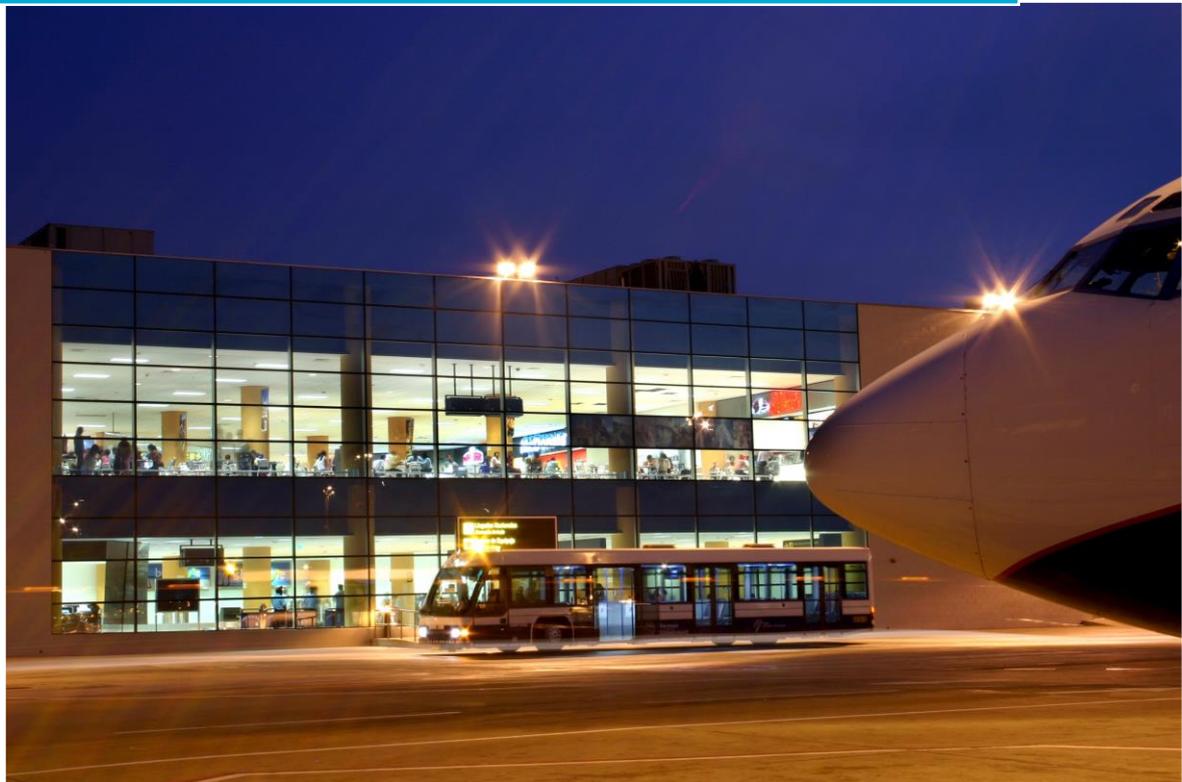


2014

Informe de Desempeño de la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez



Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Contenido

Resumen Ejecutivo.....	4
I. Principales características del Contrato de Concesión	6
II. Hechos de importancia.....	7
III. Servicios prestados.....	8
IV. Evolución del tráfico	9
IV.1. Tráfico de pasajeros	9
IV.2. Tráfico de carga	12
IV.3. Tráfico de aeronaves.....	14
V. Desempeño operativo	16
VI. Evolución de tarifas	19
V.1. Tarifas reguladas.....	19
V.2. Cargos de acceso	20
VII. Indicadores comerciales	22
VIII. Inversiones	23
IX. Resultados financieros.....	25
X. Transferencias al Sector Público.....	29
ANEXO N° 1 Tarifas máximas de los servicios sujetos a regulación tarifaria	30
ANEXO N° 2 Ficha del contrato de concesión.....	31

Cuadros

Cuadro N° 1 Servicios prestados en el AIJCH.....	8
Cuadro N° 2 Principales cifras de infraestructura	9
Cuadro N° 3 Aerolíneas Operando en el AIJCH.....	17

Tablas

Tabla N° 1 Participación del AIJCH en el tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria nacional.....	9
Tabla N° 2 Participación del AIJCh en el tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional.....	13
Tabla N° 3 Participación del AIJCH en las operaciones de la red aeroportuaria nacional	15
Tabla N° 4 Indicadores Operativos.....	16
Tabla N° 5 Evolución de tarifas máximas aplicadas por el concesionario, 2010-2014	20
Tabla N° 6 Evolución de los Cargos de Acceso	21
Tabla N° 7 Composición de los ingresos operativos.....	25
Tabla N° 8 Estado de resultados integrales	26
Tabla N° 9 Estado de Situación Financiera	27
Tabla N° 10 Ratios financieros	28
Tabla N° 11 Transferencias al Estado Peruano	29

Gráficos

Gráfico N° 1 Tráfico de pasajeros en el AIJCH	10
Gráfico N° 2 Estructura porcentual del tráfico de pasajeros en el AIJCH, según tipo de vuelo	10
Gráfico N° 3 Tráfico mensual de pasajeros en el AIJCh, 2014.....	11
Gráfico N° 4 Tráfico mensual de pasajeros en el AIJCH, 2012-2014	12
Gráfico N° 5 Tráfico de carga en el AIJCH, según tipo de vuelo.....	13
Gráfico N° 6 Tráfico de carga internacional en el AIJCH	14

Gráfico N° 7 Tráfico de naves en el AIJCh, según tipo de vuelo.....	15
Gráfico N° 8 Número de trabajadores	18
Gráfico N° 9 Ingreso promedio y costo promedio por pasajero y por WLU (En USD)	22
Gráfico N° 10 Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2006-2014.....	23

INFORME DE DESEMPEÑO 2014

AEROPUERTO INTERNACIONAL

JORGE CHÁVEZ



Resumen Ejecutivo

El 14 de febrero de 2001, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y *Lima Airport Partners* S.R.L. suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), con una vigencia de 30 años, con la posibilidad de ser prorrogado por períodos adicionales de 10 años, hasta por un plazo máximo de 60 años. Tal como se puede observar en el siguiente cuadro, la Concesión es de tipo autosostenible e involucra un compromiso de inversión de USD 1 062 millones.

Datos generales de la Concesión	
Concesionario	Lima Airport Partners S.R.L.
Accionistas de la Concesión	<i>Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide</i> : 70,01% <i>International Finance Corporation (IFC)</i> : 19,99% Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, administrado por <i>AC Capitales SAFI S.A.</i> : 10,00%
Tipo de Concesión	Autosostenible
Factor de competencia	Mayor retribución al Estado
Inversión comprometida	USD 1 062 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2013	USD 11,8 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	14 de febrero de 2001
Vigencia de la Concesión	30 años
Número de Adendas	6

Fuente: LAP, OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

El Contrato de Concesión establece, entre otros aspectos, los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario, el esquema de regulación tarifaria de los servicios a ser prestados, así como el factor de retribución y otros pagos a Organismos Públicos. Asimismo, hasta el mes de diciembre de 2014, se han suscrito seis (06) adendas al Contrato de Concesión¹.

En el año 2014, el total de pasajeros transportados fue de 15,66 millones, lo que representó un crecimiento de 5,0% con respecto al año anterior. Por otra parte, los pasajeros de vuelos internacionales, que representan el 37,4% del total de pasajeros, se incrementaron en 1,7% y los de vuelos nacionales, que representan el 54,1%, en 7,0%. Los pasajeros en tránsito crecieron en 7,45%, representando el 8,3% del total de pasajeros.

¹ La primera, celebrada el 6 de abril de 2001; la segunda, el 25 de julio de 2001; la tercera, el 30 de septiembre de 2002; la cuarta, el 30 de junio de 2003; la quinta, el 25 de julio de 2011 y la sexta el 8 de marzo del 2013.

De otro lado, la carga movilizada por el AIJCH (incluida la carga en tránsito) fue de 302 mil toneladas, creciendo 2,0% respecto del 2014. La carga internacional creció en 4,0% y la nacional se redujo en 13%, representando el 90% y el 10% del total de carga movilizada, respectivamente.

Igualmente, en el 2014 se registraron 155,1 miles de movimientos de aeronaves, cifra superior en 1,3% a la cifra registrada el año anterior. Las operaciones internacionales aumentaron en 4,5%, representando el 41,2%, mientras que las operaciones nacionales se redujeron en un 0,8%, representando el 58,8%.

En el año 2014, el número de aerolíneas que operan vuelos internacionales se incrementó de 18 a 20 mientras que el número de aerolíneas que operan vuelos nacionales pasó de 5 a 6 aerolíneas. Sin embargo, mientras el número de destinos directos internacionales se redujo de 38 a 37 (2,6%), el de destinos directos nacionales se incrementó de 20 a 21 destinos (5%)

En lo que respecta al número de frecuencias, tanto en nacionales como internacionales se tuvo un incremento. Así, las frecuencias nacionales pasaron de 729 a 763 frecuencias (un 4,7% de incremento) mientras que las frecuencias internacionales pasaron de 546 a 579 frecuencias (un 6,0% de incremento). Las siguientes rutas fueron implementadas en este año: Asunción y Talara.

En cuanto a inversiones ejecutadas por el Concesionario, OSITRAN reconoció USD 9,3 millones durante el año 2014. Los principales proyectos ejecutados fueron la ampliación de las plataformas Norte y Sur, el desarrollo de la ingeniería final de la ampliación de las salas de embarque remotas Nacional e Internacional, la ingeniería y construcción de la remodelación de la Torre Central, la tercera migración y ampliación del sistema de CCTV, entre otros.

Los ingresos operativos de LAP durante el 2014 alcanzaron los USD 271,9 millones, 5,7% más que el año anterior. Este incremento fue impulsado por el buen desempeño del tráfico de pasajeros, que constituye el 41,3% de los ingresos totales (Ingresos por TUUA nacional e internacional) y que tuvieron un incremento del 4,7% con respecto al año anterior, así como por el dinamismo observado en los ingresos comerciales, principalmente en el arrendamiento de locales comerciales que se incrementaron en un 11,3% y que contribuyen con el 10,5% de los ingresos totales del aeropuerto.

En cuanto a los ratios financieros obtenidos en el 2014, los **ratios de liquidez** mejoran en comparación con relación al año anterior, los **ratios de rentabilidad** tuvieron resultados diferentes, mientras que la rentabilidad de la inversión (ROA) se incrementó del 12% a 13%, la rentabilidad neta del patrimonio (ROE) se redujo de 31% a 28%. Esto significa que la empresa incrementó sus ganancias por cada dólar invertido, pero los accionistas vieron reducidas sus ganancias por cada dólar invertido.

En el 2014 LAP transfirió al Estado USD 110,7 millones por concepto de retribución (46,511% de sus ingresos brutos) y a CORPAC, USD 32,18 millones (equivalente al 50,0% de los ingresos por aterrizaje y despegue, y 20,0% de los ingresos por TUUA Internacional). Asimismo, LAP entregó a OSITRAN USD 2,71 millones por concepto de aporte por regulación, correspondiente al 1% de sus ingresos brutos.

Finalmente, en el año 2014, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez ganó, por sexta vez consecutiva, el galardón al Mejor Aeropuerto de Sudamérica 2013, superando a otros terminales de la región en *The World Airport Awards*, premiación elaborada por *Skytrax Research*, prestigiosa consultora de estudios de mercado especializada en temas aeroportuarios con sede en Londres.

