

2012

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



Gerencia de Regulación



OSITRAN

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

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	18
VI. TARIFAS REGULADAS	21
VII. INVERSIONES	23
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS	25
IX. PAGOS AL ESTADO	30
ANEXO	32



Cuadros

Cuadro N° 1 Horarios ofrecidos en la ruta Ollantaitambo – Machu Picchu- Ollantaytambo, por operador ferroviario.....	9
Cuadro N° 2 Variación anual del tráfico de pasajeros por ruta, 2011-2012	13
Cuadro N° 3 Variación anual del tráfico de carga por ruta, 2011-2012	15
Cuadro N° 4 Variación anual del tráfico de carga en el tramo Sur, por usuario.....	17
Cuadro N° 5 Tarifas por alquiler de material tractivo y rodante.....	22
Cuadro N° 6 Mejoras de la estructura de la vía, 2000-2012	23
Cuadro N° 7 Estado de ganancias y pérdidas de FETRANSA.....	26
Cuadro N° 8 Balance general de FETRANSA.....	27
Cuadro N° 9 Composición de las obligaciones financieras	27

Gráficos

Gráfico N° 1 Tráfico anual de pasajeros, 2000-2012	11
Gráfico N° 2 Estructura porcentual del tráfico de pasajeros por tramo, 2006-2012	12
Gráfico N° 3 Tráfico trimestral de pasajeros, 2008-2012	12
Gráfico N° 4 Participación del tráfico de pasajeros del tramo Sur Oriente por operador ferroviario, 2009-2012.....	14
Gráfico N° 5 Tráfico de carga por tramo.....	15
Gráfico N° 6 Estructura del volumen de carga movilizada, 2012	16
Gráfico N° 7 Estructura porcentual del tráfico de carga en el tramo Sur por usuario, 2012	17
Gráfico N° 8 Acceso a la vía en km-vagón, 2007-2012	18
Gráfico N° 9 Disponibilidad de locomotoras	19
Gráfico N° 10 Número de accidentes y descarrilamientos.....	20
Gráfico N° 11 Tarifa por uso de vía.....	21
Gráfico N° 12 Inversiones reconocidas por OSITRAN.....	24
Gráfico N° 13 Composición de los ingresos operativos de FETRANSA	25
Gráfico N° 14 Ratios de liquidez y capital de trabajo, 2007 – 2012.....	28
Gráfico N° 15 Ratios de rentabilidad, 2007 – 2012.....	29
Gráfico N° 16 Pago por retribución principal.....	31
Gráfico N° 17 Aporte por regulación	31



INFORME DE DESEMPEÑO 2012

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 2012	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	4

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

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.



El tráfico de pasajeros en 2012 ascendió a 1,96 millones en ambas rutas, lo que representó un incremento de 12,3% respecto del 2011. El tramo Sur tuvo un crecimiento de 28,1% mientras el tramo Sur Oriente, que transporta el 99,1% del total de pasajeros, se incrementó en 12,2%.

En el segmento de pasajeros existen 3 empresas que brindan servicio en el tramo Sur Oriente, estas son: PeruRail, Inka Rail y Andean Railways. La primera es una empresa vinculada al operador de la línea férrea y las otras dos empresas entrantes decidieron fusionar sus operaciones a fines de 2012. La participación de mercado de PeruRail en el 2012 es de 86,8%.

En el segmento de carga el tramo más importante es el del Sur, que transportó el 98,2% de las 1,15 millones de toneladas transportadas en 2012 en la Concesión. El crecimiento interanual del volumen de carga fue de 1,2% en 2012. En el tramo Sur, el 83,2% de la carga corresponde a minerales de la compañía minera Cerro verde que se transportan en la ruta La Joya – Islay en la región de Arequipa. El segundo tipo de carga más importante en este tramo es el petróleo y sus derivados, que representan 16% de la carga. En el tramo Sur Oriente el tipo de carga más importante es la mercadería general, que representa el 71% de la carga.

En cuanto a las operaciones de la concesión, estas alcanzaron los 13,04 millones de km-vagón, lo cual significa un incremento de 14,7% respecto de 2011. El crecimiento registrado en el tramo Sur Oriente fue de 22,6%, mientras que en el tramo Sur el crecimiento fue de 12,2%, ambos respecto de 2011.

Los ingresos operativos del Concesionario en 2012 ascendieron a S/. 46,4 millones, lo que representa un incremento del 6,1% respecto del año anterior. Sus ingresos operativos están formados en un 96,5% por los ingresos provenientes del acceso a la vía y el restante 3,5% pertenece a los ingresos por alquiler de material tractivo y rodante. Dentro de los ingresos por acceso a la vía los ingresos provenientes del tramo Sur Oriente representan el 61,4% y los del tramo Sur el restante 38,6%.

La utilidad bruta del Concesionario alcanzó los S/. 25,04 millones lo que significa un margen bruto de 53,9%, y una utilidad neta de S/. 1,74 millones para obtener un margen de utilidad neta de 3,7% en 2012. Respecto a los ratios de liquidez, estos han continuado mostrando bajos niveles de liquidez en la operación del Concesionario.



INFORME DE DESEMPEÑO 2012

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 la fecha, 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 al Concesionario 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, de conformidad con lo establecido en el Decreto Supremo N° 021-98-PCM, el Concesionario se encuentra obligado a abonar el 2% de los pagos por concepto de Retribución Principal y Retribución Especial. Este pago será deducido del pago que corresponda por la Retribución Principal y Retribución Especial.
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 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. Esta tarifa y su mecanismo de ajuste se encuentran definidos en el Anexo 7.
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 dos, 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	Ollantaytambo - Machu Picchu	Machu Picchu - Ollantaytambo	Cusco - Machu Picchu	Machu Picchu - Cusco
PERURAIL					
Vistadome	31			06:40	-
Expedition	33			07:42	-
Vistadome	203			08:25	-
Hiram Bingham	11			09:05	-
Vistadome	32			-	15:20
Expedition	34			-	16:43
Vistadome	604			-	17:27
Hiram Bingham	12			-	17:50
Expedition	71	05:07	-		
Expedition	81	06:10	-		
Vistadome	601	06:50	-		
Vistadome	301	07:05	-		
Vistadome	501	08:53	-		
Vistadome	601	08:00	-		
Expedition	83	07:45	-		
Vistadome	203	10:32	-		
Expedition	73	12:58	-		
Vistadome	303	13:27	-		
Vistadome	603	15:37	-		
Expedition	75	19:00	-		
Expedition	51	21:00	-		
Expedition	50		05:35		
Expedition	72		08:53		
Vistadome	302		10:55		
Vistadome	204	-	13:37		
Expedition	74	-	14:55		
Vistadome	304	-	15:48		
Vistadome	304	-	15:48		
Expedition	504	-	16:22		
Vistadome	604	-	17:27		
Vistadome	606	-	18:10		
Expedition	84	-	18:45		
Expedition	76	-	21:30		
INCA RAIL (*)					
Turista, Ejecutivo, Presidencial	41	06:40	-		
Turista	61	07:20	-		
Turista, Ejecutivo, Primera Clase, Presidencial	43	11:15	-		
Turista, Ejecutivo, Presidencial	45	16:36	-		
Turista, Ejecutivo, Presidencial	42	-	08:30		
Turista, Ejecutivo, Presidencial	44	-	14:30		
Turista	64	-	16:12		
Turista, Ejecutivo, Primera Clase, Presidencial	46	-	19:00		
ANDEAN RAILWAYS					
Panorámico	-	07:20	-		
Panorámico	-	11:30	-		
Panorámico	-	12:36	-		
Panorámico	-	-	10:32		
Panorámico	-	-	16:12		
Panorámico	-	-	19:15		

(*) El servicio de Primera Clase opera regularmente sólo entre el 1 de abril y el 14 de noviembre, así como en Navidad y Año Nuevo entre el 21 y 31 de diciembre. El servicio Presidencial se da cualquier día del año a solicitud.

Fuente: Portal web de PeruRail, Inca Rail y Andean Railways.



III. Hechos de importancia

Suscripción de la Cuarta Adenda

16. El 25 de enero de 2011, el Concesionario y el Concedente suscribieron la Adenda N° 4, con el objeto de modificar los numerales 7.7 (Mantenimiento), 14.1 (Responsabilidad por la Explotación de la Concesión) y 23.3 (Modificación del Contrato) de las cláusulas Séptima, Décimo cuarta y Vigésimo tercera, respectivamente, así como el Anexo N° 2 (Área Matriz y Bienes de la Concesión) del Contrato de Concesión.

Fusión de Inca Rail con Andean Railways

17. En diciembre de 2012, las empresas entrantes, competidoras de PeruRail anunciaron la fusión de sus operaciones en una estrategia para mejorar su posición frente a la empresa establecida. Las empresas fusionadas poseen en conjunto una participación de 13,2% a diciembre de 2012.
18. Las empresas también anunciaron la adquisición de 6 equipos procedentes de la empresa Feve-Renfe, la mayor ferroviaria de España, equipos que entrarían en operación en el segundo semestre de 2013. La inversión en estos equipos y la construcción de un taller de reparación y mantenimiento en Ollantaytambo asciende a más de USD 7 millones³.

³ Tomado de gestión.pe el 27 de diciembre de 2012.



