

Die Eisenbahnen in Peru

Situation im Verkehrsmarkt und Privatisierungspläne

1. Das Eisenbahnwesen in Peru

1.1 Das Streckennetz

Das Eisenbahnnetz des südamerikanischen Andenstaats ist mit einer Betriebslänge von knapp 1700 Kilometern eher bescheiden, weist jedoch eine Reihe von Besonderheiten auf: so zum Beispiel die höchste Eisenbahn der Erde oder ein Monopol beim Zugang zu einer der wichtigsten Touristenattraktionen Südamerikas, der lange Zeit verschollenen Inkastadt Machu Picchu. Wie es typisch ist für Kolonialländer wurden die Eisenbahnlinien nicht für den Binnenverkehr und die Integration des Landes gebaut, sondern in erster Linie für den Transport von Rohstoffen und Landwirtschaftsprodukten an die Küstenhäfen. So bilden auch die Eisenbahnlinien Perus kein zusammenhängendes Netz, sondern Teilnetze zwischen dem Küstenland mit den Häfen Callao sowie Matarani/Mollendo und dem Andengebiet. Die wichtigste Verkehrsachse des Landes entlang der Pazifikküste (Nord-Süd), welche die größten Städte des Landes miteinander verbindet, wird heute nur von der Straße (Panamericana) abgedeckt, da zur Zeit des Bahnbaus auf dieser Relation die Küstenschifffahrt als leistungsfähiges und kostengünstiges Transportmittel zur Verfügung stand.

Drei Teilnetze

Nachdem früh einige kurze Stichstrecken zwischen verschiedenen Pazifikhäfen und deren unmittelbarem Hinterland stillgelegt wurden, wird die peruanische Staatsbahn ENAFER (Empresa Nacional de Ferrocarriles = Nationale Eisenbahngesellschaft) heute in drei Teilnetze unterteilt.

Ferrocarril del Centro (FCC) (Zentralbahn)

Das Netz der normalspurigen Zentralbahn umfaßt 591 Kilometer. Sie verbindet den Hafen Callao über die Hauptstadt Lima mit den Minengebieten des zentralen Andenlandes und steigt dabei auf 170 Kilometern von Meereshöhe bis zum Ticliopaß auf 4781 Meter an. 1870 wurde mit dem Bau der Zentralbahn durch schwieriges Gelände über den 4818 Meter hohen Ticliopaß begonnen, 1908 wurde der heutige Endpunkt Huancayo erreicht. Der Bau erfolgte nach den Plänen des Nordamerikaners Henry Meiggs, der zuvor in den USA verschiedene Bahnbauten durchgeführt hatte. Der zentrale Abschnitt führt durch schwieriges Gebirgsgelände, das Meiggs ("Wo ein Lama gehen kann, ist auch Platz genug für eine Eisenbahn") mit 67 Tunneln und 45 Brücken meisterte. Die fast 5000 Meter Höhendifferenz werden mit einer größten Steigung von immerhin 4,37 Prozent, einer Spitzkehre und 6 sogenannten "Zigzags" bewältigt, kürzere Abschnitte von 500 - 2000 Metern Länge, auf denen die (aufgrund der Steigung relativ kurzen) Züge zwischen zwei Spitzkehren zurückstoßen. Die schwierigen Bedingungen und der rücksichtslose Einsatz der Arbeitskräfte forderten beim Bahnbau Tausende von Todesopfern, vor allem durch Seuchen unter den Arbeitern. Wie in Nordamerika kam auch in Peru eine große Zahl von Chinesen zum Einsatz, da sie mit den Verhältnissen noch am ehesten klarkamen.

Von der 346 km langen Stammstrecke zweigt in La Oroya, dem metallurgischen Zentrum Perus, die 1904 eröffnete, 132 km lange Strecke in die Minenstadt Cerro de Pasco (4330 m über Meereshöhe) ab, die zusammen mit der 89 km langen Minenstrecke Pachacayo-Yauricocha im Jahr 1997 von der Minengesellschaft Centromin SA an ENAFER überging.