INFORME DE DESEMPEÑO 2014

AEROPUERTO INTERNACIONAL

JORGE CHÁVEZ



I. Principales características del Contrato de Concesión

1. El 14 de febrero de 2001, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones² (el Concedente o MTC), suscribió con Lima Airport Partners S.R.L. (el Concesionario o LAP), el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el Contrato de Concesión).
2. El periodo de vigencia de la concesión es de 30 años. Dicho plazo podrá ser prorrogado por periodos de 10 años adicionales, conforme a los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión, y no podrá exceder el plazo máximo de 60 años.
3. El compromiso de inversión total en mejoras de infraestructura está proyectado en USD 1 062 millones, el cual se encuentra distribuido en dos periodos: uno inicial (que abarca los primeros ocho años de la Concesión) y un período remanente, que comprende los años restantes hasta el final de la Concesión. En esta última etapa, el Concesionario deberá construir una segunda pista de aterrizaje, la cual debe estar lista para operar en un plazo de cinco años desde la fecha en que el Concedente entregue al Concesionario la totalidad del área requerida para la ampliación del AIJCH.
4. El Contrato de Concesión establece un esquema de tarifas máximas (*price cap*) para los principales servicios aeroportuarios, que son: (i) la tarifa única de uso de aeropuerto (TUUA), cobrada a los pasajeros de salida; (ii) las tarifas de aterrizaje y despegue (A/D), estacionamiento de aeronaves y puentes de abordaje, cobradas a las aerolíneas; y (iii) las tarifas para uso de instalaciones para carga aérea. Hasta el octavo año de la Concesión, estas tarifas eran ajustadas automáticamente según el cronograma estipulado en el Contrato de Concesión; mientras que a partir del periodo remanente, son revisadas cada 5 años utilizando el mecanismo "RPI-X"³.
5. Asimismo, el Contrato de Concesión establece un sistema de tarifas máximas para el servicio de estacionamiento vehicular, las cuales son determinadas por OSITRAN. De igual manera, establece un nivel máximo y el mecanismo de reajuste para el cargo de acceso por almacenamiento y abastecimiento de combustible; y, en el caso de los servicios de rampa, oficinas operativas e instalaciones de mantenimiento, estos se encuentran bajo el Régimen de Acceso.
6. En el anexo ANEXO N° 1 del presente informe se presenta la relación de servicios y tarifas cobradas por el AIJCH para el año 2014.

² En ese momento, el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

³ El sistema RPI-X permite que las tarifas máximas aumenten de acuerdo a la tasa de inflación (RPI, por sus siglas en inglés), menos algún "factor X", que da cuenta de los aumentos de productividad en la empresa.

II. Hechos de importancia

- **El AIJCh y su posición en el mundo**
7. El AIJCH fue reconocido, por sexto año consecutivo, como el **Mejor Aeropuerto de América del Sur 2013** por *Skytrax Research*, prestigiosa consultora de estudios de mercado especializada en temas aeroportuarios con sede en Londres. Este resultado se basa en una rigurosa encuesta⁴, tomada vía internet a 13,02 millones de pasajeros durante un periodo de nueve meses, cubriendo más de 550 terminales aéreas alrededor del mundo.
 8. El AIJCH superó al Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo de Guayaquil y al Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, los cuales se ubicaron en el segundo y tercer lugar, respectivamente. Asimismo, en el año 2014 obtuvo el segundo lugar en la categoría “Mejor Personal de Aeropuerto” siendo superado por el Aeropuerto El Dorado en Bogotá.

⁴ Esta encuesta mide 39 criterios diferentes, entre ellos, el acceso al aeropuerto, la disponibilidad para el tránsito de pasajeros, la comodidad en el terminal, la ambientación y limpieza, los tiempos de espera y servicio en migraciones, la señalética del terminal, el manejo de equipaje, los controles de seguridad, la calidez y amabilidad del personal del aeropuerto, la facilidad para las conexiones, y la variedad de oferta de productos y servicios.

III. Servicios prestados

9. En el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se realizan una serie de actividades ejecutadas tanto por el propio Concesionario como por otros agentes económicos (intermediarios), que constituyen una cadena de servicios que permite el traslado de un punto a otro de pasajeros y carga. El Cuadro N° 1 muestra los principales servicios que se prestan en el terminal aéreo así como sus respectivos proveedores y el tipo de regulación al cual están sometidos.

Cuadro N° 1 Servicios prestados en el AIJCH		
SERVICIO	PROVEEDOR	TIPO DE REGULACIÓN
Uso de aeropuerto (TUUA)	LAP	Regulación tarifaria
Aterrizaje / Despegue ¹	CORPAC y LAP	Regulación tarifaria
Estacionamiento de aeronaves	LAP	Regulación tarifaria
Uso de puentes de abordaje	LAP	Regulación tarifaria
Uso de instalaciones de carga aérea	LAP	Regulación tarifaria
Asistencia en tierra (rampa)	Talma Servicios Aeroportuarios, Swissport ² y Servicios Aeroportuarios Andinos	Regulación por acceso
Atención de pasajeros y equipaje (alquiler de oficinas operativas y counters)	Aerolíneas	Regulación por acceso
Mantenimiento de aeronaves	Aeroinversiones, Seman Peru y Arsenal-Aeronaval	Regulación por acceso
Almacenamiento y abastecimiento de combustible	Exxon-Mobil	Indexación por inflación
Estacionamiento vehicular	LAP	Regulación por comparación
Alquiler de locales comerciales	LAP	No regulado

¹/ Los servicios son compartidos entre CORPAC (radio ayudas, comunicaciones y meteorología) y LAP (construcción, equipamiento y mantenimiento de la pista de aterrizaje)
²/ En diciembre de 2010, Talma adquirió el 51% de las acciones de Swissport.
Fuente: LAP
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

10. Para la provisión de estos servicios, es indispensable contar con la infraestructura adecuada que permita atender de manera oportuna la creciente demanda. Al respecto, el Cuadro N° 2 muestra las importantes mejoras que se han alcanzado en términos de infraestructura, luego de doce años de concesión.

Cuadro N° 2
Principales cifras de infraestructura

Infraestructura	2001	2014
Area de terminal (m ²)	39 467	86 600
Area de plataforma (m ²)	165 000	340 000
Número de posiciones de estacionamiento de aeronaves	18	47
Número de puentes de abordaje	0	19
Número de fajas de recojo de equipaje de vuelos internacionales	3	6
Posiciones de Migraciones en Llegadas Internacionales	12	30
Posiciones de Migraciones en Salidas Internacionales	12	24
Perú Plaza (m ²) ¹	No existía	3 846
Millones de metros cuadrados entregados en concesión		6,2
Número de concesionarios comerciales		68
Número de locales comerciales		110
Metros de longitud de la pista		3 507

^{1/} Zona comercial de acceso al público en general.

Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

IV. Evolución del tráfico

IV.1. Tráfico de pasajeros

11. El AIJCH continúa siendo el terminal aéreo de mayor importancia en la red aeroportuaria nacional, concentrando el 59,7% del tráfico total de pasajeros durante el año 2014. Esta participación se torna más significativa en los vuelos internacionales, donde el AIJCH cubre más del 99% del tráfico de pasajeros.

Tabla N° 1
Participación del AIJCH en el tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria nacional
(En porcentaje)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Nacional	42,0	43,0	43,6	44,0	44,0	44,3	45,3	45,1	45,9	46,8	47,2	47,2	47,0	46,8
Internacional	99,0	99,3	98,9	99,0	99,0	99,9	99,9	99,4	99,4	99,3	99,3	99,4	99,4	99,3
Total	60,0	63,1	63,4	63,0	63,0	62,9	63,0	62,8	63,3	61,6	61,6	61,0	60,4	59,7

Nota: No incluye pasajeros en tránsito.

Fuente: LAP, CORPAC, Aeropuertos del Perú y Aeropuertos Andinos del Perú.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

12. En el año 2014, 15,66 millones de pasajeros hicieron uso del aeropuerto, lo que representó un incremento de 5% con respecto al año anterior. De este total, el mayor crecimiento se dio para los pasajeros de vuelos nacionales, que aumentaron un 7% respecto al año anterior. Los pasajeros de vuelos internacionales se incrementaron en 1,7% mientras que los pasajeros en tránsito lo hicieron en un 7,5%.
13. Si se analiza el tráfico de pasajeros desde el inicio de la Concesión, se puede observar que el mayor crecimiento se dio en el tráfico de pasajeros nacionales con un 12% de crecimiento anual

a lo largo de toda la concesión, mientras que en el caso de los pasajeros internacionales, el crecimiento promedio anual fue de 7,9%.

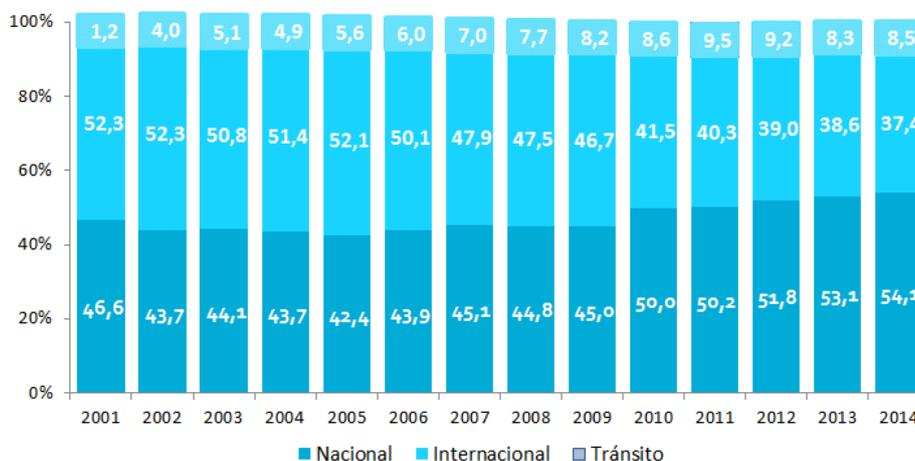
Gráfico N° 1
Tráfico de pasajeros en el AIJCH
(En millones de pasajeros)



Fuente: LAP
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

14. Cabe destacar que el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales empieza a tener un mayor dinamismo a partir del año 2010, pasando de 5,1 millones de pasajeros a 8,47 millones de pasajeros, lo que significó un crecimiento promedio de 13,34% entre los años 2010 y 2014
15. Respecto al tráfico de pasajeros internacionales, si bien presentaron un mayor crecimiento a partir del año 2010, dicho crecimiento fue menor, pasando de 4,26 millones de pasajeros en el 2010 a 5,85 millones de pasajeros en el 2014, lo que significó un crecimiento anual promedio de 8,26%.

