

EL SECTOR AÉREO COLOMBIANO EN LA COYUNTURA

Contenido

1. Comportamiento del Tráfico aéreo
 - 1.1 Pasajeros
 - 1.2 Carga
2. Indicadores Macroeconómicos y del Sector
 - 2.1 Precio Internacional de Petróleo y Tasa de Cambio
 - 2.2 Sesgo anticompetitivo en precios del combustible
 - 2.3 Dinámica de Precios y Costos
3. Tarifas aéreas
4. Puntualidad del Transporte Aéreo
5. Cuadros anexos

1. Comportamiento del Tráfico aéreo¹

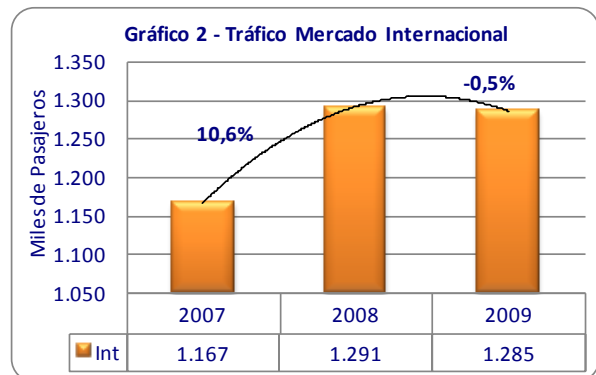
El contexto internacional mantiene un ciclo de recesión mundial, cuyos efectos en el sector real de bienes y servicios ya afectan la demanda y se sienten sobre la dinámica del mercado de transporte aéreo en el año 2009, es evidente la contracción de la demanda en todos los segmentos del tráfico aéreo colombiano.

En efecto, al finalizar el primer trimestre del año, la variación porcentual acumulada es negativa, en el mercado de pasajeros, el mercado doméstico y en el tráfico de carga, el mercado internacional son los segmentos que presentan las contracciones más fuertes. (Cuadro 1). Esta coyuntura deteriora los factores de ocupación y afecta la eficiencia en la operación de las aerolíneas.

Tráfico	Nacional			Internacional			
	Enero - Marzo	2008	2009	Var%	2008	2009	Var%
<i>Pasajeros O-D (miles)</i>		2.193	2.147	-2,1%	1.291	1.285	-0,5%
<i>Factor Ocup Pax</i>		67%	64%		73%	69%	
<i>Carga O-D (Miles Ton)</i>		29,4	24,1	-18%	134,2	107,1	-20,2%

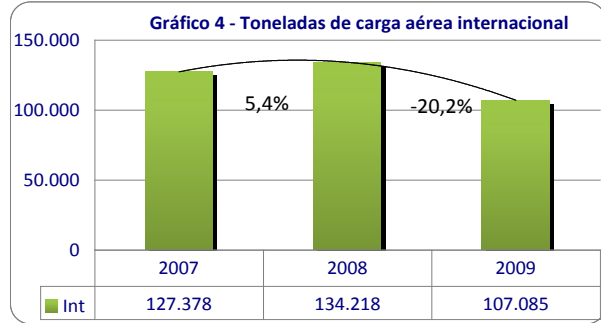
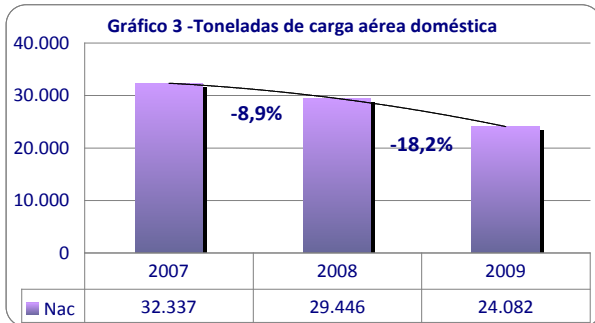
1.1 Pasajeros

En el mercado doméstico el tráfico de marzo de 2009 creció 3,5% frente a marzo de 2008, sin embargo esto no fue suficiente para revertir la tendencia de contracción de la demanda observada en los meses de enero y febrero de 2009, por este motivo, durante el primer trimestre del año el tráfico cayó en un -2,1%, evento que contrasta con el crecimiento del 4,7% registrado un año atrás. En el tráfico internacional empieza la contracción del mercado, por primera vez en los últimos 7 años se observan tasas de crecimiento negativas, el mes de marzo decreció en un -4% y contribuyó a una contracción acumulada del -0,5%. (Gráficos 1 y 2).



