

# 2014

## INFORME DE DESEMPEÑO DE LA CONCESION DEL TRAMO VIAL: MOCUPE – CAYALTÍ – OYOTÚN



**Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

# CONTENIDO

Resumen Ejecutivo .....	4
I. Principales características del Contrato de Concesión .....	6
I.1 Compromisos de inversión .....	7
I.2 Pagos al Estado .....	8
I.3 Regulación tarifaria .....	8
I.4 Ingresos de la Concesión .....	9
I.5 Adendas .....	11
II. Servicios prestados.....	12
II.1 Servicios Obligatorios.....	12
II.2 Servicios Opcionales.....	12
III. Hechos de importancia .....	13
IV. Inversiones.....	14
V. Desempeño de la empresa .....	15
V.1 Resultados financieros: Estado de Resultados .....	15
V.2 Estado de Situación Financiera.....	15
V.3 Indicadores financieros .....	16
VI. Pagos al Estado .....	18
ANEXOS .....	19

## Cuadros

Cuadro N° 1 Tramos de la Concesión .....	6
Cuadro N° 2 Principales trabajos a realizarse en la Concesión.....	7
Cuadro N° 3 Tarifas fijadas por el Regulador .....	9
Cuadro N° 4 Estructura de los ingresos .....	9
Cuadro N° 5 Inversión reconocida anual, 2010-2014 .....	14
Cuadro N° 6 Estado de resultados, 2013-2014 .....	15
Cuadro N° 7 Estado de situación financiera, 2013-2014 .....	16
Cuadro N° 8 Ratios financieros, 2013-2014 .....	17

## Gráficos

Gráfico N° 1 Aportes por regulación, 2010-2014 .....	18
--	----

## Ilustraciones

Ilustración N° 1: Ámbito de la Concesión.....	7
---	---

# INFORME DE DESEMPEÑO 2014

## TRAMO VIAL MOCUPE - CAYALTÍ - OYOTÚN



## Resumen Ejecutivo

El 30 de abril de 2009 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) suscribió con Obrainsa – Concesión Valle del Zaña S.A. el Contrato de Concesión bajo la modalidad BOT (Build, Operate and Transfer) de la Carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún, con una vigencia de 15 años.

La Concesión se compone de 3 tramos que comprenden, en total, 47 kilómetros en Lambayeque. El primer tramo conecta Nuevo Mocupe con el valle del Zaña, el segundo tramo se ubica entre Zaña y Cayaltí, y el tercer tramo va desde Cayaltí hasta Oyotún.

DATOS GENERALES	
Concesionario	Obrainsa – Concesión Valle del Zaña S.A.
Composición accionaria	Obras de ingeniería S.A. (99,99%), Otros (0,01%)
Modalidad de la concesión	Cofinanciada
Esquema del contrato	BOT (build, operate and transfer)
Factor de competencia	PAS (Pago por Servicio)
Inversión comprometida	USD 24,85 millones (inc. IGV)
Inversión acumulada al 2014	USD 24,83 millones (inc. IGV)
Suscripción de contrato	30 de abril de 2009
Inicio de la concesión	Aún no empieza a operar.
Vigencia de la Concesión	15 años
Número de Adendas	-

Esta Concesión pertenece al Programa Vial “Costa – Sierra”, diseñado por el MTC en coordinación con PROINVERSIÓN. El Programa tiene como objetivo principal mejorar la transitabilidad de las carreteras que unen la costa y la ceja de sierra del país con la finalidad de mejorar las condiciones de acceso de los agricultores de la serranía a los centros de comercio de la costa.

Además de la construcción de las obras y el mantenimiento de las mismas, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario deberá operar los servicios de cobro de peaje, y prestar de manera

obligatoria y gratuita los servicios de central de emergencia y sistema de comunicación en tiempo real, y servicios de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos.

Al finalizar el 2014, el Concesionario ha presentado un avance de 99,93% de cumplimiento de su compromiso de inversiones, encontrándose pendiente de reconocimiento por parte del Regulador, las inversiones realizadas en la construcción de la unidad de peaje.

Al cierre del año, la empresa no ha iniciado la explotación de los tramos viales concesionados, motivo por el cual no se cuenta con información relativa a la medición del flujo vehicular.

El resultado del ejercicio del Consorcio Obrainsa Valle del Zaña S.A. ha sido positivo, debido a los pagos efectuados por parte del Concedente durante 2014. Ello le permitió a la empresa superar la situación de pérdidas financieras en la que se encontraba el año anterior.

Tales resultados se ven reflejados en la mejoría de todos los indicadores de rentabilidad de la empresa en el 2014, así la empresa ha generado márgenes operativos y netos de 16 y 13%, respectivamente. Asimismo, ha obtenido una rentabilidad de 20% sobre el patrimonio neto o capital aportado por los socios.

