



2014

INFORME DE DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN DEL FERROCARRIL DEL SUR Y SUR ORIENTE



**Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos**



Contenido

Resumen Ejecutivo	4
I. Principales características del Contrato de Concesión	6
II. Servicios prestados.....	8
III. Hechos de importancia	10
IV. Tráfico	11
V. Desempeño operativo	19
VI. Tarifas reguladas.....	21
VII. Inversiones	23
VIII. Resultados financieros	25
IX. Pagos al Estado	31
ANEXO	33



Cuadros

Cuadro N° 1 Horarios ofrecidos en la ruta Ollantaytambo – Machu Picchu- Ollantaytambo	9
Cuadro N° 2 Variación anual del tráfico de pasajeros por ruta, 2013-2014	14
Cuadro N° 3 Variación anual del tráfico de carga por ruta, 2013-2014	16
Cuadro N° 4 Variación anual del tráfico de carga en el tramo Sur, por usuario	18
Cuadro N° 5 Tarifas por alquiler de material tractivo y rodante	22
Cuadro N° 6 Mejoras de la estructura de la vía, 2000-2014	24
Cuadro N° 7 Estado de Resultados integrales de FETRANSA 2013-2014	26
Cuadro N° 8 Estado de situación financiera de FETRANSA 2013-2014	27
Cuadro N° 9 Composición de las obligaciones financieras	28

Gráficos

Gráfico N° 1 Tráfico anual de pasajeros, 2000-2014	11
Gráfico N° 2 Estructura porcentual del tráfico de pasajeros por tramo, 2002-2014	12
Gráfico N° 3 Tráfico trimestral de pasajeros, 2011-2014	13
Gráfico N° 4 Participación del tráfico de pasajeros del tramo sur oriente por operador ferroviario, 2009-2014	15
Gráfico N° 5 Tráfico de carga por tramo	16
Gráfico N° 6 Estructura del volumen de carga movilizada, 2014	17
Gráfico N° 7 Estructura porcentual del tráfico de carga en el tramo Sur por usuario, 2014	18
Gráfico N° 8 Disponibilidad de locomotoras	19
Gráfico N° 9 Número de accidentes y descarrilamientos	20
Gráfico N° 10 Tarifa por uso de vía	21
Gráfico N° 11 Inversiones reconocidas por Ositran	24
Gráfico N° 12 COMPOSICIÓN DE LOS INGRESOS OPERATIVOS DE FETRANSA	25
Gráfico N° 13 Ratios de liquidez, 2008 – 2014	29
Gráfico N° 14 Ratios de rentabilidad, 2008 – 2014	30
Gráfico N° 15 Pago por Retribución Principal	32
Gráfico N° 16 Aporte por Regulación	32



INFORME DE DESEMPEÑO 2014

CONCESIÓN DEL FERROCARRIL DEL SUR Y SUR ORIENTE

Resumen Ejecutivo

El Ferrocarril del Sur y Sur Oriente fue concesionado en 1999 a la empresa Ferrocarril Transandino S.A. tras haber ofrecido una Retribución Principal de 37,25%. De acuerdo con el Contrato de Concesión, la empresa tiene el derecho de uso de los bienes de la Concesión para el mantenimiento, rehabilitación, explotación e inversión en la infraestructura ferroviaria, material tractivo y rodante, entre otros bienes. El siguiente cuadro muestra las características principales de la Concesión:

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Ferrocarril Transandino S.A.
Accionistas de la Concesión	OEH Ltd.: 50% Peruval Corp. S.A.: 50%
Tipo de Concesión	Auto-sostenible
Factor de competencia	Mayor Retribución al Estado
Inversión comprometida ¹	FRA II ²
Inversión acumulada al 2014	US\$ 77,761 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	20 de setiembre de 1999
Vigencia de la Concesión	30 años más 5 años adicionales
Número de Adendas	5

La Concesión consta de dos tramos: Sur y Sur Oriente. El primero posee una longitud de 862 km y se extiende desde el Terminal Portuario de Matarani hasta el Cusco, pasando por las ciudades de Arequipa, Puno y Juliaca; su principal actividad es el transporte de carga. El segundo tramo cuenta con una longitud de 134 km y une la ciudad del Cusco con el Santuario de Machu Picchu (la Concesión

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

² No tiene monto de inversión comprometido. El compromiso es llegar a cumplir los Estándares de la Federal Railroad Administration (FRA) Class 2.



alcanza hasta la Estación Hidroeléctrica); este tramo es utilizado principalmente para el transporte de pasajeros hacia Machu Picchu.

En 2014, el tráfico de pasajeros ascendió a 2,28 millones en ambas rutas, lo que representó un incremento de 9,3% respecto del año anterior, destacando el hecho de que casi la totalidad de los pasajeros movilizados por la Concesión (99,1%) utilizó la ruta Sur Oriente, que tiene como destino Machu Picchu.

En el tramo Sur Oriente, existieron hasta 3 empresas que brindaban el servicio de transporte de pasajeros, PeruRail, Inka Rail y Andean Railways. La primera de ellas, es una empresa vinculada al operador de la línea férrea; en tanto que, las otras dos empresas entrantes fusionaron sus operaciones y vienen operando como una sola desde 2013. En 2014, la participación de mercado que alcanzó Inka Rail (fusión de las dos entrantes) fue de 14%, mientras que PeruRail cubrió el 86% restante.

En cuanto al servicio de transporte de carga que se presta en la vía férrea, durante 2014 se transportó un total de 944 mil toneladas, lo que significó una disminución de 18% en relación con el año anterior. Contrariamente a lo observado en el segmento de pasajeros, en lo referido al transporte de carga, el tramo más importante es el del Sur, por el que se transportó el 98,2% del tráfico de carga de la Concesión. En el tramo Sur, existe una importante concentración en lo que se refiere a los productos transportados, el 83% de la carga correspondió a concentrado de cobre que la Sociedad Minera Cerro verde moviliza en la ruta La Joya – Islay en la región de Arequipa, y, el petróleo y derivados son el segundo tipo de carga más importante con 16% de la carga de dicho tramo en 2014. En el tramo Sur Oriente se transporta un mayor tipo de productos (cemento, cerveza, mercadería en general, petróleo, entre otros) aunque el volumen transportado apenas contribuyó con el 1,8% de la carga de la Concesión en 2014.

En cuanto al desempeño operativo del Concesionario, el indicador de disponibilidad de locomotoras fue de 82% en 2014, si bien se mantuvo por encima del porcentaje mínimo recomendado para ese indicador (80%), no debe perderse de vista que es un porcentaje bastante inferior a aquellos alcanzados durante el periodo 2005-2011.

Los ingresos operativos del Concesionario en 2014 ascendieron a S/. 50,3 millones, lo que representa un incremento del 6,6% respecto del año anterior. Dichos ingresos tienen como fuente principal (97%) los cobros provenientes del derecho de acceso a la vía y el restante 3% pertenece a los ingresos por alquiler de material tractivo y rodante. Los ingresos por acceso a la vía proceden en un 66,8% de la operación del tramo Sur Oriente y en un 30,2% de las operaciones del tramo Sur.

En 2014, la utilidad bruta del Concesionario fue de USD 10,08 millones ligeramente superior a los USD 9,8 millones obtenidos en 2013, y una utilidad neta de USD 1,24 millones, que le permitió salir de la situación de pérdida financiera que afrontó en 2013. Sin embargo, a pesar de la mejoría en la utilidad neta, los ratios de liquidez continúan reflejando la situación de baja liquidez que viene afrontando el Concesionario desde 2009.



INFORME DE DESEMPEÑO 2014

CONCESIÓN DEL FERROCARRIL DEL SUR Y SUR ORIENTE

I. Principales características del Contrato de Concesión

1. El 19 de julio de 1999, el Estado Peruano (representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC) suscribió el Contrato de Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente con la empresa Ferrocarril Transandino S.A. (en adelante, el Concesionario o FETRANSA). La vigencia de este Contrato es de 30 años (prorrogable cada 5 años, hasta un plazo máximo de 60 años de Concesión). Así, a finalizar el 2014, el plazo de vigencia de la Concesión es de 35 años contados desde la Fecha de Cierre.
2. Mediante el Contrato de Concesión se transfirió a FETRANSA la concesión para el mantenimiento, rehabilitación y la explotación de la infraestructura ferroviaria, así como para la construcción de obras de infraestructura vial ferroviaria y para la prestación de servicios de transporte ferroviario, con excepción del transporte de pasajeros y carga, el mismo que deberá ser prestado por cualquier operador de transporte ferroviario, pudiendo ser una empresa vinculada al Concesionario.
3. El Contrato establece una tarifa máxima para el único pago que puede recibir el Concesionario por el uso de la vía férrea, la cual fue fijada en US\$ 0,45 y US\$ 3,00 por cada kilómetro recorrido de cada unidad de vagón, autovagón y coche, cargada o descargada, que circulen en el tramo Sur y Sur Oriente, respectivamente. Esta tarifa es reajustada anualmente, de forma automática, en función del Índice de Precios al Consumidor del Estado de Nueva York de los Estados Unidos de América, siendo responsabilidad de OSITRAN verificar que el ajuste se realice adecuadamente. Adicionalmente, el Concesionario tiene el derecho de alquilar el material tractivo y rodante, cuyo precio de arrendamiento no se encuentra regulado.
4. El Contrato de Concesión no contempla inversiones obligatorias en la infraestructura ferroviaria o las zonas de influencia de la Concesión. Sin perjuicio de ello, según lo estipulado en los numerales 7.7 y 12.2, así como en el Anexo 6 del Contrato, FETRANSA está obligado a cumplir y alcanzar Normas de Seguridad Ferroviaria y Estándares Técnicos establecidos en el United States Code Federal Regulations. Asimismo, el contrato establece un mecanismo de liberación del pago de las Retribuciones al Estado a cambio de inversiones reconocidas en la vía férrea durante los diez primeros años de concesión.



I.1. Pagos al Estado

5. De acuerdo a la cláusula quinta del Contrato de Concesión el Concesionario se encuentra obligado al pago de la **Retribución Principal** anual que se calcula como un porcentaje de los ingresos brutos con excepción de aquellos que provengan de la explotación del material tractivo y/o material rodante incluido en el Anexo N° 3 del Contrato de Concesión.
6. Asimismo, conforme a la cláusula 5.2, el Concesionario se encuentra obligado a pagar de forma semestral a favor del Concedente una **Retribución Especial** equivalente al 50% de los ingresos del semestre anterior que provengan de la explotación del material tractivo y/o rodante incluidos en el Anexo N°3. A partir del vencimiento del décimo año el pago de la Retribución Especial se realizará de forma mensual.
7. La cláusula décima establece un mecanismo de incentivos a la inversión por el cual el Concesionario puede dejar de pagar la Retribución Principal y la Retribución Especial a cambio de realizar inversiones para la rehabilitación o mantenimiento de la vía férrea.
8. De otro lado, la cláusula 5.5 del Contrato de Concesión establece que de conformidad con lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 021-98-PCM, el Concesionario se encuentra obligado a abonar el 2% de los pagos de Retribución Principal y Retribución Especial a favor del Fondo de Promoción de la Inversión Privada. De este modo, el Concesionario deducirá del pago que le corresponda por la Retribución Principal y Retribución Especial el porcentaje antes señalado y lo abonará en la cuenta del Fondo.
9. De acuerdo a la cláusula 5,7 del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra obligado al pago de la Tasa de Regulación, la cual, de conformidad con las leyes aplicables, asciende a 1% de sus ingresos.

