

FORO

SECTOR AÉREO

2030

¿Hacia dónde debe ir la
aviación en Colombia?

Inscripciones aquí 

FORO | SECTOR AÉREO
2030

¿Hacia dónde debe ir la aviación en Colombia?



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

Línea de Acción:

CONECTIVIDAD Y COMPETITIVIDAD

La competitividad del transporte aéreo colombiano

- 1 Competitividad conceptos y alcance
- 2 El transporte aéreo en la economía
- 3 Evolución global del mercado de Transporte Aéreo
 - Pasajeros
 - Carga
 - Aerotaxis
- 4 Costos del servicio para el operador
- 5 Costos del servicio para el usuario final

1 Competitividad conceptos y alcance

Temas en estudios de competitividad (CONPES, Fedesarrollo, ATAC):

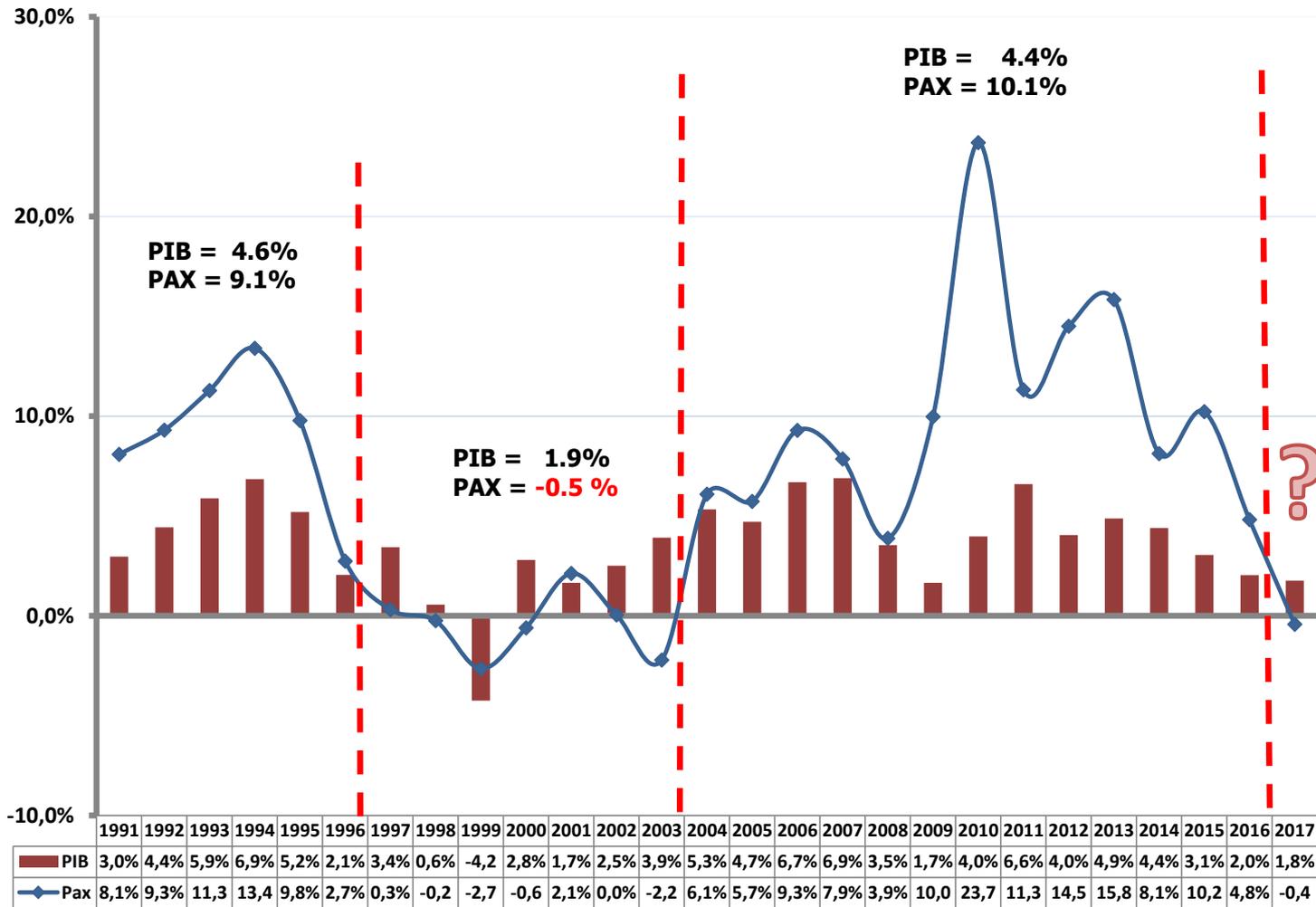
- Infraestructura aeronáutica y modelo de gestión
- Tecnologías eficientes en el uso del espacio aéreo
- Inversión en el sector (pública y privada)
- Políticas liberalización de acceso al mercado
- Precio competitivo del JET Fuel
- Fortalecimiento institucional del sector

