

2014

Informe de Desempeño de la Concesión del Tramo N° 2 del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil



Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Contenido

Resumen Ejecutivo	3
I. Principales características del Contrato de Concesión.....	5
II. Servicios prestados	7
III. Hechos de importancia.....	8
IV. Tráfico de vehículos	9
V. Desempeño operativo.....	11
VI. Tarifas reguladas	13
VII. Inversiones.....	14
VIII. Resultados financieros	15
IX. Pagos al Estado	19

Cuadros

Cuadro N° 1 UBICACIÓN DE LA UNIDADE DE PEAJE Y PESAJE	7
Cuadro N° 2 TRÁFICO VEHICULAR SEGÚN TIPO DE VEHICULO, 2013 - 2014	9
Cuadro N° 3 TRÁFICO TRIMESTRAL Y VARIACIÓN ANUAL POR TIPO DE VEHÍCULO, 2013 - 2014.....	10
Cuadro N° 4 TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES COBRABLES, 2014	10
Cuadro N° 5 TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO VIGENTES EL 2014	13
Cuadro N° 6 INVERSIÓN RECONOCIDA POR OSITRAN, 2006-2014	14
Cuadro N° 7 ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, 2013-2014.....	15
Cuadro N° 8 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2013 - 2014.....	16

Gráficos

Gráfico N° 1 TRAMO N° 2 DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR.....	5
Gráfico N° 2 EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR POR TIPO DE VEHÍCULO	9
Gráfico N° 3 NÚMERO DE ACCIDENTES, 2011- 2014.....	11
Gráfico N° 4 ACCIDENTES Y DAÑOS PERSONALES, 2014.....	11
Gráfico N° 5 INDICADORES DE ACCIDENTES EN, 2012 - 2014	12
Gráfico N° 6 INDICADORES DE RENTABILIDAD PERIODO 2010 - 2014	17
Gráfico N° 7 RATIOS DE LIQUIDEZ PERIODO 2010 - 2014.....	18
Gráfico N° 8 RATIOS DE ENDEUDAMIENTO PERIODO 2011 - 2014.....	18
Gráfico N° 9 APORTES POR REGULACIÓN PERIODO 2013 - 2014.....	19

INFORME DE DESEMPEÑO 2014

CONCESIÓN DEL TRAMO N° 2 DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR PERÚ – BRASIL



Resumen Ejecutivo

La Concesión se inicia el 04 de agosto de 2005 con la firma de contrato entre el Concedente (Ministerio de Transportes y Comunicaciones) y la empresa Interoceánica Sur – Tramo N° 2 S.A., subsidiaria de Odebrecht Latinvest quien posee el 100% del capital social de la empresa. La Concesión, de diseño *Build Operate and Transfer* (BOT), se otorgó por un plazo de 25 años.

El tramo concesionado posee una extensión aproximada de 300 km y se inicia en la ciudad de Urcos en la región Cusco, terminando en el Puente Inampari. La inversión comprometida en dicho tramo asciende a USD 653 millones incluido IGV.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Interoceánica Sur – Tramo N° 2 S.A.
Accionistas de la Concesión	Odebrecht Latinvest 100%
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación
Inversión comprometida ¹ al 2014	USD 653 millones (incluido IGV)
Inversión realizada al 2014	USD 650 millones (incluido IGV)
Inicio de la Concesión	4 de agosto de 2005
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	8

Como parte de los servicios que está obligado a brindar el Concesionario, se encuentra la operación de una unidad de peaje y de pesaje. Además, debe brindar los servicios de central de emergencias, sistema de comunicación de emergencia en tiempo real cada 10 km de la vía, servicio de grúa y auxilio mecánico, entre otros.

¹ De acuerdo al Programa de Ejecución de Obras (PEO) vigente.

En el 2014 el tráfico total de vehículos se incrementó en 4,7% respecto del año anterior, alcanzando un total de 165 mil vehículos. El 64,6% de este tráfico está formado por vehículos ligeros y el restante 35,4% por vehículos pesados. La estación de peaje y pesaje de Quincemil es la única estación de la vía.

Durante el 2014 se contabilizaron 126 accidentes, número similar al del 2013. Sin embargo, el número de víctimas fatales se redujo de 8 a 7 personas. En este sentido, el índice de accidentes por cada 100 mil vehículos se redujo de 79,55 a 75,98 y el índice de mortalidad por accidente se redujo de 0,063 a 0,056.

Por otro lado, en el 2014 se actualizaron las tarifas de peaje que el Concesionario venía aplicando desde el inicio de la Concesión, de acuerdo al mecanismo establecido en el contrato de concesión.

En el 2014 se realizaron inversiones en obras complementarias por USD 9,3 millones. De esta forma, la inversión acumulada al 2014 fue de USD 650 millones con la cual el avance de obra acumulado es de 99,4%.

En el 2014 la utilidad neta ascendió a S/. 8 millones, cifra considerablemente menor a los S/.120 millones reportados en el 2013, lo cual significó un margen neto de 6,9%. Asimismo, si bien los indicadores de ROE obtenido (20%) y el ROA (6%) fueron mucho menores a los del año 2013, estos reflejan ganancias para la empresa en relación a la inversión realizada. De acuerdo a estos indicadores la empresa tuvo un 6% de utilidad por cada unidad monetaria invertida y los accionistas tuvieron un 20% de utilidad por cada unidad monetaria invertida.

El análisis de los ratios de liquidez muestra que la empresa ha contado con la liquidez suficiente en los últimos 3 años para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo. El capital de trabajo fue positivo durante los últimos 3 años y el ratio de la prueba ácida estuvo por encima de 1 en el mismo periodo, lo que demuestra que la empresa cuenta con los niveles de liquidez para mantener hacer frente a sus obligaciones de corto plazo.