IV. Tráfico

IV.1. Tráfico de Pasajeros

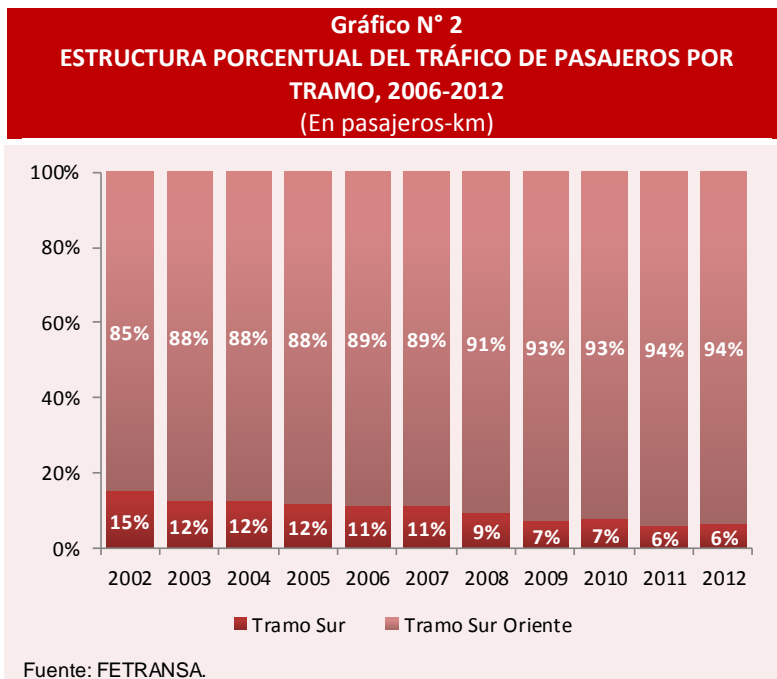
19. En 2012 el tráfico total de pasajeros fue de 1,96 millones en ambas rutas, lo que significa un incremento de 12,3% con respecto al año anterior. En el 2010 se produjo un retroceso debido al cierre de la vía en la ruta Cusco – Machu Picchu durante casi todo el primer semestre debido a daños en la vía⁴. Entre el 2000 y 2012 el volumen de pasajeros se ha incrementado en 123,4%, lo cual significa un crecimiento anual promedio de 6,9%.
20. En el caso del tramo Sur, el tráfico de pasajeros se incrementó en 28,1% respecto de 2011; sin embargo, si observamos la serie desde el año 2000, se aprecia una disminución del tráfico en 84,4%. En el caso del tramo Sur Oriente, el tráfico de pasajeros se incrementó en 12,2% respecto del año anterior y en 155,9% respecto del año 2000, lo cual significa un incremento promedio anual de 8,1%.
21. El volumen de pasajeros transportados en la ruta Sur Oriente representa el 99,1% del total de pasajeros transportados en la Concesión en el 2012. El restante 0,9% hizo uso del tramo Sur. La participación, en el volumen de pasajeros, del tramo Sur Oriente se ha incrementado de forma constante desde al año 2000 con excepción del último año en que se redujo 0,1%.



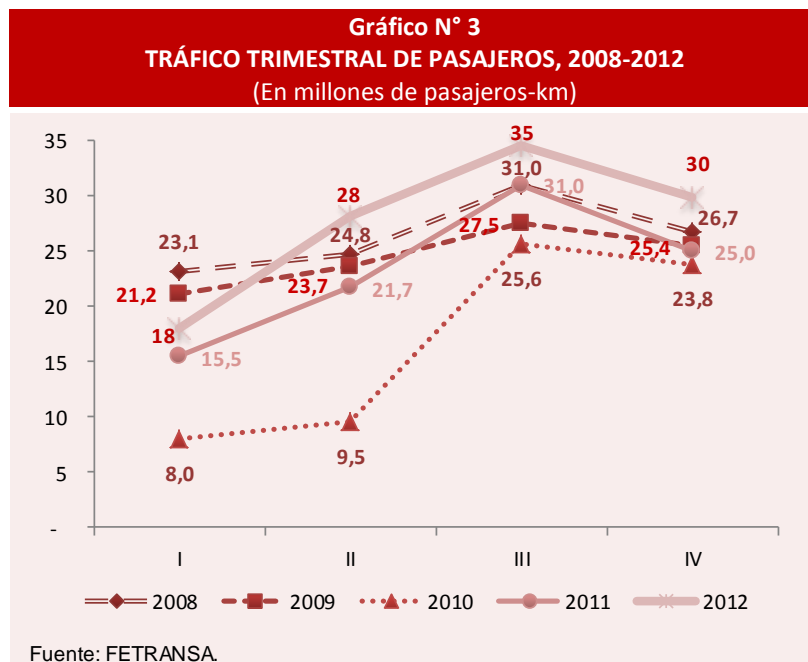
22. En términos de pasajeros-km, también se aprecia un incremento constante en la participación del tramo Sur Oriente. En 2012, la participación del tramo Sur Oriente es de 93,6%, menor a su participación en pasajeros debido a la mayor extensión del tramo Sur.

⁴ 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.





23. El gráfico de tráfico trimestral de pasajeros-km muestra que en cada trimestre del 2012 hubo un crecimiento respecto del año anterior. El gráfico trimestral también muestra la existencia de estacionalidad en el tráfico de pasajeros, siendo el primer trimestre el de menor tráfico debido a la temporada de lluvias, y el tercer trimestre el de mayor tráfico debido a las fiestas de medio año. En 2010, el tráfico de los dos primeros trimestres fue bastante menor a lo normal debido al cierre de la ruta por los daños a la vía.



24. El Cuadro N° 2 muestra el tráfico de pasajeros por ruta de los tramos Sur y Sur Oriente. El tramo Sur solo cuenta con la ruta de ida y vuelta entre la ciudad de Cuzco y la estación de Puno para el transporte de pasajeros. El incremento de tráfico en esta ruta fue de 28,1% entre



los años 2012 y 2011. La ruta Cuzco Wanchac – Puno es empleada por el 58,9% de pasajeros de este tramo.

25. El tramo Sur Oriente comunica la ciudad de Cuzco 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. Esta ruta Ollantaytambo – Machu Picchu - Ollantaytambo concentra el 72,3% de pasajeros del tramo. El 18,5% de pasajeros parte de la estación de Poroy, a 17 km de Cuzco, para la ruta Poroy – Machu Picchu – Poroy. El 91,7% de los pasajeros del tramo tiene como destino o punto de partida a Machu Picchu. El segundo lugar de importancia en el tramo es la central hidroeléctrica de Machu Picchu.
26. 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.
27. En términos de pasajeros-km, la ruta Ollantaytambo – Machu Picchu - Ollantaytambo representa el 59% del total de pasajeros-km del tramo y la ruta Poroy – Machu Picchu – Poroy concentra el 32,2%. Esta diferencia con el indicador de pasajeros se debe a que la ruta Poroy – Machu Picchu – Poroy posee una mayor extensión ya que Poroy se encuentra en el km 17 y Ollantaytambo en el km 67.

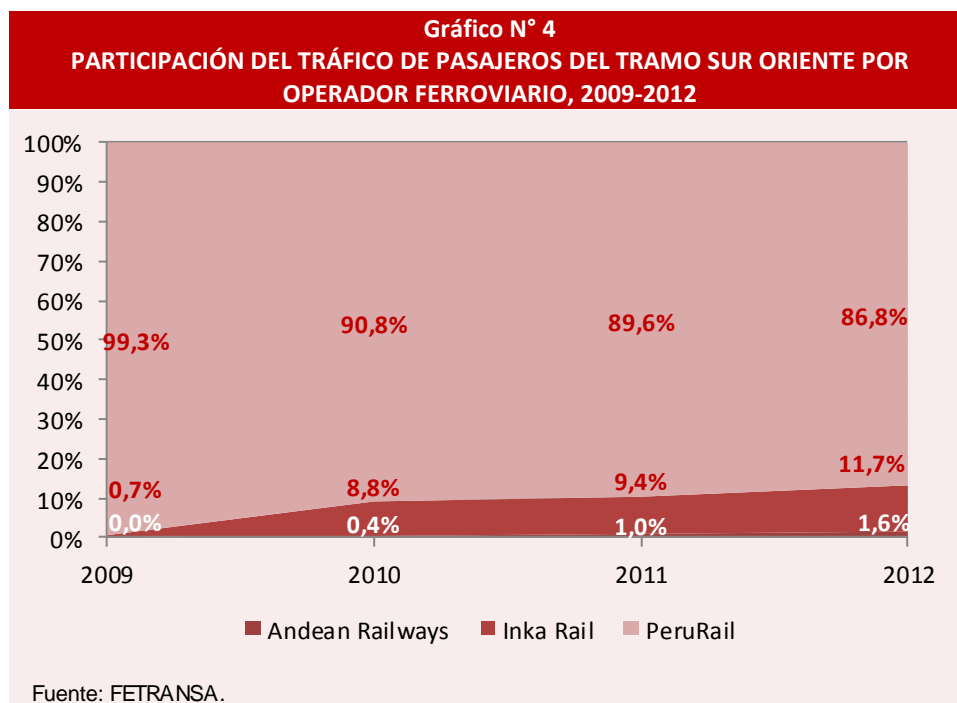
Cuadro N° 2						
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR RUTA, 2011-2012						
RUTAS	PASAJEROS			MILES DE PASAJEROS-KM		
	2012	2011	Variación	2012	2011	Variación
Tramo Sur	18 536	14 471	28,1%	7 120	5 558	28,1%
Cuzco Wanchac - Puno estación	10 909	9 221	18,3%	4 190	3 542	18,3%
Puno estación - Cuzco Wanchac	7 627	5 250	45,3%	2 930	2 017	45,3%
Juliaca - Cuzco Wanchac	-	-	-	-	-	-
Tramo Sur Oriente	1 939 455	1 728 741	12,2%	103 301	87 665	17,8%
Machu Picchu - Ollanta	743 521	754 285	-1,4%	32 290	32 736	-1,4%
Ollanta - Machu Picchu	658 930	666 322	-1,1%	28 611	28 926	-1,1%
Machu Picchu - Poroy	214 226	148 613	44,2%	19 902	13 806	44,2%
Poroy - Machu Picchu	143 961	122 403	17,6%	13 374	11 371	17,6%
Hidroeléctrica - Ollanta	63 988	-	-	3 449	0	-
Ollanta - Hidroeléctrica	50 148	-	-	2 703	0	-
Otras Rutas	64 681	37 118	74,3%	2 973	825	260,3%
Total	1 957 991	1 743 212	12,3%	110 421	93 223	18,4%

