicio se realizan los ajustes siguientes: (i) en el caso de uso de muelle para contenedores, la adición del déficit registrado en los ingresos y costos por servicios de transferencia y manipuleo de contenedores como reconocimiento por deficiencias en su costeo e imputación; (ii) imputación adicional (en base a las ventas 2005) por la parte proporcional del subsidio para los terminales que cumplen rol subsidiario; y, (iii) un porcentaje adicional por imprevistos, que cubre costos no considerados o eventuales incrementos en el tiempo, por ejemplo el mayor costo operativo por seguridad derivada de la implementación del Código PBIP.

Por otra parte, se procederá a determinar el costo de capital (o costo de oportunidad de capital) utilizando el modelo MCAPM (Modified Capital Asset Pricing Model). Se tomará como base el costo del patrimonio o costo de oportunidad de capital sin deuda utilizado por PROINVERSIÓN para la determinación del índice tarifario estándar base de la concesión de la NTC, en consideración a las limitaciones de ENAPU para el acceso a financiamiento en el mercado financiero. Es decir, se asume que los activos son financiados mediante patrimonio de la empresa.

iii) Módulo 3: propuesta tarifaria

En este módulo se integran los resultados obtenidos en los módulos anteriores. En esta etapa se elabora un flujo de caja a 10 años y se determina las tarifas que hacen que el VAN = 0. Adicionalmente, se realiza una comparación (benchmarking) con una muestra de puertos similares de la Costa Oeste Sudamericana.

Los resultados se someterán a un análisis de sensibilidad mediante simulaciones de Montecarlo.

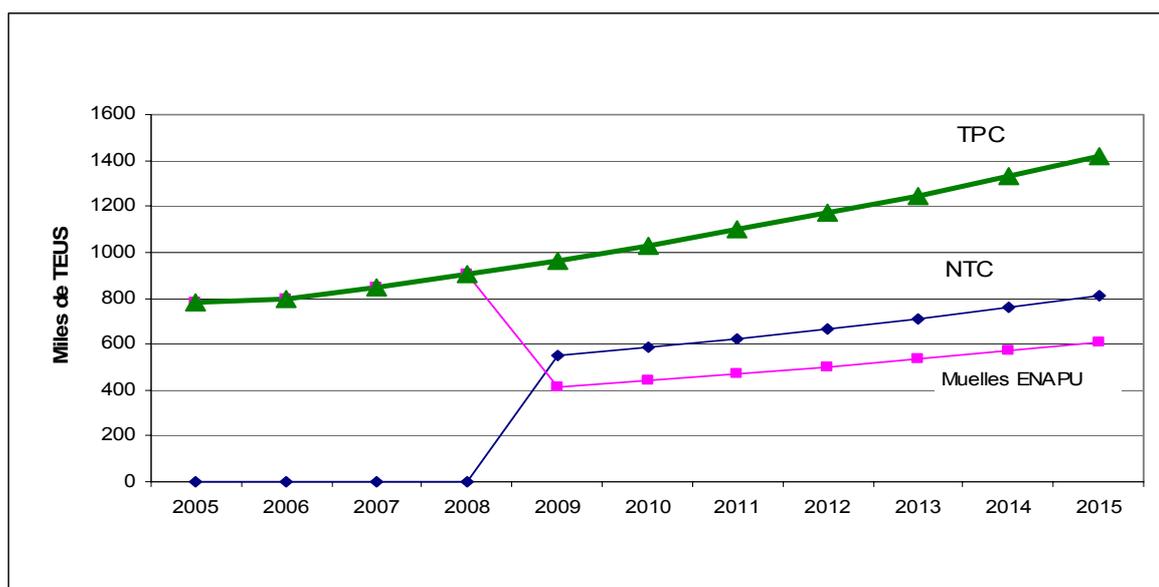
¹² Noles Monteblando & Asoc. S.C. Auditores y Consultores de Negocios.

5 DEMANDA DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS BAJO REVISIÓN

5.1 Proyecciones de tráfico de contenedores por el TPC

El tráfico de contenedores base ajustado es de 779 miles de TEUS, que incluye carga de importación, exportación, transbordo y cabotaje. A partir de la nueva base se aplican las tasas de crecimiento utilizadas por Chemonics. Del total de TEUS del TPC se infiere la parte que será atendida por los muelles de ENAPU, que entre 2006-2009 (primer semestre) será de 100% y a partir del segundo semestre de 2009, de 43%, tal como lo estima Chemonics.

