

Universidad Católica de Santa María

Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas

Escuela Profesional de Ingeniería Comercial



“AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO, UNA PLATAFORMA DE DESARROLLO PARA LA MACRO REGIÓN SUR 2018-2022”.

Tesis presentada por los bachilleres:

García Miranda, Anthony Gabriel

Mando Bellido, Carlos Eduardo

Para optar el Título Profesional de:

Ingeniero Comercial

Asesor: Mgter. Quispe Velásquez, Víctor

AREQUIPA- PERÚ

2018

UNIVERSIDAD CATOLICA DE SANTA MARIA
URB. SAN JOSE S/N - UMACOLLO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICO-ADMINISTRATIVAS

ESCUELA PROFESIONAL DE INGENIERIA COMERCIAL

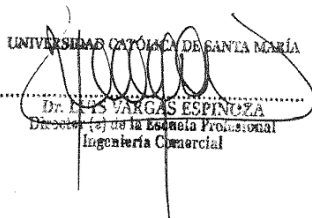
DICTAMEN DE BORRADOR DE TESIS

Visto el informe de Pre-dictamen emitido por los docentes: Mgter. ALEXANDER GRGICEVIC ZEA y el Mgter. VICTOR QUISPE VELASQUEZ, en relación al Borrador de Tesis titulado: "AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO, UNA PLATAFORMA DE DESARROLLO PARA LA MACROREGION SUR 2018-2022", presentado por los bachilleres: GARCIA MIRANDA, ANTHONY GABRIEL Y MANDO BELLIDO, CARLOS EDUARDO.

SE DECRETA:

Aprobar el Borrador de Tesis, presentado por los bachilleres GARCIA MIRANDA, ANTHONY GABRIEL y MANDO BELLIDO, CARLOS EDUARDO, teniendo en cuenta el informe y/u observaciones del jurado pre dictaminador que forma parte del presente dictamen.

Arequipa, 01 de junio del 2018

UNIVERSIDAD CATOLICA DE SANTA MARIA

Dr. LUIS VARGAS ESPINOZA
Director (e) de la Escuela Profesional
Ingeniería Comercial

ESCUELA PROFESIONAL DE INGENIERIA COMERCIAL PRE-DICTAMEN DEL BORRADOR DE TESIS

AL : DIRECTOR DE LA ESCUELA PROFESIONAL DE INGENIERIA
COMERCIAL
DEL : MGTER. VICTOR QUISPE VELASQUEZ; MGTER. ALEXANDER
GRIGICEVIC ZEA
ASUNTO : "AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO UNA PLATAFORMA
DE DESARROLLO PARA LA MACROREGION SUR 2018-2022"

PRESENTADO POR: GARCIA MIRANDA, ANTHONY Y MANDO BELIDO CARLOS EDUARDO

REFERENCIA : DECRERO Nro 101- EPIC-2017

FECHA : AREQUIPA 28/05/2018

Con fecha 28/05/2018 a las 11.00 AM horas, en el local de la UCSM, se reunió el Jurado Dictaminador designado por el Decano de la Facultad de Ciencias Económico Administrativas, de cuya evaluación se hace llegar el Pre-Dictamen del Borrador de Tesis con el dictamen siguiente:

Aprobado (x)

Aprobado con
Observaciones ()

Rechazado ()

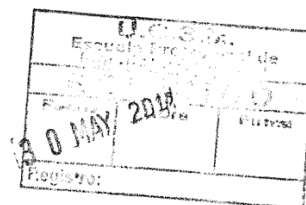
OBSERVACIONES:

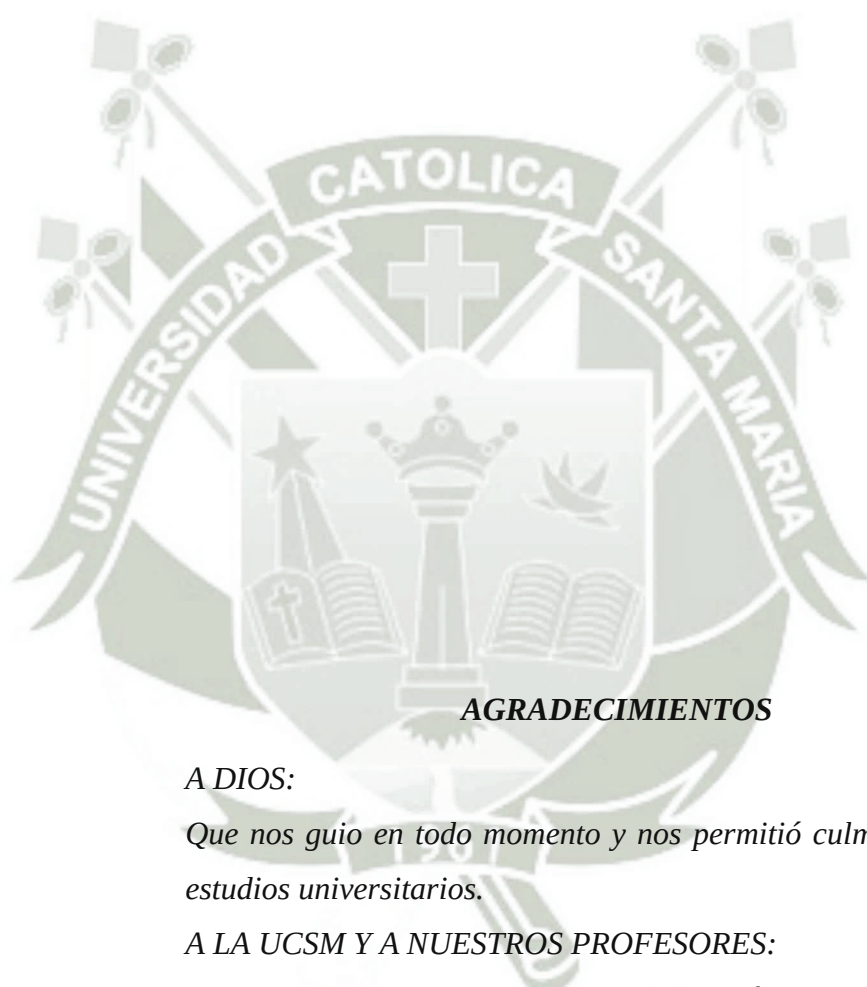
Es todo cuanto tenemos que informarle a Usted para su conocimiento y fines correspondientes.

Atentamente,

Docente: MGTER. Víctor Quispe Velasquez;
Código: 2403

Docente: MGTER. Alexander Grigicevic Zea
Código: 2666





AGRADECIMIENTOS

A DIOS:

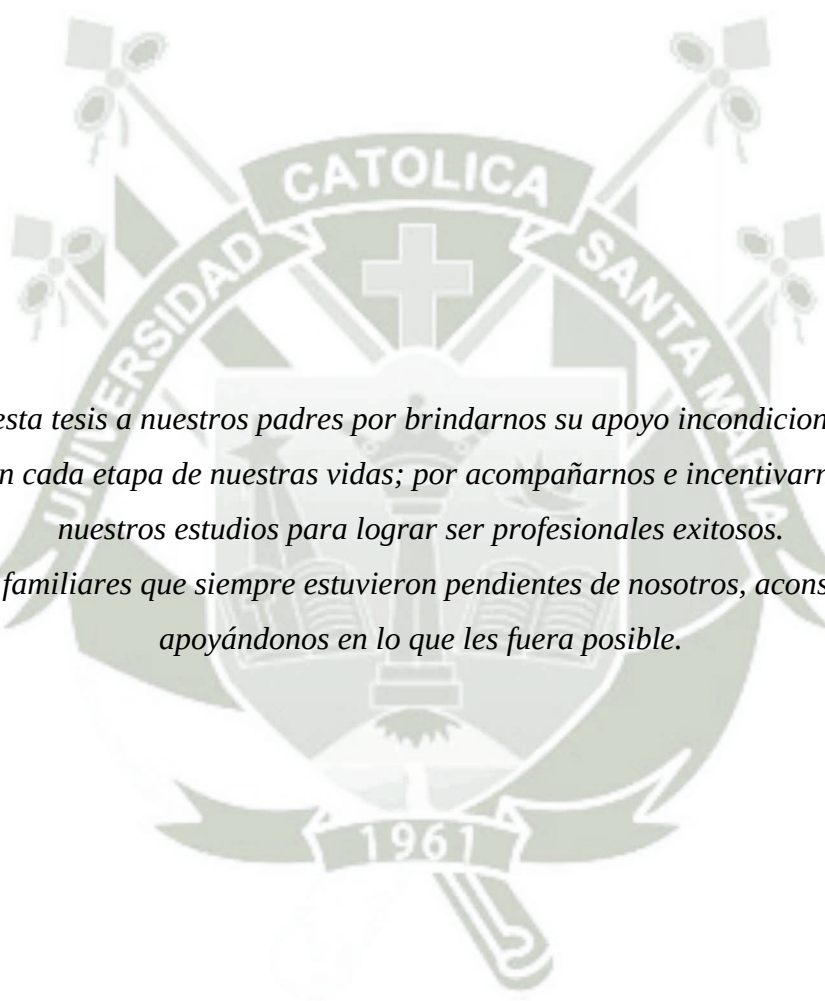
Que nos guió en todo momento y nos permitió culminar nuestros estudios universitarios.

A LA UCSM Y A NUESTROS PROFESORES:

Por compartir sus conocimientos, dedicación y compromiso en su labor universitaria.

A NUESTRAS FAMILIAS:

Por sus consejos y apoyo incondicional en todo momento.



Dedicamos esta tesis a nuestros padres por brindarnos su apoyo incondicional, consejos y motivación en cada etapa de nuestras vidas; por acompañarnos e incentivarnos a culminar nuestros estudios para lograr ser profesionales exitosos.

A nuestros familiares que siempre estuvieron pendientes de nosotros, aconsejándonos y apoyándonos en lo que les fuera posible.

INTRODUCCIÓN

La aviación es una de las cosas más importantes para los seres humanos ya que la utilizamos prácticamente para todo, lo utilizamos para transportar personas, cosas a largas distancias y para desplazarnos a lugares lejanos en poco tiempo.

El transporte aéreo se pensó y desarrolló exclusivamente para pasajeros; sin embargo, con el avance de las tecnologías se fue implementando también el transporte de carga, se desarrollaron mejores aviones, el volumen de mercancías transportado por este medio se incrementa año tras año. Los avances de la navegación aérea, de las telecomunicaciones y de las facilidades electrónicas, dio paso a que la aviación haya progresado de forma asombrosa.

El transporte aéreo goza de la ventaja que se expande sobre tierra y mar, pero está limitado por la necesidad de costosas infraestructuras y un mayor coste económico que el resto de los medios de transporte.

El transporte aéreo es una industria innovadora que orienta el progreso económico y el progreso social. Por ella se conectan personas, mercancías, países y culturas. Proporciona el acceso a los mercados globales y genera comercio y turismo. Forja lazos entre países desarrollados y naciones en desarrollo.

El transporte aéreo también promueve la inclusión social ya que enlaza a quienes viven lejos con el resto de su nación.

Con el avance de los aviones fue implementándose los aeropuertos que son infraestructuras de primer nivel que generan un elevado valor añadido para el territorio y que tiene un efecto económico a través de sus actividades propias, así como un efecto indirecto generado por las actividades logísticas en su zona de influencia.

El comercio internacional se ha ido incrementado debido al apoyo de los distintos foros, alianzas, organismos especializados, acuerdos comerciales y otros tratados que Perú forma parte.

El desarrollo de nuestro continente está vinculado a la capacidad del comercio.

El turismo es una de las industrias más importantes del Perú, ya que por el se hacen uso de los centros culturales arqueológicos, hoteles, restaurantes, malls la cuales aporta un valor agregado al sector económico.

Esta investigación demostrará el desarrollo que tendrá la Macro Región Sur y en especial la región del cusco con la construcción del Aeropuerto Internacional de Chinchero .Y como se verán afectados los diversos sectores como turismo, construcción, agroindustria y comercio.

La Macro Región Sur ha concretado transacciones comerciales en los sectores de construcción, turismo, agroindustrias, y sector minero. Es necesario analizar los cambios que generarán un desarrollo de la Macro Región Sur, mediante los indicadores que se irán desenvolviendo a lo largo de la investigación.



RESUMEN

Esta investigación trata sobre el desarrollo que tendrá la macro región sur sobre todo la región del Cusco con la construcción del primer aeropuerto internacional de provincia que cumple con las normas internacionales y que estará ubicado en la región de chincheros.

Las rutas comerciales que se realizaran con los países tales como Bolivia, Chile, Colombia, Argentina y en norte américa con México y estados unidos.

Con el desarrollo de este aeropuerto se busca consolidar a Perú y en especial la región del Cusco como un punto importante de conexión de américa latina tanto en el sector turismo y negocios.

El primer capítulo de la presente tesis trata sobre el planteamiento teórico del estudio, donde se da a conocer el problema, antecedentes, variables, indicadores, interrogantes investigativos, objetivos e hipótesis generales y específicas y finalmente el tipo de estudio.

El segundo capítulo , se refiere al marco teórico y un análisis de la situación de los flujos de turistas que ingresaran por el nuevo aeropuerto internacional de chincheros , el análisis de las actividades de los turistas en los departamentos afectados por el turismo ,la situación actual de la infraestructura hotelera , gastronómica y transportes . Se observó la situación actual del proyecto, además una explicación de los beneficios en la macro región sur y sus oportunidades en el desarrollo, se especifica el planteamiento operacional del estudio, mostrando los antecedentes, diseño de la investigación y técnicas de recolección de información.

El tercer capítulo muestra el análisis e interpretación de resultados, se desarrolla la evaluación económica del proyecto Aeropuerto internacional Chincheros para conocer su rentabilidad y como determinar el impacto de dicha inversión en el PBI de la macro región sur, realizando un análisis de cada una de las regiones afectadas por la influencia de la inversión bruta fija en el crecimiento del PBI real de cada una anualmente. Además, se valora los beneficios tributarios, regalías y otros que se producen al atender estos flujos comerciales desde la Macro Región Sur con la construcción del aeropuerto internacional de chincheros, posteriormente analizaremos el ingreso económico a las regiones afectadas por los turistas nacionales e internacionales mediante su promedio de gasto y las actividades que realizan.

Se analiza los productos tradicionales y no tradicionales de las macro región sur y sus vías de transporte actual.

Finalmente se presentan las conclusiones que se obtuvieron de esta investigación, demostrando el significativo desarrollo para la Macro Región Sur, que se tendrá al contar con un aeropuerto internacional generando un mayor dinamismo comercial a la macro región sur.

PALABRAS CLAVE: Aeropuerto chinchero - Macro Región Sur.



ABSTRACT

This research deals with the development of the southern macro region, especially the Cusco region, with the construction of the first international airport in the province that complies with international standards and will be located in the Chincheros region of the Cusco region.

The trade routes to be carried out with countries such as Bolivia , Chile, Colombia, Argentina and in North America with Mexico and the United States.

The construction of this airport seeks to consolidate Peru and especially the region of Cusco as an important point of connection in Latin America in the tourism and business sectors.

The first chapter of this thesis deals with the theoretical approach of the study, where the problem, background, variables, indicators, research questions, objectives and general and specific hypotheses and finally the type of study is made known.

The second chapter, refers to the theoretical framework and an analysis of the situation of the flows of tourists entering through the new chincheros international airport, the analysis of the activities of tourists in the departments affected by tourism, the current situation of the hotel, gastronomic and transport infrastructure. Also the current situation of the project, also an explanation of the benefits in the southern macro-region and its development opportunities. In addition, the operational approach of the study is described, showing the background, research design and information gathering techniques.

The third chapter shows the analysis and interpretation of results. The economic evaluation of the Chincheros International Airport project is developed to know its profitability and how to determine the impact of this investment on the GDP of the southern macro region, performing an analysis of each of the regions affected by the influence of fixed gross investment on each year's real GDP growth. In addition, the tax benefits, royalties and others that will be generated by attending these commercial flows from the Southern Region Macro with the construction of the international airport of Chincheros are calculated, later we will analyze the economic income to the regions affected by national and international tourists through their average expenditure and the activities they perform.

It will analyze the traditional and non-traditional products of the southern macro-regions and their current transport routes.

Finally, the conclusions obtained from this research are presented, demonstrating the significant development for the Southern Macro Region, which will be had by having an international airport generating a greater commercial dynamism to the southern macro region.

KEYWORDS: Chinchero Airport - South Macro Region.



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	III
RESUMEN.....	V
ABSTRACT.....	VII

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO TEÓRICO

I. FUNDAMENTACIÓN DEL PROBLEMA	2
1. PLANTEAMIENTO TEÓRICO.....	2
1.1. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA SITUACIÓN.....	2
1.2. ANTECEDENTES DEL PROBLEMA	3
2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	5
2.1. ENUNCIADO DE LA INVESTIGACIÓN	5
2.2. INTERROGANTES ESPECÍFICAS DE INVESTIGACIÓN	5
2.3. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	5
3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	7
3.1. OBJETIVO GENERAL DE LA INVESTIGACIÓN	7
3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE LA INVESTIGACIÓN	7
4. VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN	8
4.1. VARIABLE INDEPENDIENTE	8
4.2. VARIABLE DEPENDIENTE	8
5. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS.....	8
6. JUSTIFICACIÓN	8
7. TIPO DE ESTUDIO	9
7.1. ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN	9
7.2. MÉTODO.....	9
7.3. ALCANCES DE LA INVESTIGACIÓN	9

CAPÍTULO II: MARCO TEORICO Y PLANTEAMIENTO OPERACIONAL

.....	10
II. MARCO TEÓRICO Y PLANTEAMIENTO OPERACIONAL.....	11
1. MARCO TEÓRICO	11
1.1. BENEFICIOS ECONÓMICOS DEL TRANSPORTE AEREO EN EL PERU.....	11
1.1.1.ENLAZANDO EL PERU CON LA ECONOMIA MUNDIAL	11

1.1.2.LLEGADA DE TURISTAS INTERNACIONALES, SEGÚN PAÍS DE RESIDENCIA, OCTUBRE 2016.....	13
1.1.3.TURISMO EN EL PERU.....	14
1.1.4.TURISMO EN EL SUR DEL PERU	16
1.1.5.LLEGADA DE VISITANTES A SITIOS TURÍSTICOS, MUSEOS Y ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS	17
1.2. GEOPOLÍTICA DE LOS AEROPUERTOS DEL SUR DEL PERÚ: AEROPUERTO DE CHINCHERO.....	22
1.3. PLAN, AEROPUERTO DE CHINCHERO. CUSCO.....	25
1.3.1. ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA	25
1.3.2. CONSIDERACIONES GEOLÓGICAS	26
1.3.3. CONSIDERACIONES AMBIENTALES	27
1.3.4. OTROS IMPACTOS.....	29
1.4. SITUACIÓN DEL PROYECTO	29
1.5. BENEFICIOS DE MACRO REGIÓN SUR.....	30
1.5.1. LOS CUATRO EJES DE DESARROLLO DE CUSCO.....	30
1.5.2. OPORTUNIDADES DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL CUSCO	31
1.5.3. DISPONIBILIDAD DE INFRAESTRUCTURA HOTELERA	32
1.5.4. SERVICIOS DE RESTAURANTES.....	34
1.5.5. DEJAR LA DEPENDENCIA DE LA MINERÍA	36
1.5.6. (ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO) CREADA EN 1945	37
1.6. FLUJOS COMERCIALES	37
1.7. AVIACIÓN COMERCIAL Y DE CARGA	38
1.7.1. CONCEPTOS BÁSICOS.....	38
1.7.2. TIPOS DE AERONAVES MIXTAS Y DE CARGA.....	38
1.8. BCRP. (2017). PRODUCTO BRUTO INTERNO (PBI)	40
1.9. RECAUDACIÓN TRIBUTARIA	41
1.10. ESTIMACIÓN LINEAL MICROSOFT EXCEL	41
2. PLANTEAMIENTO OPERACIONAL.....	42
2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN	42
2.2. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	43
2.2.1. TIPO DE DISEÑO	43

2.2.2. TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS	43
CAPÍTULO III: RESULTADOS	45
III. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS	46
1. INVERSIÓN EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL CHINCHEROS Y SU IMPACTO EN EL PBI DE LA MACRO REGIÓN SUR.....	46
1.1. EVALUACIÓN ECONÓMICA DEL PROYECTO	46
1.2. INDICADORES DE RENTABILIDAD SOCIAL DEL PROYECTO	50
2. PBI DE LA MACRO REGIÓN SUR EN RELACIÓN A LA INVERSIÓN	51
2.1. INVERSIÓN BRUTA FIJA.....	51
A. ANÁLISIS DE LA INVERSIÓN BRUTA FIJA HISTÓRICA DE LA MACRO REGIÓN SUR.....	51
B. PROYECCIÓN DE LA INVERSIÓN BRUTA FIJA	53
2.2. PBI DE LA MACRO REGIÓN SUR	53
A. ANÁLISIS DEL PBI HISTÓRICO DE LA MACRO REGIÓN SUR.....	53
B. PROYECCIÓN DEL PBI EN RELACIÓN A LA INVERSIÓN.....	55
3. FLUJOS COMERCIALES, BENEFICIOS ECONÓMICOS	57
3.1. BENEFICIOS ECONÓMICOS PARA EL ESTADO	57
4. INGRESOS TRIBUTARIOS	58
5. BENEFICIOS ECONOMICOS PARA LA MACRO REGION	60
5.1. BENEFICIOS ECONOMICOS PARA CUSCO	60
5.2. DISPONIBILIDAD DE INFRAESTRUCTURA HOTELERA	63
5.3. SERVICIOS DE RESTAURANTES	63
5.4. EVOLUCIÓN DE LOS SECTORES ASOCIADOS AL TURISMO	65
5.5. LOS SECTORES ASOCIADOS A LA CONSTRUCCION DEL PROYECTO	66
5.6. BENEFICIOS PARA LA REGIÓN AREQUIPA	66
5.7. BENEFICIOS PARA LA REGIÓN PUNO.....	69
6. INFLUENCIA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO EN LAS EXPORTACIONES	72
6.1. VOLUMEN POTENCIAL DE EXPORTACIONES	72
6.2. PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACION DE ACUERDO A SU NOMBRE COMERCIAL	74
A. REGION CUSCO	74
B. REGION AREQUIPA	76

C. REGION TACNA.....	78
D. REGION PUNO	80
E. REGION MOQUEGUA	82
7. RUTAS AEREAS POTENCIALES.....	84
7.1. RUTAS AÉREAS POTENCIALES	84
CONCLUSIONES.....	85
RECOMENDACIONES.....	87
BIBLIOGRAFIA.....	89
ANEXOS	63



INDICE DE TABLAS

TABLA N° 1: LLEGADA DE TURISTAS INTERNACIONALES, SEGÚN PAÍS DE RESIDENCIA, OCTUBRE 2016	13
TABLA N° 2: REGIONES VISITADAS POR LOS TURISTAS EXTRANJEROS.....	15
TABLA N° 3: LLEGADA DE VISITANTES A SITIOS TURÍSTICOS, MUSEOS Y ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS	17
TABLA N° 4: DISPONIBILIDAD DE INFRAESTRUCTURA HOTELERA I.....	33
TABLA N° 5: DISPONIBILIDAD DE INFRAESTRUCTURA HOTELERA II	33
TABLA N° 6: RESTAURANTES POR CATEGORÍA	34
TABLA N° 7: AGENCIA DE VIAJE POR ESPECIALIDAD	35
TABLA N° 8: EMPLEO FORMAL E INFORMAL (OCUPACIÓN PRINCIPAL) CUSCO 2014.....	35
TABLA N° 9: EMPLEO INFORMAL, SEGÚN TAMAÑO DE EMPRESA, CUSCO 2014.....	36
TABLA N° 10: CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DE LOS MODELOS DE AERONAVES QUE PODRÍAN OPERAR EN AICC	38
TABLA N° 11: EVOLUCIÓN ECONÓMICA DEL PROYECTO I	46
TABLA N° 12: EVOLUCIÓN ECONÓMICA DEL PROYECTO II.....	46
TABLA N° 13: INVERSIÓN DEL PROYECTO ANTES DE LA CONSTRUCCIÓN.....	48
TABLA N° 14: INGRESOS Y EGRESOS 2014-2031 PROYECTADOS	48
TABLA N° 15: INGRESOS Y EGRESOS 2014-2031 PROYECTADOS	48
TABLA N° 16: INGRESOS Y EGRESOS 2014-2031 PROYECTADOS	49
TABLA N° 17: INGRESOS Y EGRESOS 2014-2031 PROYECTADOS	49
TABLA N° 18: INDICADORES DE RENTABILIDAD.....	51
TABLA N° 19: INVERSIÓN BRUTA FIJA HISTÓRICA DE LA MACRO REGIÓN SUR (EN MILES US\$ DÓLARES)	51
TABLA N° 20: INVERSIÓN BRUTA FIJA MACRO REGIÓN SUR PROYECTADO	53
TABLA N° 21: PBI HISTÓRICO DE LA MACRO REGIÓN SUR (EN MILES US\$ DÓLARES) PROYECTADO	54
TABLA N° 22: PROYECCIÓN DEL PBI DE LA MACRO REGIÓN SUR SIN PROYECTO.....	56
TABLA N° 23: PROYECCIÓN DEL PBI DE LA MACRO REGIÓN SUR CON PROYECTO.....	57

TABLA N° 24: TUUA ACTUALIZADA AL MES DE FEBRERO DEL 2017	58
TABLA N° 25: FLUJO DE TURISTAS PROYECTADOS	59
TABLA N° 26: TARIFA DEL TUUA.....	59
TABLA N° 27: FLUJO DE INGRESOS POR EL TUUA PROYECTADOS	59
TABLA N° 28: FLUJO DE TURISTAS CON GASTOS PROMEDIOS PROYECTADOS.....	60
TABLA N° 29: FLUJO DE TURISTAS INTERNACIONALES Y EL GASTOS PROMEDIOS PROYECTADOS.....	61
TABLA N° 30: FLUJO DE TURISTAS NACIONALES Y EL GASTOS PROMEDIOS PROYECTADOS.....	62
TABLA N° 31: DISPONIBILIDAD DE INFRAESTRUCTURA HOTELERA I.....	63
TABLA N° 32: DISPONIBILIDAD DE INFRAESTRUCTURA HOTELERA II	63
TABLA N° 33: RESTAURANTES POR CATEGORÍA.....	64
TABLA N° 34: AGENCIA DE VIAJE POR ESPECIALIDAD	64
TABLA N° 35: PERFIL DEL TURISTA	67
TABLA N° 36: HOTELES AREQUIPA	69
TABLA N° 37: PERFIL DEL TURISTA - PUNO.....	69
TABLA N° 38: HOTELES PUNO	71
TABLA N° 39: TOTAL EXPORTACIONES - CUSCO	74
TABLA N° 40: PRODUCTOS EXPORTADOS - CUSCO	74
TABLA N° 41: TOTAL EXPORTACIONES – AREQUIPA.....	76
TABLA N° 42: PRODUCTOS EXPORTADOS - AREQUIPA	76
TABLA N° 43: TOTAL EXPORTACIONES - TACNA.....	78
TABLA N° 44: PRODUCTOS EXPORTADOS - TACNA.....	78
TABLA N° 45: TOTAL EXPORTACIONES – TACNA	80
TABLA N° 46: PRODUCTOS EXPORTADOS – TACNA	80
TABLA N° 47: TOTAL EXPORTACIONES - MOQUEGUA	82
TABLA N° 48: PRODUCTOS EXPORTADOS - MOQUEGUA	82

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: ARRIBO DE PASAJEROS A CUSCO	12
GRÁFICO N° 2: MOTIVOS DE VIAJE EN PERÚ	15
GRÁFICO N° 3: REGIONES VISITADAS POR LOS TURISTAS EXTRANJEROS	16
GRÁFICO N° 4: TURISTAS NACIONALES Y EXTRANJEROS 2015	16
GRÁFICO N° 5: DEMANDA DEL TRÁFICO AÉREO DE LA REGIÓN DEL CUSCO ...	30
GRÁFICO N° 6: INVERSIÓN BRUTA FIJA HISTÓRICA, BCRP, ELABORACIÓN PROPIA (US\$ DÓLARES)	52
GRÁFICO N° 7: PRODUCTO BRUTO INTERNO HISTÓRICO, BCRP, ELABORACIÓN PROPIA (US\$ DÓLARES).....	55
GRÁFICO N° 8: DEMANDA DEL TRÁFICO AÉREO DE LA REGIÓN DEL CUSCO PROYECTADO.....	57
GRÁFICO N° 9: EVOLUCIÓN DE LOS SECTORES ASOCIADOS AL TURISMO EN VALOR AGREGADO BRUTO EN MILES NUEVOS SOLES	65
GRÁFICO N° 10: EVOLUCIÓN DE LOS SECTORES ASOCIADOS AL TURISMO PROYECTADOS EN MILES DE SOLES PROYECTADOS.....	66
GRÁFICO N° 11: GRADO DE INSTRUCCIÓN	67
GRÁFICO N° 12: ACTIVIDADES REALIZADAS.....	68
GRÁFICO N° 13: TIPO DE ALOJAMIENTO UTILIZADO.....	68
GRÁFICO N° 14: GRADO DE INSTRUCCIÓN - PUNO	70
GRÁFICO N° 15: ACTIVIDADES REALIZADAS - PUNO.....	70
GRÁFICO N° 16: TIPO DE ALOJAMIENTO UTILIZADO – PUNO	71
GRÁFICO N° 17: CATEGORÍAS POR TAMAÑO DE EMPRESA	75
GRÁFICO N° 18: CATEGORÍAS POR TAMAÑO DE EMPRESA – AREQUIPA	77
GRÁFICO N° 19: CATEGORÍAS POR TAMAÑO DE EMPRESA - TACNA	79
GRÁFICO N° 20: CATEGORÍAS POR TAMAÑO DE EMPRESA - TACNA	81
GRÁFICO N° 21: CATEGORÍAS POR TAMAÑO DE EMPRESA - MOQUEGUA.....	83

ÍNDICE DE ILUSTRACIÓN

ILUSTRACIÓN N° 1: MACHU PICHU	18
ILUSTRACIÓN N° 2: COMPLEJO ARQUEOLÓGICO MORAY	19
ILUSTRACIÓN N° 3: MONASTERIO DE SANTA CATALINA	20
ILUSTRACIÓN N° 4: VALLE DEL COLCA	20
ILUSTRACIÓN N° 5: PARQUE ARQUEOLÓGICO RAQCHI	21
ILUSTRACIÓN N° 6: ISLA TAQUILE	21
ILUSTRACIÓN N° 7: COMPLEJO ARQUEOLÓGICO SILLUSTANI	22
ILUSTRACIÓN N° 8: VALLE DE CHINCHERO	27
ILUSTRACIÓN N° 9: PRO INVERSIÓN	29
ILUSTRACIÓN N° 10: BOING 737	39
ILUSTRACIÓN N° 11: AIRBUS A320	40
ILUSTRACIÓN N° 12: EXPORTACIONES PERUANAS POR REGIÓN DE PROCEDENCIA (ENERO - DICIEMBRE 2016)	73
ILUSTRACIÓN N° 13: PRODUCTOS EXPORTADOS POR CATEGORÍAS - CUSCO	75
ILUSTRACIÓN N° 14: PRODUCTOS EXPORTADOS POR CATEGORÍAS - AREQUIPA	77
ILUSTRACIÓN N° 15: PRODUCTOS EXPORTADOS POR CATEGORÍAS - TACNA	79
ILUSTRACIÓN N° 16: PRODUCTOS EXPORTADOS POR CATEGORÍAS - TACNA	81
ILUSTRACIÓN N° 17: PRODUCTOS EXPORTADOS POR CATEGORÍAS	83
ILUSTRACIÓN N° 18: RUTAS POTENCIALES Y VIABLES EN CUSCO PARA EL AICC	84

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO N° 1	92
ANEXO N° 2	104
ANEXO N° 3	105





CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO TEÓRICO

I. FUNDAMENTACIÓN DEL PROBLEMA

1. PLANTEAMIENTO TEÓRICO

1.1. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA SITUACIÓN

En los últimos años el Gobierno Peruano vio la gran necesidad de construir el Aeropuerto internacional de Chinchero debido a la gran cantidad de afluencia de personas que llegan cada año a esta ciudad debido al turismo, negocios, e inversiones que se realizan en la región

El Aeropuerto Internacional Velasco Astete es el segundo aeropuerto de mayor afluencia en el Perú. En el año 2012, el AIVA¹ atendió cerca de 2 millones de pasajeros. La dificultad para dar respuesta a la demanda de tráfico aéreo, la capacidad del AIVA saturada, la limitada capacidad técnica del AIVA en las operaciones de aterrizajes y despegues realizadas por una sola pista de vuelo, el elevado impacto acústico debido a la cercanía del aeropuerto con la zona urbana del Cusco, todo estas causas llevaron al gobierno de turno a pensar sobre la importancia de la construcción de un nuevo aeropuerto internacional que cumpla con las futuras demandas de tráfico de pasajeros. Fernandez, F.G. (2014). Nuevo aeropuerto internacional de Cusco-Perú. Diseño geométrico y estructural, 120-121.