I.2. Regulación tarifaria

10. La cláusula 7.1 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario tiene derecho a cobrar una tarifa por cada unidad de vagón o autovagón y/o coche que circule por la línea férrea, cargada o descargada, la tarifa por uso de vía. Dicha tarifa y su mecanismo de ajuste se encuentran definidos en el Anexo 7 del Contrato de Concesión.
11. El monto máximo a cobrarse por esta tarifa se fijó en USD 0,45 para el tramo Sur y USD 3,00 para el tramo Sur Oriente, por cada kilómetro de recorrido de cada unidad de vagón, autovagón y coche, cargada o descargada. Esta tarifa es reajustada anualmente, y de forma automática, en función del Índice de Precios al Consumidor del Estado de Nueva York de los Estados Unidos de América, siendo responsabilidad de OSITRAN verificar que el ajuste se realice de forma adecuada.



II. Servicios prestados

12. El Ferrocarril del Sur y Sur Oriente conecta las ciudades de Mollendo, Matarani, Arequipa, Puno, Juliaca y Cusco. La vía férrea empieza en el puerto de Matarani, sube hasta Arequipa, para después llegar a Juliaca, donde se bifurca en un ramal hacia Puno sobre el lago Titicaca y el otro hasta la ciudad del Cusco. Este ferrocarril incluye las dos redes siguientes:
- a) La red ferroviaria del Sur, con 855 km de extensión, incluye las siguientes secciones:
- Tramo Matarani – Arequipa (147 km) + Mollendo – empalme Islay (18 km)
 - Tramo Arequipa – Juliaca (304 km)
 - Tramo Juliaca – Puno (47 km)
 - Tramo Juliaca – Cusco (338 km)
- (Ver mapa en el Anexo 1)
- b) La red ferroviaria del Sur Oriente, con 135 km de extensión, comprende el tramo desde Cusco hasta Aguas Calientes/Machu Picchu. (Ver mapa en el Anexo 1)
13. De acuerdo al Contrato de Concesión, FETRANSA está facultado a prestar dos tipos de servicios: i) acceso a la vía férrea; y, ii) alquiler del material tractivo y rodante. De estos, el único servicio que se encuentra regulado es el de acceso a la vía férrea, por el cual el Concesionario tiene derecho al cobro de dos tarifas: una por la vía Sur y otra por la Sur Oriente. Asimismo, de acuerdo al tipo de usuario final de esta infraestructura, se pueden distinguir dos servicios ferroviarios:
- El transporte turístico o de pasajeros; y,
 - El transporte de carga
14. Como se ha señalado, el Contrato de Concesión no le permite a FETRANSA prestar directamente estos dos últimos servicios, los cuales deben ser prestados por cualquier operador de transporte ferroviario. Hasta agosto de 2009, ambos servicios eran brindados únicamente por Perurail S.A. (en adelante, PeruRail), empresa vinculada societariamente a FETRANSA. Sin embargo, luego de dos procesos de subastas de frecuencias, en setiembre de 2009 Inca Rail S.A.C. inició operaciones en el transporte de pasajeros en la ruta Ollantaytambo – Machu Picchu - Ollantaytambo.; y, en agosto de 2010, Andean Railways Corp. S.A. ingresó a esa misma ruta prestando también el servicio de transporte de pasajeros.
15. Cabe señalar que, pese al ingreso de los dos operadores mencionados en el servicio de transporte de pasajeros en la ruta a Machu Picchu, PeruRail continúa ostentando un mayor número de frecuencias, tal como se muestra en el siguiente cuadro.



Cuadro N° 1
HORARIOS OFRECIDOS EN LA RUTA OLLANTAYTAMBO – MACHU PICCHU- OLLANTAYTAMBO,
POR OPERADOR FERROVIARIO

Servicio	N° de Tren	ESTACIÓN DE EMBARQUE	HORA DE SALIDA	ESTACIÓN DE DESEMBARQUE	HORA DE LLEGADA
PERURAIL					
Expedition	71	Ollantaytambo	05:07	Aguas Calientes / Av. Imperio	06:34
Expedition	81	Ollantaytambo	06:10	Machu Picchu	07:40
Vistadome	301	Ollantaytambo	07:05	Machu Picchu	08:27
Expedition	83	Ollantaytambo	07:45	Machu Picchu	09:15
Vistadome	601	Ollantaytambo	08:00	Machu Picchu	09:25
Vistadome	501	Ollantaytambo	08:53	Machu Picchu	10:29
Vistadome	203	Ollantaytambo	10:32	Machu Picchu	12:11
Expedition	73	Ollantaytambo	12:58	Aguas Calientes / Av. Imperio	14:25
Vistadome	303	Ollantaytambo	13:27	Machu Picchu	14:50
Vistadome	603	Ollantaytambo	15:37	Machu Picchu	17:02
Expedition	75	Ollantaytambo	19:00	Aguas Calientes / Av. Imperio	20:45
Expedition	51	Ollantaytambo	21:00	Aguas Calientes / Av. Imperio	22:45
Expedition	50	Machu Picchu	05:35	Ollantaytambo	07:44
Expedition	72	Machu Picchu	08:53	Ollantaytambo	10:52
Vistadome	302	Machu Picchu	10:55	Ollantaytambo	12:32
Vistadome	204	Machu Picchu	13:37	Ollantaytambo	15:04
Expedition	74	Machu Picchu	14:55	Ollantaytambo	16:31
Vistadome	304	Machu Picchu	15:48	Ollantaytambo	17:29
Expedition	504	Machu Picchu	16:22	Ollantaytambo	18:10
Vistadome	504	Machu Picchu	16:22	Ollantaytambo	18:10
Vistadome	606	Machu Picchu	18:10	Ollantaytambo	19:51
Expedition	84	Machu Picchu	18:20	Ollantaytambo	20:05
Expedition	76	Machu Picchu	21:50	Ollantaytambo	23:35
INCA RAIL (*)					
Executive		Ollantaytambo	06:40	Machu Picchu	08:01
Executive		Ollantaytambo	11:15	Machu Picchu	12:45
First Class		Ollantaytambo	11:15	Machu Picchu	12:45
Executive		Ollantaytambo	16:36	Machu Picchu	18:09
Executive		Machu Picchu	08:30	Ollantaytambo	10:10
Executive		Machu Picchu	14:30	Ollantaytambo	16:04
First Class		Machu Picchu	19:00	Ollantaytambo	20:32
Executive		Machu Picchu	19:00	Ollantaytambo	20:32

* Executive: Todos los días del año. First Class: en temporada alta (abr - oct) y desde 21 a 31 dic (Navidad y Año Nuevo)

Fuente: Portal web de PeruRail e Inca Rail.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



III. Hechos de importancia

16. Durante 2014, el Concesionario culminó con la remodelación de la Estación Pachar y la ampliación del taller de reparación y mantenimiento ubicado en la misma estación. Asimismo, en dicho año, se adquirió y puso en operación equipos de georreferenciación de la vía férrea (GPS Diferencial)

Nueva estación Pachar



17. En 2014, el Concesionario también inicio la construcción de la estación La Joya, estratégica por el amplio volumen de carga que se moviliza en la ruta la Joya – Islay.

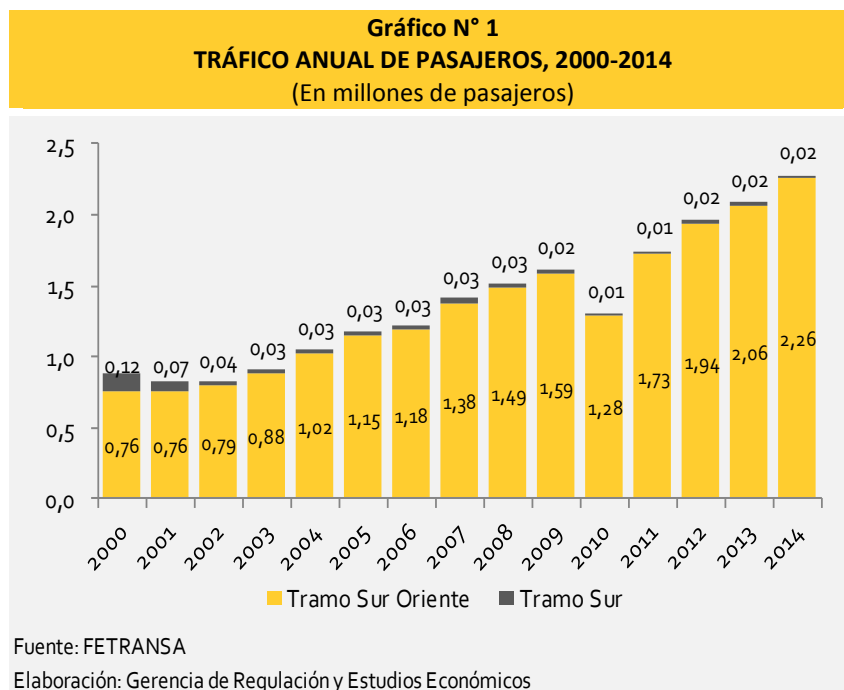
Avances en la Construcción de la estación La Joya



IV. Tráfico

IV.1. Tráfico de Pasajeros

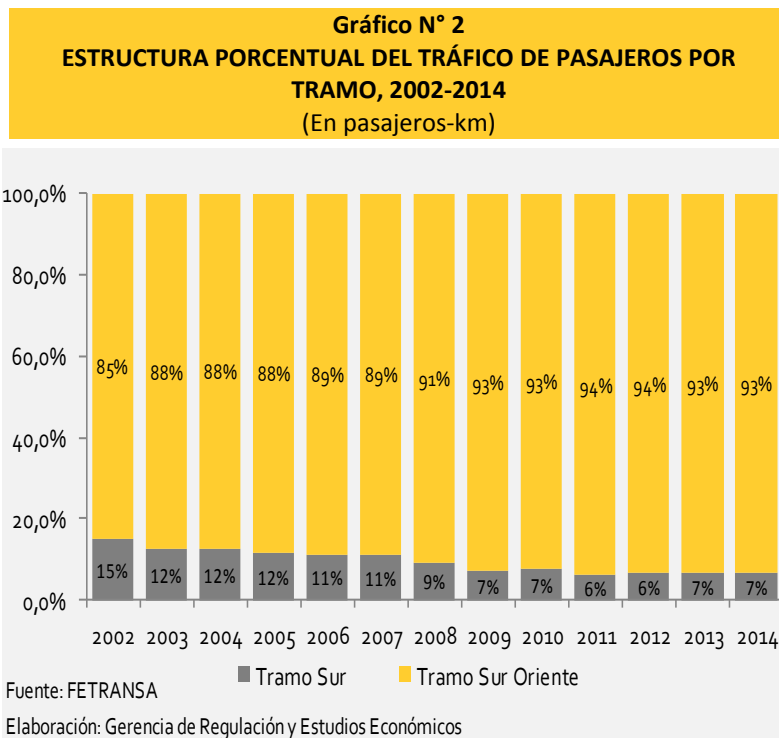
18. En 2014, el tráfico total de pasajeros en la ruta sur y en la ruta sur oriente fue de 2,28 millones, lo que significó un incremento de 9,3% con respecto al año anterior. Conforme se aprecia en el siguiente gráfico, el número de pasajeros transportados mantuvo la tendencia creciente observada desde el inicio de sus operaciones, registrando un crecimiento acumulado de 160% en el periodo de 2000-2014. Cabe señalar que en el año 2010 se produjo una disminución en el tráfico a causa de daños en diversos tramos de la vía en la ruta Cusco – Machu Picchu que motivaron que la misma estuviera cerrada por varios meses³.
19. Por la ruta Sur Oriente se moviliza casi la totalidad de pasajeros transportados por la Concesión, siendo que en 2014 el volumen de pasajeros transportados por dicha ruta representó el 99,1% del total. Así, la evolución creciente observada en el total de pasajeros atendidos por FETRANSA está explicada por el crecimiento constante de usuarios que se desplazan entre Cusco y Machupicchu.
20. Si bien el número de transportados por la ruta Sur se ha ido reduciendo considerablemente desde el año 2000, en los últimos tres años dicho número se ha mantenido alrededor de los 20 mil pasajeros por año.



