

CONFERENCIA SOBRE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 19 – 28 de junio de 2000

Cuestión 1 del orden del día: Situación económica de los aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea y su relación financiera con los transportistas aéreos y otros usuarios

SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS AEROPUERTOS Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota se presentan los resultados de un estudio sobre la situación financiera de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea. En el párrafo 5.1 figuran las medidas sugeridas por la Conferencia.

1. ANTECEDENTES

1.1 El objetivo del estudio presentado en esta nota consiste en asistir a la Conferencia en su examen de los asuntos relacionados con los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación en ruta que se presentan en el marco de las diversas cuestiones del orden del día. El estudio basado en datos para el año 1998 (o, en algunos casos, 1997 o 1999), está compuesto de tres secciones: 1– Aspectos financieros de las operaciones de los aeropuertos internacionales; 2 – Aspectos financieros de las operaciones de los servicios de navegación aérea; y 3 – Situación financiera de las líneas aéreas regulares y las repercusiones de los derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea. Se hacen comparaciones, cuando corresponda y sea posible, con los resultados de un estudio similar preparado por la Conferencia sobre gestión de aeropuertos e instalaciones y servicios en ruta (CARFM) de 1991, basándose en datos para 1989 (o, en algunos casos 1988 o 1990). Las fuentes de los análisis que figuran en las Secciones 1 y 2 se identifican al comienzo de cada sección, en tanto que la Sección 3 se basa enteramente en datos recibidos de conformidad con el Programa de estadísticas de la OACI.

1.2 En esta nota se resumen los datos recibidos de los Estados, esencialmente en términos globales y regionales. Este resumen, junto con los datos notificados respecto a aeropuertos individuales o grupos de aeropuertos y servicios de navegación aérea, se publicará después de la Conferencia como parte de un conjunto exhaustivo de textos sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea preparado por la Conferencia.

2. SECCIÓN 1 — ASPECTOS FINANCIEROS DE LAS OPERACIONES DE LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES

2.1 Cobertura

2.1.1 Los análisis que figuran en esta sección se basan en los datos financieros que abarcan 271 aeropuertos o grupos de aeropuertos¹ proporcionados por 88 Estados. Se dispuso de datos tanto de ingresos como de gastos para 252 aeropuertos (o grupos de aeropuertos). Los datos fueron proporcionados en el Formulario J de información de transporte aéreo de la OACI – Datos financieros de aeropuertos, y en respuesta a un cuestionario que se distribuyó antes de la Conferencia, que también comprendía varios otros asuntos, enviados con la comunicación SR 167-99/80, del 6 de agosto de 1999. Los datos sobre tráfico utilizados fueron esencialmente los que se entregaron en el marco del Programa de estadística de la OACI en el Formulario I de información de transporte aéreo de la OACI – Tráfico de los aeropuertos; no se dispusieron de datos sobre tráfico para 40 aeropuertos (o grupos de aeropuertos).

2.1.2 En muchos casos, el hecho de que los datos, especialmente los gastos, sean incompletos, constituye una limitación importante. Por ejemplo, la depreciación y otros costos de capital, que constituyen un gasto importante para empresas con un alto coeficiente de capital, tales como los aeropuertos, no se notificaron en algunos casos o se notificaron montos inesperadamente bajos. Del mismo modo, en muchos casos no se notificaron todos o casi todos los gastos para áreas tales como la aproximación y el control de aeródromos (a menudo proporcionados por la misma entidad que presta servicios en rutas e incluido en los datos financieros para los servicios de navegación aérea), así como para los servicios meteorológicos. Por estas razones, y debido a las diferentes estructuras orgánicas de acuerdo con las cuales se explota a los aeropuertos, no se hacen comparaciones entre aeropuertos individuales.

2.1.3 El número de aeropuertos respecto a los cuales se notificaron datos no es elevado, considerando que los Planes regionales de navegación aérea de la OACI incluyen 1 178 aeropuertos como abiertos al tráfico internacional en 1988. Sin embargo, los datos proporcionados se refieren esencialmente a los aeropuertos internacionales principales² en Estados que, en 1988, representaron un 91% del número total de pasajeros transportados por las líneas aéreas regulares del mundo, y un 86% de su tráfico internacional de pasajeros.

2.1.4 Al mismo tiempo, los datos utilizados para este estudio proporcionan una mejor cobertura que los datos disponibles para el estudio preparado por la Conferencia CARFM de 1991. En esa fecha se disponía de datos financieros para 297 aeropuertos o grupos de aeropuertos en 69 Estados (incluyendo datos refundidos de ingresos para 71 aeropuertos en los Estados Unidos), que, en 1989, representaban aproximadamente un 71% del número total de pasajeros transportados por las líneas aéreas regulares del mundo, y un 78% de su tránsito internacional de pasajeros.