Gráfico N° 4
Proyecciones tráfico contenedores (TEUS) : NTC y muelles ENAPU



Fuente: OSITRAN

5.2 Proyecciones uso de muelle para contenedores

Establecido el 2005 como año base, con 365 miles de contenedores llenos, se aplicaron las tasas de crecimiento utilizadas por Chemonics¹³, con lo cual se obtiene la proyección de tráfico para el periodo 2006-2015, la misma que incorpora una reducción de 57% en el tráfico de contenedores que atienden los muelles de ENAPU en 2009 en adelante, lo cual corresponde a una proyección conservadora, considerada en el Informe de Chemonics. En efecto, según este informe, el escenario está asociado a un Operador Portuario no vinculado a una línea naviera, tal es el caso de DP World S.A., concesionario de la NTC.

Por su parte, la propuesta presentada por ENAPU considera una base 2005 mayor, de 422 miles contenedores llenos y tasas de crecimiento optimistas para el periodo 2006-2009, de 49% en el primer de año, 5% y 16% para 2007 y 2008. El mayor nivel de la base radica en que se consideran los contenedores llenos tanto de tráfico internacional, transbordo y cabotaje. Asimismo, ENAPU supone, de conformidad al informe a un escenario del informe de Chemonics una caída de 48% en el tráfico de contenedores, menor a la utilizada por OSITRAN. A partir de 2010 la tasa de crecimiento es similar a la utilizada por OSITRAN (6.2%).

¹³ 1% para 2006, 5% entre 2007-2009 y 6% en los siguientes años

En suma, la proyección de tráfico de contenedores de OSITRAN es más conservadora que ENAPU, por las razones antes explicadas, tal como se observa en el Gráfico siguiente.

Gráfico N° 5
Proyecciones de tráfico contenedores llenos: ENAPU y OSITRAN



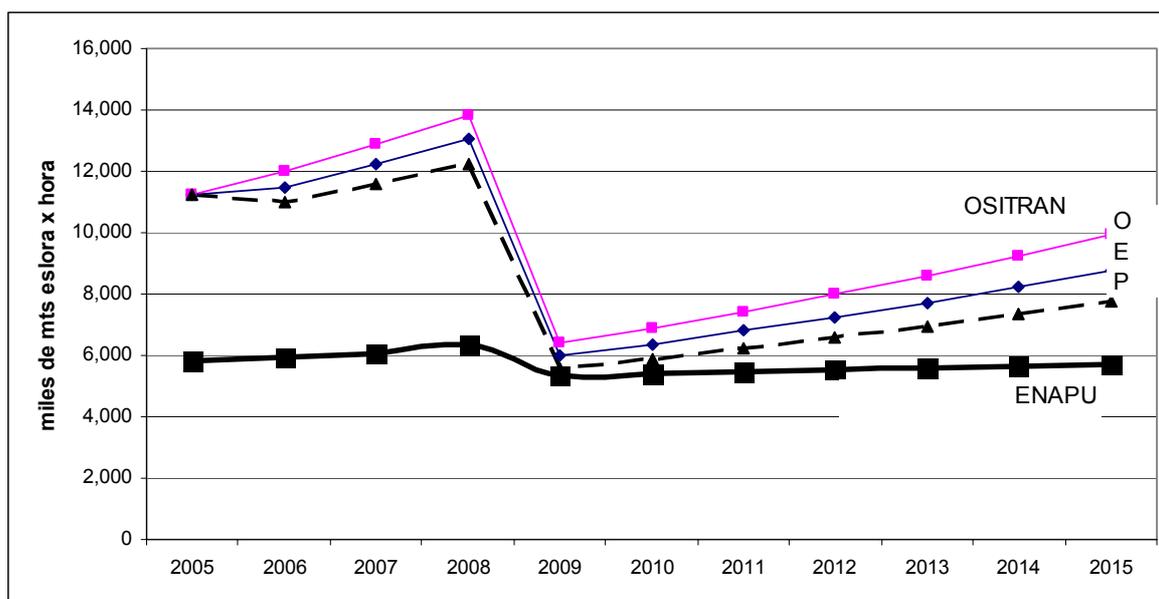
Fuente: OSITRAN y ENAPU

Adicionalmente se construyeron dos escenarios: optimista y pesimista.

5.3 Proyecciones uso de amarradero

La propuesta de ENAPU contiene proyecciones para el escenario esperado, que difieren con las de OSITRAN en el periodo 2006-2009, con tasas superiores a las utilizadas por Chemonics y OSITRAN. A partir de 2010 cual las proyecciones son bastante similares, tal como se muestra en el Gráfico siguiente.

Gráfico N° 6
Proyecciones uso de amarradero: ENAPU y OSITRAN



Fuente: OSITRAN y ENAPU

Nota: O: Optimista; E: Esperado; P: pesimista

6 INVERSIONES

ENAPU propone inversiones por US\$ 124.2 millones. La APN considera que la propuesta de ENAPU es concordante con el PNDP, con excepción de la inversión en remolcadores (US\$ 14.0 millones), con lo cual la plan de inversiones asciende a US\$ 110.2 millones¹⁴.