La opción de las pampas de Chinchero como nueva instalación para el aeropuerto internacional del Cusco se basó en estudios realizados en el año 1984, durante el gobierno del arquitecto Belaunde se planeó llevar a cabo este proyecto convocándose incluso a concurso público.

La programación del aeropuerto consta de dos partes básicas, la primera consiste en el diseño del campo aéreo, apoyándose en los resultados de los estudios meteorológicos y geográficos del lugar realizados por encargo del gobierno antes mencionado. La segunda parte abarca las obras complementarias y necesarias para el debido funcionamiento de un aeropuerto internacional, es decir, edificios de desembarque y embarque de pasajeros y carga, torre de control, asistencia a la

¹ AIVA (Aeropuerto Internacional Velasco Astete)

navegación, estación de rescate, entre otros. Pro Inversión. (2012). Estudios de pre inversión a nivel de factibilidad.

También la importante inversión que se llevaría a cabo por parte de los empresarios como Hoteles , Restaurantes , Parques de atracción , Malls además de las inversiones de los Gobiernos Regionales como nacionales en mejoras de infraestructura tanto como carreteras , puentes , y mejorar el parque automotor que serían obras complementarias a la del proyecto del Aeropuerto Internacional de Chincheros sin mencionar los miles de empleos que se generarían tanto durante el proyecto de construcción y después del proyecto.

Se tiene que señalar que el Aeropuerto internacional proyectado para la región del Cusco es de gran importancia, para evitar que el desarrollo del sector turismo y construcción en la región del Cusco y sobre todo en la Macro región se vea afectada por la falta de capacidad del actual aeropuerto, que permitiría mayores cifras de turistas que llegarían a la ciudad del Cusco.

Enfocándonos en los puntos mencionados anteriormente en la introducción y puntuados en las posteriores páginas, el proyecto para chinchero se tendría que desarrollar por su enfoque de generar empleos y un crecimiento económico en la macro región sur, sin mencionar la disminución de la contaminación auditiva y el alivio del tráfico en la ciudad del Cusco.

1.2. ANTECEDENTES DEL PROBLEMA

Agenda competitiva de Cusco 2011

Son proyectos los cuales forman parte de la agenda regional de Cusco desde hace una década que se encarga de identificar obras de infraestructura en transporte, energía y telecomunicaciones. Existen muchas barreras físicas y sociales alrededor de Cusco, para vencerlas se deben de construir un conjunto de infraestructuras que busquen eliminar todas las trabas existentes como la falta de fluidez en el transporte, comercio y disminución de costos logísticos en la exportación e importación de mercancías. Municipalidad del Cusco. (2011). Plan maestro del centro histórico del Cusco.

Preguntas respuestas sobre Aeropuerto internacional de chincheros. En el diario de los debates congreso de la república 8.^a sesión jueves 9 de febrero de 2017.

Es un listado de preguntas acerca de la autorización para realizar el proyecto, sobre los estudios de pre factibilidad, factibilidad, impacto ambiental, dimensiones físicas, oposición de los concesionarios, disponibilidad de agua, energía y todas las irregularidades detectadas hasta la sesión. Asamblea deliberativa del Congreso la república (2017).

Beneficios económicos del transporte aéreo en el Perú.

Es un informe realizado por Oxford economics² con ayuda de (IATA³) para poder identificar los beneficios para los consumidores, pasajeros y embarcadores, también el impacto económico dentro del PBI y el nivel de empleos directos e indirectos creados por el transporte aéreo, otro punto importante dentro del informe es el beneficio para el turismo y los volúmenes de pasajeros y carga. Oxford economics. (2010).

Geopolítica de los aeropuertos del sur del Perú: aeropuerto de chinchero

El artículo aborda el tema de la geopolítica aeroportuaria. Su finalidad es la búsqueda de los datos geográficos de la región Macro Sur Oeste y Este del Perú y definir la priorización de políticas de cielos abiertos en terceras y cuartas libertades de la mencionada región. Se desarrolla un proyecto de acuerdo transfronterizo multilateral de utilización de aeropuertos fronterizos con aeronaves en la búsqueda del mercado de costos bajos. Palacin, J.F. (2014). Geopolítica de los aeropuertos del sur del Perú.

² Oxford economics se especializa en análisis cuantitativos globales y asesoramiento empresarial y de política pública.

³ IATA; La Asociación Internacional de Transporte Aéreo es una asociación comercial de compañías aéreas del mundo.

2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

2.1. ENUNCIADO DE LA INVESTIGACIÓN

La falta de un plan de Estudio del Aeropuerto Internacional de Chinchero para conocer el desarrollo que traerá en la Macro Región Sur con la ejecución del proyecto.

2.2. INTERROGANTES ESPECÍFICAS DE INVESTIGACIÓN

- ¿Cuántos años durara la ejecución del proyecto del aeropuerto de chinchero?
- ¿Cuál es la inversión que se generara en los siguientes años en la macro región sur debido al proyecto?
- ¿Cuánto sería el incremento de flujo de turistas luego del proyecto?
- ¿Cuál es la cantidad de dinero que se generara en base al proyecto?
- ¿Cuál es la cantidad de ingresos tributarios que recibirá el estado por el aeropuerto internacional chincheros?
- ¿Cuál es la cantidad de pasajeros que arribaran al nuevo aeropuerto de Chinchero?
- ¿Cuál será la proyección del PBI en la macro región sur en medida de la inversión del estado?
- ¿La infraestructura hotelera y gastronómica esta adecuada para soportar la demanda proyectada?
- ¿Cuáles serían los principales sectores que tendrán un mayor y menor beneficio económico en la macro región y si el impacto será positivo?
- ¿Tendrá algún impacto el nuevo aeropuerto internacional con las exportaciones de la macro región sur?
- ¿Cuántos puestos de trabajo generara el proyecto?

2.3. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Debido a la gran cantidad de afluencia de pasajeros, en los últimos años el Aeropuerto Velasco Astete del Cusco no se puede dar abasto con la gran cantidad de personas que llegan a dicho aeropuerto.

Más de 3 millones de pasajeros son los que arriban cada año lo que ha ocasionado deficiencias en el aeropuerto, además de problemas técnicos y logísticos como la

utilización de un solo carril tanto de despegues como aterrizajes limita la capacidad de este aeropuerto sin mencionar la contaminación acústica ya que este aeropuerto se encuentra en el medio de la ciudad del Cusco.

Todos estos indicios llevaron a buscar soluciones y la más óptima fue la construcción de un nuevo aeropuerto que logre satisfacer las demandas futuras de pasajeros así como también la de carga.

“Este aeropuerto ya fue pensado muchos años antes por un grupo de profesionales cusqueños concibió el proyecto de hacer un nuevo terminal aéreo; incluso elaboró los estudios de factibilidad que fueron concluidos diez años después. En 1984 Belaúnde Terry ignoró el proyecto” El diario La República. (2017, Mayo 25). Vía crucis del aeropuerto de chinchero.

Esta obra busca reemplazar el actual Aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete, dicho aeropuerto se encuentra en medio de la ciudad del Cusco.

Este nuevo aeropuerto planea la construcción de un nuevo terminal aéreo con características internacionales, con mayor tamaño y con proyecciones a manejar conexiones internacionales, es decir que los vuelos internacionales no tendrán la necesidad de pasar por el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, estará ubicado en el Distrito de Chinchero a 29 km del Cusco. La infraestructura está pensada para recibir cerca de 5 millones de usuarios anuales con posibilidades de ampliación del terminal hasta 8 o 9 millones. El costo total de la obra está estimado en US\$ 665 millones. El terminal contara cerca de 40,000 metros cuadrados. Asimismo, tendrá conexión internacional directa con las principales ciudades de América. El aeropuerto se encontrara a 29 kilómetros al noroeste de la ciudad del Cusco e incorporara un terminal de pasajeros, la pista, calles de rodaje y torre de control, también una plataforma de estacionamiento de aeronaves, otro de aviación general y hangares de mantenimiento. Ositram. (2016). Informe de desempeño de concesiones del aeropuerto.

El desarrollo del aeropuerto generará más de 2,500 puestos de trabajo directo en las etapas de construcción y de operación” Diario El Peruano. (2017). Aeropuerto de chinchero.

El Aeropuerto Internacional de Chinchero es una oportunidad de desarrollo no solo para el Cusco sino para toda la Macro Región Sur la cual superará los desafíos del comercio aéreo tanto de pasajeros como de carga lo que impulsará el crecimiento en el Perú.

Para saber cuáles son los efectos de este proyecto, se espera realizar un plan de estudio del Aeropuerto Internacional de Chinchero así mismo observar y explicar el desarrollo que llegará a tener en la Macro Región Sur.

3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. OBJETIVO GENERAL DE LA INVESTIGACIÓN

Realizar un estudio del Aeropuerto internacional de Chinchero para conocer cómo influirá en el desarrollo de la Macro Región Sur .

3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE LA INVESTIGACIÓN

- Determinar el aumento del PBI en la macro Región sur y su relación con el proyecto del aeropuerto de chinchero.
- Realizar un análisis económico para determinar el nivel de rentabilidad del proyecto.
- Determinar los beneficios económicos del estado mediante TUUA y los impuestos del proyecto.
- Identificar y analizar la contribución del proyecto para la macro región sur.
- Determinar el volumen de pasajeros que arribaran al Aeropuerto internacional de Chinchero.
- Calcular y analizar el ingreso de divisas que se obtendrían por la ejecución del proyecto en los siguientes años.
- Determinar cuáles serán los sectores influenciados por el proyecto del aeropuerto internacional de chinchero.

4. VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN

4.1. VARIABLE INDEPENDIENTE

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO

- Evaluación económica del proyecto en nuevos soles .
- Generación de valor económico y financiero antes y después del proyecto.
- Beneficios económicos para el Estado en US\$.

4.2. VARIABLE DEPENDIENTE

DESARROLLO DE LA MACRO REGIÓN SUR

- PBI de la macro Región Sur en relación a la inversión US\$.
- Beneficios económicos para la macro región sur en nuevos soles .
- Volumen potencial de exportaciones de la macro región sur en miles US\$.

5. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

- Si se realiza un análisis de la evaluación económica, se podrá determinar la rentabilidad del proyecto.
- Si se realiza la inversión del Aeropuerto Internacional de Chinchero se podrá calcular el aumento del PBI en la Macro Región Sur.
- Si América utiliza el Aeropuerto de Chinchero registrará un aumento en los ingresos en la Macro Región sur.
- Si se determina el volumen potencial de exportaciones de la Macro Región Sur se podrá determinar el impacto que se tendrá el Aeropuerto Internacional de Chinchero.

6. JUSTIFICACIÓN

a) Justificación profesional

Este estudio dará la oportunidad de conocer y desarrollar las ventajas que el aeropuerto internacional de chincheros tiene , mostrándonos las posibilidades reales, y sus beneficios futuros que nos muestra la construcción del aeropuerto, beneficiando sobre todo a la macro región sur y obteniendo un aeropuerto internacional para la región y de esta forma dinamizar la economía.

b) Justificación social

Este proyecto tiene relevancia social debido a que genera el bienestar de la población, agilizar el sector turismo y construcción atraerá otros proyectos de infraestructura complementarios, ayudando al desarrollo de la macro región sur.

c) Justificación económica.

Este proyecto posee una relevancia económica, ya que la posible ejecución del proyecto del aeropuerto internacional de chincheros generará puestos de trabajo y atraerá inversiones a la macro región.

7. TIPO DE ESTUDIO**7.1. ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN**

El enfoque de la investigación será cuantitativo porque se buscará la recolección de datos para la verificación de las hipótesis tanto general como las específicas, enfocándonos en la medición numérica y el análisis estadístico para determinar el comportamiento histórico de los datos recolectados, para así comprobar los resultados de esta investigación.

7.2. MÉTODO

Este método de investigación es descriptivo porque se desarrolló con criterios sistemáticos para realizar proyecciones de los datos recolectados y así poder analizar el comportamiento, para el desarrollo de los indicadores.

7.3. ALCANCES DE LA INVESTIGACIÓN

El alcance de esta investigación es descriptivo, debido a que se realizó la recolección de datos para el análisis del comportamiento de los indicadores para poder determinar la tendencia que se generará si se realiza la construcción del Aeropuerto Internacional de Chinchero.



CAPÍTULO II

MARCO TEORICO Y

PLANTEAMIENTO

OPERACIONAL

II. MARCO TEÓRICO Y PLANTEAMIENTO OPERACIONAL

1. MARCO TEÓRICO

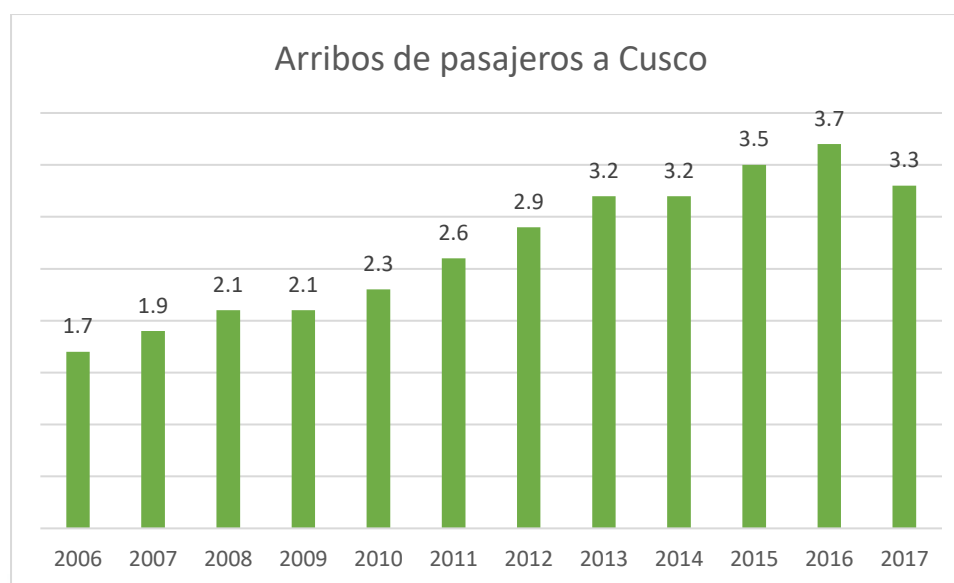
1.1. BENEFICIOS ECONÓMICOS DEL TRANSPORTE AEREO EN EL PERU

El transporte aéreo aporta con el PBI del país al generar sueldos, ganancias y pago de impuestos y coopera para los puestos de trabajo y el valor añadido a través de la cadena de suministros. Más importante aún, es un activo clave de infraestructura para la economía, conectando a los negocios y la gente con los mercados y proveedores claves del exterior, permitiendo la ampliación de la economía peruana basada en productos básicos (commodities) a una de servicios, tal como el turismo. Unas buenas conexiones de transporte aéreo son vitales para la inversión extranjera directa, lo cual ha sido un elemento importante detrás de la expansión económica del Perú en los años recientes. IATA. (2010). Beneficios económicos del transporte aéreo en el Perú.

1.1.1. ENLAZANDO EL PERU CON LA ECONOMIA MUNDIAL

El Perú está ubicado en la costa oeste de América del Sur y comparte fronteras terrestres con cinco países (Ecuador, Colombia, Brasil, Bolivia y Chile). Con estos cinco, existen conexiones de carreteras con todos a excepción de Colombia. Si bien el sistema de carreteras es extenso y cubre la mayor parte del país, las distancias son largas y muchos de los mercados clave del Perú están fuera de la región. Como resultado, la demanda de vuelos dentro del Perú está subiendo rápidamente (el número de pasajeros nacionales creció a un ritmo promedio de 11.8% por año entre el 2006 y el 2017). Y con el crecimiento esperado para los próximos años en el número de arribos de visitantes internacionales, se requerirá de un incremento mayor en el transporte aéreo para poder mantener los estándares de servicio. Universidad politécnica de Valencia. (2008). Evaluación de los principales puertos de América del sur. Análisis institucional, técnico y económico.

GRÁFICO N° 1: ARRIBO DE PASAJEROS A CUSCO



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática.

En los años recientes la industria del turismo se ha desarrollado rápidamente, con un crecimiento constante en las llegadas internacionales desde el 2004, ayudada por sitios de fuerte interés cultural tal como las ruinas de Machu Pichu y un nivel muy alto de diversidad geográfica, la cual ayuda a atraer el turismo de aventura. Una larga costa poblada por una cornucopia⁴ de balnearios de playa también actúa como un fuerte incentivo para los turistas potenciales. El transporte aéreo es el modo de llegada preponderante para los visitantes extranjeros. En el 2015 representó el 57.2% de todas las llegadas, un porcentaje que ha cambiado muy poco desde el 2002. La gran mayoría del resto de los visitantes arriba por tierra, con sólo 1.1% de los turistas llegando por mar. Un poco menos de la mitad de todos los turistas vienen de América del Sur, y la mayoría del resto ya proviene de Europa o Norte América. . Universidad politécnica de Valencia.(2008).Evaluación de los principales puertos de América del sur. Análisis institucional, técnico y económico.

⁴ La cornucopia, es un símbolo de prosperidad y afluencia que data del siglo V a. C.

1.1.2. LLEGADA DE TURISTAS INTERNACIONALES, SEGÚN PAÍS DE RESIDENCIA, OCTUBRE 2016

En el periodo octubre 2016 se registraron la llegada de 323,966 turistas internacionales, lo que representa un aumento de 7,4% respecto al mismo mes del año anterior. De acuerdo a las datos del mes de octubre, los países con mayor flujo de turistas adicionales respecto al mismo mes del año anterior fueron Chile con 15,0%, Colombia con 23,2%, Venezuela con 73,2%, Ecuador con 5,1% y Argentina con 9,9%. Instituto nacional de estadística e informática.(2016,octubre).Llegada de turistas internacionales, según país de residencia.

TABLA N° 1: LLEGADA DE TURISTAS INTERNACIONALES, SEGÚN PAÍS DE RESIDENCIA, ENERO - OCTUBRE 2016 Y 2015

País de Residencia	Enero-Octubre		Flujo Adicional 2016 - 2015	Var. % 2016 / 2015	Participación Porcentual 2016
	2015	2016 P/			
Total Turistas Internacionales 1/	2 885 073	3 110 020	224 947	7,8	100,0
1 Chile	831 591	895 899	64 308	7,7	28,8
2 EE.UU.	453 084	489 398	36 314	8,0	15,7
3 Ecuador	211 535	240 781	29 246	13,8	7,7
4 Colombia	134 600	149 391	14 791	11,0	4,8
5 Venezuela	33 500	44 209	10 709	32,0	1,4
6 México	61 716	70 946	9 230	15,0	2,3
7 Bolivia	103 425	111 336	7 911	7,6	3,6
8 Italia	49 843	55 840	5 997	12,0	1,8
9 Reino Unido	54 911	60 520	5 609	10,2	1,9
10 España	115 134	120 261	5 127	4,5	3,9
11 Países Bajos (Holanda)	23 941	28 907	4 966	20,7	0,9
12 Costa Rica	22 064	26 768	4 704	21,3	0,9
13 Argentina	142 936	147 198	4 262	3,0	4,7
14 China (R.P.)	15 465	19 459	3 994	25,8	0,6
15 Uruguay	12 650	16 286	3 636	28,7	0,5
16 Francia	77 221	80 427	3 206	4,2	2,6
17 Panamá	14 409	16 438	2 029	14,1	0,5
18 Australia	34 433	36 301	1 868	5,4	1,2
19 Guatemala	3 543	5 187	1 644	46,4	0,2
20 Canadá	57 726	59 267	1 541	2,7	1,9
Resto del Mundo	431 346	435 201	3 855	0,9	14,0

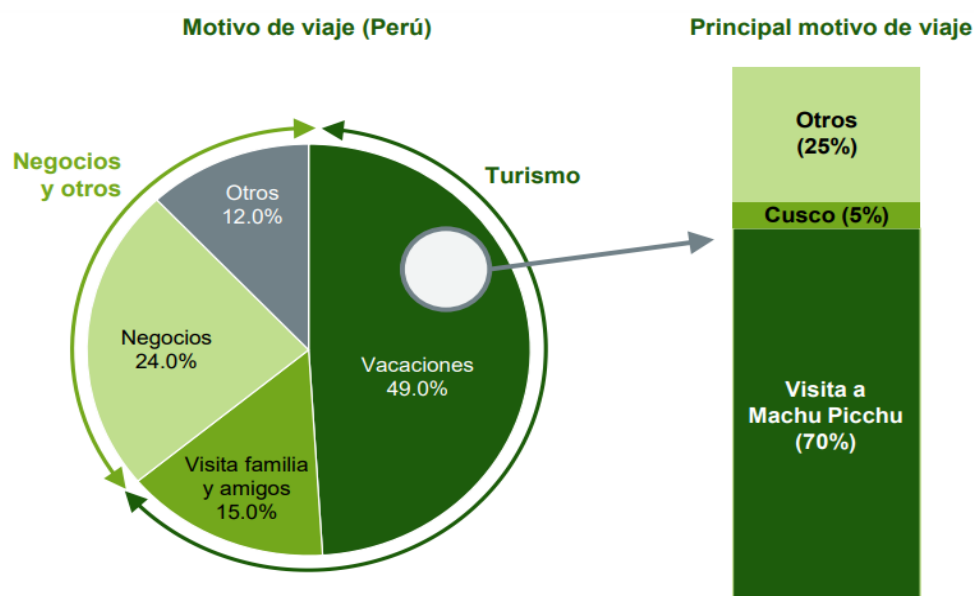
Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática.

1.1.3. TURISMO EN EL PERU

Según las cifras de Promperú⁵, el turismo receptivo del Perú ha crecido en los últimos años por encima del promedio mundial y de la región sudamericana. Concretamente, en 2015 el turismo en el Perú creció un 13%, mientras que el crecimiento mundial fue de un 5% y el de Sudamérica de un 9%. De acuerdo al Perfil del Turista Extranjero 2011, elaborado también por Promperú, la principal razón por la cual los visitantes extranjeros deciden viajar al Perú es por vacaciones, y concretamente para conocer el Santuario Histórico de Machu Picchu. De los visitantes extranjeros en el Perú, un 49% de ellos visita el país por vacaciones, un 24% por negocios y un 15% para visitar a familiares y/o amigos. Para la caracterización de la demanda de este estudio, el motivo de viaje tanto por vacaciones como por visita a familiares y amigos se considera turismo. Concretamente, el 70% de estos turistas extranjeros afirma que visitar Machu Picchu es el principal motivo de su viaje al Perú. Un 5% adicional de turistas vienen a Perú con la intención de realizar turismo en Cusco (sin ser Machu Picchu), por lo que según estas encuestas un total de 75% de los visitantes por vacaciones en Perú viaja al país para ir a Cusco (datos del 2011).Prom Perú. (2011).Turismo en el Peru.Comportamiento de turistas.

⁵ Promperú; Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo

GRÁFICO N° 2: MOTIVOS DE VIAJE EN PERÚ



Fuente: Promperu

Sin embargo, el país dispone de una amplia oferta turística, por lo que los turistas normalmente visitan varios departamentos en su viaje al Perú. Los 5 departamentos más visitados por estos turistas extranjeros son Lima, Cusco, Tacna, Arequipa y Puno, por orden de importancia. PromPerú. (2011). Turismo en el Perú. Comportamiento de turistas.

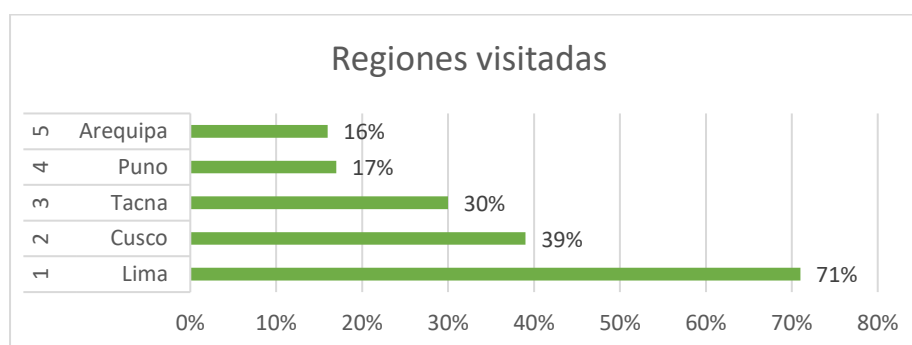
TABLA N° 2: REGIONES VISITADAS POR LOS TURISTAS EXTRANJEROS

Regiones		
1	Lima	71%
2	Cusco	39%
3	Tacna	30%
4	Puno	17%
5	Arequipa	16%
6	Ica	12%
7	Tumbes	11%
8	Piura	7%
9	La libertad	4%
10	Madre de Dios	2%
11	Loreto	2%
12	Ancash	2%
13	Lambayeque	2%

Fuente: Promperu



GRÁFICO N° 3: REGIONES VISITADAS POR LOS TURISTAS EXTRANJEROS



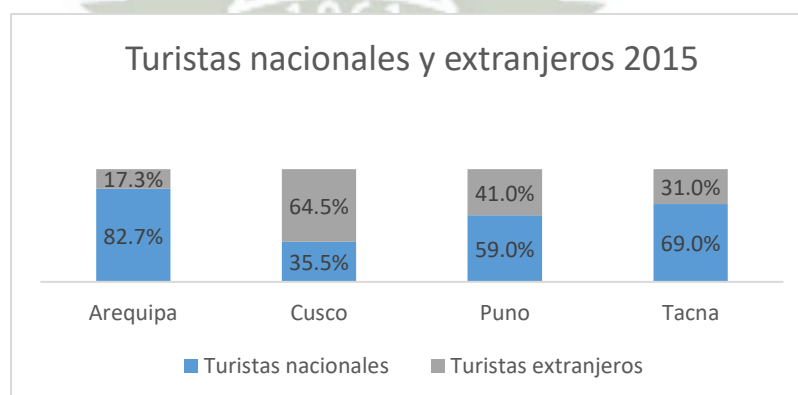
Fuente: Promperu

1.1.4. TURISMO EN EL SUR DEL PERU

Según las cifras del Instituto Nacional de Estadística e Informática al año 2015, el 15.2% del total de turistas que visitaron el país lo hicieron para conocer las regiones del sur. Cusco fue la región que recibió mayor número de turistas, con 2 millones 882,230. Le siguen Arequipa, que recibió 1 millón 789,207 turistas durante el mismo periodo; Puno, con 835,613 turistas; Tacna, con 630,215; Apurímac, con 408,129; Madre de Dios, con 370,626; y Moquegua, con 173,392.

En el grafrio n°4 se observa el porcentaje de turistas nacionales y extranjeros que arribaron a las regiones de la Macro región Sur⁶. Cusco es la única región donde más de la mitad de los turistas son extranjeros.

GRÁFICO N° 4: TURISTAS NACIONALES Y EXTRANJEROS 2015



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática.

⁶ "Macro Región del Sur" conformada por varios departamentos ubicados hacia ese punto cardinal (Arequipa, Cusco, Madre de Dios, Moquegua y Tacna).

1.1.5. LLEGADA DE VISITANTES A SITIOS TURÍSTICOS, MUSEOS Y ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS

Estos son los 15 lugares turísticos, museos y áreas naturales protegidas más visitados por nacionales, enero-octubre.

TABLA N° 3: LLEGADA DE VISITANTES A SITIOS TURÍSTICOS, MUSEOS Y ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS

Sitios Turísticos, Museos y Áreas Naturales Protegidas	Región	Visitantes Extranjeros Ene-Oct 2015	Visitantes Extranjeros Ene-Oct 2016	Flujo Adicional Ene-Oct 2016-2015	Var. % Ene-Oct 2016/ 2015
1 Santuario Histórico de Machu Picchu*	Cusco	781 732	861 605	79 873	10,2
2 Complejo Arqueológico de Moray	Cusco	149 878	178 686	28 808	19,2
3 Monasterio de Santa Catalina	Arequipa	116 276	124 149	7 873	6,8
4 Valle del Colca	Arequipa	116 000	123 987	7 987	6,9
5 Parque Arqueológico de Raqchi	Cusco	81 665	90 810	9 145	11,2
6 Museo de Sitio Huaca Pucallana	Lima	74 368	81 901	7 533	10,1
7 Isla Taquile	Puno	49 099	57 816	8 717	17,8
8 Complejo Arq. Sillustani	Puno	55 563	54 666	-897	-1,6
9 Museo Histórico Regional	Cusco	47 280	49 462	2 182	4,6
10 Mirador de las Líneas de Nasca	Ica	39 471	37 987	-1 484	-3,8
11 Complejo Arqueológico de Tipón	Cusco	29 559	36 132	6 573	22,2
12 Museo de Sitio Pachacamac	Lima	41 473	34 654	-6 819	-16,4
13 Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú	Lima	35 444	30 061	-5 383	-15,2
14 Complejo Arqueológico Huaca del Sol y de la Luna	La Libertad	24 920	25 743	823	3,3
15 Parque Arqueológico de Pikillaqta	Cusco	19 369	23 871	4 502	23,2

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática.

Los principales lugares turísticos afluentes son departamentos de la región sur del Perú, Cusco, Arequipa, Puno esto representa una oportunidad de una conexión rápida de parte de los turistas con el sur del Perú.

DESTINOS TURISTICOS MÁS IMPORTANTES EN EL SUR DE PERU

Santuario Histórico de Machu Pichu

Descripción

Ciudad perdida , ciudad sagrada, Machu Pichu ubicado a 2.430 metros de altura, en medio de un bosque tropical, el santuario de Machu Picchu fue probablemente la realización arquitectónica más asombrosa del Imperio Inca en su apogeo. Sus fortificaciones, terrazas y rampas gigantescas dan la impresión de haber sido esculpidas en las escarpaduras⁷ de la roca. El marco natural, situado en la vertiente oriental de los Andes, forma parte de la cuenca superior del Amazonas, que posee una flora y fauna muy variadas. ViajaPerú.(2015).

