



aregional.com



PROSPECTO

PLAN DE NEGOCIOS

AEROPUERTO CABO SAN LUCAS



RESUMEN EJECUTIVO

▶ ANTECEDENTES

▶ OBJETIVO

▶ SITUACIÓN ACTUAL

▶ PROPUESTA

- **EL AEROPUERTO CABO SAN LUCAS.-** Está localizado a 7 km. al noroeste del centro turístico Cabo San Lucas, en una zona conocida como Mesa Colorada.
 - ▶ Tiene una elevación de 210m (690'), cuenta con una pista de 2,166 m (1800 en operación 366 en mantenimiento a concluirse el 30 de octubre) asfaltada, y orientada, con dos plataformas, una de 14,000 m² y otra de 7,000 m². La pista cuenta con 900 m a 45m de ancho y 1,266 a 30 m de ancho en ampliación a 45 m de ancho, disponibles para Enero 2007. Actualmente ofrece servicios a la aviación general y ejecutiva con una terminal de 753 m².
 - ▶ Cuenta con servicio de suministro de Gas avión 100 LL y Turbosina A y opera en condiciones visuales (VFR) con horario de las 7 AM a 7 PM locales.
 - ▶ Se cuenta con ambulancia y carro extintor de fuego.



Vista aérea del Aeropuerto CSL, BCS

- ▶ Es base de operaciones de una línea aérea que opera 5 aviones monomotores turbohélice de 13 plazas con vuelos diarios a Mazatlán, Culiacán, Puerto Vallarta, Ciudad Constitución, Ciudad Obregón y Los Mochis, y de dos taxis aéreos bimotores uno de jet y otro de turbohélice.
- ▶ Es base permanente de 12 aeronaves privadas entre las que se encuentran un club de paracaidismo deportivo y un club-escuela de vuelo.
- ▶ También es Base de Operaciones de 2 Helicópteros, utilizados para vuelos panorámicos.
- ▶ La demanda anual es del orden de 5,000 operaciones de las cuales el 64% son comerciales no regulares y el resto de aeronaves privadas.
- ▶ El Aeródromo CSL cuenta con 5 Hangares en operación y están en proceso otros 5 éste año 2006.
- ▶ Cuenta con 3 hangares comerciales.

□ **El movimiento anual de pasajeros comerciales es aproximadamente de 45,000. El promedio máximo de operaciones por hora en la actualidad es de 3 de tipo A (ligeras).**

- ▶ *En la actualidad en el área de Los Cabos existen dos terminales aeroportuarias, San José del Cabo, perteneciente a Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) y Cabo San Lucas, propiedad de Aeropuerto Cabo San Lucas Internacional, S.A. de C. V., cuyo principal accionista es el Sr. Sebastián Romo.*
- ▶ *El aeropuerto Cabo San Lucas se encuentra a 15 minutos de la zona hotelera y el de San José del Cabo a una distancia de entre 45 y 60 minutos.*
- ▶ *El crecimiento de esta zona hotelera es evidente en el número de pasajeros que actualmente atiende el aeropuerto de San José del Cabo, que para 2005 fue de 2.5 millones de pasajeros, operando 8 líneas aéreas regulares, 5 charters y 3 en negociación.*

TRAFICO DE PASAJEROS

CIFRAS GAP

PERIODO/AEROPUERTO	2003	2004	2005	2006
LOS CABOS	1,672,587	1,902,303	2,529,356	1,488,000
LA PAZ	486,170	528,014	549,357	197,200
				1ER SEM

- ▶ El tráfico de vuelos de aviación general y ejecutiva también ha tenido un incremento considerable, con más de 5,000 vuelos anuales, saturando las operaciones comerciales en el Aeropuerto de San José por la falta de espacio.
- ▶ El crecimiento económico del Estado de Baja California Sur, se concentra en la zona de Los Cabos, que mantiene el 86% de la oferta turística y que en el mismo Plan Estatal de Desarrollo se menciona la necesidad de invertir en la infraestructura aeroportuaria.
- ▶ En el mismo Plan Estatal se refiere el incremento constante en indicadores correspondientes al crecimiento en infraestructura, número de vuelos, turistas y hospedajes solo comparable al de Cancún Quintana Roo.
- ▶ El crecimiento anual de servicios aeroportuarios en la zona es superior al 30% a partir del 2003.