Evolución mercado de transporte aéreo muestra mejoras y retos en la competitividad, para los prestadores del servicio y para el usuario final. Se busca identificar líneas de acción que  competitividad y conectividad aérea



2 El transporte aéreo en la economía

Colombia - Crecimiento del PIB y el tráfico aéreo total de Pasajeros



Alta correlación en desempeño del TA y la economía

Auge dinamiza más el TA y contracción lo reduce aún más

Ciclo reciente muy dinámico, pero cambió tendencia, con contracción económica de los últimos años.

El **TA** es un **dinamizador de la economía**, su multiplicador aporta al crecimiento de otros sectores, cada vez en mayor medida

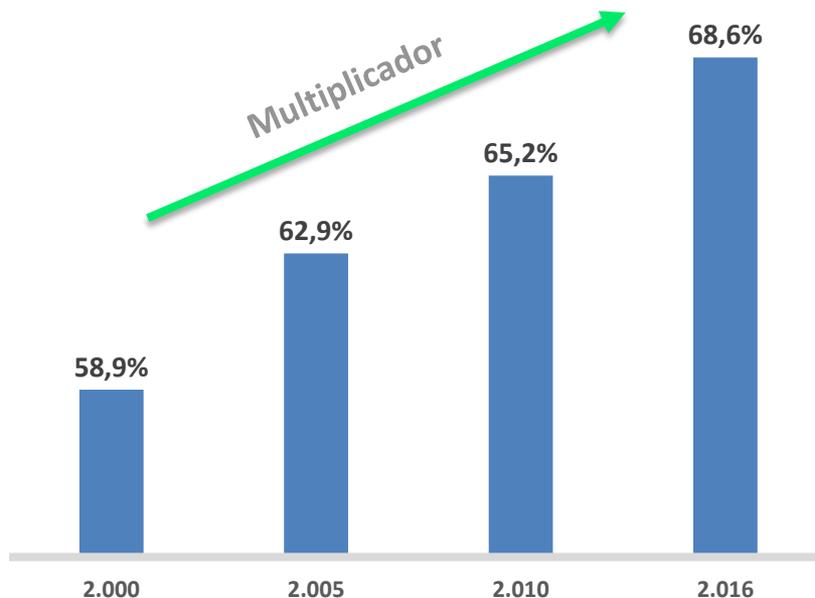
Beneficios del Transporte Aéreo

- Contribución creciente en la economía
- Efecto multiplicador en aumento
- Propaga mayores beneficios
- Estrecho vinculo con el turismo, motivar acciones conjuntas

Cifras IATA del TA en Colombia (2014):

- Empleo: 465k (directos e indirectos)
- Gasto turistas estimado en USD 3.9 billones y valor productos exportados se estima en USD 60.4 billones

