

Cir 316
AT/135



Diferencias regionales en los aspectos económicos de la explotación de las líneas aéreas internacionales: 2004 y 2005

Aprobada por el Secretario General
y publicada bajo su responsabilidad

**Cir 316
AT/135**



Diferencias regionales en los aspectos económicos de la explotación de las líneas aéreas internacionales: 2004 y 2005

Aprobada por el Secretario General
y publicada bajo su responsabilidad

Publicado por separado en español, francés, inglés y ruso, por la
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

La información sobre pedidos y una lista completa de los agentes
de ventas y librerías, pueden obtenerse en el sitio web de la OACI:
www.icao.int.

**Cir 316 de la OACI — *Diferencias regionales en los aspectos
económicos de la explotación de las líneas aéreas
internacionales: 2004 y 2005***

Núm. de pedido: CIR316-CD
ISBN 978-92-9231-152-0

© OACI 2008

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción, de
ninguna parte de esta publicación, ni su tratamiento informático, ni su
transmisión, de ninguna forma ni por ningún medio, sin la autorización previa
y por escrito de la Organización de Aviación Civil Internacional.

ÍNDICE

	<i>Página</i>
Capítulo 1. Introducción	1
Capítulo 2. Niveles de ingresos unitarios.....	2
Tráfico de pasajeros.....	2
Tráfico de carga y correo	7
Capítulo 3. Diferencias regionales en los ingresos por pasajero en servicios regulares y costos correspondientes	11
Resultados financieros totales por grupos de rutas internacionales.....	11
Comparación de los resultados de 2005 con los de 2003.....	12
Variaciones de la relación de ingresos/costos entre las líneas aéreas.....	18
Capítulo 4. Factores determinantes de las diferencias regionales en los costos	19
Composición de la flota y longitud de las etapas de vuelo	19
Precios del combustible y lubricantes de aeronaves.....	21
Derechos aeroportuarios y otros derechos conexos	21
Coeficiente de ocupación.....	24
Otras causas de las diferencias regionales en los costos.....	24
Resumen de las causas de las diferencias regionales en los costos.....	26
Apéndice 1. Fuentes y cobertura de los datos	28
Fuentes de los datos.....	28
Cobertura de los datos.....	28
Apéndice 2. Método de análisis y márgenes de imprecisión	34
Método de análisis	34
Márgenes de imprecisión	37
Apéndice 3. Cuestionarios relativos a ingresos y costos.....	39
I. Facsímiles de cuestionarios y adjuntos.....	40
II. Estados que respondieron a los cuestionarios.....	46

Capítulo 1

INTRODUCCIÓN

1.1 Se ha preparado esta circular en cumplimiento de la Resolución A36-15, Apéndice G, de la Asamblea de la OACI por la que se pide al Consejo que dé instrucciones al Secretario General para que “publique periódicamente un estudio sobre las diferencias regionales en el nivel de los costos de explotación del transporte aéreo internacional, en el que se analice el modo en que las diferencias en las operaciones y precios básicos pueden afectar sus niveles y las consecuencias que las modificaciones de los costos pueden tener con respecto a las tarifas del transporte aéreo”. Este estudio sobre las *Diferencias regionales en los aspectos económicos de la explotación de las líneas aéreas internacionales: 2004 y 2005* es una continuación del estudio que abarcaba los años 2002 y 2003 publicado en 2006 (Circular 310-AT/132) y de tres estudios anteriores: uno que abarcaba los años 2000 a 2001 (publicado en la Circular 306-AT/128), otro que abarcaba los años 1998 y 1999 (publicado en la Circular 293-AT/125) y un tercero que abarcaba los años 1992 a 1997 (publicado en la Circular 280-AT/117). Previamente, se había publicado una serie de estudios anuales similares con el título *Diferencias regionales en las tarifas y costes de los servicios aéreos internacionales de pasajeros y carga*, que abarcaba los años 1976 a 1992. Los estudios se publican ahora en forma bienal o año por medio, aunque se sigue reuniendo y analizando datos en forma anual. La presente circular se centra en los años 2004 y 2005 y se hacen algunas comparaciones con 2003, el año más reciente del que se dispone de datos en la Circular precedente (Circular 310-AT/132).

1.2 Respecto a la totalidad de las rutas internacionales clasificadas en 17 grupos, se presentan en el Capítulo 2 los datos correspondientes a los ingresos por transporte de pasajeros, carga y correo en servicios regulares. Con referencia a los mismos grupos de rutas, se presentan en el Capítulo 3 las diferencias regionales en los costos relacionados con los ingresos por servicios regulares de pasajeros. En el Capítulo 4, se determinan las causas principales de las diferencias regionales en los costos. En los Capítulos 2 y 3, se comparan los resultados de 2005 con los de 2003.

1.3 En el Apéndice 1, se indican las fuentes de los datos utilizados en el estudio, junto con información acerca de la magnitud de la muestra en la que se han basado los datos sobre ingresos y costos. En el Apéndice 2, se presenta el método de análisis utilizado en el presente estudio junto con información sobre los márgenes de imprecisión, un factor que debería tenerse en cuenta al considerar los resultados de estudios de esta índole. En el Apéndice 3, figuran facsímiles de los cuestionarios e información sobre las respuestas.

1.4 Salvo que se indique de otro modo, todas las referencias a “centavos” en esta circular han de interpretarse como “centavos estadounidenses” y todas las referencias a “dólares” han de interpretarse como “dólares estadounidenses”.

Capítulo 2

NIVELES DE INGRESOS UNITARIOS

Tráfico de pasajeros

2.1 En la Tabla 2-1 se presenta la estimación del promedio de ingresos por unidad de pasajeros, en servicios regulares, en 2004 y 2005, por grupos de rutas.

2.2 En la columna 1 de la Tabla 2-1 se indica el promedio (ponderado) de ingresos por pasajero-kilómetro del tráfico regular de pasajeros para cada grupo de rutas para 2004 y 2005. Estos datos se consideran representativos de todas las líneas aéreas que explotan un grupo de rutas en particular e incluyen también la estimación para líneas aéreas que no notifican datos. Los datos se presentan sin distinguir entre clases de viajes o entre tipos de tarifas de pasajeros. Por lo tanto, representan el promedio general ponderado respecto a cada una de las rutas, en todos los grupos, y respecto a todos los tipos de tarifas de pasajeros. El promedio general de ingresos por pasajero-kilómetro, excluidos los ingresos conexos, se estimó en 8,04 centavos en 2004 y en 8,38 centavos en 2005. No obstante, el promedio por grupo de rutas varía desde un máximo de 14,6 centavos, dentro de Europa, hasta un mínimo de 5,5 centavos, en las rutas que atraviesan el Pacífico septentrional y central en 2004, y desde un máximo de 14,4 centavos hasta un mínimo de 5,8 centavos en los mismos grupos de rutas en 2005. Por no haber una representación suficiente de líneas que notifican sus datos, no se incluyen en este análisis tres grupos de rutas: entre y dentro de Centroamérica y el Caribe, dentro del Oriente Medio y dentro del África, aunque se incluyen las estimaciones correspondientes en los totales mundiales para ambos años.

2.3 A escala mundial, la estimación de promedio de ingresos por pasajero-kilómetro para servicios regulares de 8,38 centavos en 2005 reflejó un aumento superior al 8% con respecto al nivel correspondiente a 2003. Se dispone de datos comparativos por grupo de rutas entre 2003 y 2005 para 14 grupos de rutas individuales. En 12 de esos 14 grupos de rutas se registraron aumentos, que van de un crecimiento superior a 15% para las rutas que atraviesan el Pacífico septentrional, central y meridional a un 4% para las rutas entre Canadá, México y los Estados Unidos. Se registró una disminución de un 1% en las rutas de Europa, y prácticamente no se registraron cambios en la estimación de rendimiento medio por pasajero en las rutas entre Norteamérica y Centroamérica/Caribe (véase la Figura 2-1).

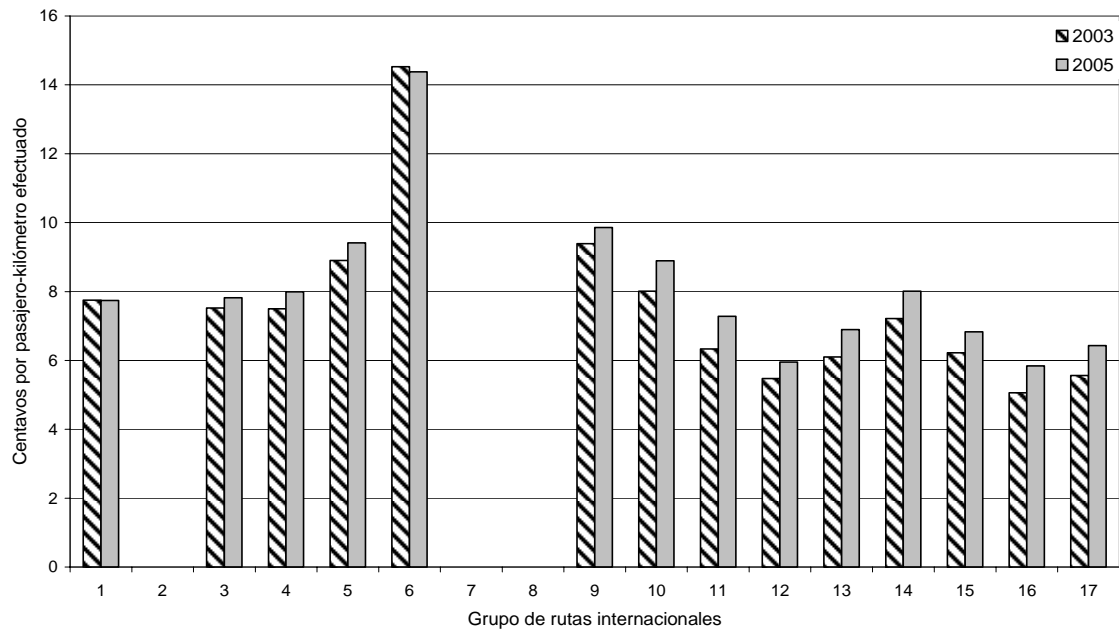
2.4 Las modificaciones observadas en cuanto a ingresos entre 2003 y 2005 son un eco del debilitamiento del dólar estadounidense frente a la mayoría de las divisas del resto del mundo, especialmente las de los países de Europa y Asia/Pacífico. El cambio relativo entre 2003 y 2005 sería, en muchos casos, considerablemente inferior si se expresara en las divisas nacionales de las líneas aéreas pertinentes. En el Capítulo 3 (párrafos 3.11 y 3.12) se presenta una breve evaluación de este efecto.

2.5 Los análisis precedentes (párrafos 2.2 a 2.4) se refieren solamente al promedio de ingresos unitarios de todas las líneas aéreas combinadas en cada grupo de rutas. Los ingresos pueden diferir mucho de este promedio en una u otra de las líneas aéreas. En las Tablas 2-2 y 2-3, se muestra para el caso de los servicios de pasajeros la variación de los ingresos en cada grupo de rutas en 2004 y 2005, respectivamente. Para algunos grupos de rutas, los ingresos unitarios de cada una de las líneas aéreas no varían mucho del promedio para el grupo de rutas (por ejemplo, para las rutas entre Norteamérica y Centroamérica/Caribe, dentro de Norteamérica y que atraviesan el Pacífico meridional). Sin embargo, en la mayoría de los grupos de rutas los ingresos unitarios difieren significativamente de una línea aérea a otra debido, entre otros factores, a diversas estructuras de rutas y combinaciones de tráfico.

Tabla 2.1. Estimación del promedio de ingresos por pasajero por grupo de rutas internacionales¹: 2004 y 2005

Grupo de rutas ²	Ingresos por pasajero-kilómetro (centavos) ³		Coeficiente de ocupación (porcentaje)	
	(1)		(2)	
	2004	2005	2004	2005
1. Entre Norteamérica y Centroamérica/Caribe	7,7	7,7	69	72
2. Entre Centroamérica y el Caribe y dentro de ambas regiones	—	—	—	—
3. Entre Canadá, México y Estados Unidos	7,6	7,8	69	71
4. Entre Norteamérica/Centroamérica/Caribe y Sudamérica	7,8	8,0	70	73
5. Dentro de Sudamérica	9,1	9,4	63	65
6. Dentro de Europa	14,6	14,4	70	72
7. Dentro de Oriente Medio	—	—	—	—
8. Dentro de África	—	—	—	—
9. Entre Europa y Oriente Medio	9,4	9,9	69	71
10. Entre Europa/Oriente Medio y África	8,4	8,9	72	72
11. Atlántico septentrional	6,7	7,3	80	81
12. Atlántico central	5,7	6,0	78	80
13. Atlántico meridional	6,5	6,9	80	80
14. Dentro de Asia/Pacífico	7,7	8,0	69	69
15. Entre Europa/Oriente Medio/África y Asia/Pacífico	6,6	6,8	75	76
16. Pacífico septentrional y central	5,5	5,8	81	80
17. Pacífico meridional	6,0	6,4	76	77

1. Los datos presentados se consideran representativos de todas las líneas aéreas que operan en el grupo de rutas indicado. En el Apéndice 1 se indica el carácter representativo de los datos y en el Apéndice 2 se analizan los márgenes de imprecisión que habrán de tenerse en cuenta. Para las rutas entre Centroamérica y el Caribe, dentro de Oriente Medio y dentro de África, la representación no era suficiente para justificar su presentación por separado, pero los datos se incluyeron en los promedios mundiales.
2. En el Apéndice 3, en el reverso del cuestionario sobre ingresos, figura una definición más detallada de los grupos de rutas.
3. Estas cifras no incluyen, por lo general, los ingresos varios de explotación imputables al tráfico internacional de pasajeros. En cada grupo de rutas, esos ingresos varios de explotación no incluidos pueden representar un importe adicional de los ingresos medios indicados de 8% en 2004 y 2005.



- | | | |
|-------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|
| 1. Norteamérica-Centroamérica | 7. Oriente Medio | 13. Atlántico meridional |
| 2. Centroamérica | 8. África | 14. Asia/Pacífico |
| 3. Norteamérica | 9. Europa-Oriente Medio | 15. Europa-Asia/Pacífico |
| 4. Norteamérica-Sudamérica | 10. Europa-África | 16. Pacífico septentrional/central |
| 5. Sudamérica | 11. Atlántico septentrional | 17. Pacífico meridional |
| 6. Europa | 12. Atlántico central | |

Figura 2-1. Comparación de ingresos por pasajero: 2003 y 2005

Tabla 2-2. Variación en los ingresos entre líneas aéreas por servicios regulares de pasajeros: 2004

Grupo de rutas (nombre abreviado)	Promedio de ingresos (centavos) por pasajero-kilómetro (todas las líneas aéreas de la Tabla 2-1)	Número de líneas aéreas en este análisis	Ingresos (centavos) por pasajero-kilómetro por cada línea aérea																								
			2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	Más	
			a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a
1. Norteamérica-Centroamérica	7,7	8					4	3	0	1																	
2. Centroamérica	—																										
3. Norteamérica	7,6	11				1	3	5	2																		
4. Norteamérica-Sudamérica	7,8	11			1	1	1	4	1	1	1	0	0	1													
5. Sudamérica	9,1	3								2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		
6. Europa	14,6	41				2	1	3	4	2	2	3	2	2	2	2	2	2	4	3	1	0	2	1		1 ¹	
7. Oriente Medio	—																										
8. África	—																										
9. Europa-Oriente Medio	9,4	24				3	6	3	5	4	1	0	1	0	0	1											
10. Europa-África	8,4	26			1	3	2	4	2	6	5	0	0	1	1	1											
11. Atlántico septentrional	6,7	28	1	0	5	12	8	1	0	1																	
12. Atlántico central	5,7	9			2	5	0	0	2																		
13. Atlántico meridional	6,5	11		1	2	2	5	0	0	0	1																
14. Asia/Pacífico	7,7	19	1	1	1	3	4	2	2	0	1	2	1	0	1												
15. Europa-Asia/Pacífico	6,6	34		1	7	11	6	5	2	2																	
16. Pacífico septentrional/central	5,5	16		1	6	3	4	2																			
17. Pacífico meridional	6,0	3				2	0	1																			

1. Entre (37-38).

Tabla 2-3. Variación en los ingresos entre líneas aéreas por servicios regulares de pasajeros: 2005

Grupo de rutas (nombre abreviado)	Promedio de ingresos (centavos) por pasajero-kilómetro (todas las líneas aéreas de la Tabla 2-1)	Número de líneas aéreas en este análisis	Ingresos (centavos) por pasajero-kilómetro por cada línea aérea																								
			2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	Más	
			a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a
			3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	de	
			Número de líneas aéreas																								
1. Norteamérica-Centroamérica	7,7	10				3	1	4	1	1																	
2. Centroamérica	—																										
3. Norteamérica	7,8	11				1	2	6	2																		
4. Norteamérica-Sudamérica	8,0	9				1	2	3	2	1																	
5. Sudamérica	9,4	4						1	1	1	0	1															
6. Europa	14,4	34				1	1	2	2	2	2	3	3	2	2	0	2	6	1	0	1	1	2			1 ¹	
7. Oriente Medio	—																										
8. África	—																										
9. Europa-Oriente Medio	9,9	22				1	4	5	2	3	3	2	0	1	0	0	0	1									
10. Europa-África	8,9	25				2	3	2	5	4	3	3	2	0	1												
11. Atlántico septentrional	7,3	26	1	0	3	6	10	5	0	0	1																
12. Atlántico central	6,0	11			2	5	2	1	0	1																	
13. Atlántico meridional	6,9	11		1	1	2	5	1	0	0	1																
14. Asia/Pacífico	8,0	27		1	1	4	5	4	5	1	1	3	1	0	1												
15. Europa-Asia/Pacífico	6,8	35		1	9	9	6	5	4	0	1																
16. Pacífico septentrional/central	5,8	18		2	4	5	4	2	0	0	1																
17. Pacífico meridional	6,4	4		1	0	2	0	1																			

1. Entre (33-34).

Tráfico de carga y correo

2.6 En la Tabla 2-4, se presenta el promedio de ingresos unitarios notificados de carga y correo en 2004 y 2005, por grupo de rutas internacionales. Cabe señalar que el promedio de ingresos unitarios de un mismo grupo de líneas aéreas puede diferir de un año a otro para cada uno de los grupos de rutas. Una vez más, la razón es que los datos disponibles son limitados y dependen de la notificación de los transportistas aéreos cuya composición también puede diferir de un año a otro.

