

## 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 Inflación y Costos del sector aéreo
3. Tarifas aéreas
4. Cuadros anexos

### 1. Comportamiento del Tráfico aéreo<sup>1</sup>

Al finalizar el cuarto mes del año, el tráfico doméstico de pasajeros mantiene ritmos de crecimiento menores a los del 2010, pero bastante dinámicos en el segmento internacional. En efecto, el mercado doméstico creció 6.9%, mientras el internacional alcanzó una tasa del 15.8%. En el mismo período, la carga aérea internacional presentó una tendencia positiva del 3.4%; mientras la carga aérea doméstica creció a una tasa del 1.1%.

Cuadro1 - Indicadores del Tráfico Aéreo en Colombia						
Tráfico Regular y No Regular Enero - Abril	Nacional			Internacional		
	2010	2011	Var%	2010	2011	Var%
<i>Pasajeros O-D (miles)</i>	4.244	4.536	6,9%	1.861	2.155	15,8%
<i>Carga O-D (Miles Ton)</i>	40,4	40,8	1,1%	183,6	189,7	3,4%
<i>Oferta de sillas(miles)</i>	6.693	6.785	1,4%	2.966	3.213	8,3%
<i>Pasajeros Abordo (Miles)</i>	4.786	5.301	10,8%	2.059	2.373	15,2%
<i>Factor Ocup Pax</i>	72%	78%		69%	74%	
<i>Oferta de toneladas(miles)*</i>	33,2	30,2	-9,0%	246,7	248,6	0,8%
<i>Toneladas Abordo (miles)*</i>	19,5	19,6	0,5%	157,6	163,6	3,8%
<i>Factor Ocup Carga*</i>	59%	65%		64%	66%	

\* Únicamente incluye empresas de servicios exclusivos de carga

Por otra parte, el factor de ocupación (relación pasajeros a bordo<sup>2</sup> y sillas ofrecidas de un vuelo) presentó durante el periodo Enero – Abril de 2011

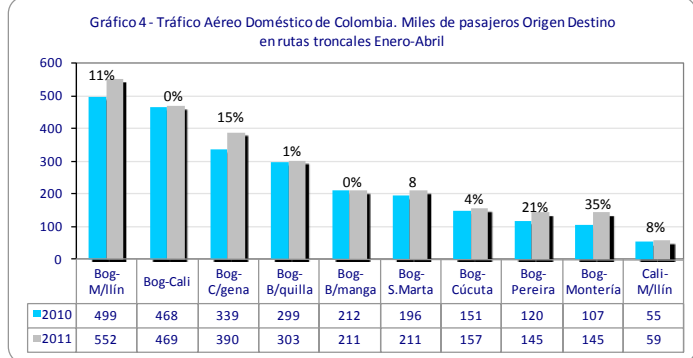
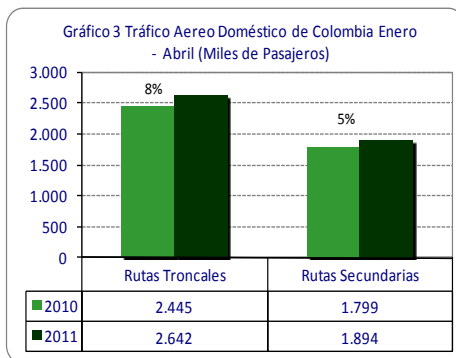
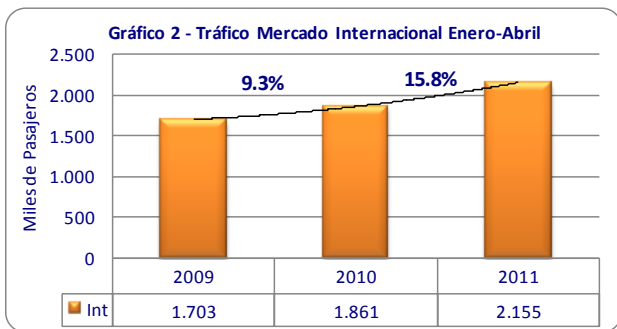
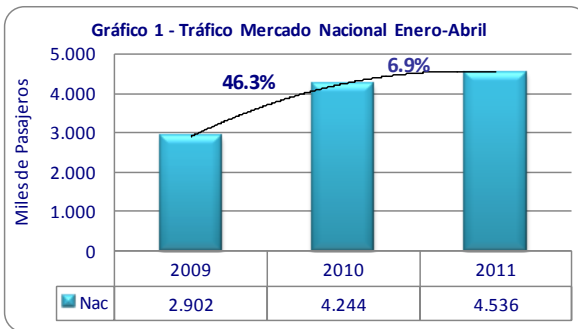
Indicadores estándar de la industria Enero - Abril	Nacional			Internacional		
	2010	2011	Var%	2010	2011	Var%
<i>ASK (millones)</i>	2.781	2.784	0,1%	7.815	9.109	16,6%
<i>RPK (millones)</i>	2.017	2.134	5,8%	5.895	7.066	19,9%
<i>Factor Ocupación Pax</i>	73%	77%		75%	78%	

