

Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Liliana Ordóñez

Julio 30 de 2014

Tarifas aéreas en Colombia: una comparación internacional

Durante el período 2010-2011, Colombia experimentó graves inundaciones que afectaron la movilidad terrestre de carga y pasajeros. Ello indujo a buscar vías alternas de movilización, siendo prácticamente la única disponible la de la movilización aérea, ante la carencia en Colombia de “locomotoras” o comunicaciones por vía fluvial. Una nueva oleada de presión sobre la demanda por transporte aéreo se experimentó durante el segundo semestre del 2013, esta vez como resultado de los bloqueos al transporte terrestre por cuenta del renombrado “Paro Nacional Agrario”.

Aunque ese incremento en la demanda por movilización aérea se ha visto acompasado por una mayor oferta y competencia entre las aerolíneas durante este período 2011-2013, la dinámica de esta última resultó inferior a la demanda. Ello ha redundado en incrementos significativos en el costo de los pasajes aéreos en Colombia, donde también han tenido incidencia sobre la estructura de costos los elevados precios del petróleo y los crecientes costos operativos locales.

En efecto, durante 2013 se movilizaron 19.7 millones de pasajeros frente a los 13.9 millones del 2010, representando un crecimiento del 14% anual. Esta dinámica ha continuado en 2014, mostrando expansiones del 13% anual. En este sentido, las cifras sustentan nuestra primera hipótesis sobre un marcado incremento en la demanda por movilización aérea.

Ante esa expansión de la demanda, superior a la de la oferta, se ha registrado una marcada inflación en el costo de los tiquetes aéreos, pero mostrando ciclos cambiantes. Por ejemplo, durante 2001-2008, los pasajes aéreos promediaron incrementos del 9.9% anual, superando la inflación promedio del 6.1% anual de ese período. Sin embargo, durante 2009-2010, se observó una deflación (-5.5% en promedio) como resultado de la crisis financiera internacional. Posteriormente, durante 2011-2012, los precios de los pasajes crecieron a ritmos del 4.5% anual frente a una inflación general del 3.3% anual, aprovechando el choque de demanda debido a la fuerte ola invernal que afectó el transporte terrestre. Finalmente, durante 2013-2014, la inflación de los pasajes aéreos ha continuado creciendo, ahora a ritmos del 12% anual (al corte de junio de 2014), muy por encima de la inflación total (2.4%), ver gráfico 1. Así, durante el período 2000-2014, la inflación de los pasajes aéreos en Colombia ha acumulado un desborde de la inflación total en cerca de un 30%.

Un factor que sin lugar a dudas ha incidido en el costo de los servicios aéreos ha sido el elevado precio del petróleo. Recordemos que el barril-WTI ha promediado cerca US\$97 en los últimos tres años, valor significativamente superior al promedio de la década anterior (US\$56).

Sin embargo, al comparar la situación inflacionaria de los pasajes aéreos en Colombia con algunos de sus pares latinoamericanos, se observa que el crecimiento de los precios ha sido más marcado en Colombia. Por ejemplo, tomando como año base 2009, la inflación de los tiquetes aéreos en Colombia supera la inflación promedio en

Continúa

Director: Sergio Clavijo

Con la colaboración de Liliana Ordóñez

5% (al corte de junio de 2014), mientras que en Chile y Perú se observa que la inflación de los tiquetes aéreos se ubica un 14% por debajo de la inflación total (ver gráfico 2).

Estas cifras llevarían a descartar la hipótesis de que se trataría de una inflación de costos resultante de la escalada de precios internacionales del petróleo. De hecho, de ser así, Chile y Perú se habrían golpeado más fuertemente, al ser importadores netos de petróleo.