Die in Huancayo anschließende, 129 km lange Schmalspurstrecke (914 mm Spurweite) nach Huancavelica besitzt einen Sonderstatus als regionalisierte Strecke außerhalb von ENAFER.

Ferrocarril del Sur (FCS) (Südbahn)

Die normalspurige Südbahn (gesamt 915 km Betriebslänge) verbindet den Hafen Matarani/Mollendo über die zweitgrößten Stadt Perus, Arequipa (ca. 600.000 Einwohner, 147 km ab Mollendo) mit der knapp 4000 m hohen, relativ bevölkerungsreichen Hochebene des Altiplano mit den Städten Juliaca/Puno (eröffnet 1870, höchster Punkt Crucero Alto 4477 m). Von Juliaca führt die 1908 vollendete, 337 km lange Strecke mit vergleichsweise geringen Höhenunterschieden weiter bis Cusco, der ehemaligen Inkahauptstadt. Der Eisenbahn-

fährverkehr von Puno über den Titicacasee, dem höchsten schiffbaren See der Erde, nach Bolivien (La Paz) ist seit einigen Jahren eingestellt.

Ferrocarril Sur-Oriente (FCSO) (Südostbahn)

Die einzige Strecke der sogenannten Südostbahn ist die 185 km lange Schmalspurbahn (914 mm Spurweite) zwischen Cusco und Quillabamba. Nachdem im Jahre 1911 der US-Amerikaner Hiram Bingham die von den Spaniern nie entdeckte letzte Inkastadt Machu Picchu gefunden hatte, wurde in den Jahren 1914-28 die Bahn von Cusco aus bis Machu Picchu gebaut (110 km). Von Cusco (3354 m) steigt die Bahn mit 4 "Zigzags" und Schleifen steil hinauf auf 3678 m und fällt dann ins Urumbambatal bis Machu Picchu (2038 m) hinab. Erst 1978 wurden die restlichen 61 km vollendet, die dem Urubambafluß hinab ins tropische Quillabamba (1000 m Meereshöhe) folgen (seit 1997 durch eine große Mure unterbrochen).

Nicht zum Netz von ENAFER gehört die einzige weitere noch betriebene Eisenbahn, die 240 km lange Erzbahn (ohne öffentlichen Verkehr) Cuajone-Ilo-Toquepala im Süden des Landes, die im Besitz der Minengesellschaft Southern Peru Limited ist.

1.2 Das Unternehmen ENAFER

Im Jahr 1972 wurden die peruanischen Eisenbahnen durch die in den siebziger Jahren regierende linke Militärregierung Perus verstaatlicht. 1981 wurde die Gesellschaft ENAFER in eine Aktiengesellschaft in vollständigem Staatsbesitz umgewandelt.

Die betriebene Streckenlänge beträgt 1691 km. ENAFER verfügt über 57 Diesellokomotiven nordamerikanischer Bauart mit 950 bis 3000 PS, daneben über 144 Personen- und 2190 Güterwagen (davon allein 547 Schüttgutwagen auf der Zentralbahn). Im Jahr 1997 wurden im Güterverkehr 1,85 Mio Tonnen Güter (Verkehrsleistung 531 Mio tkm) befördert. Hinzu kommen 1,12 Millionen Personen (162 Mio Pkm), davon 78 Prozent auf der Touristenstrecke Cusco-Machu Picchu.

