

MEMORIA
ANUAL
2014

1

Comunidad LAP

Mensaje del Presidente del Comité Ejecutivo	3
Quiénes somos: Visión, misión y valores	5
Socios de LAP	6
Nuestro equipo humano	8
Motor de empleo	10

2

LAP en cifras

Infraestructura 2001-2014	11
Misión cumplida	12
Inversiones	15
Transferencias al Estado Peruano	16
Desempeño económico	18

3

Desarrollo Sostenible

Panorama del turismo en 2014	20
La industria aérea	21
Desarrollo aeroportuario en la región	23
Una ubicación estratégica	25

4

Servicios Optimizados

Nuestras operaciones aéreas	27
Nuestros destinos y frecuencias	32
Desarrollo de negocios no aeronáuticos	36

5

Confianza y Compromiso

Un Aeropuerto altamente seguro y eficiente	38
Seguimos siendo los mejores	39
Cuidando el medio ambiente	40
Apoyo a la comunidad	41
Un Aeropuerto más grande, para un Perú más grande	42



Mensaje del Presidente del Comité Ejecutivo

Quiénes somos: Visión, misión y valores

Socios de LAP

Nuestro equipo humano

Motor de empleo

Estamos orgullosos de haber recibido más de 15.6 millones de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez durante el año 2014, eso significa un incremento de 5,1% respecto del año anterior (en el 2013 se registraron 14,908,772 pasajeros).

Debido al continuo crecimiento de pasajeros que se ha tenido en los últimos años, es fácil imaginar que el año 2014 también trajo importantes desafíos para Lima Airport Partners (LAP). Los retos de este año, que hemos podido enfrentar gracias al equipo comprometido y calificado que tenemos de colaboradores, estuvieron relacionados, principalmente, al Proyecto de Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Por ejemplo, dentro de los importantes logros que queremos destacar en el 2014 se encuentra el término de la construcción de 5 km de cerco perimétrico, vía perimetral e iluminación. Asimismo, LAP adjudicó la buena pro a la empresa Arcadis, que viene trabajando con un grupo de reconocidas empresas en el diseño, arquitectura e ingeniería del nuevo Aeropuerto. La elaboración del diseño final representa para LAP una inversión de US\$ 17 millones.

Las obras de infraestructura se realizarán en los casi 7 millones de mt² que abarca el Proyecto de Ampliación. Arcadis se encuentra trabajando en el diseño considerando que el nuevo Aeropuerto tenga un concepto modular, infraestructura sostenible y eficientes costos de construcción y mantenimiento, así como la última tecnología aeroportuaria. Cabe recordar que la ampliación del Aeropuerto incluye la construcción de la segunda pista, un mayor número de puestos de estacionamiento para aeronaves, calles de rodaje, el nuevo terminal y accesos adicionales al Aeropuerto, entre otras facilidades.

Además, durante el año 2014 se implementaron mejoras en el terminal aéreo, con el fin de aumentar la capacidad en infraestructura, que involucran tres de las primeras zonas de contacto con el pasajero: verificación del pago de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA), Control de Seguridad-Salidas y módulos de Migraciones. También, se inició la construcción y remodelación de Posiciones de Estacionamiento de Aeronaves (PEAs). Con estas mejoras en el terminal aéreo, la capacidad y eficiencia operacional del Aeropuerto será potenciada, contribuyendo a que el "Jorge Chávez" continúe respondiendo efectivamente a la creciente demanda de pasajeros.

Por otro lado, es importante mencionar que una vez más y por sexto año consecutivo hemos ganado el premio a Mejor Aeropuerto de Sudamérica, por *Skytrax Research*, una consultora de estudios de mercado especializada en temas aeroportuarios. Asimismo, alcanzamos el primer puesto como Mejor Personal de Aeropuerto en Sudamérica por cuarto año consecutivo. Estos dos reconocimientos son muy valiosos no solo para LAP, sino también para todo el staff del Aeropuerto.

Asimismo, como parte de su compromiso con el medio ambiente y desarrollo sostenible del país, LAP certificó a nivel internacional la medición de su huella del carbono por el periodo 2013. Estamos orgullosos de que el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez sea hoy el primer aeropuerto peruano en calcular este indicador y que además sea uno de los primeros aeropuertos de la región que ya han realizado esta iniciativa.

Es necesario precisar que este año 2015 nos depara también importantes desafíos, pues en el segundo semestre tendremos el diseño conceptual del futuro Aeropuerto. La infraestructura y mayor capacidad que mostrará el "Jorge Chávez" en el futuro nos permitirá poder recibir no solo más pasajeros, aproximadamente 30 millones al finalizar la concesión, sino también más aerolíneas que deseen volar hacia el Perú, y mejorar la conectividad a cualquier región del país. De esta manera podremos satisfacer las expectativas de nuestros usuarios y pasajeros, y crear valor de manera sostenible para el beneficio de la comunidad aeroportuaria y del país en general.

Finalmente, quiero agradecer el trabajo y compromiso de los colaboradores de LAP y de los miembros que conforman la comunidad aeroportuaria. Gracias a todos ellos podemos seguir consolidando el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez como el mejor Aeropuerto de Sudamérica.

A handwritten signature in black ink, consisting of a vertical line on the left, a large 'J' shape, and a horizontal line extending to the right.

Jorge Von Wedemeyer
Presidente del Comité Ejecutivo



Mensaje del Presidente del Comité Ejecutivo

Quiénes somos: Visión, misión y valores

Socios de LAP

Nuestro equipo humano

Motor de empleo

VISIÓN

Ser un referente mundial en innovación y servicios centrado en las personas y nuestro entorno; el creador de la mejor primera y última imagen de Latinoamérica para el mundo; una empresa inspiradora y exitosa donde todos los peruanos sueñan trabajar.

MISIÓN

Gestionamos el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, ofreciendo a los pasajeros y aerolíneas una experiencia memorable, con el fin de posicionar al Perú como el mejor punto de conexión de Sudamérica

VALORES

Unidad

Comunicación

Coraje

Empatía

Impacto

PRINCIPIOS

Calidad de Servicio

Seguridad Integral

Innovación y Eficiencia

Responsabilidad Social y Ambiental

Sostenibilidad Financiera



Mensaje del Presidente del Comité Ejecutivo

Quiénes somos: Visión, misión y valores

Socios de LAP

Nuestro equipo humano

Motor de empleo

Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) es la empresa formada por el consorcio ganador de la licitación pública internacional que se adjudicó la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh), en cumplimiento con los requisitos establecidos en el contrato firmado con el Estado Peruano.

El mencionado consorcio se encontraba conformado por el operador alemán de aeropuertos Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (en ese entonces denominado Flughafen Frankfurt/Main AG), que contaba con el 42,75% de participación; por Bechtel Enterprises Services Ltd. (en ese entonces Bechtel Enterprises International, Ltd.), parte del conglomerado Bechtel, un grupo empresarial norteamericano originalmente dedicado a la construcción, que contaba con el mismo porcentaje de participación; y por Cosapi S.A., compañía constructora peruana, con un 14,5% de participación.

2000

Se adjudica la buena pro al consorcio Frankfurt-Bechtel-Cosapi el 15 de noviembre de 2000.

2001

El contrato de concesión entre el nuevo operador y el Estado Peruano fue suscrito el 14 de febrero de 2001. En diciembre del mismo año, Bechtel Enterprises Services Ltd. transfiere su participación en LAP a Alterra Lima Holdings Ltd., subsidiaria de Alterra-Partners, empresa operadora de aeropuertos de la que eran accionistas Bechtel y Singapore Changi Airport Enterprise Pte. Ltd. (SCAE), siendo esta última la operadora del Aeropuerto de Singapur.

2003

En setiembre de 2003, Cosapi vende su participación en LAP a Alterra Lima Holdings Ltd. Desde ese momento, la composición societaria de LAP queda establecida de la siguiente manera: Alterra Lima Holdings Ltd. con 57,25% y Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide con 42,75%.

2007

En agosto de 2007, Fraport AG adquiere Alterra Lima Holdings y se convierte temporalmente en el único propietario de LAP.

2008

En mayo de 2008, la Corporación Financiera Internacional (IFC, por sus siglas en inglés), miembro del grupo del Banco Mundial y del Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, administrado por AC Capitales SAFI, se incorpora como socio de LAP. A partir de esa fecha, la composición societaria de LAP se distribuye así: Fraport AG con 70,01% del capital social; la Corporación Financiera Internacional con 19,99% y el Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales con 10%.

Líder

Fraport AG es una de las empresas líderes en la industria aeroportuaria mundial. En el Aeropuerto de Frankfurt opera uno de los más importantes hubs de transporte aéreo y, como proveedor de servicios integrales, está presente en gran cantidad de países del mundo, entre ellos Rusia, Egipto, Bulgaria, Turquía, China e India, entre otros.