2.2 Análisis de los datos

2.2.1 El ingreso total de los aeropuertos respecto a los cuales se notificaron datos sobre ingresos y gastos totales, así como sobre tráfico, fue de \$12 730 EUA por unidad de tráfico y gastos totales de \$10 420 EUA por unidad de tráfico (una unidad de tráfico corresponde a 1 000 pasajeros o a 100 toneladas de carga o correo). Los aeropuertos con menos de 50 unidades de tráfico no se incluyeron

1. Se refiere a dos casos con grupos de aeropuertos en los que no se ha indicado el número de aeropuertos en el grupo.

2. Cuando se proporcionaron datos refundidos para un grupo de aeropuertos es posible que el grupo incluyera aeropuertos que prestan servicios solamente al tránsito nacional.

en estos cálculos. Los ingresos totales, expresados como porcentaje de los gastos totales clasificados por región, se presentan en el Tabla 1. La tabla indica que, para 190 aeropuertos (o grupos de aeropuertos), o tres cuartos del total, los ingresos superaron (o fueron iguales) a los gastos en 1998. En comparación, en el estudio anterior a CARFM de 1989, sólo 92 aeropuertos, (un tercio del total correspondiente) tuvieron ingresos superiores a los gastos. Como en el caso del estudio CARFM anterior a 1991 *la gran mayoría de los aeropuertos que tuvieron ingresos superiores a los gastos por un 75% o más, parece no haber notificado todos sus gastos.*

TABLA 1
INGRESOS AEROPORTUARIOS TOTALES EN RELACIÓN
CON LOS GASTOS TOTALES

1998

	Número de Estados	Número de Aero-puertos	Número de aeropuertos con ingresos inferiores a los gastos notificados				Número de aeropuertos con ingresos superiores a los gastos notificados				
			Sub-total	0-49%	50-74%	75-99%	Sub-total	100-124%	125-149%	150-174%	175% y más
África	18	68	25	10	3	12	43	5	1	11	26
Asia, Oriente Medio y Pacífico	24	40	11	3	1	7	29	8	6	4	11
Centroamérica, Caribe y Sudamérica	10	27	4	1	2	1	23	3	2	2	16
Europa	32	101	17	4	7	6	84	34	20	15	15
Norteamérica	2	16	5	2	1	2	11	6	2	3	0
Total muestra	86	252	62	20	14	28	190	56	31	35	68

2.2.2 Los datos notificados muestran una relación entre el volumen de tráfico y la eficiencia en materia de costos. En consecuencia, para aeropuertos con tráfico anual menor que 300 unidades de tráfico, el promedio de los gastos por unidad de tráfico fue de \$15 000 EUA; para aeropuertos con tráfico de entre 300 y 500 unidades de tráfico, el promedio fue de unos \$9 400 EUA; y para aeropuertos con tráfico entre 2 500 y 25 000 unidades de tráfico, el promedio fue de aproximadamente \$8 000 EUA. Se registraron muy pocos aeropuertos con un tráfico superior a 25 000 unidades (sólo 16) y se observó una amplia variación de promedios individuales (de \$3 000 a \$40 000). Estos promedios deben utilizarse en forma prudente, debido a que los datos sobre gastos son incompletos.

2.2.3 En la Tabla 2 se comparan los ingresos totales como porcentaje de los gastos totales para los 77 aeropuertos en 30 Estados respecto a los cuales se disponía de estos datos tanto en 1989 como 1998. La tabla confirma el mejoramiento constante de la situación financiera respecto a las muestras en conjunto. Sólo dos de los 77 aeropuertos no cubrieron sus gastos en 1998 en comparación con 24 aeropuertos en 1989. Respecto a todos los aeropuertos en la muestra, los ingresos totales expresados en dólares EUA crecieron más rápidamente –a una tasa promedio anual de 9,2%– que los gastos, que

crecieron a un 7,4% anual. Asimismo, un análisis más detallado indica claramente que, en promedio, los gastos por unidad de tráfico fueron inferiores para los aeropuertos de tamaño comparable explotados por entidades autónomas que para otros aeropuertos.

2.2.4 Diecinueve Estados notificaron subsidios de explotación para 61 aeropuertos y grupos de aeropuertos. Estos incluyeron Estados en Europa y Norteamérica con actividades aeronáuticas importantes. En el estudio anterior, 11 Estados notificaron subsidios para 121 aeropuertos o grupos de aeropuertos (incluyendo el grupo de 71 aeropuertos en los Estados Unidos).

