

INFORME N° 006-04-GRE-OSITRAN

Para: Jorge Alfaro Martijena
Gerente General

De: Roberto Urrunaga Pascó-Font
Gerente de Regulación

Ana Oliva Chacón
Analista de Regulación

Asunto: Revisión del cargo por uso de instalaciones para carga aérea en el AIJCH

Referencia: Carta LAP/1037-03/GAF, con información sobre “Reajuste del pago por concepto de uso de instalaciones de carga para el año 2004”

Fecha : 26 de enero de 2004

1. ANTECEDENTES

- 1.1 El 30 de setiembre de 2003, mediante Resolución N° 015-2003-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó la “Directiva para el reajuste anual del pago por concepto de uso de instalaciones de carga en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”. Dicha directiva, comunicada a LAP mediante Oficio N° 469-03-GG-OSITRAN, establece el procedimiento y los plazos para la revisión del cargo por uso de instalaciones de carga aérea.
- 1.2 El 7 de octubre de 2003, mediante Carta LAP-GAF-2003-00909, LAP solicita la ampliación del plazo, en treinta (30) días, para la presentación de la documentación necesaria para el reajuste anual por uso de instalaciones de carga aérea establecida en la directiva dictada por OSITRAN sobre esta materia.
- 1.3 El 13 de octubre de 2003, mediante el Oficio N° 486-03-GG-OSITRAN, OSITRAN otorga la ampliación del plazo solicitado por LAP, estableciendo como fecha límite para la entrega de dicha información el 12 de noviembre.
- 1.4 El 12 de noviembre de 2003, mediante Carta LAP-GAF-2003-00929, LAP remitió su solicitud del nuevo cargo por uso de instalaciones de carga aérea, pidiendo que la información sustentatoria fuese declarada confidencial.
- 1.5 El 17 de noviembre de 2003, mediante Oficio N° 045-03-GAL-OSITRAN, OSITRAN le otorgó a LAP un plazo de 48 horas para subsanar los incumplimientos de presentación de la información aludida en el punto anterior.

- 1.6 El 21 de noviembre de 2003, mediante Carta N° LAP/1037-03/GAF, LAP cumple con subsanar las omisiones señaladas en la comunicación aludida en el punto anterior.
- 1.7 El 24 de noviembre de 2003, mediante Memorando N° 129-03-GAL-OSITRAN, la Gerencia de Asesoría Legal (GAL) envía la documentación remitida por LAP a la Gerencia de Regulación (GRE) para que se pronuncie sobre su calificación como confidencial.
- 1.8 El 25 de noviembre de 2003, mediante Memorando N° 040-03-GRE-OSITRAN, la GRE declara improcedente la solicitud de LAP de calificar la información presentada como confidencial, ya que toda información requerida por el Organismo Regulador para la determinación de una tarifa o un cargo de acceso en principio debe ser pública.
- 1.9 El 26 de noviembre de 2003, mediante Oficio N° 049-03-GAL-OSITRAN, la GAL comunica a LAP que su solicitud no procede.
- 1.10 El 31 de diciembre de 2003, mediante Oficio N° 081-03-GRE-OSITRAN, la GRE requiere la aclaración y sustento de la información presentada por LAP.
- 1.11 El 6 de enero de 2004, en reunión de trabajo con LAP, éste respondió algunos de los requerimientos de información de la comunicación aludida en el párrafo anterior.
- 1.12 El 9 de enero de 2004, mediante correo electrónico, LAP alcanza los siguientes archivos electrónicos como respuesta al Oficio N° 081-03-GRE-OSITRAN:
 - Sustento tarifa de carga 2001 al 2003.xls
 - Sustento tarifa de carga 2004 al 2009.xls
- 1.13 El 12 de enero de 2004, mediante Carta LAP-GAF-2004-00025, LAP da respuesta por escrito a los requerimientos hechos en el Oficio N° 081-03-GRE-OSITRAN.

