

# 2014

## Informe de Desempeño de la Concesión del Tramo N° 3 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 .....	8
III. Hechos de importancia.....	9
IV. Tráfico de vehículos .....	10
V. Desempeño operativo .....	12
VI. Tarifas reguladas .....	14
VII. Inversiones .....	15
VIII. Resultados financieros .....	16
IX. Pagos al Estado .....	20
ANEXO .....	21

## Cuadros

Cuadro N° 1 UBICACIÓN DE LA UNIDADE DE PEAJE Y PESAJE .....	8
Cuadro N° 2 TRÁFICO TRIMESTRAL Y VARIACIÓN ANUAL POR TIPO DE VEHÍCULO, 2013 - 2014 .....	11
Cuadro N° 3 TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES COBRABLES, 2014 .....	11
Cuadro N° 4 TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO VIGENTES EL 2014 .....	14
Cuadro N° 5 INVERSIÓN RECONOCIDA EN EL TRAMO N° 2 DE IIRSA SUR, 2006-2014 .....	15
Cuadro N° 6 ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, 2013-2014 .....	16
Cuadro N° 7 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2013 y 2014 .....	17

## Gráficos

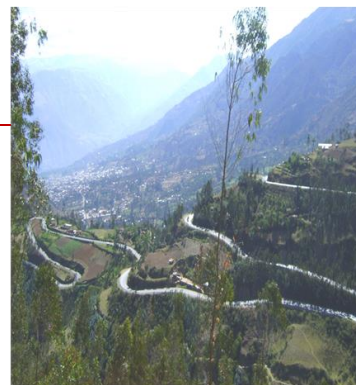
Gráfico N° 1 TRAMO N° 2 DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR.....	6
Gráfico N° 2 EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR POR TIPO DE VEHÍCULO .....	10
Gráfico N° 3 NÚMERO DE ACCIDENTES, 2014 .....	12
Gráfico N° 4 ACCIDENTES Y DAÑOS PERSONALES, 2014 .....	12
Gráfico N° 5 INDICADORES DE ACCIDENTES EN, 2012 – 2014 .....	13
Gráfico N° 6 INDICADORES DE RENTABILIDAD PERIODO 2008 - 2014 .....	18
Gráfico N° 7 RATIOS DE LIQUIDEZ PERIODO 2010 - 2014 .....	18
Gráfico N° 8 RATIOS DE ENDEUDAMIENTO PERIODO 2009 - 2014 .....	19
Gráfico N° 9 APORTES POR REGULACIÓN PERIODO 2013 – 2014 .....	20

---

# INFORME DE DESEMPEÑO 2014

## CONCESIÓN DEL TRAMO N° 3 DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR PERÚ – BRASIL

---



### Resumen Ejecutivo

La Concesión 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 403 km y se inicia en el Puente Inambari terminando en la ciudad de Iñapari. La inversión comprometida en dicho tramo asciende a USD 616 millones incluido IGV.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Interoceánica Sur – Tramo N° 3 S.A.
Accionistas de la Concesión	Odebrecht Latinvest 100%
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación
Inversión comprometida <sup>1</sup> al 2014	USD 616 millones (incluido IGV)
Inversión realizada al 2014	USD 601 millones (incluido IGV)
Inicio de la Concesión	4 de agosto de 2005
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	7

Como parte de los servicios que está obligado a brindar el Concesionario, se encuentra la operación de 3 unidades 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.

---

<sup>1</sup> De acuerdo al Programa de Ejecución de Obras (PEO) vigente.

---

En el 2014 el tráfico total de vehículos se redujo en 4,2% respecto del año anterior, alcanzando un total de 663 mil vehículos. El 79,5% de este tráfico está formado por vehículos ligeros y el restante 20,5% por vehículos pesados.

Durante el 2014 se contabilizaron 145 accidentes, número menor a los 152 accidentes ocurridos el 2013. Sin embargo, el número de víctimas fatales se incrementó de 16 a 25 personas. En este sentido, el índice de accidentes por cada 100 mil vehículos se redujo de 21,93 a 21,85 y el índice de muertes por accidente se incrementó de 0,11 a 0,17.

Durante el 2014 se incrementaron las tarifas de peaje que el Concesionario viene aplicando desde el inicio de la Concesión pasando de S/. 5,10 a S/. 5,40 por eje.

En el 2014 se realizaron inversiones en obras complementarias por USD 3,9 millones. De esta forma, la inversión acumulada al 2014 fue de USD 602 millones con la cual el avance de obra acumulado es de 97,7%.

En el 2014 la utilidad neta ascendió a USD 34 millones, lo cual significa un margen neto de 25,9%, lo que representa una caída del resultado obtenido el año anterior de 7,1%. Asimismo, el ROE obtenido fue de 52% y el ROA de 18%, lo que representa una reducción respecto al 2014 donde estos indicadores fueron de 112% y 35%.

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 indica que la empresa ha tenido los activos corrientes suficientes para cubrir sus pasivos corrientes en el periodo.

Finalmente, respecto al aporte por regulación, éste fue de S/. 2,25 millones durante el 2014, mientras que en el 2013 dicho aporte ascendió a S/. 3,1 millones.