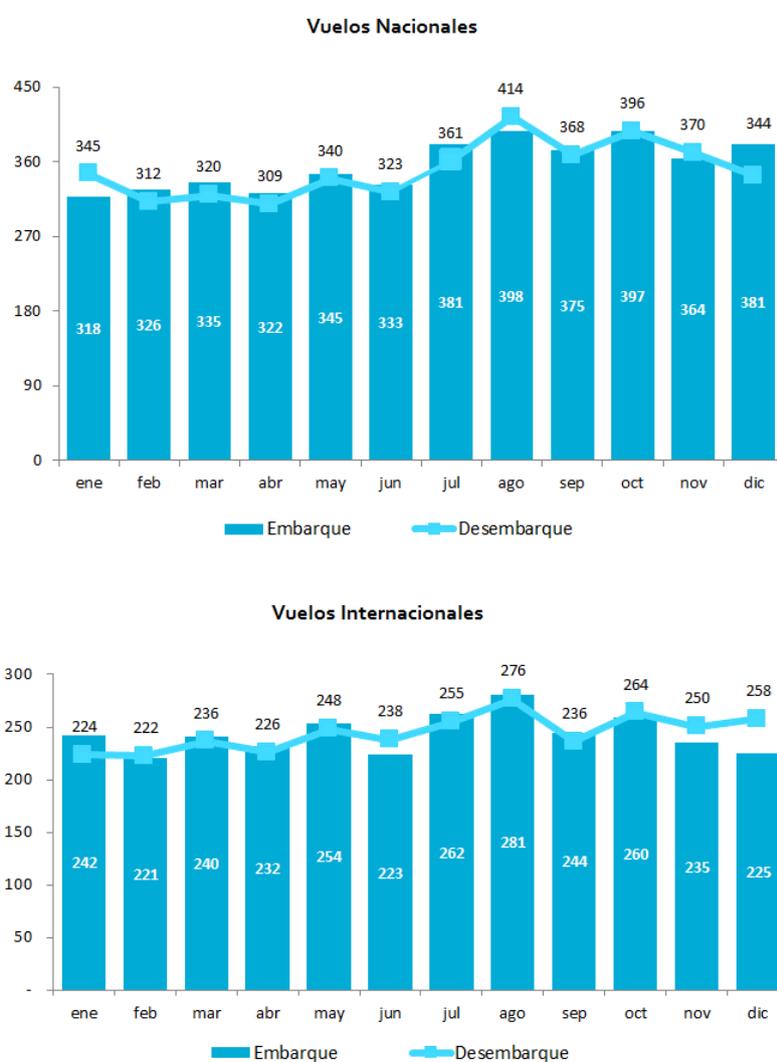
Gráfico N° 2
Estructura porcentual del tráfico de pasajeros en el AIJCH, según tipo de vuelo



Fuente: LAP
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

16. Con relación a la estacionalidad del tráfico de pasajeros en el año 2014, puede observarse que en vuelos nacionales los mayores niveles de embarque y desembarque se produjeron durante los meses de octubre, agosto y julio, siendo estos dos últimos meses propios de las fechas festivas de Fiestas Patrias. Asimismo, en vuelos internacionales, se puede observar mayores niveles de embarque en los meses de julio, agosto y octubre; mientras que los meses de julio, agosto, octubre y diciembre registraron los mayores niveles de desembarque.
17. Considerando el comportamiento del tráfico mensual de pasajeros para el año 2014, se puede observar que el mes agosto es el mes con el mayor flujo de pasajeros tanto nacionales como internacionales (mes asociados a las fiestas de medio año, seguido por el mes de octubre (mes asociado a viajes de promoción escolar) tanto para pasajeros nacionales como internacionales).

Gráfico N° 3
Tráfico mensual de pasajeros en el AIJCh, 2014
 (En miles)

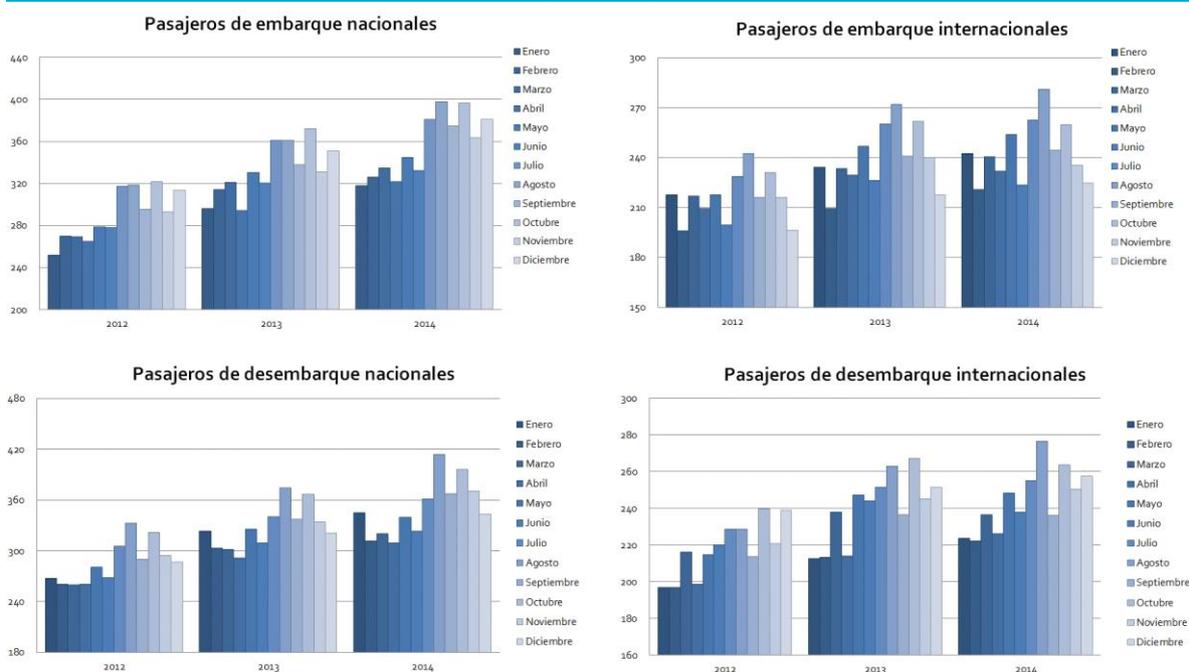


Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

18. Así, tanto para el desembarque de vuelos nacionales como para el embarque de vuelos internacionales, el mes de agosto fue el de mayor tráfico de pasajeros, seguido de los meses de julio (fiestas patrias) y octubre (vacaciones escolares).
19. En el caso del embarque de pasajeros nacionales y desembarque de pasajeros internacionales, el mayor tráfico se dio en los meses de octubre, agosto y diciembre. Cabe destacar que para el año 2014, a diferencia de años anteriores, el mes de octubre registró el mayor tráfico de pasajeros nacionales.
20. En contraste a ello, es en los meses de enero a mayo en donde el número de pasajeros que transitan por el AIJCH es menor. En el Gráfico N° se presenta el tráfico mensual de pasajeros en el AIJCH entre los años 2011-2013.

Gráfico N° 4
Tráfico mensual de pasajeros en el AIJCH, 2012-2014
 (En miles)



Fuente: LAP
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

IV.2. Tráfico de carga

21. En relación al tráfico de carga, el AIJCH también se constituye como el principal aeropuerto carguero del país; especialmente en el transporte internacional, en el que concentra cerca del 100% de la carga movilizada.

Tabla N° 2
Participación del AIJCh en el tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional
(En porcentaje)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Nacional	29,70	35,30	43,60	44,70	44,60	45,55	46,71	49,48	49,58	51,67	51,84	54,68	54,44	51,14
Internacional	99,30	99,60	99,50	99,20	99,70	99,64	99,97	99,97	99,88	99,97	100,00	99,98	99,98	99,98
Total	80,20	83,70	86,60	89,00	88,50	88,59	89,78	88,48	89,73	89,90	89,95	90,79	90,66	90,66

Nota: No incluye carga en transferencia.

Fuente: CORPAC, LAP, Aeropuertos del Perú y Aeropuertos Andinos del Perú

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

22. Al igual que en el tráfico de pasajeros, durante los trece años de Concesión se ha venido observando un crecimiento sostenido en el tráfico de carga (con excepción del 2009, en que se sintieron los efectos de la crisis financiera internacional) a una tasa promedio anual de 4%. Cabe señalar, que si bien la carga internacional representa la mayor proporción de la carga movilizada, esta ha visto reducida su participación de 90% en 2001 a 83,3% en 2013, generando espacio a la carga en tránsito, la cual en el último año representó el 5% del tráfico total de carga.

Gráfico N° 5
Tráfico de carga en el AIJCH, según tipo de vuelo
(En miles de TM)

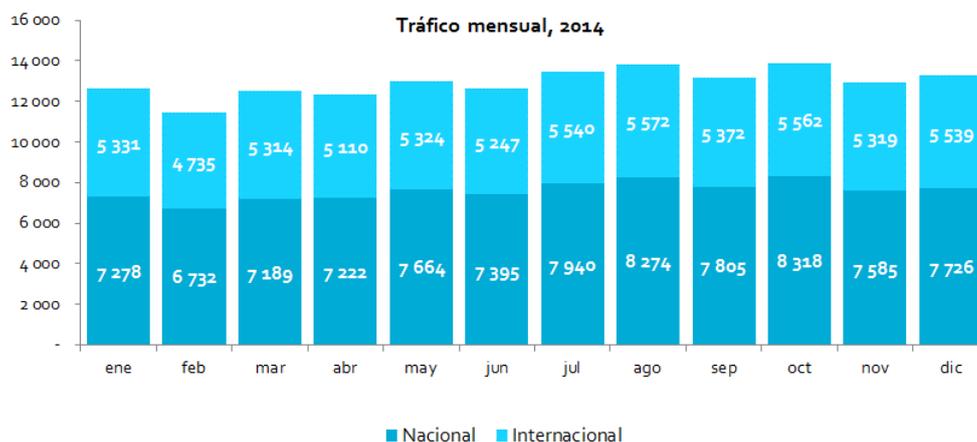
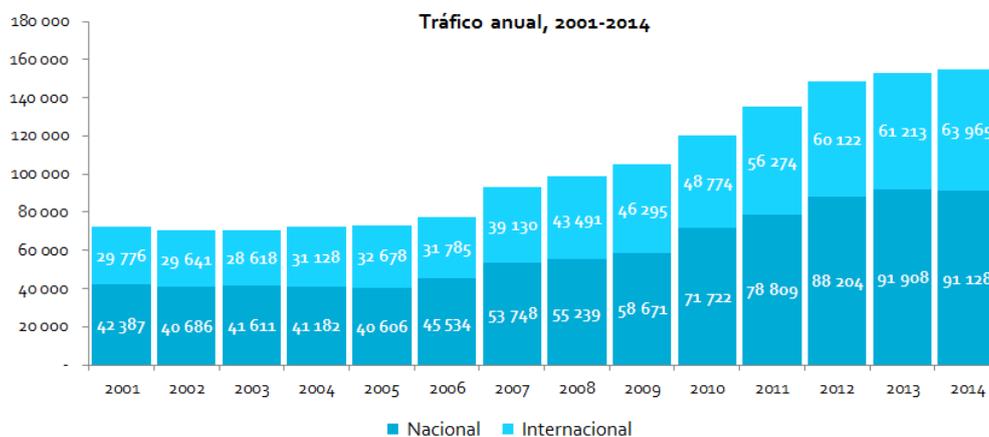


Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

23. En el 2014, se movilizó por el AIJCH un total de 302 mil toneladas, lo que representó un crecimiento de 2% respecto del año anterior. En cuanto al origen/destino de carga, la carga internacional creció en 4,0% mientras que la nacional se redujo en un 13%. Durante ese año, el Perú exportó por vía aérea a través del AIJCH aproximadamente 272 miles de toneladas (90% del total de carga movilizada), lo que representó un incremento del 4% respecto del 2013.

