

ARCHIVO MENSAJE

Ignorar	Eliminar	Responder	Responder a todos	Reenviar	Más	Reunión
Correo no deseado						
Pasos rápidos		Mover		Etiquetas		Edición
Mover a?	Al jefe	Reglas	OneNote	Marcar como no leído	Categorizar	Seguimiento
Correo electrón...	Listo		Acciones			Traducir
Responder y eli...	Crear nuevo					Relacionadas
						Seleccionar
Eliminar	Responder					Zoom

De: Elio De Angelis [<mailto:edeangelis087@gmail.com>]

Enviado el: miércoles, 03 de junio de 2015 05:22 PM

Para: Info OSITRAN

Asunto: Fwd:

Estimados señores, adjunto mis comentarios en formato word puesto que en mi primer correo he observado que no se han adjuntado los cuadros.

Saludos,

Victor Miranda

Estimados Señores de OSITRAN, de conformidad con lo establecido en el Artículo 4° de la RCD N° 019-2015-CD-OSITRAN, remito para la revisión de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN comentarios a la “Propuesta Revisión Tarifaria en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao 2015:2020”.

Sobre el particular, debo indicar que el listado de comentarios que a continuación se presentan ha sido elaborado tomando en consideración i) la “Propuesta Revisión Tarifaria en el Terminal Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao 2015:2020” elaborado y publicado por OSITRAN (en adelante, la “Propuesta”), y; ii) lo expuesto por el Regulador en la Audiencia Pública de la Propuesta efectuada el 27 de mayo de 2015 (en adelante, la “Audiencia”).

1. Detalle o desagregación de los servicios especiales

En la Audiencia se mencionó que en la Propuesta se utilizó para el cálculo del índice de producto un detalle más amplio de servicios especiales respecto del que planteó DPW Callao; conforme se aprecia en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 1
Detalle de los servicios especiales

Detalle planteado por DPW	Detalle planteado en la Propuesta (por OSITRAN)
Almacenamiento	Almacenamiento
Servicio a Contenedores Refrigerados	Contenedores Refrigerados
Otros	Movimientos y Extra movimientos a Contenedores
	Verificación de datos del Contenedor
	Movilización de tapas de bodega – Escotillas
	Re-estibas de Contenedores
	Otros

Fuente: Exposición realizada en la Audiencia Pública

La pregunta respecto a este tema es cuál es el criterio que se ha utilizado para determinar el nivel de detalle o desagregación de los servicios especiales.

2. Índice de Precios al Por Mayor (IPM)

En la Propuesta se observa que para deflactar el insumo Capital y calcular el costo económico (precio implícito) de este insumo se ha utilizado el IPM en nuevos soles (que publica el INEI). Sin embargo, y conforme se aprecia en el siguiente cuadro, en anteriores revisiones tarifarias a otras concesiones (puertos y aeropuertos) se ha utilizado el IPM en dólares (IPM ajustado por tipo de cambio) o más recientemente una combinación de IPM en nuevos soles e IPM en dólares:

Cuadro N° 2
IPM utilizados en pasadas revisiones tarifarias por OSITRAN

Infraestructura de Transporte	Concesionario	Fecha de Revisión Tarifaria	Tipo de IPM utilizado	
Terminal Portuario de Matarani	TISUR	Revisión tarifaria 2004	Deflactor	IPM (USD)
			Costo económico insumo capital	IPM (USD)
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	LAP	Revisión tarifaria 2009-2013	Deflactor	IPM acotado (USD)
			Costo económico insumo capital	IPM acotado (USD)
Terminal Portuario de Matarani	TISUR	Revisión tarifaria 2009	Deflactor	IPM (USD y soles)
			Costo económico insumo capital	IPM (USD y soles)
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	LAP	Revisión tarifaria 2014-2018	Deflactor	IPM acotado (soles y USD)
			Costo económico insumo capital	IPM acotado (soles y USD)
Terminal Portuario de Matarani	TISUR	Revisión tarifaria 2014	Deflactor	IPM (USD y soles)
			Costo económico insumo capital	IPM (USD y soles)