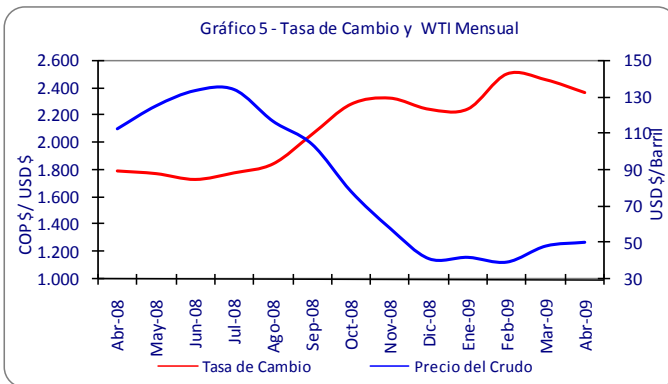
1.2 Carga

En el mercado internacional de carga se observa con mayor intensidad la contracción de la demanda (caída del -20,2%), contrario a la tendencia observada en 2007 (crecimiento del 5,4%), mientras que en el mercado doméstico la contracción se acentúa con una fuerte caída del -18,2% más intensa aún que la observada en 2008 (-8,9%). (Gráficos 3 y 4).



2. Indicadores Macroeconómicos y del Sector²

2.1 Precio Internacional de Petróleo y Tasa de Cambio



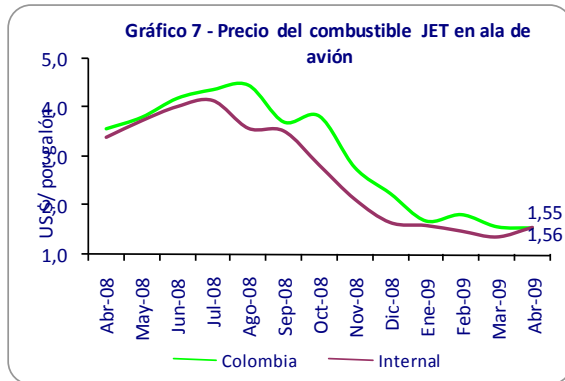
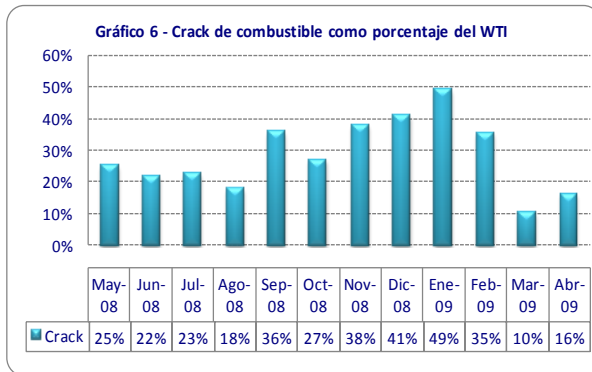
En el mes de abril del año 2009, el precio internacional del petróleo creció en un 22% frente al mes anterior, alcanzando los US \$50 por barril y la tasa de cambio sólo se devaluó en un 5,5% entre marzo y abril de 2009. En el largo plazo, estas dos variables altamente representativas en la estructura de costos del sector, han tenido un desempeño anual opuesto, en efecto, mientras la tasa de cambio en el último año se ha devaluado en un 32%, el precio internacional del petróleo crudo cayó un -55,6% en el mismo periodo. (Gráfico 5)

2.2 Sesgo anticompetitivo en precios del combustible

El comportamiento del crack (diferencia entre el precio del petróleo crudo y el precio del combustible JET refinado), en el mes de abril fue del 16%, nivel moderado en medio de la considerable brecha que históricamente se ha observado (31% en promedio durante el último año). En efecto, mientras el precio del crudo alcanzó los USD 50,01 por barril, el precio del barril de combustible de aviación (Jet A1) estuvo USD 8,09 por encima, es decir USD 58,10 por barril.