2. OBJETIVO

Analizar la información de costos económicos presentada por LAP y establecer el cargo de acceso por el uso de instalaciones de carga aérea en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH).

3. ANÁLISIS

3.1 Determinación del servicio

- 3.1.1 La determinación de los límites y los alcances del uso de instalaciones para carga aérea es fundamental para la definición del cargo de acceso, pues define las prestaciones que estarán incluidas en el cargo en revisión.

- 3.1.2 El servicio se define como el manipuleo, pesaje y transferencia de la carga de exportación e importación que fluye entre el transporte aéreo y el terrestre en el recinto del edificio de mercancías, haciendo las operaciones más seguras.
- 3.1.3 El servicio de transferencia de mercancía, desde el lado tierra hacia el lado aire y viceversa, cuenta con, pero no se limita a:
- Patio de maniobras: área común ubicada en la zona tierra, para la posición de los vehículos de carga y descarga hacia y desde la mesa de transferencia.
 - Equipo MTD (*Moving Truck Dock*): máquina que transfiere automáticamente los *pallets* de exportación e importación hacia y desde los vehículos de carga.
 - Balanza.
 - Mesa de transferencia con ocho puertas con sus respectivos canales de transferencia en dirección de los *dollies*, tanto para carga como para descarga.
 - Montacargas al servicio las 24 horas.
 - Iluminación.
- 3.1.4 El servicio de orientación cuenta con, pero no se limita a:¹
- Circuito cerrado de televisión (CCTV).
 - Señalización vertical y horizontal.
 - Sistema de sonido.
 - Sistema de información de arribos y salidas de las aeronaves cargueras.
 - Sistema de perifoneo.
 - Sistema de control de accesos.
 - Servicio de seguridad las 24 horas.
 - Sistema contra incendios.
 - Sistema de rayos X para carga suelta.
 - Sistema de facturación y reportes.
 - Servicios higiénicos.
 - Servicio de limpieza.
 - Servicio de rescate y extinción de incendios.
 - Especialista en mercancía peligrosa.
 - Área delimitada para interferencia ilícita.
 - Área techada que evita la exposición al sol de la carga perecible.
 - Otras instalaciones: oficina de la Aduana Aérea con atención las 24 horas.
- 3.1.5 LAP establecerá el procedimiento del edificio de mercancías de acuerdo a las exigencias establecidas en las normas de operación y seguridad dictadas por el titular del sector (DGAC) y las instituciones responsables de la seguridad e impuestos (policía y aduanas), sin que esto signifique un incremento en el cargo por uso de instalaciones de

¹ En la Carta LAP-GAF-2004-00025, el Concesionario incluye también el área común de circulación de vehículos y *dollies* en la zona aire, lo que no corresponde al cargo bajo estudio sino al cargo de acceso para prestar el servicio de rampa.

carga aérea. OSITRAN verificará las condiciones de acceso del procedimiento.

3.2 Consideraciones para el análisis

3.2.1 La determinación de los cargos de acceso debe seguir los siguientes lineamientos:

- Mantener los incentivos para la eficiente utilización y mantenimiento de la infraestructura.
- Mantener los incentivos para la inversión en reposición y ampliación de la infraestructura.
- Minimizar los costos económicos de proveer y operar la infraestructura, a fin de maximizar la eficiencia productiva.
- Incentivar la entrada de prestadores de servicios eficientes, a fin de maximizar la eficiencia en la asignación de recursos.
- Evitar subsidios cruzados, duplicidad de cobros y distorsiones similares.
- Evitar que los cargos de acceso cubran costos ya pagados por la prestación de servicios finales.

3.2.2 La revisión del cargo por el uso de las instalaciones de carga aérea considera los costos incrementales del proyecto; es decir, todos aquellos costos económicos en los que se incurre para proveer este servicio en una forma diferente a la que se ha venido utilizando. No se tomarán en consideración costos ya asignados o atribuidos a otras prestaciones aunque sean comunes a este servicio.

