

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?



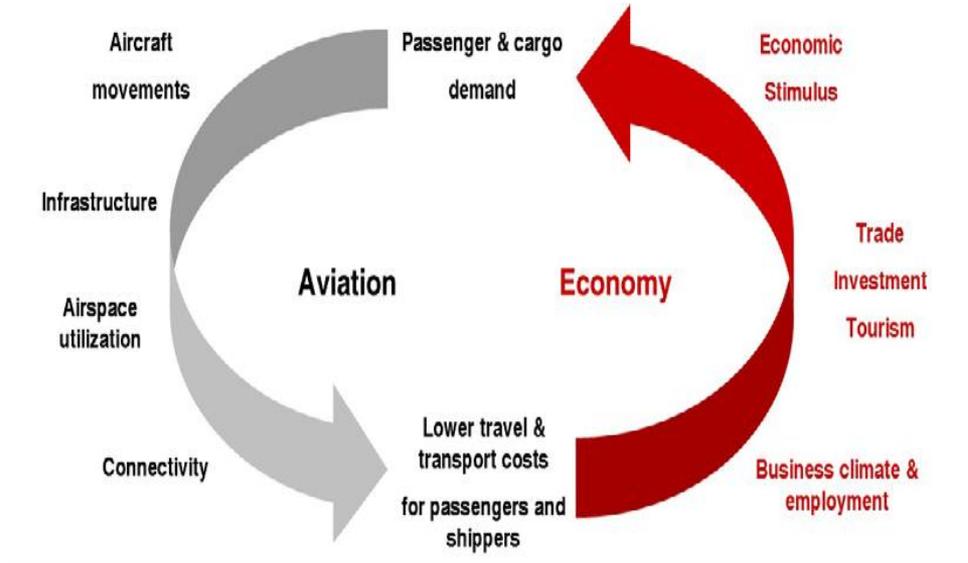
AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

COMPETITIVIDAD Y CONECTIVIDAD

CONECTIVIDAD AÉREA



CONECTIVIDAD CÍRCULO VIRTUOSO



* ECONOMIC BENEFITS OF REDUCING AVIATION TAXES IN LATIN AMERICA AND THE CARIBBEAN. AMSTERDAM, 20 APRIL 2016 COMMISSIONED BY IATA. GUILLAUME BURGHOUWT, THIJS BOONEKAMP, JOOST ZUIDBERG, VALENTIJN VAN SPIJKER

DEFINICIÓN - REQUISITOS

Consiste:

- El movimiento de pasajeros, correo y carga
- Con el mínimo de puntos de tránsito
- Para que el viaje sea lo más corto posible
- Con la satisfacción óptima del usuario
- Al mejor precio posible

El mejoramiento de la conectividad exige:

- la liberalización de los servicios de transporte aéreo de manera que se facilite el acceso a los mercados (verbigracia disminución o eliminación de barreras),
- el mejoramiento de la infraestructura (aeronáutica y aeroportuaria),
- el uso óptimo de los servicios a la navegación aérea, aeronaves, sistemas aeroportuarios, facilitación y seguridad, inter-modalidad, y
- actividad de las aerolíneas

Se agrega la variable de la necesidad de conectividad en determinadas regiones (obligación de servicio público en la UE)

SECTOR AÉREO - IMPORTANCIA ECONÓMICA

La participación del PIB aéreo en el PIB nacional incluyendo los encadenamientos hacia atrás, se mantuvo en crecimiento entre 2010 y 2016, a una tasa promedio de 9.6%, mientras que la de la producción fue de 4.1% (DNP 2017)

2014

- ➔ Transporte aéreo + actividad conexas y complementarias = 460 mil empleos directos e indirectos
- ➔ Contribución de \$ 2.6 mil millones al PIB

2007 - 2017

- ➔ Triplica número de pasajeros
- ➔ a una tasa promedio anual de 10,5%.

TURISMO- IMPORTANCIA ECONÓMICA

Turismo 2017

- ➔ segundo generador de divisas para el país (por encima del café, las flores y el banano)
- ➔ produjo USD 4.408 millones y 1.800 mil empleos en 2017
- ➔ 6.5 millones de visitantes extranjeros en 2017, casi el doble de los que llegaron en 2010. Un crecimiento de 28,3% respecto de 2016 y de 150% respecto de 2010
Gasto promedio = USD 127 diarios (incluyendo tiquetes)
- ➔ interno: “Encuesta de gasto en turismo interno 2014-2015” ➔ 24 principales ciudades del
12,4% de las personas de 10 o más años viajaron (pernoctaron por lo menos una noche fuera de su residencia. Gasto promedio diario = \$60.000.