Por su parte, en 2014 la empresa no ha afrontado problemas de liquidez, pues sus activos corrientes superan sus obligaciones de corto plazo, arrojando una ratio prueba ácida de 1,55 que indica que la empresa tuvo la capacidad de afrontar sin problemas todas sus obligaciones corrientes.

Al cierre de 2014, el Concesionario presentaba una situación de baja dependencia financiera de terceros ajenos a la empresa, así su ratio de endeudamiento indica que el 60% de los activos han sido financiados con deuda de terceros, siendo importante precisar que una amplia proporción de dicha deuda corresponde a operaciones con empresas vinculadas.

Finalmente, durante 2014 el Concesionario pagó por concepto de Aporte por Regulación un total de S/. 98 573, monto 18% superior al del año anterior.

# INFORME DE DESEMPEÑO 2014



## I. Principales características del Contrato de Concesión

1. El Estado, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) (en adelante, el Concedente), suscribió el 30 de abril de 2009, con Obrainsa – Concesión Valle del Zaña S.A. (en adelante, el Concesionario o Obrainsa), el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación del Tramo Vial: Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún, (en adelante, el Contrato de Concesión). El Concesionario tiene como accionistas principal a Obras de Ingeniería S.A. (99,99%) y otras empresas del mismo grupo económico (0,01%).
2. El Contrato de Concesión tiene como objeto la prestación del servicio público de infraestructura vial a favor de los usuarios, para lo cual se concede al Concesionario el aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión. Para tal fin, el Concesionario deberá cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con los estándares y Niveles de Servicio, previsto en sus respectivo Contrato.
3. La Concesión está ubicada en Lambayeque y comprende una extensión de 47 kilómetros, la cual se subdivide en tres tramos, conforme se detalla en el cuadro que se presenta a continuación:

Cuadro N° 1 Tramos de la Concesión				
Tramo	Localidad		Longitud (km)	Provincia
	Desde	Hasta		
1	Nuevo Mocupe	Zaña	10,7	Chiclayo
2	Zaña	Cayaltí	3,45	Chiclayo
3	Cayaltí	Oyotún	32,647	Chiclayo
Total			46,797	

Fuente: Contrato de Concesión

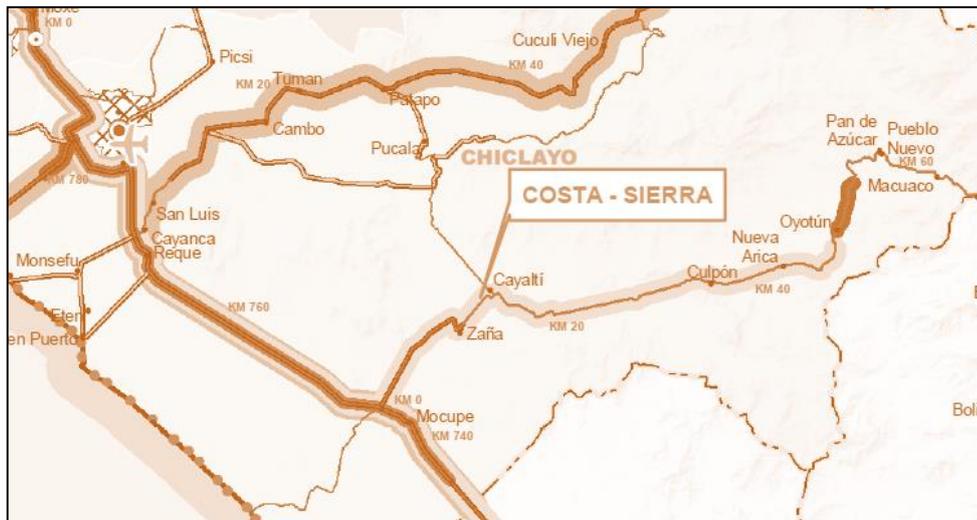
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

4. El Contrato de Concesión responde a un esquema BOT (Build, Operate and Transfer) y se suscribió por un plazo de 15 años, bajo la modalidad de cofinanciamiento. La fecha de Inicio de la Explotación es aquella en la cual se dé la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción por parte del Concedente. No obstante, al final de 2014, se encontraba pendiente

el reconocimiento por parte del Regulador el último tramo de inversiones efectuadas en la Concesión. En ese sentido, durante 2014 no se produjo aún el inicio de operaciones.

5. Tal como se muestra en la Ilustración N° 1, la Concesión comprende carreteras de penetración que conectan la costa con la sierra de la provincia de Chiclayo en la región Lambayeque, facilitando el intercambio comercial entre las zonas productoras con los centros de comercialización ubicados en la Costa.

**Ilustración N° 1: Ámbito de la Concesión**



Fuente: MTC – Oficina de estadística.

