

INFORME N° 053-04-GRE-OSITRAN

Para: Jorge Alfaro Martijena
Gerente General

De: Lincoln Flor Rojas
Gerente de Regulación (e)

Ana Oliva Chacón
Analista de Regulación

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

Fecha : 16 de setiembre de 2004

1. ANTECEDENTES

- 1.1 Resolución de Consejo Directivo N° 015-2003-CD-OSITRAN, que aprueba la Directiva para el Procedimiento para el Ajuste del Pago por Concepto de Uso de Instalaciones en el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” (AIJCH).
- 1.2 El 26 de enero de 2004, la Gerencia de Regulación remitió a la Gerencia General el Informe N° 006-04-GRE-OSITRAN, el mismo en el que se establece la propuesta y sustento correspondiente para la fijación del nivel del cargo por uso de instalaciones de carga aérea en US \$0.017 por kilogramo de carga, aplicable a toda aquella mercadería que entra o sale del recinto aeroportuario proveniente de o con destino a los almacenes externos.
- 1.3 El 26 de enero de 2004, el Consejo Directivo emitió la Resolución N° 004-2004-CD/OSITRAN, mediante la cual se aprueba el nuevo cargo por uso de instalaciones de carga aérea en el AIJCH, en el nivel precisado en el punto anterior.
- 1.4 El 20 de febrero de 2004, Lima Airport Partners S.R.L –LAP- presentó un Recurso de Reconsideración contra la mencionada resolución del Consejo Directivo de OSITRAN.
- 1.5 El 30 de marzo de 2004, la Gerencia de Regulación remitió a la Gerencia General el Informe N° 016-04-GRE-OSITRAN, el mismo que recomienda la aplicación del cargo de US \$0.017 por kilogramo, fijado mediante Resolución N° 004-2004-CD/OSITRAN, mientras el Edificio de Mercancías no entre en funcionamiento. Asimismo, señala que el cargo de US \$0.018 por kilogramo, resultado de la evaluación del recurso de reconsideración, deberá aplicarse cuando dicho proyecto empiece a operar.
- 1.6 El 31 de marzo de 2004, el Consejo Directivo emitió la Resolución N° 010-2004-CD-OSITRAN, mediante la cual declara fundado en parte el recurso de reconsideración presentado LAP por con fecha 20 de Febrero de 2004 contra la Resolución N° 004-2004-CD-OSITRAN, que aprobó el nuevo cargo por uso de

instalaciones de carga aérea en el Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez"; fija el cargo por uso de instalaciones de carga aérea ascendente a US \$0.018 por kilogramo, que se aplicará a partir de la fecha en que el Edificio de Mercancías empiece a operar; y, mantiene el cargo por uso de instalaciones de carga aérea ascendente a US \$0.017 por kilogramo, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 004-2004-CD-OSITRAN, mientras el Edificio de Mercancías no empiece a operar.

- 1.7 EL 1 de julio de 2004, LAP remitió la carta N° LAP GCCO-C-2004-00044 con información relativa a la Propuesta de Reajuste de la Tarifa para el año 2005 para el Uso de Instalaciones de Carga en el Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" y Solicitud de Confidencialidad respecto a la Documentación sustentatoria presentada.
- 1.8 El 7 de julio de 2004, el Consejo Directivo mediante el Acuerdo N° 501-145-04-CD-OSITRAN declaró improcedente la solicitud de Declaración de Información Confidencial bajo el supuesto de Secreto Comercial para la Propuesta de Ajuste Anual de la Tarifa de Carga Aérea remitida por LAP por no reunir ésta los requisitos que amerite ser calificada como secreto comercial, basándose en el Informe N° 065-04-GAL-OSITRAN de la Gerencia de Asesoría Legal.
- 1.9 El 13 de julio de 2004, LAP remite a OSITRAN un documento sin número titulado "PROYECCIONES EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ LUEGO DE LOS NUEVOS DESARROLLOS DE LA CARGA AÉREA EN EL NORTE DEL PAÍS" que resume la propuesta de LAP enviada el 1 de julio de 2004.
- 1.10 El 13 de julio de 2004, se lleva a cabo una reunión con representante de Frío Aéreo.
- 1.11 El 15 de julio de 2004, se remite el Oficio N° 078-04-GRE-OSITRAN a la empresa Frío Aéreo Asociación Civil, adjuntando encuestas para sus 30 usuarios.
- 1.12 El 19 de julio de 2004, LAP presenta un Recurso de Reconsideración contra el Acuerdo N° 501-145-04-CD-OSITRAN.
- 1.13 El 22 de julio de 2004, se remite el Oficio N° 079-04-GRE-OSITRAN a Arrow Air, por el cual se solicita información sobre la viabilidad de embarcar por el Aeropuerto de Pisco.
- 1.14 El 27 de julio de 2004, Arrow Air envía una comunicación con información relacionada a la exportación de espárragos a través del aeropuerto de Pisco.
- 1.15 El 06 de agosto de 2004, se realiza la Sesión de Comité Consultivo de Usuarios de Aeropuertos –CCUA, en la que se informa que esta pendiente de resolución la apelación interpuesta por la empresa concesionaria al acuerdo N° 501-145-04-CD-OSITRAN.
- 1.16 El 10 de agosto de 2004, OSITRAN envía el Oficio N° 083-04-GRE-OSITRAN solicitando información aclaratoria sobre la propuesta de reajuste Anual de la tarifa para el año 2005.

- 1.17 El 10 de agosto de 2004, mediante Oficio N° 084-04-GRE-OSITRAN dirigido a la empresa NEPTUNIA se solicita información sobre proyecciones de carga por el Aeropuerto de Chiclayo.
- 1.18 El 10 de agosto de 2004, mediante correo electrónico se solicita información sobre la infraestructura de los aeropuertos del país (soportabilidad de las pistas de aterrizaje) a la Gerencia Central de Aeropuertos de CORPAC.
- 1.19 El 11 de agosto de 2004, CORPAC responde a la solicitud de información sobre infraestructura aeroportuaria.
- 1.20 El 11 de agosto de 2004, se dirige el Oficio N° 085-04-GRE-OSITRAN a MINCETUR, mediante el cual se solicita información con relación al Plan Nacional Estratégico de Exportaciones.
- 1.21 El 11 de agosto de 2004, el Consejo Directivo mediante el Acuerdo N° 514-147-04-CD-OSITRAN declaró infundado el Recurso de Reconsideración presentado por LAP, basándose en el Informe N° 073-04-GAL-OSITRAN de la Gerencia de Asesoría Legal. Por lo tanto, habiéndose agotado la vía administrativa para que LAP pueda hacer uso de cualquier medio impugnatorio, el mencionado acuerdo adquirió el carácter de cosa decidida y la información declarada pública.
- 1.22 El 17 de agosto de 2004, el concesionario del AIJCH mediante carta LAP-GCCO-C-2004-00058 señalando que el plazo para la entrega de la información solicitada mediante Oficio N° 083-04-GRE-OSITRAN vence el 18 de agosto de 2004.
- 1.23 El 17 de agosto de 2004, el concesionario del AIJCH envía la carta LAP-GAF-2004-01118 en respuesta al Oficio N° 083-04-GRE-OSITRAN.
- 1.24 El 19 de agosto de 2004, se lleva a cabo una reunión con líneas aéreas miembros de AETAI para conversar sobre el mercado aéreo de carga.
- 1.25 El 19 de agosto de 2004, se envía un correo electrónico a TALMA y SERLIPSA solicitando información sobre el mercado de carga aérea.
- 1.26 El 19 de agosto de 2004, el MINCETUR envía el Oficio N° 157-2004-MINCETUR/VMCE/DNC en respuesta a la solicitud de OSITRAN hecha mediante Oficio N° 085-04-GRE-OSITRAN.
- 1.27 El 21 de agosto de 2004, SERLIPSA envía un correo electrónico con información relacionada al mercado de carga aérea.
- 1.28 El 23 de agosto de 2004, TALMA envía correo electrónico con información relacionada al mercado de carga aérea.
- 1.29 El 23 de agosto de 2004, NEPTUNIA envía correo electrónico en respuesta al N° 084-04-GRE-OSITRAN.
- 1.30 El 26 de agosto de 2004, se lleva a cabo una reunión con el Presidente de Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional –APACIT, para conversar sobre el mercado aéreo de carga.

- 1.31 El 3 de setiembre de 2004, se envía el Oficio Circular N° 094-04-GRE-OSITRAN a los miembros del Comité Consultivo de Usuarios de Aeropuertos, que presenta la propuesta de LAP y solicita recomendaciones, observaciones o sugerencias.
- 1.32 El 7 y 13 setiembre la Asociación de Servicios Aeroportuarios Privados – ASAEP- envía comunicación dando respuesta al Oficio Circular N° 094-04-GRE-OSITRAN.
- 1.33 El 13 de setiembre LAP envía correo electrónico con información sobre la asignación del Impuesto General a las Ventas no reconocido como crédito fiscal.
- 1.34 El 13 de setiembre la Sociedad de Comercio Exterior del Perú –COMEX- envía comunicación dando respuesta al Oficio Circular N° 094-04-GRE-OSITRAN.
- 1.35 El 13 de setiembre la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI- envía comunicación dando respuesta al Oficio Circular N° 094-04-GRE-OSITRAN.

2. OBJETIVO

Determinar el cargo por uso de instalaciones de carga en el AIJCH para el año 2005.

3. CONSIDERACIONES PREVIAS

Los Lineamientos Metodológicos para la Fijación y Revisión de Precios Regulados¹ detallan las metodologías para fijar y revisar tarifas. Estas metodologías incluyen conceptos regulatorios como el costo marginal de largo plazo, los costos totalmente distribuidos, los costos incrementales y la regla de la elasticidad inversa (precios Ramsey); así como metodologías propiamente dichas como las tarifas en función a la tasa de retorno, los precios topes, la tarificación comparativa y la tarificación por empresa eficiente².

¹ Resolución del Consejo Directivo N° 009-2002-CD/OSITRAN.

² **Costo Marginal de largo plazo:** Consiste en fijar un nivel tarifario (P) igual al costo marginal (Cmg) de proveer el servicio de infraestructura de transporte, éste incluye los costos de capital derivados del crecimiento de la capacidad de la infraestructura y, en caso existan, las externalidades se deben incluir.

Costos Totalmente Distribuidos (CTD): Consiste en determinar una tarifa a partir de la asignación de los costos directos e indirectos en cada uno de los servicios que la entidad prestadora provee. Los costos indirectos se refieren a los insumos compartidos entre dos o más servicios.

Regla de elasticidad inversa o Precios Ramsey: Consiste en determinar tarifas utilizando las elasticidades de demanda de cada mercado que atiende la entidad prestadora, de forma tal que se cobran distintas tarifas a grupos de usuarios basándose en su sensibilidad (cautividad) respecto a cambios en las tarifas. Esta metodología puede ser utilizada cuando se provee más de un servicio (por ejemplo, en los puertos y aeropuertos) y permite a la empresa obtener ingresos suficientes para cubrir sus costos económicos.

Costos Incrementales: Consiste en establecer tarifas sobre la base de los costos creados por alguna diferencia en el nivel de producción de servicios. El costo incremental de largo plazo son los costos adicionales estrictamente necesarios para proveer los servicios de infraestructura de transporte de uso público en forma eficiente, de acuerdo con la tecnología disponible y con el nivel de calidad establecido.

Tarifas en función de la Tasa de Retorno (TR): Consiste en fijar una tarifa (o precio), dada la restricción de sostenibilidad, que le garanticen a la Entidad Prestadora ingresos suficientes para cubrir sus costos de operación y obtener un retorno sobre el activo invertido.

Precios Tope o Máximos (price caps): Consiste en fijar o autorizar, utilizando los conceptos y metodologías (con excepción de la metodología por tasa de retorno), un nivel de tarifa “techo” con la condición de incentivar a la empresa a que aumente su tasa de ganancia como resultado de reducir costos por debajo del tope establecido. Se dice, por ello, que este mecanismo afecta indirectamente a la tasa de ganancia de la empresa

La teoría económica señala que los precios deben igualar los costos marginales de producción, toda vez que ello permite alcanzar la mayor eficiencia asignativa; no obstante, hay que tomar en cuenta que la existencia de altos costos fijos podría generar una situación de desfinanciamiento de la empresa, por lo que se deberían considerar los costos marginales de largo plazo³.

En la práctica, se han utilizado distintas metodologías con el objetivo de simular una tarifa competitiva que permita alcanzar la eficiencia asignativa y productiva. Existen ventajas y desventajas de utilizar cada uno de estos mecanismos; que deben ser analizadas por el regulador a la luz de la dinámica de la industria regulada y de la información disponible.

No obstante existen opiniones varias⁴ sobre la mejor metodología, la teoría y la práctica coinciden en lo siguiente:

- La metodología de Costos Totalmente Distribuidos parte de la asignación de los costos contables, los cuales no representan necesariamente los costos económicos eficientes. En la práctica, esta metodología introduce arbitrariedades en la asignación de costos y no toma en cuenta la demanda, lo que podría generar insostenibilidad de los precios en el tiempo.

regulada. Con un precio fijo, y establecido un plazo para la revisión tarifaria, la rentabilidad de la empresa está directamente asociada a su capacidad para disminuir costos, con lo cual se generan fuertes incentivos para lograr la eficiencia productiva vía minimización de costos.

Tarifación comparativa (*benchmarking*): Consiste en determinar las tarifas a partir de comparaciones relevantes entre los costos o tarifas de una infraestructuras con otras de características similares a la que se desea tarifar. Algunas veces las características entre una infraestructura y otra son diferentes, lo que haría menos efectiva la comparación. Diferencias como el marco regulatorio, la base impositiva, el tipo de moneda de cobro, el empaquetamiento o no de los servicios, políticas tarifarias, riesgo regulatorio, entre otros, pueden reducir la confiabilidad de una comparación tarifaria. Sin embargo, su utilidad sigue siendo válida, por el menor costo y rapidez, más aún cuando existe una convergencia en los costos logísticos en el ámbito internacional.

Empresa eficiente: Consiste en determinar el sistema tarifario para una empresa eficiente a partir de los costos indispensables para proveer los servicios sujetos a regulación tarifaria, en forma eficiente, de acuerdo a la tecnología disponible y manteniendo la calidad establecida. La empresa eficiente opera a mínimo costo con la mejor tecnología disponible ese momento y los estándares de calidad exigidos, adaptándose a las condiciones geográficas y demanda que enfrenta.

³ *Trade off entre los principios de sostenibilidad y eficiencia.* La determinación de precios por costos marginales ya no es más la única cuestión que surge cuando se le pide al sector privado que financie las inversiones, debido a los frecuentes cambios en los costos de financiación del operador. En toda revisión tarifaria, el Regulador deberá asegurar que los precios son consistentes con la necesidad de reconocer las consecuencias que las fluctuaciones en los mercados financieros mundiales conllevarán para la viabilidad financiera del operador. Se trata de un tema de particular importancia en aquellos países donde el acceso al crédito a largo plazo se ve limitado a raíz de la debilidad de los mercados crediticios. La mayor parte del endeudamiento se contrae a corto plazo y, por ende, las fluctuaciones en el corto plazo afectan en forma inmediata la situación del operador; es necesario que esto afecte el nivel promedio, tanto como el problema de la eficiencia revelado por el énfasis que habitualmente se pone en la determinación de precios por costos marginales para el largo plazo.

ESTACHE, Antonio et all. Introducción a la Creación de Modelos Económico Financieros para Autoridades Reguladoras de Servicios de Infraestructura del Transporte. Pag. 13

⁴ DE RUS, Gines, CAMPOS, Javier, NOMBELA, Gustavo. Economía del transporte. 2003. Antonio Bosch Editor. Pag. 250-263. Notas de Economía de la Regulación. Principios básicos del análisis macroeconómico aplicados a la regulación. Centro de Estudios Económicos de la Regulación. Universidad Argentina de la Empresa. Pag. 13-15. LASHERA, Miguel Angel. La Regulación Económica de los Servicios Públicos. 1999. Editorial Ariel. Pag. 102-104. Regulación por empresa eficiente: ¿quién es realmente usted?. Alvaro Bustos y Alexander Galetovic. 2002.

- Todo sistema regulatorio que consistiera en la transferencia de los costos al precio, generaría que la empresa regulada no tenga interés en hacer el esfuerzo necesario para aprender, comprar o usar la tecnología más avanzada, lo cual generaría ineficiencia productiva.
- La asimetría de información que existe entre el regulado y el regulador hace que el control de los costos efectivos sea difícil. Si bien es cierto, el regulador puede realizar una auditoría de costos, este proceso haría que los costos de monitoreo aumenten, generando así otras ineficiencias.
- La regulación por tarifas máximas (*price caps*) introduce incentivos para mejorar la eficiencia productiva al reducir costos para aumentar sus beneficios. Se requiere establecer estándares de calidad, toda vez que el mayor beneficio puede alcanzarse a costas de la calidad del servicio que ofrece.
- Bajo el esquema de regulación por comparación, se reduce la asimetría de información que existen entre el regulado y el regulador; sin embargo, la dificultad de encontrar infraestructuras comparables constituye una desventaja.
- La regulación por empresa modelo permite al regulador determinar cuáles activos deben remunerar las tarifas reguladas y cuáles no.

4. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA DE LAP

LAP define tres escenarios de análisis en su propuesta: escenario base, optimista y pesimista. Tomando estos escenarios LAP define unas tarifas que le permiten recuperar su inversión en el Edificio de Mercancías durante todo el periodo de concesión, mediante el empleo de flujos de caja:

- Escenario optimista: US \$0.0360 por kilogramo
- Escenario base: US \$0.0404 por kilogramo
- Escenario pesimista: US \$0.0447 por kilogramo

LAP señala que dadas las tarifas obtenidas, ha tomado la decisión de no invertir en el Edificio de Mercancías, y por el momento, continuar operando el servicio en el AIJCH de la forma en que se ha venido operando⁵, de tal forma de reducir los costos de inversión y operación para tener una tarifa menor y competitiva⁶.

En ese sentido, señala que el flujo de caja es inadecuado para determinar la tarifa, y que más bien, tomando en consideración que la tarifa se revisa anualmente, la determinará en función a la recuperación de costos más un margen de utilidad para el año correspondiente. La tarifa que propone LAP es de US \$0.02105, cuyo cálculo se muestra a continuación.

⁵ En la llamada Zona Negra.

⁶ Página 21 de la propuesta de LAP.

Movimiento de Carga Proyectada Escenario: Base		2005
Movimientos (Kilogramos de carga)		119 886 593
Tarifa		0.02105
Total Ingresos		2 523 621
Retribución		1 173 761
Tasa regulatoria		25 236
Total Retribución + Tasa Regulatoria		1 198 998
Total Ingresos Netos		1 324 624
Costos Operativos:		
Mantenimiento		9 196
Servicios Básicos		8 241
Servicios de Terceros		240 568
Honorarios Operador		72 181
Costos Indirectos		247 833
Costos no Imputables		254 601
Depreciación y Amortización (Cont. Reg.)		29 740
Impuestos Municipales		5 275
IGV no reconocido de Compras Comunes		194 583
ITF		3 521
Total Egresos		1 065 739
Utilidad antes de Impuestos		258 884
Impuestos		67 051
Utilidad		191 833

Fuente: Propuesta de LAP corregida (LAP-GAF-2004-01118)

A continuación se analizará la propuesta de LAP con relación a tres componentes: (i) tráfico, (ii) costos, (iii) distorsiones tributarias y (iv) margen de utilidad.