---

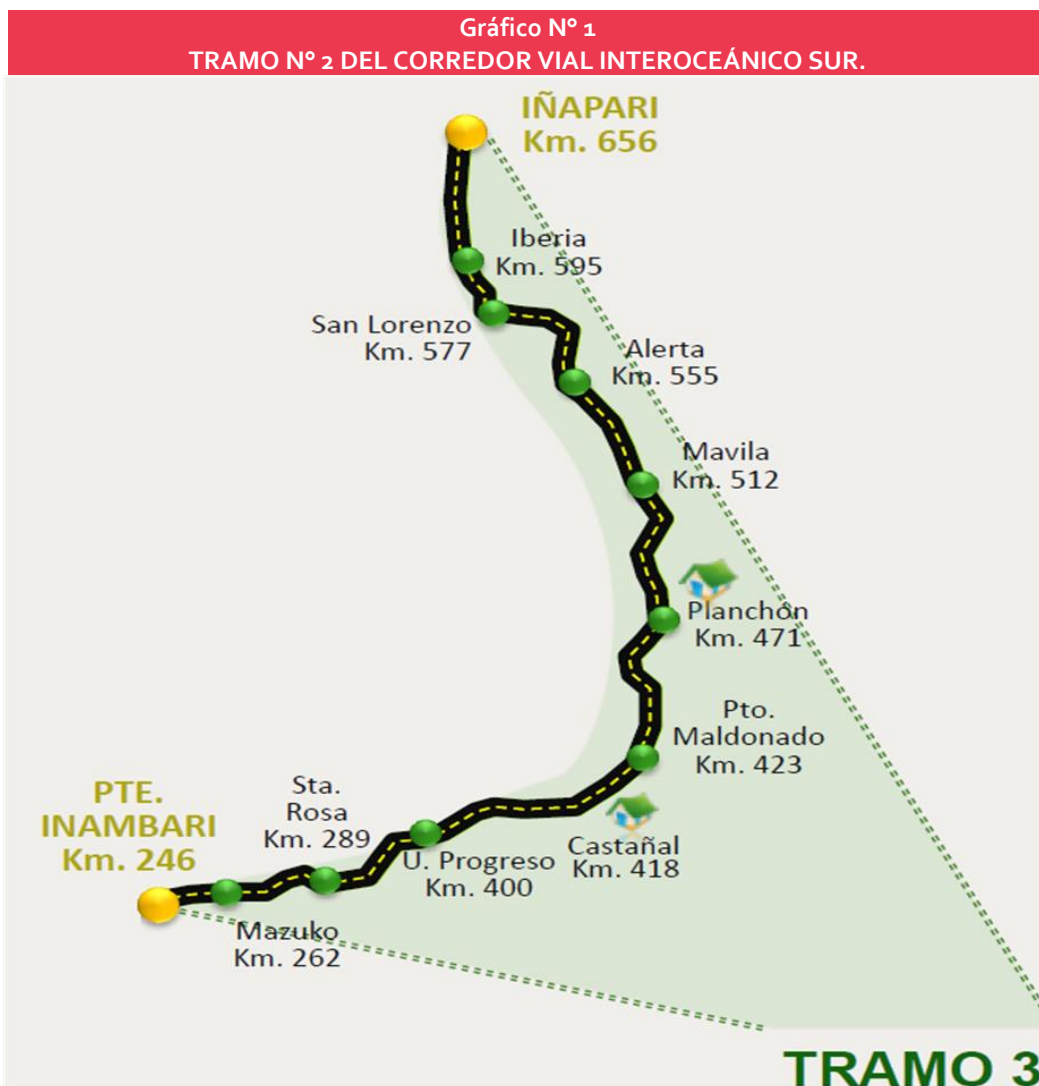
# INFORME DE DESEMPEÑO 2014

## 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° 3 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 403 km y se extiende desde el Puente Inambari hasta la ciudad de Iñapari en la región Madre de Dios.
3. A la fecha, se han realizado 7 adendas al contrato realizado con el Estado:
  - Adenda 1: 24 de febrero de 2006: Modificación de los procedimientos de ejecución del mantenimiento de la transitabilidad en los tramos donde no se ejecuten obras.
  - Adenda 2: 16 de junio de 2006: Modificación del primer párrafo del literal c de la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión sobre el concepto de vehículos ligeros.
  - Adenda 3: 26 de julio de 2006: Modificación de la definición de acreedores permitidos y precisar definiciones.
  - Adenda 4: 16 de julio de 2007: Modificación de la cláusula 6.4.A. referente Mecanismo de reconocimiento y compensación de diferencias en metrados del Expediente Técnico en la ejecución de obras (mecanismo de reajuste de metrados)
  - Adenda 5: 31 de julio de 2009: Modificación de las definiciones de: Valorización de periodo transitorio, Inversión máxima, Inversión Vinculada al PAO Contractual, PEOT, Periodo Transitorio, Régimen Económico Transitorio.
  - Adenda 6: 15 de junio de 2010: Modificar la cláusula 7.1 y 12.2. de la Adenda 5 del Contrato de Concesión.
  - Adenda 7: 9 de diciembre de 2010: Modificar cláusulas del Contrato de Concesión para dar inicio de manera anticipada la explotación de las Obras de Concesión.



Fuente: Interoceánica – Tramo 2

4. 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

5. De acuerdo al compromiso de inversión ajustado por Proinversión el costo referencial de las obras asciende a USD 616 millones. Este costo se distribuye en 6 tramos: Puente Inambari – Santa Rosa (42,50 Km.); Santa Rosa – Dv. Laberinto (92,50 Km.); Dv. Laberinto – Puerto Maldonado (44,00 Km.); Puerto Maldonado – Alegría (63,70 Km.); Alegría – Iberia (104,30 Km.); y Iberia – Iñapari (56,20 Km.).

## I.2. Pagos al Estado

- 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".

## I.3. Regulación tarifaria

- 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.
- 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).

- 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

10. 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.
11. 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(HITO)	DEPARTAMENTO	TIPO
Unión progreso	Km 354+800	Madre de Dios	Fija
Planchón	Km 467+900	Madre de Dios	Fija
San lorenzo	Km 574+500	Madre de Dios	Fija
UNIDAD DE PESAJE	UBICACIÓN	DEPARTAMENTO	TIPO
Unión progreso	Km 354+800	Madre de Dios	Fija
Planchón	Km 467+900	Madre de Dios	Fija
San lorenzo	Km 574+500	Madre de Dios	Fija

Fuente: Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Relugación y Estudios Económicos

12. 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.

13. 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.



