

2014

INFORME DE DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL: DV. QUILCA – DV. AREQUIPA (REPARTICIÓN) – DV. MATARANI– DV. MOQUEGUA – DV. ILO – TACNA – LA CONCORDIA



**Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos**

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	6
I.1 ASPECTOS GENERALES	6
I.2 PAGOS AL ESTADO	7
I.3 REGULACIÓN TARIFARIA	7
II. SERVICIOS PRESTADOS	9
II.1 SERVICIOS OBLIGATORIOS	9
II.2 SERVICIOS OPCIONALES	9
III. TRÁFICO VEHICULAR	10
IV. RESULTADOS FINANCIEROS.....	12
IV.1 ESTADO DE RESULTADOS.....	12
IV.2 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	12
IV.3 INDICADORES FINANCIEROS	13
V. PAGOS AL ESTADO	15
ANEXOS	16

Cuadros

Cuadro N° 1: Tramos de la Concesión	6
Cuadro N° 2: Tráfico por estación de peaje, 2014.....	10
Cuadro N° 3: Tráfico de vehículos pesados por estación, 2014	11
Cuadro N° 4: Estado de resultados, 2013-2014	12
Cuadro N° 5: Estado de situación financiera, 2013-2014	13
Cuadro N° 6: Ratios financieros, 2013-2014	14

Gráficos

Gráfico N° 1: Tráfico mensual y evolución anual por tipo de vehículo, 2013-2014	10
Gráfico N° 2: Evolución del tráfico vehicular por garita de peaje, 2013-2014	11
Gráfico N° 3: Aportes por regulación, 2013-2014	15

Ilustraciones

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

INFORME DE DESEMPEÑO 2014

TRAMO VIAL DV. QUILCA – DV. AREQUIPA
(REPARTICIÓN) – DV. MATARANI – DV. MOQUEGUA –
DV. ILO – TACNA – LA CONCORDIA



Resumen Ejecutivo

El 30 de Enero del 2013, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la empresa Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A. (en adelante, el Concesionario o COVINCA) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, operación y mantenimiento del Tramo Vial Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia (en adelante, el Contrato de Concesión) por un periodo de 25 años bajo la modalidad BOT (*Build, Operate and Transfer*, por sus siglas en inglés).

El contrato estipula la construcción, mantenimiento y operación de 429 kilómetros de carretera, repartidos aproximadamente en cuatro tramos ubicados desde el Desvío Quilca (Arequipa) hasta La Concordia (Tacna) en la frontera con Chile. El primer tramo va desde el Desvío Quilca hasta el Desvío Arequipa, ambos ubicados en la región Arequipa, y posee una extensión de 121,549 km. El segundo tramo comprende desde el Desvío Matarani (región Arequipa) hasta el Desvío Moquegua (región Moquegua) y posee la mayor extensión equivalente a 158,234 km. El tercer tramo va desde el Desvío Ilo hasta la ciudad de Tacna, contando con una extensión de 113,310 km. Finalmente, el cuarto tramo que comunica a la ciudad de Tacna con La Concordia, ubicada en la frontera con Chile, posee una extensión equivalente a 35,520 km.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Sociedad Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A.
Accionistas de la Concesión	Pavimentos Colombia S.A.S. (35%) Sainc Ingenieros Constructores S.A. (35%) Nexus Infraestructura S.A.S. (30%)
Tipo de Concesión	Autosostenible
Factor de competencia	Obras que el Concesionario está dispuesto a ejecutar además de las Obras mínimas establecidas por el Estado.
Inversión comprometida (inc. IGV)	USD 160 millones ¹
Inversión realizada al 2014 (inc. IGV)	USD 0
Inicio de la Concesión	30 de Enero del 2013
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	0

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

¹ Según lo estipulado en el Contrato de Concesión.

Con relación al tráfico vehicular, durante el año 2014, transitaron por las vías concesionadas cerca de 2,40 millones de unidades vehiculares; ello representó un aumento de 25,1% con relación al año anterior, siendo el incremento de vehículos ligeros de 24,9% y el de vehículos pesados, 25,4%.

Asimismo, el 36,8% del tráfico total de vehículos ligeros transitó por la Estación Tomasiri (región Tacna), en tanto que el 28,9% transitó por la Estación Camaná (región Arequipa). Por otro lado, con relación al tráfico de vehículos pesados, el 48,4% del tráfico medido en unidades vehiculares circuló por la Estación Camaná, lo cual representó un total de 2,47 millones de ejes cobrables, mientras que 18,6% del tráfico en unidades tránsito por la Estación Montalvo (región Moquegua), siendo equivalente a un total de 979,51 miles de ejes cobrables.