2.7 En la columna 1 de datos de la Tabla 2-4 se indica el promedio general de ingresos por tonelada-kilómetro efectuado respecto a todo el tráfico regular de carga en cada grupo de rutas [sea en aeronaves de pasajeros o en aeronaves mixtas (pasajeros y carga) o en aeronaves exclusivamente de carga]. Las diferencias entre los promedios por grupos de rutas oscilan desde un máximo de 78,7 centavos en rutas dentro de Norteamérica hasta un mínimo de 19,1 centavos en rutas que atraviesan el Pacífico meridional en 2004 y desde un máximo de 88,8 centavos hasta un mínimo de 18,0 centavos en el mismo grupo de rutas en 2005. Si se comparan las cifras de 2003 con las de 2005, se advierte que 13 de los grupos de rutas registraron un aumento y 4 registraron una disminución.

2.8 En las columnas 2 y 3 de la Tabla 2-4 se indica el promedio de ingresos por tonelada-kilómetro realizado respecto del tráfico regular de carga en aeronaves de pasajeros y en aeronaves mixtas y en aeronaves exclusivamente de carga, respectivamente. En la mayor parte de los grupos de rutas de los que se disponen datos, debido a que se ofrece gran capacidad de carga a tarifas competitivas en aeronaves de fuselaje ancho de pasajeros y mixtas (por ejemplo en las rutas que atraviesan el Pacífico septentrional/central), los ingresos generados por las aeronaves de pasajeros y mixtas son menores a los de las aeronaves exclusivamente de carga. Ello refleja que, dependiendo de la combinación de tráfico, la base del costo de la carga en aeronaves mixtas permite ofrecer tarifas muy inferiores a las ofrecidas en servicios exclusivamente de carga. Además, en el caso de algunas rutas de Norteamérica, el mayor rendimiento de carga en aeronaves exclusivamente de carga corresponde a datos de los principales transportistas aéreos exclusivamente de carga, que incluyen también cifras para tráfico de mensajería e ingresos por ese concepto.

2.9 En la columna 4 de la Tabla 2-4, se indica el promedio de ingresos por tonelada-kilómetro realizado para tráfico de correo aéreo en cada grupo de rutas. Los promedios para grupos de rutas varían desde un máximo de 81,1 centavos en las rutas dentro de Oriente Medio hasta un mínimo de 24,2 centavos en las rutas dentro de Sudamérica en 2004, y desde un máximo de 61,2 centavos en rutas dentro de Norteamérica hasta un mínimo de 28,8 centavos para las rutas que atraviesan el Pacífico meridional, en 2005. Entre 2003 y 2005, aumentaron los ingresos unitarios de correo en 5 de los 13 grupos de rutas respecto a los cuales se disponía de datos, no hubo cambios en una ruta y disminuyeron en los 7 grupos restantes. En general, los ingresos unitarios de correo continúan siendo algo superiores a los ingresos unitarios de carga, excepto para las rutas dentro de Norteamérica, entre Norteamérica/Centroamérica y Sudamérica, dentro de Europa y dentro de Asia/Pacífico (en 2005 únicamente).

2.10 En las Tablas 2-5 y 2-6, se indica la variación entre las diversas líneas aéreas de los ingresos de carga por tonelada-kilómetro en servicios regulares para cada grupo de rutas correspondientes a 2004 y 2005, respectivamente. Para algunos grupos de rutas, los ingresos unitarios de cada una de las líneas aéreas no varían mucho respecto al promedio del grupo de rutas (por ejemplo, en rutas dentro de Oriente Medio y en las que atraviesan el Atlántico central y meridional y en rutas que atraviesan el Pacífico meridional). Sin embargo, lo mismo que en el tráfico de pasajeros, en la mayoría de los grupos de rutas los ingresos unitarios difieren significativamente de una a otra línea aérea.

Tabla 2-4. Promedio de ingresos unitarios notificados de carga y correo por grupos de rutas internacionales, servicios regulares: 2004 y 2005¹

Grupo de rutas (nombre abreviado)	Ingresos (centavos) de carga por tonelada-kilómetro efectuada						Ingresos (centavos) por correo por tonelada-kilómetro efectuada	
	Promedio general		Aeronaves de pasajeros y mixtas		Aeronaves exclusivamente de carga		Promedio general	
	(1)		(2)		(3)		(4)	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
1. Norteamérica-Centroamérica	27,2	24,4	27,2	24,4	—	—	39,6	36,3
2. Centroamérica	38,2	30,9	38,2	30,9	—	—	—	—
3. Norteamérica	78,7	88,8	24,5	31,0	84,5	100,2	49,0	61,2
4. Norteamérica-Sudamérica	22,2	44,0	21,7	22,2	26,0	84,8	36,0	39,5
5. Sudamérica	35,4	21,2	35,4	21,1	—	—	24,2	—
6. Europa	60,1	67,1	58,7	67,4	71,4	65,9	57,2	59,6
7. Oriente Medio	28,5	33,5	28,5	33,5	—	—	81,1	—
8. África	35,2	31,8	35,2	31,8	—	—	—	—
9. Europa-Oriente Medio	21,2	26,0	21,9	24,6	18,8	31,7	43,2	41,3
10. Europa-África	23,1	24,1	22,6	24,1	46,6	23,9	46,5	43,0
11. Atlántico septentrional	27,3	30,3	15,9	17,5	66,6	69,6	30,8	30,6
12. Atlántico central	20,9	23,7	20,9	23,7	—	—	31,1	30,4
13. Atlántico meridional	21,1	25,2	21,1	25,2	—	—	30,1	33,4
14. Asia/Pacífico	38,5	42,6	38,2	38,8	39,5	49,5	42,2	41,5
15. Europa-Asia/Pacífico	22,4	24,1	21,5	24,1	23,5	24,2	28,2	27,7
16. Pacífico septentrional/central	27,9	31,6	22,0	24,8	30,1	34,0	44,1	38,0
17. Pacífico meridional	19,1	18,0	19,1	18,0	—	—	30,6	28,8

1. Los datos corresponden únicamente a los transportistas de los cuales se disponía de datos suficientes y sólo se presentan cuando incluyen dos o más transportistas. En el Apéndice 1 se indica el carácter representativo de los datos.

Tabla 2-5. Variación entre líneas aéreas de los ingresos en servicios regulares de carga: 2004

Grupo de rutas (nombre abreviado)	Promedio de ingresos (centavos) por tonelada-kilómetro (todas las líneas aéreas de la Tabla 2-4)	Número de líneas aéreas en este análisis	Ingresos (centavos) por tonelada-kilómetro para líneas aéreas individuales																
			0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	Más de
			a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a
			10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	
			Número de líneas aéreas																
1. Norteamérica-Centroamérica	27,2	7	3	2	0	0	0	1	1										
2. Centroamérica	38,2	2			1	0	0	0	0	1									
3. Norteamérica	78,7	11	2	5	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1				
4. Norteamérica-Sudamérica	22,2	9	4	4	0	0	0	0	0	0	0	1							
5. Sudamérica	35,4	2		1	0	0	0	0	0	0	0	1							
6. Europa	60,1	27		2	2	3	4	2	3	2	1	1	2	0	0	1	1	3 ¹	
7. Oriente Medio	28,5	3		1	2														
8. África	35,2	2		1	0	1													
9. Europa-Oriente Medio	21,2	19	5	6	2	1	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1 ²	
10. Europa-África	23,1	23	4	7	3	3	2	2	1	1									
11. Atlántico septentrional	27,3	30	20	8	0	1	0	0	0	1									
12. Atlántico central	20,9	8	4	2	2														
13. Atlántico meridional	21,1	10	8	1	1														
14. Asia/Pacífico	38,5	20	1	4	4	3	0	3	1	1	0	1	0	1	0	1			
15. Europa-Asia/Pacífico	22,4	32	8	17	5	0	0	2											
16. Pacífico septentrional/central	27,9	18	6	8	1	1	2												
17. Pacífico meridional	19,1	3	1	1	1														

1. Entre (170–180) y (210–220).
2. Entre (210–220).

Tabla 2-6. Variación entre líneas aéreas de los ingresos en servicios regulares de carga: 2005

Grupo de rutas (nombre abreviado)	Promedio de ingresos (centavos) por tonelada-kilómetro (todas las líneas aéreas de la Tabla 2-4)	Número de líneas aéreas en este análisis	Ingresos (centavos) por tonelada-kilómetro para líneas aéreas individuales																
			0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	Más de
			a 10	a 20	a 30	a 40	a 50	a 60	a 70	a 80	a 90	a 100	a 110	a 120	a 130	a 140	a 150	a 160	de 160
1. Norteamérica-Centroamérica	24,4	7		2	3	0	0	0	0	2									
2. Centroamérica	30,9	3			2	0	0	0	0	0	0	1							
3. Norteamérica	88,8	12			7	2	0	1	0	0	1	0	0	1					
4. Norteamérica-Sudamérica	44,0	11		1	5	2	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1 ¹
5. Sudamérica	21,2	3	1	1	0	1													
6. Europa	67,1	25			1	2	1	0	3	5	2	3	0	2	0	1	0	1	4 ²
7. Oriente Medio	33,5	2			1	1													
8. África	31,8	3			1	0	0	0	1	1									
9. Europa-Oriente Medio	26,0	18		2	5	2	4	3	0	0	0	0	0	1					1 ³
10. Europa-África	24,1	20		2	6	4	3	1	0	1	2	0	1						
11. Atlántico septentrional	30,3	28		12	13	0	2	0	0	0	1								
12. Atlántico central	23,7	9		2	5	1	1												
13. Atlántico meridional	25,2	10		7	1	2													
14. Asia/Pacífico	42,6	29		1	3	8	6	4	3	1	2	0	0	0	0	0	1		
15. Europa-Asia/Pacífico	24,1	37		4	22	7	3	0	1										
16. Pacífico septentrional/central	31,6	21		6	10	1	1	0	3										
17. Pacífico meridional	18,0	4		2	2														

1. Entre (170-180).
2. Entre (160-170), (180-190), (200-210) y (240-250).
3. Entre (170-180).

Capítulo 3

DIFERENCIAS REGIONALES EN LOS INGRESOS POR PASAJERO EN SERVICIOS REGULARES Y COSTOS CORRESPONDIENTES

Resultados financieros totales por grupos de rutas internacionales

3.1 En la Tabla 3-1 se presentan, en total y por grupos de rutas, determinados datos de explotación y la estimación de los resultados financieros para los años 2004 y 2005.

3.2 En la columna 1 de la Tabla 3-1 se observa que el número de líneas aéreas regulares que utilizan aeronaves de reacción en cada grupo de rutas oscila desde un mínimo de 15 que prestan servicios en el grupo de rutas dentro del Pacífico meridional hasta un máximo de 208 en rutas dentro de Europa en 2004, y desde un mínimo de 14 en rutas hasta un máximo de 205 en el mismo grupo de rutas en 2005. Cabe observar que se han excluido de este estudio los vuelos de estas líneas aéreas con aeronaves de hélice, al igual que los de unas 115 y 119 líneas aéreas internacionales pequeñas que utilizaron exclusivamente aeronaves de hélice en 2004 y 2005, respectivamente. En conjunto, estas operaciones con aeronaves de hélice representaron aproximadamente el 0,6% y el 0,5% de los asientos-kilómetros internacionales en todo el mundo en 2004 y en 2005, respectivamente, y su máxima representación en un grupo de rutas fue de entre un 28% y un 29% para vuelos en Centroamérica y el Caribe en 2004 y 2005, respectivamente; y dentro de África, alrededor de 3%, en 2004 y en 2005.

3.3 Los datos de explotación incluidos en las columnas 3 a 5 de la Tabla 3-1 tienen todos una repercusión considerable en los costos unitarios de explotación (véase el Capítulo 4) y el costo unitario en todo el mundo está también influido por la composición geográfica del tráfico que se presenta en la columna 2. Se observan considerables diferencias entre diversos grupos de rutas en cuanto al volumen de tráfico, el promedio de longitud de las etapas de vuelo, el promedio de asientos por aeronave y el promedio de coeficiente de ocupación de pasajeros.

3.4 Los resultados financieros se presentan en las columnas 6 a 8. Debe tenerse en cuenta que en las cifras de ingresos no se incluyen en general ingresos de explotación conexos. Los ingresos conexos (que pueden atribuirse directamente al tráfico de pasajeros) comprenden ingresos de pasajeros que pagan menos del 25% de la tarifa normal aplicable, las comisiones recibidas por la venta de transporte en servicios de otros transportistas, las tasas por concepto de cancelación y por pasajeros que no se presentan (sin embargo, los gastos en que se incurrió en relación con esos rubros de ingresos se incluyen en las cifras de costo indicadas en la columna 7). Los ingresos conexos comprenden también, en sentido neto, los pagos por igualación de capacidad que generan los servicios ofrecidos en común o conjuntos, así como los provenientes de la venta de la capacidad propia a otros transportistas. Los ingresos procedentes del suministro de servicios distintos del transporte aéreo (tales como servicios y mantenimiento, ventas o servicios de escala prestados a terceros) y los correspondientes costos se han excluido de todas las cifras presentadas en este estudio. Un análisis de los datos de ingresos conexos notificados para 2004 y 2005 indica que, en el total de las rutas internacionales, los ingresos conexos pertinentes que no se incluyen en la Tabla 3-1 podrían haber sido de aproximadamente 0,36 centavos por pasajero-kilómetro en 2004 y en 2005. Si esos ingresos conexos pertinentes se hubieran añadido a la estimación de ingresos unitarios mundiales, estos últimos se hubieran visto incrementados de 8,04 a 8,40 centavos por pasajero-kilómetro en 2004 y de 8,38 a 8,74 centavos por pasajero-kilómetro en 2005, es decir, más del 4% para cada año. En algunos grupos de rutas, los ingresos conexos correspondientes a los servicios de pasajeros pueden representar hasta casi un 8% adicional al promedio de ingresos en ambos años. Sin embargo, no se incluyeron en análisis posteriores, ya que no se intentó hacer una

estimación de los mismos para todas las líneas aéreas (notificantes o no) debido a la incertidumbre sobre la medida que se podía atribuir al transporte de pasajeros en aeronaves de pasajeros y mixtas.

3.5 El promedio (ponderado) de costo de explotación (atribuible al transporte de pasajeros en aeronaves de pasajeros y mixtas) por pasajero-kilómetro en todas las rutas internacionales fue de 8,27 y 8,55 centavos (columna 7) en 2004 y 2005, respectivamente (en el párrafo 10 del Apéndice 2 figuran más detalles sobre la forma en que se han derivado los costos por pasajero). Las cifras correspondientes a determinados grupos de rutas oscilan desde un máximo de 14,6 centavos dentro de Europa hasta un mínimo de 5,8 centavos en las rutas que atraviesan el Pacífico septentrional/central en 2004, y desde un máximo de 13,8 centavos a un mínimo de 6,3 centavos en las mismas rutas en 2005. En esta estimación de costos se incluyen rubros tales como la depreciación y las comisiones pagadas por ventas (que a veces se contabilizan de otro modo) pero se excluyen los costos correspondientes al transporte de carga y correo.

3.6 La relación entre ingresos y costos por pasajero (columna 8) para las rutas internacionales en conjunto, se estima en 0,97 para 2004 y 0,98 para 2005, y esa relación en grupos particulares de rutas varía de 0,75 a 1,05 para los dos años. Teniendo en cuenta los ingresos conexos pertinentes al tráfico internacional de pasajeros y los márgenes de imprecisión en la estimación de ingresos/costos (que se analizan en el Apéndice 2), se estima que la relación de ingresos/costos para todo el tráfico internacional de pasajeros estaba comprendida entre 0,98 y 1,05 en 2004 y entre 0,98 y 1,06 en 2005, y los valores más probables son 1,01 para 2004 y 1,02 para 2005.

3.7 En la Tabla 3-2 se presentan los componentes del costo total por pasajero. El desglose primario es entre "costos de explotación de aeronaves" (es decir, los que pueden atribuirse directamente a los vuelos de aeronaves en cada grupo de rutas) y "otros costos de explotación". Todas las partidas de datos conllevan márgenes relativamente amplios de imprecisión y deben considerarse solamente como indicativos. No obstante, parece ser que la mayoría de los rubros particulares varían considerablemente de un grupo de rutas a otro.

3.8 Las variaciones en la relación entre ingresos/costos entre líneas aéreas en 2004 y 2005 figuran en la Tabla 3-3. En la mayoría de los grupos de rutas, esa relación varía significativamente de una línea aérea a otra, por lo que el promedio de la relación entre ingresos/costos no refleja adecuadamente los aspectos económicos de las operaciones. La relación entre ingresos/costos de los transportistas individuales osciló entre menos de 0,7 y más de 1,3 en 2 y 3 de los 14 grupos de rutas incluidos en el análisis, en 2004 y 2005, respectivamente, mientras que se observó una variación de entre 0,7 y 1,3 en 2 grupos de rutas en 2004 y 2005.

Comparación de los resultados de 2005 con los de 2003

3.9 Una comparación general entre los datos de 2005 y los correspondientes a 2003 indica un aumento de 8,5% en el costo estimado por pasajero por cada asiento-kilómetro disponible, de 5,89 centavos a 6,39 centavos. El promedio del coeficiente de ocupación de pasajeros en todo el mundo fue del 74,7%, lo que representó un aumento de más del 3% en 2005 con respecto a 2003, el costo por pasajero-kilómetro revela un aumento de un 3,8%, de 8,24 centavos a 8,55 centavos (véase la columna 7 de la Tabla 3-1). Los ingresos unitarios (excluidos los ingresos de explotación conexos) indican un aumento de 8,4%, de 7,73 centavos por pasajero-kilómetro a 8,38 centavos en 2005 (véase la columna 6 de la Tabla 3-1). El resultado es que la relación general de ingresos/costos aumentó de 0,94 en 2003 a 0,98 en 2005.

3.10 Entre 2003 y 2005, en 11 de los 14 grupos de rutas para los que se disponía de datos comparativos se registraron aumentos en los costos por pasajero-kilómetro que iban de un 10% en las rutas que atraviesan el Pacífico meridional y entre Europa/Oriente Medio/África a Asia/Pacífico a un 2% para las rutas entre Europa y el Oriente Medio. En los 3 grupos de rutas restantes, se registraron disminuciones desde una reducción de más de 4% en las rutas dentro de Europa a menos de 1% para las rutas dentro de Norteamérica (Figura 3-1).