- ▶ El Aeropuerto de San José del Cabo ofrece diversos servicios a la aviación en general, preferentemente a la comercial por saturación de espacio y por ser el nicho de mercado natural, dejando que la aviación ejecutiva y civil se atienda en el Aeropuerto Cabo San Lucas.
- ▶ Los servicios y tarifas vigentes a partir del 20 de febrero de 2006 del Aeropuerto San José son:

<u>Concepto</u>	<u>Nacional</u>	<u>Internacional</u>
Aterrizaje (\$/T.M.)	15.09	35.87
Estacionamiento en plataforma de embarque y desembarque (\$/T.M./media hora	5.21	9.78
Permanencia prolongada o pernocta ton	1.11	2.14
Abordadores mecánicos	172.40	309.19
Revisión Pasajeros	3.18	3.72
Tarifa uso aeropuerto	160.23	21.60 USD

OBJETIVO

- ❑ *Financiamiento de obras de infraestructura para para desarrollar en el Aeropuerto de Cabo San San Lucas, las siguientes fuentes de generación generación de ingresos:*
 - ▶ *Aviación Ejecutiva*
 - ▶ *Aviación Comercial Chartera*
 - ▶ *Renta de Hangares*
 - ▶ *Carga y Recinto Fiscal*
 - ▶ *Servicios a la aviación general*

□ **Aeropuerto Cabo San Lucas**

- ▶ El aeropuerto opera actualmente como aviación ejecutiva y para extranjeros los servicios de aduana y migración "on call".
- ▶ Dada la saturación actual del Aeropuerto de San José del Cabo que es operado por GAP, el incremento de solicitud en la parte de Aviación Ejecutiva es cada día mayor.
- ▶ La parte de Aviación Comercial Chartera también empieza a tener saturación en el Aeropuerto de San José del Cabo, lo que representa para ellos el utilizar el Aeropuerto de Cabo San Lucas, disponibilidad de pista y disminución de sus costos de operación.



Las fotografías muestran la saturación de las plataformas en temporada alta del aeropuerto SJD.

SUPUESTOS PROYECCIÓN FINANCIERA:

- ▶ Inicio de actividades de aviación ejecutiva FBO Noviembre de 2006,
- ▶ Inicio de actividades de aviación chartera Agosto 2007

☐ Aviación Comercial Chartera

- ▶ Supuestos de proyección de Estado de Resultados
- ▶ Numero de aterrizajes Crecimiento de 8.5% anual.

Meses	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Suma
Aterr	60	64	68	73	78	83	89	95	102	108	116	123	1059
Comer	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	720
Inter.	4	6	6	13	18	23	29	35	42	48	50	63	339

Meses	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Suma
Aterr	1059	1476	1540	1610	1686	1768	1857	1953	2058	2172			
Comer	720	720	720	720	720	720	720	720	720	720	720	720	720
Internac	339	756	820	890	966	1048	1137	1233	1338	1450			

☐ Aviación Chartera

▶ Supuestos de Proyección

1. Landing Domestic Consideramos un inicio con 60 vuelos mensuales y mantenemos fijo esta cantidad de aterrizajes domésticos mensuales en todo el periodo, el promedio por aeronave es de 79.1 toneladas y el costo de cada operación es de 15.70 pesos por tonelada.
2. Landing International Consideramos a partir del segundo mes con 4 vuelos mensuales y finalizamos a los 12 meses de inicio con 63 vuelos por el mes, el promedio por aeronave es de 79.1 toneladas y el costo de cada operación es de 37.00 pesos por tonelada. El crecimiento en vuelos internacionales es de 8.5% anual.
3. Platform usage hours Domestic. El costo es de 5.36 pesos por las 79.1 toneladas promedio de las aeronaves, por dos horas y por número de aterrizajes.
4. Platform usage hours International. El costo es de 10.36 pesos por las 79.1 toneladas promedio de las aeronaves, por dos horas y por número de aterrizajes
5. Vehicle Parking. El estacionamiento de vehículos lo hemos hecho de cuota y consideramos que tendríamos diariamente 4,500 automóviles de paga en el primer mes y 7,500 al mes doce. Cuota de 15.00 pesos.