1.3 Die Stellung im Verkehrsmarkt

Personenverkehr

Der überörtliche Personennah-, Regional- und Fernverkehr wird in Peru zu rund 90 Prozent mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt. Dabei dominiert eindeutig der Busverkehr (teilweise spielen auch Lkw beim Personentransport eine Rolle), im höheren Preissegment spielt aufgrund der großen Distanzen, der unwegsamen Topografie und den schlechten Straßenverhältnissen (i.d.R. nicht asphaltierte Straßen) der Flugverkehr eine gewisse Rolle (z.B. sind die 560 km Luftdistanz zwischen der Hauptstadt Lima und der Touristenmetropole Cusco mit dem Bus nicht unter 32 Stunden zu bewältigen = 17,5 km/h Luftlinengeschwindigkeit). Allerdings wurde in den vergangenen zehn Jahren stark in den Straßenbau investiert, auch die meisten schienenparallelen Strecken wurden bzw. werden - im Gegensatz zum Schienennetz - verbessert. So bietet der (im übrigen vollständig privat im Wettbewerb organisierte) Busverkehr heute nicht nur kürzere Reisezeiten, modernere Fahrzeuge (die Personenwagen der Bahn sind aus den 50er/60er Jahren) und besseren Service (Fernsehgeräte sind Standard und die Videoberieselung bei den Fahrgästen sehr beliebt). Mit der Asphaltierung der Straßen ist auch der ehemalige Vorsprung der Bahn beim Komfort gesunken. Lange Zeit war die Bahn dann noch das Verkehrsmittel der Armen, doch auch dieser Markt ist inzwischen an den Busverkehr verloren. Während das Passagieraufkommen der Bahn in den zwei Jahrzehnten vor 1990 bei einigen Schwankungen konstant war, halbierte es sich von 1990 bis 1995 von 3 Mio auf 1,6 Mio Passagiere/Jahr.

Auf der Zentralbahn Lima-Huancayo wurde 1995 der regelmäßige Personenverkehr endgültig eingestellt. Zuvor verkehrte dort täglich ein Zug je Richtung (Fahrzeit 10-11 Stunden = 33 km/h Reisegeschwindigkeit; Bus 7-8 Stunden), der auch für einige Touristen eine Attraktion war. Auf der im Hochland anschließenden regionalisierten Strecke Huancayo-Huancavelica findet hingegen wegen schlechter Straßenverhältnisse weiterhin ein recht lebhafter Verkehr statt (täglich 2-3 Personenzugpaare mit Güterbeförderung). Ein gewaltiges Potential liegt auf dem Streckenabschnitt Callao-Lima-Chosica brach: Hier führt die Strecke auf 40 Kilometern quer durch die 8-Millionen-Einwohner-Agglomeration Lima. Pläne für eine Schnellbahn kommen über den Verlautbarungsstatus jedoch nicht hinaus.

Auf der Südbahn verkehren auf der touristisch interessanten Strecke zwischen den Touristenzielen Cusco und Titicacasee (Puno) (ca. 11 Stunden Fahrzeit) 4

Zugpaare pro Woche, die über Tag verkehren. Auf dem Abschnitt Arequipa-Puno, auf dem die Schotterstraße nach wie vor sehr schlecht ist, werden zwei Nachtzüge je Woche und Richtung angeboten. Im Jahr 1997 wurden auf dem Südbahnnetz 291.000 Personen befördert, zehn Jahr zuvor waren es noch 1,6 Millionen.

In noch ausgeprägter Weise ist auf der Strecke Cusco-Quillabamba der touristische Verkehr zum Kerngeschäft geworden. Die Bahn besitzt aufgrund fehlender Straßenverbindungen im engen Urubambatal das Zugangsmonopol zum touristischen Topziel Perus, der Inka-Ruinenstadt Machu Picchu. Es gibt eine ausgeprägte Produkt- und Preisdifferenzierung. Neben den Lokalzügen auf der Gesamtstrecke Cusco-Quillabamba (2 Zugpaare täglich) verkehren in der Hochsaison zwei bis drei Shuttlezüge Cusco-Machu Picchu (ein Lokzug mit modernisierten Wagen und als schnellster Zug ein in den 80er Jahren in Spanien gebauter Triebwagenzug = "Autovagón"). Hier werden sehr hohe Einnahmen erzielt (0,27 US-\$/Pkm = ca. 0,45 DM). Durch Einbrüche im Tourismus infolge des Terrorismus Ende der 80er Jahre gingen die Passagierzahlen bis 1992 zurück, haben sich seitdem aber erholt.

