

# BOLETÍN ANUAL 2003

## TRANSPORTE AÉREO COLOMBIANO



- Tendencias
- Indicadores
- Situación Financ



**AERONÁUTICA CIVIL**

**GRUPO DE ESTUDIOS SECTORIALES**

## TABLA DE CONTENIDO

TENDENCIAS DEL TRANSPORTE AÉREO EN COLOMBIA.....	iv
1. PASAJEROS .....	iv
2. CARGA .....	v
3. OPERACIONES AÉREAS .....	vi
INDICADORES OPERACIONALES .....	vii
MERCADO COLOMBIANO - TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS	
REGULARES .....	vii
MERCADO DOMÉSTICO .....	viii
MERCADO INTERNACIONAL.....	viii
ESTADOS FINANCIEROS .....	ix
INDICADORES FINANCIEROS.....	x
Liquidez.....	x
Propiedad .....	x
Solidez .....	xi
Rentabilidad.....	xi
Endeudamiento .....	xi
Estabilidad .....	xii

## ANEXOS

CUADRO 1.1	PASAJEROS NACIONALES E INTERNACIONALES (1.961-2.003)
CUADRO 1.2	CARGA NACIONAL E INTERNACIONAL (1.971-2.003)
CUADRO 1.3	OPERACIONES AÉREAS (1.975-2.003)
CUADRO 2.1	TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS REGULARES
CUADRO 2.2	TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS REGULARES - OPERACIÓN DOMÉSTICA
CUADRO 2.3	TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS REGULARES - OPERACIÓN INTERNAL
CUADRO 3.1	CUMPLIERON CON EL ENVIO DE LOS ESTADOS FINANCIEROS
CUADRO 3.2	ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS
CUADRO 3.3	ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS - COEFICIENTES
CUADRO 3.4	ESTADOS FINANCIEROS COMERCIAL TRONCAL
CUADRO 3.5	ESTADOS FINANCIEROS COMERCIAL TRONCAL - COEFICIENTES
CUADRO 3.6	ESTADOS FINANCIEROS COMERCIAL SECUNDARIO
CUADRO 3.7	ESTADOS FINANCIEROS COMERCIAL SECUNDARIO - COEFICIENTES
CUADRO 3.8	ESTADOS FINANCIEROS ESPECIAL DE GOBIERNO
CUADRO 3.9	ESTADOS FINANCIEROS ESPECIAL DE GOBIERNO - COEFICIENTES
CUADRO 3.10	ESTADOS FINANCIEROS COMERCIAL REGIONAL
CUADRO 3.11	ESTADOS FINANCIEROS COMERCIAL REGIONAL - COEFICIENTES
CUADRO 3.12	ESTADOS FINANCIEROS COMERCIAL AEROTAXIS
CUADRO 3.13	ESTADOS FINANCIEROS COMERCIAL AEROTAXIS - COEFICIENTES
CUADRO 3.14	ESTADOS FINANCIEROS COMERCIAL DE CARGA
CUADRO 3.15	ESTADOS FINANCIEROS COMERCIAL DE CARGA - COEFICIENTES
CUADRO 3.16	ESTADOS FINANCIEROS COMERCIAL ESPECIAL DE CARGA
CUADRO 3.17	ESTADOS FINANCIEROS COMERCIAL ESPECIAL DE CARGA - COEFICIENTES

