

FORO_{2.2}

SECTOR AÉREO

2030

Concesiones Aeroportuarias



VISIÓN DE LOS USUARIOS

OBJETIVO

Identificar mecanismos regulatorios e incentivos al factor de productividad del sector y esquemas balanceados de captación de ingresos regulados y no regulados asociados.

ALCANCE

Análisis del tráfico aéreo en los aeropuertos de CTG, BAQ, CLO y BOG (concesión aeropuertos individuales), y dos rubros de ingresos regulados: Tasa aeroportuaria y Costos de aterrizaje

CONTENIDO

1. Evolución del tráfico aéreo (Pax Salidos) en aeropuertos concesionados (pagan tasa)
2. Impacto de las concesiones en la Productividad del sector:
 - Tasas Aeroportuarias
 - Derechos de Aterrizaje
3. Conclusiones

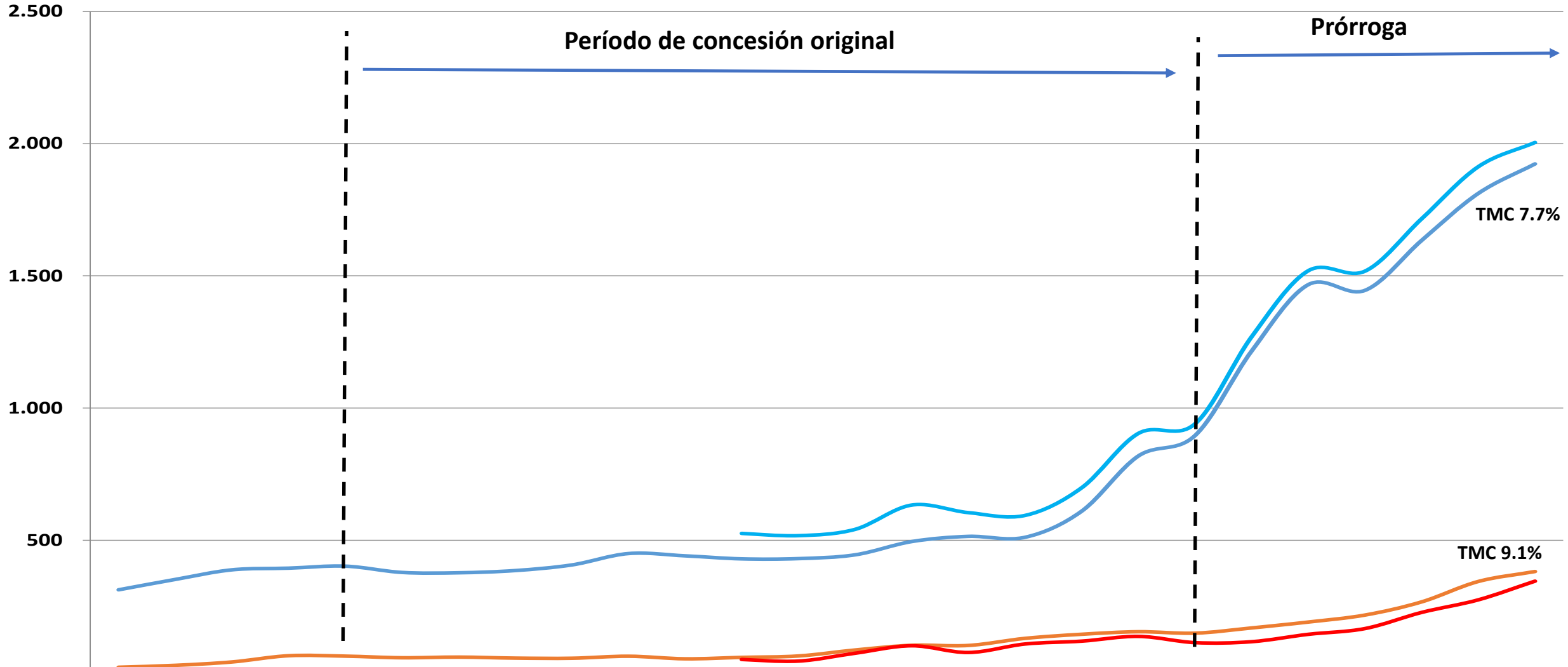
VISIÓN DE LOS USUARIOS

1. EVOLUCIÓN DEL TRAFICO AÉREO EN AEROPUERTOS CONCESIONADOS

- Aeropuerto de Cartagena (1996)
- Aeropuerto de Barranquilla (1997)
- Aeropuerto de Cali (2000)
- Aeropuerto de Bogotá (2006)



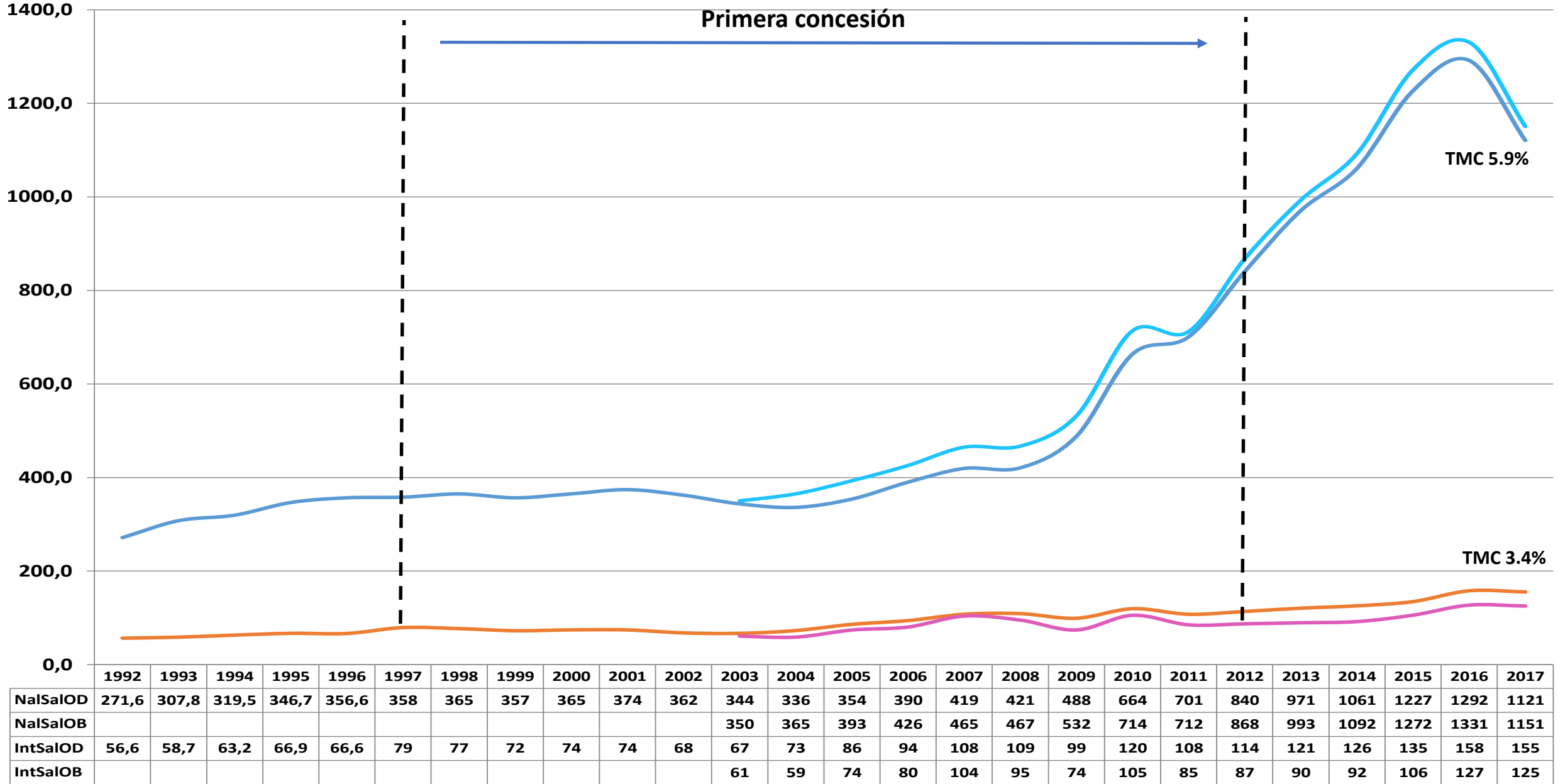
Aeropuerto Cartagena - Miles Pasajeros Salidos OD vs OB



	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
NaISalOD	313	352	388	395	402	378	377	386	407	450	441	430	431	445	495	515	511	610	819	896	1.21	1.46	1.44	1.63	1.81	1.92
NaISalOB												526	518	541	633	605	594	699	904	940	1.27	1.52	1.51	1.71	1.91	2.00
IntSalOD	20	27	40	63	62	56	58	54	54	62	52	57	63	85	103	102	129	145	154	149	169	191	217	267	344	382
IntSalOB												49	43	73	101	76	108	119	137	113	117	144	166	227	275	345