Fuente: Distintas Revisiones Tarifarias

Nota: El IPM que publica el INEI se calcula considerando una determinada canasta de bienes y servicios. Para el caso de las revisiones tarifarias de LAP se consideró un IPM acotado en dólares. El IPM acotado, no es otra cosa que excluir, de la canasta de bienes y servicios considerados por el INEI, los rubros no relacionados con el sector aeroportuario que son los siguientes: productos agropecuarios, pesca marítima y continental, alimentos y bebidas, tabaco, productos textiles, productos de cuero y calzado, prendas de vestir y pieles, y cuero.

Elaboración propia

Se observa que en pasadas revisiones tarifarias el criterio que se consideró para decidir qué IPM utilizar (en soles o en dólares) estaba fuertemente relacionado con la moneda de gasto del capital; así, si los gastos de las partidas de capital se realizaban en dólares entonces correspondía, a criterio de OSITRAN, utilizar el IPM en dólares. Ahora bien, sólo en aquellos casos que se registrara que los precios implícitos de determinados rubros de capital resultarán negativos por el uso del IPM en dólares, se pasaba a utilizar para estos determinados rubros el IPM en soles, utilizándose para el resto de rubros de activos el IPM en dólares.

En las dos primeras revisiones tarifarias del TP Matarani (2004) y del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (2009-2013) se utilizó únicamente el IPM en dólares ya que no se halló precios implícitos negativos para los diversos rubros de capital. En estas dos revisiones el criterio que utilizó OSITRAN para elegir el IPM en dólares fue que los gastos de capital se realizaban (principalmente) en dólares.

Luego, en las posteriores revisiones tarifarias OSITRAN, ante el registro de precios implícitos negativos para ciertos rubros de capital, decidió utilizar una combinación de IPM en soles e IPM en dólares. En efecto, en la revisión tarifaria del Terminal Portuario de Matarani efectuada el 2009 se registró por primera vez precios implícitos negativos por el uso del IPM en dólares. Las posteriores revisiones (Matarani 2014 y Aeropuerto Jorge Chávez 2014 - 2018) también registraron precios implícitos negativos para determinados rubros de capital. Para estos determinados rubros de capital que resultaron negativos (con el IPM en dólares) se utilizó el IPM en nuevos soles mientras que para el resto de rubros de capital se siguió utilizándose el IPM en dólares.

Al respecto, en el numeral 222 del estudio “Propuesta de Revisión de Tarifas Máximas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez 2014-2018” se menciona que para hallar las cantidades (implícitas) de capital se deflactará la serie de stock capital promedio con el IPM acotado (o corregido) en dólares ya que esta última serie se encuentra en dólares:

“222. Una vez obtenido el valor del stock del capital medio del Concesionario, se procederá a calcular las cantidades implícitas de activos fijos que utiliza para la producción. Para ello, se deflactará esta serie por un índice que corresponde al Índice de Precios al por Mayor excluidos los siguientes rubros: productos agropecuarios; pesca marítima y continental; alimentos y bebidas; tabaco; productos textiles, prendas de vestir y pieles; y, por último, cuero, productos de cuero y calzado. (El detalle de los rubros se muestra en el Anexo IV Rubros excluidos del IPM para el cálculo del IPM ajustado en la pág. 105.) Como el Índice

de Precios al por Mayor corregido por los rubros antes mencionados se utiliza para deflactar una serie en dólares es preciso ajustarlo por las variaciones del tipo de cambio.”