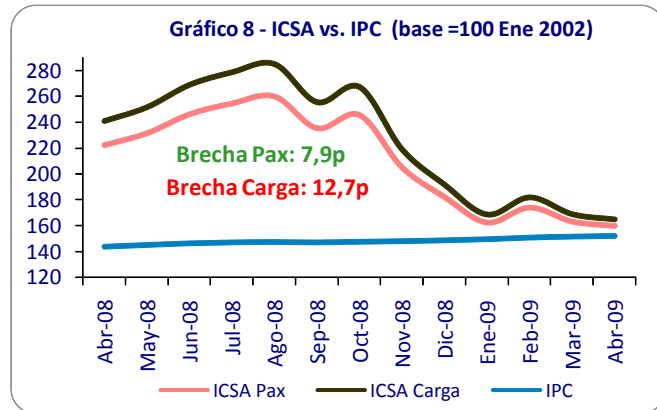
En este contexto, el precio del combustible en los aeropuertos Colombianos durante el mes de abril (US \$1.55 por galón), fueron similares al precio internacional de combustible en los aeropuertos del área (Lima, Quito, Panamá, Miami y Ft. Lauderdale, cuyo valor en ala fue de US\$ 1.56). Por su parte, el precio de referencia, fijado por el Gobierno para definir si aplica la opción de descuento prevista en la Ley 681 de 2001, fue US \$ 1.35 por galón (Decreto 2166 de 2006), inferior al real pagado en ala del avión y -9,5% por debajo del precio promedio internacional de referencia según dicha norma (US \$1.49 por galón).

Ver gráficos 6 y 7 y el detalle de las cifras en el cuadro anexo 2.



2.3 Dinámica de Precios y Costos

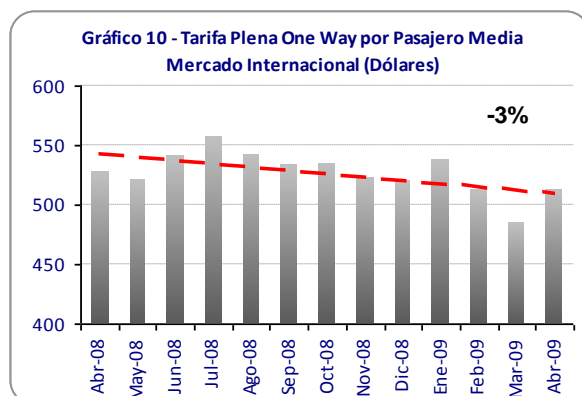
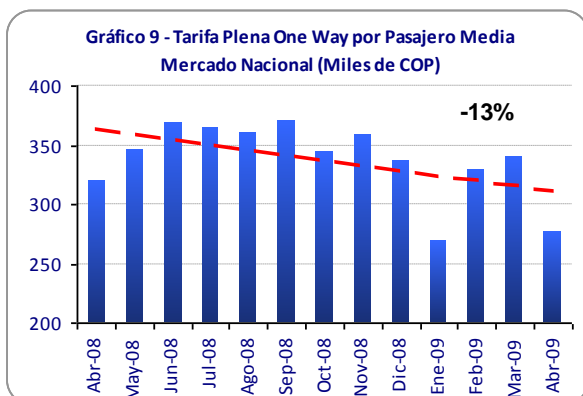
A partir del año 2009, el DANE actualiza la canasta de bienes que sirven como referencia para la medición del crecimiento de los precios de la economía (la inflación) y el Banco de la República actualiza su meta anual alrededor del 5%. La inflación anual del mes de abril fue del 5,7% y la acumulada del 2,3%, inferior al 4% registrado un año atrás. El Cuadro anexo 1 resume el desempeño de los principales indicadores macroeconómicos para el periodo de referencia.



El ICSA³ en abril de 2009, redujo su brecha con el IPC gracias al comportamiento favorable del precio del combustible y la tasa de cambio, frente al mes anterior, En el caso del ICSA aplicado al transporte de servicios de pasajeros la diferencia fue de 7,9 puntos, mientras que la diferencia entre el IPC y el ICSA de carga fue de 12,7 puntos. Ver detalle de cifras en cuadro anexo 2.

3. Tarifas aéreas⁴

En Colombia existe control sobre el máximo de las tarifas y sobre los componentes adicionales, que conforman el precio final pagado por el usuario: Cargo por combustible, Tarifa administrativa, Tasa Aeroportuaria, Impuesto a las Ventas e Impuesto de salida, este último solo aplica para vuelos internacionales con origen en Colombia.