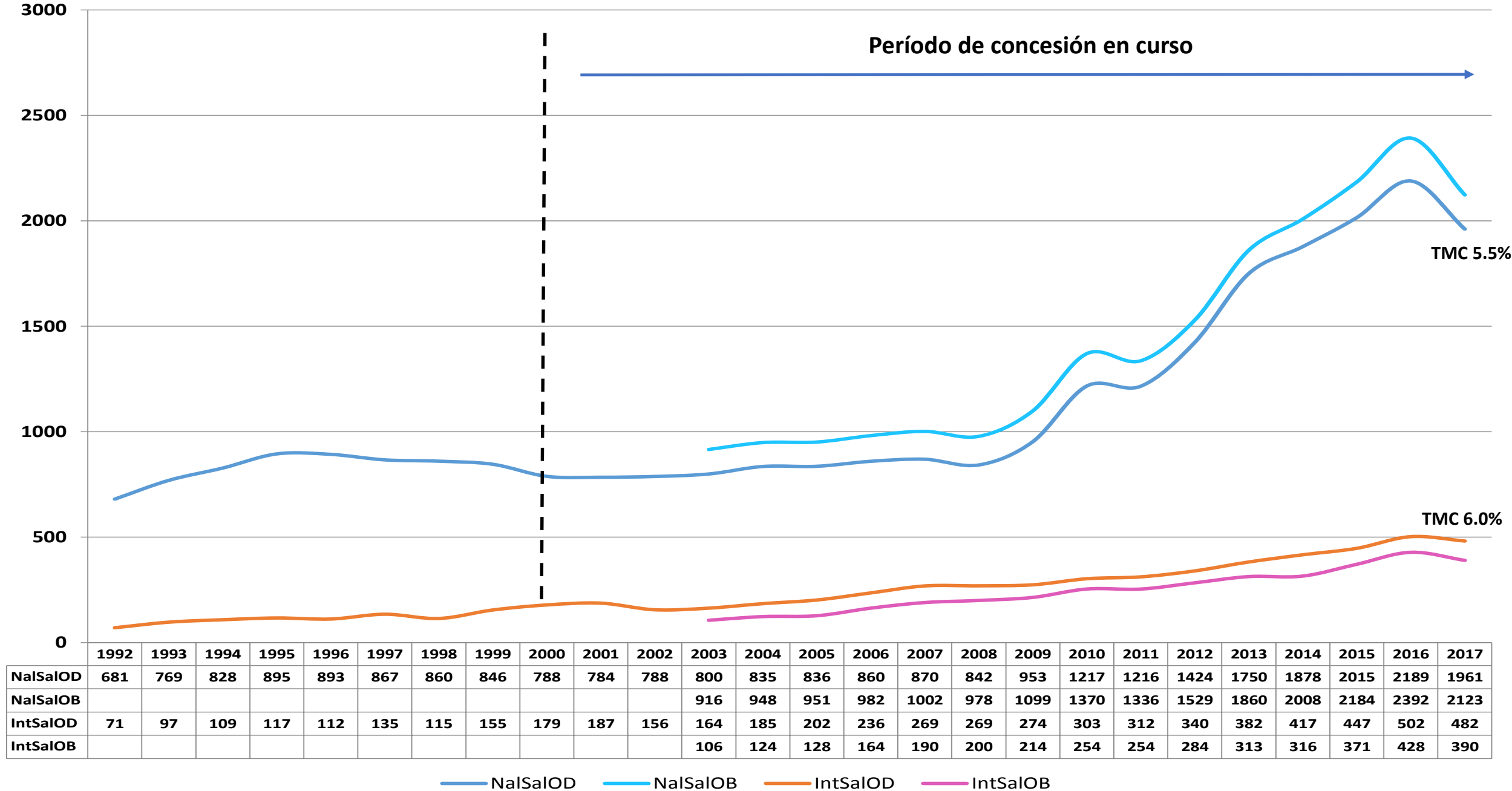
— NaISalOD
 — NaISalOB
 — IntSalOD
 — IntSalOB

Aeropuerto BAQ - Pasajeros Salidos OD vs OB (000)



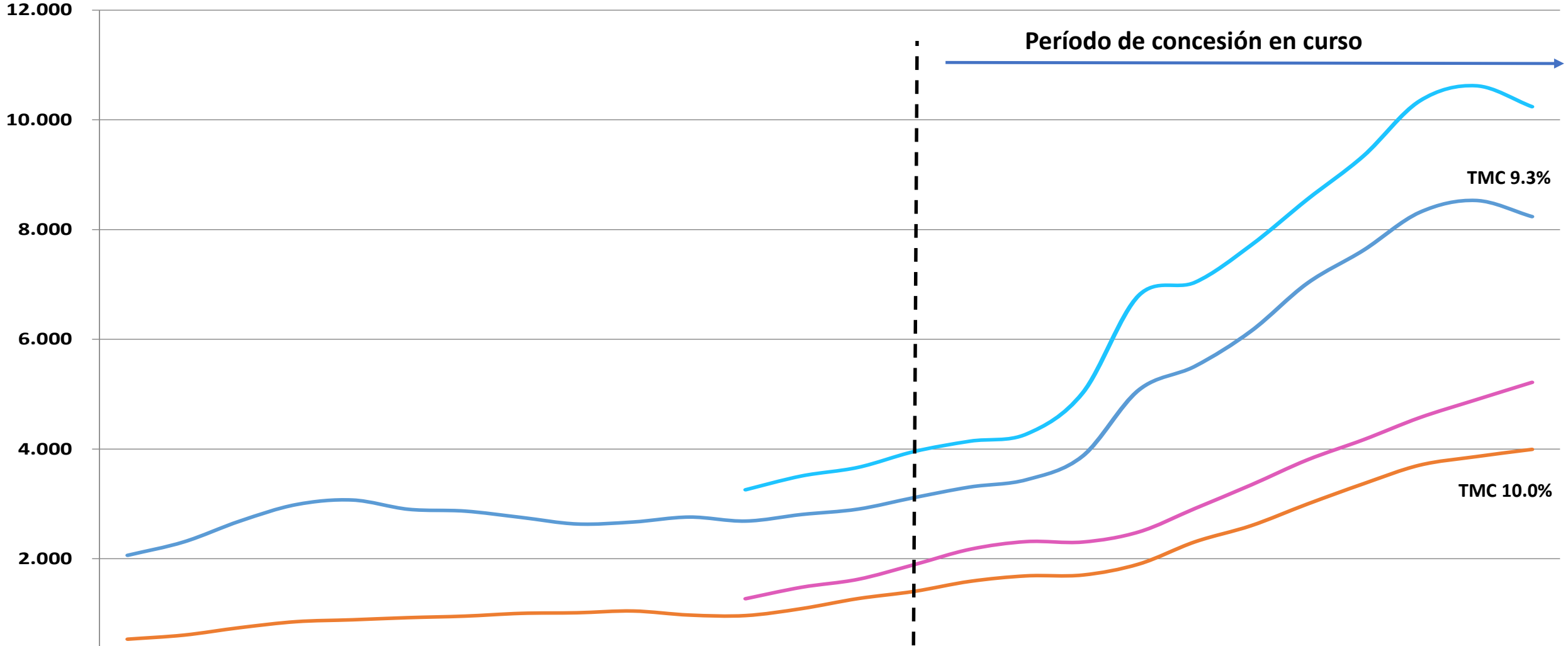
— NaSalOD — NaSalOB — IntSalOD — IntSalOB

Aeropuerto CLO - Pasajeros Salidos OD vs OB (000)



— NaISalOD — NaISalOB — IntSalOD — IntSalOB

Aeropuerto BOG - Pasajeros Salidos OD vs OB (000)



	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
NaSalOD	2.06	2.30	2.68	2.98	3.07	2.90	2.87	2.75	2.63	2.67	2.76	2.68	2.80	2.90	3.11	3.30	3.44	3.87	5.07	5.50	6.15	7.02	7.62	8.31	8.53	8.23
NaSalOB												3.25	3.51	3.66	3.95	4.14	4.27	5.02	6.80	7.03	7.71	8.55	9.34	10.3	10.6	10.2
IntSalOD	535	609	745	854	888	928	955	1.00	1.01	1.04	975	965	1.09	1.27	1.40	1.58	1.68	1.70	1.90	2.30	2.60	2.99	3.36	3.70	3.86	3.99
IntSalOB												1.27	1.48	1.62	1.89	2.17	2.31	2.30	2.48	2.91	3.34	3.80	4.17	4.57	4.89	5.21

— NaSalOD
 — NaSalOB
 — IntSalOD
 — IntSalOB

VISIÓN DE LOS USUARIOS

EN SINTESIS SOBRE EL COMPORTAMIENTO DE LA DEMANDA:

- Las diferencias en las estadísticas de Pasajeros Salidos (que pagan tasa) entre el flujo Origen Destino (OD) vs A bordo (OB), han originado conflictos y varios Laudos Arbitrales.
- Siendo el mercado aéreo del país atendido por una red de aeropuertos, y BOG el principal centro de conexión, se deben unificar criterios sobre el cobro de la tasa aeroportuaria.
- En general, los 4 aeropuertos muestran altas tasas de crecimiento del tráfico durante el período de concesión, por el ciclo de crecimiento de la demanda de transporte aéreo del país ocurrido entre 2007-2016. BOG lidera el desempeño, con Tasa Media Crecimiento de 9.3% doméstico y 10% el internacional. BAQ muestra una TMC de 3.4% en internacional, la menor del grupo.
- En 2017 cambia la tendencia de crecimiento del mercado, salvo en CTG donde los flujos de tráfico mantuvieron tasas positivas.
- BAQ es el único donde tráfico internacional crece menos que el doméstico (con 3.4%).