Respecto a los resultados financieros de la Concesionaria, el desempeño fue negativo durante los dos últimos años, presentando ratios de rentabilidad negativa. No obstante, los ratios de liquidez y de endeudamiento aún se mantienen en sus niveles aceptables aunque no en una situación de demasiada ventaja para la empresa. Cabe señalar que actualmente la Concesionaria no ha iniciado obras, por lo que actualmente no se registran gastos en inversiones realizadas.

Por otro lado, el pago por concepto de Aporte por Regulación para el año 2014, efectuado a favor de OSITRAN, se incrementó en 25,2% con relación al año anterior, alcanzando el monto de S/. 210 miles, debido a que la operación de la Concesión empezó en marzo de 2013, siendo que a partir de dicho mes se empezará a realizar los desembolsos por este concepto

INFORME DE DESEMPEÑO 2014



I. Principales características del Contrato de Concesión

I.1 Aspectos generales

1. El Estado, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) (en adelante, el Concedente), suscribió el 03 de enero del año 2013, con la empresa Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A. (en adelante, el Concesionario o COVINCA), el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, operación y mantenimiento del Tramo Vial Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna- La Concordia (en adelante, el Contrato de Concesión). La composición accionaria del Concesionario está conformada por las empresas Pavimentos Colombia S.A.S. (35%), Sainc Ingenieros Constructores S.A. (35%) y Nexus Infraestructura S.A.S. (30%).
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, previstos en el Contrato.
3. La Concesión está ubicada en Lambayeque y está compuesta por 4 tramos que comprenden en total 428,613 kilómetros y se subdivide en cuatro tramos, conforme se detalla en el cuadro que se presenta a continuación:

Cuadro N° 1 Tramos de la Concesión				
Denominación	RUTA	LOCALIDAD		UBICACIÓN
		Desde	Hasta	
Camaná	PE 1S	Dv. Quilca	Dv. Arequipa	Km 853+744
El Fiscal	PE 1S	Dv. Matarani	Dv. Moquegua	Km 1 062+192
Montalvo	PE 1S	Dv. Matarani	Dv. Moquegua	Km 1 146+194
Tomasirí	PE 1S	Dv. Ilo	Tacna	Km 1 260+458

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN.

4. El Contrato de Concesión responde a un esquema BOT (*Build, Operate and Transfer*, por sus siglas en inglés), suscrito por un plazo de 25 años bajo modalidad autosostenible. 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.

5. El ámbito de la Concesión comprende carreteras de penetración que recorren el sur del Perú, conectando las regiones de Arequipa y Moquegua con la región Tacna, facilitando el intercambio comercial entre dichas zonas, tal como puede observarse en la Ilustración N° 1.

Ilustración N° 1: Ámbito de la Concesión



Fuente: Plan de Negocios 2015.

I.2 Pagos al Estado

6. De acuerdo a lo establecido en la cláusula 10.12, el Concedente recibirá del Concesionario, por concepto de Pago por Derecho de Concesión, el 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería e Impacto Ambiental para la Ejecución de obras obligatorias.
7. Asimismo, según se señala en la cláusula 15.12 del Contrato de Concesión, 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

8. Conforme a lo dispuesto en la cláusula 9.4 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 el IGV y los tributos que fuesen aplicables.

9. Adicionalmente, la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión establece que los peajes serán reajustados en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del 10 de enero del año subsiguiente al mes calendario de la recepción de la totalidad de las Obras Obligatorias en cada una de las unidades de peaje. Este reajuste ordinario se realizará cada doce meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste de Peajes:

- a) En las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de USD 1,50:

$$Peaje_{ajustado} = \left[(USD\ 1,50 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_i \right] + \left[(USD\ 1,50 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$$

- b) En las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de USD 1,70:

$$Peaje_{ajustado} = \left[(USD\ 1,70 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_i \right] + \left[(USD\ 1,70 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$$

- c) En las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de USD 1,80:

$$Peaje_{ajustado} = \left[(USD\ 1,80 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_i \right] + \left[(USD\ 1,80 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$$

Donde:

- Peaje*_{ajustado} : Monto a cobrar en nuevos soles y luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente. No incluye el IGV y/o cualquier otro tributo aplicable.
- i* : Último día hábil del mes anterior inmediato al 10 de enero del año calendario en que se realiza el reajuste tarifario o el dato más próximo del cual se dispone información de los índices CPI e IPC.
- 0* : Día calendario de la recepción de la totalidad de las Obras Obligatorias
- IPC* : Índice de Precios al Consumidor del Perú, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
- CPI* : 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*).
- TC* : Es el promedio del Tipo de Cambio Promedio Ponderado de Compra y de Venta de Dólares Americanos del Sistema Financiero publicado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP.