³ La ruta Cusco – Machu Picchu fue cerrada desde finales de enero de 2010. El 1 de abril se abrió de manera temporal la estación de Piscacucho, ubicada en el km 82, permaneciendo cerradas las estaciones de San Pedro, Poroy y Ollantaytambo. Finalmente, la ruta completa desde Cusco fue rehabilitada el 1 de julio.

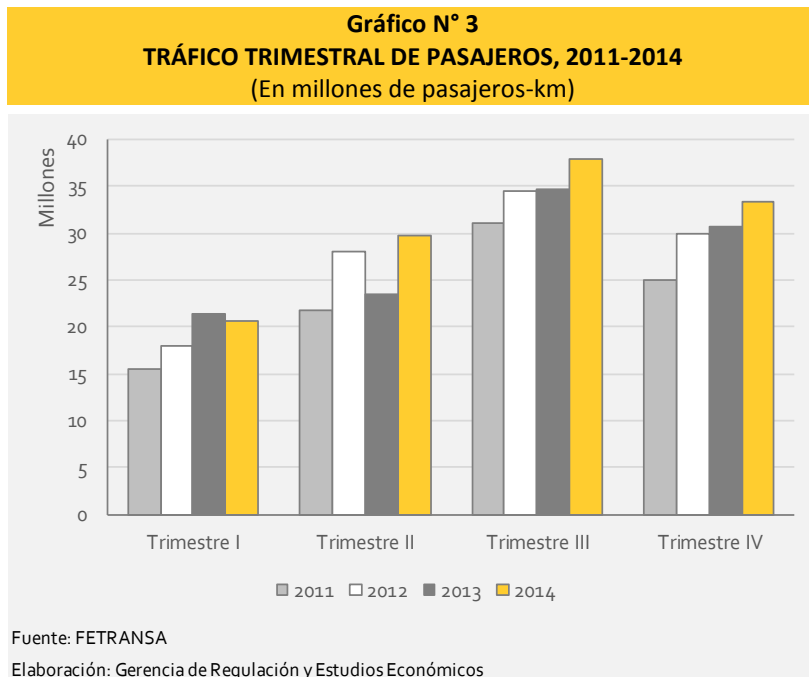


21. En términos de pasajeros-km, es decir el número de kilómetros recorridos por pasajero, también se aprecia una reducción de la participación del tramo Sur en el transporte de pasajeros de la Concesión, con tendencia a mantenerse relativamente estable en los últimos años. En 2014, la participación del tramo Sur fue de tan solo 7%, en contraste con el 93% de participación del tramo Sur Oriente.



22. Conforme se aprecia en el siguiente gráfico, el flujo de transporte de pasajeros presenta un patrón estacional a lo largo del año, pues en el primer trimestre de todos los años se registra el menor tráfico, coincidiendo con la temporada de lluvias; mientras que, el tercer trimestre es el de mayor tráfico debido principalmente a la mayor afluencia de turistas, especialmente, durante las fiestas patrias.





23. El Cuadro N° 2 muestra la distribución del tráfico de pasajeros por tramos dentro de las rutas Sur y Sur Oriente. En el caso del tramo Sur, el servicio de transporte de pasajeros solo se presta entre la ciudad de Cusco y la estación de Puno en ambos sentidos (ida y vuelta), de este modo, entre 2013 y 2014 el volumen de pasajeros transportados en la ruta Cusco Wanchac – Puno se incrementó 10,4%. Cabe señalar que en el último año no se registraron pasajeros en el tramo Cusco – Puno muelle – Cusco, sino que todo el flujo de pasajeros se movilizó desde la estación de Wanchac en Cusco hasta la estación Puno, ubicada en la ciudad del mismo nombre (en ambos sentidos)
24. Por su parte, el tramo Sur Oriente comunica la ciudad de Cusco con la estación de Aguas Calientes en Machu Picchu y posee un mayor número de rutas de ida y vuelta debido a la existencia de estaciones intermedias desde donde parten los pasajeros hacia Machu Picchu. La principal ruta es la que parte de la estación de Ollantaytambo. Así, la ruta Ollantaytambo – Machu Picchu - Ollantaytambo concentra el 74,9% de pasajeros del tramo.
25. Una particularidad de las rutas del tramo Sur Oriente es que las rutas de retorno desde Machu Picchu poseen un mayor tráfico que las rutas de ida, esto puede deberse a la existencia de otros accesos a la ciudadela de Machu Picchu como los “caminos del inca”.



Cuadro N° 2
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR RUTA,
2013-2014

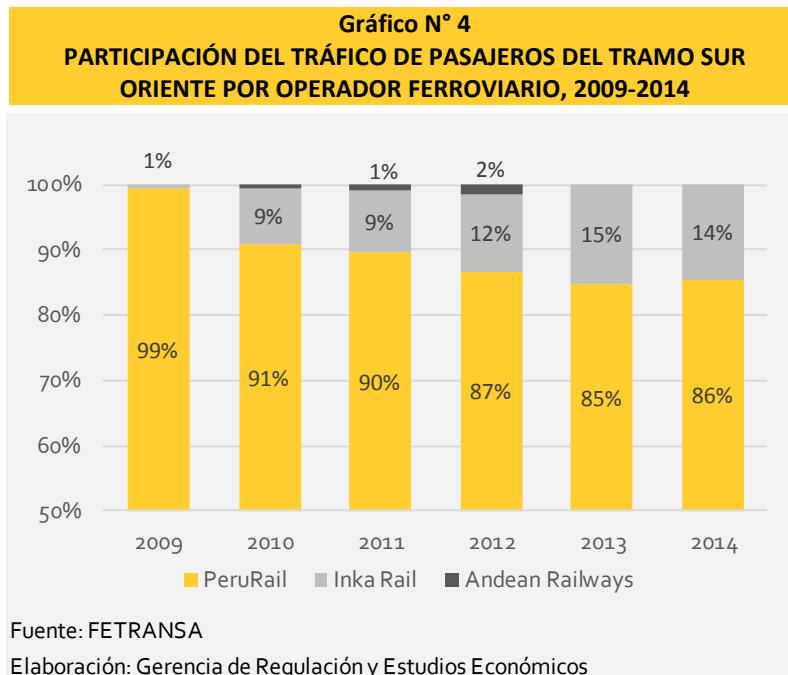
RUTAS	Pasajeros		
	2014	2013	Variación
Tramo Sur	21 252	19 249	10,4%
Cuzco - Puno muelle	0	8 498	-100,0%
Puno muelle - Cuzco	0	7 735	-100,0%
CUZCO WANCHAC - PUNO ESTACION	11 072	1 633	578%
PUNO ESTACION - CUZCO WANCHAC	10 180	1 383	636%
Otras rutas	-	-	
Tramo Sur Oriente	2 256 342	2 064 182	9,3%
Estación Aguas Calientes (Urubamba) - Ollanta	879 576	735 217	19,6%
Ollanta - Estación Aguas Calientes (Urubamba)	810 452	646 757	25,3%
Estación Aguas Calientes (Urubamba) - Poroy	176 486	150 518	17,3%
Poroy - Estación Aguas Calientes (Urubamba)	136 060	122 045	11,5%
Otras rutas	253 768	409 645	-38,1%
Total	2 277 594	2 083 431	9,3%

Fuente: FETRANSA

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

26. El tramo Sur Oriente atiende principalmente la demanda de turistas que visitan el santuario nacional, motivo por el cual en esta ruta entraron a competir otras firmas, como Inka Rail en 2009 y Andean Railways, en 2010. Cabe indicar que ambas empresas desarrollaron un proceso de fusión empresarial y desde 2013 operan como una sola firma bajo el nombre de Inka Rail. De este modo, desde 2009 PeruRail, empresa vinculada al operador ferroviario, ha ido disminuyendo gradualmente su porcentaje de participación de mercado, pero conservando alrededor del 85% del mercado, tal como se aprecia en el gráfico a continuación:





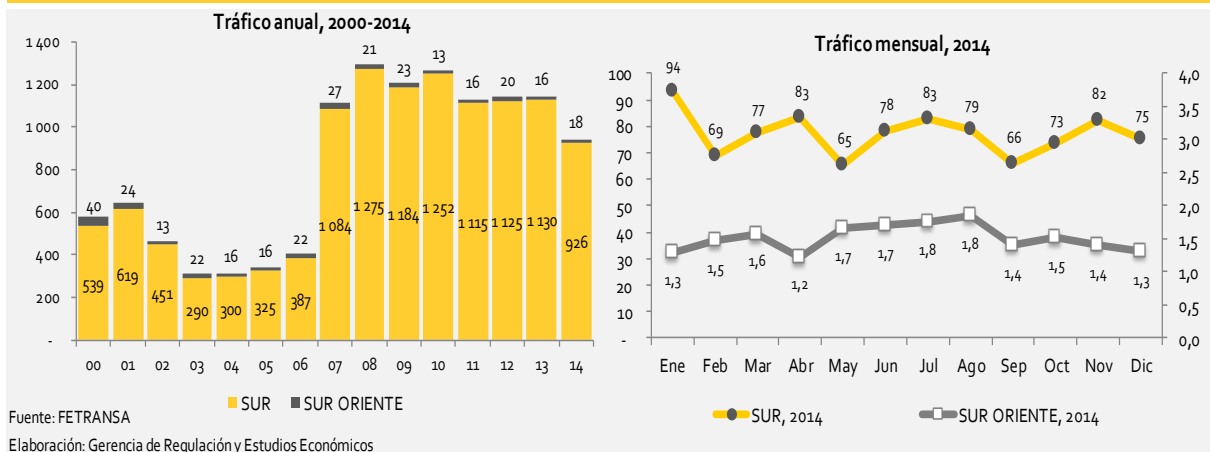
27. De otro lado, en el tramo Sur, el servicio de transporte de pasajeros es atendido por PeruRail (empresa vinculada al Concesionario) y presenta un mercado de pasajeros poco significativo, que en el 2014 representó tan solo el 0,9% del total de pasajeros movilizados en la concesión.