30 años

De conformidad con lo señalado en el Contrato de Concesión, el Estado Peruano le ha otorgado a LAP el encargo para la construcción, mejora, conservación y explotación del AIJCh por un plazo de 30 años.



Mensaje del Presidente del Comité Ejecutivo
Quiénes somos: Visión, misión y valores
Socios de LAP
Nuestro equipo humano
Motor de empleo

JUAN JOSÉ SALMÓN

Gerente General

SABINE TRENK

Gerente Central de Operaciones y Comercial

MILAGROS NORIEGA

Gerente Central de Administración y Finanzas

BABETT STAPEL

Gerente Central de Organización y Comunicación

WINFRIED GLÄSER

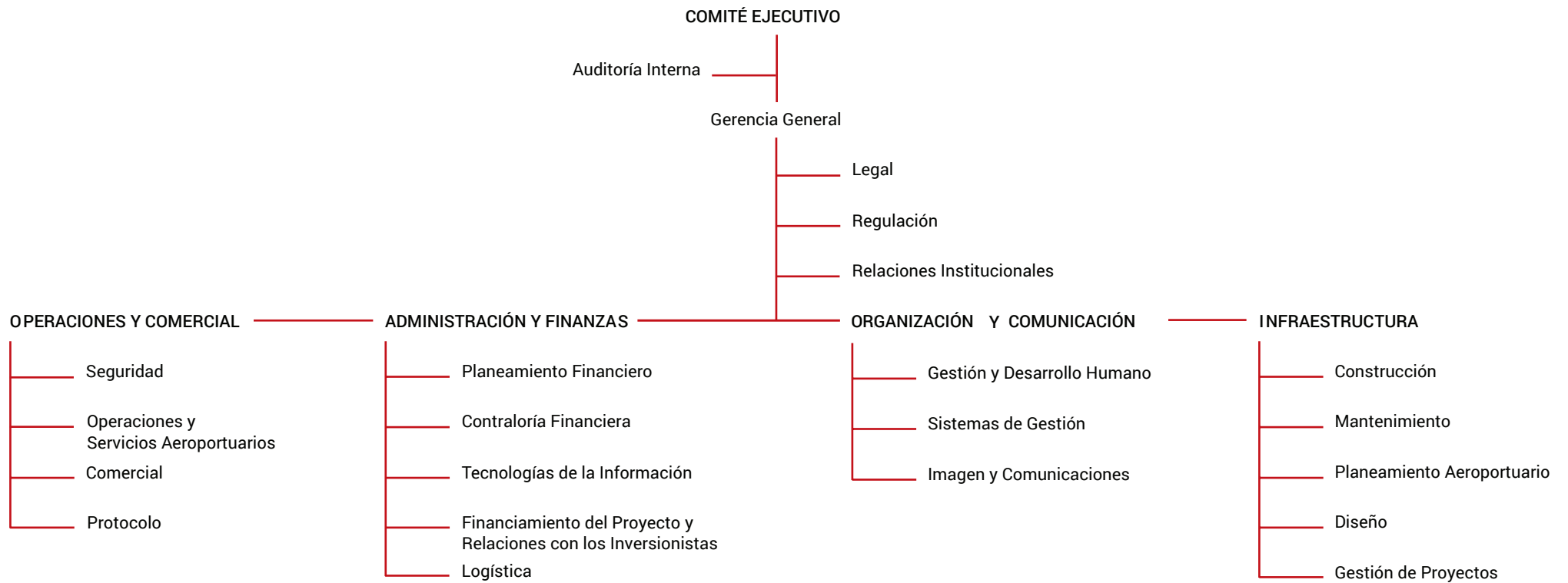
Gerente Central de Infraestructura

* Funcionarios en ejercicio al 31 de diciembre de 2014. El señor Gustavo Morales tuvo el cargo de Gerente Central Comercial hasta noviembre de 2014; luego sus funciones fueron asumidas por la Gerencia Central de Operaciones, a cargo de la señora Sabine Trenk.



Mensaje del Presidente del Comité Ejecutivo
Quiénes somos: Visión, misión y valores
Socios de LAP
Nuestro equipo humano
Motor de empleo

Organigrama General



Funcionarios en ejercicio al 31 de diciembre de 2014. El señor Gustavo Morales tuvo el cargo de Gerente Central Comercial hasta noviembre de 2014; luego sus funciones fueron asumidas por la Gerencia Central de Operaciones, a cargo de la señora Sabine Trenk.



Mensaje del Presidente del Comité Ejecutivo
Quiénes somos: Visión, misión y valores
Socios de LAP
Nuestro equipo humano
Motor de empleo

Número de trabajadores			
AÑO	LAP	Outsourcing	Total
2001	218	435	653
2002	276	461	737
2003	294	379	673
2004	285	371	656
2005	319	366	685
2006	330	377	707
2007	449	352	801
2008	473	373	846
2009	483	437	920
2010	533	441	974
2011	503	484	987
2012	524	539	1,063
2013	405	670	1,075
2014	412	768	1,180



Infraestructura 2001 - 2014

Misión cumplida

Inversiones

Transferencias al Estado Peruano

Desempeño económico

	2001	2014
Área del terminal	39,467 m ²	86,600 m ²
Área de plataforma	165,000 m ²	373,792 m ²
Número de posiciones de estacionamiento de aeronaves	18	51
Número de puentes de abordaje	0	19
Número de fajas de recojo de equipaje de vuelos internacionales	3	6
Posiciones de Migraciones en Llegadas Internacionales	12	30
Posiciones de Migraciones en Salidas Internacionales	12	24
Perú Plaza	No existía	3,846 m ²
Millones de metros cuadrados entregados en area de concesión		6,2
Número de concesionarios comerciales		68
Número de locales comerciales		110*
Metros de longitud de pista de aterrizaje		3,507

*Se consideran el Duty Free, comercios minoristas, servicios, alimentos y bebidas, salones VIP, transporte urbano, hoteles y publicidad.



Infraestructura 2001 - 2014

Misión cumplida

Inversiones

Transferencias al Estado Peruano

Desempeño económico

OBRAS DEL PERÍODO INICIAL TERMINADAS

El 14 de febrero de 2001, LAP asumió la concesión del AIJCh por un plazo de 30 años, estableciéndose en el Contrato de Concesión el encargo de LAP de dedicarse a la construcción, mejora y explotación del Aeropuerto.

Al asumir en ese año la concesión, los 40 años de ausencia de inversión para su mantenimiento y modernización reflejaban el estado en el que se encontraba el AIJCh. Dada esta situación, el Estado Peruano estableció que en un lapso de ocho años se procediera a realizar una fuerte inversión en infraestructura y equipos. Esta primera etapa es la que se conoce como el “Período Inicial”.

Desde ese momento, LAP comienza una era de transformación, empezando por la renovación de las estructuras más profundas: las instalaciones eléctricas, sanitarias y de comunicaciones, así como de los equipos mecánicos (fajas para equipaje, ascensores, escaleras mecánicas, etc.). Para ello era necesario preparar el Aeropuerto existente para que pudiera soportar la gran transformación que vendría más adelante. Es importante mencionar que, en paralelo, debíamos ir corrigiendo todos los riesgos para la seguridad operacional, garantizando la seguridad de las instalaciones, reforzando y construyendo el cerco perimétrico del Aeropuerto en un área de aproximadamente 4100m². Como parte de esta necesidad, entre otras medidas, limpiamos la Plataforma de escombros y basura, para minimizar el riesgo del peligro aviario o de fauna en general; y retiramos todos los acabados de asbesto, utilizando para ello las más avanzadas tecnologías ambientales.

El renombrado arquitecto peruano, Bernardo Fort Brescia, estuvo a cargo del diseño del Aeropuerto. Fort tuvo como inspiración los colores del desierto costero peruano, que utilizó en columnas, muros y pisos interiores. También usó las formas trapezoidales del período incaico como referencia para los muros cortinas (mamparas) y porcelanatos del piso, entre otros detalles. Así, la riqueza de la cultura peruana ha quedado reflejada en todo su esplendor en los acabados, colores y disposición de ciertos elementos, lo cual da a nuestro primer Aeropuerto la identidad de la que todos los peruanos nos sentimos orgullosos.

Las dos etapas consideradas para culminar el “Período Inicial” del proyecto de modernización se cumplieron en los plazos establecidos: la primera en diciembre de 2004 y la segunda en diciembre de 2008.

