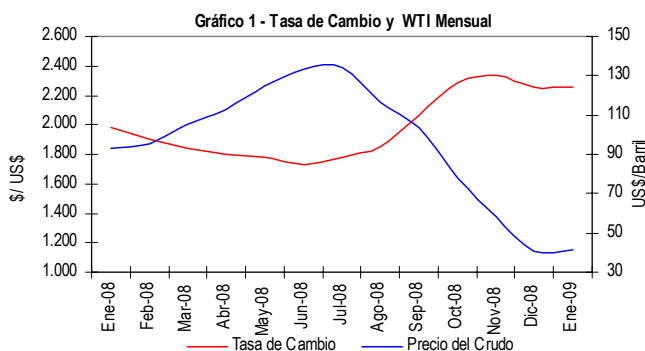


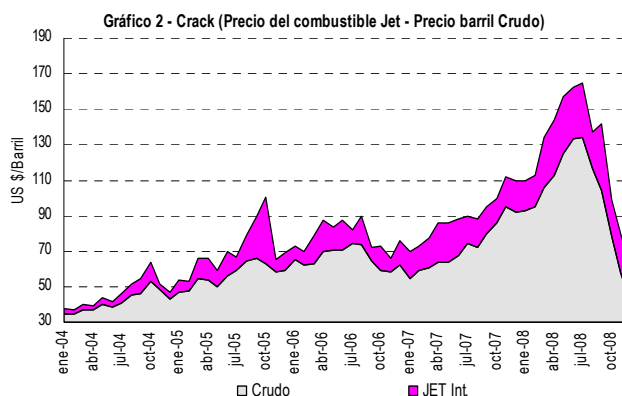
EL SECTOR AÉREO COLOMBIANO EN LA COYUNTURA

1. Entorno Macroeconómico¹



El inicio del año 2009, presentó un leve incremento del precio internacional del petróleo frente al mes anterior (1.8%) en contravía con la tendencia decreciente observada durante el segundo semestre de 2008, en un escenario de estabilidad de la tasa de cambio que solo se devalúa en 0.1% entre diciembre de 2008 y enero de 2009. 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 13.6%, el precio internacional del petróleo crudo cayó un -55% en el mismo periodo. (Gráfico 1 y Cuadro 1).

El contexto internacional mantiene un escenario de inestabilidad de estas variables, en un ciclo de recesión mundial, cuyos efectos en el sector real de bienes y servicios ya afectan la demanda, generando expectativas poco optimistas sobre el crecimiento del mercado de transporte aéreo para el año 2009, considerando que al cierre del año 2008 fue clara la desaceleración del crecimiento del tráfico aéreo doméstico e internacional en los flujos de carga y pasajeros en el mercado Colombiano.



El comportamiento del crack (diferencia entre el precio del petróleo crudo y el precio del combustible JET refinado), sigue mostrando una brecha que se amplía en el tiempo, como se aprecia en el Gráfico 2. Así, mientras en Enero del 2004 el crack representaba 11% del barril de petróleo, cinco años después ascendió al 51%, pues el precio del barril de combustible JET alcanza US \$ 63, mientras el precio del barril de petróleo crudo es solo US\$ 41.71. Esto refleja un notable encarecimiento del precio cobrado por la refinación del crudo para producir combustible JET, y demuestra que la reducción del precio del petróleo crudo no se traduce en una reducción proporcional del costo del combustible JET.

Cuadro 1 - Indicadores Macroeconómicos

Indicador	Valor Promedio		Var%	
	Ene-08	Ene-09	Ene-08	Dic-08
Tasa de Cambio (\$ por UD\$)	1.983,18	2.253,51	13,6%	0,1%
US\$ por barril de Petróleo	92,97	41,71	-55,1%	1,8%
Inflación (IPC 1998 =100)	179,85	192,76	7,2%	0,6%
Tasa de interés (%)	9,08	9,72	7,1%	-5,2%
Salario mínimo (\$)	461.500	496.900	7,7%	7,7%

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 enero fue del 7.2% y la acumulada del 0.6%, inferior en 0.5% a la misma medición hecha un año atrás. La

tasa de interés fue del 9.72%, pese a la leve reducción decretada en los tipos de interés al final del año, influida por la reducción generalizada que se ha venido dando en los mercados internacionales, como parte de una política de lucha contra la recesión. El Cuadro 1 resume el desempeño de los principales indicadores macroeconómicos en el 2008.