PREMISAS

6. Passenger Fee Domestic. - Se han considerado un promedio de 150 pasajeros por vuelo de aviación ejecutiva. Cuota por pasajero domestico \$150.00 pesos.
7. Y de 210.00 pesos por pasajero internacional
8. Passenger inspection 2.92 pesos por pasajero domestico
9. Passenger inspection 3.41 pesos por pasajero internacional.
10. TUG Service 2,000 pesos por numero de aterrizajes.
11. Cleaning service mil pesos por cada avión que aterriza.
12. JETA Jet A Fuel price de 6.94 por 7000 litros de cada aterrizaje por el 15%.
13. Communications es igual a Communications Ramp fee de 200 pesos por cada aterrizaje.
14. Non aeronautical income. La suma de los ingresos aeronáuticos, multiplicado por 10% en el primer mes, incrementándose hasta 20% en el mes 12. A partir del segundo año se va incrementando en 10% anual.

☐ *Aviación Ejecutiva*

▶ *Supuestos de proyección de Estado de Resultados*

Con base a la demanda que ya existe, por razones conservadoras hemos mantenido nuestro inicio del análisis a enero del 2006, considerando un incremento paulatino en la toma del mercado actual y actual y un prorrateo mensual en el comportamiento de la demanda. Mismo que habrá de actualizarse al inicio de la temporada temporada 2006 – 2007.

1. Landings. - *Consideramos un inicio con 6 vuelos diarios (180 Mes) para FBO y finalizamos el año con 12 vuelos por día promedio (360 Mes) el promedio por aeronave es de 9 toneladas (m to w) y el costo de cada operación es de 5 dólares. Consideramos este volumen de conservador.*

PREMISAS

2. Platform usage hours. Se ha considerado, de acuerdo con el historial en San José del Cabo, que generarán un pago de 2 horas promedio de plataforma por vuelo y, nosotros empezaremos a cobrarlo hasta después del sexto mes, cuando terminemos nuestras obras. El costo por tonelada es de tres dólares por las 9 toneladas promedio de las aeronaves.
3. Overnights. Para nuestro análisis, consideramos una estancia media de cada aeronave ejecutiva de 3.5 pernoctas en plataforma al inicio y 2.5 pernoctas en plataforma al finalizar el primer año, debido a que estaremos en posibilidad de ofrecer la pernocta en un Hangar para una parte de las aeronaves que matemáticamente se traduciría en la reducción de una pernocta. El costo diario es de 6.30 dólares por tonelada. (180 aterrizajes por 3.5 por 9 toneladas por \$6.30)

La renta de Hangar o Guarda de aeronaves en hangar en lugar de pernoctar en plataforma, no está considerada en éste análisis.

PREMISAS

4. Vehicle Parking.- El estacionamiento de vehículos lo hemos hecho de cuota y consideramos que tendríamos diariamente 30 automóviles de paga al inicio y 45 al final. Cuota de tres dólares.

5. Passenger Fee.- Se han considerado un promedio de 4 pasajeros por vuelo de aviación ejecutiva. A diferencia de otros FBO's, nosotros sí aplicaremos una cuota por uso de aeropuerto por cada pasajero que salga de nuestra terminal y que será de \$15.00 dólares por pasajero doméstico y de \$20.00 dólares por internacional

Los Pagos de Migración, Agentes Aduanales, impuestos y derechos, no han sido considerados dentro de éste análisis por no representar ingresos reales al FBO, simplemente funcionaríamos como enlace, trasladando el ingreso a otras entidades.

Los servicios de Transportación de PAX VIP's y Tripulación, Renta de Automóviles, Traslado en Helicóptero, Catering, Mantenimiento de Aeronaves, Servicio de Bar y Tienda, serán proporcionados por concesionarios y el FBO cobrará un porcentaje sobre los ingresos brutos de cada concesionario, arreglado contractualmente de manera individual. Por tanto, en ésta fase del análisis no se presentará ingreso alguno.

6. Overtime services. Consideramos un horario de operación del FBO de 8:00 a 18:00 Hrs, lo que nos genera una atención por servicio extraordinario de un 10% de las operaciones.
7. Flight Plan. Hemos supuesto que todos los vuelos requerirán la elaboración del Plan de Vuelo como un servicio nuestro a 45 dólares cada uno.
Nuestro principal ingreso es, sin dudas, el Servicio FBO. Para determinar cuotas fijas mas sencillas y no usar el tamaño y tonelaje de cada aeronave, decidimos agruparlas todas en 4 categorías a decir:
 8. Aeronave Especial: Gulfstream IV y V, Global Express, Challenger 650, Embraer 145 a 550 dólares por el 2% de los aterrizajes
 9. Aeronave Tipo "A": Gulfstream I, II, III y L, Embraer 120, Falcon 20 y 50, Citation X, Callenger 600, Saab 340, a 350 dolares por el 13% de los aterrizajes.