El plan de inversiones para el periodo 2006-2010 incluye la adquisición de 2 grúas pórtico de muelle en 2006 y 2 grúas adicionales el 2010, que bordean US\$ 28.0 millones de dólares. Es necesario precisar que ENAPU no ha solicitado la fijación de una tarifa por uso de grúas pórtico, sin embargo, ENAPU y la APN consideran que estas inversiones deben ser incluidas en los servicios de uso de infraestructura portuaria (uso de amarradero y uso de muelle para contenedores, en este caso).

ENAPU tiene limitaciones para financiar la compra de grúas por las características de su política de financiamiento en el mercado financieros o mercado de capitales. **Dada estas restricciones asociadas al financiamiento, y de manera excepcional, la presente propuesta puede considerar la inversión de dos (2) grúas pórtico de muelle por un monto de US\$ 14 millones. Dicha inversión deberá ser descontada al momento de fijar la tarifa por uso de grúas pórtico (2008). Esto en consideración a la necesidad de introducir eficiencia en el Muelle 5 en el corto plazo (amarraderos 5A y 5B).** Asimismo, es necesario tomar en cuenta que las tarifas por los servicios de transferencia y manipuleo de contenedores debe permitir (total o parcialmente) la recuperación de las inversiones en equipo de transferencia previstos en el plan de inversiones.

De otro lado, la APN coincide con OSITRAN en el sentido de no considerar la inversión de remolcadores propuestas para el periodo 2006-2008 (US\$ 14 millones), toda vez que el servicio de remolcaje es un servicio no regulado y que

¹⁴ Informe N° 025-2006-APN/DIPLA/RGH y el Oficio N° 208-2006—APN/PD/DIPLA, DEL 28.09.06.

su recuperación no puede estar asociada a un servicio regulado, cualquiera que sea. Asimismo, el servicio de remolcaje o de alquiler de remolcadores no es un servicio derivado de la explotación de infraestructura de transporte de uso público.

Por otra parte, una inversión sustancial para el Muelle 5 es su profundización a 14 metros. Los trabajos de obras civiles como la adquisición de una draga son importantes para su mantenimiento en el tiempo. Las inversiones involucradas alcanzan US\$ 25 millones. Asimismo, debe precisarse que ENAPU no realizará inversiones en profundización de la rada interior, como estaba previsto en las inversiones que evaluaron en la revisión tarifaria aprobada por la Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN. Dichas inversiones se realizarán con aportes del concesionario de la NTC.

Por lo tanto, tomando en consideración la incorporación de manera excepcional de la inversión en dos grúas pórtico de muelle, las inversiones totales para los muelles de ENAPU ascienden a US\$ 96.2 millones.

El Cuadro N° 1 muestra el plan de inversiones ajustado 2006-2010 que se incorporará al flujo de caja, cuya estructura es la siguiente: 42% en infraestructura y 58% en equipamiento. Como se aprecia, las inversiones se concentran en el último rubro.

Cuadro N° 1
Inversiones de ENAPU en el TPC: 2006-2010

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | TOTAL |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|----------|---------------|
| Total Infraestructura | 1,104 | 10,304 | 17,050 | 12,050 | 0 | 40,509 |
| Infraestructura 1 | 1,104 | 1,104 | 7,250 | 2,250 | | 11,709 |
| Reforzamiento Amarradero 5B: Viga lado del mar | 287 | 287 | | | | 573 |
| Reforzamiento Amarradero 5A: Viga lado del mar | 68 | 68 | | | | 135 |
| Construcción Viga carril: Lado tierra | 750 | 750 | | | | 1,500 |
| Ampliación Amarradero 5E (5F) | | | 2,250 | 2,250 | | 4,500 |
| Profundización del Muelle 5 a 14 mts. | | | 5,000 | | | 5,000 |
| Infraestructura 2 | | 9,200 | 9,800 | 9,800 | | 28,800 |
| Reforzamiento losas muelle N° 2 | | | 4,000 | 4,000 | | 8,000 |
| Reforzamiento losas muelle N° 3 | | | 4,050 | 4,050 | | 8,100 |
| Rehabilitación zona de tránsito muelles 1,2,3 y 4 | | | 750 | 750 | | 1,500 |
| Reparación losa muelle 5D-5E | | | 1,000 | 1,000 | | 2,000 |
| Otros | | | | | | 0 |
| Reubicación estación de pasajeros | | 400 | | | | 400 |
| Demolición edificio del comedor | | 500 | | | | 500 |
| Antepuerto Puerta 4 | | 3,000 | | | | 3,000 |
| Rehabilitación sistema de agua-desagüe TPC | | 500 | | | | 500 |
| Rehabilitación sistema de electricidad TPC | | 500 | | | | 500 |
| Rehabilitación red de hidratantes contra incendios TPC | | 1,700 | | | | 1,700 |
| Planta de lavado y reparación de contenedores | | 900 | | | | 900 |
| Cambio de defensas de muelle | | 1,000 | | | | 1,000 |
| Pozo de agua | | 700 | | | | 700 |
| Total Equipamiento | 25,800 | 17,000 | 12,900 | | | 55,700 |
| Equipos | | | | | | 0 |
| Adquisición de draga | | 10,000 | 10,000 | | | 20,000 |
| Adquisición de dos grúas pórtico | 14,000 | | | | | 14,000 |
| Instalación de sistema informático | 2,000 | | | | | 2,000 |
| Equipamiento área de respaldo | 4,000 | 4,000 | | | | 8,000 |
| Remolcadores | | | | | | |
| Terminal Trucks | 5,800 | 2,900 | 2,900 | | | 11,600 |
| Otros | | | | | | 0 |
| Plan Maestro TPC | | 100 | | | | 100 |
| TOTAL | 26,904 | 27,304 | 29,950 | 12,050 | | 96,209 |

