

### ATAC

El 30 de Junio de 1980, los transportadores aéreos colombianos constituyeron la Asociación del Transporte Aéreo en Colombia – ATAC – Actualmente son veinticinco las empresas que hacen parte de ATAC: ADA, AEROLINEAS ARGENTINAS, AEROMEXICO, AIR CANADA, AIRES, AIRFRANCE, AMERICAN AIRLINES, AVIANCA, CONTINENTAL AIRLINES, COPA AIRLINES, COPA AIRLINES COLOMBIA, DELTA AIRLINES, EASYFLY, HELICOL, IBERIA, LACSA, LAN CHILE, LAN PERÚ, LUFTHANSA, MARTINAIR, MEXICANA, SATENA, TACA, TAM y TAMPA CARGO, clasificados en dos capítulos, uno de pasajeros y otro de carga. La Asociación examina y estudia las distintas circunstancias que influyen sobre el transporte aéreo comercial de pasajeros y de carga. En consecuencia, lleva la vocería de la industria aérea colombiana frente a los poderes públicos nacionales, los organismos multilaterales, las entidades privadas y ante la opinión pública, a todos los cuales formula inquietudes y plantea soluciones a los desafíos que presenta este importante sector de la economía nacional.

## EL SECTOR AÉREO COLOMBIANO EN LA COYUNTURA

### 1. Hechos Destacados

- Aunque el mercado doméstico de pasajeros creció en el periodo enero-abril de 2011 un 6.9%, movilizando 4.53 millones de pasajeros, es mucho menor al 46.3% que había crecido el año anterior, lo que se explica al estabilizarse la oferta. En cambio, el mercado internacional de pasajeros creció 15.8% en el mismo periodo de 2011, movilizando más de dos millones de pasajeros, y mostrando una de las mayores tasas de los últimos años. El tráfico aéreo de carga cerró el periodo enero abril con una tasa de crecimiento del 3.4% en el mercado internacional, y una del 1.1% en el mercado doméstico.
- En cuanto a los costos, junio de 2011 mantiene el ciclo alcista en el precio del combustible (promedio de USD \$3.50 por galón), que además resultó 6.3% más caro en Colombia que el precio internacional promedio de otros aeropuertos de la región, lo que sigue afectando la competitividad de las aerolíneas del país, en un escenario de precios elevados del petróleo, que en promedio se mantuvo a US\$ 96.12 por barril durante junio, y convirtiéndose así en la principal preocupación

de la aviación comercial para el 2011, no solo por los mayores sobrecostos, sino por el efecto nocivo que puede tener si frena el dinamismo de la demanda.

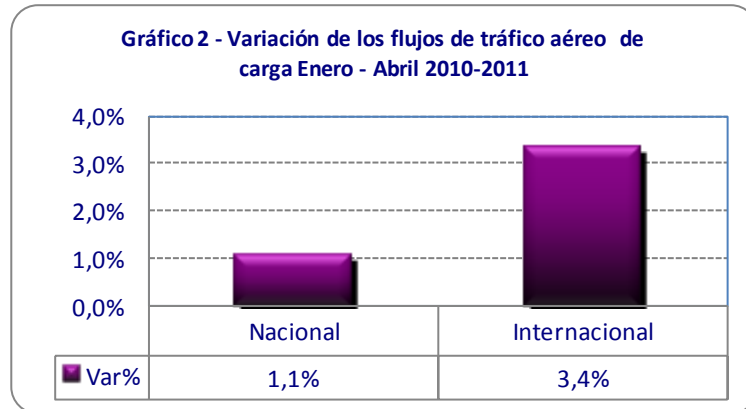
- Aunque la inflación mantuvo niveles aún moderados en junio, el índice de costos del sector aéreo creció cerca de siete veces más que la inflación, disparado especialmente por el alza en el combustible.
- Las tarifas aéreas medias promocionales aumentaron 16% frente a junio de 2010 en el mercado doméstico, cifra inferior al crecimiento de los costos de la industria (21.9%) y del precio del Jet-A1 (43%). En el mercado internacional, las tarifas medias caen -10% (valoradas en pesos colombianos), frente a junio de 2010, por efecto de la revaluación.