IV.2. Tráfico de Carga

28. En 2014 se transportaron 944 mil toneladas, lo que representa una disminución de 18% en relación con el volumen de carga movilizada en 2013 (1,15 millones de toneladas). A diferencia del tráfico de pasajeros que se concentraba en el tramo Sur Oriente, el transporte de carga se realiza predominantemente a lo largo del tramo Sur, que concentra el 98,1%. Tal como se aprecia en el gráfico siguiente, en el año 2007 existe un cambio estructural del volumen de carga transportada, esto se debe a la carga de concentrados de mineral que se inició en dicho año.
29. En relación a la distribución mensual del transporte de carga, en el siguiente gráfico se aprecia una distribución relativamente estable a lo largo del año, fluctuando alrededor de las 77 toneladas mensuales en el caso de la ruta Sur y de 1,5 toneladas mensuales en el caso de la ruta Sur Oriente.



Gráfico N° 5
TRÁFICO DE CARGA POR TRAMO
(En miles de toneladas)



30. Al analizar la distribución de la carga transportada por tramos, se observa que el tráfico de carga se concentra principalmente en dos tramos de la ruta Sur, así, en el tramo La Joya – Islay en Arequipa se movilizó el 81,5% de la carga total de la Concesión en el 2014; y en el tramo Mollendo – Desvío Petroperú se transportó el 14,3% del total de carga en ese mismo año. En conjunto, entre ambos tramos se transportó el 95,8% del volumen total de carga de 2014. Asimismo, se debe mencionar que en el 2014 se produjo una disminución de la carga movilizada en relación con el año anterior en todos los tramos, a excepción del tramo Cuzco San Pedro - Machu Picchu (en ambos sentidos).

Cuadro N° 3
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE CARGA POR RUTA, 2013-2014

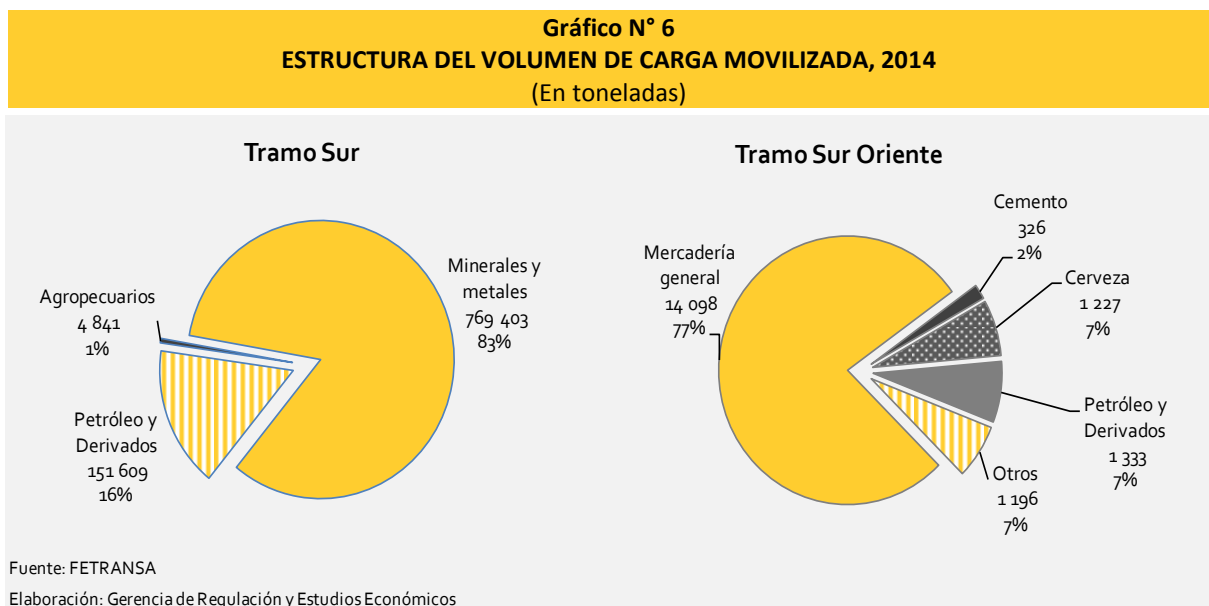
RUTAS	TONELADAS		
	2014	2013	Variación
Sur	925 854	1 129 552	-18,0%
La Joya - Islay	769 403	934 881	-17,7%
Mollendo - Desvío Petroperú	135 001	172 286	-21,6%
Mollendo - Juliaca	16 386	16 645	-1,6%
Mollendo - Cuzco Wanchac			
Tres Cruces - Cuzco Wanchac	3 005	3 095	-2,9%
Tres Cruces - Juliaca	1 836	2 376	-22,7%
Otras Rutas	223	270	
Sur Oriente	18 195	15 791	15,2%
Cuzco San Pedro - Machu Picchu	8 102	3 456	134,4%
Pachar Sub 07 - Km 106.6	20	1 823	-98,9%
Pachar - Machu Picchu	4 646	5 276	-11,9%
Machu Picchu - Cuzco San Pedro	2 534	1 082	134,2%
Machu Picchu - Pachar	1 171	1 724	-32,1%
Otras Rutas	1 722	2 430	-29,1%
Total general	944 049	1 145 343	-17,6%

Fuente: FETRANSA

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



31. Respecto al tipo de carga transportada en la Concesión, en el siguiente gráfico se aprecia que el tipo de carga difiere según la ruta de que se trate. Así, en la ruta Sur Oriente predomina la mercadería general con una participación del 77% en 2014, le siguen en importancia el cemento y la cerveza, ambos tipos de carga con 7% cada uno. Por su parte, ese mismo año en el tramo Sur, que conecta el puerto de Matarani con los principales centros mineros de la región sur del país, se registró un alto volumen de minerales y metales con una participación de 83%, seguida de la carga de petróleo y derivados con 16% de participación.

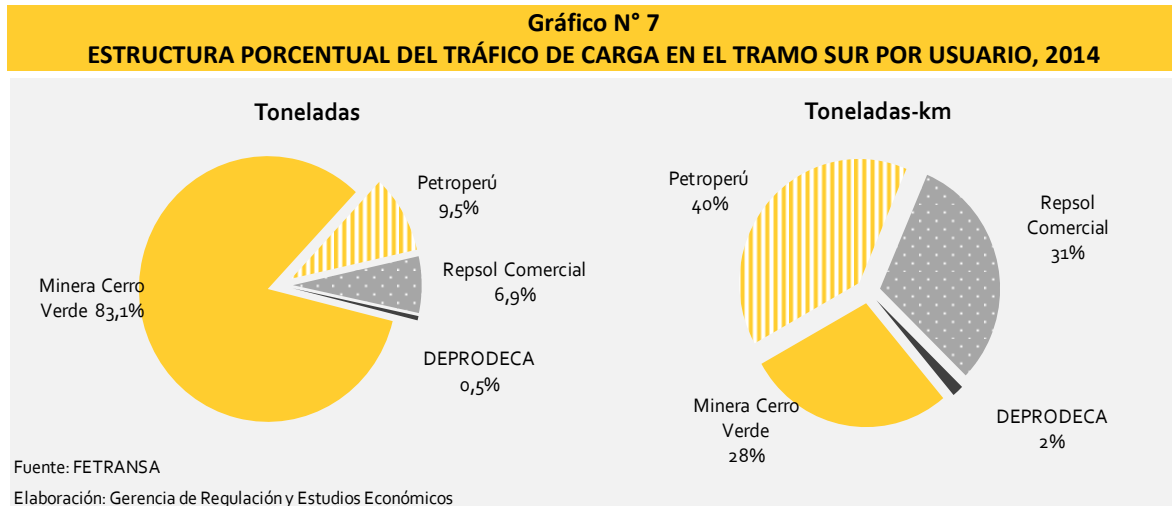


32. A continuación se analizará la composición de carga por usuario final en la ruta Sur, por ser ésta la ruta relevante en cuanto al transporte de carga, conforme a lo indicado en líneas anteriores. Al analizar el volumen de carga transportada, se aprecia que el principal usuario final de la vía férrea es la Sociedad Minera Cerro Verde, que en 2014 concentró el 83,1% de la carga transportada en dicha ruta, cabe indicar que dicho usuario emplea el servicio de transporte de carga para movilizar concentrado de cobre en el tramo La Joya – Islay en Arequipa (55,8 kilómetros). En 2014, el segundo mayor usuario final fue la empresa estatal Petroperú con 9,5% (en el tramo Mollendo - Desvío Petroperú de 788 kilómetros) seguido de Repsol con 6,9%; ambas empresas movilizan petróleo y sus derivados. Otra empresa que hizo uso del servicio de carga en 2014 fue DEPRODECA⁴.
33. A efectos de evaluar el uso de la vía férrea también puede emplearse un indicador que relacione el volumen transportado de la carga con el número de kilómetros recorridos, como es el indicador de *miles de toneladas-km* que se aprecia en el gráfico N° 7. Así, al analizar este indicador se observa que Petroperú es el mayor usuario de la vía férrea, pues aunque no ha movilitado el mayor volumen de carga, dicha carga ha recorrido un mayor número de kilómetros, concentrando el 40% del total de *toneladas – km* del 2014. De acuerdo a este

⁴ Distribuidora Exclusiva de Productos de Calidad S.A.C. es una empresa subsidiaria de Gloria S.A., que le provee servicios comerciales de ventas nacionales, exportación, marketing y distribución.



indicador Repsol, es el segundo mayor usuario de la vía con una participación de 31%, seguido de Minera Cerro Verde que concentró el 28% del indicador bajo analizado.



34. Al comparar el volumen de carga transportada por cada usuario en el 2014 con respecto al año anterior, se aprecia que tres de los cuatro usuarios del servicio de transporte de carga redujeron su demanda por el servicio entre 15,7% y 34%, siendo Repsol Comercial la única empresa que incrementó su tráfico de carga en el último año.