frente al mismo periodo de 2010, un aumento pasando de 72% a 78% en el mercado nacional de pasajeros, y de 69% al 74% en el mercado internacional. En los servicios exclusivos de carga el factor de ocupación también se incrementó en el mismo período, pasando de 59% a 65% en el mercado doméstico y pasando del 64% al 66% en el mercado internacional.

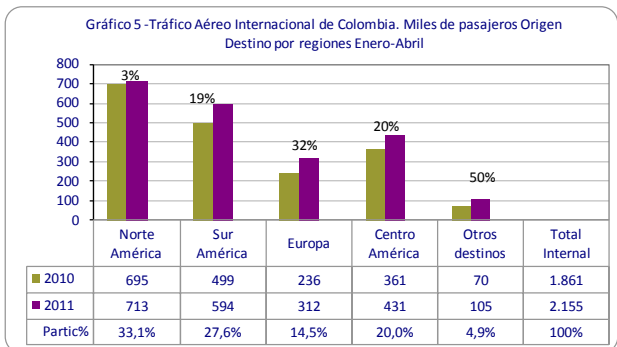
Respecto a los indicadores estándar de la industria en términos de distancia, conocidos como ASK (Asientos Kilometro Disponibles) para medir la oferta de sillas, y RPK (Pasajeros Kilómetro Pagos) para medir la demanda de pasajeros, muestran desempeños similares, reduciendo en un punto porcentual el factor de ocupación (RPK / ASK) en el mercado doméstico y mejorando en cuatro puntos porcentuales en el mercado internacional.

#### 1.1 Pasajeros

El tráfico doméstico en el periodo enero – abril de 2011 creció 6.9% frente al mismo periodo del 2010, tasa positiva aunque mucho menor a los niveles observados en el mismo periodo del año anterior, cuando se presentó el gran crecimiento en la oferta de sillas. En cambio, el tráfico aéreo internacional de pasajeros en el periodo enero – abril del 2011 presentó un crecimiento notable del 15.8% frente al mismo periodo de 2010. En el mercado doméstico, las rutas troncales son las más dinámicas, con un crecimiento del 8% mientras las secundarias crecieron al 5%, evidenciando ya una normalización de la tasa de crecimiento del mercado doméstico colombiano (Gráfico 3).