Los diferentes modelos contractuales de concesión, en diferentes momentos en el tiempo, no muestran un vínculo directo con el desempeño de la demanda, sin desconocer que las obras de ampliación y expansión (gran parte concentradas en BOG) impactan favorablemente los viajeros.

VISIÓN DE LOS USUARIOS

2. IMPACTO DE LAS CONCESIONES EN LA PRODUCTIVIDAD DEL SECTOR

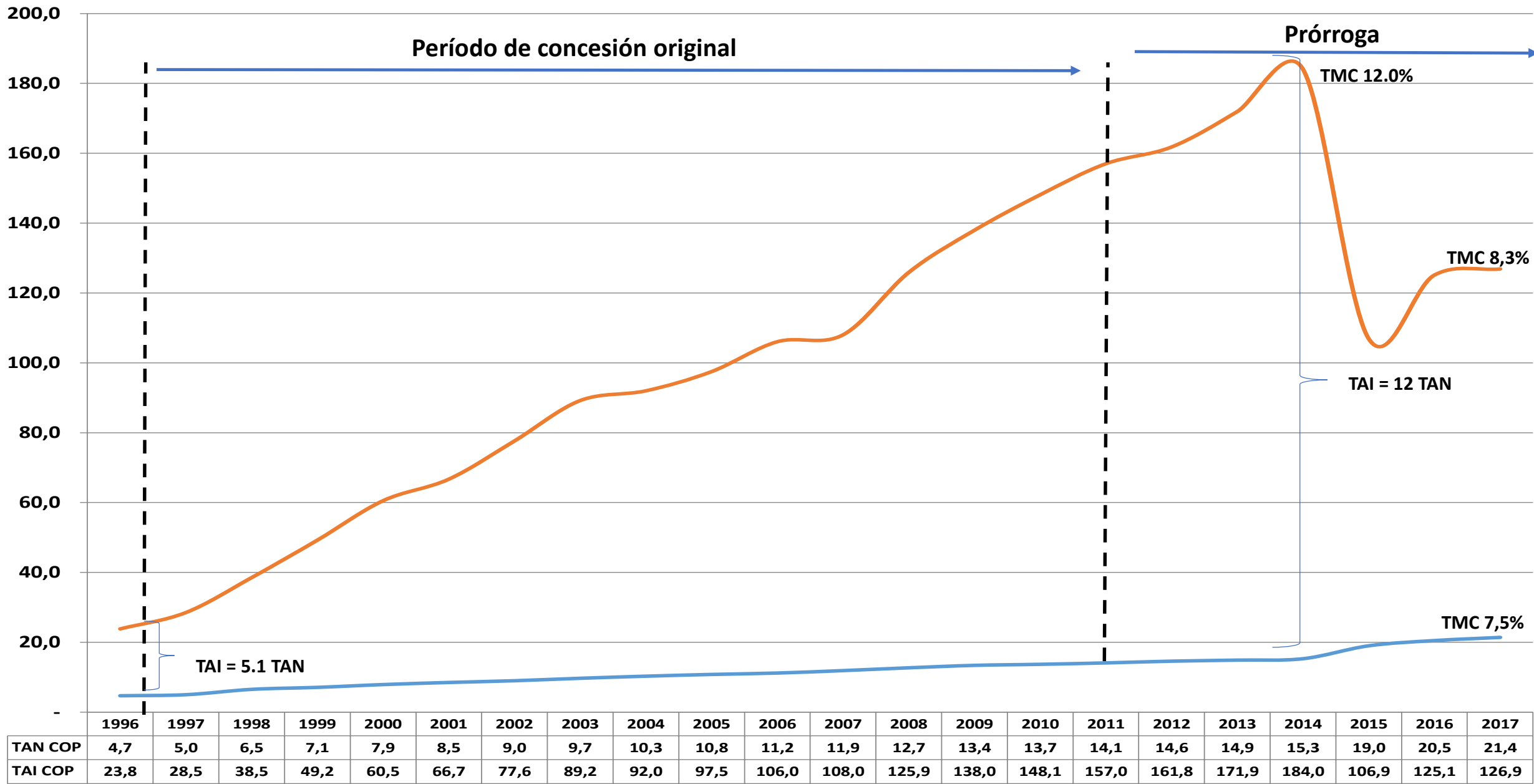
TASAS AEROPORTUARIAS

- Aeropuerto de Cartagena (1996)
- Aeropuerto de Barranquilla (1997)
- Aeropuerto de Cali (2000)
- Aeropuerto de Bogotá (2006)

TARIFAS DE ATERRIZAJE

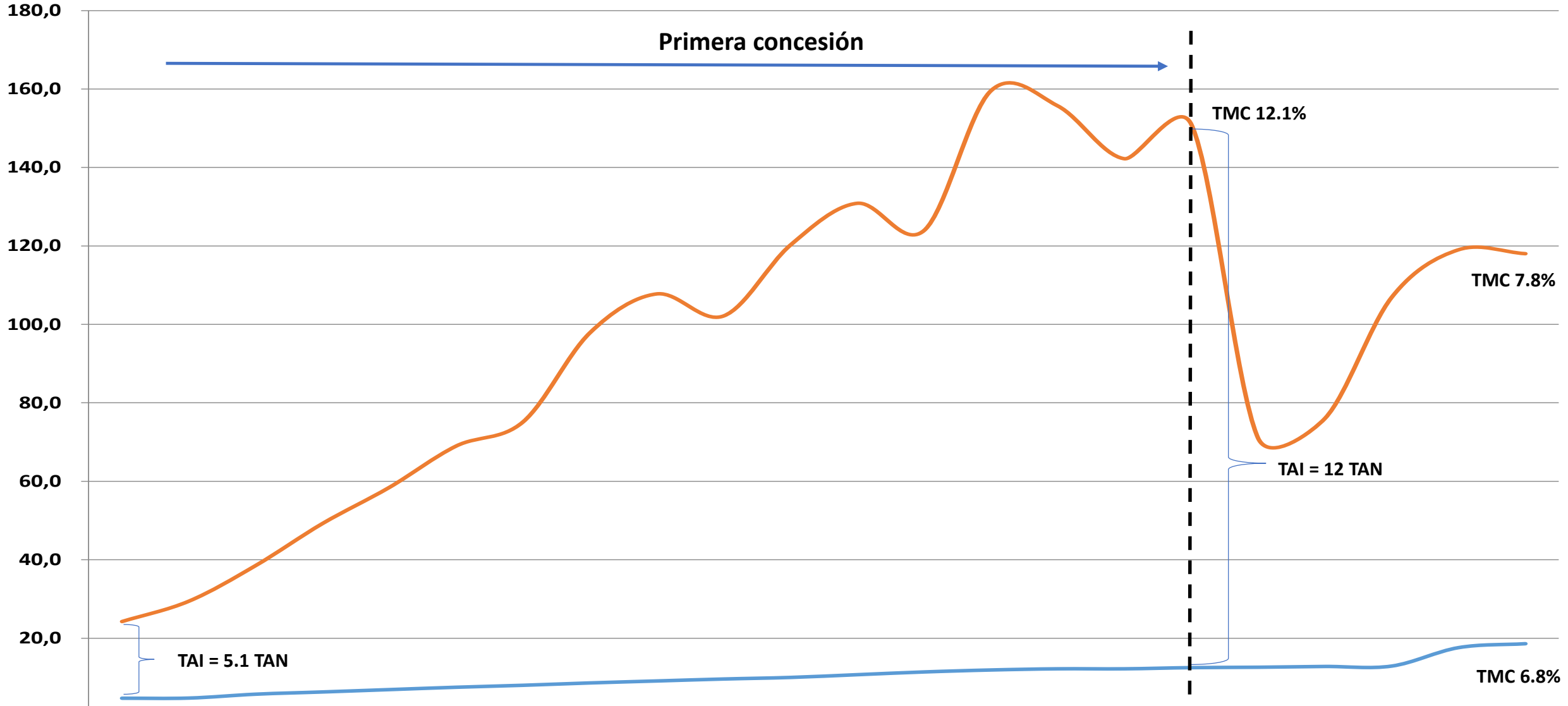
- Aeropuerto de Cartagena (1996)
- Aeropuerto de Barranquilla (1997)
- Aeropuerto de Cali (2000)

Aeropuerto Cartagena - Tasa Aeroportuaria (COP)