Cuadro N° 4
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE CARGA EN LA RUTA SUR, SEGÚN USUARIO
2013-2014

RUTAS	Toneladas			Miles de toneladas-km		
	2014	2013	Variación	2014	2013	Variación
Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A.	769 403	934 881	-17,7%	45 241	54 971	-17,7%
Petróleos del Perú Petro-Perú S.A.	87 994	133 297	-34,0%	63 965	99 578	-35,8%
Repsol Comercial S.A.C.	63 615	55 634	14,3%	50 019	43 839	14,1%
DEPRODECA S.A.C.	4 841	5 741	-15,7%	2 487	2 791	-10,9%
Total Tramo Sur	925 854	1 129 552	-18,0%	161 712	201 180	-19,6%

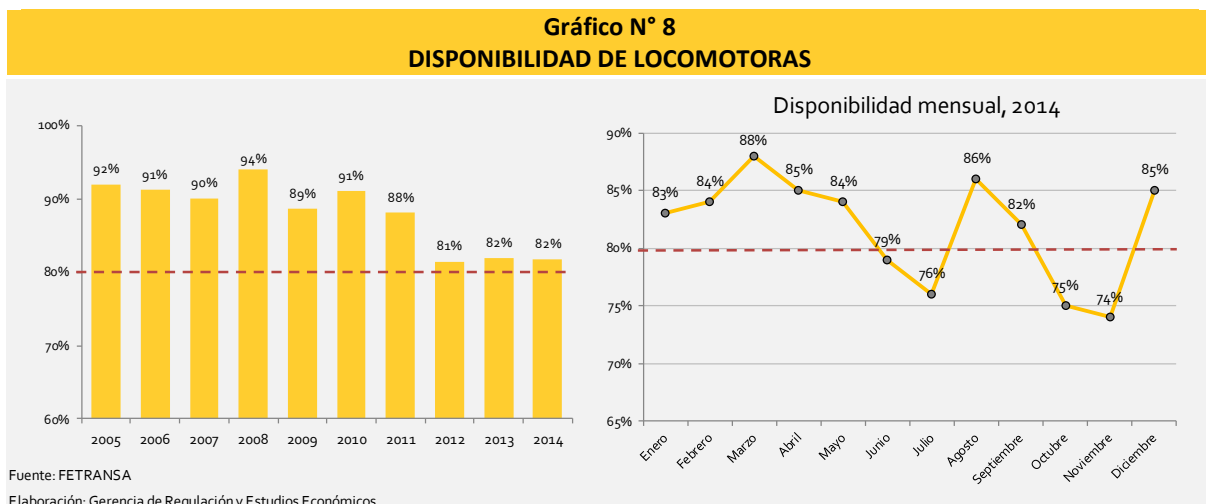
Fuente: FETRANSA
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



V. Desempeño operativo

V.1. Disponibilidad de locomotoras

35. El indicador de disponibilidad de locomotoras permite conocer la probabilidad con que se encuentran disponibles para operación las locomotoras. De acuerdo a un estudio del Banco Mundial⁵, sería recomendable un nivel mínimo de 80%.
36. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, en los últimos 10 años el Concesionario ha mantenido su indicador de disponibilidad de locomotoras por encima del nivel mínimo recomendado por el Banco Mundial (80%), no obstante, debe notarse que dicho indicador presenta una tendencia decreciente y en particular, en los últimos tres años se ha ubicado ligeramente por encima del nivel mínimo recomendado. Así, la disponibilidad promedio del 2014 fue de 82%; sin embargo, al evaluar el desempeño mensual se aprecia que en algunos meses, entre ellos el mes de julio (caracterizado por ser un mes de temporada alta en el tramo Sur Oriente), el ratio de disponibilidad se encontró por debajo del 80% recomendado.



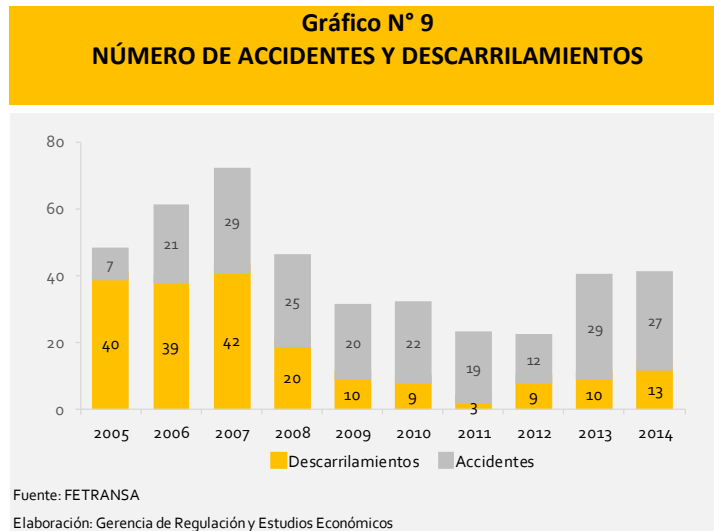
V.2. Descarrilamientos y otros accidentes

37. Los descarrilamientos son eventos que pueden originarse debido a las condiciones de operación de la vía o a las maniobras no apropiadas realizadas en la operación del ferrocarril. Por ello, el número de descarrilamientos nos puede proporcionar información parcial sobre el estado de la vía. De acuerdo a la información reportada por FETRANSA, el número de descarrilamientos en el 2014 se ha incrementado respecto del número de eventos de este tipo registrado desde 2009, no obstante, sigue manteniéndose en un número bastante inferior a los registrados entre 2005 y 2007.

⁵ ESTACHE, Antonio y DE RUS, Ginés, *Privatization and Regulation of Transport Infrastructure. Guidelines for Policymakers and Regulators*. World Bank Institute, Washington D.C. 2000, p. 233



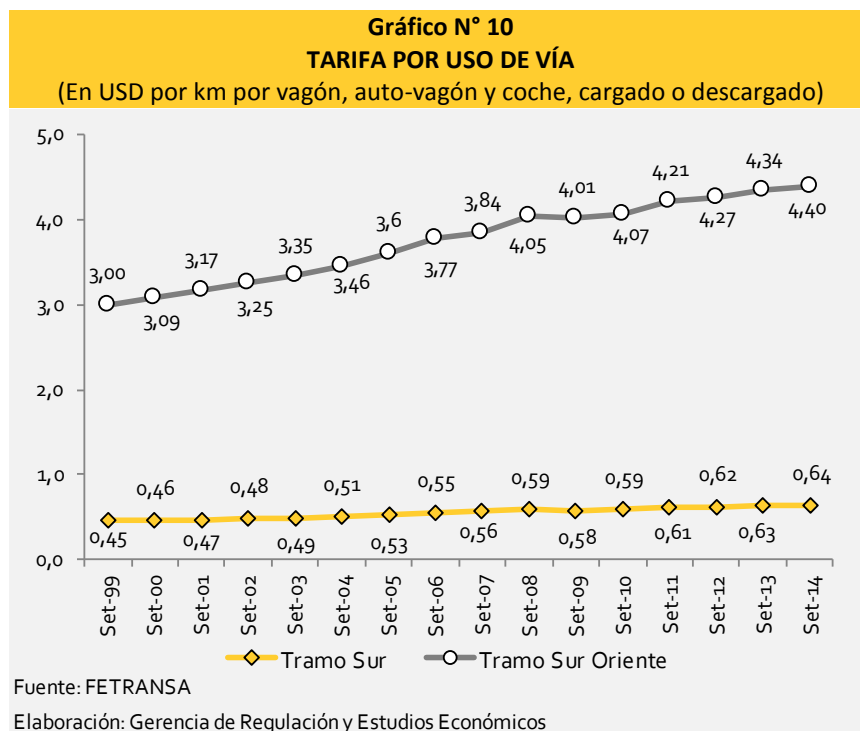
38. En cuanto al número de accidentes personales, en 2014 se registraron en total 27 eventos de este tipo, si bien es un número similar al registrado el año anterior, cabe notar que ambos años el número de accidentes es muy alto en comparación con los reportados en el periodo 2005-2012.



VI. Tarifas reguladas

VI.1 Tarifas Reguladas: Derecho por uso de vía

39. De acuerdo a la cláusula 7.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá cobrar una tarifa por uso de vía por cada unidad de vagón, autovagón y/o coche que circule por la línea férrea, cargada o descargada. El monto máximo a cobrarse por esta tarifa se fijó en el Anexo N° 7 del Contrato de Concesión en USD 0,45 para el tramo Sur y USD 3,00 para el tramo Sur Oriente, por cada kilómetro de recorrido de cada unidad de vagón, autovagón y coche, cargada o descargada⁶. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, esta tarifa se reajusta anualmente, y de forma automática, en función del Índice de Precios al Consumidor del Estado de Nueva York de los Estados Unidos de América, siendo responsabilidad de OSITRAN verificar que el ajuste se realice de forma adecuada.
40. El siguiente gráfico muestra la evolución de esta tarifa desde el inicio de la Concesión para cada uno de los tramos (Sur y Sur Oriente). Así, la tarifa vigente por uso de vía para el tramo Sur desde setiembre de 2014 es de USD 0,64, lo que representó un incremento de 1,6%, mientras que para el tramo Sur Oriente es de USD 4,40, registrando un incremento de 1,4%.



⁶ Cabe señalar que, en tanto exista un único Operador Ferroviario, la empresa concesionaria se encuentra obligada a cobrar la tarifa máxima de acceso a la vía. A partir del momento en que exista más de un operador, la tarifa máxima por uso de vía dejará de exigirse, pudiendo el Concesionario cobrar tarifas menores.



VI.2 Tarifas No Reguladas: Alquiler de material tractivo y rodante

41. El Contrato de Concesión, otorga al Concesionario la posesión y derecho de explotación del material tractivo y rodante de propiedad del Estado, encontrándose por tanto facultado a arrendarlo. En virtud de ello, el Concesionario ha suscrito un contrato de arrendamiento con la empresa operadora PeruRail, por el referido material tractivo y rodante. Dicho contrato tiene un plazo de vigencia hasta el día 18 de mayo de 2015.
42. Los precios por concepto de alquiler del material tractivo y rodante establecidos en el referido Contrato fueron pactados de mutuo acuerdo entre las partes, dado que su fijación no se encuentra regulada. Así, las partes han determinado una renta semestral de naturaleza variable, que se determina en función a los kilómetros recorridos por el material tractivo y rodante, aplicándose una escala progresiva acumulativa que se detalla en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 5 TARIFAS POR ALQUILER DE MATERIAL TRACTIVO Y RODANTE			
UNIDAD	USD	Política de aplicación de tarifas en función del kilometraje recorrido en el semestre	
Km - coche de pasajeros	0,02	Menos de 15 millones de km	100% de la tarifa
Km - vagón de carga	0,01	Entre 15 y 18 millones de km	90% de la tarifa
Km - autovagón	0,20	Más de 18 millones de km	80% de la tarifa
Km - locomotora	0,25		

43. Adicionalmente, las partes acordaron que en ningún caso la renta semestral será menor a USD 100 000, de manera que si la renta pactada en función a los kilómetros recorridos resultara inferior a dicha suma, PeruRail deberá pagar USD 100 000 por concepto de renta mínima.
44. Además, dicho contrato autoriza a PeruRail a realizar las modificaciones que se requieran a los bienes arrendados con la finalidad de prestar servicios en el Proyecto Tía María de la minera Southern Perú.



VII. Inversiones

VI.1 EJECUCIÓN DE OBRAS

45. Si bien el Contrato de Concesión del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente no establece inversiones de carácter obligatorio en la infraestructura ferroviaria, las cláusulas 7.7 y 12.2, así como el Anexo 6, establecen la obligación de cumplir y alcanzar Normas de Seguridad Ferroviaria y Estándares Técnicos establecidos en el United States Code Federal Regulations. De acuerdo al Anexo 6, el Concesionario debe mantener la vía férrea en los siguientes estándares: United States Federal Railroad Administration (FRA) Class 2 y la 49CFR213 Track Safety Standards Part.
46. Con la finalidad de fomentar la inversión necesaria para el logro de los estándares de calidad establecidos, el Contrato proporciona un mecanismo de incentivos. Este mecanismo permite dejar de pagar la Retribución Principal y Especial a cambio de realizar inversiones para el mantenimiento, la rehabilitación y la explotación de las líneas férreas existentes, así como la construcción de nuevas obras de infraestructura ferroviaria, necesarias para la adecuada prestación del servicio de transporte ferroviario y servicios complementarios.
47. En este sentido, la Cláusula Décima del Contrato de Concesión, establece el mecanismo que permite canjear las inversiones reconocidas en la vía férrea por el íntegro de los montos correspondientes a la Retribución Principal y Especial durante los primeros cinco años de vigencia de la concesión, y por un máximo del 50% de la Retribución Principal y Especial durante los siguientes cinco años. El saldo de las inversiones realizadas en los 10 primeros años podrá ser descontado entre el undécimo y vigésimo año de la Concesión a razón de 1/10 anual hasta agotar el saldo total.
48. El siguiente cuadro muestra la obra física ejecutada por el Concesionario para la mejora de estructura de la vía, apreciándose que, en los tres tipos de mejoras efectuadas en la vía férrea (colocación de balasto, durmientes y alineamiento y nivelación de vía), durante los cuatro últimos años, el volumen de obras anuales es inferior al promedio de obras realizadas durante el periodo de incentivos.