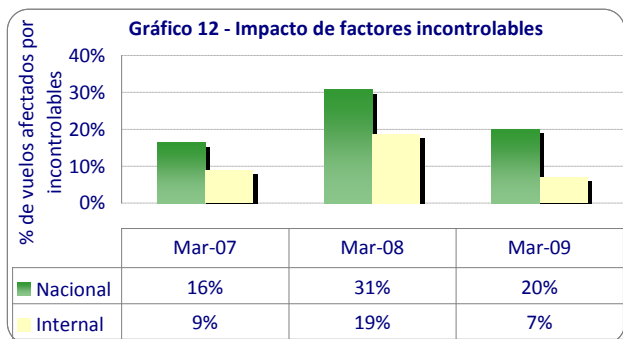
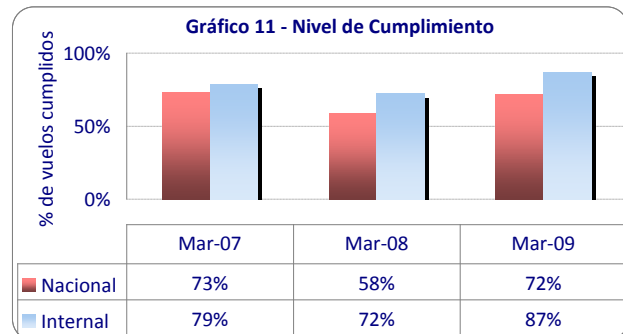


Los gráficos permiten apreciar el crecimiento de las tarifas promedio (media entre máximas y mínimas) en rutas domésticas e internacionales en los últimos 13 meses. En ambos segmentos se observa una caída de la tarifa media, -13% en trayectos domésticos valorados en pesos y -3% en trayectos internacionales valorados en dólares.

4. Puntualidad del Transporte Aéreo⁵

La puntualidad es uno de los aspectos que los usuarios más valoran en el transporte aéreo. Durante los últimos 3 años, el nivel de cumplimiento de los vuelos domésticos ha bajado nueve puntos en el mes de marzo se ha mantenido en el 72%, mientras que en los vuelos internacionales se observa un crecimiento de 8 puntos porcentuales, para un nivel del 87% - ver gráfico 11.

La puntualidad de los vuelos no depende exclusivamente de las aerolíneas. Existen causas denominadas "factores incontrolables" tales como eventos meteorológicos, restricciones por control de tráfico aéreo, medidas de autoridades gubernamentales y aeroportuarias, entre otras, que generan cambios en la programación de los vuelos y afectan el nivel promedio de la puntualidad de la operación nacional e internacional. La medición del impacto de estos factores incontrolables afectó en marzo de 2009 el 18% de los vuelos domésticos y el 7% de los vuelos internacionales. (Gráfico 12).



5. Cuadros Anexos

Cuadro Anexo 1 - Indicadores Macroeconómicos				
Indicador	Valor Promedio		Var%	
	Abr-08	Abr-09	Abr-08	Dic-08
<i>Tasa de Cambio (\$ por UD\$)</i>	1.795,10	2.374,61	32,3%	5,5%
<i>US\$ por barril de Petróleo</i>	112,53	50,01	-55,6%	22,1%
<i>Inflación (IPC2008 =100)</i>	96,72	102,26	5,7%	2,3%
<i>Tasa de interés (%)</i>	9,74	7,39	-24,2%	-27,9%
<i>Salario mínimo (\$)</i>	461.500	496.900	7,7%	7,7%

Cuadro Anexo 2 - Costos de la Industria

Concepto	Valor Promedio		Var%	
	Abr-08	Abr-09	Abr-08	Dic-08
Índices de costos				
<i>ICSA PASAJEROS (Ene-02=100)</i>	222,39	159,94	-28,1%	-12,2%
<i>ICSA CARGA (Ene-02=100)</i>	240,99	164,79	-31,6%	-14,0%
<i>IPC (Ene-02=100)</i>	143,80	152,05	5,7%	2,3%
Diferencial en puntos ICSA Pax Vs IPC	78,59	7,90		
Diferencial en puntos ICSA Car Vs IPC	97,19	12,75		
Precio en Ala (US\$ por galón)				
<i>Real Colombia (1)</i>	3,58	1,55	-56,8%	-31,4%
<i>Real Internacional (2)</i>	3,40	1,56	-54,1%	-6,0%
Sobrecosto Real	5,2%	-1,0%		
<i>De referencia Colombia -Dec 2166/06- (3)</i>	3,23	1,35	-58,2%	-32,6%
<i>De referencia Internal -Dec2166/06- (4)</i>	3,34	1,49	-55,2%	-7,7%
Sobrecosto de Referencia	-3,2%	-9,5%		

- (1) Incluye Precio Ecopetrol + iva no descontable + costo de transporte + margen del distribuidor
 (2) Precio promedio ponderado en aeropuertos de Lima, Quito, Panamá, Miami y Ft Lauderdale
 (3) Solo incluye Precio Ecopetrol y costo de transporte
 (4) Precio promedio simple sin margen en los mismos aeropuertos citados en (2).