— TAN COP — TAI COP

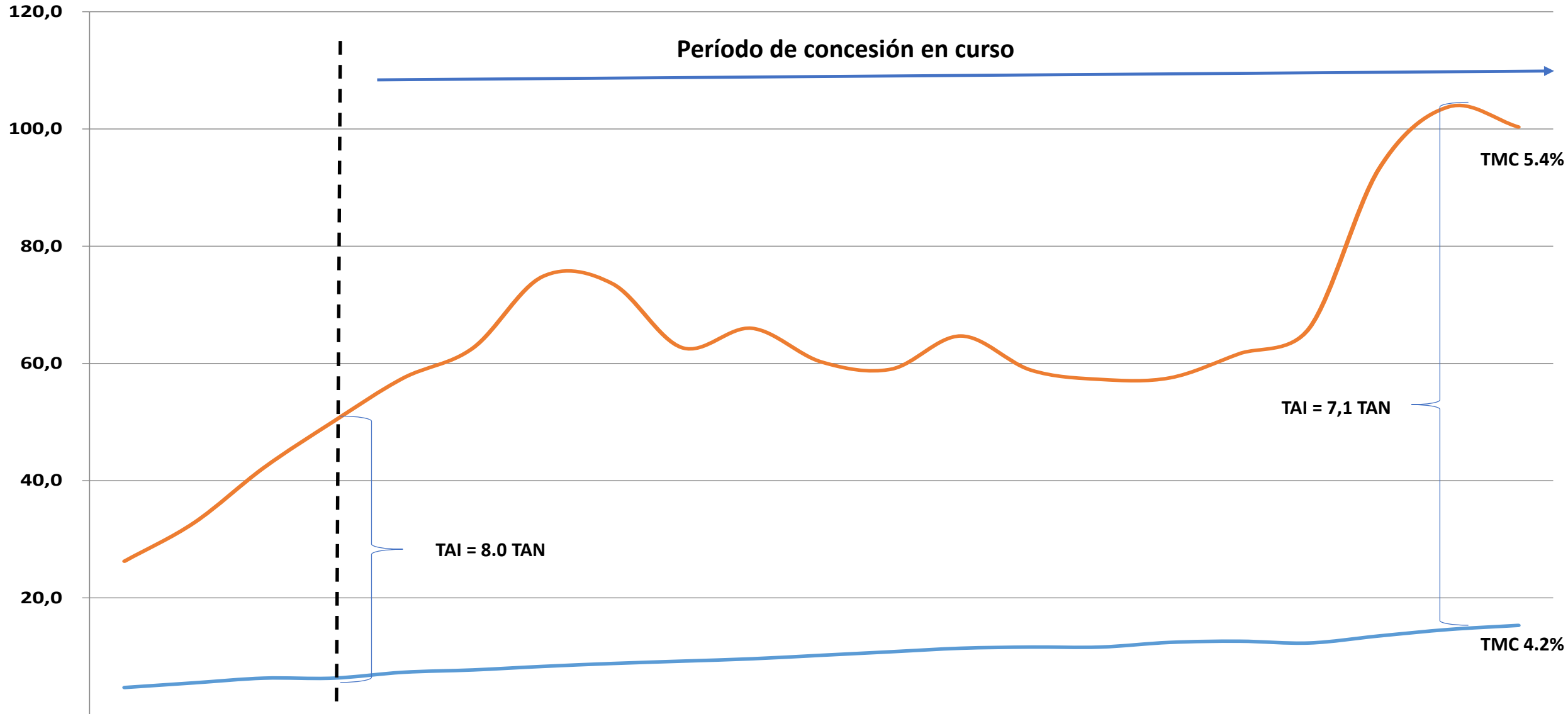
Aeropuerto BAQ - Tasa Aeroportuaria COP (000)



	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
TAN COP	4,7	4,7	5,7	6,3	6,9	7,5	8,0	8,6	9,1	9,6	10,0	10,7	11,4	11,9	12,2	12,2	12,5	12,6	12,8	12,9	17,6	18,6
TAI COP	24,3	29,4	38,5	49,2	58,4	69,0	75,1	97,8	107,8	102,1	120,2	130,9	123,9	159,5	155,7	142,2	151,0	71,0	76,0	106,9	119,0	118,0

— TAN COP — TAI COP

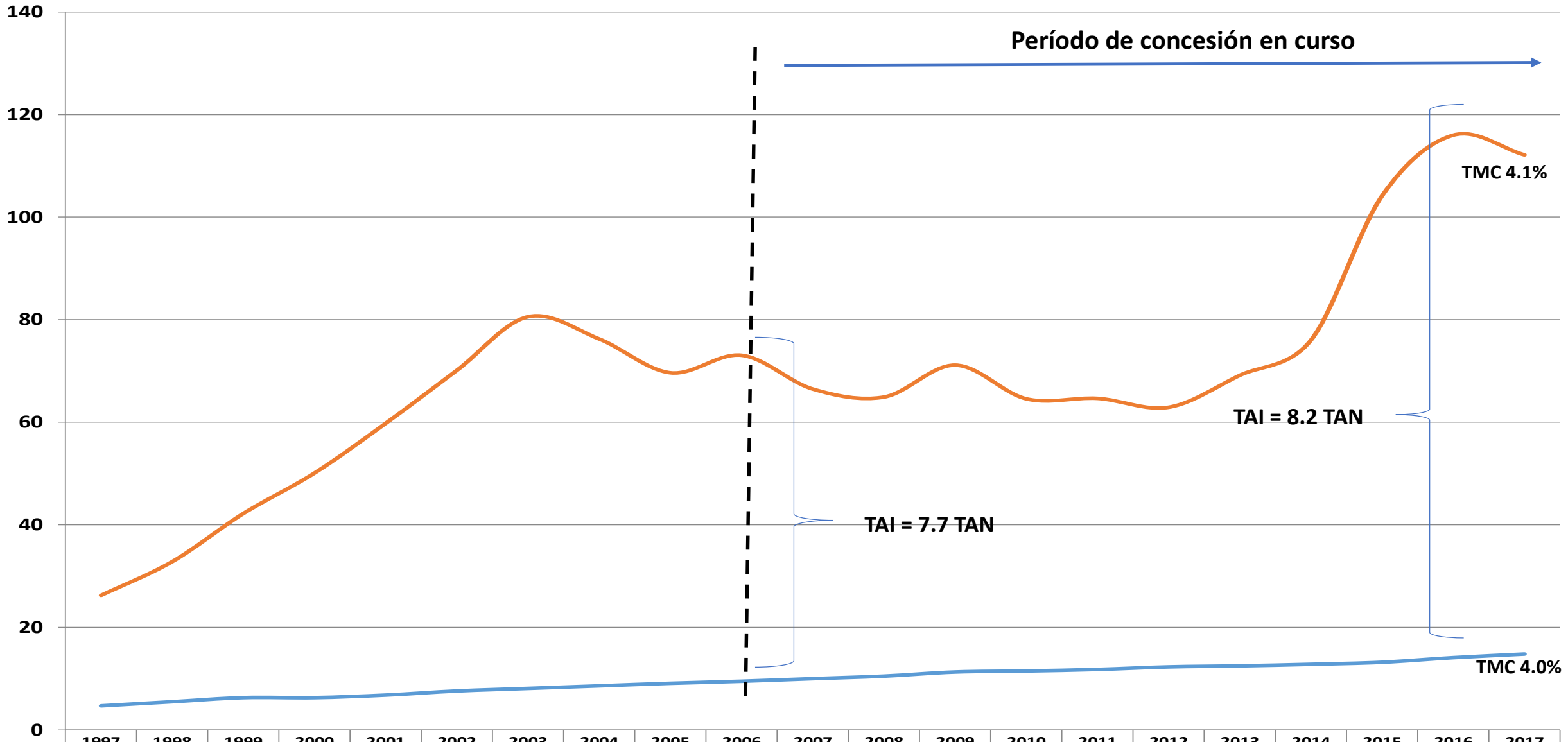
Aeropuerto CLO - Tasa Aeroportuaria COP (000)



	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
TAN COP	4,7	5,5	6,3	6,3	7,3	7,7	8,3	8,8	9,2	9,6	10,2	10,8	11,4	11,6	11,6	12,4	12,6	12,3	13,5	14,6	15,3
TAI COP	26,2	32,8	42,2	50,1	57,5	62,6	74,8	73,6	62,7	66,0	60,2	59,0	64,7	58,9	57,3	57,5	61,7	66,0	93,2	103,8	100,3

— TAN COP — TAI COP

Aeropuerto BOG - Tasa Aeroportuaria COP (000)



	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
TAN COP	4,7	5,5	6,3	6,3	6,8	7,6	8,1	8,6	9,1	9,5	10	10,5	11,3	11,5	11,8	12,3	12,5	12,8	13,2	14,1	14,8
TAI COP	26,2	32,8	42,2	50,1	59,8	70,1	80,6	76,2	69,6	73,1	66,5	64,9	71,1	64,6	64,6	62,9	69,1	76,0	104,2	116,0	112,1