10. Para efectuar el cobro en las unidades de peaje, la tarifa aplicable deberá multiplicarse por el número de ejes cobrables y al resultado se le deberá agregar el monto correspondiente al IGV y otros tributos que puedan generarse. El resultado se deberá redondear a los cinco céntimos de Sol hacia abajo. En caso la menor moneda fraccionaria que se encuentre vigente fuere mayor o menor a los cinco céntimos de Sol, se efectuará el redondeo en función de esta moneda.
11. El incremento de las Tarifas Diferenciadas, de existir estas, en cada reajuste mantendrá la proporcionalidad en relación a la Tarifa. Para efectos de redondeo se tendrá en cuenta lo indicado en el párrafo anterior.

II. Servicios prestados

12. 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 el contrato.

II.1 Servicios Obligatorios

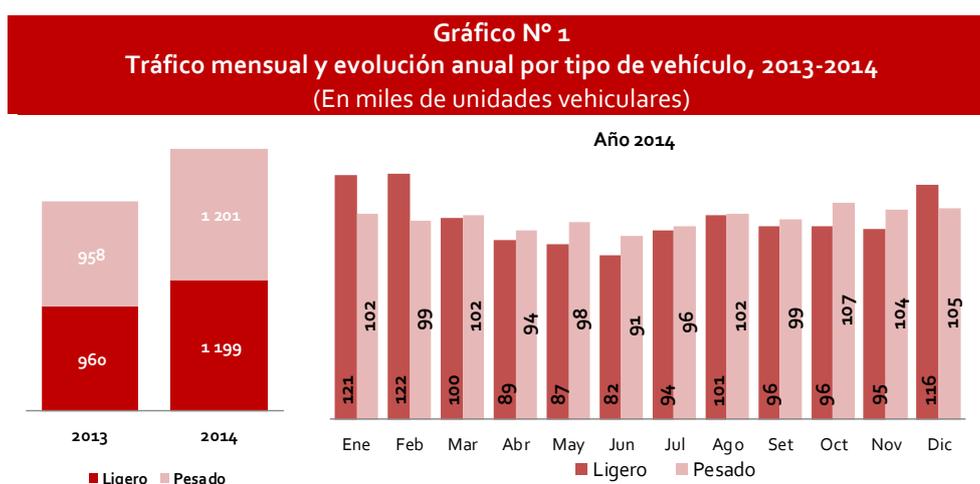
13. El Contrato de Concesión establece que el Concesionario tiene la obligación de brindar a sus usuarios, de manera gratuita, los siguientes servicios:
- Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
 - Sistema de Comunicación en Tiempo Real de Emergencia, cuyos terminales deberán estar ubicados a una distancia máxima de 10 kilómetros entre cada uno de ellos.
 - Servicio de ambulancia para atención a heridos y traslado hacia un centro hospitalario, centro médico, policlínico, según sea el caso.
 - Servicio de traslado de vehículos que hubieran resultado averiados en la vía, hasta la estación de servicio más próxima, no debiendo exceder de 100 kilómetros.
 - 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 de las labores de vigilancia y control.
 - Servicios higiénicos ubicados en cada unidad de peaje, con el material necesario para ofrecer un servicio adecuado a los usuarios.
14. Es requisito indispensable para la aplicación del régimen tarifario señalado, que los servicios obligatorios se encuentren en funcionamiento. Sin embargo, para el caso de los Servicios Higiénicos, este deberá estar en funcionamiento definitivo a más tardar a los 90 días calendario contados desde la fecha de inicio de la explotación, excepto en la unidad de peaje Camaná en donde el servicio será provisional.

II.2 Servicios Opcionales

15. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en los Contratos de Concesión, el 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, de acuerdo a las normas y reglamentos aplicables. Los ingresos obtenidos por este concepto serán de libre disponibilidad del Concesionario.

III. Tráfico vehicular

16. Durante el año 2014 transitaron por las vías concesionadas cerca de 2,40 millones de unidades vehiculares; ello representó un aumento de 25,1% con relación al año anterior, siendo el incremento de vehículos ligeros de 24,9% y el de vehículos pesados, 25,4%. Los niveles más altos de tráfico de vehículos ligeros se registraron en enero, febrero y diciembre, meses asociados al descanso por vacaciones de verano y fiestas navideñas; mientras que los meses con menor afluencia fueron abril, mayo y junio. Cabe señalar que las operaciones en esta Concesión empezaron en el mes de marzo de 2013.



Nota: Las operaciones se iniciaron el 01/03/2013

Fuente: COVINCA.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN.

17. Con relación al tráfico por estación de peaje, durante el año 2014, el 36,8% del tráfico total de vehículos ligeros transitó por la Estación Tomasiri, ubicada en la región Tacna, en tanto que el 28,9% transitó por la Estación Camaná, ubicada la región Arequipa. Por otro lado, con relación al tráfico de vehículos pesados, el 48,4% del tráfico medido en unidades vehiculares circuló por la Estación Camaná, lo cual representó un total de 2,47 millones de ejes cobrables, mientras que 18,6% del tráfico en unidades tránsito por la Estación Montalvo, ubicado en la región Moquegua, siendo equivalente a un total de 979,51 miles de ejes cobrables.

