



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión Empalme 1B – Buenos Aires - Canchaque

2015

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos





CONTENIDO

I.	ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA.....	3
a.	Composición de la Empresa Concesionaria	3
b.	Principales características del contrato de concesión	3
c.	Área de Influencia	4
d.	Principales Activos de la Empresa Concesionaria	4
e.	Hechos Importantes.....	6
II.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	6
III.	DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....	7
IV.	TARIFAS	12
V.	INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO	14
a.	Evolución de las inversiones	14
b.	Cofinanciamiento.....	14
c.	Pagos al Estados	16
VI.	DESEMPEÑO OPERATIVO	16
b.	Niveles de servicio.....	16
b.	Indicadores de Tráfico.....	17
c.	Accidentes	17
d.	Reclamos	20
VII.	ANÁLISIS FINANCIERO	21
c.	Estados Financieros	22
b.	Indicadores Financieros.....	23
VIII.	CONCLUSIONES	26
IX.	ANEXOS	27
	Ficha de Contrato	27

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1	CANCHAQUE: TRÁFICO VEHICULAR Y PARTICIPACIÓN, SEGÚN TIPO DE VEHÍCULO, 2015	8
Gráfico N° 2	CANCHAQUE:TRÁFICO DE VEHÍCULOS LIGEROS MENSUAL, 2014-2015	8
Gráfico N° 3	CANCHAQUE: TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS MENSUAL, 2014-2015.....	9
Gráfico N° 4	CANCHAQUE: TRÁFICO VEHICULAR Y PARTICIPACIÓN, SEGÚN TIPO DE VEHÍCULO, 2015	10
Gráfico N° 5	CANCHAQUE: TRÁFICO DE VEHÍCULOS LIGEROS MENSUAL, 2014-2015	10
Gráfico N° 6	AUXILIO MECÁNICO, 2015	11
Gráfico N° 7	EVOLUCIÓN DE PAMO.....	15
Gráfico N° 8	APORTE POR REGULACIÓN	16
Gráfico N° 9	IMD - COMPARATIVO 2014 - 2015	17
Gráfico N° 10	IMD 2015 vs ACCIDENTES 2015	18
Gráfico N° 11	ACCIDENTES SEGÚN CLASE, 2014-2015	18
Gráfico N° 12	HERIDOS Y FALLECIDOS.....	19
Gráfico N° 13	ÍNDICE DE ACCIDENTES CADA 1000 VEHÍCULOS - 2015.....	20
Gráfico N° 14	RECAUDACIÓN MENSUAL 2014 – 2015	21



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1 CANCHAQUE: ADENDAS SUSCRITAS	4
Cuadro N° 2 CANCHAQUE: DESCRIPCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL	5
Cuadro N° 3 CANCHAQUE: EQUIPAMIENTO DE LA CONCESIÓN.....	6
Cuadro N° 4 CENTRAL DE EMERGENCIAS – LLAMADAS, 2015.....	12
Cuadro N° 5 TARIFAS (INC. IGV) 2014 - 2015.....	13
Cuadro N° 6 INVERSIONES RECONOCIDAS POR EL OSITRAN.....	14
Cuadro N° 7 ACCIDENTES SEGÚN CAUSA Y CLASE, 2015.....	19
Cuadro N° 8 RECLAMOS PRESENTADOS Y RESUELTOS	20
Cuadro N° 9 ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES	22
Cuadro N° 10 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA.....	23
Cuadro N° 11 RATIOS DE RENTABILIDAD, 2015 - 2014.....	23
Cuadro N° 12 RATIOS DE LIQUIDEZ, 2015 - 2014	24
Cuadro N° 13 RATIOS APALANCAMIENTO / ENDEUDAMIENTO, 2015 - 2014.....	25

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura N° 1: ÁREA DE INFLUENCIA DE LA CONCESIÓN CANCHAQUE.....	4
Figura N° 2: REHABILITACIÓN – PAVIMENTO TRAMO II.....	5
Figura N° 3: GRÚA - REMOLCADORA.....	6



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo evaluar el desempeño económico financiero de la concesión Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque, identificando los principales factores de operación, económicos y financieros que han influido en el mismo.

El 09 de febrero de 2007, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Concesión Canchaque S.A., (en adelante, el Concesionario o Canchaque) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del Tramo Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque (en adelante, el Contrato de Concesión) por un periodo de 15 años bajo la modalidad BOT (Build Operate and Transfer).

La Concesión tiene una extensión de 78,1274 km y se compone de 3 tramos, el primer tramo está conformado por Empalme 1B – Buenos Aires y posee una extensión de 22,06 km, mientras que el segundo tramo une Buenos Aires con Piedra Azul y tiene una extensión de 42 km finalmente el último comunica Piedra Azul con Huancabamba y posee una extensión, equivalente a 14,07 km.

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

Además de la construcción de las obras y el mantenimiento de las mismas, el contrato de Concesión establece que el Concesionario deberá operar los servicios de cobro de peaje, y prestar de manera obligatoria y gratuita los servicios de central de emergencia, sistema de comunicación en tiempo real, servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos.

Durante el año 2015, el tráfico vehicular tuvo un crecimiento importante de 17% alcanzando un total de 109,5 mil vehículos. De este total, el 60,6% correspondió a vehículos ligeros y el 39,1% restante a vehículos pesados, todos contabilizados desde la única estación de peaje con la que cuenta la concesión, ubicada en Loma Larga Baja, provincia de Huancabamba en la región Piura.

Asimismo, el número de ejes cobrables alcanzó los 162,8 mil ejes, lo que significó un incremento de los 137,3 mil ejes en el 2015 y representó un incremento porcentual de 18,6% respecto al año anterior. Dicho incremento se explica por el mayor flujo de ejes correspondientes a vehículos pesados (+18,7%) y ligeros (+18,3%) que transitaron durante el año por la vía concesionada.

Por otro lado, el número de accidentes vehiculares registrados durante 2015 ascendió a 18, duplicándose respecto al año anterior. Sin embargo no hubo pérdidas humanas en los mismos y en su mayoría correspondieron a daños materiales. En tanto, el índice de accidentes por cada 1 000 vehículos evidenció que ocurre un accidente por cada 6208 vehículos que transitan por la vía concesionada.

Respecto a las tarifas de peaje, luego de aplicar el reajuste por inflación, se tuvo como resultado una tarifa 0,1 soles superior por cada unidad vehicular y cada eje. De este modo, la tarifa que entró en vigencia a partir del 03 de marzo del 2015 fue de S/. 2,30 por cada eje.



Debido a que al año 2011 se había ejecutado el 100% del compromiso de la inversión, para el 2015 no se registraron reconocimientos de inversiones, sin embargo el Concesionario realizó compras de equipos para la estación de peaje en Loma Larga Baja.

Los indicadores financieros del Concesionario correspondientes al 2015 muestran ratios de rentabilidad positivos, tanto en el Margen Neto, como en el ROE y ROA, los cuales ascienden a 28,6%, 42,6% y 30,2%, respectivamente. Asimismo, la empresa ha visto debilitada su situación de liquidez, lo que queda evidenciado en el retroceso de sus indicadores tales como: prueba ácida, que pasó del 2014 al 2015 de 5,12 a 4,24 y liquidez absoluta, que registró una caída de 3,23 a 2,55. En ese mismo sentido, los indicadores de solvencia muestran que la empresa ha aumentado su ratio de pasivo/patrimonio, lo cual indica una mayor exposición o dependencia de la empresa frente a sus acreedores.

Por otro lado, los aportes por regulación efectuados por el Concesionario alcanzaron en 2015 un total de S/. 243,5 mil, monto inferior en 7,6% al aportado por el mismo concepto el año anterior (S/. 263,6 mil). Ello debido a que en 2015, el Concesionario recibió menores pagos por parte del Concedente, en particular, en el rubro relacionado a servicios de mantenimiento de emergencia. Adicionalmente, el concesionario recibió por concepto de PAMO (Pago por Mantenimiento y Operaciones) 4,3 millones de soles cifra superior en 7,4% respecto al año 2014.

Finalmente, el contrato de concesión no ha presentado modificaciones adicionales por materia de adendas aprobadas, las cuales a la fecha suman 3, siendo la última de ellas en el año 2011.



INFORME DE DESEMPEÑO 2015

EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE

I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

a. Composición de la Empresa Concesionaria

1. La composición accionaria del Concesionario, está dada por dos empresas, la primera es Graña y Montero (GyM) con el 99,6% y CONCAR S.A con el 0,04% del total de las acciones.
2. GyM es un grupo conformado por 26 empresas de Servicios de Ingeniería e Infraestructura con presencia en 7 países de Latinoamérica, operaciones permanentes en Perú, Chile y Colombia y más de 29,000 colaboradores, siendo una de las empresas más antiguas, y más grandes, del Perú. Por otra parte, CONCAR es una empresa que también pertenece al Grupo GyM, creada en 1994 y dentro de sus actividades, realiza obras en infraestructura vial.

b. Principales características del contrato de concesión

3. El Estado, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) (en adelante, el Concedente), suscribió el 09 de febrero de 2007, con Concesión Canchaque S.A., (en adelante, el Concesionario), el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación de los Tramos Viales: Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque, (en adelante, el Contrato de Concesión), por un plazo de 15 años.
4. 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 sus respectivos Contratos.
5. La Concesión tiene una extensión de 78,127 km y se compone de 3 tramos, el primer tramo está conformado por Empalme 1B – Buenos Aires y posee una extensión de 22,06 km, mientras que el segundo tramo une Buenos Aires con Piedra Azul y tiene una extensión de 42 km finalmente el último comunica Piedra Azul con Huancabamba y posee una extensión, equivalente a 14,07 km.

i. Adendas

6. A la fecha, se han suscrito tres adendas al Contrato de Concesión, todas ellas relacionadas con temas económicos – financieros. El **¡Error! No se encuentra el origen e la referencia.** resumen los principales aspectos de cada una de ellas.