---

**JUAN CARLOS VELEZ URIBE**  
Director General Aerocivil

**JUAN CARLOS SALAZAR GOMEZ**  
Jefe Oficina de Transporte Aéreo

**JORGE A. QUINTANA CRISTANCHO**  
Jefe de Estudios Sectoriales

### COLABORADORES :

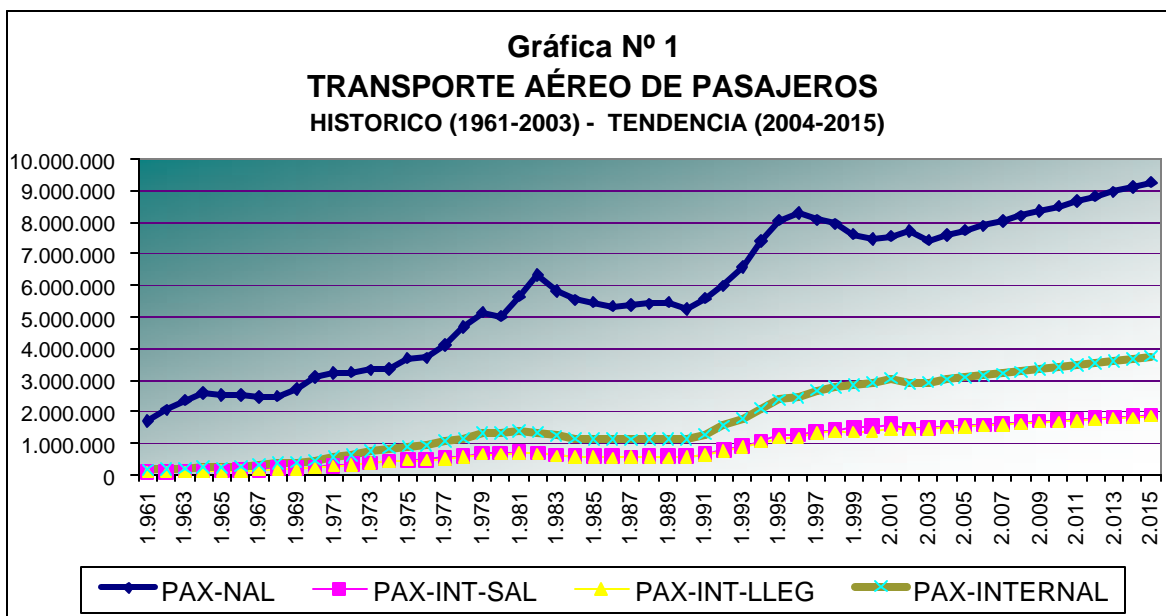
JUAN CARLOS TORRES CAMARGO  
Profesional Aeronáutico

JORGE E. FERNANDEZ RODRIGUEZ  
Técnico Aeronáutico

JOSE MISAEL PEREA GONZALEZ  
Técnico Aeronáutico

## TENDENCIAS DEL TRANSPORTE AÉREO EN COLOMBIA

### 1. PASAJEROS



#### 1.1. Pasajeros Nacionales

En el periodo 1961-2003 encontramos el siguiente comportamiento, una primera etapa de 21 años, que va desde 1961 hasta 1982 y en la cual se incrementan los pasajeros nacionales en 4.651.351 al pasar de 1.692.296 a 6.343.647 a una tasa promedio de crecimiento del 6,2%. Posteriormente, tenemos una segunda etapa de 8 años, que va hasta 1990 y en la cual se reducen los pasajeros transportados en 1.096.202 (2,1% promedio anual). Le sigue una tercera etapa más corta (6 años) que va hasta 1996, con tasas de crecimiento muy altas (6,8% promedio anual), que implicaron un cambio positivo en el volumen de pasajeros de 3.046.595. De 1997 a 2003 tenemos una etapa negativa que produjo una disminución de 856.318 pasajeros (1,5% anual).

En el periodo 1961 – 2003 (42 años), los pasajeros nacionales se multiplicaron por 4, es decir un crecimiento anual promedio de 3,5%, generando para los próximos años, una tendencia positiva aunque decreciente, con tasas de crecimiento cercanas al 2%.