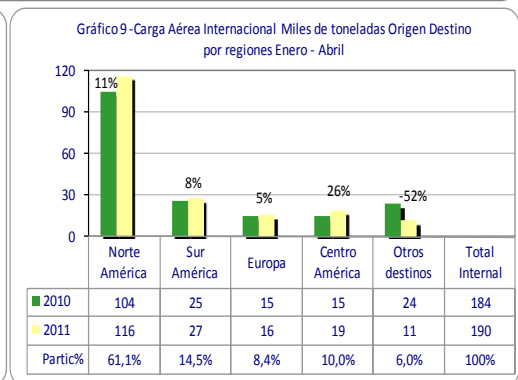
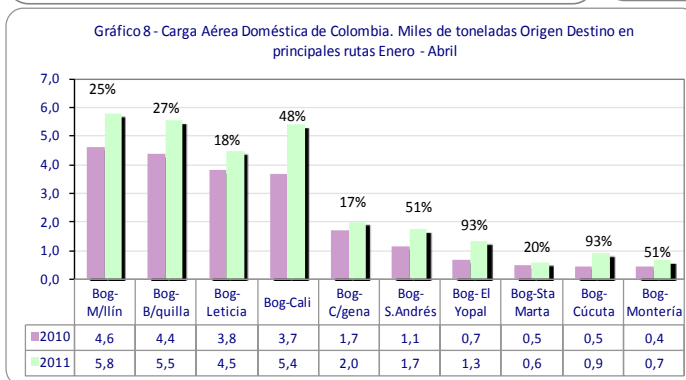
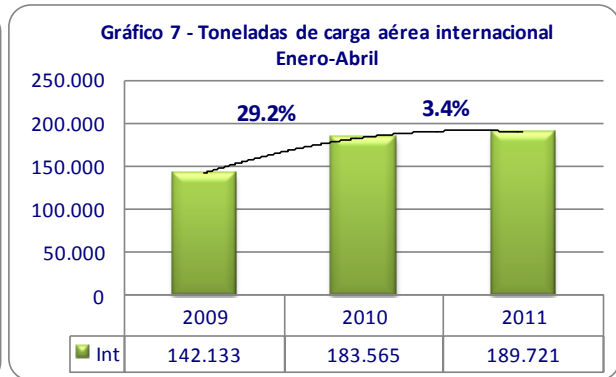
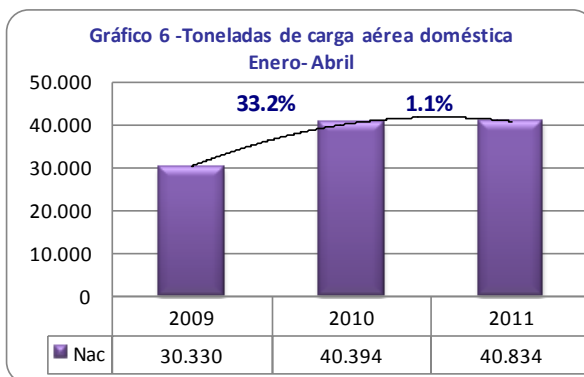
Las rutas troncales con mayor crecimiento fueron las que conectaron Bogotá con Pereira, Medellín, Cartagena y Montería registrando aumentos superiores al 11%. En el mercado internacional, las rutas a Europa, Suramérica y Centroamérica registraron los aumentos más significativos, superiores al 19% anual, como se puede apreciar en el Gráfico 5.



## 1.2 Carga

En el periodo enero – abril del 2011, la carga aérea doméstica presenta un leve crecimiento del 1.1%, mientras en el segmento internacional se presenta un aumento del 3.4% en la movilización de carga aérea. Dado el mayor peso del combustible en los costos de los servicios aéreos de carga, es de esperar una afectación de la demanda por el alza creciente en los precios de este insumo. (Gráficos 6 y 7).