## I.1 Compromisos de inversión

6. De acuerdo al Anexo III del Contrato de Concesión, la Inversión Proyectada Referencial en los tramos viales Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún asciende a la suma de USD 17 385 541,43 (inc. IGV). El proyecto de concesión contempla la rehabilitación o mejoramiento, conservación y operación de la infraestructura vial de la carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún, cuyos principales trabajos se detallan en el Cuadro N° 2.

**Cuadro N° 2**  
**Principales trabajos a realizarse en la Concesión**

Red Vial	Tramo	Sector	Longitud (km)	Obras Principales
PE-1NJ (ramal)	0+000 - 10+700	Nuevo Mocupe - Zaña	10,7	Conservación de la superficie asfaltada existente. Conservación de obras de arte y drenaje y señalización.
PE-1NJ (ramal)	11+750 - 15+200	Zaña - Cayaltí	3,45	Rehabilitación de la superficie asfaltada existente. Conservación de obras de arte y drenaje y señalización.
PE-1NJ (ramal)	15+200 - 47+847	Cayaltí - Oyotún	32,647	Mejoramiento a nivel de asfaltado con tratamiento superficial bicapa.

Fuente: Anexo III del Contrato de Concesión  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## I.2 Pagos al Estado

7. De acuerdo a lo establecido en la cláusula 9.10 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá transferir al Regulador hasta la suma de USD 790 251,88, por concepto de supervisión de estudios y obras durante el periodo de construcción.
8. Asimismo, conforme a la cláusula 15.9 de dicho Contrato, el Concesionario deberá transferir anualmente a favor del Regulador por concepto de Aporte por Regulación, el 1% del total de sus ingresos (facturación).

## I.3 Regulación tarifaria

9. Conforme a lo dispuesto en la cláusula 9.2 del Contrato de Concesión, corresponde al Concesionario el cobro de la tarifa de peaje a partir de la fecha de inicio de la explotación de la Concesión. Dicha tarifa está compuesta por el peaje más IGV y los tributos que fuesen aplicables y deberá ser determinada por el Regulador antes de la fecha de inicio de la explotación.
10. Cabe indicar que en esta Concesión se ha previsto fijar la tarifa de peaje, considerando una tarifa básica para toda la carretera y una tarifa diferenciada en función a la distancia recorrida.
11. Adicionalmente, la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión establece que los peajes serán reajustados en forma ordinaria por el Concesionario, a partir, del año calendario siguiente al de la fecha de inicio de la explotación. Este reajuste se realizará cada doce (12) meses y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste de Peajes:

$$Peaje_{ajustado} = Peaje \times \frac{IPC_i}{IPC_0}$$

Donde:

- Peaje*<sub>ajustado</sub> : Monto a cobrar en nuevos soles y luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente.
- Peaje* : Monto en nuevos soles del peaje determinado por el Regulador
- i* : Mes anterior al que se realiza el cálculo del *Peaje*<sub>ajustado</sub>.
- 0* : Mes correspondiente a la fijación anterior del *Peaje*.
- IPC* : Índice de Precios al Consumidor del Perú, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

12. En caso de que dentro del transcurso de un año calendario se produzca una variación mayor al 10% del IPC, desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario utilizando la misma fórmula.
13. El 19 de octubre de 2012 mediante Resolución de Consejo Directivo N° 037-2012-CD-OSITRAN, se fijó tanto el peaje básico como el peaje diferenciado de la Concesión. La tarifa que deberá cobrar el Concesionario, en ambos sentidos, estará compuesta por el peaje (básico o diferenciado) más el IGV, y los tributos que le fueren aplicables.
14. Al cierre del 2014, la empresa no había iniciado la Explotación; por lo que no ha procedido al cobro de la tarifa fijada por el Regulador ni a los reajustes tarifarios anuales; sin embargo, una

vez que se inicie la operación de la Concesión, el Concesionario deberá realizar anualmente un reajuste por inflación de acuerdo a la metodología detallada en la cláusula 9.6 de su Contrato.

**Cuadro N° 3**  
**Tarifas fijadas por el Regulador**  
 (En Nuevos Soles, incluye IGV)

Concesión	Tarifa	Tarifa	Descripción <sup>1/</sup>
Nuevo Mocupe - Cayaltí - Oyotún	Básica	2,00	Por eje cobrable y por sentido.
	Diferenciada	1,00	Por eje cobrable y por sentido. Por distancia recorrida de hasta 23,4 km.

<sup>1/</sup> Las unidades de vehículos ligeros equivalen a un eje cobrable.