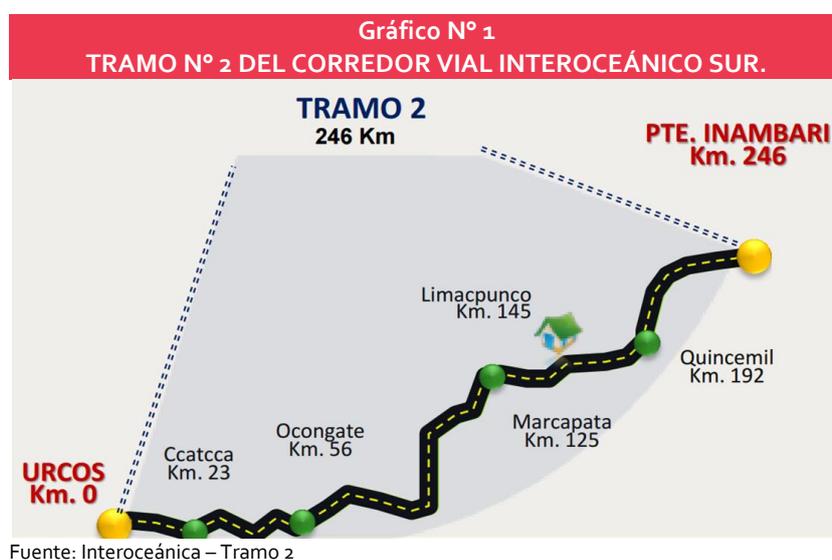
Finalmente, respecto al aporte por regulación, éste fue de S/. 2 millones durante el 2014, mientras que en el 2013 dicho aporte ascendió a S/. 2,28 millones.

INFORME DE DESEMPEÑO 2014

CONCESIÓN DEL TRAMO N° 2 DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR PERÚ – BRASIL

I. Principales características del Contrato de Concesión

1. El 4 de agosto de 2015, la compañía Interoceánica Sur S.A., subsidiaria de Odebrecht Latinvest S.A. quien posee el 100% del capital social de la empresa, suscribió un Contrato de Concesión con el Estado para la construcción, conservación y explotación del Tramo N° 2 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil. La Concesión se otorgó por un plazo de 25 años.
2. Dicho tramo otorgado en concesión posee una extensión aproximada de 300 km y se extiende desde la ciudad de Urcos en la región Cusco hasta el Puente Inambari.



3. El modelo de concesión es *Build, Operate and Transfer* (BOT) y cofinanciada por el Estado. Por ello, el Contrato de Concesión obliga al Estado Peruano a financiar la ejecución de las obras.

I.1. Compromisos de inversión

4. De acuerdo al compromiso de inversión, el costo referencial de las obras asciende a USD 653 millones. Este costo directo se distribuye en 4 tramos, de los cuales el tramo de Ocongate –

Marcapata, el tramo más extenso de la Concesión, concentra el 32%, seguido del tramo Urcos - Ocongate con 25% y el tramo Marcapata – Quincemil con 24%.

1.2. Pagos al Estado

5. De conformidad con la cláusula 13.11 del Contrato de Concesión, 13.11.- El CONCESIONARIO se encuentra obligado a pagar al REGULADOR el 1% de los recursos que reciba por concepto del PAMO, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917. Entre estos recursos se encuentran: i) ingresos percibidos directamente por el CONCESIONARIO por Peaje y cualquier otro servicio que brinde directamente o a través de terceros, ii) ingresos transferidos por el CONCEDENTE para completar los recursos necesarios para el PAMO. Sin perjuicio de lo señalado, el CONCESIONARIO se encuentra obligado a pagar al regulador "Ingresos Asegurados por Supervisión".

1.3. Regulación tarifaria

6. De acuerdo a lo establecido en la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión, a partir de la fecha de inicio de la explotación y hasta la finalización del mes calendario en que se produzca la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción por el Concedente, el Concesionario debe cobrar el peaje vigente más el IGV. Finalizado el mes calendario, el Concesionario deberá cobrar una tarifa equivalente a USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro importe aplicable. El cobro se realizará en Nuevos Soles, para lo que se empleará el tipo de cambio de la fecha de la aceptación de la totalidad de las Obras de Construcción.
7. A partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente a la aprobación de la culminación de las Obras, el Concesionario realizará de forma ordinaria el reajuste de las tarifas por inflación y tipo de cambio cada 12 meses de acuerdo a la siguiente fórmula.

$$Peaje_i = [USD1,50 \times 50\% \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0}\right) \times TC_i] + [USD1,50 \times 50\% \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0}\right) \times TC_0]$$

Donde:

Peaje: es el monto a cobrar en Nuevos Soles, sin incluir el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tributo aplicable, para vehículos livianos o por eje para vehículos pesados.

i: es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.

o: es el mes de finalización de la Etapa de Ejecución de Obras.

CPI: es el índice de precios al consumidor (*Consumer Price Index*) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*The Bureau of Labour Statistics*). Para el mes *i* de ajuste, se utilizará el CPI publicado en el mes anterior. En caso de no haber sido publicado, se utilizará el del mes precedente.

TC: es el tipo de cambio definido en la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión.

IPC: es el Índice de Precios al Consumidor mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

8. De producirse una variación de más del 10% desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario introduciendo en el primer componente de la fórmula de ajuste, el tipo de cambio del día calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.

II. Servicios prestados

9. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público a favor de los usuarios de la carretera. 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 del tramo.
10. Las obligaciones del Concesionario involucran la administración de las unidades de peaje y unidades de pesaje. La ubicación y tipo de dichas unidades se muestra en el siguiente cuadro. Todas las estaciones de peaje deberán estar en funcionamiento desde el Inicio de Explotación de la concesión. Con la finalidad de cumplir con esta obligación, el Concesionario podrá instalar de forma temporal unidades de peaje móviles, pero las estaciones definitivas deberán estar construidas antes de los 10 años de la concesión.

Cuadro N° 1 UBICACIÓN DE LA UNIDAD DE PEAJE Y PESAJE			
UNIDAD DE PEAJE	UBICACIÓN	DEPARTAMENTO	TIPO
Quincemil	Km. 185+500	Cusco	Fija
UNIDAD DE PESAJE	UBICACIÓN	DEPARTAMENTO	TIPO
Quincemil	Km. 185+500	Cusco	Fija

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

11. La cláusula 8.12 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario deberá implementar y proporcionar, de manera gratuita, los siguientes servicios obligatorios:
- Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
 - Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
 - Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos que hubieran resultado averiados en la vía. Los vehículos, tanto livianos como pesados, serán trasladados hasta el poblado, ciudad o el taller de servicio más próximo, no debiendo exceder de 100 km.
 - Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control. Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de USD 1 000,00 mensuales por cada oficina de la Policía nacional del Perú.

El servicio obligatorio por el que se le permitirá cobrar serán los servicios higiénicos ubicados en las unidades de peaje y estaciones de pesaje.

12. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una previa aprobación por parte del regulador.

