

INFORME N° 062-04-GRE-OSITRAN

Para: Jorge Alfaro Martijena
Gerente General

De: Gonzalo Ruiz Diaz
Gerente de Regulación

Asunto: Revisión de tarifa por almacenamiento y abastecimiento (puesta a bordo) de combustible

Fecha : 29 de octubre de 2004

IV. I. Antecedentes

1. Con fecha 14 de febrero de 2001, se suscribió el Contrato de Concesión para la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH). Dicho Contrato, en su Anexo 5 ("Política de Tarifas"), Numeral 1.2 establece lo siguiente:

"b. Combustible.

El Concesionario estará en libertad de realizar el almacenamiento y abastecimiento de combustible a los aviones, el cual podrá ser brindado en forma directa por éste o a través de terceros, quienes podrán cobrar por dicho servicio un máximo de US \$0.09 por galón (sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio), monto límite que se mantendrá hasta el cuarto año de Vigencia de la Concesión.

A partir del cuarto año de Vigencia de la Concesión, OSITRAN efectuará una evaluación y ajuste de esta tarifa cada tres años.

El Concesionario, o quien brinde el servicio, deberá permitir el libre acceso de los proveedores de combustible, siempre y cuando éstos transiten por la Planta de Almacenamiento y Abastecimiento pagando los derechos respectivos, no pudiendo condicionar sus tarifas a este hecho. Para mayor detalle sobre el tema, remitirse al Anexo 8.

La Retribución se obtendrá aplicando el porcentaje ofrecido sobre US \$0.09 por galón vendido." (El subrayado es nuestro)

2. Adicionalmente, el Contrato de Concesión establece en el Anexo 8 ("Sistema de Abastecimiento de Combustible"), lo siguiente:

"Las líneas aéreas tendrán libertad de escoger a su proveedor de combustible.

El Operador de la planta deberá atender todas las órdenes de compra hechas por las líneas aéreas sin discriminación de ninguna clase.

El esquema a seguir implicará una sola Planta de Almacenamiento y Abastecimiento y una red de hidrantes y/o sistema de camiones refuellers según sea el caso, ambos manejados por el Operador. El Operador deberá establecer un precio a cobrar por el servicio de almacenaje y puesta a bordo de combustible, que será aplicado por igual a cualquier compañía intermediaria que desee utilizar los servicios de la planta. Dicho precio tendrá un tope superior, el cual será de US\$0.09 por galón. Este precio de US\$ 0.09 por galón se mantendrá como tope hasta el final del cuarto año de Vigencia de la Concesión.

A partir del cuarto año de Vigencia de la Concesión, OSITRAN efectuará una evaluación y ajuste de esta tarifa de acuerdo al desempeño de los factores económicos relevantes, de tal manera que dicha tarifa mantenga el valor de los montos establecidos a la Fecha de Cierre

Ningún proveedor de combustibles podrá aprovisionar ni vender combustible en el Aeropuerto utilizando medios propios de almacenamiento, conducción o transporte de combustible, a menos que el Concesionario lo autorice, cumpliendo las condiciones establecidas en el párrafo anterior.

...” (El subrayado es nuestro)