Consumo Intermedio del Transporte Aéreo



Fuente: DANE, Cuentas Nacionales

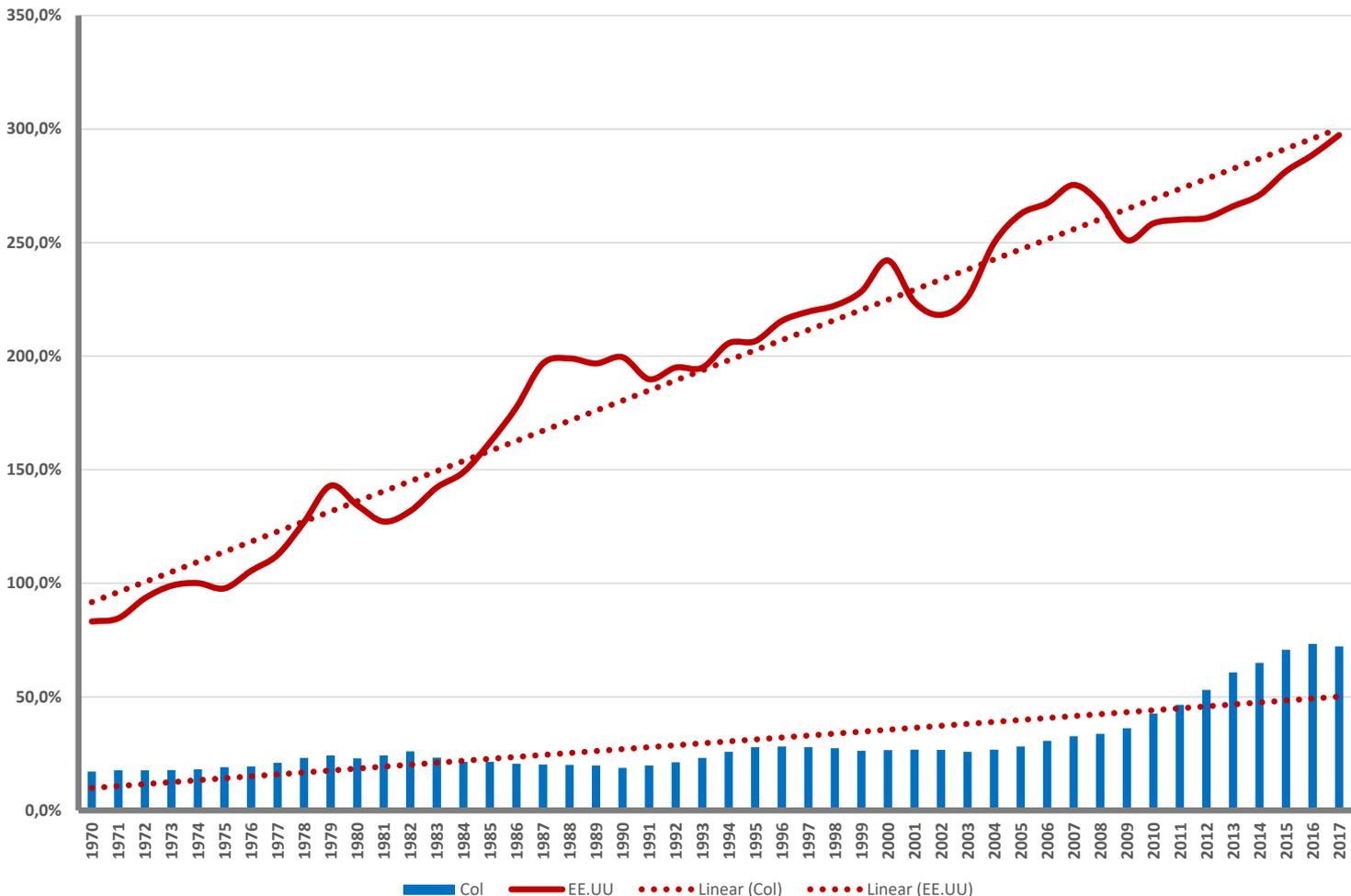
FORO | SECTOR AÉREO
2030

¿Hacia dónde debe ir la aviación en Colombia?



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

Trafico aéreo vs Población en COL y USA



Brecha vs mercado desarrollado (USA)
Aún muy amplia.
Gran Potencial de crecimiento