Fuente: FETRANSA.

28. Como se puede apreciar, el tramo Sur Oriente es fundamentalmente turístico, con más del 90% del tráfico de pasajeros relacionado con Machu Picchu. Este tramo es atendido por las empresas PeruRail, Inka Rail y Andean Railways. La empresa con mayor participación de mercado es la empresa PeruRail, vinculada al operador ferroviario, con 86,8% del mercado en 2012. En 2009 hizo su ingreso al mercado la empresa Inka Rail y ha alcanzado al 2012 una participación de 11,7%. En 2010 ingresó al mercado la empresa Andean Railways que ha logrado solo una participación de 1,6% en 3 años de operación.
29. En los cuatro años que PeruRail ha enfrentado competencia ha pasado de una participación de 99,3% en 2009 a 86,8% en 2012, perdiendo 12,6% del mercado de pasajeros. En los años 2011



y 2012 el crecimiento de PeruRail ha estado ligeramente por debajo del promedio del mercado. En 2011 el crecimiento del mercado fue de 35% y el de PeruRail de 33%, mientras que en 2012 el mercado creció 12% y PeruRail 9%.



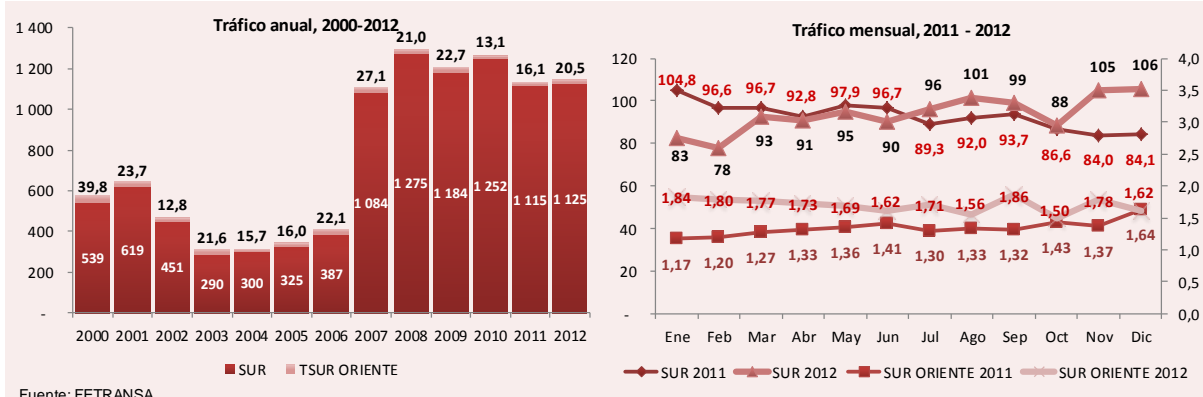
30. De otro lado, el tramo Sur solo es atendido por la empresa PeruRail. El mercado de pasajeros de este tramo representa el 0,9% del total de pasajeros transportados en la concesión.

IV.2. Tráfico de Carga

31. En 2012 se transportaron 1,15 millones de toneladas, de las cuales el 98,2% es transportada por el tramo Sur. El crecimiento del total de la carga fue de 1,2%, mientras que la carga transportada por el tramo Sur creció 0,8% y la transportada por el tramo Sur Oriente creció 27%. Tal como se aprecia en el gráfico, 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 inicia dicho año.
32. El gráfico de carga transportada mensual muestra que no se puede identificar estacionalidad en el transporte de carga, pero si se observa una cierta tendencia. En el año 2011 la carga transportada por el tramo Sur mostraba una tendencia decreciente, mientras que en el año 2012 esta tendencia parece revertirse, observándose una tendencia creciente a lo largo del año.



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



33. En el siguiente cuadro se puede apreciar la distribución de la carga transportada por ruta. En el año 2012 se observa que la ruta La Joya – Islay concentra el 83,2% de la carga anual transportada, esta ruta se encuentra en Arequipa y posee una extensión de 59 km. La segunda ruta en importancia es Mollendo – Desvío Petroperú, que concentra el 13,5% de la carga. Esta última ruta posee una extensión de 788 km.
34. Dadas las extensiones de las rutas, en el indicador de toneladas-km, la ruta Mollendo – Desvío Petroperú concentra el 61,3% del total de toneladas-km del tramo Sur, mientras que la ruta La Joya – Islay, posee el 28,2% en el año 2012.

Cuadro N° 3
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE CARGA POR RUTA, 2011-2012

RUTAS	TONELADAS			MILES DE TONELADAS-KM		
	2012	2011	Variación	2012	2011	Variación
Tramo Sur	1 124 551	1 115 369	0,8%	195 087	188 257	3,6%
La Joya - Islay	935 996	927 084	1,0%	55 037	54 513	1,0%
Mollendo - Desvío Petroperú	151 824	118 307	28,3%	119 637	93 226	28,3%
Mollendo - Juliaca	19 973	19 069	4,7%	9 188	8 772	4,7%
Mollendo - Cuzco Wanchac	9 107	22 826	-60,1%	7 266	18 213	-60,1%
Tres Cruces - Cuzco Wanchac	4 832	5 343	-9,6%	3 102	3 430	-9,6%
Tres Cruces - Juliaca	2 819	4 064	-30,6%	857	1 235	-30,6%
Pillones - Desvío Petroperú	-	9 381	-100,0%	-	4 627	-100,0%
Otras Rutas	-	9 295	-100,0%	-	4 242	-100,0%
Tramo Sur Oriente	20 462	16 109	27,0%	1 584	942	68,3%
Cuzco San Pedro - Machu Picchu	7 092	1 678	322,6%	771	182	322,6%
Pachar Sub 07 - Km 106.6	3 756	2 645	42,0%	171	121	42,0%
Pachar - Machu Picchu	2 835	5 385	-47,4%	141	268	-47,4%
Machu Picchu - Cuzco San Pedro	2 495	620	302,4%	271	67	302,4%
Machu Picchu - Pachar	932	2 231	-58,2%	46	111	-58,2%
Otras Rutas	3 352	3 550	-5,6%	184	193	-4,6%
TRÁFICO TOTAL	1 145 013	1 131 478	1,2%	196 671	189 198	3,9%

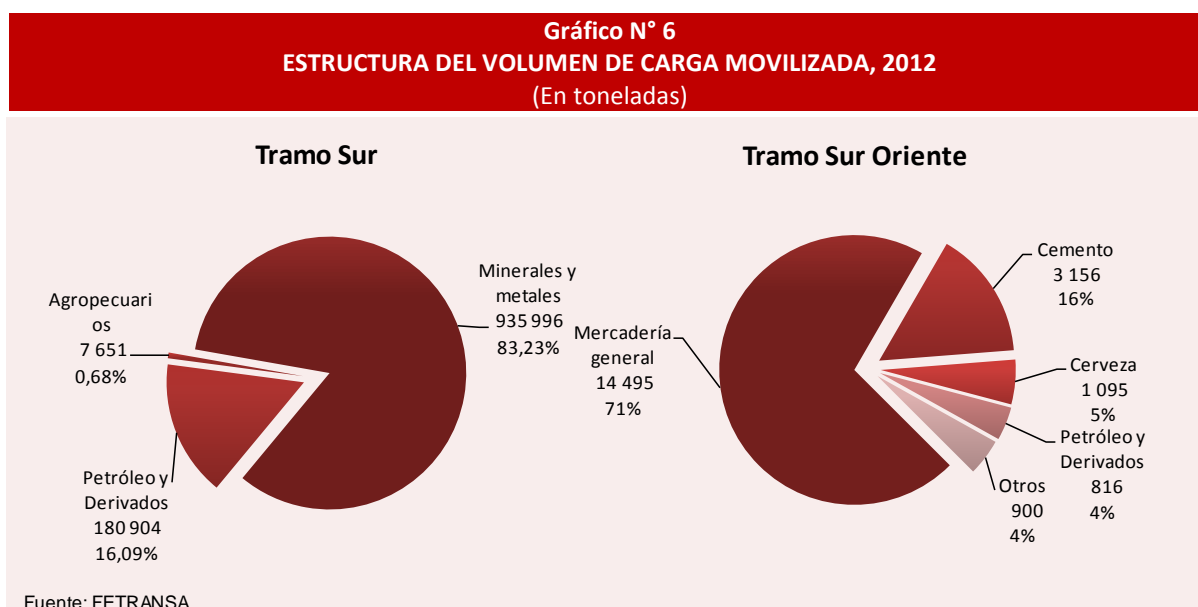
Fuente: FETRANSA.