Gráfico N° 6
Tráfico de carga internacional en el AIJCH
(En miles de TM)



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

IV.3. Tráfico de aeronaves

24. A diferencia del tráfico de pasajeros y de carga, en términos de operaciones de aeronaves (aterrizaje o despegue), el AIJCH concentra menos de la mitad del tráfico total de la red aeroportuaria nacional. En particular, en vuelos nacionales, el AIJCH concentró el 29,1% de las operaciones registradas en el 2014; mientras que los terminales aéreos operados por Aeropuertos del Perú concentraron el 35,7%; los operados por CORPAC el 26,1%; en tanto, los terminales operados por Aeropuertos Andinos del Perú representaron el 9,0%.

Tabla N° 3
Participación del AIJCH en las operaciones de la red aeroportuaria nacional
(En porcentaje)

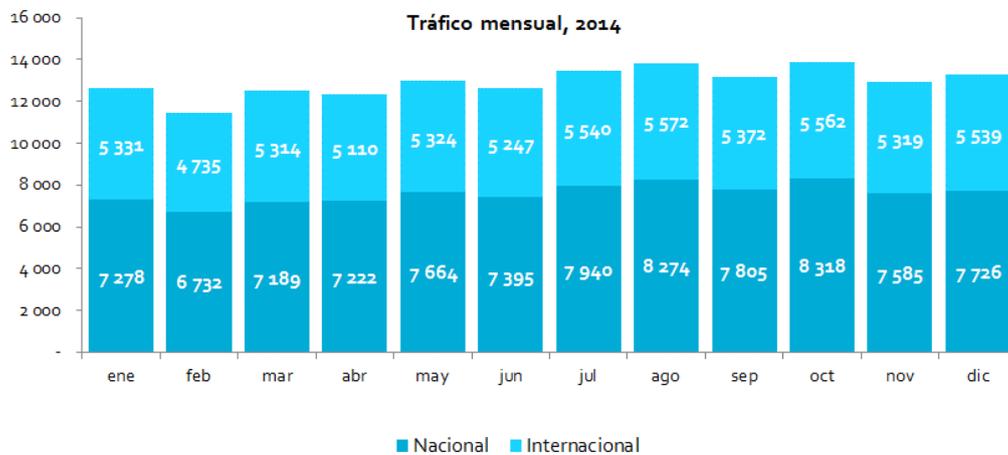
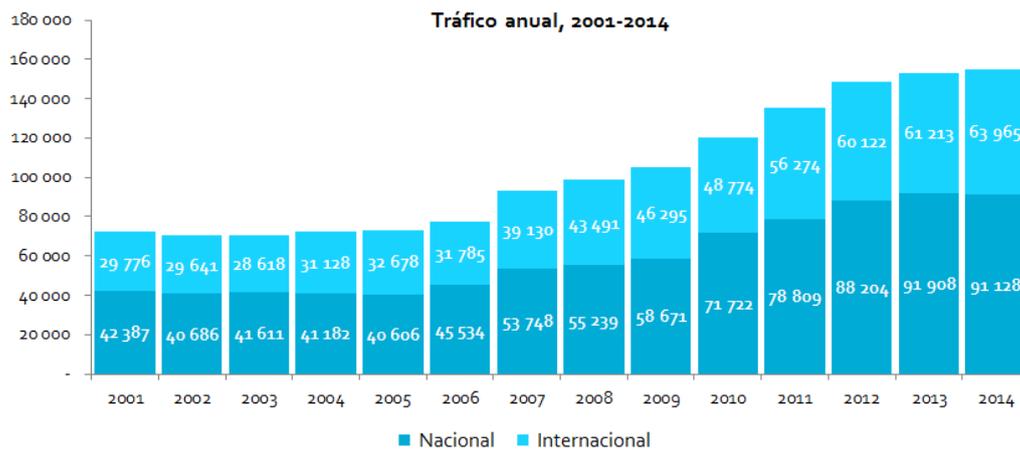
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Nacional	23,6	23,6	24,8	23,3	22,9	23,1	25,2	23,1	23,2	26,2	28,7	28,4	30,6	29,1
Internacional	95,1	95,6	96,0	96,5	97,5	97,9	98,1	97,5	97,6	97,3	97,5	97,2	96,7	96,3
Total	34,2	34,6	24,8	34,6	34,7	33,7	39,0	34,8	35,0	37,2	40,7	39,9	42,1	40,9

Fuente: CORPAC, LAP, Aeropuertos del Perú y Aeropuertos Andinos del Perú

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

25. El número total de operaciones en el AIJCH ha mostrado una marcada tendencia creciente desde el año 2007. Así, en el 2014 se registraron 155 mil operaciones de aeronaves, cifra superior en 1,3% a la registrada en el año 2013. Las operaciones nacionales se redujeron en 0,8%; mientras que las operaciones internacionales tuvieron un aumento de 4,5 %.

Gráfico N° 7
Tráfico de naves en el AIJCh, según tipo de vuelo
(En miles de operaciones)



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

V. Desempeño operativo

V.1. Desarrollo de rutas

27. En el año 2003, se implementó el Programa de Desarrollo de Rutas, a través del cual el Concesionario ha venido evaluando con las compañías aéreas –tanto las que operan en el AIJCH como las que no- las posibilidades que ofrece el mercado peruano, pero sobretodo el de Lima. En estos diez años, los resultados han hecho evidente el trabajo realizado, pues no solo se encuentran operando 23 aerolíneas desde y hacia el AIJCH (2 de ellas tanto en vuelos nacionales como internacionales), sino que además en el 2014 se atendieron 37 destinos directos internacionales y 21 nacionales.

Tabla N° 4 Indicadores Operativos										
Indicador	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Var. 2014/2013
Aerolíneas internacionales*	19	20	17	15	16	17	18	18	20	2
Aerolíneas nacionales*	7	5	7	5	5	5	5	5	6	1
Aerolíneas cargueras	14	12	13	12	10	12	9	11	12	1
Destinos directos internacionales	n.d.	24	27	29	36	35	38	38	37	-1
Destinos directos nacionales	n.d.	14	15	16	17	18	19	20	21	1
Frecuencias internacionales	n.d.	n.d.	n.d.	401	468	502	553	546	579	33
Frecuencias nacionales	n.d.	n.d.	n.d.	443	527	581	691	729	763	34

(*) Aerolíneas que operan en el AIJCH.

Fuente: Memoria Anual de LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

28. Como se puede observar en el cuadro anterior, en lo que respecta a aerolíneas nacionales e internacionales, se incrementó el número de aerolíneas en relación al año 2013, así como en el caso de las aerolíneas de carga. En el Cuadro N° 3 se muestra las aerolíneas que transitaron por el AIJCH durante el año 2014.

Cuadro N° 3
Aerolíneas Operando en el AIJCH

Aerolíneas internacionales	Aerolíneas nacionales	Carga
Aerolíneas Argentinas	Lan Perú	Grupo LAN Cargo
Aeroméxico	Taca Perú	Atlas Air
Air Canada	LC Perú	Tampa Cargo
Air Europa	Peruvian Airlines	Centurion
Air France	Star Perú	ABX Air
American Airlines	Andes Air	Korean Airlines
Avianca		ATSA
United Airlines		Solar Cargo
Copa Airlines		Star Perú
Delta		Arolinea del Caribe - Perú
Iberia		Lufthansa Cargo
KLM		Martinair Cargo
Grupo LAN		
Grupo TACA		
Spirit Airlines		
Sky Airlines		
TAM		
Viva Colombia		
Tame		
Jet Blue		

Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

29. Durante el 2014 el tráfico de aeronaves comerciales experimentó un crecimiento promedio de 60 frecuencias semanales (internacional: 38 frecuencias y nacional: 22 frecuencias), sin embargo, también dejaron de operarse 50 frecuencias semanales (16 en internacional y 36 en nacional). Igualmente, las siguientes rutas fueron implementadas durante el 2014:

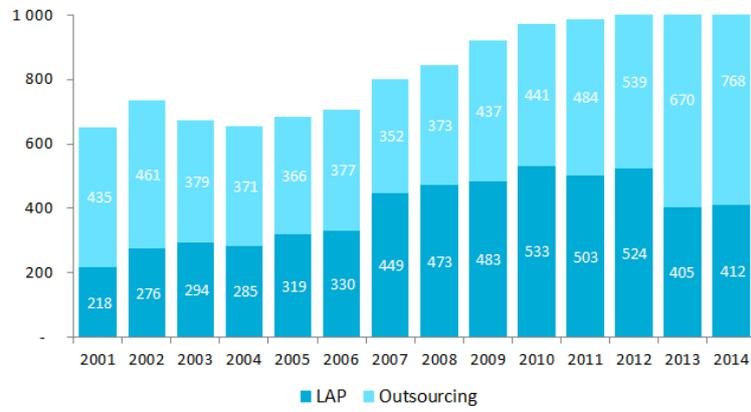
- Asunción por Tam con tres frecuencias
- Bogotá por Viva Colombia con tres frecuencias
- La Paz (vía Cuzco) por Peruvian Airlines con siete frecuencias
- Sao Paulo por TAME con cuatro frecuencias
- Talara por LAN con siete frecuencias
- Ayacucho por LAN con tres frecuencias
- Jauja por Andes Air con tres frecuencias
- Cusco por Andes Air con tres frecuencias
- Iquitos por TACA con siete frecuencias
- Pucallpa (vía Tarapoto) por Star Perú con tres frecuencias
- Tarapoto (vía Pucallpa) por Star Perú con dos frecuencias

V.2. Fuerza Laboral

30. Según información del Concesionario, en el año 2014 se registraron 1 180 empleos entre puestos directos y externos, lo cual representa un incremento 105 empleos con relación al año anterior (incremento de 9,8%).

31. Asimismo, se puede observar una variación el tipo de empleo, donde los puestos directos se incrementaron en 1,7% y los puestos externos se incrementaron en un 14,6%.

Gráfico N° 8
Número de trabajadores



Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VI. Evolución de tarifas

V.1. Tarifas reguladas

32. De acuerdo a la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario está facultado a determinar las tarifas a ser cobradas por los servicios aeroportuarios (tarifa única por uso de aeropuerto - TUUA, aterrizaje y despegue, y estacionamiento de aeronaves), siempre que dichos precios no excedan las tarifas máximas establecidas por el propio contrato para los ocho primeros años de Concesión. A partir del noveno año (2009), las tarifas reguladas se reajustan anualmente por inflación, en cumplimiento del mecanismo de precio tope "RPI-X"⁵.
33. Asimismo, el Contrato de Concesión establece un sistema de tarifas máximas para los servicios de uso de instalaciones de carga aérea y puentes de embarque. En tal sentido, las Resoluciones de Consejo Directivo N° 046-2004-CD-OSITRAN y N° 003-2008-CD-OSITRAN establecieron que las tarifas por cada uno de estos servicios, respectivamente, también deberían revisarse mediante el mecanismo de precio tope "RPI-X".
34. En cumplimiento de lo señalado, en octubre de 2013 se concluyó el segundo procedimiento de revisión tarifaria del AIJCH, determinándose en 0,05% el factor de productividad "X" que estará vigente para el quinquenio 2014-2018. Asimismo, se determinó que este mecanismo de reajuste se aplique mediante tres canastas reguladas de servicios:
 - **Servicios a la aeronave:** aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, y uso de puentes de embarque.
 - **Servicios a la carga:** uso de instalaciones de carga aérea.
 - **Servicios a los pasajeros:** uso de aeropuerto.
35. Así, el precio tope establecido debe cumplirse como un promedio ponderado (por los ingresos generados por cada servicio el año inmediatamente anterior) de las tarifas de cada una de estas tres canastas. Por consiguiente, se garantiza al Concesionario la flexibilidad para variar los precios dentro de cada canasta como considere pertinente, siempre que la variación anual del precio tope, no supere la suma correspondiente a la inflación del consumidor de los EEUU y al factor de productividad.
36. En el siguiente cuadro se muestra la evolución de las tarifas reguladas desde el inicio de la aplicación del mecanismo de reajuste RPI-X. El detalle de las tarifas máximas vigentes durante el año 2014 se encuentra en el anexo 2.