Fuente: OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

#### I.4 Ingresos de la Concesión

15. La Concesión se otorgó bajo la modalidad de cofinanciamiento, por lo que los ingresos del Concesionario están dados por el cobro al Concedente del Pago por Servicio (en adelante PAS). El PAS representa la contraprestación que percibirá la empresa conforme vaya ejecutando los compromisos establecidos en el Contrato de Concesión y su monto tiene como finalidad reconocer los recursos empleados para la inversión, así como para los costos de operación y conservación.
16. El monto del PAS se calcula como la suma del PAO (pago por obras) y el PAMO (pago por conservación y operación) y se financia a través del cobro de los peajes y del cofinanciamiento. Así, en primer lugar, corresponde utilizar el ingreso obtenido por el peaje y de ser el caso que dicho ingreso no sea suficiente, se utilizará el cofinanciamiento, siendo el monto de este último equivalente a la diferencia entre el PAS y la recaudación. En el Cuadro N° 4 se resume las principales características del Pago por Servicio.

**Cuadro N° 4**  
**Estructura de los ingresos PAS**

Ingresos <sup>1</sup>	Monto	Fuentes	Procedimiento de pago
PPO	US\$ 15 621 462,00 <sup>2</sup>		Será cancelado mediante el reconocimiento de los avances de Obra a través de los CAO's.
PAS = +		- Peaje	No incluye IGV.
PAMO	US\$ 1 443 029,00 <sup>2</sup>	- Cofinanciamiento	Cancelado trimestralmente durante un periodo de quince (15) años. No incluye IGV.

<sup>1/</sup> Nota: PPO= Pago por Obras, PAMO= Pago por Conservación y Operación

<sup>2/</sup> Correspondiente a la Propuesta Económica presentada por el Adjudicatario en la etapa del Concurso.

Fuente: Los Contratos de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

17. En lo referido al ajuste del Pago por Conservación y Operación (en adelante, PAMO), se ha establecido que dicho pago será objeto de una revisión al cuarto, octavo y décimo segundo año contados a partir de la fecha de inicio de explotación. La variación del PAMO ajustado, no

deberá representar una variación real mayor del cinco por ciento (5%) con respecto al PAMO del año anterior.

18. Adicionalmente, se tiene previsto que el monto del PAMO debe ser reajustado anualmente de acuerdo a la inflación que se suscite, aplicándole la siguiente fórmula:

$$PAMO_{Ajustado} = PAMO \times \frac{TC_0}{TC_i} \times \frac{IPC_i}{IPC_0}$$

Donde:

- $PAMO_{Ajustado}$  : Monto en dólares resultante de la aplicación de la fórmula.  
 $0$  : Fecha base del presupuesto del Proyecto Referencial correspondiente al 30 de mayo de 2008.  
 $i$  : Es la fecha de ajuste y corresponde al último día hábil del mes anterior al mes que se deba pagar la cuota  $i$  del PAMO.  
 $IPC$  : Índice de Precios al Consumidor, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).  
 $TC$  : Tipo de Cambio.

19. Al cierre de 2014, la empresa ha recibido pagos PPO en reconocimiento por los avances en las inversiones, pero aún no ha recibido ingresos por el concepto de costos de operación y mantenimiento de la vía (PAMO), debido a que aún no se ha producido el inicio de operaciones de la Concesión.

## **I.5 Adendas**

20. Al cierre de 2014, el Concedente no ha suscrito adendas con el Concesionario, sin embargo, tiene pendiente la suscripción de la primera adenda al Contrato de Concesión.
21. Al respecto, cabe señalar que, mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 1653-486-13-CD-OSITRAN de fecha 22 de noviembre de 2013, el Regulador emitió opinión técnica con relación a la propuesta de segunda adenda al Contrato de Concesión, la misma que tiene como finalidad permitir la recepción parcial de obras y con ello acelerar la fecha de inicio de explotación de la Concesión.

## II. Servicios prestados

22. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público a favor de los usuarios de las infraestructuras, para lo cual confiere el aprovechamiento económico de los bienes de sus respectivas concesiones. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación de los tramos, de acuerdo a lo previsto en los contratos.

### II.1 Servicios Obligatorios

23. Los Contratos de Concesión establecen que cada Concesionario tiene la obligación de brindar a sus usuarios, de manera gratuita, los siguientes servicios:
- Servicio de central de emergencia, que funcionará durante las 24 horas de todos los días del año (a partir de la fecha de inicio de la explotación).
  - Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos que hubieren resultado averiados en la vía (a partir de la fecha de inicio de la explotación).
  - Sistema de comunicación de emergencia en tiempo real conformado por casetas debidamente señalizadas, ubicadas a una distancia máxima de 10 km una de otra. Este servicio deberá estar operativo a más tardar al finalizar el segundo año a partir de la fecha de inicio de la explotación.
  - Servicio de apoyo policial contiguo a la zona de localización de la unidad de peaje, para apoyo a las labores de vigilancia y control desde la fecha de inicio de la explotación.
24. El servicio obligatorio que deberá implementar el Concesionario, y por el que se le permitirá cobrar, será el de servicios higiénicos en las unidades de peaje. Estos deberán estar operativos, a más tardar, en la misma fecha en la que la unidad de peaje comience a ser operada.