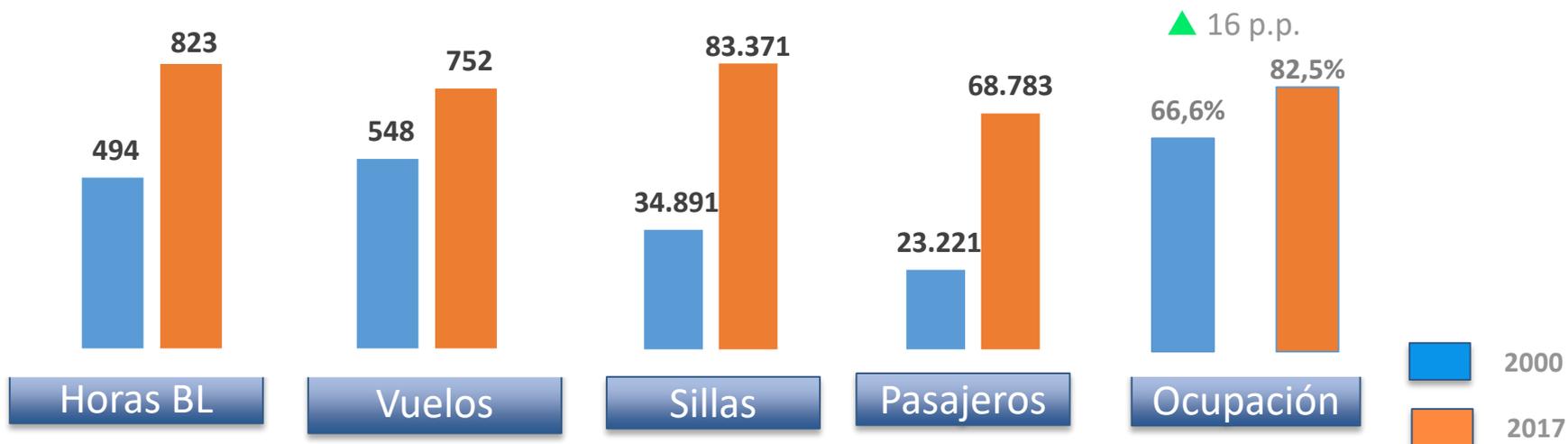
En Colombia acceso al TA ▲ más de 3X

3 Evolución mercado de Transporte Aéreo

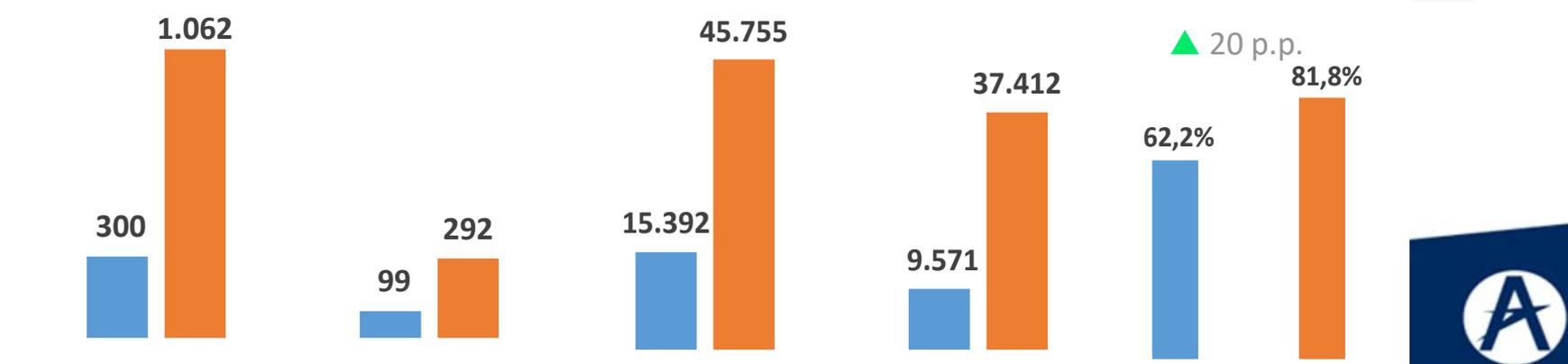
- Pasajeros

Mercado Aéreo de Pasajeros – Cambios (Indicadores Promedio Día)

Nacional



Internal



¿Hacia dónde debe ir la aviación en Colombia?



Mercado Aéreo de Pasajeros - Cambios destacados

Relevo de empresas, aumenta competencia

Nacional: 4 cesan y 3 nuevas

Internacional: 11 cesan y 21 nuevas

Factor ocupación mejora:

Nacional ▲ 16 p.p.

Internacional ▲ 20 p.p..