2. Entorno Sectorial

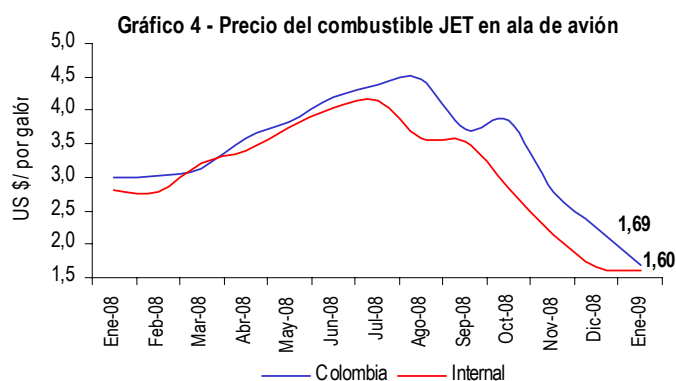
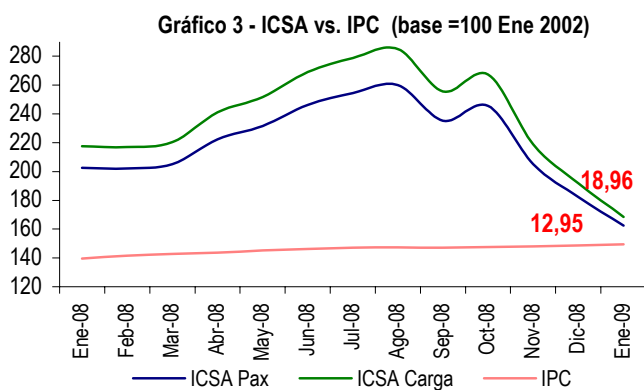
2.1 Costos de las aerolíneas²

Concepto	Valor Promedio		Var%	
	Ene-08	Ene-09	Ene-08	Dic-08
Indices de costos				
ICSA PASAJEROS (Ene-02=100)	202,43	162,50	-19,7%	-10,8%
ICSA CARGA (Ene-02=100)	217,67	168,52	-22,6%	-12,1%
IPC (Ene-02=100)	139,53	149,55	7,2%	0,6%
Diferencial en puntos ICSA Pax Vs IPC	62,89	12,95		
Diferencial en puntos ICSA Car Vs IPC	78,14	18,96		
Precio en Ala (US\$ por galón)				
Real Colombia (1)	2,99	1,69	-43,4%	-25,0%
Real Internacional (2)	2,81	1,60	-43,0%	-3,6%
Sobrecosto Real	6,4%	5,7%		
De referencia Colombia -Dec 2166/06- (3)	2,69	1,49	-44,6%	-25,9%
De referencia Internal -Dec2166/06- (4)	2,73	1,52	-44,3%	2,0%
Sobrecosto de Referencia	-1,6%	-2,3%		

- (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).

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.³

Al iniciar el año 2009, la brecha entre el ICSA de pasajeros y la inflación (IPC) fue 12.92 puntos y de 18.96 frente al ICSA de carga, niveles que si bien son menores a los de meses pasados gracias a la caída en los precios del petróleo, aún es posible apreciar la brecha que existe frente a la inflación de la economía, como se puede apreciar en el gráfico 3.



Respecto al precio real del combustible, su promedio en ala fue US \$ 1.69 por galón en enero de 2009, 5.7% por encima del precio promedio internacional en los aeropuertos del área (Lima, Quito, Panamá, Miami y Ft. Lauderdale, cuyo valor en ala fue de US\$ 1.60), afectando la competitividad de las aerolíneas colombianas. 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 \$ 1.49 por galón (Decreto 2166 de 2006), inferior al real pagado en ala del avión e inferior en un -2.3% al promedio internacional de referencia (US \$1.52 por galón).

El Gráfico 4 confirma el mayor costo del combustible de aviación en Colombia frente al mercado internacional.

2.2 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.

El gráfico 5 (a y b) ilustra las tarifas aéreas mínimas y máximas incluyendo los cargos e impuestos que el usuario debe asumir, para viajar en el mercado doméstico e internacional (Nota 5). En Enero, se mantiene la tendencia a la baja en los mínimos en el mercado doméstico, mientras que los niveles máximos mantienen estabilidad frente a los niveles de un año atrás.