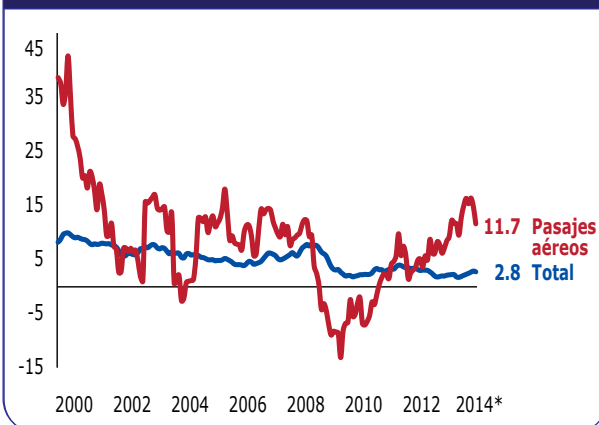
Cabe entonces preguntarse si la escalada de precios en los tiquetes aéreos en Colombia pudiera estar explicada por la falta de suficiente competencia en el mercado de transporte aéreo colombiano. Lo primero que vale la pena destacar es que en Colombia no existen, en principio, barreras a la entrada y, de hecho, han llegado nuevas aerolíneas a competir, especialmente en las rutas locales (COPA, LAN y Viva Colombia), aunque la frecuencia de vuelos de los competidores todavía deja mucho que desear, como para hacer mella a la posición dominante que ha logrado Avianca.

De otra parte, cabe explorar si los costos operativos locales acaso fueran exagerados. Según la Asociación de Transporte Aéreo Colombiano (ATAC), la tarifa de vigilancia que deben pagar las aerolíneas a la Superintendencia de Puertos y Transporte, alcanza alrededor del 6% de las utilidades netas de este sector. Faltaría por establecer si esta tarifa y otros costos asociados acaso pudieran justificar la escalada de los precios antes comentada.

En síntesis, la inflación de pasajes aéreos en Colombia ha desbordado hasta en un 30% la inflación total durante el período 2000-2014. Este ha sido el resultado de una mezcla de choques en la demanda y de factores de costos por el lado de la oferta, focalizados especialmente en los costos de combustible a nivel internacional. Sin embargo, cuando se compara con lo ocurrido en países vecinos-competidores, como Chile y Perú se observa que allí la escalada de precios no ha ocurrido y, de hecho, se ubican sus ajustes por debajo de la inflación.

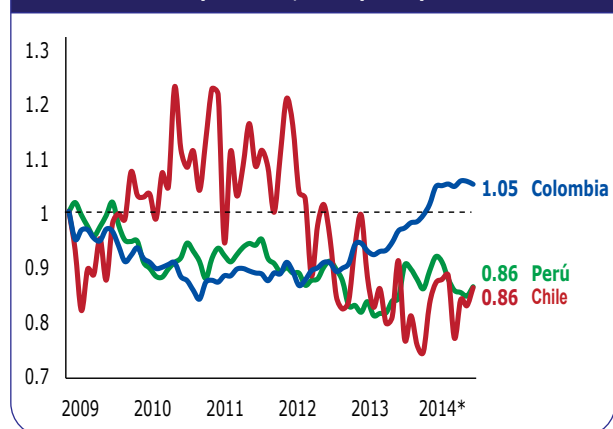
Nos queda entonces por indagar detalles de la “organización industrial” que muestra el mercado aéreo en Colombia para comprender mejor lo ocurrido en un sector cada vez más sensible a los temas de competitividad del país. En principio, sabemos que no existen barreras a la entrada en Colombia, luego debe ser que el mercado dominante todavía debe enfrentar mayores dinanismos de sus competidores, antes de ver una convergencia de precios hacia “un único-precio-internacional”, como lo plantea la teoría de mercados competitivos.

Gráfico 1. Inflación de pasajes aéreos vs. Inflación total en Colombia (Var.% anual)



*Datos con corte a junio de 2014
Fuente: elaboración Anif con base en Dane

Gráfico 2. IPC Pasaje Aéreo/ IPC Total (Colombia, Chile y Perú)



*Datos con corte a junio de 2014
Fuente: elaboración Anif con base en Dane, INEI de Perú e INE de Chile.