### II.2 Servicios Opcionales

25. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en los Contratos de Concesión, cada Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. Estos servicios podrán llevarse a cabo en aquellos terrenos considerados como Áreas de Servicios Opcionales, y podrán ser prestados previa aprobación por parte del regulador.

### **III. Hechos de importancia**

26. La inversión acumulada al año 2014 asciende a USD 24 832 919 (inc. IGV), y corresponde a la culminación de la totalidad de las obra establecidas en el Estudio Definido de Ingeniería.
27. En setiembre de 2014, se culminó la construcción de la unidad de peaje (obra complementaria), encontrándose el Concesionario a la espera de su recepción a fin de iniciar la explotación de los tramos concesionados.

## IV. Inversiones

28. Con relación a los montos de las inversiones reconocidas por el Regulador, durante el año 2014 no se han reconocido inversiones, estando pendiente el reconocimiento de las inversiones realizadas para la construcción de la unidad de peaje.
29. Al finalizar el 2014, el Concesionario ha presentado un 99,93% de cumplimiento de compromiso de inversiones, a continuación se presenta las inversiones anuales reconocidas, así como el porcentaje de avance en relación a los USD 24,85 millones establecidos como compromiso de inversión (ver Cuadro N° 5).

Cuadro N° 5 Inversión reconocida anual, 2010-2014 (En miles de USD, inc. IGV)			
Año	Monto	Avance Anual	Avance Acumulado
2011	19 309	77,7%	77,70%
2012	5 524	22,2%	99,93%
2013	0	0,0%	99,93%
2014	0	0,0%	99,93%
<b>Total</b>	<b>24 833</b>		
<b>Compromiso de inversión</b>	<b>24 851</b>		

Fuente: OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## V. Desempeño de la empresa

30. Cabe indicar que no se cuenta con información sobre desempeño operativo de 2014, debido a que al finalizar dicho año no se había iniciado aún la fase de explotación de la Concesión.

### V.1 Resultados financieros: Estado de Resultados

31. En el año 2014, el Concesionario reportó ingresos por S/. 9,86 millones, procedentes de los servicios de construcción de los tramos viales, los cuales resultaron ampliamente superiores a los S/. 41 mil registrados el año anterior. Dicho nivel de ingresos corresponden a los pagos efectuados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
32. Asimismo, el costo de servicios de construcción ascendentes a S/. 7,7 millones también presentó un importante incremento con relación al año anterior. De este modo, al término del año 2014, la empresa obtuvo una utilidad bruta superior a los US\$/ 2 millones.
33. A nivel de utilidad neta, también se registraron utilidades por un monto de S/. 1,3 millones en 2014, logrando superar así la situación de pérdida financiera registrada en 2013.

Cuadro N° 6 Estado de resultados, 2013-2014 (en miles de Nuevos Soles)		
Concepto	2014	2013
Ingresos por servicio de construcción	9 857	41
Costo de servicios	(7 702)	(91)
<b>Utilidad bruta</b>	<b>2 155</b>	<b>(50)</b>
Gastos de administración	(542)	(461)
Otros gastos	-	-
<b>Utilidad operativa</b>	<b>1 613</b>	<b>(511)</b>
Ingresos financieros	5	24
Gastos financieros	(177)	(66)
Diversos, neto	-	-
Diferencia en cambio, neta	417	562
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>1 858</b>	<b>9</b>
Impuesto a la renta	(561)	(35)
<b>Utilidad neta del año</b>	<b>1 297</b>	<b>(25)</b>

Fuente: Estados financieros auditados Obrainsa S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### V.2 Estado de Situación Financiera

34. Durante el año 2014, el Concesionario registró un notable incremento de sus activos totales con relación al año anterior, del orden de 50%. Ello obedece principalmente al crecimiento experimentado en sus cuentas de *efectivo y equivalentes de efectivo* y *Cuentas por cobrar diversas*

las cuales aumentaron 57% y 28% en comparación a 2013, respectivamente. Cabe señalar que bajo el rubro de cuentas por cobrar diversas, la empresa ha registrado pagos efectuados a la autoridad tributaria a cuenta del Impuesto a la renta y del Impuesto temporal a los activos netos.

35. De otro lado, en 2014, los pasivos totales aumentaron en 72,6% respecto del año anterior, destacando principalmente la variación registrada en el rubro de *Cuentas por pagar a relacionadas*, en la que se tienen registradas las facturas pendientes de pago a Obras de Ingeniería S.A. Cabe indicar que el Concesionario, emplea como principal fuente de financiamiento a su empresa vinculada, así esta cuenta tiene una participación de 94% del total de obligaciones contraídas por la empresa.
36. Por su parte, en 2014, también se produjo un incremento en el patrimonio neto de la empresa del orden de 24,3% en relación con el año anterior, debido al aumento de la cuenta de resultados acumulados por las utilidades generadas en 2014.