En el mercado internacional los máximos mantienen sus niveles mientras que los mínimos tienden a subir. La tarifa por milla (Yield) se mantiene dentro de los estándares de la industria, especialmente en el mercado internacional donde es usual encontrar niveles de Yield desde 5 centavos por milla.

Gráfico 5a – Precio de los boletos aéreos Máximos y Mínimos (Enero)

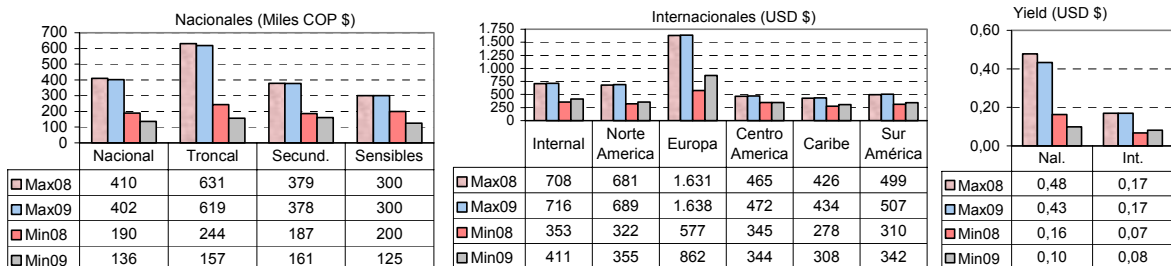
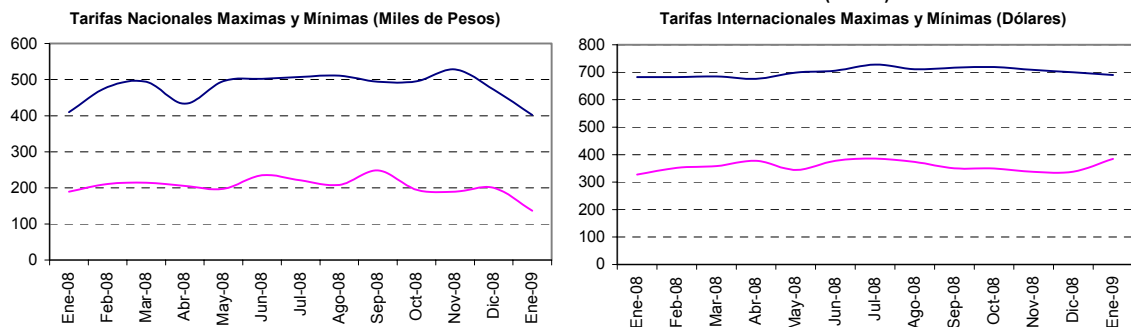


Gráfico 5b – Tendencia de la banda tarifaria últimos 12 meses (Enero)