Cuadro N° 2
Tráfico por estación de peaje, 2014
 (en miles)

Estación de peaje	Unidades	%	Ejes cobrables	%
Vehículos Livianos				
Camaná	346,8	28,9	346,84	28,9
El Fiscal	187,9	15,7	187,94	15,7
Montalvo	223,1	18,6	223,05	18,6
Tomasiri	441,3	36,8	441,27	36,8
Vehículos Pesados				
Camaná	581,6	48,4	2 473,53	48,6
El Fiscal	211,7	17,6	944,27	18,5
Montalvo	223,1	18,6	979,51	19,2
Tomasiri	184,2	15,3	693,24	13,6

Nota: Las operaciones se iniciaron el 01/03/2013

Fuente: COVINCA.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN.

18. Así, del total de tráfico de vehículos pesados que circularon durante el año 2014, la mayor participación corresponde a los vehículos de 6 ejes, con en el 36,1% y 51,1% del tráfico medido en unidades y ejes cobrables, respectivamente, circulando en su mayoría por la Estación Camaná; en contraste, la menor participación en el tráfico vehicular corresponde a los vehículos de 7 ejes a más, los cuales representan el 0,7% y 1,2% del tráfico medido en unidades y ejes cobrables, respectivamente.

Cuadro N° 3
Tráfico de vehículos pesados por estación, 2014
(En unidades vehiculares y ejes cobrables)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES COBRABLES						TOTAL
	2	3	4	5	6	7 a +	
Unidades Vehiculares	246 224	277 838	70 398	164 384	433 660	8 070	1 200 574
Camaná	142 750	102 198	37 050	72 026	221 596	5 950	581 570
El Fiscal	27 436	53 016	9 554	39 290	81 456	944	211 696
Montalvo	28 932	60 908	11 340	39 266	81 728	932	223 106
Tomasiri	47 106	61 716	12 454	13 802	48 880	244	184 202
Ejes Cobrables	492 448	833 514	281 592	821 920	2 601 960	59 120	5 090 554
Camaná	285 500	306 594	148 200	360 130	1 329 576	43 534	2 473 534
El Fiscal	54 872	159 048	38 216	196 450	488 736	6 952	944 274
Montalvo	57 864	182 724	45 360	196 330	490 368	6 862	979 508
Tomasiri	94 212	185 148	49 816	69 010	293 280	1 772	693 238

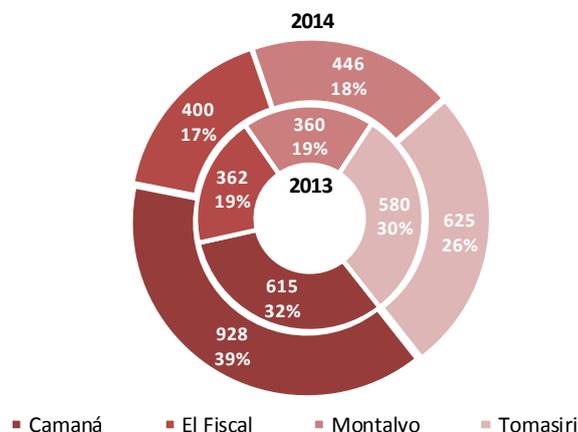
Nota: Las operaciones se iniciaron el 01/03/2013

Fuente: COVINCA.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN.

19. En términos relativos respecto del año 2013, se observa una consolidación del tráfico en unidades vehiculares que circulan por la Estación Camaná, pasando de una participación del 32% en el 2013 al 39% en el año 2014. En contraste, en la Estación Tomasiri se presenta un descenso en la participación del tráfico pasando de 30% en el 2013 a 26% en el 2014. No obstante, en todas las estaciones de peaje se observa un incremento del tráfico vehicular en términos absolutos.

Gráfico N° 2
Evolución del tráfico vehicular por garita de peaje, 2013-2014
(En miles de unidades vehiculares)



Nota: Las operaciones se iniciaron el 01/03/2013.

Fuente: COVINCA.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN.

IV. Resultados financieros

IV.1 Estado de Resultados

20. En el año 2014, el Concesionario reportó ingresos por operación y construcción por S/. 9,19 millones, procedentes de los servicios de construcción de los tramos viales, los cuales resultaron ampliamente superiores a los S/. 7,98 mil registrados el año anterior.
21. Asimismo, el costo de servicios ascendió a S/. 5,82 millones, siendo dicho monto menor al registrado en el año 2013. Esta reducción en los costos se sustenta en una reducción en los costos de construcción, siendo el principal rubro los costos incurridos por estudios de ingeniería. De este modo, al término del año 2014, la empresa obtuvo una utilidad bruta superior a los S/. 3,3 millones.
22. Sin embargo, a nivel de utilidad neta, se registraron pérdidas en el año 2014 y 2013 por un monto de S/. 142 miles y S/. 487 miles, respectivamente, sustentado principalmente en los mayores gastos administrativos registrados para dichos años, siendo los principales rubros los pagos al personal y los gastos por mantenimiento y gastos bancarios.