---

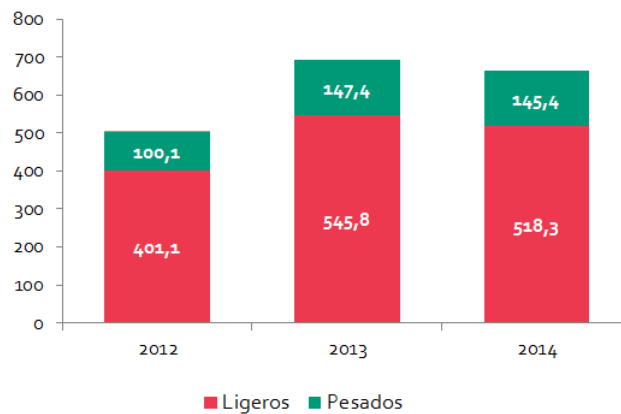
### III. Hechos de importancia

14. El Tramo Vial N° 3: Inambari – Iñapari, del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil tiene una longitud de 403 Kilómetros, incluye 39 puentes con una longitud total de 2 094,65 ml. y 11 pontones con una longitud total de 96,90 ml.
15. Durante el Año 2014, también se culminó la ejecución de la obra accesoria de la “Defensa Ribereña en el Puente Tahuamanu” el cual fue aprobado con Acta de Acuerdo entre el Concedente y Concesionario con fecha 13 de junio del 2013, con la finalidad de proteger los estribos del puente contra los efectos de la erosión del río.
16. En este mismo año se culminaron diversos trabajos de mantenimiento de la Concesión como los trabajos de aplicación de Micro aglomerado con Polímero en los sectores comprendidos entre los sectores de Inambari a Iberia, trabajos de mantenimiento periódico de señalización horizontal en el sector urbano de Puerto Maldonado, sector Iberia – Iñapari y el Sector de Inambari – Iberia (que no incluye el sector urbano de Puerto Maldonado).
17. También se ejecutaron trabajos de mantenimiento de emergencia en diversos sectores de la carretera que fueron perjudicados por las intensas precipitaciones.

## IV. Tráfico de vehículos

19. Durante el año 2014, se contabilizaron un total de 663 mil vehículos en el Tramo N° 3 del Corredor Interoceánico Sur, de los cuales 518 mil fueron vehículos ligeros (79,5%) y 145 mil vehículos pesados (20,5%).
20. Para el año 2014, el flujo de vehículos disminuyó en 29 mil vehículos (4,2%) de los cuales, 27 mil correspondieron a vehículos ligeros, lo que implicó una variación negativa de 5%, mientras que los vehículos pesados se redujeron en 1,3% (1,9 mil vehículos). En el gráfico se puede observar la evolución del tráfico en la concesión entre el 2012 y 2014.

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



Nota: El cobro de peaje se inició el 30 de marzo de 2012.  
Fuente: Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

21. En el siguiente cuadro se observa la información trimestral y anual de tráfico por vehículos y ejes cobrables. En términos de vehículos se observó una reducción del 4,2%, mientras que en términos de ejes cobrables la reducción fue de 0,6%. La menor reducción del 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 6 ejes. Por otro lado, la información trimestral muestra que el primer trimestre es el de menor tráfico debido a la disminución del volumen de vehículos pesados.

**Cuadro N° 2**  
**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			
<b>Unidades vehiculares</b>	<b>152 352</b>	<b>156 261</b>	<b>177 747</b>	<b>177 383</b>	<b>663 743</b>	<b>693 161</b>	<b>-4,2%</b>
Ligeros	122 839	121 510	136 535	137 454	518 338	545 782	-5,0%
Pesados	29 513	34 751	41 212	39 929	145 405	147 379	-1,3%
<b>Ejes cobrables</b>	<b>236 391</b>	<b>258 522</b>	<b>299 791</b>	<b>296 690</b>	<b>1 091 394</b>	<b>1 097 810</b>	<b>-0,6%</b>
Ligeros	122 839	121 510	136 535	137 454	518 338	545 782	-5,0%
Pesados	113 552	137 012	163 256	159 236	573 056	552 028	3,8%

Fuente: Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

22. 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 29%, 23,8% y 33,4% del total del tráfico de vehículos pesados, respectivamente.

**Cuadro N° 3**  
**TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES COBRABLES, 2014**  
 (En unidades vehiculares)

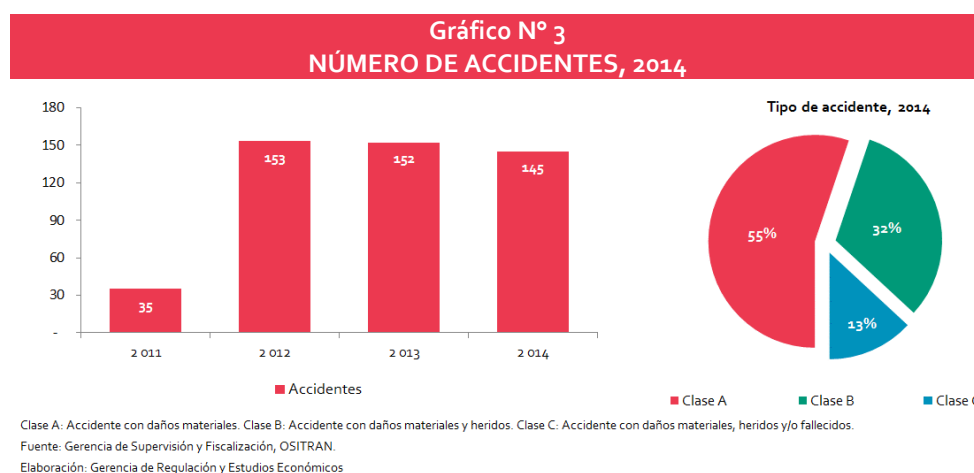
ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES COBRABLES						TOTAL	
	2	3	4	5	6	7		8
<b>Unidades vehiculares</b>	<b>42 379</b>	<b>34 668</b>	<b>6 615</b>	<b>12 889</b>	<b>48 604</b>	<b>235</b>	<b>15</b>	<b>145 405</b>
Planchón	18 497	8 065	946	3 896	16 169	69	4	47 646
San lorenzo	6 537	5 170	249	3 206	8 529	64	2	23 757
Unión progreso	17 345	21 433	5 420	5 787	23 906	102	9	74 002
<b>Ejes cobrables</b>	<b>84 758</b>	<b>104 004</b>	<b>26 460</b>	<b>64 445</b>	<b>291 624</b>	<b>1 645</b>	<b>120</b>	<b>573 056</b>
Planchón	36 994	24 195	3 784	19 480	97 014	483	32	181 982
San lorenzo	13 074	15 510	996	16 030	51 174	448	16	97 248
Unión progreso	34 690	64 299	21 680	28 935	143 436	714	72	293 826

Fuente: Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.

