

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Este documento tiene por objeto sustentar la Propuesta Tarifaria del Regulador en el marco de la revisión de oficio del Factor de Productividad aplicable a las tarifas máximas de los servicios regulados en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur desde el año 2025 al año 2030.
2. De acuerdo con lo establecido en la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año contando desde el inicio de la explotación del TMS con dos amarraderos, el Regulador realizará la primera revisión tarifaria, aplicando el mecanismo RPI – X establecido en el RETA, el cual consiste en establecer una tarifa máxima tope que se ajuste periódicamente en función a la variación anual promedio del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América (RPI o inflación) y la variación anual promedio de la productividad (X).
3. Según el Anexo II del RETA, en cada procedimiento de revisión tarifaria, debe analizarse las condiciones de competencia de los servicios regulados, de modo tal que se determine si deben continuar siendo regulados. En tal sentido, en el Informe Conjunto N° 00172-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) se evaluaron las condiciones de competencia de los servicios actualmente regulados en el TMS. Sobre la base de dicho Informe Conjunto de Inicio, la Presidencia Directiva del Ositrán emitió la Resolución de Presidencia N° 0072-2024-PD-OSITRAN, a través de la cual aprobó el inicio del procedimiento tarifario para el TMS.
4. Con fecha 17 de febrero de 2025, DPWC remitió la Carta N° DALC.DPWC.065.2025 donde presentó su Propuesta Tarifaria. De la revisión de los comentarios de la Propuesta Tarifaria del Concesionario referidos al análisis de condiciones de competencia, se evidencia que DPWC no está defendiendo la hipótesis de existencia de condiciones de competencia en la prestación de los servicios regulados del TMS, de modo tal que sea justificable una desregulación tarifaria de dichos servicios; sino que únicamente se recomiendan algunos aspectos que, a su juicio, deben ser evaluados por el Regulador. En relación con ello, luego de evaluar dichas recomendaciones, estas Gerencias consideran que corresponde mantener el resultado señalado en el Informe Conjunto de Inicio respecto de la ausencia de condiciones de competencia, razón por la cual se debe continuar aplicando la regulación tarifaria para cada uno de los servicios regulados del TMS.
5. Luego de recibir y evaluar la Propuesta Tarifaria presentada por el Concesionario, se elaboró el Informe “Propuesta: Revisión Tarifaria de Oficio del Factor de Productividad en el Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur, para el periodo 2025-2030”, de fecha 21 de mayo de 2025, considerando los criterios metodológicos establecidos en la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, el RETA y Los Lineamientos, así como también aquellos criterios que se indicaron en el Informe Conjunto de Inicio. Los principales criterios generales considerados son los siguientes:
 - En línea con lo señalado en el Anexo II del RETA, se estima la PTF del Concesionario mediante la técnica de números índice, aplicando el índice de Fisher para la agregación de insumos y servicios.
 - El enfoque utilizado para calcular la PTF y el precio de insumos del Concesionario es aquel denominado como *single till* o caja única, es decir, no se distingue entre servicios regulados y no regulados, considerándose la totalidad de producción e insumos utilizados en el TMS. Asimismo, se aplica el enfoque de productividad del Concesionario o enfoque restringido, el cual consiste en tomar en cuenta solamente los insumos utilizados por el Concesionario que tienen relación directa con la provisión de servicios en el TMS.
 - Para calcular el factor de productividad del TMS, se utiliza el enfoque retrospectivo o no bayesiano, bajo el cual se considera información histórica anual del periodo 2010-2024, esto es, el periodo de análisis abarca quince (15) años y catorce (14) variaciones porcentuales.

- En los casos en que la información proporcionada por el Concesionario no sea de periodicidad anual (año completo), se estima el dato anual empleando, entre otras, la herramienta metodológica de extrapolación de datos, según lo indicado en el Informe Conjunto de Inicio. Asimismo, como también se indicó en el Informe Conjunto de Inicio, en caso la información de dos años consecutivos no resulte comparable entre sí, se construye un año proforma, a fin de no generar distorsiones en el cálculo del Factor de Productividad del TMS.
6. Por su parte, los componentes del factor de productividad del TMS que se relacionan con la economía (PTF y precios de insumos) han sido estimados considerando los siguientes criterios:
- La información sobre la PTF de la economía peruana ha sido tomada de *The Conference Board*, entidad que emplea una metodología de cálculo que considera los efectos de la cantidad y la calidad de la mano de obra, y descompone el capital entre aquel relacionado con tecnología de información y comunicaciones y el resto de los tipos de capital.
 - Los precios de los insumos de la economía peruana son estimados considerando los insumos de la economía: trabajo y capital. El precio del insumo trabajo se calcula considerando la información sobre ingreso promedio por hora. Para el precio del insumo capital se tomaron en cuenta el IPME e IPMC. En ambos casos, la fuente de información es el Instituto Nacional de Estadística e Informática.
7. En relación con los componentes del factor de productividad vinculados con el Concesionario (PTF y precios de insumos), se han seguido los siguientes criterios generales:
- Para calcular los ingresos netos por prestación de servicios del TMS, se emplea información de ingresos de la empresa, netos de conceptos tales como Retribución al Estado, Aporte por Regulación, Impuesto General a las Ventas e Impuesto a la Promoción Municipal. En tal sentido, los ingresos netos resultan de descontar, de los ingresos brutos facturados por la empresa, la Retribución a la Autoridad Portuaria Nacional (3% de los ingresos brutos) y el Aporte por Regulación (1% de los ingresos brutos).
 - El gasto de mano de obra se obtiene de las remuneraciones, incluyendo la participación de los trabajadores y excluyendo aquellos gastos que no estén vinculados con la prestación de servicios en el TMS, tales como los viajes, bonos y eventos. Para estimar el precio de la mano de obra del Concesionario, se dividió el gasto en mano de obra entre las horas-hombre. Para el cálculo de los índices de cantidades y precios de mano de obra se considera la siguiente estructura de personal: (i) trabajadores eventuales y (ii) trabajadores estables (funcionarios y empleados).
 - El gasto de insumo de productos intermedios se obtiene de manera residual, esto es, excluyendo los conceptos de depreciación y amortización (asociados al insumo capital) y las partidas de gasto de personal (asociadas al insumo mano de obra), así como aquellos conceptos que no representan un insumo empleado para la provisión de servicios en el TMS. El precio de este insumo se aproxima mediante el Índice de Precios al Consumidor (IPC). Debido a la heterogeneidad de estos insumos, las cantidades de productos intermedios se obtiene de manera indirecta al dividir el gasto en este insumo entre el IPC.
 - Para el caso del insumo capital se considera lo establecido en la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión respecto del cálculo del stock de activos fijos netos, la cual se obtiene de la suma de: (i) anualidad de la inversión referencial, y (ii) inversiones adicionales netas de su depreciación realizadas a partir de la puesta en servicio del segundo amarradero.