**Cuadro N° 6
MEJORAS DE LA ESTRUCTURA DE LA VÍA, 2000-2014**

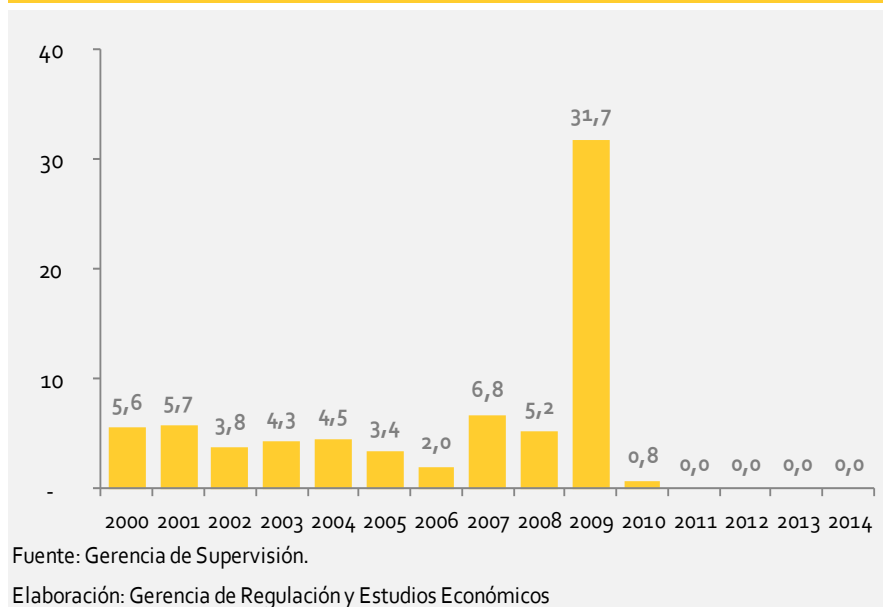
Descripción	Unidad de medida	2000-2010	2011	2012	2013	2014
Colocación de balasto						
Parcial	m ³	602 298	24 431	32 068	36 250	20 535
Acumulado	m ³	602 298	626 729	658 797	695 047	715 582
Colocación de durmientes						
Parcial	und.	246 701	11 194	12 974	2 342	14 922
Acumulado	und.	246 701	257 895	270 869	273 211	288 133
Alineamiento y nivelación de vía						
Parcial	ml	6 687 278	337 260	269 802	299 825	345 760
Acumulado	ml	6 687 278	7 024 538	7 294 340	7 594 165	7 939 925

Fuente: Plan de Negocios 2014-2015 de FETRANSA.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

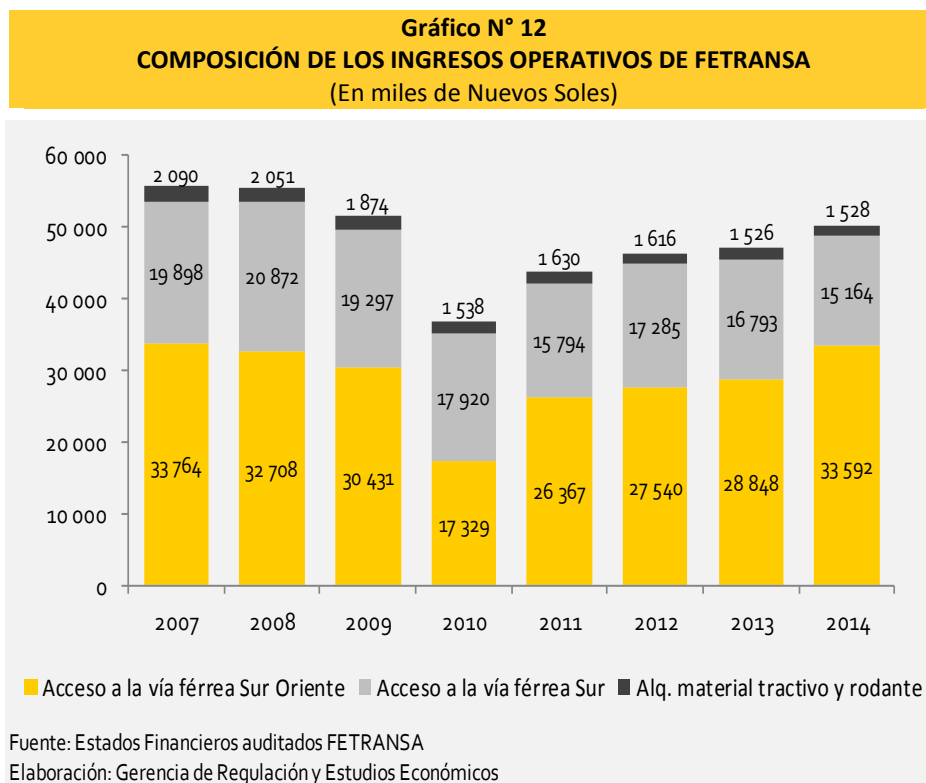
49. En términos monetarios, desde el inicio de la Concesión hasta diciembre del año 2009, la empresa concesionaria solicitó el reconocimiento de inversiones por un total de S/. 244,7 millones, habiéndosele reconocido la suma de S/. 211,5 millones (USD 77, 8 millones). Durante 2014 el Concesionario no solicitó el reconocimiento de más inversiones.

**Gráfico N° 11
INVERSIONES RECONOCIDAS POR OSITRAN
(En millones de USD)**



VIII. Resultados financieros

50. En 2014, las operaciones de FETRANSA le reportaron ingresos por S/. 50,3 millones (USD 17,7 millones), lo cual significó un incremento de 6,6% respecto del año 2013. Asimismo, los ingresos por acceso a la vía en la ruta **Sur Oriente** se mantuvieron como la principal fuente de ingresos del Concesionario, explicando el 66,8% de sus ingresos operativos; mientras que los ingresos por acceso a la vía en la ruta **Sur** tuvieron una contribución a los ingresos de FETRANSA de 30,2%. Por otra parte, los ingresos por alquiler del material tractivo y rodante tuvieron la menor participación en los ingresos operativos, al representar solo el 3% del total.
51. Como se observa en el Gráfico N°12, en 2014 los ingresos por acceso a la vía en la ruta Sur Oriente en 2014 se incrementaron 16,4% respecto de 2013, manteniendo así el ritmo de recuperación observado desde 2011. De este modo en el año bajo análisis, los ingresos por dicho concepto se ubicaron en un nivel similar al de 2007, periodo en el que se registró el mayor monto de ingresos operativos de la Concesión de los últimos ocho años (S/. 55,8 millones).
52. Por el contrario, los ingresos por acceso a la vía en la ruta Sur mantuvieron la tendencia decreciente observada en los últimos ocho años, alcanzando en el 2014 el valor más bajo de dicho periodo. De igual manera, aunque los ingresos por alquiler de material tractivo y rodante prácticamente no registraron variación en comparación con 2013, dicha fuente de ingresos operativos del Concesionario se viene reduciendo sostenidamente desde 2007.



53. Cabe indicar que desde el año 2013, los Estados Financieros auditados de la empresa son elaborados conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), según las cuales, los estados financieros deben ser expresados en la moneda funcional de la empresa, que en el caso de FETRANSA es el dólar americano (USD). Por tal motivo, desde 2013 los estados financieros del Concesionario son presentados en USD.
54. Conforme se aprecia en el Estado de Resultados Integrales, los ingresos y los costos de la Concesión expresados en USD prácticamente no registran variación, por lo que la utilidad bruta del ejercicio 2014 se mantiene en un nivel similar al de 2013. La diferencia más importante entre 2013 y 2014, se registra a nivel de gastos financieros, los cuales se reducen de manera importante, en parte por una menor carga en intereses de préstamos y en parte por la evolución del tipo de cambio. A consecuencia de ello, la empresa pasa de una situación de pérdida financiera en 2013 a registrar utilidades de USD 1,2 millones en 2014.

Cuadro N° 7		
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES DE FETRANSA, 2013-2014		
(En miles de USD)		
CONCEPTO	2014	2013
Ingresos por explotación bienes de concesión	17 712	17 450
Costos de servicios	-7 635	-7 609
Utilidad bruta	10 077	9 841
Gastos de administración	-8 551	-8 260
Gastos de venta	-18	-134
Otros, neto	584	515
Utilidad operativa	2 092	1 962
Gastos financieros, neto	-1 155	-2 197
Utilidad (pérdida) antes partic. trabaj. e IR	938	-235
Participación de trabajadores		
Impuesto a la renta	302	-1 071
Utilidad (pérdida) neta	1 240	-1 306
Fuente: Estados Financieros auditados FETRANSA		
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos		

55. Respecto a los activos, estos disminuyeron 3,1% entre 2013 y 2014. Dicha reducción se explica principalmente por el menor monto consignado en el rubro "cuentas por cobrar diversas" en el que se registra el monto de crédito que tiene la empresa con OSITRAN por las inversiones efectuadas en el periodo de incentivos (10 primeros años), las que conforme al Contrato de Concesión serán descontadas del pago de Retribución en un plazo de diez años desde el 2005.
56. En cuanto a los pasivos de la empresa, estos representan el 86,2% del total de pasivo y patrimonio de la empresa, mientras que el patrimonio neto representa el restante 13,8%. El pasivo total se redujo en 3,4% en 2014 respecto de 2013, observando un aumento de los pasivos corrientes y una disminución mayor de los pasivos de largo plazo o no corrientes, siendo destacable la disminución de la cuenta de obligaciones financieras de largo plazo, lo que



obedece al menor nivel de deuda de largo plazo que la empresa mantenía con el sistema financiero nacional al 31 de diciembre de 2014.

57. En el caso del patrimonio neto al 31 de diciembre de 2014, cabe indicar que si bien no se registra una variación sustantiva entre 2013 y 2014, al final del 2014 se observa una modificación en la estructura de dicha cuenta. Así, los resultados acumulados al 2013 fueron capitalizados en una parte sustancial (USD 5,8 millones), pasando a formar parte del capital social de la empresa; y, una porción minoritaria fue distribuida como dividendos a los socios.