3.2.3 El cargo de acceso que se fije tendrá la característica de incluir todo servicio que se brinde dentro del edificio de mercancías. El Concesionario no podrá cobrar por servicios adicionales si es que no han sido especificados en su propuesta de cargo de acceso.

3.2.4 Todo servicio adicional que posteriormente se preste en el recinto deberá tener costos separados y sustentar los criterios de asignación de costos comunes. En este caso, se evaluará la naturaleza del nuevo servicio para definir si constituye un servicio bajo regulación de acceso; si lo fuera, se determinará el cargo de acceso, y se revisará el cargo correspondiente al uso de instalaciones de carga para que se deduzcan los costos atribuibles a otros servicios.

3.2.5 Para determinar el cargo de acceso aplicable a este servicio se elaborará el Flujo de Caja Económico (FCE) del proyecto incremental evaluado al Costo de Capital Promedio Ponderado (WACC) presentado por LAP el año 2003 para sustentar los cargos de acceso en el servicio de rampa. La información sobre los costos económicos se basará en la información presentada por el Concesionario. La asignación de los costos económicos se hará de acuerdo a las reglas de asignación estipuladas en el Manual de Contabilidad Regulatoria par el AIJCH, Versión 1.3 y según los reportes de LAP enviados a OSITRAN. El cargo establecido estará en función a los costos económicos.

3.3 Información y supuestos

3.3.1 Para hallar la tarifa por uso de instalaciones de carga, LAP elaboró un flujo de caja de seis (6) años, en el que ha consignado un cargo de acceso resultado de considerar la recuperación de los costos contables en un año. Para la determinación del cargo por uso de instalaciones de carga aérea, OSITRAN ha definido un FCE con un horizonte de 10 años, tiempo apropiado para la evaluación del proyecto, que corresponde a la vida útil de los principales equipos considerados en el proyecto.

3.3.2 Los ingresos del FCE se determinan por el tráfico de entrada y salida y por el cargo por uso de instalaciones. Se ha tomado la tasa de crecimiento del tráfico reportada por LAP en esta oportunidad, tasa de crecimiento bastante conservadora en comparación con las proyecciones realizadas por IOS Partners para OSITRAN², e incluso con relación a la presentada por el propio Concesionario en su propuesta técnica para la adjudicación del AIJCH. La revisión del cargo correspondiente al siguiente año evaluará la conveniencia de cambiar la fuente de las proyecciones.

TASA DE CRECIMIENTO DEL TRÁFICO DE CARGA

AÑO	LAP*	LAP **	IOS PARTNERS***
2005	5.0%	8.5%	8.9%
2006	2.0%	7.5%	-1.9%
2007	2.0%	7.5%	14.0%
2008	2.0%	7.5%	14.0%
2009	2.0%	6.7%	14.0%
2010	2.0%	6.7%	14.0%
2011	2.0%	5.9%	9.6%
2012	2.0%	5.9%	9.6%
2013	2.0%	5.9%	9.6%
2014	2.0%	5.9%	9.6%

* Se ha considerado un crecimiento anual de 2.0% desde 2010 a 2014, tomando en cuenta las proyecciones de LAP.

** Tasa promedio anual de crecimiento del tráfico de carga aérea presentada por el Consorcio Frankfurt, Bechtel y Cosapi en su propuesta técnica para la adjudicación del AIJCH (folio 0057).

*** Tasa promedio de crecimiento del tráfico de carga aérea del modelo IOS Partners.

Fuente: LAP y Modelo IOS Partners

3.3.3 La tasa de utilidad considerada por LAP para hallar la tarifa, la aplica sobre una base de costos que incorpora el porcentaje de la retribución y la tasa de regulación; es decir, toma estos dos componentes como costos operativos. Ambos componentes, el porcentaje de retribución y

² Demands and Financial – Performance Projection Models for the Main Airports, Main Ports and Railroads Concessions; Julio 2002.

la tasa de regulación, tienen una naturaleza diferente a los costos en los que incurre la empresa para proveer los servicios y, por lo tanto, no deberían recibir retribución alguna. Asimismo, dichos componentes no están afectos al impuesto a la renta, lo que se tomará en cuenta para la elaboración del FCE.