3. El 11 de mayo de 2004, Lima Airport Partners (LAP) y Exxon-Mobil firmaron el contrato de sub-contratación para la operación de las instalaciones de recepción, almacenamiento y despacho de combustible para aviones en el AIJCH y construcción de mejoras.
4. El 7 de mayo de 2004, TACA PERU remitió la carta N° PP-400/04 en la que propone un cargo de almacenamiento y abastecimiento (puesta a bordo) de combustible de US \$0.044 por galón, considerando que la Exxon-Mobil requiere de US \$0.022 por galón para construir y operar la planta.
5. El 11 de mayo de 2004, AETAI remitió la carta N° AETAI-04/021 donde señala que las líneas aéreas pagan en exceso US \$680,000 mensual considerando un consumo de 10 millones de galones mensuales y el monto que requiere Exxon-Mobil para construir y operar la planta es de US \$0.022.
6. El 17 de junio de 2004, la Gerencia de Regulación envió el oficio N° 070-04-GRE-OSITRAN señalando que la fecha límite para presentar la propuesta de cargo para el almacenamiento y abastecimiento de combustible en el AIJCH debidamente sustentada es el 2 de agosto. Asimismo, se requirió que enviará las Bases y Circulares del procedimiento de selección para la sub-contratación del operador de la planta de combustible en el AIJCH y la Propuesta Técnica de Exxon-Mobil con la que esta empresa se adjudicó la operación de dicha planta.
7. El 23 de junio de 2004, LAP respondió mediante carta N° LAP-GCCO-C-2004-00043 solicitando una ampliación de plazo para la entrega de la propuesta hasta el 16 de agosto. Asimismo, envió la información requerida por el regulador.
8. El 25 de junio de 2004, la Gerencia de Regulación mediante el oficio N° 074-04-GRE-OSITRAN le concedió la extensión del plazo solicitado para la presentación de la propuesta del cargo para el almacenamiento y abastecimiento de combustible en el AIJCH.
9. El 13 de agosto de 2004, LAP mediante carta N° LAP-GCCO-C-2004-00056 solicitó una extensión del plazo hasta el 1° de setiembre para presentar la propuesta del cargo para el almacenamiento y abastecimiento de combustible en el AIJCH.
10. El 13 de agosto de 2004, la Gerencia General envió el oficio N° 391-04-GG-OSITRAN concediéndole la ampliación de plazo solicitada.
11. El 16 de agosto de 2004, la Gerencia de Regulación envió el Memorando N° 027-04-GRE-OSITRAN, donde solicitó la interpretación del Contrato para absolver lo que debe entenderse por ajuste de tarifa, el sentido del mismo y sobre el

significado de “*dicha tarifa mantenga el valor de los montos establecidos a la Fecha de Cierre*”.

12. El 1º de setiembre de 2004, LAP envió su propuesta para el cargo por almacenamiento y abastecimiento (puesta a bordo) de combustible en el AIJCH para el periodo 2005-2007.
13. El 27 de octubre de 2004, la Gerencia de Asesoría Legal emitió el Memorando N° 109-04-GAL-OSITRAN, el mismo que interpreta que el valor de la tarifa debe mantenerse en valores constantes, por lo que la Gerencia de Regulación deberá evaluar la indexación como uno de los mecanismos posibles de mantener este valor en el tiempo.

V. II. Objetivo

14. El objetivo del presente informe consiste en determinar la tarifa máxima por almacenamiento y abastecimiento (puesta a bordo) de combustible en el AIJCH para el periodo 2005-2007.

VI. III. Análisis

15. En la presente sección se realiza un análisis interpretativo del Anexo 5 (Política de Tarifas), Numeral 1.2 y del Anexo 8 (Sistema de Abastecimiento de Combustible) del Contrato de Concesión. Posteriormente, se calcula la nueva tarifa máxima al que estará sujeto el servicio de almacenamiento y abastecimiento (puesta a bordo) de combustible en el AIJCH para el periodo 2005-2007.

III.1. Análisis del Anexo 5, Numeral 1.2 y del Anexo 8 del Contrato de Concesión

16. A fin de analizar, las cláusulas arriba aludidas del Contrato de Concesión resulta pertinente, revisar previamente, los precedentes de anteriores interpretaciones relacionadas con ajustes de tarifas en el marco de dicho Contrato.
17. Un precedente reciente de interpretación de cláusulas de ajuste de tarifas es el relacionado con la revisión del cargo por uso de instalaciones para carga aérea en el AIJCH, efectuado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 064-2004-CD/OSITRAN¹. Sobre el particular, el Anexo 5 del Contrato de Concesión, en su numeral 2.2. establece que el pago por concepto de uso de instalaciones del AIJCH, pasado el segundo año de vigencia de la Concesión, se ajustará anualmente previa autorización de OSITRAN, de tal manera que no afecte la competitividad entre los depósitos externos y los internos. Asimismo, dicho numeral establece que el ajuste de la tarifa deberá permitir el desarrollo de depósitos de carga dentro del aeropuertos.
18. La Resolución de Consejo Directivo N° 064-2004-CD/OSITRAN estableció que para el ajuste anual del cargo por uso de instalaciones de carga aérea en el AIJCH, OSITRAN podrá tener como criterio la utilización de la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) de los Estados Unidos de América, sin perjuicio de que la empresa concesionaria pueda presentar su propuesta de ajuste anual. En tal sentido, se interpretó que el mencionado ajuste tarifario podría ser efectuado empleando el IPC de los Estados Unidos.

¹ De fecha 28 de setiembre de 2004.