4.1 Tráfico

LAP señala que, no obstante, el AIJCH es el principal aeropuerto de pasajeros internacionales, en el transporte de carga el panorama es distinto porque los exportadores de productos perecibles siempre buscan puertas alternativas de exportación para que su producto sea más competitivo en el mercado externo. En ese sentido, señala que en el Aeropuerto de Chiclayo, se ha instalado una cámara frigorífica para conservar productos de exportación perecibles y que existen planes para desarrollar los aeropuertos de Trujillo y Pisco en el muy corto plazo.

LAP señala que dado lo anterior está compitiendo en un mercado que ha dejado de ser monopólico y, debido a ello, se enfrenta ante la posibilidad de perder una parte del mercado de carga aérea. Para sustentar su posición, LAP realiza un análisis de los costos logísticos de transporte que enfrenta el exportador y concluye que son los altos costos del AIJCH, en comparación con las alternativas de Chiclayo, Trujillo y Pisco, lo que motiva al exportador a encontrar puertas alternas de salida más económicas.

Por lo tanto, frente a esta situación, LAP considera que el cargo por uso de instalaciones de carga aérea debe subir para compensar esta pérdida.

El planteamiento de LAP incentiva ineficiencias productivas y asignativas en términos económicos, lo cual podría representarse de la siguiente manera: Ante una reducción de la demanda, el costo unitario del servicio aumenta, por lo que

la tarifa debería aumentar para cubrir dichos costos, lo cual, bajo competencia⁷, genera una pérdida de clientes; y por lo tanto, un nuevo incremento en el costo medio, el mismo que se trasladaría a la tarifa, y así sucesivamente. En el extremo, si la demanda fuera nula (0), siguiendo esta dinámica, el precio debería ser infinito.

$$D \downarrow \Rightarrow Cme \uparrow \Rightarrow P \uparrow \Rightarrow D \downarrow \Rightarrow Cme \uparrow \Rightarrow P \uparrow \Rightarrow \text{etc...} \Rightarrow P = \infty$$

Donde:
D = Demanda
Cme = Costo medio
P = Precio

Adicionalmente, el resultado de tarifar utilizando esta planteamiento perjudica a los consumidores cautivos, que pagan las mayores tarifas porque no tienen una alternativa factible donde desviar su demanda. En la práctica, estos usuarios son menos competitivos en el mercado no por ineficiencias propias sino por las de un agente, imprescindible, que participa en la cadena logística⁸.

La dinámica misma de un mercado en competencia genera eficiencias, las cuales se reflejan en la reducción de los precios y en el aumento de la calidad del servicio brindado con la finalidad de ganar clientes y/o no perder los ya existentes; por lo que es contradictorio que LAP concluya que ante la existencia de competencia su tarifa debería aumentar, sin tomar en cuenta las consecuencias negativas para la empresa misma, ya que los consumidores se trasladarían a una mejor alternativa. Sin embargo, esta gerencia considera que aún no se ha consolidado la competencia en este mercado; y, si se diera, se realizará el análisis del mercado relevante respectivo en su momento.

Por otro lado, cabe resaltar que la competencia, si tal fuera el caso, solo se daría en un segmento del mercado, el de los perecibles exportables. Al respecto, cabe hacer la precisión que el cargo por uso de instalaciones de carga se aplica a la carga que entra y sale por el AIJCH hacia o desde los almacenes externos. Este no es el caso de los productos de exportación perecibles que salen y entran por el terminal de almacenamiento de Frío Aéreo, cuyas condiciones de uso, entre ellas el precio por el uso de instalaciones de carga, es determinado libremente por LAP tal como está estipulado en el contrato de concesión; y, que justamente es el mercado de carga donde se daría la competencia.

⁷ Situación que, según lo señalado por la empresa, está enfrentando.

⁸ Cabe señalar que según información de COMEX, el Perú tiene el mayor costo de transporte de 1 kg. de espárragos a Estados Unidos, el mismo que podría subir según el planteamiento de LAP.

**Costo de transporte de 1 Kg.
de espárrago a USA**

País	(US\$)
Perú	0.97
Ecuador	0.85
Colombia	0.84
Chile	0.59
Canadá	0.03

Fuente: COMEX

En este punto es importante señalar que no obstante el cargo por uso de instalaciones de carga cobrado a los terminales interiores al AIJCH es un precio libremente determinado y aplicado por LAP; la cantidad de carga que entre y salga tanto por esa puerta particular, como es el caso Frío Aéreo, como por cualquier otra que se abra en el recinto aeroportuario deberá ser considerada para la determinación del cargo por uso de instalaciones de carga del edificio de mercancías⁹ porque constituye el mercado relevante para el AIJCH.

Asimismo, se debe apuntar que la consecución de una parte del mercado de carga aérea es un riesgo comercial que debe ser asumido por el agente que mejor puede afrontarlo, en este caso, el que tiene la experiencia en el desarrollo de mercados relacionados a la aviación, el operador principal del AIJCH. No obstante lo anterior, se analizará la propuesta de LAP en cuanto al tráfico.

4.1.1 Proyecciones de carga aérea de LAP

LAP consideró tres escenarios para la demanda por el uso de instalaciones de carga en el AIJCH: Optimista, Base y Pesimista.

Escenario Optimista

En cuanto a las exportaciones, LAP distingue dos segmentos de mercado, los productos perecibles y los productos secos. En cuanto a los productos perecibles, destaca el espárrago, sobre todo el fresco (verde). Señala que se espera un crecimiento cercano al 10% anual. Tomando en cuenta ello, LAP considera que la exportación de este producto crecerá en los siguientes años. Respecto a la carga seca, considera como producto más representativo a los textiles y las confecciones, cuyo crecimiento anual promedio será 4.35% hasta el 2008, posteriormente considera tasas de crecimiento menores.

Considera que las importaciones tendrán un crecimiento de 3%, dado el comportamiento errático de las mismas y de un crecimiento promedio anual de 2.24%. Finalmente, respecto a la carga nacional, LAP señala que como consecuencia del comportamiento errático y de un crecimiento anual promedio de 0.75%, en el escenario optimista esta carga crecería 1.5%.

LAP concluye que el resultado final del total de la carga transportada tendría un crecimiento promedio anual de 6.7%, 5.9%, 4.8%, 3.5% y 2.9% para los periodos 2004-2008, 2008-2013, 2013-2018 y 2018-2030, respectivamente. No obstante, LAP plantea que toda vez que existe la amenaza de que durante el 2004 el espárrago de Trujillo y Chiclayo sea exportado por el aeropuerto de Chiclayo, y que, el espárrago del sur sea exportado por Pisco, el AIJCH enfrentaría una caída en la carga total de 6.8% durante el 2004 y para el periodo 2004-2008 una caída de 1.6% , para posteriormente crecer. La siguiente tabla resume la posición de LAP respecto a su escenario optimista.

⁹ O cualquier otro punto de paso obligado de la carga.

ESCENARIO OPTIMISTA	2003/ 2004	2004/ 2008	2008/ 2013	2013/ 2018	2018/ 2023	2023/ 2030
Crecimiento (%) de la carga aérea total en el país		6.7	5.9	4.8	3.5	2.9
Crecimiento (%) de la carga aérea en el AIJCH	-6.8	-1.6	4.5	3.9	3.2	2.8

Fuente: Propuesta de LAP
Elaboración: GRE -OSITRAN

Escenario Base

Respecto a las exportaciones, LAP señala que el crecimiento de los perecibles es relativamente alto debido a la fuerte demanda de Estados Unidos, especialmente en los espárragos y frutas exóticas, con crecimientos anuales de 6% hasta 2008 y con crecimientos anuales positivos a lo largo de la concesión¹⁰. Respecto a las exportaciones de carga seca, ésta crecerá moderadamente hasta el año 2008.

En cuanto a las importaciones, LAP ha considerado como escenario un crecimiento promedio anual de 2.25%. Finalmente, la carga aérea, según las proyecciones de la concesionaria, crecerá en promedio 0.75%.

Tomando en cuenta lo anterior, LAP considera que la carga aérea total bajo un escenario base tendrá un crecimiento promedio anual de 4.2% para el periodo 2004-2008, seguido de crecimientos anuales promedio de 3.7% (2008-2013), 3.2% (2013-2018), 2.6% (2018-2023) y 2.3% para el resto de la concesión. Sin embargo, dado los planes de desarrollo de infraestructura en los aeropuertos de Chiclayo, Trujillo y Pisco, señalados anteriormente, las proyecciones que propone el concesionario para el AIJCH serían una reducción en 6.8% durante el 2004 y para el periodo 2004-2008 una caída de 3.1%, y posteriormente crece. La siguiente tabla resume la posición de LAP respecto a su escenario base.

ESCENARIO BASE	2003/ 2004	2004/ 2008	2008/ 2013	2013/ 2018	2018/ 2023	2023/ 2030
Crecimiento (%) de la carga aérea total en el país		4.2	3.7	3.2	2.6	2.3
Crecimiento (%) de la carga aérea en el AIJCH	-6.8	-3.1	3.0	2.7	2.4	2.2

Fuente: Propuesta de LAP
Elaboración: GR-OSITRAN

Escenario Pesimista

Respecto a las exportaciones de perecibles, se considera como escenarios negativos la reducción de la demanda de espárragos

¹⁰ Asume que no se producirá ningún tipo de alteración climática que podría alterar el crecimiento.

peruanos en el mercado de Estados Unidos, los mismos que podrían ser reemplazos por su producción local o de otros países, también se considera una posible alteración climática, por lo que se considera un crecimiento conservador de 2%. La carga seca, por su parte, enfrentaría un escenario negativo en cuanto a exportación de textiles, debido a la competencia de otros países por el mercado de Estados Unidos, así como por el bajo desarrollo industrial, por lo que se considera un crecimiento de 2%.

Respecto a las importaciones, al tener una historia errática, LAP considera, bajo este escenario, un crecimiento de 1.5%. Respecto a la carga nacional, el crecimiento sería de 0.5%.

Como conclusión, LAP señala que el resultado del total de la carga transportada vía aérea para este escenario sería de un crecimiento anual promedio de 1.7% para el periodo 2004-2008, seguido de crecimientos anuales promedio de 1.7% (2008-2013), 1.8% (2013-2018), 1.8% (2018-2030). Así, considerando lo anterior y el desarrollo de infraestructura en los aeropuertos de Chiclayo, Trujillo y Pisco, el tráfico aéreo por el AIJCH sería como se muestra en la siguiente tabla:

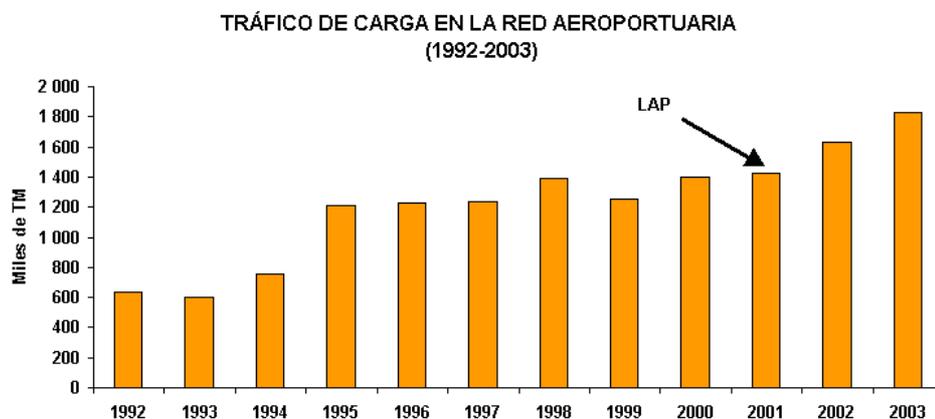
ESCENARIO PESIMISTA	2003/ 2004	2004/ 2008	2008/ 2013	2013/ 2018	2018/ 2023	2023/ 2030
Crecimiento (%) de la carga aérea total en el país		1.7	1.7	1.8	1.8	1.8
Crecimiento (%) de la carga aérea en el AIJCH	-6.8	-4.6	1.6	1.6	1.6	1.6

Fuente: Propuesta de LAP
Elaboración: GR-OSITRAN

Como se puede apreciar, LAP considera un escenario bastante desalentador hasta el año 2008, con tasas de crecimiento negativas a diferencia de las proyecciones de crecimiento de las exportaciones de nuestra economía, según los últimos datos emitidos por órganos del Estado. El análisis sobre la potencial alternativa que tendrían los exportadores de espárragos en el norte y en el sur requiere ser contrastada con información de otros medios.

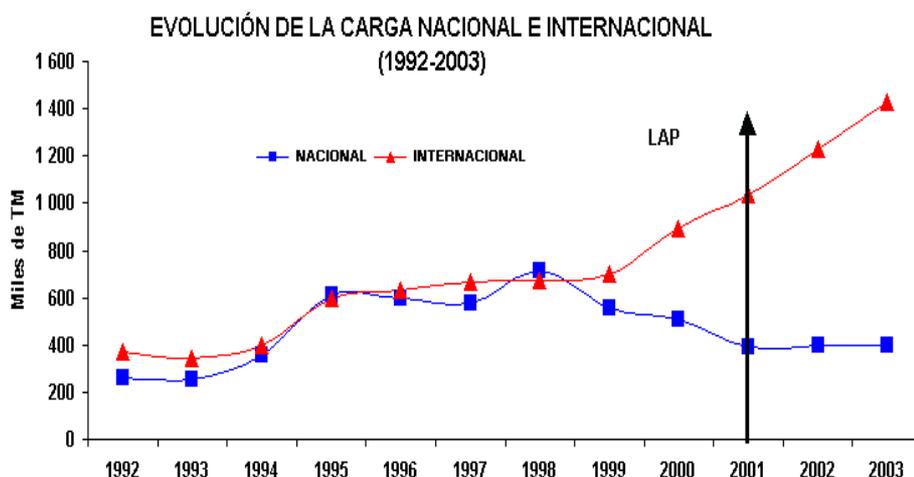
4.1.2 Desarrollo del mercado de carga aérea en el Perú

El transporte de la carga aérea por la red aeroportuaria peruana ha mostrado distintas tasas de crecimiento en los últimos 13 años. Se pueden identificar tres periodos de crecimiento: (i) 1992-1995, el transporte de la carga mostró crecimientos anuales promedios de 27%, (ii) 1996-1999, caracterizado por un leve estancamiento en el transporte de carga con un crecimiento natural de 3% anual; y, (iii) 2000-2003, se registró una importante recuperación del sector, presentando tasas de crecimiento de 10% promedio anual. Cabe mencionar, que dicha recuperación coincide con el inicio de las operaciones del concesionario del AIJCH.



Fuente: CORPAC y LAP
Elaboración: GR-OSITRAN

Si bien la carga aérea ha mostrado una importante dinámica expansiva, la composición de la carga cambió sustancialmente. A principio de la década de los noventa, la carga nacional representaba el 41% del total movilizado por la red aeroportuaria, mientras que en el 2003 solo representa el 22%.

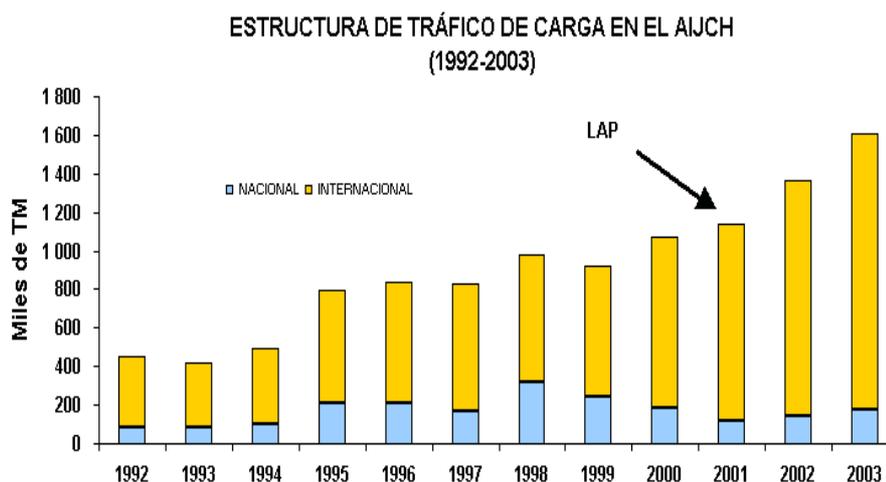


Fuente: CORPAC y LAP
Elaboración: GR-OSITRAN

Como se muestra en el cuadro anterior, a partir de 1999 la carga internacional muestra crecimientos cercanos a 38% anual lo que determina que en años subsiguientes ésta tenga una mayor participación en el total de carga transportada por la red aeroportuaria. De otro lado, cabe mencionar que el AIJCH moviliza el 98% de la carga internacional y 45% de la carga nacional.

El decrecimiento de la carga nacional se debe a la competencia que representa el transporte terrestre para el transporte aéreo, para rutas que

unen la costa y sierra. La construcción y buen mantenimiento de las vías terrestres en estas zonas brindan una alternativa para el transporte de productos dentro del territorio peruano más económica que el transporte aéreo. Durante el periodo 1995-2002 el número de kilómetros de vías asfaltadas se incrementó 55%. Cabe resaltar que pese al desarrollo de las vías terrestres se mantiene la importancia de los aeropuertos de selva como puntos de interconexión de la carga por la carencia de vías alternativas de transporte.



Fuente: CORPAC y LAP
Elaboración: GR-OSITRAN

Al mantener la carga nacional un comportamiento muy irregular, los crecimientos observado a lo largo de los últimos años no muestran una tendencia estable, es decir, que es muy difícil proyectar las expectativas para los próximos años en el ámbito nacional, salvo por algunos proyectos mineros, agrícolas y de energía que se desarrollaran en el corto y mediano plazo¹¹. Caso contrario se presenta en la carga internacional, ésta se ha incrementado considerablemente, concentrando en el AIJCH casi en su totalidad la carga movilizada por la red aeroportuaria.

La producción del espárrago

La producción de espárrago en el Perú ha tenido una tendencia creciente debido a un incremento de la demanda por este producto en el mercado externo. Durante el 2003, en el país se produjeron 187 221 TM, 11% más de lo producido durante el año 2000. Cabe señalar que, según información de la FAO¹², la producción del espárrago en el año 1990 fue de 58 000 TM, lo cual significa que este producto ha crecido 222% si se compara la producción del año 2003 con el de aquel año.

¹¹ Minera Barrick en Alto Chicama, Cerro Quilish en Cajamarca, Tambogrande en Piura, Gas de Camisea en Cusco, Olmos en Lambayeque y Las Bambas en Apurímac.

¹² Organización de las Naciones Unidas para la agricultura y la alimentación.



Fuente: Ministerio de Agricultura
Elaboración: Propia

Considerando la producción por zonas, en su mayoría, la producción se concentra en el departamento de La Libertad, con casi el 50%, el resto se reparte entre los departamentos de Ica, Lima, Ancash y en menor medida en Lambayeque y Piura.

2003		
Departamento	TM	%
La Libertad	92 310	49.3
Ica	75 817	40.5
Lima	13 803	7.4
Ancash	4 318	2.3
Lambayeque	493	0.3
Piura	480	0.3
TOTAL	187 221	100.0

Fuente: Ministerio de Agricultura
Elaboración: GR-OSITRAN

Durante el año 2003, se exportó US \$207 millones de este producto. En términos de volumen, las exportaciones han crecido a un ritmo de 13% desde el 2000. Sus principales mercados son Estados Unidos (81%) y España (7%). En el mercado de Estados Unidos, el Perú compite con países como China, México y con la producción local del país. El espárrago peruano es muy apreciado en ese mercado, logrando ingresar con éxito debido a la calidad de los mismos y por la facilidad del país de producir todo el año¹³.