— TAN COP — TAI COP

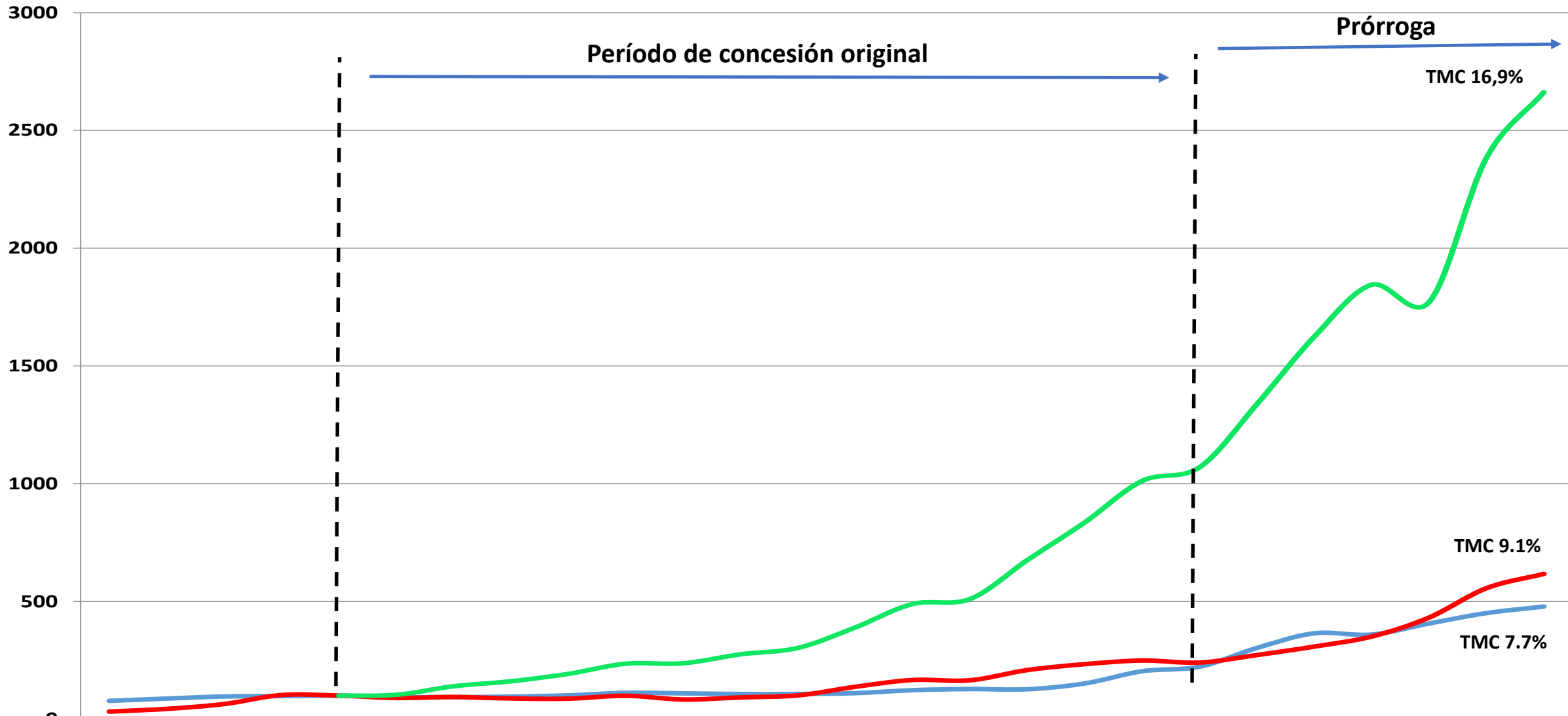
VISIÓN DE LOS USUARIOS

EN SINTESIS SOBRE LAS TASAS AEROPORTUARIAS:

- Aumento constante en el tiempo, por las fórmulas de indexación contractual de este ingreso regulado, produciendo heterogeneidad de tasas aeroportuarias, pese a que en esencia el servicio prestado al usuario es el mismo.
- Mayor incremento anual de las TAI (tasa aeroportuaria internacional), multiplicado su valor en términos de TAN (tasa aeroportuaria nacional), con efecto negativo para el viajero internacional, y agravando la carga contributiva de los boletos.
- El impacto ha sido más crítico en las concesiones de CTG y BAQ, donde la TAI pasó de 5 veces la TAN al inicio, a ser más de 12 veces la TAN entre 2012 y 2014 (por el impacto adicional de la devaluación del COP).

El dinámico crecimiento del tráfico aéreo, combinado con tasas indexadas ha producido un incremento considerable en los ingresos regulados por tasa aeroportuaria

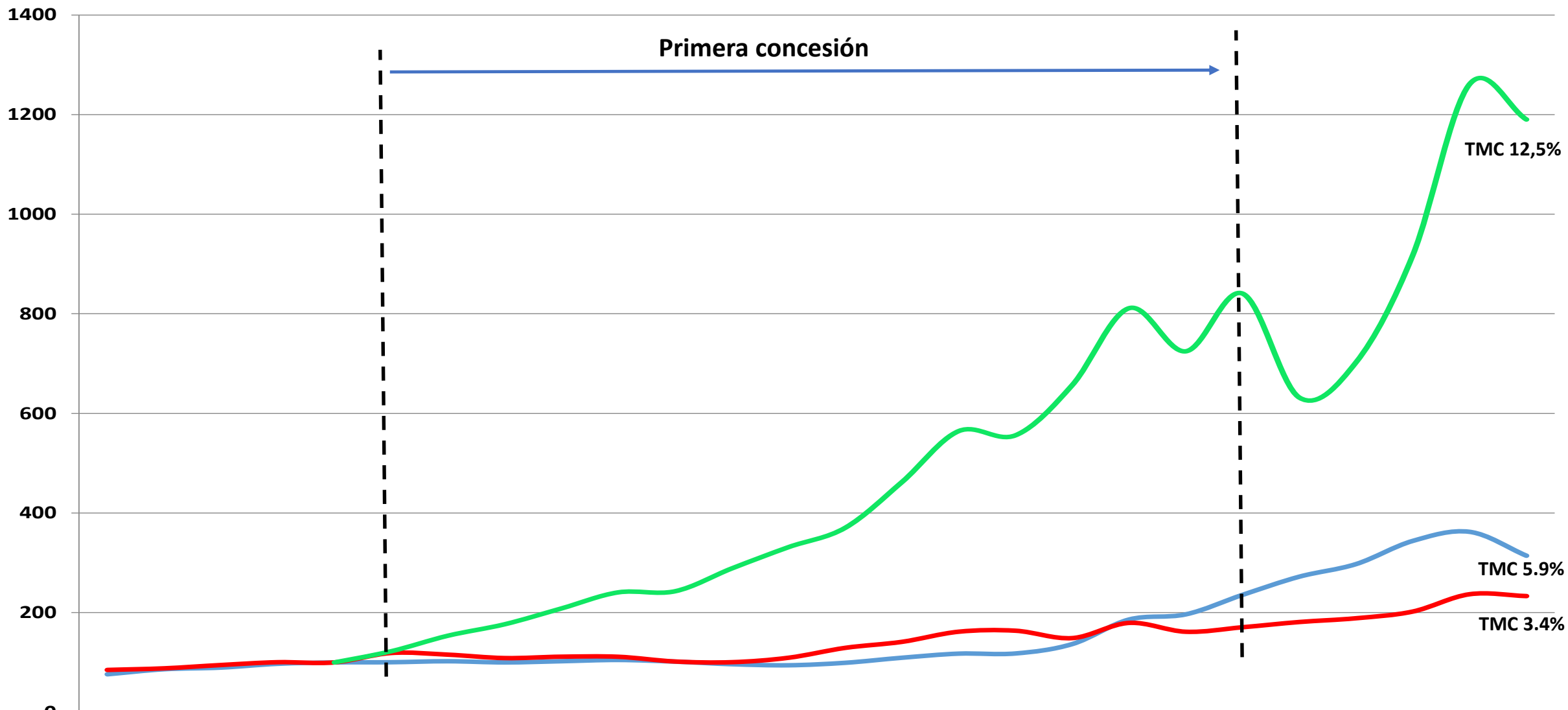
Aeropuerto Cartagena - Índice Pasajeros e Ingresos por Tasas



	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
IndPaxNal	78	88	97	98	100	94	94	96	101	112	110	107	107	111	123	128	127	152	204	223	302	365	359	406	451	478
Ind PaxInt	32	44	64	102	100	90	94	88	87	99	84	92	101	138	166	165	209	234	249	240	272	308	351	432	556	617
IND IngTasas					100	104	140	161	192	236	237	275	303	389	489	510	676	836	1.012	1.070	1.338	1.624	1.845	1.771	2.383	2.662