PREMISAS

10. Aeronave Tipo "B": Lear Jet, Citation 500, 550, CJ1,2, III, King Air 90/200, Hawker 400/700/800, Sabreliner 40/60/70/80's, Cessna 208, Pilatus PC12, Mitsubishi, Beechjet 300/400, Piaggio, a 300 dolares por el 60% de los aterrizajes.
11. Aeronave Tipo "C": Cessna Series 100/200/300/400's, Pipers Series 20/30's, a 100 dolares por el 25% de los aterrizajes.
La tarifa incluye: Coordinación de Combustible, Servicio de Equipaje, Reservación de Hoteles, Hielo y Café, Coordinación de Autoridades, Handling, Weathers, Servicio Snack de Cortesía, Internet y Servicio de Aguas Azules.
12. Aircraft cleaning. En cuanto al lavado de aeronaves, hemos supuesto que solo un quince por ciento de ellas solicitarán dicho servicio, a un costo de 40 dólares por internal cleaning.
13. GPU rental hour. Para la renta de equipo de tierra, solo hemos considerado el GPU y, estimamos que sólo el 30% de los aviones que salen lo requerirán, la cuota es de 35 dólares. Respecto al Servicio de Aguas Azules (Lavatory Cart) lo incluiremos en la tarifa de servicio FBO.
14. Communication services. Consideramos también un pago de 15 dólares por servicios de comunicación al avión, al FBO, pilotos y pasajeros por cada aterrizaje.

PREMISAS

15. *Oil and lubricants. Respecto a la venta de lubricantes y otros fluidos, de acuerdo a conservadores datos de nuestro vecino Aeropuerto, podemos considerar que al finalizar el año estaremos vendiendo 200 unidades de los primeros (a 9 dólares) y unas 500 unidades de los otros fluidos (a 8 dólares)*
16. *En cuanto a la venta de combustibles de aviación hemos determinado por la mezcla de aeronaves a recibir, con la carga en litros por cada tipo u total promedio por venta de litros de combustible 1,245 litros. El precio por litro utilizado en la proyección es de 0. 72 centavos*

Tipo de Avión	Litros por Carga	% Mezcla de Vuelos	Suma Litros
Especial	6,000	2.0	120
A	3,000	13.0	390
B	1,100	60.0	660
C	300	25.0	75
SUMA			1,245

- Del manejo de combustibles, por el volumen inicial se compra a ASA en San José del Cabo, sin embargo, en la medida de que el volumen aumente, (42,000 litros cada tercer día mínimo) la compra de compra de combustibles se haría de manera directa a PEMEX en sus instalaciones de la Paz . Según la proyección en agosto de 2007 se alcanzará una venta de 827,000 litros, sumándola aviación aviación ejecutiva con la de charter. En ambos casos, los pedidos se formulan y se pagan al formularlos, y en un plazo no mayor a tres días, se entrega el combustible en las instalaciones del del aeropuerto. Tratándose de pedidos a ASA, se tiene que contratar el flete y en el caso de PEMEX, PEMEX, ellos lo envían con su proveedor de fletes.