ILUSTRACIÓN N° 1: MACHU PICHU



Fuente: google imágenes

⁷ Escarpaduras. Declive áspero de cualquier terreno.

Complejo arqueológico Moray

Descripción

Reconocidos en 1932 como andenes circulares concéntricos, Moray se ubican en el Valle Sagrado de los Incas a 38 Km al noroeste de Cusco. Las teorías indican que este fue un centro de investigación agrícola incaico donde se lograron simular diversos microclimas⁸ y se llevaron a cabo experimentos de cultivos a diferentes alturas. El flujo de turistas al complejo arqueológico de Moray ha mostrado en los últimos cinco años una tendencia variable, logrando en el 2009 su máximo flujo de turistas con alrededor de 97,000 visitantes y llegando a casi los 52,000 visitantes en el 2012. Viaja Perú.(2015).

ILUSTRACIÓN N° 2: COMPLEJO ARQUEOLÓGICO MORAY



Fuente: google imágenes

⁸ Microclima es un conjunto de patrones y procesos atmosféricos que caracterizan un entorno o ámbito reducido.

Monasterio Santa Catalina

Descripción

La ciudadela se ubicó en la ciudad de Arequipa fundada el 10 de septiembre de 1579 y ubicada en una zona que destaca por su belleza natural, clima acogedor y que dispone de un gran material con el cual se construye y se sigue haciendo la arquitectura de esta ciudad, el Sillar. En el monasterio está construido con dos tipos, el sillar blanco que proviene del Volcán Chachani y el rosado del Misti, este último emblema de la ciudad. Viaja Perú.(2015).

ILUSTRACIÓN N° 3: MONASTERIO DE SANTA CATALINA



Fuente: google imágenes

Valle del Colca

Descripción

Ubicado al extremo noreste de Arequipa en la Provincia de Caylloma. Colca deriva de las palabras Collaguas y Cabanas, dos etnias que habitaban a lo largo del Río Colca. Este cañón tiene una profundidad de 4160 metros. Viaja Perú.(2015).

ILUSTRACIÓN N° 4: VALLE DEL COLCA



Fuente: google imágenes

Parque arqueológico Raqchi

Descripción

Es un lugar arqueológico incaico ubicado en el distrito de San Pedro en la provincia de Canchis (Cusco, Perú). El sitio arqueológico también es identificado como el templo de Viracocha debido a una de sus construcciones emblemáticas. Se localiza cerca al pueblo de Raqchi y al río Vilcanota. Viaja Perú.(2015).

ILUSTRACIÓN N° 5: PARQUE ARQUEOLÓGICO RAQCHI



Fuente: google imágenes

Isla taquile

Descripción

La isla de Taquile (Intika en quechua), en el lago Titicaca, es parte del distrito de Amantaní, Puno, Perú y está situada a 45 km de la capital regional. Tiene una población aproximada de 2.200 habitantes. La villa principal se encuentra a 3.950 msnm y el punto más alto de la isla llega a los 4.050 msnm. Viaja Perú.(2015).

ILUSTRACIÓN N° 6: ISLA TAQUILE



Fuente: google imágenes

Complejo arqueológico sillustani

Descripción

El complejo arqueológico llega a destacar por sus gigantescas "chullpas"⁹ construidas por collas e incas, para sepultar a sus muertos. Algunas a medio caer, otras de pie como torres de ajedrez resistiendo el paso del tiempo. La tranquila y desolada belleza de la puna envuelve a estas moles funerarias. Viaja Perú.(2015).

ILUSTRACIÓN N° 7: COMPLEJO ARQUEOLÓGICO SILLUSTANI



Fuente: google imágenes

1.2. GEOPOLÍTICA DE LOS AEROPUERTOS DEL SUR DEL PERÚ: AEROPUERTO DE CHINCHERO

El finalidad de esta investigación es la exploración de los datos geográficos de la Región Macro Sur Oeste del Perú (Ica, Arequipa, Moquegua y Tacna) y de la Región Macro Sur Este (Cusco, Puno, Ayacucho, Madre de Dios y Apurímac) a la asistencia de un desarrollo de los aeropuertos que permita en los próximos 50 años la captación de 20 millones de turistas anuales que recibirá la región sur del Perú a través de los HUBS¹⁰ aeroportuarios que se plantean en esta nueva geopolítica aeroportuaria y que arribaran directamente de los centros internacionales emisores de turismo receptivo, además del beneficio de la disposición de bodegas vía aérea para la exportación de los productos y

⁹ Chullpas es una antigua torre funeraria aimara, de base angular o redonda, construida originalmente para personas de alto estatus en la cultura aimara e incaica.

¹⁰ HUBS. Se refiere al puerto o aeropuerto como centro logístico competitivo de distribución o centro de conexiones,.

mercancías regionales con fletes¹¹ económicos y este es el verdadero sentido que le tenemos que dar al desarrollo de la Macro Región Sur, cuyo efecto inicial al 2023-2025 o cuando se termine de construir el aeropuerto de Chinchero y al final del primer año de operaciones tenemos la expectativa de la creación directa e indirecta de dos millones de puestos trabajo en la región sur del Perú. Palacio,J.F(2016).Geopolítica de los aeropuertos del sur del Peru.Aeropuerto de chincheros.

Los objetivos estratégicos generaran una mayor oferta exportable por medio del transporte aéreo de carga vía comercio exterior para lo cual se tendrá que impulsar un mayor nivel de inversión privada teniendo en cuenta las facilidades de acceso de las pequeñas y micro empresas (PYMES¹²) peruanas a la cadena exportadora.

El progreso de la infraestructura aeroportuaria de la Macro Región Sur deberá tener en cuenta la asociación del sector Transportes a través de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC¹³) con los gobiernos regionales y locales, buscando alianzas estratégicas con el sector privado y académico de cada región. Estas alianzas se sustentan en el hecho de que existen distintos mercados internacionales con los que se tiene que buscar una presencia creciente de la región sur del Perú en el tema de turismo receptivo y comercio exterior y ese debe ser el objetivo prioritario del Estado en alianza o colaboración con el sector aerocomercial privado, a quienes se les brindara el acceso a una infraestructura aeroportuaria de primer nivel.

El sector Transportes dentro de una nueva geopolítica aeroportuaria del sur del Perú deberá tener en cuenta la necesidad de aeropuertos internacionales con políticas de cielos abiertos en la región sur este y sur oeste cuando inicie negociaciones para la firma de convenios bilaterales. El Estado peruano como cuestión previa a cualquier geopolítica de aeropuertos deberá ratificar “la visión de CORPAC como empresa líder en América Latina en gestión aeroportuaria, se caracterizada por sus elevados niveles de seguridad, confiabilidad y eficiencia de los servicios de aviación civil, siendo elemento fundamental en apoyar el desarrollo e integración nacional” a partir de los

¹¹ Flete el proceso que se lleva a cabo a la hora de realizar el alquiler de un medio de transporte para traslado de mercancía.

¹² Pyme es el acrónimo de pequeña y mediana empresa.

¹³ Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC)

HUBS aeroportuarios que planteamos en los objetivos y que son el aeropuerto de Chinchero en Cusco, los aeropuertos de Tacna, Arequipa, Juliaca y Puerto Maldonado que tendrán que ser tenidos en cuenta por el Ministerio de Transportes y de Relaciones Exteriores en la suscripción de convenios aéreos bilaterales que se firmen de conformidad a los Arts. 56° y 57° de la Constitución del Estado peruano. Asimismo, “la misión de CORPAC en este actual esquema geopolítico de aeropuertos será “ofrecer servicios seguros y eficientes a la aeronavegación y aeroportuarios conservando la infraestructura aeronáutica que complazca la satisfacción del usuario con adecuados niveles de competitividad y rentabilidad”.

La conducta económica del Perú en la última década muestra un importante crecimiento en el producto bruto interno que debemos proyectar al 2066 en la Macro Región Sur con el objetivo de desarrollar la infraestructura aeroportuaria que se necesite para acercar los mercados internacionales de turismo receptivo y comercio exterior. El comportamiento de la tendencia creciente del tráfico aéreo internacional de pasajeros y carga, la actualización de las aeronaves de última tecnología con el incremento de la capacidad de asientos y de carga, además de las fusiones y/o alianzas estratégicas de las mega transportadoras a nivel regional nos deben llevar a una visión Aero¹⁴ política global con la finalidad de potenciar las posibilidades de turismo y comercio exterior de la región sur del Perú y para ello, se tendrá que idear la finalidad al aumento de las operaciones aeroportuarias a través de líneas aéreas nacionales y extranjeras en la exploración de más negocios internacionales y de un incremento significativo del turismo receptivo de la región sur del Perú. Un comportamiento mundial de la creación de nuevos espacios económicos en América viene consolidando los bloques económicos y para ello la Geopolítica de desarrollo del sur del Perú tendrá que desarrollar presencia del Ministerio de Relaciones Exteriores en una participación activa en los bloques regionales incluyéndose en cualquier negociación aérea bilateral, el otorgamiento de rutas de y hacia los aeropuertos internacionales de la Región Macro Sur del Perú.

¹⁴ Aero política, se originan por la necesidad de intercambiar derechos de tráfico, que son escasos.

1.3. PLAN, AEROPUERTO DE CHINCHERO. CUSCO.

Hay pocos símbolos tan potentes de la prosperidad de una ciudad como su aeropuerto. Más allá de la importancia de un terminal moderno y frecuentado por las grandes aerolíneas, es visto como un elemento importante en el desarrollo económico moderno. Algunos economistas indican que muchas grandes ciudades se están convirtiendo en verdaderas "aerotrópolis"¹⁵, ciudades enteras cuya vida comercial y económica gira en torno al éxito de sus aeropuertos. En lo que concierne a América Latina, sin embargo, la situación actual ha dejado mucho que pensar desde hace años, con servicios aéreos reducidos y caros, pocos aeropuertos y escasa comodidad para el usuario. Ello ha dificultado muchas veces que cumplan como debe ser su papel de motor del desarrollo económico. Pero en los últimos años, varias ciudades de la región han empezado a hacer inversiones importantes en sus aeropuertos. Diario BBC mundo. (2016). Importancia de un aeropuerto.

Actualmente los Aviones son enormes y necesitan pistas de aterrizajes y aeropuertos con la debida estructura para poder acoger a las aeronaves, actualmente la macro región sur no cuenta con un aeropuerto internacional que permita acoger a toda esta demanda de turistas insatisfecha desperdiciando una generación de divisas y oportunidades de empleo en nuestra región este articulo propone una propuesta de desarrollo para el aeropuerto internacional.

1.3.1. ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA

La opción de las pampas de Chinchero como lugar para el desarrollo del Aeropuerto internacional de Chinchero se basa en los estudios realizados en el año 1984, cuando en el gobierno del arquitecto Belaunde se proyectó llevar a cabo este proyecto convocándose incluso a concurso público. Pro Inversión. (2012). Estudios de pre inversión a nivel de factibilidad.

¹⁵ Aerotrópolis ofrecerá oportunidades de desarrollo para bienes raíces comerciales de clase mundial para atender a los viajeros, empleados que trabajan en el aeropuerto y las comunidades en las cercanías", comunicó la manifestación de impacto ambiental del nuevo AICM mediante un documento.

También la importante inversión que se llevaría a cabo por parte de los empresarios como Hoteles , Restaurantes , Parques de atracción , Malls además de las inversiones de los Gobiernos Regionales como nacionales en mejoras de infraestructura tanto como carreteras , puentes mejorar el parque automotor que serían obras complementarias a la del proyecto del Aeropuerto y Internacional de Chincheros sin mencionar los miles de empleos que se generarían tanto durante el proyecto de construcción y después del proyecto.

Es importante tener presente que el Aeropuerto de Chinchero va a contar con una pista de despegue y aterrizaje de 4,000 metros podrá recibir hasta seis millones de pasajeros en un año en relación a los dos millones quinientos mil pasajeros que recibe actualmente el Aeropuerto Velasco Astete del Cusco.

El Aeropuerto internacional formulado para Cusco es una alternativa si es que se quiere detener que el desarrollo de los sectores turismo y construcción en el Perú y sobre todo en la Macro región se vea detenido por las deficiencias que en la actualidad ya se viene mostrando en el actual aeropuerto del Cusco.

1.3.2. CONSIDERACIONES GEOLÓGICAS

Consideraciones geológicas del aeropuerto Chinchero-Cusco

El Aeropuerto Internacional de Chinchero es un proyecto aeroportuario, se ubicará en Chinchero, Cusco.

La autopista se localizará a 3700 msnm a 2 km del pueblo de Chinchero y a 15 km de la ciudad de Cusco, dentro de la cual aún existen algunas estructuras montañosas que alcanzan alturas de más de 4100 m, para finalmente mostrarnos que se trata de un relieve algo plano y que presenta afloramientos de la Formación geológica Chincheros, así como remarca el afloramiento de evaporitas, latitas, calizas ; además precisa la presencia de los lagos de Piura y Huancayo; El plano geomorfológico que acompaña esta descripción, encierra este relieve plano dentro de las altiplanicies de la zona.

A esta estructura geomorfológica se ha preferido llamarla como la altiplanicie de: "Chinchero-Maras", en cuanto el término "Pampa" tiene una relación más aguda entre un llano o relieve plano y sus escaseces arbóreas.

1.3.3. CONSIDERACIONES AMBIENTALES

No se encuentra pobladores cercanos en la zona o en los alrededores del proyecto. El proyecto cuenta con los parámetros necesarios y estudios ambientales para la ejecución del Aeropuerto Internacional.

El estudio técnico contiene los datos para el diseño de la estructura, operación e instalación del proyecto.

Estudio ambiental

La pampa de Chinchero es un zona agrícola, no se encuentra en ninguna Área Natural Protegida ni en su zona de amortiguamiento. También en la pampa existen distintos cuerpos de agua que conforman un espacio paisajístico de una gran belleza y complejidad entre los cultivos de secano y los humedales que lo conforman. Pro Inversión.(2015).Estudio de pre factibilidad. Estudio de impacto ambiental.

ILUSTRACIÓN N° 8: VALLE DE CHINCHERO



Fuente: pro inversión.

Concretamente la superficie del recinto aeroportuario se encuentra entre distintos cuerpos de agua, principalmente, manantes, lagunetas y bofedales.

Otro aspecto importante vinculado a la superficie aeroportuaria es la titularidad de los terrenos. Las 357 hectáreas de la poligonal¹⁶ del AICC estaban repartidas en tres comunidades, la comunidad de Yanacona y Aylo Pongo –pertenecientes a la municipalidad distrital de Chinchero- y la comunidad de Rachy Aylo – perteneciente a la municipalidad distrital de Huayllabamba.

Actualmente, el Gobierno Regional ya dispone de los títulos de propiedad emitidos por la Superintendencia Nacional de Registros Públicos (SUNARP¹⁷) en relación a los terrenos, de las tres comunidades, afectadas por la poligonal del AICC. En el año 2011 se desarrollaron diversos trabajos para determinar las afecciones¹⁸ e identificar a las personas de dichas comunidades que tenían predios afectados.

El espacio en el que se va a implantar el AICC no presenta focos contaminantes, pues se trata de una zona agrícola de uso para los comuneros de las comunidades anteriormente citadas, que mantienen el espacio para cultivos de subsistencia. No obstante, si se observan puntos contaminados en lagunas y múltiples restos de plásticos utilizados en agricultura. En cuanto a los pasivos ambientales, entendidos como una obligación, una deuda derivada de la restauración, mitigación o compensación por un daño ambiental o impacto no mitigado, en el área del AICC no existen, pues no se ha desarrollado ninguna actividad que no sea la actividad agrícola y no ha habido intervención externa al territorio propiedad de las comunidades involucradas. En relación a este aspecto hay que diferenciar los impactos ambientales que se puedan generar a partir de la construcción del AICC y la operación del propio aeropuerto, aunque, en cualquier caso, estos estarán bajo el Plan de Manejo ambiental del aeropuerto.

La ejecución del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco debe llevarse a cabo en la micro cuenca de Chinchero, un altiplano rodeado de colinas y formaciones montañosas. Pro Inversión.(2015). Estudio de pre factibilidad. Estudio de impacto ambiental.

¹⁶ Poligonal, es una figura geométrica plana compuesta por una secuencia finita de segmentos rectos consecutivos que encierran una región en el plano

¹⁷ Superintendencia Nacional de Registros Públicos (SUNARP)

¹⁸ Afección. Alteración o mudanza que causa una cosa en otra.

ILUSTRACIÓN N° 9: PRO INVERSIÓN



Fuente: Proinversion

1.3.4. OTROS IMPACTOS

Pero eso no es todo, también están los temas cultural y socio ambiental. Al respecto, el Estudio Ambiental Preliminar del proyecto de construcción del aeropuerto de Chinchero señala lo siguiente:

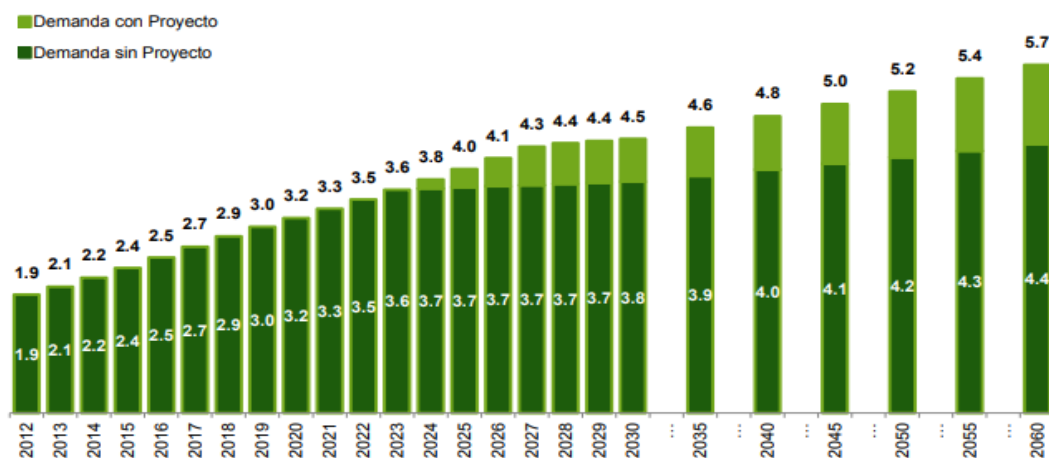
- Impacto en la cultura local y su identidad.
- Impacto en la transpirabilidad peatonal y vehicular.
- Impacto sobre la economía de las comunidades involucradas en la compra y venta de terrenos.

Todo este sobre los impactos del proyecto tratan de solucionar y desarrollar actividades de integración social y capacitación con las comunidades mejorando su calidad de vida con un empleo digno y bien remunerado.

1.4. SITUACIÓN DEL PROYECTO

Debida a la actual situación del proyecto se tiene pensado que el aeropuerto internacional de chinchero opere en el año 2023. Como se observa en la siguiente figura, la construcción del nuevo aeropuerto produce un incremento de la demanda en la región al no estar su capacidad limitada, respondida por el Aeropuerto internacional de chinchero. A continuación se observan las demandas del AIVA y del AICC, y con la apertura del aeropuerto permite dar respuesta a toda la demanda del tráfico aéreo en la región del Cusco. Pro Inversión. (2015). estudio de pre factibilidad. Análisis de la demanda.

GRÁFICO N° 5: DEMANDA DEL TRÁFICO AÉREO DE LA REGIÓN DEL CUSCO



Fuente: pro inversión.

El aeropuerto tendrá dos fases de operación la primera fase según la estimación de pro inversión en el 2031 de 5 millones, y la segunda fase comenzara en el 2044 con casi 6 millones de pasajeros.

1.5. BENEFICIOS DE MACRO REGIÓN SUR

1.5.1. LOS CUATRO EJES DE DESARROLLO DE CUSCO

Empleo. Durante y después de su construcción, el Aeropuerto de Chinchero generara un gran número puestos de trabajo, en la que se necesite gente especializada para brindar servicios específicos, por esta razón se realizara una evaluación para conocer la verdadera demanda del capital humano que se requiere en la región, para que las instituciones a nivel nacional lleguen a Cusco y sus jóvenes reciban capacitaciones para poder acceder a un empleo digno. Nieto,C.S.(2014).Desarrollo regional en base a cuatro ejes.

Turismo. Cusco, cada año recibe un promedio de 3 millones de turistas, dato que se duplicará una vez que el Aeropuerto Internacional de Chinchero esté en funcionamiento, para ello es necesario implementar y mejorar los niveles de servicios turísticos como hospedaje, transporte, restaurantes entre otros, así como mejorar la oferta turística en relación a nuevos circuitos, aparte de Machupicchu y

los ya conocidos centros turísticos. Nieto,C.S.(2014).Desarrollo regional en base a cuatro ejes.

Exportaciones. el sector agrícola , también tendrá su oportunidad de desarrollo, el nuevo aeropuerto será un lugar propicio para las exportaciones donde los cultivos andinos tienen que abrirse espacio en un competitivo mercado internacional, para este efecto la Dirección Regional de Agricultura, deberá acreditar la calidad de los productos como la quinua, kiwicha, tarwi y los cereales que se cosechan en la región, con objetivos de llegar al norte de Chile, el oriente boliviano y el sur oriente de Brasil, como potenciales mercados. Nieto,C.S.(2014).Desarrollo regional en base a cuatro ejes.

Vías de Comunicación. Para el transporte de los turistas extranjeros y nacionales que arribarán cada año, al Aeropuerto Internacional de Chinchero, se necesitara vías rápidas que reduzcan la distancia de viaje a dicha localidad, las que serían utilizadas para mejorar la conectividad regional, por lo pronto el Gobierno Regional Cusco, alista el proyecto de construcción de un túnel entre Picchu -Poroy, la que sería una inversión pública privada y permitiría unir la Ciudad Imperial, con las provincias de Urubamba, Calca y La Convención. Nieto,C.S.(2014).Desarrollo regional en base a cuatro ejes.

1.5.2. OPORTUNIDADES DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL CUSCO

El Aeropuerto tiene la ventaja que va a desatorar los cuellos de botella¹⁹ en Cusco para los turistas que quieren visitar la ciudad y realizar turismo en Machu Pichu. Es por tanto, una importante palanca para el crecimiento económico, el cual debe ser parte de una propuesta de desarrollo integral e integradora que junte varios organismos públicos para que no se convierta en un elefante blanco.

Cusco tiene problemas en los servicios turísticos y presenta una falta de infraestructura hotelera y de restaurantes. Existen solo 4 hoteles de 5 estrellas y 1 restaurante de primer nivel, por lo que las autoridades locales, regionales y de

¹⁹ cuellos de botella, una fase de la cadena de producción más lenta que otras, que ralentiza el proceso de producción global.

gobierno central deben hacer un adecuado planeamiento estratégico de la zona para explotar al máximo el aeropuerto.

Existen turistas que tiene en sus preferencias pasar por recorridos a pie y hacer más que un turismo de lugares históricos, hacer uno más ecológico y de paisajes. EL proyecto traerá un incremento en la economía local, un aumento del empleo en la zona y una revalorización de los terrenos. Asimismo, el aeropuerto impulsara diversas actividades económicas derivadas del turismo como gastronomía, hotelería, empresas de servicios y otros servicios, en especial en una zona donde hay campesinos que viven en una situación de extrema pobreza y exclusión.

Incluso, el sector agrícola de la zona se puede ver beneficiado con el aeropuerto al mediano o largo plazo, al momento de iniciar el aprovechamiento y explotación de nuestra oferta exportable de productos agrícolas con el mejoramiento de la infraestructura de la zona. Gobierno regional Cusco. (2012).Plan operativo institucional. Diagnostico situacional.

La actual sociodemográfica de Cusco asciende a 1300000 de habitantes según INEI, Cusco es observado como la región con uno de los más altos índices de pobreza con 49.5% de pobreza, de cada cinco personas uno vive en extrema pobreza , estos datos fueron sacados en el 2011.

1.5.3. DISPONIBILIDAD DE INFRAESTRUCTURA HOTELERA

En el estudio realizado en el año 2013 por el ministerio de cultura y desarrollo del Perú, para registrar la infraestructura hotelera y su comportamiento como se muestra en la siguiente tabla.

TABLA N° 4: DISPONIBILIDAD DE INFRAESTRUCTURA HOTELERA I

CATEGORIA	NUMERO DE				N. DE HABITACIONES	N. DE CAMAS
	ESTABLECIMIENTOS	%	HABITACIONES	CAMAS		
5 *****	4	0.56	888	1752	111	219
4****	5	0.35	501	953	100	191
3***	79	5.48	2793	5479	35	69
SUB TOTAL	92	6.38	4182	8184	45	89

Fuente: Base de datos mincetur

TABLA N° 5: DISPONIBILIDAD DE INFRAESTRUCTURA HOTELERA II

CATEGORIA	NUMERO DE				N. DE HABITACIONES	N. DE CAMAS
	ESTABLECIMIENTOS	%	HABITACIONES	CAMAS		
2**	117	8.12	2214	4022	19	24
1*	39	2.71	622	1059	16	27
sin categoría	1190	82.58	13200	25075	11	21
TOTAL	1346	100	16036	30156	14	27

Fuente: Base de datos mincetur

Los resultados de las tablas arrojaron los siguientes datos, que Cusco presenta 4 hoteles de 5 estrellas, en conjunto tienen 288 habitaciones y 1752 camas, en los hoteles de 4 estrellas solo se presentaron 5 hoteles, los cuales tienen 501 habitaciones y 953 camas, los de 3 estrellas presentan 79 establecimientos con 2793 y 5479 camas, así mismo los de menor categoría como los de 2,1 estrellas y los establecimientos sin categorías representan el mayor porcentajes de establecimientos con un 93.41 %.

Dentro del ranking publicado por la revista Travel more Leisure de los 10 mejores hoteles de Latinoamérica el Perú se posiciona en el 1ro, 5to y 9no lugar. Los hoteles fueron clasificados.

En sus instalaciones, ubicación, servicio, comida y valor total.

1.	Belmond Palacio Nazarenas. Cusco, Perú .
2.	Casa San Agustín. Cartegena, Colombia.
3.	Alvear Palace Hotel. Buenos Aires. Argentina.
4.	Casa Gangotena. Quito, Ecuador.
5.	Belmond Hotel Monasterio. Cusco, Peru.
6.	Waldorf Astoria Panama. Panama.
7.	Palacio Duhau Park Hyatt. Buenos Aires, Argentina.
8.	Four Seasons Hotel. Buenos Aires, Argentina.
9.	Palacio del Inka, a Luxury Collection Hotel. Cusco, Perú.
10.	Belmond Copacabana Palace. Rio de Janeiro, Brasil.

Otro dato importante dentro del ranking mundial ocupamos el puesto número 14 de los 50 mejores hoteles Inkaterra La Casona, Cusco, Perú.

1.5.4. SERVICIOS DE RESTAURANTES

En el estudio elaborado por pro inversión durante los años del 2008 al 2014 se registraron el número de infraestructura en los de servicios de comida y restaurantes con categoría y sin categoría.

TABLA N° 6: RESTAURANTES POR CATEGORÍA

Categoría	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
sin Categoría	288	144	173	225	228	256	294
1 tenedor	31	30	30	30	31	31	31
2 tenedores	49	47	46	45	45	46	46
3 tenedores	5	5	5	5	5	5	5
4 tenedores	0	0	0	0	0	0	0
5 tenedores	0	1	1	1	1	1	1
Total	373	227	255	306	310	339	377

Fuente: Mincetur

Elaboración: Propia

Según los datos mostrados por pro inversión solo existe un restaurante de 5 tenedores, con 4 tenedores o existe ningún establecimiento, pero con 3 tenedores la situación mejora porque se presentan 5 establecimientos, el resto de establecimientos serían los de 2 y 1 tenedor y sin categoría que representa el 98.9 % de establecimientos. Cabe nombrar que el sector de la gastronomía en la macro región Cusco se encuentra desarrollando.

AGENCIAS DE VIAJE

Las agencias de viaje son el sector más dinámico dentro de la economía turística en la región de Cusco, en el estudio elaborado por la municipalidad provincial del Cusco se registraron una variedad increíble de tipos de agencias que brindan servicios a los turistas las más representativas son las tradicionales , aventura , naturaleza, entre otros. Las más extrañas son las de awana , espirituales, curandismo, medicina natural.

TABLA N° 7: AGENCIA DE VIAJE POR ESPECIALIDAD

Especialidad	2009	2010	2011	2012
Tradicional	79	99	107	113
Aventura	85	115	125	120
Naturaleza	14	19	23	34
Otros	25	33	38	37
Total	203	266	293	314

Fuente: MPC

Elaboración: Propia

En el periodo del 2012 se registraron 113 agencias tradicionales, 120 de aventura, 34 de naturaleza y otros 37 de agencias diversas

PEA INFORMALIDAD CUSCO 2014

La PEA. Población económicamente activa del departamento de Cusco durante el periodo del 2014 tiene el 85.15 % de trabajadores en calidad de empleo informal y solo el 14.85% trabaja en condiciones de formalidad.

TABLA N° 8: EMPLEO FORMAL E INFORMAL (OCUPACIÓN PRINCIPAL) CUSCO 2014

Situación De Formalidad E Informalidad En La Ocupación Principal	Numero	(%)
Empleo Informal	2.167	85.15
Empleo Formal	378	14.85
Total	2.545	100

Fuente: ENAHO 2014

Elaboración: Propia

**TABLA N° 9: EMPLEO INFORMAL, SEGÚN TAMAÑO DE EMPRESA,
CUSCO 2014**

Tamaño De Empresa	Numero	(%)
Micro	2.205	92.26
Mediana	81	3.39
Grande	104	4.35
Total	2.390	100

Fuente: ENAHO 2014

Elaboración: Propia

Según los datos de ENAHO en la región de Cusco existen 2.205 micro empresas que representan el 92.26% , dentro de la mediana empresas existen 81 y representan el 3.39% , y las grandes empresas con 104 y representan el 4.35%.

1.5.5. DEJAR LA DEPENDENCIA DE LA MINERÍA

La actividad turística es siempre mano de obra intensiva lo que diferencia de la minería que es capital intensivo, la minería si genera una buena cantidad de mano de obra pero en estos momentos de desaceleración explicada por los bajos precios de los metales es primordial la necesidad de buscar alternativas de actividad economía diversificada.

Países como España viven del turismo de Europa debido a las ventajas comparativas que tiene el país ibérico en lo que se refiere a clima y gastronomía. Nosotros debemos aprovechar mejor las ventajas comparativas que tenemos en gastronomía y monumentos históricos para tratar de abarcar la mayor cantidad de turistas posibles y que este sector sea uno de los motores de crecimiento de nuestra economía. El turismo es una actividad económica renovable a diferencia de la minería que es no renovable y contaminante directamente o indirectamente.

1.5.6. (ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE AÉREO) CREADA EN 1945

LA IATA es la encargada de promover un transporte aéreo, seguro, regular y económico. Es la asociación de transportistas aéreos que se compromete con el principio de competencia y libre comercio.

1.6. FLUJOS COMERCIALES

Se considera a los intercambios comerciales cuando producen un movimiento entre compradores y vendedores de diferentes países.