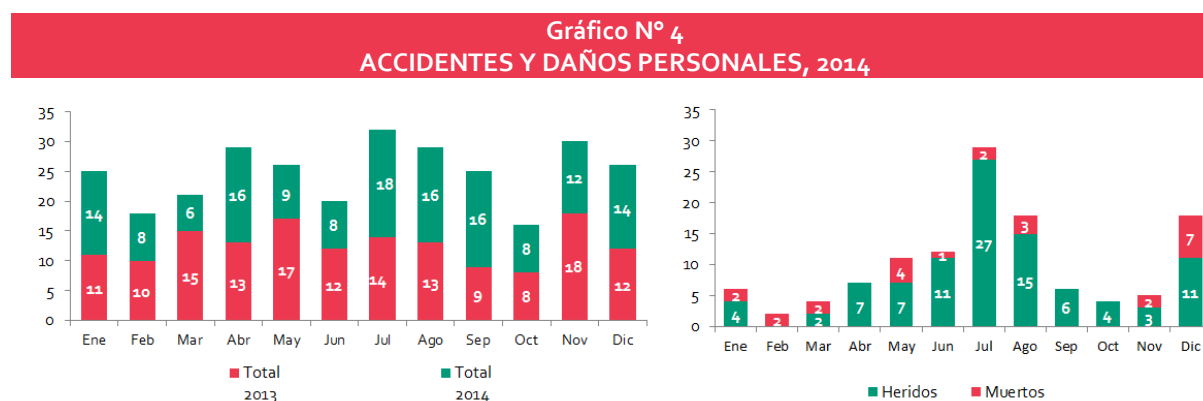
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## V. Desempeño operativo

23. El total de accidentes en el año 2014 se redujo respecto del año anterior, sumando 145 eventos, lo que significó una reducción de 4,6%. Del total de accidentes, el 55% corresponde a accidentes clase A, es decir, registraron daños materiales; mientras que los accidentes clase B, con daños materiales y heridos, representaron el 32% y finalmente, los accidentes clase C, con daños materiales, heridos y/o fallecidos, concentraron el 13%.

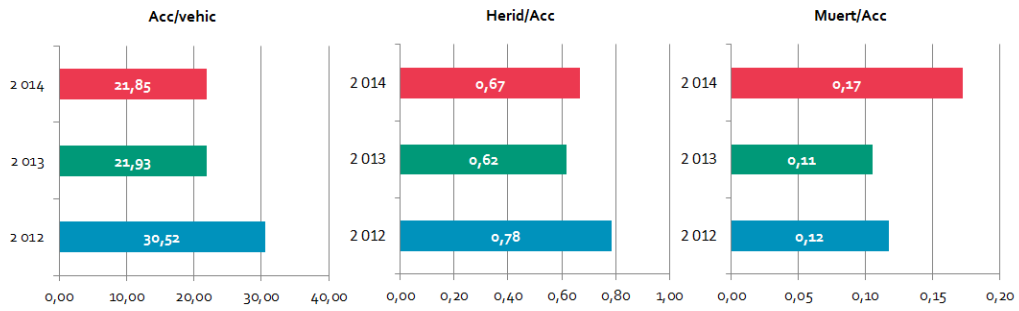


24. El análisis de accidentes mensuales muestra que a partir del segundo semestre del año 2014, el número de accidentes fue mayor al registrado el año anterior. En el año 2014 el número de heridos se incrementó de 94 a 97 heridos y el de fallecidos de 16 a 25 fallecidos. Los meses de mayor ocurrencia de accidentes fueron julio, agosto y setiembre, meses asociados con festividades. En estos meses ocurrió el 34% de accidentes.



25. A pesar de la reducción en el número de vehículos, el índice de accidentes por cada 100 mil vehículos muestra una tendencia creciente entre los años 2013 y 2014. Si bien, en el 2014 el número de accidentes se redujo, el de heridos se incrementó ligeramente, y el de personas fallecidas tuvo un crecimiento importante. En el gráfico siguiente se puede observar la evolución de los últimos tres años.

**Gráfico N° 5**  
**INDICADORES DE ACCIDENTES EN, 2012 – 2014**



Fuente: Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## VI. Tarifas reguladas

26. Las tarifas vigentes durante el 2014 en la estaciones de peaje de la concesión del Tramo N° 3 del Corredor Vial Interoceánico del Sur se muestran en el Cuadro N° 4. Estas tarifas se modificaron de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión (Ver el punto 8 del informe).
27. Así, para el año 2014, las tarifas se incrementaron de S/. 5,10 por eje a S/. 5,40 por eje, lo que significó un incremento de 5,9%.

**Cuadro N° 4**  
**TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO VIGENTES EL 2014**  
(En Nuevos Soles)

CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	PEAJE	TARIFA (Peaje + IGV)
<b>1. Estación de peaje: Quincemil.</b>			
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.

