



Sector Aeronáutico:

Retos y tendencias 2022

Audit / Tax / Advisory

www.crowe.com.co

Análisis del comportamiento en el Sector Aeronáutico (2019-2021)

La pandemia de COVID-19 dividió la industria del transporte aéreo en tres realidades opuestas:

En primer lugar, el transporte de carga ha jugado un rol trascendental y los volúmenes transportados vía aérea a nivel global, han ganado terreno respecto a los volúmenes previos a la crisis, con lo cual se evidencia el papel vital de la carga aérea en el transporte de equipos médicos, EPI y vacunas que salvan vidas, junto con entrega del comercio electrónico durante los periodos de restricciones generalizadas.

En segundo punto, los mercados nacionales de pasajeros han recuperado el 20% de los niveles anteriores a la crisis, demostrando que los viajeros poco a poco recobran la confianza y el apetito por volar.

Y, por último, los viajes internacionales que, sin embargo, se sitúan en apenas una cuarta parte de los niveles de 2019. La demanda no se recuperará en la medida que se reabran las fronteras y se eliminen las restricciones de viaje impuestas por los gobiernos.





Camino a la Recuperación total en 2024

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) prevé que el número total de viajeros alcance los 4.000 millones en 2024 (contando los viajes de conexión multisectorial como un solo pasajero), superando los niveles anteriores a la crisis del COVID-19 (103% del total de 2019).¹

Las expectativas sobre la forma de la recuperación a corto plazo han cambiado ligeramente, reflejando la evolución de las restricciones de viaje impuestas por los gobiernos en algunos mercados². Sin embargo, el panorama general presentado en la última actualización de las previsiones a largo plazo de la IATA no ha cambiado con respecto a lo que se esperaba en noviembre, antes de la variante Ómicron.

La actualización de febrero de las previsiones a largo plazo incluye los siguientes puntos destacados:

En 2021, el número total de viajeros era el 47% de los niveles de 2019. Se espera que mejore hasta el 83% en 2022, el 94% en 2023, el 103% en 2024 y el 111% en 2025. En 2021, el número de viajeros internacionales fue el 27% de los niveles de 2019. Se espera que mejore hasta el 69% en 2022, el 82% en 2023, el 92% en 2024 y el 101% en 2025.

Se trata de un escenario de recuperación internacional a corto plazo ligeramente más optimista que el de noviembre de 2021, basado en la progresiva relajación o eliminación de las restricciones de viaje en muchos mercados y se han producido mejoras en los principales mercados del Atlántico Norte y en los mercados intraeuropeos, lo que refuerza la base de la recuperación.

Se espera que Asia-Pacífico siga retrasando la recuperación, ya que el mayor mercado de la región, China, no muestra signos de relajar sus severas medidas fronterizas en un futuro próximo. En 2021, el número de viajeros nacionales fue el 61% de los niveles de 2019. Se espera que mejore hasta el 93% en 2022, el 103% en 2023, el 111% en 2024 y el 118% en 2025.

“El Covid-19 fue el principal protagonista del año 2020 a nivel social, político y económico. El coronavirus SARS-CoV-2 se extendió por todo el planeta en cuestión de meses, provocando confinamientos masivos y una crisis sanitaria no vista desde la pandemia de la gripe española de 1918”.³

¹ Números de pasajeros aéreos se recuperarán en 2024 [https://www.aeroermo.com/home/numeros-de-pasajeros-aereos-se-recuperaran-en-2024/#:~:text=La%20Asociaci%C3%B3n%20Internacional%20de%20Transporte,de%20los%20viajes%20de%202019\).](https://www.aeroermo.com/home/numeros-de-pasajeros-aereos-se-recuperaran-en-2024/#:~:text=La%20Asociaci%C3%B3n%20Internacional%20de%20Transporte,de%20los%20viajes%20de%202019).)

² La IATA cree que la recuperación en el número de pasajeros será en el 2024, <https://www.hispaviacion.es/la-iata-creo-que-la-recuperacion-en-el-numero-de-pasajeros-sera-en-el-2024/>

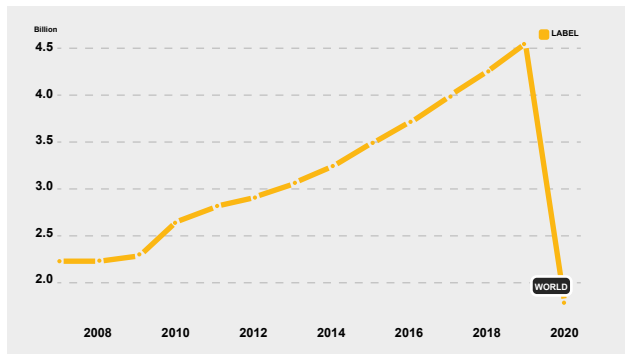
³ France24, “El 2020 y la irrupción de una pandemia que cambió el mundo”, <https://www.france24.com/es/programas/especial-noticias/20210104-resumen-2020-a%C3%B1o-pandemia-covid19-crisis-sanitaria>

Lo anterior, generó un shock significativo en la economía global y un alto casi que absoluto en algunas actividades económicas, donde uno de los tantos sectores que se vio fuertemente afectado por el brote del COVID-19 fue el sector aeronáutico.