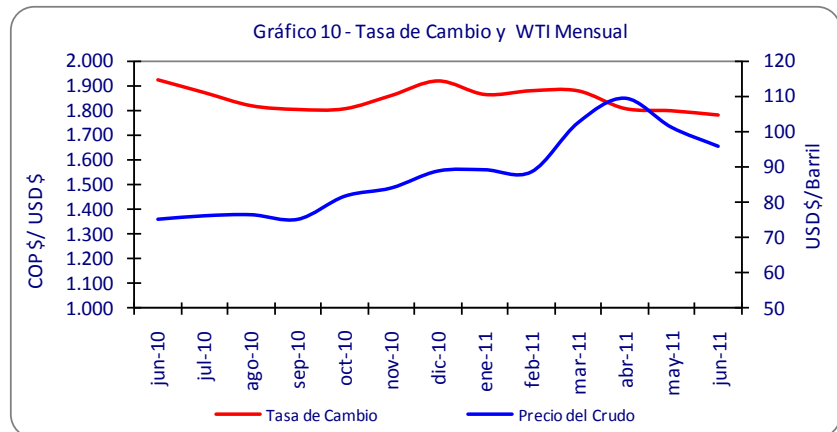
El comportamiento del mercado doméstico de carga aérea por principales rutas muestra mercados muy dinámicos como Bogotá – Yopal donde los kilos transportados crecen casi del doble frente al año anterior, o las rutas Bogotá – Cali (crece 48%) o Bogotá – San Andrés (crece 51%), y en general todas las rutas registran un desempeño positivo. En el mercado internacional, las regiones con crecimientos más dinámicos fueron Centro y Norte América con ritmos de crecimiento del 26% y 11% respectivamente (Gráficos 8 y 9).



## 2. Indicadores Macroeconómicos y del Sector<sup>3</sup>

### 2.1 Precio Internacional de Petróleo y Tasa de Cambio

Junio de 2011 mantiene la revaluación observada a lo largo del año. En efecto, frente al mismo mes del año anterior la caída de la tasa de cambio es del -7% y frente al mes anterior es del -1%. Por su parte, el precio internacional del petróleo se mantuvo cerca de la barrera de los US \$100 por barril, con un promedio de US\$ 96.12, lo que significa un alza del 28% frente al mes de junio de 2010, aunque con una leve reducción del -5% frente al mes de mayo de 2011.

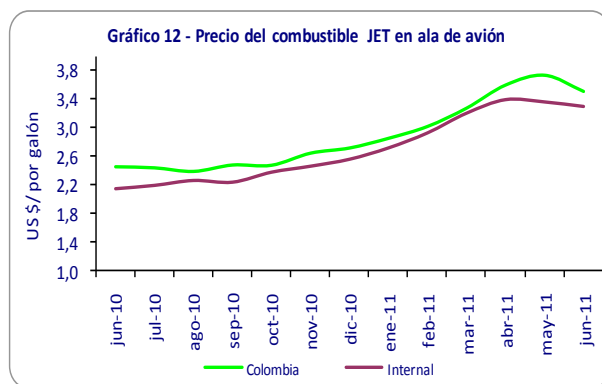
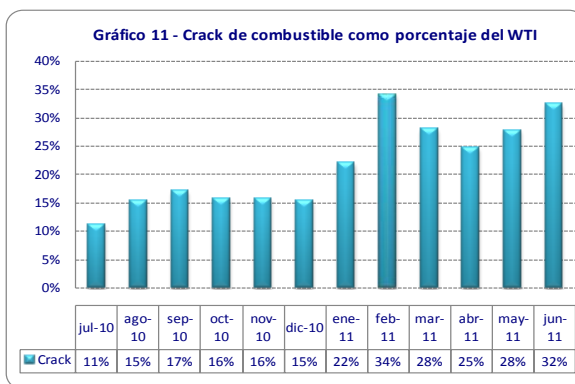


Esta situación en los precios del petróleo, que se ha mantenido durante lo corrido del 2011, está generando sobre-costos significativos que representan la mayor preocupación para la aviación comercial durante el presente año, y que además del impacto en costos, puede llegar a afectar el ritmo de crecimiento de la demanda de transporte aéreo, si bien en los primeros meses no se percibe aún una tendencia a la contracción del mercado, especialmente en el mercado de pasajeros.