Importaciones: Consiste en el ingreso legal de mercancías de un país origen al país importador, principalmente para el consumo. Comercio y Aduanas. (2015).

Fredy Olmos afirma que: “La importación lo que hace es trasladar de manera formal y legal productos que se producen en otro país y que son demandados para el consumo y el uso del país al que se llevan. Las importaciones, son los productos que ingresan al país de recepción a través de las fronteras y normalmente están sujetos al pago de aranceles que establece el país en cuestión”.

Exportaciones:

Son todos los bienes y servicios de un país, los cuales son enviados para ser usados o consumidos en otro país. Un incremento de las exportaciones es importante para el crecimiento económico de un país, ya que genera un mayor empleo por la demanda generada de los países del exterior de productos nacionales; por lo tanto hay un incremento en la actividad económica lo que permite que el PBI aumente. Las exportaciones pueden ser:

- a) **Exportaciones tradicionales:** Son productos que poseen escaso valor agregado y se exportan con muy poca frecuencia, ya que pueden ser sustituidos en los países que son industrializados, el precio de venta de estos productos es fijado por mercados internacionales.
- b) **Exportaciones no tradicionales:** Son todos los productos manufacturados que se les añade valor agregado mediante un proceso de transformación.
- c) **Exportaciones restringidas:** Son aquellas que pertenecen a un comercio ilícito. Comercio y Aduanas. (2015).

1.7. AVIACIÓN COMERCIAL Y DE CARGA

1.7.1. CONCEPTOS BÁSICOS

El transporte internacional de pasajeros y mercancías en la actualidad del siglo XXI, la mayoría de los países del mundo cuentan con aeropuertos y estos están conectados por rutas de todo tipo de distancia y coste. La mayoría de pasajeros utilizan el avión en sus periodos vacacionales para disfrutar de sus días de descanso en otros países y las mercancías viajan cada vez más lejos por el aire y aun menor tiempo que en por el mar .

Mientras que el barco es ideal para el traslado de mercancías baratas y pesadas, el avión se ha convertido en el medio idóneo de transporte para enviar productos de alto coste o de traslado urgente.

1.7.2. TIPOS DE AERONAVES MIXTAS Y DE CARGA

A continuación, vamos a nombrar los tipos de aviones comerciales más populares en la actualidad. Boeing y Airbus son los dos principales fabricantes de aeronaves y los dos se encuentran igualados tanto en número de la cantidad ofertada y demandada.

El actual aeropuerto Velasco Astete de Cusco solo puede recibir los aviones Airbus 321 y Boeing 737-800 que tienen una capacidad para transportar hasta 190 pasajeros como máximo, el aeropuerto de Chinchero contara con una pista de aterrizaje para las aeronaves como Airbus 340 y Boeing 787 de 300 personas en promedio.

TABLA N° 10: CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DE LOS MODELOS DE AERONAVES QUE PODRÍAN OPERAR EN AICC

Modelo	MTOW (tm)	MPL (tm)	Envergadura	Asientos
A330-200	238	51.3	60.3	253
A340-300	276.5	55.8	60.3	295
A340-600	368	68.6	63.5	384
B737-700	70.1	17.6	35.8	128
B737-800W	79	21.3	35.8	160
B757-200	115.7	25	38	186
B787-8	227.9	43.3	60.2	242

Fuente: Boeing y Airbus,

Elaboración: Propia

1.7.2.1. **BOEING 737**

El Boeing 737 es una aeronave de pasajeros de corto y mediana distancia que entró en servicio por primera vez el 15 de febrero de 1968.

Es la aeronave de pasajeros más exitosa de la historia de la aviación, que ha sido fabricado sin interrupción desde los años 60s.

El primer modelo en salir al mercado fue la serie 100. Desde que inició operaciones, Air Europa es la principal compañía aérea que los usa.

ILUSTRACIÓN N° 10: BOING 737



Fuente: Base de datos google

1.7.2.2. **AIRBUS A320**

El Airbus A320 es la aeronave comercial, de fuselaje estrecho y de corta media distancia. Existen variados modelos derivados del A320.

El grupo A320 ha sido nombrado como el grupo de aeronaves más rápidas en ventas del mundo y el avión de una única generación mejor vendido.

China Eastern Airlines es la compañía que cuenta con un mayor número de aviones de este modelo.

ILUSTRACIÓN N° 11: AIRBUS A320



Fuente: Base de datos google

1.8. BCRP. (2017). PRODUCTO BRUTO INTERNO (PBI)

Es la suma de valores monetarios de los bienes y servicios elaborados en un mismo año de un país. Esta expresado en la divisa nacional, la expresión corriente o nominal hace hincapié en los precios medidos sin descontar la inflación su cálculo toma como referencia a valores reales como se expresa en la formula siguiente:

$$\text{PBI} = \text{C} + \text{I} + \text{G} + (\text{X} - \text{M})$$

Donde:

C = consumo

I = inversión

G = gasto

X = exportaciones

M = importaciones

Existen 3 métodos para calcular el PBI:

Método de gasto: Consiste en considerar el consumo privado y público, inversión, exportaciones e importaciones.

Método de Producción: Se considera los valores de mercado de los productos en cada una de las etapas de producción de cada sector económico.

Método de ingreso: Considera los ingresos percibidos por los agentes económicos como remuneraciones, consumo, impuestos y excedentes. Banco central de reserva del Perú.(2017).Glosario. Producto bruto interno.

1.9. RECAUDACIÓN TRIBUTARIA

Es una prestación de dinero que el Estado exige en el ejercicio de su poder de imperio sobre la base de la capacidad contributiva en virtud de una ley, y para cubrir los gastos que le demande el cumplimiento de sus fines. Villegas,H.(2017).Curso de Finanzas, Derecho Tributario y Financiero. Tomo I - Buenos Aires.

Impuesto: Es el tributo cuyo pago no origina por parte del Estado una contraprestación directa en favor del contribuyente. Tal es el caso del Impuesto a la Renta.

Contribución: Es el tributo que tiene como hecho generador los beneficios derivados de la realización de obras públicas o de actividades estatales, como lo es el caso de la Contribución al SENCICO.

Tasa: Es el tributo que se paga como consecuencia de la prestación efectiva de un servicio público, individualizado en el contribuyente, por parte del Estado. Por ejemplo los derechos arancelarios de los Registros Públicos.

La ley establece la vigencia de los tributos cuya administración corresponde al Gobierno Central, los Gobiernos Locales y algunas entidades que los administran para fines específicos. Sunat. (2018).

1.10. ESTIMACIÓN LINEAL MICROSOFT EXCEL

La función estimación lineal calcula las estadísticas de una línea con el método de los "mínimos cuadrados" para calcular la línea recta que mejor se ajuste a los datos y después devuelve una matriz que describe la línea. También puede combinar.

Estimación lineal con otras funciones para calcular las estadísticas de otros tipos de modelos que son lineales en los parámetros desconocidos, incluidas series polinómicas, logarítmicas, exponenciales y de potencias. Debido a que esta función devuelve una matriz de valores, debe ser especificada como fórmula de matriz. Encontrará las instrucciones correspondientes tras los ejemplos de este artículo. Microsoft. (2017). Estimación lineal.

La ecuación para la línea es la siguiente:

$$y = mx + b.$$

Donde se comprende:

- **Conocido_y** Obligatorio. Es el conjunto de valores y que se conocen en la relación $y = mx + b$.
- **Conocido_x** Opcional. Es un conjunto de valores x que pueden conocerse en la relación $y = mx + b$.
- **Constante** Opcional. Es un valor lógico que especifica si se fuerza la constante b para que sea igual a 0.
- **Estadística** Opcional. Es un valor lógico que especifica si se deben devolver estadísticas de regresión adicionales.

2. PLANTEAMIENTO OPERACIONAL

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

GEOPOLÍTICA DE LOS AEROPUERTOS DEL SUR DEL PERÚ: AEROPUERTO DE CHINCHERO

El presente artículo aborda el tema de la geopolítica aeroportuaria. La finalidad es la búsqueda de los datos geográficos de la región Macro Sur Oeste y Este del Perú y establecer la priorización de políticas de cielos abiertos en terceras y cuartas libertades de la mencionada región. El autor desarrolla un proyecto de tratado transfronterizo multilateral de utilización de aeropuertos fronterizos con aeronaves en la búsqueda del mercado de costos bajos. Y finaliza comentando el nuevo terminal aéreo Chincheros su concesión y ventajas del proyecto.

Este artículo nos apoya para informarnos de las posibles oportunidades globales que requieren ser analizados con un nuevo enfoque para tener un claro conocimiento acerca de los intereses aéreos de nuestro país. PALACIN, J. (2016). Geopolítica de los aeropuertos del sur del Perú. Aeropuerto de Chinchero.

El Plan COPESCO

Desde 1978 hasta 1988 se realizaron diversos estudios técnicos de factibilidad y definitivos de ingeniería por parte de consultores internacionales contratados por el Plan COPESCO, con el objetivo de determinar un emplazamiento para el nuevo aeropuerto internacional del Cusco. Como conclusión de los estudios efectuados, se consideró a Chinchero como la ubicación idónea para el nuevo aeropuerto internacional debido, principalmente, a razones de capacidad operacional del aeropuerto, impacto socio-económico y accesibilidad. Ministerio de comercio exterior y turismo.(2015).Plan copesco.

2.2. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

2.2.1. TIPO DE DISEÑO

No experimental, debido a que la investigación es de caso.

2.2.2. TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

En la siguiente tesis se usara fuentes de investigación secundaria, mediante registro diarios, documentos en línea, libros, artículos, estudios de inversión, estudios de pre factibilidad, se recopilara información de segundo grado para así realizar el análisis de los beneficios del proyecto aeropuerto internacional de chinchero como sus indicadores y de esta manera hacer una relación de influencia entre las variables propuestas.

Aplicación práctica

- Disponible (estadísticas existentes)
- Comparable (normalizada)
- Tendencias del mercado
- Funcional, adaptable y manejable

Posteriormente se medirá el impacto y la influencia en el desarrollo de la Macro Región Sur.

En cuanto al número de proyectos que se realizara en la región Cusco ejecutados en el periodo de construcción y operación del aeropuerto para luego plasmarlos en cifras que nos sirva de ayuda para hacer una comparación y establecer una relación entre las variables.

También se hará una investigación sobre el número de infraestructura hotelera y gastronómica que presentan las regiones afectadas.





CAPÍTULO III

RESULTADOS

III. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

1. INVERSIÓN EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL CHINCHEROS Y SU IMPACTO EN EL PBI DE LA MACRO REGIÓN SUR

1.1. EVALUACIÓN ECONÓMICA DEL PROYECTO

El total estimado en la inversión es de US\$ 665 millones está distribuida en tres fases. La primera fase del proyecto contempla el 36% de dicho monto. Durante la primera fase de la concesión se elaboran los estudios EIA que es el estudio de impacto ambiental, EDI que es el diseño definitivo del aeropuerto, PMA que es el plan de monitoreo arqueológico y las pautas de ejecución, entre otros necesarios para la construcción del proyecto. Una vez que estos documentos son revisados y aprobados por el Estado Peruano, se puede iniciar la siguiente fase.

En la segunda fase del proyecto se invertirá el 34%. Esta actividad tiene una duración aproximada de dos años.

TABLA N° 11: EVOLUCIÓN ECONÓMICA DEL PROYECTO I

Descripción	2015	2016	2017	2018
Obras Civiles	23350.541	0	71,512	137,045
Equipamiento	0	0	0	0
Total Costo De Ejecución De Obra	23350.541	0	71512.379	137044.525
Supervisión De Obra Ositran			5570.613	3387.965
Total General	23350.541	0	77082.992	140432.49

Fuente. Pro inversión

Elaboración: Propia

TABLA N° 12: EVOLUCIÓN ECONÓMICA DEL PROYECTO II

2019	2020	2021	2022	Total
72566.415	63,040	61322.711	8,588.721	437,425.43
0	34,955	30,220	5,275	70,449
72566.415	97994.808	91,542,606	13,863,316	507,874.59
3849.96	2,618	2,926	770	19,122
76416.375	100612.782	91,545,532	13,864,086	526,997

Fuente. Pro inversión

Elaboración: Propia

Para la tercera fase del proyecto se invertirá el 30%, La tercera fase tiene una duración de 3 años aproximadamente y comprende la construcción del terminal, pista de aterrizaje, torre de control y los edificios de apoyo.

Para la cuarta fase .Una vez concluida la construcción del proyecto, se inicia la operación del aeropuerto, la cual se estima empezar a operar a finales del 2023 o inicios del 2024.



TABLA N° 13: INVERSIÓN DEL PROYECTO ANTES DE LA CONSTRUCCIÓN

Cuadro De Inversión Del Proyecto Antes De La Construcción Millones De US\$				
Indicador	2015	2016	2017	2018
Estudios E Ingeniería	4.4	0.5	0.5	0.5
Movimiento De Tierras	17.4	54.1	42.7	6.8
Obras Civiles	17.5	14.7	24	72.8
Equipamiento	0	0	0	20.8
Paisajismo plan De Monitorización	1.3	1.4	0.2	0.2
Actuaciones Ambientales	0.3	1.8	1.8	1.7
Supervisión De Obras	4.1	3.3	3.6	2.6
Total	45	75.7	72.8	105.4

Fuente: Proinversión

Elaboración: Propia

En las siguientes tablas se muestra el flujo de caja que tendrá el aeropuerto internacional de chinchero, elaborado por pro inversión en un periodo de 47 años con aporte de los testistas recalculando los ingresos y los impuestos y el igv teniendo un flujo de caja con la realidad del proyecto.

TABLA N° 14: INGRESOS Y EGRESOS 2014-2031 PROYECTADOS

Cuadro Ingresos Y Egresos Del Proyecto De Inversión					
	Und	2014	2015	2016	2017
Ingresos	S./	0	0	0	0
Gastos Operativos	S./	0	0	0	0
Gastos De Capital O Inversión	S./	4.614.483	13.843.450	330.409.064	308.865.123
Impuestos	S./	0	0	0	0
Igv	S./	830.607	2.491.821	59.473.631	55.235.722
Flujo De Caja	S./	-5.445090	-16.335271	-389.882695	-362.100845

Fuente: Proinversión

Elaboración: Propia

TABLA N° 15: INGRESOS Y EGRESOS 2014-2031 PROYECTADOS

Cuadro Ingresos Y Egresos Del Proyecto De Inversión						
	Und	2018	2019	2020	2021	2022
Ingresos	S./	0	0	0	0	0
Gastos Operativos	S./	0	0	0	0	0
Gastos De Capital O Inversión	S./	275.898.351	204.440.067	446.158.743	47.553	130.731
Impuestos	S./	0	0	0	0	0
Igv	S./	50.201.703	36.799.212	80.308.574	2.639	7.256
Flujo De Caja	S./	-329.100054	-241.239279	-526.467316	-529.106.00	536.362100

Fuente: Proinversión

Elaboración: Propia

TABLA N° 16: INGRESOS Y EGRESOS 2014-2031 PROYECTADOS

Cuadro Ingresos Y Egresos Del Proyecto De Inversión						
	Und	2023	2024	2025	2026	2027
Ingresos	S./	90.232.467	93.897.370	98.966.312	103.398.989	107.835.802
Gastos Operativos	S./	37.570.140	37.755.581	37.996.731	38.214.375	38.433.445
Gastos De Capital O Inversión	S./	130.731	130.731	9.355.155	6.222.222	582.171
Impuestos	S./	0	2.572.270	4.219.538	5.557.130	6.962.851
Igv	S./	-11.484475	-12.120792	-11.342420	-12.676807	-14.463039
Flujo De Caja	S./	64.016.070	65.559.580	58.737.307	66.082.069	76.320.374

Fuente: Proinversión

Elaboración: Propia

TABLA N° 17: INGRESOS Y EGRESOS 2014-2031 PROYECTADOS

Cuadro Ingresos Y Egresos Del Proyecto De Inversión					
	Und	2028	2029	2030	2031
Ingresos	S./	109.074.372	109.749.987	110.468.709	111.221.458
Gastos Operativos	S./	38.495.662	38.530.707	38.567.484	38.622.654
Gastos De Capital O Inversión	S./	239.077	389.557	130.731	33.404.014
Impuestos	S./	7.353.849	7.563.219	7.789.846	7.536.999
Igv	S./	-14.739900	-14.830008	-15.001333	-9.140686
Flujo De Caja	S./	77.725.685	78.096.512	78.981.980	40.798.477

Fuente: Proinversión

Elaboración: propia

Los ingresos del Aeropuerto Internacional de Chinchero

Son básicamente generados por tarifas e ingresos del AICC que son 3 tipos Ingresos Aeroportuarios con tarifa regulada, Ingresos Aeroportuarios con cargos de acceso y Ingresos No Aeroportuario.

Ingresos Aeroportuarios con tarifa regulada

- TUUA La Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA).
- Aterrizaje/Despegue.
- Estacionamiento de Aeronaves.
- Puentes de Embarque.

Ingresos Aeroportuarios con cargos de acceso

Los ingresos aeroportuarios con cargos de acceso incluyen tres tipos de ingresos:

- Cargos de acceso a rampa.
- Servicio de Catering.

- Almacenamiento y Abastecimiento de Combustible.

Ingresos No Aeroportuarios

Los Ingresos No Aeroportuarios se han incluido en seis tipologías de ingresos:

- Uso de Instalaciones de Carga Aérea.
- Counters.
- Alquiler de Espacios.
- Retail y Restaurantes.
- Estacionamiento Vehicular.
- Otros Ingresos Comerciales.

1.2. INDICADORES DE RENTABILIDAD SOCIAL DEL PROYECTO

Dentro de los estudios de pre factibilidad del proyecto nos muestra sus principales indicadores económicos como el VAN y el TIR de acuerdo a la metodología de costo y beneficio cabe resaltar que el VAN es el valor actual neto y el TIR es la tasa interna de retorno a nivel de factibilidad .El MTC junto a Pro inversión elaboraron el Flujo de Caja del Proyecto a precios sociales en el horizonte de 47 años.

Según pro inversión los flujos.(2014).Los flujos de beneficios incrementales y los flujos de costos.

- Flujos de beneficios incrementales
 - Ganancia neta por mayor captación de pasajeros.
 - Revalorización neta de los terrenos del AIVA y su entorno inmediato.
 - Ganancia por ahorro de tiempo de los usuarios en el AICC e ingresos derivados.
 - Valor residual del activo fijo.
- Flujos de costos incrementales
 - Costos de inversión.
 - Costos de operación y mantenimiento.
 - Costos por ausencia de producción agrícola.

TABLA N° 18: INDICADORES DE RENTABILIDAD

Concepto	Proyecto
Valor actual neto (VAN) en millones S\.	1.829
Tasa interna de retorno (TIR)	17.0%

Fuente: Proinversión

Elaboración: Propia

2. PBI DE LA MACRO REGIÓN SUR EN RELACIÓN A LA INVERSIÓN

2.1. INVERSIÓN BRUTA FIJA

A. ANÁLISIS DE LA INVERSIÓN BRUTA FIJA HISTÓRICA DE LA MACRO REGIÓN SUR

En la siguiente tabla se basó en datos del INEI, para tomarlos como base historia del PBI de la macro región sur del periodo 2008 al 2016 para calcular la inversión, esta tabla representa la inversión por parte del sector privado y público.

TABLA N° 19: INVERSIÓN BRUTA FIJA HISTÓRICA DE LA MACRO REGIÓN SUR (EN MILES US\$ DÓLARES)

AÑO	Apurímac	Arequipa	Cusco	Madre de Dios	Moquegua	Puno	Tacna
2008	80,227	198,919	246,746	47,419	80,878	91,748	93,954
2009	71,479	301,676	304,194	80,041	181,852	188,486	136,344
2010	136,287	285,817	281,175	137,510	154,359	185,078	125,669
2011	110,577	309,688	241,262	94,483	86,652	114,317	72,516
2012	186,290	370,733	608,244	120,812	119,183	225,451	181,231
2013	222,341	453,435	662,088	128,251	236,652	312,161	193,884
2014	229,977	382,100	609,762	114,929	288,996	286,680	136,135
2015	243,581	271,576	442,286	115,938	139,598	191,955	72,947
2016	139,018	238,882	392,554	93,791	133,300	116,167	44,387
TOTAL	1,419,78	2,812,83	3,788,315	933,178	1,421,474	1,712,047	1,057,072

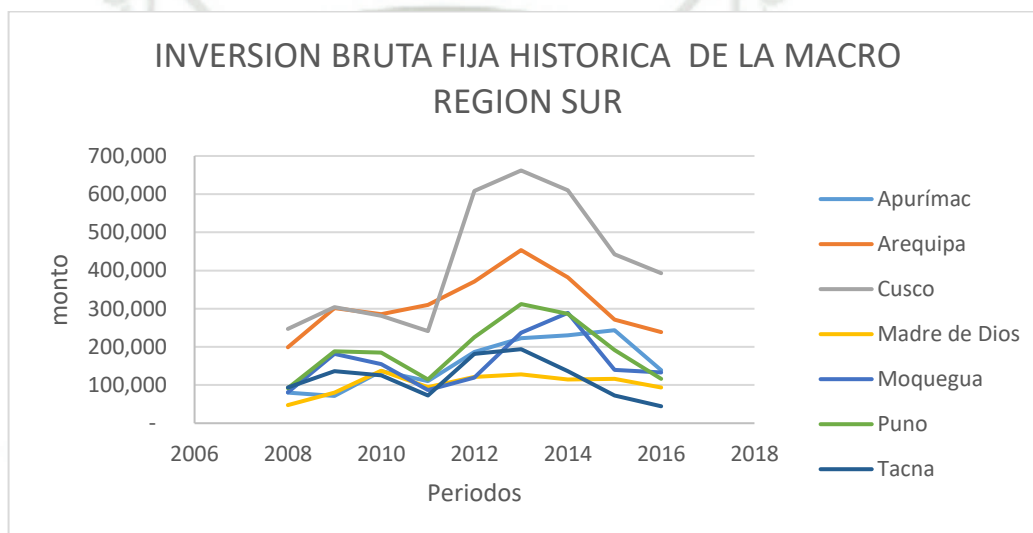
Fuente: Bcrp

Elaboración: Propia

En la Tabla se observa la inversión bruta fija de las regiones que pertenecen a la Macro Región Sur del periodo del año 2008 al 2016 que se tomaron como guía para calcular la variación porcentual dada entre cada año.

En la Región Arequipa, la inversión tuvo un crecimiento constante hasta el año 2013. El 2014 se registra un decrecimiento de 15.73% respecto al anterior año ocasionado por la disminución de la venta de cobre y sus precios, las principal mina que se encuentra en esta región es Cerro Verde, lo cual ocasiono una disminución de la Inversión Extranjera Directa, que propicio un estancamiento de varios proyectos en el sector minería.

GRÁFICO N° 6: INVERSIÓN BRUTA FIJA HISTÓRICA, BCRP, (US\$ DÓLARES)



Fuente: Bcrp

Elaboración: Propia

La línea de tendencia de Cusco es muy variante hasta el año 2011, incluso registra una disminución en el año 2011 de 14.20%, como se observa en el Gráfico entre el año 2012 y 2015 se alcanzó el más alto índice de crecimiento gracias al aumento en 122% de la producción minera de la región.

Moquegua ha tenido grandes índices de inversión privada, debido a los proyectos mineros que operan en esta región, tiene uno de los mejores índices de competitividad, ya que el gobierno regional de Moquegua supo generar proyectos

de inversión en diferentes sectores económicos educación y salud, también proyectos de infraestructura.

Puno mantuvo un crecimiento hasta el año 2010. En el 2011 se registró decrecimiento de -38% ocasionado por la falta de ejecución del presupuesto público asignado; en el 2013 debido a las inversiones mineras en la zona, se registró un crecimiento de 38%.

Tacna ha registrado un crecimiento de la inversión de 4% anual, pero también cuenta con un problema debido al comercio informal y formal que se registra en esta ciudad.

B. PROYECCIÓN DE LA INVERSIÓN BRUTA FIJA

Se realizó una estimación lineal para proyectar la inversión bruta fija en los nueve departamentos según la data histórica que recopilamos del BCR y el INEI

Dentro de esta proyección no se incluye la inversión generada por el proyecto pero se incluirá en tablas posteriores.

**TABLA N° 20: INVERSIÓN BRUTA FIJA MACRO REGIÓN SUR
PROYECTADO**

PBI DE LA MACRO REGION SUR							
AÑO	APURIMAC	AREQUIPA	CUSCO	MADRE DE DIOS	MOQUEGUA	PUNO	TACNA
2018	144.066	997.884	406.897	97.184	139.249	120.579	44.895
2019	146.658	1.004.132	414.264	98.926	141.745	122.847	45.152
2020	149.296	1.004.132	421.763	100.699	144.286	125.158	45.409
2021	151.982	1.016.747	429.399	102.504	146.872	127.512	45.669
2022	154.717	1.023.114	437.173	104.341	149.504	129.911	45.929
TOTAL	746.718	5.052.297	2.109.496	503.654	721.656	626.007	227.005

Fuente: Bcrp

Elaboración: Propia

2.2. PBI DE LA MACRO REGIÓN SUR

A. ANÁLISIS DEL PBI HISTÓRICO DE LA MACRO REGIÓN SUR

La suma de las 7 regiones del sur solo simboliza el 7% del PBI del Perú, y la inversión pública y privada son factores importante para que tenga un crecimiento,

el sector minero es el soporte principal del desarrollo no solo por la inversión privada si no por las regalías que entrega al estado.

TABLA N° 21: PBI HISTÓRICO DE LA MACRO REGIÓN SUR (EN MILES US\$ DÓLARES) PROYECTADO

PBI Histórico De La Macro Región Sur (En Miles US\$ Dólares)							
Año	Apurímac	Arequipa	Cusco	Madre De Dios	Moquegua	Puno	Tacna
2008	1.779.375	18.918.879	12.082.530	2.048.668	7.463.695	6.855.378	4.725.710
2009	1.743.715	19.258.136	12.570.793	2.424.418	6.333.879	7.589.170	4.279.950
2010	1.971.991	22.468.228	15.375.085	2.988.634	8.176.810	8.520.039	5.212.196
2011	2.177.297	25.473.199	20.845.484	3.991.031	8.710.574	9.422.065	5.731.683
2012	2.531.524	26.382.206	20.298.127	2.836.414	7.841.947	10.000.174	5.743.167
2013	2.984.963	26.588.165	23.329.537	3.115.920	8.266.344	11.067.813	5.980.965
2014	3.265.198	27.771.723	22.301.198	2.466.857	7.671.667	12.032.788	6.299.639
2015	3.545.923	28.878.988	21.042.053	3.147.771	7.216.659	12.334.178	6.426.793
2016	2.424.907	23.636.817	17.639.837	2.764.917	7.689.631	9.301.120	5.504.804

Fuente: Bcrp

Elaboración: Propia

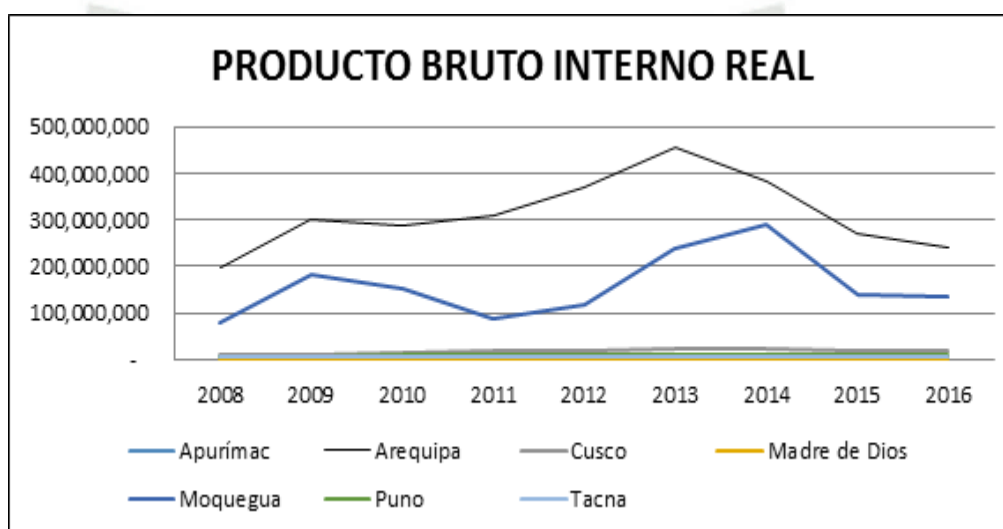
El departamento de Apurímac creció positivamente del 2008 al 2016, presenta un desarrollo económico en su PBI de 0.66% promedio cada año debido a inversiones en el sector agrícola, minero, entre otros.

Arequipa creció positivamente durante los periodos analizados ha tenido un crecimiento anual de aproximadamente 6.9% gracias al sector minería, construcción, siderometalúrgico seguido de manufactura y otros servicios.

Cusco a pesar del incremento de la inversión solo se ha desarrollado 0.75% durante los periodos analizados esto es entendido principalmente por la inversión del sector minero y construcción, cabe resaltar que el 50% de su PBI es representado por el sector minero.

Madre de Dios es una de las regiones que ha tenido problemas de decrecimiento debido a la informalidad, el 2012 y 2014 presentan una baja importante en su PBI afectada principalmente por el bajo precio de los metales.

GRÁFICO N° 7: PRODUCTO BRUTO INTERNO HISTÓRICO, BCRP, ELABORACIÓN PROPIA (US\$ DÓLARES)



Fuente: Bcrp

Elaboración: Propia

Moquegua a diferencia de otras regiones no depende exclusivamente de la minería, el sector minero solo representa el 29 % de su PBI, el sector más representativo de Moquegua es el sector manufacturero que representa el 43% de su PBI.

Puno representa casi el 2% del PBI del Perú, es un departamento muy diverso ya que ha tenido un crecimiento promedio en la pesca de 5.9% y en la agricultura tiene un promedio de crecimiento de 10% sin olvidar el sector minero que aporta 10%.

B. PROYECCIÓN DEL PBI EN RELACIÓN A LA INVERSIÓN

Se utilizó la estimación lineal simple con la herramienta Microsoft Excel 2013 para proyectar el PBI de cada región en los periodos 2017 al 2023.

Crecimiento por región Apurímac 0.34% , Arequipa 3.53%, Cusco 0.15%, Madre De Dios 0.10%, Moquegua 0.02%, Puno 0.10%, Tacna 0.00038% en esta tabla no se incluye la inversión del proyecto aeropuerto internacional de chinchero.

**TABLA N° 22: PROYECCIÓN DEL PBI DE LA MACRO REGIÓN SUR
SIN PROYECTO
(En miles de US\$ Dólares)**

AÑO	Apurímac	Arequipa	Cusco	Madre de Dios	Moquegua	Puno	Tacna
2017	2,336,113	22,519,765	17,999,156	2,791,303	7,717,769	8,522,241	5,516,745
2018	2,360,508	41,997,262	18,131,200	2,806,649	7,720,845	8,558,111	5,516,844
2019	2,385,342	42,157,932	18,265,635	2,822,270	7,723,867	8,594,655	5,516,944
2020	2,410,623	42,319,607	18,402,504	2,838,170	7,726,835	8,631,887	5,517,044
2021	2,436,358	42,482,295	18,541,850	2,854,356	7,729,751	8,669,819	5,517,144
2022	2,462,557	42,646,002	18,683,720	2,870,832	7,732,616	8,708,465	5,517,245
2023	2,487,087	42,969,355	18,816,508	2,886,263	7,735,671	8,744,543	5,517,344

Fuente: Bcrp

Elaboración: Propia

Para el cálculo de la siguiente tabla se proyectó como crecería los sectores asociados a la construcción del aeropuerto como lo son el sector comercio y servicio durante los periodos de la primera fase del movimiento de tierras periodo 2018-2022 el 2023 con la apertura del aeropuerto de chinchero se incluye los sectores asociados al turismo que son el comercio, transporte y almacenamiento, restaurantes y alojamiento y finalmente otros servicios derivados de estos. Cusco tendrá un incremento adicional a su crecimiento proyectado de 2.45% más el 0.15% obteniendo un crecimiento promedio de 2.60% en los años 2018-2023.