En enero de 2005 se inauguró la primera fase de ampliación del Aeropuerto, la misma que, entre muchas otras obras, incluyó:

- La ampliación del terminal de pasajeros. En 2001 tenía 39,467 m², y ya en 2005 había alcanzado los 65,528 m².
- La instalación de siete puentes de abordaje.
- La construcción de una nueva zona de embarque nacional e internacional (espigones).
- Una nueva zona comercial llamada Perú Plaza, de 5,500 m².
- El edificio de carga, que posteriormente dio lugar al Centro de Carga y Correo Aéreo de LAP, y que hoy tiene una capacidad instalada de 8,000 toneladas en 24 horas.
- La subestación eléctrica 60/10KV, con 12 MVA de potencia, incluida la línea de transmisión de 60 KV.
- Cuatro cisternas de agua, dos de ellas de 500 metros cúbicos de capacidad, y las otras dos de 1,500 metros cúbicos de capacidad.
- Nuevas oficinas y mayores espacios para las entidades del Estado que operan en el Aeropuerto.

En enero de 2009 fue inaugurada la segunda fase de ampliación, la misma que incluyó:

- La ampliación del Espigón Internacional en 8,850 m², la construcción de siete nuevas salas de espera, la colocación de siete puentes de embarque adicionales, y la habilitación de cuatro nuevos concesionarios comerciales.
- La expansión del Espigón Central en 5,301 m². Allí se ampliaron las áreas de Migraciones y se colocaron seis nuevas posiciones de control para la llegada y cuatro nuevas posiciones de control para la salida de pasajeros. Se reconfiguró la zona de control de seguridad y se inauguraron cinco nuevos establecimientos comerciales.
- La ampliación del Espigón Nacional en 4,146 m². Allí se construyeron cinco nuevas salas de espera, se instalaron cinco nuevos puentes de embarque.

- La remodelación interna de la Torre Central y el reforzamiento del terminal para hacerlo completamente antisísmico.
- La ampliación de la Plataforma Sur en 12,000 m².
- La habilitación de una nueva calle de salida para que las aeronaves de carga particular accedan con mayor rapidez a sus posiciones de estacionamiento en la zona sur del Aeropuerto.

En enero de 2009, con la presencia del ex Presidente de la República, doctor Alan García Pérez, y del Presidente del Comité Ejecutivo de Fraport, accionista principal de LAP, doctor Stefan Schulte, se inauguraron las obras correspondientes a la segunda fase de ampliación del AIJCh. De esta manera, LAP cumplió con todo lo estipulado por el Estado Peruano en el Contrato de Concesión para el "Período Inicial 2001-2008".

2

Infraestructura 2001 - 2014
Misión cumplida
Inversiones
Transferencias al Estado Peruano
Desempeño económico

Año	Cifras
2001	10,908,000
2002	11,313,000
2003	58,357,000
2004	72,771,000
2005	17,896,257
2006	24,862,229
2007	17,512,500
2008	43,823,856
2009	8,727,385
2010	6,326,270
2011	18,525,442
2012	14,443,972
2013	18,852,831
2014	13,252,067

TOTAL

US\$ 337,571,808

Las inversiones de LAP al cierre de 2014 ascendieron a 337,571,808 de dólares. Con una inversión total de 13 252 067 dólares, se ejecutaron los siguientes proyectos: cerco perimétrico en los terrenos de expansión (fase 1); desarrollo de proyectos de transición, nueva pista, nuevo terminal y proyectos comerciales; remodelación de las áreas: TUUA, Control de salidas, Migraciones, Transferencia y Llegadas Internacionales; ampliación de Plataforma Norte, remodelación de la Torre Central (Piso 7 y otros), entre otros.



Infraestructura 2001 - 2014
Misión cumplida
Inversiones
Transferencias al Estado Peruano
Desempeño económico

Entre 2001 y 2014, LAP ha entregado al Estado Peruano 1 433 539 millones de dólares por concepto de retribución, tributos y transferencias a entidades estatales.

Un dato importante es que la retribución mencionada equivale al 46,51% del total de los ingresos brutos de LAP, siendo que por cada dólar facturado deben transferirse 46,50 centavos al Estado Peruano, independientemente de si la cobranza se haya efectuado o no. Por su lado, el Estado destina una parte importante de estos fondos para subsidiar aeropuertos en otras regiones del país.

Adicionalmente, se le transfiere a Corpac S.A. el 50% de lo facturado por el servicio de aterrizaje y despegue en el AIJCh y el 20% de la Tarifa Unificada (TUUA) Internacional. Por otro lado, LAP paga el 1% de sus ingresos brutos al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) por concepto de tasa regulatoria.



Infraestructura 2001 - 2014
Misión cumplida
Inversiones
Transferencias al Estado Peruano
Desempeño económico

Transferencia al Estado peruano	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total
Retribución al Estado 46,511%	19,027	24,440	26,590	29,700	35,517	38,135	46,954	54,038	60,760	68,912	81,808	93,670	104,460	110,786	794,797
Retribución a CORPAC	9,343	10,933	11,658	12,889	14,985	16,292	18,750	20,497	22,013	24,262	26,515	28,872	31,865	32,178	281,052
50% Aterrizaje y despegue	5,264	6,092	6,168	6,751	8,090	8,696	9,598	10,463	11,419	13,002	14,261	15,388	16,897	16,897	148,986
20% TUUA Internacional	4,079	4,841	5,490	6,138	6,895	7,596	9,152	10,034	10,594	11,260	12,254	13,484	14,968	15,281	132,066
Tasa Regulatoria	492	644	691	774	912	998	1,202	1,373	1,543	1,746	2,033	2,312	2,583	2,744	20,047
Transferencias según Contrato de Concesión	28,662	36,017	38,939	43,363	51,414	55,425	66,906	75,908	84,316	94,920	110,356	124,854	138,908	145,708	1,095,896
Transferencias por Impuestos	7,507	7,449	10,088	4,682	6,802	13,579	20,532	18,721	26,345	35,946	36,413	46,767	49,164	53,647	337,642
Total de transferencias	36,369	43,466	49,027	48,045	58,216	69,004	87,438	94,629	110,661	130,866	146,769	172,621	188,072	199,355	1,433,539



El tráfico de pasajeros en el AIJCh continuó creciendo durante el año 2014, habiéndose registrado un total de 15,664,993 pasajeros, que representa un crecimiento de 5,1% respecto del año anterior.

Los ingresos brutos alcanzaron 271,9 millones de dólares, 5,7% más que el año anterior. El crecimiento fue impulsado por el buen desempeño del tráfico de aeronaves y pasajeros (principalmente salidas nacionales), así como por los ingresos comerciales, que demostraron su dinamismo con un crecimiento de 8,7%.

El crecimiento en el tráfico de pasajeros, aeronaves y carga, así como el ajuste en las tarifas de los servicios regulados por RPI-X, generaron de manera conjunta un incremento en los ingresos aeronáuticos de 4,7%, los cuales representan el 72% de los ingresos totales.

Por su parte, los ingresos por concepto de TUUA crecieron un 5,4%, mientras que los ingresos por aterrizaje y despegue se incrementaron en 0,3%. Los ingresos por estacionamiento de aeronaves y servicios en rampa tuvieron crecimientos de 1,7% y 2,7%, respectivamente.

Los ingresos por carga se incrementaron en 3,2% y los ingresos por peaje de combustible registraron un aumento de 7,3%, éste último impulsado por un incremento de 2,7% en el volumen de galones de combustible despachados. A su vez, el ingreso por el uso de Puentes de Embarque aumentó en 8,6%

Durante el año 2014 los ingresos comerciales aumentaron en 8,7%, representando el 27% del total de los ingresos. Los ingresos por la Playa de Estacionamiento vehicular tuvieron un crecimiento de 11,7%, los de Ventas Minoristas (Retail) crecieron 6% y los de Comidas & Bebidas en 3,5%.

El EBITDA registrado en 2014 alcanzó los 85,12 millones de dólares, lo que significa un incremento del 9,1% respecto del año anterior. Por su lado, la utilidad neta del año ascendió a 45.55 millones de dólares (15% mayor que la registrada en 2013).

RESULTADOS FINANCIEROS

(Millones de dólares)	2014	vs. % 2013	2013	vs. % 2012
(+) Ingresos aeronáuticos	196.72	4.7	187.91	11.8
TUUA	112.40	5.4	106.62	14.5
Aterrizaje y despegue	33.92	0.3	33.81	9.8
Estacionamiento de aeronaves	2.93	1.7	2.88	14.7
Servicios de rampa	6.13	2.7	5.97	8.7
Puente de embarque	12.88	8.6	11.86	17.0
Carga	6.80	3.2	6.59	3.3
Peaje de combustible	21.66	7.3	20.18	2.2
(+) Ingresos comerciales	72.89	8.7	67.04	10.6
(+) Otros ingresos	2.21	-3.3	2.39	-2.4
Ingresos brutos	271.92	5.7	257.34	11.3
(-) Corpac y Retribución	-142.96	4.9	-136.33	11.3
Ingresos netos	128.96	6.6	121.01	11.4
(-) Gastos operativos	-43.83	1.9	-43.00	5.4
EBITDA	85.12	9.1	78.03	15.0
Utilidad Neta	45.55	14.6	39.75	12.7

3

Panorama del turismo en 2014

La industria aérea
Desarrollo aeroportuario en la región
Una ubicación estratégica

Según el último Barómetro OMT del Turismo Mundial¹, en el 2014 las llegadas de turistas internacionales alcanzaron la cifra de 1,138 millones, lo que supone un incremento del 4.7%, es decir 51 millones de turistas más que en 2013. Este es el quinto año consecutivo en el que el crecimiento supera la media desde la crisis económica de 2009.