¹³ Mimeo "Logística y Competitividad". Proyecto de Mejora de la Cadena Logística de *Clusters* en la Región Andina. *Cluster* del Espárrago en el Perú. CAF y Universidad Técnica de Valencia. Marzo 2004.

En Europa, hay buena aceptación en España, Francia, Alemania, Italia, Dinamarca, sobre todo para el espárrago conservado. Cabe destacar que el producto peruano en esta presentación están ingresando a los mercados del Reino Unido, Italia y Canadá.



Fuente: SUNAT, Ministerio de Agricultura
Elaboración: Propia

El Perú exporta espárrago blanco y espárrago verde. El primero es mayormente comercializado en conservas y enlatados; mientras que el segundo, es exportado fresco casi en su totalidad, por lo que requiere contar con una tecnología especial a través de toda la cadena logística para llegar en condiciones óptimas a su mercado final para competir con espárragos de otros países.

Cabe señalar que la mayor dinámica se presentó en la exportación de los espárragos frescos (31% en promedio desde el año 1999), como consecuencia de la gran expansión del consumo de éstos en el mercado norteamericano. El crecimiento de los blancos, por otro lado, presenta un crecimiento estable de 4% promedio anual.

En el norte del país, es decir en el Departamento de La Libertad, se produce básicamente espárrago blanco; mientras que en el sur, básicamente el verde. El siguiente mapa muestra la ubicación de los principales exportadores de espárrago fresco.

SITUACIÓN DE LOS PRINCIPALES EXPORTADORES DE FRESCO



Fuente: Informe sobre el Clúster del espárrago en el Perú

Medio de transporte empleado para la exportación de espárragos

El transporte aéreo es utilizado para transportar espárrago fresco, el espárrago en conserva y congelado, por su parte, se transportan por vía marítima, a través del Puerto del Callao y el Puerto de Paita.

EXPORTACION DE ESPÁRRAGOS SEGÚN ADUANA-2002

ADUANA	Fresco (Kg)	%	En conserva (Kg)	%	Congelado (Kg)	%	TOTAL (Kg)	%
Aérea del Callao	51 395 808	97.4	5 429	0.0	11 901	0.2	51 413 138	49.5
Marítima Callao	1 350 726	2.6	39 010 463	89.4	7 232 125	96.6	47 593 314	45.8
Paita	37 675	0.1	4 593 446	10.5	242 980	3.2	4 874 101	4.7
Tumbes	0	0.0	45 860	0.1	0	0.0	45 860	0.0
TOTAL	52 784 209		43 655 198		7 487 006		103 926 413	

Fuente: Informe sobre el Clúster del espárrago en el Perú

Es decir, el AIJCH es utilizado básicamente por los productores de espárrago verde de las zonas de Ica y Lima y en menor medida por los

productores del norte ya que éstos utilizan el medio marítimo para exportar sus espárragos en conservas.

En efecto, los principales productores de espárrago verde se encuentran en la región sur o en Lima¹⁴ los cuales, por la cercanía, exportan sus espárragos por el AIJCH. En el norte, se están desarrollando proyectos como el de Chavimochic y de Olmos que permitirán aumentar la oferta exportable de este producto, el cual requerirá de una mejor infraestructura para ser competitivo en el exterior, lo cual indicaría que el terminal construido en Chiclayo podría estar cubriendo la oferta futura de la zona sin la necesidad de desviar carga del Aeropuerto de Lima.

Opinión de los agentes que participan en el mercado

Con la finalidad de tener un mejor conocimiento del mercado y de las expectativas de los productores con relación a la posible utilización de los aeropuertos de Chiclayo, Trujillo y Pisco para exportar sus productos, se remitió una encuesta a los socios de la Asociación Civil Frío Aéreo, supuesta carga que perdería LAP.

La encuesta fue enviada a 30 socios de los cuales han contestado 60%, por lo que las respuestas a la misma tienen carácter referencial. Sin embargo, se puede inferir que:

- La motivación para sacar la carga de exportación por un punto diferente al del AIJCH lo constituyen los costos logísticos que tiene que enfrentar el exportador.
- Las expectativas de crecimiento de la carga que tienen las empresas se sitúan en promedio en un 22% con relación al año anterior.

Adicionalmente, se ha analizado la factibilidad de exportar por el aeropuerto de Pisco. Dicho aeropuerto cuenta con dos características que favorecen la exportación de espárragos: (i) pista de aterrizaje y despegue con una soportabilidad similar a la de Lima, naves cargueras grandes de cuerpo ancho¹⁵, que harían rentable una operación de este tipo y (ii) la cercanía a los principales productores de espárragos frescos (Ica). Sin embargo, en la actualidad carece de la infraestructura y los equipos necesarios para mantener la cadena de frío que el producto necesita y para realizar las operaciones de carga y descarga de una aeronave carguera.

No obstante lo anterior, y a pesar de los esfuerzos que hizo la línea Aérea Arrow Air¹⁶ en el año 2000, la operación por dicho aeropuerto no fue rentable por las siguientes razones:

¹⁴ Complejo Agroindustrial Beta S.A., Sociedad Agrícola Drokasa S.A., Agrícola Athos S.A., APEISA S.A., Agro Paracas S.A., Agroguyabito Sociedad Anónima, Inagro Sur S.A., Agroioper S.A., Agrícola Chapi S.A., Inca Frut S.A., Desarrollo Agrícola S.A., Agrícola Yaurilla S.A.

¹⁵ Según la información recibida de la Gerencia Central de Aeropuertos de CORPAC, la pista de aterrizaje del aeropuerto de Pisco es capaz de soportar un B-747-100B, aeronave de 341 553 kilogramos de peso.

¹⁶ Carta s/n de Arrow Air de fecha 27 de julio de 2004, en la que mencionan la experiencia que tuvieron cuando operaron vuelos al Aeropuerto de Pisco para cargar espárrago:

- No existe carga de importación en dicho aeropuerto, lo que en la práctica significa que el flete por exportación de espárragos estaría pagando por ida/ vuelta del avión.
- El aeropuerto se encuentra más lejos al punto final de exportación, los Estados Unidos, lo cual resta rentabilidad a la operación tomando en cuenta el costo operativo de la nave, cuyo componente más importante, combustible aeronáutico tiene un precio alto.
- Al no haber habido un desarrollo de pasajeros o carga en este aeropuerto¹⁷, éste no cuenta con la infraestructura básica y capital humano para atender a las naves ante cualquier eventualidad, como son desperfectos mecánicos.

Asimismo, por el Aeropuerto de Trujillo no es factible exportar porque no cuenta con infraestructura adecuada para atender naves cargueras de gran tamaño¹⁸, que son con las que se puede realizar operaciones rentables.

Por otro lado, consultada la empresa Neptunia, operador del terminal de almacenamiento en el aeropuerto de Chiclayo, sobre su operación en el norte, declaró que la carga programada para salir por el aeropuerto de Chiclayo en un principio provendría de Lima¹⁹. Sin embargo, las proyecciones del negocio de esta empresa se basan en el desarrollo agropecuario de la región²⁰ y en la captación de carga de importación. Asimismo, la empresa considera que la mayor dificultad para la operación del negocio radica en la inestabilidad de la oferta exportadora actual, ya que el mercado aún no está consolidado.

Asimismo, se solicitó las tasas de crecimiento y proyecciones de los principales terminales de carga en Lima, TALMA y SERLIPSA, para contrastarlos con lo esperado por el operador del AIJCH. La primera

“Realizamos dos vuelos de exportación desde la ciudad de Pisco, en el mes de agosto del año 2000. Los resultados fueron totalmente negativos ya que requeríamos de toda una logística para llevar a cabo dicha operación, principalmente en lo que se refiere a personal calificado para el desarrollo de la operación propiamente dicha, que nos vimos obligados a transportar desde Lima. No teníamos un número de vuelos previamente pactado, pero era nuestra intención servir al mercado con varios vuelos desde Pisco. No hemos realizado más operaciones por varias razones; primero, la falta de personal capacitado en la zona que hagan viable la operación sin tener que enviar a nuestro personal desde Lima; segundo, el no contar con una cámara de frío que permita acopiar producto para su posterior transporte. En la medida que cambien las condiciones antes mencionadas, nuestra empresa estaría interesada en llevar a cabo una operación de exportación, no solo desde Pisco, sino desde cualquier terminal aéreo”.

¹⁷ Este aeropuerto es básicamente para operaciones militares.

¹⁸ Según la información recibida de la Gerencia Central de Aeropuertos de CORPAC, la pista de aterrizaje del aeropuerto de Trujillo es capaz de soportar un DC-8-62/72, de 108 205 kilogramos de peso, haciendo no rentable la operación con aeronaves cargueras no regulares (charter).

¹⁹ La cantidad de espárragos que saldría por el aeropuerto de Chiclayo en lugar de Lima sería de 6 900 000 kilogramos por temporada (anualmente). Este monto representa el 4% de la carga total que entra y sale del aeropuerto de Lima, tomando como referencia el tráfico de carga de 159 085 756 kilogramos que considera el periodo agosto 2003 julio 2004. Cabe resaltar que, según información de esta empresa, el 80% de la carga que saldría por Chiclayo corresponde a producción procedente de la zona al norte de Lima.

²⁰ La empresa tiene una capacidad instalada capaz de procesar 148 000 kilogramos de carga al día.

empresa reveló que su tasa de crecimiento comparando los primeros seis meses del año 2004 con el 2003, era de 22%²¹, no reveló proyección alguna para los siguientes años. SERLIPSA reveló que su tasa de crecimiento del negocio de carga aérea esperada es de 17% y 16%²² para los periodos 2004/2003 y 2005/2004, respectivamente.

Adicionalmente, se mantuvo reuniones con otros agentes involucrados en el mercado de carga, como son las líneas aéreas y las agencias de carga²³. Ambas coinciden en señalar que las proyecciones de LAP son demasiado pesimistas y no comparten la visión del operador del AIJCH en cuanto al desarrollo del negocio de carga.

En conclusión, esta Gerencia considera que las proyecciones de LAP no responden a la evidencia mostrada por el mercado por las siguientes razones:

- i. En lo que va del año, la carga aérea que utiliza el AIJCH ha crecido 9% con respecto al mismo periodo del año anterior, contrario a la proyección negativa de 6.8% del operador del Aeropuerto.
- ii. La información de tráfico de carga reportada por CORPAC durante el mes de julio indica que la carga que sale por el aeropuerto de Chiclayo representa el 2.15% del total de carga movilizada por el aeropuerto de Lima.
- iii. En la región norte, se encuentra la mayor producción de espárrago, pero éste es básicamente blanco y se comercializa mayormente en conserva o congelados, los mismos que utilizan el transporte marítimo²⁴. En la actualidad, el Proyecto de Chavimochic²⁵ promete una expansión del producto verde, el cual es muy probable que utilice infraestructura aeroportuaria del norte, en particular la del aeropuerto de Chiclayo ya que dadas las condiciones actuales no es factible una operación rentable en el de Trujillo.

²¹ La tasa de crecimiento, comparando enero-junio de 2004 con el mismo periodo en el 2003, de las exportaciones e importaciones, que constituyen el 86% y 13%, del negocio se incrementaron en 22%, la carga nacional disminuyó en 5%.

²² Carga Aérea (Toneladas) que envió SERLIPSA:

	2003	2004	2005	04/03	05/04
Importaciones	9 972	10 072	10 575	1%	5%
Exportaciones*	20 981	26 227	31 472	25%	20%
Total	30 953	36 298	42 047	17%	16%

(*) No incluye carga que fue a frío aéreo (24 400 Ton para el 2003)

Nota: No incluye carga Comat (carga de las aerolíneas para sus operaciones)

²³ Reunidas en AETA y APACIT, respectivamente.

²⁴ Lo que se esperaría es que haya una migración de los cultivos del espárrago blanco al verde, la misma que alimentaría la tasa de crecimiento de la carga exportada por Chiclayo.

²⁵ También habría que considerar el proyecto de Olmos que incrementaría la frontera agrícola. Este proyecto considera la construcción de toda la infraestructura de riego para incorporar 103 mil 400 hectáreas de nuevas tierras de cultivo, en el área de influencia del Proyecto.

- iv. El espárrago verde es producido básicamente en el Sur y debido a su proximidad con Lima, éste continuará saliendo por el AIJCH, toda vez que la probabilidad de que sea exportado por el Aeropuerto de Pisco es muy baja, debido a escasez de infraestructura, falta de capital humano capacitado, poco tráfico de carga internacional y una mayor distancia al destino final.
- v. Las encuestas a los usuarios del AIJCH señalan que las expectativas de crecimiento de las empresas se sitúan en promedio en 22%.
- vi. LAP no ha considerado los productos cuya exportación está aumentando como por ejemplo, la exportación de textiles finos o el incremento de la carga nacional como consecuencia del desarrollo de importantes proyectos mineros, gasíferos o agrícolas.
- vii. LAP tampoco ha considerado los desarrollos en el mercado de líneas aéreas, como son la fusión de Air France con KLM (la misma que permitiría la ampliación de la demanda de espacio para carga en el Perú), la ampliación de frecuencias de Copa Airlines y el ingreso de nuevas líneas aéreas como Air Canada y Air Madrid, por citar algunos ejemplos.

Dado lo anterior, no existe evidencia suficiente que demuestre que el tráfico de carga por el AIJCH se reduzca. Aún si el tráfico de carga se redujera porque el AIJCH no constituye una alternativa competitiva para la carga hay que considerar que LAP debe asumir el riesgo comercial que se le otorgó conjuntamente con la concesión²⁶.

²⁶ Es importante resaltar que el riesgo político ya está cubierto con el numeral 26.2 del Contrato de Concesión del AIJCH, que estipula:

“Si por cambios en las Leyes Aplicables (que no se vinculen con lo estipulado en los convenios de estabilidad jurídica a que se refiere la Cláusula 25 del presente Contrato o en las disposiciones establecidas en las Normas (excepto aquéllas que regulen temas tarifarios o que fijen infracciones o sanciones vinculadas al presente Contrato), que son aquéllas vinculadas a los actos de poder ordinario sobre la relación contractual y la prestación de servicios involucrados y que tengan exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados:

- a) a la inversión, titularidad u operación del Aeropuerto; o
- b) al presente Contrato

los Ingresos Brutos del Concesionario durante un periodo de cuatro trimestres fiscales consecutivos se redujeran en un 5.5% o más con respecto a los Ingresos Brutos pronosticados por el Concesionario para dicho periodo (según se detallan en el pronóstico, expresado en forma trimestral, de los Ingresos Brutos del Concesionario a ser incluido en cada Reporte Trimestral del Concesionario a ser presentado a OSITRAN de acuerdo con la cláusula 5.11), o alternativamente, si los costos y/o gastos del Concesionario durante un periodo de cuatro trimestres fiscales consecutivos se incrementaran en un 5.5% o más con respecto a los costos y/o gastos pronosticados por el Concesionario para dicho periodo (según se detallan en el pronóstico, expresado en forma trimestral, de costos y/o gastos del Concesionario a ser incluido en cada Reporte Trimestral del Concesionario presentado a OSITRAN de acuerdo con la cláusula 5.11), o si el efecto compuesto de una reducción en los Ingresos Brutos y un incremento de los costos y/o gastos del Concesionario produjeran un resultado neto igual o mayor a cualquiera de las alternativas anteriores, se considerará que el equilibrio económico del presente Contrato se ha visto significativamente afectado, siempre y cuando tales efectos se hayan producido como consecuencia de cambios en las Leyes Aplicables o Normas.

En tal caso, el Concesionario podrá, después de transcurrido por lo menos un mes luego del final de cualquier periodo trimestral fiscal en el que la variación (reducción o incremento, según sea el caso) a que se

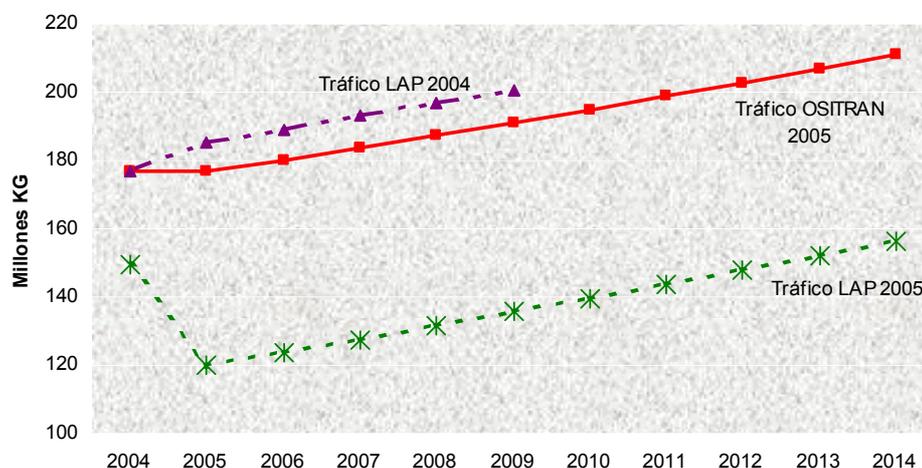
Por lo tanto, el concesionario debe estudiar el mercado, elaborar su estrategia y captar o retener mercado en todos los segmentos. El regulador solo considerará aquellos *shocks* en el mercado que cambien la estructura del mismo y que se deban a riesgos que el Estado asumió a través del Contrato de Concesión.

Tomando en consideración lo anterior, se han definido los siguientes escenarios de tráfico de carga para el año 2005 para el análisis del cargo por uso de instalaciones de carga aérea propuesto por LAP:

- 176 579 424 kilogramos de carga que corresponde a las proyecciones para el año 2004 consideradas en la determinación de la tarifa de ese año; por lo tanto, se está asumiendo crecimiento nulo para el año 2005.
- 159 085 756 kilogramos de carga que corresponde al tráfico agosto 2003 – julio 2004; por lo que este escenario implica una tasa de crecimiento nulo para el año 2005.

El siguiente gráfico muestra las diferencias en las proyecciones de tráfico, tomando los escenarios base, de la propuesta de LAP en el marco de la revisión del cargo en 2004, 2005 y los pronósticos de OSITRAN

Proyección de Tráfico de Carga Aérea - AIJCH



Fuente: LAP
Elaboración: GR-OSITRAN

hace referencia en el párrafo anterior haya ocurrido, proponer por escrito ante OSITRAN y con la necesaria sustentación, las soluciones y procedimientos a seguir para reestablecer el equilibrio económico existente a la fecha en que se produjo el cambio en las Leyes Aplicables o Normas. Estas soluciones y procedimientos podrán incluir, entre otras propuestas, la modificación de las tarifas y de la Vigencia de la Concesión”.

4.2 Costos

Los costos presentados por LAP han sido obtenidos, casi en su totalidad, a través de la Contabilidad Regulatoria, según la distribución de costos empleada por la empresa y que en algunos casos no han sido considerado por el regulador. Los costos que presenta la empresa se detallan a continuación.

Gasto de personal: no existe este rubro sin Edificio de Mercancías.

Mantenimiento: provienen de la contabilidad regulatoria como consecuencia de la distribución de los centros de costos: Gerencia de Mantenimiento e Ingeniería, y Mantenimiento e Ingeniería. Este costo proviene del centro de costo "Cargo", que es un costo directamente relacionado al servicio de carga. La información entregada para la revisión anterior no consignaba este costo, toda vez que el *driver* asignado, número de personal, era nulo (0) para el centro de costo; lo que significa que no le correspondía al servicio asumir alguna parte de este costo.