**TABLA N° 23: PROYECCIÓN DEL PBI DE LA MACRO REGIÓN SUR
CON PROYECTO**

(En miles de US\$ Dólares)

AÑO	Apurímac	Arequipa	cusco	Madre de Dios	Moquegua	Puno	Tacna
2017	2,336,113	22,519,765	18,308,021	2,791,303	7,717,769	8,522,241	5,516,745
2018	2,360,508	41,997,262	19,257,673	2,806,649	7,720,845	8,558,111	5,516,844
2019	2,385,342	42,157,932	18,694,473	2,822,270	7,723,867	8,594,655	5,516,944
2020	2,410,623	42,319,607	19,072,624	2,838,170	7,726,835	8,631,887	5,517,044
2021	2,436,358	42,482,295	18,541,897	2,854,356	7,729,751	8,669,819	5,517,144
2022	2,462,557	42,646,002	18,907,069	2,870,832	7,732,616	8,708,465	5,517,245
2023	2,487,087	42,969,355	19,957,687	2,886,263	7,735,671	8,744,543	5,517,344

Fuente: Bcrp

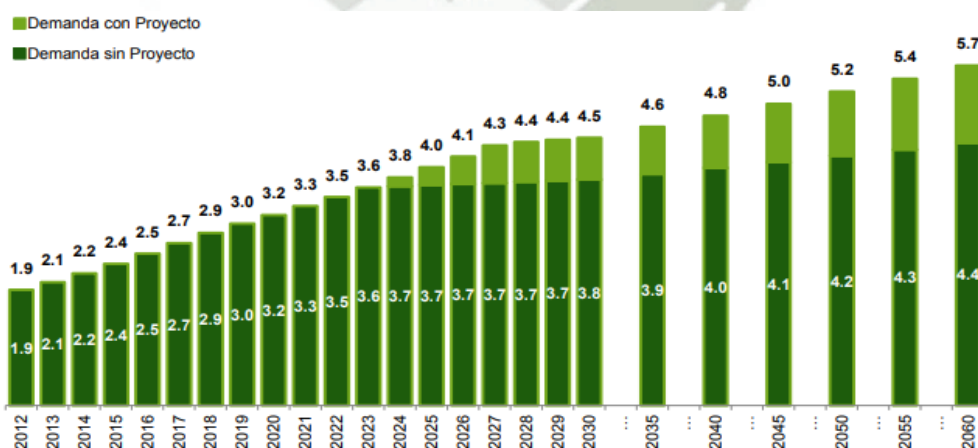
Elaboración: Propia

3. FLUJOS COMERCIALES, BENEFICIOS ECONÓMICOS

3.1. BENEFICIOS ECONÓMICOS PARA EL ESTADO

Con la construcción del nuevo aeropuerto se incrementara la demanda de pasajeros para la región Cusco en el siguiente grafico podemos diferenciar las demandas de pasajeros entre los dos aeropuertos el aeropuerto Velasco Astete y el aeropuerto de Chinchero. También se observa las pérdidas para la región Cusco si no se realizaría el aeropuerto.

**GRÁFICO N° 8: DEMANDA DEL TRÁFICO AÉREO DE LA REGIÓN DEL
CUSCO PROYECTADO**



Fuente: Pro Inversión

Cuando se apertura el aeropuerto, se podrá atender hasta 4.5 millones de pasajeros anuales prevista en el año 2023.

Costos sociales en la situación con proyecto

Los costos que tendrá

Costos de inversión: S/. 1,869 millones en los años 2014-2060.

Costos de operación y mantenimiento: S/. 1,221 millones en los años 2014-2060.

Costos por ausencia de producción agrícola: las 357 hectáreas afectadas por el proyecto fueron evaluadas y valoradas por el ministerio de vivienda por un monte de S/. 37,982,383.75. Estos costos serían aquellos que se dejarían de obtener al destinarse los terrenos para los fines del Proyecto en los 47 años del proyecto.

Beneficios sociales en la situación “sin Proyecto”

Los beneficios económicos generados en la región Cusco sin proyecto. Se estima en S/. 67,509 millones en el periodo del 2014 al 2060.

Beneficios sociales en la situación “con Proyecto”

Los beneficios económicos generados en la región Cusco con proyecto por la captación de pasajeros se estima en S/. 80,167 millones.

4. INGRESOS TRIBUTARIOS

La tarifa aeroportuaria por uso del aeropuerto (TUUA) está vinculada con los diferentes servicios que brinda el aeropuerto a los pasajeros en sus instalaciones, durante las formalidades de despacho de pasajeros, equipaje, carga y correo.

La operación de un aeropuerto tiene un costo y los pasajeros como usuarios de las instalaciones deben pagar por el uso del aeropuerto.

TABLA N° 24: TUUA ACTUALIZADA AL MES DE FEBRERO DEL 2017

TUUA	DOLARES	SOLES
TUUA INTERNACIONAL	30.74	S/. 104.52
TUUA NACIONAL	10.92	S/. 37.12

Fuente: Lima Airport

Elaboración: Propia

En esta tarifa ya está incluye IGV.

En la siguiente hoja de cálculo se elaboró el número de pasajeros que ingresaran por cada año para poder calcular los ingresos tributarios que percibe el estado por medio de la TUUA .

TABLA N° 25: FLUJO DE TURISTAS PROYECTADOS

AÑO	2018	2019	2020	2021	2022	2023
NUMERO DE TURISTAS	2,900,000	3,000,000	3,200,000	3,300,000	3,500,000	3,600,000
EXTRANJEROS	1,870,500	1,935,000	2,064,000	2,128,500	2,257,500	2,322,000
NACIONALES	1,026,600	1,062,000	1,132,800	1,168,200	1,239,000	1,274,400
%EXTRANJEROS	0.645					
%NACIONALES	0.354					

Fuente : PromPeru

Elaboración: Propia

En el cuadro se analiza desde el año 2018 hasta el 2025 en base a proyección estimada encontrada en el estudio realizado por pro inversión, el porcentaje de pasajeros extranjeros y nacionales se obtuvo del ministerio del comercio exterior y turismo, los turistas extranjeros en cuzco son 64 % y los nacionales 33%.

TABLA N° 26: TARIFA DEL TUUA

DINERO QUE INGRESA AL ESTADO POR MEDIO DE LA TUUA		
TUUA INTERNACIONAL	30.74	104.52
TUUA NACIONAL	10.92	37.12

Fuente : PromPeru

Elaboración: Propia

TABLA N° 27: FLUJO DE INGRESOS POR EL TUUA PROYECTADOS

AÑO	2018	2019	2020	2021	2022	2023
TUUA INTERNACIONAL	195,504,660	202,246,200	215,729,280	222,470,820	235,953,900	242,695,440
TUUA NACIONAL	107,300,232	111,000,240	118,400,256	122,100,264	129,500,280	133,200,288
18% TUUA Internacional	35,190,839	36,404,316	38,831,270	40,044,748	42,471,702	43,685,179
18% TUUA Nacional	19,314,042	19,980,043	21,312,046	21,978,048	23,310,050	23,97+-6,052
INGRESOS POR AÑOS	54,504,881	56,384,359	60,143,317	62,022,795	65,781,752	67,661,231

Fuente : PromPeru

Elaboración: Propia

5. BENEFICIOS ECONOMICOS PARA LA MACRO REGION

5.1. BENEFICIOS ECONOMICOS PARA CUSCO

TABLA N° 28: FLUJO DE TURISTAS CON GASTOS PROMEDIOS PROYECTADOS

En Soles Peruanos		Flujo De Turistas					
AÑOS		2018	2019	2020	2021	2022	2023
Turistas		2,900,000	3,000,000	3,200,000	3,300,000	3,500,000	3,600,000
Turistas Internacionales		1,870,500	1,935,000	2,064,000	2,128,500	2,257,500	2,322,000
Turistas Nacionales		1,026,600	1,062,000	1,132,800	1,168,200	1,239,000	1,274,400
Gasto Promedio De Turistas Internacionales	S/2990	S/. 5,592,795,000	S/. 5,785,650,000	S/. 6,171,360,000	S/. 6,364,215,000	S/. 6,749,925,000	S/. 6,942,780,000
Gasto Promedio De Turistas Nacionales	S/1527	S/. 1,567,618,200	S/. 1,621,674,000	S/. 1,729,785,600	S/. 1,783,841,400	S/. 1,891,953,000	S/. 1,946,008,800

Fuente: PromPerú, mincetur, pro inversión

Elaboración: Propia

En esta tabla se presenta la estimación del gasto promedio de turistas del año 2018 al 2023 para el calculo se utilizo la estimación de pasajeros anuales que tendrá el aeropuerto internacional de chinchero en base al estudio de pro inversión, del estudio de perfiles de turistas de PromPeru la cual se extrajo el gasto promedio de turistas nacionales y extranjeros y finalmente de la base de datos del mincetur extraimos el porcentaje de turistas nacionales y extranjeros en la región del Cusco.

TABLA N° 29: FLUJO DE TURISTAS INTERNACIONALES Y EL GASTOS PROMEDIOS PROYECTADOS

AÑOS		2018	2019	2020	2021	2022	2023
Turistas Internacionales		1,870,500	1,935,000	2,064,000	2,128,500	2,257,500	2,322,000
Gasto Promedio De Turistas Internacionales	S/.2,990	5,592,795,000	5,785,650,000	6,171,360,000	6,364,215,000	6,749,925,000	6,942,780,000
		Estructura De Gastos Turistas Internacionales					
Servicio Transporte De Pasajeros	34%	1,901,550,300	1,967,121,000	2,098,262,400	2,163,833,100	2,294,974,500	2,360,545,200
Servicio De Alojamiento	25%	1,398,198,750	1,446,412,500	1,542,840,000	1,591,053,750	1,687,481,250	1,735,695,000
Servicio Provisión Alimentación Y Bebidas	19%	1,062,631,050	1,099,273,500	1,172,558,400	1,209,200,850	1,282,485,750	1,319,128,200
Productos De Artesanía	7%	391,495,650	404,995,500	431,995,200	445,495,050	472,494,750	485,994,600
Servicio De Cultura Y Entretenimiento	6%	335,567,700	347,139,000	370,281,600	381,852,900	404,995,500	416,566,800
Otros	5%	279,639,750	289,282,500	308,568,000	318,210,750	337,496,250	347,139,000
Servicio De Agencia De Viajes	4%	223,711,800	231,426,000	246,854,400	254,568,600	269,997,000	277,711,200

Fuente: PromPerú, mincetur.

Elaboración: Propia

En esta tabla se calculó el gasto de las actividades que tendrán los turistas extranjeros en los años 2018-2023, el porcentaje de las actividades turísticas fueron obtenidas del perfil del turista de PromPerú en el cual se destaca que destinan la mayor cantidad de dinero al servicio de transporte y alojamiento.

TABLA N° 30: FLUJO DE TURISTAS NACIONALES Y EL GASTOS PROMEDIOS PROYECTADOS

AÑO		2018	2019	2020	2021	2022	2023
turistas nacionales		1,026,600	1,062,000	1,132,800	1,168,200	1,239,000	1,274,400
gasto promedio de turistas nacionales	S/.1,527	1,567,618,200	1,621,674,000	1,729,785,600	1,783,841,400	1,891,953,000	1,946,008,800
Estructura de gastos turistas nacionales							
servicio transporte de pasajeros	25%	391,904,550	405,418,500	432,446,400	445,960,350	472,988,250	486,502,200
servicio de alojamiento	16%	250,818,912	259,467,840	276,765,696	285,414,624	302,712,480	311,361,408
servicio provisión alimentación y bebidas	26%	407,580,732	421,635,240	449,744,256	463,798,764	491,907,780	505,962,288
Compras	11%	172,438,002	178,384,140	190,276,416	196,222,554	208,114,830	214,060,968
actividades turísticas	9%	141,085,638	145,950,660	155,680,704	160,545,726	170,275,770	175,140,792
Otros	7%	109,733,274	113,517,180	121,084,992	124,868,898	132,436,710	136,220,616
diversión nocturna	6%	94,057,092	97,300,440	103,787,136	107,030,484	113,517,180	116,760,528

Fuente: PromPerú, mincetur.

Elaboración: Propia

En esta tabla se calculó el gasto de las actividades que tendrán los turistas nacionales en los años 2018-2023 ,el porcentaje de las actividades turísticas fueron obtenidas del perfil del turista de PromPerú en el cual se destaca que destinan la mayor cantidad de dinero al servicio de transporte y alimentación .

5.2. DISPONIBILIDAD DE INFRAESTRUCTURA HOTELERA

En el estudio realizado en el año 2013 por el ministerio de cultura y desarrollo del Perú, para registrar la infraestructura hotelera y su comportamiento como se muestra en la siguiente tabla .

TABLA N° 31: DISPONIBILIDAD DE INFRAESTRUCTURA HOTELERA I

CATEGORIA	NUMERO DE		
	ESTABLECIMIENTOS	HABITACIONES	CAMAS
5 *****	4	888	1752
4****	5	501	953
3***	79	2793	5479
SUB TOTAL	88	4182	8184

Fuente: Base de datos mincetur

Elaboración: Propia

TABLA N° 32: DISPONIBILIDAD DE INFRAESTRUCTURA HOTELERA II

CATEGORIA	NUMERO DE		
	ESTABLECIMIENTOS	HABITACIONES	CAMAS
2**	117	2214	4022
1*	39	622	1059
sin categoría	1190	13200	25075
TOTAL	1434	20218	38440

Fuente: Base de datos mincetur

Elaboración: Propia

Los resultados de las tablas arrojaron los siguientes datos, que Cusco presenta 4 hoteles de 5 estrellas, en conjunto tienen 288 habitaciones y 1752 camas, en los hoteles de 4 estrellas solo se presentaron 5 hoteles, los cuales tienen 501 habitaciones y 953 camas, los de 3 estrellas presentan 79 establecimientos con 2793 y 5479 camas, así mismo los de menor categoría como los de 2,1 estrellas y los establecimientos sin categorías representan el mayor porcentajes de establecimientos con un 93.41 %.

5.3. SERVICIOS DE RESTAURANTES

En el estudio elaborado por pro inversión durante los años del 2008 al 2014 se registraron el número de infraestructura en los de servicios de comida y restaurantes con categoría y sin categoría.

TABLA N° 33: RESTAURANTES POR CATEGORÍA

Categoría	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
sin Categoría	288	144	173	225	228	256	294
1 tenedor	31	30	30	30	31	31	31
2 tenedores	49	47	46	45	45	46	46
3 tenedores	5	5	5	5	5	5	5
4 tenedores	0	0	0	0	0	0	0
5 tenedores	0	1	1	1	1	1	1
Total	373	227	255	306	310	339	377

Fuente: mincetur

Elaboración: Propia

Según los datos mostrados por pro inversión solo existe un restaurante de 5 tenedores, con 4 tenedores o existe ningún establecimiento, pero con 3 tenedores la situación mejora porque se presentan 5 establecimientos, el resto de establecimientos serían los de 2 y 1 tenedor y sin categoría que representa el 98.9 % de establecimientos. Cabe nombrar que el sector de la gastronomía en la macro región Cusco se encuentra desarrollando.

AGENCIAS DE VIAJE

Las agencias de viaje son el sector más dinámico dentro de la economía turística en la región de Cusco, en el estudio elaborado por la municipalidad provincial del Cusco se registraron una variedad increíble de tipos de agencias que brindan servicios a los turistas las más representativas son las tradicionales, aventura, naturaleza, entre otros. Las más extrañas son las de awana, espirituales, curandismo, medicina natural.

TABLA N° 34: AGENCIA DE VIAJE POR ESPECIALIDAD

Especialidad	2009	2010	2011	2012
Tradicional	79	99	107	113
Aventura	85	115	125	120
Naturaleza	14	19	23	34
Otros	25	33	38	37
Total	203	266	293	314

Fuente: MPC

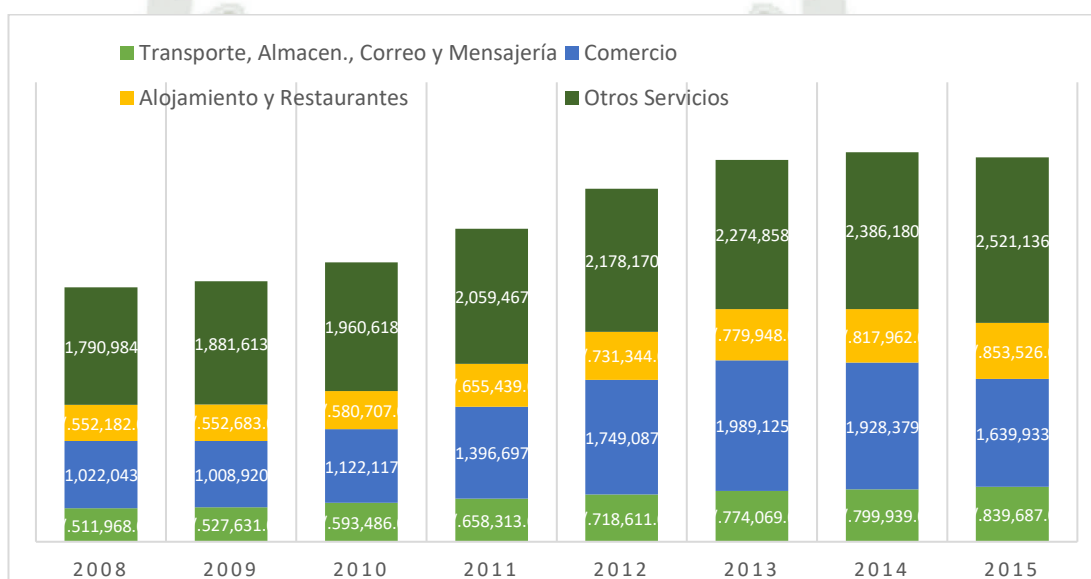
Elaboración: Propia

En el periodo del 2012 se registraron 113 agencias tradicionales, 120 de aventura, 34 de naturaleza y otros 37 de agencias diversas

5.4. EVOLUCIÓN DE LOS SECTORES ASOCIADOS AL TURISMO

Existen 4 sectores económicos vinculados al turismo que son influenciados directamente como transporte, almacenamiento, correo y mensajería, comercio, alojamiento y restaurantes, otros servicios en conjunto, un crecimiento promedio anual del 11% en los últimos en el periodo del 2008 al 2011 años. En conjunto estos sectores económicos representan el 27.2% de Cusco. Actualmente 2017.

GRÁFICO N° 9: EVOLUCIÓN DE LOS SECTORES ASOCIADOS AL TURISMO EN VALOR AGREGADO BRUTO EN MILES NUEVOS SOLES



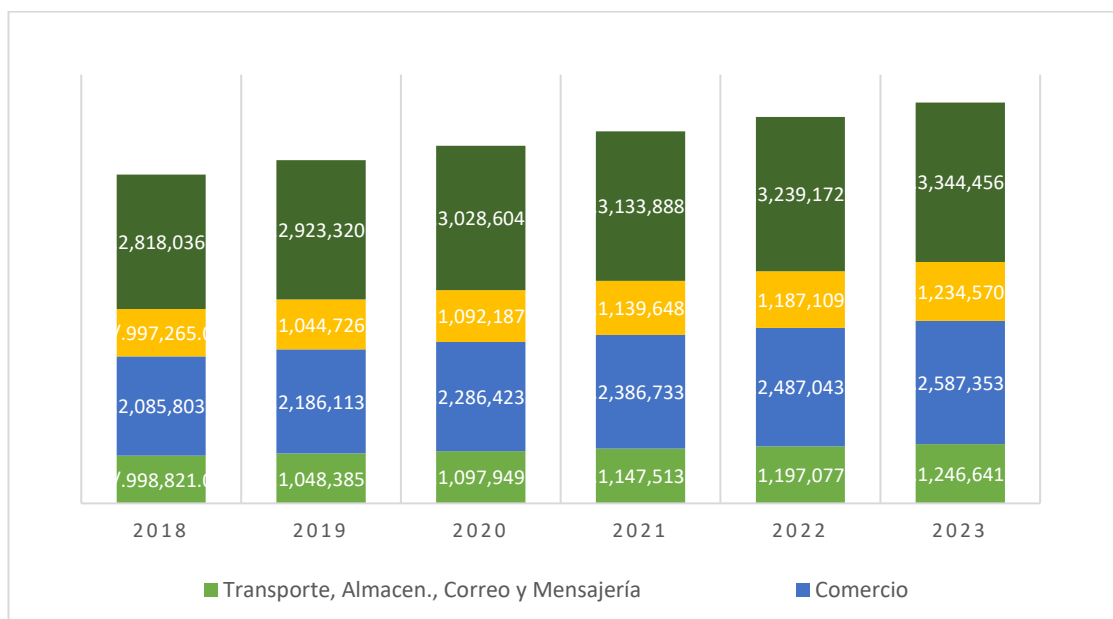
Fuente: BCRP

Elaboración: Propia

Proyección de la Evolución de los sectores asociados al Turismo

La estimación de Los sectores económicos vinculados al turismo nos dieron los siguientes resultados.

GRÁFICO N° 10: EVOLUCIÓN DE LOS SECTORES ASOCIADOS AL TURISMO PROYECTADOS EN MILES DE SOLES PROYECTADOS



Fuente: BCRP

Elaboración: Propia

5.5. LOS SECTORES ASOCIADOS A LA CONSTRUCCION DEL PROYECTO

Los sectores económicos vinculados en la etapa de construcción del aeropuerto de Chinchero, son el comercio y los servicios estos han mostrado, en conjunto un crecimiento promedio anual del 11% en el periodo del 2008 al 2011 y posteriormente un 2 %. El aeropuerto de chinchero generara 1000 puestos de trabajo en la etapa de construcción y 1500 en la etapa de operación.

Estos sectores económicos tendrán una crecimientos del 4 % promedio anual en el periodo de 2018 al 2023 durante la etapa de construcción del aeropuerto internacional de Chinchero.

5.6. BENEFICIOS PARA LA REGIÓN AREQUIPA

Con el incremento de turistas en el sur del Perú, Arequipa por el nuevo aeropuerto internacional chincheros permitirá a los turistas visitar el sur del Perú y sus atractivos

turísticos, según información de Promperu el promedio de gasto de turistas internacionales es de 1388 soles en Arequipa por 3 días y 3 noches.

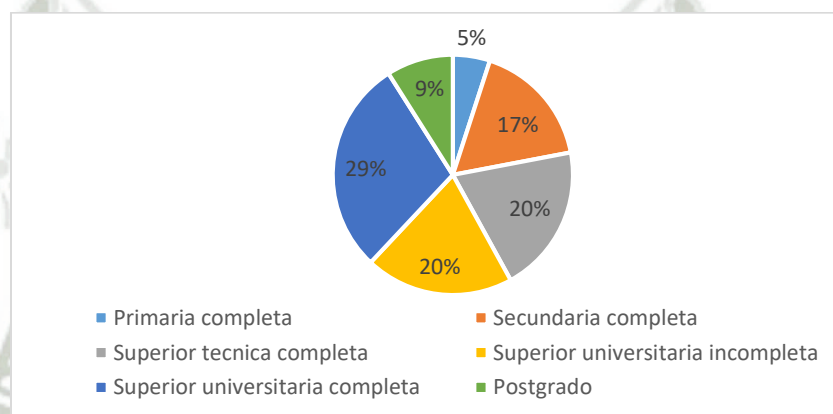
TABLA N° 35: PERFIL DEL TURISTA

AREQUIPA	externo
Promedio de gasto	1388 soles
Estadía	3 noches

Fuente: FromPeu

Elaboración: Propia

GRÁFICO N° 11: GRADO DE INSTRUCCIÓN

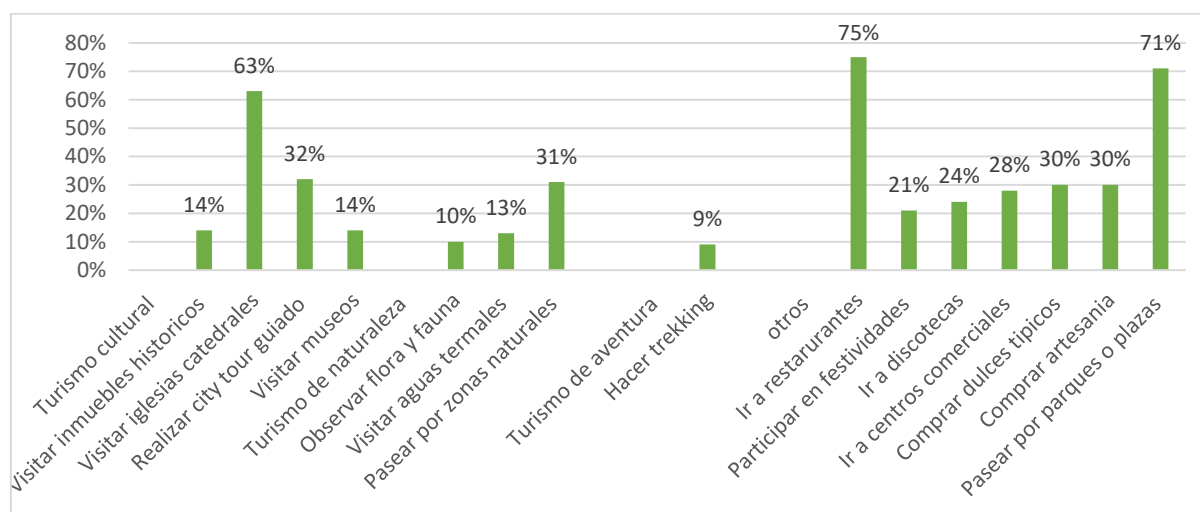


Fuente: FromPeu

Elaboración: Propia

Las actividades realizadas por los turistas son una fuente de ingreso importante para la región de Arequipa entre las más importantes son El Turismo cultural visitar museos, iglesias, muebles históricos, sitios arqueológicos y city tours guiados.

GRÁFICO N° 12: ACTIVIDADES REALIZADAS

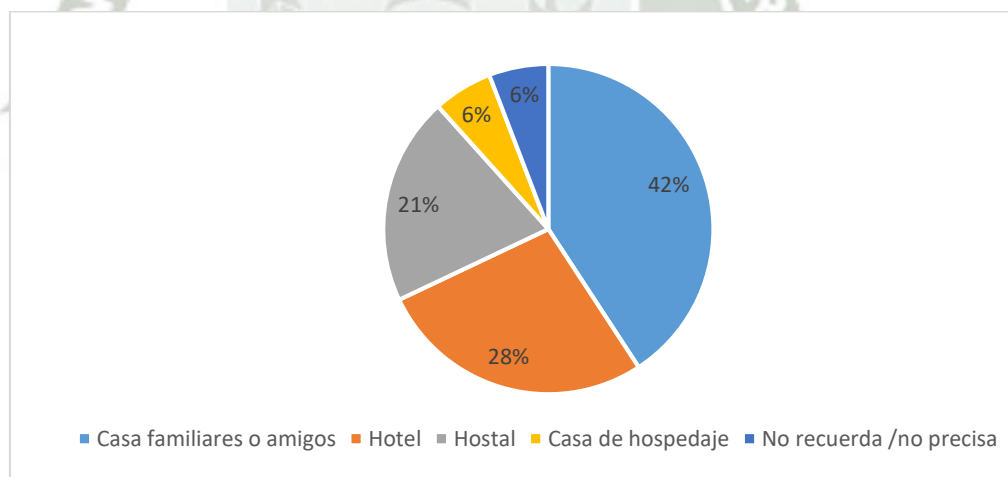


Fuente: FromPeu

Elaboración: Propia

Otras actividades realizadas aparte del turismo cultural son degustar la variedad de la oferta gastronómica que ofrece Arequipa y comprar artesanía local.

GRÁFICO N° 13: TIPO DE ALOJAMIENTO UTILIZADO



Fuente: FromPeu

Elaboración: Propia

El tipo de alojamiento que utilizan mayormente es hospedarse en la casa de algún familiar o amigos con un 42 % y el otro 55 % se hospeda en hoteles, hostales y casas de hospedaje.

TABLA N° 36: HOTELES AREQUIPA

Categoría	Hoteles
5 estrellas	3
4 estrellas	4

Fuente: Cámara de comercio Arequipa

Elaboración: Propia

En Arequipa existen solo tres establecimientos de cinco estrellas: el Hotel Libertador, Casa Andina Private Collection y El Cabildo. En el valle del Colca. En cuanto a los de cuatro estrellas, solo hay cuatro. El resto está conformado por hostales y hospedajes, si Arequipa desea posicionarse como una ciudad que revisa turistas de un segmento de lujo y una ciudad de eventos

5.7. BENEFICIOS PARA LA REGIÓN PUNO

Dado la construcción del aeropuerto se registrara un aumento de visitantes a la región de puno.

Según una encuesta de Promperú el promedio de gasto de los turistas en su visita era de 838 soles por persona y el promedio de estadía era de 3 noches

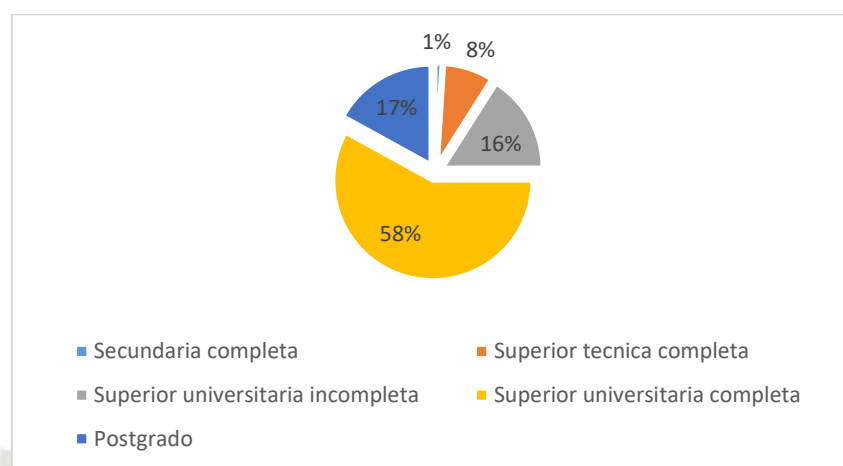
TABLA N° 37: PERFIL DEL TURISTA - PUNO

PUNO	externo
Promedio de gasto	838 soles
Estadía	3 noches

Fuente: FromPeru

Elaboración: Propia

GRÁFICO N° 14: GRADO DE INSTRUCCIÓN - PUNO

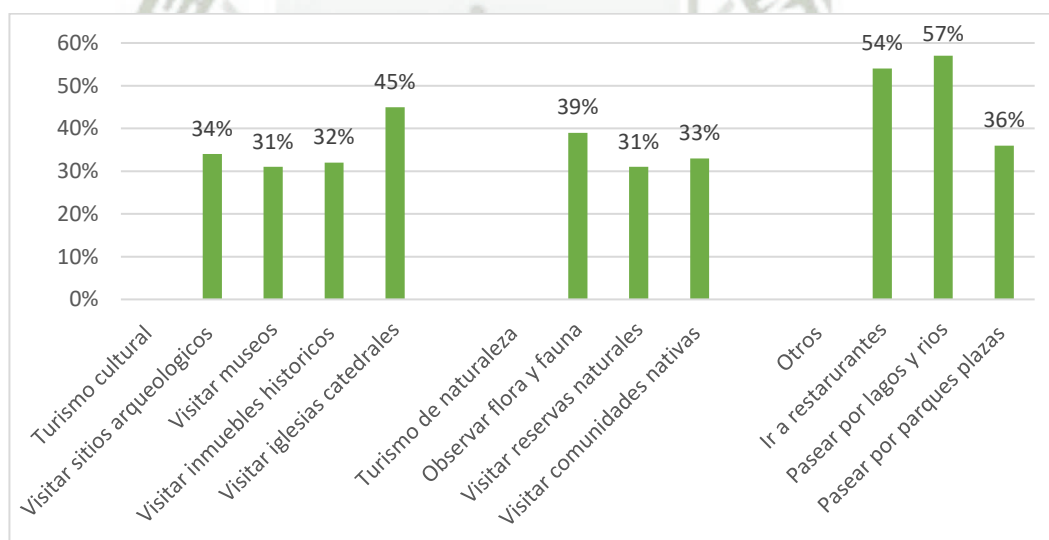


Fuente: Promperu

Elaboración: Propia

En esta grafica se observa que los turistas que visitan Puno en su mayoría son adultos con instrucción universitaria completa.