Analizando los resultados por región, las Américas (+7%) y Asia y el Pacífico (+5%) registraron incrementos considerables, mientras que en Europa (+4%), Oriente Medio (+4%) y África (+2%) el crecimiento fue más moderado. A nivel subregional, América del Norte (+8%) obtuvo los mejores resultados, seguida del Noreste Asiático, Asia Meridional, Europa Meridional y Mediterránea, Europa del Norte y el Caribe, que experimentaron un aumento de +7%.

Según el Secretario General de la OMT, Taleb Rifai, en los últimos años, el turismo ha demostrado ser una actividad económica sorprendentemente fuerte y resistente y con una gran capacidad para contribuir a la recuperación económica, puesto que genera miles de millones de dólares en exportaciones y crea millones de puestos de trabajo. Esto ha ocurrido en destinos de todo el mundo, pero particularmente en Europa, a medida que la región se esfuerza por consolidar su salida de uno de los peores periodos económicos de su historia.

En lo que respecta al Perú, según el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur) estima que al cierre del 2014, el Perú habría registrado el ingreso de 3.2 millones de turistas aproximadamente, experimentando un crecimiento de +2.0% con respecto a lo registrado en el 2013², lo que representa más de 60 mil turistas internacionales adicionales.

Según la Organización Mundial de Turismo (OMT), en el 2014 América del Sur creció +6.0%, mientras que el crecimiento mundial fue de +4.7%³. Es importante destacar que América del Sur aporta el 55% del total de turistas internacionales que arriban al Perú; sin embargo, durante el 2014 ha experimentado una reducción de -1.9%.

Los principales países emisores de turistas para Perú mostraron a octubre 2014 los siguientes crecimientos: Ecuador (+8.2%), Brasil (+1.3%) y Colombia (+11.2%); por otro lado, Venezuela y Argentina registraron una reducción de visitas en -66.7% y -0.04% respectivamente. Asimismo Chile, principal mercado emisor de turistas, registró un ligero aumento de +1.2%; mientras que, Estados Unidos experimentó un aumento de +5.6%, ambos representan más del 40% de los turistas que arriban al Perú⁴.

¹ Fuente: <http://media.unwto.org/es/press-release/2015-01-27/mas-de-1100-millones-de-turistas-viajaron-al-extranjero-en-2014>

² Fuente: http://www.mincetur.gob.pe/newweb/Portals/0/prensa/2014/noticia_268_2014.html

³ Fuente: <http://media.unwto.org/es/press-release/2015-01-27/mas-de-1100-millones-de-turistas-viajaron-al-extranjero-en-2014>

⁴ Fuente: http://www.mincetur.gob.pe/newweb/portals/0/turismo/PERU_Lleg_Tur_por_pais_2004_2014.xls

3

Panorama del turismo en 2014
La industria aérea
Desarrollo aeroportuario en la región
Una ubicación estratégica

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), mostró que en 2014 el tráfico de pasajeros a nivel mundial (medidos en RPK – Revenue Passenger Kilometers), creció 5.9% comparado con el año anterior⁵ (internacional: +6.1% / nacional: +5.4%), alcanzado un factor de ocupación de 79.7% (0.2% más que el 2013). Los resultados por región fueron: Asia Pacífico (+7.1%), Europa (+5.8%), Norte América (+2.7%), Oriente Medio (+12.6%), Latinoamérica (+6.4%) y África (+0.3%); aunque todas las regiones marcaron incrementos, se destaca que más de la mitad del crecimiento de pasajeros se produjo en los mercados emergentes, como Asia-Pacífico y Oriente Medio, aunado a ello, en los últimos meses el crecimiento del mercado nacional jugó un papel importante. Para el consejero delegado de la IATA, Tony Tyler, con un desempeño de 5.9% de la demanda, la industria superó la tasa de crecimiento promedio de 10 años.

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), ha revisado al alza su pronóstico económico de la industria de aerolíneas y todo indica que las aerolíneas obtendrán US\$ 19,900 millones de dólares de ingresos netos en 2014, cifra que aumenta hasta los US\$ 25,000 millones de dólares para el 2015⁶, representando un margen del 3.2%, equivalente a 7.08 dólares de beneficio neto por pasajero. La caída del precio del petróleo y el fortalecimiento del PBI global serían los responsables de este mejor pronóstico, que se traduciría en un mayor beneficio para los usuarios gracias a la reducción de costes y a una mayor eficiencia operativa; sin embargo, no se debe olvidar los riesgos que enfrentan las aerolíneas tales como la inestabilidad política, los conflictos geopolíticos o la debilidad económica en algunas regiones, entre otros, y un margen de beneficio neto del 3.2% en el 2015 apenas deja margen de reacción, declaró Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

Analizando la región de América Latina, el tráfico internacional de pasajeros registró un crecimiento del 5.8% en el 2014, esta tasa de crecimiento fue el segundo desempeño más fuerte después de Oriente Medio. La capacidad subió un 4.7% interanual, provocando un incremento en el factor de ocupación hasta el 80% (0.8 puntos porcentuales más que el 2013); si bien el crecimiento económico de Brasil se ha estancado, los volúmenes

⁵ Fuente: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2014-12-10-01.aspx>
⁶ Fuente: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2015-02-04-01.aspx>

comerciales regionales han mejorado en los últimos meses.

En América Latina, las aerolíneas latinoamericanas comparten un escenario mixto, los mercados domésticos han entorpecido el desempeño, pero la consolidación y cierto éxito en el mercado de largo recorrido mejoran el beneficio neto hasta los US\$ 1,000 millones de dólares en 2015, por encima de los US\$ 700 millones de dólares en 2014, equivalente a 3.53 dólares por pasajero y un margen de beneficio del 2.6%⁷.

En cuanto al tráfico de transporte aéreo de mercancías, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), mostró un incremento de 4.5% (medidos en FTK – Freight Tonne Kilometers) para el 2014⁸, impulsado por el crecimiento de las regiones de Asia Pacífico (+5.4%) y Oriente Medio (+11.0%); a pesar de un débil crecimiento en Latinoamérica (+0.1%) el resto de regiones presentaron incrementos: Norte América (+2.4%), África (+6.7%) y Europa (+2.0%). Según el consejero delegado de la IATA, Tony Tyler, después de varios años de estancamiento, la carga aérea está creciendo de nuevo, esto en gran parte impulsado por el repunte del comercio mundial en el segundo semestre 2014; las recientes preocupaciones sobre la salud de la economía global y la consiguiente disminución de la confianza empresarial aún no han impactado pero es un riesgo a la baja que tendrá que ser vigilado cuidadosamente a través de 2015.

Analizando América Latina, el panorama para 2014 solo mostró un crecimiento del 0.1%; debido a que los volúmenes de América Latina se han visto afectados por la desaceleración económica en toda la región, especialmente en Brasil y Argentina. Por otro lado la capacidad creció +0,3% en 2014.

⁷ Fuente: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2014-12-10-01.aspx>
⁸ Fuente: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2015-02-04-01.aspx>

3

Panorama del turismo en 2014
La industria aérea
Desarrollo aeroportuario en la región
Una ubicación estratégica

Según el informe de Standard & Poor's (S&P)⁹, las inversiones privadas en la última década registraron un crecimiento significativo en las seis mayores economías de Latinoamérica, con excepción de México (causado por una deficiente planificación y la ejecución de proyectos por parte del gobierno) y Argentina (se explicaría por la intervención del Estado). Aparte de estas dos naciones, la participación del sector privado anota un incremento, especialmente en Colombia, donde uno de cada tres dólares que se gasta en infraestructura proviene de inversiones privadas directas, entre tanto, en Chile y Perú la participación bordea el 50%.

La buena noticia para la región es que la actual cartera de proyectos locales de inversión en infraestructura es la más grande en décadas, México, Brasil, Colombia, Perú y Chile lideran la tendencia con multimillonarios programas de inversiones públicas y privadas en infraestructura. Standard & Poor's (S&P) agrega que las seis mayores economías de América Latina deben invertir un 1% más del PBI en infraestructura dentro de los próximos cinco años. El gasto se acercó al promedio regional en Argentina, Brasil, Colombia y México, aunque fue inferior en Chile (2% del PIB) y superior en Perú (4%).