Fuente: ENAPU.

7 COSTOS

ENAPU reporta a OSITRAN periódicamente costos de los servicios regulados y principales servicios no regulados, de acuerdo al Manual de Contabilidad Regulatoria de ENAPU. ENAPU obtiene los costos de los servicios mediante el Costeo Basado en Actividades (*Activity Based Costing - ABC*).

El modelo de costos para los servicios de ENAPU está compuesto por tres módulos: recursos, actividades y objetos de costo. Dichos módulos se relacionan entre sí mediante direccionadores de costo (*cost drivers*).

Los costos reportados por ENAPU separan los costos operativos de los desembolsos para el pago de pensiones de la Ley 20530. Sobre este particular, la APN y ENAPU coinciden con OSITRAN que dichos desembolsos no pueden imputarse a los costos por servicios que brinda la empresa. En esa línea interpretativa, el Ministerio de Economía y Finanzas ha dispuesto en julio de 2006 el traspaso de parte de las obligaciones pensionarias a la Oficina de Normalización

Provisional, con excepción de la parte correspondiente a los pensionistas pertenecientes a los terminales portuarios de Callao y Salaverry.

7.1 Costos por uso de muelle para contenedores

Para estimar los costos correspondiente al uso de muelle para contenedores (de 20 o de 40 pies) se identificaron dos escenarios de costos unitarios:

- a) **C₁**: costo unitario por uso de muelle para contenedores llenos para el tráfico internacional (carga cautiva), no incluye contenedores vacíos, de transbordo y cabotaje.
- b) **C₂**: costo unitario por contenedor cualquiera sea el tipo de operación (tráfico internacional, transbordo y cabotaje).

A cada uno de los costos anteriores se le agregará las siguientes imputaciones:

- El déficit generado por la diferencia entre los ingresos y egresos de los servicios de manipulación y transferencia de contenedores.
- Aporte por subsidio cruzado (aporte otros terminales) que le corresponde (en función a la ventas 2005) al uso de muelle para cubrir el déficit de los terminales portuarios que cumplen rol subsidiario.
- Un imprevisto adicional de 10% sobre los costos acumulados, en virtud a algún componente no considerado.

Los costos para el servicio uso de muelle para contenedores de 20 o de 40 pies se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 2
Costos uso de muelle contenedores (US\$ por contenedor)

| Conceptos | C1 | C2 |
|---|--------------|--------------|
| Costo inicial | 17.92 | 17.81 |
| Diferencia por manipulación y transferencia | 4.90 | 3.04 |
| Aporte otros terminales | 1.75 | 1.09 |
| Costo unitario acumulado | 24.57 | 21.94 |
| Costo total (incluye 10% de imprevistos) | 27.02 | 24.14 |

Fuente: ENAPU (Reportes de contabilidad regulatoria 2005). Tipo de cambio 1 US\$ dólar = S/. 3.25

7.2 Costos por uso de amarradero

Los costos unitarios por uso de amarradero se determinan bajo el mismo procedimiento anterior. Sin embargo, en este caso corresponde imputar únicamente el aporte al subsidio para otros terminales y un imprevisto de 10%, tal como se muestra en el siguiente Cuadro.

Cuadro N° 3

Costos uso de amarradero (US\$ por metro eslora x hora)

| Conceptos | Costo |
|---|-------------|
| Costo inicial | 0.30 |
| Aporte otros terminales | 0.02 |
| Costo unitario acumulado | 0.32 |
| Costo total (incluye 10% de imprevistos) | 0.35 |

Fuente: ENAPU (Reportes de contabilidad regulatoria 2005). Tipo de cambio 1 US\$ dólar = S/. 3.25

8 PROPUESTA TARIFARIA

8.1 Criterios

a) Aplicación de los principios tarifarios.