Cuadro N° 4		
Estado de resultados, 2013-2014		
(en miles de Nuevos Soles)		
	Del 01 de enero al 31 de diciembre	
	2014	2013
Ingresos por operación y construcción	9 186	7 976
Costo de servicio	(5 816)	(6 407)
Ganancia Bruta	3 370	1 569
Otros ingreso y gastos:		
Gastos Administrativos	(3 080)	(2 370)
Ganancia (pérdida) por actividades de operación	290	(801)
Ingresos financieros	118	32
Gastos financieros	(472)	(5)
Diferencia en cambio, neta	(172)	(5)
Pérdida antes de impuesto a las ganancias	(236)	(779)
Impuesto a las ganancias	94	292
Pérdida del año	(142)	(487)

Fuente: EEFF Auditados 2014, COVINCA.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN.

IV.2 Estado de Situación Financiera

23. Durante el año 2014, el Concesionario registró un notable incremento de sus activos totales con relación al año anterior, del orden de 77,4%. Ello obedece principalmente al crecimiento experimentado en sus activos corrientes, principalmente en sus cuentas de *efectivo y equivalentes de efectivo* y *Cuentas por cobrar comerciales* las cuales aumentaron 214% y 785% en comparación a 2013, respectivamente. Cabe señalar que el cobro de los conceptos por Cuentas por Cobrar Comerciales se realizará progresivamente con la liberación de la cuenta de fideicomiso cuando la Concesionaria cumpla con los niveles mínimos de inversión.

24. De otro lado, en 2014, los pasivos totales aumentaron en 108,7% respecto del año anterior, sustentado en los mayores pasivos corrientes, destacando principalmente la variación registrada en el rubro de *Otras cuentas por pagar* y *Anticipos a Clientes*, comprendiendo esta última todas aquellas recaudaciones recibidas por peaje que se mantienen en la cuenta de fideicomiso, cuya liberación se realizará cuando el OSITRAN verifique la realización de la inversión mínima de USD 11 millones.
25. Por su parte, en 2014, también se produjo un incremento en el patrimonio neto de la empresa del orden de 4,3% en relación con el año anterior, debido al aumento de la cuenta de capital emitido a consecuencia de la capitalización de obligaciones con accionistas por un valor total de S/. 493 miles.

Cuadro N° 5
Estado de situación financiera, 2013-2014
 (en miles de Nuevos Soles)

	Al 31 de diciembre		Al 31 de diciembre	
	2014	2013	2014	2013
ACTIVO			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	
ACTIVO CORRIENTE	40 712	1 389	PASIVO CORRIENTE	33 919
Efectivo y equivalentes de efectivo	3 869	1 232	Cuentas por pagar comerciales	211
Cuentas por cobrar comerciales	6 618	0	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	13
Otras cuentas por cobrar	1 195	135	Otras cuentas por pagar	7 092
Gastos contratados por anticipado	16	22	Pasivos financieros	37
Fondos sujetos a restricción	29 014	0	Anticipio de clientes	26 566
ACTIVO NO CORRIENTE	8 102	26 130	PASIVO NO CORRIENTE	6 299
Cuentas por cobrar comerciales	0	3 473	Otras cuentas por pagar	0
Otras cuentas por cobrar	0	1 035	Pasivos financieros	6 299
Activo por impuesto a las ganancias diferido	449	354	Anticipio de clientes	0
Fondos sujetos a restricción	0	13 282	TOTAL PASIVO	40 218
Costo diferido	7 542	7 830		19 274
Mobiliario y equipo	70	103	PATRIMONIO NETO	8 596
Activos intangibles	41	53	Capital emitido	9 370
			Resultados acumulados	(774)
TOTAL ACTIVO	48 814	27 519	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	48 814
				27 519

Fuente: EEEF Auditados 2014, COVINCA.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN.

IV.3 Indicadores financieros

26. Como se señaló anteriormente, en los años 2013 y 2014 la empresa obtuvo pérdidas netas; sin embargo, sus indicadores de rentabilidad para el año 2014 evidencian una notable mejoría en relación con el año 2013. Así, en 2014 la empresa obtuvo márgenes operativos y netos de 3,2% y -1,5%, respectivamente. Asimismo, se obtuvo un -1,7% de rentabilidad para el capital aportado por los socios o ROE² y un -0,3% sobre los activos totales o ROA³.
27. 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 se encontraba en la capacidad de afrontar sus obligaciones corrientes, sin verse en la necesidad de realizar sus activos fijos.