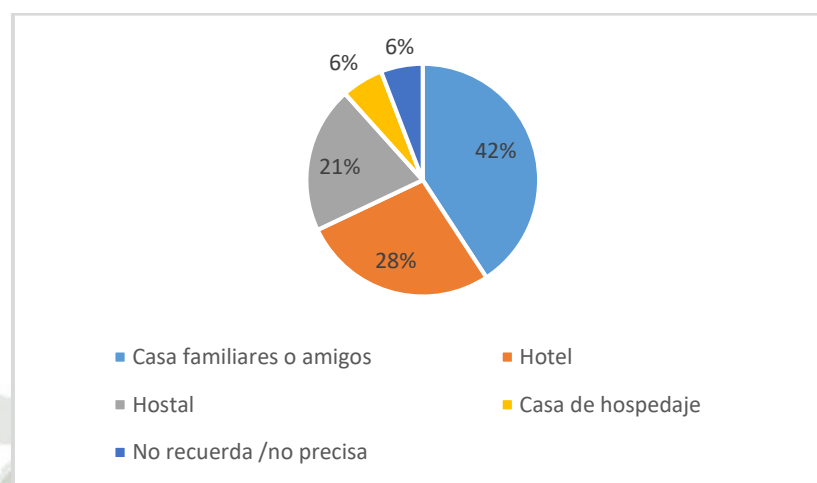
GRÁFICO N° 15: ACTIVIDADES REALIZADAS - PUNO



Fuente: Promperu

Elaboración: Propia

En este cuadro se observa que actividades son las que realizan los turistas cuando se encuentran en Puno las actividades que lideran son pasear por lagos y ríos con un 57%, un 54% ir a restaurantes y un 45% visitar iglesias y catedrales.

GRÁFICO N° 16: TIPO DE ALOJAMIENTO UTILIZADO – PUNO

Fuente: Promperu

Elaboración: Propia

En esta grafica se observa el tipo de alojamiento más utilizado por los turistas con un 42% es casa de familiares o amigos seguido por hoteles con un 28%.

TABLA N° 38: HOTELES PUNO

Categoría hoteles	Hoteles
5 estrellas	1
4 estrellas	5

Fuente: Cámara hotelera de puno

Elaboración propia

En puno existen solo un establecimiento de 5 estrellas que es el hotel libertador y está en la isla Estévez en cuanto a los hoteles de 4 estrellas el resto de capacidad hotelera está conformado por hoteles y hospedajes

6. INFLUENCIA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO EN LAS EXPORTACIONES

6.1. VOLUMEN POTENCIAL DE EXPORTACIONES

Según datos de la Asociación de Exportadores (ÁDEX).

Pese al crecimiento de las exportaciones en el año 2016, solo ocho regiones incrementaron sus envíos al exterior

El año 2015, fueron 11 los departamentos que alcanzaron aumentar sus despachos. Pero al igual, Lima, Arequipa y Callao lideraron el monto de los envíos al exterior con movimientos por US\$8.079 millones, US\$4.417 millones y US\$3.969 millones, respectivamente.

En tanto, los departamentos que aumentaron el volumen de exportaciones peruanas de forma exponencial fueron Apurímac (1984,32%), Amazonas (231,16%), Puno (59,22%) y Arequipa (42,61%).

Marcel Ramírez La Torre, coordinador de Estudios Económicos de ÁDEX explico: "Los positivos resultados en el país se deben a los precios y mayor demanda de los productos de exportación, unido a la recuperación del sector minero y las exportaciones del sector agrario"

ILUSTRACIÓN N° 12: EXPORTACIONES PERUANAS POR REGIÓN DE PROCEDENCIA (ENERO - DICIEMBRE 2016)

(Millones de US\$ FOB)

REGIÓN	Ene-Dic 2015	% Participación	Ene-Dic 2016	% Participación	% Acumulado 2016	% Var. 2015-2016
LIMA	7,758	23.03%	8,079	22.41%	22.41%	4.14%
AREQUIPA	3,097	9.19%	4,417	12.25%	34.66%	42.61%
CALLAO	2,979	8.84%	3,969	11.01%	45.67%	33.26%
ICA	3,026	8.98%	2,739	7.60%	53.26%	-9.49%
ANCASH	2,763	8.20%	2,675	7.42%	60.68%	-3.18%
LA LIBERTAD	2,554	7.58%	2,459	6.82%	67.50%	-3.72%
PIURA	2,178	6.47%	2,010	5.58%	73.08%	-7.71%
CAJAMARCA	1,700	5.05%	1,549	4.30%	77.38%	-8.88%
APURIMAC	74	0.22%	1,538	4.27%	81.64%	1984.32%
PUNO	936	2.78%	1,490	4.13%	85.77%	59.22%
MOQUEGUA	1,790	5.31%	1,421	3.94%	89.72%	-20.58%
CUSCO	1,153	3.42%	1,173	3.25%	92.97%	1.80%
JUNIN	966	2.87%	792	2.20%	95.17%	-18.01%
LAMBAYEQUE	474	1.41%	417	1.16%	96.32%	-11.92%
PASCO	1,001	2.97%	347	0.96%	97.29%	-65.37%
TACNA	325	0.96%	287	0.80%	98.08%	-11.53%
AYACUCHO	233	0.69%	261	0.72%	98.81%	11.87%
TUMBES	125	0.37%	120	0.33%	99.14%	-3.87%
SAN MARTIN	84	0.25%	71	0.20%	99.34%	-15.06%
HUANUCO	130	0.39%	62	0.17%	99.51%	-52.26%
HUANCVELICA	97	0.29%	55	0.15%	99.66%	-43.32%
MADRE DE DIOS	163	0.49%	48	0.13%	99.79%	-70.34%
AMAZONAS	9	0.03%	29	0.08%	99.88%	231.16%
UCAYALI	30	0.09%	25	0.07%	99.94%	-17.73%
LORETO	45	0.13%	20	0.06%	100.00%	-55.59%
TOTAL GENERAL	33,689	100%	36,055	100%	100%	7.02%

Fuente: SUNAT / Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos ADEX - Inteligencia Comercial

Fuente: SUNAT

LAS REGIONES QUE RETROCEDIERON

A la par, los envíos al extranjero disminuyeron en 17 regiones del país. Las que experimentaron los mayores retrocesos en el año fueron Madre de Dios (-70,34%), Pasco (-65,37), Loreto (-55,59%), Huánuco (-52,26%) y Huancavelica (-43,32%).

6.2. PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACION DE ACUERDO A SU NOMBRE COMERCIAL

A. REGION CUSCO

TABLA N° 39: TOTAL EXPORTACIONES - CUSCO

Total de exportaciones 2016 CUSCO	Total de exportaciones de la region \$1,173,750.39
Total de exportaciones no tradicionales \$26,537.07	Total de exportaciones tradicionales \$1,147,213,32

Fuente: SICCEX

Elaboración: Propia

En la región del Cusco el total de las exportaciones son S. / 1.173,750 los cuales S./1.147.213 son de exportaciones tradicionales las cuales sus principales son alcachofa, cacao, hierro y acero.

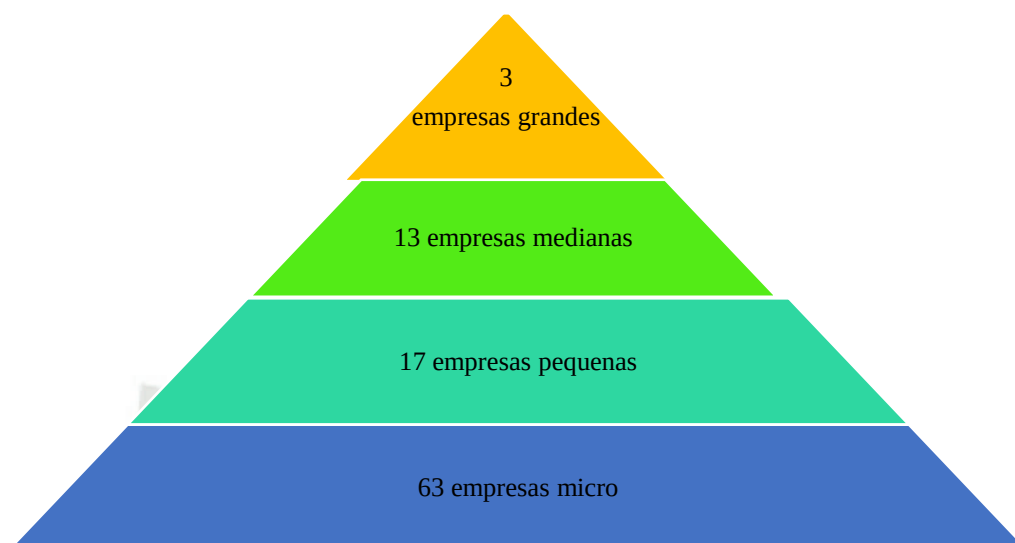
TABLA N° 40: PRODUCTOS EXPORTADOS - CUSCO

DESCRIPCION	MONTO VALOR FOB \$(MIL)	SUBPARTIDA
ALCACHOFAS	\$ 3,317.48	2005991000
MAÍZ BLANCO GIGANTE	\$ 3,310.55	1005903000
CACAO EN GRANO, ENTERO O PARTIDO, CRUDO EXCEPTO PARA SIEMBRA	\$ 2,328.85	1801001900
LOS DEMÁS HORTALIZAS INCLUSO SILVESTRES CONGELADAS EXCEPTO ESPÁRRAGO	\$1,501.79	0710809000
MATERIAS COLORANTES DE ORIGEN VEGETAL DE ACHIOTE (ONOTO, BIJA)	\$ 1,969.95	3203001400
MATERIAL DE ANDAMIAJE, ENCOFRADO, APEO O APUNTALAMIENTO DE FUNDICIÓN DE HIERRO O ACERO	\$ 2,768.11	7308400000

Fuente: SICCEX

Elaboración: Propia

GRÁFICO N° 17: CATEGORÍAS POR TAMAÑO DE EMPRESA



Fuente: SICCEX
Elaboración: Propia

**ILUSTRACIÓN N° 13: PRODUCTOS EXPORTADOS POR CATEGORÍAS -
CUSCO**



Fuente: SICCEX

B. REGION AREQUIPA

TABLA N° 41: TOTAL EXPORTACIONES – AREQUIPA

Total de exportaciones 2016 arequipa	Total de exportaciones de la region \$4,427,268.31
Total de exportaciones no tradicionales \$498,370.48	Total de exportaciones tradicionales \$3,928,897,83

Fuente: SICCEX

Elaboración: Propia

En la región Arequipa el total de las exportaciones son S./4.427.268 de los cuales S. / 3.928.897 son de exportaciones tradicionales las cuales sus principales son barras de hierro, pelo fino de alpaca, ácido bórico, cemento blanco o colorado.

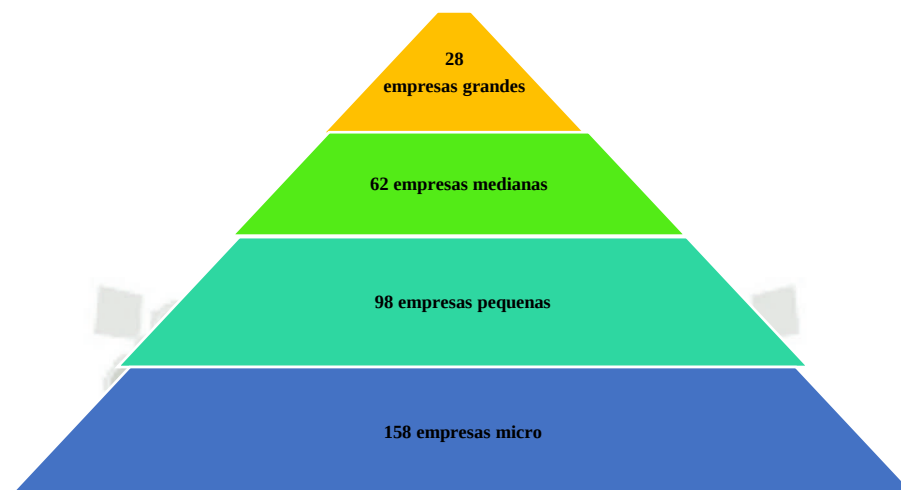
TABLA N° 42: PRODUCTOS EXPORTADOS - AREQUIPA

DESCRIPCION	MONTO VALOR FOB \$(MIL)	SUBPARTIDA
Alcachofas	\$ 24,218.57	2005991000
Uvas frescas	\$ 17,446.99	0806100000
Cebollas y chalotes	\$ 10,860.77	0703100000
Cemento portland, blanco o coloreado	\$ 30,600.44	2523900000
Acido orto bórico	\$ 20,265.24	2810001000
Barra de hierro o acero sin alear con muescas	\$ 44,881.64	7214200000
Plata en bruto aleada	\$ 29,236.35	7106912000
Pelo fino cardado o peinado De alpaca o de llama	\$ 35,223.80	5105391000
HILADOS DE LANA O PELO FINO PARA VENTA AL POR MENOR	\$21,709.46	5109100000
Hilado de pelo fino peinado sin acondicionar	\$ 20,193.05	5108200000
Los demás hilados de lana o pelo fino	\$ 15,396.54	5109990000

Fuente: SICCEX

Elaboración: Propia

GRÁFICO N° 18: CATEGORÍAS POR TAMAÑO DE EMPRESA – AREQUIPA



Fuente: SICCEX
Elaboración: Propia

ILUSTRACIÓN N° 14: PRODUCTOS EXPORTADOS POR CATEGORÍAS - AREQUIPA



Fuente: SICCEX

C. REGION TACNA

TABLA N° 43: TOTAL EXPORTACIONES - TACNA

Total de exportaciones 2016 TACNA	Total de exportaciones de la region \$317,700.75
Total de exportaciones no tradicionales \$113,373.43	Total de exportaciones tradicionales \$204,327.32

Fuente: SICCEX
Elaboración: Propia

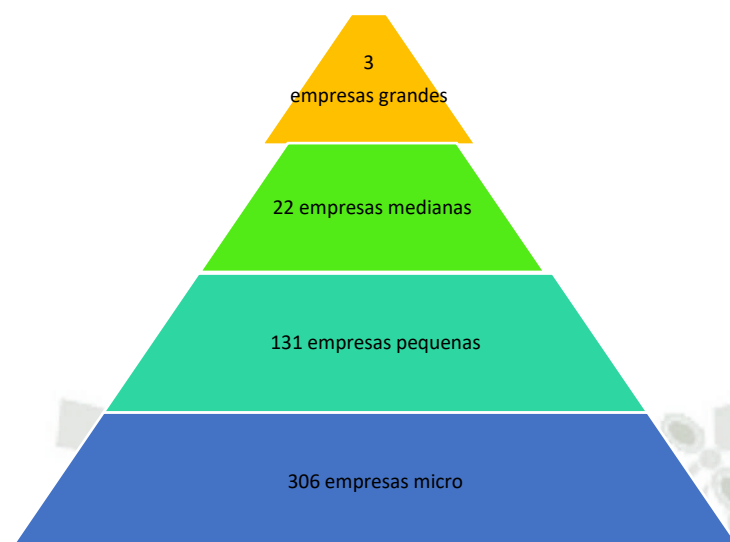
En la región Tacna el total de las exportaciones son S./317.700 de los cuales S./204.327 son de exportaciones tradicionales las cuales sus principales son los demás vehículos automóviles, aceitunas, los demás peces congelados.

TABLA N° 44: PRODUCTOS EXPORTADOS - TACNA

DESCRIPCION	MONTO VALOR FOB \$(MIL)	SUBPARTIDA
Los demás vehículos , automóviles para el transporte de más 16 personas , incluidos el conductor	\$ 12,207.40	8702109000
Aceitunas preparadas o conservadas	\$ 11,983.29	2005700000
Los demás peces congelados excepto peces espada	\$ 11,869.65	0304990000
Orégano	\$ 10,927.50	1211903000
Papel higiénico , en bobinas	\$ 5,843.63	4881000000
Jibás , globitos, calamares , potas	\$ 1,208.58	1605540000
Locos y machas	\$ 1,195.85	1605591000
Pañuelos , toallitas de desmaquillar y tollas	\$ 1,077.36	5506300000
Preparaciones y conservas de anchos entero o en trozos	\$ 1,006.18	1604160000

Fuente: SICCEX
Elaboración: Propia

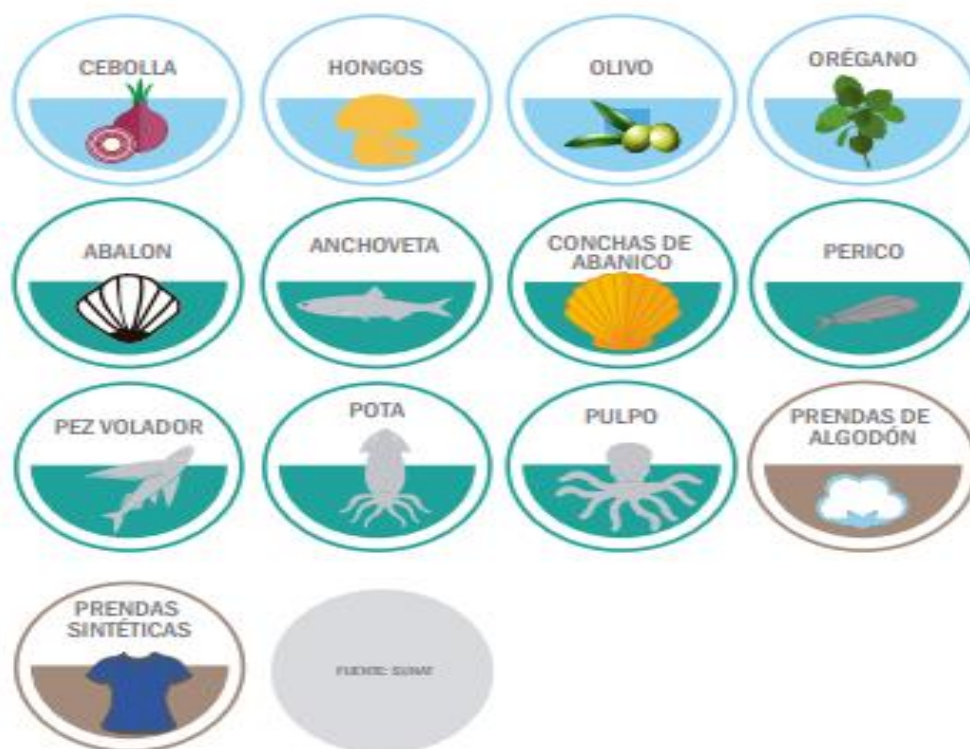
GRÁFICO N° 19: CATEGORÍAS POR TAMAÑO DE EMPRESA - TACNA



Fuente: SICCEX

Elaboración: Propia

ILUSTRACIÓN N° 15: PRODUCTOS EXPORTADOS POR CATEGORÍAS - TACNA



Fuente: SICCEX

D. REGION PUNO

TABLA N° 45: TOTAL EXPORTACIONES – TACNA

Total de exportaciones 2016 PUNO	Total de exportaciones de la region \$1,491,296.33
Total de exportaciones no tradicionales \$15,487.25	Total de exportaciones tradicionales \$1,475,809.07

Fuente: SICCEX
Elaboración: Propia

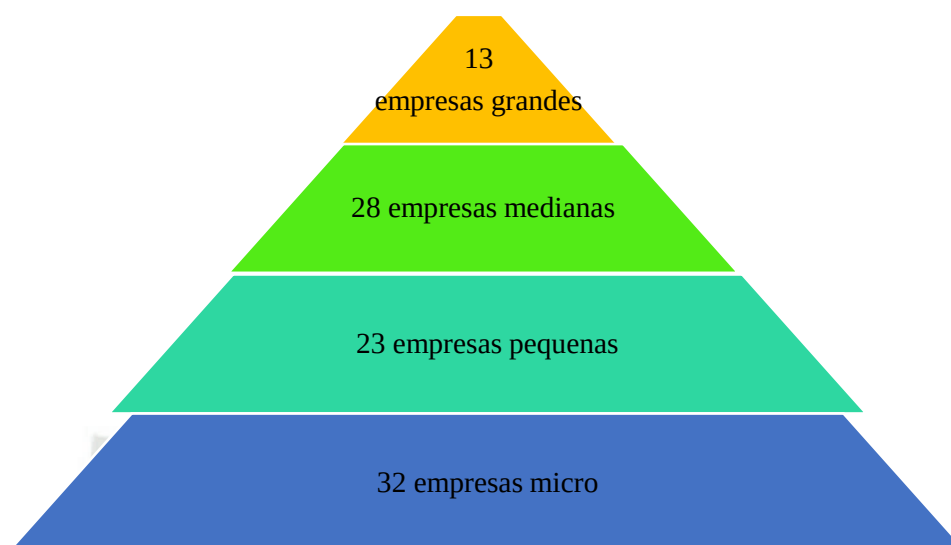
En la región Puno el total de las exportaciones son S./1,491,296.33 de los cuales S. / 1,475,809 son de exportaciones tradicionales las cuales sus principales son la quinua, cemento portland.

TABLA N° 46: PRODUCTOS EXPORTADOS – TACNA

DESCRIPCION	MONTO VALOR FOB \$(MIL)	SUBPARTIDA
QUINUA (QUINOA) (CHENOPODIUM QUINOA) EXCEPTO PARA SIEMBRA	\$ 5,633.45	1008509000
CEMENTO PORTLAND, EXCEPTO CEMENTO BLANCO O COLOREADO ARTIFICIALMENTE	\$ 5,302.76	2523290000

Fuente: SICCEX
Elaboración: Propia

GRÁFICO N° 20: CATEGORÍAS POR TAMAÑO DE EMPRESA - TACNA



Fuente: SICCEX
Elaboración: Propia

ILUSTRACIÓN N° 16: PRODUCTOS EXPORTADOS POR CATEGORÍAS - PUNO



Fuente: SICCEX

E. REGION MOQUEGUA

TABLA N° 47: TOTAL EXPORTACIONES - MOQUEGUA

Total de exportaciones 2016 MOQUEGUA	Total de exportaciones de la region \$1,420,294.11
Total de exportaciones no tradicionales \$40,734.48	Total de exportaciones tradicionales \$1,379,559.63

Fuente: SICCEX

Elaboración: Propia

En la región Moquegua el total de las exportaciones son S./1.420.294 de los cuales S./1.379.559 son de exportaciones tradicionales las cuales sus principales son jibias, calamares, pulpo, productos marinos enlatados en general y ácido sulfúrico.

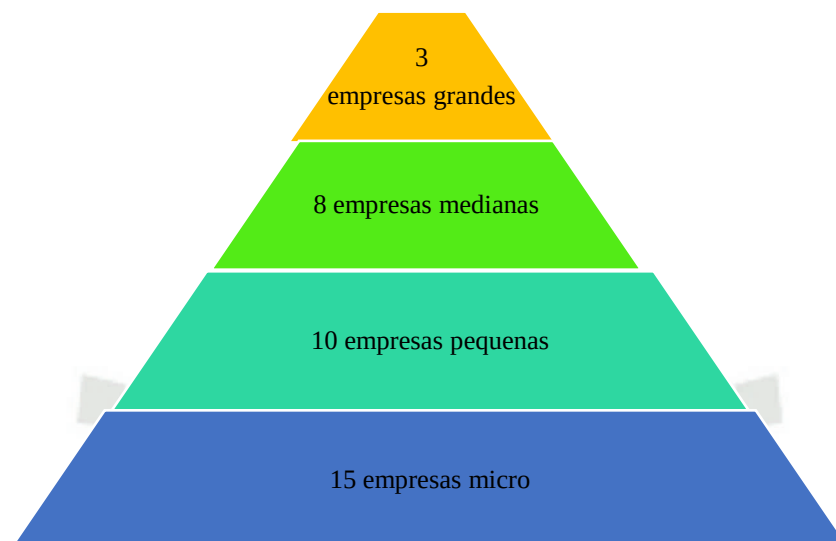
TABLA N° 48: PRODUCTOS EXPORTADOS - MOQUEGUA

DESCRIPCION	MONTO VALOR FOB \$(MIL)	SUBPARTIDA
JIBIAS, GLOBITOS, CALAMARES Y POTAS EXCEPTO CONGELADAS, VIVOS, FRESCOS O REFRIGERADOS	\$ 5,259.00	0307490000
PULPOS (OCTOPUS SPP) EXCEPTO CONGELADOS, VIVOS, FRESCOS O REFRIGERADOS	\$ 2,137.04	0307590000
LOS DEMÁS FILETES CONGELADOS DE LOS DEMÁS PESCADOS EXCEPTO DE SALMONES, TRUCHAS, PESCADOS PLANOS	\$ 1,612.05	0304890000
ÁCIDO SULFÚRICO	\$ 27,558.86	2807001000
LOS DEMÁS DESPERDICIOS Y DESECHOS EXCEPTO DE ORO O PLATINO O DE CHAPADO (PLAQUÉ) DE ORO O PLATINO Y LAS BARREDURAS QUE CONTENGAN OTRO METAL PRECIOSO	\$ 2,127.64	7112990000

Fuente: SICCEX

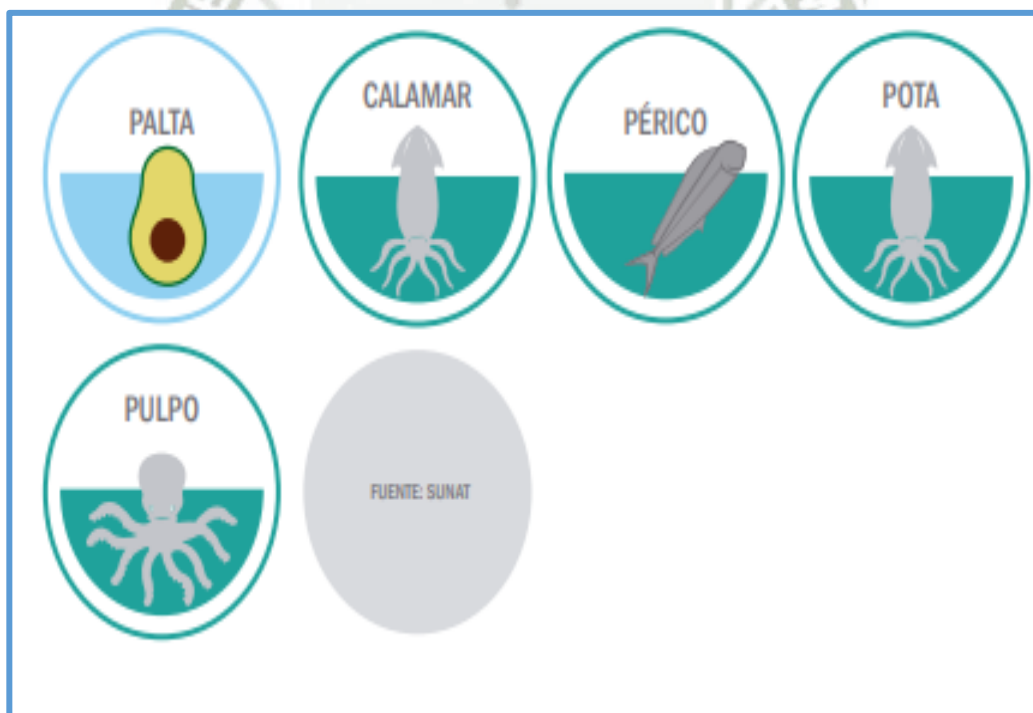
Elaboración: Propia

GRÁFICO N° 21: CATEGORÍAS POR TAMAÑO DE EMPRESA - MOQUEGUA



Fuente: SICCEX
Elaboración: Propia

ILUSTRACIÓN N° 17: PRODUCTOS EXPORTADOS POR CATEGORÍAS



Fuente: SICCEX

7. RUTAS AEREAS POTENCIALES

7.1. RUTAS AÉREAS POTENCIALES

El aeropuerto de chinchero necesita conexiones estratégicas con otros aeropuertos internacionales denominados HUBS que cuentan con millones de pasajeros y manejos grandes de carga. Como los son Colombia, Brasil, Panamá y México en américa.

En la ilustración se puede observas las rutas aéreas que son consideradas técnicamente variables y que pueden tener conexión con el aeropuerto internacional de chinchero.

Para determinar que rutas son potencialmente viablemente y que rutas no se realiza en una función con tres parámetros básicos, la distancia de la ruta, el volumen de pasajeros potenciales, el análisis cuantitativo sobre el interés que podría tener la ruta para la aerolínea.

ILUSTRACIÓN N° 18: RUTAS POTENCIALES Y VIABLES EN CUSCO PARA EL AICC



Fuente: Pro inversión

CONCLUSIONES

El aeropuerto internacional de chinchero permitirá el desarrollo de la región de Cusco aprovechando su ubicación estratégica solo en el primer año de servicio recibirá alrededor 3.7 millones de pasajeros. Ya que el actual aeropuerto solo cuanta para una demanda de 2.5 millones de pasajeros pero esta se encuentra largamente superada, esto generara un impacto favorable en el PBI de las regiones afectadas, atrayendo otras inversiones como construcción de hoteles, carreteras e infraestructura necesaria permitiendo un incremento en el dinamismo de la economía de la macro región sur.

El ingreso anual del primer año de funcionamiento en el periodo del 2023 del Aeropuerto Internacional de Chinchero será de S/. 90.232.467 Millones de soles según las cifras proyectas por el estudio de Pro Inversión.

Con una inversión de 665 millones de dólares esto va a generar un efecto multiplicador en la economía regional ocasionando un dinamismo económico sin mencionar los 2500 puestos de trabajo directo, 1000 en la etapa de construcción y 1500 en la etapa operativa.