Asimismo, en los numerales 225 al 228 del estudio anterior se menciona que para hallar el costo económico del Insumo Capital (también denominado precio implícito del capital) se utilizarán 2 índices de precios de los activos: el IPM acotado en dólares y el IPM acotado en nuevos soles. La razón que se menciona en estos numerales de utilizar el IPM en soles para los rubros “mejoras” y “costos de concesión” son que utilizar el IPM acotado en dólares genera precios implícitos con valores negativos, lo cual no tiene sentido económico. Para el resto de rubros del Insumo Capital se utiliza el IPM acotado en dólares.

225. En relación al índice de precios de los activos (Pt) a emplear en la Ecuación 15, se utilizarán dos series distintas en función de qué tipo de activo se trate. Para los activos “otras mejoras”, “equipos de seguridad y rescate”, “equipos de cómputo”, “equipos diversos” y “unidades de transporte muebles y enseres” el índice de precios empleado para deflactarlos es el IPM ajustado y corregido por tipo de cambio.
226. Sin embargo, para los activos “mejoras” y “costos de concesión” el índice de precios empleado para deflactar el valor del stock de capital es el IPM ajustado pero no corregido por tipo de cambio. La razón es que para estas categorías de activos utilizar la corrección por tipo de cambio hace que el cálculo del precio implícito del capital, empleando la Ecuación 15, genera valores negativos lo cual no tiene sentido económico³⁴.
227. Esta circunstancia se observó por primera vez en la revisión de tarifas mediante factor de productividad para TISUR en el año 2009. Este Concesionario también está sujeto a revisiones tarifarias mediante factor de productividad. Al igual que en el caso de LAP, para su obtención se calcula el precio implícito del capital mediante la Ecuación 15. Debido a la fuerte apreciación del nuevo sol frente al dólar a partir del 2007, también se obtuvieron precios implícitos del capital, qi, negativos para TISUR.
228. Para solventar esta inconsistencia se empleó el IPM sin corrección por tipo de cambio como índice de precios de los activos Pt en aquellos rubros de capital en los que se observaron precios implícitos de capital negativos.

(El resaltado y subrayado es nuestro)

Cabe mencionar que el criterio de utilizar un índice de precios según la moneda en la que se realizan los gastos también es utilizado o mencionado para calcular los precios implícitos de materiales. Al respecto, en el numeral 381 del estudio “Revisión de Tarifas Máximas en el Terminal Portuario de Matarani y Desregulación de sus Servicios Prestados en Régimen de Competencia Efectiva, versión 2.0 (agosto 2009)” y en el numeral 285 del estudio “Revisión de Tarifas Máximas en el Terminal Portuario de Matarani: 2014 – 2019, versión 2.0” se menciona que se utiliza el IPC en dólares ya que el gasto en materiales se encuentra denominado en moneda extranjera.

- “381. Dado que los materiales son bienes y servicios muy heterogéneos, para obtener la serie de cantidades, se requiere deflactar el gasto en productos intermedios por un índice es obtener un índice apropiado de precios. El índice empleado en este caso es el IPC⁷⁰ corregido por tipo de cambio⁷¹, ya que el gasto en materiales se encuentra denominado en moneda extranjera.”
- “285. Dado que los materiales son bienes y servicios muy heterogéneos, para obtener la serie de cantidades, se requiere deflactar el gasto en productos intermedios por un índice apropiado de precios. El índice empleado en este caso es el IPC corregido por tipo de cambio⁷³, ya que el gasto en materiales se encuentra denominado en moneda extranjera.”

(El resaltado y subrayado es nuestro)

En resumen, el criterio más importante en las 5 primeras revisiones tarifarias fue utilizar índices de precios en moneda extranjera ya que el gasto en Capital (como en Materiales) se encuentra denominado o se realizaba principalmente en dólares. Sólo en aquellos casos en que se registrara que los precios implícitos de determinados rubros de capital resultarán negativos, por el uso del IPM en dólares, entonces se pasaba a utilizar para estos determinados rubros el IPM en soles, utilizándose para el resto de rubros de activos el IPM en dólares. Es decir, el uso del IPM en soles sólo tiene sentido para aquellos rubros de capital en el que el uso del IPM en dólares arroja precios implícitos negativos.