Cuadro N° 1
Canchaque: Adendas Suscritas

N° de Adenda	Fecha	Tema
1	16/01/2008	Establece mecanismos de financiamiento que permitan la ejecución de obras. Se modificaron las definiciones y procedimientos establecidos en el Anexo B (contrato financiero) y Sección IV (régimen financiero del Contrato de Concesión)
2	17/08/2009	Modifica el numeral 4.19 del Anexo B del Contrato de Concesión, que regula el ajuste del PAO por variación de precios.
3	25/01/2011	Eliminar la definición de Fideicomiso de Eventos Catastróficos de la Cláusula 1.5

Fuente: MTC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

c. Área de Influencia

7. Tal como se muestra en la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**, la concesión comprende carreteras de penetración que conectan las provincias de Morropón y Huancabamba en la región de Piura. Con ello se busca conectar los centros de producción de la sierra con los centros de comercialización de la costa.

Figura N° 1: ÁREA DE INFLUENCIA DE LA CONCESIÓN CANCHAQUE



Fuente: Plan de negocios de 2013 de CANCHAQUE.

d. Principales Activos de la concesión

i. Infraestructura

8. El Cuadro N° 2 describe la infraestructura que está bajo la administración del Concesionario CANCHAQUE. La infraestructura está compuesta por 3 tramos que representan 78,127 km.



Cuadro N° 2
Canchaque: Descripción de la Infraestructura Vial

RUTA	TRAMO	LONGITUD (km)	Provincia	ESTACIÓN DE PEAJE
2A	Emp. P.N.A - Bnos. Aires	22.06	Morropón	
2A	Bnos. Aires - Piedra Azul	42.00	Morropón - Huancabamba	Loma Larga
2A	Piedra Azul - Canchaque	14.07	Morropón - Huancabamba	
LONGITUD TOTAL		78.13		

Fuente: MTC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

- Adicionalmente se cuenta con una Central de Emergencia y un área para servicios higiénicos en la estación de peaje a disponibilidad del público en general.
- La Figura N° 2, muestra el resultado de las obras de rehabilitación y mantenimiento en el tramo 2 de la infraestructura concesionada, la cual refiere al tramo Buenos Aires – Piedra Azul, que se encuentra entre Morropón y Huancabamba.

Figura N° 2: REHABILITACIÓN – PAVIMENTO TRAMO II



i. Equipamiento¹

- El Cuadro N° 3 describe los equipos con los que actualmente cuenta la CONCESIÓN, dentro de los cuales destacan una balanza electrónica, que sirve para realizar el pesaje a las unidades vehiculares y es de carácter móvil.

¹ Los dos primeros fueron adquiridos en el año 2015



Cuadro N° 3
Canchaque: Equipamiento de la Concesión

	Item	Cantidad
1	Impresora - ticketera	1
2	Grúa romolque	1
3	Postes SOS	8
4	Balanza electrónica	1

Fuente: Canchaque S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

12. Adicionalmente, se cuenta con 8 postes SOS los cuales tienen comunicación en tiempo real con la Central de Emergencia; así como una unidad de remolque que permite el traslado de las unidades vehiculares que hayan tenido algún tipo de incidente por la vía.

Figura N° 3: GRÚA - REMOLCADORA



e. Hechos Importantes

13. El 03 marzo de 2015 se llevó a cabo el reajuste tarifario para el periodo marzo 2015-febrero 2016, conforme a la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión. Las tarifas sufrieron ajuste por concepto de inflación (+4,3%).
14. Cabe señalar que, dado que las Obras de Construcción se iniciaron el 28 de abril de 2008 y fueron culminadas en su totalidad el 30 de setiembre de 2009 y aceptadas por el OSITRAN al 100% en el 2011, durante el año 2015 no se ejecutaron obras por parte del Concesionario. Asimismo, tampoco se han presentado solicitudes de modificación del Contrato de Concesión.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

15. En Concesionario tiene como principal servicio a brindar, el acceso y uso de la carretera concesionada, de acuerdo a los niveles de servicios mínimos exigidos en el Contrato de



Concesión. De esta manera, como parte de las obligaciones del Concesionario se tiene la administración de la unidad de peaje ubicado en Loma Larga, por el cual se le permite cobrar una tarifa por derecho de vía a los usuarios de la infraestructura, la misma que fue fijada por el regulador mediante resolución de Consejo Directivo, N° 025 – 2009 – CD/OSITRAN y se actualiza anualmente por concepto de inflación.

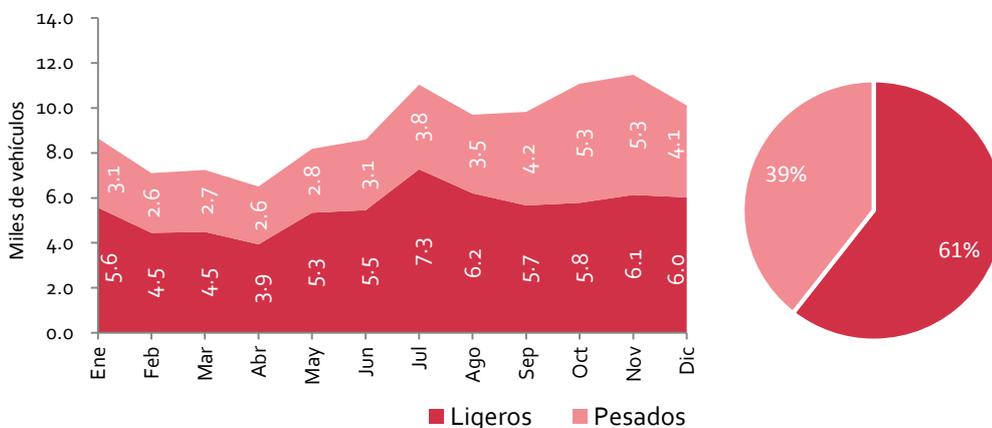
16. Asimismo, el Regulador se encarga de supervisar el mantenimiento, operación y construcción, actividades mismo que son solventadas por ingresos en concepto de peaje, PAMO (Pago por Mantenimiento y Operación) y PAO (Pago Anual por Obras).
17. De manera complementaria, debe señalarse que el Contrato de Concesión establece que el Concesionario tiene la obligación de brindar a sus usuarios, los siguientes servicios:
 - Servicios higiénicos en las unidades de peaje
 - Servicio de central de emergencia, que funcionará durante las 24 horas de todos los días del año (a partir de la fecha de inicio de la explotación).
 - Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos que hubieren resultado averiados en la vía (a partir de la fecha de inicio de la explotación).
 - Sistema de comunicación de emergencia en tiempo real conformado por casetas debidamente señalizadas, ubicadas a una distancia máxima de 10 km una de otra. Este servicio deberá estar operativo a más tardar al finalizar el segundo año a partir de la fecha de inicio de la explotación.
 - Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato 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, y podrán ser prestados previa aprobación por parte del regulador. El Concesionario podrá proponer la implementación de estos servicios, previo reconocimiento del costo a favor del Concesionario, y opinión del Regulador.

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

18. En la Concesión Canchaque, durante el año 2015 se contabilizaron 109,5 mil vehículos que transitaron dentro del tramo concesionado, lo que significó un incremento de 17% con relación al año 2014. El número de vehículos ligeros fue de 66,3 mil, lo que representó un incremento de 18,3% con respecto al año anterior, mientras que el tráfico de vehículos pesados ascendió a 47,2 mil, representando un incremento de 15,1%. Asimismo, los vehículos ligeros y pesados representaron aproximadamente el 61% y 39% del total de vehículos que transitaron por el tramo concesionado, cifras similares a las registradas en el año 2014.