El proyecto solo afectara la región del Cusco en el periodo analizado ya que en esta etapa solo son afectados lo sectores vinculados a la construcción del aeropuerto internacional de chinchero como son los sectores comercio y servicios.

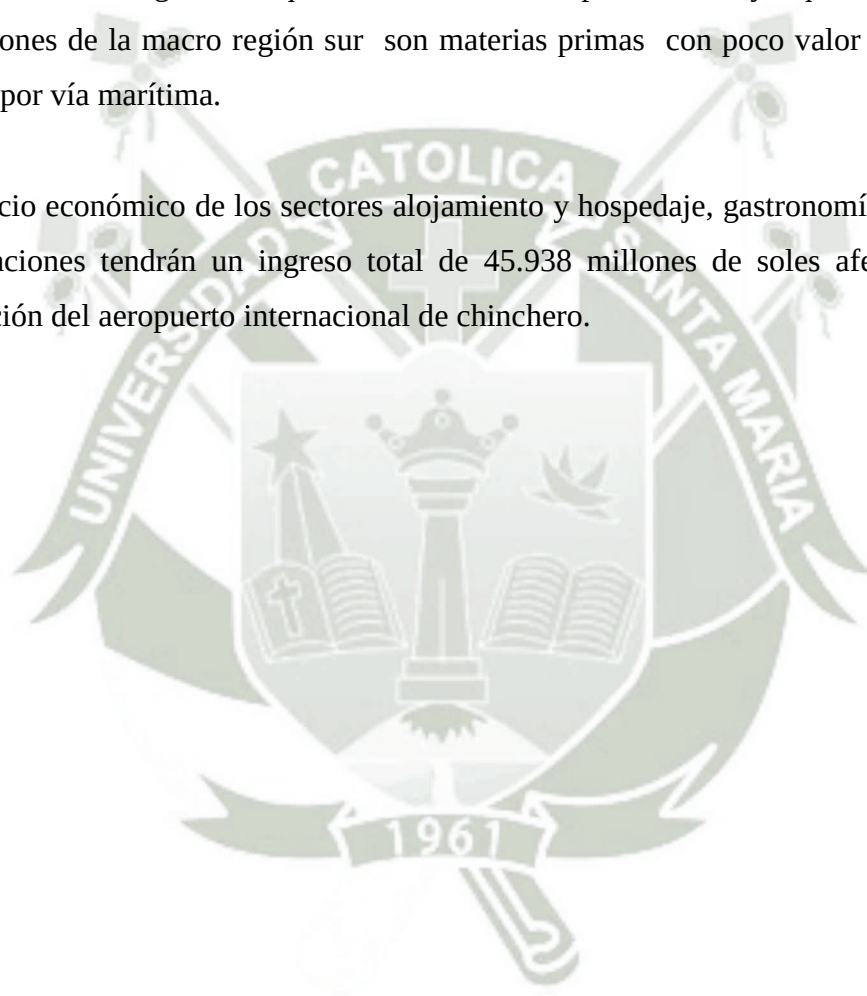
La apertura del aeropuerto internacional de chincheros traerá grandes beneficios económicos para el Estado, debido que se generará una recaudación de S/. 67,661.231 millones por concepto de TUUA en el primer año de operación.

La inversión del proyecto en el periodo analizado solo afectara a los sectores económicos vinculados a la construcción, periodo del 2018 al 2022 se terminara de construir el aeropuerto, los beneficios económicos para el PBI de Cusco son favorables porque tendrá un incremento del 2.45 % adicional a su crecimiento promedio que sería el 0.15%.

Los sectores económicos vinculados a turismo como transporte y alojamiento, comercio y servicios derivados de estos, han demostrado que son directamente proporcional, tienen un crecimiento promedio anual de 11 % durante los periodos de 2005 al 2011 y posteriormente en un promedio de 4 % .La actividad del turismo muestra una tendencia de crecimiento, sostenida en los últimos años debido a que Cusco cuenta con una de las siete maravillas del mundo y diferentes atractivos turísticos.

Las exportaciones de la macro región no van a variar en el corto plazo debido a que no existen planes ni organismo que fomenten el transporte aéreo ya que la mayoría de exportaciones de la macro región sur son materias primas con poco valor agregado y se exportan por vía marítima.

El beneficio económico de los sectores alojamiento y hospedaje, gastronomía, transporte y comunicaciones tendrán un ingreso total de 45.938 millones de soles afectados por la construcción del aeropuerto internacional de chinchero.



RECOMENDACIONES

Se recomienda dar prioridad al proyecto del aeropuerto internacional de chinchero que traerá un beneficio por la captación de pasajeros nacionales e internacionales, incrementándose la captación de divisas en un promedio anual de 1.742 millones (con proyecto) el monto total durante los 46 años se estima en S/. 80.167 millones de soles.

La situación actual del Aeropuerto Velasco Astete, presenta bajos niveles de seguridad, operatividad y nivel de servicio, esto presenta pérdidas significativas para la región del Cusco y en conjunto como imagen del Perú cabe mencionar que el aeropuerto no podrá cubrir la demanda futura.

El Perú debería de contar con un Segundo Aeropuerto Internacional que cumpla con las características internacionales, para así poder descentralizar y descongestionar el cuello de botella que actualmente se encuentra en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en Lima, además esto lograría disminuir los costos de traslado que conlleva esa escala para los turistas que podrían ser invertidos en visitar otros departamentos.

Dado que la macro región sur cuenta con los 7 principales destinos turísticos del Perú se recomienda prestar gran importancia al sector turismo ya que es una fuente importante de ingresos para el desarrollo de la Macro Región Sur ya que con esta cartera importante de destinos turísticos se generará un alto movimiento de pasajeros y estos podrían ser canalizados directamente por el Aeropuerto Internacional de Chinchero. Este Aeropuerto podría con la demanda de pasajeros que se generarían, lo cual mejoraría el desarrollo socio económico en el Sur del Perú.

El aeropuerto internacional de chinchero que presentara un infraestructura moderna permitirá brindar servicios de calidad y estar a la vanguardia en el actual comercio aéreo.

Es recomendable mejorar la infraestructura para el transporte terrestre turístico dada la inexistencia de este en la ciudad de Cusco para poder controlar la informalidad que actualmente está presente en las plazas más importantes de la ciudad.

Actualmente Perú presenta escasos productos de valor agregado se necesita una alianza entre el sector público y privado para impulsar los lugares turísticos de las regiones, patrimonio cultural que sea fuente de ingreso y empleo descentralizado para el país.



BIBLIOGRAFIA

SIICEX. 2015. “Comercio Exterior y exportaciones peruanas”. [en línea]. [consultado en fecha 23 de enero 2018]. Recuperado en: <www.siicex.gob.pe>

INEI.2016. “producto bruto interno del Perú 2008-2016”. [en línea]. [consultado en fecha 12 de marzo 2018]. Recuperado en: < www.inei.gob.pe >

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES.2016. “Plan de construcción aeropuerto internacional de chinchero”. [en línea]. [consultado en fecha 23 de enero 2018]. Recuperado en: <www.mtc.gob.pe/>

PROMPERU.2016. “conducta de los turistas internacionales y nacionales 2015”. [en línea]. [consultado en fecha 14 de diciembre 2017]. Recuperado en: <<https://www.promperu.gob.pe/>>

Oxford economics.2011. “beneficios económicos del transporte aéreo en el Perú 2011”. [en línea]. [consultado en fecha 23 de enero 2018]. Recuperado en: <[http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/068AC8A932A175A805257DE300530DDE/\\$FILE/BeneficiosEcon%C3%B3micosTransporteA%C3%A9reo.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/068AC8A932A175A805257DE300530DDE/$FILE/BeneficiosEcon%C3%B3micosTransporteA%C3%A9reo.pdf)>

S.A. 2016. “Estimación lineal”. [en línea]. [consultado en fecha 23 de septiembre 2017]. Recuperado en: <<https://support.office.com/es-es/article/ESTIMACION-LINEAL-funci%C3%B3n-ESTIMACION-LINEAL-84d7d0d9-6e50-4101-977a-fa7abf772b6d>>

S.A. 2012. “Tipos de aeropuertos” [en línea]. [consultado en fecha 15 de enero 2018]. Recuperado en: <<http://tiposdeaeropuertoscargaa.blogspot.pe/p/definicion-de-los-puertos-maritimos.html>>

S.A. 2015. “Aportaciones al estado Peruano”. [en línea]. [consultado en fecha 15 de enero 2018]. Recuperado en: <<https://www.lima-airport.com/esp/lap-negocios-y-proyectos/informacion-financiera/transferencias> >

S.A. 2017. “Partes y elementos que componen la estructura del avión”. [en línea]. [consultado en fecha 03 de febrero 2018]. Recuperado en: <<http://blogistica.es/partes-y-elementos-que-componen-estructura-avion/>>

S.A. 2013. “Pro Inversión Agencia de promoción de la inversión privada–Perú”. [en línea]. [consultado en fecha 03 de diciembre 2017]. Recuperado en: <<https://www.cg-la.com/documents/LALF11/presentations/6.4.13AirportsProInversion.pdf>>

S.A. 2012. “Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco (AICC)”. [en línea]. [consultado en fecha 03 de diciembre 2017]. Recuperado en: <<http://www.proyectosapp.pe/modulos/JER/PlantillaProyecto.aspx?ARE=0&PFL=2&JER=5379>>

S.A. 2012. “Proyecto Especial Aeropuerto Internacional de Chinchero”. [en línea]. [consultado en fecha 03 de mayo 2012]. Recuperado en: <<http://www.proyectosapp.pe/modulos/JER/PlantillaProyecto.aspx?ARE=0&PFL=2&JER=5379>>

S.A.2014. “Contrato de concesión del nuevo aeropuerto internacional de chinchero –cusco”. [en línea]. [consultado en fecha 10 de septiembre 2017]. Recuperado en: <<https://www.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/documentos/Contratodeconcesionaerochinchero.pdf>>

VEGA, Jacqueline.2014. ““Análisis De La Infraestructura Del Aeropuerto El Dorado”. [en línea]. [consultado en fecha 23 de enero 2018]. Recuperado en: <http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/13182/1/TRABAJO%20DE%20GRADO%20FINAL%202.pdf>

PEDRAZA,Tatiana 2016.“FACTORES QUE INCIDEN EN EL EMPLEO INFORMAL EN EL DEPARTAMENTO DE CUSCO”. Tesis de titulación . Universidad Andina del Cusco del Perú.

MEDINA,Freyda 2016. “ ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD PARA LA CREACION DE UN HOTEL EN CHINCHEROS CUSCO”, 2017. Tesis de titulacion . Universidad Catolica San Pablo del Peru.

OSITRAN.2008. “Evaluacion economica de la concession del aeropuerto internacional Jorge Chavez”. [en línea]. [consultado en fecha 07 de febrero 2018]. Recuperado en: [https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/EVAL_2008-LAP/092-ANEXO-Informe LAP 2008 VFinal Final.pdf](https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/EVAL_2008-LAP/092-ANEXO-Informe_LAP_2008_VFinal_Final.pdf)>

AITA.S.F. “La importancia del transporte aéreo para el Perú”. [en línea]. [consultado en fecha 16 de enero 2018]. Recuperado en: www.aita.com/document/>

Pro Inversión. 2013. “Agencia de promoción de la inversión privada –Perú”. [en línea]. [consultado en fecha 10 de mayo 2016]. Recuperado en: <https://www.cgla.com/documents/LALF11/presentations/6.4.13AirportsProInversio.pdf>>

Pro Inversión. 2012. “Nota de prensa adjudicación 2012”. [en línea]. [consultado en fecha 13 de junio 2016]. Recuperado en: <http://www.proyectosapp.pe/modulos/JER/PlantillaProyecto.aspx?ARE=0&PFL=2&JER=5379>>

Anónimo.s.f. “Proyecto Especial Aeropuerto Internacional de Chinchero”. [en línea]. [consultado en fecha 12 de septiembre 2017]. Recuperado en: <http://www.proyectosapp.pe/modulos/JER/PlantillaProyecto.aspx?ARE=0&PFL=2&JER=5379>>

Ministerio de transportes y comunicaciones(2014). “contrato de concesión del nuevo aeropuerto internacional de chinchero”. [en línea]. [consultado en fecha 10 de julio 2017]. Recuperado en: <https://www.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/documentos/Contratodeconcesionaerochinchero.pdf>>

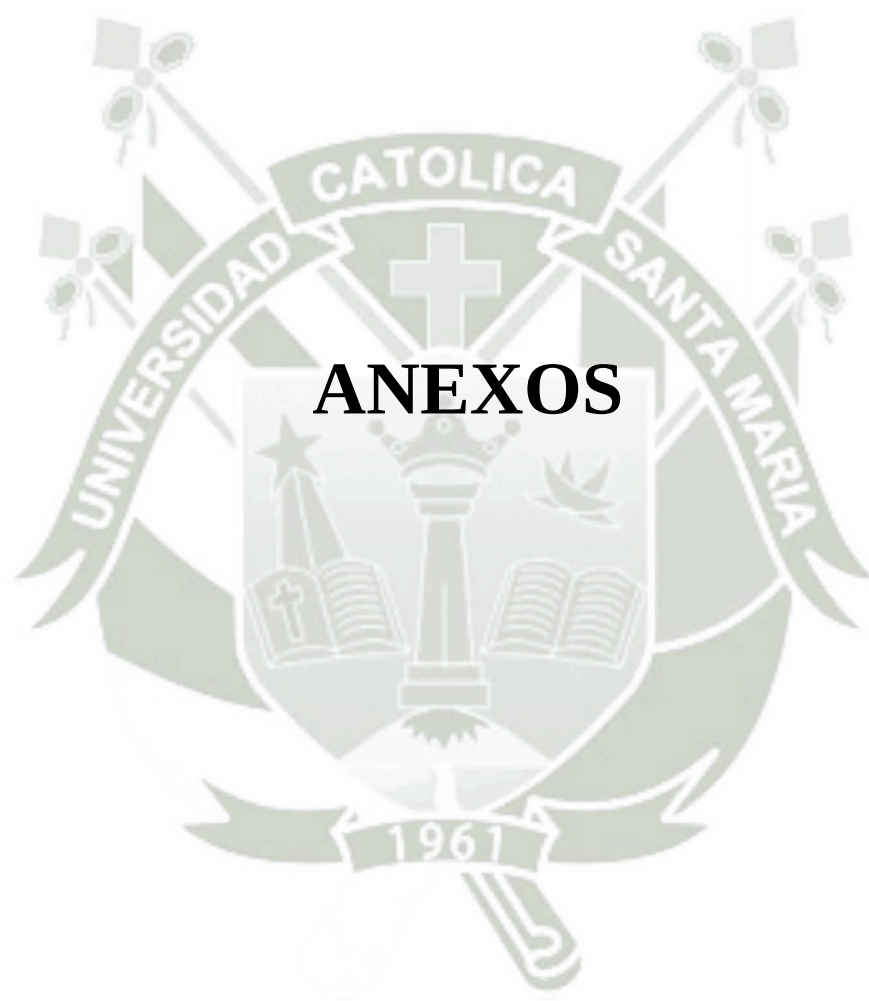
Anónimo (2017, 27 de abril). “Cusco plantea nuevos términos para el contrato de concesión”. [en línea]. [consultado en fecha 01 de agosto 2017]. Recuperado en: <http://gestion.pe/economia/aeropuerto-chincher-region-cusco-plantear-nuevos-terminos-contrato-concesion-2188411>

Anónimo (2016,23 de mayo). “Aeropuerto de chincher eleva flujo de pasajeros a 6 millones”. [en línea]. [consultado en fecha 21 de julio 2017]. Recuperado en: <http://larepublica.pe/impresa/sociedad/769764-aeropuerto-de-chincher-eleva-flujo-de-visitas-6-millones>

Imarpe.pe 2010. “escuela de posgrado tipos, métodos y estrategias de investigación”. [en línea]. [consultado en fecha 30 de mayo 2016]. Recuperado en: http://www.imarpe.pe/imarpe/archivos/articulos/imarpe/oceanografia/adj_modela_pa-5-145-tam-2008-investig.pdf

2013; Repositorio unimilitar facultad de ciencias económicas análisis de aeropuertos. [en línea]. [consultado en fecha 25 de mayo 2016]. Recuperado en: <http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/13182/1/TRABAJO%20DE%20GRADO%20FINAL%202.pdf>

2017; Repositorio de tesis de la universidad católica del Perú. [en línea]. [consultado en fecha 13 de junio 2017]. Recuperado en: <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/>



ANEXOS

ANEXO N° 1

1. PLANEAMIENTO TEÓRICO

“AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO, una plataforma de desarrollo para la macro región sur 2018-2022”

1.1. Planteamiento del Problema:

La falta de un estudio del aeropuerto internacional de chincheros para conocer el desarrollo de la macro región sur especialmente en la región del cuzco con la ejecución del proyecto.

1.2. Descripción del problema

En los últimos años el Gobierno Peruano vio la gran necesidad de construir el Aeropuerto internacional de Chinchero debido a la gran cantidad de afluencia de personas que llegan cada año a esta ciudad debido al turismo, negocios, e inversiones que se realizan en la región

El Aeropuerto Internacional Velasco Astete es el segundo aeropuerto de mayor afluencia en el Perú. En el año 2012, el AIVA²⁰ atendió cerca de 2 millones de pasajeros. La dificultad para dar respuesta a la demanda de tráfico aéreo ,la capacidad del AIVA saturada, la limitada capacidad técnica del AIVA en las operaciones de aterrizajes y despegues realizadas por una sola pista de vuelo , el elevado impacto acústico debido a la cercanía del aeropuerto con la zona urbana del Cusco , todo estas causas llevaron al gobierno de turno a pensar sobre la importancia de la construcción de un nuevo aeropuerto internacional que cumpla con la futuras demandas de tráfico de pasajeros. Fernandez,F,G.(2014).Nuevo aeropuerto internacional de Cusco-Peru.Diseño geométrico y estructural,120-121.

La opción de las pampas de Chinchero como nueva instalación para el aeropuerto internacional del Cusco se basó en estudios realizados en el año 1984, durante el gobierno del arquitecto Belaunde se planeó llevar a cabo este proyecto convocándose incluso a concurso público.

²⁰ AIVA (Aeropuerto Internacional Velasco Astete)

La programación del aeropuerto consta de dos partes básicas, la primera consiste en el diseño del campo aéreo, apoyándose en los resultados de los estudios meteorológicos y geográficos del lugar realizados por encargo del gobierno antes mencionado. La segunda parte abarca las obras complementarias y necesarias para el debido funcionamiento de un aeropuerto internacional, es decir, edificios de desembarque y embarque de pasajeros y carga, torre de control, asistencia a la navegación, estación de rescate, entre otros. Pro Inversión. (2012). Estudios de pre inversión a nivel de factibilidad.

También la importante inversión que se llevaría a cabo por parte de los empresarios como Hoteles , Restaurantes , Parques de atracción , Malls además de las inversiones de los Gobiernos Regionales como nacionales en mejoras de infraestructura tanto como carreteras , puentes , y mejorar el parque automotor que serían obras complementarias a la del proyecto del Aeropuerto Internacional de Chincheros sin mencionar los miles de empleos que se generarían tanto durante el proyecto de construcción y después del proyecto.

Se tiene que señalar que el Aeropuerto internacional proyectado para la región del Cusco es de gran importancia, para evitar que el desarrollo del sector turismo y construcción en la región del Cusco y sobre todo en la Macro región se vea afectada por la insuficiente capacidad del actual aeropuerto, que permitiría mayores cifras de turistas que llegarían a la ciudad del Cusco.

Enfocándonos en los puntos mencionados anteriormente en la introducción y puntuados en las posteriores páginas, el proyecto para chinchero se tendría que desarrollar por su enfoque de generar empleos y un crecimiento económico en la macro región sur, sin mencionar la disminución de la contaminación auditiva y el alivio del tráfico en la ciudad del Cusco.

1.2.1. Campo: Facultad de Ciencias Económico – Administrativas.

Área: Programa Profesional de Ingeniería Comercial

Línea: Especialidad de Negocios Internacionales.

1.2.2. Tipo de problema: La investigación es de tipo científica básica.

1.2.3. Variables

(a) Análisis de Variables:

- **Variable Independiente:** AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO
- **Variable Dependiente:** una plataforma de desarrollo para la macro región sur 2018-2022

(b) Operacionalización de Variables:

TABLA 0-1

TABLA DE OPERACIONALIZACION DE VARIABLES

VARIABLES	INDICADORES
AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CHINCHERO (VARIABLE INDEPENDIENTE)	– Evaluación económica del proyecto en nuevos soles – Generación de valor económico y financiero antes y después del proyecto. – Beneficios económicos para el Estado en US\$
DESARROLLO DE LA MACRO REGIÓN SUR (VARIABLE DEPENDIENTE)	– PBI de la macro Región Sur en relación a la inversión US\$ – Beneficios económicos para la macro región sur en nuevos soles – Volumen potencial de exportaciones de la macro región sur en miles US\$

Fuente: Elaboración propia

1.2.4. Interrogantes Básicas

- ¿Cuántos años durara la ejecución del proyecto del aeropuerto de chinchero?
- ¿Cuál es la inversión que se generara en los siguientes años en la macro región sur debido al proyecto?
- ¿Cuánto sería el incremento de flujo de turistas luego del proyecto?
- ¿Cuál es la cantidad de dinero que se generara en base al proyecto?
- ¿Cuál es la cantidad de ingresos tributarios que recibirá el estado por el aeropuerto internacional chincheros?

¿Cuál es la cantidad de pasajeros que arribaran al nuevo aeropuerto de Chinchero?

¿Cuál será la proyección del PBI en la macro región sur en medida de la inversión del estado?

¿La infraestructura hotelera y gastronómica esta adecuada para soportar la demanda proyectada?

¿Cuáles serían los principales sectores que tendrán un mayor y menor beneficio económico en la macro región y si el impacto será positivo?

¿Tendrá algún impacto el nuevo aeropuerto internacional con las exportaciones de la macro región sur ?

¿Cuántos puestos de trabajo generara el proyecto?

1.3. Justificación

Justificación social

Este proyecto tiene relevancia social debido a que genera el bienestar de la población, agilizará el sector turismo y construcción atraerá otros proyectos de infraestructura complementarios, ayudando al desarrollo de la macro región sur .

Justificación económica.

Este proyecto posee una relevancia económica, ya que la posible ejecución del proyecto del aeropuerto internacional de chinchero generará puestos de trabajo y atraerá inversiones a la macro región

1.4. Objetivos

1.4.1. Objetivo general

Realizar un estudio del Aeropuerto internacional de Chinchero para conocer cómo influirá en el desarrollo de la Macro Región Sur.

1.4.2. Objetivo específico

- Determinar el aumento del PBI en la macro Region sur y su relación con el proyecto del aeropuerto de chinchero
- Realizar un análisis económico para determinar el nivel de rentabilidad del proyecto

- Determinar los beneficios económicos de l estado mediante TUUA y los impuestos del proyecto
- Identificar y analizar la contribución del proyecto para la macro región sur
- Determinar el volumen de pasajeros que arribaran al Aeropuerto internacional de Chinchero
- Calcular y analizar el ingreso de divisas que se obtendrían por la ejecución del proyecto en los siguientes años
- Determinar cuáles serán los sectores influenciados por el proyecto del aeropuerto internacional de chinchero

1.5. Marco Teórico

1.5.1. Esquema Estructural

Antecedentes.- El desarrollo del Aeropuerto Internacional de chinchero fue pensado desde hace muchos años. Se basa en los estudios de pre-factibilidad elaborados antes del año 1984, durante el gobierno del arquitecto Belaunde se pensó llevar a cabo este proyecto.

El aeropuerto Velasco Astete del Cusco dejo de funcionar óptimamente hace algunos años, es el segundo aeropuerto con mayor afluencia de pasajeros del Perú.

La capacidad del AIVA saturada, la limitada capacidad técnica del AIVA en las operaciones de aterrizajes y despegues realizadas por una sola pista de vuelo, el elevado impacto acústico debido a la cercanía del aeropuerto con la zona urbana.

El gobierno vio la necesidad de la construcción de un nuevo aeropuerto que pueda cumplir la demanda de tráfico aéreo tanto de pasajeros como de productos, además que este aeropuerto va generar un beneficio a la región del Cusco

OSITRAN se encargará de la supervisión, fiscalización y regulación del cumplimiento de lo establecido en el Contrato de Concesión

Todo esto generara nuevos puestos de trabajo por el Aeropuerto internacional de Chinchero, incremento y dinamismo de la economía de la región Cusco, por el incremento de beneficios para los pobladores generando un valor agregado, ventas de más y nuevos servicios como turismo histórico, cultural y de aventura, hospedaje, restaurantes, transporte incluye el traslado de Cusco a Chinchero y viceversa, productos como artesanías, productos manufacturados típicos

Venta de entradas a atractivos turísticos de la región, y específicamente de la localidad de Chinchero.

Cuando opere el aeropuerto de Chinchero aumentara el número de visitantes a la región del Cusco. Actualmente recibe un promedio 2 millones 500 mil visitantes, en 2023 se captará más de 3 millones de pasajeros. Ese aumento incentivará el mejoramiento de los servicios turísticos y doblará la oferta de turistas en los centros arqueológicos de la región

No solo el sector turismo será el mayor beneficiado de este proyecto de inversión la agricultura y la industria también tendrá su oportunidad de desarrollo. Ya que el nuevo aeropuerto contará con un amplio terminal de carga, lo cual permitirá las exportaciones de los productos de nuestros andes, generando nuevos puestos de trabajo y ampliando el mercado de sus productos, dándoles la oportunidad a los agricultores y artesanos de la zona, abriéndoles las puertas al mercado internacional.

El Gobiernos Regionales trabaja en proyectos para impulsar la exportación del maíz blanco gigante, papas nativas, quinua y café, productos textiles y artesanías.

Cuando se esté construyendo el aeropuerto de chinchero, el ministerio de transporte y comunicaciones se encargara de la construcción de una nueva vía que conecte Cusco con el aeropuerto y el Valle Sagrado de los Incas (Urubamba).

Henry Zaira, viceministro de Transportes.(2016) Afirma lo siguiente :“El MTC ya inició los estudios del expediente técnico para ejecutar la obra vial que articulará la Ciudad Imperial con el terminal aéreo”.

También se informó que no solo será la carretera si no también se busca ampliar la carretera actual vía Cusco – Urubamba, se habilitará un gran espacio de acceso al aeropuerto internacional y se construirán dos puentes sobre el río Urubamba. Para todas esas obras se tiene aprobado S/ 277 millones.

El efecto multiplicador que producirá el aeropuerto sobre la economía nacional es el equivalente al de una industria de gran tamaño. El aeropuerto va a permitir el ingreso de por lo menos 6 millones de pasajeros y vuelos internacionales, potenciando a gran escala el turismo y por ende la economía de la región, según lo estima la oficina encargada del “Proyecto Chinchero” del Centro de Privatizaciones (CEPRI). Debido al efecto de permeabilización del turismo dentro de la economía de los países, esta cifra de turistas tendrá un efecto multiplicador en los ingresos de divisas extranjeras, generando empleo y la implementación de nuevos servicios en la ciudad de Cusco durante el ciclo del proyecto. Novoa. A.S.(2013). pag.50.www.repositorioacademico.upc.pe.

José Carlos Balta, Gerente General de Kuntur Wasi, ex empresa encargada de la construcción del aeropuerto de chinchero (2016) afirma “este es un gran proyecto el cual generará US\$ 60,000 millones al Cusco durante el período de concesión”. (2016)

- OSITRAN tiene las funciones de sancionar, controlar, administrar todo con relación de la infraestructura de transporte en el Perú.
- Ciclo del proyecto: comprende las fases de pre-inversión, inversión y post- inversión
- Perfil.- estimación inicial tanto de aspectos técnicos como de beneficios y costos de un conjunto de alternativas.

1.6. HIPÓTESIS

Considerando que la limitada capacidad del aeropuerto Velazco Astete ha condicionado el flujo de turistas e inversiones en la macro región, es probable que si se desarrolla el proyecto de inversión aeropuerto internacional de Chinchero, las posibilidades de impacto económico, financiero, social y ambiental en la macro región sur se vean beneficiadas en los siguientes años

2. PLANTEAMIENTO OPERACIONAL

2.1. Tipo de investigación

El método de investigación de este trabajo, es el tipo de investigación científica básica que alcanzara el nivel descriptivo y tendrá la posibilidad de precisar características.

2.2. Tipo de estudio

Es descriptiva ya que en el proyecto se debe detallar y especificar algunas características del Aeropuerto de chincheros, para poder hablar sobre la problemática planteada ,determinar las conexiones de funcionalidad entre los hechos o fenómenos que se observe ,por lo tanto tendrá una fase exploratoria que le permita definir las relaciones de casualidad entre las variables involucradas .

2.3. Método de Investigación

En este trabajo se utilizara el método general de investigación para poder tener un mayor entendimiento y análisis de la información y poder contrastar las hipótesis planteadas

2.4. Fuentes de Información

Este análisis será realizado mediante las fuentes de información recopiladas, estudiadas y analizadas de textos y documentos, específicos y relacionados, que posibilitaron la estructuración del marco teórico como el conocimiento de la infraestructura del aeropuerto internacional y nacional de chincheros. Fuentes de información mediante páginas web y fuentes físicas , son las siguientes.

- El Comercio

- La Republica
- Gestion
- BBC
- INEI
- Bibliotheka
- Google
- Universia
- Apeim
- Registro Nacional de Proveedores
- Sunat
- Bibliotecas y Hemerotecas de la ciudad y de la UCSM.
- Puestos de periódicos
- Tesis
- Cybertesis UCSM
- Dialnet
- Scielo
- Fromperu
- Siccex

3. Técnicas e instrumentos

En la siguiente tesis se usara la información primaria y secundaria . Se recopilaran datos mediante registros diarios y entrevistas dentro del aeropuerto Velazco Astete y lugares donde Se frecuente el turismo también al gobierno regional de Cusco . Se recopilaran datos de información de segundo grado, para así realizar un análisis del proyecto aeropuerto internacional de chinchero los indicadores y de esta manera hacer una relación de influencia entre variables, por lo que:

- Se obtendrán datos estadísticos, en cuanto al número de proyectos que se realizaran en la región del Cusco , en infraestructura ejecutados durante el periodo de construcción y operación del aeropuerto para luego plasmarlos en cuadros que nos sirvan de ayuda para hacer una comparación y establecer una relación entre las variables e indicadores.

Instrumentos

TABLA 2
TABLA DE INSTRUMENTOS

TÉCNICAS	INSTRUMENTOS	MATERIALES
Observación de Campo	Registro de diario de campo Cuadro estadísticos Gráfico de barras Hojas de cálculo Excel	Libreta Lápiz Libreta Laptop lenovo Grabadora de audio

Fuente: Elaboración propia

- Cuadros estadísticos que nos muestre el comportamiento de las variables
- Tablas comparativas
- Gráficos que servirán para analizar distintos indicadores
- Registro diario de campo nos permitirá recolectar datos y características

3.1. Estructura de los Instrumentos

El registro diario de campo nos permitirá obtener información de las personas y de la infraestructura como el lugar, hora , atención del personal , precios , cantidad de afluencia que ingresan diariamente al aeropuerto , etc y otros puntos importantes para la realización de la tesis .

