



AUDIENCIA PÚBLICA

Revisión Tarifaria del Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao

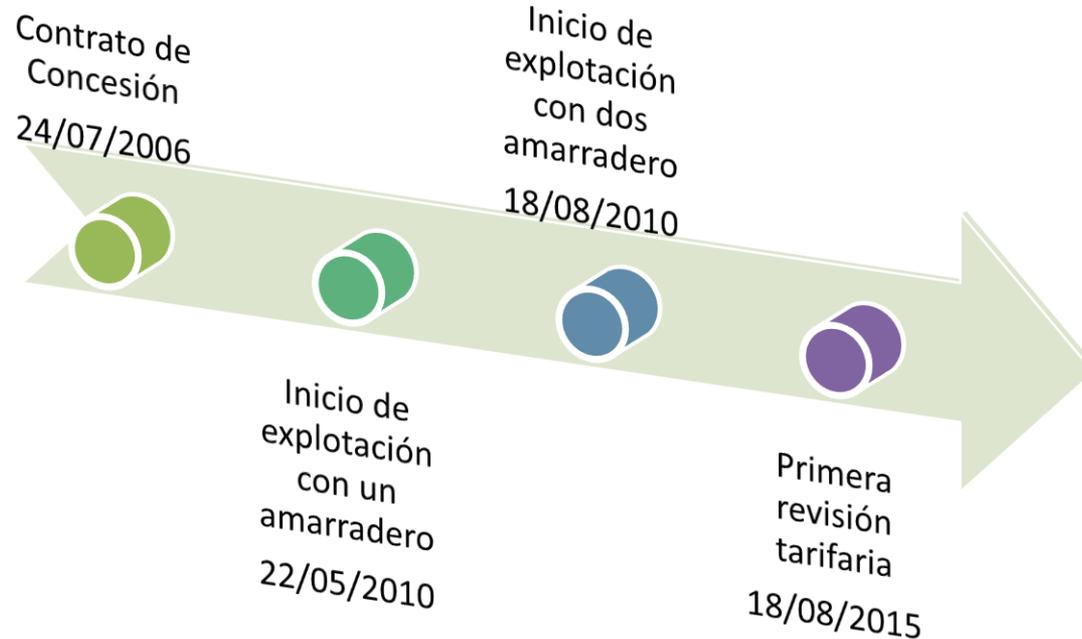
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Lima, 27 de mayo de 2015



1. Marco legal
2. Análisis de condiciones de competencia
3. Factor de productividad
4. Estimación del factor de productividad
5. Comparación de resultados
6. Conclusiones y recomendaciones

- La Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión establece lo siguiente:
“A partir del quinto año contado desde el inicio de la Explotación con dos Amarraderos, el REGULADOR realizará la primera revisión de las Tarifas de los Servicios Estándar en función a la Nave y en función a la carga aplicando el mecanismo regulatorio conocido como "RPI- X", establecido en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN.”



- Asimismo, con respecto al stock de capital la Cláusula 8.19 señala lo siguiente:

“Durante el horizonte de la concesión se procederá a utilizar, para propósitos del cálculo del X , en el caso específico del stock de activos fijos netos al valor que resulte de sumar los valores resultantes de los siguientes cálculos:

- *La anualidad del valor de la inversión referencial establecida en las bases del concurso calculada a la tasa de descuento regulatoria que será fijada por el REGULADOR. Es decir, no se considerará los efectos derivados de la inversión inicial que realice el CONCESIONARIO en la construcción y equipamiento para el cálculo del factor X .*
- *Las inversiones adicionales netas de su depreciación, realizadas a partir de la puesta en servicio del segundo amarradero. “*

a) Mercado de servicio relevante:

- Posibles servicios o conjunto de servicios sustitutos de los Servicios Estándar.
- Para las líneas navieras, las actividades contenidas en los Servicios Estándar son indispensables para completar el servicio de transporte de mercancías por vía marítima, con lo cual estos no pueden ser sustituidas por otro tipo de servicios.
- Para los consignatarios de carga, sustituir los Servicios Estándar implicaría sustituir el transporte marítimo de carga. Se verifica que no existe competencia intermodal entre las vías marítima y aérea (por el tipo de bienes transportados) ni entre las vías marítima y terrestre (por las distancias recorridas).