TABLA 2

**INGRESOS AEROPORTUARIOS TOTALES EN RELACIÓN CON LOS GASTOS
TOTALES DE 77 AEROPUERTOS RESPECTO A LOS QUE SE
NOTIFICARON ESOS DATOS EN 1989 Y 1998**

Año	Número de aeropuertos con ingresos inferiores a los gastos notificados				Número de aeropuertos con ingresos superiores a los gastos notificados				
	Sub-total	0-49%	50-74%	75-99%	Sub-total	100-124%	125-149%	150-174%	175% y más
1989	24	4	6	14	53	25	7	3	18
1995	12	3	2	7	65	15	13	19	18

2.2.5 Los ingresos provenientes de derechos por servicios de escala fueron notificados por 35 Estados, situados principalmente en África (nueve Estados) y Europa (22 Estados), abarcando 104 aeropuertos o grupos de aeropuertos. Los ingresos provenientes de derechos por servicio de escala representó, en promedio, un 16% de los ingresos totales de estos aeropuertos.

2.2.6 Los ingresos provenientes de actividades no aeronáuticas, que incluyen todos los ingresos de concesiones y arriendos, junto con todos los “otros” ingresos que no están directamente relacionados con las operaciones de tráfico aéreo, representaron, en promedio, un 34% de los ingresos totales por aeropuerto. Este porcentaje fue más elevado en Norteamérica, con un promedio de un 56% para cada aeropuerto, en tanto que África, Centroamérica y Sudamérica mostraron los promedios regionales más bajos (21-22%). (Los aeropuertos de Norteamérica no proporcionan por sí mismos los servicios de tráfico aéreo, lo que reduce estos derechos impuestos al tráfico aéreo y, en consecuencia, aumenta la proporción representada por los ingresos no aeronáuticos.) Numerosos aeropuertos internacionales europeos y aeropuertos principales en Asia, el Pacífico y el Oriente Medio mostraron porcentajes de alrededor del 50% o superior. Los aeropuertos con volúmenes de tráfico elevado generalmente tienen porcentajes más elevados de ingresos no aeronáuticos; por ejemplo, el promedio para aeropuertos con más de 25 000 unidades de tráfico fue de un 58%.

2.2.7 En la Tabla 3 se comparan los ingresos no aeronáuticos de los aeropuertos respecto a los cuales se notificaron esos ingresos tanto en 1989 como en 1998. La tabla indica que el porcentaje promedio de los ingresos totales representados por esos ingresos aumentó ligeramente de 34% en 1989 a 36% en 1998. Este porcentaje aumentó en todas las regiones, salvo en Norteamérica, el Caribe, Centroamérica y Sudamérica. Sin embargo, la muestra para Norteamérica se limitó a un Estado. Los ingresos no aeronáuticos promedio por pasajero a escala mundial aumentaron de \$3,86 EUA a \$5,22 EUA en el período en precios corrientes, pero sólo marginalmente en términos reales (de \$5,07 EUA en 1989

a \$5,22 EUA en 1998, calculados en precios de 1998)³. Los ingresos no aeronáuticos por pasajero fueron más elevados en Europa, alcanzando a \$6,84 EUA; sin embargo, 1998 fue el último año completo en que los pasajeros que viajaban entre los Estados miembros de la Unión Europea tenían el derecho de realizar compras libres de derechos.

TABLA 3

INGRESOS NO AERONÁUTICOS COMO PORCENTAJE DE LOS INGRESOS TOTALES Y POR PASAJERO, PARA AEROPUERTOS RESPECTO A LOS CUALES SE HAN NOTIFICADO ESOS DATOS EN 1989 Y 1998

	Número de Estados	Ingresos de actividades no aeronáuticas		Ingresos de actividades no aeronáuticas			
		Número de aeropuertos	Porcentaje de los ingresos totales	Número de aeropuertos	Por pasajero \$ EUA		
			1989	1998		1998	1998
Mundo	31	78	34	36	53	3,86	5,22
África, Asia, Oriente Medio y Pacífico	13	23	30	35	9	2,69	4,51
Caribe, Centroamérica y Sudamérica	5	16	21	18	10	2,14	1,93
Europa	12	31	38	45	30	4,76	6,84
Norteamérica	1	8	52	44	4	4,65	4,07