Como se señaló en la sección 1 y según las secciones anteriores, la tarifa máxima propuesta debe permitir: cubrir los costos económicos, recuperar inversiones y brindar una ganancia razonable que se expresa en un Valor Actual Neto igual a cero (VAN = 0).

b) Las tarifas propuestas deben ser comparables con una muestra de puertos comparable

Las tarifas propuestas deben ser comparadas con las establecidas en el Contrato de Concesión de la NTC del TPC y con puertos comparables de la Costa Oeste de Sudamérica. El propósito de este criterio es cumplir con uno de los objetivos de la revisión de tarifas, es decir, contribuir a mejorar la competitividad del comercio exterior peruano.

El grupo de puertos y terminales comparables corresponde a: Buenaventura (Colombia), Terminal Pacífico Sur y San Antonio Terminal Internacional (Chile) y la NTC concesionada en julio de 2006.

8.2 Escenarios tarifarios

a) Escenario 1

Corresponde a las tarifas máximas vigentes aprobadas mediante Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN.

b) Escenario 2

Este escenario está asociado a tarifas más altas que el caso anterior, relacionada con la recuperación de las mayores inversiones involucradas y una menor demanda potencial de tráfico de contenedores y naves derivado de la operación en el segundo semestre de 2009 de la NTC.

c) Escenario 3

Bajo este escenario, las tarifas máximas propuestas deberán ser mayores.

Cuadro N° 4
Escenarios tarifarios

| Servicios | | Propuestas tarifarias | | |
|---|------------------------------|-----------------------|--------------|--------------|
| | | Escenario 1 | Escenario 2 | Escenario 3 |
| Uso de amarradero (US\$ mt eslora x hora) | | 0.40 | 0.50 | 0.60 |
| Uso de muelle (unidad) | Contenedor 20' llenos (US\$) | 60.00 | 65.00 | 70.00 |
| | Contenedor 40' llenos (US\$) | 90.00 | 95.00 | 110.00 |
| Tarifa máximas promedio ponderada US\$ | | 74.18 | 79.18 | 88.91 |

Fuente: OSITRAN

8.3 Costo de oportunidad de capital (COK)

La estimación del COK se basa en los trabajos de Alexander, Estache y Oliveri (1999)¹⁵, de Bravo S. (2001 y 2004)¹⁶ y Macroinvest - Currie & Brown (asesores financieros de PROINVERSION en el proceso de concesión de la NTC). Las estimaciones del COK se realizan normalmente mediante la aplicación del modelo *Modified Capital Asset Pricing Model* (MCAPM), aplicable a una empresa que provee servicios públicos como ENAPU.

La determinación del COK para ENAPU se basa en la estimación que realizó en mayo de 2006 el asesor financiero de PROINVERSIÓN para la concesión de la NTC (Macroinvest - Currie & Brown). El costo de capital sin deuda fue estimado en 12.61%, valor nominal, cuyo detalle se muestra en el cuadro siguiente.

Cuadro N° 5
Costo de Capital

| Componentes | Tasas y valores | Fuente |
|------------------------|-----------------|---|
| Tasa libre de riesgo | 4.60% | Bono 20 años a diciembre de 2005 (Ibbotson) |
| Premio de mercado | 7.10% | Rendimiento largo plazo S&P - Bonos EEUU (promedio aritmético Ibbotson) |
| Beta desapalancado | 0.48 | Implicito en el Cálculo |
| Riesgo regulatorio | 2.00% | Rango sugerido por Banco Mundial (JL Guash, 2004) |
| Riesgo país | 2.60% | Spread Global 12, promedio 2 años |
| COK (sin deuda) | 12.61% | |

Fuente: Informe Evaluación Económica de la Concesión Del Nuevo Terminal de Contenedores del Terminal Portuario del Callao – Zona Sur. Macroinvest – Currie & Brown (mayo 2006)

Con la finalidad de dotar de mayor robustez el COK_{TPC} aplicable será de 13% +/- 1%.

8.4 Flujos de caja

Los flujos de caja se han determinado bajo los siguientes componentes:

- Vector de ingresos**, se estima sobre la base del vector de tráfico proyectado de naves y carga para cada uno de los escenarios, con lo que se obtiene los ingresos de los servicios regulados.

¹⁵ A Few Things Transport Regulators Should Know About Risk and the Cost of Capital (1999). World Bank.

¹⁶ Costo de Oportunidad de Capital y Tasa de Descuento Tarifaria en el Sector Telecomunicaciones del Perú (2001). ESAN, y Costo de Capital en Sectores Regulados y Mercados Emergentes (2004), ESAN.