Según The Global Competitiveness Report 2014-2015 emitido por el World Economic Forum¹⁰; considerando un score de (1 a 7), los países que destacan en infraestructura aeroportuaria en América Latina son: Panamá (puesto 7/score 6.1), Puerto Rico (puesto 25/score 5.6), Chile (puesto 45/ score 5.0), El Salvador (puesto 47/score 5.0), Costa Rica (puesto 61/score 4.6), México (puesto 63/score 4.6), Colombia (puesto 78/score 4.1), Perú (puesto 89/score 4.0), Uruguay (puesto 90/score 4.0), Argentina (puesto 107/score 3.6) y Brasil (puesto 113/score de 3.4).

Brasil

Dentro de su nuevo plan de infraestructura, aceleró la reforma de sus aeropuertos con motivo de la Copa Mundial de Fútbol y de las próximas Olimpiadas de 2016. El Gobierno de la presidenta Rousseff, entregó en el 2013 el control de dos de sus mayores aeropuertos los de Río de Janeiro (Galeao) y Belo Horizonte (Confins) a inversores privados, en una subasta para modernizar la infraestructura, por un monto de US\$ 9,139 millones de dólares. Asimismo, se reformó el Aeropuerto Internacional de Guarulhos, que sirve a Sao Paulo y es la principal puerta de Brasil, donde se ha comenzado una nueva fase de remodelación de la terminal para ampliarla; en total se han realizado reformas en 13 aeropuertos con una inversión superior a los US\$ 3.5 billones de dólares¹¹.

Colombia

En enero 2015 el gobierno puso en marcha la ampliación del aeropuerto internacional "El Dorado", que busca aumentar la capacidad del terminal de 50 a 90 operaciones por hora

⁹ Fuente: <http://www.bnamericas.com/news/infraestructura/crece-inversion-privada-en-infraestructura-en-a-latina-s-p1>

¹⁰ Fuente: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2014-15.pdf

¹¹ Fuente: <https://www.capitalmadrid.com/2014/11/19/36083/las-aerolineas-reclaman-mucha-mas-inversion-en-aeropuerto.html>

y el flujo de pasajeros de 27 a 40 millones al año a partir de 2021¹². El Dorado es el tercer aeropuerto de América Latina en movimiento de pasajeros y el primero en carga; 40 millones de pasajeros anuales será la capacidad máxima del terminal debido a que no hay posibilidad de aumentar más la capacidad y por ello se está pensando en un segundo aeropuerto "El Dorado II". El presidente Santos agregó que en los próximos dos años se ejecutarán obras en 39 aeropuertos del país por valor de US\$ 1,177 millones de dólares.

Chile

El Ministerio de Obras Públicas recibió las ofertas de cinco consorcios (Grupo Pudahuel, Grupo Consorcio Aeroportuario AMB, Grupo Aeropuerto Santiago, Consorcio AMB y Grupo Nuevo Pudahuel) interesados en participar del proceso de re-licitación para la remodelación, ampliación y operación del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (AMB)¹³, proyecto que considera una inversión estimada de US\$ 630 millones de dólares y cuyo nuevo ciclo de concesión comenzará en octubre de 2015. El proyecto considera la ampliación y remodelación de los terminales de pasajeros, aumento de módulos de auto chequeo y estacionamientos; el nuevo aeropuerto permitirá recibir 30 millones de pasajeros anuales; hoy, la capacidad es de 15 millones.

Ecuador

El subsecretario de Transporte Aeronáutico Civil, Mario Andrés Paredes informó que se adjudicó al consorcio COMSA-RM el proyecto de construcción del nuevo aeropuerto de Francisco de Orellana¹⁴. El convenio comprende la edificación de torre de control, hangar S.C.I, plataforma de aeronaves y sistema de alcantarillado pluvial. La obra tendrá una inversión de US\$ 15 millones de dólares en un plazo de 360 días. El nuevo terminal tendrá una capacidad para 400 pasajeros en sala de embarque y 160 pasajeros en sala de arribo, con lo cual se facilitarán los servicios hacia usuarios y se impulsará el desarrollo comercial y turístico en la región

México

Los trabajos de construcción para el nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México (NAICM) se iniciaron en febrero 2015 con una inversión para este año de alrededor de US\$ 1,360 millones de dólares¹⁵, anunció el director corporativo de infraestructura del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, Raúl González Apaolaza. El nuevo terminal aéreo finalizará su construcción en octubre de 2018, y comenzará a operar en el 2020.

Dada la perspectiva positivas en la región se requiere para los próximos años que los aeropuertos cuenten con una infraestructura adecuada para atender de manera oportuna y con un servicio de calidad la creciente demanda.

¹² Fuente: <http://www.elcomercio.com/actualidad/colombia-aeropuerto-ampliacion-dorado.html>

¹³ Fuente: <http://metropolitana.mop.cl/noticias/Paginas/DetalledeNoticias.aspx?item=190>

¹⁴ Fuente: <http://www.elciudadano.gob.ec/francisco-de-orellana-contara-con-nuevo-aeropuerto-para-el-2015/>

¹⁵ Fuente: <http://www.informador.com.mx/economia/2015/572114/6/en-febrero-inicia-construccion-de-nuevo-aeropuerto-del-df.htm>

3

Panorama del turismo en 2014
La industria aérea
Desarrollo aeroportuario en la región
Una ubicación estratégica

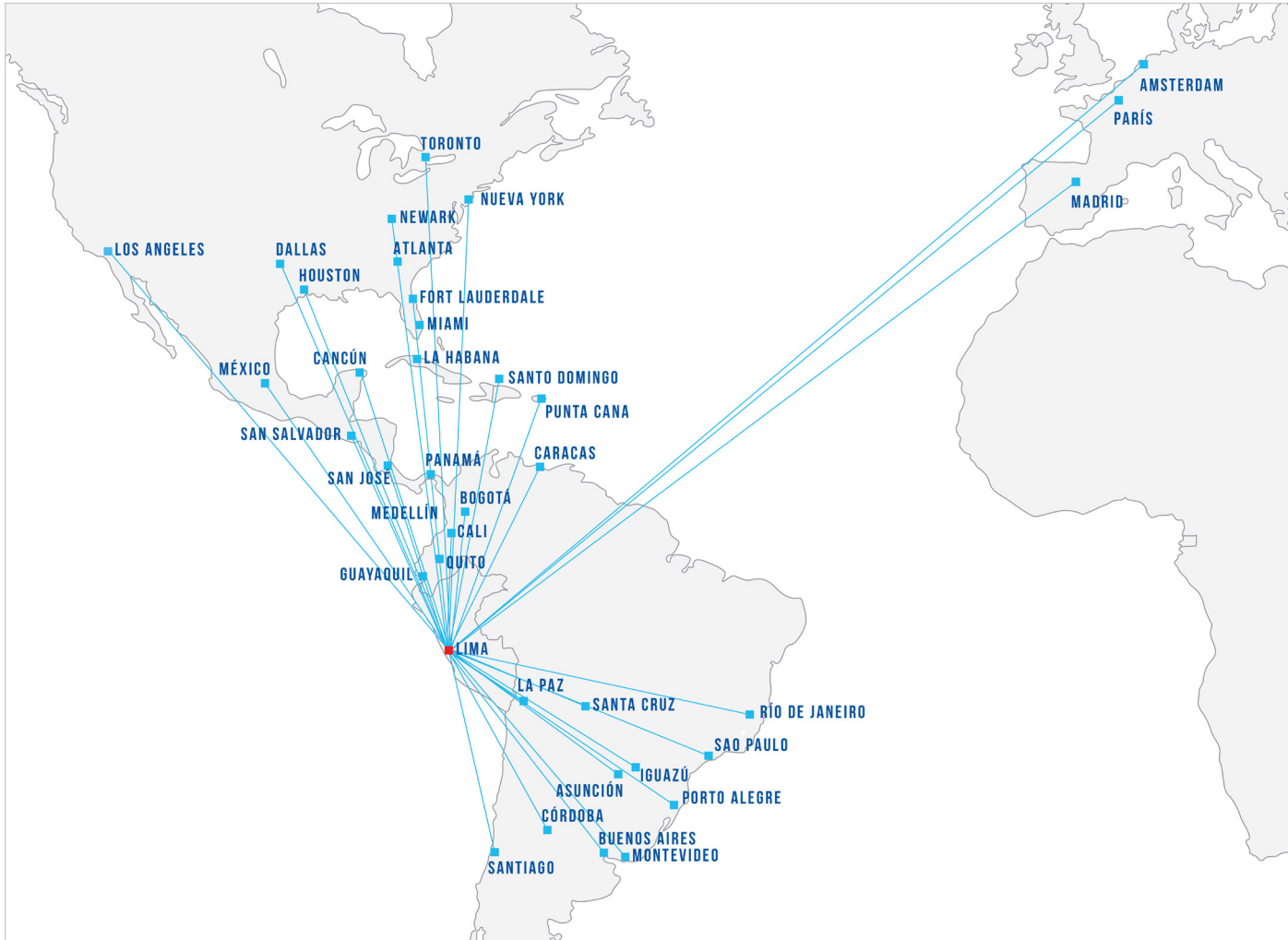
La estratégica ubicación del Perú en la costa central-occidental de Sudamérica nos permite contar con grandes perspectivas de desarrollo para la distribución de productos de importación y salida de exportaciones. El primer terminal aéreo del Perú, por su parte, se ubica en la Provincia Constitucional del Callao, el principal eje marítimo-aéreo del país.