Renovación Flota mejora eficiencia:

JET 4ta Generación ▼ fuel 20% – 30%

Densificación de las aeronaves, ▲ sillas por vuelo

Nacional de 64 a 111

Internacional de 155 a 157

Mayor Tiempo Bloque afecta costos:

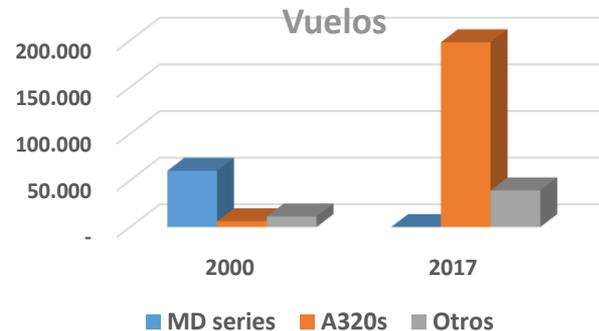
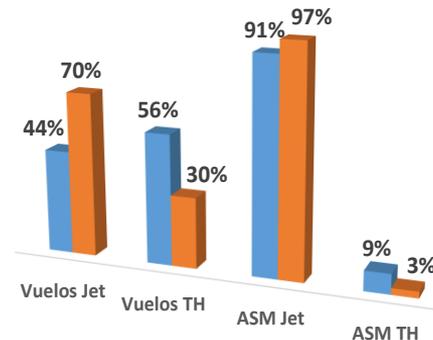
Nacional ▲ 22%

Internacional ▲ 20%



Congestión ▼ eficiencia

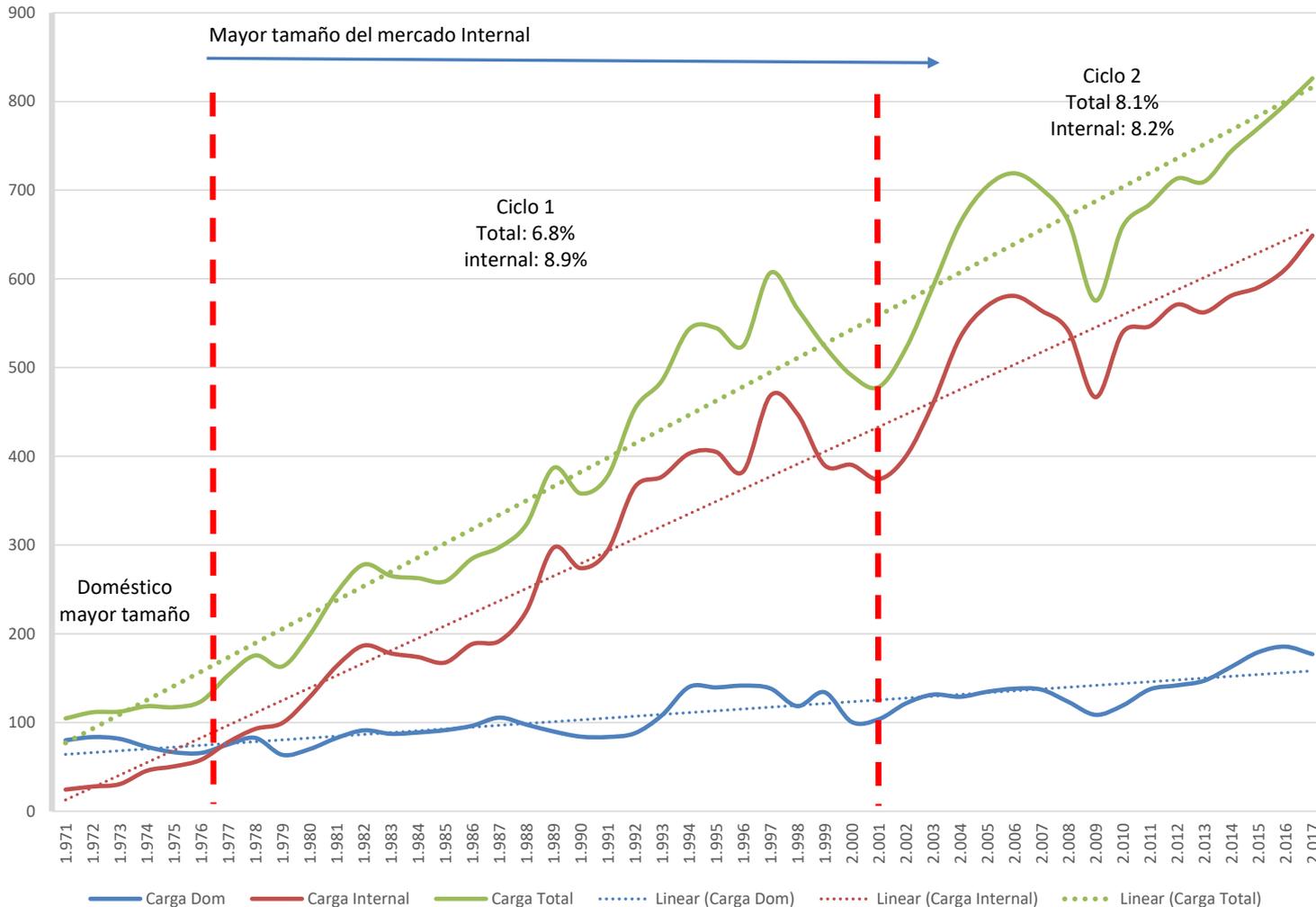
- ▲ competencia
- ▲ eficiencia
- ▲ competitividad