#### 1.2. Pasajeros Internacionales

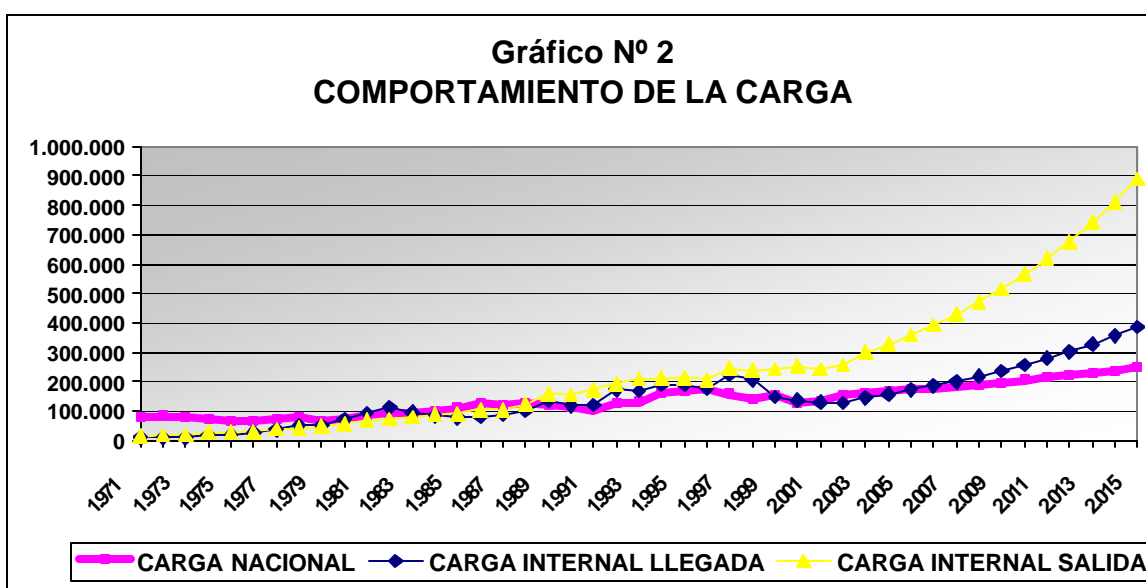
Esta serie se puede analizar en 3 etapas, la primera que va hasta 1981 y en la cual se observa un incremento en el número de pasajeros de 1.220.940 al pasar de 173.213 pasajeros en 1961 a 1.394.153 en 1981. A esta etapa le sigue otra negativa de 9 años, en la que se perdieron 260.328 pasajeros; y por último, tenemos una tercera etapa, que inicia en 1990 en la cual el

incremento de los pasajeros es 1.917.351, significa un incremento del 170% en los pasajeros internacionales. El comportamiento de los 2 últimos años no permite ver ninguna tendencia, pues el primero es negativo y el segundo positivo.

Para los próximos años continuará el crecimiento con tasas por encima del 2% pero con una tendencia decreciente.

Para mayor detalle puede consultar el cuadro N°1.1. y ver la gráfica N° 1 en la cual se observa las cifras que permitieron este análisis.

## 2. CARGA



### 2.1. Carga Nacional

Históricamente las variaciones en cargas son moderadas con una tendencia creciente. Podemos identificar 3 etapas: la primera (1971 - 1979), se genera una disminución en la carga de 16.521 toneladas (20.6%); la segunda va hasta 1997 y en esta se incrementa la carga a 172.812 toneladas 3 veces más del volumen transportado en el comienzo de la etapa. En los últimos años se ha dado una disminución en el volumen de carga transportada.

Al aplicar el modelo de tendencia, la carga sufrirá variaciones positivas en los próximos años, aunque en el futuro inmediato estas sean negativas.