35. Respecto a la composición del tipo de carga transportada, esta es bastante diferente en cada tramo. En el tramo Sur Oriente predomina la mercadería general con una participación del 71% en 2012, le siguen en importancia el transporte de cemento (16%) y de cerveza (5%).



Mientras que en el tramo Sur en 2012, la carga de minerales y metales fue predominante con una participación de 83,2%, seguida de la carga de petróleo y derivados con 16% de participación.

36. En el tramo Sur, con respecto al año anterior, debe mencionarse que se ha dejado de transportar carbón y cemento, y en 2010 también se transportaban granos y mercadería en general. Por otro lado, en el tramo Sur Oriente la composición de la carga no ha tenido mayores cambios.



37. Respecto a la composición de la carga por usuario final de la misma en el tramo Sur, se puede apreciar que el 99,3% de la carga en 2012 se concentra en tres usuarios. El mayor usuario por tonelada de carga transportada es la minera Cerro Verde, que concentra el 83,2% de la carga con concentrados de minerales y metales en la ruta La Joya – Islay en Arequipa. El segundo mayor usuario es Petroperú con 10,5% seguido de Repsol con 5,6%, ambas empresas movilizan petróleo y sus derivados. Las otras empresas que hicieron uso de este tramo en 2012 fueron DEPRODECA⁵ y Gloria.
38. En términos de toneladas-km, Petroperú concentra el 44,5% del indicador de carga movilizada debido a la mayor extensión de la ruta que recorre su carga. La Minera Cerro Verde concentra el 28,2% del indicador y Repsol el 25,2%. Esta última empresa fue la de mayor crecimiento en 2012.

⁵ 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.



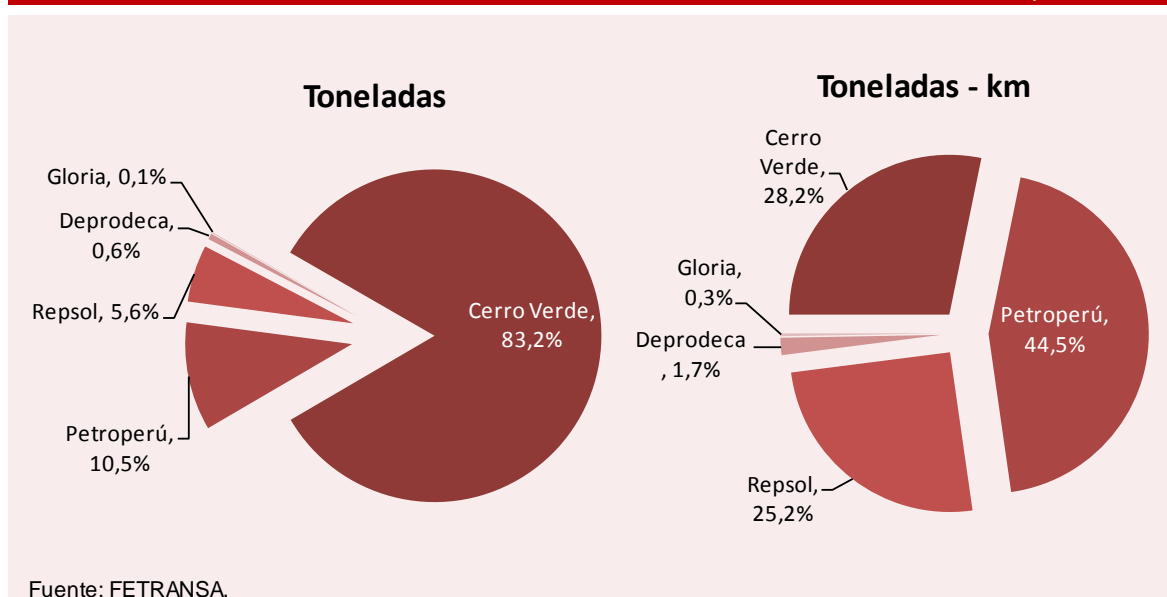
Cuadro N° 4
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE CARGA EN EL TRAMO SUR, POR USUARIO

USUARIO	TONELADAS			MILES DE TONELADAS-KM		
	2012	2011	Variación	2012	2011	Variación
Sociedad Minera Cerro Verde	935 996	927 084	1,0%	55 037	54 513	1,0%
Petróleos del Perú Petroperú	118 453	114 764	3,2%	86 880	81 821	6,2%
Repsol Comercial	62 451	42 162	48,1%	49 212	33 224	48,1%
DEPRODECA	6 576	5 761	14,1%	3 405	2 931	16,2%
Gloria	1 075	3 544	-69,7%	554	1 669	-66,8%
Otros	-	22 054	-100,0%	-	14 100	-100,0%
Total Tramo Sur	1 124 551	1 115 369	0,8%	195 087	188 257	3,6%

Fuente: FETRANSA.

39. En el siguiente gráfico se puede apreciar con mayor claridad la distribución de la carga y las toneladas-km por usuario en el tramo Sur. En 2012 se transportó la carga de 5 usuarios, 4 menos que en el año anterior. En 2011, además de los usuarios de 2012, se transportó carga de las empresas PeruRail, Cemento Sur, Yura y Perú OEH.

Gráfico N° 7
ESTRUCTURA PORCENTUAL DEL TRÁFICO DE CARGA EN EL TRAMO SUR POR USUARIO, 2012



V. Desempeño operativo

V.1. Operaciones

40. Las operaciones de la Concesión se miden básicamente en accesos a la vía, los cuales tienen como unidad de medida los km-vagón. En 2012 el número de km-vagón ascendió a 13,04 millones lo cual significa un crecimiento de 14,7% respecto de 2011. El tramo Sur Oriente, que se emplea principalmente para el transporte de pasajeros entre la ciudad de Cuzco y Machu Picchu, ha tenido un crecimiento de 22,6% respecto de 2011. Este crecimiento es significativamente alto con respecto del promedio del periodo 2007 – 2012 de 2,7%.
41. Respecto del tramo Sur, vinculado con el transporte de carga, en 2012, se aprecia un incremento de los km-vagón en 12,2% con relación al año anterior. Sin embargo, a lo largo del periodo 2007 – 2012 se puede observar una tendencia decreciente que ha llevado a que en 2012 los accesos medidos en km-vagón se reduzcan en 15% respecto de 2007.



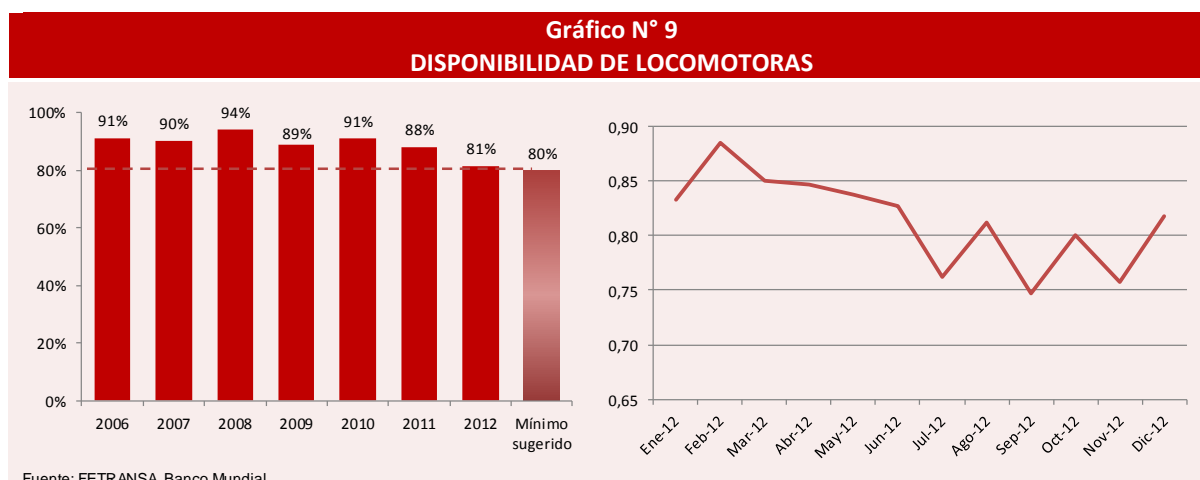
V.2. Disponibilidad de locomotoras

42. 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 Mundial⁶, sería recomendable un nivel mínimo de 80%.
43. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico de disponibilidad anual de locomotoras, en los últimos dos años se ha reducido la disponibilidad. En 2012, la disponibilidad promedio fue de 81,5%, lo cual significa una reducción de 7,5% respecto del año anterior. Si bien el promedio anual del ratio de disponibilidad aún se encuentra sobre la disponibilidad mínima

⁶ ESTACHE, Antonio y DE RUS, Ginès, *Privatization and Regulation of Transport Infrastructure. Guidelines for Policymakers and Regulators*. World Bank Institute, Washington D.C. 2000, p. 233



recomendada, el gráfico mensual muestra que durante los meses de temporada alta en el tramo Sur Oriente el ratio de disponibilidad se encontró por debajo del 80% recomendado.