LAP presenta ahora un *driver* igual a 1, lo cual significa que el servicio debe asumir una parte de este costo. LAP no justifica este cambio, contraviniendo el Principio de Coherencia de la Contabilidad Regulatoria²⁷. Cabe señalar que se solicitó a la empresa que aclare la asignación de este costo al servicio de carga, ésta mencionó que se distribuía según el *driver* 1, pero no justificó dicho cambio en relación con la información presentada anteriormente. Por lo Por lo que no se considera este costo, que asciende a US \$9 196.

Servicios Básicos: corresponde a los servicios de limpieza asignados a este servicio y al servicio telefónico asignado al centro de costos "Cargo", centro relacionado directamente con el servicio de carga, y asciende a US \$8 241.

Servicio de terceros: está compuesto por los costos de seguro corporativo (seguro contra todo riesgo y seguro de RC) por un valor de US \$140 095 y por el costo de seguridad de US \$100 473, por los accesos a la plataforma para ingresar la carga nacional al aeropuerto.

En primer lugar, haciendo una comparación con la información entregada para determinar la tarifa del 2004, este rubro estaba comprendido por Consultoría (US \$60 000) y Seguros (US \$132 661). Respecto a los seguros, LAP presenta un monto distinto al anterior sin ninguna justificación, no sustenta a que se debe la diferencia en los montos, por lo que esta Gerencia considera tomar como referencia US \$132 661, mas aun cuando montos cercanos a los US \$140 000 se presentarían en el año 2007, según su propuesta anterior.

Respecto a los costos de seguridad, LAP señala que este costo proviene de una distribución proporcional del costo de seguridad entre los servicios de carga, rampa, combustible (los tres en zona sur), *catering* y carga (zona norte), lo cual no fue considerado el año anterior. No obstante este costo no es incluido en su

²⁷ Principio de Coherencia del Manual de Contabilidad Regulatoria para el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez: "los métodos de atribución, asignación y valuación deberán ser consistentes de año en año. Cuando haya cambios, la empresa regulada deberá hacer las modificaciones oportunas en la contabilidad regulatoria de los años anteriores, e informar a OSITRAN en el momento de introducir los cambios (antes de que se hayan materializado). En los casos en que hayan tenido lugar cambios en las políticas de contabilidad, se espera que se revele la naturaleza, el efecto y las razones del cambios".

propuesta anterior (por lo que podría ser descartado), sí aparece en la información al detalle de la Contabilidad Regulatoria entregada para la determinación de la tarifa de 2004.

Honorarios del Operador: LAP considera un monto de US \$72 181, distinto al señalado en la propuesta anterior, que ascendía a US \$57 123²⁸. No obstante debería considerarse este último monto, esta Gerencia aceptará el costo, toda vez que la distribución y valor del mismo es considerado en la información al detalle de la Contabilidad Regulatoria entregada para la determinación de la tarifa de 2004.

Costos Indirectos: considera un costo de US \$247 833, tomando en cuenta la distribución de los costos de Gerencia Comercial que se hiciera en la revisión anterior; más otros costos como Recursos Humanos, Sistemas, Finanzas y Contabilidad, no presentados en la revisión anterior. Es decir, este costo comprende US \$238 577 más US \$9 255.

El primero corresponde a los costos comunes propiamente dichos y que fueron revisados y considerados en la revisión anterior. En cuando al segundo monto, el costo a distribuir corresponde a Recursos Humanos, Sistemas y Finanzas y Contabilidad; los cuales, en la revisión anterior no fueron distribuidos al servicio de carga, toda vez que el *driver*, número de personal, era cero. LAP presenta ahora un *driver* igual a 1, sin ninguna justificación, por lo que, tomando en cuenta el Principio de Coherencia no ha sido incluido dicho monto.

En ese sentido, el monto asignado a este rubro es US \$238 577.

Costos no Imputables: este costo proviene de aplicar la participación de los costos del servicio en los costos totales, LAP imputa US \$254 601; mientras que esta Gerencia considera que el costo es US \$188 466. La diferencia surge porque el porcentaje de participación de carga en el total de costos es menor a lo señalado por LAP.

Depreciación y Amortización (Contabilidad Regulatoria): este rubro comprende la amortización de los gastos preoperativos asignados a todos los servicios proporcionalmente, la amortización de mejoras en la concesión asignados al centro "Carga" más la depreciación y amortización de los costos comunes y un porcentaje de los costos no imputables.

Toda vez que los costos de depreciación y amortización de los costos comunes y el porcentaje de los costos no imputables se incluyen en los costos mencionados anteriormente, LAP estaría considerando dos veces este monto, por lo que solo será considerada la amortización de los gastos preoperativos y mejoras en la concesión, ascendente a US \$16 823.

Impuestos Municipales: corresponde a los impuestos municipales del patio de maniobra.

²⁸ LAP señala que este monto se obtuvo de dividir el costo de seguridad entre nueve (9) servicios y no siete (7).

4.3 Distorsiones Tributarias

Los siguientes elementos corresponden a distorsiones tributarias que son generadas, por ejemplo, por deficiencias en la estructura tarifaria de los servicios y que no corresponde que sean consideradas en el FCE. Se tomarán como tales en el presente informe el Impuesto General a las Ventas (IGV), el Impuesto a las Transacciones Financieras (ITF) y el Impuesto Especial de Solidaridad (IES).

Impuesto General a las Ventas (IGV) no reconocido de compras comunes: corresponde a una parte del IGV de compras que la empresa no puede utilizar como crédito fiscal, toda vez que presta servicios gravados y no gravados con el IGV. LAP señala que el monto que resulta de la metodología de prorrata *“constituye el IGV no reconocido como Crédito Fiscal y, por lo tanto, representa el gasto a ser incluido dentro de los servicios que estén exonerados al cobro del IGV, toda vez que el sistema de prorrata ha determinado el valor de IGV no reconocido como Crédito Fiscal (costo) que debe asignarse a dichos servicios, es decir: Carga, Aterrizaje y Despegue y estacionamiento de aeronaves de carga internacional”*²⁹. LAP distribuye dicho costo en los tres servicios, correspondiéndole a carga el 61.78%, US \$194 583.

El IGV forma parte de la estructura y dinámica tributaria del país, es decir está directamente relacionado a las decisiones que toma el Gobierno con fines de recaudación. En la práctica, estas decisiones se reflejan en el riesgo país que enfrenta todo inversionista. Como se verá más adelante en el texto, el riesgo país (5.579 puntos porcentuales) es un componente de la tasa promedio de capital que tiene la empresa, por lo que estas distorsiones al reconocerse en dicho componente del Flujo de Caja no deberían duplicarse.

No obstante lo anterior, con la finalidad de ser consistentes con el informe anterior, este monto será incluido, pero con otra naturaleza, como costo para imprevistos.

Impuesto a las Transacciones Financieras (ITF): Este concepto corresponde a un impuesto que afecta a determinadas transacciones financieras con el 0.1% del monto total de la operación como los retiros o depósitos hechos en cualquier cuenta abierta en alguna de las empresas del sistema financiero. Tal como comentamos anteriormente, este tipo de riesgo está incluido en la tasa de descuento a través de la prima por riesgo país, por lo tanto, su inclusión constituiría una duplicación de costos.

En ese sentido, toda distorsión tributaria se recoge en la tasa de descuento a través de la prima por riesgo país. Si ello no fuera así, ¿la reducción de la tasa del IGV, la eliminación del Impuesto Extraordinario de Solidaridad e ITF deberían ser trasladados a la tarifa ?. Evidentemente no.

No obstante lo anterior, y reconociendo que no se han auditado los costos, se han determinado dos escenarios de costos para el presente análisis:

- US \$779 712 que corresponde a los costos presentados por LAP y corregidos por el regulador.

²⁹ Página 17 de la propuesta de LAP.

- US \$1 065 739 que corresponde a los costos presentados por LAP mediante carta LAP-GAF-2004-01118.

4.4 Margen de Utilidad

LAP ha aplicado un margen de utilidad neta igual al 18% de sus costos operativos señalados anteriormente. Dado que dicha empresa se financia con capital propio y a través del sistema financiero, la tasa por aplicar sería el costo ponderado de capital de la misma, que asciende a 12.02%, la misma que fue utilizada para descontar los flujos de caja del cargo de acceso para el servicio de rampa y los flujos de caja presentados por LAP junto a su propuesta materia del presente análisis.

El costo ponderado de capital se obtiene de ponderar las dos fuentes de financiamiento que tiene el inversionista: fondos propios y deuda. El costo del primero se encuentra representado por el costo de oportunidad del accionista; y el costo del segundo, por la tasa de interés que paga por la deuda.

El costo de oportunidad del capital del accionista - COK - se puede calcular a través del modelo CAPM, el cual incluye una serie de componentes: tasa libre de riesgo, beta, prima de riesgo de mercado promedio sobre la tasa libre, riesgo país; y, en el caso de empresas reguladas, una prima por riesgo regulatorio.

Es necesario señalar que el riesgo país debe ser incluido en la tasa de descuento como un mecanismo para interiorizar el riesgo adicional que asume el inversionista en un país emergente. Esto se realiza adicionando al COK aplicable al mercado desarrollado una prima por riesgo país.

La probabilidad de incumplimiento de la deuda se relaciona con la voluntad y la capacidad del gobierno de honrar ésta. La voluntad se relaciona con los factores políticos y económicos de cada país; y, la capacidad con factores económicos y financieros del mismo³⁰.

El riesgo político implica la posibilidad de que las autoridades políticas del país puedan interferir en la viabilidad del proyecto, por ejemplo, la imposición de impuestos onerosos o restricciones legales una vez que el proyecto esté en funcionamiento y el riesgo de expropiación³¹. En ese sentido, toda acción que realice el Gobierno en este sentido, ya se encuentra incluido en la prima por riesgo país.

A continuación se presenta el cálculo desarrollado por LAP para determinar el costo de capital promedio ponderado.

Costo de oportunidad del accionista (Ke)

$$Ke = Rf + B (Rm - Rf) + \text{riesgo país} + rr + ip$$

³⁰ En ese sentido, el riesgo país incluye la evaluación de los siguiente elementos: (i) desempeño económico, (ii) solvencia fiscal, (iii) vulnerabilidad externa, (iv) Ilíquidez sistemática, (v) sensibilidad a contagios y (vi) turbulencia político – sociales.

³¹ FINNERTY, John. Project Financing. Asset-Based Financial Engineering. 1996. John Wiley & Sons, INC. Pag 47.

Donde:

<i>Rf</i>	: tasa libre de riesgo (US Treasury Bond 30 años)
<i>B</i>	: beta
<i>Rm - Rf</i>	: prima de riesgo de mercado promedio sobre tasa libre
<i>riesgo país</i>	: sobre la base del Índice EMBI+ calculado por JPMorgan
<i>rr</i>	: riesgo regulatorio
<i>ip</i>	: prima por iliquidez de la acción

Los cálculos son los siguientes:

Rf	5.460 promedio de los años 1999- 2004 a la fecha
Rm - Rf	6.000
B	0.663 beta sectorial: promedio
riesgo país	5.579 promedio de los años 1999 hasta junio de 2004
rr	2.000
ip	1.000
Ke	18.014

Este resultado se ha obtenido sin actualizar la data correspondiente al riesgo país, que al 27 de agosto de 2004 se encuentra en 3.51 puntos básicos.

Asimismo, considera el costo de la deuda:

Costo de la deuda (Kd)

$$Kd = Rd (1-T)$$

Donde:

<i>Rd</i>	: costo deuda
<i>T</i>	: tasa de impuestos total

Rd	10.83
T	25.90
Kd	8.03

Ponderando ambas variables por la estructura de capital de LAP se obtiene un costo de capital promedio ponderado (WACC) de 12.02%. Este valor fue el mismo propuesto para descontar el flujo de caja para hallar el cargo de acceso por el servicio de rampa.

Este valor será el que se tome como margen de utilidad para determinar la tarifa en los escenarios definidos en la siguiente sección.

4.5 Resultados del análisis

Considerando la metodología de LAP, la determinación de la tarifa anual a través de la recuperación de costos más una margen de utilidad, y corrigiendo el tráfico, los costos y el margen de utilidad se han determinado tres escenarios:

- Escenario 1: Considera un tráfico de 176,579,424 kilogramos de carga, un coste de US \$779,712 y un margen de utilidad del 12.02%.

- Escenario 2: Considera un tráfico de 176,579,424 kilogramos de carga, un coste de US \$1,065,739 y un margen de utilidad de 12.02%.
- Escenario 3: Considera un tráfico de 159,085,756 kilogramos de carga, un coste de US \$1,065,739 y un margen de utilidad de 12.02%.

Escenario 1: Esta simulación da como resultado un cargo por uso de instalaciones de carga de US \$0.00978 por kilogramo de carga.

Movimiento de Carga Proyectado	2005
Movimientos (Kilogramos de carga)	176 579 424
Tarifa	0.00978
Total Ingresos	1 726 442
Retribución	802 985
Tasa regulatoria	17 264
Total Retribución + Tasa Regulatoria	820 250
Total Ingresos Netos	906 192
Costos Operativos:	
Personal Interno	0
Personal Outsourcing	0
Mantenimiento	0
Servicios Básicos	8 241
Servicios de Terceros	233 134
Honorarios Operador	72 181
Costos indirectos	238 557
Costos no Imputables	188 466
Depreciación y Amortización (Cont. Reg.)	16 823
Amortización de inversiones	0
Depreciación de equipos	0
Impuestos Municipales	5 275
IGV no reconocido de Compras Directas	0
IGV no reconocido de Compras Comunes	17 035
ITF	0
Total Egresos	779 712
Utilidad antes de Impuestos	126 480
Impuestos	32 758
Utilidad	93 721
Util/Egresos	12.02%

Escenario 2: Esta simulación da como resultado un cargo por uso de instalaciones de carga de US \$0.01336 por kilogramo de carga.

Movimiento de Carga Proyectado	2005
Movimientos (Kilogramos de carga)	176 579 424
Tarifa	0.01336
Total Ingresos	2 359 275
Retribución	1 097 323
Tasa regulatoria	23 593
Total Retribución + Tasa Regulatoria	1 120 915
Total Ingresos Netos	1 238 360
Costos Operativos:	
Personal Interno	0
Personal Outsourcing	0
Mantenimiento	9 196
Servicios Básicos	8 241
Servicios de Terceros	240 568
Honorarios Operador	72 181
Costos indirectos	247 833
Costos no Imputables	254 601
Depreciación y Amortizacion (Cont. Reg.)	29 740
Amortizacion de inversiones	0
Depreciacion de equipos	0
Impuestos Municipales	5 275
IGV no reconocido de Compras Directas	0
IGV no reconocido de Compras Comunes	194 583
ITF	3 300
Total Egresos	1 065 519
Utilidad antes de Impuestos	172 841
Impuestos	44 766
Utilidad	128 075
Util/Egresos	12.02%

Escenario 3: Esta simulación da como resultado un cargo por uso de instalaciones de carga de US \$0.01483 por kilogramo de carga.

Movimiento de Carga Proyectado	2005
Movimientos (Kilogramos de carga)	159 085 756
Tarifa	0.01483
Total Ingresos	2 359 275
Retribución	1 097 323
Tasa regulatoria	23 593
Total Retribución + Tasa Regulatoria	1 120 915
Total Ingresos Netos	1 238 360
Costos Operativos:	
Personal Interno	0
Personal Outsourcing	0
Mantenimiento	9 196
Servicios Básicos	8 241
Servicios de Terceros	240 568
Honorarios Operador	72 181
Costos indirectos	247 833
Costos no Imputables	254 601
Depreciación y Amortización (Cont. Reg.)	29 740
Amortización de inversiones	0
Depreciación de equipos	0
Impuestos Municipales	5 275
IGV no reconocido de Compras Directas	0
IGV no reconocido de Compras Comunes	194 583
ITF	3 300
Total Egresos	1 065 519
Utilidad antes de Impuestos	172 841
Impuestos	44 766
Utilidad	128 075
Util/Egresos	12.02%

Como se ha podido apreciar, aún tomando en consideración una tasa de crecimiento nula para el año 2005 (nivel igual al registrado entre agosto 2003 - julio 2004) y los costos propuestos por LAP, el resultado apunta hacia una disminución de la tarifa por uso de instalaciones para el año 2005.

5 CONSIDERACIÓN DE NUEVOS ELEMENTOS EN LA DETERMINACIÓN DEL CARGO POR USO DE INSTALACIONES DE CARGA

De acuerdo con el Procedimiento para el Ajuste del Pago por Concepto de Uso de Instalaciones en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez corresponde revisar el cargo por uso de instalaciones de carga en forma anual para lo cual el Concesionario deberá presentar la información que justifique el ajuste del mismo. En este caso, el

Concesionario presentó información que determina el cargo siguiendo dos metodologías: empleando flujos de caja por el periodo de la concesión y estado de pérdidas y ganancias más un margen de utilidad. La primera metodología fue descartada por el operador como ya se mencionó anteriormente

Analizando y corrigiendo la información presentada por el Concesionario se descarta el incremento del cargo tal como lo propone; por el contrario, el análisis de la misma concluye que debería disminuir.

En este sentido, cabe señalar que la regulación no busca encontrar el precio más bajo del mercado, sino aquél que permita, entre otros aspectos, la sostenibilidad de la infraestructura para que se asegure la continuidad del servicio. Por lo tanto, pese a que el resultado del análisis de la propuesta de LAP llevaría a una disminución del cargo bajo análisis, esta Gerencia recomienda que se revise la tarifa siguiendo la metodología de descuento de flujo de caja planteada en la revisión correspondiente al año 2004.

Asimismo, cabe señalar que el empleo de flujos de caja económicos para establecer un precio regulado recoge de manera objetiva las expectativas de desarrollo del mercado y la inversión y costos asociados a la prestación del servicio, descontando los flujos a un costo de oportunidad del capital que le permite recuperar la inversión a través de un precio definido en un horizonte de tiempo determinado.

Adicionalmente, el regulador ha empleado esta metodología para el establecimiento y revisión de los niveles de precios regulados para otras infraestructuras bajo su ámbito de competencia. Por lo tanto, el regulador revisará el cargo por el uso de instalaciones de carga recogiendo la metodología empleada anteriormente.

Para la revisión de la tarifa se empleará el flujo de caja empleado en la última revisión del cargo que daba como resultado un cargo de US \$0.018128 y se corregirá por los nuevos elementos considerados por el regulador:

- Revisión del tráfico según los nuevos supuestos del regulador.
- Revisión de los niveles y programación de la inversión.
- Revisión de la tasa de descuento.

Revisión del tráfico

Para ser consistentes con los escenarios propuestos por el regulador en la sección anterior, se ha considerado el tráfico de 176 579 424 kilogramos de carga para el año 2005, lo que implica una tasa de crecimiento nula (0) con relación al año anterior, en lugar de la tasa de 5% de crecimiento estimada en el flujo del 2004; y, conservando las tasas de crecimiento siguientes en 2% anual.

Revisión de las inversiones

La construcción del Edificio de Mercancías constituye una mejora obligatoria según estipula la propuesta técnica del Concesionario presentada en el Anexo 6 del Contrato de Concesión. Por lo tanto, la inversión debe ser realizada hasta el periodo establecido.