⁵ El sistema RPI-X permite que las tarifas máximas aumenten de acuerdo a la tasa de inflación (RPI, por sus siglas en inglés), menos algún "factor X", que da cuenta de los aumentos de productividad en la empresa. Este último es calculado por OSITRAN y permanece fijo por un periodo de cinco años.

Tabla N° 5
Evolución de tarifas máximas aplicadas por el concesionario, 2010-2014

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	USD (no inc. IGV)				Variación anual		
		2011	2012	2013	2014	2012/2011	2013/2012	2014/2013
Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario								
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	26,05	26,05	26,05	26,05	-	-	
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	6,22	7,39	7,97	8,49	18,8%	7,8%	6,5%
Aterrizaje / Despegue Internacional¹								
Peso Máximo de Despegue								
Hasta 10 TM	Por operación	35,26	35,26	35,26	35,26	0,0%	0,0%	0,0%
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	4,96	4,96	4,96	4,96	0,0%	0,0%	0,0%
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	6,03	6,03	6,03	6,03	0,0%	0,0%	0,0%
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	6,33	6,33	6,33	6,33	0,0%	0,0%	0,0%
Más de 100 TM	Por tonelada	6,64	6,64	6,64	6,64	0,0%	0,0%	0,0%
Aterrizaje / Despegue Nacional²								
Peso Máximo de Despegue								
Hasta 10 TM	Por operación	13,60	13,60	13,60	13,60	0,0%	0,0%	0,0%
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	1,98	1,98	1,98	1,98	0,0%	0,0%	0,0%
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	2,40	2,40	2,40	2,40	0,0%	0,0%	0,0%
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	2,57	2,57	2,57	2,57	0,0%	0,0%	0,0%
Más de 100 TM	Por tonelada	2,61	2,61	2,61	2,61	0,0%	0,0%	0,0%
Puentes de Embarque								
Primeros 45 minutos o fracción		69,07	82,75	91,19	95,67	19,8%	10,2%	4,9%
Periodos de 15 minutos adicionales o fracción		23,03	27,59	30,34	31,90	19,8%	10,0%	5,1%
Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilogramo	0,0201	0,0217	0,0262	0,0225	8,0%	20,7%	-14,1%

^{1/ y 2/} Aterrizaje / Despegue nocturno: incremento de 15% sobre las tarifas diurnas.

Aterrizaje / Despegue diurno/nocturno o nocturno/diurno: incremento de 7,5% sobre las tarifas diurnas.

Vuelos de prueba y entrenamiento: 25% de la tarifa de Aterrizaje / Despegue (A/D).

Estacionamiento: 10% de la tarifa de A/D por las primeras 4 horas.

2,5% de la tarifa de A/D por hora o fracción adicional.

Fuente: Tarifarios de LAP 2011, 2012, 2013 y 2014.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

V.2. Cargos de acceso

37. OSITRAN también regula el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura en manos del Concesionario, que es considerada una facilidad esencial⁶. Al respecto, mediante Resolución N° 020-2006-CD-OSITRAN⁷, se aprobó el Reglamento de Acceso a la Infraestructura (REA) del AIJCH presentado por LAP, donde se especifica la definición de servicios esenciales y se señala como tales a los siguientes servicios:

- Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y terceros)
- Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas necesarias para las operaciones y *counters*)
- Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas
- Almacenamiento y abastecimiento de combustible

38. Así, el cargo de acceso de los primeros tres servicios ha sido determinado por OSITRAN mediante mandatos de acceso, de conformidad con lo establecido en el REMA. En el caso del servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible, el Contrato de Concesión estableció un precio tope a cobrar a cualquier proveedor de combustible que desee utilizar los servicios de la planta de almacenamiento. Dicho precio tope fue fijado en USD 0,09 por galón (más IGV) durante los primeros cuatro años de la Concesión; a partir del siguiente año, el Contrato establece que OSITRAN es responsable de efectuar una evaluación y ajuste de dicha

⁶ El artículo N° 9 del Reglamento de Mandato de Acceso de OSITRAN define facilidad esencial como:

"Aquella instalación o infraestructura de transporte de uso público o parte de ella, que cumple con las siguientes condiciones:

a) Es administrada o controlada por un único o un limitado número de Entidades Prestadoras;

b) No es eficiente ser duplicada o sustituida;

c) El acceso a ésta es indispensable para que los Usuarios Intermedios realicen las actividades necesarias para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino."

⁷ Modificada por Resolución N° 031-2006-CD-OSITRAN.

tarifa cada tres años, de acuerdo al desempeño de los factores económicos relevantes, de tal manera que "dicha tarifa mantenga el valor de los montos establecidos a la Fecha de Cierre"⁸.

39. En el siguiente cuadro se muestra la evolución de los cargos de acceso.

Tabla N° 6 Evolución de los Cargos de Acceso (En USD, no incluye IGV)					
1. Cargo de acceso para el servicio de rampa a terceros. Según Peso Máximo de Despegue - PMD					
PMD	Unidad de cobro	Hasta 2007	2008-2014	Variación	
Hasta 5,68 TM	Por operación	37,44	38,97	4,09%	
Más de 5,68 hasta 33 TM	Por operación	40,85	42,51	4,06%	
Más de 33 hasta 51 TM	Por operación	61,22	63,72	4,08%	
Más de 51 hasta 56 TM	Por operación	70,26	73,12	4,07%	
Más de 56 hasta 78 TM	Por operación	74,35	77,38	4,08%	
Más de 78 hasta 152 TM	Por operación	89,87	93,53	4,07%	
Más de 152 hasta 188 TM	Por operación	110,29	114,79	4,08%	
Más de 188 hasta 287 TM	Por operación	114,38	119,04	4,07%	
Más de 287 TM	Por operación	163,49	170,15	4,07%	
2. Cargo de acceso para el autoservicio de rampa. Según Peso Máximo de Despegue - PMD					
PMD	Unidad de cobro	2008 - 2011	2011-2015	Variación	
Hasta 5,68 TM	Por operación	6,29	6,55	4,13%	
Más de 5,68 hasta 8,70 TM	Por operación	12,53	13,04	4,07%	
Más de 8.70 hasta 33 TM	Por operación	34,45	35,86	4,09%	
Más de 33 hasta 51 TM	Por operación	57,41	59,75	4,08%	
Más de 51 hasta 56 TM	Por operación	62,63	65,19	4,09%	
Más de 56 hasta 78 TM	Por operación	89,77	93,43	4,08%	
Más de 78 hasta 152 TM	Por operación	168,06	174,91	4,08%	
Más de 152 hasta 188 TM	Por operación	219,21	228,15	4,08%	
Más de 188 hasta 287 TM	Por operación	334,03	347,66	4,08%	
Más de 287 TM	Por operación	448,85	467,16	4,08%	
3. Cargos de acceso de otros servicios					
Concepto	Unidad de cobro	2010-2012	2013-2015	Variación	
Alquiler de mostradores (Counters Check-in)	Por hora	1,65	1,62	-1,82%	
Alquiler de oficinas operativas terminadas	Por m2 / mes	32,09	32,41	1,00%	
Alquiler de oficinas operativas (área gris)	Por m2 / mes	21,13	20,48	-3,08%	
Mantenimiento preventivo de aeronaves	Almacén	2,20	5,42	146,36%	
	Oficinas	3,68	9,04	145,65%	
	Talleres	2,30	5,66	146,09%	
4. Otros					
Concepto	Unidad de cobro	2013	2014	Variación	
Cargo por abastecimiento de combustible	Por galón	0,1124	0,1195	6,31%	

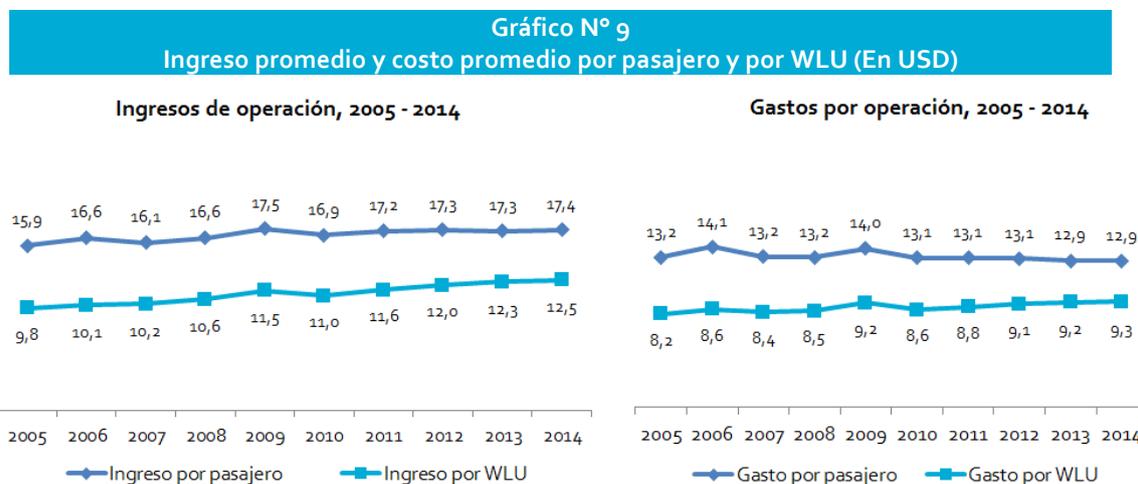
Fuente: Resoluciones de Consejo Directivo N° 026-2004-CD-OSITRAN, 041 al 047-2005-CD-OSITRAN, 005-2008-CD-OSITRAN, 021-2010-CD-OSITRAN y 031-2010-CD-OSITRAN, y Resolución de Gerencia General N° 019-2011-GG-OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

⁸ Al respecto, la Gerencia de Asesoría Legal, mediante Memorando N° 109-04-GAL-OSITRAN, señaló que el valor de la tarifa máxima por almacenamiento y abastecimiento de combustible a los aviones debe mantenerse en valores constantes, por lo que sugirió la indexación como uno de los mecanismos posibles de mantener este valor en el tiempo. Así, para mantener coherencia con el ajuste de los precios de los servicios regulados que presta LAP, el Consejo Directivo de OSITRAN determinó que la tarifa de almacenaje y puesta a bordo de combustible sea ajustada por la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América.

