



FACULTAD DE NEGOCIOS

TESIS

**EL TRANSPORTE AEREO, INTEGRANDO ZONAS
AISLADAS EN LA AMAZONÍA, DESDE Y HACIA EL
AEROPUERTO DE IQUITOS,
AÑO 2019**

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL
DE CONTADOR PÚBLICO**

AUTORES:

**ISAC ISVER RIOS ESPINOZA
FLOVER HIDALGO INSAPILLO**

ASESOR:

CPC. CARLOS ANIBAL GARCÍA DEL CASTILLO, MGR

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: PROSPECTIVA DE
MERCADOS Y TERRITORIOS**

IQUITOS – PERÚ

2021

DEDICATORIA

A mi asesor, profesores y casa de estudios por los años de preparación que nos brindaron para concluir nuestra carrera profesional, para lograr las metas planteadas para el desarrollo de nuestra vida profesional y personal, con un profundo cariño.

Isac Isver, Ríos-Espinoza

Flover, Hidalgo-Insapillo

A nuestras familias, por brindarnos apoyo, cariño y confianza en el camino que recorrimos para cumplir nuestras metas y objetivos en nuestros planes y al padre celestial por mostrarme el camino y colocarnos a las personas adecuadas para recorrerlo.

Isac Isver, Ríos-Espinoza

Flover, Hidalgo-Insapillo

AGRADECIMIENTO

A Dios por brindarnos vida y salud cada día en este mundo, así mismo a nuestra familia por ser ese soporte emocional para concluir nuestro plan de estudio.

A los docentes de la Universidad Científica del Perú por inculcarnos los conocimientos en el transcurso de nuestra carrera y todas las personas por orientarnos en la elaboración del presente.

Los autores.

ACTA DE SUSTENTACIÓN

Con Resolución Decanal N° 599-2021-UCP-FAC.NEGOCIOS, del 27 de octubre de 2021, se autorizó la sustentación para el día miércoles 03 de noviembre de 2021.

Siendo las 04.00 horas del día 03 de noviembre de 2021 se constituyó de modo presencial el Jurado para escuchar la presentación y defensa del Informe Final de Tesis EL TRANSPORTE AEREO, INTEGRANDO ZONAS AISLADAS EN LA AMAZONÍA, DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE IQUITOS, AÑO 2019. Presentado por:

RIOS ESPINOZA ISAC ISVER

Para optar el título profesional de Contador Público

HIDALGO INSAPILLO FLOVER

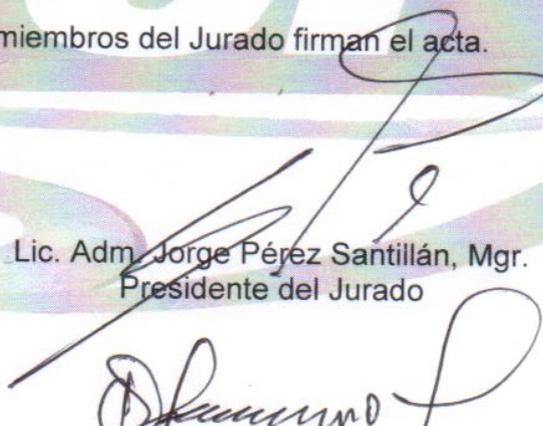
Para optar el título profesional de Contador Público

Luego de escuchar la sustentación y formuladas las preguntas, el Jurado pasó a la deliberación en privado, llegando a la siguiente conclusión:

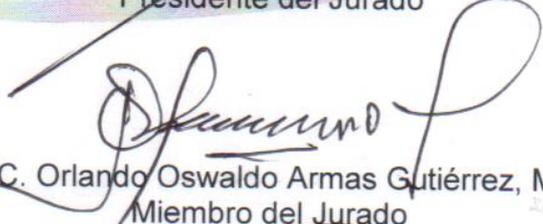
La sustentación es: APROBADA POR UNANIMIDAD

A las 17.25 horas culminó el acto público.

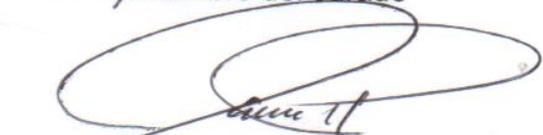
En fe de lo cual los miembros del Jurado firman el acta.



Lic. Adm. Jorge Pérez Santillán, Mgr.
Presidente del Jurado



CPC. Orlando Oswaldo Armas Gutiérrez, Mgr.
Miembro del Jurado



CPC. Juan Pio Flores Tang, Mgr.
Miembro del Jurado

CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN DE LA UNIVERSIDAD CIENTÍFICA DEL PERÚ - UCP

El presidente del Comité de Ética de la Universidad Científica del Perú - UCP

Hace constar que:

La Tesis titulada:

**“EL TRANSPORTE AEREO, INTEGRANDO ZONAS AISLADAS EN LA
AMAZONÍA, DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO DE IQUITOS, AÑO 2019”**

De los alumnos: **ISAC ISVER RIOS ESPINOZA Y FLOVER HIDALGO INSAPILLO**, de la Facultad de Negocios, pasó satisfactoriamente la revisión por el Software Antiplagio, con un porcentaje de **13% de plagio**.

Se expide la presente, a solicitud de la parte interesada para los fines que estime conveniente.

San Juan, 15 de Setiembre del 2021.



Dr. César J. Ramal Asayag
Presidente del Comité de Ética – UCP

ÍNDICE DE CONTENIDO

	Página
Dedicatoria.....	II
Agradecimiento.....	III
Acta de sustentación.....	IV
Antiplagió.....	V
Índice de contenido.....	VI
Índice de tablas.....	VIII
Índice de figuras.....	IX
Índice de gráficos.....	X
Resumen.....	01
Abstract.....	02
CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO	
1.1 Antecedentes del estudio	03
1.2 Bases teóricas.....	06
1.2.1 El mercado del transporte aéreo.....	06
1.2.2 Territorios aislados de la Amazonía.....	11
1.3 Definición de términos básicos.....	15
CAPÍTULO II: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	
2.1 Descripción del problema.....	16
2.2 Formulación del problema	18
2.3 Objetivos de la investigación	18
2.3.1Objetivo general.....	18
2.3.2Objetivos específicos	18
2.4 Hipótesis	19
2.4.1 Hipótesis general	19
2.4.2 Hipótesis específica	19
2.5 Variables	19
CAPÍTULO III: METODOLOGÍA	
3.1. Tipo y diseño	20
3.2. Población y muestra	20
3.2.1. Población.....	20

3.2.2. Muestra.....	20
3.3. Técnica, instrumento y procedimiento de recolección de datos.....	20
3.4. Procedimiento y análisis de datos	21
CAPÍTULO IV. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN	
4.1 Transporte de pasajeros.....	22
4.2 Transporte de carga.....	27
CAPÍTULO V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	
5.1 Conclusiones.....	32
5.2 Recomendaciones.....	34
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	35

ÍNDICE DE TABLAS

	Página
Tabla 1. Movimiento de pasajeros por principales aeropuertos del mundo, mes octubre 2019.....	16
Tabla 2. Movimiento de pasajeros en aeropuertos y aeródromos de la red aerocomercial nacional, Perú e Iquitos, periodo 2015-2019.....	22
Tabla 3. Movimiento de carga en aeropuertos y aeródromos de la red aerocomercial nacional, Perú e Iquitos, periodo 2015-2019.....	27

ÍNDICE DE FIGURAS

	Página
Figura 1. Convenios internacionales sobre la aviación comercial.....	6
Figura 2. Clasificación de la aviación, por actividad.....	9
Figura 3. Derechos de tránsito, uso de infraestructuras y de explotación comercial.....	10

ÍNDICE DE GRÁFICOS

	Página
Gráfico 1. Iquitos, pasajeros en vuelos nacionales regulares 2009 – 2016 (Participación en el total de vuelos a nivel nacional).....	14
Gráfico 2. Tendencia del mercado de pasajeros en aeropuertos y aeródromos de la red aerocomercial nacional, Perú e Iquitos periodo 2015- 2019.....	23
Gráfico 3. Tamaño del mercado de pasajeros por transporte aéreo, aeropuerto Iquitos respecto del total del país, periodo 2015- 2019.....	24
Gráfico 4. Correlación de las variaciones en el mercado transporte aéreo de pasajeros, comparativo movimiento país y aeropuerto Iquitos, periodo 2015-2019.....	25
Gráfico 5. Participación del mercado transporte aéreo de pasajeros por llegadas y salidas, aeropuerto Iquitos, periodo 2015-2019.....	26
Gráfico 6. Tendencia del mercado de carga en aeropuertos y aeródromos de la red aerocomercial nacional, Perú e Iquitos, periodo 2015-2019.....	28
Gráfico 7. Tamaño del mercado de carga por transporte aéreo, aeropuerto Iquitos respecto del total del país, periodo 2015-2019.....	29
Gráfico 8. Correlación de las variaciones en el mercado transporte aéreo de carga, comparativo movimiento país e aeropuerto Iquitos, periodo 215- 2019.....	30
Gráfico 9. Participación del mercado transporte aéreo de carga, por llegadas y salidas, aeropuerto Iquitos, periodo 2015-2019.....	31

RESUMEN

El transporte aéreo, integrando zonas aisladas en la Amazonía, desde y hacia el aeropuerto de Iquitos,

Año 2019

Isac Isver, Ríos-Espinoza

Flover, Hidalgo-Insapillo

Los objetivos específicos son: describir el comportamiento del transporte aéreo de pasajeros y carga, desde y hacia el aeropuerto de Iquitos. El método de investigación utilizado es descriptivo, con información cuantitativa obtenida de la institución aérea CORPAC.