Insgesamt erzielt ENAFER 0,18 Soles/Pkm (= ca. 11 Pfennige), ohne die Machu Picchu-Strecke sind es 0,084 Soles/Pkm. Zum Vergleich: der Marktpreis im Busfernverkehr Perus liegt bei etwa der Hälfte (ca. 0,04-0,05 Soles/Pkm = ca. 3 Pfennige).

Güterverkehr

Auch im Güterverkehr ist die Eisenbahn einer starken Konkurrenz der Straße ausgesetzt. Neben der Verbesserung des Straßennetzes spielt hier vor allem die bei Amtsantritt des jetzigen Präsidenten Fujimori im Jahr 1990 in Gang gesetzte Liberalisierung des Verkehrsmarkts eine Rolle. Der Wettbewerb findet vor allem über den Preis statt und seit der Freigabe der Tarife 1990 sind die für ENAFER am Markt erzielbaren Frachtsätze 0,18 US-\$ auf 0,04 US-\$ je tkm gesunken (zum Vergleich: DB AG 0,06 US-\$, nach: Verkehr in Zahlen 1998). Wettbewerbsverzerrend für die Eisenbahn wirken sich neben der Infrastrukturfrage (nur die Bahn muß ihren Fahrweg vollständig selbst finanzieren) die häufige Überladung der Lkw sowie das Operieren zahlreicher informeller Lkw-Transporteure (die damit keine Steuern zahlen) aus. Dominierend sind Massengüter (Erze, Verhüttungsprodukte, Brennstoffe, Baustoffe, Getreide). Ein Containerverkehr besteht nicht, weil nach Angaben von ENAFER für

containerisierbare Ware (leichte Handelsware) außerhalb der Hauptstadt Lima im Land praktisch kein Markt existiert. Der sonstige Kleingutverkehr wird von den Busgesellschaften miterledigt (in den Gepäckräumen und auf dem Dach der Busse).

Auf der Zentralbahn (FCC) dominiert mit 85 % Verkehrsanteil der Montanverkehr (Erze und Verhüttungsprodukte, v.a. der Kupfer-, Blei- und Zinkgewinnung) zum und vom Verhüttungszentrum La Oroya. Durch die schwierigen Betriebsbedingungen (Steigungen, Zigzags) verkehren auf der Bergstrecke jeweils mehrere Kurzzüge im Konvoi (12 Zugpaare/Tag), die im Talabschnitt vereinigt werden. Durch die starke Präsenz im Montanverkehr gibt ENAFER ihren Marktanteil auf dieser Strecke mit 43 Prozent an.

1.4 Investitionsstau, Verschuldung, schwindende Marktanteile - die Probleme von ENAFER

Aufgrund der Marktsituation, der erheblichen staatlichen Investitionen in den Straßenbau und das dadurch verschobene Konkurrenzverhältnis kann ENAFER seit geraumer Zeit keine kostendeckenden Tarife mehr erzielen (mit Ausnahme des Personenverkehrs Cusco-Machu Picchu). Im Jahr 1997 entstand bei Verkehrseinnahmen von 34 Mio US-\$ ein Defizit von 45 Mio US-\$. Der akkumulierte Schuldenstand betrug 270 Mio US-\$.