VII. Indicadores comerciales

40. Los ingresos operativos entre los años 2013 y 2014, se incrementaron de USD 257,35 millones a USD 271,91 millones, lo que representó un crecimiento de 5,7%. Este incremento de ingresos se explicó principalmente por la mayor recaudación producto del cobro de TUUA Nacional e Internacional, los cuales se incrementaron en un 5,4%. Cabe mencionar que los ingresos tanto por TUUA Nacional como Internacional representaron en el año 2014 el 41,3% de los ingresos totales de LAP.
41. En relación al ingreso promedio por pasajero, se observó un incremento de 9,5% para el año 2014, pasando de USD 17,26 a USD 17,36. Si se considera el ingreso promedio por WLU⁹ entre el año 2013 y 2014 este tuvo un incremento de 1,5%, ubicándose en USD 12,53.
42. Para el 2014, los costos de operación de LAP ascendieron a USD 49,7 millones de dólares¹⁰, lo que representó un incremento del 5,6% en relación al año 2013, siendo el mayor costo las cargas de personal con USD 15,2 millones.
43. Considerando el costo promedio por pasajero, en el año 2014 este fue de USD 12,89, monto menor en 0,2% al incurrido el año anterior; que fue de USD 12,92. En el caso del costo promedio por WLU, de forma similar, este tuvo un ligero incremento, pasando de USD 9,25 a USD 9,30, lo que significó un incremento de 0,6%.
44. El Gráfico N° 9 se puede observar tanto la evolución de ingresos como de los costos promedio entre los años 2005-2014.



Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

45. Como se puede observar en el gráfico anterior, entre los años 2005-2014, el ingreso promedio por pasajero se ha incrementado en USD 1,5 (un 9,5% de incremento), porcentaje menor al crecimiento del ingreso promedio por WLU, el cual paso de USD 9,84 a USD 12,53 (un 27,3% de incremento).

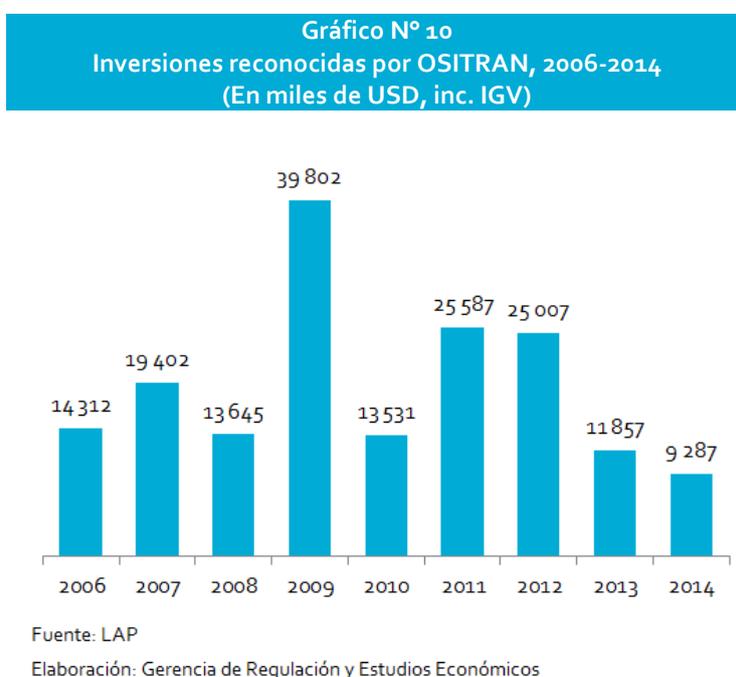
⁹ Work Load Unit (WLU) es una medida de producto comúnmente usada en la industria aérea, la cual es definida como un pasajero ó 0,1 toneladas de carga.

¹⁰ Incluye tanto las transferencias por retribución al Estado como a Ositrán, gastos administrativos y operativos.

46. En lo que respecta al costo promedio por pasajero, entre los años 2005 y 2014, este se ha reducido en USD 0,30 (un 2,3%), mientras que el costo promedio por WLU se incrementó en USD 1,11, lo que significó un incremento del 13,6% en el periodo.

VIII. Inversiones

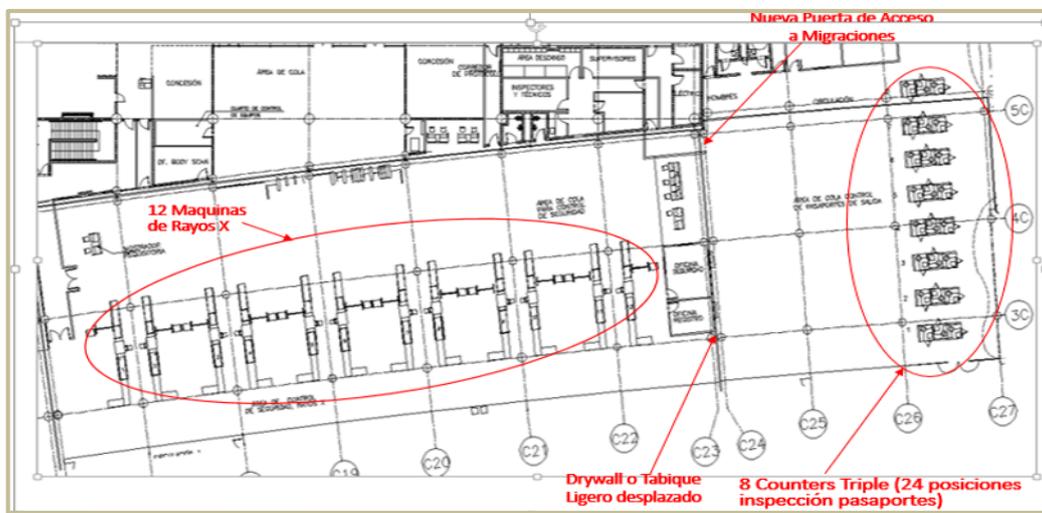
47. Las inversiones realizadas por el Concesionario pueden constituir parte de las mejoras comprometidas en el Contrato de Concesión, una vez que han sido reconocidas como tales por el Regulador. Dicho reconocimiento supone la verificación de que la inversión esté de acuerdo con lo ofrecido en la propuesta técnica del Concesionario, así como con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión.
48. En el año 2014, se reconocieron inversiones por un monto de USD 9,3 millones (incluido IGV), monto inferior que el reconocido en años anteriores.



49. Entre las mejoras realizadas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, durante el año 2014, se tiene la ampliación de las zonas TUUA, el control seguridad de salidas, migraciones y conexiones, cuyo objetivo principal es agilizar los flujos de pasajeros durante el proceso de embarque y conexiones. Los trabajos comprendieron la habilitación de 02 molinetes adicionales en el TUUA, ampliación de 8 a 12 posiciones de control de rayos X en salidas, ampliación de 16 a 24 posiciones de control migratorio, ampliación del 100% del área de cola y ampliación de 4 a 6 posiciones de control de rayos X en conexiones.
50. Asimismo, se culminó la construcción del cerco perimétrico en los terrenos de ampliación. Dichos trabajos consistieron en realizar la ingeniería final, procura y construcción del cerco perimétrico y servicios complementarios en los nuevos terrenos incorporados a la concesión como parte de la Fase I, cuya área de terreno de 3 651 858 m² representa el 53,64% de área requerida para la ampliación del aeropuerto.

51. Otras mejoras realizadas son la remodelación del nivel 7 de la Torre Central del AIJCH, construcción de la primera isla de combustible en la zona norte, sectorización de sistemas de rociadores, expansión del hotel Costa del Sol, ampliación y remodelación del área de *duty free* en el primer nivel del espigón de Llegadas internacionales, confiabilidad del sistema eléctrico del AIJCH – Fase I, etc. Asimismo, se viene efectuando la ampliación de la plataforma norte.
52. En lo que respecta al proyecto de ampliación del AIJCH, se vienen desarrollando los proyectos de transición, nueva pista, terminal 2 y proyectos comerciales mediante la realización del estudio geotécnico preliminar, revisión de tráfico y validación de Plan Maestro así como los diseños conceptuales de medidas de transición del lado aire y del terminal 2.

Ilustración 1 Obras de ampliación en el terminal de pasajeros



IX. Resultados financieros

53. En el año 2014, LAP incrementó sus ingresos operativos en 5,7%, alcanzando la suma de USD 271,9 millones. De este monto, el 72,3% correspondieron a ingresos aeroportuarios y el 26,8% a ingresos comerciales. (ver Tabla N° 7)

Tabla N° 7 Composición de los ingresos operativos (En miles de USD)			
Concepto	2013	2014	Variación
Ingresos Totales (a+b)	254 983	269 604	5,7%
a. Aeroportuarios	187 943	196 716	4,7%
TUUA Nacional e Internacional	106 623	112 401	5,4%
Aterrizaje y Despegue	33 805	33 916	0,3%
Comisión por venta de combustible	20 181	21 661	7,3%
Puentes de abordaje de pasajeros	11 865	12 876	8,5%
Carga	6 591	6 797	3,1%
Rampa	5 971	6 132	2,7%
Estacionamiento de Aeronaves	2 877	2 933	1,9%
Inspecciones de Equipaje	30	-	
b. Comerciales	67 040	72 888	8,7%
Arrendamiento de locales comerciales	25 800	28 706	11,3%
Ingresos por concesión de:			
Duty Free	14 657	14 663	0,0%
Comidas y bebidas	7 290	7 548	3,5%
Transporte terrestre de pasajeros	1 992	2 280	14,5%
Estacionamiento vehicular	7 620	8 515	11,7%
Catering	3 247	3 366	3,7%
Otros	6 434	7 810	21,4%
c. Otros Ingresos operativos	2 363	2 312	-2,2%
Total de ingresos de operación (a+b+c)	257 346	271 916	5,7%

Fuente: EEFF auditados - LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

54. De los ingresos aeroportuarios, la Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA) es la principal fuente de ingresos de LAP con 57,1% del total. Para el año 2014 los ingresos por TUUA tuvieron un crecimiento del 5,4% pasando de USD 106 millones a USD 112 millones, seguido por los ingresos por aterrizaje y despegue que se incrementaron de USD 33,8 millones a USD 33,9 aumentando un 0,3%.
55. Cabe mencionar que entre el año 2013 y 2014 LAP solo incrementó la tarifa de TUUA nacional, manteniendo las tarifas de TUUA internacional así como aterrizaje y despegue sin variación, por lo que el aumento de los ingresos se debe principalmente a un aumento del número de pasajeros como del número de vuelos realizados en el Aeropuerto.
56. Por su parte, los ingresos comerciales, se incrementaron en un 8,7% pasando de USD 67 millones a USD 72,8 millones. De dichos ingresos, la mayor parte fue producto del arrendamiento de locales comerciales con ingresos por USD 28,7 millones, lo que significó el 39,4% del total, seguido por los ingresos por concesión (*Duty free*, Comidas y bebidas, Transporte terrestre de pasajeros) con USD 24,5 millones, que represento el 33,6% de los ingresos totales.

57. El incremento de los ingresos comerciales se incrementaron debido tanto al incremento del número de pasajeros, así como a la entrada de nuevos negocios durante el año 2014 y la renovación de los contratos de un grupo importante de concesionarios comerciales que operan en el AIJCH.
58. El mayor nivel de ingresos generados en el año 2014 se tradujo en un incremento de 8,4% de la utilidad operativa con relación al ejercicio anterior. Esto debido tanto al incremento de los ingresos netos, que pasaron de USD 121 millones a USD 128 millones, lo que significó un aumento del 6,6% en comparación al incremento de los gastos, que pasaron de USD 56,4 a USD 58,9, lo que significó solo un incremento del 4,5% anterior.
59. En la Tabla N° 8 se muestran tanto los ingresos y costos de LAP para los años 2013 y 2014, así como la variación de cada uno de ellos.