- 3.3.4 Los costos de la operación han servido de referencia para establecer la tarifa en el FCE; de esta manera, se cubrirán los costos económicos del proyecto para que sea autosostenible en el tiempo.
- 3.3.5 Con relación a los costos totales, se ha considerado un crecimiento de los gastos proporcional al crecimiento del tráfico, considerando que la participación de los costos variables corresponden al 56% de los costos totales.
- 3.3.6 Se ha considerado la cifra de inversiones presentada por LAP. El porcentaje de inversiones incluye un costo adicional de 4.428% por honorarios del supervisor. Hasta la fecha este último rubro no ha sido reconocido como parte de las mejoras por cuestiones de orden contable; sin embargo, de manera provisional se ha decidido incorporar este porcentaje de supervisión en la elaboración del FCE.
- 3.3.7 La depreciación se ha estimado tomando en consideración la vida útil de los equipos generalmente aceptada por las Normas Internacionales de Contabilidad (NIC), lo que ha significado la ampliación del horizonte de tiempo del proyecto, con relación a lo considerado por LAP.

TASAS DE DEPRECIACIÓN ANUALES TRIBUTARIAS VIGENTES PARA EFECTOS DE LA DETERMINACIÓN DEL IMPUESTO A LA RENTA

TIPO DE BIEN	Ejercicios 2000-2002	
	Porcentaje Máximo	Años de Vida Útil
Edificaciones y Construcciones	3%	33.3
Equipos de procesamiento de datos.	25%	4
Maquinaria y equipo adquirido a partir del 01.01.91	10%	10
Otros bienes del activo fijo	10%	10

Fuente: Normas Internacionales de Contabilidad, Tomo 2

- 3.3.8 La operación del edificio de mercancías debe proveer la infraestructura de los servicios básicos que permita la interconexión con las redes exteriores de todos los servicios básicos. Adicionalmente, debe proveer agua y desagüe para los servicios higiénicos y las actividades de saneamiento requeridas por la operación, así como energía eléctrica para el alumbrado del edificio de mercancías y de las vías de acceso y para el funcionamiento de los equipos. Cabe resaltar que dado que en el nuevo envío de información, LAP presentó cifras considerablemente diferentes con

relación a los costos de telefonía, se ha tomado el menor monto reportado.

3.3.9 Los costos indirectos han sido reasignados a partir de los reportes de contabilidad regulatoria emitidos por LAP. De esta manera, los costos indirectos han sido asignados principalmente por el número de operaciones que tiene cada servicio³, direccionador de costo que fue establecido por LAP en los reportes de contabilidad regulatoria, y que hasta la fecha no ha sido modificado.

3.3.10 La tasa de impuesto a la renta aplicada al proyecto es la tasa efectiva que asciende a 22%⁴.

3.3.11 No se ha utilizado el costo de capital para descontar los flujos futuros de 18% propuesto por LAP. El Costo de Oportunidad de Capital (COK) se ha tomado de la información confidencial que presentó LAP en otra oportunidad para la evaluación del proyecto de rampa. El valor mínimo del COK propuesto por la entidad prestadora asciende a 10.84% y el valor máximo, a 13.17%⁵. Este último valor se ha tomado para descontar el FCE del proyecto.

3.4 Resultados

3.4.1 Sobre la base de las observaciones anteriores se construyó el flujo de caja que se presenta en el anexo. Como puede apreciarse, el cargo por uso de instalaciones de carga aérea que arroja un Valor Actual Neto (VAN) cercano a cero, es decir que permite cubrir todos los costos económicos del proyecto (incluyendo la rentabilidad), es US \$0.017 por kilo⁶.