El mercado de pasajeros que utilizan el medio aéreo demuestra un crecimiento constante en nuestro país por los puntos turísticos existentes en nuestro territorio. A nivel de la ciudad de Iquitos el mercado de transporte de pasajeros por medio aéreo se mostró un crecimiento promedio por año de 3.00%, este aeropuerto en los años 2016 y 2017 tuvo una caída en de su movimiento de pasajeros con respecto al año 2015.

El mercado del transporte de carga transportada por la vía aérea, a nivel nacional se redujo en este periodo de tiempo en un 2.9%, esta reducción se ve reflejada en los años 2016 y 2018, en la ciudad de Iquitos también se refleja esta caída en un 8.7% durante el periodo de años.

Palabras clave: transportes pasajeros, transportes carga, aislados, Iquitos

ABSTRACT

Air transport, integrating isolated areas in the Amazon, to and from the Iquitos airport, Year 2019

Isac Isver, Ríos-Espinoza

Flover, Hidalgo-Insapillo

The specific objectives are: to describe the behavior of the air transport of passengers and cargo, to and from the Iquitos airport. The research method used is descriptive, with quantitative information obtained from the CORPAC air institution.

The market for passengers using the air means shows a constant growth in our country due to the tourist spots in our territory. At the level of the city of Iquitos, the passenger transport market by air showed an average growth per year of 3.00%, this airport in 2016 and 2017 had a drop in its passenger movement compared to 2015.

The market for the transport of cargo transported by air, at the national level, was reduced in this period of time by 2.9%, this reduction is reflected in the years 2016 and 2018, in the city of Iquitos this fall is also reflected by 8.7% over the period of years.

Keywords: passenger transport, cargo transport, isolated, Iquitos

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO

1.1 Antecedentes del estudio.

Aguirre Vargas y Alvarado Lucano (2019), en su tesis *Percepción de los operadores sobre la eficiencia en los servicios ofrecidos por Talma y Shohin en la logística aérea*, vieron como objetivo conocer la percepción de los operadores sobre los factores que influyen en la eficiencia: infraestructura, factor tecnológico, tarifas de almacenaje y el ingreso de la competencia.

Su metodología fue descriptiva, con una población formada por las personas relacionados al transporte aéreo, terminales de almacenamiento, y una muestra de 15 personas, a quienes aplica por encuesta.

Concluyen que, cuentan con infraestructura, ubicación estratégica para las líneas aéreas y un portal web, el que colapsa en alta temporada y paraliza el proceso de exportación aérea. Hay poca afluencia de carga en el terminal de almacenamiento, tres líneas aéreas; el proceso de atención es rápido una vez que la carga de ingreso está registrada, y es manual.

Añaden que, no cuentan con disponibilidad de espacios para ampliar los almacenes. Respecto a la tecnología, tienen recursos; pero, existen falencias que desencadenan que el sistema presente fallas operativas lo que generan retrasos en las operaciones de exportación aérea. Sobre la tarifa de almacenaje, los costos de ambos almacenes aéreos son similares; sin embargo, la lejanía y la ubicación de Shohin conllevan mayor costo de transporte interno.

Agregan que, en cuanto a la nueva competencia, SAASA va a ser un gran rival para Talma y Shohin, sobre todo de infraestructura -tiene el espacio necesario para crecer. Talma y Shohin no lo poseen.

Lanfranconi Bobbio (2017), en su tesis *Utilización del transporte aéreo en el comercio exterior argentino*, tuvo como objetivo analizar el comercio y la logística de carga en el país, y los desafíos para las empresas y los prestadores de servicios de éstas, en el uso del modal aéreo.

Su metodología se basó en una revisión bibliográfica de publicaciones especializadas en el área, publicaciones científicas, datos estadísticos sobre el transporte de mercaderías y entrevistas semiestructuradas a los operadores de la cadena logística argentina.

Concluye que, los pronósticos internacionales indican crecimiento del uso de este modal. Para ello, es fundamental que el país cuente con condiciones para aprovechar este modal. En los aeropuertos que operan carga internacional hay preponderancia por los *commodities* sobre los bienes de alto valor agregado. Algunos aeropuertos se han adaptado a ello, recibiendo vuelos no regulares para responder a la demanda estacional. Existen otro tipo de productos para ser transportados por este modal, pero no lo hacen por falta de vuelos internacionales regulares para la exportación o por la necesidad de contratar el transporte de cabotaje para llevar los productos a Ezeiza, lo que sube los costos.

Añade que, el modal aéreo ofrece la ventaja de operar independientemente de las características geográficas, conectándolos de una forma rápida y segura.

Velásquez Álvarez (2018), en su tesis *Propuesta de un sistema de costos basados en actividades y su impacto en la rentabilidad de la empresa de transportes de carga pesada Paraiso SAC*, tuvieron como objetivo conocer el margen de utilidad por línea de servicio, su aporte a la rentabilidad de la empresa y las actividades que agregan valor.

Su metodología fue de casos, con el análisis de información del entorno y la empresa mediante el sistema de costos basado en actividades.

Concluye que, el índice de rentabilidad bruta sobre las ventas, con el sistema de costos señalado es: de transporte de cemento, 11,54 por ciento, y de madera, 5,26 por ciento. La rentabilidad del transporte de papa y

cebolla descendió en 18.66 y 0.05 por ciento respectivamente. La encuesta aplicada a jefes de área, señala que la empresa nunca establece márgenes para determinar la utilidad que se espera obtener por línea de servicio.

Añade que, entre las líneas de mayor aporte a la rentabilidad de la empresa, está el servicio de transporte de madera con un margen bruto sobre las ventas de 23.86 por ciento, de cemento con un 19.09 por ciento y de cebolla con un 9.60 por ciento.

Finalmente concluye que, dentro de las actividades que agregan valor a la empresa están: contactar clientes, contratar clientes, coordinación del servicio con operaciones, facturación, cobranza a clientes, planificación y seguimiento del transporte de carga, control de calidad de las unidades de transporte, estiba de carga, transporte de carga, capacitación de conductores, mantenimiento de unidades de transportes; y como actividades de apoyo, la administración de cuentas corrientes y cobranzas, caja y depósitos en efectivo, registro contable, control y coordinación general y por ultimo compras.

Zanafria Egas (2015), en su tesis *Análisis de rutas aéreas para transporte de carga desde el aeropuerto internacional de Cotopaxi a mercados potenciales latinoamericanos en el año 2014*, tuvo como objetivo estudiar nuevas rutas aéreas para la exportación de productos primarios no tradicionales, el proceso logístico de carga en el aeropuerto y el impacto económico en las aerolíneas de carga que realicen operaciones.

Su metodología fue inductivo – deductivo; Su población fueron los funcionarios de entidades que regulan el transporte aéreo, aerolíneas cargueras y especializados en comercio exterior, a quienes aplicó encuesta.

Concluye que, las rutas aéreas más factibles hacia los mercados potenciales son Latacunga-Montevideo; Latacunga-Buenos Aires; Latacunga- Asunción, debido que tienen alta participación en los productos que se exportan.

Finalmente concluye que, los procesos logísticos establecidos en el aeropuerto son básicos, y las aerolíneas no generan altos gastos en la recepción y despacho de la carga. Los bajos costo en este aeropuerto permite mayor rentabilidad para la aerolínea y para el exportador.

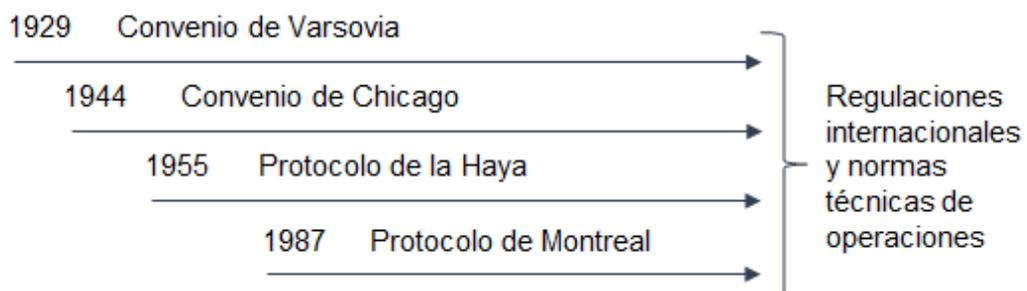
1.2 Bases teóricas.