- b) **Vector de costos**, se consideran los costos más altos, incluido un rubro de imprevistos de 10%, determinados a partir de los reporte de Contabilidad Regulatoria 2005 auditados. Se incluye como egreso el desembolso por el pago del aporte por regulación a favor de OSITRAN (1% de los ingresos).
- c) **Inversiones**, corresponde al programa de inversiones en infraestructura y equipamiento ajustado por US\$ 96.2 millones.
- d) **Depreciaciones**, se consideran dos rubros de depreciación: (i) asociadas a los activos existentes al 31 de diciembre de 2005; y (ii) asociadas a los activos o inversiones en infraestructura y equipamiento en el periodo 2006-2010. Ambos se deprecian linealmente a 20 y 10 años para la infraestructura y equipamiento respectivamente.
- e) **Valores residuales**, se consideran 2 valores residuales correspondientes a los montos no depreciados de los activos existentes y de los adquiridos en el periodo 2006-2010.
- f) **Deducciones e Impuestos**, se consideran la participación de los trabajadores en las utilidades y el impuesto a la renta, según Ley, de 5% y de 30%, respectivamente.
- g) **Inversión Inicial**, se considera como inversión inicial el saldo contable de activos netos de ENAPU extraído de los Estados Financieros Auditados 2005. En consecuencia, el VAN sería mayor si sólo se consideran en el flujo de caja los activos correspondientes al TPC. Este valor inicial considerado puede ajustarse en el transcurso del proceso de revisión tarifaria.
- h) **Inflación**, se reconoce en el flujo de caja un incremento nominal en los rubros de costos, inversiones, depreciaciones y valor residual por efectos de la inflación de 2.5% anual.
- i) **Ingresos y costos de servicios no regulados**, se asume al encontrarse bajo el régimen de libre competencia tienen un precio igual a su costo marginal, con lo cual el VAN de este conjunto es igual a cero, y por lo tanto no tiene efectos sobre el VAN de los servicios regulados. En otros términos, no tiene relevancia la estructura de ingresos regulados – no regulados.
- j) **El flujo neto**, se obtiene al sumar a las utilidades netas la depreciación y luego se restan las inversiones.
- k) **Horizonte**: 10 años, 2006-2015. Año base 2005.
- l) **Costo de capital**, tasa de descuento nominal de 13% +- 1%
- m) **Valor Actual Neto (VAN) no negativo**: medida de sostenibilidad de la oferta de servicios, cuyos resultados deben estar asociados a una alta probabilidad de ocurrencia (mayor a 70%), lo que se determinará mediante Simulaciones de Montecarlo.

8.5 Propuesta Tarifaria

Los resultados de cada uno de los escenarios tarifarios se muestran a continuación.

Cuadro N° 6
Sostenibilidad de los escenarios tarifarios

| Servicios | | Propuestas tarifarias | | |
|--|--------------------------------|-----------------------|------------------|-------------------|
| | | Escenario 1 | Escenario 2 | Escenario 3 |
| Uso de amarradero (US\$ mt eslora x hora) | | 0.40 | 0.50 | 0.60 |
| Uso de muelle (unidad) | Contenedores 20' llenos (US\$) | 60.00 | 65.00 | 70.00 |
| | Contenedores 40' llenos (US\$) | 90.00 | 95.00 | 110.00 |
| VAN (US\$ a 2005 al 13%) | | (3,774,737) | 5,135,533 | 19,261,342 |

Fuente: OSITRAN

Como se desprende del cuadro anterior, los resultados sugieren seleccionar las tarifas correspondientes al escenario 2. Con este nivel tarifario el TPC alcanzaría un VAN de US \$ 5.1 millones, asociado con un nivel de inversiones de US\$ 96.2 millones, monto superior al considerado en la revisión tarifaria 2004 (US\$ 71.7 millones), tal efecto se observa en el VAN resultante en el escenario 1 (tarifas vigentes aprobadas por Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN)¹⁷.

Las tarifas propuestas (escenario 2) presentan incrementos de: 25%, 8.33% y 5.56% en los servicios de uso de amarradero y de uso de muelle para contenedores llenos de 20 y de 40 pies respectivamente.

Asimismo, las tarifas propuestas se encuentran dentro del rango de tarifas de los puertos comparables con el TPC (Buenaventura, Valparaíso, San Antonio¹⁸ y la NTC), tal como se mostrará en el Cuadro N° 7.

8.6 Resultados bajo simulaciones de Montecarlo

El flujo de caja ha sido sometido a un análisis de sensibilidad del VAN ante eventos aleatorios adversos, a efectos de evaluar su robustez. Este ejercicio tiene relación con el principio tarifario de sostenibilidad de la oferta. Para tal fin se realizará una Simulación de Montecarlo, sensibilizando el tráfico y el costo de capital.