## 2.2 Sesgo anticompetitivo en precios del combustible

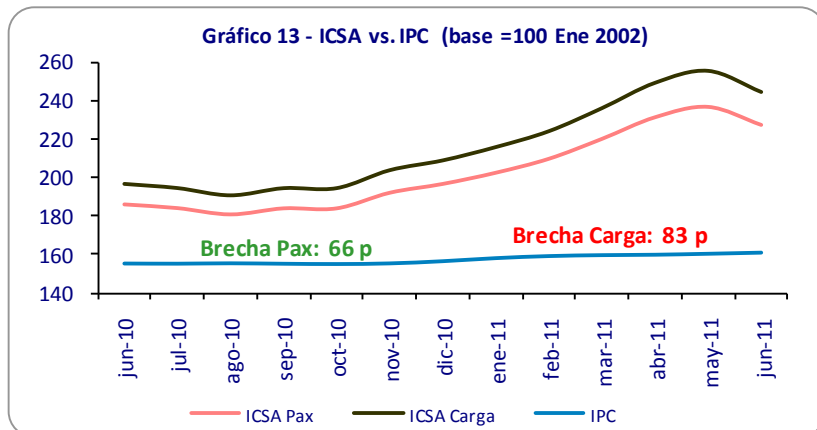
Al comparar el precio del combustible en los aeropuertos Colombianos (USD \$3.50 por galón) con el precio estimado vigente en el mercado internacional (precio promedio ponderado de 5 aeropuertos de la región con niveles de tráfico representativo<sup>4</sup>) se confirma que en Colombia resultó 6.3% más caro que en el mercado internacional (US \$3.29 por galón) en el mes de junio de 2011. Es importante mencionar que la nueva Ley del Plan Nacional de Desarrollo entró en vigencia durante el mes de junio, introduciendo una modificación importante en la fórmula de fijación de precios del combustible Jet-A1, que a partir del día 22 de junio de 2011 definió no un precio máximo sino un precio único que tendrá una periodicidad semanal basada en las variaciones del índice Platt's<sup>5</sup>, con lo cual las autoridades pretenden que el precio de este importante insumo refleje las variaciones del mercado internacional con un mínimo rezago.

El crack (diferencia entre el precio del petróleo crudo y el precio del combustible JET refinado), en el mes de junio de 2011 se elevó al 32%, uno de los más altos durante el último año, pues mientras el precio del crudo estuvo en US\$ 96.12 por barril, el precio del combustible de aviación (Jet A1) alcanzó los US\$ 127.36 por barril. Este aumento del crack confirma que en ciclos de elevados precios del petróleo, se encarece el precio del combustible de aviación en mayor proporción, afectando las finanzas de la aviación comercial. Ver Gráficos 11 y 12 y el detalle de las cifras en el cuadro Anexo 2.



## 2.3 Inflación y costos del sector

Al cerrar el mes de junio de 2011, la inflación anual fue del 3.23%, mientras que la acumulada fue del 2.53%. Aunque estas cifras reflejan todavía una relativa estabilidad en el nivel general de precios de la economía, ya se observa una aceleración de la inflación para el 2011, que seguramente se verá acentuada por el notable aumento del precio del petróleo y el consecuente encarecimiento del combustible.

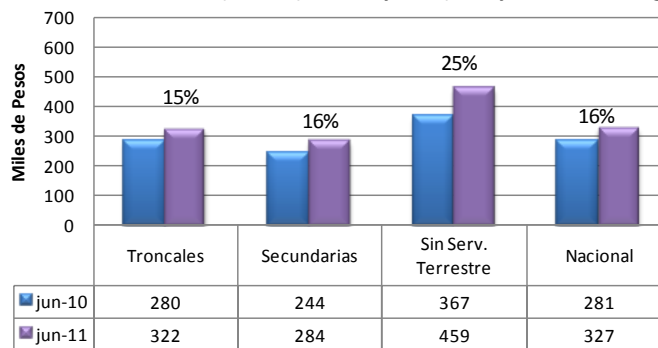


El índice de costos del sector aéreo (ICSA<sup>6</sup>) en junio de 2011 muestra un aumento anual del 21.9% para pasajeros y del 24.6% para carga, superando en casi siete veces la inflación anual de junio, y confirmando que los costos del sector aéreo crecen mucho más rápido que la inflación, y están siendo disparados por el alza en los combustibles. El Cuadro anexo 1 resume el desempeño de los principales indicadores de la economía para el periodo de referencia. Se pueden ver más detalles de las cifras sobre los costos del sector y el cálculo del ICSA en el cuadro anexo 2.