→ *Mercado de servicio relevante: Servicios Estándar a la carga en contenedores*

b) Mercado geográfico relevante

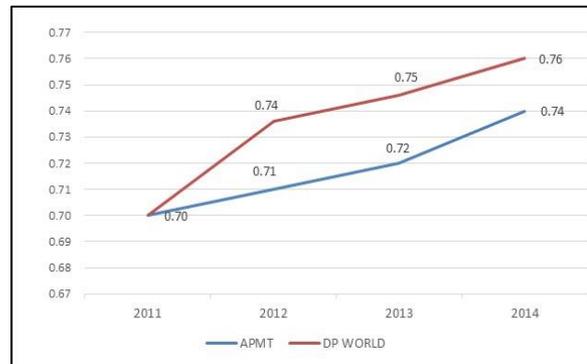
- Fuentes alternativas de aprovisionamiento del servicio relevante antes definido.
- En el TPC existen dos operadores portuarios que manejan carga en contenedores.
- La competencia interportuaria es limitada debido a distancia existente entre los demás terminales portuarios que pueden movilizar contenedores y el TPC, la infraestructura y la capacidad de movilización de contenedores.

→ *Mercado geográfico relevante: TPC*

- Motta (2004): *“El poder de mercado es un concepto crucial en el razonamiento económico de las leyes de competencia. Se refiere a la habilidad de una firma para incrementar sus precios por encima de algún nivel competitivo – el precio de referencia – de manera rentable.”*

- A pesar de que se ha incrementado el número de contenedores movilizados a través de ambos terminales, las tarifas se han incrementado año a año, ubicándose siempre en el máximo permitido en virtud de la actualización por RPI, tanto en DPW como en APMT.

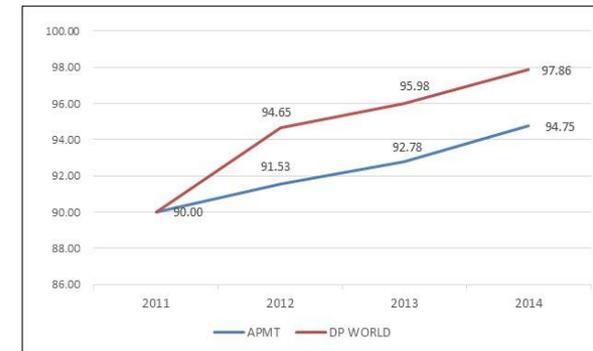
Tarifa por uso o alquiler de amarradero



Tarifa por embarque/descarga de un contenedor de 40 pies



Tarifa por embarque/descarga de un contenedor de 20 pies



- **Barreras estructurales:** alto nivel de inversión inicial necesario para las actividades portuarias.
- **Barreras legales:** ya que los contratos de concesión no contemplan a un tercer operador en el TPC.
- **Barreras estratégicas:** resultaría complicado para un potencial competidor incorporarse a un mercado donde existe integración vertical y/o donde todos los agentes en la cadena logística se conocen entre sí y tienen relaciones comerciales afianzadas.
- **Inelasticidad de la demanda:** los consignatarios de carga tienen escaso poder de decisión para determinar a través de qué terminal portuario serán embarcadas o descargadas sus mercancías; mientras que para las líneas navieras las variables determinantes para la elección de un terminal portuario no son las tarifas, sino la calidad y las oportunidades de negocio.

- **Nivel de concentración:** DPW actualmente atiende a más del 70% del mercado, a pesar de cobrar mayores tarifas.
- **Niveles de desempeño:** DPW viene presentando un desempeño bastante superior al de APMT en distintos indicadores.
- **Tasa de ocupabilidad en el TPC:** alrededor del 75% (nivel óptimo: 70%), con lo cual no hay incentivos para reducir tarifas.
- **Asimetrías contractuales entre los operadores:** compromisos de inversión, retribución al Estado, garantías no financieras, fuerza laboral, tipo de carga movilizada, metas de desempeño, tarifas de Servicios Especiales.