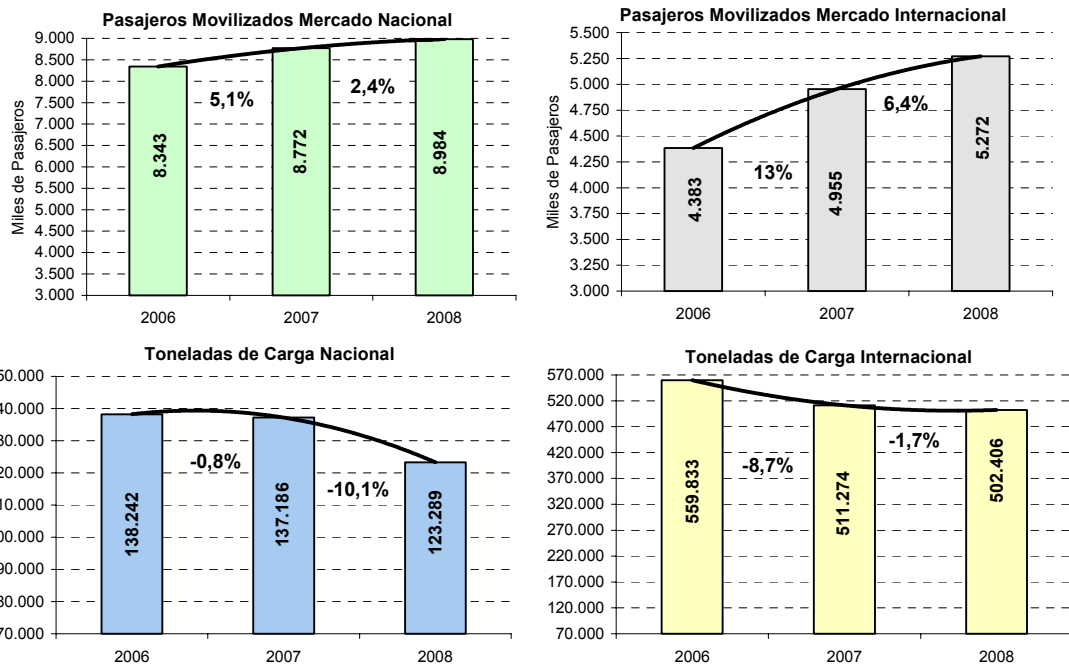
2.3 Comportamiento del Tráfico aéreo⁵

La dinámica de crecimiento de claras muestras de desaceleración del tráfico al terminar el año 2008, cuyos ritmos de crecimiento son menores a los observados al finalizar el año 2007. El nacional de pasajeros creció solo 2.4%, a penas la mitad del crecimiento en 2007 (5.1%), y el mes de diciembre solo crece un 0.4%. El mercado internacional de pasajeros creció solo 6.48%, también la mitad de la del 2007 (13%). El mercado de carga nacional se redujo -10% y el internacional decrece -1.7% respecto al 2007, año muy bajo en el que la reevaluación había golpeado la actividad floricultora, y sigue sin recuperarse en 2008 (Gráfico 6).

Cuadro 4 - Indicadores del Tráfico Aéreo en Colombia

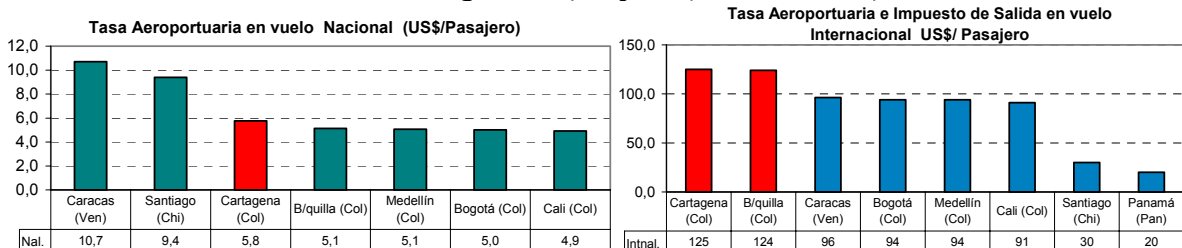
Tráfico	Nacional			Internacional			
	Enero-Diciembre	2007	2008	Var%	2007	2008	Var%
Pasajeros O-D (miles)		8.772	8.984	2,4%	4.955	5.272	6,4%
Factor Ocup Pax		64%	67%		75%	73%	
Carga O-D (Miles Ton)		137,2	123,3	-10%	511,3	502,4	-1,7%

Gráfico 6– Tráfico aéreo movilizado entre Enero y Diciembre:



2.4 Cargos a los pasajeros⁶

Gráfico 7 –Cargos a los pasajeros (Enero de 2009):



El Gráfico 7 muestra que la tasa aeroportuaria nacional que pagan los pasajeros es más barata en los aeropuertos de Colombia que en los aeropuertos de Santiago y Caracas; sin embargo, para un vuelo internacional el costo para el pasajero por tasa aeroportuaria e impuesto de salida resulta mucho más costoso en Colombia que en otros países latinoamericanos, siendo los aeropuertos de Cartagena y Barranquilla los más caros, donde el pasajero debe pagar entre US \$125 y US \$124, más de seis veces lo que pagaría en Panamá (US \$20), más del cuatro veces de lo que pagaría en Santiago (US \$30), y más caro aún que Caracas (US \$96), uno de los más costosos de la región latinoamericana.