Los resultados de la simulación muestran que el VAN del TPC se encontraría en promedio en US\$ 5.8 millones, con una desviación estándar de US\$ 4.3 millones. Asimismo, la probabilidad que el VAN sea positivo es más de 90%, lo que es indicativo de la robustez de los resultados.

¹⁷ Ambos procesos tarifarios son consistentes entre sí, pues en el aprobado mediante Resolución N° 031-2004-CD-OSITRAN consideró un mayor VAN, compensatorio del valor inicial de la inversiones.

¹⁸ El Puertos de Valparaíso y San Antonio presentan dos tarifas: como terminal multioperador y terminal monoproprietario, entregados en concesión en enero del 2000.

8.7 Impacto de la revisión de tarifas

Para determinar la incidencia de la revisión tarifaria en el TPC se debe establecer una nave y cargas típicas que serán atendidas por distintos terminales portuarios. En este caso específico, la evaluación se realizará mediante una nave con las siguientes características típicas:

- Nave: 22.000 TM de tonelaje registro bruto (TRB)
- Eslora de 180 metros.
- Contenedores: 400 unidades (550 TEUS)
 - 20 pies: 250 unidades
 - 40 pies: 150 unidades
- Rendimiento (cont/hora): en función del equipamiento cada puerto o Terminal.
- Número de grúas: 2, pórtico de muelle o de la nave, según corresponda.

Los resultados muestran que los incrementos en las tarifas por uso de amarradero y uso de muelle para contenedores de 20 y de 40 pies determinan un costo por TEU que se encuentra muy cercano al rango superior de costos de los puertos comparables de la Costa Oeste Sudamericana, tal como se observa en el cuadro siguiente.

Cuadro N° 7
Incidencia de la revisión tarifaria en los servicios regulados TPC

| Nave Típica | Callao | | Buenaventura (1) | Valparaíso TPS (2) | San Antonio STI SA (2) |
|---|------------------|------------------|---------------------|--------------------|------------------------|
| | NTC | ENAPU | | | |
| Eslora (metros) | 180.00 | 180.00 | 180.00 | 180.00 | 180.00 |
| Permanencia (horas) | 8.00 | 16.67 | 8.33 | 7.14 | 7.14 |
| Número de contenedores descarga (550 TEUS) | 400 | 400 | 400 | 400 | 400 |
| 20 pies llenos | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 |
| 40 pies llenos | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 |
| Rendimiento mínimo (contenedores/hora) | 25.00 | 12.00 | 24.00 | 28.00 | 28.00 |
| Número de grúas | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Costos US \$ dólares | | | | | |
| | NTC | ENAPU | Buenaventura | TPS | STI |
| A la nave | | | | | |
| Amarre y desamarre | 0.00 | 400.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| Uso de amarradero | 1,008.00 | 1,500.00 | 825.00 | 1,658.57 | 1,812.86 |
| 1. Total servicios a la nave | 1,008.00 | 1,900.00 | 825.00 | 1,658.57 | 1,812.86 |
| A la carga | | | | | |
| Uso de muelle | 42,777.00 | 30,500.00 | 42,925.00 | 41,661.00 | 44,472.50 |
| Manipulación | | 8,000.00 | | | |
| Transferencia | Incluido | 6,000.00 | | Incluido | Incluido |
| Grúa portico + estiba | | No incluido | No incluido | | |
| 2. Total servicios a la carga | 42,777.00 | 44,500.00 | 42,925.00 | 41,661.00 | 44,472.50 |
| Totales (1+2) US\$ | 43,785.00 | 46,400.00 | 43,750.00 | 43,319.57 | 46,285.36 |
| Costos por TEU (US\$) | 79.61 | 84.36 | 79.55 | 78.76 | 84.16 |
| Nota: | | | | | |
| 1. Transferencia y manipulación no lo brinda directamente el puerto. Sus tarifarios no registran este concepto. | | | | | |
| 2. El servicio por uso de muelle incluye: uso de terminal, transferencia, manipulación y grúa pórtico para el contenedor. | | | | | |
| 3. No incluye uso de puerto o fondeadero, pues no figuran en los tarifarios de los puertos comparables | | | | | |
| Leyenda: | | | | | |
| TPS: Terminal Pacífico Sur, concesionario del Terminal 1 del Puerto de Valparaíso. | | | | | |
| STI SA: San Antonio Terminal Internacional, concesionario del Terminal Puerto de San Antonio. | | | | | |

Fuente: OSITRAN

9 CONCLUSIONES

- Las tarifas máximas propuestas garantizan la sostenibilidad de la oferta en la prestación de servicios portuarios, la recuperación de inversiones por US\$ 96.2 millones, así como rentabilidad para ENAPU.
- Como resultado de la mayor inversión, particularmente asociada a la mayor profundización del Muelle 5, una draga, reforzamientos de muelle y adquisición de dos grúas pórtico y equipo de transferencia, las tarifas propuestas para los servicios de uso de amarradero y uso de muelle para contenedores llenos de 20 y de 40 pies se incrementan en 25%, 8.33% y 5.56% respectivamente.
- Con relación al impacto, las tarifas propuestas y su efecto en una nave típica se encuentra muy cerca al rango superior de tarifas de los puertos más importantes de la Costa Oeste Sudamericana.