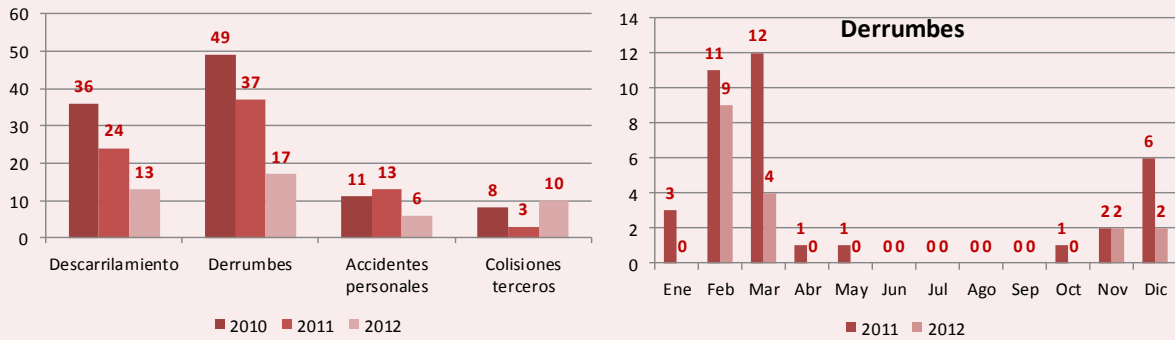
44. Por otro lado, aunque la disponibilidad en 2012, respecto del año anterior, ha sido menor para todas las locomotoras, todas excepto una tuvieron una disponibilidad promedio superior a 80% en el año.

V.3. Descarrilamientos y otros accidentes

45. El número de descarrilamientos en un año es un indicador de las condiciones de operación de la vía y de la operación misma ya que un descarrilamiento puede deberse tanto a malas condiciones de la vía como a una maniobra no apropiada en la operación del ferrocarril. De acuerdo a la información reportada por FETRANSA, el número de descarrilamientos en los últimos dos años ha disminuido, reduciéndose en 2012 en 45,8% respecto del año anterior.
46. En cuanto al número de derrumbes, estos también disminuyeron respecto al 2011 en 54%. El mayor número de derrumbes se produjo en 2010, año en que, debido a los daños causados por el clima, se tuvo que cerrar la vía en el tramo Sur Oriente. Como se aprecia en el gráfico mensual de derrumbes, la ocurrencia de estos es estacional, produciéndose únicamente durante la temporada de lluvias.
47. Respecto a los accidentes personales, estos también han disminuido en 54% en referencia al 2011, mientras que las colisiones con terceros triplicaron su número en 2012.



Gráfico N° 10
NÚMERO DE ACCIDENTES Y DESCARRILAMIENTOS



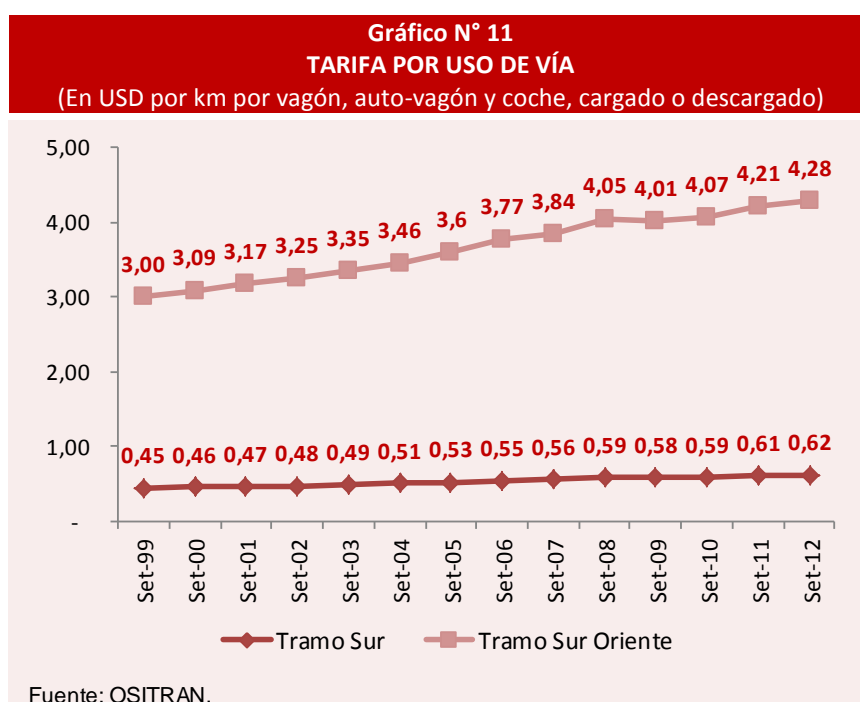
Fuente: FETRANSA.



VI. Tarifas reguladas

VI.1 Tarifas Reguladas: Derecho por uso de vía

48. De acuerdo a la cláusula 7.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá cobrar por cada unidad de vagón, autovagón y/o coche que circule por la línea férrea, cargada o descargada, la tarifa por uso de vía. 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 descargada⁷. 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.
49. 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).



50. La tarifa vigente por uso de vía para el tramo Sur desde setiembre de 2012 es de USD 0,62, mientras que para el tramo Sur Oriente es de USD 4,28. El incremento tarifario para el tramo Sur fue de 1,6% y para el tramo Sur Oriente de 1,7%.

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

51. 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

⁷ 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.



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.

52. 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 los bienes arrendados, aplicándose la 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		

Fuente: Contrato de arrendamiento suscrito entre FETRANSA y PeruRail.

53. 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.
54. 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

55. 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.
56. Con la finalidad de incentivar 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.
57. 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.
58. El siguiente cuadro muestra la obra física realizada por el Concesionario para la mejora de estructura de la vía. En este se aprecia que, en los tres tipos de mejora (colocación de balasto, durmientes y alineamiento y nivelación de vía), durante el último año y en general durante los cuatro últimos años, luego de finalizado el periodo de incentivos, el volumen de obras anuales es inferior al promedio de obras realizadas durante los años de duración de los incentivos.

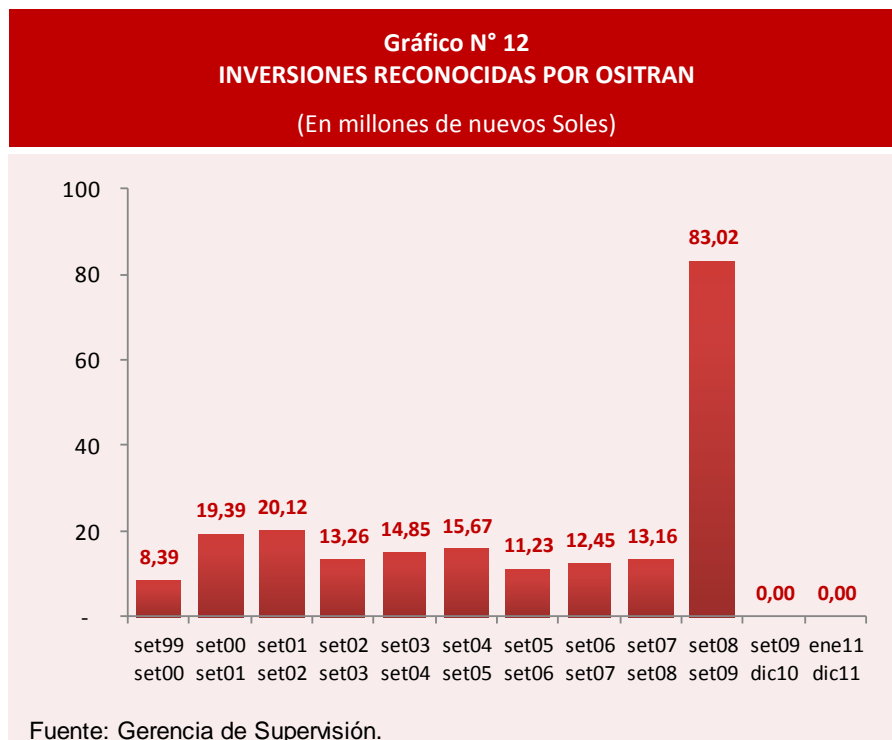
Cuadro N° 6
MEJORAS DE LA ESTRUCTURA DE LA VÍA, 2000-2012

Descripción	Unidad de medida	2000-2008	2009	2010	2011	2012
Colocación de balasto						
Parcial	m ³	544 117	36 500	21 681	24 431	32 068
Acumulado	m ³	544 117	580 617	602 298	626 729	658 797
Colocación de durmientes						
Parcial	und.	240 371	6 330	-	11 194	12 974
Acumulado	und.	240 371	246 701	246 701	257 895	270 869
Alineamiento y nivelación de vía						
Parcial	ml	5 920 703	462 050	304 525	337 260	269 802
Acumulado	ml	5 920 703	6 382 753	6 687 278	7 024 538	7 294 340

Fuente: Plan de Negocios 2013 de FETRANSA.