<b>Cuadro N° 7</b>					
<b>Estado de situación financiera, 2013-2014</b>					
<b>(En Nuevos Soles)</b>					
ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO	Al 31 de diciembre	
	2014	2013		2014	2013
<b>Activo Corriente</b>			<b>Pasivo Corriente</b>		
Efectivo y equivalentes de efectivo	2 930 619	1 866 334	Pagarés bancarios		
Cuentas por cobrar comerciales	8 599 156	8 262 572	Cuentas por pagar comerciales	58 811	315 511
Otras cuentas por cobrar	4 908 805	752 326	Cuentas por pagar vinculadas	9 947 534	5 814 589
Gastos contratados por anticipado	93 015	229 712	Cuentas por pagar diversas	574 463	1 344
<b>Total del Activo corriente</b>	<b>16 531 595</b>	<b>11 110 944</b>	<b>Pasivo total</b>	<b>10 580 808</b>	<b>6 131 444</b>
<b>Activo no Corriente</b>			<b>Patrimonio</b>		
Mobiliario y equipo	689 164	363 715	Capital	2 946 163	2 946 163
Impuesto a la renta diferido			Resultados acumulados	3 693 788	2 397 052
<b>Total del Activo no corriente</b>	<b>689 164</b>	<b>363 715</b>	<b>Total de Patrimonio</b>	<b>6 639 951</b>	<b>5 343 215</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>17 220 759</b>	<b>11 474 659</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>17 220 759</b>	<b>11 474 659</b>

Fuente: Estados financieros auditados de Obrainsa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### V.3 Indicadores financieros

37. Como se señaló anteriormente, en 2014 la empresa obtuvo utilidades positivas, por lo que sus indicadores de rentabilidad evidencian una notable mejoría en relación con 2013. Así, en 2014 la empresa fue capaz de generar beneficios, obteniendo márgenes operativos y netos de 16% y 13% respectivamente. Asimismo, se obtuvo un 20% de rentabilidad para el capital aportado por los socios o ROE<sup>1</sup> y un 8% sobre los activos totales o ROA<sup>2</sup>.
38. Respecto a los ratios de liquidez, en particular, los ratios de liquidez clásica y de prueba ácida, superan la unidad lo cual indica que al cierre del 2014, la empresa estaba en la capacidad de afrontar sus obligaciones corrientes, sin verse en la necesidad de realizar sus activos fijos (ver Cuadro N° 8).

<sup>1</sup> Return on Equity, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: ROE= Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

<sup>2</sup> Return on Assets, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activo Total.

**Cuadro N° 8**  
**Ratios financieros, 2013-2014**

<b>Ratio</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>Ratios de Rentabilidad</b>		
Margen operativo	-12,31	0,16
Margen neto	-0,61	0,13
ROE	0,00	0,20
ROA	0,00	0,08
<b>Ratios de Liquidez</b>		
Liquidez clásica	1,21	1,56
Prueba ácida	1,08	1,55
Liquidez absoluta	0,08	0,28
<b>Ratios de Endeudamiento</b>		
Ratio de deuda	0,53	0,61
Pasivo/Patrimonio	1,15	1,59

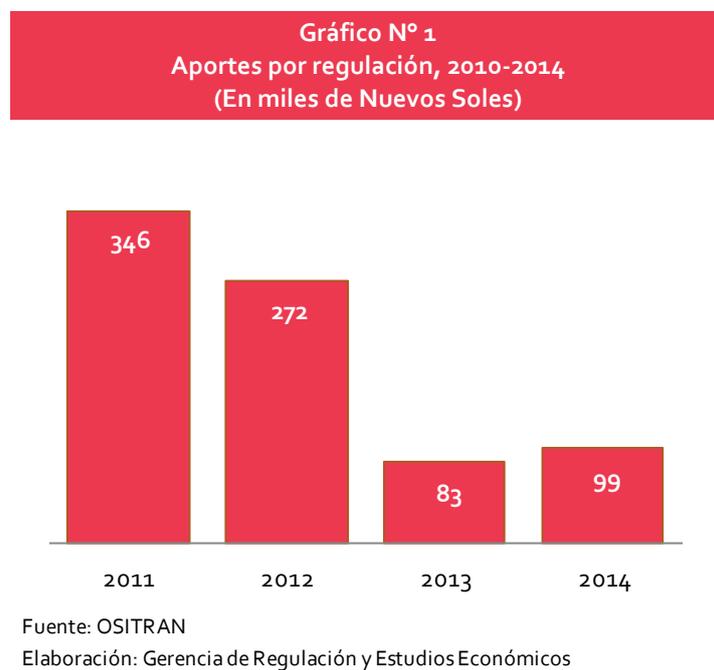
Fuente: Estados financieros auditados Obrainsa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

39. Por otro lado, si bien los ratios de endeudamiento del Concesionario muestran un ligero crecimiento, en 2014 la empresa sigue manteniendo una posición conservadora o baja dependencia de terceros. Así, el ratio de deuda indica que por cada sol que la empresa ha invertido en sus activos, S/. 0,60 han sido obtenidos de terceros ajenos a la empresa, siendo importante precisar que una parte importante de dichas obligaciones corresponden a transacciones entre vinculadas y corresponde a endeudamiento corriente.
40. Finalmente, el ratio pasivo/ patrimonio indica que por cada sol aportado por los socios la empresa tiene deudas por afrontar equivalentes a S/ 1,59.