Cuadro N° 8
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE FETRANSA
(En miles de USD)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO	Al 31 de diciembre	
	2014	2013		2014	2013
Activo corriente	13 017	11 388	Pasivo corriente	39 905	31 376
Efectivo y equivalente de efectivo	6 488	6 073	Obligaciones financieras a corto plazo	6 393	6 870
Cuentas por cobrar			Cuentas por pagar comerciales	2 240	1 074
Comerciales	359	280	Tributos y otras cuentas por pagar	12 343	7 871
Diversas	2 261	1 621	Cuentas por pagar a partes relacionadas	18 929	15 561
Existencias	3 754	3 076	Pasivo no corriente	21 386	32 064
Gastos pagados por anticipado	154	339	Ganancias Diferidas	11 615	15 719
			Arrendamiento financiero	2 110	2 182
Activo no corriente	58 117	61 978	Obligaciones financieras a largo plazo	6 288	12 311
Cuentas por cobrar diversas	11 615	15 719	Impuesto a la renta diferido	1 372	1 853
Propiedades de inversión	9 733	9 733	Patrimonio Neto	9 842	9 925
Instalaciones, construcciones, unidades de transporte y equipos	4 104	3 425	Capital social	7 857	2 099
Intangibles, neto de amortización acumulada	32 666	33 101	Reserva legal	546	546
			Resultados acumulados	1 440	7 548
			Adelanto de dividendos a accionistas		-267
TOTAL ACTIVO	71 133	73 366	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	71 133	73 366

Fuente: FETRANSA

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

58. En particular, la variación del pasivo no corriente entre 2013 y 2014 se debe en gran parte al avance en la amortización de las obligaciones financieras de largo plazo. Estos préstamos corresponden al financiamiento del proyecto de enrielladura de la vía férrea del tramo La Joya, según se observa en el cuadro a continuación.



Cuadro N° 9
COMPOSICIÓN DE LAS OBLIGACIONES FINANCIERAS
(En Nuevos Soles)

ACREEDOR	CLASE DE OBLIGACIÓN	TASA DE INTERÉS ANUAL	VENCIMIENTO	PARTE CORRIENTE		PARTE NO CORRIENTE	
				2014	2013	2014	2013
Banco Internacional del Perú	Factoring	6,50%	Abril de 2014	304	779	-	-
Banco de Crédito del Perú	Préstamo (a)	4,70%	Noviembre de 2014	1 099	1 100	-	-
Scotiabank del Perú S.A.A.	Préstamo (b)	6,31%	Agosto de 2016	1 725	1 725	2 175	4 775
PNC Bank	Préstamo (c)	Libor+2%	Octubre de 2016	1 627	1 627	1 627	3 254
Banco Internacional del Perú - Interbank	Préstamo (d)	9,60%	Noviembre del 2016	1 638	1 638	2 486	4 281
TOTAL				6 393	6 870	6 288	12 311

(a) Corresponde a préstamos para capital de trabajo.

(b) Corresponde a un préstamo obtenido para cancelar los dos préstamos recibidos del International Finance Corporation en el mes de junio de 2011.

(c) Corresponde a préstamo obtenido para el financiamiento del Proyecto de enrielladura en el tramo La Joya.

(d) Corresponde a préstamo obtenido para el financiamiento del Proyecto de enrielladura en el tramo La Joya.

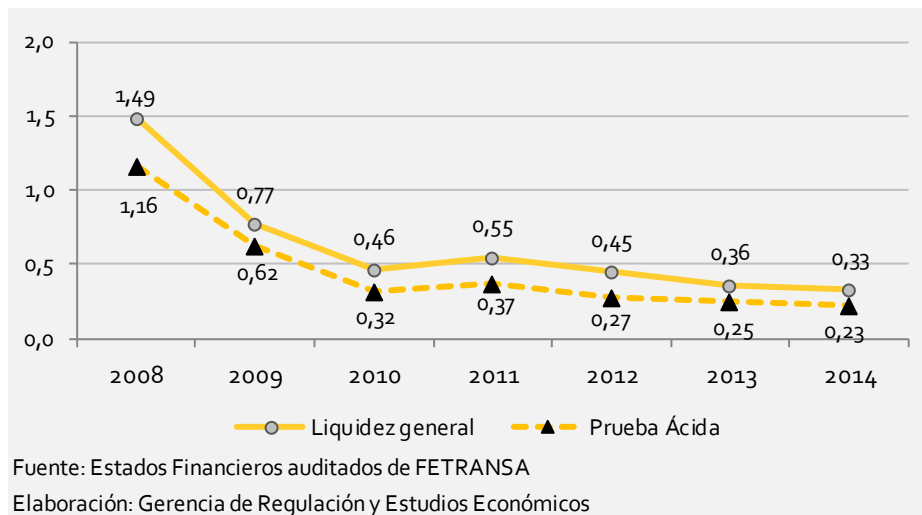
Fuente: FETRANSA

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

59. Tal como se aprecia en el siguiente gráfico, el Concesionario evidencia una situación de deterioro constante en sus indicadores de liquidez y en particular, en el año 2014 se observan los valores más bajos de todo el periodo, tanto en el ratio de liquidez general, como en la prueba ácida. Ello significa que, al cierre del 2014, el Concesionario tenía limitada su capacidad para afrontar todas sus obligaciones de corto plazo, evidenciando así, el riesgo de que ante un evento de exigibilidad de sus obligaciones corrientes, la empresa se vería forzada a vender sus activos fijos.
60. Sin embargo, debe tomarse en cuenta que una parte importante de las obligaciones de corto plazo del Concesionario (47%), tienen como acreedor a su empresa vinculada, Perurail, por los préstamos, libre de intereses, adquiridos para financiar su capital de trabajo. Si se calculan los ratios de liquidez, descontando del activo corriente a las *cuentas por pagar a vinculadas*, también se obtendrían ratios inferiores a 1.



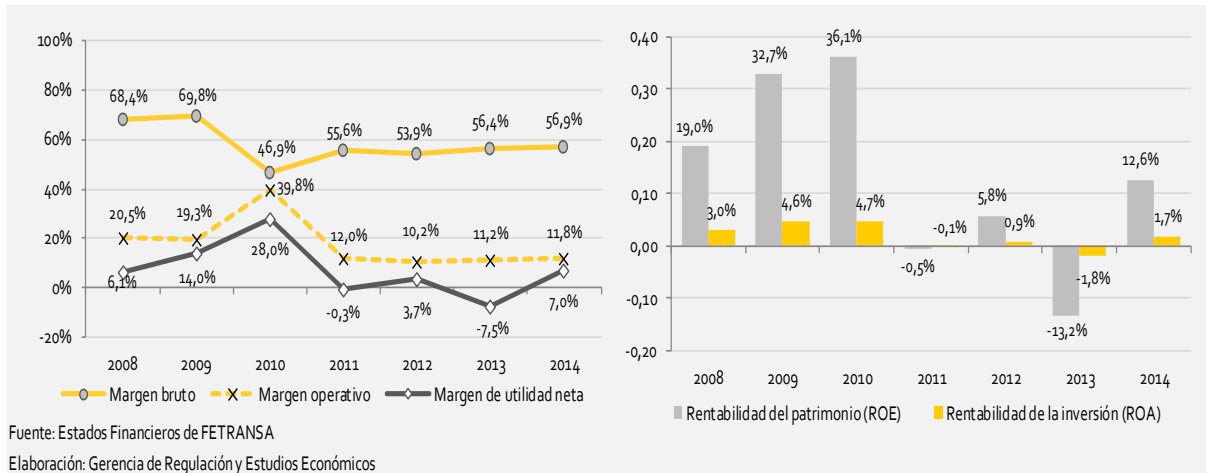
Gráfico N° 13
RATIOS DE LIQUIDEZ, 2008 – 2014



61. En cuanto a los indicadores de rentabilidad, en general se aprecia que si bien los ratios de margen bruto y operativo evidencian una reducción en comparación con los porcentajes alcanzados en 2008 y 2009, dichos ratios se han mantenido relativamente estables en los últimos cuatro años, registrando una ligera mejoría en 2014 respecto de 2013. Es a nivel de utilidad donde se ha presentado mayor volatilidad, lo cual refleja que los resultados financieros de la empresa han estado mayormente influenciados por la gestión de los gastos financieros y en menor medida por la operatividad de la Concesión. Al respecto, cabe indicar que entre 2013 y 2014, la diferencia cambiaria ha tenido incidencia sobre la cuenta de gastos financieros del Estado de Resultados Integrales.
62. Los resultados a nivel de utilidad neta afectan también a los ratios de rentabilidad sobre el patrimonio (ROE) y rentabilidad sobre los activos (ROA) muestra una caída en los últimos años debido al retroceso de los ingresos ya comentado y al incremento del patrimonio, lo que se además de los resultados del ejercicio, por el incremento de los activos y del patrimonio a partir de 2011.



Gráfico N° 14
RATIOS DE RENTABILIDAD, 2008 – 2014

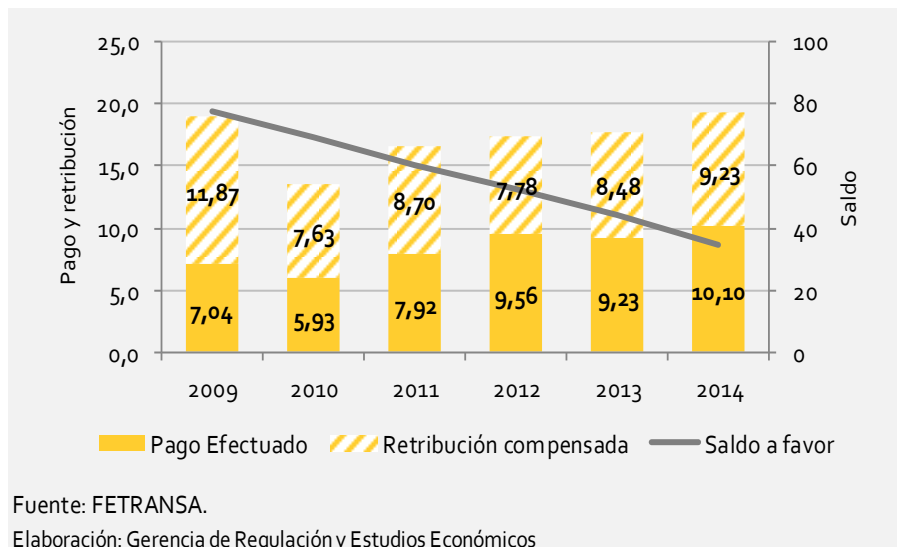


IX. Pagos al Estado

63. De acuerdo a la oferta económica (Retribución Principal) y al Contrato de Concesión (Retribución Especial), la empresa concesionaria debe pagar al Estado Peruano las siguientes retribuciones:
- **Principal**, ascendente al 37,25% de los ingresos brutos, en los cuales no se incluyen los que provengan de la explotación del material tractivo y rodante; y,
 - **Especial**, ascendente al 50% de los ingresos obtenidos por la explotación del material tractivo y rodante.
64. Respecto al pago de la Retribución, la cláusula Décima del Contrato de Concesión establece los incentivos a la inversión al Concesionario. Estos incentivos consisten en permitir la liberación del pago de las retribuciones, a cambio de aquellos desembolsos destinados exclusivamente a la rehabilitación o mantenimiento de la línea férrea hasta el décimo año de Concesión, excluyéndose los trabajos realizados por empresas vinculadas al Concesionario.
65. Durante los primeros 5 años de la Concesión, el Concesionario quedó liberado del pago de las retribuciones al acreditar la inversión realizada en obras de rehabilitación y mantenimiento de la vía férrea por sumas iguales o superiores a las retribuciones calculadas para dichos años.
66. Entre el sexto y décimo año de la Concesión, de igual forma, se acreditaron inversiones realizadas en obras de rehabilitación y mantenimiento de la vía férrea por sumas iguales o superiores a las retribuciones calculadas para este periodo. Por esta inversión realizada, el Concesionario pudo dejar de pagar hasta el 50% de la retribución calculada para este periodo.
67. Entre el décimo y vigésimo año de Concesión, el Concesionario tendrá derecho a dejar de pagar la retribución hasta por el 10% de las inversiones realizadas y reconocidas hasta septiembre de 2009. Este crédito ha sido empleado por el Concesionario solo para el pago de la retribución principal.
68. En 2014, el pago por concepto de Retribución Principal fue de S/. 19,33 millones, 9,13% superior al del año anterior. El 52% de este monto (S/. 10,10 millones) se realizó en efectivo, mientras que el restante 48% se descontó del saldo a favor por las inversiones realizadas en el periodo de incentivos (años 1 a 10). A diciembre 2014, el remanente por aplicar del saldo de inversiones asciende a S/. 34,71 millones.