### 2.2. Carga Internacional

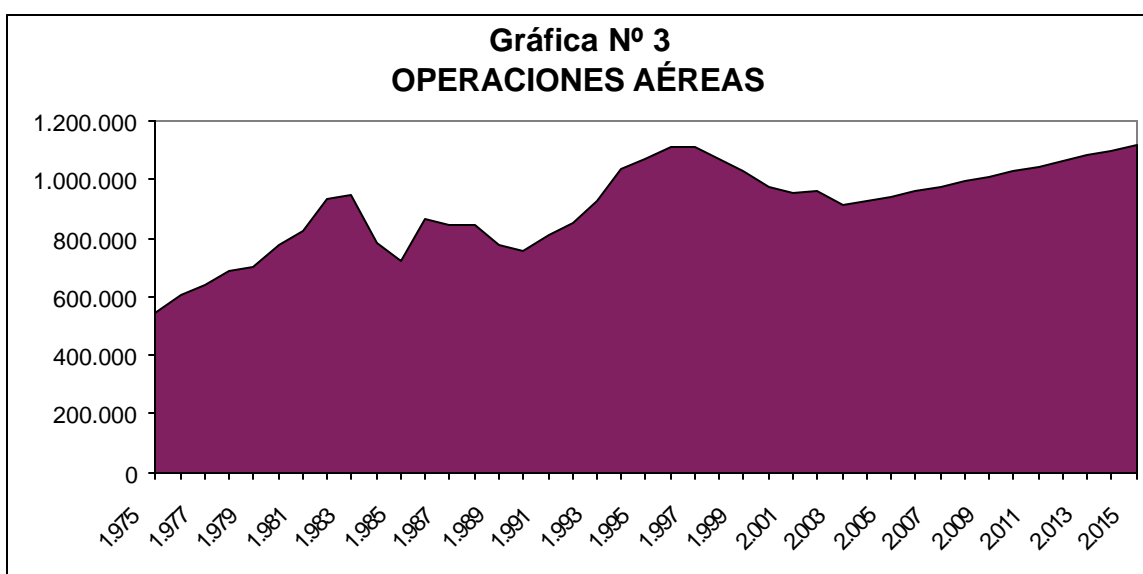
La carga internacional desde comienzo de la década de los 80's superó el volumen de carga transportada a nivel doméstico, hasta llegar en este momento a ser 3 veces superior. La tendencia es creciente con variaciones permanentes que no permiten identificar claramente etapas en su desarrollo. Llama la atención la brecha que se abre entre el volumen de carga

salida y llegada siendo la primera en el 2003 el doble de la segunda, si se mantiene esta tendencia hacia el año 2020 será el triple esta brecha se incrementó a partir del año 1998.

El volumen de carga en el periodo analizado (32 años) se ha multiplicado 18 veces y la tasa de crecimiento para los próximos años estará alrededor del 9%.

En detalle se pueden observar las cifras históricas y proyectadas para carga nacional e internacional en el Cuadro 1.2 y en la Gráfica N° 2.

### 3. OPERACIONES AÉREAS



Entre 1975 y 2003 se pueden identificar 4 periodos: el primero hasta 1983 en el cual las operaciones se incrementaron en más del 60%, el segundo periodo se extiende hasta 1991 en el cual se reducen las operaciones en un 20%, dentro de esta etapa se da un comportamiento atípico en el año de 1984 donde la disminución es del 17.4%, el tercer periodo va hasta 1996 en el cual las operaciones se incrementa entre 155.063, y por último tenemos una reducción del volumen de operaciones en 200.788 (18%).

Como se observa en el cuadro N° 1.3 y en la Gráfica N° 3, en los próximos años se espera un crecimiento en las operaciones superiores al 1.7%.

## **INDICADORES OPERACIONALES**

El objetivo de la Entidad, es lograr indicadores con los cuales los interesados puedan comparar los servicios de aviación civil colombianos con los que se ofrecen en otros países, regiones o empresas, sin embargo, esto significa un proceso de cambio en diferentes aspectos, como los que se muestran a continuación:

1. La forma como se viene reportando la información financiera para tener los indicadores apropiados. Esta es global; no se tienen ingresos y gastos separados por transporte de pasajeros y carga e internacional y doméstico, lo cual impide tener información de ingresos o gastos por pasajero o tonelada transportada.
2. La información esta incompleta o esta presenta errores; algunas empresas no dieron cabal cumplimiento al diligenciamiento de los formatos, en especial de de tráfico por equipo, generando inconsistencias especialmente a nivel del transporte de carga. Esta situación impide elaborar indicadores de toneladas-kilómetro transportadas.
3. No se tiene información completa sobre todas las actividades de aviación civil y conexas. La falta de esta información impide conocer del valor agregado del sector a la economía y el empleo que se genera.