1.2.1 El mercado del transporte aéreo.

El transporte aéreo -de personas, equipaje y carga- en el mundo es regulado por convenios internacionales o bilaterales. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)¹ estudia los problemas de la aviación civil y promueve los reglamentos y normas únicas (SARP)². La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA; *International Air Transport Association*) aplica estas normas para la seguridad, fiabilidad, confianza y economía en el transporte aéreo.

Figura 1

Convenios internacionales sobre la aviación comercial



¹ Resulta del Convenio de Chicago, para atender las necesidades de los pueblos del mundo sobre transportes aéreos seguros, regulares, eficientes y económicos.

² Standards and Recommended Practices (SARP).

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago³, señala diversos compromisos de los Estados, como vuelos sobre territorio de Estados contratantes, medidas para facilitar la navegación aérea, condiciones que deben cumplirse con respecto a las aeronaves, normas sobre los aeropuertos y sobre los servicios para la navegación.

Cesar Augusto **Bejarano** (2017), experto en derecho comercial internacional, señala que “los Estados al ser miembros de la OACI, adquieren responsabilidades, como la obligación de elaborar y mantener los reglamentos aeronáuticos de conformidad con los SARPs; ejercer las funciones de vigilancia de los explotadores nacionales y extranjeros que realicen vuelos en el territorio nacional, auditoría de seguridad operacional (USOAP) y de seguridad de la aviación (USAP), entre las más relevantes.

El Protocolo de Montreal⁴ regula diversos aspectos del transporte de pasajeros, equipaje y carga, como la documentación y obligaciones de las partes. Asimismo, las responsabilidades e indemnización por daños y retrasos. Establece las conversiones monetarias y el proceso de las reclamaciones.

El CASS (*Cargo Account Settlement Systems*) o Cámara de Compensación para simplificar la facturación y pago entre aerolíneas. El BAGTRA (Sistema de Búsqueda de Equipajes) coordina la recuperación de equipajes perdidos a través de un centro situado en Atlanta.

Diversas actividades se realizan en la actividad aérea, desde la navegación hasta las operaciones de transporte de carga y pasajeros. Estas deben ser reguladas para evitar conflictos en el desarrollo de ellas.

³ Firmado en Chicago, 1944, para el desarrollo de la aviación civil y su contribución a crear y preservar la amistad y entendimiento entre las naciones, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general.

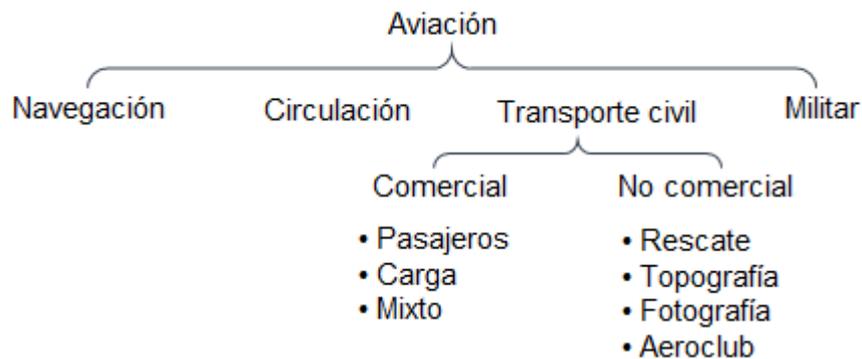
⁴ Firmado en 1999, generó legislación para las obligaciones de las compañías aéreas en caso de retrasos y cancelaciones de vuelos, incidentes de retraso o pérdida de equipaje y lesiones o muerte de pasajeros como resultado de un accidente

Reinaldo **Fioravanti** (2018), especialista en la industria aérea de transporte y logística del Banco Interamericano de Desarrollo - BID, señala estos conflictos:

- a. *Conflicto relacionado con la fijación de políticas y la regulación técnica:* en algunos países ocurrieron hechos de manipulación a partir de determinados tecnicismos al implementar ciertas políticas. Ejemplo, que la política de un país sea la protección a su línea de bandera y que el regulador técnico, en pos de la implementación de esta política, utilice la regulación técnica para restringir los derechos de otros operadores.
- b. *Conflicto entre regulación técnica y operaciones:* la imparcialidad de la regulación es crítica para asegurar la implementación de las normas y recomendaciones técnicas de la OACI. Si el regulador es también quien opera la infraestructura, el caso de los aeropuertos como en el del control de espacio aéreo, el regulador termina regulándose a sí mismo.
- c. *Conflicto entre la regulación técnica e investigación de accidentes:* la falta de separación de funciones entre el organismo de investigación de accidentes y el regulador técnico crea conflicto de intereses, toda vez que una reducida supervisión pueda ser una causa del accidente.
- d. *Operación e investigación de accidentes:* otro problema institucional surge cuando existe una falta de separación entre las operaciones (control de tráfico aéreo y aeropuertos) y la investigación de accidentes.

Las actividades que se realizan en el movimiento aéreo pueden constituirse en grupos de ellos.

Figura 2
Clasificación de la aviación, por actividad



Los aviones para carga o cargueros, pueden destinarse a carga: pura y courier (paquetería y mensajería), donde la cabina (*bellies*) recibe los contenedores aéreos - ULD o en *pallets*.

En los aviones mixtos, para pasajeros y carga, la parte superior del avión (cabina) se destina para los pasajeros y la parte inferior del avión (*bellies*) se destina al transporte de equipaje y carga.

Diversos agentes intervienen en el transporte aéreo, desde las empresas de transporte hasta los administradores de los aeropuertos. También están, las escuelas de aviación de tripulantes y técnicos, centros de instrucción de controladores de tránsito aéreo, centros de instrucción de técnicos de mantenimiento, talleres de mantenimiento de aeronaves y estaciones reparadoras ubicadas en territorio nacional, entre otras.

IATA representa alrededor de 290 líneas aéreas de 120 países que constituyen el 82% del tráfico aéreo global; 480, socios estratégicos y 100,000 agentes acreditados.

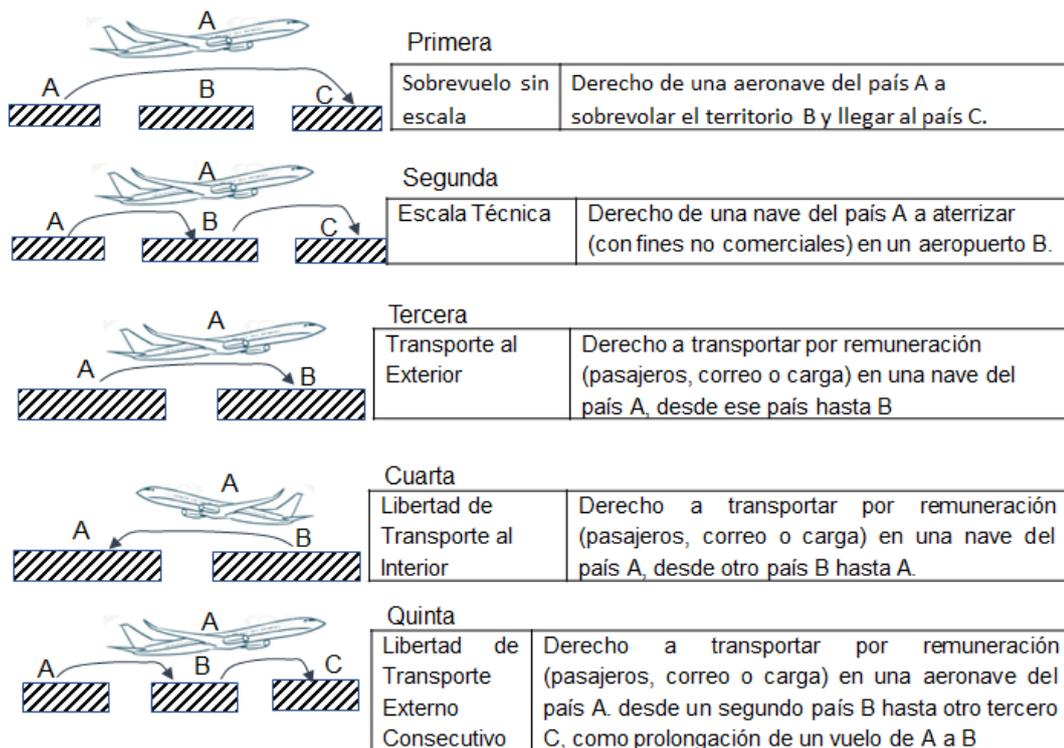
Los socios estratégicos como Huawei, quien aplicará nuevas TIC para impulsar la transformación digital del sector de la aviación, en aeropuertos inteligentes y aerolíneas dinámicas e innovadoras en seguridad, eficiencia y servicios personalizados.

Mark **Hubble** (2018), Vicepresidente Sénior de Marketing y Servicios Comerciales de la IATA, afirma “el Programa de Alianzas Estratégicas de la IATA está abierto a empresas que añadan valor y aporten beneficios de forma directa e indirecta a la industria del transporte aéreo, gracias a sus servicios, productos y soluciones. Estamos encantados de contar con Huawei en nuestra creciente familia de socios estratégicos”.