Tabla 3-1. Datos básicos de explotación y resultados financieros en servicios regulares de pasajeros por grupos de rutas internacionales: 2004 y 2005¹

Grupo de rutas (nombre abreviado)	Datos de explotación										Resultados financieros ²					
	Número de líneas aéreas		Porcentaje del tráfico internacional mundial (asientos-km disponibles)		Promedio de longitud de las etapas de vuelo (km)		Número promedio de asientos por aeronave ³		Promedio de coeficiente de ocupación por pasajero (%)		Promedio de ingresos (centavos) por pasajero-kilómetro ⁴		Promedio de costos (centavos) por pasajero-kilómetro		Relación ingresos/costos ^{4,5}	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
I. Todas las rutas internacionales del mundo	542	542	100,0	100,0	2 060	2 086	220	219	74	75	8,04	8,38	8,27	8,55	0,97	0,98
II. Grupo de rutas internacionales																
1. Norteamérica-Centroamérica	48	42	2,2	2,1	1 810	1 810	164	163	69	72	7,7	7,7	8,9	9,0	0,85	0,85
2. Centroamérica	26	24	0,2	0,2	863	835	140	141	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Norteamérica	57	56	3,5	3,5	1 380	1 415	118	116	69	71	7,6	7,8	9,9	10,1	0,75	0,75
4. Norteamérica-Sudamérica	34	35	2,7	2,8	3 034	3 212	193	194	70	73	7,8	8,0	7,3	7,6	1,05	1,05
5. Sudamérica	31	33	0,7	0,7	1 271	1 294	148	154	63	65	9,1	9,4	10,4	10,5	0,90	0,90
6. Europa	208	205	14,2	14,6	1 039	1 059	133	136	70	72	14,6	14,4	14,6	13,8	1,00	1,05
7. Oriente Medio	20	23	0,7	0,6	926	902	195	193	—	—	—	—	—	—	—	—
8. África	73	73	0,8	0,9	1 248	1 269	144	145	—	—	—	—	—	—	—	—
9. Europa-Oriente Medio	72	68	3,2	3,3	2 993	3 096	225	225	69	71	9,4	9,9	8,9	9,2	1,05	1,05
10. Europa-África	128	137	5,7	5,7	2 859	2 884	232	231	72	72	8,4	8,9	8,3	8,6	1,00	1,05
11. Atlántico septentrional	60	65	16,5	16,0	5 991	6 008	257	256	80	81	6,7	7,3	7,0	7,3	0,95	1,00
12. Atlántico central	37	44	3,6	3,5	6 127	6 526	290	294	78	80	5,7	6,0	7,3	7,1	0,80	0,85
13. Atlántico meridional	23	28	2,2	2,2	6 553	6 805	272	281	80	80	6,5	6,9	6,6	6,8	1,00	1,00
14. Asia/Pacífico	129	140	14,7	14,6	2 088	2 088	259	255	69	69	7,7	8,0	7,6	8,0	1,00	1,00
15. Europa-Asia/Pacífico	130	135	18,2	18,3	4 917	5 000	294	292	75	76	6,6	6,8	6,8	7,3	1,00	0,95
16. Pacífico septentrional/central	25	25	9,5	9,6	7 173	7 373	315	312	81	80	5,5	5,8	5,8	6,3	0,95	0,90
17. Pacífico meridional	15	14	1,7	1,6	6 346	6 665	322	320	76	77	6,0	6,4	6,0	6,4	1,00	1,00

- Excluidos los datos de explotación y financieros imputables a las aeronaves propulsadas por motores de hélice.
- Los márgenes de imprecisión que deberían considerarse en relación con estos resultados se analizan en el Apéndice 2. Los datos para las rutas entre Centroamérica y el Caribe y dentro de esas regiones, así como dentro de Oriente Medio y África eran insuficientes para justificar una presentación por separado, aunque se han incluido en los promedios mundiales.
- Se obtiene dividiendo los kilómetros-asientos disponibles por los kilómetros-aeronave recorridos.
- Estas cifras no incluyen, por lo general, los ingresos varios de explotación. Para todas las rutas internacionales, la parte de ese ingreso adicional que pueda atribuirse directamente al tráfico internacional de pasajeros oscila entre 0,36 centavos por pasajero-kilómetro para 2004 y 2005, respectivamente. En algunos grupos de rutas puede representar hasta un 8% más del promedio de ingresos por pasajero indicado para 2004 y 2005.
- Redondeando al vigésimo más próximo para cada grupo de rutas.

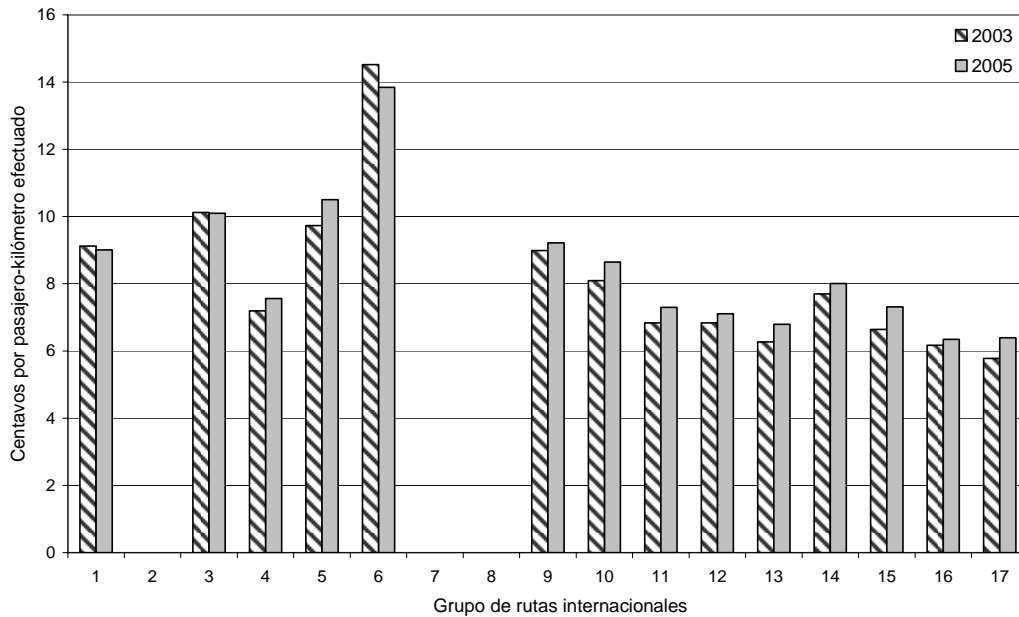
Tabla 3-2. Costos estimados de los servicios de pasajeros¹ por pasajero-kilómetro por partida de costos: 2004 y 2005

Grupo de rutas (nombre abreviado)	Total de costos de explotación (véase la Tabla 3-1) (suma de las columnas 1-9)		Costos de explotación de aeronaves				Otros costos de explotación														
			Costos de explotación de aeronaves excluyendo combustible y lubricantes ²		Combustible y lubricantes de aeronaves		Derechos de aterrizaje y aeroportuarios		Derechos por servicios de navegación aérea		Gastos de escala		Servicios a los pasajeros		Comisiones		Emisión de billetes, ventas y promoción		Gastos generales, administrativos y varios		
			(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)										
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	
I. Todos																					
Centavos	8,27	8,55	2,46	2,39	1,48	2,01	0,35	0,35	0,32	0,31	0,81	0,81	1,20	1,16	0,45	0,39	0,54	0,49	0,66	0,64	
% de los costos reales	100,0	100,0	29,7	28,0	17,9	23,5	4,2	4,1	3,9	3,6	9,8	9,5	14,5	13,6	5,4	4,6	6,5	5,7	8,0	7,5	
II. Grupo de rutas internacionales																					
1. Norteamérica/Centroamérica	8,9	9,0	3,1	2,8	1,6	2,2	0,2	0,3	0,1	0,1	1,3	1,3	1,1	1,0	0,3	0,3	0,5	0,4	0,6	0,7	
2. Centroamérica	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3. Norteamérica	9,9	10,1	3,7	3,4	1,7	2,2	0,3	0,3	0,1	0,1	1,5	1,6	1,2	1,1	0,4	0,3	0,5	0,5	0,7	0,7	
4. Norteamérica/Sudamérica	7,3	7,6	2,4	2,2	1,5	2,0	0,2	0,2	0,2	0,1	0,6	0,6	1,0	0,9	0,6	0,5	0,5	0,4	0,5	0,7	
5. Sudamérica	10,4	10,5	3,2	3,1	2,0	2,5	0,4	0,4	0,4	0,3	0,8	0,8	1,0	1,0	1,5	1,2	0,7	0,8	0,4	0,4	
6. Europa	14,6	13,8	4,4	4,0	1,8	2,3	1,1	1,0	0,9	0,8	1,9	1,8	1,9	1,8	0,8	0,6	1,1	1,0	0,7	0,6	
7. Oriente Medio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
8. África	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
9. Europa-Oriente Medio	8,9	9,2	2,5	2,5	1,5	2,0	0,4	0,4	0,5	0,5	1,0	0,9	1,1	1,1	0,6	0,6	0,5	0,5	0,8	0,9	
10. Europa-África	8,3	8,6	2,6	2,5	1,6	2,1	0,3	0,3	0,5	0,4	0,6	0,6	1,2	1,2	0,4	0,4	0,5	0,5	0,7	0,7	
11. Atlántico septentrional	7,0	7,3	2,0	1,9	1,3	1,8	0,2	0,2	0,2	0,2	0,7	0,7	1,1	1,0	0,3	0,3	0,4	0,4	0,9	0,9	
12. Atlántico central	7,3	7,1	2,1	1,9	1,5	1,9	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	1,2	1,2	0,3	0,2	0,4	0,4	1,1	0,8	
13. Atlántico meridional	6,6	6,8	1,9	1,9	1,4	2,0	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4	0,9	0,9	0,6	0,5	0,4	0,4	0,6	0,4	
14. Asia/Pacífico	7,6	8,0	2,3	2,3	1,4	2,0	0,4	0,4	0,2	0,2	0,8	0,8	1,2	1,2	0,4	0,4	0,6	0,5	0,3	0,3	
15. Europa-Asia/Pacífico	6,8	7,3	1,9	1,9	1,4	2,0	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4	0,4	1,1	1,1	0,4	0,3	0,4	0,4	0,7	0,7	
16. Pacífico septentrional/central	5,8	6,3	1,7	1,7	1,3	1,9	0,2	0,2	0,1	0,1	0,4	0,4	1,0	1,0	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5	0,5	
17. Pacífico meridional	6,0	6,4	1,9	1,8	1,3	1,9	0,2	0,2	0,1	0,1	0,4	0,4	0,8	0,7	0,5	0,5	0,5	0,4	0,6	0,5	

- Los costos de "servicios a los pasajeros" para cada grupo de rutas se han calculado teniendo en cuenta que los ingresos por el transporte de carga y correo en los vuelos de pasajeros contribuyan a cubrir los gastos. Debido a los márgenes de imprecisión de cada partida, las cifras deben considerarse únicamente como indicativas.
- Esta partida incluye los gastos de las operaciones de vuelo (sueldos y gastos del personal del puesto de pilotaje, locación y seguro del material de vuelo), mantenimiento y revisión de las aeronaves y gastos corrientes de las mismas tales como depreciación.

Tabla 3-3. Variación de la relación ingresos/costos entre las líneas aéreas: 2004 y 2005

Grupo de rutas (nombre abreviado)	Promedio de relación ingresos/costos (todas las líneas aéreas de la Tabla 3-1)		Número de líneas aéreas en este análisis		Número de líneas aéreas									
	2004	2005	2004	2005	Menos de 0,7		0,7 a 0,9		0,9 a 1,1		1,1 a 1,3		Más de 1,3	
					2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
I. Todas las rutas internacionales del mundo	0,97	0,98	68	72	6	10	20	23	34	37	8	2		
II. Grupo de rutas internacionales														
1. Norteamérica-Centroamérica	0,85	0,85	7	8	1		3	5	2	2	1	1		
2. Centroamérica	—	—												
3. Norteamérica	0,75	0,75	11	10	4	6	7	2		2				
4. Norteamérica/Sudamérica	1,05	1,05	10	8	1		2	4	4	2	3	2		
5. Sudamérica	0,90	0,90	2	4				1	2	3				
6. Europa	1,00	1,05	29	30	1	3	11	7	15	18	2	2		
7. Oriente Medio	—	—												
8. África	—	—												
9. Europa-Oriente Medio	1,05	1,05	20	21	5	3	7	10	8	5		3		
10. Europa-África	1,00	1,05	22	24	5	4	3	7	10	8	3	4	1	1
11. Atlántico septentrional	0,95	1,00	26	24	4	4	14	7	7	10	1	3		
12. Atlántico central	0,80	0,85	8	10	2	1	2	5	4	3		1		
13. Atlántico meridional	1,00	1,00	10	10		1	2	4	7	3	1	2		
14. Asia/Pacífico	1,00	1,00	18	19	2	5	2	5	8	6	5	2	1	1
15. Europa-Asia/Pacífico	1,00	0,95	28	30	2	6	10	11	10	11	6	2		
16. Pacífico septentrional/central	0,95	0,90	15	16		1	5	7	6	5	4	2		1
17. Pacífico meridional	1,00	1,00	3	4		1	1	3	1		0		1	

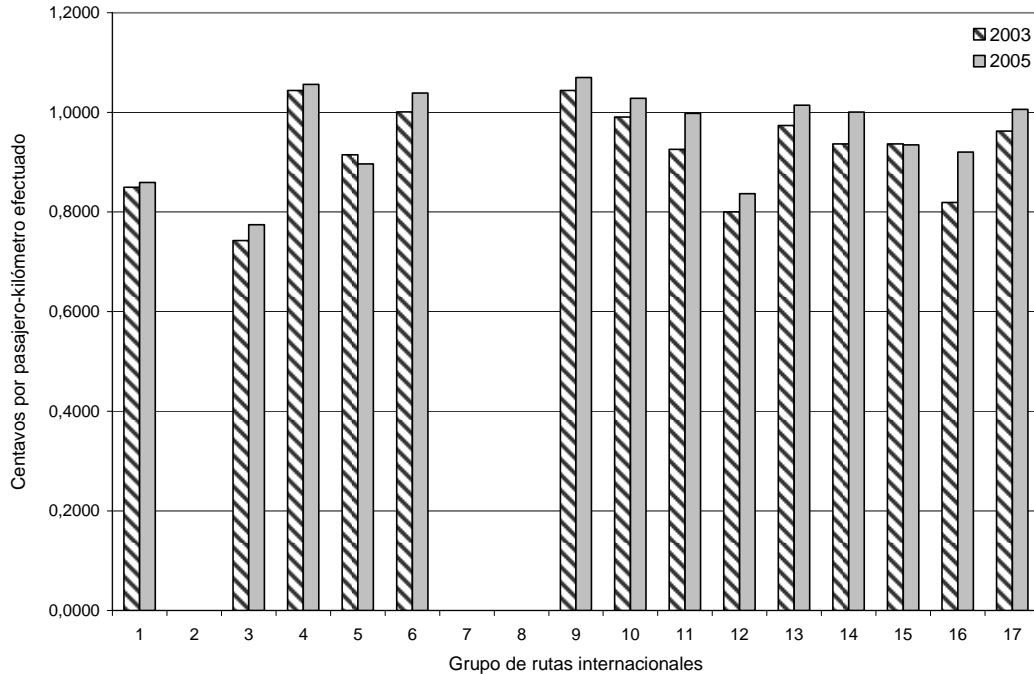


- | | | |
|-------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|
| 1. Norteamérica-Centroamérica | 7. Oriente Medio | 13. Atlántico meridional |
| 2. Centroamérica | 8. África | 14. Asia/Pacífico |
| 3. Norteamérica | 9. Europa-Oriente Medio | 15. Europa-Asia/Pacífico |
| 4. Norteamérica-Sudamérica | 10. Europa-África | 16. Pacífico septentrional/central |
| 5. Sudamérica | 11. Atlántico septentrional | 17. Pacífico meridional |
| 6. Europa | 12. Atlántico central | |

Figura 3-1. Comparación del total de costos unitarios de explotación: 2003 y 2005

3.11 Al igual que en el caso de las cifras de ingresos analizadas en el Capítulo 2, la comparación de costos unitarios entre 2003 y 2005 ha estado en algunos casos afectada por una modificación del valor del dólar estadounidense con respecto a otras monedas mundiales. Dentro de las Américas, donde la mayoría de las tarifas de pasajeros y de carga se expresan en dólares estadounidenses, los cambios de ingresos corresponden en general a cambios en el mercado. De modo análogo, los cambios en los costos unitarios en las Américas corresponden en gran medida a una modificación general de los costos así como a algunas modificaciones en la explotación puesto que la mayor parte de los costos se sufragan en general en dólares estadounidenses.

3.12 Fuera de las Américas, en aquellos grupos de rutas en los que, entre 2003 y 2005, las monedas nacionales se fortalecieron con respecto al dólar estadounidense (tales como los grupos de rutas que incluían a Europa y Asia/Pacífico), con algunas excepciones que causaron distorsiones locales, las modificaciones que se advierten en los ingresos y costos cuando se expresan en dólares estadounidenses, en realidad están subestimadas. Por consiguiente, entre 2003 y 2005, los ingresos y costos expresados en monedas locales para algunos grupos de rutas en los que participaban líneas aéreas de esas regiones acusarían reducciones más que aumentos.



- | | | |
|-------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|
| 1. Norteamérica-Centroamérica | 7. Oriente Medio | 13. Atlántico meridional |
| 2. Centroamérica | 8. África | 14. Asia/Pacífico |
| 3. Norteamérica | 9. Europa-Oriente Medio | 15. Europa-Asia/Pacífico |
| 4. Norteamérica-Sudamérica | 10. Europa-África | 16. Pacífico septentrional/central |
| 5. Sudamérica | 11. Atlántico septentrional | 17. Pacífico meridional |
| 6. Europa | 12. Atlántico central | |

Figura 3-2. Comparación de la relación de ingresos/costos: 2003 y 2005

3.13 De los 14 grupos de rutas analizados en este estudio de los cuales se dispone de datos comparativos, en 12 se registró un aumento de sus respectivos coeficientes de ingresos/costos entre 2003 y 2005, mientras que en los dos grupos restantes se registró una reducción marginal (Figura 3-2). A continuación, se analizan los aspectos que contribuyeron a esas modificaciones en los distintos grupos regionales de líneas aéreas.