Aufgrund der mangelnden Liquidität hat sich ein großer Investitionsstau aufgebaut. Anschläge in der Zeit des Terrorismus Ende der 80er/Anfang der 90er Jahre haben Anlagen und Rollmaterial ebenfalls in Mitleidenschaft gezogen. Der Wagenpark des Personenverkehrs stammt aus den 50er und 60er Jahren (Ausnahme Autovagon nach Machu Picchu). Sicherungstechnik und Infrastruktur sind technisch völlig veraltet (z.B. ausschließlich Handweichen), der Oberbau ist auf 41 Prozent der Streckenlänge sehr schlecht und nur auf 11 Prozent gut (April 98). Mit einem derzeit laufenden, von der Weltbank finanzierten Oberbausanierungsprogramm soll der Anteil der sehr schlechten Abschnitte auf 18 Prozent reduziert werden. Der schlechte Zustand erlaubt keine höheren Geschwindigkeiten als 40 km/h. Nach einer Untersuchung der Weltbank waren Anfang des Jahres 1994 lediglich 42 Prozent des Rollmaterials (Loks und Wagen) einsatzfähig und in Betrieb (dieser Wert liegt deutlich unter dem Durchschnitt der Entwicklungsländer von 70 %). Mit dem bereits angesprochenen Weltbank-Programm sollen 31 Loks und 220

Waggons wieder hergestellt werden. Unter dem Druck der Finanzkrise hat in den vergangenen Jahren ein drastischer Personalabbau stattgefunden. Die Zahl der Beschäftigten sank von 5 400 im Jahr 1990 bis 1997 auf 1769 Festbeschäftigte und 868 über Außenverträge Beschäftigte (v.a. im Bereich Unterhalt). Einen Überblick über die erreichte Produktivität des Unternehmens ENAFER gibt Tabelle 2.

2. Die Pläne zur Privatisierung von ENAFER

2.1 Der Privatisierungsprozess

Der sinkende Verkehrsanteil, vor allem aber das wachsende Defizit und das sich zuspitzende Verschuldungsproblem erzwingen einschneidende Reformen. Das trifft sich mit dem liberalen Privatisierungskurs der Regierung Fujimori. Der erste Vorschlag der 1993 eigens geschaffenen Privatisierungsbehörde CEPRI-ENAFER sah vor, jedes Teilnetz (incl. dem vorhandenen Rollmaterial und ohne Schulden) im Wege einer 40 Jahre laufenden Konzession an jeweils ein einziges privatwirtschaftliches Unternehmen zu übertragen. Wettbewerb zwischen verschiedenen Eisenbahnunternehmen war also nicht vorgesehen, da der Straßentransport als Garant für Konkurrenz gesehen wurde. Dieses Modell wurde jedoch vom Staatspräsidenten mit der Begründung des fehlenden Wettbewerbs *innerhalb* des Schienenverkehrs zurückgewiesen.

2.2 Das Modell der Privatisierung

Daraufhin wurde ein neues Modell entwickelt, welches einen solchen Wettbewerb auf der Schiene zuläßt. Die gesamte Infrastruktur bleibt dabei grundsätzlich in staatlichem Besitz. Der Staat zieht sich jedoch aus Investition und Bewirtschaftung völlig zurück. Diese Funktionen soll ein privatwirtschaftlicher sogenannter "Administrador" (Verwalter) übernehmen, der in dem gesamten Modell eine zentrale Rolle einnimmt (Abb.4).

Der "Administrador" (Verwalter)

Es ist vorgesehen, daß ein privates Unternehmen als Konzessionär sämtliche Infrastruktur sowie das gesamte Rollmaterial aller Teilnetze schuldenfrei und kostenlos übertragen bekommt. Aufgabe ist der Unterhalt, Betrieb und Ausbau des Netzes sowie ggf. Investitionen in Rollmaterial. Es wird davon

ausgegangen, daß auch alle Modernisierungsinvestitionen vom Administrador ohne staatliche Zuschüsse privat finanziert werden. Die Konzession für den Administrador wird auf 25 Jahre vergeben. Er finanziert sich durch Benutzungsgebühren für das Netz und Rollmaterial, die er frei festlegen kann (der Staat überprüft nur die diskriminierungsfreie Anwendung gegenüber den Betreibern). Für die kostenlose Überlassung von Anlagen und Rollmaterial erwartet der Staat einen Anteil der Einnahmen, wobei eine monatliche Minimumzahlung zu leisten ist. Kriterium für die Auswahl des Administradors und der Vergabe der Konzession soll die höchste gebotene garantierte Minimumzahlung an den Staat sein. Wegen der insgesamt kleinen Netzgröße soll das Gesamtnetz an einen einzigen Administrador vergeben werden.