A pesar de lo anterior, en este documento estamos presentando los indicadores relacionados con pasajeros a bordo kilómetro, sillas kilómetro ofrecidas y las horas de vuelo del mercado colombiano, discriminadas por el tipo de operación (doméstica e internacional) y por aerolínea.

## **MERCADO COLOMBIANO - TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS REGULARES**

Al mercado de transporte de pasajeros regulares en 2003 se ofrecieron 17.036 millones de sillas kilómetro, el 9% menos que en 2002 cuando se brindaron 18.640 millones de sillas kilómetro. De estas sillas, fueron ocupadas 11.003 millones en el 2003 (64,59%) y 11.714 millones en el 2002 (62,84%). Esto quiere decir que ante la disminución de la demanda en el 6%, la oferta se redujo en el 9%, produciendo en el 2003 una mejora en la ocupación del 3%. (Ver cuadro N° 2.1)

La empresa que tiene la mayor parte del mercado de pasajeros regulares es Avianca (37,81%) y junto con seis aerolíneas más (Iberia, Aerorepública, Air France, American, Aces y Sam) concentran el 80% de este. Las empresas colombianas tienen el 63,55% del mercado y las empresas extranjeras el 36,45%.

En el 2003 las empresas Avianca y Aces perdieron 919 millones de sillas kilómetro, mercado que fue captado por la mayor parte de las demás aerolíneas, principalmente Aerorepública que incremento sus sillas en 139 millones y Lan Chile 54 millones.

## **MERCADO DOMÉSTICO**

El mercado doméstico de pasajeros aéreos regulares de 2.003 (3.501 millones de pasajeros kilómetro) tuvo el 31,81% del mercado nacional. En este mercado el volumen de sillas disminuyó en el 5% y el de pasajeros en 2%, aumentando la ocupación en el 3%.

Las empresas Avianca, Aerorepública y Sam tuvieron en el 2003 el 80% del mercado. Las empresas perdedoras son Aerotaca (77% de su mercado), Aces (61%), Inter. (17%) y Avianca (4%) y las ganadoras Satena (65%), West Caribbean (52%), Aerorepública y Sam (16%) y Aires (15%). (Ver cuadro N° 2.2)

## **MERCADO INTERNACIONAL**

El mercado Internacional participa en el 68,19% del mercado colombiano de transporte aéreo regular de pasajeros de 2003. Al igual que los anteriores comportamientos el volumen de pasajeros se redujo en el 8% y las sillas en el 10%, esta diferencia generó un crecimiento en la ocupación del 3%.

Como se observa en el cuadro N° 2.3, Cinco aerolíneas (Avianca, Iberia, Air France, American y Aces) sirvieron el 82% de este mercado. En el 2003 dejan de servir el mercado internacional las aerolíneas Lufthansa, Servivensa y Santa Barbara y aumentan su participación Air France, Iberia y Varig.



## ESTADOS FINANCIEROS

En este documento, además se presenta la información financiera de 2.003 consolidada y analizada, correspondiente al 100% de las empresas regulares de pasajeros (7 empresas) y de carga (7 empresas) y al 79% de las empresas que prestan servicios no regulares (45 empresas), ver cuadro N° 3.1.

Las empresas referidas mantuvieron durante el 2.003, en sus activos, \$1.131.094 millones, sus ingresos operacionales ascendieron a \$ 2.900.962 millones y tuvieron una pérdida operacional de \$36.622 millones.