3.4.2 Para fines comparativos se presentan los resultados de los siguientes escenarios, descontados a una tasa de 13.17%:

- Cargo de US \$0.028 por kilo, que es el monto solicitado por LAP.

³ Para asignar costos al servicio Terminal de Pasajeros se tomó el total de operaciones de aterrizaje y despegue y se le restó las operaciones de carga.

⁴ La tasa de impuesto a la renta de 22% es resultado de la aplicación del Convenio de Estabilidad Jurídica, firmado el 2 de febrero de 2001 por LAP y el Estado Peruano, que establece en el literal b) de la Tercera Cláusula que a partir del año 2002 se aplicará una tasa de Impuesto a la Renta de 20%, sobre la que se le sumará dos (2) porcentuales.

⁵ En su Carta LAP/354-03/GL, LAP concluye lo siguiente:

- Partiendo de un costo de oportunidad de capital de 18%, con un costo de deuda de 8.20%, basado en la data de junio (fecha en la que se trabajó el modelo para el sustento de las bases del servicio de rampa), sin otras comisiones, el costo de capital WACC sería de 10.84%.
- Sin embargo, usando tasas actuales de los bonos de los Estados Unidos e incluyendo comisiones de fideicomiso y agente, pero no los costos hundidos de estructuración de la deuda, dicho costo sería de 9.85%, con lo que el costo de capital WACC sería de 11.58%. Si se emplea un promedio de la tasa de los bonos de 10 años del Tesoro de Estados Unidos sobre los últimos años (1999 a 2003), asumiendo que sería un indicador de la tendencia de los próximos años, dicho costo sube a 10.65% con lo que el costo de capital WACC sería de 11.93%
- Finalmente, partiendo de un costo de oportunidad de capital de 19.425%, basado en la metodología de CAPM, con un costo de deuda de 9.85% el costo de capital WACC sería de 12.15%, y con un costo de deuda de 10.65%, el costo de capital WACC sería de 12.50%. Asumiendo un costo de capital de 21.87%, los resultados serían 12.81% y 13.17% respectivamente.

⁶ El cargo que hace el VAN cero es US\$ 0.0166761. Por cuestiones de operatividad se ha aproximado el cargo a una décima de centavo de dólar.

- Cargo de US \$0.02 por kilo, que es el monto actualmente cobrado.
- Rentabilidad de 18%, que es la tasa de rentabilidad inicialmente planteada por LAP.

Cargo (en US\$)	VAN (en US\$)	TIR (en %)
0.017	139 077	14.8%
0.028	4 861 989	64.8%
0.020	1 427 144	28.8%
0.0177	439 626	18.1%

4 CONCLUSIONES

- 4.1 El cargo por uso de instalaciones de carga aérea en el AIJCH que permite cubrir los costos económicos incluyendo la rentabilidad razonable⁷ es de US\$ 0.017, de acuerdo a la información proporcionada por LAP y a los ajustes explicados.
- 4.2 El cargo mencionado en el punto anterior es el que debe regir durante el año 2004. Este cargo será de aplicación a los 15 días que LAP lo haya informado a los usuarios, información que deberá proporcionarla a más tardar a los 3 días de haber recibido la notificación de OSITRAN del nuevo cargo por parte de OSITRAN.

Atentamente,

ROBERTO URRUNAGA PASCÓ-FONT
Gerente de Regulación

ANA OLIVA CHACÓN
Analista de Regulación

AO/gsg
REG-SAL-GRE-04-497

⁷ Entendida ésta como el costo de oportunidad del capital. Debe tenerse presente que el hecho que la TIR sea en definitiva mayor al COK se debe exclusivamente a la aproximación del cargo a una décima de centavo de dólar.