Die "Operadores" (Betreiber)

Sie führen den Betrieb durch und bieten Verkehrsleistungen am Markt an. Sie haben diskriminierungsfreien Infrastrukturzugang, der vom Administrador nicht nur operativ geregelt, sondern auch preislich festgelegt wird. Sie können Rollmaterial vom Administrador mieten, müssen dies jedoch nicht. Wichtig ist, daß der Administrador nicht gleichzeitig Betreiber sein darf. Er darf keine Verkehrsleistungen gegenüber Kunden anbieten.

Gewünschte Leistungen, die nicht kostendeckend zu erbringen sind, aber vom Staat gewünscht werden (in unserer Terminologie also gemeinwirtschaftliche Leistungen) können vom Staat bei den Betreibern gegen Zahlung bestellt werden.

2.3 Interessante Aspekte und Fragen zum Privatisierungsmodell

Interessant aus deutscher Sicht ist auf jeden Fall die nicht nur organisatorische, sondern auch institutionell strikte Trennung von Infrastruktur und Betrieb. Ebenfalls ein interessanter Aspekt ist der diskriminierungsfreie Zugang zum Rollmaterial der ehemaligen Staatsbahn, welcher sicherstellen soll, daß die ehemalige Staatsbahn nicht als absolut dominierender Marktführer startet und sich regende Konkurrenz schon im Keim erstickt. Auf der anderen Seite stellt sich natürlich die Frage nach der Kontinuität im Bahnbetrieb, da ja gänzlich neue Bahnunternehmen nicht über Nacht aus dem Boden schießen werden. Auch ist von Interesse, wie mit dem Personal von ENAFER verfahren werden soll.

Aber auch hinsichtlich der Aufgabenzuweisung an den Administrador bleiben Fragen zur Tauglichkeit des Modells offen: Kann sich die Infrastruktur finanziell selbst und ohne staatliche Zuschüsse tragen, angesichts der Tatsache, daß hohe Investitionen für einen rationellen Betrieb nötig sind? Wird der Administrador gegen Ende seiner 25-jährigen Konzessionszeit noch in die Infrastruktur investieren (können)?

Die entscheidende Frage ist, ob sich mit diesem Modell Interessenten finden werden, die bereit sind das unternehmerische Risiko des Administradors und von Betreibern zu übernehmen und privates Kapital zu investieren (CEPRI denkt u.a. an Fahrzeughersteller).

3. Die Zukunftsperspektiven der peruanischen Eisenbahn

Die geplante Bahnreform in Peru bietet Chancen für eine gewisse Renaissance des dortigen Schienenverkehrs. Insbesondere auch für den Personenverkehr könnten sich aufgrund der landschaftlichen Attraktivität der Strecken im Hochpreissegment des Tourismusverkehrs weitere Perspektiven ergeben, ggf. auch durch Joint-Ventures mit ausländischem Kapital/Know How. Denkbar ist auch, daß vielleicht peruanische Fernbusunternehmen in den Schienenpersonenverkehrsmarkt einsteigen. Die Entwicklung derartiger Zukunftsperspektiven, Pläne und Marktforschung sind in den vergangenen Jahren unterblieben, da dies grundsätzlich als Aufgabe der zukünftigen Betreiber gesehen wird.

In der Agglomeration Lima, deren ÖPNV heute ohne Schienenverkehrsmittel betrieben wird (ÖV-Anteil am motorisierten Verkehr 80-85 Prozent) könnte sich mit zunehmender Zahl der Pkw und Überlastungen im Straßennetz über kurz oder lang der Zwang ergeben, doch noch das einst begonnene Metrosystem weiterzubauen und zu vollenden, wobei die vorhandene Bahnstrecke durchaus eine Rolle im Schnellbahnverkehr übernehmen könnte.