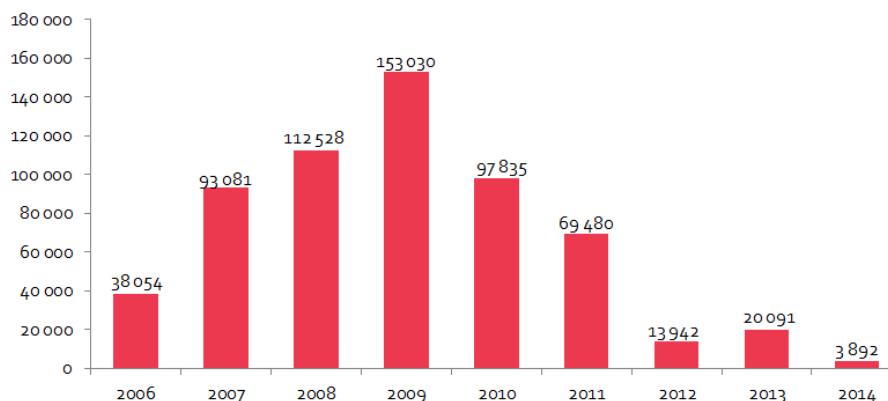
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## VII. Inversiones

### VI.1 EJECUCIÓN DE OBRAS

28. Durante el año 2014, las inversiones reconocidas por OSITRAN ascendieron a USD 3,9 millones, mientras que el total de inversiones reconocidas entre los años 2005-2014 ascendieron a USD 6 millones, quedando por ejecutar USD 9,7 millones, 1,4% de la inversión comprometida, que ascendió a USD 685 millones
29. Por otro lado, se culminó la ejecución de la obra accesoria de la "Defensa Ribereña en el Puente Tahuamanu" con la finalidad de proteger los estribos del puente contra los efectos de la erosión del río.
30. Se ejecutaron trabajos de mantenimiento de la Concesión comprendidos entre los sectores de Inambari a Iberia, trabajos de mantenimiento periódico de señalización horizontal en el sector urbano de Puerto Maldonado, entre otros.
31. En el gráfico se muestra las inversiones reconocidas por OSITRAN entre los años 2006-2014

**Cuadro N° 5**  
**INVERSIÓN RECONOCIDA EN EL TRAMO N° 2 DE IIRSA SUR, 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/. 34 millones, lo que representa una reducción respecto al 2013, donde la utilidad neta alcanzó los S/. 86 millones de soles. Este cambio se explica principalmente por la reducción de los ingresos del Concesionario en 49% al reducirse los ingresos por laudo arbitral en el año 2014 de S/. 105 millones a S/. 47 millones y los ingresos por obras accesorias que pasaron de S/. 82 millones a S/. 15 millones.
33. De forma similar, los costos de operación, se redujeron entre el 2013 y 2014 en 43,6% al reducirse los servicios prestados por terceros de S/. 141 millones a S/. 85 millones. Los gastos administrativos de la empresa se mantuvieron en valores similares entre los años 2013 y 2014.

Cuadro N° 6			
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, 2013-2014			
(En Miles de Nuevos Soles)			
	2014	2013	VARIACIÓN
Ingresos por construcción y mantenimiento	132 233	262 738	-49,7%
Costos de los servicios de construcción y mantenimiento	-75 839	-132 040	-42,6%
<b>Utilidad Bruta</b>	<b>56 394</b>	<b>130 698</b>	<b>56,9%</b>
Gastos de administración	-13 374	-12 877	3,9%
Otros gastos	0	0	
<b>Utilidad operativa</b>	<b>43 020</b>	<b>117 821</b>	<b>63,5%</b>
Ingresos financieros	188	146	28,8%
Gastos financieros	0	0	
Diferencia en cambio, neta	5 651	5 398	4,7%
<b>Resultado antes de Impuesto a la Renta</b>	<b>48 859</b>	<b>123 365</b>	<b>60,4%</b>
Impuesto a la Renta	-14 647	-36 698	-60,1%
<b>Utilidad (pérdida) del año</b>	<b>34 212</b>	<b>86 667</b>	<b>60,5%</b>

Fuente: EEFF auditados de Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### Estado de Situación Financiera

34. De acuerdo al Estado de Situación Financiera, los activos se redujeron 22% respecto del año anterior, esta reducción se debió tanto a una menor cantidad de efectivo de la Concesionaria, que paso de S/. 99 millones a S/. 61 millones y una reducción de las cuentas por cobrar comerciales que paso de S/. 107 millones a S/. 77 millones (28%), el cual fue compensado por el incremento de las cuentas por cobrar a partes relacionadas, que se incrementó de S/. 34 millones a S/. 50 millones.
35. Durante el año 2014 el activo no corriente fue de S/. 502 mil soles. El activo no corriente representa el 0,3% del total de activos.
36. Por otro lado, durante el año 2014 el pasivo corriente se redujo en 25% respecto al año anterior. Si bien se tuvo un incremento considerable del rubro otras cuentas por pagar a relacionadas que paso de S/. 55 millones a S/. 38 millones (50%), la cuenta Anticipo Recibido del Concedente se redujo de S/. 75 millones a S/. 37 millones así como la cuenta Otras Cuentas por Pagar que se redujo de S/. 19 millones a S/. 7,4 millones.



37. Cabe señalar que la Concesionaria no cuenta con pasivos de largo plazo para el periodo.

Cuadro N° 7 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2013 y 2014 (En Miles de Nuevos Soles)					
ACTIVO	2014	2013	PASIVO Y PATRIMONIO	2014	2013
<b>Activo Corriente</b>	<b>192 598</b>	<b>245 545</b>	<b>Pasivo Corriente</b>	<b>127 332</b>	<b>168 657</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	61 634	99 597	Cuentas por pagar comerciales	263	434
Cuentas por cobrar comerciales	77 324	107 306	Cuentas por pagar a partes relacionadas	85 646	55 351
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	50 669	33 967	Anticipios del concedente	38 075	75 969
Otras cuentas por cobrar	2 971	4 675	Otras cuentas por pagar	3 348	36 903
<b>Activo no corriente</b>	<b>502</b>	<b>520</b>	<b>Patrimonio neto</b>	<b>65 768</b>	<b>77 408</b>
Impuesto a la renta diferido activo	430	414	Capital	48 573	48 573
Mobiliario y equipo	72	106	Reserva legal	9 715	9 715
			Resultados acumulados	7 480	19 120
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>193 100</b>	<b>246 065</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>193 100</b>	<b>246 065</b>

Fuente: EEFF auditados de Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

38. En concordancia con lo anterior, el patrimonio neto de la empresa se redujo en 15% durante el año 2014, debido a la reducción de los resultados acumulados en 61%.