A raíz de las diferentes medidas, restricciones adoptadas a nivel mundial y vuelos comerciales se vieron reducidos de manera drástica, incluso llegando al alto total durante algunos meses del año 2020.

La entrada a países como Estados Unidos o Colombia se vio regulada de manera más estricta, llegando a prohibir incluso la entrada de personas con procedencia de países catalogados de “alto riesgo”. El impacto de estas medidas llevó a la disminución del número de pasajeros que se transportaron por medio aéreo, generando la primera disminución pronunciada de esta cifra en la última década,⁴ tal como lo indican datos del Banco Mundial.

Gráfico 1 –
Transporte aéreo
de pasajeros a
nivel mundial



Fuente: Banco Mundial

Como se puede apreciar, la caída en el número de pasajeros transportados alcanzó el nivel más bajo de los últimos 10 años, dando ciertas indicaciones de que la afectación de la industria fue considerable. Es por esto por lo que, resulta relevante en un marco económico analizar el comportamiento de la industria aeronáutica en tres instancias diferentes: un antes, un durante y un “después” de los brotes más significativos del COVID-19; es decir, los periodos comprendidos por los años 2019, 2020 y 2021.

Como características valiosas a estos tres años, evidenciamos un 2019, con pocas alteraciones a la operatividad normal del sector, un 2020, con fuertes medidas y restricciones a la movilidad en general y un 2021 en proceso de reactivación económica, con procesos de vacunación en marcha y estudios científicos cada vez más robustos que permitieron poco a poco retornar a una nueva normalidad, con condiciones algo similares a las existentes antes del inicio de la pandemia.

Para llevar a cabo este análisis comparativo del sector, por los periodos previamente mencionados, se realizó una búsqueda de compañías de la industria aeronáutica con ayuda de la base de datos internacional OSIRIS⁵, por medio de su herramienta TP Catalyst Pro⁶ con información actualizada al mes de febrero del 2022.

⁴ The World Bank, data, Air Transport, passengers carried, <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR?end=2020&start=2007>

⁵ Esta base perteneciente a la firma Bureau van Dijk Electronic Publishing (BvDEP), proporciona información financiera detallada e información descriptiva de negocios y diversos datos, de más de 70.000 empresas públicas, bancos y compañías de seguros en más de 190 países.

⁶ TP Catalyst es una plataforma de software datos de la firma Bureau van Dijk Electronic Publishing (BvDEP) que simplifica el proceso de búsqueda de comparables y produce análisis requeridos y la documentación para los informes de precios de transferencia.



Para la búsqueda se identificaron los posibles Códigos Estándar de Clasificación Industrial (Standard Industrial Classification Codes)⁷, en adelante “SIC Codes”, que fuesen similares a las actividades propias del sector aeronáutico, es decir, compañías clasificadas bajo códigos 4512 y 4513⁸. Adicionalmente, se incluyeron a esta estrategia de búsqueda, todas aquellas compañías con un “status” de Activo y que tuvieran información financiera disponible en la Base de Datos para los periodos en cuestión.

A través de esta estrategia de búsqueda, se realizó un análisis comparativo de rentabilidades, por medio del indicador de rentabilidad Margen Sobre Costos y gastos (MCG)⁹, obteniendo los siguientes resultados:

Tabla I –
Resultado del
indicador MCG
en la industria
aeronáutica

RANGO INTERCUARTIL (Indicador MCG)			
CUARTIL	Periodo 2019 ¹⁰	Periodo 2020 ¹¹	Periodo 2021 ¹²
Cuartil Inferior	0,450%	-41,063%	-19,802%
Mediana	5,495%	-26,639%	-12,147%
Cuartil Superior	13,295%	-5,621%	-3,726%

⁷ SIC Code: Es un sistema de clasificación utilizado por los Estados Unidos, en el cual se clasifican las compañías de acuerdo con la actividad económica que las mismas desarrollan.

⁸ Los SIC Codes corresponden a: 4512 – Air Transportation, scheduled y 4513 – Air Courier Services

⁹ El Margen Sobre Costos y Gastos (MCG), se calcula dividiendo la utilidad operativa sobre la suma de los costos y gastos.