10 RECOMENDACIONES

- a) Como resultado de la revisión tarifaria se recomienda la aprobación de las siguientes tarifas máximas.

Cuadro N° 8
Propuesta Tarifaria

| Servicios | | Tarifa Máxima |
|--|------------------------------|---------------|
| Uso de amarradero (US\$ metro eslora x hora) | | 0.50 |
| Uso de muelle (unidad) | Contenedor 20' llenos (US\$) | 65.00 |
| | Contenedor 40' llenos (US\$) | 95.00 |

Fuente: OSITRAN

- b) En el supuesto que ENAPU no cumpla con realizar las inversiones necesarias, corresponderá a OSITRAN proceder de oficio a revisar las tarifas máximas.
- c) Corresponderá descontar, en el correspondiente flujo de caja, el valor de la inversión en dos grúas pórtico de muelle en el proceso de fijación tarifaria que se lleve a cabo para fijar la tarifa por uso de grúas pórtico.
- d) Las tarifas máximas propuestas, así como el resto de las tarifas aprobadas por Resolución N° 034-2004-CD-OSITRAN que se mantienen vigentes, se revisarían en el año 2014 mediante el mecanismo regulatorio denominado "RPI - X". Dicha revisión coincide con la programada para la NTC.

Relación de Documentos que sustentan la Propuesta

1. Informe de Revisión Tarifaria de los Servicios Portuarios en los Terminales Administrados por ENAPU versión 5 (julio 2004), preparado por la Gerencia de Regulación de OSITRAN (publicado en la página web www.ositran.gob.pe).
2. Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, aprobado por Resolución N° 043-2004-CD-OSITRAN.
3. Modelo financiero para el Terminal Portuario del Callao. Gerencia de Regulación OSITRAN. (Desarrollado en Excel)
4. Plan Nacional de Desarrollo Portuario (marzo de 2005).
5. Presentación de ENAPU en el Foro “Puerto Peruanos: Realidad 2006; proyecciones hacia el 2011”, organizado por el Presidente de la Comisión de Transporte del Congreso de la República (20 de octubre de 2006).
6. Propuesta de Tarifas Máximas de los Servicios Portuarios de ENAPU S.A., presentado por la APN (julio 2006)
7. Informes de Contabilidad Regulatoria 2005 e Informe de Auditoria Externa.
8. A Few Things Transport Regulators Should Know About Risk and the Cost of Capital (1999). World Bank.
9. Costo de Oportunidad de Capital y Tasa de Descuento Tarifaria en el Sector Telecomunicaciones del Perú (julio 2001). ESAN.
10. Costo de Capital en Sectores Regulados y Mercados Emergentes. (junio 2004). ESAN.
11. Tarifas al 8 de noviembre de 2006 para los puertos de:
 - a. Buenaventura (Colombia)
 - b. San Antonio Terminal Internacional (Chile)
 - c. Terminal Internacional Pacífico Sur - Valparaíso (Chile)
 - d. Nueva Terminal de Contenedores en el TPC Zona Sur. (Perú)
12. Contrato de Nueva Terminal de Contenedores en el TPC Zona Sur. (Perú)
13. Boletines Estadísticos ENAPU 2004-2005.
14. Tarifario ENAPU (enero 2005).
15. Memoria Anual ENAPU 2005.
16. Estados Financieros Auditados ENAPU 2004 y 2005

17. Informe de Evaluación Económica de la Concesión de la Nueva Terminal de Contenedores en el TPC Zona Sur. Macroinvest – Currie & Brown (mayo 2006).
18. Granting and Renegotiating Infrastructure Concessions. J. Luis Guash. World Bank Institute, 2004.
19. Estudio de Demanda del Flujo de Carga para el Puerto del Callao. USAID – PROINVERSIÓN (Diciembre 2005)
20. Asignación de Demanda entre Sitios Públicos y Privados del Puerto del Callao. Proyecto PRA USAID- PERU. Chemonics International Inc (Marzo 2006).
21. Informe N° 025-2006-APN/DIPL/RGH. Pronunciamiento de la APN sobre inversiones propuestas para el T.P. del Callao.