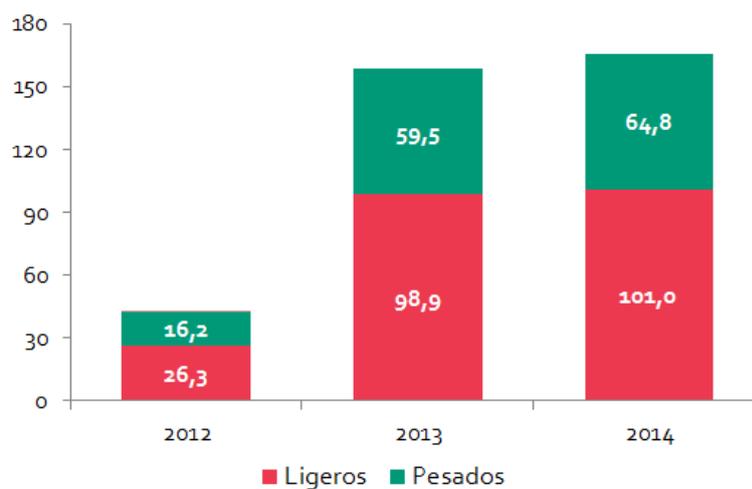
III. Hechos de importancia

13. El 17 de agosto de 2013 se inició la ejecución de las obras accesorias en los 14 sectores inestables del Tramo N° 2, aprobadas con un presupuesto total de USD 6,20 millones con un avance a octubre de 2014 del 100%.
14. El 15 de julio de 2014 se inició la ejecución de las obras accesorias en los 05 sectores inestables del Tramo 2, aprobadas con un presupuesto total de USD 3,2 millones, con un avance a diciembre de 2014 del 77,20%.
15. El 08 de setiembre de 2014 se inició la ejecución de las obras accesorias en los 05 sectores inestables del Tramo N° 2, aprobadas con un presupuesto total de USD 529 mil con un avance a diciembre de 2014 del 74,75%.
16. El 08 de setiembre de 2014 se inició la ejecución de la obra accesorias en el sector Km. 166 con un presupuesto total de USD 786,1 mil con un avance a diciembre de 2014 del 74,75%.
17. El 23 de setiembre de 2014 se inició la ejecución de la obra accesorias en el km. 233 aprobada con un presupuesto total de USD 6,2 con un avance a diciembre de 2014 del 85,23%.
18. Durante el año 2014 se realizaron trabajos de mantenimiento periódico, como son el ITM del Puente Inambari, ubicado en el km. 246, trabajos iniciados en mayo de 2014 y finalizado en noviembre de 2014.
19. En el año 2014 también se realizaron trabajos de mantenimiento periódico con la ejecución del ITM de Señalización Horizontal en la totalidad del Tramo 2 el cual presentó un avance a noviembre de 2014 de 68,87% de ejecución de obra, encontrándose dentro del plazo de ejecución.

IV. Tráfico de vehículos

20. Durante el año 2014, se contabilizaron un total de 165 mil vehículos en el Tramo N° 2 del Corredor Interoceánico Sur, lo que significó un incremento de 4,7% respecto del tráfico del año anterior². Del total de vehículos, el 59,6% corresponde a vehículos ligeros y el 39,1% a vehículos pesados.

Gráfico N° 2
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR POR TIPO DE VEHÍCULO
(En miles de unidades vehiculares)



Nota: Inició simulación de cobro el 24 de Setiembre del 2012

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.

21. La Concesión cuenta con una estación de peaje en operación en la zona de Quincemil en el km. 192 de la carretera Urcos- Puente Inambari. Cabe señalar que el tráfico de vehículos ligeros se incrementó en 2,1% y el de vehículos pesados se incrementó en 9,0%.

Cuadro N° 2
TRÁFICO VEHICULAR SEGÚN TIPO DE VEHÍCULO, 2013 2014
(En unidades vehiculares)

PEAJE	2014	2013	VARIACIÓN ANUAL
Vehículos ligeros			
Quincemil	101 000	98 881	2,1%
Vehículos pesados			
Quincemil	64 835	59 507	9,0%

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

² El número de vehículos que transita una vía se contabiliza como la suma de los vehículos que pasan por los peajes de la vía.

22. En el siguiente cuadro se observa la información trimestral y anual de tráfico por vehículos y ejes cobrables. El crecimiento anual del tráfico en términos de vehículos fue de 4,7%, mientras que en términos de ejes cobrables el crecimiento fue de 8,3%. El mayor crecimiento del tráfico en términos de ejes cobrables se debe a un mayor crecimiento en el número de vehículos pesados, en particular los vehículos de 3 y 2 ejes. Por otro lado, la información trimestral muestra que el primer trimestre es el de menor tráfico debido a un menor tráfico de vehículos ligeros y vehículos pesados.

Cuadro N° 3
TRÁFICO TRIMESTRAL Y VARIACIÓN ANUAL POR TIPO DE VEHÍCULO, 2013 - 2014
(En miles de unidades vehiculares y ejes cobrables)

TIPO	2014				2014	2013	VARIACIÓN ANUAL
	Trim I	Trim II	Trim III	Trim IV			
Unidades vehiculares	35 537	36 115	44 453	49 730	165 835	158 388	4,7%
Ligeros	23 419	23 751	26 321	27 509	101 000	98 881	2,1%
Pesados	12 118	12 364	18 132	22 221	64 835	59 507	9,0%
Ejes cobrables	64 369	66 036	92 966	101 957	325 328	300 434	8,3%
Ligeros	23 419	23 751	26 321	27 509	101 000	98 881	2,1%
Pesados	40 950	42 285	66 645	74 448	224 328	201 553	11,3%

Nota: No incluye vehículos exonerados del pago de peaje.

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

23. Respecto al tránsito de vehículos pesados, la mayor parte de vehículos que transitan por este tramo son de 2, 3 y 6 ejes, y representaron el 46%, 23,8% y 16,8% del total del tráfico de vehículos pesados, respectivamente.