Esta privilegiada localización convierte al AIJCh en un punto vital de interconexión para los pasajeros de la región. Muestra de ello es que LAN y TACA, dos importantes aerolíneas extranjeras, han establecido en el AIJCh su centro de interconexión (*hub*). Aquí algunas de sus ventajas:

- Es el principal punto de entrada al país y, por lo tanto, un elemento esencial para la promoción de la imagen que se proyecta de la ciudad de Lima y del Perú.
- Conecta al Perú con el resto del mundo y a Lima con otras ciudades y regiones del país.
- El AIJCh es el eje articulador de todo el sistema de carga nacional, siendo Lima la capital y la ciudad más importante del Perú.

3

Panorama del turismo en 2014
La industria aérea
Desarrollo aeroportuario en la región
Una ubicación estratégica



4

Nuestras operaciones aéreas
Nuestros destinos y frecuencias
Desarrollo de negocios no aeronáuticos

AEROLÍNEAS

AEROLÍNEAS INTERNACIONALES

Aerolíneas Argentinas
Aeroméxico
Air Canada
Air Europa
Air France
American Airlines
Avianca
Copa Airlines
Delta
Grupo LAN
Iberia
Jet Blue
KLM
Sky Airlines
Spirit Airlines
Tam
Tame
United Airlines
Viva Colombia

AEROLÍNEAS NACIONALES

Lan Perú
Taca Perú
LC Perú
Peruvian Airlines
Star Perú
Andes Air

CARGA

Grupo Lan Cargo
Atlas Air
Tampa Cargo
Centurión
ABX Air
Korean Airlines
ATSA
Solar Cargo
Star Perú
Aerolínea del Caribe - Perú
Lufthansa Cargo
Martinair Cargo

Aerolíneas que operan en el Perú	23
Aerolíneas que atienden vuelos internacionales	20
Aerolíneas que atienden vuelos nacionales	6
Destinos directos internacionales en diciembre 2013	37
Destinos directos nacionales en diciembre 2013	21
Frecuencias internacionales en diciembre 2013	579
Frecuencias nacionales en diciembre 2013	763

MOVIMIENTO DE AERONAVES (MILES DE MOVIMIENTOS)*

Año	Cifras
2001	72,2
2002	70,3
2003	70,3
2004	72,3
2005	73,3
2006	77,3
2007	92,9
2008	98,7
2009	105,0
2010	120,0
2011	135,0
2012	148,3
2013	153,1
2014	155,0

155,094

1,3 % más que el año anterior

*Notas:

El movimiento de aeronaves incluye todos los vuelos: comercial, cargo y otros.

Fuentes:

Movimiento de Aeronaves: (2001) Enero-febrero: CÓRPAC. Marzo-diciembre: LAMS/LAP.
(2002 / 2014) Lams / SAP_LAP.

PASAJEROS

PASAJEROS DE VUELOS INTERNACIONALES

LLEGADAS	2,933,719	1,7% más que el año anterior
----------	-----------	------------------------------

SALIDAS	2,919,821	1,7% más que el año anterior
---------	-----------	------------------------------

EN CONEXIÓN (TRANSFERENCIA Y TRÁNSITO)	1,331,339	7,5% más que el año anterior
---	-----------	------------------------------

TOTAL	7,184,879	1,7% más que el año anterior
-------	-----------	------------------------------

	15,664,993	5,13 % más que el año anterior
--	------------	--------------------------------

PASAJEROS DE VUELOS NACIONALES

LLEGADAS	4,208,108	7,2% más que el año anterior
----------	-----------	------------------------------

SALIDAS	4,272,006	7,1% más que el año anterior
---------	-----------	------------------------------

TOTAL	8,480,114	7,1% más que el año anterior
-------	-----------	------------------------------

TRÁFICO DE PASAJEROS (MILLONES DE PASAJEROS)*

Año	Cifras
2001	4,1
2002	4,3
2003	4,5
2004	5,1
2005	5,7
2006	6,0
2007	7,5
2008	8,3
2009	8,8
2010	10,3
2011	11,8
2012	13,3
2013	14,9
2014	15,6

*Notas:

Los pasajeros en conexión son contados una sola vez: al momento del arribo.
 Durante 2001, los pasajeros en conexión (tránsito o transferencia) no pudieron ser registrados en su totalidad.

Fuentes:

Nacional

(2001) Llegadas: DGAC-MTC. Salidas: Enero-febrero: DGAC-MTC, marzo-diciembre: Boletos TUUA Utilizados.
 (2002 / 2014) Llegadas: DGAC-MTC. Salidas: Boletos TUUA Utilizados.

Internacional

(2001) Llegadas: Enero-febrero: DGAC-MTC, marzo-diciembre: Puesto de Control Migratorio-AIJCH.
 Salidas: Enero-febrero: DGAC-MTC, marzo-diciembre: Boletos TUUA Utilizados. Conexión: Puesto de Seguridad (LAP).
 (2002 / 2014) Llegadas: Puesto de Control Migratorio-AIJCH.
 Salidas: Boletos TUUA Utilizados.
 Conexión: Puesto de Seguridad Atención al Cliente (LAP).

CARGA

CARGA TRANSPORTADA

INTERNACIONAL	272,259 toneladas métricas 4,0% más que el año anterior
NACIONAL	30,146 toneladas métricas 13,0% menos que el año anterior
TOTAL	302,405 toneladas métricas 2,0% más que el año anterior

CARGA Y CORREO AÉREO (MILES DE TONELADAS)*

Años	Cifras
2001	114,3
2002	136,7
2003	160,3
2004	171,5
2005	177,1
2006	196,9
2007	225,4
2008	239,1
2009	232,4
2010	271,8
2011	286,6
2012	293,6
2013	296,5
2014	302,4

4

Nuestras operaciones aéreas
Nuestros destinos y frecuencias
Desarrollo de negocios no aeronáuticos

Durante el 2014, el tráfico de aeronaves comerciales ha experimentado un crecimiento promedio de 28 frecuencias, que detallamos a continuación:

- (+) Nuevas rutas: 45
- (+) Incremento de frecuencias: 60
- (-) Reducción de frecuencias: 50
- (-) Cancelación de frecuencias: 27

Asimismo, se implementaron las siguientes nuevas rutas:

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



Nuestras operaciones aéreas
Nuestros destinos y frecuencias
Desarrollo de negocios no aeronáuticos

AEROLÍNEA	CIUDAD	AERONAVE	ASIENTO PROMEDIO	FRECUENCIAS PROMEDIO
Nuevas Rutas				
Tam	Asunción	AIRBUS-320-233	156	3
Viva Colombia	Bogota	AIRBUS-320-214	180	3
Peruvian Airlines	La Paz (vía Cuzco)	BOEING-737-300	144	7
Tame	Sao Paulo	AIRBUS A-320 / AIRBUS A-319	128	4
LAN	Talara	AIRBUS-319-132	145	7
LAN	Ayacucho	AIRBUS-319-132	145	3
Andes Air	Jauja	DHC-8	76	3
Andes Air	Cuzco	DHC-8	76	3
TACA	Iquitos	A-319 / A-320-232	149	7
Star Perú	Pucallpa (vía Tarapoto)	BAE146-200 / BAE146-300	108	3
Star Perú	Tarapoto (vía Pucallpa)	BAE146-200 / BAE146-300	107	2
Sub Total				45
Incremento de Frecuencias				
TACA	La Habana	A-319 / A-320-232	123	1
TACA	Santo Domingo	A-319-132 / A-320-232	142	1
Spirit Airlines	Fort Laudardale	AIRBUS-319	144	1
LAN	Los Angeles	BOEING 767-300 / BOEING 787-800	226	1
TACA	México	AIRBUS-319-132 / AIRBUS 320-232	122	2
United Airlines	Newark	BOEING 757-200	183	1
LAN	Bogota	A-319-132 / A-320-232 / BOEING 767-316	155	4
TACA	Bogota	AIRBUS-320-232 / A-321 / A-319 / A-330-24 3	151	7
LAN	Buenos Aires	BOEING 767-300	221	1
TACA	Cali	EMBRAER E190 / AIRBUS A-320 / A-319	102	3
TACA	Guayaquil	A-319 / A-320-232 / A-321	144	2
LAN	Iguazu	AIRBUS-319 / AIRBUS-320	145	2
TACA	Medellin	A-319 / A-320 / EMBRAER E-190 / A-321	112	3
TACA	Porto Alegre	AIRBUS A-319 / AIRBUS A-320	124	3