— IndPaxNal — Ind PaxInt — IND IngTasas

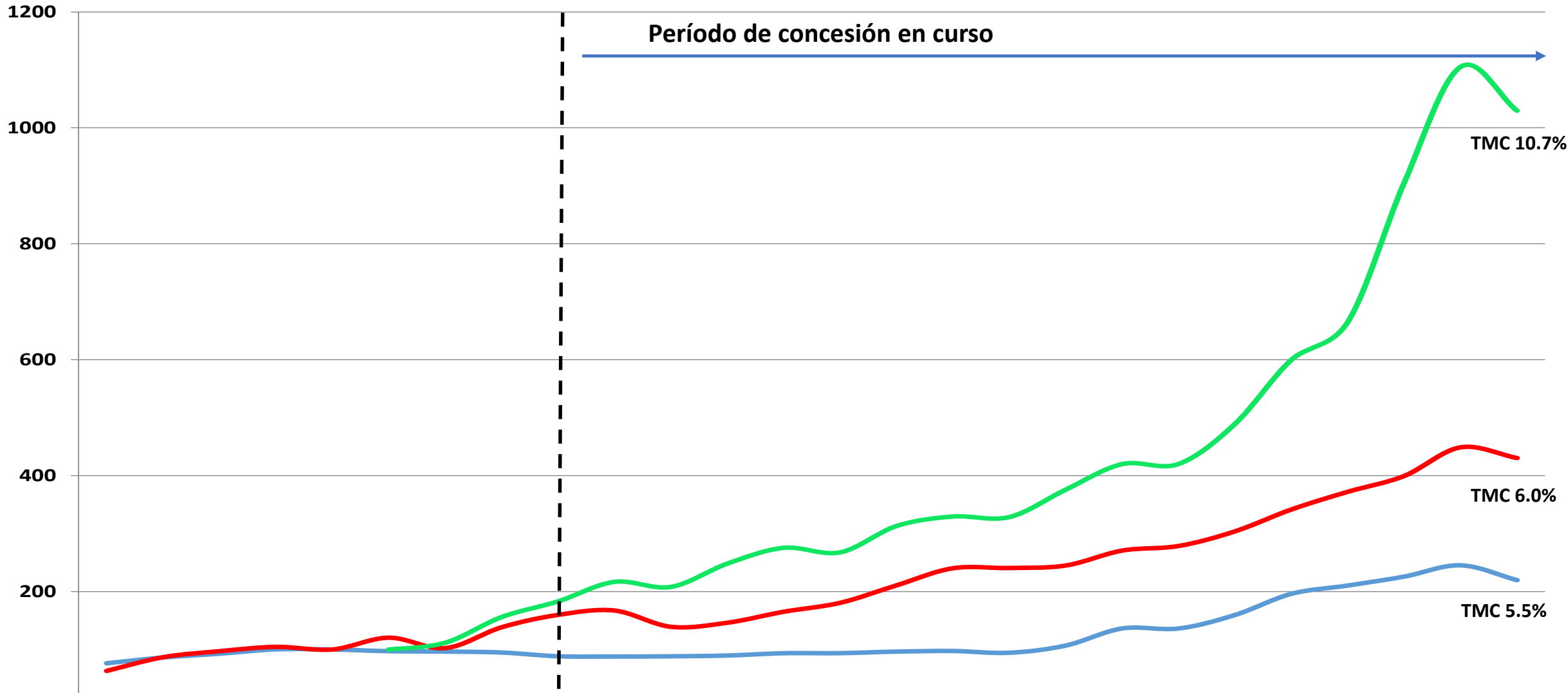
Aeropuerto BAQ - Indice Pasajeros e Ingresos tasas



	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
IndPaxNal	76	86	90	97	100	100	102	100	102	105	102	96	94	99	109	118	118	137	186	196	236	272	297	344	362	314
Ind PaxInt	85	88	95	100	100	119	116	109	111	111	102	100	109	129	141	162	164	149	179	162	171	181	189	202	237	233
IND IngTasas					100	122	154	177	208	241	243	289	331	370	462	565	556	657	811	725	841	632	703	918	1.261	1.190

— IndPaxNal — Ind PaxInt — IND IngTasas

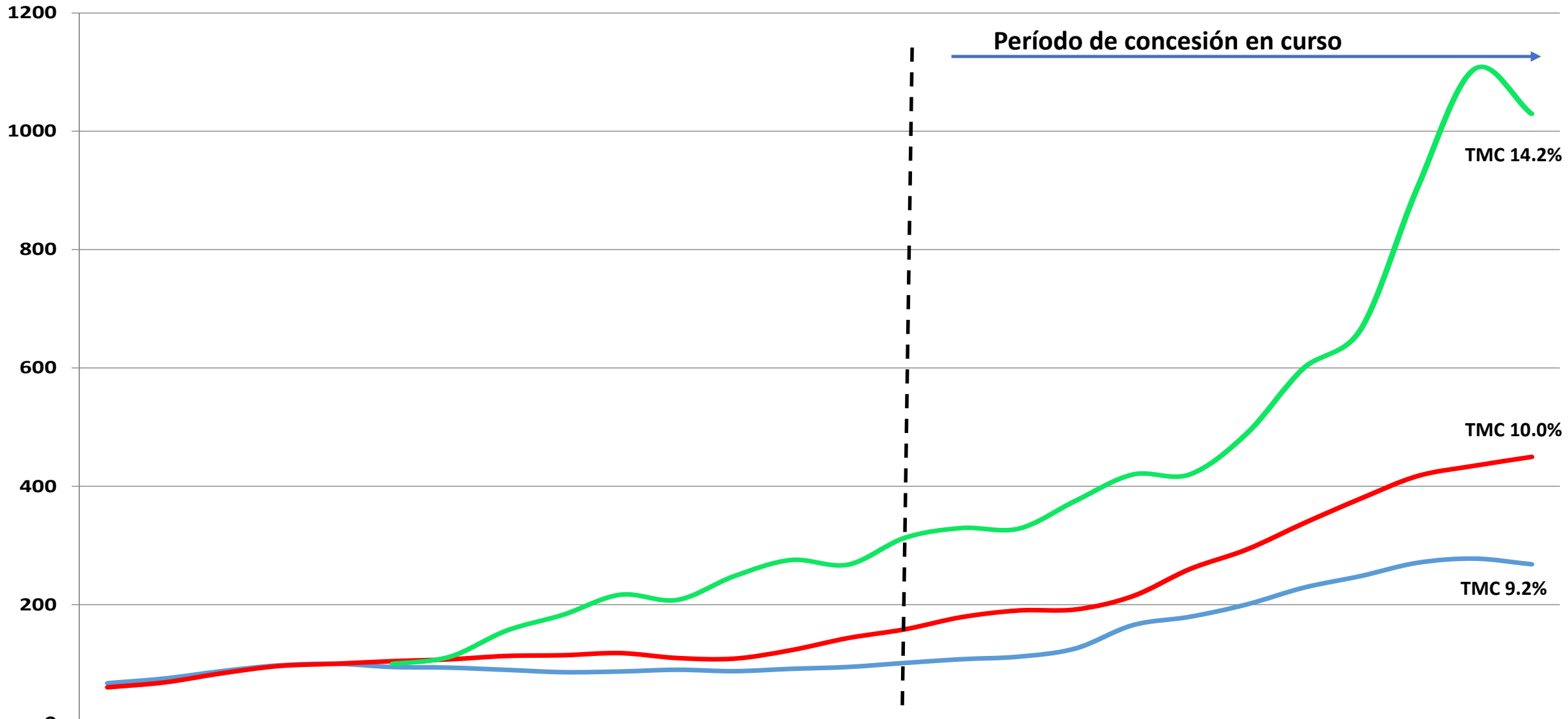
Aeropuerto CLO - Indice Pasajeros e Ingresos tasas



	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
IndPaxNal	76	86	93	100	100	97	96	95	88	88	88	90	94	94	96	97	94	107	136	136	159	196	210	226	245	220
Ind PaxInt	63	87	97	105	100	120	102	138	160	167	139	146	165	181	211	240	241	245	271	279	304	342	372	399	449	430
IND IngTasas						100	112	156	183	217	208	248	275	268	313	329	328	376	420	420	489	600	665	905	1.105	1.030

— IndPaxNal — Ind PaxInt — IND IngTasas

Aeropuerto BOG - Indice Pasajeros e Ingresos tasas



	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
IndPaxNal	67	75	88	97	100	94	93	90	86	87	90	87	91	95	101	108	112	126	165	179	200	229	248	271	278	268
Ind PaxInt	60	69	84	96	100	104	108	113	114	118	110	109	123	143	158	179	190	192	214	260	293	337	379	417	435	450
IND IngTasas						100	112	156	183	217	208	248	275	268	313	329	328	376	420	420	489	600	665	905	1.105	1.030