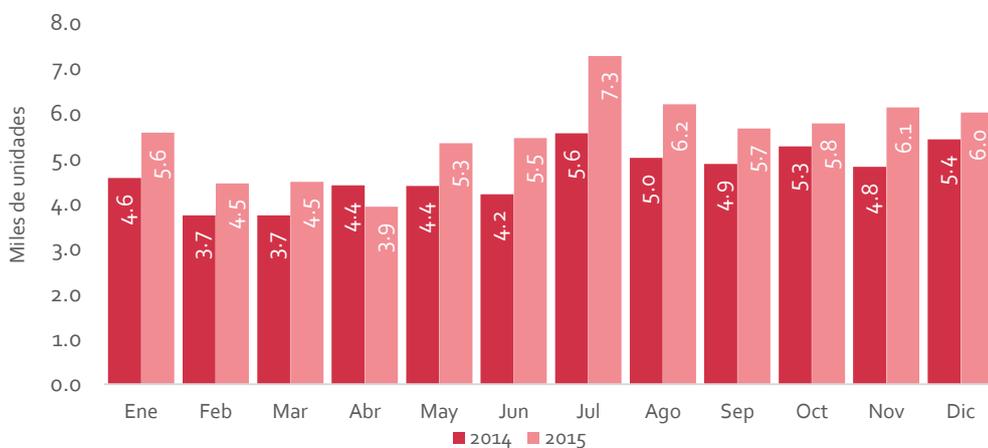
Gráfico N° 1
Canchaque: Tráfico vehicular y participación, según tipo de vehículo, 2015
 (Miles de unidades y porcentaje)



Fuente: Canchaque S.A
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

19. Respecto al tráfico mensual de unidades vehiculares, tal como se puede apreciar en el Gráfico N° 1, los meses con mayor tráfico vehicular fueron octubre y noviembre, con 11,1 y 11,4 mil unidades respectivamente
20. En cuanto a tráfico de vehículos ligeros, se puede observar que durante los meses de julio y agosto de 2015 se presentaron los mayores flujos de tránsito de dichos vehículos, aproximadamente 7,2 y 6,2 mil unidades, respectivamente. El Gráfico N° 4 muestra que durante el mes julio del 2015 se registró una mayor afluencia de vehículos ligeros, siendo mayor en 30,8% respecto a julio del 2014. Al respecto, dicho comportamiento podría deberse a la coincidencia con el periodo vacacional que existe en dichas fechas. De otro lado, se observó un incremento significativo durante los meses de junio y noviembre de 29,6% y 27,3%, respectivamente.

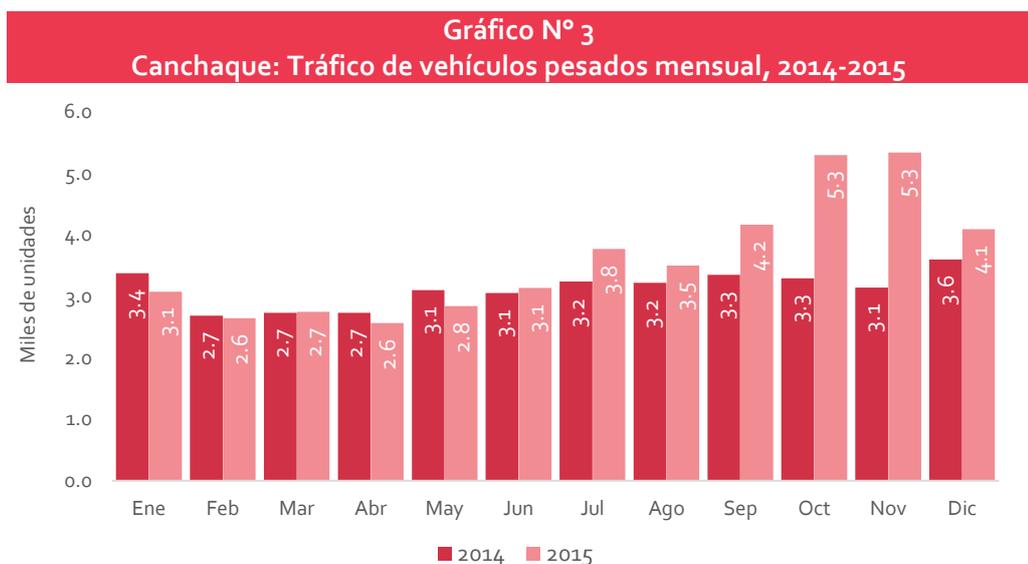
Gráfico N° 2
Canchaque: Tráfico de vehículos ligeros mensual, 2014-2015



Fuente: Canchaque S.A
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



21. Por el contrario, durante los meses de enero, febrero, abril y mayo de 2015, la vía mostró una menor afluencia de vehículos respecto a sus similares del año 2014. Se muestra una mayor reducción de tráfico de vehículos pesados en los meses de enero y mayo de 2015 de -8,9% y -8,4%, respectivamente.
22. Por su parte, los vehículos pesados presentaron un mayor flujo durante los meses de octubre (5,31 mil unidades) y noviembre (5,34 mil unidades). Al respecto, durante dichos meses se observó un incremento de 29,5% y 44,2%, respectivamente en comparación con los mismos meses del año anterior.
23. Caso contrario los meses con menor flujo vehicular de unidades pesados fueron febrero y abril, los mismos que también tuvieron reducción en el tráfico respecto a sus similares del 2014 (-1,4% y -6,0% respectivamente).

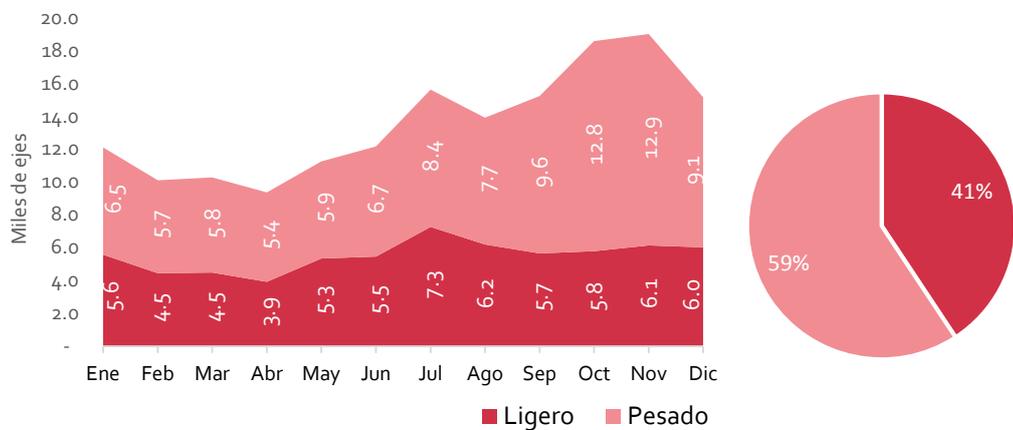


Fuente: Canchaque S.A
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

24. Por otro lado, respecto al tráfico vehicular medido en ejes cobrables, durante el año 2015 transitaron por las vías concesionadas un total de 162,8 miles de ejes, lo que significó un incremento de 18,6% con relación al año anterior. Cabe destacar el incremento obtenido en el número de ejes relacionados a vehículos ligeros (18,3%), el cual representó el 41,0% del total de ejes contabilizados durante el año 2015, en tanto que el número de ejes relacionados a vehículos pesados se expandió en 18,7% con relación al año 2014.
25. El Gráfico N° 4 presenta la evolución del tráfico vehicular por tipo de vehículo medido en ejes cobrables. Se muestra que en promedio transitaban 13,6 mil ejes por mes por el tramo concesionado a Canchaque S.A.C, esto en gran parte debido a los altos flujos ocurridos en noviembre y octubre.



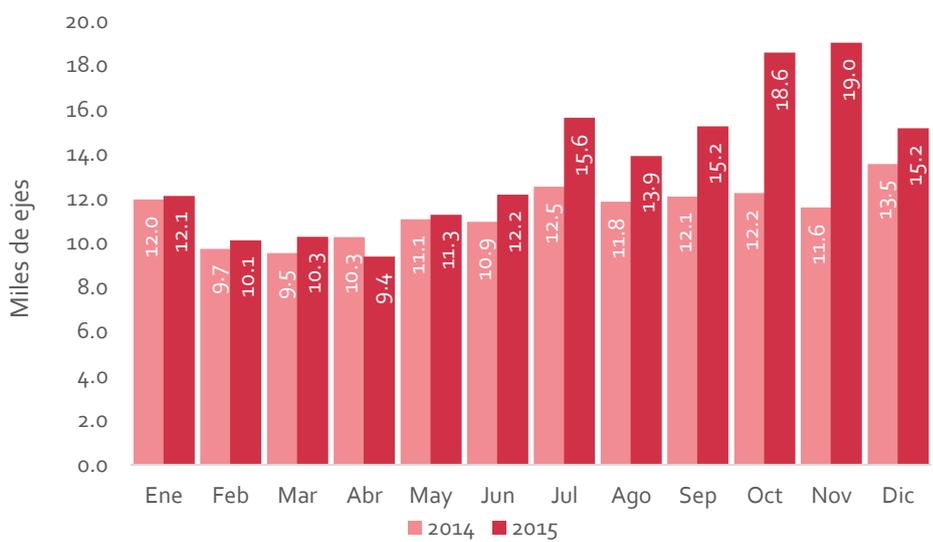
Gráfico N° 4
Canchaque: Tráfico vehicular y participación, según tipo de vehículo, 2015
(Miles de unidades y porcentaje)



Fuente: Canchaque S.A
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

26. Con relación al tráfico mensual de vehículos pesados, medido en ejes cobrables, durante el año 2015 se presentaron picos de demanda en los meses de noviembre y diciembre, llegando a registrar un total de 12,87 y 12,78 mil ejes, respectivamente. En lo que respecta al tráfico de vehículos ligeros, el mayor tráfico de ejes aconteció en los meses de julio y agosto con un total de 7,3 y 6,2 mil ejes cobrables. Cabe señalar que el menor flujo de vehículos ligeros y pesados se registró en el mes de abril con 3,9 y 5,4 mil ejes cobrables, respectivamente.
27. El Gráfico N° 5 muestra el comparativo del tráfico entre el 2014 y 2015. De esta manera, se puede apreciar que los meses con mayor variabilidad respecto a sus similares en el año anterior son octubre y noviembre. El único mes que presenta una variación negativa respecto al año 2014 es en Abril con una disminución de -8,6%.