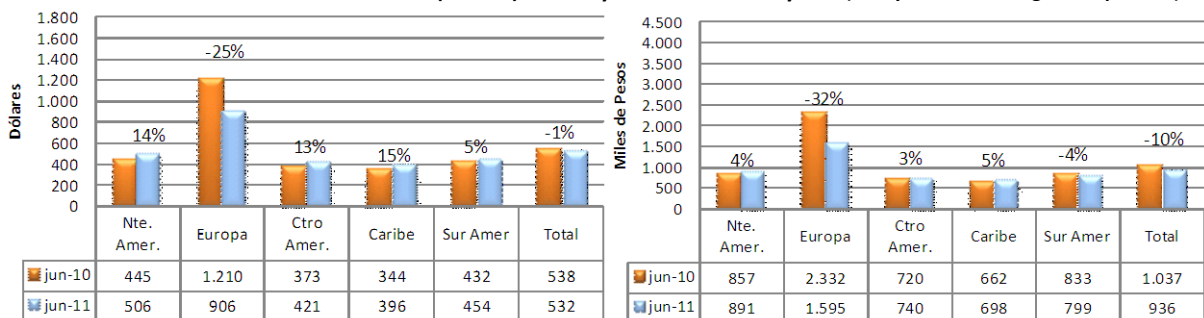
### 3. Tarifas aéreas<sup>7</sup>

En Colombia hay control sobre el máximo de las tarifas aéreas y sobre algunos 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. La liberación de los pisos tarifarios y el significativo aumento de la oferta de sillas presentado a lo largo del año 2009 y durante 2010, creó una coyuntura de “competencia intensiva de tarifas” generándose una gama variada de tarifas promocionales por cada ruta, lo que dificulta estimar un promedio representativo del comportamiento de las tarifas aéreas en Colombia. En efecto, si bien en el mercado el público tiene a su disposición un rango de tarifas Ejecutivas (clase J), Normales sin restricciones (clase Y) y tarifas promocionales (Clase S), bajo la coyuntura de grandes descuentos observada a lo largo del 2010, la proporción de ventas de las tarifas clase J y Y disminuyó, en especial en el mercado doméstico, concentrándose la demanda mayoritariamente en la gama de tarifas promocionales. Sin embargo, en los primeros meses de 2011, se observa una estabilización de la oferta en el mercado doméstico y una normalización relativa en el desempeño tarifario, afectado además por el sensible aumento en el precio del combustible. Frente a estas circunstancias, se considera representativo examinar en este boletín el desempeño promedio de la franja de tarifas promocionales, a partir del comportamiento de la tarifa media en esta franja (clase S).

**Gráfico 14 – Tarifa Media Doméstica (Clase S) - un trayecto (incluye todos los cargos e impuestos)**



**Gráfico 15 – Tarifa Media Internacional (Clase S) en US\$ y en COP \$ - un trayecto (incluye todos los cargos e impuestos)**



Los Gráficos 14 y 15 presentan los niveles promedio de las tarifas promocionales de los mercados doméstico e internacional, respectivamente. En el segmento doméstico la tarifa media promocional presentó un aumento del 16%, que si bien refleja algún grado de recuperación en el nivel adquisitivo de las tarifas del mercado doméstico, es inferior al incremento en costos que ha enfrentado la industria (21.9%) e inferior al incremento del precio del galón de JET –A1 (43%) en el mismo periodo, dónde la tarifa media crece mucho menos, evidenciando que el componente tarifario del precio de los boletos sigue siendo muy reducido.