3.14 En 10 de los 12 grupos de rutas en los que se observó una mejora en las relaciones de ingresos/costos en 2005 en comparación con 2003, los ingresos expresados en centavos por pasajero-kilómetro indicaron aumentos. Los costos unitarios expresados en centavos por asiento-kilómetro también aumentaron en estos grupos de rutas; sin embargo, el aumento fue menor que el de los ingresos o la diferencia fue compensada por las mejoras en los coeficientes de ocupación, dando como resultado una mejora en la relación de ingresos/costos. En los dos grupos de rutas restantes, se registraron algunos aumentos en los costos unitarios por asiento-kilómetro. Sin embargo, debido a las mejoras en los factores de ocupación, los costos unitarios por pasajero-kilómetro experimentaron disminuciones mayores que los del rendimiento lo cual dio como resultado una mejora en su respectiva relación ingresos/costos. Dos grupos de rutas que sufrieron deterioros en la relación ingresos/costos experimentaron aumentos importantes en los costos unitarios por asiento-kilómetro que no tuvieron compensación en las mejoras tanto de los rendimientos como en factores de ocupación.

Variaciones de la relación de ingresos/costos entre las líneas aéreas

3.15 Si se comparan los años 2003 y 2005, en las líneas aéreas de las regiones Europa, Asia/Pacífico y Norteamérica, considerada cada una como grupo, se registraron mejoras en sus respectivos coeficientes generales de explotación, mientras que las líneas aéreas de la región Sudamérica sufrieron cierta reducción (se excluyeron del presente análisis las líneas aéreas de Centroamérica/Caribe, África y Oriente Medio debido a su baja representación en uno de los dos años analizados).

3.16 En comparación con 2003, en 2005 las líneas aéreas matriculadas en la región Asia/Pacífico registraron un aumento en la relación general ingresos/costos, especialmente en rutas que atraviesan el Pacífico septentrional/central y dentro de la región Asia/Pacífico, mientras que se observó una ligera disminución en la relación ingresos/costos en un grupo a través del Pacífico meridional. Los costos unitarios de explotación por asiento-kilómetro aumentaron en todos los grupos de rutas. Asimismo, aumentaron los rendimientos por pasajero-kilómetro, pero este segundo a un ritmo inferior en casi todos los grupos de rutas en los que operaron las líneas aéreas de Asia/Pacífico. El factor de ocupación general aumentó en más de 3% lo cual contribuyó a mejorar el promedio general de la relación ingresos/costos de las líneas aéreas de la región Asia/Pacífico.

3.17 Con respecto a 2003, mejoró el promedio general de la relación ingresos/costos de las líneas aéreas en la región Europa, así como la de todos los grupos de rutas que explotan, excepto uno (entre Europa/Oriente Medio/África y Asia/Pacífico) en que no hubo modificaciones. Esas líneas aéreas tuvieron un aumento en el costo unitario promedio por asiento-kilómetro en todos los grupos de rutas que explotan, con excepción de las rutas que atraviesan el Atlántico meridional, que tuvo una ligera disminución. Asimismo, hubo aumentos en los rendimientos por pasajero-kilómetro (excepto en las rutas dentro de Europa) aunque, en algunos de estos grupos de rutas, fueron inferiores que los aumentos en los costos unitarios por asiento-kilómetro en estos grupos de rutas. Conjuntamente con las mejoras en factores de ocupación (con un promedio de aproximadamente 3%) en todos los grupos de rutas, con excepción de las rutas sobre el Atlántico meridional, estos aumentos de los rendimientos dieron como resultado mejoras en la relación ingresos/costos. Sin embargo, con respecto a las rutas entre Europa/Oriente Medio/África y Asia/Pacífico. Las mejoras en los factores de ocupación y de rendimientos no fueron suficientes para compensar los aumentos en los costos unitarios por asiento-kilómetro y como resultado no se produjo ningún cambio de la relación ingresos/costos en ese grupo de rutas.

3.18 En comparación con 2003, en 2005 las líneas aéreas de la región Norteamérica tuvieron una mejora en el promedio de la relación ingresos/costos en todos los grupos de rutas, excepto en las rutas entre Norteamérica y Centroamérica/Caribe y Norteamérica/Centroamérica y Sudamérica, en las que se observó un pequeño deterioro. Los rendimientos por pasajeros aumentaron en todos los grupos de rutas, excepto en las rutas entre Norteamérica y Centroamérica/Caribe donde no se produjeron cambios, y el promedio de costos unitarios por asiento-kilómetro aumentó menos que los respectivos rendimientos en la mayoría de los grupos de rutas explotados. Este hecho, junto con la mejora del porcentaje de los factores de ocupación en todos los grupos de rutas, contribuyó a un aumento en la relación promedio ingresos/costos en más de un 5% para todos los grupos de rutas que explotan las líneas aéreas norteamericanas.

3.19 Entre los cuatro grupos de líneas aéreas para los que se dispone de datos comparables, en 2005 las líneas aéreas de la región Sudamérica fueron el único grupo que experimentó una disminución del promedio de la relación ingresos/costos para todos los grupos de rutas que explotaron (excepto un grupo de rutas, a saber, entre Norteamérica/Centroamérica y Sudamérica), en comparación con 2003. A estas disminuciones contribuyeron de forma significativa los aumentos de los costos unitarios por asiento-kilómetro, en todos estos grupos de rutas. Los rendimientos mejoraron en todos los grupos de rutas que explotan las líneas aéreas de la región, así como también el promedio de los factores de ocupación (en el segundo caso, con excepción de las rutas que atraviesan el Atlántico meridional y el Pacífico meridional. Sin embargo, estas mejoras no fueron suficientes para compensar los aumentos en los costos unitarios, lo cual resultó en una disminución de casi 5% en el promedio general de la relación ingresos/costos.

Capítulo 4

FACTORES DETERMINANTES DE LAS DIFERENCIAS REGIONALES EN LOS COSTOS

4.1 En el análisis financiero presentado en el Capítulo 3 se ha incluido la estimación del promedio de costo por pasajero-kilómetro realizado respecto de cada uno de los 14 grupos de rutas internacionales para los cuales se disponía de datos adecuados para 2004 y 2005. En este capítulo se evalúan los factores a los que obedece la variación de este promedio de costo entre los distintos grupos de rutas. Pueden señalarse algunos de los factores principales y pueden cuantificarse sus efectos, pero algunos otros factores no se prestan a una evaluación particular, por lo que se analizan en forma resumida, aunque su efecto combinado en las diferencias de costo sea significativo.

4.2 Los factores que se han tenido en cuenta son los siguientes:

- a) el efecto, en los costos de explotación de las aeronaves, de las diferencias entre los diversos grupos de rutas del equipo de aeronave que utilicen;
- b) el efecto de las diferencias entre los diversos grupos de rutas en el promedio de longitud de las etapas de vuelo;
- c) el efecto de variaciones del precio de combustible y de lubricante en diversas partes del mundo;
- d) el efecto de diversos niveles de derechos de usuario de los aeropuertos en distintas partes del mundo;
- e) el efecto de diferencias en el promedio de coeficiente de ocupación en cada grupo de rutas; y
- f) otros factores.

A continuación se examina el efecto de cada uno de los factores mencionados en los costos de explotación del tráfico en los diversos grupos de rutas y las variaciones consiguientes de costo por pasajero-kilómetro en relación con el promedio mundial se presentan luego en la Tabla 4-5 y se analizan en 4.22 y 4.23 de este capítulo.

Composición de la flota y longitud de las etapas de vuelo

[factores a) y b)]

4.3 El volumen de tráfico de una ruta y sus características geográficas (en particular, la longitud de las etapas de vuelo) determinan el tamaño de las aeronaves que se utilicen en el grupo de rutas, el número de asientos-kilómetros por cada salida y por cada hora de vuelo que puedan lograrse con esas aeronaves y la utilización posible de esas aeronaves en horas de vuelo por año. Por estos motivos, las características geográficas de un grupo de rutas influyen en gran medida en los costos de explotación por asiento-kilómetro en ese grupo de rutas. A continuación se presenta un análisis de la repercusión en dichos costos de las diferencias entre grupos de rutas según la composición de la flota y el promedio de longitud de las etapas.

4.4 En general, los costos de explotación de las aeronaves por aeronave-kilómetro o por asiento-kilómetro en vuelos de larga distancia son inferiores a los de los vuelos de corta distancia, principalmente debido a que puede mantenerse una mayor velocidad comercial promedio de viaje en los vuelos a larga distancia y en general, a una mayor utilización diaria de las aeronaves. Análogamente, el costo de explotación por asiento-kilómetro de las grandes aeronaves, que pueden utilizarse cuando la densidad del tráfico es elevada, es inferior al de las aeronaves de menos tonelaje principalmente por la liquidación de los costos indirectos sobre la mayor capacidad. Puede ilustrarse el efecto combinado de esos factores observando el promedio de costos de explotación de aeronaves en los servicios internacionales de pasajeros de 2004 y 2005 para diversas categorías de aeronaves. En la Tabla 4-1 se presenta el promedio de costos de explotación de aeronaves por hora entre calzos y por asiento-kilómetro disponible, respecto a cuatro categorías de aeronaves, agrupadas por su tamaño y por la longitud del trayecto en el que se utilizaron en general en 2004 y 2005. El promedio de costo horario varió desde \$2 912 para aeronaves de fuselaje estrecho en vuelos a corta distancia hasta \$6 797 para aeronaves de fuselaje ancho en vuelos a larga distancia en 2004, y de \$3 199 a \$7 808 para las mismas categorías en 2005. No obstante, primordialmente debido a su mayor productividad, el promedio de costo de explotación de aeronaves por asiento-kilómetro disponible (ajustado para excluir los costos correspondientes al tráfico de carga y correo) de las aeronaves de fuselaje ancho en vuelos a larga distancia, fue de 2,7 centavos para 2004 y 3,2 centavos para 2005, valor mínimo de todas las categorías. En el otro extremo del espectro, las aeronaves de fuselaje estrecho en vuelos de corta distancia lograron un promedio de 3,9 centavos por asiento-kilómetro para 2004 y 4,2 para 2005, es decir cifras superiores en 44% y 31% a las correspondientes a las aeronaves de fuselaje ancho en vuelos a larga distancia para 2004 y 2005, respectivamente.

4.5 En la Tabla 4-2 se muestran los datos de explotación de aeronaves en cada grupo de rutas (excluyéndose los efectos de su utilización). Se observa que el promedio de velocidad entre calzos es muy superior en grupos de rutas con un promedio elevado de longitud de etapa, tales como las rutas transatlánticas y transpacíficas, que en el caso de grupos de rutas con un promedio bajo de longitud de etapa, tales como: dentro de Europa, dentro de Centroamérica/Caribe y dentro de Oriente Medio.

4.6 Esta ventaja económica relativa en vuelos a larga distancia es incluso mayor por el hecho de que una proporción elevada de la capacidad total de las rutas de larga distancia se destinó a grandes aeronaves de fuselaje ancho, pero éstas se utilizaron menos en los grupos de rutas con un promedio bajo de longitud de etapa. Es muy amplia la variación en el promedio de productividad de las aeronaves como consecuencia de variaciones en el promedio de velocidad entre calzos y el tamaño medio de las aeronaves. Por ejemplo, los asientos-kilómetros realizados por hora entre calzos de aeronaves en rutas dentro de Centroamérica/Caribe, dentro de Norteamérica y dentro de Europa son en cada caso inferiores a aproximadamente un tercio de los asientos-kilómetros realizados por hora entre calzos en los grupos de rutas del Atlántico central, Atlántico meridional, entre Europa/Oriente Medio/África y Asia/Pacífico, Pacífico septentrional/central y del Pacífico meridional.

4.7 Las diferencias en la composición de las flotas de aeronaves entre grupos de rutas contribuyen a las diferencias tanto en los costos de explotación de las aeronaves como en los denominados otros costos de explotación, pero principalmente en los costos de explotación de las aeronaves. Se ha estimado la contribución a las diferencias regionales en los costos de explotación de las aeronaves resultantes de las diferencias en la composición de las flotas (excluidos los efectos de las diferencias en la longitud de etapas, precios de combustible y coeficientes de ocupación) y se presenta en 4.23.

4.8 En lo que respecta a los costos de explotación de las aeronaves, es evidente que en los otros costos de explotación también influye notablemente el promedio de longitud de las etapas de vuelo en un grupo de rutas. Esto se debe a que algunas partidas de costo importantes, tales como los gastos de escala y los derechos de aterrizaje dependen principalmente del número de salidas de aeronaves. Puesto que el número de asientos-kilómetros (o pasajeros-kilómetros) por salida aumenta en proporción con el aumento de la longitud de la etapa, el costo por asiento-kilómetro (o por pasajero-kilómetro) de los gastos de escala y de los derechos de aterrizaje disminuye al aumentar la longitud de la etapa. También se presenta en 4.23 la estimación de los efectos que las diferencias en la longitud de etapa tienen en los costos de explotación (tanto los de explotación de aeronaves como los otros costos de explotación).

Precios del combustible y lubricantes de aeronaves

[factor c)]

4.9 Se estima que en 2004 el consumo total de combustible y lubricantes de las aeronaves en las rutas internacionales de vuelos de pasajeros en aviones de reacción subsónicos fue de aproximadamente 117 mil millones de litros y el costo total para las líneas aéreas fue de aproximadamente \$36 100 millones, que corresponde a un promedio de precio por litro de 30,8 centavos; y en 2005 unos \$124 000 millones y el costo total para las líneas aéreas fue de aproximadamente \$53 200 millones que corresponde a un promedio de precio por litro de 43,0 centavos. El combustible representó aproximadamente 17,9% y 23,5% del total de costos de explotación por pasajero en 2004 y 2005, respectivamente, es decir que se ubicó considerablemente por encima del nivel de 2003, que era de 13,0%.

4.10 Se ha estimado con bastante detalle el precio promedio del combustible adquirido en las diversas regiones del mundo (Tabla 4-3) y el precio promedio del combustible consumido en los diversos grupos de rutas (Tabla 4-4). Según lo indicado en la Tabla 4-3 por regiones, el precio por litro de combustible en 2004 varió de 28,3 centavos en Norteamérica a 34,7 centavos en África (aproximadamente un 23% superior al precio que se pagó en Norteamérica) y en 2005, de 39,8 centavos a 47,4 centavos para las mismas regiones; los precios del combustible en 2005 fueron superiores a los niveles de 2003 para todo el mundo en aproximadamente un 84%, y a nivel regional, en un 78% para África y alrededor del 86% para Sudamérica.

4.11 En relación con los grupos de rutas (Tabla 4-4), la estimación del precio del combustible varía desde un mínimo de 27,1 centavos por litro en las rutas que atraviesan el Pacífico meridional a un máximo de 32,8 centavos por litro en las rutas sobre el Atlántico meridional en 2004, y desde un mínimo de 37,6 centavos por litro hasta un máximo de 46,2 centavos por litro para el mismo grupo de rutas en 2005.

Derechos aeroportuarios y otros derechos conexos

[factor d)]

4.12 Como figura en la Tabla 3-2, en 2004 y 2005, los derechos aeroportuarios representaban aproximadamente el 4,2% y el 4,1%, respectivamente, del costo total en los vuelos internacionales de pasajeros. Esos derechos se aplican en función de distintos elementos según el aeropuerto pero el elemento predominante es la masa de la aeronave. Una simple comparación del nivel de derechos aeroportuarios en distintas partes del mundo puede basarse en la suma (en dólares) pagada por tonelada de masa máxima de despegue de la aeronave. En la Tabla 4-3 se presenta, aplicando esa medida, el promedio estimado de derechos aeroportuarios en diversas regiones del mundo. La tabla muestra que el promedio mundial fue de \$12,0 y \$12,1 por tonelada en 2004 y 2005, respectivamente, y que el promedio de derechos en las regiones variaba desde \$4,9 en Centroamérica y el Caribe a \$17,5 en Europa en 2004, y de \$5,7 a \$17,5, respectivamente, en 2005. En general, no se incluyen en esta estimación los derechos por servicios de navegación aérea debido al margen de imprecisión de su estimación por regiones.

4.13 En la Tabla 4-4 se indica la estimación de los derechos de aterrizaje y otros derechos conexos por grupos de rutas. Esta estimación por grupos de rutas oscila entre \$5,3 por tonelada para el tráfico dentro de Norteamérica y \$17,8 por tonelada para el tráfico dentro de Europa en 2004, y de \$5,6 a \$17,8 para los mismos grupos de rutas en 2005. Uno de los motivos de que los derechos aeroportuarios en Europa parezcan elevados es que en general el pago de los derechos de aeropuerto por servicios a los pasajeros corre a cargo del transportista aéreo. Este enfoque se aplica también en la mayoría de los Estados del Caribe y una proporción significativa de Estados de África y Oriente Medio. En cambio, en la mayoría de los Estados de otras regiones del mundo, los derechos aeroportuarios por servicios a los pasajeros se cobran directamente a los pasajeros, ya sea en el punto de embarque o como cargo independiente cuando se expide el billete.

**Tabla 4-1. Datos de explotación y de costo por categoría de aeronaves: 2004 y 2005
(servicios internacionales regulares de pasajeros)**

Grupos de aeronaves subsónicas	Principales tipos de reactores utilizados en servicios internacionales regulares ¹	Porcentaje del tráfico internacional mundial (asientos-kilómetros disponibles)		Promedio de asientos ²		Promedio de longitud de la etapa de vuelo		Promedio de utilización ³ (horas/día) (km)		Costos de explotación de las aeronaves ⁴			
										Dólares por hora entre calzos		Centavos por asiento-kilómetro disponible ⁵	
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	2004	2005	2004	2005		
Mundial		100,0	100,0	220	219	2 060	2 086	10,1	10,3	4 674	5 257	3,0	3,5
Fuselaje estrecho, distancia corta	A320 B737 DC9 MD80	23,2	24,3	129	131	1 163	1 189	8,6	8,4	2 912	3 199	3,9	4,2
Fuselaje estrecho, distancia media	B727 B757 TU154	3,9	4,0	178	179	2 022	2 165	9,2	9,7	3 863	4 309	3,2	3,5
Fuselaje ancho, distancia media	A300 A310 A330 B767	12,5	12,5	240	242	2 930	3 025	10,1	10,7	5 307	6 048	2,9	3,3
Fuselaje ancho, distancia larga	A340 B747 B767ER B777 DC10 MD11	60,4	59,2	301	300	5 403	5 503	12,0	12,6	6 797	7 808	2,7	3,2

1. En esta columna se enumeran únicamente los tipos de aeronaves que en 2004 y 2005 proporcionaron más del 0,5% de los asientos-kilómetros disponibles en servicios regulares internacionales. La clasificación de los tipos de aeronaves se basa en el promedio de asientos y longitud de las etapas de vuelo en 2004 y 2005.
2. Asientos-kilómetros disponibles divididos por aeronaves-kilómetros recorridos.
3. Se incluyen vuelos interiores y los vuelos no regulares de las líneas aéreas internacionales analizadas.
4. Los datos de estas columnas comprenden los gastos de las operaciones de vuelo, combustible y lubricantes de aviación (al promedio del costo mundial de 30,8 y 43,0 centavos por litro para 2004 y 2005, respectivamente), mantenimiento y revisión de aeronaves, así como los gastos permanentes relativos a las aeronaves, tales como su depreciación. Si en vez del promedio del precio mundial se utilizaran los precios corrientes en las regiones correspondientes para calcular el costo de combustible y lubricantes, no habría modificación alguna en los datos de costo por asiento-kilómetro, pero variarían ligeramente algunas de las cifras correspondientes a los datos de tiempo entre calzos.
5. En este caso se han ajustado los costos de explotación de las aeronaves excluyendo los costos imputables al transporte de carga y correo.