2.2.8 Se notificaron los costos de capital, incluyendo la depreciación/amortización y los intereses, respecto a 187 aeropuertos (o grupos de aeropuertos), o aproximadamente dos tercios del total de aeropuertos incluidos. La comparación de los costos de capital con los gastos totales indican que, en promedio, los costos de capital representaron un 27% de los gastos totales de los aeropuertos, aumentando en relación con el 20% que constituían antes del estudio de la Conferencia CARFM de 1991 (en el que 147 aeropuertos o grupos de aeropuertos –aproximadamente la mitad del total que respondió– no notificaron ningún gasto de depreciación o amortización). El porcentaje promedio de costos de capital fue más elevado para los aeropuertos en Asia/Pacífico y Norteamérica –en promedio, 35-40 %– que para los aeropuertos en otras regiones, en tanto que, en promedio, fue menor para aeropuertos en Centroamérica y Sudamérica (8-13%). En Europa, esta proporción fue del 30-35%. Es interesante la relación directa entre el porcentaje que representaron los costos de capital en los gastos totales y el volumen de tráfico. Para aeropuertos con hasta 5 000 unidades de tráfico aéreo, ese porcentaje fue, en promedio, inferior al 25% de los gastos; para aeropuertos con 5 000 a 25 000 unidades de tráfico, el porcentaje fue de aproximadamente un 30%, en tanto que para los aeropuertos de mayor envergadura (de más de 25 000 unidades de tráfico) superó el 40%.

3. El Índice de Precios al Consumidor (IPC) para los Estados Unidos aumentó de 100 en 1989 a 131,4 en 1998.

2.2.9 Se notificaron inversiones de capital para 220 aeropuertos en 67 Estados (véase la Tabla 4). Las inversiones brutas de capital para estos aeropuertos ascendieron a \$7 621 millones EUA en 1998, o \$6 365 EUA por unidad de tráfico. En 1998, estos Estados representaron un 46% del número total de pasajeros transportados por las líneas aéreas regulares del mundo, y un 67% de su tráfico internacional de pasajeros. El promedio fue influido sustancialmente por un número reducido de aeropuertos en las Regiones Asia y Oriente Medio que llevaron a cabo programas de inversión importantes. Los promedios para las otras regiones fueron considerablemente inferiores a \$5 000 EUA por unidad de tráfico.

TABLA 4
INVERSIONES DE CAPITAL EN 220 AEROPUERTOS

1998

	Número de Estados	Número de aeropuertos	Total de inversiones de capital 000 \$EUA	Inversiones de capital por unidad de tráfico 000 \$EUA
África	15	62	318 575	4 160
Asia, Oriente Medio y Pacífico	15	25	3 397 344	12 626
Centroamérica, Caribe y Sudamérica	8	20	82 731	1 244
Europa	28	103	3 520 035	4 883
Norteamérica	1	10	302 476	4 189
Total muestra	67	220	7 621 161	6 365

2.3 Conclusiones

2.3.1 Los datos proporcionados indican que se ha registrado una mejora clara en la situación financiera de los aeropuertos en el último decenio. Sin embargo, también se observa que, para muchos aeropuertos en todo el mundo, los costos de capital no se incluyen en absoluto, o se incluyen sólo parcialmente en sus cuentas, así como se hace con frecuencia con otros costos. Teniendo presente este factor, puede asumirse que la mayoría de los aeropuertos internacionales respecto a los cuales no se notifican datos y que tienen generalmente escasos volúmenes de tráfico, todavía se explotan a pérdida.

3. SECCIÓN 2 – ASPECTOS FINANCIEROS DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

3.1 Cobertura

3.1.1 La base para los análisis que figuran en esta sección son los datos financieros de los servicios de navegación aérea proporcionados por 71 Estados y los datos de tráfico proporcionados por 66 de esos Estados para 1998 (o, en algunos casos, 1999). Los datos fueron proporcionados en los Formularios de información de transporte aéreo K (datos financieros) y L (datos de tráfico) o en respuesta a un cuestionario distribuido antes de la conferencia en la comunicación a los Estados SR 167/1-99/80, del 6 de agosto de 1999.

3.1.2 En 1998, las líneas aéreas de 71 Estados que notificaron datos representaron un 79% del total de toneladas-kilómetros efectuadas por las líneas aéreas regulares del mundo en vuelos regulares y no regulares en servicios del interior e internacionales, y un 78% de toneladas-kilómetros internacionales efectuadas. A título de comparación 57 Estados proporcionaron datos que representaron casi un 70% del total de toneladas-kilómetros efectuadas cuando se realizó un análisis comparable para 1989.

