



**Foro IMPACTO DEL COVID-19 EN EL TRANSPORTE AÉREO: Nuevos Retos y oportunidades en la visión del Plan Estratégico Aeronáutico 2030**

**Asunto:** Recuperación de los Mercados

**ESTRATEGIAS PARA LA RECUPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO EN MEDIO DE LA INCERTIDUMBRE GENERADA POR LA PANDEMIA DEL COVID-19**

*Presentado por:*

*Jean Claude Bessudo, Eduardo Tovar, Sergio París, Lucas Rodríguez, Isaac Herrera y Jorge Alonso Quintana*

<b>Resumen</b>	
N/A	
<b>Referencias</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• N/A</li></ul>

**1. INTRODUCCIÓN**

El presente documento está orientado a generar acciones que contribuyan a la reactivación de los servicios de transporte aéreo, doméstico e internacional, buscando su optimización y sostenibilidad.

Se han evaluado diferentes alternativas posibles para confrontar las dificultades que impiden la reactivación y se ha determinado enfocarnos en las siguientes acciones:

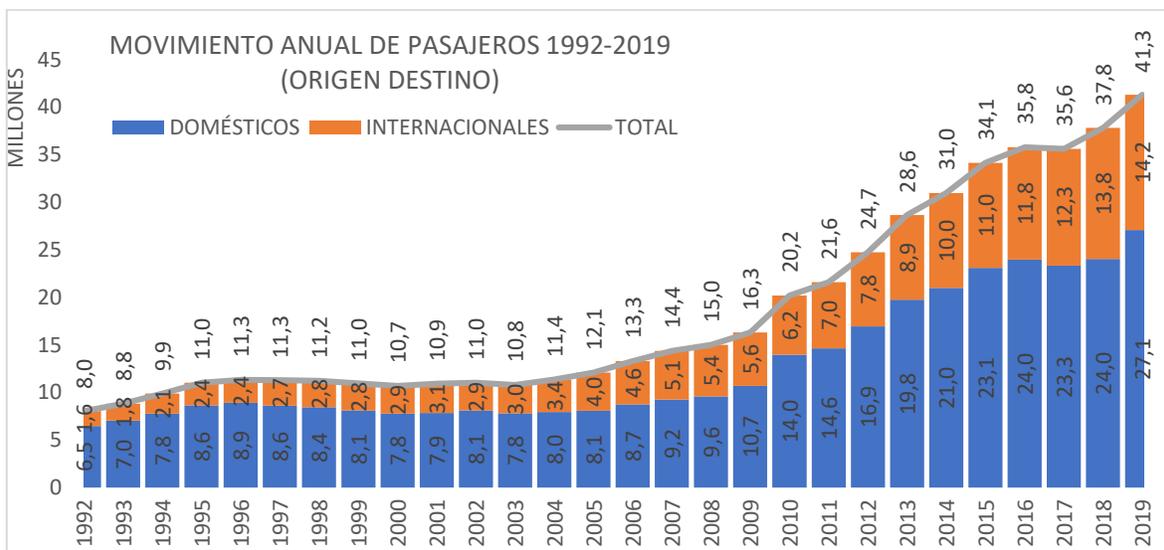
- a) Recuperación y/o fortalecimiento de la confianza en las medidas sanitarias adoptadas, en especial por las aerolíneas.
- b) Claridad y seguridad en el cumplimiento de los contratos de transporte aéreo y a los cambios surgidos por las medidas sanitarias adoptadas.
- c) Seguridad al viajero que cobije y contemple el riesgo ante la declaración de insolvencia y/o quiebra de una aerolínea, mediante la constitución de un fondo de garantía para reforzar la seguridad y tranquilidad del viajero.
- d) Ajustar parámetros de competitividad alineado a la nueva Ley del Turismo
- e) Ampliar la vigencia de la tasa diferencial del (IVA?) y de las medidas del flujo de los recaudos de tasas e impuestos que recaudan las aerolíneas.



- f) Reactivar el oxígeno de entidades estratégicas en la línea productiva del turismo.