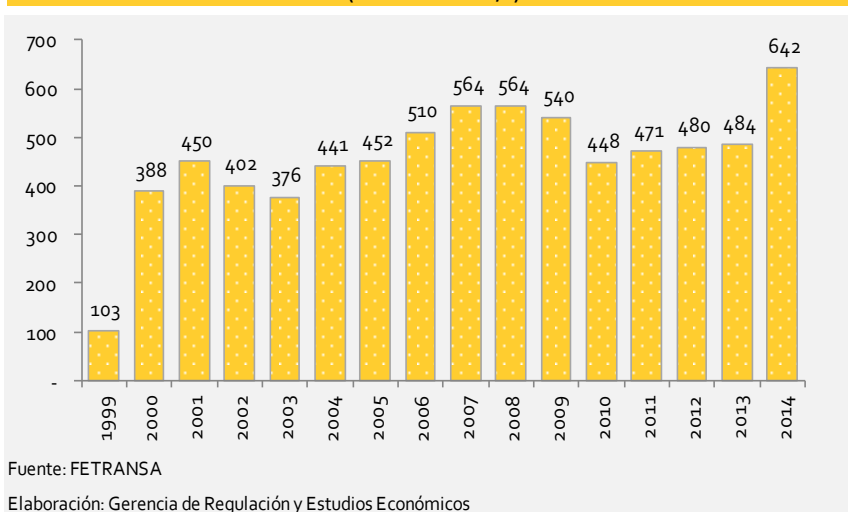


Gráfico N° 15
PAGO POR RETRIBUCIÓN PRINCIPAL
(En millones de S/.)



69. Además de la Retribución Principal, el Concesionario pagó por Retribución Especial en 2014 la suma de S/. 727 mil, lo cual significa una reducción de 5,4% respecto del año anterior.
70. En relación al aporte por regulación, en el año 2014 FETRANSA realizó pagos mensuales, que en total sumaron S/.642 mil. Así, desde el inicio de la concesión a diciembre de 2014, el Concesionario ha transferido al Regulador la cantidad de S/. 7,31 millones por este concepto.

Gráfico N° 16
APORTE POR REGULACIÓN
(En miles de S/.)

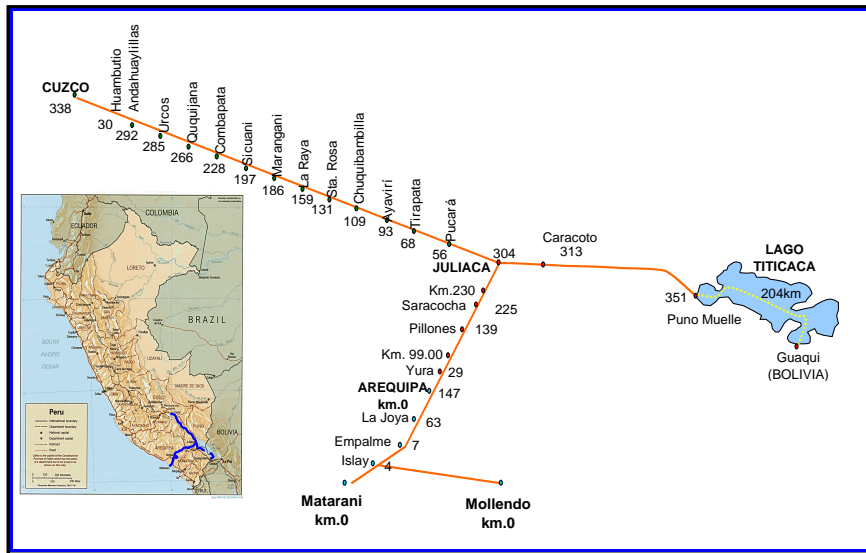


ANEXO



ANEXO 1
Mapas del Ferrocarril del Sur y del Sur Oriente

Mapa N° 1: Ferrocarril del Sur



Mapa N° 2: Ferrocarril del Sur Oriente



Fuente: CEPRI - Data Room. Elaboración propia



ANEXO 2
Ficha de Contrato de Concesión

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Consorcio Ferrocarril Transandino S.A.
Ferrocarril Sur y Sur-Oriente

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ferrocarril del Sur: <ul style="list-style-type: none"> - Matarani – Arequipa⁷ (172 Km.) - Arequipa – Juliaca (304 Km.) - Juliaca – Puno (48 Km.) - Juliaca – Cusco (338 km.) ▪ Ferrocarril del Sur – Oriente: <ul style="list-style-type: none"> - Cusco – Hidroeléctrica (134 Km.) 	Cláusula 2.4. (p. 11)
2	Fecha de suscripción	19 de julio de 1999.	Contrato de concesión
3	Plazo de concesión	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plazo inicial de 30 años. ▪ Se extendió por 5 años adicionales. 	Cláusula 4.1. (p. 19) Adenda 3
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 10 de marzo de 2000. ▪ Adenda 2: 13 de enero de 2003. ▪ Adenda 3: 14 de octubre de 2003. ▪ Adenda 4: 23 de diciembre de 2010. ▪ Adenda 5: 26 de julio de 2013. 	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5
5	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.3. (p. 11)
6	Factor de competencia	Retribución anual principal al Estado peruano de 37,25% de los ingresos brutos (no incluye ingresos del material tractivo o rodante, ni IGV).	Cláusula 5.1. (p. 20)
7	Capital mínimo	No se establece.	Cláusula 8.2. (p. 37)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de cumplimiento: <ul style="list-style-type: none"> - Ferrocarril del Sur: Monto mínimo de carta fianza por USD 1 720 000,00. - Ferrocarril del Sur Oriente: Monto mínimo de carta fianza por USD 1 040 000,00. 	Cláusula 13.1. (p. 52) Cláusula 13.2. (p. 53) Cláusula 13.3. (p. 53)
9	Garantías a favor del concesionario	En caso de destrucción parcial de la infraestructura vial, por razones no imputables al concesionario, el concedente se obliga a asumir los costos de reparación que excedan la cobertura del seguro previsto hasta un máximo de USD 5 000 000,00 millones.	Cláusula 16.5. (p. 57)
10	Compromiso de inversión	No se establece. Sin embargo debe alcanzar estándares FRA II, lo que implica realizar inversiones.	Cláusula 7.7. (p. 32)

⁷ Incluido tramo Mollendo – La Joya.



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Consorcio Ferrocarril Transandino S.A.
Ferrocarril Sur y Sur-Oriente

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Negociación. ▪ Controversia técnica (perito resuelve controversia). ▪ Controversia no técnica (arbitraje nacional de derecho de tres árbitros). 	Cláusula 22.1. (p. 69) Cláusula 22.3. (p. 70) Cláusula 22.4. (p. 71)
12	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se refieren a infracciones relacionadas con: <ul style="list-style-type: none"> - Afectación de personas o bienes. - Daños económicos. - Afectación del servicio por más de 7 días. 	Cláusula 20.2. (p. 66) Anexo 9
13	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entre las principales destacan: <ul style="list-style-type: none"> - Vencimiento del plazo del contrato. - Acuerdo entre concedente y concesionario. - Destrucción total de la infraestructura vial ferroviaria por causa no imputable a las partes. - Sustitución de la persona jurídica que administra la concesión sin permiso del Concedente. - Modificación de las garantías si cumplir con las obligaciones que en ella establecen. - Transferencia de acciones sin cumplir lo establecido en el contrato. - Incumplimiento cláusulas 12.1. y 12.2. 	Cláusula 20.1. (p. 64)
14	Equilibrio económico	No se establece.	
15	Garantías a favor de acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ingresos de la concesión. ▪ Hipotecas del derecho de concesión. 	Cláusula 11.1. (p. 45) Cláusula 11.2. (p. 46)
16	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contra daños y perjuicios a pasajeros y carga, así como por daños a terceros. ▪ Contra todo riesgo de destrucción parcial de la infraestructura vial ferroviaria en el área matriz y la destrucción total o parcial de los bienes de la concesión. 	Cláusula 21.1.1. (p. 67) Cláusula 21.1.2. (p. 67)
17	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vigencia del contrato a partir de la fecha de cierre: <ul style="list-style-type: none"> - 19 de julio de 1999. ▪ Facultades del Concesionario: <ul style="list-style-type: none"> - Mantenimiento, rehabilitación y la explotación de los bienes de la Concesión así como la construcción obras de infraestructura Vial Ferroviaria, para la prestación de Servicios de Transporte Ferroviario y Servicios Complementarios. 	Cláusula 2.3. (p. 11)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Consorcio Ferrocarril Transandino S.A.
Ferrocarril Sur y Sur-Oriente

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
18	Estándares de servicio	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Para la línea férrea:</u> <ul style="list-style-type: none"> - United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II. - 49CFR213 Track Safety Standards. ▪ <u>Para el material tractivo y material rodante:</u> <ul style="list-style-type: none"> - United States Federal Railroad Administration. - 49CFR229 Locomotive Safety Standards. - 49CFR216 Passenger Equipment Safety Standards. - 49CFR215 Freight Car Safety Standards. - 49CFR221 Rear end marking devices for passenger, commuter and freight cars. 	Cláusula 7.7. (p. 32) Anexo 6
19	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La tarifa por uso de vía se fija en la suma máxima de: <ul style="list-style-type: none"> - USD 0,59 por Km. recorrido de cada unidad de vagón, auto vagón y coche, cargada o descargada, para Ferrocarril del Sur. - USD 4,07 por Km. recorrido de cada unidad de vagón, auto vagón y coche, cargada o descargada, para Ferrocarril del Sur- Oriente. 	Anexo 7 Reajuste de tarifas, 2010.
20	Reajustes de tarifas	La tarifa por uso de vía se ajustará anualmente, en forma automática, de acuerdo al IPC del Estado de Nueva York de Estados Unidos. OSITRAN está a cargo de supervisar este reajuste.	Anexo 7
21	Retribución al Estado	Retribución anual principal al Estado peruano de 37,25% de los ingresos brutos (no incluye ingresos del material tractivo o rodante, ni IGV).	Cláusula 5.1. (p. 20)





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

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente
Cesar Balbuena
Jorge Cárdenas

GERENCIA DE REGULACIÓN

Manuel Carrillo
Gerente de Regulación

Ricardo Quesada
Jefe de Estudios
Económicos

José Aguilar
Jefe de Regulación

ELABORACIÓN Y EDICIÓN

Yessica Ochoa Carbajo