3.2 Análisis de los datos

3.2.1 En la Tabla 5 se puede observar que el ingreso fue igual o superior a los gastos en 49 de los 62 Estados que notificaron datos tanto de ingresos como de gastos, lo que representa una mejora considerable respecto a 1989, cuando solamente 24 de 49 Estados tuvieron ingresos superiores a los gastos. La situación ha mejorado en todas las regiones y esto se explica principalmente por la creciente importancia que los Estados, en general, han otorgado a la recuperación de sus costos de los servicios de navegación aérea. También es relevante el crecimiento constante del tráfico aéreo, y un aumento en el número de Estados que recaudan derechos por concepto de aproximación y control de aeródromos. Sin embargo, *tal como en el caso de los datos de los aeropuertos, las proporciones extremadamente elevadas de ingresos superiores a los gastos puede deberse principalmente a que los gastos se identifican y notifican en forma menos completa que los ingresos.*

TABLA 5
INGRESOS TOTALES DE LAS INSTALACIONES EN RUTA EN RELACIÓN
CON LOS GASTOS TOTALES NOTIFICADOS
1998

	Número de Estados	Número de aeropuertos con ingresos inferiores a los gastos notificados				Número de aeropuertos con ingresos superiores a los gastos notificados				
		Sub-total	0-49%	50-74%	75-99%	Sub-total	100-124%	125-149%	150-174%	175% y más
Total muestra	57	13	2	1	10	44	27	4	5	8
África, Asia, Oriente Medio y Pacífico	19	2	1	0	1	17	10	2	2	3
Caribe, Centroamérica y Sudamérica ¹⁾	10	4	1	1	2	6	2	0	0	4
Europa	27	7	0	0	7	20	14	2	3	1
Norteamérica	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0

¹⁾ incl. COCESNA (6 Estados)

3.2.2 En la Tabla 6 se comparan los ingresos totales como porcentaje de los gastos totales para los 26 Estados respecto a los cuales se dispone de esos datos tanto en 1989 como en 1998. La tabla confirma que se han registrado mejoras desde 1989, cuando nueve Estados –por oposición a 18 Estados en 1989– de los 26 Estados notificaron ingresos superiores a sus gastos totales. Entre 1989 y 1998, los

ingresos de estos Estados aumentaron a una tasa anual de 12,7%, comparada con 7,3% para gastos. Un análisis más detallado indica que los gastos por vuelo tienden a ser inferiores en los Estados en los que se concedió el suministro de servicios de navegación aérea a una entidad autónoma.

TABLA 6

**INGRESOS TOTALES DE LAS INSTALACIONES EN RUTA EN RELACIÓN
CON LOS INGRESOS TOTALES PARA 26 ESTADOS QUE
NOTIFICARON ESOS DATOS EN 1989 Y 1998**

Año	Número de Estados con ingresos inferiores a los gastos notificados				Número de Estados con ingresos iguales o superiores a los gastos notificados				
	Sub-Total	0-49%	50-74%	75-99%	Sub-Total	100-124%	125-149%	150-174%	175% y más
1989	17	6	3	8	9	6	0	1	2
1998	8	1	1	6	18	14	2	0	2

3.2.3 Los derechos por servicios de navegación aérea representaron un promedio de un 97% de los ingresos totales por Estado para los 63 Estados respecto a los cuales se dispuso de esta información para 1998. En siete casos, los otros ingresos consistieron solamente, o incluyeron, donaciones y subsidios. Cuarenta y un Estados notificaron los derechos por servicios de navegación aérea como la única fuente de ingreso. Para los 27 Estados que notificaron derechos por aproximación y control de aeródromos, los ingresos de estas fuentes representaron un promedio de un 24% del ingreso total proveniente de derechos.

3.2.4 De los 65 Estados respecto a los cuales se disponía de datos sobre gastos totales para 1998, 51 notificaron depreciación y/o amortización, lo que, para esos Estados, representó un promedio de un 17% de los gastos totales. Esto implica un cambio pronunciado desde 1989, cuando la depreciación notificada por 39 Estados representó un promedio de un 9% de los gastos totales. Puede asumirse que este hecho refleja las inversiones considerables en nuevas instalaciones de navegación aérea en todo el mundo y una conciencia creciente de la necesidad de incorporar plenamente la depreciación en las cuentas de los proveedores de servicios de navegación aérea. Sin embargo, debido a que, en varios casos, no se disponía todavía de datos sobre los costos de la depreciación y/o amortización (o no se notificaron), queda todavía por aclarar la medida en la que muchos Estados están incorporando esta importante partida de costos al establecer la base de costos para sus derechos por servicios de navegación aérea, y, en consecuencia, acumulando reservas para la renovación y la ampliación de las instalaciones.