Tabla 4-2. Datos de explotación de las aeronaves por grupo de rutas: 2004 y 2005

Grupo de rutas (nombre abreviado)	Promedio de longitud de las etapas de vuelo (km)		Promedio de velocidad entre calzos (km/h)		Porcentaje de distribución				Promedio de productividad por aeronave: asientos-kilómetros disponibles por horas entre calzos (en miles)	
	(1)		(2)		Fuselaje estrecho (3)		Fuselaje ancho (4)		(5)	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
I. Todas las rutas internacionales del mundo	2 060	2 086	655	656	27	28	73	72	144	144
II. Grupo de rutas internacionales										
1. Norteamérica-Centroamérica	1 810	1 810	631	630	83	85	17	15	103	102
2. Centroamérica	863	835	541	538	100	100	0	0	76	76
3. Norteamérica	1 380	1 415	572	574	96	96	4	4	67	67
4. Norteamérica/Sudamérica	3 034	3 212	720	726	33	31	67	69	139	141
5. Sudamérica	1 271	1 294	597	603	76	77	24	23	88	93
6. Europa	1 039	1 059	531	535	95	96	5	4	70	73
7. Oriente Medio	926	902	535	533	41	41	59	59	104	103
8. África	1 248	1 269	624	621	76	74	24	26	90	90
9. Europa-Oriente Medio	2 993	3 096	688	694	24	24	76	76	155	156
10. Europa-África	2 859	2 884	702	703	22	24	78	76	163	162
11. Atlántico septentrional	5 991	6 008	768	767	3	5	97	95	198	196
12. Atlántico central	6 127	6 526	788	791	1	1	99	99	229	233
13. Atlántico meridional	6 553	6 805	796	800	0	0	100	100	217	225
14. Asia/Pacífico	2 088	2 088	659	657	17	18	83	82	171	168
15. Europa-Asia/Pacífico	4 917	5 000	755	755	5	5	95	95	222	220
16. Pacífico septentrional/central	7 173	7 373	793	793	1	1	99	99	250	247
17. Pacífico meridional	6 346	6 665	809	810	3	3	97	97	261	259

Tabla 4-3. Precios unitarios estimados de combustible y de derechos de aeropuerto por región: 2004 y 2005 (servicios internacionales regulares)

Región ¹	Precios del combustible y lubricantes de aeronaves (centavos/litro)		Derechos de aterrizaje y otros derechos aeroportuarios (dólares/tonelada de despegue) ²	
	2004	2005	2004	2005
Mundial	30,8	43,0	12,0	12,1
Norteamérica	28,3	39,8	8,5	8,7
Centroamérica/Caribe	31,8	43,6	4,9	5,7
Sudamérica	32,2	45,7	6,6	6,5
Europa	31,0	42,9	17,5	17,5
Oriente Medio	30,3	41,4	6,2	6,3
África	34,7	47,4	9,7	9,6
Asia/Pacífico	31,6	44,4	9,6	9,8

1. En el Apéndice 3, en el reverso del cuestionario sobre costos, figuran descripciones más detalladas de las regiones y los grupos de rutas.
2. Toneladas de masa máxima de despegue de las aeronaves.

Coefficiente de ocupación

[factor e)]

4.14 Una gran parte del costo total de explotación de un vuelo en servicios aéreos regulares no depende, o depende sólo moderadamente, del número de pasajeros que realmente se transportan en el vuelo. Por consiguiente, cuando se presentan las estadísticas como coeficiente por pasajero-kilómetro, el factor de ocupación es una variable primaria. Puesto que según lo indicado en la Tabla 3-1, los coeficientes de ocupación de pasajeros en 2004 y 2005 variaron significativamente al comparar diversos grupos de rutas, desde un mínimo del 63% en las rutas dentro de Sudamérica hasta un máximo del 81% en las rutas que atraviesan el Pacífico septentrional/central en 2004 y desde un mínimo de 65% en las rutas dentro de Sudamérica a un máximo de 81% en los grupos de rutas que atraviesan el Atlántico septentrional en 2005; estos coeficientes tuvieron una gran repercusión en las diferencias del costo total de explotación por pasajero-kilómetro. En el párrafo 4.23 y en la Tabla 4-5 se presentan los efectos estimados de las diferencias en el coeficiente de ocupación en el costo total de explotación de cada grupo de rutas.

Otras causas de las diferencias regionales en los costos

4.15 Entre los factores que en 2004 y 2005 dieron lugar a diferencias regionales en el costo total de los servicios de pasajeros, hemos mencionado anteriormente los diversos costos de explotación de las aeronaves, incluido el efecto de variaciones en el precio del combustible. Se ha evaluado el efecto de variaciones en la longitud de las etapas y en los coeficientes de ocupación, tanto en los costos de explotación de las aeronaves como en los otros costos de explotación, pero salvo las variaciones de los derechos aeroportuarios, no se han analizado otras repercusiones de las diferencias en partidas de costo ajenas a las aeronaves. Entre las partidas de costo restantes se incluyen: *los gastos de escala; los costos por servicios a los pasajeros; las comisiones; la emisión de billetes, ventas y promoción y otros gastos generales, administrativos y varios*. En la Tabla 3-2, se muestra que, en su conjunto, representaron aproximadamente 44% y 41% del costo total de explotación en servicios internacionales de pasajeros, en 2004 y 2005, respectivamente (en comparación con el 46% en 2003). Algunas de esas partidas de costo en servicios de pasajeros acusan diferencias significativas entre grupos de rutas, incluso después de excluir todo efecto de la longitud de las etapas y del coeficiente de ocupación. A continuación se presentan observaciones generales relativas a estas partidas y a su variabilidad.

Tabla 4-4. Precios unitarios estimados de combustible y de derechos de aeropuerto por grupo de rutas: 2004 y 2005 (servicios internacionales regulares)

Grupo de rutas (nombre abreviado)	Precios del combustible y lubricantes de aviación (centavos/litro)		Derechos de aterrizaje y otros derechos aeroportuarios (dólares/tonelada de despegue) ¹	
	2004	2005	2004	2005
I. Todas las rutas internacionales del mundo	30,8	43,0	12,0	12,1
II. Grupo de rutas internacionales				
1. Norteamérica-Centroamérica	31,1	43,7	5,7	6,7
2. Centroamérica	—	—	—	—
3. Norteamérica	28,3	39,3	5,3	5,6
4. Norteamérica-Sudamérica	30,3	43,3	6,4	6,5
5. Sudamérica	31,3	43,5	7,0	6,8
6. Europa	31,4	43,0	17,8	17,8
7. Oriente Medio	—	—	—	—
8. África	—	—	—	—
9. Europa-Oriente Medio	31,5	42,8	12,5	12,4
10. Europa-África	32,2	44,0	11,1	10,9
11. Atlántico septentrional	29,7	41,5	13,4	13,7
12. Atlántico central	31,8	43,9	10,7	11,2
13. Atlántico meridional	32,8	46,2	10,7	10,5
14. Asia/Pacífico	32,7	45,9	9,3	9,7
15. Europa-Asia/Pacífico	30,6	42,8	10,8	10,9
16. Pacífico septentrional/central	29,1	41,4	10,7	10,7
17. Pacífico meridional	27,1	37,6	9,6	9,9

1. Toneladas de masa máxima de despegue de las aeronaves.

4.16 **Los gastos de escala** (columna 5 de la Tabla 3-2) están principalmente relacionados con los servicios de escala para las aeronaves y los servicios a los pasajeros en los aeropuertos. Aunque varían considerablemente de un grupo de rutas a otro, de 0,3 centavos a 1,9 centavos por pasajero-kilómetro en 2004 y de 0,3 centavos a 1,18 centavos en 2005, algunas de las variaciones se deben a los efectos de las diferencias en la longitud de las etapas.

4.17 **Los costos por servicios a los pasajeros** (columna 6 de la Tabla 3-2) están principalmente relacionados con los que se proporcionan en la cabina de pasajeros durante el vuelo. Los costos por servicios a los pasajeros representaron un 14,5% y 13,6% del total de costos de explotación por servicios a los pasajeros en 2004 y 2005, respectivamente. Las diferencias entre diversos grupos de rutas, de 0,8 centavos a 1,9 centavos por pasajero-kilómetro en 2004 y de 0,7 centavos a 1,8 centavos en 2005, primordialmente corresponden a las diferencias de sueldos, niveles de servicio y utilización de la tripulación de cabina.

4.18 **Las comisiones** (columna 7 de la Tabla 3-2) las paga cada línea aérea a los agentes de viajes y a otras líneas aéreas por la venta de billetes a los pasajeros. La comisión depende del porcentaje de las ventas de las líneas aéreas

que realizan los agentes en distintas partes del mundo y refleja también la intensidad de la competencia y las tendencias en los métodos de distribución de productos en diversos mercados regionales. Sin embargo, dado que la comisión habitualmente constituye un porcentaje del precio del billete, la variación de esta partida de costo, de 0,3 a 1,5 centavos por pasajero-kilómetro en 2004, y de 0,2 a 1,2 centavos en 2005 está también relacionada con la variación en el promedio de ingresos por pasajero-kilómetro. En 2004 y 2005, los gastos por comisiones correspondían aproximadamente al 5,4% y al 4,6%, respectivamente, de los costos en todo el mundo de las líneas aéreas internacionales regulares.

4.19 **Emisión de billetes, ventas y promoción** (columna 8 de la Tabla 3-2) es una partida de costos cuyo nivel depende en gran medida de decisiones adoptadas en cada línea aérea. En 2004 y 2005, esta partida representaba alrededor de 6,5 y 5,7% de los costos por pasajero, respectivamente. La variación entre grupos de rutas, de 0,4 a 1,1 centavos por pasajero-kilómetro en 2004 y de 0,4 centavos a 1,0 centavos en 2005 corresponde a situaciones distintas de competencia y las líneas aéreas procesan sus propias ventas en los diversos grupos de rutas.

4.20 Las comisiones, la emisión de billetes y la promoción y venta reflejan, en conjunto, el costo total de la venta de billetes a los pasajeros. Según el grupo de rutas, en 2004 y en 2005, se utilizaron entre el 9% y el 21% y entre el 8% y el 19%, respectivamente, del total de ingresos por pasajero para sufragar ese costo total, y el promedio mundial fue alrededor de 12% y 10% en 2004 y 2005, respectivamente.

4.21 **Los gastos generales, administrativos y varios** (columna 9 de la Tabla 3-2) oscilaron de 0,3 a 1,1 centavos por pasajero-kilómetro en 2004 y de 0,3 centavos a 0,9 centavos en 2005. Esto corresponde en parte a variaciones en la estructura de la organización y en las prácticas de contabilidad de las líneas aéreas en diversas partes del mundo, pero también influyen las variaciones en los niveles de sueldos y de productividad del personal en las diversas regiones. Además, las economías de escala pueden ser un factor importante que influye en las variaciones de esta partida de costos puesto que las grandes líneas aéreas tienden a tener gastos generales administrativos inferiores por pasajero-kilómetro realizado que las líneas aéreas de menor magnitud, y representan una función más importante en algunos grupos de rutas que en otros. En años recientes, esos gastos, entre los que se incluyen ganancias o pérdidas debidas a modificaciones del tipo de cambio, han estado muy influidos por las fluctuaciones en los tipos de cambio.

Resumen de las causas de las diferencias regionales en los costos

4.22 En la Tabla 4-5 se indican las repercusiones en los niveles de costo de los factores descritos en 4.3 a 4.21, desglosados por grupos de rutas. En la columna 1 de la tabla se indica para cada grupo de rutas el promedio de costo mundial por pasajero-kilómetro en 2004 y 2005, es decir, 8,3 y 8,6 centavos, respectivamente. En las columnas 2 a 6 se indican las diferencias respecto a este promedio mundial que pueden atribuirse a cada uno de los factores descritos en 4.3 a 4.14 evaluados particularmente, y en la columna 8 se indica el efecto acumulado de los demás factores (algunos de los otros factores se describen en forma resumida en 4.15 a 4.21). En la columna 9, se indican los costos efectivos totales resultantes por pasajero-kilómetro para cada grupo de rutas.

4.23 La Tabla 4-5 permite comparar los diversos factores que contribuyeron a crear las diferencias entre el promedio mundial de costos por pasajero-kilómetro para los 14 grupos de rutas incluidos en el análisis para 2004 y 2005. Analizando las columnas 2 a 6, se advierte que los factores más importantes fueron *la longitud de etapa y el promedio de velocidad entre calzos* para 11 y 12 grupos de rutas en 2004 y 2005, respectivamente. Entre otros factores que contribuyeron significativamente, se incluyen *la composición de la flota de aeronaves*, que fue el factor único más importante para un grupo de rutas tanto en 2004 como en 2005 y el *coeficiente de ocupación* que fue el factor más importante para un grupo de rutas en 2004 como en 2005. En 2004 la longitud de etapa y el promedio de velocidad entre calzos, así como el coeficiente de ocupación fueron factores igualmente importantes para un grupo de rutas. Además, como puede observarse si se compara la columna 7 (la suma de los efectos indicados en las columnas 2-6) con la 8, una proporción importante de las diferencias en los costos de los grupos de rutas con respecto al promedio mundial de costos se debió a otros factores, que no se prestan a un análisis preciso.

Tabla 4-5. Factores que contribuyen a las diferencias de costos entre grupos: 2004 y 2005

Grupo de rutas (nombre abreviado)	Promedio mundial de los costos totales de explotación-servicios de pasajeros		Efectos de la composición de la flota de aeronaves		Efectos de la longitud de las etapas y del promedio de velocidad entre calzados		Efecto de los precios del combustible y lubricantes de aviación		Efectos de los derechos de aterrizaje y otros derechos aeroportuarios		Efectos del coeficiente de ocupación		Suma de los efectos indicados en las columnas 2-6		Efectos de otros factores		Costos totales efectivos de explotación-servicios de pasajeros: columnas 1+7+8			
	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)		(6)		(7)		(8)		(9)			
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005		
	(centavos por pasajero-kilómetro)																			
I. Todas las rutas internacionales del mundo	8,3	8,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,3	8,6
II. Grupo de rutas internacionales																				
1. Norteamérica-Centroamérica	8,3	8,6	0,7	0,5	0,3	0,3	0,0	0,0	-0,2	-0,2	0,5	0,2	1,3	0,8	-0,7	-0,4	8,9	9,0		
2. Centroamérica	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3. Norteamérica	8,3	8,6	1,0	0,8	1,2	1,1	-0,1	-0,2	-0,2	-0,2	0,4	0,4	2,3	1,9	-0,7	-0,4	9,9	10,1		
4. Norteamérica/Sudamérica	8,3	8,6	0,0	0,0	-0,7	-0,8	0,0	0,0	-0,2	-0,2	0,3	0,2	-0,6	-0,8	-0,4	-0,2	7,3	7,6		
5. Sudamérica	8,3	8,6	0,7	0,5	1,1	1,0	0,0	0,0	-0,1	-0,2	1,1	1,0	2,8	2,3	-0,7	-0,4	10,4	10,5		
6. Europa	8,3	8,6	1,1	0,9	2,1	2,0	0,0	0,0	0,2	0,2	1,0	1,0	4,4	4,1	1,9	1,1	14,6	13,8		
7. Oriente Medio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
8. África	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
9. Europa-Oriente Medio	8,3	8,6	0,0	0,0	-0,6	-0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,3	-0,2	-0,3	0,8	0,9	8,9	9,2		
10. Europa-África	8,3	8,6	-0,1	0,0	-0,6	-0,6	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	-0,4	-0,4	0,4	0,4	8,3	8,6		
11. Atlántico septentrional	8,3	8,6	-0,4	-0,3	-1,3	-1,3	-0,1	-0,1	0,0	0,0	-0,4	-0,4	-2,2	-2,1	0,9	0,8	7,0	7,3		
12. Atlántico central	8,3	8,6	-0,4	-0,3	-1,4	-1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	-0,4	-2,1	-2,1	1,1	0,6	7,3	7,1		
13. Atlántico meridional	8,3	8,6	-0,4	-0,3	-1,5	-1,5	0,1	0,1	0,0	0,0	-0,4	-0,3	-2,2	-2,0	0,5	0,2	6,6	6,8		
14. Asia/Pacífico	8,3	8,6	-0,1	-0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	-0,1	-0,1	0,4	0,4	0,3	0,3	-1,0	-0,9	7,6	8,0		
15. Europa-Asia/Pacífico	8,3	8,6	-0,3	-0,3	-1,2	-1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	-1,6	-1,6	0,1	0,3	6,8	7,3		
16. Pacífico septentrional/central	8,3	8,6	-0,4	-0,3	-1,5	-1,5	-0,1	-0,1	0,0	0,0	-0,4	-0,3	-2,4	-2,2	-0,1	-0,1	5,8	6,3		
17. Pacífico meridional	8,3	8,6	-0,4	-0,3	-1,5	-1,5	-0,2	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-2,3	-2,3	0,0	0,1	6,0	6,4		

Apéndice 1

FUENTES Y COBERTURA DE LOS DATOS

Fuentes de los datos

1. Las fuentes principales de información para realizar este estudio fueron las dos series de cuestionarios enviados a todos los Estados contratantes (adjuntos a las comunicaciones EC 2/20.3.2-05/75, del 27 de junio de 2005, y EC 2/20.3.2-06/75, del 29 de septiembre de 2006), para que los completaran con datos relativos a sus transportistas internacionales. En un cuestionario por cada año se pedía información, respecto a cada grupo de rutas, acerca de los ingresos en servicios regulares y no regulares de pasajeros, carga, correo y otros ingresos conexos de explotación junto con los correspondientes volúmenes de tráfico y capacidad. En el segundo cuestionario se pedía información sobre los costos de las líneas aéreas internacionales de pasajeros en servicios regulares. Se recibieron respuestas a este cuestionario de 65 y 64 Estados para 2004 y 2005, respectivamente. En el Apéndice 3 se presentan facsímiles de los dos cuestionarios y una lista de los Estados de los que se recibieron respuestas.