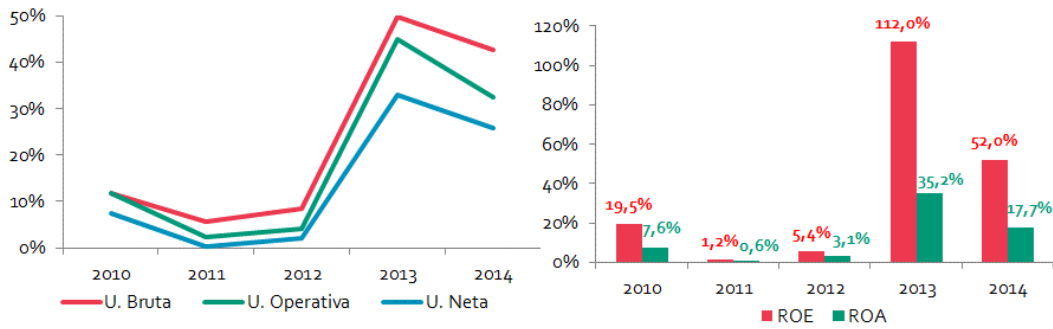
### **Indicadores Financieros**

39. La rentabilidad neta del Concesionario en el año 2014 ascendió a 25,9%, menor al 33% del año anterior. Estos resultados son debido a la reducción de los ingresos de la Concesión que pasaron de S/. 262 millones a S/ 132 millones (una reducción del 49%). Adicionalmente los costos operativos se redujeron de S/. 132 millones a S/. 75 millones (una reducción del 42%).
40. Con referencia al ROE<sup>2</sup> y ROA<sup>3</sup> durante el año 2014, al caer la utilidad neta de la Concesión, estos indicadores también se redujeron, aunque la caída en los valores tanto de los activos y patrimonio mantuvo dichos indicadores positivos. Así, el ROE tuvo una rentabilidad de 52%, aunque por debajo del 112% de año anterior. De forma similar, el ROA de la Concesión para el año 2014 fue de 17,7%, menor al 35% del año 2013. Cabe mencionar que la variación en los resultados en los diferentes años en estos indicadores se debe que al ser la Concesión cofinanciada, los ingresos, así como los costos de la concesión dependen de los avances de obra realizados y aprobados por el Concedente.

<sup>2</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

<sup>3</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activo Total.

**Gráfico N° 6**  
**INDICADORES DE RENTABILIDAD PERIODO 2008 - 2014**

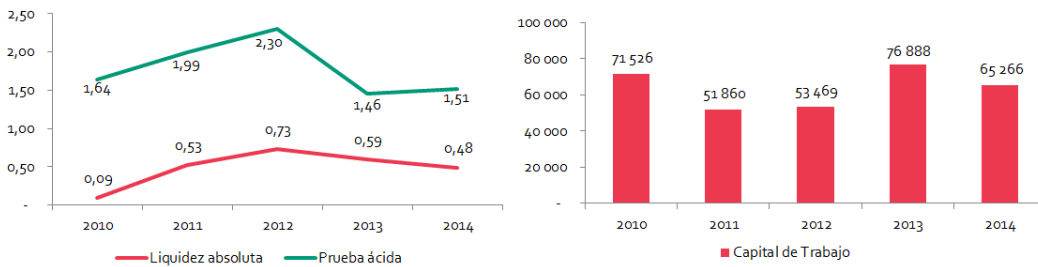


RATIO	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Rentabilidad</b>					
Margen de utilidad bruta	11,8%	5,7%	8,5%	49,7%	42,6%
Margen de utilidad operativa	11,8%	2,4%	4,2%	44,8%	32,5%
Margen neto de utilidad	7,4%	0,3%	2,0%	33,0%	25,9%
Rentabilidad neta del Patrimonio (ROE)	19,5%	1,2%	5,4%	112,0%	52,0%
Rentabilidad de la inversión (ROA)	7,6%	0,6%	3,1%	35,2%	17,7%

Fuente: EEFF auditados de Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

41. En cuanto a los indicadores de liquidez, el capital de trabajo<sup>4</sup> 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 ácida<sup>5</sup> y liquidez absoluta<sup>6</sup> pueden dar mayor precisión respecto a la liquidez del Concesionario. La prueba ácida refleja en parte una imagen 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).

**Gráfico N° 7**  
**RATIOS DE LIQUIDEZ PERIODO 2010 - 2014**



Fuente: EEFF auditados de Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

42. En el siguiente gráfico, se muestran los ratios de endeudamiento<sup>7</sup>. Es necesario notar que en el año 2014 tanto el endeudamiento como el apalancamiento financiero, se redujeron debido al

<sup>4</sup> Capital de trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente.

<sup>5</sup> Prueba Ácida = (Efectivo + Cuentas por Cobrar)/Pasivo Corriente.