→ *No hay evidencia de que exista competencia efectiva en tarifas entre el TMS y el TMN en la provisión de Servicios Estándar a la carga en contenedores al interior del TPC.*

Marco Conceptual

- El mecanismo de regulación por incentivos empleado es el RPI – X.
- El marco conceptual para el cálculo del factor X está dado por el trabajo de Bernstein y Sappington (1999).
- La metodología se basa en la comparación de los precios de los insumos y la productividad entre la empresa (industria) y la economía.

$$X = \left[\left(\dot{W}^e - \dot{W} \right) + \left(\dot{T} - \dot{T}^e \right) \right]$$

Donde:

- \dot{W}^e : Promedio de la variación anual del precio de los insumos de la economía.
- \dot{W} : Promedio de la variación anual del precio de los insumos de la empresa.
- \dot{T} : Promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la empresa
- \dot{T}^e : Promedio de la variación anual de la Productividad Total de Factores de la economía

Productividad Total de los Factores de la empresa

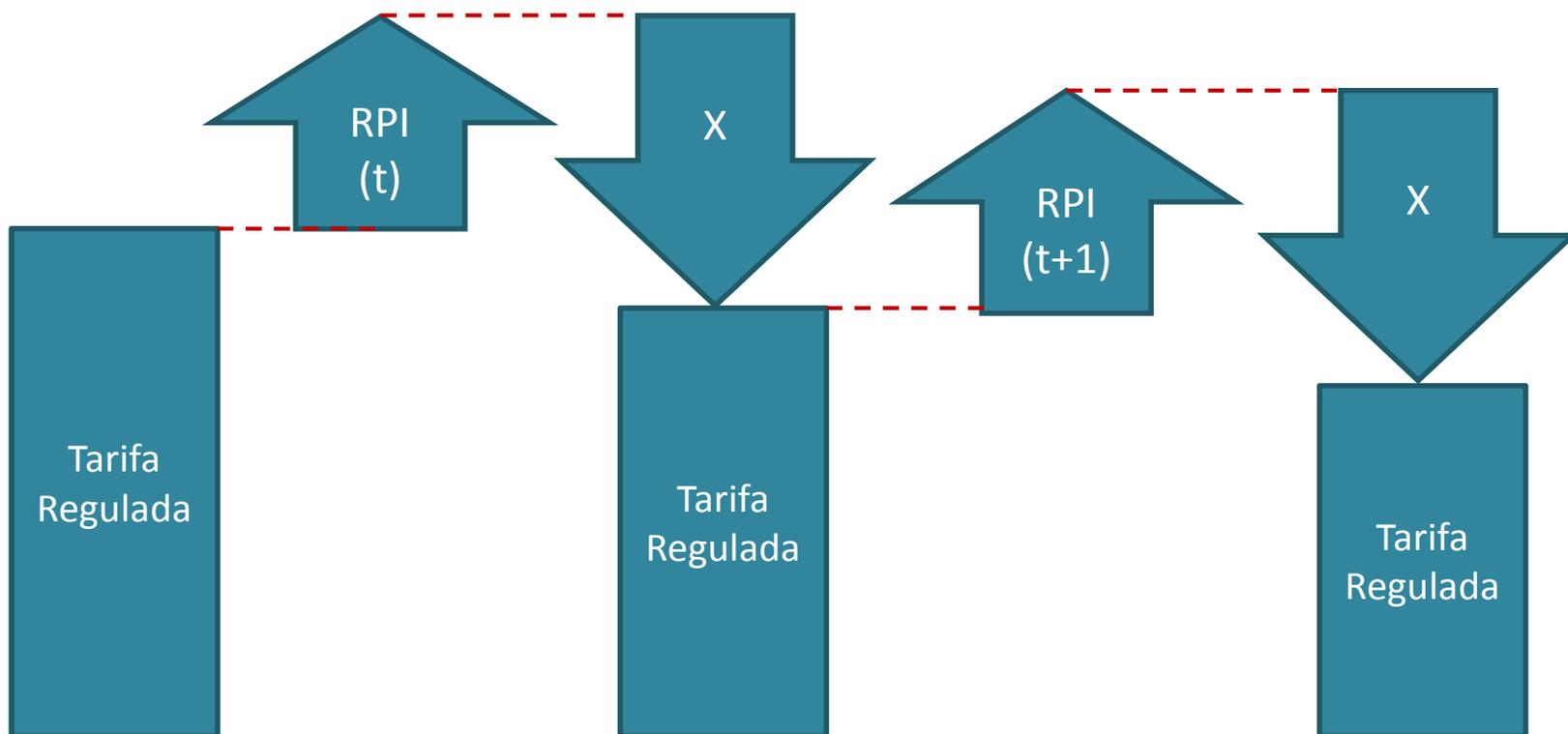
$$\Delta PTF = \frac{\Delta Y (\text{Producto})}{\Delta I (\text{Insumos})}$$

Donde:

- ΔPTF : Variación anual de la Productividad Total de Factores de la empresa.
- ΔY : Variación del índice de productos de la empresa (Ingresos).
- ΔI : Variación del Índice de Insumos de la empresa (Materiales, Mano de obra y Capital)

- El RPI-X es una fórmula de ajuste de las tarifas:

$$P_{t+1} = P_t * (1 + RPI_t - X)$$

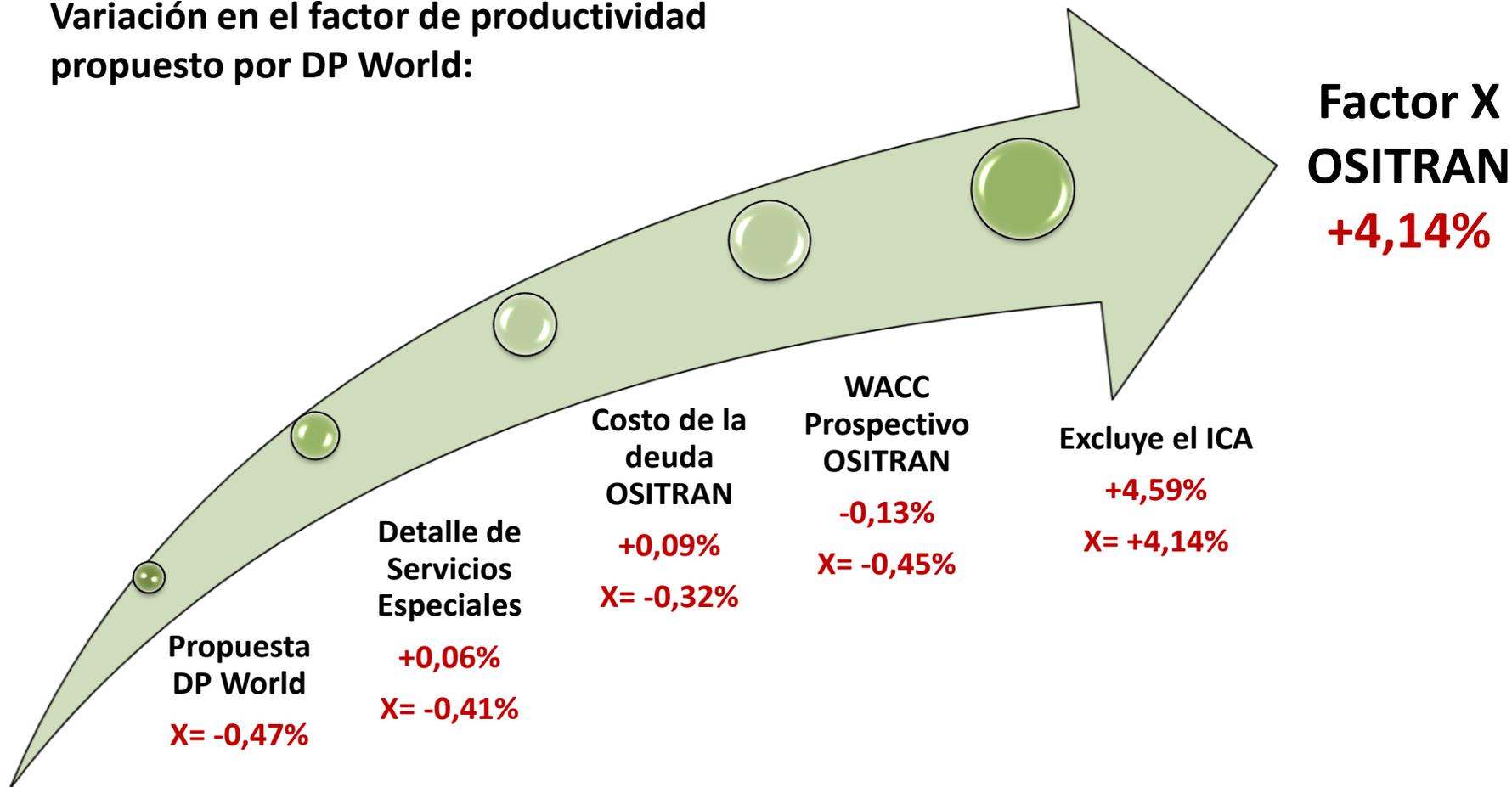


FACTOR DE PRODUCTIVIDAD	DP WORLD	OSITRAN
Diferencia en el Crecimiento en Precios Insumos con la Economía		
Crecimiento en Precios Insumos Economía We	4,14%	4,14%
Crecimiento en Precios Insumos Empresa W	8,71%	7,13%
Diferencia	-4,57%	-2,98%
Diferencia en el Crecimiento en la PTF con la Economía		
Crecimiento en la PTF de la Empresa T	5,40%	8,42%
Crecimiento en la PTF de la Economía Te	1,30%	1,30%
Diferencia	4,10%	7,12%
Factor X	-0,47%	4,14%

$$X = \left[\left(\dot{W}^e - \dot{W} \right) + \left(\dot{T} - T^e \right) \right]$$