— IndPaxNal — Ind PaxInt — IND IngTasas

VISIÓN DE LOS USUARIOS

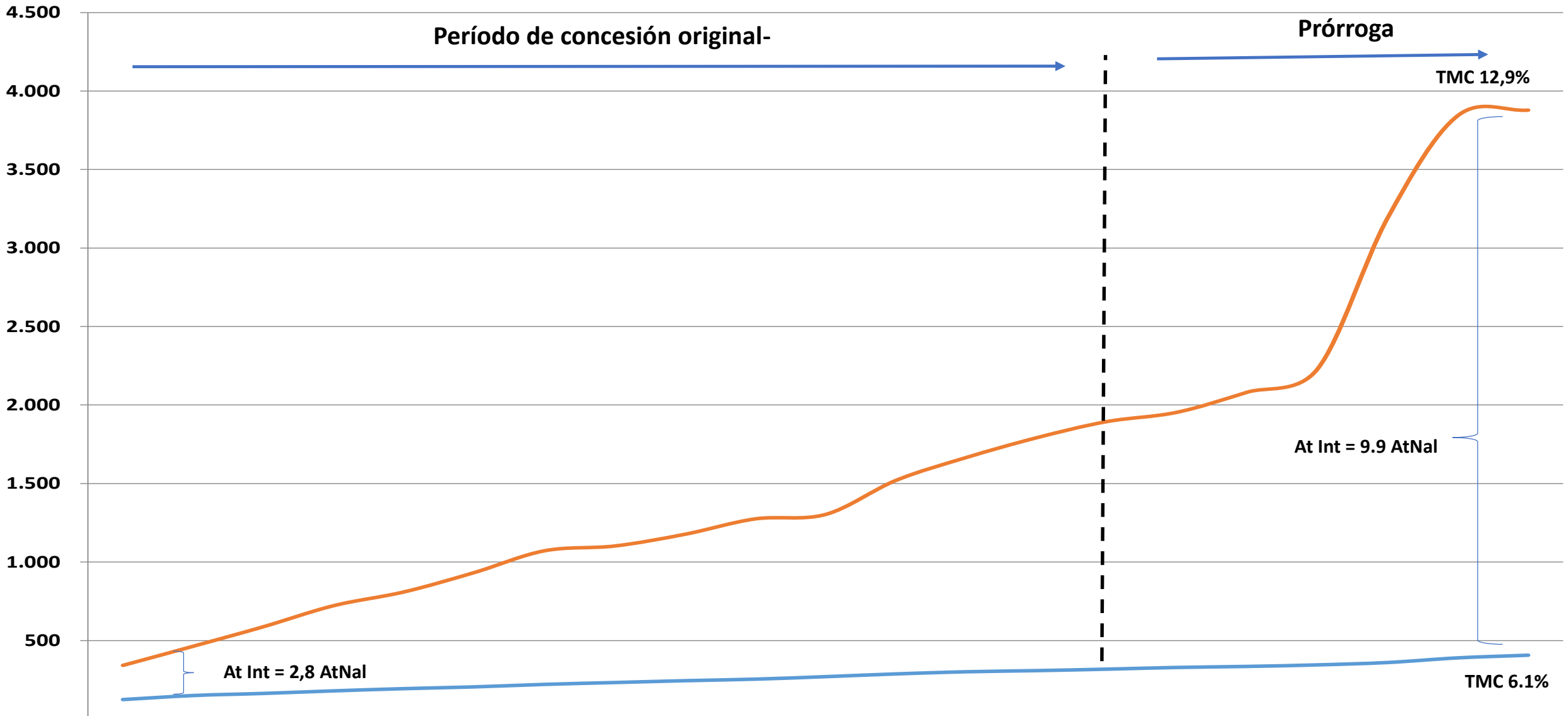
CONCLUSIÓN INGRESOS REGULADOS POR TASAS AEROPORTUARIAS

- Crecimientos significativos en los ingresos regulados por tasas aeroportuarias, con TMC anual de dos dígitos, resultado del efecto combinado del gran dinamismo de la demanda y de unas tarifas contractualmente indexadas, sin considerar el aumento del tráfico.
- Ha sido diverso el impacto, pero más crítico en las primeras dos concesiones: CTG y BAQ, cuya TMC del ingreso por tasa es 16.9% y 12.5%.
- Cuando la TAN llegó a USD 92 en CTG y USD 86 en BAQ, se tuvo que modificar las condiciones contractuales.
- Concesión de CTG se prorrogó sin cambiar esta particularidad, y luego se tuvo que modificar mediante acuerdo entre las Partes, pero asumiendo el Estado la carga de reducir la tasa (reducción de la contraprestación de la concesión)

La experiencia indica que no es necesaria la indexación contractual de las tarifas, además dolarizadas en el componente más dinámico del mercado, en un entorno de negocio en COP.

Y sobre las tarifas de aterrizaje

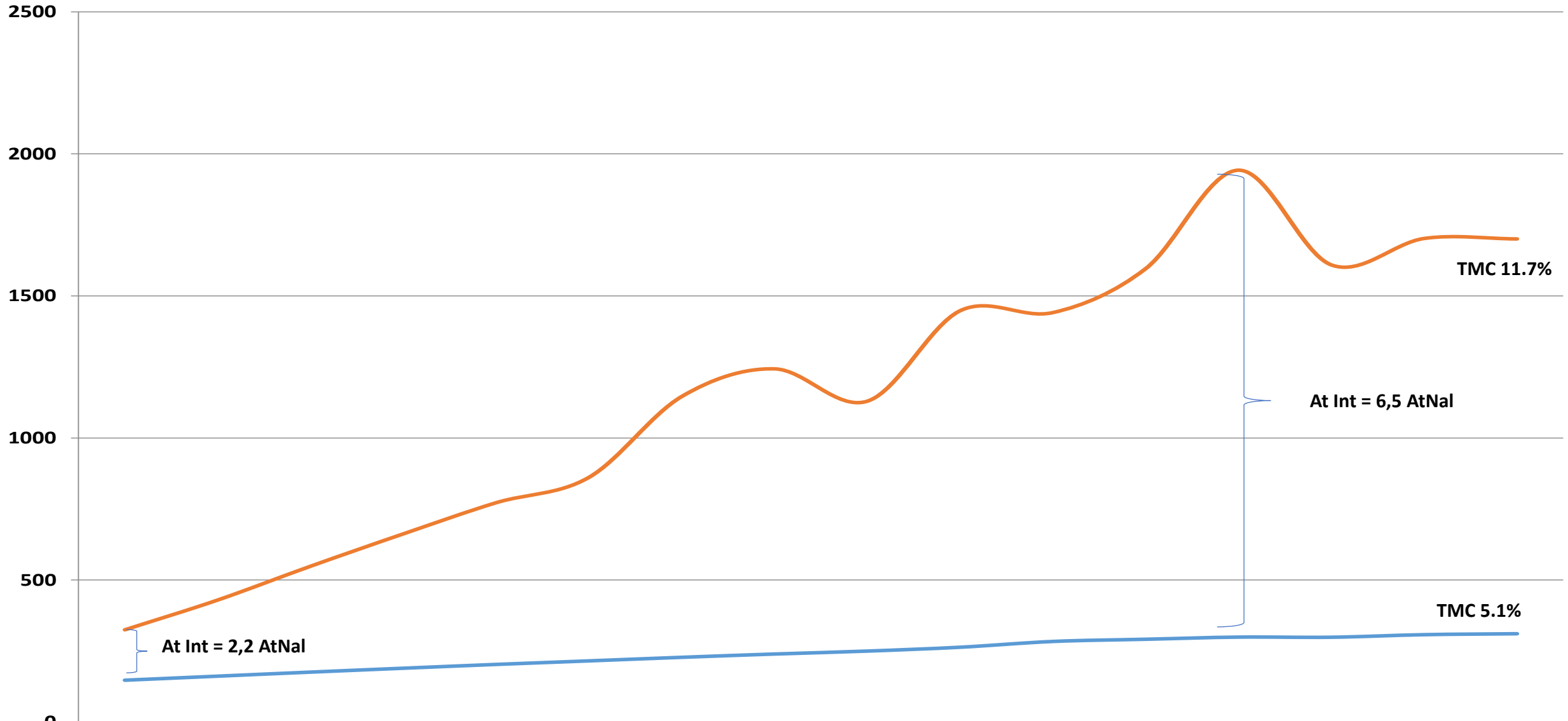
Aeropuerto CTG - Costo por Aterrizaje Avión Tipo MD/A320 (COP 000)



	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nal COP	124	150	163	179	193	205	221	232	244	254	270	287	301	308	317	328	335	345	360	389	406
INT COP	342	464	588	722	810	933	1.072	1.102	1.177	1.275	1.303	1.519	1.665	1.791	1.894	1.953	2.081	2.228	3.191	3.844	3.878

— Nal COP — INT COP

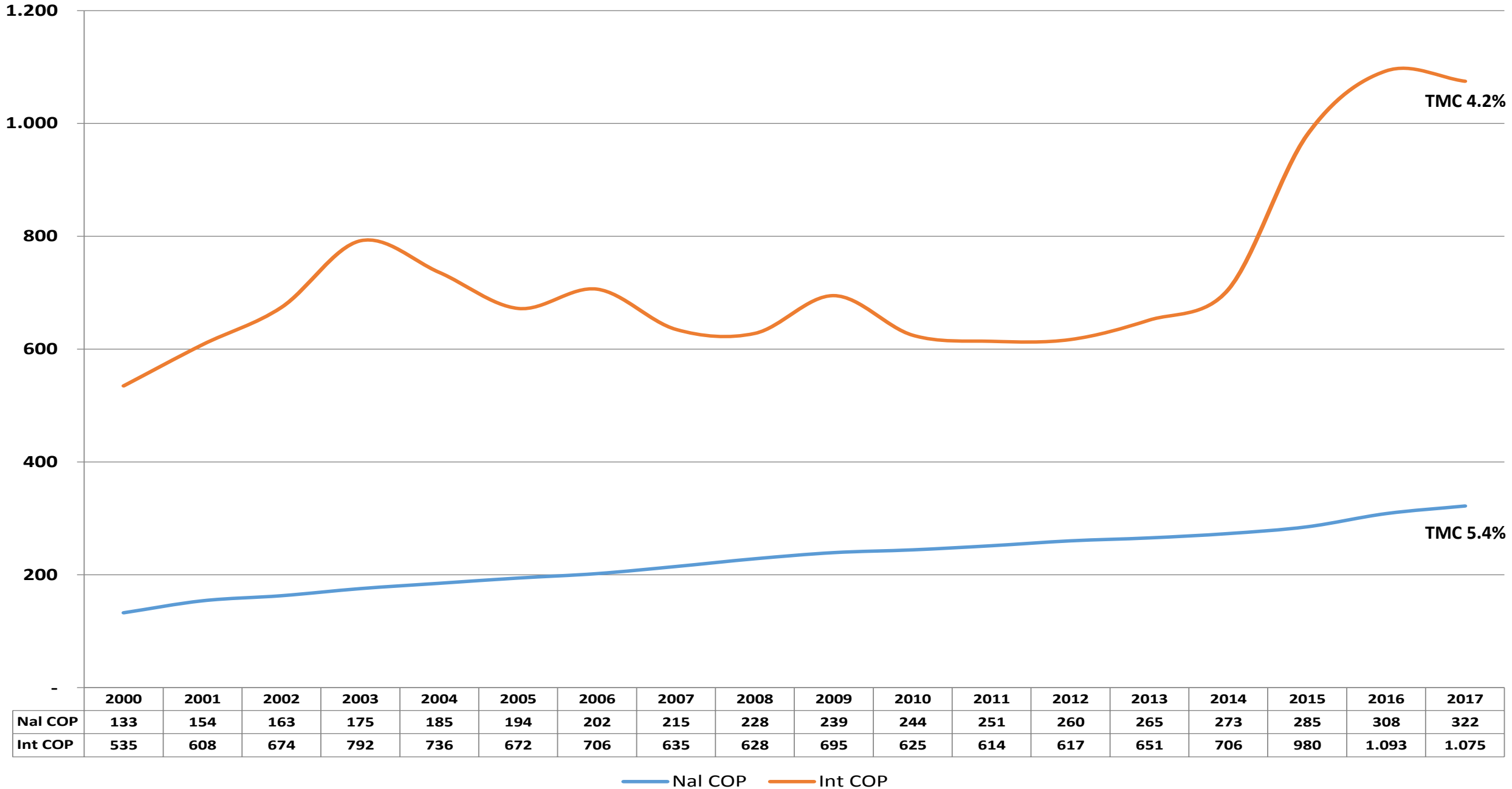
Aeropuerto BAQ - Costo por Aterrizaje Avión Tipo MD/A320 (COP 000)