2. En lo que se refiere a los servicios regulares, otra fuente importante de información fue un análisis por computadora realizado por la Secretaría de la OACI de los horarios de líneas aéreas, con datos obtenidos de *Back Aviation Solutions*. De este análisis se obtuvieron para todas y cada una de las líneas aéreas, y para cada tipo de aeronave utilizada en cada uno de los grupos de rutas, datos acerca del número de salidas, horas entre calzos y distancia recorrida por las aeronaves. Además se realizó una investigación acerca de las características de explotación de los tipos y subtipos de aeronaves, que generó datos acerca del promedio de asientos (aeronaves mixtas), el consumo de combustible por hora entre calzos (como función de la longitud de etapa), masa máxima de despegue, carga de pago y capacidad volumétrica. Se relacionó esta información con los datos básicos utilizados a fin de contar con un banco de estadísticas de explotación para cada grupo de rutas y cada zona geográfica de operaciones dentro de cada grupo de rutas, así como estadísticas colectivas regionales y mundiales.

3. Se utilizó una amplia gama de fuentes de información complementaria. En especial, estas fuentes incluían datos relativos a tráfico de las líneas aéreas, tráfico por etapa de vuelo, flota y personal, así como los datos financieros de las líneas aéreas notificados regularmente por los Estados contratantes en los formularios de información de transporte aéreo y disponibles en el sitio web de la OACI destinado exclusivamente a estadísticas de aviación (www.icaodata.com).

Cobertura de los datos

4. Para servicios regulares se obtuvieron los datos relativos a tráfico, capacidad y otros datos de explotación de los cuestionarios y de los horarios, además de la información incluida en los informes estadísticos ordinarios presentados a la OACI y puede considerarse que comprenden la totalidad de las operaciones internacionales. La información relativa a ingresos y costos se extrajo básicamente de los cuestionarios, complementada por publicaciones nacionales u otras fuentes apropiadas de datos financieros cuando se disponía de los mismos; en el caso del tráfico de pasajeros, los datos disponibles de ingresos y costos se adaptaron en función de los datos de operaciones para que representaran todas las operaciones internacionales (véase el Apéndice 2).

5. El estudio se ha basado en los datos sobre ingresos obtenidos de 95 y 92 líneas aéreas regulares (incluidas 7 y 5 líneas aéreas exclusivamente de carga) para 2004 y 2005, respectivamente, y en los datos de costos relativos a 68 y 72 líneas aéreas regulares de pasajeros, para 2004 y 2005, respectivamente.

6. El número de líneas aéreas y la cobertura del tráfico regular internacional de pasajeros representado por estos datos de ingresos y costos por regiones de matrícula de las líneas aéreas se presentan en la Tabla A1-1 para 2004 y en la Tabla A1-2 para 2005. La representación general en asientos-kilómetros disponibles es de 68% y 69% para los datos de ingresos correspondientes a 2004 y 2005, respectivamente, y de 65% y 64% para los datos de costos para 2004 y 2005, respectivamente. En lo que se refiere a datos de costos, en 2004 la representación de la región África, de 15%, fue la más baja, y la de Norteamérica, de 83%, fue la más alta de todas las regiones. En 2005, la representación de la región África, de 9%, fue la más baja, y la de Norteamérica, de 83%, fue significativamente superior a la de las demás regiones.

7. En la Tabla A1-3, se presentan, para cada grupo de rutas, el número de líneas aéreas y el porcentaje de tráfico representado por estas líneas aéreas para 2004, y en la Tabla A1-4, para 2005. La diferencia en la representación general indicada entre las Tablas A1-1 y A1-3 así como entre las Tablas A1-2 y A1-4, corresponde en parte a algunas diferencias en las definiciones del programa de estadísticas de la OACI de lo que constituye un servicio interior o un servicio internacional. Otro motivo es que en estas tablas se utilizaron distintas bases de datos; en las Tablas A1-1 y A1-2 se incluye el tráfico notificado, mientras que en las Tablas A1-3 y A1-4 se incluye el volumen de tráfico, de conformidad con los horarios publicados; y en las Tablas A1-5 y A1-6 se indica el carácter representativo de los datos de ingresos para los servicios regulares de carga y correo.

8. Como se muestra en las Tablas A1-3 y A1-4, en cuanto a asientos-kilómetros disponibles, la representación, ya sea de datos de ingresos o de datos de costo, es del 60% o incluso superior en 8 grupos de rutas en 2004 y en 9 grupos de rutas en 2005. La representación en algunos grupos de rutas en lo relativo a los costos es, sin embargo, notablemente inferior que en el caso de los ingresos. Tanto en 2004 como en 2005, para las rutas dentro de Centroamérica/Caribe, dentro de Norteamérica (2005 solamente), dentro de Sudamérica, Europa, Oriente Medio, África, y las rutas entre Europa y Oriente Medio, entre Europa/Oriente Medio y África, las rutas que atraviesan el Atlántico central, entre Europa/Oriente Medio/África y Asia/Pacífico (2005 solamente), y las que atraviesan el Pacífico meridional (2004 solamente), la representación fue inferior al 60%, por lo que las cifras de costos y de ingresos deben interpretarse con cierta cautela. Para las rutas dentro de Centroamérica/Caribe, dentro del Oriente Medio y dentro de África, la representación fue tan baja (inferior al 20% en el caso de los costos) que realmente puede dudarse de la validez de los resultados para esos grupos de rutas, por lo que las cifras relativas a esos grupos de rutas no se han presentado en este estudio aunque se incluye su estimación en los totales mundiales.

Tabla A1-1. Representación por región de la OACI de matrícula de las líneas aéreas: 2004

Región	Asientos-kilómetros disponibles en los servicios regulares internacionales (millones)	Los datos correspondientes a los ingresos representan			Los datos correspondientes a los costos representan		
		Número de líneas aéreas	Asientos-kilómetros disponibles		Número de líneas aéreas	Asientos-kilómetros disponibles	
			Número (millones)	% del total		Número (millones)	% del total
Todas	2 743 066	88	1 875 768	68	68	1 780 954	65
África	98 519	3	14 456	15	2	14 403	15
Asia/Pacífico	825 803	20	642 621	78	18	614 785	74
Europa	1 051 680	42	712 248	68	30	664 543	63
Oriente Medio	188 067	5	65 087	35	3	53 827	29
Norteamérica	451 069	9	373 987	83	9	373 987	83
Centroamérica/Caribe	56 393	4	32 756	58	3	24 823	44
Sudamérica	71 475	5	34 613	48	3	34 586	48

Fuente: Formulario A de información de transporte aéreo de la OACI.

Tabla A1-2. Representación por región de la OACI de matrícula de las líneas aéreas: 2005

Región	Asientos-kilómetros disponibles en los servicios regulares internacionales (millones)	Los datos correspondientes a los ingresos representan			Los datos correspondientes a los costos representan		
		Número de líneas aéreas	Asientos-kilómetros disponibles		Número de líneas aéreas	Asientos-kilómetros disponibles	
			Número (millones)	% del total		Número (millones)	% del total
Todas	2 938 833	87	2 026 850	69	72	1 888 418	64
África	111 058	4	10 097	9	4	10 097	9
Asia/Pacífico	863 636	28	714 198	83	19	611 315	71
Europa	1 129 723	34	766 911	68	31	756 821	67
Oriente Medio	210 223	3	54 861	26	3	54 861	26
Norteamérica	490 730	9	405 568	83	9	405 568	83
Centroamérica/Caribe	56 750	5	38 414	68	2	12 955	23
Sudamérica	76 713	4	36 801	48	4	36 801	48

Fuente: Formulario A de información de transporte aéreo de la OACI.

Tabla A1-3. Representación por grupo de rutas internacionales: 2004

Grupo de rutas (nombre abreviado)	Los datos correspondientes a los ingresos representan		Los datos correspondientes a los costos representan	
	Número de líneas aéreas	Porcentaje del total de asientos-kilómetros en servicios regulares	Número de líneas aéreas	Porcentaje del total de asientos-kilómetros en servicios regulares
I. Todos los grupos internacionales del mundo	88	65	68	62
II. Grupo de rutas internacionales				
1. Norteamérica-Centroamérica	8	76	7	67
2. Centroamérica	3	22	2	16
3. Norteamérica	11	68	11	68
4. Norteamérica-Sudamérica	11	64	10	64
5. Sudamérica	3	40	2	40
6. Europa	41	57	29	51
7. Oriente Medio	4	29	2	20
8. África	3	14	2	13
9. Europa-Oriente Medio	24	47	20	41
10. Europa-África	26	41	22	39
11. Atlántico septentrional	28	77	26	74
12. Atlántico central	9	52	8	50
13. Atlántico meridional	11	83	10	77
14. Asia/Pacífico	19	69	18	67
15. Europa-Asia/Pacífico	34	66	28	62
16. Pacífico septentrional/central	16	78	15	76
17. Pacífico meridional	3	56	3	56

Tabla A1-4. Representación por grupos de rutas internacionales: 2005

Grupo de rutas (nombre abreviado)	Los datos correspondientes a los ingresos representan		Los datos correspondientes a los costos representan	
	Número de líneas aéreas	Porcentaje del total de asientos-kilómetros en servicios regulares	Número de líneas aéreas	Porcentaje del total de asientos-kilómetros en servicios regulares
I. Todos los grupos internacionales del mundo	87	65	72	61
II. Grupo de rutas internacionales				
1. Norteamérica-Centroamérica	9	77	8	71
2. Centroamérica	3	26	1	4
3. Norteamérica	11	67	10	55
4. Norteamérica-Sudamérica	9	64	8	62
5. Sudamérica	4	40	4	40
6. Europa	33	57	30	56
7. Oriente Medio	2	19	2	19
8. África	4	5	4	5
9. Europa-Oriente Medio	21	41	21	41
10. Europa-África	24	40	24	40
11. Atlántico septentrional	25	75	24	74
12. Atlántico central	11	48	10	47
13. Atlántico meridional	11	80	10	79
14. Asia/Pacífico	26	72	19	61
15. Europa-Asia/Pacífico	35	64	30	59
16. Pacífico septentrional/central	18	80	16	78
17. Pacífico meridional	4	61	4	61

Tabla A1-5. Carácter representativo de los datos de ingresos en servicios regulares de carga y correo, por región de la OACI de matrícula de las líneas aéreas: 2004

Región	Toneladas-km de carga efectuadas en servicios regulares internacionales (millones)	Los datos correspondientes a los ingresos por servicios de carga representan			Los datos correspondientes a los ingresos por servicios de correo representan			
		Número de líneas aéreas	Toneladas-km efectuadas		Toneladas-km de correo efectuadas en servicios regulares internacionales (millones)	Número de líneas aéreas	Toneladas-km efectuadas	
			Número (millones)	% del total			Número (millones)	% del total
Todas	115 184	70	81 712	71	2 832	51	1 841	65
África	2 122	2	337	16	35	2	3	9
Asia/Pacífico	43 595	21	36 166	83	953	12	735	77
Europa	36 043	27	24 252	67	964	20	306	32
Oriente Medio	7 803	4	2 003	26	121	4	58	48
Norteamérica	21 652	10	17 718	82	696	10	690	99
Centroamérica/ Caribe	496	3	121	24	6	1	2	33
Sudamérica	3 473	3	1 115	32	57	2	47	82

Fuente: Formulario A de información de transporte aéreo de la OACI.

Tabla A1-6. Carácter representativo de los datos de ingresos en servicios regulares de carga y correo, por región de la OACI de matrícula de las líneas aéreas: 2005

Región	Toneladas-km de carga efectuadas en servicios regulares internacionales (millones)	Los datos correspondientes a los ingresos por servicios de carga representan			Los datos correspondientes a los ingresos por servicios de correo representan			
		Número de líneas aéreas	Toneladas-km efectuadas		Toneladas-km de correo efectuadas en servicios regulares internacionales (millones)	Número de líneas aéreas	Toneladas-km efectuadas	
			Número (millones)	% del total			Número (millones)	% del total
Todas	119 877	77	89 702	75	2 976	46	1 948	65
África	2 195	3	227	10	44	1	1	2
Asia/Pacífico	46 460	30	43 764	94	1 012	14	856	85
Europa	36 981	24	24 059	65	1 002	18	323	32
Oriente Medio	8 786	3	1 794	20	121	2	41	34
Norteamérica	21 634	10	18 641	86	728	8	681	94
Centroamérica/ Caribe	475	4	147	31	7	1	4	57
Sudamérica	3 346	3	1 070	32	62	2	42	68

Fuente: Formulario A de información de transporte aéreo de la OACI.

Apéndice 2

MÉTODO DE ANÁLISIS Y MÁRGENES DE IMPRECISIÓN

Método de análisis

1. **Observaciones generales.** Las fuentes de datos, en general, se examinan en el Apéndice 1. Todos los datos financieros de las líneas aéreas se ajustaron inicialmente, cuando procedía, para representar los años civiles 2004 y 2005, y se convirtieron de la moneda local a dólares estadounidenses en los casos en que resultaba necesario. Para efectuar la conversión se emplearon los tipos de cambio proporcionados por los Estados en sus respuestas a los cuestionarios. Cuando no se comunicó el tipo de cambio, se utilizó el promedio de *tipo de cambio mensual de “cinco días”* de la *Cámara de compensación de la IATA* para 2004 y 2005.
2. Antes de iniciar el análisis, se verificaron todos los datos financieros y de explotación: a) para constatar si los datos notificados eran congruentes entre sí y con los datos notificados en años anteriores; b) con la información proporcionada en los formularios de notificación estadística remitidos periódicamente a la OACI; y c) con los datos obtenidos de un análisis por computadora de los horarios publicados (véase el Apéndice 1).
3. **Análisis de los datos disponibles sobre ingresos.** Los datos relativos a los ingresos en los servicios regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo para cada grupo de rutas internacionales, junto con los volúmenes correspondientes de tráfico y capacidad para cada transportista, así como los ingresos conexos directamente atribuibles a los servicios regulares internacionales, se obtuvieron de los cuestionarios sobre ingresos preparados especialmente con este fin (en el Apéndice 3 se incluyen facsímiles de los cuestionarios sobre ingresos y costos). Estas informaciones sobre cada transportista se sumaron para cada grupo de rutas con el objeto de obtener el promedio ponderado de ingresos por pasajero-kilómetro y por asiento-kilómetro (para el tráfico de pasajeros) o por tonelada-kilómetro realizada (para el tráfico de carga y correo). En el caso de los servicios regulares, los datos de cada línea aérea y, por lo tanto, el promedio de ingresos unitarios, comprenden un margen destinado a descuentos, prorratas, etc., pero se excluyen en general las deducciones por el pago de comisiones.
4. **Análisis de los datos disponibles sobre costos.** Los datos sobre costos se obtuvieron y analizaron solamente con respecto a las líneas aéreas regulares internacionales de pasajeros. Si bien la mayoría de los transportistas regulares (y no regulares) registran datos sobre ingresos y tráfico por ruta o grupo de rutas, pocos registran los datos de costos desglosados de la misma manera. Por ello, para poder presentar datos que sean representativos de la generalidad de las operaciones de las líneas aéreas regulares de pasajeros de cada región del mundo, minimizando al mismo tiempo el trabajo de notificación de los Estados y sus líneas aéreas, en el cuestionario que se preparó, no se exige desglosar excesivamente los costos de explotación y los requisitos son acordes con las prácticas que aplica la mayoría de las líneas aéreas. Luego, la Secretaría asignó los datos sobre costos obtenidos para cada línea aérea mediante este cuestionario a los distintos grupos de rutas, según era necesario (es decir, en los casos en que una empresa explotaba más de un grupo de rutas), utilizando el análisis de los horarios publicados.
5. Los datos sobre costos obtenidos respecto a una línea aérea en particular y los procedimientos utilizados para la asignación de esos costos entre los grupos de rutas que explotó la línea aérea, pueden subdividirse en tres grandes categorías, tal como se muestra en la Tabla A2-1:

Tabla A2-1. Procedimientos utilizados para asignar los costos de cada línea aérea entre los grupos de rutas

<i>Categoría de costos</i>	<i>Partida de costos (véase la nota)</i>	<i>Datos de las líneas aéreas utilizados en el estudio</i>	<i>Criterios de asignación de costos</i>
A. Costos relacionados principalmente con el tipo de aeronave	I.1 Gastos de operaciones de vuelo, con exclusión de los costos de combustible y lubricantes	Costos y horas entre calzos de todo el sistema voladas por cada tipo de aeronave utilizada	I.1 Número de horas entre calzos a voladas por cada tipo de aeronave I.3 en cada grupo de rutas
	I.2 Gastos de mantenimiento y revisión		
	I.3 Costos de depreciación y amortización de aeronaves		
B. Costos relacionados significativamente con el tipo de aeronave y la región geográfica de explotación	II.1 Costos de combustible y lubricantes de aviación	Ya sea:	II.1 Consumo de combustible por tipo de aeronave en cada región de explotación
	II.2 Derechos de aterrizaje y otros derechos aeroportuarios	a) costos por región geográfica de explotación, o	II.2 Peso máximo de despegue por número de salidas de cada tipo de aeronave en cada región de explotación
	II.3 Derechos de navegación aérea	b) costos por grupo de rutas (no es necesario efectuar asignación por grupo de rutas)	II.3 Peso máximo de despegue por cantidad de horas entre calzos, efectuadas por cada tipo de aeronave en cada región de explotación
	II.4 Otros gastos de escala		II.4 Carga de pago máxima por número de salidas de cada tipo de aeronave en cada región de explotación
C. Costos relacionados significativamente con el volumen de tráfico o de capacidad	III.1 Costos por servicio a los pasajeros	Costos generales	III.1 Número de asientos-horas en cada grupo de rutas
	III.2 Pago de comisiones		III.2 Ingresos de pasajeros y carga obtenidos en los servicios regulares de cada grupo de rutas
	III.3 Otros costos de emisión de billetes, promoción y ventas		III.3 Ingresos totales obtenidos en cada grupo de rutas
	III.4 Gastos generales y de administración		III.4 Número de toneladas-kilómetros a efectuadas en cada grupo de rutas
	III.5 Gastos varios de explotación		IV.1 grupo de rutas
	IV.1 Saldo de partidas varias ajenas a la explotación (excluidos los pagos con fondos públicos y el saldo de ingresos de compañías afiliadas)		

Nota.— Las partidas de costos son las que se utilizan en el cuestionario sobre los costos (véase el Apéndice 3). La descripción de cada partida figura en las directrices para la notificación, al dorso del cuestionario sobre los costos.