Tabla N° 8 Estado de resultados integrales (En miles de USD)			
Concepto	2013	2014	Variación
Ingresos de operación	257 346	271 916	5,7%
Retribución al Estado Peruano	-104 460	-110 786	6,1%
Retribución a CORPAC	-31 865	-32 178	1,0%
Total ingresos netos	121 021	128 952	6,6%
Gastos Operativos	-47 046	-49 700	5,6%
Gastos Generales	-9 373	-9 254	-1,3%
Total gastos	-56 419	-58 954	4,5%
Utilidad de Operación	64 602	69 998	8,4%
Gastos financieros	-14 078	-11 442	-18,7%
Ingresos financieros	587	275	-53,2%
Otros, neto	5	-	
Total otros gastos	-13 486	-11 167	-17,2%
Utilidad antes del impuesto a la renta	51 116	58 831	15,1%
Impuesto a la renta	-11 371	-13 279	16,8%
UTILIDAD NETA	39 745	45 552	14,6%

Fuente: EEFF auditados - LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

60. Como se puede observar del cuadro anterior, LAP obtuvo para el año 2014 una utilidad neta de USD 45,5 millones, monto 14,6% mayor al del año 2013, que alcanzó USD 39,7 millones.
61. Al analizar el Estado de Situación Financiera, se puede observar que entre el año 2013 y 2014 se registró un incremento de 29,2% en el Activo Corriente, que paso de USD 88,4 millones a USD 114,3 millones (32% del total de activos). Este incremento se debe principalmente a un mayor saldo de efectivo, que se incrementó de USD 73,8 millones a USD 99,5 millones (un 34,9%). Este efectivo se encuentra depositado en cuentas bancarias permitidas en el contrato de fideicomiso y el contrato de cuentas en el exterior. Los fondos solo pueden ser invertidos por la Compañía en inversiones permitidas (según se define en los contratos de financiamiento).
62. La cuenta principal del activo no corriente (68% del total de activos) corresponde a los activos intangibles, que representa el 60% de los activos totales con USD 212 millones. Los activos

intangibles están conformados por las mejoras en el aeropuerto realizados por la compañía. Entre el 2013 y 2014 se observa una reducción en dicho valor por efecto de las amortizaciones de activos del periodo.

63. Por otro lado, el Pasivo Corriente se elevó un 7,8% pasando de USD 61,5 millones en el 2013 a USD 66,3 millones en el 2014, debido principalmente, a un mayor saldo de cuentas por pagar a OSITRAN y CORPAC, que se incrementaron en un 3,7% pasando de USD 30,9 millones a USD 32,1 millones, así como por efecto de la cuenta tributos, remuneraciones y otras cuentas por pagar que se incrementaron de USD 9,7 millones a USD 11,9 millones en el 2014. Las dos principales cuentas fueron la cuenta por pagar a OSITRAN y CORPAC (4,8%) y la parte corriente de la deuda de largo plazo (21,3%)
64. En cuanto a las obligaciones de largo plazo, dicha deuda pasó de representar el 66,7% del total de activos en el 2013 al 62% en el 2014 (USD 118 millones) producto del pago de su parte corriente.
65. Por otra parte, el Patrimonio Neto se vio incrementado en 27,8% debido al incremento de los resultados acumulados de empresa en USD 35,5 millones.

Tabla N° 9
Estado de Situación Financiera
(En miles de USD)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO	Al 31 de diciembre	
	2013	2014		2013	2014
Activo corriente	88 445	114 314	Pasivo corriente	61 522	66 302
Efectivo y equivalente de efectivo	73 800	99 526	Cuentas por pagar comerciales	4 581	3 671
Cuentas por cobrar comerciales	8 522	8 283	Cuentas por pagar a OSITRAN y CORPAC	30 970	32 117
Otras cuentas por cobrar	1 887	2 803	Tributos, remuneraciones y otras cuentas por pagar	9 746	11 953
Existencias	1 141	1 254	Cuentas por pagar a empresas relacionadas	349	351
Gastos pagados por anticipado	3 095	2 448	Intereses por pagar	421	383
			Ingresos diferidos	2 273	3 714
			Parte corriente de deuda a largo plazo	13 182	14 113
Activo no corriente	236 882	239 071	Pasivo no corriente	135 878	123 604
Equipos y unidades de transporte	4 442	5 263	Ingresos diferidos	4 221	5 712
Intangibles	215 306	212 111	Deuda a largo plazo	131 657	117 892
Impuesto a la renta diferido	15 171	14 990			
Otras cuentas por cobrar	-	4 050	Patrimonio Neto	127 927	163 479
Gastos contratados por anticipado	1 963	2 657	Capital	67 016	67 016
			Resultados acumulados	60 911	96 463
TOTAL ACTIVO	325 327	353 385	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	325 327	353 385

Fuente: EEFF auditados - LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

66. El aumento del activo corriente incrementó los ratios de liquidez obtenidos en el año anterior. Así, tanto el ratio de liquidez como de prueba ácida se incrementaron entre el 2013 y 2014 pasando de 1,47 veces a 1,72 veces el primero y de 1,37 veces a 1,67 veces el segundo. En ambos casos esto significa que la empresa tiene activos corrientes suficientes para hacer frente a los pasivos corrientes en el periodo.
67. Adicionalmente, los ratios de rentabilidad de la empresa han mejorado con relación al 2013. Así, para el 2014 el ratio de rentabilidad neta fue de 16,8%, 1,2% más que el año anterior (similar comportamiento tuvo el ratio margen operativo, que paso de 25,1% a 25,7%).
68. De otro lado, cabe señalar que si bien la rentabilidad de la inversión (ROA) se incrementó del 12% a 13%, la rentabilidad neta del patrimonio (ROE) se redujo de 31% a 28%. Esto significa que la empresa incremento sus ganancias por cada dólar invertido, pero los accionistas vieron reducidas sus ganancias por cada dólar invertido.

Tabla N° 10
Ratios financieros



Fuente: LAP
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

69. Con respecto al ratio de endeudamiento, debe destacarse que este disminuyó por quinto año, debido tanto a la disminución del pasivo no corriente como al incremento del patrimonio neto a través de los resultados acumulados. De esta manera, el pasivo total representa 1,16 veces el patrimonio, encontrándose la mayor financiación (53%).

X. Transferencias al Sector Público

70. De acuerdo al Contrato de Concesión, LAP debe transferir como retribución al Estado Peruano el 46,511% de sus ingresos brutos, porcentaje ofertado por el Concesionario durante el proceso de licitación¹¹. Cabe precisar que dicha retribución es distribuida entre PROINVERSIÓN, que recibe el 2% de la misma, y el Concedente, quien hará uso de esos recursos para el pago de la expropiación de los terrenos adyacentes al AIJCH, necesarios para el desarrollo del mismo. Durante el año 2014, el Concesionario transfirió al Estado Peruano USD 110,78 millones por este concepto.
71. Asimismo, LAP debe entregar a OSITRAN el 1% de sus ingresos brutos por concepto de aporte por regulación. En 2013, dicho pago ascendió a USD 2,71 millones, monto superior en 11,3% respecto del aporte del 2012.
72. Adicionalmente, LAP transfiere a CORPAC el 50% de lo facturado por el servicio de aterrizaje y despegue en el AIJCH y el 20% de la TUUA correspondiente a los pasajeros de vuelos internacionales, en cumplimiento de lo establecido en el Anexo 5 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH). El monto devengado en 2014 por dicha transferencia fue de USD 32,18 millones.

Tabla N° 11
Transferencias al Estado Peruano
(En miles de USD)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Retribución al Estado (46,511%)	19 156	24 543	26 559	28 506	34 362	38 751	47 311	54 038	60 760	68 911	81 807	93 670	104 460	110 786
PROINVERSIÓN	383	491	531	570	687	775	946	1 081	1 215	1 378	1 636	1 873	2 089	2 216
FONAFE ¹	18 773	12 148	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MTC	-	11 904	26 028	27 936	33 675	37 976	46 365	52 957	59 545	67 533	80 171	91 797	102 371	108 570
Transferencias a CORPAC	9 344	10 933	11 658	12 889	14 985	16 292	18 749	20 497	22 013	24 262	26 515	28 872	31 865	32 178
50% Aterrizaje y Despegue	5 265	6 092	6 168	6 751	8 090	8 696	9 597	10 463	11 419	13 002	14 261	15 388	16 903	16 958
20% TUUA Internacional	4 079	4 841	5 490	6 138	6 895	7 596	9 152	10 034	10 594	11 260	12 254	13 484	14 963	15 220
Aporte por Regulación (1%)	492	644	691	774	912	998	1 202	1 373	1 543	1 747	2 032	2 312	2 573	2 719
TOTAL PAGADO AL ESTADO	28 992	36 120	38 908	42 169	50 259	56 041	67 262	75 908	84 316	94 920	110 354	124 854	138 898	145 683

^{1/} FONAFE fue receptor de la Retribución hasta el segundo trimestre de 2002.

Fuente: Estados Financieros Auditados y Memoria Anual de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

¹¹ Sin perjuicio de ello, independientemente de los resultados de la gestión del Concesionario, el Contrato de Concesión establece una Retribución mínima anual de USD 15 millones a partir del noveno año y durante el resto de la Concesión.

ANEXOS

ANEXO N° 1

Tarifas máximas de los servicios sujetos a regulación tarifaria (En USD, no incluye IGV)

1. Tarifa Unica de Uso de Aeropuerto (TUUA)				
Concepto	Unidad de cobro	Importe		
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	26,05		
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	7,97		

2. Vuelos Internacionales. Aterrizaje y Despegue (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue - PMD				
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno / Nocturno o Nocturno / Diurno
Hasta 10 TM	Por operación	35,26	40,55	37,91
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	4,96	5,70	5,33
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	6,03	6,94	6,49
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	6,33	7,28	6,81
Más de 100 TM	Por tonelada	6,64	7,64	7,14

3. Vuelos Nacionales. Aterrizaje y Despegue (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue - PMD				
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno / Nocturno o Nocturno / Diurno
Hasta 10 TM	Por operación	13,60	15,64	14,62
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	1,98	2,28	2,13
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	2,40	2,76	2,58
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	2,57	2,95	2,76
Más de 100 TM	Por tonelada	2,61	3,00	2,81

4. Vuelos Internacionales. Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despegue - PMD				
PMD	4 primeras horas o fracción		Después de las 4 horas	
	Unidad de cobro	Importe	Unidad de cobro	Importe
Hasta 10 TM	Por estacionamiento	3,526	Por hora o fracción	0,882
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	0,496	Por TM / hora o fracción	0,124
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	0,603	Por TM / hora o fracción	0,151
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	0,633	Por TM / hora o fracción	0,158
Más de 100 TM	Por tonelada	0,664	Por TM / hora o fracción	0,166

5. Vuelos Nacionales. Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despegue - PMD				
PMD	4 primeras horas o fracción		Después de las 4 horas	
	Unidad de cobro	Importe	Unidad de cobro	Importe
Hasta 10 TM	Por estacionamiento	1,360	Por hora o fracción	0,340
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	0,198	Por TM / hora o fracción	0,050
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	0,240	Por TM / hora o fracción	0,060
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	0,257	Por TM / hora o fracción	0,064
Más de 100 TM	Por tonelada	0,261	Por TM / hora o fracción	0,065

6. Otros servicios			
Concepto	Unidad de cobro		Importe
Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilo desde / hacia almacenes externos		0,0262
Uso de Puentes de Embarque	Primeros 45 minutos		91,19
	Cada 15 minutos adicionales o fracción		30,40
Playa de Estacionamiento Vehicular*	Por hora o fracción	Vehículos con altura menor o igual a 2,20m	S/. 3,81
	(en Nuevos Soles)	Vehículos con altura mayor a 2,20m	S/. 15,68

Nota: Tarifas vigentes del 1 de enero al 31 de diciembre de 2013.