3 Evolución mercado de Transporte Aéreo

- Carga

Colombia - Toneladas de carga movilizadas por vía aérea (Miles)



Más dinamismo en Internacional, marca tendencia del total

Uni-direccionalidad se mantiene, en 65%-35% (2017)

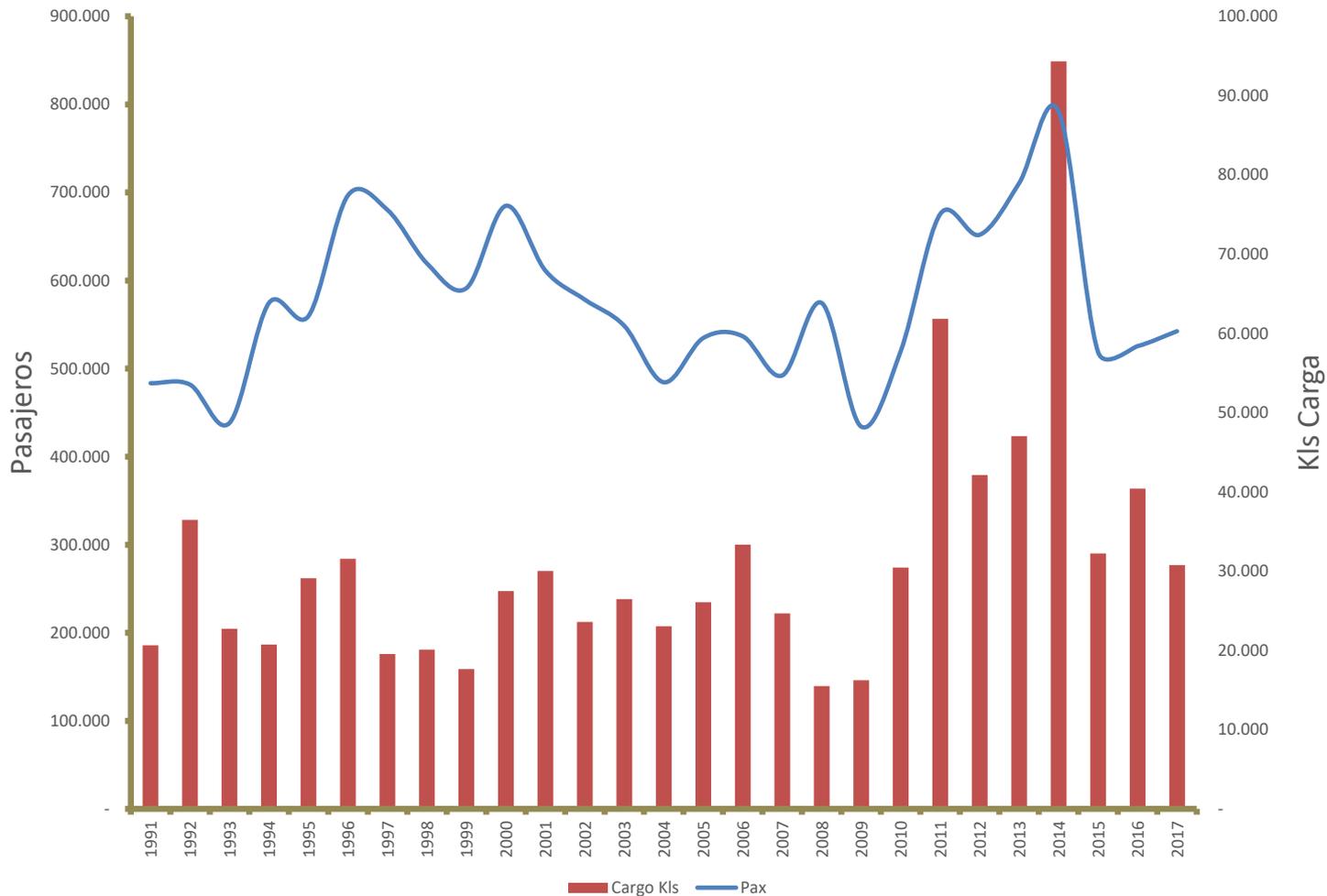
Cargueros bajan vs serv. combinados
 ▼ a 40% domestico
 ▼ a 80% nternal