Cuadro N° 4
TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES COBRABLES, 2014
(En unidades vehiculares)

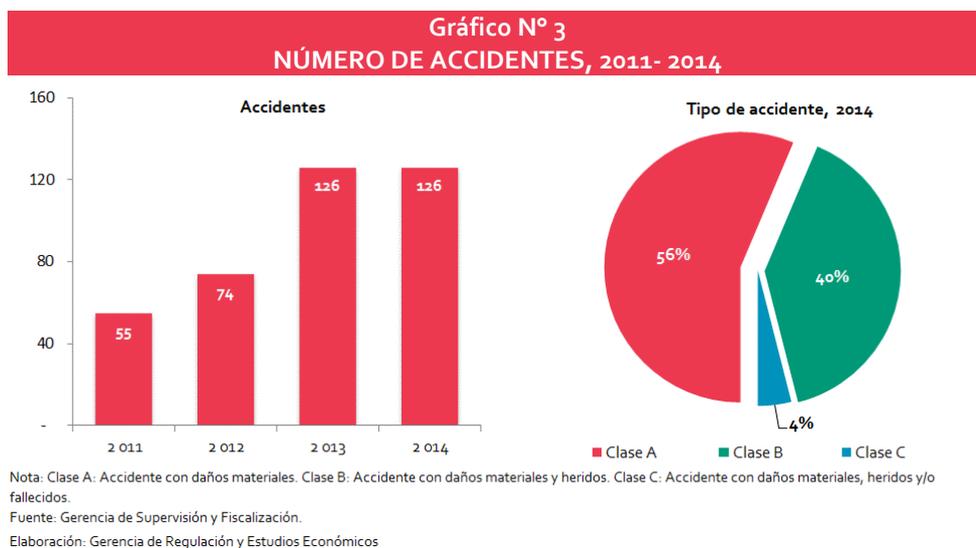
ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES COBRABLES						TOTAL
	2	3	4	5	6	7	
Unidades vehiculares	15 439	29 796	5 293	3 173	10 913	221	64 835
Quincemil	15 439	29 796	5 293	3 173	10 913	221	64 835
Ejes cobrables	30 878	89 388	21 172	15 865	65 478	1 547	224 328
Quincemil	30 878	89 388	21 172	15 865	65 478	1 547	224 328

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.

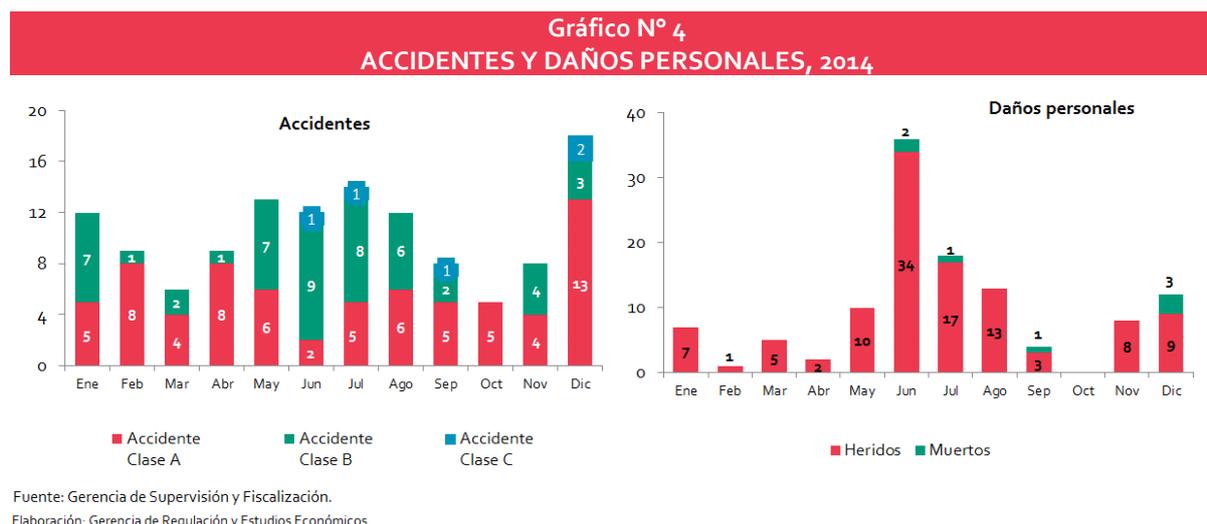
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

V. Desempeño operativo

24. El total de accidentes en el año 2014 se mantuvo el número de accidentes respecto del año anterior, sumando 126 eventos. De este total, el 56% corresponde a accidentes clase A, con daños materiales; los accidentes clase B, con daños materiales y heridos, representan el 40% y los accidentes clase C, con daños materiales, heridos y/o fallecidos, concentran el 4%.

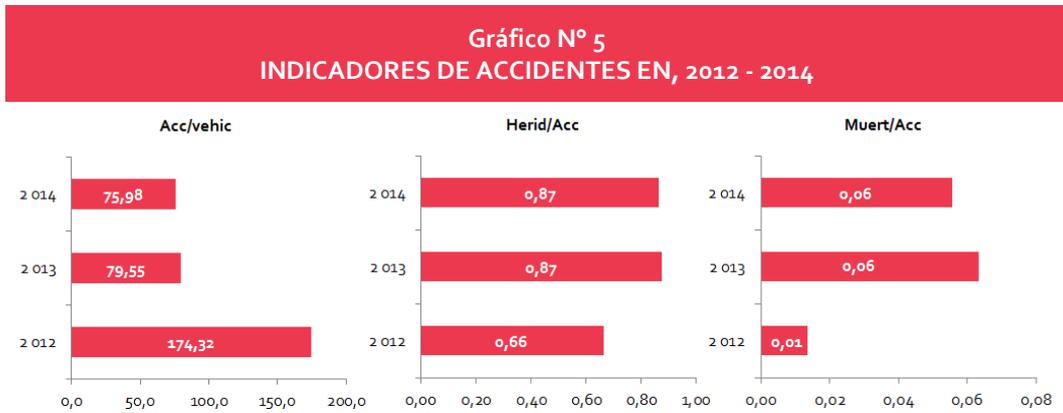


25. El análisis de accidentes mensuales muestra que a partir del segundo semestre del año 2014, el número de accidentes fue similar al registrado el año anterior. En el año 2014 el número de heridos se redujo de 110 a 109 heridos y el de fallecidos de 8 a 7 fallecidos. Los meses de mayor ocurrencia de heridos y muertes fueron junio, julio y agosto, meses asociados con festividades. En estos meses ocurrió el 59% de heridos y el 43% de muertes.



26. El índice de accidentes por cada 100 mil vehículos muestra una tendencia estable en los dos últimos años. Cabe destacar que en el 2014 el número de accidentes se redujo respecto al año

anterior, mientras que el de heridos mantuvo valores similares, así como el de personas fallecidas, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

VI. Tarifas reguladas

27. Las tarifas vigentes durante el 2014 en la estación de peaje de Quincemil de la concesión del Tramo N° 2 del Corredor Vial Interoceánico del Sur se muestran en el Cuadro N° 5. Las tarifas fueron reajustadas de acuerdo a lo estipulado en el contrato de Concesión (ver punto 7 del presente informe). El incremento para el año 2014 fue de S/. 0,30, lo que implicó una variación de 5,9% con respecto al año 2013.