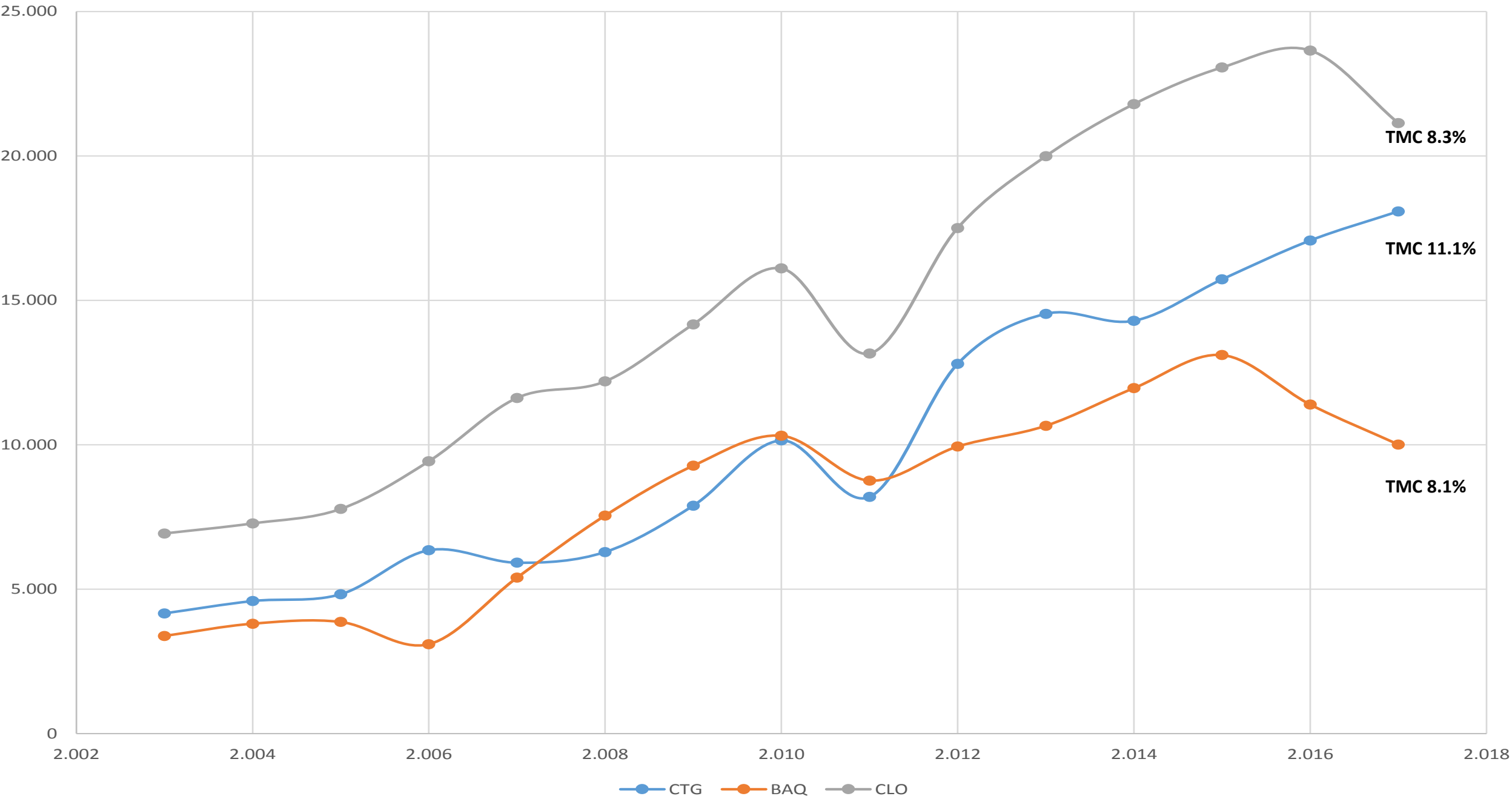
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nal COP	147	162	176	190	203	215	228	240	250	263	284	292	299	299	308	311
Int COP	325	430	549	662	772	861	1146	1243	1129	1448	1441	1596	1942	1609	1702	1701

— Nal COP — Int COP

Aeropuerto CLO - Costo por Aterrizaje Avión Tipo MD/A320 (COP 000)



Aterrizajes avion representativo



VISIÓN DE LOS USUARIOS

CONCLUSIÓN COSTOS DE ATERRIZAJE

- De manera similar a las tasas aeroportuarias, las tarifas de aterrizaje en los aeropuertos concesionados muestra incrementos considerables, especialmente en CTG y BAQ, donde la TMC de este costo fue de 12.9% anual y 11.7% anual para los vuelos internacionales.
- En los vuelos domésticos, los incrementos han sido más moderados, pero igualmente se han mantenido indexados (TMC de 6.1% en CTG y 5.1% en BAQ). En estos dos aeropuertos se observa también un costo creciente relativo entre aterrizajes internacionales en términos del costo de un aterrizaje doméstico. En CTG pasó de 2.8 veces a 9.9 veces.
- Se han intensificado las diferencias entre las tarifas de aterrizaje de los tres aeropuertos considerados, por la prestación del mismo servicio, creando distorsiones en la competitividad de las regiones del país.
- La muestra de datos del volumen de aterrizajes (operaciones aéreas), refleja tasas altas de crecimiento (11.1% CTG y 8% BAQ y CLO), por lo que es lógico asumir que los ingresos por este rubro también ha crecido con gran dinamismo.

Y como se ha afectado la competitividad del sector ...

VISIÓN DE LOS USUARIOS

COSTOS AEROPORTUARIOS IMPACTO EN COSTOS

- A partir de los reportes periódicos de los Costos por Hora que presentan las aerolíneas, se calcula un promedio ponderado de los costos aeroportuarios y su evolución en los costos directos de la operación.
- La tabla muestra que progresivamente han ganado peso, afectando la competitividad del sector

Año	JET	Turbo H
2006	7%	3%
2007	7%	4%
2008	6%	5%
2009	7%	6%
2010	8%	4%
2011	7%	4%
2012	11%	7%
2013	10%	6%
2014	11%	7%
2015	12%	6%
2016	13%	6%
2017	10%	6%



VISIÓN DE LOS USUARIOS

ALGUNAS CONCLUSIONES

- La información analizada demuestra que los dos principales usuarios del Aeropuerto, a partir de los modelos de concesión implementados, han enfrentado un encarecimiento constante de los servicios regulados esenciales: La tasa aeroportuaria que paga el pasajero y el costo de aterrizaje que paga la aerolínea.
- En CTG, uno de los principales destinos turísticos del país, la indexación de las tasas y tarifas ha convertido ese Aeropuerto en el más caro del país, restándole competitividad a la región, seguido por el aeropuerto de BAQ. En CLO y BOG los costos son un poco menores.
- Se ha producido una diferenciación de tasas y tarifas entre los aeropuertos del país, que no encuentra mayor justificación dado que el servicio pagado es en esencia el mismo.
- A la luz del tamaño y dinamismo del mercado aéreo, la indexación de tasas y tarifas no era necesaria. Sin bien mitiga riesgos al estructurar el negocio, impacta la competitividad. Podría sustituirse por un mecanismo de tasas y tarifas máximas, revisables cada cierto tiempo o cuando las circunstancias lo hagan necesario.

MUCHAS GRACIAS