ANEXO 1: Flujo de caja considerando el cargo US \$0.017

Tráfico	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Kilos		176 579 424	185 408 395	189 116 563	192 898 894	196 756 872

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tarifa		0.017	0.017	0.017	0.017	0.017

GGPP	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ingresos						
Ingresos brutos		3 001 850	3 151 943	3 214 982	3 279 281	3 344 867
Retribución y tasa regulatoria		-1 426 209	-1 497 520	-1 527 470	-1 558 019	-1 589 180
Ingresos netos de retribución y tasa regulatoria		1 575 641	1 654 423	1 687 512	1 721 262	1 755 687
Costos						
Personal		-413 465	-434 139	-455 846	-478 638	-502 570
Mantenimiento		-123 573	-124 908	-126 257	-127 620	-128 999
Servicios Básicos		-107 916	-109 082	-110 260	-111 451	-112 654
Otros costos directos		-228 401	-230 868	-233 361	-235 882	-238 429
Costos indirectos		-121 002	-122 309	-123 630	-124 965	-126 315
Costos no imputables		-204 540	-206 749	-208 982	-211 239	-213 520
Depreciación		-65 544	-145 644	-145 644	-145 644	-145 644
Total		-1 264 442	-1 373 698	-1 403 980	-1 435 439	-1 468 131
Utilidad bruta		311 199	280 725	283 532	285 823	287 556
% trabajadores 5%		-15 560	-14 036	-14 177	-14 291	-14 378
Utilidad antes de impuestos		295 639	266 689	269 355	271 532	273 178
Impuesto a la renta 22.0%		-65 041	-58 671	-59 258	-59 737	-60 099
Utilidad neta		230 598	208 017	210 097	211 795	213 079

FLUJO DE CAJA	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Utilidad neta		230 598	208 017	210 097	211 795	213 079
Inversiones	-1 207 531	-865 086				
Valor de reposición en infraestructura						
Depreciación		65 544	145 644	145 644	145 644	145 644
Flujo	-1 207 531	-568 943	353 661	355 742	357 439	358 723

Tráfico	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Kilos	200 692 010	204 705 850	208 799 967	212 975 966	217 235 486	221 580 195

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Tarifa	0.017	0.017	0.017	0.017	0.017	0.017

GGPP	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ingresos						
Ingresos brutos	3 411 764	3 479 999	3 549 599	3 620 591	3 693 003	3 766 863
Retribución y tasa regulatoria	-1 620 963	-1 653 383	-1 686 450	-1 720 179	-1 754 583	-1 789 674
Ingresos netos de retribución y tasa regulatoria	1 790 801	1 826 617	1 863 149	1 900 412	1 938 420	1 977 189
Costos						
Personal	-527 698	-554 083	-581 787	-610 877	-641 420	-673 491
Mantenimiento	-130 392	-131 800	-133 223	-134 662	-136 117	-137 587
Servicios Básicos	-113 871	-115 101	-116 344	-117 600	-118 870	-120 154
Otros costos directos	-241 004	-243 607	-246 238	-248 897	-251 586	-254 303
Costos indirectos	-127 679	-129 058	-130 452	-131 861	-133 285	-134 724
Costos no imputables	-215 826	-218 157	-220 513	-222 895	-225 302	-227 735
Depreciación	-145 644	-145 644	-145 644	-145 644	-145 644	-112 318
Total	-1 502 115	-1 537 450	-1 574 202	-1 612 436	-1 652 224	-1 660 312
Utilidad bruta	288 686	289 167	288 947	287 976	286 196	316 877
% trabajadores	5%	-14 434	-14 458	-14 447	-14 399	-14 310
Utilidad antes de impuestos	274 252	274 708	274 500	273 577	271 887	301 033
Impuesto a la renta	22.0%	-60 335	-60 436	-60 390	-60 187	-59 815
Utilidad neta	213 916	214 272	214 110	213 390	212 071	234 806

FLUJO DE CAJA	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Utilidad neta	213 916	214 272	214 110	213 390	212 071	234 806
Inversiones						
Valor de reposición en infraestructura						583 570
Depreciación	145 644	145 644	145 644	145 644	145 644	112 318
Flujo	359 561	359 917	359 754	359 034	357 716	930 694

COK	13.17%
VAN	139 077
TIR	14.8%