El Concesionario sistemáticamente ha postergado las inversiones y, por lo tanto, la puesta en marcha del Edificio de Mercancías. En su última propuesta inclusive revela que *“la decisión de LAP es la de no invertir en el Edificio de mercancías y por el momento operar el servicio de uso de instalaciones de carga en el AIJCH de la forma*

*en que se ha venido operando*³². Sin embargo, frente a la obligación de construir las Mejoras Obligatorias, es necesario considerar las inversiones estipuladas en su Propuesta Técnica. Dichas inversiones, que se encuentran detalladas en el Folio 0732, Tabla 4, Anexo 6 del Contrato de Concesión, bajo el rubro Remodelación del Actual Edificio de Carga ascienden a US \$160 miles por diseño y US \$3 511 miles por licitación y construcción³³.

No se ha encontrado otro rubro relacionado con el Edificio de Mercancías que indique mayores inversiones; sin embargo, es interesante anotar que las inversiones consideradas en el flujo de caja que sustenta la propuesta de LAP para el año 2005, ascienden a US \$10 459 361 sin incluir IGV, y sin considerar la inversión en equipos que suma otro tanto.

Con relación al cronograma de inversiones, se ha considerado para el año 2003 el monto estipulado por OSITRAN en la revisión del cargo para el presente año que ascienden a US \$1 207 531, el resto de la inversión sin incluir IGV se ha considerado en el año 8, US \$1 903 486 (se ha descontado el 18% por IGV vigente a la fecha de la Propuesta Técnica).

No obstante lo anterior, un porcentaje de algunos costos asociados a la nueva infraestructura ha sido considerado en el flujo de caja bajo análisis; es decir, se está reconociendo mayores costos operativos a los actuales hasta el año 2008. La razón por la que se ha considerado estos costos reside en que se reconoce que la construcción de parte del total de la inversión programada en el Edificio de Mercancías podría estar generando mayores costos operativos. El porcentaje mencionado corresponde a la proporción de la inversión realizada en el año 2003 con relación al total de la inversión programada en la Propuesta Técnica (38.81%), los costos que no se han considerado son Personal, Servicios Básicos e Impuestos municipales, toda vez que en ellos no se incurrirán hasta que el Edificio esté totalmente terminado.

La consideración de una inversión aún no realizada se sustenta en dar la flexibilidad al operador del aeropuerto para construir y poner en funcionamiento el Edificio de Mercancías en el plazo otorgado por las condiciones contractuales³⁴ con una perspectiva de desarrollo clara. De esta manera, se le da un horizonte claro al regulado para que desarrolle el aeropuerto de la manera que considere pertinente dentro de los parámetros de su gestión.

Revisión de la tasa de descuento

Se ha considerado la tasa de descuento de 12.02%, presentada y sustentada por LAP en su propuesta para el año 2005.

Resultados

Tomando en consideración lo anterior la nueva tarifa resulta en US \$0.01805 por kilogramo de carga (ver anexo).

³² Folio 0021 de su Propuesta Tarifaria para el año 2005, presentada el 1 de julio de 2004.

³³ El Anexo 6, Capítulo 3 "Cronograma de Desarrollo y de Inversión", folio 0313, del Contrato de Concesión indica que "Impuesto General a las Ventas: El 18 por ciento del Impuesto General a las Ventas (IGV) han sido incluidos en el Presupuesto".

³⁴ Las condiciones del Contrato de Concesión no permiten la supervisión del cumplimiento de las obras hasta el final del periodo inicial, año 8.

LAP debe tener la libertad para establecer el cargo para aquellos segmentos de mercado en los cuales enfrenta competencia. En consecuencia, el cargo anterior debe establecerse como un nivel máximo permitido con la finalidad de que el operador pueda establecer estructuras tarifarias eficientes, de conformidad con sus políticas comerciales.

6 AJUSTE DEL CARGO POR USO DE INSTALACIONE DE CARGA AÉREA

Para las siguientes revisiones tarifarias, esta Gerencia recomienda el ajuste de la tarifa mediante el empleo de un índice de precios. Este índice debe reflejar los costos operativos de la industria o empresa regulada, su disponibilidad de una fuente independiente y creíble, su claridad, su estabilidad y consistencia con el cálculo de la productividad de la economía. En este sentido, la propuesta de un índice de precios que reúna estas características es discutible. Sin embargo, en el Apéndice 2, Anexo 5 del Contrato de Concesión, las tarifas por los servicios de aterrizaje y despegue (A/D) y uso de aerostación (TUUA) se ajustan a partir del año 9 por la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos menos un porcentaje estimado de los incrementos anuales de productividad³⁵.

Si se considera que los ingresos por estos servicios representan el 78% de los ingresos aeronáuticos³⁶ y el 61% de los ingresos totales³⁷, es coherente que se emplee la misma fórmula para el ajuste de todos los precios regulados de los servicios que brinda LAP. El ajuste por inflación se aplicará al cargo por uso de instalaciones de carga aérea a partir del año 2006 hasta el año 2008. Después de ese año el ajuste de este cargo se realizará empleando la misma metodología que para todos los precios regulados.

Hasta el año 2008, la tarifa se ajustará en enero de cada año según la siguiente fórmula:

$$P_i = P_{i-1} * (1 + \pi_{i-1})$$

³⁵ Al respecto, llama la atención la supuesta tarifa considerada por el operador en los Flujos enviados con motivo de la Adendum 4. Como se puede apreciar esta tarifa debería tener un incremento promedio anual de 14% para obtener los ingresos señalados.

Proyecciones de Ingresos y Tráfico de Carga - LAP

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ing. LAP Carga - Adendum 4 (Mill US\$)	4.6	6.2	7.4	8.1	8.9	9.8
Tráfico LAP Carga -2004 (Mill KG)	176.6	185.4	189.1	192.9	196.8	200.7
Supuesta tarifa (cc/kg)	2.6	3.3	3.9	4.2	4.5	4.9
Crecimiento de la supuesta tarifa		28%	17%	7%	8%	8%

Supuestos: (i) el tráfico presentado en la adendum 4 es el mismo al presentado para el cargo de 2004, (ii) no considera otros posibles negocios complementarios al de carga que la empresa haya incluido.

Fuente: LAP

Elaboración: GR-OSITRAN

³⁶ Estados Financieros auditados para el año 2003, Pag. 26.

³⁷ Incluye ingresos aeronáuticos, comerciales y otros.

donde:

P_i = cargo que deberá entrar en vigencia en enero de cada año

P_{i-t} = cargo del año anterior

π_{i-t} = variación del Índice de Precios al Consumidor de Estados Unidos del año anterior

P_i entrará en vigencia a los dos días útiles de que LAP haya cumplido con notificar a OSITRAN el cálculo y nivel del mismo. El incumplimiento de esta obligación será sancionada de conformidad con el Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN.

Esta Gerencia reconoce que el ajuste por inflación de la tarifa no permite trasladar al consumidor las eficiencias ganadas por el operador; pero es más conveniente llevarlo a cabo porque establece un mecanismo de ajuste con mayor predictibilidad y que reduce la incertidumbre en el mercado.

7 CONCLUSIONES

7.1 No existe evidencia suficiente que demuestre que el tráfico de carga que se moviliza por el AIJCH se reduzca en los próximos años. Las proyecciones estimadas para determinar la tarifa por uso de instalaciones de carga del año 2004 se están cumpliendo por encima de lo esperado.

7.2 La propuesta de LAP de incrementar la tarifa cada vez que el costo medio suba como consecuencia de una reducción de la demanda, genera ineficiencias, que significaría incrementar sistemáticamente el cargo que se cobra a los segmentos cautivos. En el extremo el cargo sería infinito.

7.3 La competencia, si tal fuera el caso, solo se daría en un segmento del mercado, el de los perecibles exportables cuyas condiciones de uso, entre ellas el precio por el uso de instalaciones de carga, es determinado libremente por LAP, tal como está estipulado en el Contrato de Concesión pues es un depósito interno el que atiende la carga.

7.4 La regulación no busca encontrar el precio más bajo del mercado, sino aquél que permita, entre otros aspectos, la sostenibilidad de la infraestructura para que se asegure la continuidad del servicio. En este sentido, el regulador considera aquel costo de capital que iguale a la tasa de retorno del negocio.

7.5 Se han considerado factores que permitirán al operador tener un margen de gestión: (i) reconocimiento de costos para imprevistos y (iii) consideración de las inversiones establecidas en su Propuesta Técnica, por encima de las presentadas en su propuesta para el establecimiento del cargo para el año 2005. En ese sentido, los cálculos obtenidos por esta Gerencia son conservadores.

7.6 El Impuesto General a las Ventas (IGV), el Impuesto a las Transacciones Financieras (ITF) y el Impuesto Especial de Solidaridad (IES) corresponden a distorsiones tributarias generadas, por ejemplo, por deficiencias en la estructura tarifaria de los servicios, que no corresponde que sean consideradas en el Flujo

de Caja Económico (FCE). Éstos forman parte de la estructura y dinámica tributaria que se encuentran recogidos en el costo de capital.

7.7 Los reajustes que se realizan a partir del año 2006 al 2008 establecido en el Contrato de Concesión se realizará mediante la aplicación de un índice, por lo que no se realizarán fijaciones anuales, toda vez que afectan la predictibilidad e incrementan la incertidumbre en el mercado.

7.8 LAP debe tener la libertad para establecer el cargo para aquellos segmentos de mercado en los cuales enfrenta competencia. En consecuencia, el cargo que se fije debe establecerse como un nivel máximo permitido con la finalidad de que el operador pueda establecer estructuras tarifarias eficientes, por debajo del nivel tope aprobado por OSITRAN, de conformidad con sus políticas comerciales.

8 RECOMENDACIONES

8.1 Fijar el cargo por uso de instalaciones de carga aérea en un máximo de US \$0.018 por kilogramo de carga a partir del primero de enero del año 2005.

8.2 El cargo por uso de instalaciones de carga aérea se reajustará anualmente según la variación del Índice de Precios al consumidor de los Estados Unidos de América, considerado en el Apéndice 2, Anexo 5 del Contrato de Concesión, hasta el octavo año de la concesión. A partir del noveno año, este cargo se ajustará periódicamente de acuerdo al reajuste tarifario programado en el contrato de concesión para las tarifas de uso de Aerostación y Aterrizaje y Despegue.

8.3 Dejar sin efecto la Directiva para el Procedimiento para el Ajuste del Pago por Concepto de Uso de Instalaciones en el Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" (AIJCH) aprobada por Resolución de Consejo Directivo N° 015-2003-CD-OSITRAN.

Atentamente,

LINCOLN FLOR ROJAS
Gerente de Regulación (e)

ANA OLIVA CHACÓN
Analista de Regulación

ANEXO 1

Algunos conceptos y metodologías para la fijación y revisión tarifaria

1. Conceptos

1.1. Costo Marginal de largo plazo

Consiste en fijar un nivel tarifario (P) igual al costo marginal (C_{mg})¹ de proveer el servicio de infraestructura de transporte.

El costo marginal de corto de plazo corresponde a los costos adicionales de operación y mantenimiento asociados a los servicios adicionales por utilización de infraestructura sin modificar la capacidad de la infraestructura. El costo marginal de largo plazo incluye los costos de capital derivados del crecimiento de la capacidad de la infraestructura. En caso que existan externalidades se deben incluir dichos costos.

1.2. Costos Totalmente Distribuidos (CTD)

Consiste en determinar una tarifa a partir de la asignación de los costos directos e indirectos en cada uno de los servicios que la entidad prestadora provee. Los costos indirectos se refieren a los insumos compartidos entre dos o más servicios.

1.3. Regla de elasticidad inversa o Precios Ramsey

Consiste en determinar tarifas utilizando las elasticidades de demanda de cada mercado que atiende la entidad prestadora, de forma tal que se cobran distintas tarifas a grupos de usuarios basándose en su sensibilidad (cautividad) respecto a cambios en las tarifas.

Esta metodología puede ser utilizada cuando se provee más de un servicio (por ejemplo, en los puertos y aeropuertos) y permite a la empresa obtener ingresos suficientes para cubrir sus costos económicos.

La regla opera cuando el costo medio es mayor al costo marginal. Bajo esta condición, se agrega al costo marginal un margen (o costo fijo) mayor a los usuarios que tienen una menor elasticidad de demanda.

1.4. Costos Incrementales

Consiste en establecer tarifas sobre la base de los costos incrementales². El costo incremental se refiere a los costos creados por alguna diferencia en el nivel de producción de servicios. El costo incremental de largo plazo son los costos adicionales estrictamente necesarios para proveer los servicios de infraestructura de transporte de uso público en forma eficiente, de acuerdo a la tecnología disponible y con el nivel de calidad establecido. Dichos costos permiten cubrir los costos de operación, de mantenimiento y de capital. Incluye los costos comunes imputables. Son evitables si los servicios dejan de prestarse.

¹ Es el costo de proveer una unidad de servicio adicional.

² Usualmente los términos de costo marginal y costo incremental se usan como sinónimos. Sin embargo, el costo marginal es un caso de costo incremental (el incremento se refiere a un pequeño cambio en el nivel de producción).

2. Metodologías para fijación tarifaria

2.1. Tarifas en función de la Tasa de Retorno (TR)

Consiste en fijar una tarifa (o precio), dada la restricción de sostenibilidad, que le garanticen a la Entidad Prestadora ingresos suficientes para cubrir sus costos de operación y obtener un retorno sobre el activo invertido. La tasa de retorno se suele calcular ponderando el capital y la deuda.

Esta metodología iguala los beneficios producidos por la explotación de la infraestructura con sus costos, de tal manera que los beneficios económicos sean iguales a cero. No requiere que las tarifas se asignen eficientemente, sino sólo que cubran los costos totales. En términos formales:

$$\sum_{i=1}^N p_i q_i = Costos + s(RB)$$

donde:

p_i : precio del servicio i

q_i : cantidad provista del servicio i

N : número de servicios

s : tasa de retorno "justa" sobre el capital

RB : Una medida del valor de las inversiones de la firma regulada

2.2. Precios Tope o Máximos (*price caps*)

Consiste en fijar o autorizar, utilizando los conceptos y metodologías³, un nivel de tarifa "techo" con la condición de incentivar a la empresa a que aumente su tasa de ganancia como resultado de reducir costos por debajo del tope establecido. Se dice, por ello, que este mecanismo afecta indirectamente a la tasa de ganancia de la empresa regulada. Con un precio fijo, y establecido un plazo para la revisión tarifaria, la rentabilidad de la empresa está directamente asociada a su capacidad para disminuir costos, con lo cual se generan fuertes incentivos para lograr la eficiencia productiva vía minimización de costos.

2.3. Tarifación comparativa (*benchmarking*)

Consiste en determinar las tarifas a partir de comparaciones relevantes entre los costos o tarifas de una infraestructuras con otras de características similares a la que se desea tarifar. Algunas veces las características entre una infraestructura y otra son diferentes, lo que haría menos efectiva la comparación. Diferencias como el marco regulatorio, la base impositiva, el tipo de moneda de cobro, el empaquetamiento o no de los servicios, políticas tarifarias, riesgo regulatorio, entre otros, pueden reducir la confiabilidad de una comparación tarifaria. Sin embargo, su utilidad sigue siendo válida, por el menor costo y rapidez, más aún cuando existe una convergencia en los costos logísticos en el ámbito internacional.

³ Con excepción de la metodología basada en la tasa de rendimiento.

2.4. Empresa eficiente⁴

Consiste en determinar el sistema tarifario para una empresa eficiente a partir de los costos indispensables para proveer los servicios sujetos a regulación tarifaria, en forma eficiente, de acuerdo a la tecnología disponible y manteniendo la calidad establecida. La empresa eficiente opera a mínimo costo con la mejor tecnología disponible ese momento y los estándares de calidad exigidos, adaptándose a las condiciones geográficas y demanda que enfrenta.

3. Metodologías para revisión tarifaria para Tarifas Tope o máximas (RPI-X)⁵

La revisión de tarifas tope o máximas generalmente asume la forma conocida como: “RPI – X”. El RPI (*Retail Price Index* en Inglés) es la inflación expresada en un índice general de precios utilizado para ajustar la tarifa y de ese modo proteger a la empresa de los efectos de la inflación, deducido del índice del factor de productividad (X) de la industria o empresa. Si el factor de productividad es mayor a la inflación, se producen reducciones reales en las tarifas tope.

El mecanismo “RPI – X” genera incentivos para la minimización de costos, pues las ganancias adicionales por encima del factor X le pertenecen a la Entidad Prestadora.

Este mecanismo le permite a la empresa establecer una canasta de precios, cuyo resultado no supere el valor actualizado por el factor RPI – X. Con esta condición, los ingresos bajo regulación no son mayores a los del periodo anterior.

El factor de productividad (X) corresponde a la industria, ya sea portuaria, aeroportuaria, ferroviaria o de redes viales. Asimismo, se debe tomar en cuenta las economías de escala y capacidades de tráfico de las infraestructuras. Para casos excepcionales o revisión tarifaria por primera vez, y en un contexto de industria poco consistente, la estimación de X se realiza sobre la base de la Entidad Prestadora.

Formalmente, el incremento de las tarifas empleando la metodología del precio tope se determina mediante la siguiente expresión:

Donde:

$$P_t = (1 + (RPI_{t-1} - X))P_{t-1}$$

P_t Es el precio del servicio para el año t.

RPI_{t-1} Proyección o promedio de las variaciones en el índice general de precios del periodo entre la fijación y la revisión, o el que establezca el contrato de concesión.

X Factor de productividad

P_{t-1} Tarifa del servicio correspondiente al año anterior.

Índice general de precios (RPI)

El índice elegido debe tener la característica de estar fuera del control de la empresa y sus datos deben ser públicos. Las alternativas elegibles son las siguientes:

⁴ Para un mayor detalle ver Bustos y Galetovic (2002), Regulación por empresa eficiente: ¿quién es realmente usted?

⁵ Un caso de este tipo de metodología lo encontramos en el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

- Índice de Precios al Consumidor Doméstico
- Índice de Precios Externo (RPI de USA)

Si las tarifas tope están nominadas en US\$ dólares americanos, y si se aplica el Índice de Precios al Consumidor Doméstico se debe efectuar una corrección por depreciación cambiaria.

Factor de productividad (X)

Corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por la industria o empresa, de ser el caso. El factor de productividad se estima mediante la siguiente ecuación:

$$X = (dW - dW_E) + (IP_E - IP)$$

Donde dW es el cambio de los precios de los insumos de la industria o empresa, dW_E corresponde al cambio en los precios de los insumos de la economía, IP_E es la variación en la productividad de la economía e IP es el cambio en la productividad de la industria o empresa concesionaria⁶.

La estimación de la productividad de la industria o de la Entidad Prestadora se puede realizar mediante las siguientes técnicas: Productividad Total de los Factores, Análisis de la Envolvente de Datos (DEA), Análisis de la Frontera Estocástica (AFS), entre otras

Cambios en las inversiones y la calidad del Servicio

El factor X también puede tomar un valor contrario, tal que determine un aumento tarifario en los siguientes casos: cuando es necesario recuperar nuevas inversiones no incluidas en el contrato, o cuando el nivel de calidad es mayor al que el contrato establece. En cualquier caso, mediante un incremento tarifario, la entidad prestadora debe tener la oportunidad de recuperar las inversiones adicionales exigidas por el regulador o el Estado.

Además de fijar el Factor "X" el contrato de concesión, la Ley o el Organismo Regulador establecen los estándares mínimos de operaciones y calidad como obligaciones del servicio.

En algunos casos, el ajuste de calidad es incorporado a la fórmula. En otros casos, se opta por elaborar un índice de calidad fuera de la fórmula. En este último caso, se aplican penalidades o se otorgan premios según umbrales mínimos de calidad.