3.2.5 Veintiocho Estados notificaron inversiones de capital en el Formulario K para 1998. Para estos Estados, las inversiones brutas de capital ascendieron a \$1 642 millones EUA, que corresponde a \$139 EUA por vuelo.

3.2.6 Basándose en los datos disponibles sobre costos por categoría de servicio, los servicios de tráfico aéreo (ATS) y comunicaciones (COM) combinados representaron el porcentaje principal de los gastos totales, variando en la mayor parte de los Estados entre un 70 y un 95%. El porcentaje representado por los servicios meteorológicos (MET) también fue de magnitud significativa y, en general fluctuó entre un 5 y un 20%. El porcentaje de los costos de los servicios de información aeronáutica (AIS) representó, en promedio, un 5%. Los costos de búsqueda y salvamento SAR, que fueron notificados por un número extremadamente reducido (14) de los Estados, fluctuaron con pocas excepciones, entre un cero y un 3%

de los gastos totales. En comparación con 1989, los costos combinados de ATS y COM parecen haber continuado creciendo en términos relativos (así como absolutos), en tanto que la proporción relativa de MET ha disminuido ligeramente.

3.2.7 Respecto a la recuperación de los costos del suministro de servicios MET, aparentemente muchos Estados podrían no tomar en cuenta estos costos cuando establecen la base de costos para sus derechos por servicios de navegación aérea. Esto se explica probablemente por el hecho de que los servicios MET se prestan habitualmente por otra rama del Gobierno o entidad separada de los proveedores de servicios ATS y COM. Los costos SAR están en una situación similar⁴.

3.3 Conclusiones

3.3.1 Los datos disponibles indican que la situación financiera de los servicios de navegación aérea ha mostrado una mejora considerable en el último decenio. Sin embargo, a menudo no se incluyen los componentes principales de los costos, tales como la depreciación o la amortización, y lo mismo se aplica a los costos MET, una categoría importante de servicio. Teniendo presente este aspecto, puede asumirse que la mayoría de los Estados respecto a los cuales no se han notificado datos y que generalmente tiene bajos volúmenes de tráfico, no recuperan la totalidad de los costos del suministro de servicios de navegación aérea.

4. SECCIÓN 3 – SITUACIÓN FINANCIERA DE LAS LÍNEAS AÉREAS REGULARES Y LOS EFECTOS DE LOS DERECHOS POR SERVICIOS DE AEROPUERTO Y DE NAVEGACIÓN AÉREA

4.1 Desarrollo del tráfico

4.1.1 El tráfico regular total de las líneas regulares del mundo, medido en toneladas-kilómetros de pago efectuadas, aumentó a una tasa promedio anual de un 5,1% en el período 1989-1998 (véase la Tabla 7). En el mismo período, el número de salidas de aeronaves aumentó a una tasa muy inferior (3,5% por año), reflejando un aumento en la capacidad de carga de pago (de 24,7 toneladas en 1989 a 26,6 toneladas en 1998). El número de pasajeros transportados en vuelos regulares aumentó a una tasa promedio anual de 3,1% en el mismo período.

4.2 Resultados financieros de las líneas aéreas

4.2.1 La situación financiera de las líneas aéreas regulares del mundo, internacionales y nacionales combinadas, se resumen en la Tabla 8 para el período 1989-1998. En este período los ingresos de explotación en \$EUA aumentaron a una tasa anual ligeramente superior (5,9%) al total de los ingresos de explotación (5,8%). Los resultados de explotación, expresados como porcentaje de los ingresos de explotación, variaron, con un resultado de explotación de 4,3% en 1989 seguido por pérdidas de 0,8, 0,2 y 0,8% en los tres años siguientes, y luego aumentando para alcanzar un 5,5% positivo en 1998. Los resultados netos (utilidades o pérdidas descontando el impuesto a la renta, expresado como porcentaje de ingresos de explotación) fluctuaron de un 2% en 1998 seguidos por pérdidas en los cinco años subsiguientes, alcanzando un nivel mínimo de -3,6% en 1992, y luego aumentando a un 3% positivo en 1998. Estos resultados para las líneas aéreas regulares del mundo en conjunto no describen con exactitud las diferencias considerables de los resultados financieros entre las líneas aéreas individuales.