Índice	DP World	OSITRAN	IMPACTO EN EL FACTOR X
Producto	<p>Incluye el siguiente detalle por Servicios Especiales:</p> <ul style="list-style-type: none"> Almacenamiento Servicio a Contenedores Refrigerados Otros 	<p>Incluye el siguiente detalle por Servicios Especiales:</p> <ul style="list-style-type: none"> Almacenamiento Contenedores Refrigerados Movimientos y Extra movimientos a Contenedores Verificación de datos del Contenedor Movilización de tapas de bodega – Escotillas Re-estibas de Contenedores Otros 	+0,06%
Insumo Capital WACC	Incluye la Inversión Complementaria Adicional (ICA)	No incluye la Inversión Complementaria Adicional (ICA)	+4,59%
	Utiliza el WACC de 2013 para el cálculo de la anualidad.	Se calculó un WACC prospectivo para el cálculo de la anualidad.	-0,13%
	Considera el pago de intereses por préstamos y los costos de transacción para el cálculo de Costo de la Deuda.	Se considera el pago de intereses por instrumentos financieros, préstamos y la tasa de extensión del préstamo para el cálculo del Costos de la Deuda.	+0,09%

Variación en el factor de productividad propuesto por DP World:



Componentes del WACC	DP WORLD	OSITRAN
Tasa regulatoria	8,14%	7,00%
ANUALIDAD	USD 19 994 109	USD 18 053 779
Costo de la deuda	2010: 0,92% 2011: 1,40% 2012: 1,48% 2013: 1,92%	2010: 4,32% 2011: 5,31% 2012: 5,91% 2013: 6,68%
WACC	2010: 5,01% 2011: 5,87% 2012: 6,77% 2013: 8,14%	2010: 6,56% 2011: 7,47% 2012: 8,26% 2013: 9,24%

- Los operadores portuarios no están compitiendo por tarifas: se observa una tendencia hacia el alza en las tarifas por los Servicios Estándar, en línea con los incrementos anuales de las tarifas tope. Esto muestra el poder de mercado que detenta actualmente DPW en el mercado, el cual estaría básicamente explicado por la presencia de barreras a la entrada, la existencia de una demanda inelástica, rendimientos disímiles entre ambos operadores y la alta tasa de ocupabilidad de los terminales portuarios.
- Existen diferencias que afectan la habilidad de los operadores portuarios del TPC para competir de manera efectiva en la prestación de Servicios Estándar a la carga en contenedores. Esta situación podría cambiar en los próximos años, en particular, cuando DPW y APMT operen con condiciones de infraestructura y equipamiento similares.

- Las condiciones de competencia actuales no limitan el abuso de poder de mercado en la prestación de Servicios Estándar a la carga en contenedores en el TPC, por lo que, siguiendo lo establecido en el Artículo 11 del RETA, es necesario que los mencionados servicios continúen siendo regulados.
- El factor de productividad (X) del TMS asciende a 4,14%, factor que estará vigente entre el 18 de agosto de 2015 y el 17 de agosto de 2020.

- De conformidad a los criterios y reglas establecidos en el Contrato de Concesión y el RETA, el Concesionario puede aplicar las tarifas tope a dos canastas de servicios regulados a la carga y a la naves, que se señalan a continuación:

1. Servicios en función a la Nave

Por Metro de Eslora-Hora (o fracción de hora)

2. Servicios en función a la Carga

Tarifa por contenedor con carga de 20 pies

Tarifa por contenedor con carga de 40 pies

Tarifa por contenedor vacío de 20 pies

Tarifa por contenedor vacío de 40 pies

Tarifas de Transbordo

Tarifa por contenedor con carga de 20 pies

Tarifa por contenedor con carga de 40 pies

Tarifa por contenedor vacío de 20 pies

Tarifa por contenedor vacío de 40 pies