ESTADO DE RESULTADOS PROYECTADO

		Aeropuerto Cabo San Lucas Internacional SA de CV												Aeropuerto Cabo			
(pesos)		2006	2007	2007	2007	2007	2007	2007	2007	2007	2007	2007	2007	2007	2007	2007	ANO
Estado de resultados		NOV	DIC	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC		2007
Ingresos por Aviación																	
Ejecutiva	0	1,574,567	1,702,557	1,830,547	1,958,538	2,086,528	2,215,903	2,345,277	2,474,651	2,604,026	2,733,400	2,862,775	2,992,150	3,121,525	3,250,900	3,380,275	31,184,700
Charre'a																	
Hangares	0	0	0	202,026	202,026	202,026	202,026	202,026	202,026	202,026	202,026	202,026	202,026	202,026	202,026	202,026	15,605,164
Sumar los ingresos		1,574,567	1,702,557	2,032,573	2,160,564	2,288,554	2,417,929	2,547,303	2,676,677	2,806,052	2,935,426	3,064,801	3,194,175	3,323,550	3,452,925	3,582,300	49,214,176
Costos directos																	
Ejecutiva	323,730	336,730	349,682	362,634	375,586	388,538	401,490	414,442	427,394	440,346	453,298	466,250	479,202	492,154	505,106	518,058	5,013,672
Charre'a																	
Hangares		54,625	54,625	54,625	54,625	54,625	54,625	54,625	54,625	54,625	54,625	54,625	54,625	54,625	54,625	54,625	984,705
Sumar los costos directos	323,730	336,730	404,307	417,259	430,211	443,163	456,115	469,067	482,019	494,971	507,923	520,875	533,827	546,779	559,731	572,683	6,653,878
DEPRECIATION	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ADMINISTRATIVE EXPENSES																	
Ejecutiva	1	262,900	278,230	293,560	308,890	324,220	339,550	354,880	370,210	385,540	400,870	416,200	431,530	446,860	462,190	477,520	4,488,510
Charre'a																	
TOTAL EXPENSES	1	262,900	278,230	293,560	308,890	324,220	339,550	354,880	370,210	385,540	400,870	416,200	431,530	446,860	462,190	477,520	938,636
OPERATING PROFIT		987,937	1,087,621	1,334,706	1,434,391	1,534,075	1,633,759	1,733,443	1,833,127	1,932,811	2,032,495	2,132,179	2,231,863	2,331,547	2,431,231	2,530,915	5,427,146
FINANCIAL EXPENSES	0	823,910	1,370,910	1,370,910	1,470,910	1,600,910	1,770,910	1,980,910	2,080,910	2,205,910	2,345,910	2,450,910	2,540,910	2,625,910	2,705,910	2,785,910	25,050,520
OTHER EXPENSES (INCO)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PROFIT (LOSS) BEFORE TAXES	0	167,327	-283,239	-36,204	-36,519	-66,835	-115,767	-164,699	-183,530	-187,561	-207,435	-226,369	-245,303	-264,237	-283,171	-302,105	12,082,231
TAXES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PROFIT SHARE TO EMPLOYEES																	
NET PROFIT	0	167,327	-283,239	-36,204	-36,519	-66,835	-115,767	-164,699	-183,530	-187,561	-207,435	-226,369	-245,303	-264,237	-283,171	-302,105	12,082,231



ESTADO DE RESULTADOS PROYECTADO

(pesos)	in Lucas Interacional SA de CV																			
Estado de resultados	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015										
Ingresos por Aviaci3n																				
Ejecutiva	31,164,700	63	40,435,992	36	41,394,259	33	45,455,27	33	49,318,969	33	53,511,061	33	58,059,523	33	62,994,583	33	58,345,122	33	74,58,799	33
Chartera	15,615,164	32	69,672,748	61	31,427,304	64	87,242,30	63	93,750,182	63	101,347,466	52	109,246,160	62	108,476,253	62	128,388,155	52	140,661,225	62
Hangares	2,424,312	5	3,384,037	3	4,412,248	3	5,515,310	4	6,616,372	4	7,511,128	5	8,752,797	5	10,065,713	5	11,575,574	6	11,575,573	5
Suman los ingresos	49,214,176		113,503,777		127,733,811		138,212,862		149,687,523		152,165,655		176,058,480		191,536,557		208,313,831		226,395,593	
Costos directos																				
Ejecutiva	5,013,672	16	5,515,039	14	6,342,255	15	7,293,639	16	8,367,685	17	9,545,838	18	11,092,714	19	12,756,621	20	14,570,114	21	16,870,631	23
Chartera	964,705	6	2,944,227	4	3,120,851	4	3,308,134	4	3,638,947	4	4,002,842	4	4,403,125	4	4,843,439	4	5,327,153	4	5,860,561	4
Hangares	655,502	27	812,103	24	976,533	22	1,154,666	21	1,332,739	20	1,493,119	20	1,677,487	19	1,889,511	19	2,153,337	18	2,433,337	18
Suman los costos directos	6,653,879	14	9,271,369	8	10,439,709	8	11,756,440	9	13,359,432	9	15,141,860	9	17,173,328	10	19,489,570	10	22,131,234	11	24,664,529	11
DEPRECIACION			0																	
ADMINISTRATIVE EXPENSES																				
Ejecutiva	4,460,510		4,937,361		5,577,955		6,529,660		7,509,109		8,535,475		9,930,797		11,420,415		13,135,478		15,035,500	
Charter	938,636		4,074,818		4,315,307		4,578,466		5,035,312		5,535,944		6,093,938		6,703,332		7,373,865		8,111,031	
TOTAL EXPENSES	5,427,146	1	9,012,179	8	9,997,272	8	11,108,126	8	12,545,421	8	14,171,419	9	16,024,735	9	18,237,748	9	20,507,143	10	23,214,531	10
OPERATING PROFIT	37,133,151	75	95,220,229	84	137,296,029	84	115,348,316	83	123,782,670	83	132,352,477	83	142,860,418	81	153,923,239	80	156,175,454	80	178,316,537	79
FINANCIAL EXPENSES	25,050,520	5	26,850,920	24	22,150,920	17	15,910,920	12	9,670,920	6	3,275,460	2	0	0	0	0	0	0	0	0
OTHER EXPENSES (INCOME)	0		0		0		0		0		0		0		0		0		0	
PROFIT (LOSS) BEFORE TAXES	12,082,231	25	68,369,309	60	35,145,909	67	99,437,396	72	114,117,501	76	129,577,017	80	142,860,418	81	153,923,239	80	156,175,454	80	178,316,537	79
TAXES	0		0		0		4,209,757	3	31,951,290	21	36,281,565	22	40,000,917	23	43,098,507	23	46,529,127	22	49,928,630	22
PROFIT SHARE TO EMPLOYEES																				
NET PROFIT	12,082,231	25	68,369,309	60	35,145,909	67	95,227,640	69	82,166,210	55	33,295,452	58	102,859,501	58	110,824,732	58	119,646,327	57	128,387,907	57



ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

	Aeropuerto Cabo San Lucas Internacional S.A. de CV							
	AÑO	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Aeropuerto								
BALANCE SHEET								
CASH & S/T INVESTMEN T INVESTMENTS	7,934,191	24,303,459	57,449,400	100,677,040	130,037,500	169,541,960	272,401,461	
INVENTORY	0	0	0	0	0	0	0	0
OTHER CURRENT ASSETS	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL CURRENT ASSETS	7,934,191	24,303,459	57,449,400	100,677,040	130,037,500	169,541,960	272,401,461	
FIXED ASSETS	308,524,778	308,524,778	308,524,778	308,524,778	308,524,778	308,524,778	308,524,778	
PROCESS	0	0	0	0	0	0	0	0
DEPRECIATION	0	0	0	0	0	0	0	0
FIXED ASSETS (NET)	308,524,778	308,524,778	308,524,778	308,524,778	308,524,778	308,524,778	308,524,778	
DEFERRED CHARGES								
INVESTMEN T OTHER ASSETS	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL ASSETS	163,000,000	163,000,000	163,000,000	163,000,000	163,000,000	163,000,000	163,000,000	
LIABILITIES	479,458,969	495,828,277	528,974,186	572,201,826	602,362,286	641,066,738	743,926,239	
SHORT TERM DEBT	0	0	0	0	0	0	0	0
SUPPLIERS	0	0	0	0	0	0	0	0
TAXES & ACCRUED LIABILITIES	0	0	0	0	0	0	0	0
OTHER CURRENT LIABILITIES	0	0	0	0	0	0	0	0
CURRENT LIABILITIES	0	0	0	0	0	0	0	0
LONG TERM DEBT	262,591,000	210,591,000	150,591,000	106,591,000	54,591,000	0	0	0
SUBORDINATED DEBT	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL LIABILITIES	262,591,000	210,591,000	150,591,000	106,591,000	54,591,000	0	0	
COMMON STOCK	204,902,000	204,902,000	204,902,000	204,902,000	204,902,000	204,902,000	204,902,000	
ACCUMULATED PROFITS (LOSSES)	8,855,740	11,965,969	80,335,277	155,481,186	260,708,826	342,869,286	436,164,738	
NET PROFIT (LOSS)	3,110,229	68,369,309	85,145,909	95,227,640	82,160,460	93,295,452	102,859,501	
NET WORTH	216,867,969	285,237,277	370,383,186	465,610,826	547,771,286	641,066,738	743,926,239	
TOTAL PASIVO MAS CAPITAL	479,458,969	495,828,277	528,974,186	572,201,826	602,362,286	641,066,738	743,926,239	