## VI. Pagos al Estado

41. Conforme a lo dispuesto en la cláusula 15.9 del Contrato de Concesión, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN un Aporte por Regulación equivalente al 1% de la facturación por los ingresos percibidos por el Concesionario.
42. En 2014 el pago por concepto de Aporte por Regulación efectuado a favor de OSITRAN, se incrementó 18% en relación al año anterior, a pesar de lo cual se mantuvo en niveles inferiores al de los años previos (2011 y 2012). Los ingresos del Concesionario corresponden al Pago por Obras efectuado por el Concedente. Así, en 2014 el Aporte por Regulación ascendió a S/. 98 573.



## **ANEXOS**

## Anexo 1

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**CONCESIONARIO: OBRAINSA – CONCESIÓN VALLE DEL ZAÑA S.A.**  
**CARRETERA: MOCUPE –CAYALTÍ-OYOTÚN**

Fecha de actualización: 31 de diciembre de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 46,797 Km., los cuales se encuentran subdivididos en: - Nuevo Mocupe – Zaña (10,700 Km.) - Zaña – Cayaltí (3,450 Km.) - Cayaltí – Oyotún (32,647 Km.)	Cláusula 1.1. Anexo A (p. 01)
2	Fecha de suscripción	30 de abril del 2009.	Contrato de concesión
3	Plazo de la Concesión	15 años contados desde la fecha de inicio de explotación, con opción de ampliación de plazo.	Cláusula 4.1. (p. 28) Cláusula 4.3. (p. 29)
4	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5. (p. 23)
5	Postores Interesados	<u>Primera y Segunda convocatoria:</u> - JJC Contratistas Generales S.A. - Ingenieros Contratistas y Constructores Generales S.A (ICCGSA). - Graña y Montero GyM. - Compañía Minera San Martin S.A. OBRAINSA.	Proinversión
6	Factor de competencia	Monto del PAS (Pago por Servicio): Siempre deberá ser igual a la suma del PPO y el PAMO.	Cláusula 9.7.b (p. 54) Anexo VIII (p. 268)
7	Capital social mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a 2,5% de la inversión proyectada referencial (es decir, USD 434 638,54).	Anexo I (p. 94)
8	Pólizas de seguros	<u>A cargo del Concesionario:</u> - De responsabilidad civil. - Sobre los bienes en construcción. - De riesgos laborales. - Otras pólizas.	Cláusula 12.2. a ,b, c, d (p. 62-64; 65)
9	Inicio de explotación	La explotación se inicia cuando se da la aprobación de la totalidad de las obras de construcción por parte del Concedente, conforme a las cláusulas 6.28. y 6.33.	Cláusulas 8.9. (p. 51)
10	Tarifas	- Se cobrará la Tarifa a partir de la Fecha de Inicio de la Explotación. Esta estará compuesta por el Peaje más el IGV y los tributos que fueren aplicables. El Peaje será determinado por el Regulador antes de la Fecha de Inicio de la Explotación.	Cláusula 9.3. (p. 53)
11	Ajuste de peaje	El Peaje será reajustado en forma ordinaria por el CONCESIONARIO, a partir del año calendario siguiente al de la fecha de Inicio de la Explotación. El reajuste se realizará cada doce meses según la variación del Índice de Precios al Consumidor del Perú publicado por el INEI.	Cláusula 9.6. (p. 54)
12	PAS	- El Pago por Servicio (PAS) asciende a USD 17 064 491,00. - El PAS será de frecuencia trimestral teniendo como fuente: o el peaje, y; o el cofinanciamiento. - El PAS equivale a la suma del PPO y PAMO.	Cláusula 9.2. (p. 50) Anexo II 2, Apéndice II

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**CONCESIONARIO: OBRAINSA – CONCESIÓN VALLE DEL ZAÑA S.A.**  
**CARRETERA: MOCUPE –CAYALTÍ-OYOTÚN**