### 2. Tráfico aéreo

Como ya se indicó, el periodo enero –abril de 2011 presenta una tasa de crecimiento del 6.8% en el mercado doméstico de pasajeros, muy inferior al ritmo observado durante 2010; sin embargo, el mercado internacional aumenta 15.8% (Gráfico 1).



La carga aérea en el mercado internacional crece al 3.4%; mientras la carga aérea nacional lo hace al 1.1% (Gráfico 2).



### 3. Comportamiento del combustible

El precio internacional del petróleo en junio de 2011 presenta un incremento de 28% frente al mismo mes del año anterior, alcanzando un promedio de US\$ 96.12 por barril. Además, el crack (brecha entre el precio del petróleo crudo y el precio del combustible de aviación), en junio del 2011 alcanzó un 32%, uno de los más altos en el último año, confirmando que este diferencial tiende a ampliarse cuando el precio del petróleo está cercano a la barrera de los US\$ 100, impactando aún más los costos de las aerolíneas.

Lo anterior se agrava al constatar que el precio del combustible en los aeropuertos Colombianos (USD \$3.50 por galón) resultó 6.3% más caro que el precio vigente en el mercado internacional (precio promedio ponderado en cinco aeropuertos de la región representativos en el tráfico internacional de Colombia, que fue de US \$3.29 por galón).

La revaluación se mantiene en el horizonte anual, con una caída del -7% de la tasa de cambio en junio de 2011, y del -1% frente a mayo de 2011.

### 4. Costos de las aerolíneas

El combustible es el componente principal de la estructura de costos de las aerolíneas. El ICSA es un índice elaborado por ATAC que tiene por objeto medir el comportamiento de las variables más representativas que afectan los costos del sector. Históricamente, el ICSA siempre supera al IPC, debido a los efectos en los costos del sector aéreo de otras variables determinantes, como la tasa de cambio, el salario mínimo, la tasa de interés y en especial, los precios del combustible, variaciones que no son explicadas solo por el IPC (ver diccionario). Bajo esta tendencia, en junio de 2011 frente a junio de 2010, el ICSA de pasajeros<sup>1</sup> aumentó 21.9% y el de carga 24.6%, mientras el IPC creció 3.23% (inflación). Esto confirma que los costos del sector aéreo están creciendo cerca de siete veces la inflación. Este aumento en costos del sector, mucho mayor que la inflación, jalonado por el combustible, plantea mayores retos para las finanzas del negocio, especialmente con precios de petróleo cercanos a los US\$ 100, como los que se observan actualmente.

### 5. Tarifas aéreas

En el mes de junio de 2011 las tarifas medias clase S aumentaron 16% en el segmento doméstico, 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 en el mismo periodo (21.9%) y pese a que el precio del combustible de aviación, Jet-A1 se incrementó en 43%. En el mercado internacional, comparando el mismo periodo, los niveles medios de las tarifas valoradas en pesos se redujeron en -10%.

**Si desea mayor información acerca de los temas  
tratados consulte nuestra página Web**

[www.atac.aero](http://www.atac.aero)

## 6. Diccionario Aéreo

**Crack:** Es la diferencia entre el precio del petróleo crudo y el precio del combustible JET refinado.

**ICSA:** es el Índice de Costos del Sector Aéreo desarrollado por Atac, que permite medir la variación de sus costos a través de 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.

**Tarifas aéreas:** 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. 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).

**JET A1:** Tipo de combustible apto para aviones.

**Precio del combustible en ala:** Es lo que le cuesta a una aerolínea poner el combustible JET A1 en cada uno de sus aeronaves.

**Metodología del cálculo de las tarifas aéreas representativas:** En Colombia solo 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. Sin embargo, la liberación de los pisos tarifarios y el significativo aumento de la oferta de sillas presentado en el año 2009, ha creado una coyuntura de “guerra de tarifas” generándose una gama variada de tarifas 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 actual de grandes descuentos, es de esperar que la proporción de ventas de las tarifas clase J y Y disminuya, en especial en el mercado doméstico, concentrándose la demanda mayoritariamente en la gama de tarifas promocionales. Por tanto, para el análisis que aquí se presenta, se examina el desempeño por separado de los niveles mínimos y máximos de la franja de tarifas promocionales (clase S), más representativa del mercado en la actual coyuntura. La muestra de tarifas se calcula semanalmente durante el mes, desde julio de 2010.

---

<sup>i</sup> 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