Cuadro N° 5
TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO VIGENTES EL 2014
(En Nuevos Soles)

CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	PEAJE	TARIFA (Peaje + IGV)
1. Estación de peaje: Quincemil.			
Vehículos Ligeros	Por vehículo	4,58	5,40
Vehículos Pesados de 2 ejes	Por vehículo	9,15	10,80
Vehículos Pesados de 3 ejes	Por vehículo	13,73	16,20
Vehículos Pesados de 4 ejes	Por vehículo	18,31	21,60
Vehículos Pesados de 5 ejes	Por vehículo	22,88	27,00
Vehículos Pesados de 6 ejes	Por vehículo	27,46	32,40
Vehículos Pesados de 7 ejes	Por vehículo	32,03	37,80
Vehículos Pesados de 8 ejes	Por vehículo	36,61	43,20

Fuente: Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.

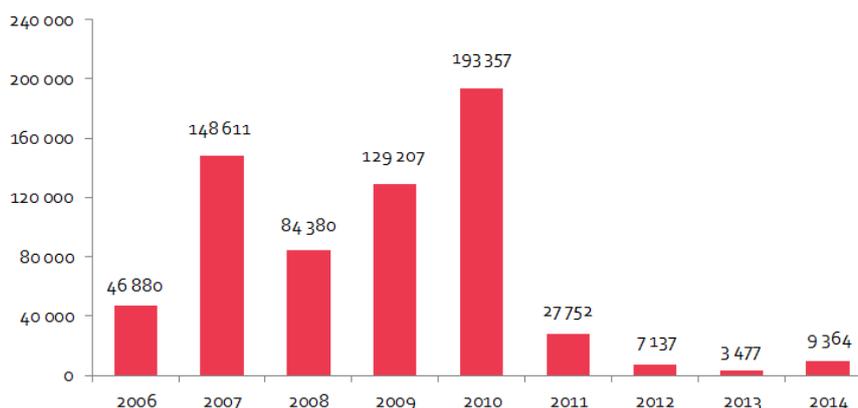
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VII. Inversiones

VI.1 EJECUCIÓN DE OBRAS

28. Durante el año 2014, las inversiones reconocidas por OSITRAN ascendieron a USD 9,3 millones. El total de inversiones reconocidas entre los años 2005-2014 ascendieron a USD 650 millones.
29. Entre las obras realizadas por la Concesionaria en el 2014 se encuentran las obras accesorias en los 14 sectores inestables del Tramo 2, aprobadas con un presupuesto total de USD 6,20 millones.
30. Obras accesorias en los 05 sectores inestables aprobadas con un presupuesto total de USD 3,2 millones.
31. En el gráfico se muestra las inversiones reconocidas por OSITRAN entre los años 2006-2014

Cuadro N° 6
INVERSIÓN RECONOCIDA POR OSITRAN, 2006-2014
(En USD con IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VIII. Resultados financieros

Estado de Resultados Integrales

32. Durante el año 2014, el Estado de Resultados Integrales muestra una utilidad neta de S/. 8,1 millones, lo que representa una reducción respecto al 2013, donde la utilidad neta alcanzó los S/. 102 millones de soles. Este cambio se explica principalmente por la reducción de los ingresos del Concesionario en 39% al no contar con los ingresos por laudo arbitral en el año 2013 que fueron de S/. 147 millones. Para el 2014, los ingresos por mantenimiento de emergencia se incrementaron de S/. 6,7 millones a S/. 18,4 millones.
33. Los costos de operación, se incrementaron entre el 2013 y 2014 en 137% debido al incremento de los rubros "Servicios por obras accesorias y obras complementarias" que pasó de S/. 8,6 millones a S/. 41,6 millones, "Servicios por obra de mantenimiento de emergencia" que incrementó de S/. 6,3 millones a S/. 17 millones, e "Informe técnico de mantenimiento" con ingresos adicionales de S/. 10 millones.

Cuadro N° 7 ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, 2013-2014 (En Miles de Nuevos Soles)		
	2014	2013
Ingresos por construcción y mantenimiento	116 357	192 888
Costos de los servicios de construcción y mantenimiento	-95 025	-40 071
Utilidad Bruta	21 332	152 817
Gastos administrativos	-12 847	-12 732
Utilidad operativa	8 485	140 085
Ingresos financieros	10	329
Gastos financieros	0	0
Diferencia en cambio, neta	3 334	6 239
Resultado antes de Impuesto a la Renta	11 829	146 653
Impuesto a la Renta	-3 762	-43 981
Utilidad (pérdida) del año	8 067	102 672

Fuente: EEFF auditados Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Estado de Situación Financiera

34. De acuerdo al Estado de Situación Financiera, los activos totales se incrementaron respecto del año anterior en un 2,1%, pasando de S/. 133 millones a S/. 136 millones de soles. Cabe señalar que el 99,8% del total de activos formaron parte del activo corriente, de los cuales, el 47,4% correspondió a cuentas por cobrar comerciales con S/. 64 millones seguido por las cuentas por cobrar a partes relacionadas con el 21,6% con un monto de S/. 29 millones y la cuenta efectivo y equivalente de efectivo con el 19,1% con un monto de S/. 26 millones.
35. Las cuentas del activo corriente han tenido variaciones significativas entre el año 2013 y el 2014. Así, las cuentas por cobrar comerciales se incrementaron en un 47,4%. Por un lado se incrementaron las acreencias por obras accesorias de la concesión que paso de S/. 4,7 millones a S/. 25,9 millones mientras que no se obtuvieron ingreso por laudo arbitral, que en el 2013 habían sido de S/. 18,6 millones.