¹⁰ Para el año 2019, se tuvieron en cuenta un set de 103 empresas del sector.

¹¹ Para el año 2020, se tuvieron en cuenta un set de 97 empresas del sector.

¹² Para el año 2021, se tuvieron en cuenta un set de 21 empresas del sector.

Dado que a la fecha de preparación del presente estudio solo se pudo acceder parcialmente a la información financiera de entidades de la industria aeronáutica del año 2021, debido a la fecha de publicación de las cifras financieras y su posterior actualización en la herramienta de información utilizada, los datos analizados para ese periodo se obtienen a partir de la información disponible de compañías del sector aeronáutico.

Aunque los análisis muestran promesa de una recuperación parcial, a comparación con los resultados del año inmediatamente anterior, no se cuenta con un SET de empresas aeronáuticas adecuado en términos numéricos que permitan deducir comportamientos y resultados definitivos del sector; a diferencia de los periodos 2019 y 2020. Aparte de esa salvedad, se evidencia una fuerte caída en la rentabilidad de la industria durante el periodo 2020. Esto concuerda con cifras reportadas por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), quienes mencionan que, desde enero a agosto de 2020, las aerolíneas a nivel mundial sufrieron pérdidas en sus ingresos de más de 255 mil millones de dólares¹³.

De acuerdo con el análisis, esos ingresos del 2020 mostraron una variación equivalente al -53,576% con respecto al año 2019. Ese rubro permite dimensionar también que el retroceso vivido en la industria fue de magnitudes nunca vistas, dejando una crisis imprevista y complicada de estabilizar.

No obstante, es alentador el hecho de que ya se evidencia cierta recuperación, tal y como se puede observar en la tabla de márgenes de rentabilidad expuesta anteriormente. Esto, afirmado por Scott Kirby, el Chief Executive de United Airlines, quien mencionó a finales de 2021 que la recuperación de las aerolíneas estaba yendo en la dirección correcta, no sin antes aclarar que la recuperación no será lineal, llevando a la industria a experimentar altos y bajos durante este proceso.¹⁴

A esto se le suma el mensaje de Ed Bastian, director general de Delta Airlines, quien anticipa que el volumen de vuelos volverá a aumentar a partir de marzo de 2022.¹⁵ De igual manera, sugiere que se debe depositar la confianza en la suposición de que los vuelos seguirán aumentando a medida que el virus vaya disminuyendo.¹⁶

Si bien es cierto que se observa una recuperación en el sector y que a la vez se tienen varios dirigentes de la industria también brindando respaldo a la esperanza de esa buena recuperación, es muy pronto para saber si se podrá alcanzar nuevamente los niveles de ingresos vistos en periodos prepandemia. Adicionalmente, hay que monitorear como aumenta el desarrollo de este sector, en razón a los cambios constantes de políticas, las cuales pueden estar sujetas a varios factores como esquemas de vacunación, restricciones de vuelos en algunas jurisdicciones y el continuo desarrollo de la pandemia mundial.

¹³ CEPAL, "Covid – 19: Impactos inmediatos en el transporte aéreo y en el mediano plazo en la industria aeronáutica", <https://www.cepal.org/es/notas/covid-19-impactos-inmediatos-transporte-aereo-mediano-plazo-la-industria-aeronautica>

¹⁴ Garrett Reim, "Omicron is a setback, but won't stop airline recovery: United's Kirby", Flight Global, <https://www.flightglobal.com/airlines/omicron-is-a-setback-but-wont-stop-airline-recovery-uniteds-kirby/146680.article>

¹⁵ David Koenig, "Tras olas de cancelaciones, Delta espera recuperación en 2022", Los Angeles Times, <https://www.latimes.com/espanol/eeuu/articulo/2022-01-13/tras-ola-de-cancelaciones-delta-espera-recuperacion-en-2022>

¹⁶ David Koenig, Los Angeles Times

Reactivación del sector desigual a nivel global

“No todos los mercados o sectores del mercado se están recuperando al mismo ritmo.”

Según la IATA (Asociación de Transporte aéreo internacional) las restricciones que siguen vigentes en algunas zonas a nivel global generan un proceso de reactivación más lento y desigual.

En **Asia- Pacífico** la lenta eliminación de las restricciones a los viajes internacionales, y la probabilidad de que se renueven las restricciones nacionales durante los brotes de COVID, significan que el tráfico hacia/desde/en Asia-Pacífico solo alcanzará el 68% de los niveles de 2019 en 2022, el resultado más débil de las principales regiones. Los niveles de 2019 deberían recuperarse en 2025 (109%) debido a una lenta recuperación del tráfico internacional en la región.¹⁷

En **Europa**, en los próximos años, se espera que el mercado intraeuropeo se beneficie de las preferencias de los pasajeros por los viajes de corta distancia a medida que se recupere la confianza. Esto se verá facilitado por una circulación cada vez más armonizada y libre de restricciones dentro de la UE. Se espera que el número total de pasajeros hacia/desde/dentro de Europa alcance el 86% de los valores de 2019 en 2022, antes de recuperarse por completo en 2024 (105%).