En el caso de la concesión de la infraestructura, se puede contemplar una eventual modificación de la tarifa tope máxima si se logra un mayor nivel de calidad. De tal manera que:

$$P_t = P_{t-1} * (1 + RPI - X \pm Q \pm K)$$

Los nuevos elementos son Q (ajuste por calidad) y K (ajuste por inversiones no previstas)

⁶ El detalle del desarrollo conceptual se muestra en el Estudio Tarifario publicado en www.ositran.gob.pe.

ANEXO 2

Aplicación del Factor de productividad a tarifas tope

1. Canasta de servicios

Para fines de la aplicación del factor de productividad a los precios tope, las Entidades Prestadoras, en el marco de sus políticas comerciales, pueden decidir por establecer una canasta única en la cual la aplicación del factor de productividad se realiza directamente aplicando a cada servicio regulado la siguiente fórmula en términos de índices:

$$FC^t = FC^{t-1} [1 + I^t - X + E];$$

Donde:

FC^t : Factor de control para el periodo vigente

FC^{t-1} : Factor de control para el periodo pasado

I^t : Tasa de inflación del periodo

X : Factor de Productividad

E : Factor de corrección por devaluación

El factor de corrección (E) por devaluación se incluirá cuando las tarifas tope están nominadas en moneda extranjera.

En el caso que las Entidades prestadoras decidan establecer, en el marco de sus políticas comerciales, una o más canastas de servicios, la aplicación del factor de productividad se determinará por grupos de servicios regulados: a la nave, a la aeronave, a la carga, al pasajero, entre otros. No podrán incluirse dentro de una canasta los servicios que enfrenten competencia.

2. Ponderadores de la canasta

Los ponderadores de la canasta corresponden a las participaciones relativas de las ventas de cada servicio regulado sobre el total de cada canasta a la que corresponde. Las ponderaciones se actualizarán cada año sobre la base de las participaciones relativas del año inmediatamente anterior.

2.1. Periodo de vigencia

Las canastas y ponderaciones que establezca la Entidad Prestadora tendrán una vigencia de un año calendario. La presentación de las canastas de servicios que regirán a partir del año siguiente, será notificada a OSITRAN treinta (30) Días antes del cierre del ejercicio. Para el primer año de aplicación, la canasta tendrá una vigencia hasta el 31 de diciembre de dicho año.

2.2. Cálculo del factor de control aplicable

Corresponde a la máxima variación promedio ponderado de cada canasta de servicios regulados. Se calcula de la siguiente manera:

$$IPSR_t = IPSR_{t-1} \sum_{i=1}^n r^i \times \frac{P_t^i}{P_{t-1}^i}$$

Donde:

$IPSR_t$ = Índice de Precios de servicios regulados en el periodo t.

$IPSR_{t-1}$ = Índice de Precios de servicios regulados en el periodo pasado (t-1).

r^i = ponderador del servicio i, definido como los ingresos del servicio regulado respecto de los ingresos totales de los servicios regulados de la canasta.

$$r^i = \frac{P_t^i Q_t^i}{\sum_i P_t^i Q_t^i}$$

P_t^i = Tarifa del servicio i, para el periodo t

P_{t-1}^i = Tarifa del servicio i, para el periodo t - 1

3. Control de canastas

3.1. Factor de control

Una vez calculado el factor de control la Entidad Prestadora debe proceder a verificar que el índice de precios propuesto es menor o igual al factor de control.

Para su estimación se aplica la fórmula establecida en la sección precedente, y se toma como base las ponderaciones de los ingresos de los servicios regulados de cada canasta del periodo anterior, las tarifas del periodo anterior y las tarifas propuestas para el año siguiente. Para el primer año de aplicación el índice de precios de servicios regulados en el periodo anterior será igual a uno.

3.2. Modificación de canastas de servicios

Las modificaciones de canasta o la decisión de aplicar una canasta única se realizarán cada año. Podrán realizar excepcionalmente cambios en la canasta dentro de un año calendario, las que deberán estar debidamente sustentadas ante OSITRAN. La vigencia de estas canastas será hasta el 31 de diciembre del año en que se realizó la modificación.

ANEXO 3

Resultados de la Encuesta General para Exportadores de Espárragos Frescos

La Gerencia de Regulación Económica de OSITRAN realizó una encuesta a 30 empresas exportadoras de Espárragos y otros productos perecibles.

En cuanto a las características generales de los productores:

De las 30 empresas encuestadas, 18 han respondido al pedido hecho por OSITRAN (60%).

De los agentes que respondieron, 13 tienen plantas en Ica (72%), 3 en Lima (17%), 2 en Huaraz (Caraz y Casma) y sólo una en Trujillo.

Del total de producción de espárragos de estas empresas, la participación por ubicación es la siguiente:

- Ica 72%
- Lima 8%
- Huaraz 8%
- Trujillo 3%
- Otras 8% (se refiere a una empresa que tiene proveedores en Lima Trujillo y Ancash)

Todas estas empresas exportan espárragos Verdes Frescos. Sus mercados de destino son:

- Estados Unidos (94%)
- Europa (67%)
- Otros mercados (Brasil, Argentina, entre otros) (11%)

Ninguna de las empresas encuestadas contestó vender espárragos blancos.

3 de las 18 empresas respondieron exportar otros tipos de productos que tienen como mercados de destino Estados Unidos y Europa:

- Agrícola Athos: Granadas, Higos, Vegetales diversos
- Incafrut: Show Peas, Sugar Snap, French Beans, Hierbas Aromáticas, Lechugas
- Inagro Sur: Snow Peas

En cuanto a las expectativas de crecimiento de exportaciones de espárragos:

Los encuestados señalan que para este año 2004 tienen planeado exportar 45 millones de kilogramos de espárragos verdes, y para el 2005 proyectan 56.86 millones de kilogramos.

En promedio, las empresas esperan incrementar sus ventas en 22% (para el 2005 respecto a las del 2004).

En cuanto a su disposición a exportar por el Aeropuerto de Chiclayo:

De las 8 empresas que respondieron que sí exportarían su carga por el aeropuerto de Chiclayo.

Entre las razones que dan encontramos:

- Si es más competitiva (se refieren a menores costos)
- Algunos por la cercanía a sus plantas o proveedores.
- Porque ocasionalmente cuentan con menores tarifas aéreas.

De estas 8 empresas, 5 tienen plantas ubicadas en Ica y 1 en Lima

En conjunto, estas 6 empresas representan el 21.6% del total de exportación de Espárragos Frescos durante el año 2003.

De las 2 empresas restantes, 1 tiene su planta ubicada en Trujillo, que por su cercanía a Chiclayo está dispuesto a exportar por este punto.

La otra empresa ubica su planta en Ancash, exactamente en Casma, siendo más cercano el Aeropuerto de Chiclayo que el de Lima.

De las otras 10 empresas que respondieron que no piensan exportar sus productos por Chiclayo.

Entre las razones que dan encontramos:

- Por la distancia de la planta al Aeropuerto de Chiclayo
- Porque no cuenta con las facilidades que sí tiene el AIJCH.
- Porque resulta más caro.

De estas 10 empresas, 8 tienen plantas o proveedores en Ica, 1 en Ancash (exactamente en Huarney), y 1 en Lima (Barranca).

Estas empresas, sin considerar a Agrícola Huarney, representan el 20 %.

ENCUESTA GENERAL PARA EXPORTADORES DE PRODUCTOS PERECIBLES

1. ¿Cuál es su producción esperada (en kilos) de perecibles de exportación en 2004 y 2005 y su destino?

Producción en kilos	Producción en kilos		Destino
	2004	2005	
Espárrago verde	7'500,000.00	10'000,000.00	U.S.A. / EUROPA
Espárrago blanco	--XXXXXX--	-- XXXXXX--	--XXXXXXXX--
Otros: (especificar)	--- XXXXXX---	-- XXXXXX --	--- XXXXXX --

2. ¿De qué departamento y provincia sale su producción anual de perecibles para exportación?

Departamento y Provincia

Espárrago verde	---- ICA, ICA Y CHINCHA -----
Espárrago blanco	---- XXXXXXXXXXXXXXXX -----
Otros: (especificar)	---- XXXXXXXXXXXXXXXX -----

3. ¿Por qué puerto o aeropuerto saca del país su producción anual de perecibles para exportación?

Si combina medios de transporte para un mismo producto señale al costado el volumen en kilos que sale por cada medio, de lo contrario se entenderá que toda la producción declarada en el punto uno sale por el medio que señale.

	Aeropuerto	Puerto	Otros
Espárrago verde	--JORGE CHAVEZ --	---XXXX---	--- XXXX -----
Espárrago blanco	--- XXXXXX -----	--- XXXX ---	--- XXXX -----
Otros (especificar)	--- XXXXX -----	--- XXXX -----	--- XXXX-----

4. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Chiclayo?

Si ¿Desde cuándo?---NO LO HE DEFINIDO ----- No

Porque: -- **POR COSTOS** -----

5. Si va a exportar su producción por el aeropuerto de Chiclayo el presente año o el próximo, señale el volumen de kilos que saldrá por este punto de embarque.

Exportación en kilos por el aeropuerto de Chiclayo

	2004	2005
Espárrago verde	-- 300,000.00-----	---- 300,000.00-----
Espárrago blanco	--- XXXXXX -----	--- XXXXXX -----
Otros (especificar)	--- XXXXX -----	--- XXXXX -----

6. ¿Ha considerado exportar por el aeropuerto de Pisco o por otros aeropuertos?

Si ¿Desde cuándo?----- No **X**
(especificar por cuál aeropuerto)

Por qué: ----- **AUN NO** -----

7. Si va a exportar su producción por el aeropuerto de Pisco el próximo año, señale el volumen de kilos que saldrá por este punto de embarque.

Exportación en kilos por el aeropuerto de Pisco
2005

Espárrago verde	-----
Espárrago blanco	-----
Otros (especificar)	-----

ENCUESTA GENERAL PARA EXPORTADORES DE PRODUCTOS PERECIBLES

1. ¿Cuál es su producción esperada (en kilos) de perecibles de exportación en 2004 y 2005 y su destino?

Producción en kilos	2004	2005	Destino
Espárrago verde	2'107,000	2'223,000	USA
Espárrago blanco	-----	-----	-----
Otros: (especificar)	-----	-----	-----

2. ¿De qué departamento y provincia sale su producción anual de perecibles para exportación?

Departamento y Provincia	ICA
Espárrago verde	----- ----
Espárrago blanco	----- ----
Otros: (especificar)	-----

3. ¿Por qué puerto o aeropuerto saca del país su producción anual de perecibles para exportación?

Si combina medios de transporte para un mismo producto señale al costado el volumen en kilos que sale por cada medio, de lo contrario se entenderá que toda la producción declarada en el punto uno sale por el medio que señale.

	Aeropuerto CALLAO	Puerto CALLAO	Otros -----
Espárrago verde	----- ----	----- ----	----- ----
Espárrago blanco	----- ----	----- ----	----- ----
Otros (especificar)	-----	-----	-----

4. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Chiclayo?

Si ¿Desde cuándo?----- No XXXX

Porque: -----

5. Si va a exportar su producción por el aeropuerto de Chiclayo el presente año o el próximo, señale el volumen de kilos que saldrá por este punto de embarque.

Exportación en kilos por el aeropuerto de Chiclayo

	2004	2005
Espárrago verde	-----	-----
Espárrago blanco	-----	-----
Otros (especificar)	-----	-----

6. ¿Ha considerado exportar por el aeropuerto de Pisco o por otros aeropuertos?

Si ¿Desde cuándo?----- No XXXX
(especificar por cuál aeropuerto)

Por qué: -----

7. Si va a exportar su producción por el aeropuerto de Pisco el próximo año, señale el volumen de kilos que saldrá por este punto de embarque.

Exportación en kilos por el aeropuerto de Pisco
2005

Espárrago verde	-----
Espárrago blanco	-----
Otros (especificar)	-----

ENCUESTA GENERAL PARA EXPORTADORES DE PRODUCTOS PERECIBLES

1. ¿Cuál es su producción esperada (en kilos) de perecibles de exportación en 2004 y 2005 y su destino?

Producción en kilos:	2004	2005	Destino
	700,000	850,000	USA / EUROPA
Espárrago verde	-----	-----	-----
Espárrago blanco	-----	-----	-----
Otros: (especificar)	-----		

2. ¿De qué departamento y provincia sale su producción anual de perecibles para exportación?

Departamento y Provincia	
	ICA
Espárrago verde	-----
Espárrago blanco	-----
Otros: (especificar)	-----

3. ¿Por qué puerto o aeropuerto saca del país su producción anual de perecibles para exportación?

Si combina medios de transporte para un mismo producto señale al costado el volumen en kilos que sale por cada medio, de lo contrario se entenderá que toda la producción declarada en el punto uno sale por el medio que señale.

	Aeropuerto CALLAO	Puerto	Otros
Espárrago verde	-----	-----	-----
Espárrago blanco	-----	-----	-----
Otros (especificar)	-----		

4. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Chiclayo?

Si	¿Desde cuándo?-----	No	X
Porque:	-----		

5. Si va a exportar su producción por el aeropuerto de Chiclayo el presente año o el próximo, señale el volumen de kilos que saldrá por este punto de embarque.

Exportación en kilos por el aeropuerto de Chiclayo

2004

2005

Espárrago verde -----

Espárrago blanco -----

Otros -----
(especificar)

6. ¿Ha considerado exportar por el aeropuerto de Pisco o por otros aeropuertos?

Si ----- ¿Desde cuándo?----- No X
(especificar por cuál aeropuerto)

Por qué: --No hay servicio-----

7. Si va a exportar su producción por el aeropuerto de Pisco el próximo año, señale el volumen de kilos que saldrá por este punto de embarque.

Exportación en kilos por el aeropuerto de Pisco

2005

Espárrago verde -----

Espárrago blanco -----

Otros -----
(especificar)

ENCUESTA GENERAL PARA EXPORTADORES DE PRODUCTOS PERECIBLES

1. ¿Cuál es su producción esperada (en kilos) de perecibles de exportación en 2004 y 2005 y su destino?

Producción en kilos	2004	2005	Destino
	1,750,000	1,800,000	USA, UK, Holanda
Espárrago verde	-----	-----	-----
Espárrago blanco	-----	-----	-----
Otros: (especificar)	-----	-----	-----

2. ¿De qué departamento y provincia sale su producción anual de perecibles para exportación?

	Departamento y Provincia Ica -Ica
Espárrago verde	-----
Espárrago blanco	-----
Otros: (especificar)	-----

3. ¿Por qué puerto o aeropuerto saca del país su producción anual de perecibles para exportación?

Si combina medios de transporte para un mismo producto señale al costado el volumen en kilos que sale por cada medio, de lo contrario se entenderá que toda la producción declarada en el punto uno sale por el medio que señale.

	Aeropuerto	Puerto	Otros
	1,250,000	500,000	
Espárrago verde	-----	-----	-----
Espárrago blanco	-----	-----	-----
Otros (especificar)	-----	-----	-----

4. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Chiclayo?

Si X ¿Desde cuándo?----- No

Porque tenemos que ser competitivos frente a nuestros competidores y si hay otra alternativa que ofrezca mejores tarifas tenemos que considerarla. Durante los últimos años

la oferta de espárragos ha aumentado significativamente, lo cual ha significado una caída en los precios de venta, lo que nos obliga a seguir buscando alternativas mas competitivas para que la actividad siga siendo rentable.

5. Si va a exportar su producción por el aeropuerto de Chiclayo el presente año o el próximo, señale el volumen de kilos que saldrá por este punto de embarque.

Exportación en kilos por el aeropuerto de Chiclayo

2004	2005
	100 % si es mas competitivo
Espárrago verde	-----
Espárrago blanco	-----
Otros (especificar)	-----

6. ¿Ha considerado exportar por el aeropuerto de Pisco o por otros aeropuertos?

Si ¿Desde cuándo?----- No
(especificar por cuál aeropuerto)

Por qué: Por las mismas razones dadas en el pto 4: siempre buscaremos y utilizaremos la alternativa mas competitiva. -----

7. Si va a exportar su producción por el aeropuerto de Pisco el próximo año, señale el volumen de kilos que saldrá por este punto de embarque.

Exportación en kilos por el aeropuerto de Pisco

	2005
	100% si es mas competitivo
Espárrago verde	-----
Espárrago blanco	-----
Otros (especificar)	-----

ENCUESTA GENERAL PARA EXPORTADORES DE PRODUCTOS PERECIBLES

1. ¿Cuál es su producción esperada (en kilos) de perecibles de exportación en 2004 y 2005 y su destino?

	Producción en kilos 2004	2005	Destino
Espárrago verde	1'000,000 kilos	2'000,000 kilos	Miami - USA
Espárrago blanco	-----	-----	-----
Otros: (especificar)	-----	-----	-----

2. ¿De qué departamento y provincia sale su producción anual de perecibles para exportación?

	Departamento y Provincia
Espárrago verde	Ica - Ica
Espárrago blanco	-----
Otros: (especificar)	-----

3. ¿Por qué puerto o aeropuerto saca del país su producción anual de perecibles para exportación?

Si combina medios de transporte para un mismo producto señale al costado el volumen en kilos que sale por cada medio, de lo contrario se entenderá que toda la producción declarada en el punto uno sale por el medio que señale.

	Aeropuerto	Puerto	Otros
Espárrago verde	Aerop Int'l Jorge Chávez	-----	-----
Espárrago blanco	-----	-----	-----
Otros (especificar)	-----	-----	-----

4. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Chiclayo?

Si ¿Desde cuándo?----- **No**

Porque: -----

5. Si va a exportar su producción por el aeropuerto de Chiclayo el presente año o el próximo, señale el volumen de kilos que saldrá por este punto de embarque.

Exportación en kilos por el aeropuerto de Chiclayo
2004 2005

Espárrago verde	-----	-----
Espárrago blanco	-----	-----
Otros (especificar)	-----	-----

6. ¿Ha considerado exportar por el aeropuerto de Pisco o por otros aeropuertos?

Si ¿Desde cuándo? Apenas se habilite el Aeropuerto de Pisco **No**
(especificar por cuál aeropuerto)

Por qué: El aeropuerto de Pisco está más cerca de la ciudad de Ica.

7. Si va a exportar su producción por el aeropuerto de Pisco el próximo año, señale el volumen de kilos que saldrá por este punto de embarque.

Exportación en kilos por el aeropuerto de Pisco
2005

Espárrago verde	2'000,000 kilos
Espárrago blanco	-----
Otros (especificar)	-----

ENCUESTA GENERAL PARA EXPORTADORES DE PRODUCTOS PERECIBLES

1. ¿Cuál es su producción esperada (en kilos) de perecibles de exportación en 2004 y 2005 y su destino?

	Producción en kilos		Destino
	2004	2005	
3'200,000 Espárrago verde	3'600,000 -----	Exportaciones -----	USA, EUROPA -----
Espárrago blanco	-----	-----	-----
Otros: (especificar)	-----	-----	-----

2. ¿De qué departamento y provincia sale su producción anual de perecibles para exportación?

	Departamento y Provincia	
	Ica	Ica
Espárrago verde	-----	-----
Espárrago blanco	-----	-----
Otros: (especificar)	-----	-----

3. ¿Por qué puerto o aeropuerto saca del país su producción anual de perecibles para exportación?

Si combina medios de transporte para un mismo producto señale al costado el volumen en kilos que sale por cada medio, de lo contrario se entenderá que toda la producción declarada en el punto uno sale por el medio que señale.