Los cuadros estadísticos se obtendrán de las fuentes de información ya mencionadas después se analizara y comparara los datos extraídos en el hojas de cálculo Excel 2015.

3.2. Campo de Verificación

3.2.1. Delimitación espacial

Región de Cusco

3.2.2. Delimitación Temporal:

2018-2022

3.2.3. Plan Muestral

Unidades de estudio:

(a) Universo:

No aplica para este caso

(b) Muestra:

No aplica para este caso

3.3. Estrategia de recolección de datos

- Recursos Humanos que nos ayuden en la búsqueda de información en internet o libros, analizando los resultados del trabajo.
- Tecnológicos como Internet y una computadora con el fin de analizar y escribir los resultados obtenidos.
- También uso de google para la búsqueda de artículos o investigaciones referidas al tema.
- Determinar la información que se recogerá.
- Probar y revisar la información recogida de internet, libros e investigaciones.

3.4. Recursos necesarios

3.4.1. Humanos

Investigadores:

Mando Bellido Carlos Eduardo
García Miranda Anthony Gabriel

Asesor:

3.4.2. Materiales

- Internet
- Publicaciones de Investigaciones, artículos y datos estadísticos de los diferentes Organismos.
- Laptop
- Archivos de Computadora
- Libros
- Lapiceros
- Hojas
- Fotocopiadora
- Impresora
- Otros materiales de escritorio en general

3.4.3. Financieros

- Material fotostático para la obtención de información.
- Pasajes de transporte.

3.5. Cronograma

TABLA 3

TABLA DE CRONOGRAMA

	Nombre de la tarea	Comienzo	Fin	Semestre 1								Semestre 2			
				Mayo	Junio	Julio	Agosto	Setiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Enero.	Febrero	Marzo.	Abril.
1	Elección del tema de tesis y desarrollo	01/09/17	30/12/17			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2	Planificación de actividades y observación	01/09/17	18/09/17				x								
3	Recolección de Información	01/09/17	30/10/18					x	x	X					
4	Determinación de problema	01/10/17	10/12/17								x				
5	Recopilación y análisis de datos	10/10/17	28/12/17								x	x	x	x	
6	Interpretación de los análisis	01/12/17	30/04/18									x	x	x	x
7	Resultados del análisis	01/10/17	30/04/18									x	x	x	x
8	Finalización de la investigación	01/12/17	30/04/18												x

Fuente: Elaboración propia

ANEXO N° 2

MATRIZ DE CONSISTENCIA

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES
La falta de un estudio del Aeropuerto internacional de Chinchero para conocer el desarrollo en la Macro Región Sur con la ejecución del proyecto	Objetivo General: - Realizar un estudio del Aeropuerto internacional de Chinchero para conocer cómo influirá en el desarrollo de la Macro Región Sur Objetivos Específicos: - Determinar el aumento del PBI en la macro Región sur y su relación con el proyecto del aeropuerto de chinchero - Realizar un análisis económico para determinar el nivel de rentabilidad del proyecto - Determinar los beneficios económicos de l estado mediante TUUA y los impuestos del proyecto - Identificar y analizar la contribución del proyecto para la macro región sur - Determinar el volumen de pasajeros que arribaran al Aeropuerto internacional de Chinchero - Calcular y analizar el ingreso de divisas que se obtendrían por la ejecución del proyecto en los siguientes años - Determinar cuáles serán los sectores influenciados por el proyecto del aeropuerto internacional de chinchero	Considerando que la limitada capacidad del aeropuerto Velazco Astete ha condicionado el flujo de turistas e inversiones en la macro región, es probable que si se desarrolla el proyecto de inversión aeropuerto internacional de Chinchero, las posibilidades de impacto económico, financiero, social y ambiental en la macro región sur se vean beneficiadas en los siguientes años	VARIABLES DE ESTUDIO: VARIABLE INDEPENDIENTE: Aeropuerto internacional de chinchero INDICADORES: - Evaluación económica del proyecto en nuevos soles - Generación de valor económico y financiero antes y después del proyecto. - Beneficios económicos para el Estado en US\$ VARIABLE DEPENDIENTE: Desarrollo de la Macro Región Sur INDICADORES: - PBI de la macro Región Sur en relación a la inversión US\$ - Beneficios económicos para la macro región sur en nuevos soles - Volumen potencial de exportaciones de la macro región sur en miles US\$

ANEXO N° 3

BENEFICIOS PARA LA REGIÓN AREQUIPA

GRADO DE INSTRUCCIÓN DE LOS VISITANTES

GRADO DE INSTRUCCIÓN	TOTAL
Primaria completa	1%
Secundaria completa	4%
Superior técnica completa	11%
Superior universitaria incompleta	18%
Superior universitaria completa	49%
Postgrado	12%
No recuerda no precisa	5%

ACTIVIDADES REALIZADAS POR LOS TURISTAS

ACTIVIDADES REALIZADAS	TOTAL
Turismo cultural	
Visitar inmuebles históricos	46%
Visitar iglesias catedrales	68%
Realizar city tour guiado	28%
Visitar museos	52%
Visitar sitios arqueológicos	20%
Turismo de naturaleza	
Visitar reservas naturales	8%
Visitar aguas termales	6%

OTROS	
Ir a restaurantes	51%
Participar en festividades	10%
Ir a discotecas	13%
Ir a centros comerciales	9%
Comprar dulces típicos	21%
Comprar artesanía	30%
Pasear por parques o plazas	86%
Comprar artículos de vestir	8%

BENEFICIOS PARA LA REGIÓN PUNO – TABLAS

SEGÚN ENCUESTAS REALIZADAS POR PROM PERÚ A LOS TURISTAS QUE VISITAN ESTOS LUGARES

GRADO DE INSTRUCCIÓN DE LOS TURISTAS DE PUNO

ACTIVIDADES REALIZADAS	TOTAL
Turismo cultural	
Visitar sitios arqueológicos	34%
Visitar museos	31%
Visitar inmuebles históricos	32%
Visitar iglesias catedrales	45%

TURISMO DE NATURALEZA	
Observar flora y fauna	39%
Visitar reservas naturales	31%
Visitar comunidades nativas	33%

OTROS	
Ir a restaurantes	54%
Pasear por lagos y ríos	57%
Pasear por parques plazas	36%

CIFRAS HISTORICAS PARA LA PROYECCION DEL PBI

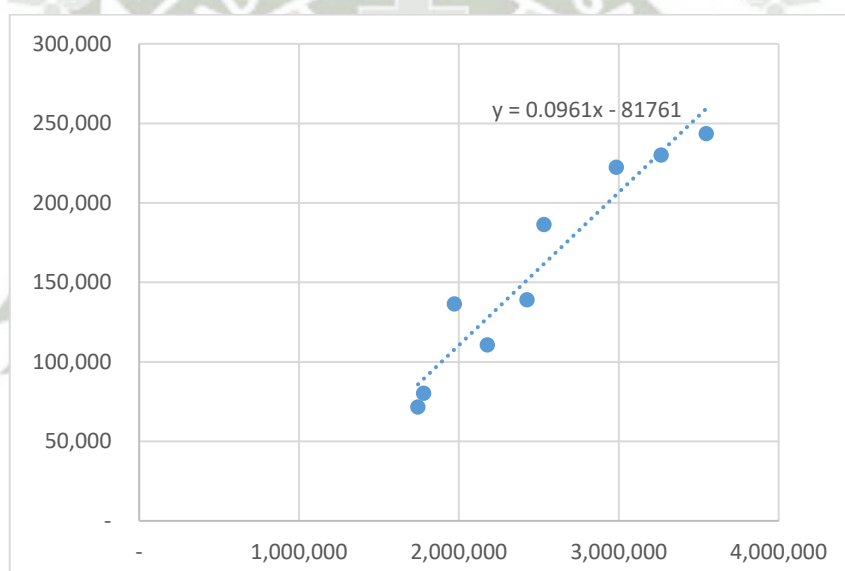
1. APURÍMAC

TABLA 1 CIFRAS HISTÓRICAS APURÍMAC

periodo	producto bruto interno	inversión bruta
2008	1,779,375	80,227
2009	1,743,715	71,479
2010	1,971,991	136,287
2011	2,177,297	110,577
2012	2,531,524	186,290
2013	2,984,963	222,341
2014	3,265,198	229,977
2015	3,545,923	243,581
2016	2,424,907	139,018

Fuente: INEI. BCRP

Grafico 1 Regresión Lineal. INEI, BCRP. Elaboración propia



ECUACIÓN LINEAL

$$y = 0.0961x + 81761$$

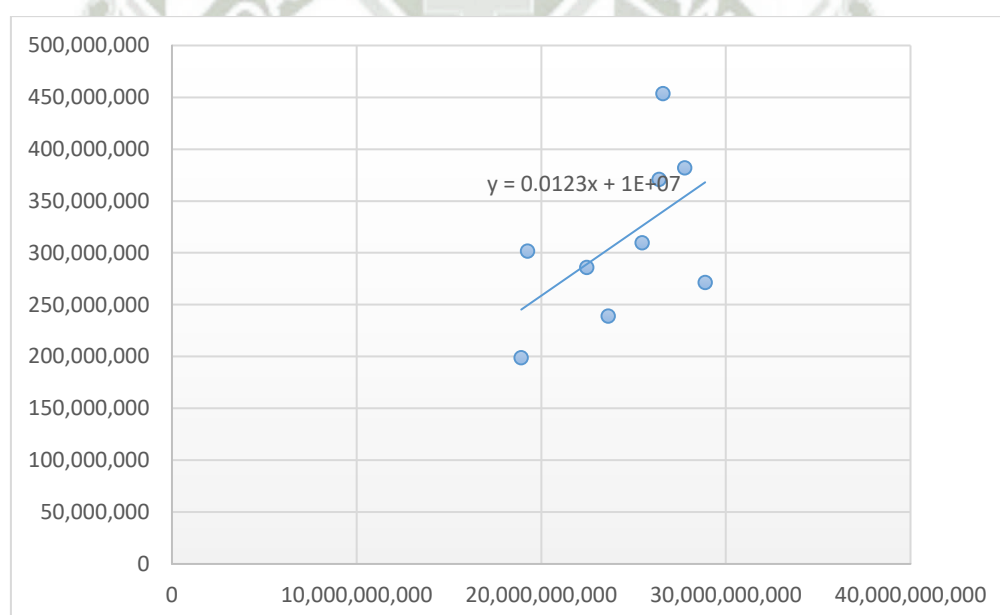
2. AREQUIPA

TABLA 4 DATOS HISTÓRICOS AREQUIPA

periodo	producto bruto interno	inversión bruta
2008	18,918,879,000	198,919,016
2009	19,258,136,000	301,676,437
2010	22,468,228,000	285,817,548
2011	25,473,199,000	309,688,215
2012	26,382,206,000	370,733,660
2013	26,588,165,000	453,435,531
2014	27,771,723,000	382,100,818
2015	28,878,988,000	271,576,906
2016	23,636,817,222	238,882,591

Fuente: INEI. BCRP

Grafico 2 Regresión Lineal Arequipa. INEI, BCRP. Elaboración propia



ECUACIÓN LINEAL

$$Y = + 25.712690X1 + 16,338,988,534.12$$

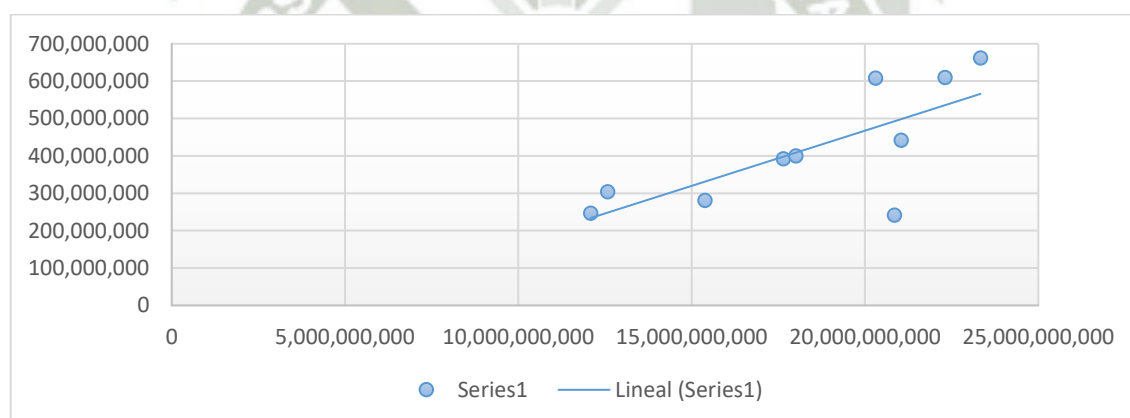
3. CUSCO

TABLA 5 DATOS HISTÓRICOS CUSCO

periodo	producto bruto interno	inversión bruta
2008	12,082,530,000	246,746,352
2009	12,570,797,000	304,194,047
2010	15,375,085,000	281,175,756
2011	20,845,484,000	241,262,838
2012	20,298,127,000	608,244,709
2013	23,329,537,000	662,088,781
2014	22,301,198,000	609,762,717
2015	21,042,053,000	442,286,264
2016	17,639,837,333	392,554,355

Fuente: INEI. BCRP

GRAFICO 3 REGRESIÓN LINEAL CUSCO. INEI, BCRP. ELABORACIÓN PROPIA



ECUACIÓN LINEAL

$$Y = 17.249204 x + 11,705,655,705.32$$

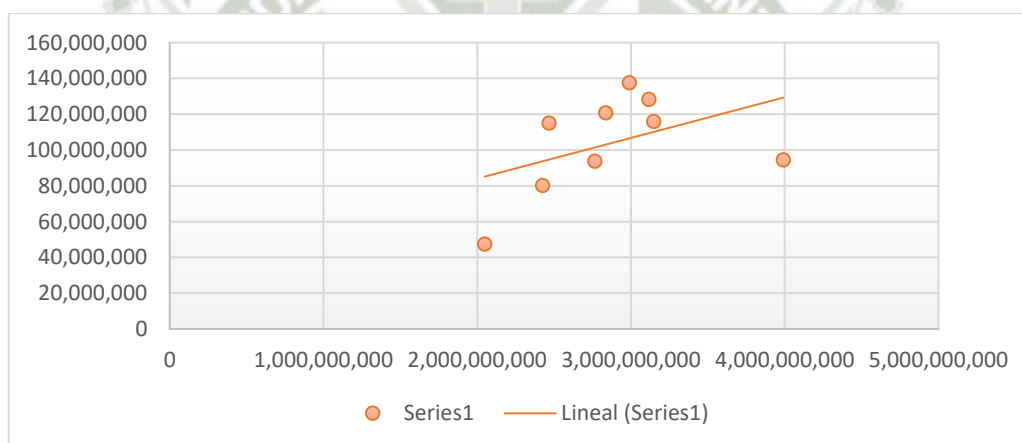
4. MADRE DE DIOS

TABLA 7 DATOS HISTÓRICOS MADRE DE DIOS

periodo	producto bruto interno	inversión bruta
2008	2,048,668,000	47,419,614
2009	2,424,418,000	80,041,561
2010	2,988,634,000	137,510,889
2011	3,991,031,000	94,483,476
2012	2,836,414,000	120,812,315
2013	3,115,920,000	128,251,114
2014	2,466,857,000	114,929,517
2015	3,147,771,000	115,938,011
2016	2,764,917,333	93,791,568

Fuente: INEI. BCRP

GRAFICO 4 REGRESIÓN LINEAL MADRE DE DIOS. INEI, BCRP.
ELABORACIÓN PROPIA



ECUACIÓN LINEAL

$$Y = 8.867368x + 1,934,164,368.33$$

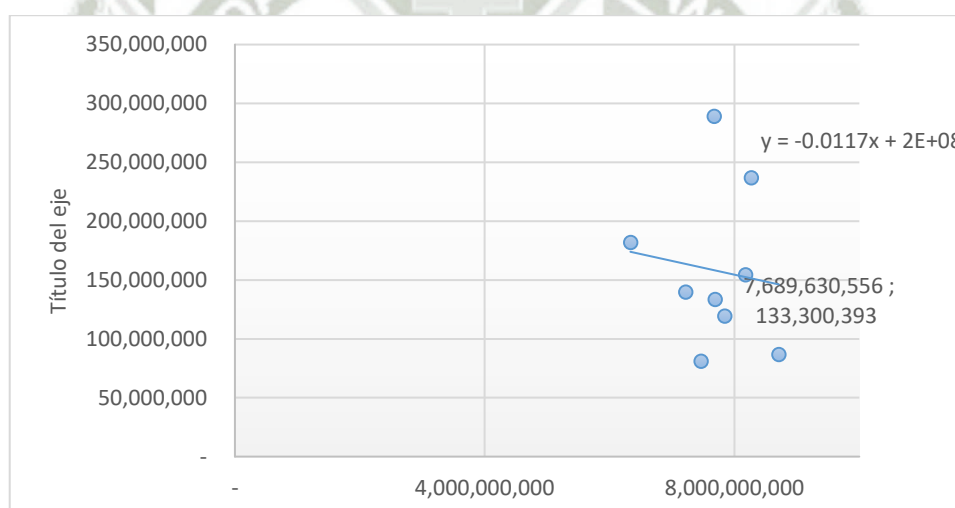
5. MOQUEGUA

TABLA 9 DATOS HISTÓRICOS MOQUEGUA

periodo	producto bruto interno	inversión bruta
2008	7,463,695,000	80,878,968
2009	6,333,879,000	181,852,345
2010	8,176,810,000	154,359,423
2011	8,710,574,000	86,652,489
2012	7,841,947,000	119,183,248
2013	8,266,344,000	236,652,133
2014	7,671,667,000	288,996,800
2015	7,216,659,000	139,598,558
2016	7,689,630,556	133,300,393

Fuente: INEI. BCRP

GRAFICO 5 REGRESIÓN LINEAL MOQUEGUA. INEI, BCRP. ELABORACIÓN PROPIA



ECUACIÓN LINEAL

$$Y = -1.16833 x + 7,893,441,636.31$$

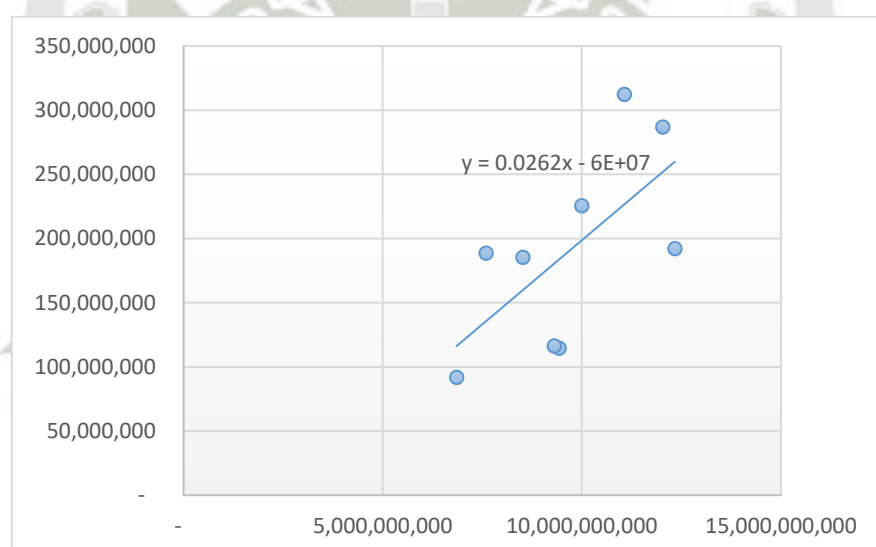
6. PUNO

TABLA 11 DATOS HISTÓRICOS PUNO

periodo	producto bruto interno	inversión bruta
2008	6,855,378,000	91,748,756
2009	7,589,170,000	188,486,040
2010	8,520,039,000	185,078,158
2011	9,422,065,000	114,317,660
2012	10,000,174,000	225,451,162
2013	11,067,813,000	312,161,003
2014	12,032,788,000	286,680,888
2015	12,334,178,000	191,955,882
2016	9,301,119,889	116,167,765

Fuente: INEI, BCRP

GRAFICO 6 REGRESIÓN LINEAL PUNO. INEI, BCRP. ELABORACIÓN PROPIA



ECUACIÓN LINEAL

$$Y = 16.112356 x + 6,615,318,840.41$$

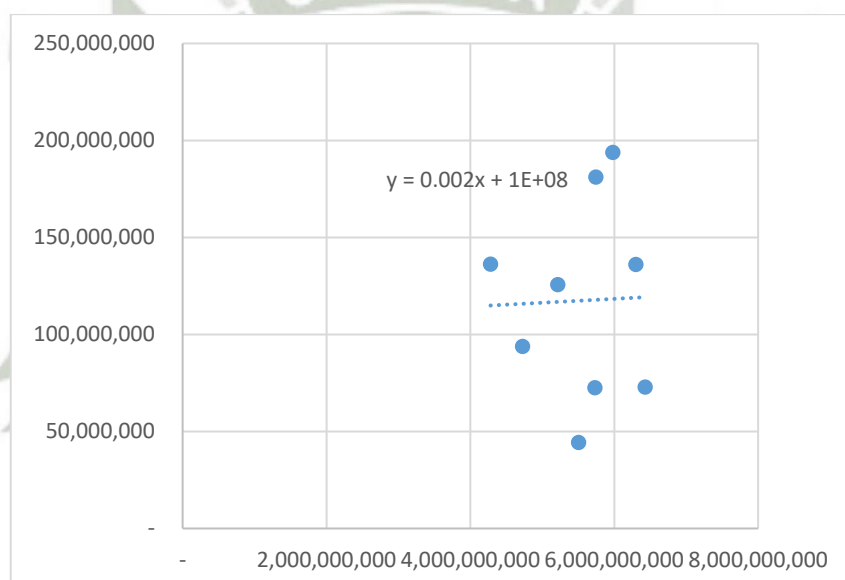
7. TACNA

TABLA 13 DATOS HISTÓRICOS TACNA

periodo	producto bruto interno	inversión bruta
2008	4,725,710,000	93,954,441
2009	4,279,950,000	136,344,835
2010	5,212,196,000	125,669,584
2011	5,731,683,000	72,516,931
2012	5,743,167,000	181,231,405
2013	5,980,965,000	193,884,937
2014	6,299,639,000	136,135,659
2015	6,426,793,000	72,947,113
2016	5,504,804,444	44,387,120

Fuente: INEI. BCRP

GRAFICO 7 REGRESIÓN LINEAL TACNA. INEI, BCRP. ELABORACIÓN PROPIA

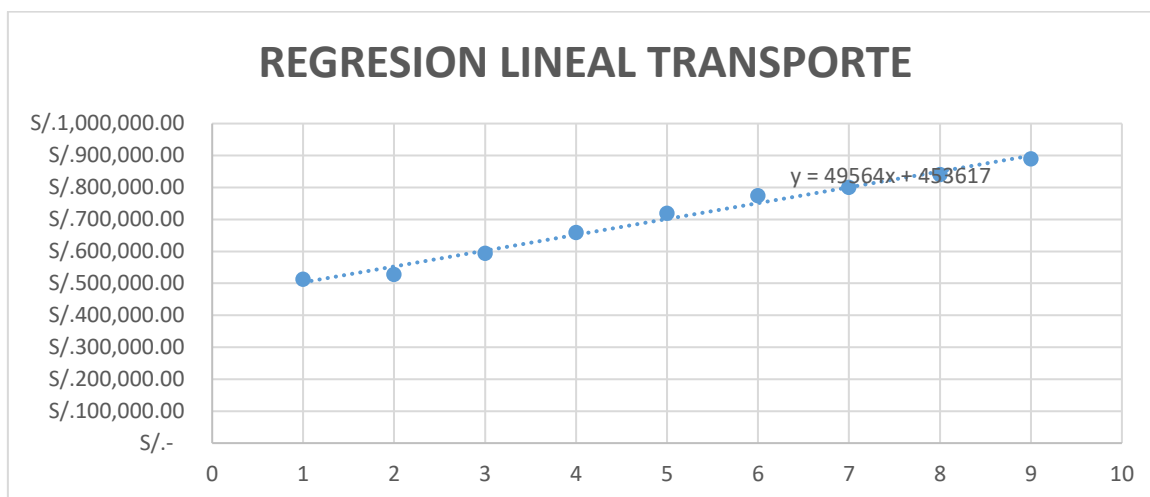


ECUACIÓN LINEAL

$$Y = 0.387909 x + 5,499,429,112.02$$

TABLA 15 PROYECCIÓN TRANSPORTE EN RELACIÓN A 2008 - 2015
(EN MILES DE SOLES)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Transporte, Almacén., Correo y Mensajería	S/. 511,968 .00	S/. 527,6 31.00	S/. 593,4 86.00	S/. 658,31 3.00	S/. 718,6 11.00	S/. 774,06 9.00	S/. 799,9 39.00	S/. 839,6 87.00

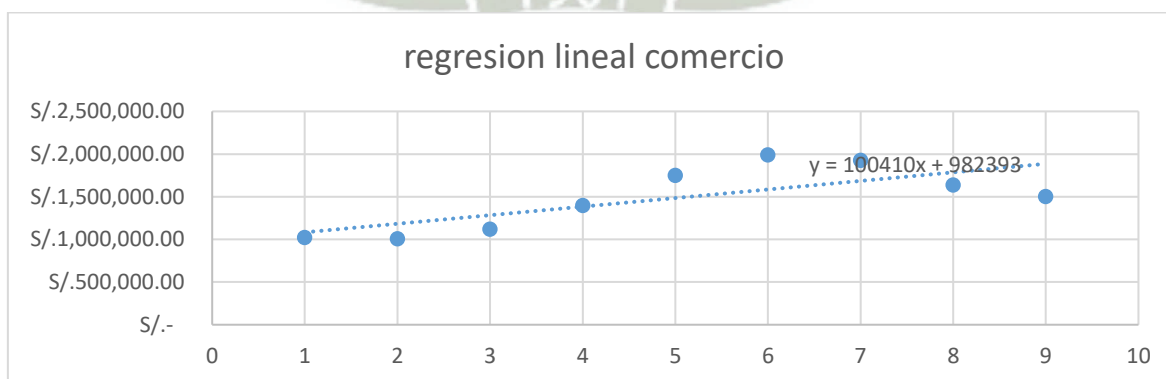


Ecuación lineal transporte

$$y = 49564x + 453617$$

TABLA 16 PROYECCIÓN COMERCIO EN RELACIÓN A 2008 - 2015
(EN MILES DE SOLES)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Comercio	S/. 1,022,04 3.00	S/. 1,008,9 20.00	S/. 1,122,1 17.00	S/. 1,396,6 97.00	S/. 1,749,0 87.00	S/. 1,989,1 25.00	S/. 1,928,3 79.00	S/. 1,639,9 33.00

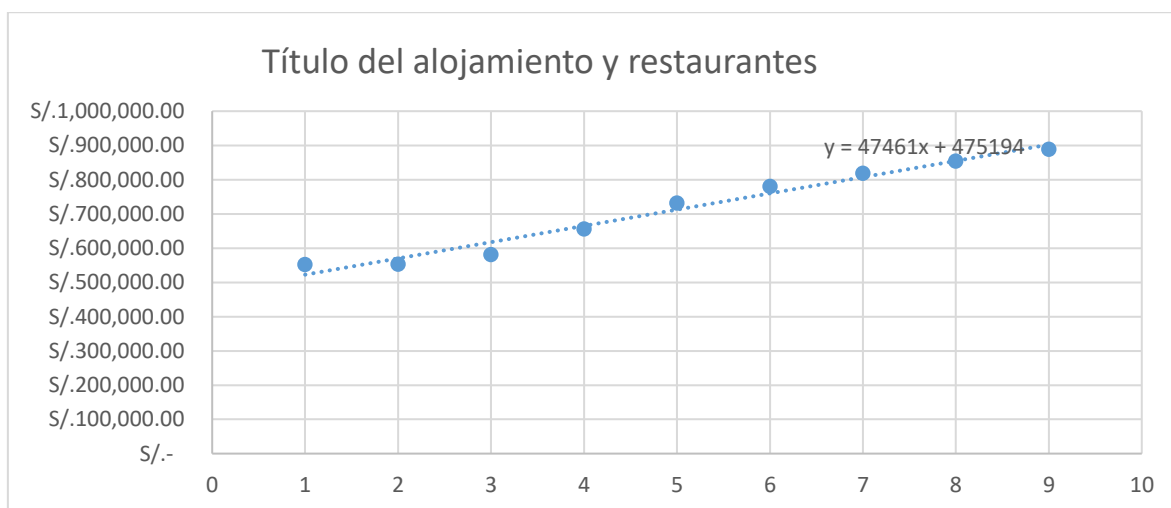


Ecuación lineal comercio

$$y = 100410x + 982393$$

**TABLA 17 PROYECCIÓN ALOJAMIENTO Y RESTAURANTES EN RELACIÓN
A 2008 - 2015
(EN MILES DE SOLES)**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Alojamien to y Restauran tes	S/. 552,182. 00	S/. 552,68 3.00	S/. 580,70 7.00	S/. 655,43 9.00	S/. 731,34 4.00	S/. 779,94 8.00	S/. 817,96 2.00	S/. 853,52 6.00

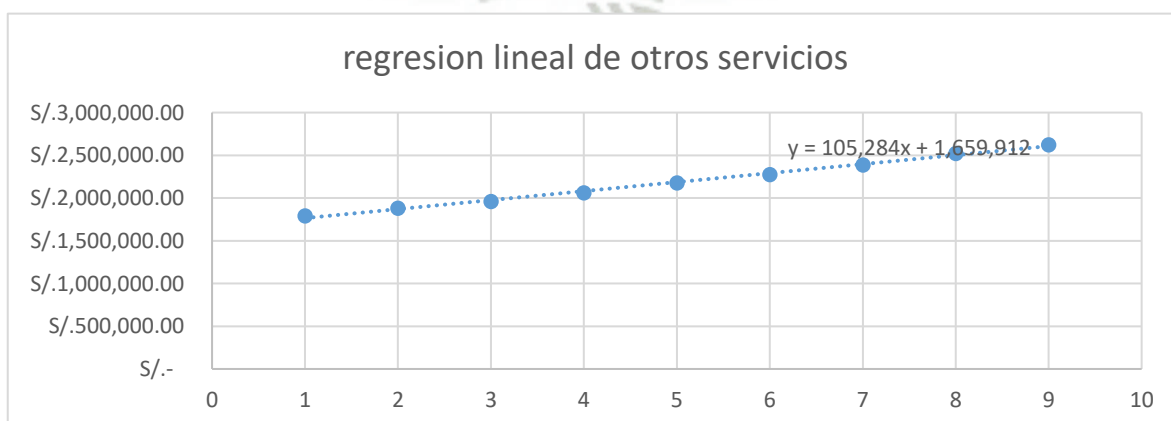


Ecuación lineal hoteles y restaurantes

$$y = 47461x + 475194$$

**TABLA 18 PROYECCIÓN OTROS SERVICIOS EN RELACIÓN A 2008 - 2015
(EN MILES DE SOLES)**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Otros Servici os	S/. 1,790,9 84.00	S/. 1,881,6 13.00	S/. 1,960,6 18.00	S/. 2,059,4 67.00	S/. 2,178,1 70.00	S/. 2,274,8 58.00	S/. 2,386,1 80.00	S/. 2,521,1 36.00



Ecuación lineal de otros servicios

$$y = 105,284x + 1,659,912$$