19. En el presente caso, a criterio de esta Gerencia, resulta de especial relevancia interpretar el cuarto párrafo del Anexo N° 8, en particular, en lo concerniente a lo que el regulador debe entender como “valor de la tarifa” y el significado de la frase “*desempeño de factores económicos relevantes*”.
20. En principio, una interpretación literal de la frase “valor de la tarifa” indicaría que este es el monto que el contrato estableció a la Fecha de Cierre, para ser aplicado en los primeros cuatro años de vigencia del Contrato. En virtud de lo anterior, la evaluación y ajuste que debería realizar OSITRAN a partir del cuarto año de vigencia de la Concesión, debe propender a que dicho monto mantenga en el tiempo el valor registrado a la Fecha de Cierre, pudiendo ello implicar un aumento, una reducción o que se mantenga el nivel nominal de la tarifa establecida a dicha fecha².
21. Por otro lado, el contrato no especifica cuáles deben ser los factores económicos relevantes a partir de los cuales OSITRAN debería evaluar y realizar los ajustes. En principio, dichos factores pueden estar asociados al entorno macro-económico (por ejemplo, evolución de los niveles generales de precios a nivel nacional o internacional) o micro-económico (productividad de la empresa, competitividad de los servicios que presta el Concesionario en comparación con otros similares, entre otros) en el que se desenvuelve la actividad económica regulada.
22. Cabe mencionar que la decisión que adopte el regulador en relación al criterio de ajuste de las tarifas debe guardar coherencia con el marco regulatorio aplicado a la empresa en materia tarifaria. Por otro lado, la decisión que adopte el regulador debe ser predecible a fin de dar señales claras al mercado en relación a sus decisiones futuras en materia tarifaria.
23. En virtud de la interpretación literal del contrato, de la amplitud del alcance del concepto “factores económicos relevantes” y de la necesidad de guardar coherencia con decisiones regulatorias adoptadas previamente, esta Gerencia es de la opinión de que durante el período 2005-2007 se actualice el Precio de Cierre fijado en el Contrato utilizando un índice de precios apropiado, el cual se definirá en la sección III.3.

VII. III.2. La propuesta de LAP

24. LAP ha señalado que “*la indexación es el mecanismo que tiene que utilizar en el ajuste de la tarifa del servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible con el fin de respetar el objetivo estipulado en el Contrato de Concesión*”³ que en su concepto es el de mantener el valor real de la tarifa; es decir, “*ajustar el valor nominal por un determinado factor de indexación*”⁴.
25. En virtud de lo anterior, propone el Índice de Precios al Consumidor (IPC) de los Estados Unidos de América de los últimos 46.5 meses, desde mediados de setiembre hasta el 31 de julio de 2004, que asciende a 9.32%. Por lo tanto, la nueva tarifa de almacenamiento y abastecimiento de combustible para el periodo 1 de enero de 2005 hasta 31 de diciembre de 2007 sería de US \$0.0984 por galón sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio. El Cuadro N° 1 muestra la información empleada por LAP para la actualización de la tarifa.

² Ver Memorando N°109-04-GAL-OSITRAN.

³ “Propuesta Tarifaria para el Período 2005-2007”, presentada por LAP el 1 de setiembre de 2004.

⁴ Idem.

Cuadro N°1

| Año/Mes | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 2000 | | | | | | | | | 173.25 | 174.00 | 174.10 | 174.00 |
| 2001 | 175.10 | 175.80 | 176.20 | 176.90 | 177.70 | 178.00 | 177.50 | 177.50 | 178.30 | 177.70 | 177.40 | 176.70 |
| 2002 | 177.10 | 177.80 | 178.80 | 179.80 | 179.80 | 179.90 | 180.10 | 180.70 | 181.00 | 181.30 | 181.30 | 180.90 |
| 2003 | 181.70 | 183.10 | 184.20 | 183.80 | 183.50 | 183.70 | 183.90 | 184.60 | 185.20 | 185.00 | 184.50 | 184.30 |
| 2004 | 185.20 | 186.20 | 187.40 | 188.00 | 189.10 | 189.70 | 189.40 | | | | | |

Nota: El IPC considerado para setiembre de 2000 lo ha hallado por el promedio de los IPC de los meses de agosto y setiembre, $(172.8+173.7)/2 = 173.25$

Fuente: Índice de Precios al Consumidor General del Bureau of Labor Statistics de los Estados Unidos de América

26. Para hallar el índice de actualización LAP empleó la siguiente fórmula:

$$(\text{IPC jul 2004} / \text{IPC set 2000}) - 1$$

$$(189.4 / 173.25) - 1$$

III.3. El factor de ajuste por inflación

27. Esta Gerencia recomienda el ajuste de la tarifa mediante el empleo de un índice de precios. Este índice debe provenir de una fuente independiente y creíble. 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 productividad. Adicionalmente, este indicador del crecimiento en los precios se ha aplicado en la revisión del cargo por uso de instalaciones de carga aérea en el AIJCH.