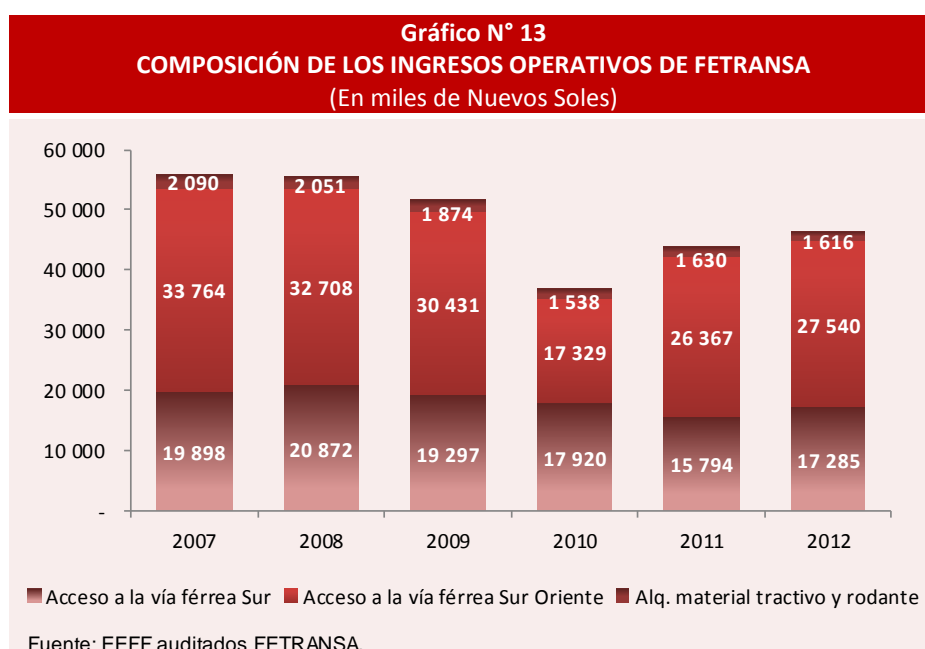


59. En términos monetarios, desde el inicio de la Concesión hasta diciembre del año 2009, la empresa concesionaria solicitó el reconocimiento de inversiones por un total de S/. 244,7 millones, habiéndosele reconocido la suma de S/. 211,5 millones. Durante 2012 el Concesionario no solicitó el reconocimiento de más inversiones.



VIII. Resultados financieros

60. Las operaciones de FETRANSA le reportaron ingresos por S/. 46,4 millones en 2012, lo cual significa un incremento de 6,1% respecto del 2011. Los ingresos por acceso de vía se incrementaron en 6,3% mientras que los ingresos por el alquiler de material tractivo y rodante se redujeron 0,9% en 2012. A pesar de este crecimiento y el del año 2011, los ingresos del 2012 aún se encuentran por debajo de los niveles registrados entre 2007 y 2009.
61. Los ingresos por acceso a la vía representan el 96,5% de los ingresos operativos del Concesionario en 2012. Estos ingresos se componen por los ingresos del tramo Sur que representan el 38,6% de los ingresos por acceso a la vía y los ingresos del tramo Sur Oriente que representan el 61,4% de estos. Los ingresos del tramo Sur se incrementaron en 9,4% mientras que los ingresos del tramo Sur Oriente crecieron 4,5% respecto del año anterior.



62. El estado de ganancias y pérdidas muestra que los costos operativos se han incrementado en 10%, con lo cual el incremento de los costos ha sido superior al incremento de los ingresos en 2012. En consecuencia, la utilidad bruta se incrementó en 2,8% en el año 2012 respecto del 2011.
63. Los gastos administrativo y de ventas se incrementaron en 5,2% y 20,3% respectivamente, durante el año 2012. Con ello, la utilidad operativa se redujo en 9,9% respecto del 2011. Finalmente, debido a un menor gasto financiero en 2012, el Concesionario obtuvo una utilidad neta positiva de S/. 1,7 millones.



Cuadro N° 7
ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS DE FETRANSA
(En miles de S/.)

CONCEPTO	2012	2011	Variación
Ingresos por explotación bienes de concesión	46 442	43 791	6,1%
Costos de servicios	-21 403	-19 444	10,1%
Utilidad bruta	25 039	24 347	2,8%
Gastos de administración	-21 453	-20 393	5,2%
Gastos de venta	-368	-306	20,3%
Otros, neto	1 516	1 608	-5,7%
Utilidad operativa	4 733	5 257	-9,9%
Gastos financieros, neto	-1 882	-5 128	-63,3%
Utilidad (pérdida) antes partic. trabaj. e IR	2 851	129	2112,8%
Participación de trabajadores	-	-	
Impuesto a la renta	-1 112	-278	299,7%
Utilidad (pérdida) neta	1 739	-149	1064%

Fuente: EEFF auditados de FETRANSA.

64. Respecto a los activos, estos disminuyeron 6,1% en 2012 en relación al año anterior. Los activos corrientes, que representan el 15,4% de los activos, disminuyeron en 7,2%, mientras que los activos no corrientes, que representan el 84,6% de los activos, disminuyeron 5,9%, ambos en relación al 2011.
65. Dentro de la composición del activo corriente, la cuenta de efectivo disminuyó en 9,6%, siempre respecto del 2011. Esta cuenta representa el 45,9% del activo corriente, por lo que su disminución puede afectar de forma significativa la liquidez de la empresa. En cuanto a las cuentas por cobrar, estas disminuyeron en 30,9% aunque las cuentas por cobrar a empresas vinculadas cuadruplicaron su monto respecto del 2011. Asimismo, la suma de las existencias y los gastos pagados por anticipado, que son las cuentas menos líquidas del activo corriente, se incrementaron en 9,9% respecto del año anterior. Estos cambios en conjunto redujeron la liquidez del Concesionario, lo cual se verá reflejado en los indicadores de liquidez.
66. Respecto al activo no corriente, la cuenta de activos intangibles representa el 65,2% de estos, las cuentas por cobrar el 31,5% y la cuenta de unidades de transporte, mobiliario y equipo el 3,3%. Los activos intangibles se incrementaron en 14,5% durante el 2012, mientras que las cuentas de unidades de transporte, mobiliario y equipo y las cuentas por cobrar se redujeron en 74,7% y 12,9% respectivamente.
67. En cuanto a los pasivos de la empresa, estos representan el 84,7% del total de pasivos y patrimonio, mientras que el patrimonio neto representa el restante 15,3%. El pasivo total se redujo en 8,1% en 2012, pero al desagregarlo en sus componentes corriente y no corriente, se observa que los primeros, que representan el 40% de los pasivos, se incrementaron en 13,5%, mientras que los pasivos no corrientes, que representan el 60% de los pasivos, se redujeron en 18,6% respecto del año anterior.
68. El patrimonio neto se incrementó en 6,3% debido al incremento de sus resultados acumulados en 9% por las utilidades de S/. 1,7 millones en 2012.



Cuadro N° 8
BALANCE GENERAL DE FETRANSA
(En miles de S/.)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO	Al 31 de diciembre	
	2012	2011		2012	2011
Activo corriente	30 279	32 630	Pasivo corriente	67 452	59 439
Efectivo y equivalente de efectivo	13 907	15 386	Cuentas por pagar comerciales	4 933	3 436
Cuentas por cobrar			Tributos y otras cuentas por pagar	22 951	20 615
A vinculadas	623	152	Cuentas por pagar a vinculadas	19 418	20 837
Diversas	3 740	6 164	Obligaciones financieras	20 149	14 551
Anticipos a proveedores					
Accionistas			Pasivo no corriente	99 373	122 021
Existencias	7 170	7 937	Ingresos diferidos	52 430	60 206
Gastos pagados por anticipado	4 839	2 992	Obligaciones financieras a largo plazo	44 135	60 120
			Participación de los trabajadores e IR diferido	2 808	1 695
Activo no corriente	166 659	177 148	Patrimonio Neto	30 112	28 318
Unidades de transporte, mobiliario y equipo	5 583	22 075	Capital social	8 146	8 146
Intangibles, neto	108 646	94 868	Reserva legal	1 629	1 629
Retribuciones OSITRAN crédito		-	Resultados acumulados	21 017	19 278
Cuentas por cobrar diversas	52 430	60 206	Adelanto de dividendos a accionistas	-680	-736
Participación de los trabajadores e IR diferido		-			
TOTAL ACTIVO	196 937	209 778	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	196 937	209 778

Fuente: EEFF auditados - FETRANSA.

69. El incremento del pasivo corriente, es consecuencia en gran medida del incremento de las obligaciones financieras corrientes, que aumentaron en 38,5% en 2012 respecto de 2011. Este incremento se debe a nuevos créditos por necesidad de capital de trabajo.
70. Por otro lado, la reducción del pasivo no corriente se debe en gran parte a la reducción de las obligaciones financieras de largo plazo en 26,6%. Estos préstamos corresponden al financiamiento de activo fijo, tal como lo detallan las notas del cuadro de obligaciones financieras.