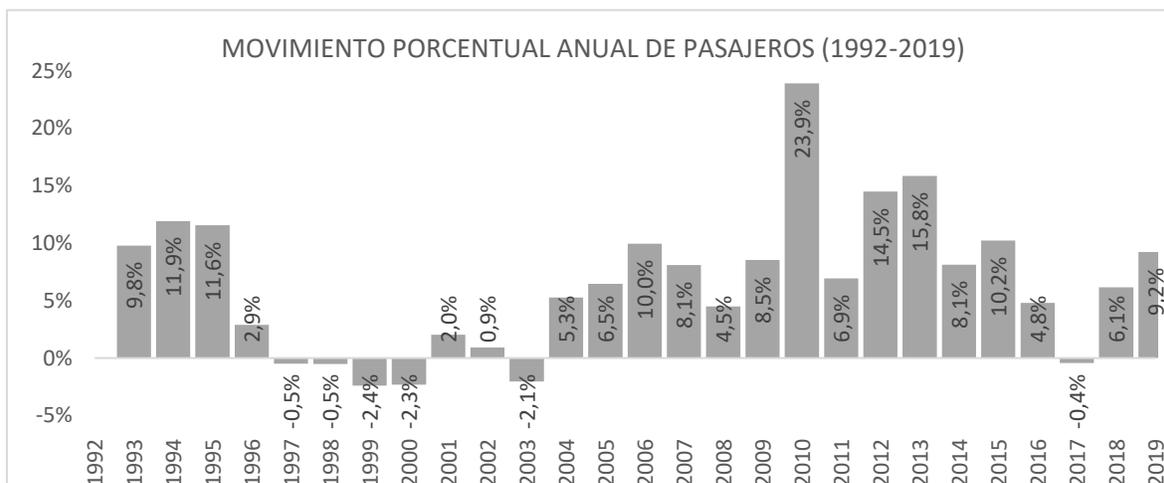
## 2. ANTECEDENTES

### 2.1. Cifras Históricas Anuales



En los 27 años que se observan en la gráfica, el crecimiento promedio anual fue del 5,4% para el transporte doméstico, del 8,5% del transporte internacional y del 6,2% del total. Si se observan solamente los últimos diez años el crecimiento promedio anual asciende a 9,7%.

### 2.2. Variación Porcentual Anual





La gráfica de cambios porcentuales permite visualizar, cómo la introducción de aspectos relacionados con la adopción de nuevos modelos de productividad y políticas de liberación tarifaria generaron un mayor crecimiento de la demanda del servicio. 2004 y 2012 crece por medidas tarifarias, se suprime el techo y el piso de las tarifas; en 2010 es el resultado de medidas de productividad (unificación de flotas y la instrucción del modelo de aerolíneas de bajo costo).

### **2.3. Mercado Internacional Regular De Pasajeros**

El mercado internacional estuvo servido en 2019 por 99 rutas (ida y vuelta), mostrando un crecimiento del 50% con relación a 2010 y de 15% en los dos últimos años.

Las 5 principales rutas movilizan el 27% del mercado:

BOG-MAD-BOG	COLOMBIA-ESPAÑA-COLOMBIA	6.1%
BOG-LIM-BOG	COLOMBIA-PERÚ-COLOMBIA	5,7%
BOG-MEX-BOG	COLOMBIA-MÉXICO-COLOMBIA	5,5%
BOG-PTY-BOG	COLOMBIA-PANAMÁ-COLOMBIA	5.0%
BOG-SCL-BOG	COLOMBIA-CHILE-COLOMBIA	4,4%

Adicionalmente, en el lapso 2010-2019, se muestra importante crecimiento en las rutas, pudiendo resaltar el crecimiento de:

BOG-CUN-BOG	COLOMBIA-MÉXICO-COLOMBIA	2351%
BOG-SAL-BOG	COLOMBIA-EL SALVADOR-COLOMBIA	889%
MDE-MAD-MDE	COLOMBIA-ESPAÑA-COLOMBIA	844%
BOG-FRA-BOG	COLOMBIA-ALEMANIA-COLOMBIA	866%
CLO-LIM-CLO	COLOMBIA-PERÚ-COLOMBIA	792%

*Mayor detalle de este mercado lo pueden observar en el cuadro anexo.*

### **2.4. Mercado Doméstico De Pasajeros**

El mercado doméstico de pasajeros lo hemos segmentado por el número de pasajeros para realizar un análisis más homogéneo.