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

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

Cuadro N° 6
Ratios financieros, 2013-2014

Ratio	2014	2013	Ratio	2014	2013
Ratios de Rentabilidad			Ratios de Endeudamiento		
ROE	-1,7%	-5,9%	Grado de endeudamiento	82,4%	70,0%
ROA	-0,3%	-1,8%	Grado de patrimonio	17,6%	30,0%
Margen Bruto	36,7%	19,7%	Pasivo/Patrimonio	4,68	2,34
Margen Operativo	3,2%	-10,0%	Ratios de Liquidez		
Margen Neto	-1,5%	-6,1%	Liquidez clásica	1,20	1,85
Margen EBITDA	-2,6%	-9,8%	Prueba ácida	1,20	1,85
Ratios de Gestión			Liquidez absoluta	0,11	1,64
Rotación de activos	0,19	0,29	Capital de Trabajo (en millones S/.)	6 793	637
Rotación del patrimonio	1,07	0,97	Rotación de Capital de Trabajo	1,35	12,52

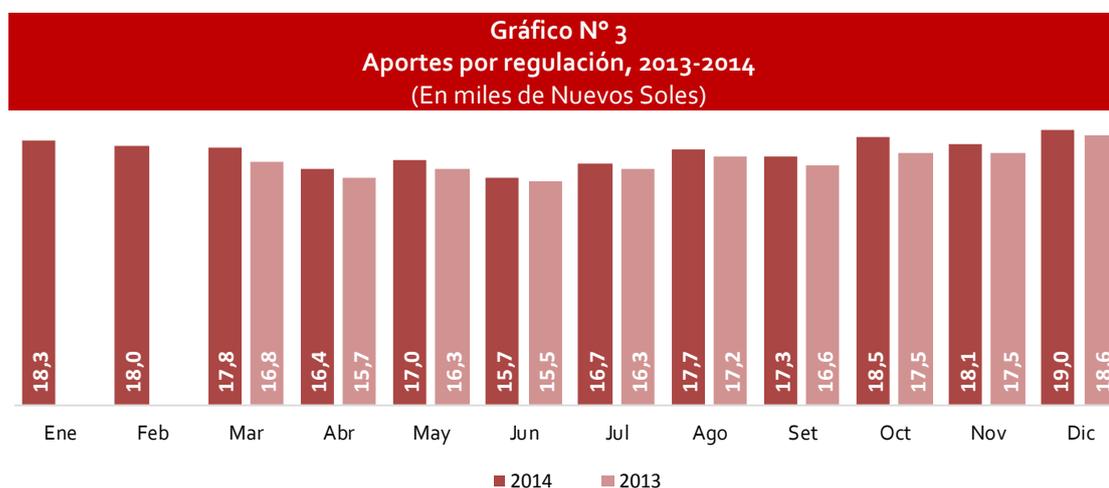
Fuente: EEFF Auditados 2014, COVINCA.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN.

28. Por otro lado, los ratios de endeudamiento del Concesionario muestran un crecimiento para el año 2014, presentando una estructura de mayor dependencia al financiamiento con terceros, principalmente por las recaudaciones recibidas por peaje que se mantienen en la cuenta de fideicomiso. Finalmente, el ratio pasivo/ patrimonio indica que por cada sol aportado por los socios, la empresa tiene deudas por afrontar equivalentes a S/. 4,68.

V. Pagos al Estado

29. 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.
30. Así, en el año 2014, el pago por concepto de Aporte por Regulación efectuado a favor de OSITRAN, se incrementó en 25,2% con relación al año anterior, cuyo monto ascendió a S/. 210,4 miles. Dicho incremento guarda relación con los mayores ingresos obtenidos por la Concesionaria a través del cobro del peaje, siendo el incremento de estos de alrededor de 25,6% con relación al año 2013.
31. No obstante, cabe señalar que las operaciones de la Concesión iniciaron en marzo de 2013, por lo que los aportes fueron realizados a partir de dicho mes al OSITRAN.