De los ingresos totales (\$3.124.786 millones); el 71% proviene de la modalidad troncal (\$2.205.571 millones), de la modalidad comercial de carga 15% (\$472.176 millones), de aerotaxi 6,3% (\$ 198.755 millones), de la secundaria el 4,6% (\$143.050 millones) y el 3% restante de comercial regional, especial de gobierno y especial de carga. (cuadro N° 3.2%)

Las cinco principales empresas concentran el 82% de los ingresos del transporte aéreo en Colombia por empresas colombianas; Avianca 54%, Tampa 11%, Aerorepública 8%, Sam 5% y Aires 3%.

Las empresas colombianas de transporte del modo aéreo, muestran una desmejora en sus finanzas durante el 2003 que se refleja en el incremento del pasivo del 36% mientras que el activo solo alcanza el 10% y el patrimonio se convierte en negativo en \$94 mil millones.

En el estado de resultados se observa un incremento de los ingresos operacionales del 17% mientras los costos y gastos se incrementaron en 14% produciendo una disminución de las pérdidas operacionales del 58% en el año 2003 con relación al 2.002. Sin embargo, las pérdidas totales se incrementaron en el 366% con relación al anterior período contable y las acumuladas se aumentaron el 8%.

Las modalidades de transporte aéreo de carga son las únicas que tienen utilidades operacionales; 5% cargueras y 14% especial de carga.

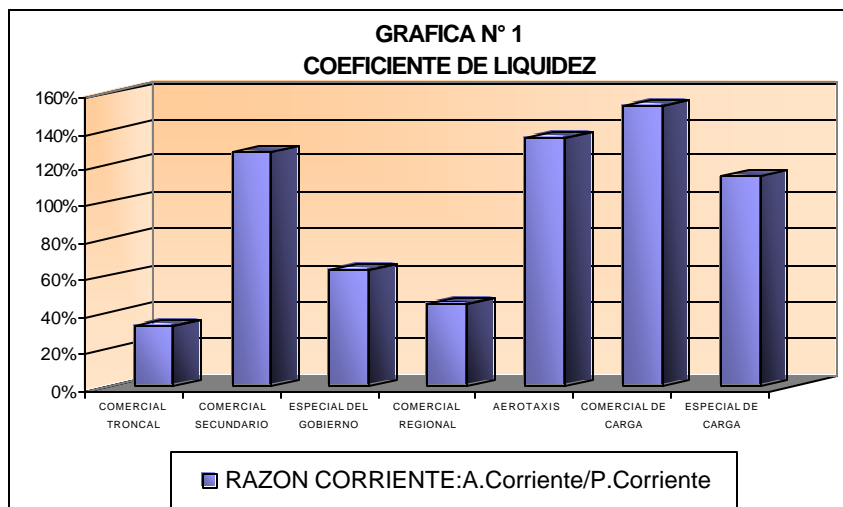
En los anexos, aparecen 16 cuadros (Cuadro 3.2 a cuadro 3.17) que muestran los estados financieros en grandes rubros, de cada una de las empresas y los acumuladas por modalidad. Además, en la misma forma, puede observar los coeficientes financieros.

# INDICADORES FINANCIEROS

## Liquidez

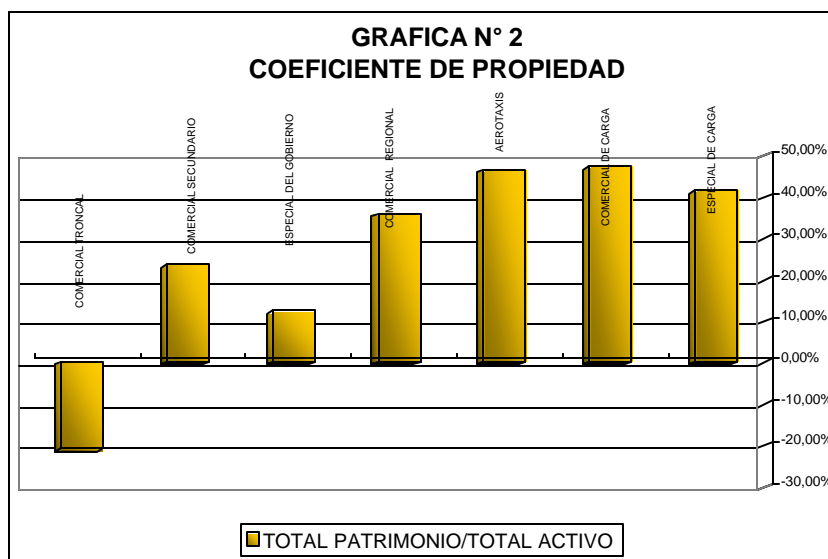
Este indicador nos muestra que las empresas colombianas de transporte aéreo solo tienen 49 centavos en el activo corriente por cada peso del pasivo, es decir que ante un eventual reclamo no tendrían la liquidez requerida para responder a los acreedores.