Las líneas aéreas comerciales pueden realizar explotación comercial, de diversos modos o libertades.

Figura 3

Derechos de tránsito, uso de infraestructuras' y de explotación comercial



Fuente: Apéndice 4 del Convenio de Chicago.

Tomado de: Sociedad Aeronáutica Española

Nota: Se han agregado 4 libertades

Sexta libertad: Derecho a efectuar transportes entre dos Estados distintos de aquel en el que esté matriculada la aeronave, sobrevolando el territorio de este país.

Séptima libertad: Derecho a operar correctamente fuera del Estado de matriculación y a embarcar y desembarcar pasajeros, correo y

carga provenientes de o con destino a un Estado tercero, que no es el de matriculación.

Octava libertad: Derecho a transportar pasajeros, correo o carga de un punto a otro de un mismo Estado, distinto a aquel en el que está matriculada la aeronave. También se conoce como cabotaje.

Novena libertad: Derecho a transportar tráfico de cabotaje del Estado otorgante en un servicio que se lleva a cabo enteramente dentro de su territorio (Derecho de cabotaje autónomo).

También, en el servicio aéreo juega un rol importante los aeródromos. Esta es un área de tierra o de agua (con edificaciones, instalaciones y equipos) destinada a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves. Puede ser aeródromo controlado, facilita el servicio de control de tránsito aéreo; y no controlado, suministra servicio de información de vuelo y servicio de alerta; de alternativa, al que podría dirigirse una aeronave cuando fuera imposible el aterrizaje previsto

La Regulación Aeronáutica Peruana – RAP 314 establece en forma concordante con el Anexo 14 del Convenio de Chicago los requisitos mínimos que deben tener los aeródromos para su diseño y operación.

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones regula la construcción, funcionamiento y autorización de los aeropuertos.

1.2.2 Territorios aislados de la Amazonía.

Las características de la geografía de Perú hacen que se requiera del servicio de transporte aéreo, para integrar las regiones con Lima, capital del país.

En Perú, el servicio de transporte aéreo es un servicio público, de interés y necesidad nacional, orientado a satisfacer las necesidades de traslado de pasajeros, carga y correo de un punto de origen a un punto de destino. El Estado garantiza la prestación continua, regular, permanente y obligatoria del servicio de transporte aéreo y vela por su normal

funcionamiento (art. 1, Ley 28525, año 2005, **Ley de Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo**).

María **Jara** (2018), Ministra de Transportes y Comunicaciones de Perú, señala que “en el MTC tenemos una visión multimodal del transporte, que impulse la competitividad y la productividad. En ese sentido, el transporte aéreo cobra una gran importancia pues dinamiza el turismo, el comercio y las inversiones”.

El Estado ha definido los objetivos en materia de aeronáutica civil, como promover la integración del territorio nacional, especialmente la de las zonas geográficamente alejadas (inc. b, art. 4, Ley 27261, **Ley de Aeronáutica Civil del Perú**). De igual modo, incentivar el incremento y modernización del parque aéreo nacional, así como el mejoramiento y ampliación de la infraestructura aérea pública y privada;

La Dirección General de Aviación Comercial – DGAC ha designado a CORPAC S.A. como Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo (ATSP) del Estado peruano. También, ha dado las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP). La RAP 311 promulga los criterios para definir la organización del espacio aéreo y disponer de un marco operacional que garantice el suministro seguro y eficiente de los servicios de tránsito aéreo del Perú.

Las Normas Técnicas Complementarias (NTC) regulan los aspectos de orden técnico y operativo. El embarque de carga debe seguir una serie de procedimientos previos de la logística. Por ejemplo, el documento utilizado en el transporte aéreo es la carta de porte aéreo - *C/A o Air Way Bill* – AWB; el cual contiene: datos del exportador, datos del consignatario, datos del notificante, nombre de la aerolínea, número de vuelo, fecha de vuelo, descripción de la mercancía, número de bultos, peso, partida arancelaria, monto del flete, recargos, fecha de embarque.

Hay diversos programas de apoyo aéreo del Estado a la selva peruana. El Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social -Midis, a través del Programa Nacional PAÍS, suscribió el año 2018 un convenio con la FAP, para vuelos de apoyo, 200 horas, a la población atendida con servicios por las Plataformas Itinerantes de Acción Social (PIAS) y Tambos de la zona. También el traslado aéreo de suministros de medicinas, personal que labora en el Programa PAÍS y materiales para optimizar la atención de los pobladores de Gueppi, El Estrecho, Caballococha, Angamos, Andoas, San Lorenzo, Trompeteros, Yurimaguas, Contamana, Tarapoto y Pucallpa. También, los pobladores de Breu, Atalaya, Sepahua, Tingo María, Tocache, Rioja, Rodríguez de Mendoza, Tres Fronteras, Yarinacocha, Juancito, entre otros centros poblados.

También se han establecido vuelos subsidiados que impulsa el Ministerio de Transportes y Comunicaciones -MTC (Ley 29159 y Resolución Ministerial 881-2008-MTC/02). Desde su creación en marzo de 2010, cerca de 140,000 se beneficiaron. En el año 2019, un total de 29,940 ciudadanos se beneficiaron: 8,836 en Loreto, 5,794 en Ucayali y 15,310 en San Martín y Amazonas.

Son tres paquetes de conexión con zonas de frontera. El primero conecta las localidades El Estrecho, Caballococha, y Gueppi con el aeropuerto de Iquitos (Loreto). El segundo, vuelos de Sepahua y Puerto Esperanza hacia Pucallpa (Ucayali). El tercero, une la ciudad de San Lorenzo (Loreto), el distrito de Chachapoyas, reemplazado por Rodríguez de Mendoza desde el 2020 (Amazonas), y las localidades Ciro Alegría y Galilea con el aeropuerto de Tarapoto (San Martín). Este subsidio genera impacto positivo en la calidad de vida: reduce de días a horas su traslado; asimismo, mayor seguridad que trasladarse por tierra o río.

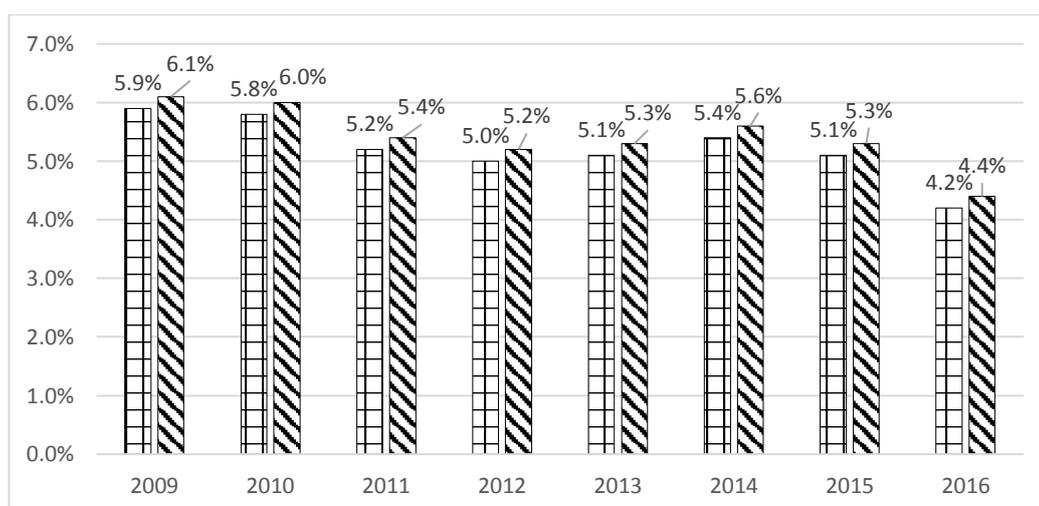
Con un descuento de hasta 60% en el costo de los pasajes aéreos, el precio promedio del pasaje aéreo es S/ 94. En tanto, el boleto de menor

costo cubre el tramo Iquitos-Colonia Angamos-Iquitos y su tarifa es S/ 55. El tercer grupo ofrece 76 vuelos al mes, es el más solicitado por los ciudadanos. Los paquetes uno y dos ofrecen 25 y 20 vuelos al mes, respectivamente

Otro programa de apoyo aéreo es el de promocionar y facilitar el acceso a la ciudad de Iquitos y coadyuvar a la interconexión de Iquitos con el resto del Perú. Se estableció el pago del Impuesto General a las Ventas (IGV) por los servicios de transporte aéreo de pasajeros desde y hacia la ciudad de Iquitos, mediante documentos cancelatorios del tesoro público, con vigencia de 6 años (Ley 29285, año 2008). Se amplió por 3 años, hasta el año 2017 (Ley 30269).

El tamaño del transporte de pasajeros hacia Iquitos y desde ella representa cerca del 6% del total nacional, en promedio. El comportamiento en el tiempo se ha movido en ese promedio, con una pequeña reducción en el año 2016.