28. Si se considera que los ingresos por los servicios de A/D y TUUA representan el 78% de los ingresos aeronáuticos⁵ y el 61% de los ingresos totales⁶, es coherente que se emplee la misma fórmula para el ajuste de todos los precios regulados de los servicios que presta LAP. El ajuste por inflación se aplicará al cargo por almacenamiento y abastecimiento de combustible hasta el año 2007 según la periodicidad de aplicación estipulada en el Contrato de Concesión.

29. Para el periodo 2005-2007, el presente cargo se ajustará siguiendo la siguiente fórmula:

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

donde:

P_i = cargo que deberá entrar en vigencia en enero de 2005 hasta diciembre de 2007

P_{i-t} = cargo vigente hasta el 31 de diciembre de 2004

π_{i-t} = variación del Índice de Precios al Consumidor de Estados Unidos acumulados durante el periodo 14 de febrero de 2001 hasta el 31 de diciembre de 2004.

⁵ Estados Financieros auditados para el año 2003, Pag. 26.

⁶ Incluye ingresos aeronáuticos, comerciales y otros.

30. Esta Gerencia reconoce que el ajuste por inflación de la tarifa no permite trasladar al consumidor las eficiencias ganadas por el operador. Sin embargo, en el corto plazo, resulta conveniente llevarlo a cabo durante el período 2005-2007 ya que se establece un mecanismo de ajuste con mayor predictibilidad y que resulta coherente con otras fórmulas de ajuste utilizadas en el marco del Contrato.
31. Para el cálculo de la tasa de inflación acumulada se empleó la información del Índice de Precios al Consumidor General del Bureau of Labor Statistics de los Estados Unidos de América desde la Fecha de Cierre hasta el 31 de diciembre de 2004.
32. Dado que el ajuste debe realizarse desde febrero del año 2001 hasta diciembre del año 2004 y a la fecha sólo se encuentran disponibles las estadísticas hasta el mes setiembre, fue necesario proyectar el crecimiento del IPC de Estados Unidos para lo que resta del año. Para dicha proyección se emplearon tres métodos alternativos. Uno primero (método 1) consistente en aproximar la inflación del año 2004 a partir del promedio de los niveles de inflación anuales registrados a partir del año 1998. Uno segundo (método 2) consistió en aproximar al inflación de los últimos tres meses del año 2004 a partir del crecimiento promedio de IPC, en relación a todos los meses de setiembre, durante el período 1998-2003. Finalmente, un tercer método (método 3) utilizado consistió en proyectar la inflación de los últimos tres meses del año 2004 a partir del crecimiento promedio de IPC, en relación a todos los períodos enero-setiembre, para los años de 1998 a 2003.
33. El Cuadro N° 2 resume los resultados alcanzados para la inflación acumulada del período que va desde la fecha de cierre y diciembre de 2004. Los cálculos realizados se detallan en los Anexos 1, 2 y 3.

Cuadro N° 2

| | |
|----------------------|--------------|
| Método 1 | 7.54% |
| Método 2 | 8.07% |
| Método 3 | 8.77% |
| Propuesta LAP | 9.32% |

34. Para proyectar la inflación de los meses restantes del año 2004, se ha optado por el promedio anual (método 1), puesto que este resultado esta libre de efectos estacionales del IPC, en contraste con el resto de métodos. Por lo tanto, aplicando la fórmula establecida para la determinación del nuevo cargo por almacenamiento y abastecimiento de combustible se obtiene US \$0.0968 por galón para el periodo 2005-2007.