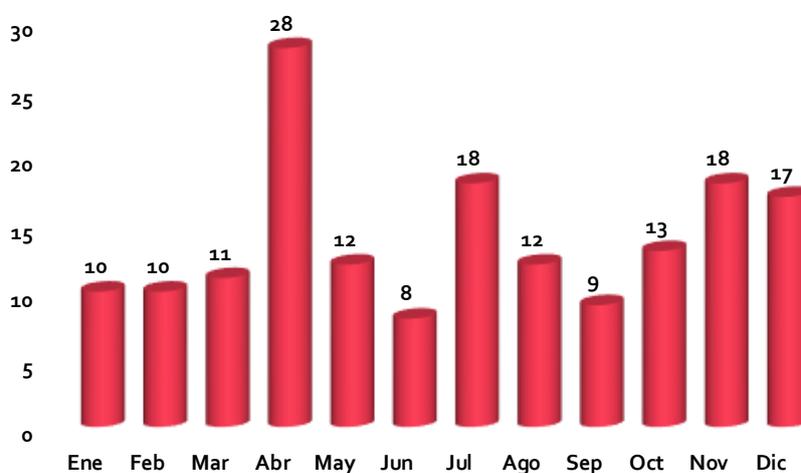
Gráfico N° 5
Canchaque: Tráfico de vehículos ligeros mensual, 2014-2015
(Miles de Ejes)





28. Cabe señalar que los vehículos de doble eje son los que tuvieron la mayor participación para el año 2015 en esta concesión, con 42,7%. Por último, debe señalarse que no se reportó afluencia de vehículos mayores a 8 ejes durante el año 2015.
29. Por otro lado, en el caso de los servicios complementarios, en caso que exista algún incidente que requiera el uso de una ambulancia o grúa, los usuarios de la vía pueden hacer uso de éstos estos servicios de manera gratuita.
30. Durante 2015, el número de auxilios mecánicos en el ascendieron a 166 eventos, tal como se puede apreciar en el Gráfico N°6. El mes de abril fue el que registró el mayor uso de dicho servicio, con 28 eventos, mientras que el mes con menores incidencias fue junio, con tan solo 8 eventos.

Gráfico N° 6
AUXILIO MECÁNICO, 2015
(En unidades)



Fuente: CANCHAQUE S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

31. Por otro lado, en el Cuadro N° 4 se presenta información mensual sobre el uso de la central de emergencia durante el 2015. Así, se reportaron 191 llamadas a dicha Central, de las cuales el 92,1% se realizaron mediante teléfono celular, mientras que el 7,9% por medio del uso de los POSTES SOS. Cabe señalar que, estos últimos se encuentran a lo largo de la extensión de la vía en intervalos de cada 10 km uno del otro, aproximadamente.



Cuadro N° 4
CENTRAL DE EMERGENCIAS – LLAMADAS, 2015

Modo	Celular	Poste SOS	Total
Mes	176	15	191
Enero	9	4	13
Febrero	13		13
Marzo	31		31
Abril	14	1	15
Mayo	12		12
Junio	6	2	8
Julio	20	2	22
Agosto	13		13
Septiembre	10	1	11
Octubre	12	1	13
Noviembre	20	1	21
Diciembre	16	3	19

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

IV. TARIFAS

32. En el año 2015, las tarifas por concepto de peaje en la Concesión fueron reajustadas por inflación, en conformidad con la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión. Esta tarifa fue fijada por el regulador en el año 2008 mediante la metodología DAP (Disposición a Pagar) la cual se hizo a través de encuestas a los potenciales usuarios que iba a tener una vez que entre en operaciones la concesión.
33. Cabe señalar que, la forma de reajuste de la tarifa se realiza de acuerdo a lo estipulado en la Cláusula 9.8. Dicha cláusula establece que el Peaje será reajustado en forma ordinaria por el CONCESIONARIO, a partir del año calendario siguiente al de la fecha de Inicio de la Explotación. Este reajuste se realizará cada doce (12) meses y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste de Peajes:

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

Donde:

- Peaje_{Ajustado}: Monto a cobrar en Nuevos Soles y luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente.
- Peaje: Monto en Nuevos Soles del Peaje determinado por el REGULADOR.
- i: Mes anterior al que se realiza el cálculo del Peaje Ajustado.
- o: Mes correspondiente a la fijación anterior del Peaje.
- IPC: Índice de Precios al Consumidor del Perú, publicado por el



- Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)
34. En la eventualidad que en el transcurso de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) del IPC, desde el último reajuste ordinario, el REGULADOR procederá a realizar un reajuste extraordinario utilizando la misma fórmula.
35. Para determinar la Tarifa básica a cobrar, el Peaje mencionado en este Numeral deberá sumarse el importe correspondiente al IGV y otros tributos aplicables, y el resultado se deberá redondear a los diez (10) céntimos más próximos o a la menor moneda fraccionaria que se encuentre vigente.
36. En el Cuadro N°5 se presentan las tarifas por concepto de tránsito, según el tipo de vehículo (cantidad de ejes) que se encontraban vigentes al 31 de diciembre de 2015. Cabe señalar que esta tarifa entró en vigencia el 3 de marzo del dicho año, y representó un incremento de 4,3%.

Cuadro N° 5
TARIFAS (INC. IGV) 2014 - 2015
(En S/. por unidad vehicular)

Estación de peaje: Loma Larga^{1/}

Concepto	Unidad de Cobro	Vigente desde: 03/03/15	
		Peaje	Tarifa
Vehículos Ligeros	Por Unidad	1,95	2,30
Vehículos Pesados 2 ejes	Por Unidad	3,90	4,60
Vehículos Pesados 3 ejes	Por Unidad	5,85	6,90
Vehículos Pesados 4 ejes	Por Unidad	7,80	9,20
Vehículos Pesados 5 ejes	Por Unidad	9,75	11,50
Vehículos Pesados 6 ejes	Por Unidad	11,69	13,80
Vehículos Pesados 7 ejes	Por Unidad	13,64	16,10
Vehículos Pesados 8 ejes	Por Unidad	15,59	18,40
Vehículos Pesados 9 ejes	Por Unidad	17,54	20,70
Vehículos Pesados 10 ejes	Por Unidad	19,49	23,00

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

1/Se cobra en ambos sentidos

37. En lo que respecta a los servicios complementarios, el único servicio por el que se puede cobrar un precio, es por el traslado de vehículos varados a distancias mayores a 100 km, mientras que el resto de servicios que se encuentran especificados en el contrato de concesión y tienen carácter de obligatorio, son prestados de manera gratuita por parte del Concesionario (Postes SOS, Central de Emergencia, uso de SS.HH, traslado en grúa, etc).
38. Cabe señalar que, para los usuarios de la vía que realizan el pago mediante tarjetas prepago, el pago por la adquisición de la tarjeta es determinado por el Concesionario.



V. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO

a. Evolución de las inversiones

El concesionario cumplió con la entrega del 100% de las obras en el año 2011, las que comprendieron los 78,13 km de carretera. En ese sentido, a partir de dicha fecha solo percibe, por parte del Estado, ingresos por concepto de PAMO (pago por mantenimiento y operación), mas no por PAO (pago por obras). El monto total del compromiso de inversión y que fue reconocido por el regulador ascendió a USD 36,75 millones.

Cuadro N° 6
INVERSIONES RECONOCIDAS POR EL OSITRAN
(USD incluye IGV)

AÑO	MONTO	Avance Anual	Avance Acumulado
2 008	5 055 966	13,8%	13,8%
2 009	21 336 319	58,1%	71,8%
2 010	2 442 659	6,6%	78,5%
2 011	7 911 516	21,5%	100,0%
2 012	0	0,0%	100,0%
2 013	0	0,0%	100,0%
2 014	0	0,0%	100,0%
2 015	0	0,0%	100,0%
Total	36 746 460	100%	

Fuente: CANCHAQUE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

39. De acuerdo al Anexo A del Contrato de Concesión, la inversión proyectada referencial de la Concesión fue de USD 31 131 833,30, la cual consistía en el mejoramiento a nivel asfaltado con TSB y Carpeta asfáltica en caliente de 3" (2" en la primera etapa) e intervenciones en las zonas críticas por fenómeno de "El Niño", para el tramo Buenos Aires – Canchaque. Asimismo, obras de puesta a punto de la vía y puentes, para el tramo Empalme 1B – Buenos Aires. Posteriormente, en 2010, se modificó la inversión referencial a USD 36 746 461 mediante el Programa de Ejecución de Obra N° 6 (PEO N° 6).

b. Cofinanciamiento

40. De acuerdo al contrato de concesión el Pago por Servicio (PAS) siempre deberá ser igual a la suma del (PAO) y el (PAMO). Es decir cualquier ajuste (por inflación o tipo de cambio) que sufra cualquiera de los componentes del PAS², también afectará al PAS mismo.