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	
				2012	2011	2012	2011
Scotiabank	Sobregiro	25,00%	-	-	1 229	-	-
Banco de Crédito del Perú	Sobregiro	25,00%	-	15 350	-	-	-
Banco Internacional del Perú	Factoring	6,50%	Abril de 2013	1 255 419	-	-	-
Banco Internacional del Perú	Préstamo (a)	6,00%	Junio de 2013	3 826 500	-	-	-
Banco de Crédito del Perú	Préstamo (a)	7,00%	Noviembre de 2012	-	2 472 250	-	-
Banco de Crédito del Perú	Préstamo (a)	4,70%	Noviembre de 2013	2 321 983	-	-	-
Scotiabank	Préstamo (a)	6,31%	Junio de 2012	-	1 364 870	-	-
Scotiabank	Préstamo (c)	6,31%	Agosto de 2016	4 400 475	2 292 450	16 581 500	22 182 825
PNC Bank	Préstamo (b)	Libor + 2%	Octubre de 2016	4 151 064	4 388 640	12 453 117	17 554 479
Banco Internacional del Perú	Arrendamiento Financiero	5,50%	Enero de 2012	-	1 002	-	-
Banco Internacional del Perú	Préstamo (d)	9,60%	Noviembre de 2016	4 178 699	4 030 891	15 100 768	20 382 878
TOTAL				20 149 490	14 551 332	44 135 385	60 120 182

(a) Corresponde a préstamos para capital de trabajo.

(b) Corresponde a préstamos obtenidos para el financiamiento de adquisiciones de activos fijos.

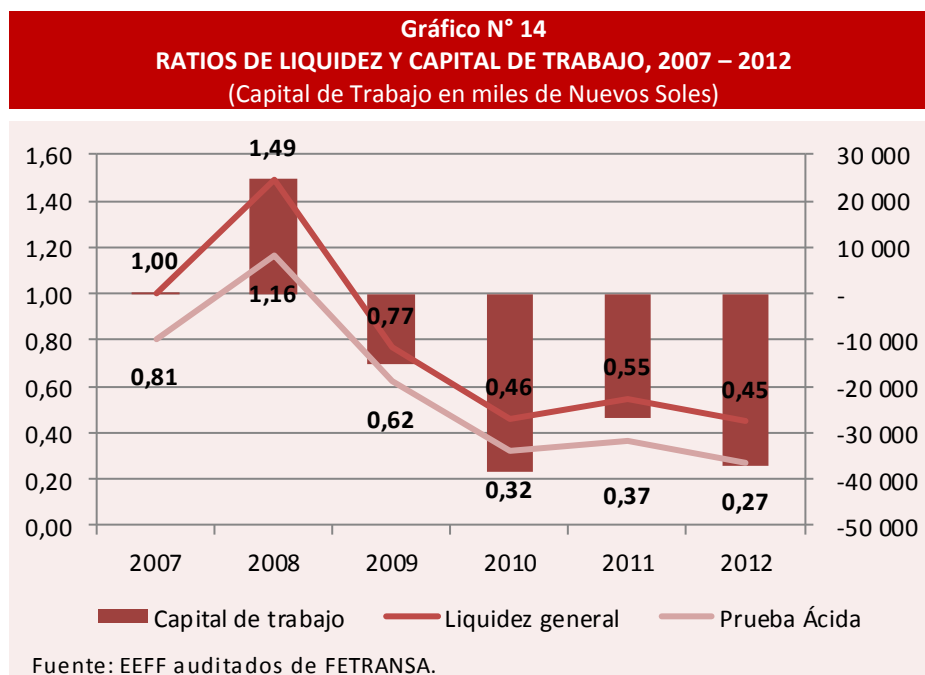
(c) Corresponde a préstamo obtenido en reemplazo de los dos préstamos recibidos del International Finance Corporation el mes de junio de 2011.

(d) Corresponde a préstamos obtenidos para el financiamiento de adquisiciones de activo fijo.

Fuente: EEFF auditados FETRANSA 2012.



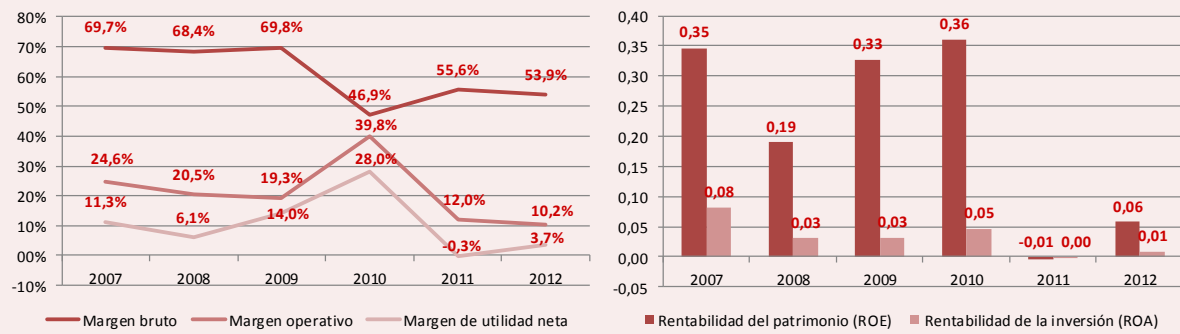
71. Tal como se aprecia en el gráfico de ratios de liquidez, desde el 2009, el Concesionario muestra una situación financiera de baja liquidez. El capital de trabajo es negativo desde el 2009, incluso si no se consideran las cuentas por pagar a vinculadas, que corresponden casi en su totalidad a préstamos por capital de trabajo que no generan intereses, el capital de trabajo continúa estando en un rango negativo desde 2010. De la misma forma, los ratios de liquidez general y la prueba ácida se encuentran por debajo de 1 desde 2009, indicando una reducida liquidez de la empresa. Si se calculan los ratios sin considerar las cuentas por pagar a vinculadas por el lado de los pasivos corrientes, el resultado no es diferente, los últimos 3 años los ratios muestran valores menores a 1.



72. Respecto a los niveles de rentabilidad, el margen bruto cae ligeramente en 2012 después de mostrar una recuperación en 2011 respecto de la caída en los ingresos y margen bruto en 2010 debido a los eventos sucedidos este año. El margen operativo continúa mostrando un decrecimiento desde 2007, con excepción del 2010, año en que la empresa recibió una indemnización del seguro de S/. 16,15 millones por los daños del siniestro de ese mismo año. Esta reducción casi constante del margen operativo es indicador del mayor crecimiento de los gastos operativos respecto de la utilidad bruta del Concesionario. En cuanto al margen de utilidad neta, este muestra una recuperación en 2012 respecto de las pérdidas del 2011, esto debido a una reducción de los gastos financieros netos explicados por un menor gasto en intereses y a una mayor ganancia por diferencia de cambio.
73. El ratio de rentabilidad sobre el patrimonio muestra una caída en los dos últimos años debido al retroceso de los ingresos ya comentado y al incremento del patrimonio. De la misma forma, la rentabilidad sobre los activos muestra una reducción en los dos últimos años de la concesión.



Gráfico N° 15
RATIOS DE RENTABILIDAD, 2007 – 2012



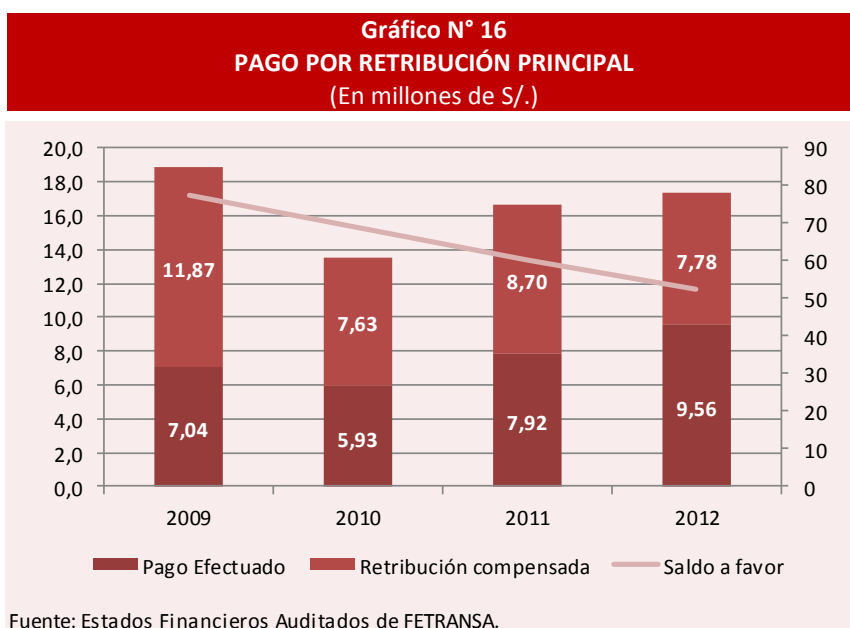
Fuente: EEFF auditados de FETRANSA.