Categoría (A) — los costos de explotación que, por lo que respecta a una línea aérea y tipo de aeronave determinados, pueden, para este fin, considerarse independientes de la región en la que vuela la aeronave;

Categoría (B) — los costos de explotación que dependen significativamente del tipo de aeronave y de la región geográfica en la que deban sufragarse; y

Categoría (C) — los costos de explotación y las partidas pertinentes ajenas a la explotación que pueden relacionarse sólo parcialmente con el tipo de aeronave o con la región en la que deban sufragarse, pero que dependen considerablemente del volumen de tráfico o del volumen de capacidad de cada grupo de rutas.

6. Los costos de la *primera categoría (A)* se extrajeron de los datos correspondientes a cada línea aérea como promedio del costo general de todo el sistema por hora entre calzos para cada tipo de aeronave utilizada en servicios regulares internacionales. Los costos para cada grupo de rutas se calcularon de conformidad con el número de horas entre calzos voladas por cada tipo de aeronave explotada por la línea aérea en dicho grupo de rutas.

7. Los costos de la *segunda categoría (B)* se registraron con respecto a cada línea aérea por grupo de rutas o por zona geográfica. En los casos en que los costos se registraron por zona, los datos se adaptaron para obtener datos correspondientes a cada grupo de rutas utilizando criterios operacionales apropiados (tal como el consumo en el caso del “combustible y lubricantes de aviación”). La relación entre grupos de rutas y zonas geográficas, en cuanto a datos de explotación, se obtuvo del análisis por computadora de la información sobre horarios.

8. Los costos de la *tercera categoría (C)* se registraron como totales generales de todo el sistema para las operaciones de cada línea aérea. Dichos costos se subdividieron en costos por grupos de rutas utilizando un parámetro de asignación adecuado para cada partida. El parámetro de asignación aplicado a cada partida tiene una relación directa o indirecta con el volumen de tráfico o la capacidad de cada grupo de rutas. En el caso de los “pagos de comisiones” y “otros costos en concepto de billetes, promoción y ventas”, el parámetro de asignación utilizado lo constituyen los ingresos totales obtenidos de cada grupo de rutas, reflejándose así los efectos de las diferencias de tráfico o diferencias regionales en ingresos obtenidos (y, por lo mismo, diferencias regionales en costos de emisión de billetes, promoción y ventas).

9. Para algunas líneas aéreas, los datos de costos notificados en las tres categorías corresponden a los servicios nacionales o internacionales no regulares y a los servicios regulares internacionales. Los costos correspondientes a los servicios nacionales y a los no regulares se restaron mediante los mismos procedimientos de asignación empleados para distribuir los costos entre grupos de rutas.

10. En lo que respecta a los datos para cada línea aérea, los costos totales para los vuelos internacionales regulares de pasajeros en cada grupo de rutas se estimaron sumando los costos por partida asignados a cada grupo de rutas. Por último, los costos asignables al transporte de carga y correo en los vuelos de pasajeros se dedujeron de dichos costos totales para obtener los correspondientes al servicio de pasajeros. Para ello, se partió de la hipótesis de que los costos correspondientes al transporte de carga y correo en aeronaves de pasajeros y mixtas en un grupo de rutas equivalían a los ingresos por carga y correo provenientes de la explotación de dichas aeronaves.

11. **Estimación de los ingresos y costos de las líneas aéreas respecto de las cuales no se disponía de datos financieros.** Para todos los transportistas de los que se disponía de datos financieros básicos, se obtuvo el total de los ingresos y (en el caso del tráfico regular internacional de pasajeros) los costos totales en cada grupo de rutas según la región de matriculación de las líneas aéreas mediante los procedimientos descritos en los párrafos 1 a 10. En la mayoría de los casos, en esta base de datos financieros no se incluían todas las operaciones de los transportistas. A pesar de ello, en el caso del tráfico regular de pasajeros, la estimación de ingresos y costos presentada en este estudio se formuló para abarcar a todas las líneas aéreas que explotan cada grupo de rutas.

12. En el caso de los ingresos, se aplicó el promedio de ingresos por pasajero-kilómetro notificados para las líneas aéreas matriculadas en una misma región dentro de cada grupo de rutas, al total de ingresos por pasajero-kilómetro de todas las líneas aéreas matriculadas en esa misma región que explotan el mismo grupo de rutas.

13. En cuanto a los costos, la estimación para las líneas aéreas que no notificaron sus datos se basó en los datos de costos de las líneas aéreas de la misma región de matriculación que notificaron datos para el mismo grupo de rutas, pero en la estimación también se tuvieron en cuenta las diferencias en las características de explotación de los dos grupos de líneas aéreas en cuestión (incluyendo sus diferencias en cuanto a coeficiente de ocupación). Respecto a los costos para la Categoría A (véase la Tabla A2-1), el promedio de costos por hora entre calzos para las aeronaves de las líneas aéreas de las cuales se disponía de datos, se aplicaron a las horas voladas por los mismos tipos de aeronaves de las líneas aéreas de la misma región de matriculación de las que no se disponía de datos, teniéndose en cuenta, de este modo, las diferencias en la flota de aeronaves, en cuanto a la velocidad media entre calzos y la configuración de los asientos. En las Categorías B y C, los costos también se calcularon basándose en criterios similares a los aplicados para la asignación de costos de cada una de las líneas aéreas en los grupos de rutas.

14. Para algunos grupos de rutas en los que las líneas aéreas de una región particular tenían una representación muy escasa, se adaptó el método para el cálculo en cifras brutas de los ingresos y costos para tener en cuenta los ingresos y costos de las principales líneas aéreas que no notificaron sus datos, basándose en los datos proporcionados para estudios anteriores, así como en los datos archivados por los Estados contratantes en los formularios de información de transporte aéreo.

Márgenes de imprecisión

15. **Generalidades.** Es importante reconocer que los datos de ingresos y costos presentados en esta circular no son cantidades perfectamente definidas, sino que conllevan márgenes de imprecisión. Dichos márgenes de imprecisión son propios de toda presentación de datos financieros de líneas aéreas expresados en distintas monedas, que implique un desglose de ingresos y costos de todo el sistema, o que proceda de una base de datos incompleta. Por lo tanto, un aspecto importante del método utilizado en esta serie de estudios ha consistido en identificar y evaluar las diversas fuentes de imprecisión a fin de establecer el grado de exactitud de los datos publicados, así como las limitaciones de las conclusiones que puedan deducirse de dichos datos. Las evaluaciones se realizaron por medio de un análisis estadístico de los datos detallados de las líneas aéreas y por medio de pruebas para determinar el grado de sensibilidad de los datos publicados respecto de los métodos utilizados en el estudio. En los párrafos 16 a 21, se presentan las evaluaciones de los márgenes de imprecisión en el promedio de ingresos unitarios, en el promedio de costos unitarios y en el promedio de la relación ingresos/costos, publicados en este estudio para el tráfico regular de pasajeros en 2004 y 2005.

16. **Estimación de los ingresos unitarios.** El margen de imprecisión en la estimación de los ingresos unitarios para un grupo de rutas surge de las limitaciones en la calidad de los datos notificados, de las fluctuaciones en el tipo de cambio y, en el caso del tráfico regular de pasajeros, de la hipótesis de que el cambio con respecto al año precedente en el promedio de ingresos de las líneas aéreas que no notificaron sus datos es similar al de las líneas aéreas del mismo grupo de rutas que notificaron sus datos. Se llevó a cabo un análisis para evaluar cada una de esas fuentes de imprecisión y su efecto acumulativo, que se tradujo en márgenes de imprecisión compuestos para los diversos grupos de rutas. La conclusión a la que se llegó fue que los ingresos estimados por servicios regulares de pasajeros por pasajero-kilómetro tienen un grado de fiabilidad de $\pm 5\%$ en 2004 (salvo en las rutas dentro de Sudamérica, entre Europa y el Oriente Medio y las que atraviesan el Atlántico central) y de $\pm 4,5\%$ en 2005, salvo en las rutas entre Europa y el Oriente Medio. También deben interpretarse con cautela los datos de ingresos para las rutas dentro de Europa y entre Europa/Oriente Medio y África, y las que atraviesan el Pacífico meridional, para 2004, para rutas dentro de Sudamérica, dentro de Europa y entre Europa/Oriente Medio y África para 2005, debido a la representación relativamente baja en esos grupos de rutas. Respecto a las rutas dentro de Centroamérica/Caribe, dentro del Oriente Medio y dentro de África, la representación fue tan escasa que la validez de los resultados para esos grupos de rutas es cuestionable, por lo que no se presentan en este estudio las cifras de ingresos (y costos) para esas rutas, aunque su estimación se incluye en los totales mundiales. Para los grupos de rutas en los que la representación

era relativamente alta, el margen de imprecisión fue notablemente inferior al $\pm 5\%$ para 2004 y de $\pm 4,5\%$ para 2005 (véase el Apéndice 1). A escala mundial, teniendo en cuenta todos los grupos de rutas en conjunto, el margen de imprecisión disminuye por efectos compensatorios y por escala, estimándose en $\pm 4\%$ tanto para 2004 como para 2005.

17. **Estimación de los costos unitarios.** La estimación de los costos unitarios en servicios de pasajeros para un grupo de rutas comprende elementos de imprecisión similares a los de los ingresos por servicios de pasajeros. Asimismo, surgen otros elementos de imprecisión de la necesidad de asignar los costos entre grupos de rutas según procedimientos normalizados. Esas otras fuentes de imprecisión obedecen a que:

- a) el carácter genérico de algunas partidas de costos (por ejemplo, los costos administrativos generales) hace que su asignación entre grupos de rutas sea una convención; y
- b) aun en el caso de las partidas de costos específicas de una región o de una ruta, en los procedimientos normalizados de asignación no se tienen en cuenta las condiciones particulares de explotación de cada línea aérea.

18. En cuanto a los datos sobre ingresos, se preparó un margen de imprecisión compuesto para el promedio de costos unitarios de cada grupo de rutas y para todos los grupos de rutas combinados. Se consideró que el margen de incertidumbre en los costos relativos a los servicios regulares de pasajeros estimados por pasajero-kilómetro para todos los grupos de rutas indicados no superó el $\pm 8\%$ tanto en 2004 como en 2005 (excepto en las rutas dentro de Norteamérica para 2004; entre Europa y el Oriente Medio y dentro de la región Asia/Pacífico para 2005 solamente). Por lo que respecta a los costos, hubo más grupos de rutas con una representación inferior, con lo que aumentó el grado de imprecisión (véase el párrafo 8 del Apéndice 1). A escala mundial, teniéndose en cuenta todos los grupos de rutas en conjunto, se estima que el margen de imprecisión en el promedio de costos por pasajero-kilómetro es de $\pm 8\%$ para ambos años.

19. Gran parte de la imprecisión es inherente al carácter genérico de algunos costos y no se puede modificar (véase el párrafo 17), y poco puede hacerse para reducir la imprecisión que generan las fluctuaciones en los tipos de cambio. Un factor importante en estos estudios es, por lo tanto, lograr la mayor cobertura posible de datos financieros, esforzándose al mismo tiempo por mejorar la calidad de los datos notificados.

20. Todas las estimaciones de la imprecisión señaladas en los párrafos 16 a 19 se aplican únicamente al promedio de datos sobre costos (tal como se presentan en el Capítulo 3, Tabla 3-1). Las estimaciones de cada uno de los elementos que contribuyen al costo general están en muchos casos sometidas a márgenes de imprecisión aún mayores.

21. **Estimación de la relación de ingresos/costos.** La estimación de la relación de ingresos/costos tiene márgenes de imprecisión que varían de un grupo de rutas a otro, en función de los márgenes de imprecisión en la estimación de datos de ingresos y costos. Sin embargo, cabe señalar que la imprecisión en las cifras de ingresos y costos correspondientes a un grupo de rutas son hasta cierto punto interdependientes. En otras palabras, si se han sobreestimado los ingresos en un grupo de rutas también es probable que se hayan sobreestimado las cifras de costos. Esta circunstancia reduce el margen de imprecisión en la relación ingresos/costos si se comparan con el margen de imprecisión de los datos de ingresos por sí solos o de los datos de costos por sí solos. En el presente estudio se estimó que el margen de imprecisión compuesto para la relación de ingresos/costos para todos los grupos de rutas combinados era de $\pm 4,0\%$ para 2004 y 2005.

Apéndice 3

CUESTIONARIOS RELATIVOS A INGRESOS Y COSTOS

DIRECTRICES PARA LA PRESENTACIÓN DE LOS FORMULARIOS

Aspectos generales

- a) Los Estados contratantes de la OACI deberán completar y devolver este cuestionario con respecto a cada una de sus líneas aéreas que suministra servicios internacionales regulares de pasajeros. La información proporcionada se publicará de manera que no pueda identificarse al explotador. La información debe corresponder a un período total de 12 meses lo más próximo posible al año civil especificado en la comunicación a los Estados, identificándose dicho período en el espacio provisto para dicho efecto. Comprendemos que, en el momento en que deba enviar la información a fin de que su respuesta llegue a la OACI para la fecha indicada en la comunicación a los Estados, quizás no cuente con información financiera definitiva ya auditada, por lo que pueden enviarse datos preliminares. Igualmente, si no se dispone de información completa con respecto a cualquier sección del cuestionario, se agradecería el envío de datos parciales o globales.
- b) Los datos referentes a los tramos interiores de los servicios internacionales deben incluirse como internacionales. Indíquese toda excepción. Sería conveniente que se proporcionaran los datos relativos a los gastos por servicios interiores en las Secciones II, III y IV. Si ello no es posible, por favor indíquense los datos correspondientes a los servicios internacionales únicamente.
- c) Los datos financieros pueden suministrarse en moneda nacional o en dólares EUA. En cualquier caso, debe especificarse en el espacio provisto el tipo de cambio anual medio ponderado utilizado o que ha de aplicarse para convertir la moneda nacional en dólares EUA.
- d) *Todos* los datos correspondientes a gastos y explotación relativos a la carga y al correo, incluso aquellos relativos a los servicios de aeronaves exclusivamente de carga, deben *incluirse* en el lugar correspondiente del cuestionario. Los gastos en que se incurra por el suministro de servicios a otras líneas aéreas, tales como mantenimiento, servicios de escala y servicios de aprovisionamiento a bordo deben *excluirse*.
- e) Deben informarse los datos relativos a explotación y gastos en el caso de:
- 1) servicios mancomunados — por transportistas participantes por sus propios servicios;
 - 2) operaciones con aeronaves arrendadas (en el marco de contratos de arrendamiento) — por transportista explotador; los gastos de aeronaves deben proporcionarse en I.1 Gastos de operaciones de vuelo;
 - 3) en caso de acuerdos de compartición de códigos, reserva de capacidad, servicios conjuntos y otros acuerdos comerciales — por transportista explotador únicamente.
- Deben informarse los costos relativos a todas las partidas de costos que se indican en el cuestionario, excepto respecto de los gastos de aeronaves, indicados en 2).
- f) A continuación se ofrece una breve descripción de cada partida de datos. En las instrucciones para completar el formulario de información de transporte aéreo de la OACI sobre datos financieros de las líneas aéreas, Formulario EF (revisado recientemente), se ofrecen definiciones más detalladas sobre las partidas de datos financieros.

SECCIÓN I – Gastos y datos de explotación por tipo de aeronave y grupo de rutas

Indíquense todos los tipos de aeronaves utilizados, ya se trate de una combinación o de aeronaves exclusivamente de carga, empleando la designación del modelo (p. ej., A300-B4, DC10-30CF, Boeing 747-200F).

- I.1 Gastos de operaciones de vuelo *excluyendo costos de combustible y lubricantes*. Esta partida comprende los sueldos y gastos de la tripulación de vuelo, seguro y alquiler del equipo de vuelo (excluyendo los pagos efectuados de conformidad con acuerdos de arrendamiento de capital o financiero de aeronaves), capacitación de la tripulación de vuelo y otros gastos de vuelo, excluyendo los que abarquen las partidas I.2, I.3 y II.1.

DIRECTRICES PARA LA PRESENTACIÓN DE LOS FORMULARIOS Y DESCRIPCIONES GEOGRÁFICAS

- I.2 Gastos de mantenimiento y revisión de material. *Inclúyanse* aquí todos los gastos en que se haya incurrido por la reparación, revisión y mantenimiento del equipo de vuelo, incluidos los pagos a contratistas externos y fabricantes. *Exclúyanse* los gastos en que se incurra por el suministro de servicios de mantenimiento y revisión general a otras líneas aéreas.
- I.3 Costos de depreciación y amortización. Incorpórense todos estos costos relativos al equipo de vuelo, incluso los cargos de depreciación de las aeronaves adquiridas mediante acuerdos de arrendamiento sobre capital o financiero. La depreciación de propiedades y del equipo en tierra debe incluirse si es posible, bajo los títulos apropiados en la partida III.5.
- I.4 Horas entre calzos. Sumínistrense los datos por tipo de aeronave **y por grupo de rutas** siempre que sea posible, aun cuando no se disponga de datos sobre costos desglosados para esta sección.

SECCIÓN II – Gastos de explotación por regiones geográficas

Las regiones geográficas se describen a continuación. Los datos correspondientes a esta sección pueden también notificarse por grupo de rutas de conformidad con las descripciones que aparecen en el cuestionario conexo sobre ingresos (en cuyo caso, especifíquese cada grupo de rutas).

- II.1 Combustible y lubricantes de aeronaves. Inclúyanse los derechos por abastecimiento de combustible, los derechos no reembolsables y los impuestos.
- II.2 Derechos de aterrizaje y derechos aeroportuarios conexos. Inclúyanse todos los derechos y cargos relativos a las operaciones de tránsito aéreo que se impongan a la línea aérea por servicios suministrados en el aeropuerto en concepto de derechos de aterrizaje, derechos de pasajeros y carga, seguridad, estacionamiento y de hangar.
- II.3 Derechos por el uso de instalaciones y servicios en ruta. Inclúyanse todos los derechos impuestos a la línea aérea por el uso de instalaciones y servicios en ruta. En los casos en que se imponga un solo derecho por las instalaciones y servicios aeroportuarios y en ruta, la cantidad en cuestión debe notificarse en la partida II.2.
- II.4 Gastos de escala. *Inclúyanse* todos los gastos en que se haya incurrido (por pasajeros o carga) por la atención del tránsito y la carga de aeronaves y servicios a las mismas, incluso los pagos a los contratistas externos. *Exclúyanse* los gastos en que se incurra por el personal de ventas en los aeropuertos (que han de incluirse en la partida III.3) y por la atención y servicios al tráfico de las aeronaves de otras líneas aéreas.