III.4. Efectos sobre los ingresos de LAP

35. El Contrato de Sub-Contratación para la instalación de las operaciones de recepción, almacenaje y despacho de combustibles para aviones en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, Perú y construcción de mejoras suscrito entre LAP y Exxon-Mobil establece en su Cláusula Cuarta referente a la Retribución:

“Por la explotación de la sub-contratación, LAP tendrá derecho a percibir del operador una retribución de sub-contratación igual a US \$0.0661 por galón despachado, más el Impuesto General a las Ventas o aquel que lo sustituya.”

...

La tarifa tope de US \$0.09 y la retribución, se ajustarán a partir del quinto año de acuerdo al procedimiento contenido en el Anexo 8 del Contrato de Concesión, que forma parte de este contrato como Anexo 4.”

36. Asimismo, en el Numeral 5.7 señala:

“...El operador cobrará por igual a todas las empresas comercializadoras y demás clientes por los servicios de almacenamiento y abastecimiento de combustible la cantidad de US\$ (0.09) por galón despachado. A partir del quinto año éste monto será reajustado de forma tal que mantenga su valor constante de acuerdo a la evaluación de los factores económicos relevantes que efectúe OSITRAN. “

37. Como se aprecia el Contrato hace mención a la tarifa máxima y a la retribución correspondiente al operador de la planta de combustible; sin embargo, no establece como se modificará la retribución correspondiente al operador de la planta en caso que se modifique el cargo por almacenamiento y abastecimiento de combustible. Este tema sólo se ha considerado en el caso que se requiera mayores inversiones a las previstas tal como lo señala el Anexo 1 de este contrato.

38. Por otro lado, cabe resaltar que se le da el carácter de fija a la tarifa de US \$0.09, requiriendo del pago de este monto por galón despachado a las empresas comercializadoras y otros clientes.

39. En el Contrato de Servicio de recepción, almacenamiento y despacho de combustibles que celebran el operador de la planta de combustible –Exxon-Mobil, con los distribuidores mayoristas –proveedores de combustible o usuarios según dicho Contrato, se establece en la Cláusula novena referida a la contraprestación lo siguiente:

“9.1 Como contraprestación por los servicios descritos en la cláusula tercera de este contrato, EL USUARIO pagará al OPERADOR US \$0.09 (Nueve Centavos de Dólar – Moneda de Estados Unidos de América) más IGV por cada Galón por cada Americano de producto despachado a clientes del USUARIO.

...

9.3 El monto de la contraprestación antes mencionado podrá incrementarse en el caso que LAP así lo autorizará, en cuyo caso dicho incremento será comunicado por escrito por el OPERADOR al USUARIO. La nueva contraprestación entrará en vigencia y será exigible al USUARIO al día siguiente de la recepción por parte de ésta última de la comunicación antes descrita. Sin embargo, EL USUARIO podrá resolver este contrato dentro de los tres (3) días siguientes de recibida la comunicación antes descrita en caso no estuviera de acuerdo con el monto de la nueva contraprestación. Vencido dicho plazo se entenderá de pleno el derecho que EL USUARIO ha aceptado la misma.

9.4 Si la contraprestación descrita en ésta cláusula dejara de ser fija e igual para todos los usuarios, el nuevo monto de la contraprestación será acordado por las partes de acuerdo a las leyes de oferta y demanda, y libre competencia.”

40. Como se aprecia el Contrato fija la tarifa por el almacenaje y abastecimiento de combustible en US \$0.09, pudiendo LAP autorizar su modificación. Asimismo, se señala que si la tarifa dejara de ser fija e igual para todos, su nivel se determinará por libre oferta y demanda.

41. Considerando que no se señala como se actualizará la retribución para el operador de la planta de combustible, tomando los galones vendidos durante el primer semestre del año 2004⁷, aplicando un porcentaje de aumento de 7.54% del cargo por el almacenamiento y abastecimiento de combustible, suponiendo que la cantidad vendida de combustible no se altera por cambios en el precio, asumiendo que la composición de los ingresos de LAP se mantiene constante y que el comportamiento del primer semestre del año 2004 representa el comportamiento anual⁸ se han determinado dos escenarios para el cálculo del incremento de los ingresos que hubiera recibido el Concesionario:

- Escenario A: La retribución pagadera a Exxon-Mobil se mantiene constante en términos absolutos en US \$0.0239 por galón y aumenta la retribución pagadera a LAP en US \$0.0729 por galón. Es decir todo el aumento del cargo va para el Concesionario.
- Escenario B: La retribución pagadera a Exxon-Mobil se mantiene constante en términos relativos en US \$0.0257 por galón y aumenta la retribución pagadera a LAP en US \$0.0711 por galón. Es decir el incremento del cargo se reparte entre LAP y Exxon-Mobil.