² El PAS se encuentra gravado con el Impuesto a la Renta y el IGV.



41. El PAS es calculado asumiendo que para efectos de la aplicación del Impuesto a la Renta, se considera como ingreso gravado el PAS que el CONCESIONARIO tiene derecho a recibir en cada ejercicio, uniformemente, durante el periodo de Concesión.
42. Si no se considera como ingreso gravado el PAS que el CONCESIONARIO tiene derecho a recibir en cada ejercicio, uniformemente, durante el periodo de Concesión, se efectuara el correspondiente ajuste en el PAS, sea a favor del CONCESIONARIO o del CONCEDENTE.
43. El PAS es calculado asumiendo que el CONCESIONARIO obtendrá la Recuperación Anticipada del IGV. Si esto no ocurriera, el PAS será recalculado a efectos de incorporar el costo financiero que ocasiona la recuperación del IGV en un periodo de tiempo más largo, a través de su utilización como crédito fiscal.
44. El reajuste correspondiente al PAMO se realizará de acuerdo al mecanismo descrito en la cláusula 4.18 del contrato de concesión. El monto del PAMO será reajustado anualmente de acuerdo a la inflación que se suscite, aplicándole la siguiente fórmula:

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

Dónde:

- PAMO_{ajustado}: Monto en Dólares, resultante de la aplicación de la fórmula.
- o: Es la fecha de presentación de la oferta económica de los Postores en el Concurso, o la fecha de la última revisión del PAMO.
- l: Es la fecha de ajuste y corresponde al último día hábil del mes anterior al mes que se deba pagar la cuota i de PAMO.
- IPC: Índice de Precios al Consumidor, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
- TC: Tipo de Cambio.



Fuente: EE.FF Auditados

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



45. Por lo tanto, durante el 2015 el cofinanciamiento por concepto de PAS corresponde exclusivamente a lo recibido por PAMO al no haber recibido ingresos por PAO. Esto se debió a que las obras ya han sido entregadas en su totalidad en el año 2011. De esta manera, el PAMO ascendió a 1,7 millones de soles en el 2015, cifra menor en 8,4% respecto al año anterior.

c. Pagos al Estados

i. Aporte por regulación

46. Conforme a lo dispuesto en la cláusula 15.13, 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.



Fuente: Gerencia de Administración y Finanzas - OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

47. En el Gráfico N° 8 describe la evolución histórica de los aportes por regulación. En 2015 el pago por dicho concepto, presentó una reducción de -7,6%, esto debido a la disminución en sus ingresos operativos. Así, el Aporte por Regulación para el año 2015 fue de S/. 243 488.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

a. Niveles de servicio

48. Durante el 2015 el nivel de servicio global resultó de 97,53%, porcentaje superior al mínimo exigido de 95%. Dicho indicador mide la calidad de la vía, según los parámetros fijados en el Contrato de concesión donde se le da una ponderación a los componentes que están inmersos en una autopista, como es el caso de la calzada, berma, estructuras de drenaje entre otros.
49. Por otro lado, con respecto al Índice de Rugosidad Internacional (IRI), el valor máximo aceptable es de 3 metros por kilómetro. Al respecto, el Concesionario mantuvo dicho índice por debajo del umbral exigido. Así, en el carril 1, el IRI ascendió a 2,23 y en el caso



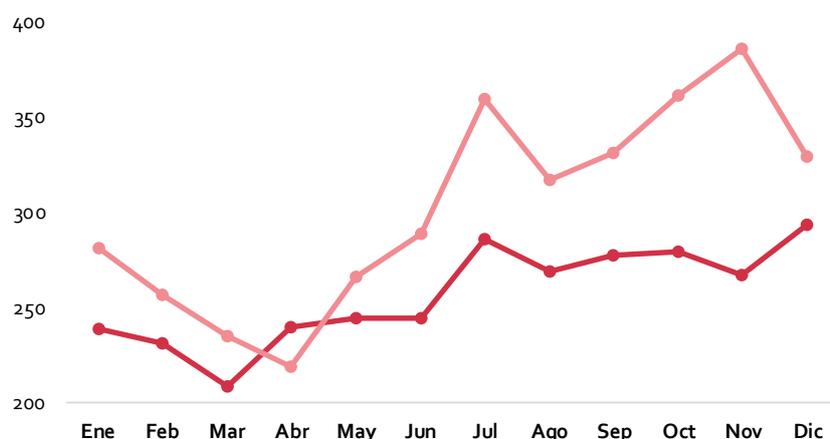
del carril 2 a 2,33. Es decir, por cada kilómetro, existe 2,23 metros y 2.33 metros con presencia de una superficie no plana en el carril 1 y carril 2, respectivamente.

50. Por lo tanto, tomando en cuenta dichos indicadores, se evidencia que el Concesionario cumple con lo establecido en el Contrato de Concesión y mantiene un nivel de servicio adecuado.

b. Indicadores de Tráfico

51. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)³. Al respecto, el IMD anual resultó cerca de 303 vehículos por día, lo que representa 17,9% más de lo que ocurrió en el 2014 (257 unidades vehiculares por día aproximadamente). Asimismo, durante el 2015 el IMD mostró incrementos en todos los meses, a excepción del mes de abril, (Ver Gráfico N° 9) que tuvo una caída de cerca del -10%.
52. Por otra parte se aprecia que la variación más fuerte, acaecida en el 2015, se dio en el mes de noviembre, donde el crecimiento respecto al 2014 fue del 41%. Así, en dicho mes transitó 267 unidades por día para el año 2014 y 386 unidades para el 2015.

Gráfico N° 9
IMD - COMPARATIVO 2014 - 2015
Intermensual (Unidades)



Fuente: CANCHAQUE

—●— IMD 2014 —●— IMD 2015

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

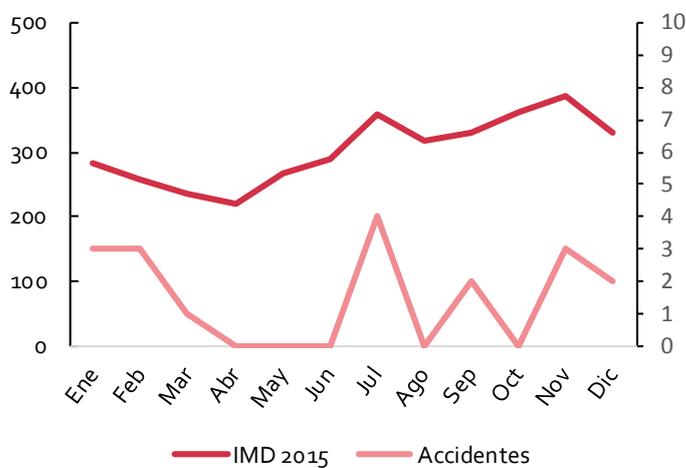
c. Accidentes

53. En cuanto al número de accidentes, este muestra una relación positiva respecto al IMD para varios meses. Es decir, en los meses donde el IMD fue mayor, el número de accidentes fue mayor y viceversa. Esto podría explicarse por el hecho que ante un mayor número de vehículos que transitan en la vía, es más probable que el número de accidentes se incremente.

³ Bañón, Luis; Bevia, José – Manual de Carreteras, Elementos y Proyectos. Pag. 160



Gráfico N° 10
IMD 2015 vs ACCIDENTES 2015
Mensual



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

- 54. El Gráfico N° 11 muestra información del total de accidentes que ocurrieron en las vías concesionadas a Canchaque durante el periodo 2014 y 2015. Así, se muestra un incremento en el número de accidentes de 9 a 18 entre el 2014 y 2015. Esto podría deberse al aumento del tráfico vehicular por los tramos que pertenecen a la concesión.
- 55. Cabe señalar que, no se presentaron accidentes con pérdidas humanas (CLASE C) durante el 2015 y estos en su mayoría reportaron solo daños materiales (11 accidentes).

Gráfico N° 11
ACCIDENTES SEGÚN CLASE, 2014-2015



Clase A: Accidentes con daños materiales.
Clase B: Accidentes con heridos.
Clase C: Accidentes con fallecidos.
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización- OSITRAN
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



56. El Gráfico N° 12 muestra la incidencia de los accidentes, el cual muestra que el número de heridos aumentó de 5 a 8



Fuente: CANCHAQUE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

57. El Cuadro N° 7 presenta las probables causas que originaron los accidentes. De la información presentada, se muestra que el cansancio del conductor es el principal motivo de accidentes en esta vía, este representa cerca de la tercera parte, seguido en segundo lugar por el exceso de velocidad.