(*) Tarifa para vehículos livianos aprobada mediante Resolución N° 030-2010-CD, de fecha 20 de julio de 2010.

Fuente: Tarifario LAP 2013

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

ANEXO N° 2
Ficha del contrato de concesión

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
Concesionario: Lima Airport Partners SRL			
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez			
Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, incluyendo los bienes identificados en el Anexo 2 del Contrato y las áreas descritas en el Anexo 11.	Cláusula 1.8
2	Fecha de suscripción	14 de febrero de 2001	p. 81
3	Plazo de la concesión	30 años contados desde la fecha de Cierre del Contrato de Concesión. Prórroga: 10 años adicionales en tres ocasiones, sujeto a cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión. El Plazo máximo de la Concesión: 60 años	Cláusula 3.1 (p. 19), Cláusula 3.2 y 3.3 (p. 19-20), Cláusula 3.4 (p. 20)
	Adendas	Fecha de suscripción: <ul style="list-style-type: none"> • Adenda 1: 06 de abril de 2001 Modificación de los numerales 5.20, 15.2.7, 15.2.8, 15.7.3.8, 17.4, 21.4, 24.7 y 26.2. • Adenda 2: 25 de julio de 2001 Modificación de los numerales 1.1, 13.1.3, 13.3, 13.4, 15.1.4, 15.5, 21.1 y 21.3. • Adenda 3: 30 de setiembre de 2002 Modificación de los numerales 1.26, 5.5, 5.19, 5.23, 10.2, 15.2.1, 15.2.3, 15.2.4, 15.2.5, 15.4, 15.7.2.1, 24.1, numeral 2 del apéndice 2 del anexo 3, numeral 2.3 del anexo 5, numeral 2.4 del anexo 9, numerales 1, 2, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 14 y 15 del anexo 10 y el numeral 2 del anexo 11. Adición del numeral 5.7.3, numeral 16 y 17 del anexo 10 y numeral 4 del anexo 14. • Adenda 4: 30 de junio de 2003 Modificación de los numerales 1.15, 1.36, 1.60, 2.6.3, 5.6.2.1, 5.8, 5.23, 9.2, 12.1, 12.3, 13.2, 13.4, 15.2.1, 15.2.3, 15.5, 15.6, 15.7, 17.3, 17.4, 24.5, 24.7, 26.2, numerales 2, 5 y 7 del anexo 10, numeral 2 del anexo 11 y numeral 1.27 del anexo 14. Adición de los numerales 10.3, 13.1.5, 15.2.7, 15.2.9, 15.8.3, 17.9, 20.10 y 20.11. • Adenda 5: 25 de julio de 2011. Modificación del Anexo 11, Plano 15 del Anexo 20, Apéndice 1 del Anexo 2, Apéndice 1 del Anexo 1 y los Planos 3 y 4 del Anexo 20. • Adenda 6: 8 de marzo de 2013 Modificación de las cláusulas 1.25, 1.26, 1.51, 1.60, 1.61, 2.5, 5.5, 5.62.1, 5.7, 5.15, 5.17, 5.23, 15.5 literal c y antepenúltimo párrafo, literal a) del numeral 1.1 del acápite Régimen de tarifas y precios aplicables al Anexo 5, numeral 3.2 del Anexo 5, numerales 1 y 2 del Anexo 11, Apéndice 1 del Anexo 11, y numeral 1.1 del Anexo 14. 	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6
5	Factor de competencia	Mayor retribución al Estado.	Bases de Concurso
6	Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.1 (p. 20)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Lima Airport Partners SRL
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
7	Capital mínimo	USD 30 millones de capital suscrito, 50% pagadero a la fecha de cierre y el saldo pagadero dentro del primer año de vigencia de la Concesión.	Cláusula 11.1.9
8	Garantías a favor del concedente	Garantía de Fiel Cumplimiento por USD 30 millones, reducible en proporción directa a la inversión efectuada en Mejoras Obligatorias por el Concesionario, hasta alcanzar la suma mínima de USD 10 millones.	Cláusula 10.1
9	Garantías a favor del concesionario	No se precisa.	
10	Compromisos de inversión	A los 36 meses: USD 25 millones. A los 42 meses: USD 80 millones. Al año 4: USD 110 millones. Al año 8: Completar inversiones denominadas Mejoras Obligatorias. A partir del 9 hasta los 30: Inversiones eventuales. Año 14: Segunda pista de aterrizaje. Compromiso de inversión total USD 1 061.52 millones (referencial, incluye IGV).	Cláusula 5.6 Adenda 4
11	Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none"> Negociación Controversias Técnicas se someterán a peritaje (Adenda 4) Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones se someten a arbitraje Internacional de Derecho. Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones se someterá a arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima. 	Cláusula 17.1. Cláusula 17.3. Cláusula 17.4. Cláusula 17.5.
12	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> El incumplimiento de los compromisos de inversión mínima para mejoras obligatorias, es penalizado con el pago del 30% del monto dejado de invertir para esos períodos sin perjuicio de la aplicación de la penalidad de la cláusula 5.8. 	Cláusula 5.6.1.1 Cláusula 5.8.
13	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> Vencimiento de la vigencia de la Concesión Incumplimiento del Concesionario Incumplimiento del Concedente Resolución opcional por el Concedente Fuerza Mayor Destrucción total del aeropuerto Acuerdo entre las partes 	Cláusula 14 Cláusula 15.1.1 y 15.2 Cláusula 15.1.2 y 15.5 Cláusula 15.1.3 y 15.6 Cláusula 15.1.4 Adenda 2 Cláusula 15.1.5 Cláusula 15.1.6
14	Equilibrio económico	Por cambios en las leyes aplicables que produzcan reducción de ingresos y/o incremento de costos en 5.5% o más en 4 trimestres consecutivos.	Cláusula 26.2 Adenda 4
15	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se pueden otorgar en garantía los bienes de la Concesión, el derecho de Concesión y los ingresos de la Concesión.	Cláusula 21.1 (p. 70)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Lima Airport Partners SRL
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
16	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> De responsabilidad de trabajadores y empleadores. De Responsabilidad y de Propiedad Seguro que cubra costo de reemplazo, las construcciones, maquinaria y equipo del Aeropuerto. Responsabilidad Civil por daños a personas y bienes y responsabilidad pública. Responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas y bienes y responsabilidad pública. 	<p>Cláusula 20.1 (p.67)</p> <p>Cláusula 20.2 (p.67)</p> <p>Cláusula 20.2.1 (p 67)</p> <p>Cláusula 20.2.2 (p 67)</p> <p>Cláusula 20.2.3 (p 68)</p>
17	Inicio de operaciones	El Concesionario realizará las operaciones necesarias para proveer sin interrupción los Servicios Aeroportuarios a partir de la Fecha de Cierre.	Cláusula 5.2
18	Estándares de servicio	<p>Periodo Inicial (0 - 8)</p> <ul style="list-style-type: none"> Pistas de A/D con capacidad de manejo de 33 naves comerciales en hora punta. Segunda Pista 15R 33L: 3480 m, 45 m Total de salidas y llegadas en un día punta: 347 Total de salidas y llegas en hora punta: 26 19 posiciones de contacto al año 8 Terminal de pasajeros para una capacidad de manejo de 7.2 millones PAX/año 8 Hora punta combinada 2789 PAX IATA B, GSE E y CAT 9 Tipo de aeronave para vuelo internacional: B747(2); B767,DC10 y A300, 4 en total; y B737,MD80 y A320, 10 Tipo de nave para vuelo doméstico: B737, MD80 Y A320, en total 14. <p>Periodo Remanente (9 - 30)</p> <ul style="list-style-type: none"> Pistas de A/D con capacidad de manejo de 74 naves comerciales en hora punta y 151 mil operaciones/año 30 Total de salidas y llegadas en un día punta:585 Total de salidas y llegadas en hora punta:45 56 posiciones de contacto al año 30. Terminal de pasajeros para una capacidad de manejo de 18.4 millones PAX/año 30 Hora punta combinada 6016 PAX GSE E y CAT 9. Tipo de aeronave para vuelo internacional: B747(4); B767,DC10 y A300, 13 en total; y B737,MD80 y A320, 16 Tipo de nave para vuelo doméstico: B737, MD80 Y A320, en total en total 28. 	Anexo 14
19	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves nacionales e internacionales están fijados en el Contrato de Concesión, hasta el octavo año. Cargo adicional de 15% por servicios nocturnos en aterrizaje y despegue (A/D). Vuelos de prueba: 25% de tarifa de A/D. Tarifa por uso de instalaciones a la carga: fijado hasta el año 2002, a partir del cual se ajusta por OSITRAN 	<p>Anexo 5, Apend. 1 y 2</p> <p>RN. 004-05-CD-OSITRAN</p> <p>RN. 010-05-CD-OSITRAN</p> <p>RN. 053-05-CD-OSITRAN</p> <p>RN. 073-05-CD-OSITRAN</p> <p>RN. 064-2008-CDOSITRAN</p> <p>RN. 007-2009-CDOSITRAN</p> <p>RN. 047-2009-CDOSITRAN</p>

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Lima Airport Partners SRL
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"> Tarifa por uso de puentes de embarque, fijado por OSITRAN en 2005. Revisada posteriormente. Tarifa por servicio de estacionamiento vehicular (promedio simple de una muestra definida por OSITRAN). 	RN. 046-2013-CDOSITRAN
	Revisión de tarifas	A partir del noveno año de vigencia de concesión, para el reajuste de las tarifas de servicios bajo regulación tarifaria (TUUA, mangas, estacionamiento, infraestructura y servicios relacionados al transporte de carga, y de aterrizaje/despegue nacional e internacional) se aplicará la fórmula RPI – X. La revisión se realizará cada cinco años.	Anexo 5, apéndice 2
		En el año 2008, el Consejo Directivo del OSITRAN aprobó el factor de productividad a ser aplicado a los servicios regulados para el periodo 2009-2013.	RN. 64-2008-CDOSITRAN, RN. 007, 047-2009-CDOSITRAN
		En el año 2013, el Consejo Directivo del OSITRAN aprobó el factor de productividad a ser aplicado a los servicios regulados para el periodo 2014-2018.	RN. 059-2013-CDOSITRAN
	Retribución al Estado	El consorcio ganador ofreció 46.511% de los ingresos brutos de la Concesión.	Cláusula 1.48 y Cláusula 4.1



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 Donayre
Jorge Cárdenas Vela
César Balbuena Bustíos

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Manuel Carrillo
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada Oré	José Aguilar Reátegui
Jefe de Estudios Económicos	Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Oscar Ubillús Ramírez

DISEÑO Y EDICIÓN

Oscar Ubillús Ramírez