4. La asignación de costos para servicios SAR constituye el tema central de la nota ANSCConf-WP/8.

TABLA 7

**TRÁFICO REGULAR TOTAL DE LAS LÍNEAS
AÉREAS REGULARES DE TODO EL MUNDO**

1989-1998

	Unidad	1989	1998²⁾	Tasa promedio anual de crecimiento 1989-1998 %
Salidas de aeronaves ¹⁾	[000]	13 945	18 980	3,5
Pasajeros transportados	[000]	1 109 478	1 462 380	3,1
Coefficiente de carga de pasajeros	%	68	69	-
Total de toneladas-kilómetros efectuadas	Millones	222 977	348 780	5,1
Total de toneladas-kilómetros disponibles	Millones	366 528	584 210	5,3
Capacidad media de carga de pago de las aeronaves ¹⁾	Toneladas	24,7	26,6	0,8

¹⁾ Excluyendo los Estados de la ex Unión Soviética.

²⁾ Los datos de 1998 son provisionales.

4.3 **Derechos por el uso de aeropuertos e instalaciones y servicios en ruta⁵**

4.3.1 Los costos de aterrizaje y los derechos aeroportuarios asociados⁶ recaudados en los servicios internacionales y nacionales de las líneas aéreas regulares del mundo aumentaron de \$6 290 millones EUA en 1989 a \$11 000 millones EUA en 1998, representando un aumento anual promedio de 6,4% (véase la Tabla 9). Esto es el resultado de un aumento del tráfico aéreo en este período en términos de salidas de aeronaves (un crecimiento promedio de 3,5% por año), del tamaño de las aeronaves y de niveles superiores de derechos. Sin embargo, aunque los derechos de aterrizaje y los aeroportuarios asociados como proporción de los gastos de explotación totales aumentaron uniformemente de 3,7% en 1989 a 4,5% en 1995, disminuyeron subsiguientemente a 3,9% en 1998, reflejando en cierta medida la fluctuación de los precios del petróleo, debido a que el combustible constituye un componente principal de los costos de la aviación.

-
5. El análisis de los derechos por el uso de servicios de navegación aérea en esta sección se limita a los derechos por uso de las instalaciones y servicios en ruta, debido a que, para 1998, las líneas aéreas sólo estaban obligadas a notificar por separado esos derechos, pero no todos los derechos por el uso de servicios de navegación aérea. Los gastos por el control de aproximación y aeródromos se incluyen en la base de costos para los derechos de aterrizaje en una proporción importante de aeropuertos, pero la aplicación por separado de derechos continuos por el control de aproximación y aeródromo está aumentando.
 6. No se incluyen los derechos impuestos a los usuarios pagados directamente por los pasajeros a los aeropuertos, que son considerables a escala mundial.

TABLA 8

**SITUACIÓN FINANCIERA DE LAS LÍNEAS AÉREAS REGULARES DE TODO EL MUNDO
SERVICIOS INTERNACIONALES Y DEL INTERIOR
TOTAL DE VUELOS REGULARES Y NO REGULARES**

1989-1998

Partida	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998 ¹⁾	Crecimiento promedio 1989-1998 %
	Millones de dólares EUA										
Ingresos totales de explotación	177 800	199 500	205 500	217 800	226 000	244 700	267 000	282 500	291 000	298 500	5,9
Gastos totales de explotación	170 200	201 000	206 000	219 600	223 700	237 000	253 500	270 200	274 700	282 000	5,8
Utilidades	7 600	-1 500	-500	-1 800	2 300	7 700	13 500	12 300	16 300	16 500	-
Resultado neto	3 500	-4 500	-3 500	-7 900	-4 400	-200	4 500	5 300	8 550	9 000	-
	Porcentaje de los ingresos totales de explotación										
Utilidades	4,3%	-0,8%	-0,2%	-0,8%	1,0%	3,1%	5,1%	4,4%	5,6%	5,5%	-
Resultado neto	2,0%	-2,3%	-1,7%	-3,6%	-1,9%	-0,1%	1,7%	1,9%	2,9%	3,0%	-

1) Los datos de 1998 son provisionales.

TABLA 9

**REPERCUSIONES DE LOS DERECHOS POR EL USO DE AEROPUERTOS E INSTALACIONES Y SERVICIOS EN RUTA
SERVICIOS INTERNACIONALES Y DEL INTERIOR DE LAS LÍNEAS AÉREAS REGULARES
TOTAL DE VUELOS REGULARES Y NO REGULARES**