Cuadro N° 7
ACCIDENTES SEGÚN CAUSA Y CLASE, 2015

TIPO	Conductor Ebrio y/o Drogado	Conductor Exhausto	Exceso de velocidad	Falla mecánica	Invasión de carril contrario	Maniobra evasiva	OTROS
A	0	4	3	3	0	0	1
B	1	2	1	0	1	2	0
C	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	1	6	4	3	1	2	1

Clase A: Accidentes con daños materiales

Clase B: Accidentes con heridos

Clase C: Accidentes con pérdidas humanas

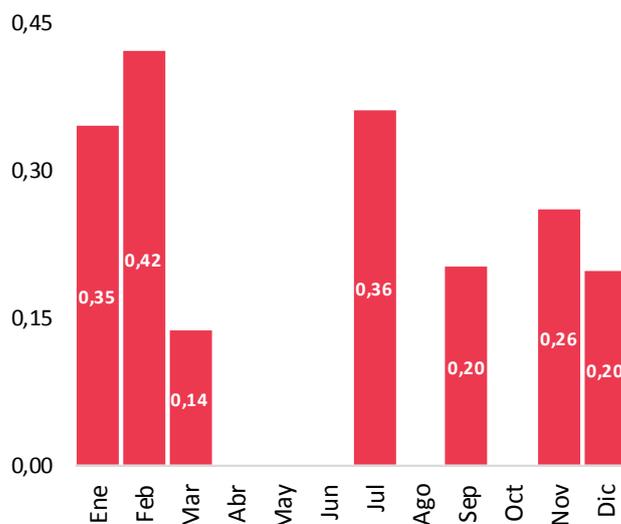
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

58. En el Gráfico N° 13 muestra la incidencia de accidentes mensuales por cada mil vehículos que transitan por el tramo concesionado. Así, el índice de accidentes por cada mil vehículos fue de 0,161 accidentes en el 2015, es decir que aconteció un accidente cada 6208 vehículos que transitaron por las vías administradas por Canchaque S.A durante ese año. Cabe señalar que se evidencia un mayor índice durante el mes de febrero (0,042)



Gráfico N° 13
ÍNDICE DE ACCIDENTES CADA 1000 VEHÍCULOS - 2015



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

d. Reclamos

59. En cuanto a los reclamos presentados por los usuarios de la infraestructura, para el año 2015 solo se presentó 1, el cual ya fue resuelto y declarado inadmisibles debido a falta de argumentos presentados.

Cuadro N° 8
RECLAMOS PRESENTADOS Y RESUELTOS
Año 2015

Reclamos presentados			1
Reclamos resueltos			1
Materia de reclamo	Desperfectos en la vía	Reclamos presentados	0
		Reclamos resueltos	0
	Cobro de la tarifa	Reclamos presentados	0
		Reclamos resueltos	0
	Falta de señalización y/o mantenimiento	Reclamos presentados	0
		Reclamos resueltos	0
	Tiempo de espera en cola	Reclamos presentados	0
		Reclamos resueltos	0
	Mala atención	Reclamos presentados	0
		Reclamos resueltos	0
	Otros	Reclamos presentados	1
		Reclamos resueltos	1

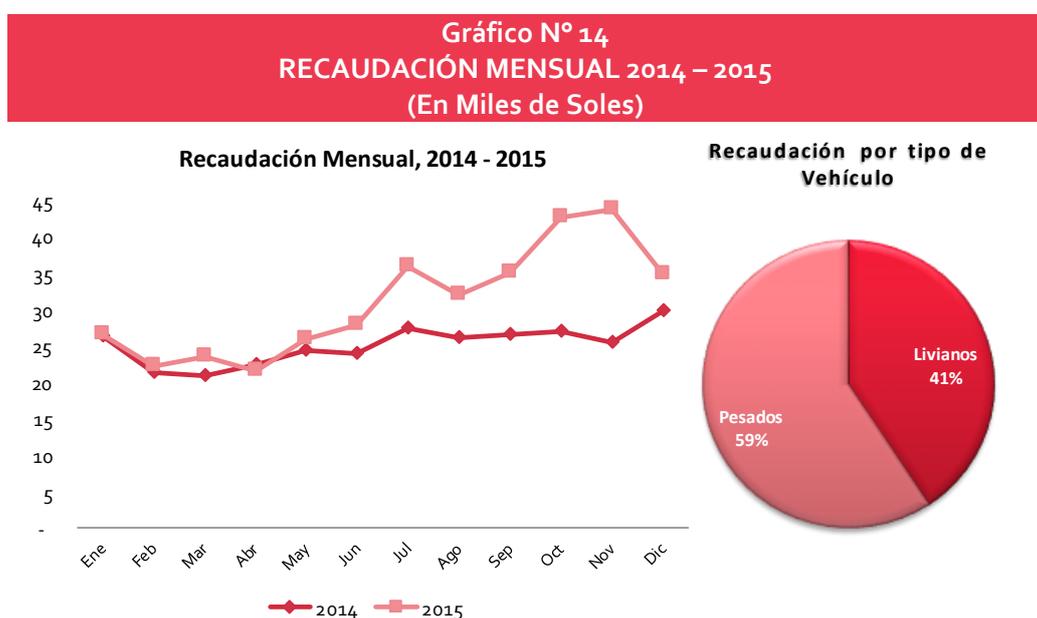
Fuente: Buenos Aires - Canchaque

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



VII. ANALISIS FINANCIERO

60. Las principales fuentes de ingresos del concesionario en el año 2015 fueron: El PAMO (49,8%) y los Derechos Remanentes⁴ (46,2%), el primero surge de la suma del Cofinanciamiento y los ingresos por concepto de recaudación de peaje. Así pues en el año 2015 por concepto de ingresos por recaudación se obtuvo un monto de S/. 372,1 mil, lo que significó un aumento de los ingresos del 23,2% respecto a su similar del 2014.
61. Cabe señalar que el 41% de dichos ingresos fue por concepto de vehículos livianos, mientras que el 59% por concepto de vehículos pesados. Asimismo, la composición de dichos ingresos es similar que la composición del flujo vehicular medido en ejes, dado que en esta concesión no existe tarifas diferenciadas.



Fuente: Concesionario

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

62. Por otra parte, al comparar los ingresos mensuales de los dos últimos años, podemos apreciar que el mes de noviembre y octubre tuvieron variaciones importantes con respecto a sus similares del año 2014. Para el caso del primero, la variación fue superior al 70%, mientras que para el caso de octubre el crecimiento fue cercano del 60%.
63. De otro lado, al analizar de manera particular los ingresos por tipo de vehículos, livianos y pesados, se observó que la mayor recaudación por concepto de vehículos livianos fue en el mes de julio con S/. 17 mil, que en relación a lo recaudado en el 2014 significó un aumento del 36,7%. Por su parte, el mes de noviembre mostró una mayor recaudación por concepto de vehículos pesados, con un incremento de 98,6%.

⁴ Es el flujo de ingresos constituidos por la diferencia entre los Derechos de Cobro del CAO Certificado y los Derechos Cedidos al Fideicomiso de Titulación.



a. Estados Financieros

64. En el año 2015, los ingresos por concepto de servicios del Concesionario alcanzaron los S/. 8,82 millones, representando una reducción de 2,6% con relación al año anterior (9,06 millones de soles).

Cuadro N° 9
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES
En Miles de Soles)

	2015	2014	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2015	2014	2015 / 2014
Ingresos de operación	8 823	9 056	100,0%	100,0%	-2,6%
Costos de operación	(4 888)	(4 203)	-55,4%	-46,4%	16,3%
Utilidad Bruta	3 935	4 853	44,6%	53,6%	-18,9%
Gastos de administración	(1 577)	(1 413)	-17,9%	-16,0%	11,6%
Otros ingresos	13	-	0,1%	0,0%	
Otros Gastos	(3)	-			
Utilidad de operación	2 371	3 440	26,9%	38,0%	-31,1%
Ingresos financieros	1 421	162	16,1%	1,8%	777,2%
Gastos financieros	(174)	(150)	-2,0%	-1,7%	16,0%
Utilidad neta antes de impuesto a la renta	3 618	3 452	41,0%	38,1%	4,8%
Impuesto a la renta	(1 099)	(1 122)	-12%	-12%	-2,0%
Utilidad (pérdida) neta del año	2 519	2 330	29%	26%	8%

Fuente: Estados Financieros Auditados - Concesionario

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

65. Las principales fuentes de ingresos corresponden a los rubros de operación y mantenimiento rutinario, es decir PAMO, (49,8%), derechos remanentes (46,2%) y otros ingresos por operación (4%) que provinieron principalmente de los servicios de mantenimiento de emergencia efectuados en el tramo en concesión por disposición del MTC. Cabe indicar que este último rubro es el que explica la reducción en los ingresos del Concesionario en 2015, dado que tuvo una fuerte caída respecto a su similar en el año 2014.
66. Por otro lado, el costo de servicios de 2015 ascendió aproximadamente a S/. 4,89 millones, monto 16,3% superior al monto registrado el año 2014; el 94% de los costos están representados por concepto de servicios de operación y mantenimiento. De este modo, en 2015 el Concesionario obtuvo una utilidad bruta de S/. 3,9 millones en el 2015, monto inferior a lo registrado en el año 2014 (4,85 millones de soles).
67. Entre 2014 y 2015 los gastos administrativos se incrementaron en 11,6%. Este incremento influyó negativamente en la utilidad de operación, la cual se redujo en -31,1%, pasando de S/. 3,44 millones a 2,37 millones de soles. Cabe señalar que, los gastos administrativos representaron el 26,9% del total de ingresos que percibió el concesionario en el 2015. A pesar de ello el concesionario obtuvo una utilidad neta de 2,5 millones de soles, 8% superior a la del 2014, fundamentado en el notable crecimiento de los ingresos financieros (+777,2%).
68. Por otra parte, en lo que refiere al Estado de Situación Financiera (ver Cuadro N° 10), la concesionaria Canchaque S.A. presentó un importante incremento del valor de sus activos (13%) con relación al año 2014, pasando de S/. 7,4 millones en el 2014 a S/. 8,3 millones en el 2015. Esto se debe principalmente, al aumento de la participación de las



cuentas, efectivo y equivalentes de efectivo (8%) y cuentas por cobrar comerciales (11%).