Por otro lado, al parecer un nuevo argumento planteado por OSITRAN en la Propuesta es la alta volatilidad de los precios de capital debido a la fuerte revaluación del dólar.

“320. Dado que en el periodo de análisis se evidenció una fuerte revaluación del dólar, lo cual ocasiona una volatilidad alta de los precios de capital y siguiendo la propuesta del Concesionario, se utilizó para deflactar las series de capital el IPM no ajustado por tipo de cambio del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) en Nuevos Soles para todas las partidas.”

Asimismo, en la Audiencia se mencionó que se utilizó el IPM en soles ya que al utilizar el IPM en dólares resultaba en precios implícitos de capital negativo.

Respecto al tema de la fuerte revaluación del dólar, se debe mencionar que esta condición también se observó en los datos utilizados para las revisiones tarifarias del Terminal Portuario de Matarani (2014) y del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (2014-2018); sin embargo en ambos casos, este hecho no fue un criterio para elegir el tipo de IPM a utilizar, motivo por el cual entendemos que esta condición no debería ser considerada que en la revisión tarifaria del Terminal Muelle Sur.

Respecto al hallazgo de precios implícitos negativos, es importante mencionar que estos no se observan en ninguno de los cinco (5) rubros de capital del Terminal Muelle Sur por lo que, siguiendo los principios de consistencia y predictibilidad, se deberían utilizar el IPM en dólares.

Por lo mencionado, consideramos oportuno que OSITRAN pueda ampliar las razones por las cuales se está utilizando en esta revisión tarifaria el IPM en soles, más aun tomando en cuenta que hasta la fecha, en casos similares al de DPW, OSITRAN venía utilizando por regla el IPM en dólares y sólo utilizaba el IPM en soles en aquellos rubros de capital en el que el uso del IPM en dólares arroja precios implícitos de capital negativos. En todo caso, sería importante que el OSITRAN precise cuáles son los criterios para elegir el tipo de IPM (en dólares o soles) y mencionar qué criterio prima respecto a otros.

3. Gastos de Pre-concesión

Como resulta común a todos los proyectos de concesión, los postores y posteriores concesionarios afrontan una serie de gastos para lograr adjudicarse la concesión que actualmente explotan. Estos gastos son lo que comúnmente se denominan Gastos de Pre-concesión. Entre estos gastos se encuentran los pagos a Proinversión, a consultores, por carta fianza y demás.

Al respecto, la pregunta es cómo se ha tratado estos gastos en la Propuesta, toda vez que en otras revisiones tarifarias, como la del Terminal Portuario de Matarani y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, si se han considerado estos gastos.

4. Activos iniciales de la concesión

Por lo general, en las concesiones de infraestructura de transporte en el Perú el Estado entrega al concesionario activos para realizar las prestaciones y actividades concedidas al sector privado. Al respecto, sería importante se indique cuál ha sido el tratamiento y la metodología de cálculo en la Propuesta de los activos iniciales de la concesión del Terminal Muelle Sur. Así por ejemplo, debería precisarse cómo se ha tratado el área terrestre entregada por el Estado en el 2006 al concesionario del Terminal Muelle Sur.

5. Muestra de betas apalancadas

En el Cuadro N° 4 del Anexo 3 de la Propuesta se describe una muestra de 6 terminales portuarios los cuales son utilizados para calcular el Beta, tanto el apalancado como el desapalancado, que será utilizado para calcular el WACC del Terminal Muelle Sur.

A este respecto, se pregunta si para el cálculo del Beta es preferible una mayor muestra de terminales a comparación de una muestra más pequeña.