→ Notas: Fuentes y Metodología

1 Información estadística Origen – Destino y Oferta y Demanda de la Aeronáutica Civil, publicada mensualmente.

2 Los valores promedio de estos indicadores se calculan con base en la información disponible en las siguientes fuentes de información:

Tasa de Cambio: Superintendencia Bancaria, publicada por El Banco de la República

Precio del Petróleo: Cotización diaria del crudo WTI publicada en el periódico Portafolio.

Precios de combustible: El precio del combustible en ala de avión en Aeropuertos Colombianos, es publicado mensualmente por ECOPETROL y resulta de la siguiente fórmula: IP (Ingreso al Productor) + IVA + Margen de intermediación promedio nacional + Costo de transporte promedio nacional.

El precio del combustible en ala de avión en los Aeropuertos del Área (Internacional) resulta de un promedio ponderado del precio en los aeropuertos de Panamá, Lima, Quito, Miami y Ft. Lauderdale. La ponderación se hace con base en el tráfico aéreo (de carga y pasajeros) movilizad en Colombia y estos aeropuertos. ATAC mensualmente consulta en los aeropuertos a través de sus asociadas esta información.

Crack: Resulta de la comparación entre el precio del galón de petróleo crudo y precio de la cotización Platt's del galón de Jet-A1 para el área del golfo de México. Información publicada en www.eia.doe.gov de los Estados Unidos.

Inflación (variación porcentual del IPC) y **Crecimiento de la Economía:** DANE.

3 El ICSA (Índice de Costos del Sector Aéreo), que permite medir la variación de sus costos, toma las variables de mayor incidencia en los mismos: la tasa de cambio, el IPC, el precio del petróleo, el salario mínimo y las tasas de interés. El índice se ha calculado separado para servicios combinados de pasajeros, carga y correo (ICSA PAX) y para servicios exclusivos de carga (ICSA CAR), con base en la estructura de costos hora por aeronave reportada a la Aeronáutica Civil por las aerolíneas. Actualmente, la información de costos de empresas en la modalidad de pasajeros, carga y correo, sólo está disponible para equipos tipo JET hasta I-2006, mientras la información de costos para equipos turboprop está disponible hasta el II-2005. De otra parte, la información de costos para las empresas en la modalidad de servicios exclusivos de carga está disponible hasta I-2005. Los cálculos se hacen con la estructura de costos correspondientes a estos periodos

4 Para el mercado nacional, corresponde al precio promedio en pesos de los boletos aéreos, en un trayecto, para 41 rutas que representan cerca del 90% del total del tráfico regular de pasajeros, tomando los niveles máximos y mínimos de cada ruta; el cálculo discrimina el promedio total nacional y el promedio por conjuntos de rutas clasificadas en troncales (las que conectan Bogotá con Medellín, Cali, Barranquilla, Bucaramanga, Cúcuta, Pereira, Cartagena, Santa Marta, Montería y la ruta Cali – Medellín), secundarias (el resto de rutas que no son troncales ni sensibles) y sensibles (rutas hacia San Andrés y Providencia, Leticia y otras ciudades del territorio nacional donde sólo existe comunicación por vía aérea – Resolución 3228 del 11 de Noviembre de 2003).

Para el caso del mercado internacional, corresponde al precio promedio en dólares (de los Estados Unidos de América), de los boletos aéreos en un trayecto, para 26 rutas que representan el 75% del total del tráfico regular de pasajeros, tomando los niveles máximos y mínimos de cada ruta; el cálculo discrimina el promedio total internacional y el promedio por conjuntos de rutas clasificadas por regiones geográficas (Norteamérica, Europa, Centroamérica, Islas Caribe y Suramérica).

La información de las tarifas aéreas vigentes utilizada en los cálculos se tomó de las páginas www.aerocivil.gov.co y www.satena.com en el caso de rutas representativas donde la empresa estatal opera.

5 Aeronáutica Civil, Cuadros estadísticas de cumplimiento para los meses referidos en los gráficos. El porcentaje de impacto de factores incontrolables se mide contabilizando el número de vuelos cancelados o demorados por factores incontrolables como proporción de los vuelos programados por las líneas aéreas. El cumplimiento del servicio se resulta de tomar los vuelos cumplidos vuelos como proporción de los vuelos totales de las líneas aéreas.