	Aeropuerto	Puerto	Otros
	100%		
Espárrago verde	-----	-----	-----
Espárrago blanco	-----	-----	-----
Otros (especificar)	-----	-----	-----

4. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Chiclayo?

Si ¿Desde cuándo?----- No XXXXX
Porque: La distancia es de 997 kms desde nuestra planta y la tarifa no compensa en traslado terrestre adicional.

5. Si va a exportar su producción por el aeropuerto de Chiclayo el presente año o el próximo, señale el volumen de kilos que saldrá por este punto de embarque.

Exportación en kilos por el aeropuerto de Chiclayo
2004 2005

Espárrago verde	-----	-----
Espárrago blanco	-----	-----
Otros (especificar)	-----	-----

6. ¿Ha considerado exportar por el aeropuerto de Pisco o por otros aeropuertos?

Si ¿Desde cuándo?----- No XXXXCX
(especificar por cuál aeropuerto)

Por qué: -----

7. Si va a exportar su producción por el aeropuerto de Pisco el próximo año, señale el volumen de kilos que saldrá por este punto de embarque.

Exportación en kilos por el aeropuerto de Pisco
2005

Espárrago verde	-----
Espárrago blanco	-----
Otros (especificar)	-----

ENCUESTA GENERAL PARA EXPORTADORES DE PRODUCTOS PERECIBLES

1. ¿Cuál es su producción esperada (en kilos) de perecibles de exportación en 2004 y 2005 y su destino?

	Producción en kilos 2004	Producción en kilos 2005	Destino
Espárrago verde	867,327	939,395	25% EUROPA 75% USA
Espárrago blanco	-----	-----	-----
Otros: (especificar)	-----	-----	-----

2. ¿De qué departamento y provincia sale su producción anual de perecibles para exportación?

	Departamento y Provincia
Espárrago verde	ICA - ICA
Espárrago blanco	-----
Otros: (especificar)	-----

3. ¿Por qué puerto o aeropuerto saca del país su producción anual de perecibles para exportación?

Si combina medios de transporte para un mismo producto señale al costado el volumen en kilos que sale por cada medio, de lo contrario se entenderá que toda la producción declarada en el punto uno sale por el medio que señale.

	Aeropuerto	Puerto	Otros
Espárrago verde	----- 95% -----	----- 5% -----	-----
Espárrago blanco	-----	-----	-----
Otros (especificar)	-----	-----	-----

4. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Chiclayo?

Si ¿Desde cuándo?-----
Porque: **Las tarifas que ofrece no son competitivas.**

No

5. Si va a exportar su producción por el aeropuerto de Chiclayo el presente año o el próximo, señale el volumen de kilos que saldrá por este punto de embarque.

	Exportación en kilos por el aeropuerto de Chiclayo	
	2004	2005
Espárrago verde	-----	-----
Espárrago blanco	-----	-----
Otros (especificar)	-----	-----

6. ¿Ha considerado exportar por el aeropuerto de Pisco o por otros aeropuertos?

Si ¿Desde cuándo?-----
(especificar por cuál aeropuerto)

No

Por qué: **Nos interesa exportar por Pisco en la medida que esto signifique un ahorro respecto a exportar por el Aeropuerto Jorge Chávez.**

7. Si va a exportar su producción por el aeropuerto de Pisco el próximo año, señale el volumen de kilos que saldrá por este punto de embarque.

Exportación en kilos por el aeropuerto de Pisco
2005

Espárrago verde	-----
Espárrago blanco	-----
Otros (especificar)	-----

ENCUESTA GENERAL PARA EXPORTADORES DE PRODUCTOS PERECIBLES

1. ¿Cuál es su producción esperada (en kilos) de perecibles de exportación en 2004 y 2005 y su destino?

	Producción en kilos		Destino
	2004	2005	
Espárrago verde	<u>5'000,000</u>	<u>6'000,000</u>	<u>EEUU; UE</u>
Espárrago blanco	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
Otros: (especificar)	<u>Granadas</u>	<u> </u>	<u> </u>
	<u>Higos</u>	<u> </u>	<u> </u>
	<u>Vegetales</u>	<u> </u>	<u> </u>
	<u>Diversos</u>	<u> </u>	<u> </u>
	<u>1'000,000</u>	<u>1'200,000</u>	<u>UE</u>

2. ¿De qué departamento y provincia sale su producción anual de perecibles para exportación?

Departamento y Provincia

Espárrago verde Ica

Espárrago blanco

Otros:
(especificar) Caraz

Cañete

3. ¿Por qué puerto o aeropuerto saca del país su producción anual de perecibles para exportación? Si combina medios de transporte para un mismo producto señale al costado el volumen en kilos que sale por cada medio, de lo contrario se entenderá que toda la producción declarada en el punto 1 sale por el medio que señale.

	Aeropuerto	Puerto	Otro (carretera o ferrocarril)
Espárrago verde	<u>Callao</u>	<u> </u>	<u> </u>
Espárrago blanco	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
Otros: (especificar)	<u>Callao</u>	<u> </u>	<u> </u>
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>

4. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Chiclayo?

Sí ¿Desde cuándo?

No

Por qué: Productos muy sensibles, de cara a exigencias de nuestro mercado, a transporte prolongado. Facilidades en el Callao. Aviones de pasajeros y carga a EEUU y UE

5. Si va a exportar su producción por el Aeropuerto de Chiclayo el presente año o el próximo, señale el volumen en kilos que saldrá por este punto de embarque.

	Exportación en kilos por el Aeropuerto de Chiclayo	
	2004	2005
Espárrago verde	_____	_____
Espárrago blanco	_____	_____
Otros: (especificar)	_____	_____
	_____	_____
	_____	_____
	_____	_____

6. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Pisco o por otros aeropuertos?

Sí Pisco ¿Desde cuándo? No especificado No
(especifique por cuál aeropuerto)

Por qué: Por todas las condiciones (legales) existentes que inhiben el desarrollo del Hub que Lima debiera estar llamado a convertirse. La concesión más cara del Planeta El combustible más caro del Planeta. Oligopolio terminales que no incentivan importaciones. Ley Intermodal inadecuada Puerto subdesarrollado

7. Si va a exportar su producción por el Aeropuerto de Pisco el próximo año, señale el volumen en kilos que saldrá por este punto de embarque.

	Exportación en kilos por el Aeropuerto de Pisco	
	2005	
Espárrago verde	_____	
Espárrago blanco	_____	
Otros: (especificar)	_____	

JORGE CHECA
AGRÍCOLA ATHOS S.A.

ENCUESTA GENERAL PARA EXPORTADORES DE PRODUCTOS PERECIBLES

1. ¿Cuál es su producción esperada (en kilos) de perecibles de exportación en 2004 y 2005 y su destino?

	Producción en kilos 2004	2005	Destino
Espárrago verde	1 000,000 kilos	1 300,000 kilos	
Espárrago blanco	-----	-----	-----
Otros: (especificar)			

2. ¿De qué departamento y provincia sale su producción anual de perecibles para exportación?

	Departamento y Provincia
Espárrago verde	Casma
Espárrago blanco	-----
Otros: (especificar)	-----

3. ¿Por qué puerto o aeropuerto saca del país su producción anual de perecibles para exportación?

Si combina medios de transporte para un mismo producto señale al costado el volumen en kilos que sale por cada medio, de lo contrario se entenderá que toda la producción declarada en el punto uno sale por el medio que señale.

	Puerto	Otros
Espárrago verde	Jorge Chavez	Callao
Espárrago blanco	-----	-----
Otros: (especificar)	-----	-----

4. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Chiclayo?

Si _____ ¿Desde cuándo?-----**2005**----- No

Porque: Porque a partir del 2005 empacaremos en Casma, quedando mas cerca Chiclayo que Lima.

5. Si va a exportar su producción por el aeropuerto de Chiclayo el presente año o el próximo, señale el volumen de kilos que saldrá por este punto de embarque.

	Exportación en kilos por el aeropuerto de Chiclayo	
	2004	2005
Espárrago verde	-----	500,000 kilos
Espárrago blanco	-----	-----
Otros (especificar)	-----	-----

6. ¿Ha considerado exportar por el aeropuerto de Pisco o por otros aeropuertos?

Si ¿Desde cuándo?----- No
(especificar por cuál aeropuerto)

Por qué: **No tengo proveedores en Ica**

7. Si va a exportar su producción por el aeropuerto de Pisco el próximo año, señale el volumen de kilos que saldrá por este punto de embarque.

	Exportación en kilos por el aeropuerto de Pisco	
	2005	
Espárrago verde	-----	
Espárrago blanco	-----	
Otros (especificar)	-----	

ENCUESTA GENERAL PARA EXPORTADORES DE PRODUCTOS PERECIBLES

1. ¿Cuál es su producción esperada (en kilos) de perecibles de exportación en 2004 y 2005 y su destino?

	Producción en kilos		Destino
	2004	2005	
Espárrago verde	4'476,355	5'174,140	USA / EUROPA
Espárrago blanco	_____	_____	_____
Otros: (especificar)	_____	_____	_____
	_____	_____	_____
	_____	_____	_____

2. ¿De qué departamento y provincia sale su producción anual de perecibles para exportación?

	Departamento y Provincia
Espárrago verde	ICA - ICA
Espárrago blanco	_____
Otros: (especificar)	_____

3. ¿Por qué puerto o aeropuerto saca del país su producción anual de perecibles para exportación? Si combina medios de transporte para un mismo producto señale al costado el volumen en kilos que sale por cada medio, de lo contrario se entenderá que toda la producción declarada en el punto 1 sale por el medio que señale.

	Aeropuerto	Puerto	Otro (carretera o ferrocarril)
Espárrago verde (2004)	2'685,813	1'790,542	_____
Espárrago blanco	_____	_____	_____
Otros: (especificar)	_____	_____	_____
	_____	_____	_____
	_____	_____	_____

4. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Chiclayo?

Sí ¿Desde cuándo? AGOSTO 2004 No

Por qué: Ocasionalmente cuentan con menores tarifas aéreas

5. Si va a exportar su producción por el Aeropuerto de Chiclayo el presente año o el próximo, señale el volumen en kilos que saldrá por este punto de embarque.

	Exportación en kilos por el Aeropuerto de Chiclayo	
	2004	2005
Espárrago verde	268,581	279,500
Espárrago blanco	_____	_____
Otros: (especificar)	_____	_____
	_____	_____
	_____	_____
	_____	_____

6. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Pisco o por otros aeropuertos?

Sí ¿Desde cuándo? _____ No

(Especifique por cuál aeropuerto)

Por qué: No existen frecuencias de vuelos, si alguna línea operaria en este aeropuerto tendría tarifas mayores por tener más horas de vuelos.

7. Si va a exportar su producción por el Aeropuerto de Pisco el próximo año, señale el volumen en kilos que saldrá por este punto de embarque.

	Exportación en kilos por el Aeropuerto de Pisco
	2005
Espárrago verde	_____
Espárrago blanco	_____
Otros: (especificar)	_____

ENCUESTA GENERAL PARA EXPORTADORES DE PRODUCTOS PERECIBLES

1. ¿Cuál es su producción esperada (en kilos) de perecibles de exportación en 2004 y 2005 y su destino?

	Producción en kilos		Destino
	2004	2005	
Espárrago verde	3'800,000	4'125,000	EEUU, Inglaterra, Brasil Argentina
Espárrago blanco	-----	-----	-----
Otros: Snow Peas (especificar)	160,000		

2. ¿De qué departamento y provincia sale su producción anual de perecibles para exportación?

	Departamento y Provincia
Espárrago verde	Cañete, Chincha, Pisco, Ica, Huacho, Trujillo
Espárrago blanco	-----
Otros: (especificar)	-----

3. ¿Por qué puerto o aeropuerto saca del país su producción anual de perecibles para exportación?

Si combina medios de transporte para un mismo producto señale al costado el volumen en kilos que sale por cada medio, de lo contrario se entenderá que toda la producción declarada en el punto uno sale por el medio que señale.

	Aeropuerto	Puerto	Otros
Espárrago verde	Intl. Jorge Chávez - Callao	ENAPU - Callao	
Espárrago blanco	-----	-----	-----
Otros (especificar)	-----	-----	-----

4. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Chiclayo?

Si X ¿Desde cuándo?----- No

Porque: [No lo tenemos definido aún](#)

5. Si va a exportar su producción por el aeropuerto de Chiclayo el presente año o el próximo, señale el volumen de kilos que saldrá por este punto de embarque.

	Exportación en kilos por el aeropuerto de Chiclayo	
	2004	2005
Espárrago verde	-----	-----
Espárrago blanco	-----	-----
Otros (especificar)	-----	-----

6. ¿Ha considerado exportar por el aeropuerto de Pisco o por otros aeropuertos?

Si ¿Desde cuándo?----- No
(especificar por cuál aeropuerto)

Por qué: [No lo tenemos definido todavía](#)

7. Si va a exportar su producción por el aeropuerto de Pisco el próximo año, señale el volumen de kilos que saldrá por este punto de embarque.

	Exportación en kilos por el aeropuerto de Pisco
	2005
Espárrago verde	-----
Espárrago blanco	-----
Otros (especificar)	-----

ENCUESTA GENERAL PARA EXPORTADORES DE PRODUCTOS PERECIBLES

1. ¿Cuál es su producción esperada (en kilos) de perecibles de exportación en 2004 y 2005 y su destino?

	Producción en kilos		Destino
	2004	2005	
Espárrago verde	___1 000 0000	___1 500 000	USA__
Espárrago blanco	_____	_____	_____
Otros: (especificar)	_____	_____	_____
	_____	_____	_____
	_____	_____	_____
	_____	_____	_____

2. ¿De qué departamento y provincia sale su producción anual de perecibles para exportación?

Departamento y Provincia

Espárrago verde _____ Ica, Ica _____

Espárrago blanco _____

Otros:
(especificar) _____

3. ¿Por qué puerto o aeropuerto saca del país su producción anual de perecibles para exportación? Si combina medios de transporte para un mismo producto señale al costado el volumen en kilos que sale por cada medio, de lo contrario se entenderá que toda la producción declarada en el punto 1 sale por el medio que señale.

	Aeropuerto	Puerto	Otro (carretera o ferrocarril)
Espárrago verde	___Lima_	_____	_____
Espárrago blanco	_____	_____	_____
Otros: (especificar)	_____	_____	_____
	_____	_____	_____
	_____	_____	_____
	_____	_____	_____

4. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Chiclayo?

Sí ¿Desde cuándo? _____

No

Por qué: __No, porque estamos en Ica_____

5. Si va a exportar su producción por el Aeropuerto de Chiclayo el presente año o el próximo, señale el volumen en kilos que saldrá por este punto de embarque.

	Exportación en kilos por el Aeropuerto de Chiclayo	
	2004	2005
Espárrago verde	_____	_____
Espárrago blanco	_____	_____
Otros:	_____	_____
(especificar)	_____	_____
	_____	_____
	_____	_____

6. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Pisco o por otros aeropuertos?

Sí ¿Desde cuándo? _____ No

(especifique por cuál aeropuerto)

Por qué: __Si, cuando las tarifas y los costos sean mas baratos que enviar a Lima

7. Si va a exportar su producción por el Aeropuerto de Pisco el próximo año, señale el volumen en kilos que saldrá por este punto de embarque.

	Exportación en kilos por el Aeropuerto de Pisco
	2005
Espárrago verde	_____
Espárrago blanco	_____
Otros:	_____
(especificar)	_____

ENCUESTA GENERAL PARA EXPORTADORES DE PRODUCTOS PERECIBLES

1. ¿Cuál es su producción esperada (en kilos) de perecibles de exportación en 2004 y 2005 y su destino?

	Producción en kilos		Destino
	2004	2005	
Espárrago verde	1,500,000	2,000,000	USA y Europa
Espárrago blanco	_____	_____	_____
Otros: (especificar)	_____	_____	_____
	_____	_____	_____
	_____	_____	_____
	_____	_____	_____

2. ¿De qué departamento y provincia sale su producción anual de perecibles para exportación?

	Departamento y Provincia
Espárrago verde	La Libertad. Trujillo
Espárrago blanco	_____
Otros: (especificar)	_____

3. ¿Por qué puerto o aeropuerto saca del país su producción anual de perecibles para exportación? Si combina medios de transporte para un mismo producto señale al costado el volumen en kilos que sale por cada medio, de lo contrario se entenderá que toda la producción declarada en el punto 1 sale por el medio que señale.

	Aeropuerto	Puerto	Otro (carretera o ferrocarril)
Espárrago verde	Jorge Chávez	Paita_43,200kg	_____
Espárrago blanco	_____	_____	_____
Otros: (especificar)	_____	_____	_____
	_____	_____	_____
	_____	_____	_____
	_____	_____	_____

4. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Chiclayo?

Sí ¿Desde cuándo? **Julio y Diciembre** No

Por qué: **Esta mas cerca de la planta, menor tiempo de vuelo y menor costo**

5. Si va a exportar su producción por el Aeropuerto de Chiclayo el presente año o el próximo, señale el volumen en kilos que saldrá por este punto de embarque.

	Exportación en kilos por el Aeropuerto de Chiclayo	
	2004	2005
Espárrago verde	121,500 kg _____	200,000 kg __
Espárrago blanco	_____	_____
Otros: (especificar)	_____	_____
	_____	_____
	_____	_____
	_____	_____

6. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Pisco o por otros aeropuertos?

Sí ¿Desde cuándo? _____ No

(especifique por cuál aeropuerto)

Por qué: _____

7. Si va a exportar su producción por el Aeropuerto de Pisco el próximo año, señale el volumen en kilos que saldrá por este punto de embarque.

	Exportación en kilos por el Aeropuerto de Pisco
	2005
Espárrago verde	_____
Espárrago blanco	_____
Otros: (especificar)	_____

ENCUESTA GENERAL PARA EXPORTADORES DE PRODUCTOS PERECIBLES

1. ¿Cuál es su producción esperada (en kilos) de perecibles de exportación en 2004 y 2005 y su destino?

	Producción en kilos		Destino
	2004	2005	
Espárrago verde EUROPA	2'500,000	2'500,000	80% USA, 20%
Espárrago blanco	-----	-----	-----
Otros: (especificar)	-----		

2. ¿De qué departamento y provincia sale su producción anual de perecibles para exportación?

	Departamento y Provincia
Espárrago verde	ANCASH - HUARMEY
Espárrago blanco	-----
Otros: (especificar)	-----

3. ¿Por qué puerto o aeropuerto saca del país su producción anual de perecibles para exportación?

Si combina medios de transporte para un mismo producto señale al costado el volumen en kilos que sale por cada medio, de lo contrario se entenderá que toda la producción declarada en el punto uno sale por el medio que señale.

	Aeropuerto	Puerto	Otros
Espárrago verde	2' 250,000	250,000	
Espárrago blanco	-----	-----	-----
Otros (especificar)	-----	-----	-----

4. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Chiclayo?

Si ¿Desde cuándo?----- No **X**

Por qué: Porque resulta más caro (conversación telefónica).

5. Si va a exportar su producción por el aeropuerto de Chiclayo el presente año o el próximo, señale el volumen de kilos que saldrá por este punto de embarque.

Exportación en kilos por el aeropuerto de Chiclayo
2004 2005

Espárrago verde	-----	-----
Espárrago blanco	-----	-----
Otros (especificar)	-----	-----

6. ¿Ha considerado exportar por el aeropuerto de Pisco o por otros aeropuertos?

Si ¿Desde cuándo?----- No **X**
(especificar por cuál aeropuerto)

Por qué: _____

7. Si va a exportar su producción por el aeropuerto de Pisco el próximo año, señale el volumen de kilos que saldrá por este punto de embarque.