SECCIÓN III – Otros gastos de explotación

- III.1 Servicios a los pasajeros. *Inclúyanse* todos los gastos en que se incurra por el suministro de servicios a los pasajeros (incluso el pago, subsidios y gastos de los miembros de la tripulación de cabina y de otro personal de servicio a los pasajeros); las primas pagadas por la línea aérea por coberturas de seguros de responsabilidad civil respecto de los pasajeros y de accidentes; los gastos de atención de pasajeros en que se incurra debido a vuelos cancelados o demorados. *Exclúyanse* los gastos en que se incurra por la prestación de servicios a los pasajeros de otras líneas aéreas.
- III.2 Pagos por comisiones. Inclúyanse las comisiones que deban pagarse a terceros por la venta de transporte en los servicios de la línea aérea, preferiblemente en cifras *brutas* (especifíquense cuando sea diferente).
- III.3 Otras actividades de emisión de billetes, ventas y promoción de ventas. Inclúyanse todos los gastos relativos a estas tres funciones, incluidos personal, alojamiento, reservas y anuncios/publicidad.

- III.4 Gastos generales y de administración. Inclúyanse todos los gastos en que se incurra en el desempeño de las funciones generales y de administración de la línea aérea. Los gastos generales directamente relacionados con funciones específicas deben consignarse preferiblemente en otro lugar bajo el título apropiado.

- III.5 Gastos varios de explotación. Inclúyanse todos los gastos de explotación que no hayan podido consignarse en otro lugar en las Secciones I a III.

SECCIÓN IV – Saldo de partidas ajenas a la explotación

Inclúyanse las ganancias y pérdidas por el retiro de propiedades y equipo, transacciones en divisas, intereses brutos pagados respecto a préstamos para la compra de equipo de vuelo, incluyendo el elemento de interés para arrendamientos financieros de aeronaves, intereses netos sobre préstamos y sobregiros no relacionados con la compra de equipo de vuelo y partidas varias ajenas a la explotación. *Exclúyanse* los pagos relativos a fondos públicos y el saldo de ingresos de filiales.

DESCRIPCIÓN DE LAS ÁREAS GEOGRÁFICAS

Norteamérica

Bermudas, Canadá, Estados Unidos incluyendo Alaska y Hawai, pero excluyendo Puerto Rico y las islas Vírgenes, y St. Pierre et Miquelon.

Centroamérica/Caribe

Anguila, Antigua y Barbuda, Antillas Neerlandesas, Aruba, Bahamas, Barbados, Belice, Costa Rica, Cuba, Dominica, El Salvador, Granada, Guadalupe, Guatemala, Haití, Honduras, Islas Caimanes, Islas Turcas y Caicos, Islas Vírgenes Británicas, Islas Vírgenes (EUA), Jamaica, Martinica, México, Montserrat, Nicaragua, Panamá, Puerto Rico, República Dominicana, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía y Trinidad y Tabago.

Sudamérica

Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia (incluyendo las islas de San Andrés), Ecuador, Guayana Francesa, Guyana, Malvinas (islas), Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela.

Oriente Medio

Arabia Saudita, Bahrein, Emiratos Árabes Unidos, Irán (República Islámica del), Iraq, Israel, Jordania, Kuwait, Líbano, Omán, Qatar, República Árabe Siria y Yemen.

Europa

Europa geográfica y Azores, Chipre, Federación de Rusia (al oeste de los Urales), Groenlandia, Islandia, Islas Canarias, Madeira, Malta y Turquía.

África

El continente africano (incluyendo Argelia, Egipto, Marruecos, Sudán y Túnez) y las islas de su litoral, pero excluyendo Azores, Canarias, Madeira y Malta.

Asia/Pacífico

Afganistán, Australia, Bangladesh, Bhután, Brunei Darussalam, Camboya, China, Federación de Rusia (al este de los Urales), Filipinas, India, Indonesia, Japón, Kazajstán, Kirguistán, Macao, Malasia, Maldivas, Mongolia, Myanmar, Nepal, Nueva Zelandia, Pakistán, Papua Nueva Guinea y todas las demás islas del Pacífico [incluyendo Cocos (Keeling), Cook, Fiji, Guam, Kiribati, Marianas del norte, Marshall, Micronesia, Nauru, Navidad, Niue, Norfolk, Nueva Caledonia, Palau, pequeñas islas del litoral de los Estados Unidos, Pitcairn, Polinesia Francesa, Salomón, Samoa, Samoa Americana, Tokelau, Tonga, Tuvalu, Vanuatu, Wallis y Futuna] R.A.E. de Hong Kong, República de Corea, República Democrática Popular Lao, República Popular Democrática de Corea, Singapur, Sri Lanka, Tailandia, Taiwán (provincia de China), Tayikistán, Timor-Leste, Turkmenistán, Uzbekistán y Viet Nam.

DIRECTRICES PARA LA NOTIFICACIÓN

Aspectos Generales

- a) Los Estados contratantes de la OACI deberán completar y devolver un cuestionario por cada uno de sus principales transportistas internacionales de servicios regulares y no regulares (comprendidos los transportistas exclusivamente de carga). *La información proporcionada se publicará de manera que no pueda identificarse al explotador.* La información deberá corresponder a un período total de 12 meses que se aproxime lo más posible al año civil citado en la comunicación con la que se envíe, debiéndose indicar en la casilla correspondiente el período de que se trate. Comprendemos que en el momento en que deba enviar la información para que su respuesta llegue a la OACI en la fecha indicada en la comunicación a los Estados, quizás no disponga de la información financiera definitiva ya auditada, por lo que se aceptan datos preliminares.
- b) Los datos correspondientes a los servicios exclusivamente de carga deberán indicarse en las secciones pertinentes del cuestionario. Los datos correspondientes a los servicios regulares prestados con dichas aeronaves deberán anotarse en las partidas I.1 e I.2, especificándose en I.3, de ser posible.
- c) Los datos financieros deberán facilitarse en moneda nacional o en dólares EUA. En cualquier caso, deberá especificarse en el espacio correspondiente el tipo de cambio anual medio ponderado que se haya empleado, o se vaya a emplear, para convertir la moneda nacional en dólares EUA.
- d) Se presenta a continuación una descripción breve de cada uno de los apartados de datos financieros; para más detalles véanse las instrucciones para completar el Formulario EF (revisado recientemente), de información de transporte aéreo en materia de datos financieros de las líneas aéreas. Sólo el transportista explotador proporcionará los datos de tráfico y de capacidad. En este contexto, el término "transportista explotador" se refiere al transportista cuyo número de vuelo se utiliza para el control del tránsito aéreo. Para obtener las definiciones de las partidas de datos de tráfico y de capacidad, véase el Formulario A de información de transporte aéreo de la OACI en lo referente a los datos de tráfico de las líneas aéreas.
- e) También se da a continuación, seguida de las directrices para distribuir los datos entre los grupos, la descripción de los grupos de rutas.

SECCIÓN I — Servicios regulares

En los apartados I.1 a), b), c) y I.3 a), indíquense los ingresos *brutos* relativos a los vuelos regulares sin incluir los pagos por igualación de la capacidad que correspondan a los servicios mancomunados, los pagos por servicios explotados en el marco de acuerdos comerciales (p. ej., de compartición de códigos, de reserva de capacidad, etc.) y de las operaciones realizadas con aeronaves arrendadas o intercambiadas. Esos ingresos debe indicarlos el transportista explotador.

El propósito del apartado I.1 d) *Otros ingresos relativos al transporte aéreo es incluir* los pagos *netos* por igualación de la capacidad previstos por servicios mancomunados, los pagos por servicios explotados en el marco de acuerdos comerciales (p. ej., de compartición de códigos de reserva de capacidad, etc.) y de las operaciones realizadas con aeronaves arrendadas o intercambiadas; y los ingresos *brutos* relativos a la explotación, devengados por la prestación de servicios de transporte aéreo, tales como los servicios de pasajeros que pagan menos del 25% de la tarifa normal aplicable; las comisiones recibidas por la venta de servicios de transporte de otros transportistas; las tasas por cancelación y por no presentarse el pasajero en el momento de la salida (declarando los gastos correspondientes en la partida de gastos pertinente, indíquese toda diferencia). *Exclúyanse* los ingresos devengados por prestar servicios distintos de los de transporte aéreo propiamente dicho, tales como servicios de transporte de superficie; servicio de comidas; venta de servicios y de mantenimiento; prestación de servicios de escala a terceros; y los provenientes de inmuebles.

SECCIÓN II — Servicios no regulares

Inclúyanse los ingresos provenientes de todos los vuelos no regulares efectuados por una remuneración, comprendidos los vuelos con aeronaves vacías relacionados con dichos vuelos no regulares, cuando la responsabilidad por el transporte corresponda al transportista cuyos datos se notifican.

Asignación a los grupos de rutas

Todos los datos relativos a los tramos interiores de los vuelos internacionales deben incluirse con los datos internacionales del grupo de rutas que corresponda. Cualquier servicio con un número de vuelo único debe ser asignado al grupo de rutas que cubra el viaje desde el punto de origen al punto de destino. Por ejemplo, el vuelo Zurich-Ginebra-Abidjan-Dakar ha de considerarse como un vuelo Europa/Oriente Medio-África (en el grupo de rutas 10), en lugar de dividirlo entre interior, Europa-África y dentro de África. Indíquese cualquier diferencia en la presentación de la información.

Señálense también los servicios que comprendan más de un grupo de rutas y el criterio que se emplea para distribuir los datos entre los grupos de rutas en cuestión.

DESCRIPCIÓN DE LOS GRUPOS DE RUTAS

1. Entre Norteamérica y Centroamérica/Caribe (NC)

Comprende, por una parte, las rutas entre el Canadá y/o los Estados Unidos (incluyendo Alaska y Hawai) y/o Bermudas y/o St. Pierre et Miquelon, y por otra, Centroamérica y el Caribe. Las rutas entre los Estados Unidos y Puerto Rico/Islas Vírgenes se consideran interiores y quedan excluidas. Centroamérica/Caribe comprende el área geográfica correspondiente al grupo de rutas 2 que se indica a continuación, pero *excluye* México.

2. Entre Centroamérica y el Caribe y dentro de estas dos regiones (LC)

Comprende las rutas entre: Anguila, Antigua y Barbuda, Antillas Neerlandesas, Aruba, Bahamas, Barbados, Belice, Costa Rica, Cuba, Dominica, El Salvador, Granada, Guadalupe, Guatemala, Haití, Honduras, Islas Caimanes, Islas Turcas y Caicos, Islas Vírgenes Británicas, Islas Vírgenes (EUA), Jamaica, Martinica, México, Montserrat, Nicaragua, Panamá, Puerto Rico, República Dominicana, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, y Trinidad y Tabago.

3. Entre Bermudas, el Canadá, los Estados Unidos y México (LNM)

Comprende todas las rutas entre los Estados citados. Los Estados Unidos comprenden Alaska y Hawai, pero excluyen Puerto Rico y las Islas Vírgenes.

4. Entre Norteamérica/Centroamérica/Caribe y Sudamérica (NCS)

Comprende las rutas entre las áreas geográficas correspondientes al grupo de rutas 1 y/o México, por una parte, y el grupo de rutas 5 (dentro de Sudamérica), por otra.

5. Dentro de Sudamérica (LS)

Comprende las rutas entre los Estados siguientes: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia (incluyendo las islas de San Andrés), Ecuador, Guayana Francesa, Guyana, Malvinas, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela.

6. Dentro de Europa (LE)

Comprende las rutas entre los Estados de la región geográfica Europa, Azores, las Islas Canarias, Chipre, Federación de Rusia (al oeste de los Urales), Groenlandia, Islandia, Madeira, Malta y Turquía.

7. Dentro de Oriente Medio (LM)

Comprende las rutas entre: Arabia Saudita, Bahrein, Emiratos Árabes Unidos, Irán (República Islámica del), Iraq, Israel, Jordania, Kuwait, Líbano, Omán, Qatar, República Árabe Siria y Yemen.

8. Dentro de África (LA)

Comprende las rutas entre los Estados del África continental (incluyendo Argelia, Egipto, Marruecos, Sudán y Túnez) y las islas del litoral, excepto las Azores, las Canarias, Madeira y Malta.

9. Entre Europa y Oriente Medio (EM)

Comprende las rutas entre las áreas geográficas correspondientes a los grupos de rutas 6 (dentro de Europa) y 7 (dentro de Oriente Medio), respectivamente.

10. Entre Europa/Oriente Medio y África (EMA)

Comprende las rutas entre las áreas geográficas correspondientes a los grupos de rutas 6 (dentro de Europa) y/o 7 (dentro de Oriente Medio), por una parte, y el área geográfica correspondiente al grupo de rutas 8 (dentro de África), por otra.

11. Atlántico septentrional (NA)

Comprende las rutas entre Bermudas, Canadá, St. Pierre et Miquelon y/o los Estados Unidos (incluyendo Alaska y Hawai, pero excluyendo Puerto Rico y las Islas Vírgenes), por una parte, y las áreas geográficas correspondientes a los grupos de rutas 6, 7 y 8 (Europa/Oriente Medio/África), por otra.

12. Atlántico central (MA)

Comprende las rutas entre puntos de entrada/salida de las áreas geográficas correspondientes al grupo de rutas 2 (Centroamérica y el Caribe) y/o los siguientes Estados sudamericanos: Bolivia, Colombia (incluyendo las islas de San Andrés), Ecuador, Guayana Francesa, Guyana, Perú, Suriname y Venezuela, por una parte, y las áreas geográficas correspondientes a los grupos de rutas 6, 7 y 8 (Europa/Oriente Medio/África), por otra.

13. Atlántico meridional (SA)

Comprende las rutas entre puntos de entrada/salida de los siguientes Estados sudamericanos: Argentina, Brasil, Chile, Malvinas, Paraguay y Uruguay, por una parte, y las áreas geográficas correspondientes a los grupos de rutas 6, 7 y 8 (Europa/Oriente Medio/África), por otra.

14. Dentro de Asia/Pacífico (LAP)

Comprende las rutas entre:

Asia: Afganistán, Bangladesh, Bhután, Brunei Darussalam, Camboya, China, Federación de Rusia (al este de los Urales), Filipinas, India, Indonesia, Japón, Kazajstán, Kirguistán, Macao, Malasia, Maldivas, Mongolia, Myanmar, Nepal, Pakistán, R.A.E. de Hong Kong, República de Corea, República Democrática Popular Lao, República Popular Democrática de Corea, Singapur, Sri Lanka, Taiwán (provincia de China), Tailandia, Tayikistán, Timor-Leste, Turkmenistán, Uzbekistán y Viet Nam.

Pacífico del suroeste: Australia, Nueva Zelandia, Papua Nueva Guinea y todas las demás islas del Pacífico incluyendo a las siguientes: Cocos (Keeling), Cook, Fiji, Guam, Kiribati, Marianas del Norte, Marshall, Micronesia (Estados Federados de), Nauru, Navidad, Niue, Nueva Caledonia, Norfolk, Palau, pequeñas islas del litoral de los Estados Unidos, Pitcairn, Polinesia Francesa, Salomón, Samoa, Samoa Americana, Tokelau, Tonga, Tuvalu, Vanuatu, Wallis y Futuna.

15. Entre Europa/Oriente Medio/África y Asia/Pacífico (EMAAP)

Comprende las rutas entre las áreas geográficas correspondientes a los grupos de rutas 6, 7 y 8 (Europa/Oriente Medio/África), por una parte, y el área geográfica definida por el grupo de rutas 14 (dentro de Asia/Pacífico), por otra.

16. Sobre el Pacífico septentrional y central (PN)

Comprende las rutas que atraviesan el océano Pacífico septentrional y central entre puntos situados en las Américas, según se define en los grupos de rutas 2 (Centroamérica y el Caribe), 3 (Bermudas, Canadá y Estados Unidos) y 5 (dentro de Sudamérica), por una parte, y el área geográfica correspondiente al grupo de rutas 14 (dentro de Asia/Pacífico) *salvo* el Pacífico sudoccidental, por otra.

17. Sobre el Pacífico meridional (PS)

Comprende las rutas sobre el océano Pacífico meridional entre puntos situados en las Américas, correspondientes a los grupos de rutas 2 (Centroamérica y el Caribe), 3 (Bermudas, Canadá y Estados Unidos) y 5 (dentro de Sudamérica), por una parte, y el área del Pacífico sudoccidental correspondiente al grupo de rutas 14 (dentro de Asia/Pacífico), por otra.

II. Estados que respondieron a los cuestionarios

Sobre el año 2004:

Estados contratantes o grupos de Estados que facilitaron respuestas a los cuestionarios sobre ingresos y costos de transportistas aéreos remitidos con la comunicación EC 2/20.3.2-05/75 del 27 de junio de 2005:

Alemania, Argentina, Armenia, Australia, Austria, Azerbaiyán, Bélgica, Botswana, Brasil, Burkina Faso, Chile, China, Chipre, Costa Rica, Croacia, Ecuador, Egipto, Escandinavia², Eslovenia, España, Estados del Golfo¹, Estados Unidos, Etiopía, Federación de Rusia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Israel, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Lituania, Madagascar, Malasia, Malta, Mauricio, México, Moldova, Noruega, Omán, Pakistán, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, República Checa, República de Corea, Rumania, Serbia/Montenegro, Singapur, Sri Lanka, Suiza, Tailandia, Turquía, Ucrania, Venezuela y Yemen.

Sobre el año 2005:

Estados contratantes o grupos de Estados que facilitaron respuestas a los cuestionarios sobre ingresos y costos de transportistas aéreos remitidos con la comunicación EC 2/20.3.2-06/75 del 29 de septiembre de 2006:

Alemania, Argentina, Australia, Austria, Azerbaiyán, Bélgica, Brasil, Burkina Faso, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Ecuador, Escandinavia², Eslovenia, España, Estados del Golfo¹, Estados Unidos, Federación de Rusia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Israel, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Líbano, Lituania, Madagascar, Malasia, Mauricio, México, Moldova, Myanmar, Nueva Zelandia, Pakistán, Paraguay, Perú, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, República de Corea, República Unida de Tanzania, Rumania, Serbia y Montenegro, Singapur, Sri Lanka, Suiza, Tailandia, Turquía, Ucrania, Uzbekistán y Venezuela.

— FIN —

1. Datos correspondientes a Gulf Air, línea aérea internacional regular de Bahrein, Emiratos Árabes Unidos, Omán y Qatar.

2. Datos correspondientes a SAS, línea aérea internacional regular de Dinamarca, Noruega y Suecia.