Gráfico 1
Iquitos, pasajeros en vuelos nacionales regulares 2009 – 2016
(Participación en el total de vuelos a nivel nacional)



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones -;MTC

Leyenda:  Vuelos aéreos hacia Iquitos  Vuelos aéreos desde Iquitos

Este hecho, entendido como poco impacto, motivo que a partir del 1 de enero de 2019 se haya creado una compensación económica para impulsar la conectividad en el departamento de Loreto, consistente en la sustitución del beneficio regulado en la Ley 29285, por una transferencia de recursos a favor del Gobierno Regional de Loreto en monto equivalente a los Documentos Cancelatorios – Tesoro Público emitidos por el Ministerio de Economía y Finanzas al amparo de dicha ley durante el año 2016, que se actualizarán anualmente utilizando el deflactor implícito del Producto Bruto Interno (Ley 30712, año 2017).

1.3 Definición de términos básicos.

- a. Transporte de pasajeros. Realizar transporte aéreo de pasajeros debe constar por escrito: el billete de pasaje, el cual acredita la existencia del contrato. Puede ser un documento de transporte individual o colectivo; puede ser reemplazado por medios electrónicos, con los mismos efectos para las partes y terceros. Debe contener información y demás condiciones que se señalen en la reglamentación respectiva (art. 101, Ley 27261, **Ley de Aeronáutica Civil**).

- b. Transporte de carga. La carta de porte es el título legal del contrato entre el remitente y el transportador, señalando que se trata de transporte aéreo y será extendida nominativamente. Esta carta acredita, salvo prueba en contrario, el perfeccionamiento del contrato, la recepción de la carga por el transportador y las condiciones del transporte. Puede ser reemplazada por medios electrónicos, los que tienen los mismos efectos para las partes y terceros (art. 103, Ley 27261, **Ley de Aeronáutica Civil**).

CAPÍTULO II: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

2.1 Descripción del problema.

El transporte aéreo de carga y pasajeros se realiza en todos los países del mundo. Según IATA, el número de pasajeros pasó de 4.34 billón pasajeros en el 2018 a 4.59 billón pasajeros en el 2019.

En las principales ciudades del mundo se ubican aeropuertos que brindan el servicio de arribo y despegue de las aeronaves. De los 13 principales aeropuertos del mundo, cuatro están en EE.UU., seis se ubican en Asia y tres están localizados en Europa.

Tabla 1
Movimiento de pasajeros por principales aeropuertos del mundo, mes octubre 2019

Ranking	Aeropuerto	Pasajeros
1	Atlanta, US	110,531,300
2	Beijing, CN	100,011,438
3	Los Angeles, US	88,068,013
4	Dubai, AE	86,396,757
5	Tokyo, JP	85,505,054
6	Chicago, US	84,649,115
7	London, GB	80,688,305
8	Shanghai, CN	76,153,455
9	Paris, FR	76,150,009
10	Dallas, US	75,066,956
11	Guangzhou, CN	73,386,153
12	Amsterdam, NL	71,706,999
13	Hong Kong, HK	71,415,245

Fuente: Airports Council International (ACI World)

Respecto a los aeropuertos de América Latina, en el año 2019 se registraron los movimientos de pasajeros siguientes: aeropuerto de Guarulhos (Sao Paulo, Brasil), con 42.230.432; aeropuerto El Dorado (Bogotá, Colombia) con 32, 716,468; aeropuerto Jorge Chávez (Lima, Perú)

con 22.127,752 pasajeros; y aeropuerto Arturo Merino (Santiago, Chile) con 23.230.306.

Reinaldo **Fioravanti** (2018), especialista en la industria aérea de transporte y logística del Banco Interamericano de Desarrollo - BID, señala que “más de 300 millones de pasajeros viajan en avión todos los años en la región de la América Latina y el Caribe (ALC), representando el 8% del volumen global”.

Agrega los problemas en el sector aéreo en ALC:

- a. Las políticas aerocomerciales en los países de la región aún son restrictivas, lo que limita la oferta de rutas y frecuencias disponibles, así como la competencia entre las aerolíneas. Estudios indican que la liberalización aérea puede aumentar el volumen del tráfico hasta el 30%, con impacto importante en la actividad económica y en las inversiones extranjeras.
- b. La infraestructura aeroportuaria de los países de la región en general es inadecuada, en términos de capacidad y calidad, para atender la demanda, lo que impacta en el confort y seguridad de los pasajeros y en la eficiencia de las aerolíneas.
- c. El transporte aéreo en Latinoamérica no cumple en su totalidad con los estándares internacionales de seguridad. Además, el aumento del tráfico aéreo en la región ha generado externalidades negativas, como el incremento de emisiones de gases de efecto invernadero.

Es importante observar el movimiento de pasajeros hacia y desde Iquitos, como una de las principales ciudades de Perú, ubicada en la región aislada, como es la Amazonía, a fin de identificar los problemas y las oportunidades.

2.2 Formulación del problema.

El problema descrito se resume en la siguiente interrogante general:

¿Cuál es el comportamiento del transporte aéreo, pasajeros y carga, desde y hacia el aeropuerto de Iquitos, periodo 2015 - 2019?

Las interrogantes específicas son las siguientes:

¿Cuál es el comportamiento del transporte aéreo de pasajeros, desde y hacia el aeropuerto de Iquitos, periodo 2015 - 2019?

¿Cuál es el comportamiento del transporte aéreo de carga, desde y hacia el aeropuerto de Iquitos, periodo 2015 - 2019?

2.3 Objetivos de la investigación.

2.3.1 Objetivo general.

Estudiar el comportamiento del transporte aéreo, pasajeros y carga, desde y hacia el aeropuerto de Iquitos, periodo 2015 - 2019.

2.3.2. Objetivos específicos.

- a. Describir el comportamiento del transporte aéreo de pasajeros, desde y hacia el aeropuerto de Iquitos, periodo 2015 - 2019.
- b. Describir el comportamiento del transporte aéreo de carga, desde y hacia el aeropuerto de Iquitos, periodo 2015 - 2019.

2.4 Hipótesis.

2.4.1 Hipótesis general.

Se observa comportamiento creciente del transporte aéreo, pasajeros y carga, desde y hacia el aeropuerto de Iquitos, periodo 2015 - 2019.

2.4.2 Hipótesis específica.

Se observa comportamiento creciente del transporte aéreo de pasajeros, desde y hacia el aeropuerto de Iquitos, periodo 2015 - 2019.

Se observa comportamiento creciente del transporte aéreo de carga, desde y hacia el aeropuerto de Iquitos, periodo 2015 - 2019.

2.5 Variables.

Variable de estudio	Indicadores	Índices
Mercado de transporte aéreo	1. Transporte de pasajeros.	1.1 Unidades de pasajeros nacionales 1.2 Tendencia, 2015 = 100 1.3 Tamaño del mercado respecto al movimiento a nivel nacional 1.4 Correlación de las variaciones anuales
	2. Transporte de carga.	2.1 Unidades de carga transportada 2.2 Tendencia, 2015 = 100 2.3 Tamaño del mercado respecto al movimiento a nivel nacional 2.4 Correlación de las variaciones anuales

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA.

3.1 Tipo y diseño.

El diseño fue descriptivo, de una sola variable, y se presentó sin buscar relaciones.

El tipo de estudio se clasifica por los siguientes aspectos:

- a. Por el tiempo de la información, fue retrospectiva por cuanto se revisaron hechos ocurridos del 2015 al 2019.
- b. Es una investigación longitudinal, por cuanto la información se levantó en un solo momento.
- c. Es una investigación individual, no hubo comparación otra población.

3.2 Población y muestra.

3.2.1 Población.

La población de estudio está formada por las informaciones estadísticas de la institución CORPAC, en un periodo de tiempo.

3.2.2 Muestra.

La muestra de estudio de la presente investigación es la información de un periodo de tiempo, 2015 -2019.

3.3 Técnica, instrumentos y procedimientos de recolección de datos.

La técnica son las hojas estadísticas de consolidación de información. El trabajo de investigación siguió el procedimiento siguiente:

- Se identificaron las instituciones posibles de obtener información.
- Se determinó la veracidad de la información.
- Se organizó la información en tablas y graficas de tendencia.

3.4 Procedimientos y análisis de datos.

La tabulación de la información se realizó mediante cuadros de una sola variable.

El análisis de la información fue mediante la estadística descriptiva utilizando medidas tales como: promedios, desviación estándar y coeficiente de variación.

CAPÍTULO IV: RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

4.1 Transporte de pasajeros

En el país se tiene el mercado de pasajeros que utilizan el medio de transporte aéreo, y lo hacen a través de los aeropuertos y aeródromos que se ubican en diferentes ciudades del país.

A nivel nacional, este mercado de pasajeros tuvo un crecimiento significativo en este periodo de tiempo, 39.1%, con una tasa promedio anual de crecimiento de 8,60%, lo que refleja el crecimiento económico del país.

A nivel del aeropuerto Iquitos, el comportamiento del mercado de pasajeros también fue creciente en este periodo de tiempo, 12.6%, con una tasa promedio anual de crecimiento de 3,00%. Este aeropuerto tuvo dos años de caídas consecutivas, 2016 y 2017.