42. Bajo estos escenarios el Concesionario incrementaría sus ingresos durante el primer semestre del año 2004 de la siguiente manera⁹:

Cuadro N° 3

| | Ingresos por Incremento de cargo | % respecto al Ingreso Total |
|-------------|----------------------------------|-----------------------------|
| Escenario A | 3.943.518,39 | 8,78% |
| Escenario B | 3.846.017,40 | 8,56% |

El incremento del cargo por almacenamiento y abastecimiento de combustible en 7.54% haría que los ingresos del Concesionario se incrementen en alrededor de 8%, considerando los escenarios y supuestos establecidos en el acápite anterior, lo que implica más de US \$7.5 millones en los ingresos del Concesionario.

VIII. Conclusiones

1. En virtud de la interpretación literal del contrato, de la amplitud del alcance del concepto "factores económicos relevantes" y de la necesidad de guardar coherencia con decisiones regulatorias adoptadas previamente por el OSITRAN, esta Gerencia es de la opinión de que la tarifa máxima por uso de instalaciones para carga aérea en el AIJCH, a aplicar durante el período 2005-2007, sea la resultante de actualizar el Precio de Cierre fijado en el Contrato, utilizando el Índice de Precios al Consumidor de Estados Unidos de América.
2. El cálculo de la actualización del cargo en base al criterio arriba señalado para dicho periodo asciende a 7.54%, por lo que aplicando este incremento al cargo

⁷ Tomado del Informe Trimestral 2004-I y 2004-II del 20 de abril y 20 de julio de 2004, respectivamente.

⁸ Los ingresos totales se han tomado del Balance de Comprobación Mensual Acumulado reportado por el Concesionario.

⁹ El detalle de los cálculos se encuentran en los anexos.

vigente se obtiene US \$0.0968 por galón, el que regirá como tarifa máxima durante el período 2005-2007.

IX. RECOMENDACIÓN

Fijar el nuevo nivel máximo del cargo por almacenamiento y abastecimiento de combustible en el AIJCH en US \$0.0968 por galón a partir del primero de enero del año 2005.

Atentamente,

GONZALO RUIZ DÍAZ
Gerente de Regulación

AO-YC/gsg
REG-SAL-GRE-04-8198

ANEXO 1

METODO 1: INFLACIÓN PROYECTADA PROMEDIO ANUAL

Consiste en proyectar la inflación del año 2004, considerando la variación anual promedio del IPC en el período 1999-2003.

| Mes | CPI | Inflación anual | Inflación acumulada (últimos 5 años) | Inflación promedio anual |
|--------|--------|-----------------|--------------------------------------|--------------------------|
| dic-98 | 163,90 | | 12,45% | 2,37% |
| dic-99 | 168,30 | 2,685% | | |
| dic-00 | 174,00 | 3,387% | | |
| dic-01 | 176,70 | 1,552% | | |
| dic-02 | 180,90 | 2,377% | | |
| dic-03 | 184,30 | 1,879% | | |

Proyección IPC diciembre 2004 es igual a: $184.3 \cdot (1 + 2.37\%) = 188.68$

Nota: Para hallar la inflación acumulada entre la Fecha de Cierre y diciembre de cada año, en todos los métodos, se consideró como punto base el promedio del IPC enero-febrero del 2001.

| Mes | CPI | CPI promedio |
|--------|-------|--------------|
| ene-01 | 175,1 | 175,45 |
| feb-01 | 175,8 | |

Proyección de la Inflación acumulada: $188.68 / 175.45 - 1 = 7.54\%$

ANEXO 2

METODO 2: VARIACION PROMEDIO DEL IPC EN RELACION A LOS MESES DE SETIEMBRE DE CADA AÑO

Consiste en hallar la variación promedio del IPC de cada mes respecto IPC del mes de setiembre de cada año, durante el período 1998 – 2003.