En el caso de la anualidad se consideraron los mismos criterios utilizados en la segunda revisión tarifaria del TMS, esto es, la tasa regulatoria y el monto de anualidad. En el caso de las inversiones adicionales se utilizaron aquellas inversiones recibidas por la Autoridad Portuaria Nacional durante el periodo 2010 (desde el inicio de operaciones con dos amarraderos) hasta el 2024, así como otras inversiones adicionales correspondientes a otros activos considerados en los Estados Financieros del Concesionario.

Mediante el Memorando N° 0077-2025-PD-OSITRAN de fecha 16 de mayo de 2025, la Presidencia Ejecutiva solicitó que se incorpore dentro del cálculo de la Propuesta Tarifaria del Regulador la Inversión Complementaria Adicional por las razones expuestas en el mencionado documento. Por tanto, en atención a lo solicitado por la Presidencia Ejecutiva, en el presente procedimiento se incluye la ICA en el cálculo del factor de productividad del TMS.

Dado que el *stock* de capital está expresado en términos nominales, debe emplearse un indicador de precios del capital para convertir dicho *stock* nominal a términos reales o unidades físicas, pues el objetivo es estimar la cantidad de capital empleado por el Concesionario para la prestación de servicios en el TMS. Con ese fin, se emplea como variable proxy del precio representativo de activos el IPME e IPMC, ajustados por el tipo de cambio, según la naturaleza del activo. Luego, se promedia el *stock* del año actual con el del año anterior, de tal manera que se pueda obtener la cantidad de capital empleada por el Concesionario durante el año actual.

Los precios del capital se estiman utilizando la metodología propuesta por Christensen y Jorgenson (1969).

8. Sobre la base de lo anterior, se propone que el factor de productividad aplicable a las tarifas máximas de los servicios regulados del TMS sea establecido en -4,77%, de acuerdo con el detalle indicado en el siguiente cuadro:

CÁLCULO DEL FACTOR DE PRODUCTIVIDAD DEL TMS		
Diferencia en el Crecimiento en Precios Insumos con la Economía		
Crecimiento en Precios Insumos Economía We	1,75%	
Crecimiento en Precios Insumos Empresa W	3,49%	
	Diferencia	-1,75%
Diferencia en el Crecimiento en la PTF con la Economía		
Crecimiento en la PTF de la Empresa T	-3,84%	
Crecimiento en la PTF de la Economía Te	-0,82%	
	Diferencia	-3,03%
Factor X		-4,77%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

9. De acuerdo con la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, corresponde realizar la actualización anual de tarifas máximas en función al RPI de los últimos doce (12) meses y el factor de productividad (X) estimado por el Regulador para dicho quinquenio. Ello ocurre el 18 de agosto de cada año (contando desde el año 2010), por lo que esa fecha debe ser tomada en cuenta para identificar el RPI de los últimos doce (12) meses.
10. Finalmente, en atención a lo indicado en el Anexo II del RETA, respecto a los criterios de conformación de las canastas de servicios regulados y tomando en cuenta las características específicas de los Servicios Estándar que el Concesionario brinda en el TMS, este Regulador considera apropiado establecer dos canastas de servicios regulados, las cuales han sido definidas tomando en consideración el tipo de usuario que los demanda: (i) servicios regulados en función a la nave, y (ii) servicios regulados en función a la carga.

11. Por último, atendiendo a la imposibilidad fáctica para sesionar del Consejo Directivo del Ositrán por falta de *quorum*, y considerando las nuevas disposiciones para la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobadas mediante la Resolución de Presidencia N° 0062-2025-PD-OSITRAN, el Concesionario, a través de la Carta DALC.DPWC.258.2025, indicó que la aprobación de la propuesta tarifaria del Regulador constituye una situación de emergencia que requiere la avocación por parte de la Presidencia Ejecutiva, por las razones expuestas en la mencionada Carta.
12. Es así que, de la evaluación de los argumentos presentados por el Concesionario, y considerando la análisis de ambas Gerencias, en el presente informe se ha identificado que la aprobación de la Propuesta Tarifaria del Regulador constituye una situación de emergencia, por lo que se estima necesario someter a consideración de la Presidencia Ejecutiva, la aprobación de la presente propuesta tarifaria aplicable a los servicios regulados en el TMS y su correspondiente publicación; en el marco de lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 9 del ROF del Ositrán.