Tabla 2
Movimiento de pasajeros en aeropuertos y aeródromos de la red
aero comercial nacional, Perú e Iquitos, periodo 2015 - 2019

	2015	2016	2017	2018	2019
Perú (personas)	19,886,187	21,608,607	23,419,451	25,405,759	27,660,702
Índice 2015 = 100	100.0	108.7	117.8	127.8	139.1
Iquitos	1,037,468	934,031	972,145	1,082,370	1,167,702
Índice 2015 = 100	100.0	90.0	93.7	104.3	112.6

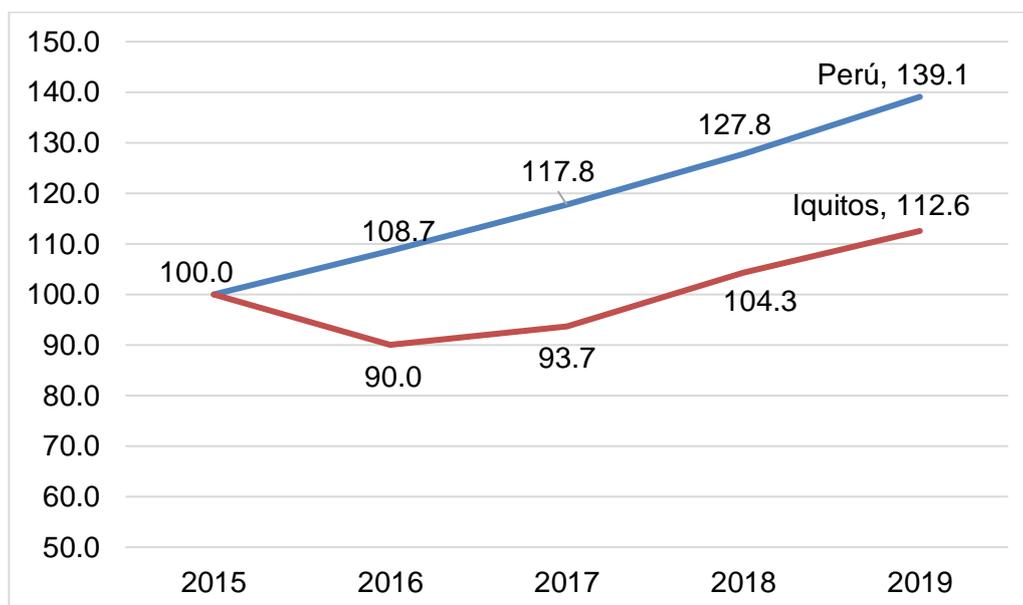
Fuente: Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S. A. – CORPAC.

La observación de la tendencia del mercado de pasajeros por transporte aéreo, permite generar conocimiento de lo que ocurre en la economía del país y de las regiones.

El movimiento general de pasajeros a nivel del total nacional mantiene una tendencia creciente y constante, mientras que el movimiento del aeropuerto de Iquitos es distinto, con caídas y luego recupero.

Gráfico 2

Tendencia del mercado de pasajeros en aeropuertos y aeródromos de la red aerocomercial nacional, Perú e Iquitos, periodo 2015 - 2019



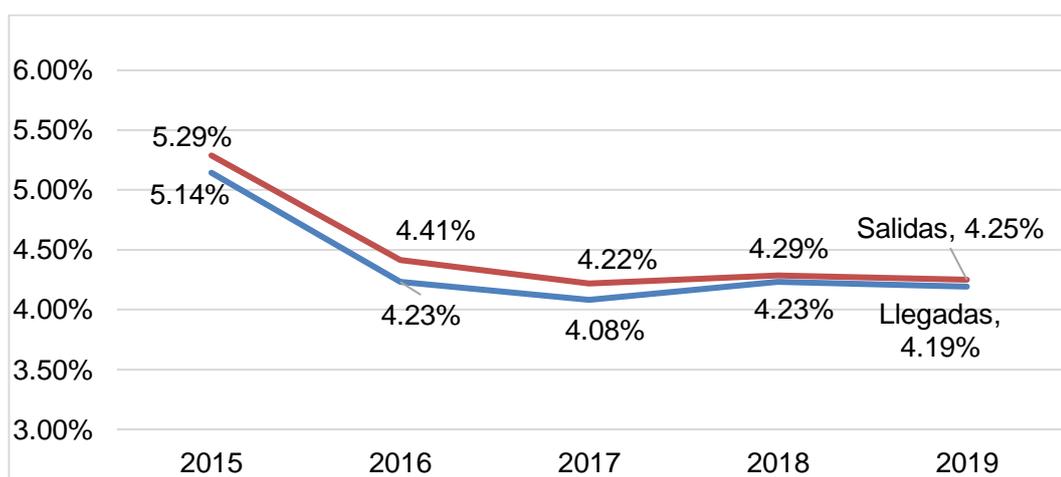
Fuente: Tabla 2

Es importante observar el tamaño del mercado, tanto de llegadas como de salidas de pasajeros, del aeropuerto principal de una región respecto del total del país.

La región Loreto representa una cantidad pequeña, y este tamaño se ha ido reducido en el tiempo, tanto en llegada como en salidas. A diciembre del año 2015, las llegadas de pasajeros representaban el 5,14% del total nacional, y las salidas a diciembre del año 2019, se redujo al 4,25%, de modo progresivo cada año.

Gráfico 3

Tamaño del mercado de pasajeros por transporte aéreo, aeropuerto Iquitos respecto del total del país, periodo 2015 – 2019



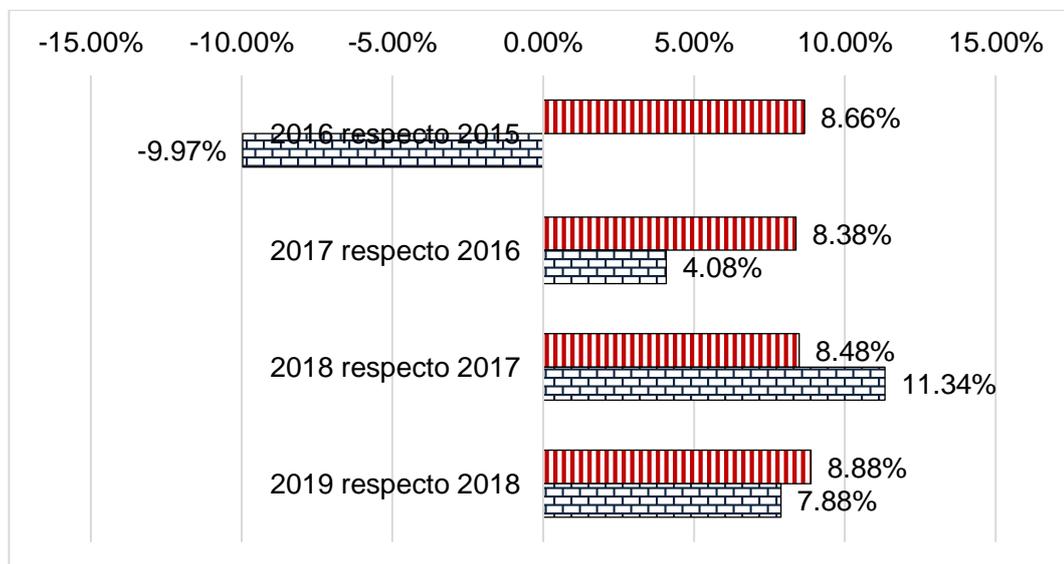
Fuente: Tabla 2

El comportamiento del movimiento de pasajeros por transporte aéreo tiene comportamiento diferenciado que el movimiento del aeropuerto Iquitos, tal como se puede observar en la siguiente gráfica, hay caída en uno y en el otro hay crecimiento.

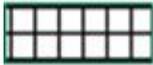
Hay un negativo grado de correlación entre el movimiento general del país y el movimiento del aeropuerto de Iquitos, -0.1106.