Nota: Las operaciones se iniciaron el 01/03/2013

Fuente: COVINCA

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

ANEXOS

Anexo 1

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A
Carretera: Tramo vial Dv. Quilca, Dv. Arequipa, Dv. Matarani, Dv. Moquegua, Dv. Ilo - Tacna - La Concordia

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 428,613 km., los cuales se encuentran subdivididos en: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) (121,549 Km.) ▪ Dv. Matarani – Dv. Moquegua (158,234 Km.) ▪ Dv. Ilo- Tacna (113,310 Km.) ▪ Tacna – La Concordia (35,520 Km.) 	Apéndice 1 del Anexo 1 (p. 126)
2	Fecha de suscripción	30 de enero de 2013.	Contrato de concesión
3	Plazo de la Concesión	25 años, salvo los casos de prórroga o caducidad, conforme a los términos y condiciones previstos en el Contrato de Concesión.	Cláusula 4.1. (p. 31)
4	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.5. (p. 22)
5	Postores interesados	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Concesión Servicios Viales del Sur. ▪ Concesionaria La Concordia. ▪ Consorcio Concesión Vial del Sur. 	PROINVERSION
6	Descripción de Obras	<ol style="list-style-type: none"> 1. Óvalos e Intercambios: <ul style="list-style-type: none"> - Ovalo Dv. Moquegua. - Ovalo Dv. Quilca. - Ovalo Dv. Matarani. - Intercambio Dv. Ilo. - Intercambio Locumba. 2. Segunda Calzada Dv. Huambo – Dv. Arequipa. 3. Segunda Calzada Tacna – La Concordia. 4. Puesta a punto Tramo 1: Dv. Quilca – Dv. Arequipa. 5. Puesta a punto Tramo 2: Dv. Matarani – Dv. Moquegua. 6. Puesta a punto Tramo 3: Dv. Ilo – Tacna. 7. Puesta a punto Tramo 4: Tacna – La Concordia. 8. Intersección con otras vías (12) 9. Varios: Puente Peatonal. 	Anexo 7
7	Factor de competencia	Obras que el Concesionario está dispuesto a ejecutar además de las Obras mínimas establecidas por el Estado.	Anexo 7
8	Capital mínimo	A la fecha de suscripción del Contrato el Concesionario deberá haber cumplido con acreditar un capital social mínimo de USD 1 000 000 el cual deberá estar íntegramente suscrito y pagado. Posteriormente, a la fecha de cierre financiero, deberá acreditar como mínimo un incremento del Capital del 15% del presupuesto aprobado en los EDI, para las Obras Obligatorias.	Cláusula 3.5.b (p. 27)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A
Carretera: Tramo vial Dv. Quilca, Dv. Arequipa, Dv. Matarani, Dv. Moquegua, Dv. Ilo - Tacna - La Concordia
Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
9	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución de obras: <ul style="list-style-type: none"> - Equivalente al 10% del presupuesto aprobado en los Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental para las Obras Obligatorias. ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: <ul style="list-style-type: none"> - Desde la fecha de suscripción del contrato, la garantía será por un monto de USD 10 800 000, la cual permanecerá vigente hasta doce meses posteriores a la culminación de la vigencia de la Concesión. 	Cláusula 11.2. (p. 67) Cláusula 11.3. (p. 67-68)
10	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	El Concesionario podrá, previa autorización otorgada por el Concedente, con opinión favorable del Regulador, imponer un gravamen o asignación de fondos con la naturaleza de una garantía a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido.	Cláusula 11.6. (p. 69)
11	Solución de Controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo ▪ Arbitraje <ul style="list-style-type: none"> - Arbitraje de Conciencia: Controversias técnicas - Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas ▪ Reglas Procedimentales Comunes 	Cláusula 18.11. (p. 100) Cláusula 18.12. a) (p. 101) Cláusula 18.12. b) (p. 102) Cláusula 18.13. (p. 103)
12	Penalidades	Referidas a: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato. ▪ Régimen de bienes. ▪ Ejecución de obras. ▪ La Conservación de las Obras. ▪ Explotación de la Concesión. ▪ Régimen de Seguros y Responsabilidad del Concesionario. ▪ Consideraciones Socio Ambientales. ▪ Fideicomiso de Recaudación. 	Anexo IX (p. 185-189)
13	Causales de Caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vencimiento del Plazo de la Concesión. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Incumplimiento del Concesionario. ▪ Incumplimiento del Concedente. ▪ Decisión Unilateral del Concedente. ▪ Fuerza Mayor o Caso Fortuito. 	Cláusulas 16.1. (p. 88)
14	Equilibrio Económico	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Las partes declaran su compromiso de mantener a lo largo de todo el periodo de duración del Contrato el equilibrio económico-financiero de éste, para lo cual se señala que el Contrato se encuentra en una situación de equilibrio económico-financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados a las partes. ▪ El restablecimiento del equilibrio económico-financiero se dará exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables, en la medida que dichos cambios tengan exclusiva relación a aspectos económicos-financieros vinculados a los ingresos y costos de inversión, operación y conservación vial. ▪ El Regulador, establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre: a) Los resultados antes de 	Cláusula 10.7. (p. 64) Cláusula 10.8. (p. 64) Cláusula 10.9. (p. 65)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A