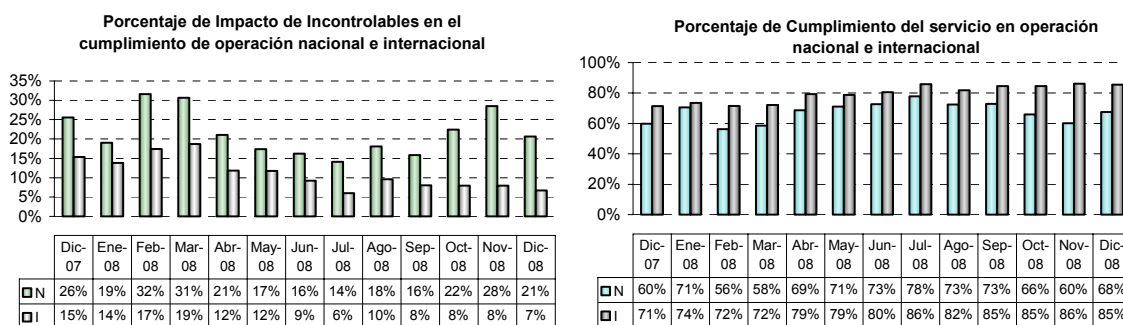
2.5 Puntualidad del transporte aéreo⁷

Uno de los aspectos que los usuarios más valoran en el transporte aéreo es la puntualidad. El Gráfico 8 permite identificar que este indicador en el mes de Diciembre estuvo en el 68% en el mercado nacional, donde había logrado estar por encima del 70% en meses anteriores; y se sostuvo en 85% en el mercado internacional manteniendo la tendencia de meses anteriores (ver gráfico 8). Aunque aún hay margen de seguir mejorando en este aspecto desde abril hasta la fecha es notable un buen desempeño de este indicador, gracias a la mayor eficiencia en la gestión del tránsito aéreo en Eldorado.

La puntualidad también se ve afectada por causas ajenas al control de las aerolíneas, denominadas “factores incontrolables” (meteorológicos, restricciones por control de tráfico aéreo, medidas de autoridades gubernamentales y aeroportuarias, entre otras) que impactan el cumplimiento de los itinerarios, así como el nivel promedio de puntualidad de la operación nacional e internacional. La medición de este impacto evidencia que alcanzó sus niveles máximos en los meses de febrero y marzo, afectando los vuelos nacionales en un 32% y los internacionales en un 19% (ver gráfico 8), y aunque había bajado en forma apreciable, en en el mes de diciembre en la operación nacional, alcanza un 21%, lo que impactó el cumplimiento de los vuelos en este mercado; mientras que se mantuvo en un 7% para los vuelos internacionales.

Es necesario seguir trabajando conjuntamente con la autoridad aeronáutica para optimizar el proceso de gestión del tránsito aéreo. De todas maneras, la Asociación sigue trabajando muy de cerca con las autoridades de control de tránsito aéreo, para desarrollar las acciones que permitan mitigar los factores incontrolables, como una tarea permanente en aras de lograr los mejores estándares de puntualidad efectiva para el sistema de transporte aéreo del país, evtando molestias y sobrecostos para todos.

Gráfico 8– Impacto de Factores Incontrolables y Cumplimiento:



→ Notas: Fuentes y Metodología

1 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.

Inflación (IPC): DANE.

Tasa de interés: (DTF) Promedio mensual, Banco de la República.

2 El precio del combustible en ala de avión en Aeropuertos Colombianos 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) movillizado entre Colombia y estos aeropuertos.

La metodología de cálculo de los dos precios anteriores está definida en la resolución 02725 de 2004 del Ministerio de Minas y Energía y en el Decreto 2166 de Julio de 2006, por el cual se modifica la metodología de cálculo de precio nacional para medir la competitividad frente a los precios internacionales.

3 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).

Además, se incluye el ingreso por milla (US \$ / Milla), concepto conocido en la industria como “Yield” que corresponde a la relación entre el precio promedio del boleto (en dólares) y la distancia en millas de la ruta respectiva.

La información de las tarifas aéreas vigentes utilizada en los cálculos se tomó de la página www.aerocivil.gov.co consulta realizada en Enero de 2009.

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

6 Tarifas tomadas de: Circular informativa AIRPLAN (Medellín), Circular Informativa OPAIN (Bogotá) y actualización cálculos ATAC, Resolución 6248 de Diciembre 2008 (Barranquilla), Resolución 6249 de Diciembre 2009 (Cartagena), Comunicado Aerocali (Cali). <http://www.dgac.cl> (Santiago de Chile), <http://www.tocumenpanama.aero/> (Panamá), <http://www.aeropuerto-maiquetia.com.ve/> (Caracas) y calculadas en dólares para la tasa de cambio vigente en el mes de enero de 2009.

7 Aeronáutica Civil, Cuadros estadísticas de cumplimiento al mes de diciembre de 2008. El porcentaje de impacto (Incont.) 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 (Cmpl. Serv.) se resulta de tomar los vuelos cumplidos vuelos como proporción de los vuelos totales de las líneas aéreas.