1989-1998

Partida	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Porcentaje promedio anual de cambio 1989-1998 %
Millones de dólares EUA											
Derechos de aterrizaje y derechos aeroportuarios conexos	6 290	7 730	8 160	8 460	9 260	10 480	11 440	11 600	11 210	11 000	6,4
Derechos por instalaciones y servicios en ruta	2 560	3 250	4 050	5 240	5 390	6 280	7 080	7 200	7 570	7 330	12,4
Derechos totales aeroportuarios y por instalaciones y servicios en ruta	8 850	10 980	12 210	13 700	14 650	16 760	18 520	18 800	18 780	18 330	8,4
Porcentaje de los gastos totales de explotación											
Derechos de aterrizaje y derechos aeroportuarios conexos	3,7	3,8	4,0	3,9	4,1	4,4	4,5	4,3	4,1	3,9	-
Derechos por instalaciones y servicios en ruta	1,5	1,6	2,0	2,4	2,4	2,6	2,8	2,7	2,8	2,6	-
Derechos totales aeroportuarios y por instalaciones y servicios en ruta	5,2	5,5	5,9	6,2%	6,5	7,1	7,3	7,0	6,8	6,5	-
Millones de dólares de toneladas-kilómetros disponibles											
Total de toneladas-kilómetros disponibles	366 528	392 092	390 682	419 706	429 482	457 761	492 051	527 187	566 410	584 210	5,3
Centavos de dólar EUA por toneladas-kilómetro disponibles											
Total de gastos de explotación	46,4	51,3	52,7	52,3	52,1	51,8	51,5	51,3	48,5	48,3	0,4
Derechos de aterrizaje y derechos aeroportuarios conexos	1,72	1,97	2,09	2,02	2,16	2,29	2,32	2,20	1,98	1,88	1,0
Derechos por instalaciones y servicios en ruta	0,70	0,83	1,04	1,25	1,26	1,37	1,44	1,37	1,34	1,25	6,7
Derechos totales aeroportuarios y por instalaciones y servicios en ruta	2,41	2,80	3,13	3,26	3,41	3,66	3,76	3,57	3,32	3,14	3,0

4.3.2 Los costos de los derechos por el uso de instalaciones y servicios en ruta pagados por las líneas aéreas aumentaron de \$2 560 millones EUA en 1989 a \$7 330 millones EUA en 1998, a una tasa anual promedio de 12,4%. Esto refleja no solamente el aumento del número de Estados que introducen derechos por el uso de servicios de navegación aérea en este período, sino también las iniciativas de los Estados que ya recaudan esos derechos para recuperar un porcentaje mayor de los costos del suministro de instalaciones y servicios de navegación aérea. Como proporción de los gastos de explotación totales, los derechos en ruta aumentaron de 1,5% en 1989 a un 2,8% en 1995 y se estabilizaron posteriormente, en un 2,6% en 1998. En consecuencia, la proporción de los gastos de las líneas aéreas para derechos por el uso de aeropuertos e instalaciones y servicios en ruta combinados aumentó, de un 5,2% de los gastos de explotación totales en 1989 a un 7,3% en 1995, y luego disminuyó a un 6,5% en 1998.

4.3.3 En términos de gastos de explotación unitarios por tonelada-kilómetro disponible, los derechos de aterrizaje y aeroportuarios conexos aumentaron de 1,72 centavos EUA en 1989 a 2,32 centavos EUA en 1995, y disminuyeron a 1,88 centavos en 1998. En promedio, esto representó un aumento anual de 1,0%. Los derechos por el uso de instalaciones y servicios en ruta aumentaron de 0,70 centavos EUA por tonelada-kilómetro en 1989 a 1,44 centavos en 1995, y disminuyeron a continuación a 1,25 centavos en 1998; esto representó un aumento anual promedio de 6,7%. En términos reales, los gastos de explotación unitarios por tonelada-kilómetro disponible, y los derechos de aterrizaje y aeroportuarios conexos disminuyeron en un 17% en el período 1989-1998, en tanto que los derechos por el uso de instalaciones y servicios en ruta aumentaron en un 36%. Los gastos totales de las líneas aéreas por concepto de uso de aeropuertos e instalaciones y servicios en ruta por tonelada-kilómetro disponible aumentaron de 2,41 centavos EUA en 1989 a 3,76 centavos en 1995, y luego declinaron a 3,14 centavos en 1998; esto representó un aumento anual promedio de 3,0%. [En comparación, en términos reales, los gastos de explotación totales por tonelada-kilómetro disponible disminuyeron en un 28% (un 25% si se excluye el combustible) en el período de 1989 a 1998.]

5. MEDIDAS RECOMENDADAS A LA CONFERENCIA

5.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) tomar nota de la información presentada en este documento en relación con su examen de asuntos específicos en el marco de otras cuestiones del orden del día y, especialmente, cuando examine las *Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082/5)⁷; y
- b) formular comentario sobre la necesidad, el alcance y la frecuencia de los análisis de la OACI de la situación financiera de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea internacionales.

— FIN —

7. La Secretaría propuso en la ANSConf, en la nota WP/4, que se cambiara el título a *Criterios de la OACI sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea*.