Sicherlich müßte zum Gelingen der Bahnprivatisierung aber eine Korrektur der bisherigen Haltung des Staates bei der Infrastrukturpolitik eintreten. Angesichts der spezifischen Faktorkosten eines Entwicklungslandes (knappes Kapital/hohe Kapitalkosten; sehr niedrige Lohnkosten) ist das kapitalintensive Verkehrsmittel Eisenbahn ohnehin in einer schwierigeren Ausgangsposition. Werden dann auch noch die staatlichen Infrastrukturinvestitionen einseitig dem Straßenverkehr zugewiesen, dürfte es wohl schwierig sein, private Investoren für den Schienenverkehr zu gewinnen.

Tabellen:

ENAFER auf einen Blick (1997)	
Streckennetz	1691 km
Dieselloks	57
Personenwagen	144
Güterwagen	2190
Mitarbeiter fest (+freie)	1769 (+868)
Güterverkehr	1,8 Mio t/531 Mio tkm
Personenverkehr	1,1 Mio P/162 Mio Pkm

Tabelle 1: Daten zur peruanischen Staatsbahn ENAFER

	ENAFER 1996	DB AG 1996
Produktivität: tkm+Pkm/Beschäftigtem und Jahr	263.000	481.000
Verkehrserlöse am Markt je Beschäftigtem in DM	21.920	58.000
Gesamteinnahmen je Beschäftigtem in DM	-	101.000
Produktivität Güterverkehr:tkm/Wagen und Jahr	242.000	423.000
Produktivität Personenverkehr: Pkm/Wagen und Jahr	1.120.000	3.700.000
Mittlere Reiseweite im Personenverkehr in km	145	45
ENAFER: Statistik ENAFER 1998		
DB AG: Verkehr in Zahlen 1997		

Tabelle 2: Daten zur Produktivität von ENAFER im Vergleich zur DB AG

Kurzfassung /Summery

Gerd Hickmann

Die Eisenbahnen in Peru - Situation im Verkehrsmarkt und Privatisierungspläne

Die peruanischen Staatsbahn ENAFER verfügt über drei Teilnetze, welche die Küstenhäfen mit den Landesinneren verbinden. Trotz einer Netzlänge von nur 1700 km sind einige Besonderheiten anzutreffen, wie die höchste Eisenbahn der Welt oder ein Monopol beim Zugang zur verschollenen Inkastadt und Touristenattraktion Machu Picchu. Durch den Ausbau des Straßennetzes und die Liberalisierung des Verkehrsmarkts ist die Situation von ENAFER im Güterverkehr (v.a. Erze und Montangüter) geprägt von stark verfallenden Transportpreisen. Fast der gesamte Personenverkehr, mit Ausnahme der ertragsstarken touristischen Verkehre nach Machu Picchu ist inzwischen an den Bus verloren. Ein großes laufendes Defizit hat zu einer hohen Verschuldung, Investitionsschwäche und einem veraltetem, schlechtem Zustand des Betriebs geführt. Der so entstandene Reformzwang traf sich mit Privatisierungsplänen des wirtschaftsliberalen Staatspräsidenten Fujimori. Im verfolgten Privatisierungsmodell soll ein privatwirtschaftlicher "Verwalter" (*administrador*) das kostenlos übertragende Schienennetz und Rollmaterial vorhalten, modernisieren und an andere private Betreiber (diskriminierungsfrei) vermieten. Er selber darf keine Verkehrsleistungen anbieten. Den Zuschlag als *administrador* soll bekommen, wer die höchste Abgabe an den Staat bietet. Fraglich ist, ob sich unter den harten Marktbedingungen und der hohen staatlichen Investitionen ausschließlich in das Straßennetz ein privatwirtschaftlicher *administrador* finden wird, der privates Kapital in das System Eisenbahn stecken wird.