Banrepública 2018
MINCIT 2016, 2017
DANE 2014-2015

CLASE MEDIA y TURISMO

2016

→ Globalmente = 3.2 billones de personas (hay cálculos de 500 millones más)
2030 mayoría de la población global (2/3 de los habitantes de Asia -China India-)
crecimiento = 160 millones de personas cada año por los próximos 5 años
en 2011, gastaba USD 35 trillones por año – en 2030 = USD 29 trillones más

→ Hoy se mueven en el mundo 1.2 billones de turistas que traspasan fronteras. La mitad se moviliza en avión

Colombia

→ Incremento de la clase media - 2015 *The Economist*, en Colombia la clase media no
→ ha crecido sino explotado → creciente turismo interno, 55% de la sociedad es
clase media

CLASE MEDIA = ELASTICIDAD DEMANDA FRENTE AL PRECIO

BID, 2015
SEMANA, 2018
KAHARAS, 2017

PRONÓSTICOS

2030

→ El Grupo De Estudios Sectoriales de la Aerocivil -GES- estima

Tráfico De Pasajeros en El Dorado 67.866.000 

41.945.000 nacionales  25.921.000 internacionales.

→

- Barranquilla 5.427.000
- Rionegro 17.319.000
- Bucaramanga 3.229.000
- Cartagena 10.912.000
- San Andrés 5.261.000
- Cali 9.998.000
- Armenia 1.076.000

Grupo de Estudios Sectoriales – Aerocivil
No son O&D ni por segmentos – es movimiento de aeropuertos

FORO | SECTOR AÉREO
2030

¿Hacia dónde debe ir la aviación en Colombia?



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

VARIABLE: REGULATORIO GENERAL

SIN LÍMITES NI EN EL AIRE Y NI EN LA TIERRA

Simplificar y facilitar todos los procedimientos y trámites ante la Aerocivil buscando ajustarse a las LAR

Esto incluye la adopción de medidas como la reciente sobre la supresión de las audiencias públicas.

Mantener el esquema de libertad tarifaria que ha probado sus bondades en el crecimiento del tráfico (evitar pisos o techos que impiden el uso óptimo del inventario de sillas)

Promover la supresión de algunos cargos adicionales a los tiquetes y evitar la imposición de nuevos

REGULATORIO- INTERNACIONAL

Colombia tiene suscritos 46 instrumentos bilaterales (además están la CAN, AEC, CLAC

Ha cursado unas 20 invitaciones para profundizar ASAs o MoUs vigentes o para suscribir nuevos. Estas incluyen países como China e India en los que se estima que para 2030 la clase media será 2/3 de la población

El grado de liberalidad de las disposiciones contenidas en los instrumentos bilaterales y en los acuerdos multilaterales es fundamental en el incremento de la competencia, vg. más servicios, más competencia, más opciones de tarifas

Debe continuarse la política de 3^{as} y 4^{as} y 5^{as} bajo esquema de reciprocidad en pax; y como viene siendo desde la última década, libertad en carga

REGULATORIO - NACIONAL Y REGIONAL

Explorar opciones normativas o directrices que faciliten el acceso a los mercados (por ejemplo garantía de seriedad, número de aeronaves)

Trabajo conjunto con MINCIT en los planes de turismo paz y convivencia

Posibilitar la venta de tkts individuales a los aerotaxis, al menos en ciertos servicios

INFRAESTRUCTURA

Decidir sobre el futuro de la infraestructura aérea para el área de Bogotá, teniendo en cuenta : (i) las proyecciones de tráfico y la propuesta de El Dorado 2 (siempre que la misma asegure plena operación de los dos aeropuertos de Bogotá), (ii) la infraestructura de carga y logística de El Dorado, (iii) la importancia de la competencia entre aeropuertos y de la existencia de aeropuertos de bajo costo para aerolíneas de bajo costo

Realizar y/o revisar los planes maestros de los aeropuertos de ciudades intermedias

Cruzar los mapas de las ZOMAC, de la lista Naciones Unidas de municipios de mayor riesgo en el posconflicto, de las rutas sociales de Satena, de los proyectos piloto del MINCIT con las de los aeródromos de la Aerocivil; y revisar la flota de aerotaxis tanto de ala fija como de ala rotativa, con el fin de detectar las necesidades de mejoramiento de infraestructura y de buscar opciones para la operación de la flota de aerotaxis