Estuvo servido en 2019 por 1738 rutas (ida y vuelta), mostrando un crecimiento en el número de rutas servidas del 10,6% con relación a 2010 y de 4,9% en los dos últimos años.

Los grupos resultantes son los siguientes:

Grupo 1: conformado por las 8 principales rutas, cada una movilizó en 2019 más de un millón de pasajeros, participando en el 33.1% del mercado. En número, las rutas crecieron el 100% en la última década.

Grupo 2: lo componen 31 rutas, cada una movilizó en 2019 entre 100 mil y un millón de pasajeros, participando en el 61.4% del mercado. En número, las rutas crecieron el 34,8% en la última década y en el 14,8% en los últimos dos años

Grupo 3: Compuesto por 69 rutas, que movilizaron en 2019 más de 10 mil y menos de 100 mil pasajeros, 4,4% del mercado.

Grupo 4: Las 1630 rutas que movilizaron en 2019 menos de 10 mil pasajeros conforman este grupo, participan en el mercado de pasajeros en el 5.5% y en rutas en el 93,8%

En este último grupo están las comunidades de regiones apartadas y sin servicio regular. Los aerotaxis llevan en promedio 4 pasajeros en cada vuelo, por lo tanto, el servicio de transporte aéreo es fortuito y más costoso por silla/kilómetro, el incremento en los costos induce a un mayor aislamiento de esas regiones.

*Mayor detalle de este mercado lo pueden observar en el cuadro anexo 1.*

### 3. ANÁLISIS (Puntos a considerar)

#### 3.1. Transporte Aéreo De Colombia Enero-septiembre De 2020

##### 3.1.1. Transporte Aéreo de pasajeros

Las aerolíneas que operan en Colombia transportaron 9 millones 301 mil pasajeros durante el lapso enero-septiembre de 2020, lo que representa una reducción del 70% de las personas movilizadas, en números, se movilizaron 21 millones 248 mil personas menos que en igual periodo del año inmediatamente anterior. En septiembre se transportaron 352 mil personas.

	SEPTIEMBRE (MILES DE PASAJEROS)				ACUMULADO (ENE-AGOSTO)			
	2020	2019	VAR. ABSOLUTA	VAR.%	2020	2019	VAR. ABSOLUTA	VAR.%
<b>PASAJEROS</b>	<b>352</b>	<b>3,458</b>	<b>-3,106</b>	<b>-89.8%</b>	<b>9,301</b>	<b>30,549</b>	<b>-21,248</b>	<b>-69.6%</b>
Internacionales	35	1,121	-1,085	-96.8%	3,077	10,636	-7,559	-71.1%
Domésticos	317	2,337	-2,021	-86.5%	6,224	19,913	-13,689	-68.7%

En la siguiente gráfica se observa el movimiento mensual de pasajeros en 2019 y



2020:



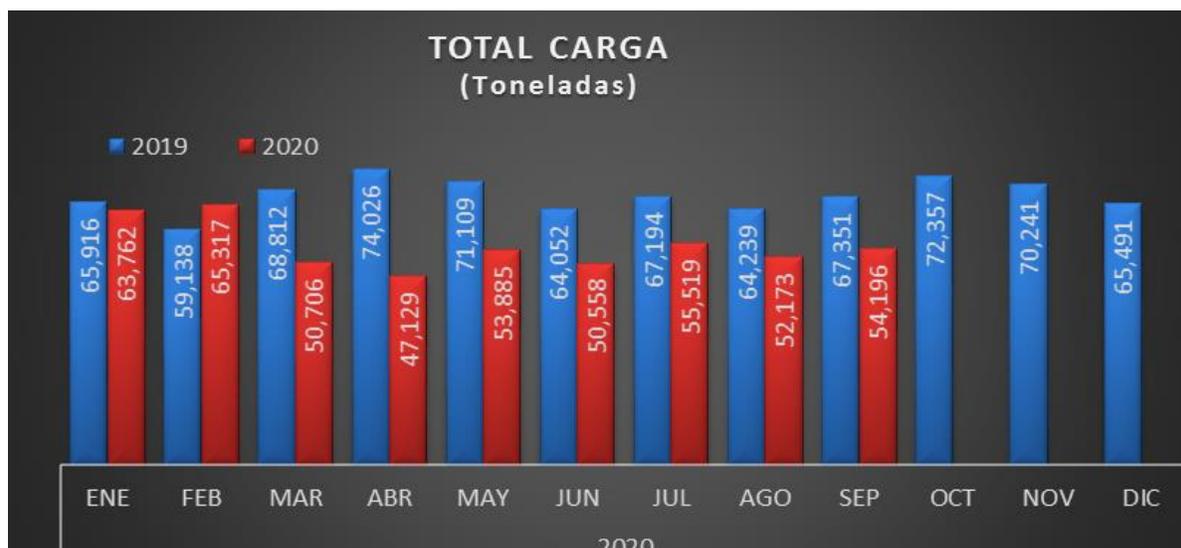
El fondo de la crisis se da entre abril y agosto de 2020, cuando solo se movilizaron, en promedio mensual 23 mil pasajeros en vuelos humanitarios.

### 3.1.2. Transporte Aéreo de carga

Las aerolíneas que operan en Colombia transportaron 493 mil 246 toneladas, durante el periodo enero-septiembre de 2020, lo que representa una reducción del 18%. En números, se transportaron 108 mil 591 toneladas menos que en igual periodo de 2019.

	SEPTIEMBRE (TONELADAS)				ACUMULADO (ENE-SEPTIEMBRE)			
	2020	2019	VAR. ABSOLUTA	VAR. %	2020	2019	VAR. ABSOLUTA	VAR. %
<b>CARGA</b>	<b>52,173</b>	<b>64,239</b>	<b>-12,066</b>	<b>-18.8%</b>	<b>493,246</b>	<b>601,838</b>	<b>-108,591</b>	<b>-18.0%</b>
Domésticos	8,069	15,123	-7,055	-46.6%	76,905	125,242	-48,338	-38.6%
internacionales	44,105	49,116	-5,011	-10.2%	416,342	476,595	-60,254	-12.6%

En septiembre de 2020 se movilizaron 13.155 toneladas (19,5%) menos que en igual mes de 2019. A continuación, se observae el comportamiento mensual de la carga de 2020 frente a la de 2019:





Considerando el lapso abril-septiembre observamos que la carga transportada se redujo en más del 23%.

### **3.2. Información Financiera de las Empresas de Transporte Aéreo**

El boletín financiero de las empresas de transporte aéreo que se publica en el portal de la Aerocivil se observa que las empresas colombianas de transporte aéreo, en sus estados financieros de 2019, muestran que:

- Los ingresos de \$14,5 billones están superados por los costos y gastos en \$ 672 mil millones
- Avianca participó en el 59,8% del total de los ingresos operacionales
- Las empresas realizaron una provisión para impuestos por \$69,3 mil millones de pesos
- El sector tuvo pérdidas operacionales del 4,64% y netas del 13,5%
- El transporte aéreo colombiano por cada peso de su patrimonio adeuda 6,44 pesos.
- Del total de los activos de las empresas, el 13% corresponde al patrimonio.
- El sector requiere capital de trabajo por \$4.8 billones.