Ocupación ▲
 66% Doméstico
 62% internacional

3 Evolución mercado de Transporte Aéreo

- Aerotaxis

Colombia - Tráfico aéreo en Aerotaxis



Alta variabilidad en el mercado, tanto pax como carga

Sujeta a ciclos de auge y caída de la actividad petrolera y economía regional

Tasa media vuelos de 0.9% en período, estancamiento,

Ala rotativa ▼ carga
Ala fija solo ▲ 1.5%

ÉREO

lombia?



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

4 Costos del servicio para el operador

Costos del servicio para el operador - Cambios

Rutas troncales (aviones JET):

- ▲ Costos directos por ▲ Fuel, gravado con tasas + transporte + impuestos (IP + 25%). Si es importado, fórmula ▲ Precio Fuel.
- ▲ Costo Tripulación y ▲ Costo Mantenimiento
- ⇒ Costos Aeronáuticos, diversidad de tarifas
- ▼ Costos Venta ▼ comisiones, IT internet

Rutas secundarias (aviones TH):

- Costos directos: ▲ Fuel agravado por ▲ 84% en aeropuertos regionales vs Bogotá.
- ▲ Costos Tripulación. Mantenimiento más alto en el total de costos.
- ▲ Costos Indirectos por ▲ en Administrativos y ▲ Financieros
- ▼ Costos Venta por ▼ comisiones e IT

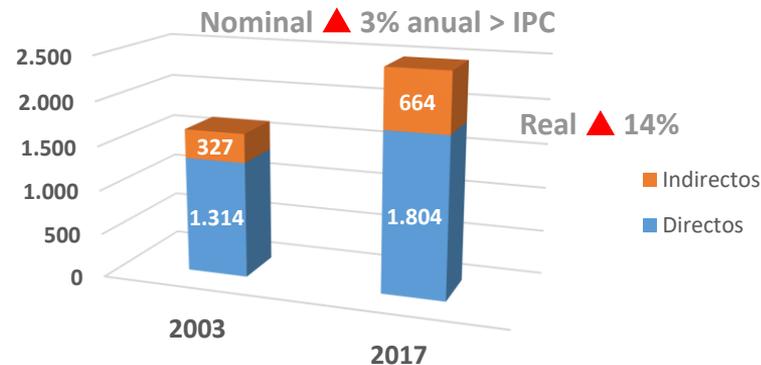
Grandes eficiencias por renovación de flota