AEROLÍNEA	CIUDAD	AERONAVE	ASIENTO PROMEDIO	FRECUENCIAS PROMEDIO
LAN	Santiago	A-319 / A-320-232 / B-767-300 / B-787-800 / A-340-313	174	3
Sky Airlines	Santiago	A-319-111 / A-320-231 / A-320-233	157	2
LAN	Sao Paulo	BOEING 767-300 / A-320-232 / A-319	200	1
LC Perú	Cajamarca	DHC-8	37	2
LAN	Piura	AIRBUS-319-132 / AIRBUS 320-214	146	2
LAN	Trujillo	AIRBUS-319-132 / AIRBUS 320-214	151	1
LAN	Tumbes	AIRBUS-319-132 / AIRBUS 320-214	155	1
LC Perú	Ayacucho	DHC-8	37	1
LC Perú	Huanuco	DHC-8	37	1
LC Perú	Jauja	DHC-8	37	1
LAN	Cuzco	AIRBUS-319-132 / AIRBUS 320-214	149	3
Star Perú	Cuzco	BAE146-100 / BAE146-200	82	2
Peruvian Airlines	Cuzco	BOEING-737-204 / BOEING 737-300	141	2
LAN	Juliaca	AIRBUS-319-132 / AIRBUS 320-214	146	2
Peruvian Airlines	Tacna (vía Arequipa)	BOEING-737-230_204 / BOEING-737-300 / BOEING-737-400	143	1
LAN	Iquitos	AIRBUS-319-132 / AIRBUS 320-214	150	1
LAN	Tarapoto	AIRBUS-319-132 / AIRBUS 320-214	151	1
Peruvian Airlines	Tarapoto	B-737-300 / B-737-207 / B-737-204 / B-737-230	129	1
Sub Total				60

Reducción de Frecuencias

Air France	París	B-777-228 / B-777-328	403	1
TACA	San José	AIRBUS A-319 / AIRBUS A-320	150	3
LAN	Miami	BOEING 767-300	221	1
LAN	New York	BOEING 767-300	221	1
Avianca	Bogota	A-330-243 / A-330-200 / A-320-214 / A-319-115	223	3
LAN	Caracas	A-319 / A-320 / B-767-300	160	3
TACA	Caracas	A-319 / A-320 / A-321 / EMBRAER E-190	139	3
TACA	Quito	AIRBUS A-319 / AIRBUS A-320	134	1
LC Perú	Anta	DHC-8	37	1

AEROLÍNEA	CIUDAD	AERONAVE	ASIENTO PROMEDIO	FRECUENCIAS PROMEDIO
LC Perú	Andahuaylas	DHC-8	37	1
LAN	Arequipa	AIRBUS-319-132 / AIRBUS 320-214	151	1
LAN	Arequipa (vía Cuzco)	AIRBUS-319-132	145	1
TACA	Arequipa	A-319 / A-320-232 / EMBRAER E190	141	4
Peruvian Airlines	Arequipa	BOEING-737-300 / BOEING-737-400 / B-737-230	149	3
TACA	Cuzco	A-319 / A-321 / A-320-232 / EMBRAER E190	135	9
LC Perú	Las Malvinas	DHC-8	37	3
Star Perú	Las Malvinas	BAE146-100 / BAE146-200	90	4
LAN	Pto. Maldonado	A-319-132 / A-320-214	145	1
LAN	Pto. Maldonado (vía Cuzco)	AIRBUS-319-132	145	3
Peruvian Airlines	Iquitos	B-737-300 / B-737-207 / B-737-230	145	1
Star Perú	Pucallpa	BAE146-100 / BAE146-200 / BAE146-300	94	1
TACA	Tarapoto	AIRBUS-319 / AIRBUS-320-232 / EMBRAER E190	116	1
Sub Total				50

Cancelación de Frecuencias

LAN	San Francisco	BOEING 767-300	221	3
TACA	Medellín (vía Quito)	AIRBUS-319-132	120	7
LAN	Santiago (vía Buenos Aires)	BOEING 767-300	221	7
Sky Airlines	Santiago (vía Antofagasta)	A-319-111 / A-320-233	157	3
LC Perú	Pisco	DHC-6 / DHC-8	25	5
Star Perú	Tarapoto	BAE146-100 / BAE146-200 / BAE146-300	102	2
Sub Total				27



Una creciente tendencia a nivel mundial es que los aeropuertos, como fuente potencial de ingresos, orienten sus actividades hacia el desarrollo de servicios no aeronáuticos. En línea con esta tendencia global, LAP se comprometió desde el inicio de sus operaciones a desarrollar de forma sostenible negocios comerciales relacionados con la actividad aeroportuaria.

Luego de realizadas las subastas y negociaciones correspondientes, durante 2014 se renovaron los contratos de un grupo importante de concesionarios comerciales que operan en el AIJCh, entre los que podemos nombrar a:

- América Móvil (Claro)
- Masajes en Braille (Express Massage)
- World Duty Free Group (Rincón del Pisco)
- World Duty Free Group (Multimarca - Fashion)
- PeruRail

Por otro lado, se realizaron diversos concursos, resultando adjudicados los siguientes operadores:

- Britt Perú (Travel Market)
- Alert Perú (Chinawok)
- Wigo (servicio Internet Wifi)
- JCDecaux (Administrador de los espacios publicitarios)
- Representaciones Yago (Montblanc)
- Art Atlas (Anntarah)
- Grupo Mitchell (Sol Alpaca)
- Cacao de Origen Cacaosource (Chocolat)
- América Móvil (Claro - Módulo salidas internacionales)

Asimismo, buscando mantener los estándares de servicio y calidad de los concesionarios del Aeropuerto, en 2014 se realizaron dos estudios de cliente incógnito, así como evaluaciones de calidad de los servicios de alimentación, inclusive inspecciones higiénico-sanitarias y estudios microbiológicos de alimentos, superficie y manipuleo.

A fin de incrementar el gasto por pasajero y la venta de los concesionarios, durante el transcurso del año se realizaron diversas actividades promocionales, entre las que destacaron:

- Promoción de Aniversario “Vuela de verdad con un Audi TT Roadster o US\$ 50, 000”, campaña realizada entre febrero y agosto de 2014.

Es importante mencionar que en 2014 se realizó el lanzamiento del nuevo Fan Page en Facebook de la marca comercial del aeropuerto: "Lima Airport Shopping". La página está dirigida a peruanos y tiene como objetivo crear una comunidad para que los pasajeros, clientes y usuarios, puedan informarse de las ofertas, promociones y novedades de las tiendas, restaurantes y servicios que ofrece el Aeropuerto.

Un grupo de contratos de ground transportation (Rent a car y Taxi) fueron renovados, a través de negociaciones directas, en el año 2014. A continuación la relación de los operadores:

1. Chocavento S.A. (Budget)
2. Inka´s rent a car S.A. (Hertz)
3. Mc Laren S.A. (Dollar)
4. Mareauto Perú S.A. (Avis)
5. Green Airport S.A. (Taxi Green)

Sobre el desarrollo de negocios no aeronáuticos en el lado aire tenemos:

Warehousing

En el año 2014, LAP obtuvo nuevamente la certificación BASC (Business Alliance for Secure Commerce) en el sistema de Gestión en seguridad BASC para las operaciones de transferencia de carga aérea.

Asimismo, la Inmobiliaria Terrano (IT) y Lima Airport Partners (LAP) firmaron un contrato para que su futuro centro logístico Limahub se conecte a través de una vía directa a la zona de carga del aeropuerto. Este contrato permitirá que el centro logístico Limahub tenga acceso directo a la plataforma del AIJCh .

Ground Handling

Se otorgó la Buena Pro para operar los servicios de rampa prestado por terceros en el AIJCh a tres importantes empresas : Talma Servicios Aeroportuarios S.A., Swissport Perú S.A.C y Servicios Aeroportuarios Andinos S.A., una empresa perteneciente a Andino Investment Holding. El ingreso de nuevos operadores de rampa dará a las líneas aéreas más alternativas a la hora de elegir sus servicios en el AIJCh.

Catering Aeronáutico

A finales del año 2013 Newrest Inflight Peru S.A.C inicia operaciones en el negocio de servicios de cocina de vuelo, compañía de capitales franceses que ha inaugurado la primera Cocina Central Inflight en América Latina.

5

Un Aeropuerto altamente seguro y eficiente

Seguimos siendo los mejores

Cuidando el medio ambiente

Apoyo a la comunidad

Un Aeropuerto más grande, para un Perú más grande

La seguridad es una prioridad de LAP en todas las actividades del AIJCh. Por tal motivo, LAP garantiza a sus clientes y pasajeros no solo una infraestructura aeroportuaria de clase mundial, sino también un nivel de servicio de seguridad.