¹⁷ la lenta eliminación, niveles de 2019%2C el peor





Para **América del Norte**, después de un resistente 2021, el tráfico hacia/desde/dentro de América del Norte continuará teniendo un fuerte desempeño en 2022, a medida que el mercado doméstico de Estados Unidos vuelva a las tendencias anteriores a la crisis, y con las continuas mejoras en los viajes internacionales. En 2022, el número de pasajeros alcanzará el 94% de los niveles de 2019, y se espera una recuperación total en 2023 (102%), por delante de otras regiones.


Del lado de **América Latina**, El tráfico hacia/desde/dentro de América Latina ha sido relativamente resistente durante la pandemia y se prevé un fuerte 2022, con restricciones de viaje limitadas y flujos de pasajeros dinámicos dentro de la región y hacia/desde América del Norte. Se prevé que las cifras de pasajeros de 2019 sean superadas en 2023 por Centroamérica (102%), seguida de Sudamérica en 2024 (103%) y el Caribe en 2025 (101%).¹⁸

Recomendaciones de la IATA para promover la aceleración de la recuperación del sector

La IATA en su último reporte del sector recomienda entre otras medidas:

- ✓ La eliminación de todas las barreras para viajar (incluyendo la cuarentena y las pruebas) para aquellos que estén completamente vacunados con una vacuna aprobada por la OMS
- ✓ La realización de pruebas de antígenos antes de la salida para permitir que los viajeros no vacunados viajen sin cuarentena
- ✓ Eliminar todas las prohibiciones de viaje, y
- ✓ Acelerar la reducción de las restricciones de viaje, reconociendo que los viajeros no suponen un riesgo de propagación de COVID-19 mayor que el que ya existe en la población general.

¹⁸ Recuperación de la industria de transporte aéreo podría darse en 2023, asegura la IATA (elcapitalfinanciero.com)



Gestionar su exposición y riesgos fiscales, es la esencia de lo que hacemos mejor en Crowe.

Apoyamos desde la optimización en la defensa de los procesos de fiscalización ante las autoridades tributarias, planeación y fiscalización, asesoría en tratamientos fiscales especiales, nuestros asesores tributarios están aquí para ayudarlo a navegar la complejidad impositiva.

¿Por qué Crowe?

No somos solo su preparador de impuestos, los negocios del futuro necesitan y quieren algo más que profesionales que preparan impuestos. En Crowe Somos un proveedor de servicios legales y de impuestos integrales compuesto por personal experimentado.

Desde una especialización fiscal profundamente técnica, que incluye impuestos locales, nacionales e internacionales, hasta brindar apoyo de recursos a su empresa familiar, somos versátiles y flexibles para satisfacer sus necesidades.

Lo que nos diferencia del resto es nuestro enfoque. Escuchamos con atención. Estudiamos su negocio para ofrecer estrategias de minimización de impuestos y soluciones personalizadas para satisfacer sus necesidades cada vez mayores. Todo esto lo hacemos con los recursos de una gran firma, pero con una atención personalizada difícil de replicar.

¡Contáctenos!

Sede Central Internacional

Crowe Global - New York City

515 Madison Avenue
8th Floor, Suites 9006--9008
New York, NY-10022
United States of America
MAIN +1.212.808.2000
Contactus@Crowe.org

Colombia

Bogotá D.C.

Carrera 16 # 93-92
Edificio Crowe
PBX +57.1. 605.9000
Contacto@Crowe.com.co

Barranquilla

Calle 77B # 57-103 Oficina 608
Edificio Green Towers
PBX +57.5.385.1888
Barranquilla@Crowe.com.co

Smart decisions. Lasting value.

Cali

Carrera 100 # 5-169 Oficina 706
Unicentro – Centro de Negocios
PBX +57.2.374.7226
Cali@Crowe.com.co

Manizales

Carrera 23 C # 62-06, Oficina 705
Edificio Forum Business Center
PBX +57.6.886.1853
Manizales@Crowe.com.co

Medellín

Avenida Las Palmas # 15 B 143 - Piso 5
Edificio 35 Palms Business Tower
PBX +57.4.479.6606
Medellin@Crowe.com.co



Jairo Rojas

Gerente de Precios
de Transferencia



Anyi Flores

Senior de Impuestos
& Servicios Legales



Juan Sebastián Martín

Asistente de Impuestos
& Servicios Legales

Contáctanos