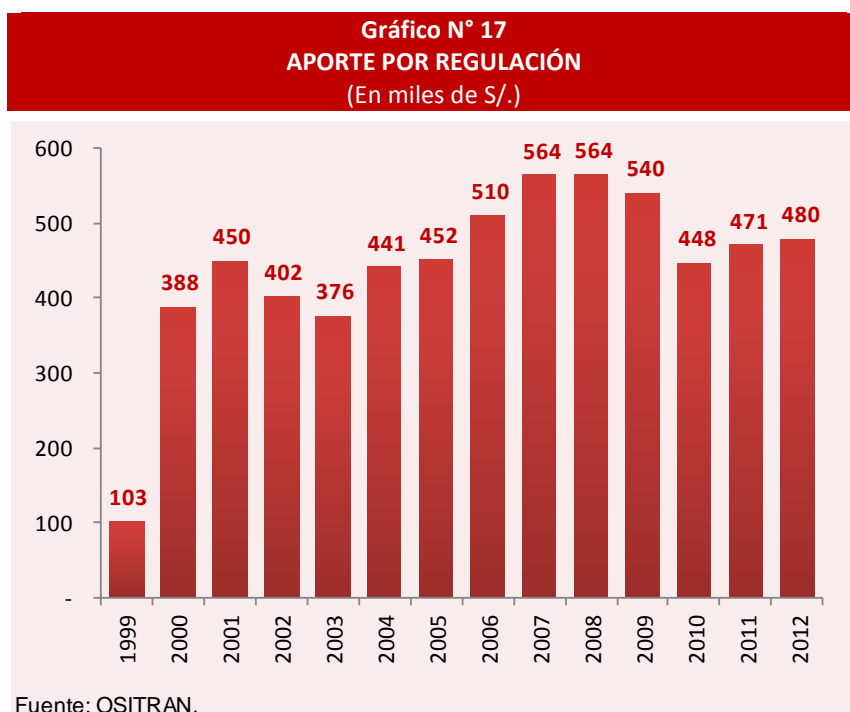
IX. Pagos al Estado

74. 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.
75. 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.
76. 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.
77. 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.
78. 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.
79. En 2012, el pago por concepto de Retribución Principal fue de S/. 17,34 millones, 4,33% superior al año anterior. El 55% de este monto (S/. 9,56 millones) se realizó en efectivo, mientras que el restante 45% se descontó del saldo a favor por las inversiones realizadas. A diciembre 2012 el remanente por aplicar del saldo de inversiones asciende a S/. 52,43 millones.





80. Además de la Retribución Principal, el Concesionario pago por Retribución Especial en 2012 la suma de S/. 808 miles, lo cual significa una reducción de 0,9% respecto del año anterior.
81. En relación al aporte por regulación, en el año 2012 FETRANSA realizó pagos mensuales por un total de S/. 479,5 miles. Así, desde el inicio de la concesión a diciembre de 2012, el Concesionario ha transferido al Regulador la cantidad de S/. 6,19 millones por este concepto.



ANEXO

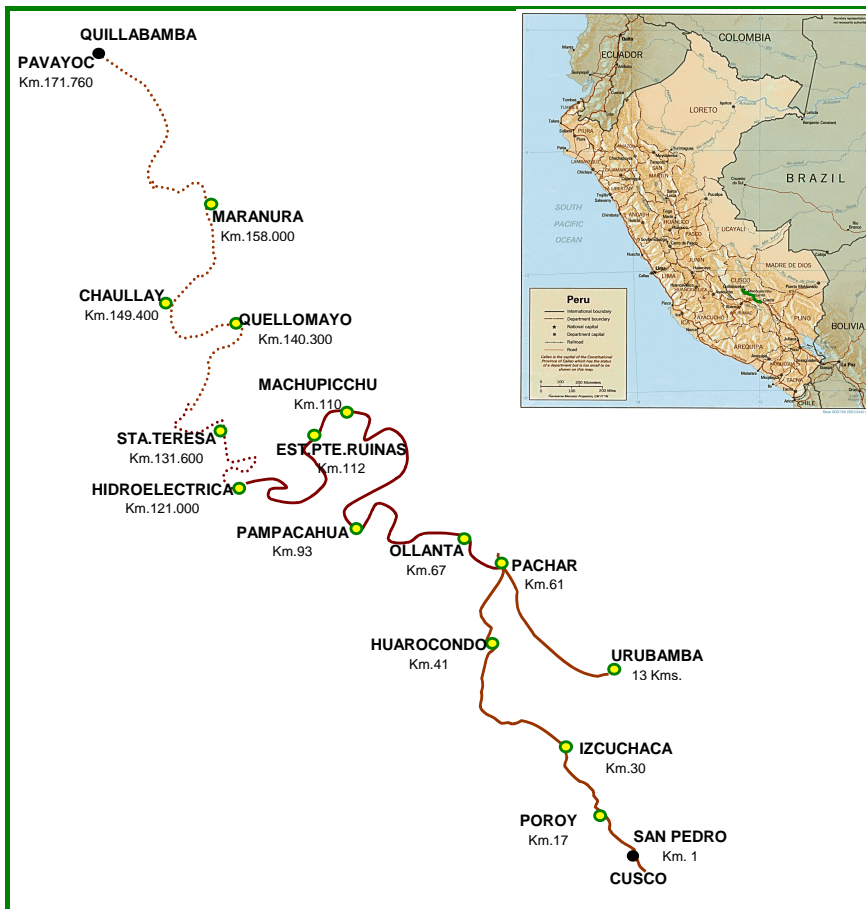


ANEXO 1 Mapas del Ferrocarril del Sur y del Sur Oriente

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

FERROCARRIL DEL SUR Y SUR-ORIENTE
CONCESIONARIO: FERROCARRIL TRASANDINO S.A.

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<u>Ferrocarril del Sur</u> <ul style="list-style-type: none"> • Matarani – Arequipa* (172 Km) • Arequipa – Juliaca (304 Km) • Juliaca – Puno (48 Km) • Juliaca – Cuzco (338 km) <u>Ferrocarril del Sur – Oriente</u> <ul style="list-style-type: none"> • Cuzco – Hidroeléctrica (134 Km) <p>* Incluido tramo Mollendo - La Joya</p>	Cláusula 2.4 (p. 11)
2	Fecha de suscripción	19 de julio de 1999	Folio 2026
3	Plazo de concesión	30 años inicial Se extendió 5 años adicionales.	Cláusula 4.1 (p. 19) Adenda 3
4	Adendas	Fechas de suscripción: <ul style="list-style-type: none"> • Adenda 1: 10 de marzo de 2000. • Adenda 2: 13 de enero de 2003. • Adenda 3: 19 de noviembre de 2003. • Adenda 4: 23 de diciembre de 2010. 	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4
5	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> • 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)
6	Capital mínimo	No se establece.	Cláusula 8.2 (p. 37)
7	Garantías a favor del concedente	Garantía de cumplimiento: <ul style="list-style-type: none"> • Ferrocarril del Sur, monto mínimo de carta fianza por US\$ 1'720,000. 	Cláusula 13.1 (p. 52) Cláusula 13.2 (p. 53) Cláusula 13.3 (p. 53)
8	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 US\$ 5'000,000 millones.	Cláusula 16.5 (p.57)
9	Compromiso de inversión	No se establece. Sin embargo debe alcanzar estándares FRA II, lo que implica realizar inversiones.	Cláusula 7.7 (p.32)
10	Solución de controversia	<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)
11	Penalidades	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 N. 9



FERROCARRIL DEL SUR Y SUR-ORIENTE

CONCESIONARIO: FERROCARRIL TRASANDINO S.A.

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
12	Causales de caducidad	<p>Entre las principales destacan:</p> <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)
13	Equilibrio económico	No se establece	
14	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)
15	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)
16	Inicio de operaciones	<p>Contrato que entró en vigencia a partir de la fecha de cierre (19 julio 1999). Lo que le faculta al Concesionario al 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.</p>	Cláusula 2.3 (p.11)
17	Estándares de servicio	<p><u>Para la línea férrea</u></p> <ul style="list-style-type: none"> United States Federal Railroad Administration (FRA) Class II. 49CFR213 Track Safety Standards. <p><u>Para el material tractivo y material rodante</u></p> <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
18	Tarifas	<p>La tarifa por uso de vía se fija en la suma máxima de:</p> <ul style="list-style-type: none"> US\$ 0.59 por Km recorrido de cada unidad de vagón, auto vagón y coche, cargada o descargada, para Ferrocarril del Sur. US\$ 4.07 por Km recorrido de cada unidad de vagón, auto vagón y coche, cargada o descargada, para Ferrocarril del Sur- Oriente. 	Anexo N.7 Reajuste tarifas 2010



FERROCARRIL DEL SUR Y SUR-ORIENTE
CONCESIONARIO: FERROCARRIL TRASANDINO S.A.

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
19	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 N.7
20	Retribución del 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)





Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar, San Isidro
Teléfono: (511) 440 5115
Info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente
Jesús Pacheco
César Sánchez
Juan Carlos Paz

GERENCIA DE REGULACIÓN

Manuel Carrillo
Gerente de Regulación

Renzo Rojas
Jefe de Estudios
Económicos

Benjamín De la Torre
Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Daniel Mauricio Galarza Puente

DISEÑO Y EDICIÓN

Arlé Quispe