Fecha de actualización: 31 de diciembre de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
13	PPO	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El monto del Pago por Obras (PPO) es de USD 15 621 462,00 sin IGV) será cancelado por Fideicomiso de Administración mediante el reconocimiento de Avance de Obra a través de los CAO's.</li> <li>- El PAO se podrá ajustar por:               <ul style="list-style-type: none"> <li>o Variación de metrado conforme a los numerales 1.2. y 1.4. Apéndice III del Anexo II.1.</li> </ul> </li> </ul> Variación de los precios de los insumos para la Construcción, aplicando las fórmulas polinómicas establecida para cada tramo.	Anexo II.2., Apéndice II, 1.10. (p. 111) Anexo II.1., Apéndice IV, 1.3. (p. 105)
14	PAMO	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El monto del Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) es de USD 1 443 029,00 (sin IGV) trimestrales.</li> <li>- El monto será reajustado anualmente por:               <ul style="list-style-type: none"> <li>o Inflación y,</li> <li>o tipo de cambio.</li> </ul> </li> <li>- Adicionalmente, el PAMO podrá ser revisado al 4to., 8vo. y 12do. año, contados a partir de la fecha de inicio de la explotación. Cualquier parte podrá solicitar la revisión de la estructura de sus componentes. El ajuste no podrá representar una variación real mayor al 5% del PAMO del año anterior.</li> </ul>	Anexo II 2. Apéndice II 1.10. (p. 111) Anexo II.1. Apéndice IV 1.3. (p. 105)
15	CAO	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durante la Etapa de ejecución de las Obras el Concesionario solicitará al Regulador un Certificado de Aceptación de Obra (CAO), por cada Hito ejecutado.</li> </ul>	Anexo II.1. Apéndice I, 2.1.-2.3. (p. 96)
16	Mecanismo de ajuste del PPO y PAMO	<ul style="list-style-type: none"> <li>- PPO se ajustara por:               <ul style="list-style-type: none"> <li>o Variación de metrado.</li> <li>o Variación de precios de construcción.</li> <li>o Cumplimiento del Decreto Supremo N° 024-2007-MTC.</li> </ul> </li> <li>- PAMO en Nuevos Soles por IPC.</li> <li>- PAMO en Dólares por IPC y TC.</li> </ul>	Anexo I, Apéndice IV (p. 105-109).
17	Compromiso de Inversión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inversión Proyectada Referencial: USD 17 385 541,43 (incluido el IGV).</li> </ul>	Anexo I (p. 94)
18	Penalidades	Se refieren a: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eventos a la fecha de suscripción del contrato.</li> <li>- Régimen de bienes.</li> <li>- Obras de Construcción.</li> <li>- De la Conservación de las Obras.</li> <li>- Explotación de la Concesión.</li> <li>- Régimen de Seguros.</li> <li>- Consideraciones Socio Ambientales.</li> <li>- Fideicomiso de Administración.</li> </ul>	Anexo X (p. 299-303)
19	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vencimiento del plazo.</li> <li>- Mutuo Acuerdo.</li> <li>- Incumplimiento del Concesionario.</li> <li>- Incumplimiento del Concedente.</li> <li>- Decisión Unilateral del Concedente (Interés Público).</li> </ul> Fuerza Mayor (Resolución unilateral del Concesionario).	Sección XVI (p. 78-84)

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**CONCESIONARIO: OBRAINSA – CONCESIÓN VALLE DEL ZAÑA S.A.**  
**CARRETERA: MOCUPE –CAYALTÍ-OYOTÚN**

Fecha de actualización: 31 de diciembre de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
20	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras</b> asciende a USD 1 738 554,14 (10% de la Inversión Proyectada Referencial).</li> <li><b>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión</b> asciende a un monto equivalente a dos (02) cuotas trimestrales del PAMO más IGV, equivalente a USD 858 602,26.</li> </ul>	Anexo I (p. 96) Cláusula 11.2. (p. 60) Cláusula 11.3. (p. 60-61)
21	Garantías a favor del Concesionario	Si el Concesionario así lo solicitara, el Concedente realizará todas las gestiones y coordinaciones pertinentes, para que se otorgue la garantía del Estado de la República del Perú en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente establecidas. Esta no constituye una garantía financiera.	Cláusula 11.1. (p. 59)
22	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trato Directo.</li> <li>- Arbitraje:               <ul style="list-style-type: none"> <li>o Arbitraje de conciencia. Controversias técnicas.</li> </ul> </li> </ul> Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas.	Cláusula 18.10. (p. 88) Cláusula 18.11.a (p. 89) Cláusula 18.11.b (p. 89)



Calle Los Negocios 182, Surquillo  
Teléfono: (511) 440 5115  
[Info@ositran.gob.pe](mailto:Info@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

#### **CONSEJO DIRECTIVO**

---

Patricia Benavente  
Jorge Cárdenas  
César Balbuena

#### **GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS**

---

Manuel Carrillo  
**Gerente de Regulación y Estudios Económicos**

Ricardo Quesada  
**Jefe de Estudios  
Económicos**

José Aguilar  
**Jefe de Regulación**

#### **ELABORACIÓN Y EDICIÓN**

---

Yessica Ochoa  
Martín Morillo