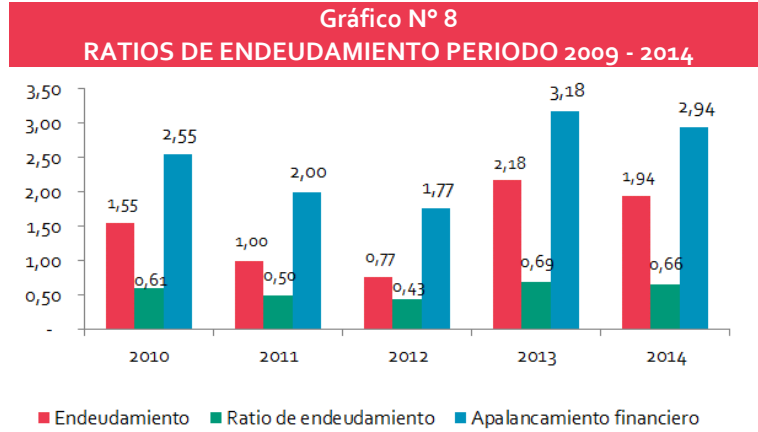
<sup>6</sup> Liquidez Absoluta = Efectivo/Pasivo Corriente.

<sup>7</sup> Los ratios de endeudamiento se han calculado de la siguiente forma:

Endeudamiento = Pasivo / Patrimonio neto

Ratio de endeudamiento = Pasivo / Activo total

efecto de la reducción del patrimonio de la Concesionario, pero aún con valores superiores a los observados entre los años 2010-2013. En el gráfico se puede observar la evolución de los ratios de endeudamiento.



Fuente: EEEF auditados de Concesionaria Interoceánica Tramo 3 S.A.

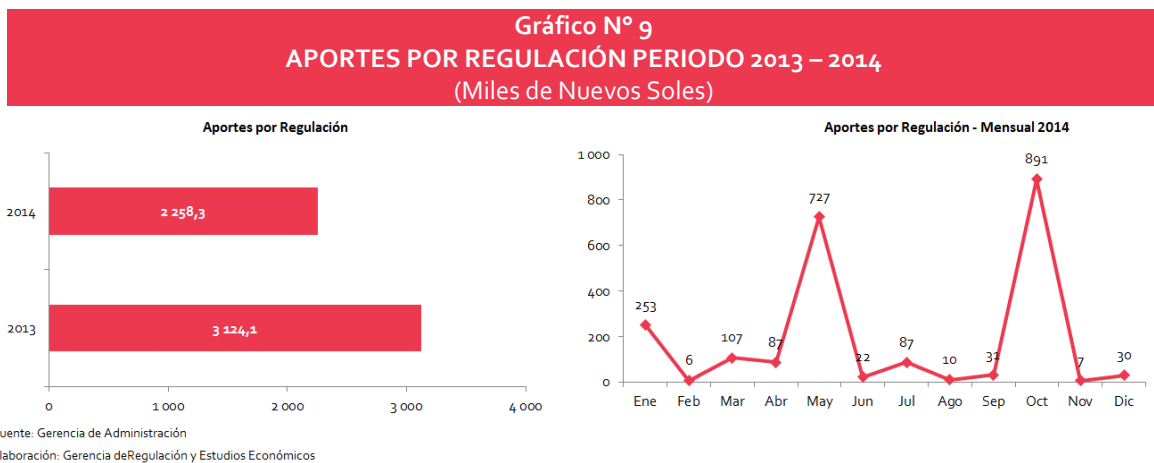
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Apalancamiento financiero = Activo total / Patrimonio neto.

## IX. Pagos al Estado

### *Aporte por Regulación*

43. El pago por concepto de Aporte por Regulación en el año 2014 fue de S/. 2,25 millones, monto menor a los S/. 3,1 millones de soles pagados en el 2013.
44. 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.



---

## ANEXO

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Concesionario:  
Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A. Carretera: Inambari –  
Iñapari**

**Fecha de actualización: 30 de junio de 2014**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Tramo Inambari – Iñapari (403,20 Km.) que incluye los siguientes subtramos: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Puente Inambari – Santa Rosa (42,50 Km.)</li> <li>▪ Santa Rosa – Dv. Laberinto (92,50 Km.)</li> <li>▪ Dv. Laberinto – Puerto Maldonado (44,00 Km.)</li> <li>▪ Puerto Maldonado – Alegría (63,70 Km.)</li> <li>▪ Alegría – Iberia (104,30 Km.)</li> <li>▪ Iberia – Iñapari (56,20 Km.)</li> </ul>	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 desde la fecha de suscripción del Contrato (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"> <li>▪ <b>Adenda 1:</b> 24 de febrero de 2006.</li> <li>▪ <b>Adenda 2:</b> 16 de junio de 2006.</li> <li>▪ <b>Adenda 3:</b> 26 de julio de 2006.</li> <li>▪ <b>Adenda 4:</b> 16 de julio de 2007.</li> <li>▪ <b>Adenda 5:</b> 21 de julio de 2009.</li> <li>▪ <b>Adenda 6:</b> 16 de junio de 2010.</li> <li>▪ <b>Adenda 7:</b> 26 de noviembre de 2010.</li> </ul>	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7
5	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.6. (p. 20)
6	Factor de competencia	Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	TUO de las Bases
7	Capital mínimo	USD 15 828 682. 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"> <li>▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras</u> por USD 18 millones.</li> <li>▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Por USD 3,6 millones desde la fecha de suscripción del contrato hasta el quinto año de la Concesión.</li> <li>- Por USD 6 millones desde el sexto año hasta dos años anteriores al vencimiento del contrato.</li> <li>- Por USD 12 millones desde dos años anteriores al vencimiento del Contrato hasta 06 meses posteriores al cumplimiento del plazo del Contrato.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 9.2. (p. 77) Cláusula 9.3. (p. 78)
9	Garantías a favor del concesionario	<p><b>Garantía de Crédito Parcial</b>, está destinada a garantizar el servicio de la deuda a los Acreedores Permitidos.</p> <p><b>Línea de Crédito de Enlace</b>, para iniciar las obras de la primera etapa del contrato. El monto de la LCE será hasta por USD 91 380 000,00. 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.</p>	Cláusula 3.12. (p. 30) Cláusula 18.1. (p. 137) Adenda 3
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada es de USD 332 millones (sin incluir IGV).	Presupuesto reajustado de Inversiones, MTC, PROVÍAS.