Gráfico 4

Correlación de las variaciones en el mercado transporte aéreo de pasajeros, comparativo movimiento país y aeropuerto Iquitos, periodo 2015 – 2019



Leyenda:

 Llegadas de pasajeros

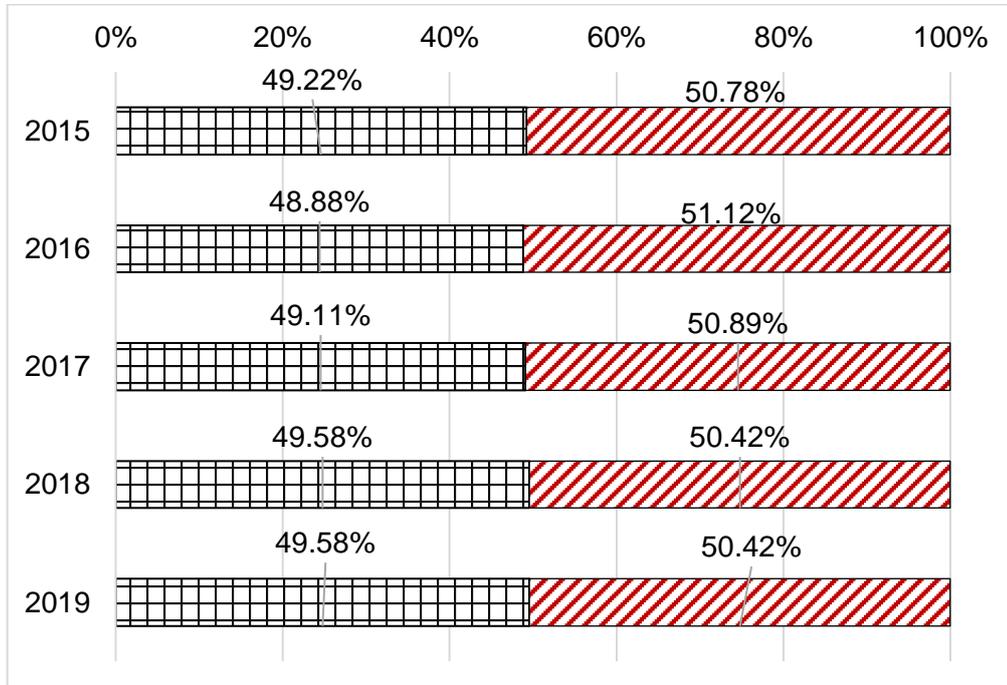
 Salida de pasajeros

Nacional

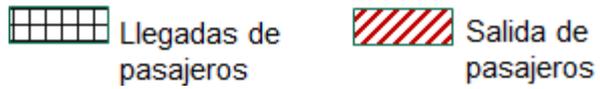
Iquitos

Gráfico 5

Participación del mercado transporte aéreo de pasajeros, por llegadas y salidas, aeropuerto Iquitos, periodo 2015 – 2019



Leyenda:



4.2 Transporte de carga

En el país se tiene el mercado de carga transportada por vía aérea, y lo hacen a través de los aeropuertos y aeródromos que también son utilizadas por el transporte de pasajeros.

A nivel nacional, este mercado de carga tuvo una ligera reducción en este periodo de tiempo, 2,9%, con una tasa promedio anual de crecimiento de -0,72%, lo que refleja problemas en la economía del país.

A nivel del aeropuerto Iquitos, el comportamiento del mercado de carga también tuvo una ligera reducción reciente en este periodo de tiempo, -8,7%, con una tasa promedio anual de variación de -2,24%. Este aeropuerto tuvo caída consecutivas todos.

Tabla 3

Movimiento de carga en aeropuertos y aeródromos de la red aerocomercial nacional, Perú e Iquitos, periodo 2015 - 2019

	2015	2016	2017	2018	2019
Perú (kilos)	54,859,860	49,533,903	52,841,647	49,386,482	53,292,891
Índice 2015 = 100	100.0	90.3	96.3	90.0	97.1
Iquitos	11,295,236	8,989,011	8,636,716	9,253,092	10,317,818
Índice 2015 = 100	100.0	79.6	76.5	81.9	91.3

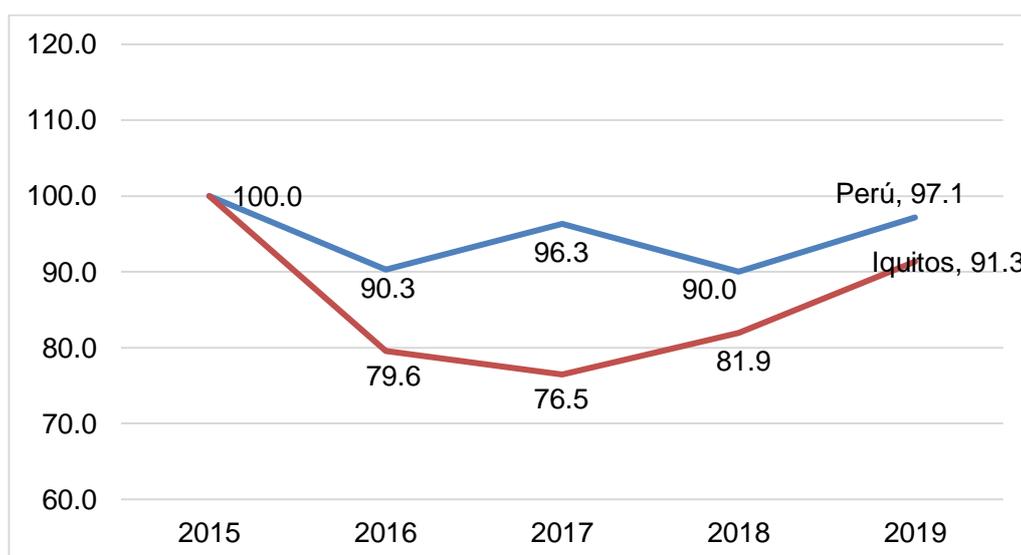
Fuente: Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S. A. – CORPAC.

La observación de la tendencia del mercado de carga por transporte aéreo, similar al de pasajeros, permite generar conocimiento de lo que ocurre en la economía del país y de las regiones.

El movimiento general de carga a nivel del total nacional mantiene una tendencia reducción y con un ligero recupero en el año 2019, mientras que el movimiento del aeropuerto de Iquitos es similar, con caídas y luego recupero.

Gráfico 6

Tendencia del mercado de carga en aeropuertos y aeródromos de la red aerocomercial nacional, Perú e Iquitos, periodo 2015 - 2019



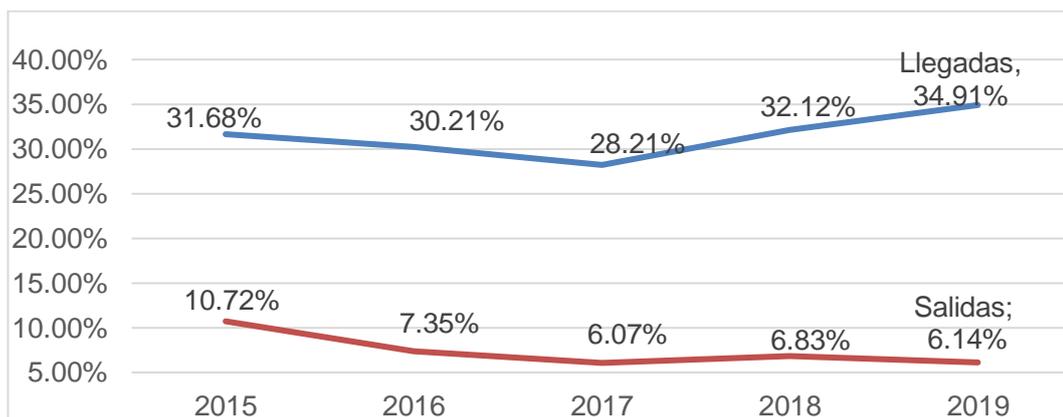
Fuente: Tabla 3

Es importante observar el tamaño del mercado de una región respecto del total del país.

La región Loreto representa una cantidad importante en llegadas y este tamaño ha ido creciendo en el tiempo. A diciembre del año 2015, representaba el 31,68% del total nacional, y a diciembre del año 2019, se incrementó al 34,91%, con respecto al año 2015, también en el gráfico se muestra una caída del tamaño del mercado en 1.47% en el año 2016 y en un 3.47% en el año 2017 con respecto al año 2016.

Gráfico 7

Tamaño del mercado de carga por transporte aéreo, aeropuerto Iquitos respecto del total del país, periodo 2015 – 2019



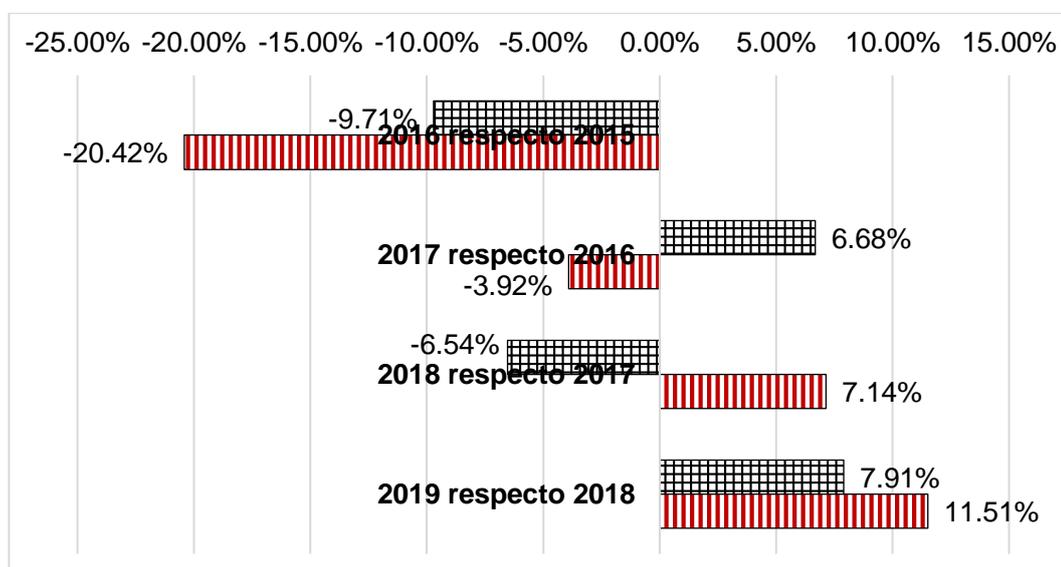
Fuente: Tabla 3

El comportamiento del movimiento de carga por transporte aéreo tiene comportamiento en algunos años similares al movimiento del aeropuerto Iquitos, tal como se puede observar en la siguiente gráfica. En dos años 2017 y 20'18, hay caída en uno y en el otro hay crecimiento.