36. En lo que respecta a las cuentas por cobrar a partes relacionadas, estas se incrementaron de S/. 19,6 millones a S/. 29 millones producto de los anticipos otorgados a *Odebrecht Latinvest Operaciones y Mantenimiento SAC*.
37. La cuenta efectivo y equivalente en efectivo, que la empresa mantiene en cuentas corrientes, se redujo de S/. 57,8 millones a S/. 26 millones. Esta reducción corresponde a los anticipos otorgados por la empresa para obras de la concesión y adelantos por operaciones y mantenimiento a empresas relacionadas.
38. Durante el año 2014 el activo no corriente ascendió a S/. 274 mil soles, monto cercano al del año 2013 que fue de S/. 297 mil soles El activo no corriente representa solo el 0,2% del total de activos.
39. En relación al pasivo y patrimonio, el pasivo corriente para el 2014 se incrementó en 11% respecto al año anterior pasando de S/. 87 millones a S/. 97 millones de soles. Cabe resaltar que la empresa no presenta pasivos de largo plazo
40. La principal cuenta del pasivo corriente fueron las cuentas por pagar a partes relacionadas, con el 60% de los pasivos corrientes de la empresa. Dentro de esta cuenta, se incluyen las deudas con *Odebrecht Perú Operaciones y Servicios SAC* y *Odebrecht Latinvest Operaciones y mantenimiento SAC* por S/. 44 millones.
41. La cuenta de Anticipos del Concedente que representa el 38% del total de pasivos con S/. 37 millones de soles tuvo un incremento entre el 2013 y 2014 de S/. 16,7 millones de soles producto de los anticipos recibidos del Concedente para la implementación de las unidades integradas de peaje y pesajes de Urcos e Inambari – Obras complementarias, obras accesorias, entre otras.
42. La cuenta Otras cuentas por pagar, que el 2013 representaba el 49% del pasivo corriente, que incluía principalmente los pagos por impuesto a la renta por S/. 39 millones, al pagar la empresa dichas acreencias, se redujo a S/. 1,2 millones de soles (1,3% del total de pasivos de corto plazo)

Cuadro N° 8
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2013 - 2014
(En Miles de Nuevos Soles)

ACTIVO	2014	2013	PASIVO Y PATRIMONIO	2014	2013
Activo Corriente	136 454	133 645	Pasivo Corriente	97 278	87 603
Efectivo y equivalente de efectivo	26 006	57 816	Cuentas por pagar comerciales	565	95
Cuentas por cobrar comerciales	64 641	49 156	Cuentas por pagar a partes relacionadas	58 286	24 101
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	29 494	19 600	Anticipos del Concedente	37 209	20 470
Impuestos por recuperar	15 754	6 544	Otras cuentas por pagar	1 218	42 937
Otras cuentas por cobrar	559	529			
Activo no corriente	274	297	Patrimonio neto	39 450	46 339
Impuesto a la renta diferido	234	226	Capital	31 402	31 402
Mobiliario y equipo	40	71	Reserva legal	6 281	6 281
Otros activos	0	0	Resultados acumulados	1 767	8 656
TOTAL ACTIVO	136 728	133 942	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	136 728	133 942

Fuente: EEFF auditados Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.

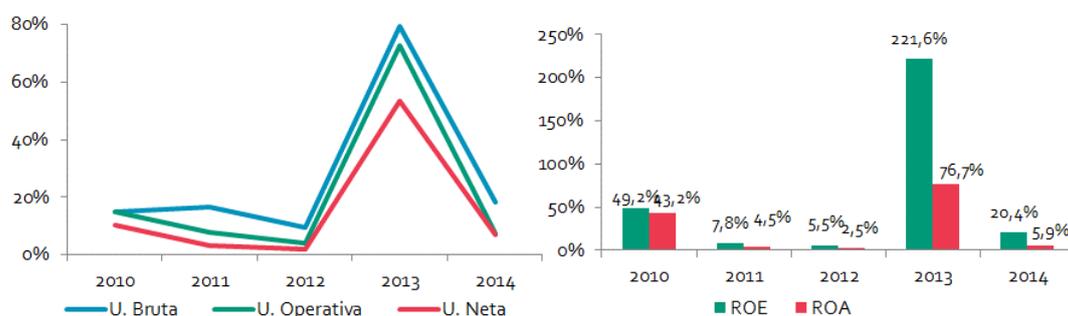
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

43. A diferencia de lo ocurrido con el pasivo, el patrimonio neto de la empresa se redujo en 15% durante el año 2014, debido a la reducción de los resultados acumulados, que pasaron de S/. 8,6 millones a S/. 1,7 millones.

Indicadores Financieros

44. La rentabilidad neta del Concesionario en el año 2014 ascendió a 6,9%, menor al 53,2% del año anterior. Estos resultados son debido tanto a la reducción de los ingresos como el aumento de los costos de la Concesión.
45. Con referencia al ROE³ y ROA⁴ durante el año 2014, los ratios alcanzaron valores similares a los obtenidos a años anteriores al 2013. Como se puede observar en el gráfico, el 2013 fue un año atípico para dichos valores. Cabe precisar que dado que los ingresos de la Concesión dependen del avance de obras realizadas y los desembolsos que haga el Concedente para el pago de éstos y no de incrementos en la demanda, hace que estos valores varíen significativamente. Así, al caer la utilidad neta de la Concesión por efecto de la caída de ingresos en un 40% y el incremento de los costos en 137%, estos indicadores también se redujeron. Así, el ROE muestra una rentabilidad de 20%, muy por debajo del 220% de año anterior. De forma similar, el ROA de la Concesión para el año 2014 fue de 6%, menor al 77% del año 2013.

Gráfico N° 6
INDICADORES DE RENTABILIDAD PERIODO 2010 - 2014



RATIO	2010	2011	2012	2013	2014
Margen de utilidad bruta	14,8%	16,6%	9,5%	79,2%	18,3%
Margen de utilidad operativa	14,8%	7,7%	3,8%	72,6%	7,3%
Margen neto de utilidad	10,1%	3,0%	1,8%	53,2%	6,9%
Rentabilidad neta del Patrimonio (ROE)	49,2%	7,8%	5,5%	221,6%	20,4%
Rentabilidad de la inversión (ROA)	43,2%	4,5%	2,5%	76,7%	5,9%

Fuente: EEFF auditados Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

46. En cuanto a los indicadores de liquidez, el capital de trabajo⁵ ha mostrado valores positivos desde el año 2010, demostrando la existencia de liquidez suficiente para hacer frente a las obligaciones de corto plazo. Los ratios de prueba ácida⁶ y liquidez absoluta⁷ pueden dar mayor precisión respecto a la liquidez del Concesionario. La prueba ácida refleja en parte una imagen

³ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

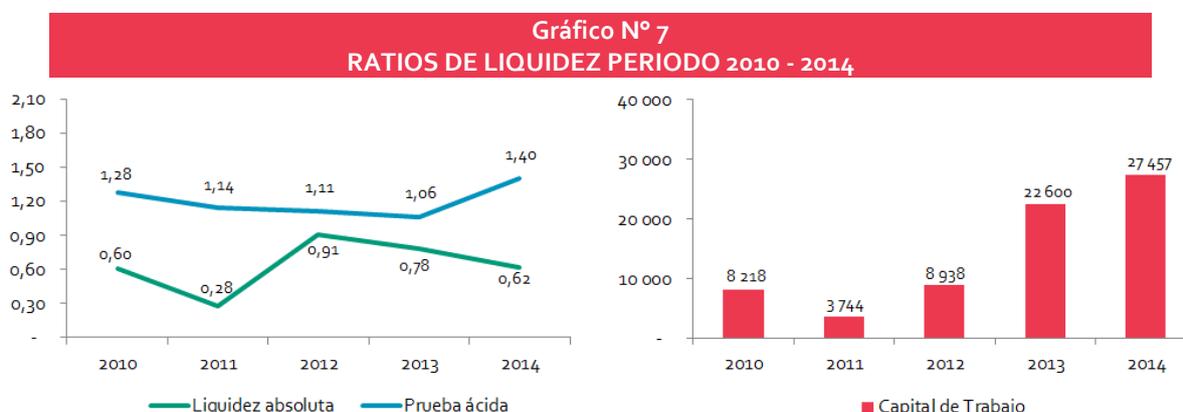
⁴ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activo Total.

⁵ Capital de trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente.

⁶ Prueba Ácida = (Efectivo + Cuentas por Cobrar)/Pasivo Corriente.

⁷ Liquidez Absoluta = Efectivo/Pasivo Corriente.

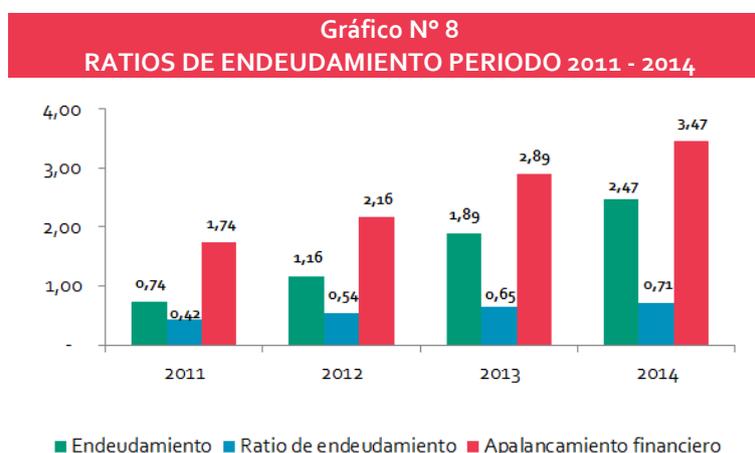
similar a la que presenta el comportamiento del capital de trabajo; sin embargo, el ratio de liquidez absoluta muestra una escasa liquidez. Esto se debe a que el ratio de liquidez absoluta solo considera la cuenta de efectivo del activo corriente y no toma en cuenta las cuentas por cobrar con las que hace frente a sus obligaciones, como es el caso de los ingresos por PAMO (cuentas por cobrar).



Fuente: EEFF auditados de SURVIAL 2010-2014

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

47. En el siguiente gráfico, se muestran los ratios de endeudamiento⁸. Es necesario notar que en el año 2014 tanto el endeudamiento como el apalancamiento financiero, se incrementaron debido al efecto de la reducción del patrimonio de la Concesionaría. En el gráfico se puede observar la evolución de los ratios de endeudamiento.



Fuente: EEFF auditados Concesionaria IIRSA Sur T-2 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

⁸ Los ratios de endeudamiento se han calculado de la siguiente forma:

Endeudamiento = Pasivo / Patrimonio neto

Ratio de endeudamiento = Pasivo / Activo total

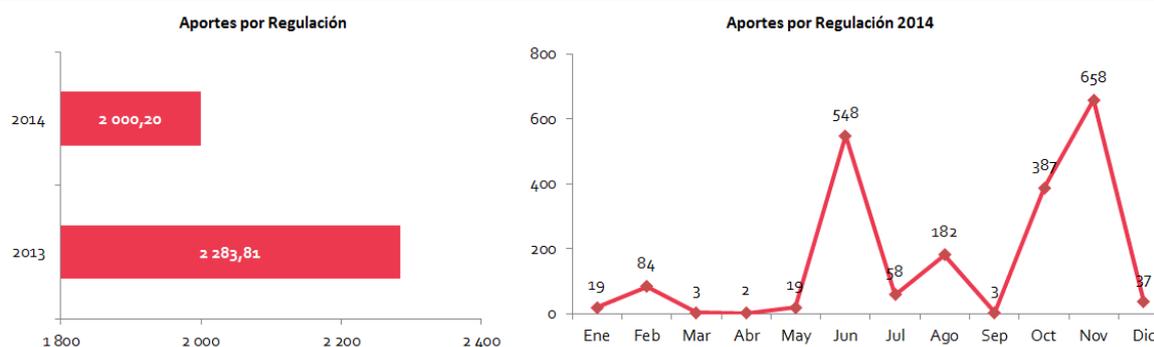
Apalancamiento financiero = Activo total / Patrimonio neto.

IX. Pagos al Estado

Aporte por Regulación

48. El pago por concepto de Aporte por Regulación en el año 2014 se redujo a S/. 2 millones, disminuyendo en 11% respecto de 2013.
49. Por otro lado, los aportes mensuales por regulación muestran que los meses de mayor contribución son aquellos en los que el Concesionario recibe los pagos por PAMO.
50. El pago por Aporte por Regulación se hace como máximo por el 1% de ingresos de la Concesión (Ingresos por construcción, ingresos por operación y mantenimiento, ingresos por peaje, etc.). Al ser la mayoría de dichos ingresos transferencias del Concedente, los aportes entre un año y otro pueden variar dependiendo del momento en que se hagan dichas transferencias al Concesionario.