En el mercado internacional las tarifas medias valoradas en dólares (por disposición de la autoridad aeronáutica) presentaron una reducción del -1%; sin embargo, al observar su comportamiento en pesos las tarifas medias promocionales disminuyeron en un -10%, especialmente como resultado de la revaluación del peso.

#### 4. Cuadros Anexos

<b>Cuadro Anexo 1 - Indicadores Macroeconómicos</b>				
Indicador	Valor Promedio		Var%	
	jun-10	jun-11	jun-10	dic-10
<i>Tasa de Cambio (\$ por US\$)</i>	1.926,85	1.783,16	-7,5%	-7,2%
<i>US\$ por barril de Petróleo</i>	75,34	96,12	27,6%	7,9%
<i>Inflación (IPC2008 =100)</i>	104,52	107,90	3,23%	2,5%
<i>Tasa de interés (%)</i>	3,56	3,96	11,2%	14,1%
<i>Salario mínimo (\$)</i>	515.000	535.600	4,0%	4,0%

<b>Cuadro Anexo 2 - Costos de la Industria</b>				
Concepto	Valor Promedio		Var%	
	jun-10	jun-11	jun-10	dic-10
<b>Índices de costos</b>				
<i>ICSA PASAJEROS (Ene-02=100)</i>	186,12	226,86	21,9%	15,4%
<i>ICSA CARGA (Ene-02=100)</i>	196,13	244,34	24,6%	17,2%
<i>IPC (Ene-02=100)</i>	155,40	160,42	3,23%	2,53%
Diferencial en puntos ICSA Pax Vs IPC	30,72	66,44		
Diferencial en puntos ICSA Car Vs IPC	40,74	83,92		
<b>Precio en Ala (US\$ por galón)</b>				
<i>Real Colombia (1)</i>	2,45	3,50	43,0%	29,1%
<i>Real Internacional (2)</i>	2,15	3,29	53,0%	28,6%
Sobrecosto Real	13,8%	6,3%		
<i>De referencia Colombia -Dec 2166/06- (3)</i>	2,19	3,16	44,4%	30,0%
<i>De referencia Internal -Dec2166/06- (4)</i>	2,13	3,24	52,4%	30,1%
Sobrecosto de Referencia	2,9%	-2,5%		

(1) Incluye Precio Ecopetrol + iva no descontable + costo de transporte + man 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. A la fecha se presenta un rezago de dos meses en la información publicada por la Autoridad Aeronáutica. La información corresponde a tráfico regular y no regular.

**2** Los pasajeros origen destino se diferencian de los pasajeros abordó, porque los primeros se contabilizan una vez, de acuerdo al contrato de transporte suscrito con la aerolínea, sin importar las conexiones que estos hagan, mientras que los segundos se contabilizan tantas trayectos hagan a bordo de una aeronave y son los utilizados para medir el factor de ocupación de una aeronave.

**3** 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 ECOPEPETROL 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) movilizadado entre 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](http://www.eia.doe.gov) de los Estados Unidos.

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

**4** Los aeropuertos, sus tarifas y su participación en el promedio ponderado se presentan a continuación:

Ciudad	Ponderador	Precio en Ala
QUITO	9%	3,470
LIMA	8%	3,564
PANAMA	17%	3,403
MIAMI	58%	3,302
FT. LAUDERDALE	7%	3,283
Total		3,355

**5** Es la cotización internacional del combustible de aviación JET-A1, que sirve de referencia para la fijación del precio en el mercado colombiano.

**6** 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

**7** 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](http://www.aerocivil.gov.co) y [www.satena.com](http://www.satena.com) en el caso de rutas representativas donde la empresa estatal opera.

La muestra del conjunto de tarifas se obtiene semanalmente desde julio de 2010.