La modalidad con mayor dificultad de caja es la de empresas troncales y las modalidades de carga, aerotaxi y secundaria si están en capacidad de responder por sus pasivos inmediatamente.

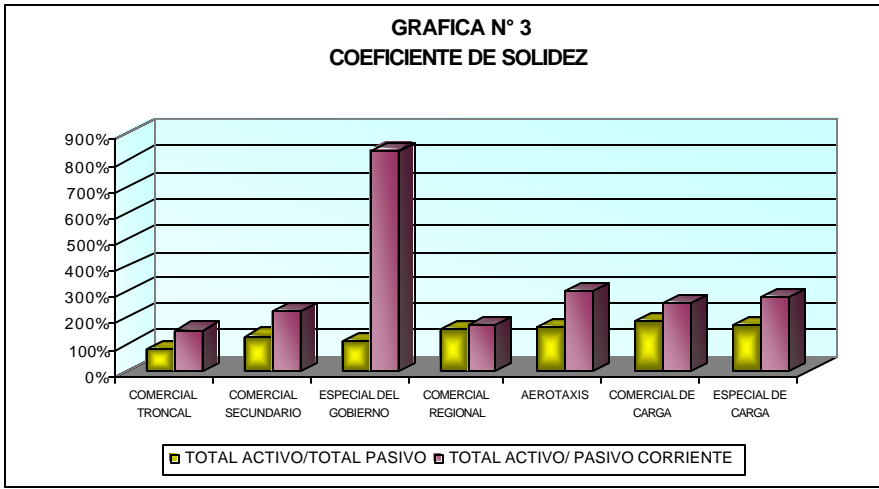


## Propiedad

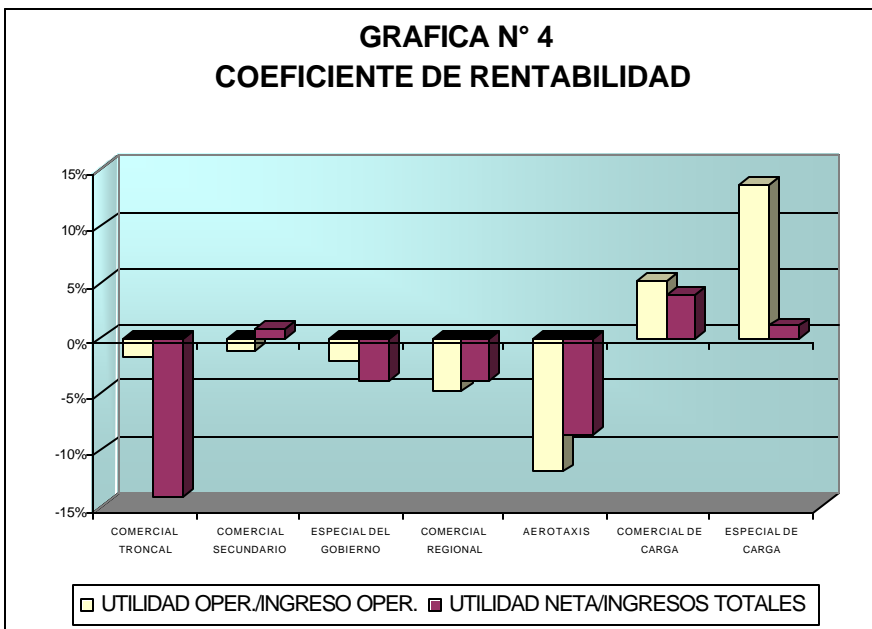
En el 2003 el sector ha acumulado pérdidas a tal punto que debe incrementar su capital en el 4,8% para que su patrimonio sea "cero". Técnicamente la industria está en causal de liquidación (cuidados intensivos). A esta situación la arrastró las aerolíneas troncales, específicamente AVIANCA-SAM.