La labor de LAP se lleva a cabo de acuerdo a las regulaciones contempladas en la Ley de Seguridad de la Aviación Civil y al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) emitidos por de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), organismo que depende del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). La responsabilidad de LAP en cuanto a seguridad se centra en la prevención de actos de interferencia ilícita y todos aquellos que puedan poner en riesgo a los usuarios y pasajeros del AIJCh. Por esta razón, LAP siempre lleva a cabo actividades coordinadas con la Policía Nacional del Perú (PNP) y con diversas entidades del Estado Peruano, con el fin de brindarles todas las facilidades necesarias para que puedan cumplir con su labor de prevención del delito.

5

Un Aeropuerto altamente seguro y eficiente
Seguimos siendo los mejores
Cuidando el medio ambiente
Apoyo a la comunidad
Un Aeropuerto más grande, para un Perú más grande

Por sexto año consecutivo, y en reconocimiento de su indiscutible posición de liderazgo entre los demás aeropuertos de América del Sur, el AIJCh recibió en 2014 importantes premios internacionales que enorgullecen a LAP y refuerzan su compromiso de seguir trabajando aún mejor.

Buscando elegir a los ganadores de *World Airport Awards*, en abril de 2014 Skytrax Research, consultora de estudios de mercado especializada en temas aeroportuarios que todos los años lleva a cabo una encuesta vía Internet a más de 12 millones de pasajeros de 108 nacionalidades y usuarios de por lo menos 388 terminales aéreas alrededor del mundo, otorgó al AIJCh el premio al Mejor Aeropuerto de Sudamérica 2014. En esta oportunidad, el AIJCh superó nuevamente a sus más cercanos competidores, los aeropuertos de Guayaquil y de Santiago, que ocuparon el segundo y tercer lugar respectivamente.

Además de ganar el premio como Mejor Aeropuerto de América del Sur, en 2014 el primer terminal aéreo del país obtuvo por cuarto año consecutivo el premio a Mejor Personal de Aeropuerto en Sudamérica, gracias al servicio de calidad que brindan todos los trabajadores de la comunidad aeroportuaria.

La encuesta realizada considera 39 criterios distintos para su medición, entre ellos el acceso al aeropuerto, la disponibilidad para el tránsito de pasajeros, la comodidad en el terminal, la ambientación y limpieza, los tiempos de espera y servicio en Migraciones, la señalética del terminal, el manejo de equipaje, los controles de seguridad, la calidez y amabilidad del personal del Aeropuerto, la facilidad para las conexiones y la variedad de oferta de productos y servicios.

Por otro lado, por primera vez en LAP, se realizó el reconocimiento a las 5 estrellas LAP, colaboradores que destacaron durante el año 2014 por haber realizado una acción alineada a uno de los cinco valores de LAP: Unidad, Comunicación, Empatía, Coraje e Impacto.

5

Un Aeropuerto altamente seguro y eficiente
Seguimos siendo los mejores
Cuidando el medio ambiente
Apoyo a la comunidad
Un Aeropuerto más grande, para un Perú más grande

En 2014 LAP organizó importantes eventos, siendo los más representativos “el VI Ciclo de Conferencias: Gestión Integral” y “La Hora del Planeta”, con el fin de sensibilizar a toda la comunidad aeroportuaria respecto de las prácticas de protección ambiental y la relevancia de su aplicación y difusión.

Asimismo, por su compromiso con la conservación del medio ambiente, LAP ha gestionado acciones enfocadas en prevenir, controlar y minimizar todo impacto ambiental que haya sido producto o consecuencia de las diversas actividades realizadas en el AIJCh. Para poder realizar estas acciones en favor de la protección del medio ambiente, LAP cuenta con una política ambiental, así como un Sistema de Gestión Ambiental enmarcado por la norma ISO 14001, que a su vez se mantiene certificada desde 2004. De igual forma, el Sistema de Gestión de la Calidad de LAP se encuentra certificado bajo la Norma ISO 9001 desde 2002. Finalmente, en 2013 se logró la certificación bajo la norma OHSAS 18001, referida al Sistema de Gestión de Seguridad y Salud Ocupacional.

Dentro de las acciones llevadas a cabo, y en concordancia con su compromiso con la conservación del medio ambiente, LAP ha corroborado el cumplimiento de los límites máximos permisibles de las unidades vehiculares y equipos motorizados que circulan en Plataforma, conforme al Plan de Control de Emisiones de Gases. Igualmente, se llevó a cabo el respectivo monitoreo de calidad de aire, agua y otros parámetros ambientales en las instalaciones del AIJCh, conforme a lo establecido en nuestro Estudio de Impacto Ambiental y en la normativa legal aplicable. De igual forma, para cumplir las obligaciones legales ambientales, se han realizado auditorías internas y externas a todos los procesos de LAP y sus empresas externas.

5

Un Aeropuerto altamente seguro y eficiente
Seguimos siendo los mejores
Cuidando el medio ambiente
Apoyo a la comunidad
Un Aeropuerto más grande, para un Perú más grande

Como parte de nuestras acciones de Responsabilidad Social, LAP dedica grandes esfuerzos y una constante colaboración a apoyar a las comunidades de escasos recursos del Callao. Las asociaciones beneficiadas en el 2014 fueron: Aldeas Infantiles SOS, institución que se avoca principalmente en dar una familia a muchos niños que carecen de ella; Kantaya, ONG que brinda refuerzo escolar a niños entre 5 y 15 años de edad en la zona de Ventanilla y la Asociación Sembrando Juntos, asociación que se enfoca en mejorar la educación preescolar de niños de 3 a 5 años que provienen de familias de escasos recursos económicos del Callao.

Las actividades que se realizaron en el 2014 fueron las siguientes:

- Reciclación de papel en beneficio de la ONG Aldeas Infantiles (Callao). Con el papel acopiado se pudo obtener 180 raciones completas de alimentación para los niños de la ONG.
- Reciclación de Tetra Pak en beneficio de la ONG Kantaya (Ventanilla). Con los envases recolectados por los colaboradores más lo generado por el Aeropuerto, se pudo fabricar calaminas y muebles de polialuminio (material reciclado hecho de envases de Tetra Pak similar a la madera sintética).
- La Navidad con los niños de Kantaya, que tuvo como tema central el reciclaje, involucró la participación de los colaboradores de LAP.

Asimismo, desde octubre del año 2012, LAP ha instalado en el terminal aéreo 4 urnas para recaudar dinero para la Asociación Sembrando Juntos, el cual fue entregado mensualmente a dicha institución. En el año 2015, la Asociación beneficiada con las donaciones provenientes de los pasajeros será Aldeas Infantiles SOS.

5

Un Aeropuerto altamente seguro y eficiente
Seguimos siendo los mejores
Cuidando el medio ambiente
Apoyo a la comunidad
Un Aeropuerto más grande, para un Perú más grande

En mayo de 2014, se culminó la construcción del cerco perimétrico de los terrenos recibidos por el MTC, que incluyó la construcción de aproximadamente 5 km lineales de cerco definitivo, sistema de iluminación y vía perimetral.

Además, en el 2014 se han realizado mejoras en el terminal aéreo con la finalidad de aumentar la capacidad en infraestructura actual del Aeropuerto. Estas mejoras se realizaron en tres de los primeros puntos de contacto con el pasajero: verificación del pago de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA), Control de Seguridad-Salidas y módulos de Migraciones.

El proyecto también significó la instalación de 2 equipos más para la verificación del pago de la TUUA (molinetes y lectoras), 4 máquinas de Rayos X y 2 arcos adicionales para el Control de Seguridad-Salidas; y la incorporación de nuevos módulos en el área de Migraciones, lo que permitió pasar de tener 16 a 24 mostradores de atención para los pasajeros.

En el mes de setiembre, tuvimos el primer gran hito de la ampliación del “Jorge Chávez”, la contratación de la empresa que se encargará del diseño e ingeniería del futuro Aeropuerto. Finalizado el proceso de licitación internacional, el 1ero de setiembre de 2014, se firmó el contrato entre LAP y la empresa ARCADIS, la cual cuenta con gran experiencia trabajando en el diseño, planeamiento aeroportuario, ingeniería y arquitectura en reconocidos aeropuertos como: Guarulhos Sao Paulo-Brasil, Pulkovo-Rusia, Beijing-China, Heathrow y Gatwick-Reino Unido, Frankfurt-Alemania, Kuala Lumpur-Malasia, Estambul-Turquía, Mumbai-India, entre otros.

Durante el último trimestre del 2014, se realizaron talleres de trabajo donde participó Arcadis, las empresas subcontratadas de ingeniería y diseño, y diversas áreas de LAP, como Infraestructura, Operaciones, Comercial, entre otros.