Exportación en kilos por el Aeropuerto de Pisco
2005

Espárrago verde	-----
Espárrago blanco	-----
Otros (especificar)	-----

ENCUESTA GENERAL PARA EXPORTADORES DE PRODUCTOS PERECIBLES

1. ¿Cuál es su producción esperada (en kilos) de perecibles de exportación en 2004 y 2005 y su destino?

	Producción en kilos		Destino
	2004	2005	
Espárrago verde (18%)	___3' 559,000	___5'000,000	USA (80%), EUROPA OTROS (2%)
Espárrago blanco	_____	_____	_____
Otros: (especificar)	_____	_____	_____
	_____	_____	_____
	_____	_____	_____

2. ¿De qué departamento y provincia sale su producción anual de perecibles para exportación?

	Departamento y Provincia
Espárrago verde	LIMA - BARRANCA
Espárrago blanco	_____
Otros: (especificar)	_____

3. ¿Por qué puerto o aeropuerto saca del país su producción anual de perecibles para exportación? Si combina medios de transporte para un mismo producto señale al costado el volumen en kilos que sale por cada medio, de lo contrario se entenderá que toda la producción declarada en el punto 1 sale por el medio que señale.

	Aeropuerto	Puerto	Otro (carretera o ferrocarril)
Espárrago verde	Callao: 262,000 Chiclayo: 429,000	Callao 21,000	_____
Espárrago blanco	_____	_____	_____
Otros: (especificar)	_____	_____	_____
	_____	_____	_____

4. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Chiclayo?

Sí ¿Desde cuándo? Julio 2004 No

Por qué: Es una buena alternativa para los embarcadores que producimos en el Norte.
Se logra descongestionar Lima.

5. Si va a exportar su producción por el Aeropuerto de Chiclayo el presente año o el próximo, señale el volumen en kilos que saldrá por este punto de embarque.

	Exportación en kilos por el Aeropuerto de Chiclayo	
	2004	2005
Espárrago verde	262,000	650,000
Espárrago blanco	_____	_____
Otros: (especificar)	_____	_____
	_____	_____
	_____	_____
	_____	_____

6. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Pisco o por otros aeropuertos?

Sí ¿Desde cuándo? _____ No

(especifique por cuál aeropuerto)

Por qué: _____

7. Si va a exportar su producción por el Aeropuerto de Pisco el próximo año, señale el volumen en kilos que saldrá por este punto de embarque.

	Exportación en kilos por el Aeropuerto de Pisco
	2005
Espárrago verde	_____
Espárrago blanco	_____
Otros: (especificar)	_____

ENCUESTA GENERAL PARA EXPORTADORES DE PRODUCTOS PERECIBLES

1. ¿Cuál es su producción esperada (en kilos) de perecibles de exportación en 2004 y 2005 y su destino?

	Producción en kilos		Destino
	2004	2005	
Espárrago verde	125 000	250 000	ESTADOS UNIDOS
Espárrago blanco	_____	_____	_____
Otros:			
Snow Peas	<u>980,000</u>	<u>1'050,000</u>	<u>Estados Unidos (80%) Europa (20%)</u>
Sugar Snap	<u>440,000</u>	<u>550,000</u>	<u>Estados Unidos (80%) Europa (20%)</u>
French Beam	<u>350,000</u>	<u>400,000</u>	<u>Estados Unidos (80%) Europa (20%)</u>
Hierbas Aromáticas	<u>75,000</u>	<u>120,000</u>	<u>Estados Unidos</u>
Lechugas	<u>210,000</u>	<u>240,000</u>	<u>Estados Unidos</u>

2. ¿De qué departamento y provincia sale su producción anual de perecibles para exportación?

	Departamento y Provincia
Espárrago verde	LIMA - BARRANCA
Espárrago blanco	_____
Otros:	
Snow Peas	<u>ANCASH - HUAYLAS</u>
Sugar Snap	<u>ANCASH - HUAYLAS</u>
French Beam	<u>ANCASH - HUAYLAS</u>
Hierbas Aromáticas	<u>ANCASH - HUAYLAS , LIMA - CANTA</u>
Lechugas	<u>ANCASH - HUAYLAS</u>

3. ¿Por qué puerto o aeropuerto saca del país su producción anual de perecibles para exportación? Si combina medios de transporte para un mismo producto señale al costado el volumen en kilos que sale por cada medio, de lo contrario se entenderá que toda la producción declarada en el punto 1 sale por el medio que señale.

	Aeropuerto	Puerto	Otro (carretera o ferrocarril)
Espárrago verde	LIMA		
Espárrago blanco	_____	_____	_____
Otros:			
Snow Peas	<u>LIMA</u>	<u>CALLAO</u>	_____
Sugar Snap	<u>LIMA</u>	<u>CALLAO</u>	_____
French Beam	<u>LIMA</u>	-----	_____
Hierbas Aromáticas	<u>LIMA</u>	-----	_____
Lechugas	<u>LIMA</u>	-----	_____

4. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Chiclayo?

Sí ¿Desde cuándo? _____ No

Por qué: Porque la ruta normal y más cerca es Lima.

5. Si va a exportar su producción por el Aeropuerto de Chiclayo el presente año o el próximo, señale el volumen en kilos que saldrá por este punto de embarque.

	Exportación en kilos por el Aeropuerto de Chiclayo	
	2004	2005
Espárrago verde	_____	_____
Espárrago blanco	_____	_____
Otros: (especificar)	_____	_____
	_____	_____
	_____	_____
	_____	_____

6. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Pisco o por otros aeropuertos?

Sí ¿Desde cuándo? _____ No

(especifique por cuál aeropuerto)

Por qué: _____

7. Si va a exportar su producción por el Aeropuerto de Pisco el próximo año, señale el volumen en kilos que saldrá por este punto de embarque.

	Exportación en kilos por el Aeropuerto de Pisco
	2005
Espárrago verde	_____
Espárrago blanco	_____
Otros: (especificar)	_____

ENCUESTA GENERAL PARA EXPORTADORES DE PRODUCTOS PERECIBLES

1. ¿Cuál es su producción esperada (en kilos) de perecibles de exportación en 2004 y 2005 y su destino?

	Producción en kilos		Destino
	2004	2005	
Espárrago verde	3'500,000	4'000,000	80% ESTADOS UNIDOS 20% EUROPA
Espárrago blanco	_____	_____	_____
Otros:			

2. ¿De qué departamento y provincia sale su producción anual de perecibles para exportación?

	Departamento y Provincia
Espárrago verde	ICA - PISCO
Espárrago blanco	_____
Otros:	

3. ¿Por qué puerto o aeropuerto saca del país su producción anual de perecibles para exportación? Si combina medios de transporte para un mismo producto señale al costado el volumen en kilos que sale por cada medio, de lo contrario se entenderá que toda la producción declarada en el punto 1 sale por el medio que señale.

	Aeropuerto	Puerto	Otro (carretera o ferrocarril)
Espárrago verde	CALLAO (85%)	CALLAO (15%)	
Espárrago blanco	_____	_____	_____
Otros:			

4. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Chiclayo?

Sí ¿Desde cuándo? Julio 2004 No

Por qué: Siempre que el flete sea menor que del Aeropuerto del Callao.

5. Si va a exportar su producción por el Aeropuerto de Chiclayo el presente año o el próximo, señale el volumen en kilos que saldrá por este punto de embarque.

	Exportación en kilos por el Aeropuerto de Chiclayo	
	2004	2005
Espárrago verde	_____ 200,000 _____	_____ 350,000 _____
Espárrago blanco	_____	_____
Otros: (especificar)	_____	_____
	_____	_____
	_____	_____
	_____	_____

6. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Pisco o por otros aeropuertos?

Sí ¿Desde cuándo? _____ No

(especifique por cuál aeropuerto)

Por qué: Sale más caro que exportar por el aeropuerto del Callao

7. Si va a exportar su producción por el Aeropuerto de Pisco el próximo año, señale el volumen en kilos que saldrá por este punto de embarque.

	Exportación en kilos por el Aeropuerto de Pisco
	2005
Espárrago verde	_____
Espárrago blanco	_____
Otros: (especificar)	_____

ENCUESTA GENERAL PARA EXPORTADORES DE PRODUCTOS PERECIBLES

1. ¿Cuál es su producción esperada (en kilos) de perecibles de exportación en 2004 y 2005 y su destino?

	Producción en kilos		Destino
	2004	2005	
Espárrago verde	1'500,000	1'600,000	Estados Unidos
Espárrago blanco	_____	_____	_____
Otros: (especificar)	_____	_____	_____
	_____	_____	_____
	_____	_____	_____
	_____	_____	_____

2. ¿De qué departamento y provincia sale su producción anual de perecibles para exportación?

	Departamento y Provincia
Espárrago verde	CHINCHA - ICA
Espárrago blanco	_____
Otros: (especificar)	_____

3. ¿Por qué puerto o aeropuerto saca del país su producción anual de perecibles para exportación? Si combina medios de transporte para un mismo producto señale al costado el volumen en kilos que sale por cada medio, de lo contrario se entenderá que toda la producción declarada en el punto 1 sale por el medio que señale.

	Aeropuerto	Puerto	Otro (carretera o ferrocarril)
	Espárrago verde	1'100,000	400,000
Espárrago blanco	_____	_____	_____
Otros: (especificar)	_____	_____	_____
	_____	_____	_____
	_____	_____	_____
	_____	_____	_____

4. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Chiclayo?

Sí ¿Desde cuándo? _____ No **X**

Por qué: Las tarifas del aeropuerto de Lima son muy caras, sin embargo la distancia entre nuestra planta y Chiclayo es un obstáculo para esta opción. Sin embargo si la realidad demuestra que es una alternativa más económica se tomará en consideración.

5. Si va a exportar su producción por el Aeropuerto de Chiclayo el presente año o el próximo, señale el volumen en kilos que saldrá por este punto de embarque.

	Exportación en kilos por el Aeropuerto de Chiclayo	
	2004	2005
Espárrago verde	_____	_____
Espárrago blanco	_____	_____
Otros: (especificar)	_____	_____
	_____	_____
	_____	_____

6. ¿Ha considerado exportar por el Aeropuerto de Pisco o por otros aeropuertos?

Sí **X** ¿Desde cuándo? _____ No

(especifique por cuál aeropuerto)

Por qué: En caso se tenga la posibilidad de exportar por Pisco y las tarifas sean más bajas que Lima se exportará por ese aeropuerto.

7. Si va a exportar su producción por el Aeropuerto de Pisco el próximo año, señale el volumen en kilos que saldrá por este punto de embarque.

	Exportación en kilos por el Aeropuerto de Pisco
	2005
Espárrago verde	_____
Espárrago blanco	_____
Otros: (especificar)	_____

ANEXO 4

Reunión: APACIT -OSITRAN

Fecha: 27 de agosto de 2004

Lugar: Av. del Ejercito 875, Piso 2, Santa Cruz, Miraflores

Asistentes:

Según la reunión mantenida con los miembros de la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional (APACIT), se elaboró la agenda a continuación:

1. ¿Cuáles son las principales limitaciones en el transporte de carga tanto nacional como internacional?
2. ¿Cuáles son las perspectivas de crecimiento para el sector?
3. Contrastar la hipótesis de LAP en la cual apoyan que el desarrollo de las cámaras frigoríficas en los aeropuertos de Chiclayo, Trujillo y Pisco representan una importante competencia en lo que se refiere a la exportación de productos perecibles en la zona norte del Perú.

Respuestas:

1. Según los agentes de carga, el principal problema que enfrentan actualmente es la limitada capacidad de las aerolíneas en satisfacer toda la demanda en el transporte de mercadería. Es decir, muchas veces los agentes no encuentran espacio en las aeronaves para el transporte de sus productos, entre los que se encuentran los espárragos, textiles..etc. Argumentan que muchas veces importantes empresas internacionales, que tienen relaciones comerciales estrechas con las aerolíneas cargueras, ocupan casi en totalidad la capacidad de almacenamiento de las aeronaves, dejando poca opción a los otros agentes para cumplir sus obligaciones en su totalidad.

En diversas oportunidades los agentes han tenido que recurrir a vuelos charter para poder cumplir con las fechas de entrega. Sin embargo señalan que dicha modalidad representan beneficios cero para la empresa.

Sobre el costo de transporte, señalan que las tarifas no presentan una limitación importante ya que las mismas se han ido reduciendo a lo largo de los últimos años. No obstante, si hacen mención en la gran diferencia que existe actualmente en la tarifa de importación y la de exportación, siendo la primera mucho menor. De otro lado observan que los precios de transporte aéreo se encuentran entre los menores de la región, a pesar que países como Chile, Ecuador y Colombia exportan productos con mayor nivel agregado (el primero exporta vinos mientras que los dos últimos lo hacen con flores).

2. Consideran que pese a su bajo precio de exportación, el producto más importante es el espárrago. Los agentes sostienen que proyectos de inversión, como el de Chavimochic, es el principal camino para un crecimiento sostenido del sector. Además confían que el mismo mostrará crecimientos iguales o mayores a los observados en los últimos años (alrededor del 13%).

Consideran que las proyecciones presentadas por el operador del AIJCH son muy pesimistas y que no reflejan correctamente el comportamiento de los principales productos de exportación.

3. Los agentes cargueros se muestran muy optimistas con respecto a que las cámaras frigoríficas en los distintos aeropuertos como Chiclayo, Trujillo y Pisco incrementen los embarques de carga por los distintos aeropuertos de la costa. En cierta forma, es muy probable que parte de la carga transportada por el AIJCH se traslade a los terminales antes mencionados. Cabe señalar, que si bien el 99% de la carga internacional se hace por el AIJCH, gran parte de la misma proviene de las regiones del norte de Lima. Por último se hizo hincapié que el costo de transporte es menor mientras más al norte de Lima se encuentre el aeropuerto.

Finalmente, mostraron gran interés por la carga nacional señalando su gran potencial no aprovechado por la gran deficiencia en infraestructura que presentaban las regiones de la selva. El interés de transporte de productos como fruta es tentador más la escasez de vuelos y terminales en distintos puntos del país hacen imposible el comercio nacional.

ANEXO 5

Reunión: AETAI - OSITRAN
Fecha: 19 de agosto de 2004
Lugar: El Pardo Hotel
Asistentes:

León Olórtegui Ruiz	LLOYD AÉREO BOLIVIANO S.A.
Ana María Arbulú de Ortega	LUFTHANSA CARGO
Orestes Romero	CIELOS DEL PERÚ
Patricia Siles Álvarez	CIELOS DEL PERÚ
Luis Sotomayor Valdés	AEREOFLOT
John Elliot del Campo	ASOCIACIÓN PERUANA DE AVIACIÓN CIVIL
Antonio Berckemeyer L.	TAMPA CARGA
Paquita López de Geng	AIR FRANCE
Marisa Castillo	CONTINENTAL AIRLINES
Omar Tong	LAN CARGO
Norma Romero	AEROPOSTAL
Andrés Morales	AEROPOSTAL
Dante O. Kluver	TACA
Gino Schenone	AEROLINEAS ARGENTINAS
Ana Oliva Chacón	OSITRAN
Cecilia Sánchez Alfaro	OSITRAN
Luis Felipe Gil Solis	OSITRAN

Según la reunión mantenida con los miembros de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI) se elaboró la siguiente agenda:

1. Percepción de las aerolíneas cargueras sobre las condiciones aeroportuarias actuales en el transporte de carga nacional como internacional.
2. Contrastar la hipótesis de LAP en la cual apoyan que el desarrollo de las cámaras frigoríficas en los aeropuertos de Chiclayo, Trujillo y Pisco representan una importante competencia en lo que se refiere a la exportación de productos perecibles en la zona norte del Perú.
3. Verificar si la proyección de exportaciones aéreas realizada por LAP es similar a la estimada por las aerolíneas cargueras.

Respuestas:

1. Las líneas cargueras señalaron que los altos costos aeroportuarios que enfrentan (no solo en Lima sino en todos los Aeropuertos del Perú) las obligan a aumentar las tarifas a los usuarios finales, perjudicando así a los exportadores. Además, dado que la mayoría de la carga de exportación tiene un precio bajo no soporta aumentos en el flete.

De otro lado, se mostró una particular preocupación por la carga que se exporta desde la selva vía Iquitos. Los cargueros señalaron que existe una amplia gama de productos exportables que debido al alto costo de transporte aéreo se desincentiva su comercialización y, por ende su producción en mayor escala. Es decir, si no se cuenta con precios adecuados para productos de poco valor agregado (fruta, alverjas, tripley, entre otros), es probable que los productores busquen medios de traslado alternativos más baratos (a costo de un mayor tiempo de transporte) o en caso alternativo abandonen la producción de dichos productos pese a existir una demanda por los mismos. Si bien las aerolíneas tienen intención de seguir operando nacionalmente, bajo un análisis costo beneficio se observa que para mantener en funcionamiento aviones de

nivel de un B-747 (que es la nave carguera usual), les es imposible disminuir sus precios. La solución para sacar carga que no tiene una oferta continua es realizar vuelos charter de carga.

Asimismo, señalaron que dado que el país exporta más de lo que importa por vía aérea, cualquier distorsión en los precios de importación termina siendo pagada por los exportadores, lo que hace menos competitivo sus productos en el extranjero. Por otro lado, señalaron que los fletes aéreos han caído sistemáticamente a través del tiempo; como ejemplo mencionaron que en la década de los ochentas el transporte de un kilo en la ruta MIAMI-LIMA costaba \$1.5, mientras que ahora cuesta solo \$0.25.

2. Las aerolíneas consideran muy difícil que inversiones en los distintos aeropuertos de la costa, como el desarrollo de cámaras frigoríficas, sean capaces de disminuir considerablemente el movimiento de carga nacional como internacional en el AIJCH. Esto se debe principalmente a que los aeropuertos regionales carecen de la infraestructura aeroportuaria necesaria para atender este tipo de operaciones, lo que no permite disminuir los costos a la exportación.

Las aerolíneas señalan que programas de desarrollo, como el de Chavimochic, ayudaría a consolidar el Aeropuerto de Chiclayo en lo que se refiere al transporte de carga internacional; sin embargo, no creen que exista un traslado de transporte de carga de Lima a los aeropuertos del norte, dado que el AIJCH es la puerta natural de entrada y salida en el país.

3. Según las proyecciones realizadas por LAP en los que respecta al movimiento de carga nacional e internacional, las aerolíneas mostraron una gran decepción ante el pobre análisis realizado por la empresa concesionaria. Asumir que una competencia entre aeropuertos genere una reducción en el transporte de carga por el AIJCH, resulta una hipótesis poco realista y se presenta más como un análisis superficial del mercado y una posición cómoda.

Las perspectivas del crecimiento del sector aéreo exportable, según las aerolíneas cargueras, identifican a los espárragos como el producto representativo de exportación y esperan que en los próximos años el sector mantenga una tasa de crecimiento promedio anual de 20%.

En opinión de las aerolíneas, la principal carga nacional son los pasajeros, y la oferta de bodega para carga es una oferta derivada de los primeros; por lo tanto se manifestó que si no se promueve el transporte de pasajeros no se desarrollará un mayor transporte de carga.

Por último, las aerolíneas muestran una molestia generalizada con la administración de LAP ya que argumentan que dicho operador no es congruente con las tarifas que ofrece. Por ejemplo, las líneas señalan que el *turn around* en Lima demora demasiado y al final es sobre tiempo lo pagan los cargueros y que es trasladado a los exportadores.