□ PERIODO DE DISPOSICIÓN Y MONTOS

PERIODO	DISPOSICION	ENDEUDAMIENTO
2006	OCT	97,091,000
	NOV	40,000,000
	DIC	0
2007	ENE	10,000,000
	FEB	13,000,000
	MAR	17,000,000
	ABR	19,000,000
	MAY	12,000,000
	JUN	12,500,000
	JUL	14,000,000
	AGO	10,500,000
	SEP	9,000,000
	OCT	8,500,000
	NOV	
	DIC	
	262,591,000	262,591,000

▶ TASA DE INTERÉS TIIE + 4.5 = 12% Anual

▶▶ REPAGO CINCO ANUALIDADES IGUALES Y CONSECUTIVAS A PARTIR DEL 2008



CONSIDERACIONES GENERALES

□ **PARÁMETROS VALUACIÓN AEROPUERTO CABO CABO SAN LUCAS INTERNACIONAL:**

- ▶ *En noviembre de 2005 se efectuó valuación de la concesión por parte del Ing. Jorge Cendejas Quesada, Ced. Prof. 263276, Ingeniero en Aeronáutica con 42 años de experiencia en la actividad, habiendo sido Director General de Aeronáutica Civil, Director General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares y Perito en Aeropuertos con registro en el Colegio de Ingenieros Mexicanos en Aeronáutica.*
- ▶ *Los considerádos para la valuación parten del Plan Maestro, Perspectivas de Ingreso, Desarrollo Económico Turístico y Social de la Región, características de la propiedad y las oportunidades por el permiso de operación arrojando un valor de \$163'000,000.00 (CIENTO SESENTA Y TRES MILLONES DE PESOS 00/100 M.N.)*

- ▶ Los activos totales de la Compañía antes de la expansión tienen un valor de \$278.0 millones de pesos y la inversión estimada para lograr el crecimiento programado en el Plan Maestro es de \$193.0 millones de pesos, mismos que se obtienen a través de financiamiento externo y generación de flujo.
- ▶ La tierra que es propiedad del Aeropuerto tiene un valor en libros de \$56.0 millones de pesos que no refleja el valor comercial actual que estimando el valor catastral de \$250.00 m² y considerando la superficie de 1'400,000 m² el valor comercial actual es de \$357.0 millones de pesos.
- ▶ Adicionalmente al monto de la inversión se incluye un importe de \$82.0 millones de pesos para la liquidación de pasivos de acreedores varios.
- ▶ Basado en las proyecciones preliminares la tasa interna de retorno antes de UAFIR, para los accionistas con 50% del capital es de 23.3%

- ▶ Adicionalmente a los cálculos que se presentan en este documento, debemos considerar que de las \$140 hectáreas de terreno las instalaciones aeroportuarias en sus fases de aviación ejecutiva, chartera y servicios generales ocuparán el 75% de la superficie, previéndose el diferencial, es decir, 35 hectáreas para el desarrollo de servicios de hospedaje y negocios además de centro comercial y áreas verdes.
- ▶ Lo anterior representa flujos positivos adicionales que deberán considerarse en el tercer año de arranque de la aviación chartera.
- ▶ Información comparativa a los servicios aeroportuarios y condiciones financieras generales de terminales mexicanas se pueden revisar en las siguientes direcciones:

<http://www.aeropuertosgap.com.mx/> (Grupo Aeroportuario del Pacífico)

<http://www.asur.com.mx/> (Grupo Aeroportuario del Sureste)



□ *De acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo 2000-2006, 2006, Plan Estatal de Desarrollo 2005-2011 del Estado de Baja California Sur y los compromisos de inversión del Presidente Electo para el período 2006-2006-2012 consideran la zona de Los Cabos como el polo turístico estratégico para atraer todo el turismo de la costa oeste de Norteamérica con un programa de inversiones suficiente que permita alcanzar alcanzar la tasa de crecimiento de las zonas turísticas del caribe mexicano.*



Dentro de las ventajas a considerar en este polo de desarrollo se encuentran:

- ▶ *Menor incidencia de condiciones climáticas adversas,*
- ▶ *Cercanía terrestre, marítima y aérea de la frontera norteamericana*
- ▶ *Polo de atracción del turismo asiático*
- ▶ *Reservas territoriales para la construcción de grandes desarrollos turísticos, comerciales y habitacionales.*