11	Obras	<p>Construcción a nivel de asfaltado del tramo Puente Inambari – Iñapari (403 km.) incluyendo obras de drenaje, puentes, señalización, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Primera Etapa</u> (12 meses desde el Inicio de la Construcción): 29%</li> <li>▪ <u>Segunda Etapa</u> (30 meses desde el inicio de la Primera Etapa): 38%</li> <li>▪ <u>Tercera Etapa</u> (48 meses desde el Inicio de la Primera Etapa): 33%</li> </ul>	Cláusula 6.1. (p. 37) Anexo VIII, numeral 2.2.1. (p. 207)
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trato Directo.</li> <li>▪ Controversia Técnicas se someterán a Arbitraje de Conciencia.</li> <li>▪ Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones, se somete a arbitraje Internacional de Derecho.</li> <li>▪ Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones, se somete a Cámara de Comercio de Lima.</li> </ul>	Cláusula 16.10. Cláusula 16.11.b (p. 133-136)

## FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Concesionario: Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A. Carretera: Inambari – Iñapari

**Fecha de actualización: 30 de junio de 2014**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
13	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Se refieren a: eventos a la fecha de suscripción del contrato, régimen de bienes, obras de rehabilitación y mejoramiento iniciales, así como consideraciones socioambientales.</li> <li>▪ Sanciones administrativas se aplicarán independientemente de penalidades establecidas.</li> </ul>	Cláusula 3.6. (p.26), 5.40. (p. 36), 6.23. (p. 45), 11.47. (p. 111) y Anexo X (p. 228) Cláusula 13.10. (p. 119)
14	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Terminación del Contrato.</li> <li>▪ Vencimiento del plazo.</li> <li>▪ Mutuo Acuerdo.</li> <li>▪ Incumplimiento del Concesionario.</li> <li>▪ 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).</li> <li>▪ Decisión Unilateral del Concedente.</li> <li>▪ Fuerza Mayor (Salida unilateral del Concesionario).</li> </ul>	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
15	Equilibrio económico	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El Concedente, con opinión previa del regulador establecerá que el equilibrio económico financiero se ha visto afectado cuando: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- 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.</li> </ul> </li> <li>▪ El restablecimiento del equilibrio económico no limita los Derechos de los Titulares del CRPAO.</li> </ul>	Cláusula 8.28. Cláusula 8.29. (p. 73) Adenda 3
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	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.	Cláusula 9.6.b Adenda 3
17	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De responsabilidad civil contra terceros.</li> <li>▪ Sobre los bienes en Construcción.</li> <li>▪ De riesgos laborales</li> </ul> <p>Anualmente el Concesionario presenta al Regulador la relación de pólizas de seguro, para su aprobación.</p>	Cláusula 10.1.a (p. 81) Cláusula 10.1.b (p. 82) Cláusula 10.2.c (p. 82)

18	Inicio de operaciones	El inicio de la explotación de las obras de la Primera, Segunda y Tercera etapa, se computará luego de transcurrido (12) meses, de culminadas la totalidad de las Obras de Construcción.	Cláusula 8.10. (p. 54)
19	Estándares del servicio	Niveles de servicio para: calzada, berma, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derechos de vía, puentes y viaductos.	Anexo I, Apéndice 3 (p. 160)
20	Tarifas	Peaje inicial de USD 1,50 (más impuestos) por vehículo ligero o por cada eje a partir del inicio de explotación de las obras.	Cláusulas 8.14., 8.15., 8.16., 8.17. (p. 56-59)
21	Reajustes de tarifas	Todos los peajes serán reajustados anualmente, a partir del 10 de enero del año siguiente a la culminación de las obras correspondientes a las Etapas de Construcción. Reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al IPC de Estados Unidos.	Cláusula 8.17.c (p. 58)

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Concesionario: Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A. Carretera: Inambari – Iñapari**

**Fecha de actualización: 30 de junio de 2014**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
22	PAO	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ USD 4,068,200,00 anuales por un plazo de 15 años de la Concesión (no incluye IGV).</li> <li>▪ Estos son: <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Pagos primera etapa</u>: 30 pagos semestrales de 14,5% del PAO.</li> <li>- <u>Pagos segunda etapa</u>: 30 pagos semestrales de 19% del PAO.</li> <li>- <u>Pagos tercera etapa</u>: 30 pagos semestrales de 16,5% del PAO.</li> </ul> </li> <li>▪ Por lo tanto la proporción del PAO pagado, en la primera, segunda y tercera etapa será de 29%, 38% y 33% del PAO.</li> <li>▪ La parte proporcional de los PAO será pagada los días 30 de abril y 30 de octubre.</li> <li>▪ El Concesionario (a su costo) constituirá un Fideicomiso de Administración de Pagos PAO (local o extranjero).</li> </ul>	<p>Cláusula 8.21. (p. 60)</p> <p>Cláusula 8.23. (p. 61-65)</p> <p>Cláusula 18.2.</p> <p>Adenda 3</p>
23	CRPAO	Es cada uno de los Certificados de Reconocimiento de derechos sobre el PAO a ser emitidos por el Concedente con motivo de la expedición de cada CAO.	Cláusula 1.6. (p. 11) Adenda 3
24	PAMO y Transitabilidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ PAMO (Trimestral): USD 5,96 millones anuales aplicables a partir de la fecha de explotación (no incluye IGV) y una anualidad de USD 758 mil para mantenimiento periódico.</li> <li>▪ 25% del PAMO para gastos de mantenimiento rutinario por un año entre culminación de obras e inicio de explotación.</li> <li>▪ Transitabilidad: Siete (7) pagos trimestrales por un monto no mayor a los USD 12 458 780,00.</li> </ul>	Cláusula 8.21. (p. 60-61)
25	Retribución al Estado	No existe	





Calle Los Negocios 182 – Piso 5, 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  
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

---

Oscar Ubillús