69. Del mismo modo los pasivos totales aumentaron en 27% con relación al año anterior, lo cual es explicado por el incremento de las cuentas por pagar a empresas relacionadas (37%). Cabe indicar que las obligaciones que el Concesionario mantiene con su empresa vinculada corresponde a los pagos que debe efectuar a CONCAR S.A. por los servicios de operación de la concesión.

Cuadro N° 10
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA
(En miles de Nuevos Soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2015	2014	Variación		2015	2014	Variación
ACTIVO CORRIENTE	8 160	7 197	13%	PASIVO CORRIENTE	1 920	1 404	37%
Efectivo y equivalente de efectivo	4 903	4 540	8%	Impuestos Corrientes	14	-	
Cuentas por Cobrar Comerciales	2 249	2 030	11%	Cuentas por pagar comerciales	95	53	79%
Otras cuentas por cobrar	995	618	61%	Cuentas por pagar a empresas relacionadas	1 713	1 268	35%
Gastos Contratados por anticipado	13	9	44%	Otras cuentas por pagar	98	83	18%
ACTIVO NO CORRIENTE	171	201	-15%	PASIVO NO CORRIENTE	493	495	0%
Mobiliario y Equipo	153	179	-15%	Otras Cuentas por Pagar	493	495	0%
Activos por Impuestos Diferidos	18	22	-18%				
				TOTAL PASIVO	2 413	1 899	27%
				PATRIMONIO NETO	5 917	5 499	8%
				Capital	2 530	2 530	0%
				Reserva Legal	506	506	0%
				Reserva Facultativa	366	133	175%
				Resultados Acumulados	2 515	2 330	8%
TOTAL ACTIVO	8 331	7 398	13%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	8 330	7 398	13%

Fuente: Estados Financieros Auditados - Concesionario

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

70. Finalmente el Patrimonio Neto tuvo un aumento de 8% con relación a 2014, lo que se ve representado por los resultados positivos (utilidades después de impuestos positiva) e incremento de la Reserva facultativa (175%).

b. Indicadores Financieros

i. Ratios de Rentabilidad

71. En general, durante el 2015 la empresa Canchaque S.A. ha obtenido altos ratios de rentabilidad, lo que refleja la capacidad de la empresa para generar utilidades. Cabe indicar que todos los ratios de rentabilidad de la empresa han alcanzado altos niveles en el periodo 2014-2015.

Cuadro N° 11
RATIOS DE RENTABILIDAD, 2015 - 2014

Ratios	2015	2014
Margen Bruto	44,6%	53,6%
Margen Operativo	26,9%	38,0%
Margen Neto	28,6%	25,7%
Margen EBITDA	27,2%	38,3%
ROE	42,6%	42,4%
ROA	30,2%	31,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados - CANCHQUE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



72. Así, el Margen Neto se incrementó de 25,7% a 28,6% en el año 2015, lo que se debe al incremento de las utilidades netas que ascendió a un 8% adicional en el 2015 respecto a su similar del 2014, mientras que el ROE y ROA se mantuvieron en las mismas cifras que en el año 2014. Por su parte, se experimentó una disminución en el margen EBITDA; esto debido a la disminución encontrada en la utilidad operativa y por concepto de depreciación.

ii. Ratios de Liquidez

73. Respecto a los ratios de liquidez, el Concesionario exhibe ratios de liquidez menores para el año 2015 respecto a 2014.

Cuadro N° 12
RATIOS DE LIQUIDEZ, 2015 - 2014

Ratios	2015	2014
Liquidez clásica	4,25	5,13
Prueba ácida	4,24	5,12
Liquidez absoluta	2,55	3,23
Capital de Trabajo	6240	5793
Rotación K	1,41	1,56

Fuente: Estados Financieros Auditados 2015 - CANCHAQUE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

74. La liquidez pasó de ser 5,13 soles en el 2014 a 4,24 en el 2015, lo que demuestra una caída del 17,1% respecto al 2014. Situación similar aconteció en la Prueba Ácida⁵ y la liquidez absoluta⁶. Esta última pasó de 3,23 a 2,55 soles en efectivo por cada sol que se adeuda entre el 2014 y 2015, lo que muestra que su capacidad para cubrir sus deudas de corto plazo son menores a las que se presenciaron en el 2014.

iii. Apalancamiento/Endeudamiento

75. Con respecto a los ratios de apalancamiento y deuda nos indica que la situación ha sido favorable para el año 2015, al igual que en el 2014. Por un lado, el ratio deuda – patrimonio ha sido del 41% aproximadamente y el endeudamiento del activo de 29,0%, es decir que solo el 29,0% de los activos están cubiertos por deuda y el resto ha sido adquirido con capital propio de los accionistas.

76. Sobre la calidad de la deuda, esta indica que el 79,6% de los compromisos son de corto plazo. Entre el 2014 y 2015 dicho ratio paso de 73,9% a 79,6%, respectivamente. Esto indica que la mayoría de sus compromisos de pago son de corto plazo, esto en gran medida se puede deber a que el compromiso de inversión de la concesión ya ha sido aprobado al 100% por lo cual no resulta conveniente contraer deudas de largo plazo.

⁵ Se entiende como lo activos más líquidos que tiene la empresa y con los que puede cubrir sus deudas en caso sus pasivos requieran ser cubiertos de manera repentina.

⁶ Podría considerársele como un ratio de solvencia a corto plazo o de disponibilidad.



Cuadro N° 13
RATIOS APALANCAMIENTO / ENDEUDAMIENTO, 2015 -
2014

Ratios	2015	2014
Deuda - Patrimonio	40,8%	34,5%
Endeudamiento del Activo	29,0%	25,7%
Calidad de la Deuda	79,6%	73,9%
Índice de Solvencia	3,5	3,9

Fuente: Estados Financieros Auditados - CANCHAQUE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

77. Por su parte, el índice de solvencia muestra que la empresa tiene la capacidad de cubrir sus deudas totales, debido a que tiene 3,5 soles por cada sol que adeuda. Sin embargo, esta cifra tuvo una caída de 0,4 soles respecto a su similar del 2014.



VIII. CONCLUSIONES

- El presente informe tuvo como objetivo evaluar el desempeño económico financiero de la concesión Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque, identificando los principales factores de operación, económicos y financieros que han influido en el mismo.
- Al término del año 2015, la empresa concesionaria Canchaque S.A presentó una mejora en sus resultados financieros, presentado una utilidad neta cercana a 2, 5 millones de soles, monto superior en 8% de lo obtenido en el 2014, como resultado de mayores ingresos financieros, los cuales tuvieron un crecimiento significativo de 777,2%, pasando de S/. 162 mil a S/. 1421 mil.
- Entretanto el tráfico vehicular medido en unidades presentó un incremento del 17%, basado en el crecimiento del flujo vehicular tanto en vehículos ligeros como pesados (+18,3% y +15,1% respectivamente). Del mismo modo, el tráfico medido en ejes tuvo un aumento del 18,6% respecto al año 2014.
- Por otra parte en lo que concierne el desempeño operativo, el Concesionario presentó resultados importantes a destacar como el reducido número de reclamos. En el 2015 sólo se reportó un reclamo el cual fue declarado inadmisibles. Por su parte, los niveles de servicio cumplieron con los umbrales establecidos en el Contrato de Concesión. Así, indicador de servicio global fue en promedio (97,5%).
- De otro lado, en lo respecta a los accidentes, la principal causa de estos se debió al cansancio de los conductores. No obstante, durante el 2015, la mayoría de estos sólo conllevaron a pérdidas materiales mas no humanas.
- Finalmente, otro aspecto importante a mencionar es el aumento del IMD, el cual indica una mayor afluencia vehicular durante el 2015 que trajo como consecuencia una mayor recaudación.