Costo USD por HB - Troncales



Flota estable, eficiencias menos visibles

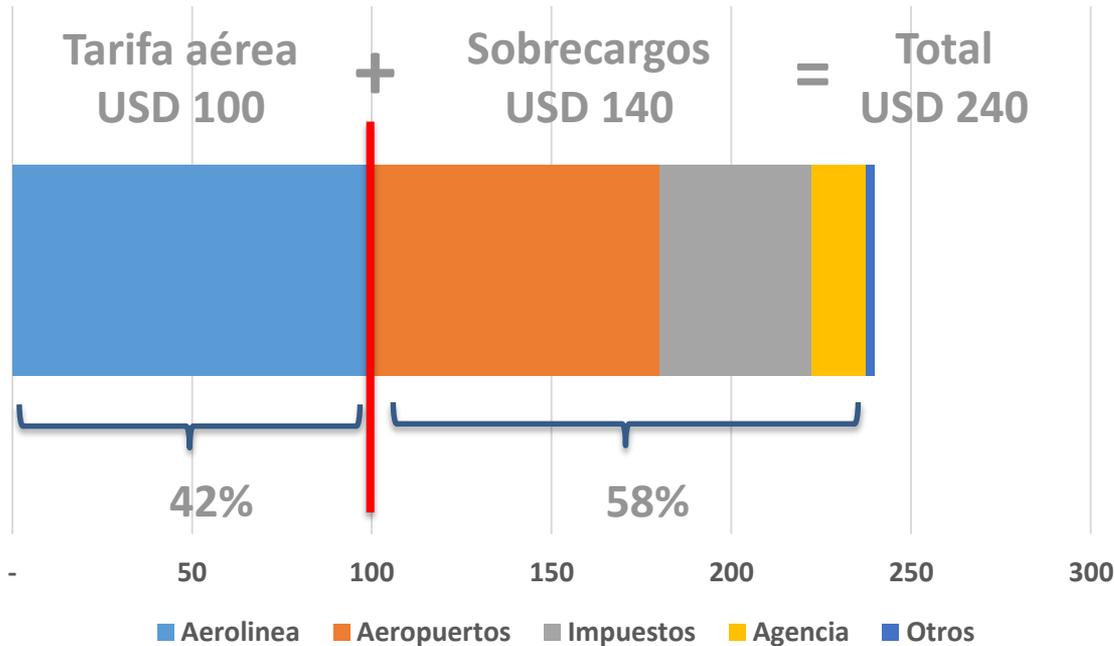
Costo USD por HB - Secundarias



5 Costo del servicio para el usuario final

Costo del servicio para el usuario final

Costo total de un boleto de USD 100



Libertad tarifaria (eliminación pisos y FS), estímulo a la competencia y eficiencias costos: ▼ Tarifas Aéreas

Pero ▲ sobrecargos tiquetes genera un “piso” muy alto, afectando la conectividad aérea, ▼ competitividad y alta carga operativa.

Según IATA, COL es el país de la región con mayor carga impositiva, después de VEN y ARG

San Andrés (Tarjeta Turismo) es el caso de mayor impacto en doméstico

Conclusiones y acciones propuestas

Mejoras en competitividad apreciables en red troncal e internacional, pero no visibles en las rutas secundarias y regionales. Notable crecimiento en el mercado de pasajeros, más moderado en el de carga y estancado en el de Aerotaxis. **Evaluar condiciones que afectan competitividad en rutas secundarias y de aerotaxis para mejorarla,** dada su importancia en la conectividad regional.

Renovación de flota y su densificación han producido mayores eficiencias, ahorro en consumo de Fuel, aumento en factores de ocupación. Junto a mayor competencia propiciada por la política aérea comercial, generan tarifas aéreas más bajas y mejora en el acceso de la población al servicio. Pero un nivel excesivo de sobre-cargos a los tiquetes y la tendencia a crear nuevas tasas e impuestos, encarece el servicio para el usuario. **Formular política pública que reduzca la carga tributaria y de sobretasas, simplificando y reorganizando el esquema actual.**

Costos de fuel crecientes por mercado y sobre-cargos. **Adoptar políticas que garanticen oferta de Fuel a precios competitivos, y reduzcan o eliminen el diferencial en las regiones y los sobrecargos.** Para costos de Tripulación y Mantenimiento, que también aumentan, **implementar propuestas para flexibilizar restricciones regulatorias.**

Conclusiones y acciones propuestas

Mejoras en capacidad de la infraestructura, con rol protagónico de concesiones en ampliación y modernización de los aeropuertos principales (grandes inversiones en Eldorado), así como mejoras en capacidad de servicios de navegación aérea.

Pero crecimiento dinámico del tráfico aéreo superó la mayor capacidad generada y plantea el reto principal para el crecimiento, por la saturación de Eldorado, slots insuficientes y congestión. Además, los diversos procesos de concesión han creado un régimen variado de tarifas por los mismos servicios aeroportuarios, induciendo alzas en los costos aeroportuarios (especialmente de aterrizaje). Revisar y formular un plan coordinado de expansión (Plan Navegación Aérea), y adoptar criterios de política para las nuevas concesiones, donde se considere la competitividad y eficiencia del sector. (Cartagena, pistas de Eldorado, etc).

Muchas gracias ...