### **3.3. Futuro Incierto.**

Se ha manejado la crisis con inconvenientes por la incertidumbre que ha sembrado la pandemia, de los cuales resaltamos los siguientes:

- a. Falta de claridad en las condiciones y protocolos que se deban adoptar para la prestación del servicio en cada uno de los mercados internacionales. Acuerdos entre estados para operar con las condiciones coyunturales impuestas por la pandemia.
- b. En cualquier momento la pandemia puede volver de nuevo. Caso Europa, en noviembre
- c. Las aerolíneas quieren mantener sus privilegios, sin embargo, están enfrentando una crisis financiera; han reducido su flota y el número de empleos directos. obstaculizando la organización de los recursos disponibles en los aeropuertos y el tránsito aéreo.
- d. Los aeropuertos tienen dificultades para realizar cambios coyunturales y en consecuencia han tenido que resignarse a aumentar sus pérdidas



- e. La Aerocivil, como prestadora de servicios de navegación aérea, ha dado beneficios a los operadores de aeronaves ampliando los tiempos para cancelar los servicios prestados e incluso exonerarlos, en el caso de vuelos humanitarios, generando un déficit considerable que en el futuro le va a limitar las inversiones en infraestructura.
- f. El Estado no tiene claridad sobre las medidas sanitarias, está dependiendo del resultado de las investigaciones y la producción de medicamentos en el exterior.

### 3.4. ¿Quiénes Viajan y Por Qué? - En Cada Categoría Qué Se Puede Esperar

- a. **Turismo**, las familias necesitan recrearse como parte de su salud mental y se encuentra como punto positivo la reacción asertiva del sector hotelero que ha logrado enviar un mensaje de confianza al mercado y de organización.
- b. **Familia**, los viajes por este motivo se recuperan más rápidamente dependen de las medidas sanitarias y de la seguridad de la prestación del servicio, especialmente en toda la cadena de valor.
- c. **Salud**, es crítico se están aplazando las intervenciones que no son urgentes.
- d. **Negocios**, se ha venido implementando la virtualidad
- e. **Congresos y eventos empresariales**. Se aplazan o se realizan virtualmente
- f. **Educación**. En el sistema educativo se ha incrementado la virtualidad y en muchos aspectos se prevé que va a continuar, adicionalmente, ha resultado ser uno de los más golpeados porque no se observan ventajas laborales para los mayormente capacitados, se ha cuestionado el papel que juega en la sociedad productiva y ha sido uno de los sectores que han recibido una reducción de la demanda.

## 4. CONCLUSIONES (Retos y oportunidades)

Dada la incertidumbre en que está el sector, la falta de recursos financieros y el desconocimiento de la nueva realidad de los mercados y de la economía, se proponen las siguientes actividades:

- a. Plan de trabajo integral: constituir una mesa de trabajo conformada por:  
(Estado -Mintransporte: Mincomercio, Minhacienda, Minsalud-  
Operadores de transporte aéreo,  
Operadores de aeropuertos,



Sectores económicos altamente correlacionados con el transporte aéreo - Anato, Cotelco, Asocolflores-)

- b. Considerar la ampliación de la vigencia de las medidas adoptadas en reducción de impuestos, flexibilización de plazos para el pago de servicios aeroportuarios y el desembolso de los recaudos de impuestos. Este lapso, sería conveniente, ampliarlo a mediano plazo (2021-2023), intervalo en el cual se calcula se recuperará el mercado de transporte aéreo.
- c. Crear confianza sanitaria para los usuarios del Transporte Aéreo, unificando la información sobre protocolos, contagios, etc. causados por el COVID-19.
- d. Tener claridad sobre el plan de acción que se debe implementar, incluyendo los protocolos en caso de un rebrote.
- e. Seguridad contractual del servicio de transporte aéreo. Observar el cumplimiento de los derechos y deberes establecidos de los pasajeros y aerolíneas (RAC 3.10)
- f. Estudiar la posibilidad de construir un fondo que respalde los contratos de transporte aéreo en caso de quiebra de una aerolínea.
- g. Elaborar encuestas que permitan determinar los cambios de las partes intervinientes en el servicio del transporte aéreo con el fin de estimular el mercado. Entre otros, si ¿Se aplicaran cambios de modelos de operación? ¿Futuro de los HUBS u operaciones punto a punto?, ¿Aeronaves tamaño medio?, ¿se reducirán los viajes de trabajo? ¿La economía colombiana cómo se recuperará? ¿las tarifas aéreas bajarán? ¿el empleo disminuirá?...