Carretera: Tramo vial Dv. Quilca, Dv. Arequipa, Dv. Matarani, Dv. Moquegua, Dv. Ilo - Tacna - La Concordia
Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<p>impuestos resultantes del ejercicio, y b) El recálculo de los resultados antes de impuestos del mismo ejercicio aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurra como consecuencia de los cambios a los que se refiere la cláusula 10.g. del contrato:</p> $PD = \frac{[\text{Monto obtenido en (a)} - \text{Monto obtenido en (b)}]}{[\text{Monto obtenido en (b)}]}$ <p>Donde PD: porcentaje de desequilibrio.</p> <ul style="list-style-type: none"> Si PD, en valor absoluto, supera el 10% se procederá a restablecerlo. Si (b>a) se otorgará una compensación al Concesionario equivalente a la diferencia del monto obtenido en b) menos el monto obtenido en a). Si el desequilibrio afecta al Concedente (b<a), el Concesionario otorgará una compensación equivalente a la diferencia del monto obtenido en a) menos el monto obtenido en b). 	
15	Póliza de seguros	<p>A cargo del Concesionario:</p> <ul style="list-style-type: none"> De responsabilidad civil. Sobre los bienes en Construcción. Sobre los bienes en Operación. De riesgos laborales. Otras pólizas. 	Cláusula 12.3. (p. 73-75)
16	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la Explotación de la Concesión deberá producirse, al día siguiente de la fecha de suscripción de la primera Acta de Entrega parcial de Bienes, referida a la entrega simultánea de las unidades de peaje existentes a favor del Concesionario.	Cláusula 8.10. (p. 55)
17	Estándares de servicio	De acuerdo a los Índices de Serviciabilidad estipulados en el Contrato.	Anexo I
18	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje. A partir de la fecha de inicio de la explotación de la concesión y hasta antes que se produzca el incremento señalado en los párrafos siguientes, en las unidades de peaje existentes el concesionario deberá cobrar el peaje vigente para vehículos ligeros y para vehículos pesados, más el IGV, y cualquier otro tributo aplicable. El resultado será redondeado a los cinco céntimos de Nuevo Sol hacia abajo. A partir de la recepción de la totalidad de las Obras Obligatorias, habiendo dado cumplimiento a lo indicado en la Cláusula 8.12., y luego de cumplir con lo establecido en el Artículo N° 33 del RETA-OSITRAN, el Concesionario deberá cobrar en las unidades de peaje (excepto el peaje de Camaná que se reubicará), un peaje de USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento. En la unidad de peaje de Santa 	Cláusula 9.4. (p. 58-59)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A
Carretera: Tramo vial Dv. Quilca, Dv. Arequipa, Dv. Matarani, Dv. Moquegua, Dv. Ilo - Tacna - La Concordia
Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		Rosa, deberá cobrar un peaje de Santa Rosa, un peaje de USD 1,70 y en la unidad de peaje reubicada en El Alto deberá cobrar USD 1,80; en ambos casos más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento.	
19	IMAG	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Es la garantía que otorga el Concedente a efectos de asegurar al Concesionario un nivel mínimo de ingresos. ▪ Los montos del Ingreso Mínimos Anual Garantizado (IMAG) para cada año de la concesión están estipulados en el Contrato de Concesión. 	Cláusula 1.9.53. (p. 17) Cláusula 10.2. (p. 61-62)
20	Fideicomiso	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Fideicomiso tendrá una vigencia desde la Fecha de inicio de la Explotación de la Concesión hasta el momento en el que el Regulador verifique una inversión en obras de responsabilidad del Concesionario ascendente como mínimo a USD 11 millones, sin incluir IGV. Una vez verificada la inversión antes indicada, corresponderá la liberación de los recursos disponibles en el Fideicomiso de recaudación a favor del Concesionario y se procederá a extinguir la vigencia del mismo. ▪ Durante la vigencia del Fideicomiso corresponderá al Concesionario sustentar ante el Regulador para su conformidad, la liberación de recursos correspondientes para efectos del funcionamiento general de la Concesión, tanto de los aspectos operativos como administrativos, atendiendo los siguientes lineamientos: <ol style="list-style-type: none"> a) <u>Primer año de la concesión</u>: Hasta un máximo acumulado de USD 5 205 242 sin incluir el IGV; y b) <u>Segundo Año de la Concesión</u>: Hasta un máximo acumulado de USD 4 587 174 sin incluir IGV. c) <u>En el caso que al finalizar el Segundo Año de la Concesión el Concesionario no haya acreditado la inversión mínima</u> de USD 11 000 000, por causas no imputables a él, los montos máximos de liberación de recursos comprendidos en el segundo Año de la Concesión también se aplicarán en los siguientes años hasta la acreditación de la inversión mínima antes indicada. 	Anexo XI (p. 191)



Calle Los Negocios 182, Surquillo

Teléfono: (511) 440 5115

Info@ositran.gob.pe

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 DISEÑO

Yessica Ochoa

Martín Morillo