## Solidez



El modo aéreo no tiene en sus haberes los recursos suficientes para responder por sus obligaciones. Esta afectación surge del peso que tienen las aerolíneas Avianca y Sam, las cuales solo cuentan con 79 y 82 centavos para responder por cada peso de sus respectivos activos.



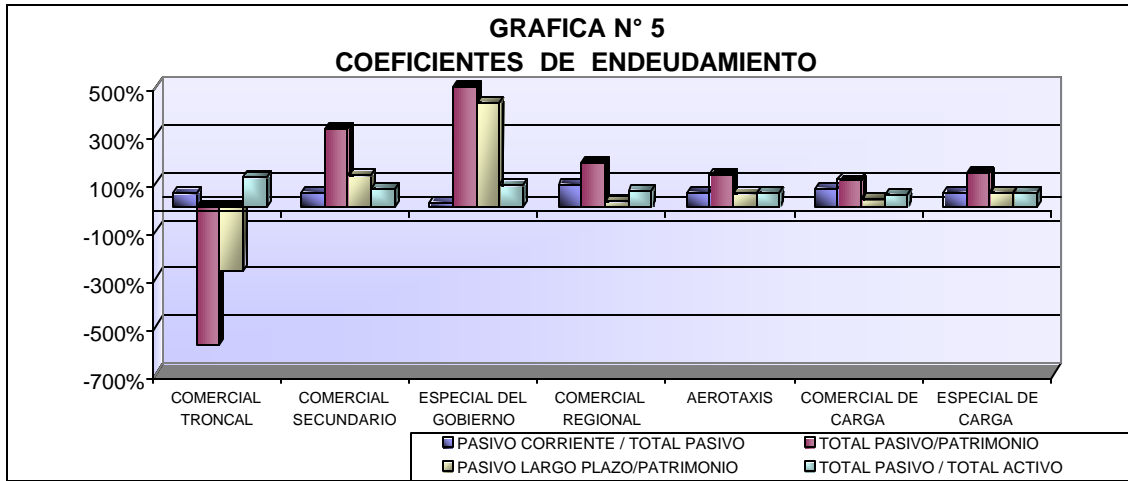
## Rentabilidad

Las modalidades que presentaron utilidades durante el año 2003 fueron de carga (Comercial de carga 3,9% y especial de carga 1,14%) y secundaria (0,95%), sin embargo, utilidad operacional la obtuvieron únicamente las actividades de carga empresas (Comercial de carga 5,09% y

especial de carga 13,67%). La modalidad que mostró la mayor pérdida total fue la troncal y la de mayor pérdida operacional la no regular de aerotaxi.

## Endeudamiento

El endeudamiento del sector en un 53% es de exigencia a corto plazo. La modalidad especial de gobierno tiene el nivel más bajo de endeudamiento a corto plazo (13,7%), mientras que, la modalidad de carga este indicador muestra que la exigencia inmediata, asciende al 73,4% del total de su pasivo.



Como ya se menciona anteriormente, el transporte aéreo colombiano no está en condiciones de responder por sus obligaciones, pues, debe 1.05 pesos por cada peso que tiene en sus activos.

## Estabilidad

Como se explicaba en los indicadores anteriores, la empresa no tiene los activos suficientes para responder por sus obligaciones. Del activo fijo solo se tiene el 30% para respaldar el pasivo a largo plazo.