Hay un positivo grado de correlación entre el movimiento general del país y el movimiento del aeropuerto de Iquitos, 0.5565.

Gráfico 8

Correlación de las variaciones en el mercado transporte aéreo de carga, comparativo movimiento país y aeropuerto Iquitos, periodo 2015 – 2019



Fuente: Tabla 3

Leyenda:

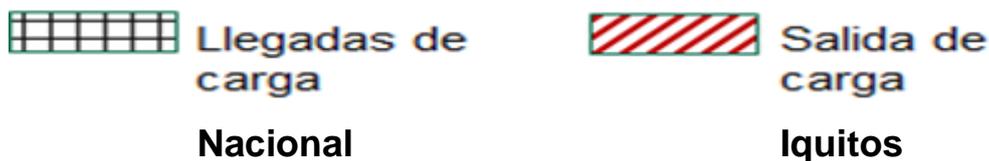
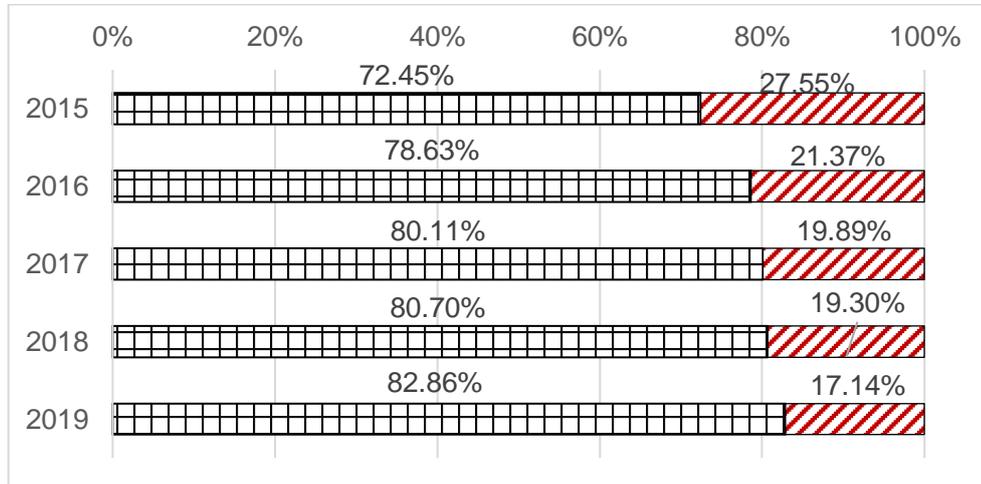


Gráfico 9

Participación del mercado transporte aéreo de carga, por llegadas y salidas, aeropuerto Iquitos, periodo 2015 – 2019



Leyenda:



CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES

- A. El mercado de pasajeros que utilizan el medio aéreo demuestra un crecimiento constante en nuestro país por los puntos turísticos existentes en nuestro territorio. A nivel nacional el crecimiento anual promedio fue de un 8.60%.
- a. A nivel de la ciudad de Iquitos el mercado de transporte de pasajeros por medio aéreo se mostró un crecimiento promedio por año de 3.00%, este aeropuerto en los años 2016 y 2017 tuvo una caída en de su movimiento de pasajeros con respecto al año 2015.
 - b. En mercado de transporte aéreo nacional en el año 2019 la ciudad de Iquitos representa 4% de este, pero el tamaño del mercado se fue reduciendo año a año, en el 2015 el tamaño del mercado de la ciudad de Iquitos era del 5.14% y en el año 2019 se redujo al 4.25%.
 - c. En la región loreto en la actualidad contamos con 30 aeródromos que se encuentran ubicados en diferentes lugares de la región loreto.
 - d. Hay diversos programas de apoyo aéreo del estado ala selva peruana dentro de ellos tenemos 3 paquetes de conexión a zonas de la frontera: 1) localidades del estrecho, caballo cocha, Gueppi (loreto) 2) vuelos de Sephua y puerto esperanza hacia Pucallpa (Ucayali) 3) une la ciudad de san lorenzo, chachapoyas reemplazado por rodrigues de Mendoza desde 2020(amazonas).

- B. El mercado del transporte de carga transportada por la vía aérea, a nivel nacional se redujo en este periodo de tiempo en un 2.9%, esta reducción se ve reflejada en los años 2016 y 2018, en la ciudad de Iquitos también se refleja esta caída en un 8.7% durante el periodo de años.
- a. En el tamaño del mercado de carga que las llegadas se incrementaron en su participación nacional de un 31.68% en el 2015 a un 34.91% en el año 2019, también se ve una caída de este tamaño en los años 2016 (30.21%) y el año 2017 (28.21%), mostrando una recuperación el año 2018 (32.12%).
 - b. En el caso de las salidas de carga por vía aérea el tamaño del mercado se redujo de un 10.72% de participación nacional en el año 2015 a un 6.14% en el año 2019 lo que representa una caída del 4.58%.
 - c. Hay una alta correlación entre llegadas y salidas o viceversa, lo que señala la importancia del transporte aéreo como único medio de accesibilidad con las demás regiones de Loreto.
 - d. Como vemos en la región de Iquitos el transporte aéreo es muy importante por las cantidades de llegadas de mercadería a nuestra región Loreto.

5.2 RECOMENDACIONES

Para que Iquitos tenga una oportunidad de entrar en el mercado del transporte de pasajero y carga se tiene que hacer:

- A. Realizar estudios específicos de necesidad de demanda de servicios de transportes de pasajeros y carga por vía aérea (paquetes, promociones y otros.), con la finalidad de identificar segmentos que se puedan atender con una oferta especializada.
- B. Realizar reuniones entre el Estado y los empresarios del sector de transporte de pasajeros para coordinar exposiciones de los catálogos que cada empresa ofrece para atraer la atención de personas del extranjero que quieran hacer uso de estos servicios.
- C. Mejorar la infraestructura del aeropuerto de la ciudad de Iquitos para hacer sentir cómodo a los usuarios de este, ampliar la capacidad de vuelos y también los negocios que este puede realizarse dentro de este, como stands de recuerdos, restaurantes entre otros.
- D. Que la región de Iquitos sea aeropuerto de quinta libertad en América Latina y el Caribe (**ALC**)
- E. Es importante la economía para que haya carga de retorno (**Iquitos-Lima**), así como también reducir los fletes aéreos.
- F. La propuesta de la exoneración del **IGV** para las empresas aéreas que se ubican en Iquitos.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.

Aguirre Vargas, Erika Roció; y Luisa Ivett, Alvarado Lucano. 2019. *Percepción de los operadores sobre la eficiencia en los servicios ofrecidos por Talma y Shohin en la logística aérea*. Tesis para Licenciado en Negocios Internacionales, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, Perú.

Bejarano, Cesar Augusto. 2017. *Colombia y su participación en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)*. Disponible en: <https://www.lavozdelderecho.com/index.php/opinion>

Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S. A. – CORPAC. 2020. Información estadísticas, informes anuales. Disponible en: <http://www.corpac.gob.pe/>

Fioravanti, Reinaldo. 2018. El BID despegar en el sector de aviación en Latinoamérica. Disponible en: <https://blogs.iadb.org/transporte/es>

Hubble, Mark. 2018. *Huawei anuncia una alianza estratégica con la IATA*. Disponible en: <https://www.lavanguardia.com/vida/>

Jara, Mafia. 2019. *Perú elegido miembro del consejo de la OACI para el periodo 2019 – 2022*. En: <https://www.turiweb.pe/>

Lanfranconi Bobbio, Antonella. 2017. *Utilización del Transporte Aéreo en el comercio exterior argentino*. Tesis para maestría en comercio internacional, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina.

Legislaciones diversas, 2018. Disponible en <http://www.gacetajuridica.com.pe>

Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO). 2018. DEC 2019: Air Transport Monthly Monitor.

Velásquez Álvarez, Maribel. 2018. *Propuesta de un sistema de costos basados en actividades y su impacto en la rentabilidad de la empresa de transportes de carga pesada Paraíso SAC*". Tesis para título profesional de contador público, Universidad Nacional de San Agustín, Arequipa, Perú.

Sociedad Aeronáutica Española. 2019. ¿Cuáles son las libertades del aire? Disponible en: <https://www.sociedadaeronautica.org/>

Zanafria Egas, Andrea Daniela. 2015. en su tesis *Análisis de rutas aéreas para transporte de carga desde el aeropuerto internacional de Cotopaxi a mercados potenciales latinoamericanos en el año 2014*. Tesis para ingeniero comercial en logística y operaciones, Universidad Internacional SEK, Ecuador.