IX. ANEXOS

Ficha de Contrato

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: CONCESIONARIA CANCHAQUE S.A.
CARRETERA: EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE

Fecha de actualización: 31 de diciembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 78,127 km, los cuales se encuentran sub divididos en: – Empalme 1B – Buenos Aires (22,06 km) – Buenos Aires – Canchaque (56,07 km)	Anexo A (p. 01)
2	Fecha de suscripción	09 de febrero de 2007.	Cláusula 21.2
3	Plazo de la Concesión	15 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato, con opción de ampliación de plazo.	Cláusula 4.1 (p. 26) Cláusula 4.3 (p.27)
4	Adendas	Adenda 1: 16 de enero de 2008. Adenda 2: 04 de agosto de 2009. Adenda 3: 03 de enero de 2011.	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3
5	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5. (p. 20)
6	Factor de competencia	Monto del PAS (Pago por Servicio): Siempre deberá ser igual a la suma del PAO y el PAMO.	Cláusula 9.3 (p. 46) Anexo B Sección IV (p. 07)
7	Capital mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende al 2,5% de la Inversión Proyectada Referencial: US \$ 778 295,83	Anexo A (p. 01)
8	Garantías a favor del Concedente	Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras: asciende a US \$ 3 113 183,00 (10% de la Inversión Proyectada Referencial). Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: debe ser otorgada por periodos anuales y por un monto equivalente a 5% de la Inversión Proyectada Referencial señalado en el Anexo A y deberá reducirse a un monto equivalente a 3 PAMO's (cuotas trimestrales) a partir del quinto año de la Concesión.	Cláusula 11.1.(p. 54) Cláusula 11.2.(p. 54) Cláusula 11.3.(p. 55) Anexo A (p. 01)
9	Garantías a favor del concesionario	Si el Concesionario así lo solicitara, el Concedente realizará todas las gestiones y coordinaciones pertinentes, para que se otorgue la garantía del Estado de la República del Perú en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente establecidas.	Cláusula 11.1 (p.54)
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: US \$ 31 131 833,30 (incluido IGV).	Anexo A (p.01)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: CONCESIONARIA CANCHAQUE S.A.
CARRETERA: EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE

Fecha de actualización: 31 de diciembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Obras	<p style="text-align: center;">En el Tramo Buenos Aires – Canchaque:</p> <ul style="list-style-type: none">- Mejoramiento a nivel asfaltado con TSB y Carpeta asfáltica en caliente de 3" (2" en la primera etapa).- Intervenciones en las zonas críticas por fenómeno del Niño. <p style="text-align: center;">En el tramo Empalme 1B-Buenos Aires:</p> <ul style="list-style-type: none">- Obras de Puesta a Punto de la vía y puentes.	Numeral 3.2 del Anexo I (p. 33-40)
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none">- Trato Directo- Arbitraje: Arbitraje de Conciencia: Controversias técnicas. Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas.	Cláusula 18.10 (p. 80) Cláusula 18.11 a) (p. 81) Cláusula 18.11 b) (p. 81)
13	Penalidades	<p style="text-align: center;">Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none">- Eventos a la fecha de suscripción del contrato<ul style="list-style-type: none">- Régimen de bienes- Obras de construcción- De la conservación de las obras- Explotación de la Concesión- Régimen en seguros- Consideraciones socio-ambientales.	Anexo VIII
14	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none">- Vencimiento del plazo- Mutuo Acuerdo - Resolución de Contrato (unilateral, por incumplimiento de algunas de las partes, Fuerza Mayor) - Procedimiento para el rescate	Cláusula 16.1 – 16.13 (p. 71 – 77)
15	Equilibrio Económico	<ul style="list-style-type: none">- El Regulador establecerá que el equilibrio se afecta por cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables, por demostración de existencia de variaciones de ingresos, costos o ambos a la vez. Se restablecerá el equilibrio en Base al EE.GG.PP auditado, en función a la diferencia entre la Utilidad Neta resultante del ejercicio y la Utilidad neta que se hubiere obtenido de no haberse producido cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables.- Se calculará el desequilibrio a través de la fórmula establecida en el Contrato.- Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10% se procederá a restablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada. Si afecta al Concedente el monto a compensarse podrá descontar del PAS. Si el Concesionario invoca la ruptura se efectuará la compensación dentro de los cuatro meses siguientes y si existiera retraso se aplicará una tasa Libor + 3% sobre el saldo adeudado.- Las partes podrán acordar otro mecanismo de compensación.	Cláusula 9.14. - 9.17. (p. 52-54)
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	No presenta el Contrato.	



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: CONCESIONARIA CANCHAQUE S.A.
CARRETERA: EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE

Fecha de actualización: 31 de diciembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.	
17	Pólizas de seguros	<p style="text-align: center;">A cargo del Concesionario:</p> <ul style="list-style-type: none">- De responsabilidad civil- Sobre los bienes en Construcción.- De riesgos laborales- Otras pólizas <p>Si el Concedente estima conveniente podrá contratar un seguro sobre los bienes de la Concesión que podrá servir para cubrir costos de mantenimiento de emergencia.</p>	<p>Cláusula 12.1 (p.56)</p> <p>Cláusula 12.2 a) (p.56)</p> <p>Cláusula 12.2 b) (p.56)</p> <p>Cláusula 12.2 c) (p.57)</p> <p>Cláusula 12.2 d) (p.57)</p>	
18	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la explotación es aquella en la cual se da la aprobación de la totalidad de las obras de construcción por parte del Concedente, conforme a lo señalado en las Cláusulas 6.26 a 6.31.	Cláusula 8.10 (p. 44)	
19	Estándares de servicio	Niveles de servicio y plazos de respuesta, se agrupan en estándares para calzada, berma, badenes, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derecho de vía y puentes.	Anexo I, Apéndice 3 (p.67-78)	
20	Tarifas	<ul style="list-style-type: none">- La tarifa está compuesta por el Peaje más el IGV y los tributos que fuesen aplicables.- El peaje será determinado por el Regulador en la Fecha de Inicio de la Explotación.	Cláusula 9.5	
21	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none">- El Peaje será reajustado en forma ordinaria por el CONCESIONARIO, a partir del año calendario siguiente al de la fecha de Inicio de la Explotación.- El reajuste se realizará cada doce meses por el Índice de Precios al Consumidor del Perú que publica INEI.	Cláusula 9.8 (p.49)	
22	PAS	<ul style="list-style-type: none">- El Pago por Servicio (PAS) asciende a USD 1 339 000.- El PAS se pagará trimestralmente y tendrá como fuentes de pago el peaje y el cofinanciamiento.- Dicho PAS equivale a la suma del PAO y PAMO.	Cláusula 9.2 (p.46)	Cláusula 9.3 (p.46)
23	PAO	<ul style="list-style-type: none">- El monto del PAO es de USD 1 028 352 (sin IGV) y se paga trimestralmente.- El PAO se ajusta por: metrados, inflación-devaluación y variación de la tasa de interés, (si la tasa de cierre financiero es mayor a 7,3%)	Anexo B: Cláusula 4.4 (p.1)	Anexo 6
24	CRPAO	Es el Certificado de Reconocimiento de los Derechos de PAO materializado en uno o varios certificados desglosables adjuntos al CAO Certificado.	Anexo B: Cláusula 1.1 (p. 2)	
25	PAMO	El Pago Anual por Operación y Mantenimiento (PAMO) es de US\$ 310 648 (Sin IGV). Este valor se ajusta por inflación local y devaluación.	Anexo B: Cláusula 4.17 (p. 12)	Anexo 6



RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: EMPALME 1B - BUENOS AIRES - CANCHAQUE

Concesionario	Canchaque S.A
Modalidad	COFINANCIADA
Período:	2010 - 2015

a. Tráfico

	UNIDAD	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Número de Vehículos							
- Livianos	Vehículo	28 905	37 784	39 925	49 596	56 031	66 310
- Pesados	Vehículo	35 101	36 844	36 218	43 646	37 516	43 185
Número de Ejes cobrables							
- Livianos	Eje	28 905	37 784	39 925	49 596	56 031	66 310
- Pesados	Eje	78 923	80 772	77 260	98 921	81 264	96 489

Número de Vehículos por unidad de peaje:

Unidad Loma Larga		64 006	74 628	76 143	93 242	93 547	109 495
- Livianos	Vehículo	28 905	37 784	39 925	49 596	56 031	66 310
- Pesados	Vehículo	35 101	36 844	36 218	43 646	37 516	43 185

Número de Ejes cobrables

Unidad Loma Larga		107 828	118 556	117 185	148 517	137 295	162 799
- Livianos	Eje	28 905	37 784	39 925	49 596	56 031	66 310
- Pesados	Eje	78 923	80 772	77 260	98 921	81 264	96 489

b. Recaudación

Recaudación	UNIDAD	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Recaudación Livianos	Soles	57 798	75 568	83 319	108 418	123 268	151 465
Recaudación Pesados	Soles	157 858	161 544	161 191	216 002	178 781	220 642
Tarjetas Prepago	Soles						
Otros Ingresos	Soles						
Total	Soles	215 656	237 112	244 510	324 419	302 049	372 107

c. Accidentes

Indicador	UNIDAD	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Número de Accidentes	Persona	5	15	12	10	9	18
Número de personas heridas	Persona	9	11	15	6	5	8
Número de personas fallecidas	Persona	3	1	2	1	0	0

Fuente: CANCHAQUE S.A; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Calle Los Negocios 182, 5to piso, Surquillo
Teléfono: (511) 440 5115
Info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente Donayre
César Balbuena Vela
Jorge Cárdenas Bustíos

GERENCIA DE REGULACIÓN

Manuel Carrillo Barnuevo
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada Oré
**Jefe de Estudios
Económicos**

José Aguilar Reátegui
Jefe de Regulación

Analistas de Estudios Económicos

Oscar Ubillús Ramirez
Sandra Queija de La Sotta
Victor Alejandro Chang Rojas
Wilmer Zela Moraya
Yessica Ochoa Carbajo

Practicantes

Dennier Anibal Agreda Lopez
Whiny Daise Espinoza Vega