Para proyectar el IPC del último trimestre del año 2004, se multiplica el IPC de setiembre del 2004 por la tasa de variación promedio respectiva correspondiente a cada mes de dicho trimestre.

| promedio enero-setiembre (1998-2003) | <i>octubre</i> | <i>noviembre</i> | <i>diciembre</i> | |
|---|----------------|------------------|------------------|--------|
| promedio SET | 174,95 | 175,03 | 174,93 | 174,68 |
| tasa | 0,05% | -0,01% | -0,15% | |

Proyección

| AÑO 2004 | CPI |
|-----------------|------------|
| Jan | 185,20 |
| Feb | 186,20 |
| Mar | 187,40 |
| Apr | 188,00 |
| May | 189,10 |
| Jun | 189,70 |
| Jul | 189,40 |
| Aug | 189,50 |
| Sep | 189,90 |
| Oct | 189,99 |
| Nov | 189,88 |
| Dec | 189,61 |

Inflación:

INFLACION

8,07%

ANEXO 3

METODO 3: VARIACION PROMEDIO DEL IPC, EN RELACION AL IPC DEL PERIODO ENERO-SETIEMBRE DE CADA AÑO

Consiste en hallar una tasa de variación promedio de cada mes respecto al promedio de enero-setiembre correspondiente a cada año del periodo 1998 – 2003.

Para proyectar el IPC del último trimestre del año 2004, se multiplica el IPC de enero-setiembre del 2004 por la tasa de variación promedio respectiva correspondiente a cada año durante el periodo 1998 –2003.

| promedio enero-setiembre (1998-2003) | | octubre | noviembre | diciembre |
|--------------------------------------|---------------|---------|-----------|-----------|
| promedio | 173,41 | 175,03 | 174,93 | 174,68 |

| | | | |
|-------------|--------------|--------------|--------------|
| tasa | 0,93% | 0,88% | 0,73% |
|-------------|--------------|--------------|--------------|

| promedio enero-setiembre (1998-2003) | | octubre | noviembre | diciembre |
|--------------------------------------|--------|---------------|---------------|--------------|
| 1998 | 162,69 | 0,01 | 0,01 | 0,01 |
| 1999 | 166,01 | 1,3% | 1,38% | 1,38% |
| 2000 | 171,59 | 1,4% | 1,46% | 1,41% |
| 2001 | 177,00 | 0,4% | 0,23% | -1,69% |
| 2002 | 179,44 | 1,0% | -1,14% | 0,81% |
| 2003 | 183,74 | 0,7% | 0,41% | 0,30% |
| tasa | | 0,940% | 0,524% | 0,49% |

| AÑO 2004 | CPI |
|----------|--------|
| Jan | 185,20 |
| Feb | 186,20 |
| Mar | 187,40 |
| Apr | 188,00 |
| May | 189,10 |
| Jun | 189,70 |
| Jul | 189,40 |
| Aug | 189,50 |
| Sep | 189,90 |
| Oct | 191,69 |
| Nov | 190,90 |
| Dec | 190,83 |

La proyección: $190.83/175.45-1 = 8.77\%$

ANEXO 4

IPC DE USA (1998-2004)

| Year | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Jan | 161.6 | 164.3 | 168.8 | 175.1 | 177.1 | 181.7 | 185.2 |
| Feb | 161.9 | 164.5 | 169.8 | 175.8 | 177.8 | 183.1 | 186.2 |
| Mar | 162.2 | 165.0 | 171.2 | 176.2 | 178.8 | 184.2 | 187.4 |
| Apr | 162.5 | 166.2 | 171.3 | 176.9 | 179.8 | 183.8 | 188.0 |
| May | 162.8 | 166.2 | 171.5 | 177.7 | 179.8 | 183.5 | 189.1 |
| Jun | 163.0 | 166.2 | 172.4 | 178.0 | 179.9 | 183.7 | 189.7 |
| Jul | 163.2 | 166.7 | 172.8 | 177.5 | 180.1 | 183.9 | 189.4 |
| Aug | 163.4 | 167.1 | 172.8 | 177.5 | 180.7 | 184.6 | 189.5 |
| Sep | 163.6 | 167.9 | 173.7 | 178.3 | 181.0 | 185.2 | 189.9 |
| Oct | 164.0 | 168.2 | 174.0 | 177.7 | 181.3 | 185.0 | |
| Nov | 164.0 | 168.3 | 174.1 | 177.4 | 181.3 | 184.5 | |
| Dec | 163.9 | 168.3 | 174.0 | 176.7 | 180.9 | 184.3 | |

Fuente: National Bureau of Labor Statistics.