Gráfico N° 9
APORTES POR REGULACIÓN PERIODO 2013 – 2014
(Miles de Nuevos Soles)



Fuente: Gerencia de Administración, OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Concesionario: Interoceánica Sur – Tramo N° 2 S.A. Carretera: Urcos – Inambari

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Tramo Urcos – Inambari (300 Km.) que incluye los siguientes subtramos: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Urcos – Ocongate (73,5 Km.) ▪ Ocongate – Marcapata (97,0 Km.) ▪ Marcapata – Quincemil (72,45 Km.) ▪ Quincemil – Inambari (57,05 Km.) 	Cláusula 2.4. (p. 19) Anexo I, Apéndice I (p. 158) Anexo XI (p. 231)
2	Fecha de suscripción	04 de agosto de 2005.	Contrato de concesión
3	Plazo de la concesión	25 años contados (con opción de ampliarse).	Cláusula 4.1. (p. 30) Cláusula 4.3. y 4.4. (p. 30-31)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 24 de febrero de 2006. ▪ Adenda 2: 16 de junio de 2006. ▪ Adenda 3: 26 de julio de 2006. ▪ Adenda 4: 16 de julio de 2007. ▪ Adenda 5: 18 de febrero 2009. Adenda 6: 31 de julio de 2009. ▪ Adenda 7: 08 de julio de 2010. ▪ Adenda 8: 27 de diciembre de 2010. 	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7 Adenda 8
5	Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	TUO de las Bases
6	Modalidad	Cofinanciado.	Cláusula 2.6. (p. 20)
7	Capital mínimo	USD 10 233 258. Al finalizar el tercer año de vigencia de la Concesión deberá pagar el íntegro del capital social mínimo.	Cláusula 3.4. (p. 23)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras</u> por USD 15 millones. ▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Por USD 3 millones desde la fecha de suscripción del contrato hasta el quinto año de la Concesión. - Por USD 5 millones desde el sexto año hasta dos años anteriores al vencimiento del contrato. - Por USD 10 millones desde dos años anteriores al vencimiento del Contrato hasta 06 meses posteriores al cumplimiento del plazo del Contrato. 	Cláusula 9.2. (p. 77) Cláusula 9.3. (p. 78)
9	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Garantía de Crédito Parcial</u>, está destinada a garantizar la el servicio de la deuda a los Acreedores Permitidos. ▪ <u>Línea de Crédito de Enlace</u>, para iniciar las obras de la primera etapa del contrato. El monto de la LCE será hasta por USD 59 080 000,00. La LCE podrá ser prepagada parcial o totalmente durante cualquiera de las etapas de Construcción, para reinstalar la LCE hasta el límite establecido en la cláusula. 	Cláusula 3.12. (p. 30) Cláusula 18.1. (p. 138) Adenda 3
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada: USD 221 millones (sin incluir IGV).	Presupuesto reajustado de Inversiones, MTC, PROVÍAS.

11	Obras	<p>Construcción a nivel de asfaltado del tramo Urcos – Puente Inambari (300 km.) incluyendo, obras de drenaje, puentes, señalización, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Primera Etapa</u> (12 meses desde el Inicio de la Construcción): 29% ▪ <u>Segunda Etapa</u> (30 meses desde el inicio de la Primera Etapa): 38% ▪ <u>Tercera Etapa</u> (48 meses desde el Inicio de la Primera Etapa): 33% 	<p>Cláusula 6.1. (p. 37)</p> <p>Anexo VIII, numeral 2.2.1. (p. 207)</p>
----	-------	--	---

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Concesionario: Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A. Carretera: Urcos – Inambari

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo. ▪ Controversia Técnicas se someterán a Arbitraje de Conciencia. ▪ Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones, se somete a arbitraje Internacional. ▪ Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones, se somete a Cámara de Comercio de Lima. 	<p>Cláusula 16.10. Cláusula 16.11.b (p. 133-136)</p>
13	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se refieren a: eventos a la fecha de suscripción del contrato, régimen de bienes, obras de rehabilitación y mejoramiento iniciales, así como consideraciones socioambientales. ▪ Sanciones administrativas se aplicarán independientemente de penalidades establecidas. 	<p>Cláusula 3.6. (p. 26) Cláusula 5.40. (p. 36) Cláusula 6.23. (p. 45) Cláusula 11.47. (p. 111) Anexo X (p. 228) Cláusula 13.10. (p. 119)</p>
14	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terminación del Contrato. ▪ Vencimiento del plazo. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Incumplimiento del Concesionario. ▪ Incumplimiento del Concedente (pagos del CRPAO o del IGV o del PAMO o incumplimiento en la emisión del CAO y/o CRPAO, en los plazos establecidos). ▪ Decisión Unilateral del Concedente. ▪ Fuerza Mayor (Salida unilateral del Concesionario). 	<p>Cláusula 14.1. Cláusula 14.2. Cláusula 14.3. Cláusula 14.4. Cláusula 14.5. Cláusula 14.6. Cláusula 14.8. Cláusula 14.9. (p. 120-129) Adenda 3</p>
15	Equilibrio económico	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Concedente, con opinión previa del regulador establecerá que el equilibrio económico financiero se ha visto afectado cuando: <ul style="list-style-type: none"> - Existe en variaciones en términos reales de las inversiones en: primera etapa (IPE), segunda etapa (ISE) y tercera etapa (ITE), con respecto a los valores iniciales de IPE, ISE e ITE. - Existe variaciones en términos reales en costos de operación y administración (COA) y los costos de mantenimiento (CM), con respecto a los valores iniciales de COA y CM. ▪ El restablecimiento del equilibrio económico no limita los Derechos de los Titulares del CRPAO. 	<p>Cláusula 8.28. Cláusula 8.29. (p. 73) Adenda 3</p>
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	<p>Se puede otorgar en garantía el derecho de Concesión, los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación, la devolución de los peajes y cualquier monto comprometido con el Estado) así como las acciones y participaciones del Concesionario.</p>	<p>Cláusula 9.6.b Adenda 3</p>

17	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ De responsabilidad civil contra terceros. ▪ Sobre los bienes en Construcción. ▪ De riesgos laborales <p>Anualmente el Concesionario presenta al Regulador la relación de pólizas de seguro, para su aprobación.</p>	<p>Cláusula 10.1.a (p. 81) Cláusula 10.1.b (p. 82) Cláusula 10.2.c (p. 82)</p>
18	Inicio de operaciones	<p>El inicio de la explotación de las obras de la Primer, Segunda y Tercera etapa, se computará luego de transcurrido (12) meses, de culminadas la totalidad de las Obras de Construcción.</p>	<p>Cláusula 8.10. (p. 54)</p>
19	Estándares del servicio	<p>Niveles de servicio para: calzada, berma, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derechos de vía, puentes y viaductos.</p>	<p>Anexo I, Apéndice 3 (p. 160)</p>

Calle Los Negocios 182 – Piso 5, Surquillo

Teléfono: (511) 440 5115

Info@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente

Cesar Balbuena

Jorge Cárdenas

GERENCIA DE REGULACIÓN

Manuel Carrillo

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada

Jefe de Estudios

Económicos

José Aguilar

Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Oscar Ubillús

DISEÑO Y EDICIÓN