6. Cálculo del costo de deuda

En el Cuadro N° 6 del Anexo 3 de la Propuesta se encuentran los datos que permiten calcular el costo de la deuda. La tasa de costo de la deuda de los años 2010, 2011 y 2012 se hallan de la división entre la suma de préstamos versus la suma de pagos por intereses y tasa de extensión. No obstante, si se sigue este mismo procedimiento no se logra hallar la tasa de 6.68% que se registra para el año 2013. Al respecto, sería oportuno que OSITRAN pueda aclarar cómo fue calculada la tasa de costo de deuda del 2013 o, en todo caso, señalar que otra información fue considerada para calcular la mencionada tasa.

Asimismo, sería oportuno que OSITRAN pueda precisar qué componentes se encuentran en la Tasa de Extensión y en los instrumentos financieros.

Cuadro N° 6
TMS: Costo Efectivo de la Deuda, 2010-13
(miles USD)

Costo Efectivo de la Deuda	2010	2011	2012	2013
Intereses por instrumentos financieros	7 944	8 331	8 865	7 252
Intereses por préstamos	4 708	7 264	8 101	7 596
Tasa de Extensión	0	331	750	563
				2 750
Monto del Préstamo	293 000	300 000	300 000	260 000
Monto del Préstamo Revolvente	0	0	0	90 000
Costo de Deuda	4,32%	5,31%	5,91%	6,68%
Costo de Emisión de la Deuda	0,00%	0,11%	0,25%	0,97%
Pago de Intereses	4,32%	5,20%	5,66%	5,71%

Fuente: Estados Financieros de DPW.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN.

7. Obras en curso

Es común en las concesiones que al momento de la revisión tarifaria se encuentren en plena ejecución obras y, en general, inversiones. Sobre este punto, en la Propuesta no se observa cuál ha sido el tratamiento de las obras en curso. Cabe mencionar que en el caso de las revisiones tarifarias del Terminal Portuario de Matarani sí fueron consideradas las obras en curso.

8. Productividad de la economía

De acuerdo a las fórmulas utilizadas en la Propuesta y en otras revisiones tarifarias efectuadas por OSITRAN, se observa que la productividad de la economía no tiene ningún efecto sobre el Factor de Productividad (X). Esto es una limitación importante de las fórmulas utilizadas, específicamente de la forma de calcular la variación promedio de los insumos de la economía (W^e).

Al respecto, la fórmula general para hallar el Factor de productividad es el siguiente:

$$X = (W^e - W) + (T - T^e) \dots\dots\dots (1)$$

Donde:

W^e : Variación (cambio porcentual) promedio de los precios de los insumos de la economía peruana.

W : Variación (cambio porcentual) promedio de los precios de los insumos de la empresa.

T : Variación (cambio porcentual) promedio de la productividad de la empresa.

T^e : Variación (cambio porcentual) promedio de la productividad de la economía peruana.

Para hallar la variable W^e en la Propuesta se utiliza la fórmula siguiente:

$$W^e = IPC + T^e \dots\dots\dots (2)$$

Donde:

IPC : Variación promedio de los Índices de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana publicados por el INEI.

T^e : Variación (cambio porcentual) promedio de la productividad de la economía peruana.

Si insertamos la ecuación 2 dentro de la ecuación 1 la fórmula general para hallar el Factor de productividad se reduce a la fórmula siguiente:

$$X = (IPC - W) + T \dots\dots\dots (3)$$

Como se observa en la anterior fórmula, en el cálculo del Factor de Productividad (X) no tiene ninguna influencia la productividad de la economía nacional. Esta deficiencia de la forma de cálculo del X es de conocimiento de los organismos reguladores.

En este contexto, nuestro comentario es si se ha tratado de solucionar esta deficiencia. En todo caso, si se propusiera al Regulador una metodología de cálculo de la variable W^e que fuera consistente y

presentara ventajas respecto a la actual fórmula utilizada, sería importante saber si ésta podría ser tomada y/o evaluada por OSITRAN.

Sin otro particular y agradeciendo de antemano la atención y respuesta a los comentarios, me despido.

Atentamente,

Víctor Angel Miranda Mendoza
DNI: 10809467