ANEXO 5

TARIFA ACTUAL US\$ por GALÓN 0.090

| | |
|--|---------------|
| TARIFA actual US\$ por galón | 0,0900 |
| Retribución de Sub contratación | 0,0661 |

| % de repartición de la Retribución de Sub-contratación (US\$ 0,0661) | | |
|---|------------|---------------|
| Estado | LAP | Total |
| 46,511% | 53,489% | 100% |
| 0,031 | 0,035 | 0,0661 |

| Repartición US\$ 0,090 por Galón | | | |
|---|------------|-------------------|---------------|
| Estado | LAP | EXXONMOBIL | Total |
| 34,16% | 39,28% | 26,56% | 100,00% |
| 0,03074 | 0,03536 | 0,02390 | 0,0900 |

Proyección de la inflación, según método 1.

| | |
|---|--------------|
| Proyección - Inflación (2001-2004) | 7,54% |
|---|--------------|

ANEXO 6

EFFECTOS SOBRE LOS INGRESOS DE LAP

La tarifa actual 0.0900 US\$ por galón es ajustada con la proyección de la inflación promedio acumulada para el periodo enero 2001- diciembre2004.

| | |
|------------------------|---------------|
| TARIFA ajustada | 0,0968 |
|------------------------|---------------|

ESCENARIO A:

La retribución a EXXONMOBIL se mantiene fija, y la retribución por subcontratación a LAP es la diferencia entre la tarifa ajustada menos la retribución actual de EXXONMOBIL

| | |
|--|---------------|
| TARIFA escenario A, US\$ por Galón | 0,0968 |
| Retribución de Sub contratación LAP (US/ Galón) | 0,0729 |

| % de repartición de la Retribución de Sub-contratación | | |
|---|------------|---------------|
| Estado | LAP | Total |
| 46,511% | 53,489% | 100% |
| 0,034 | 0,039 | 0,0729 |

| Repartición US\$ 0,0969 por Galón | | | |
|--|------------|-------------------|---------------|
| Estado | LAP | EXXONMOBIL | Total |
| 35,03% | 40,28% | 24,69% | 100,00% |
| 0,03390 | 0,03899 | 0,02390 | 0,0968 |

Escenario B:

Se mantienen constante el porcentaje de repartición entre EXXONMOBIL, LAP y el ESTADO en relación a la repartición actual.

| | |
|--|---------------|
| TARIFA escenario B, US\$ por Galón | 0,0968 |
| Retribución de Sub contratación LAP (US/ Galón) | 0,0711 |

| % de repartición de la Retribución de Sub-contratación | | |
|---|------------|---------------|
| Estado | LAP | Total |
| 46,511% | 53,489% | 100% |
| 0,033 | 0,038 | 0,0711 |

| Repartición US\$ 0,0968 por Galón | | | |
|--|---------|------------|---------------|
| Estado | LAP | EXXONMOBIL | Total |
| 34,16% | 39,28% | 26,56% | 100,00% |
| 0,03306 | 0,03802 | 0,02570 | 0,0968 |

Porcentaje de Repartición e Ingresos

Detallamos, el cambio en los ingresos dado el cambio en la tarifa.

Bajo escenario actual:

| Repartición US\$ por Galón | | | Galones vendidos I y II semestre 2004 | ingresos |
|----------------------------|----------------|---------|---------------------------------------|---------------|
| EXXONMOBIL | 0,02390 | 26,56% | | 1.293.116,50 |
| Estado | 0,03074 | 34,16% | | 1.663.400,74 |
| LAP | 0,03536 | 39,28% | | 1.912.959,13 |
| Total | 0,09000 | 100,00% | | 54.105.293,00 |

Cambio de repartición del Ingreso bajo el escenario A:

| Repartición US\$ por Galón | | | Galones vendidos I y II semestre 2004 | ingresos |
|----------------------------|---------------|---------|---------------------------------------|---------------|
| Estado | 0,03390 | 35,03% | | 1.834.169,84 |
| LAP | 0,03899 | 40,28% | | 2.109.348,55 |
| EXXONMOBIL | 0,02390 | 24,69% | | 1.293.116,50 |
| Total | 0,0968 | 100,00% | | 54.105.293,00 |

Incremento de ingresos LAP por Incremento de cargo

| Ingresos por Incremento de cargo | % respecto al Ingreso Total |
|----------------------------------|-----------------------------|
| Escenario A | 3.943.518,39 8,78% |
| Escenario B | 3.846.017,40 8,56% |