

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/25-NE/35
03/08/10

**VIGÉSIMO QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/25)**

(Buenos Aires, Argentina, 4 al 6 de agosto de 2010)

Cuestión 1 del

Orden del Día: Transporte y política aérea

Cuestión 1.10 del

Orden del Día: Precio del combustible en aviación

(Nota de Estudio presentada por Panamá – Punto Focal “Transporte y política aérea”)

Introducción

1. En la reunión de GEPEJTA/21, Colombia presentó la NE/06 que se refirió a los incrementos del precio de combustible de aviación a nivel internacional, sus efectos en la estructura de costos de las aerolíneas, y el reglamento aplicado en Colombia a los cargos por combustible, invitando a los delegados y a la Secretaría de la CLAC, a encontrar alternativas para mitigar los aumentos.
2. Como resultado de los debates, se propuso que el tema de combustible fuera discutido a niveles superiores, lo que motivó la creación de una comisión formada por IATA, ALTA, ACI/LAC, ALAICO y la Autoridad Aeronáutica de Colombia para que prepararan una agenda de reunión entre las Autoridades de más alto nivel, considerando que las Autoridades Aeronáuticas no son las más competentes en los asuntos de combustible.
3. Cabe recordar que IATA durante la reunión de GEPEJTA/19 (Río de Janeiro, Brasil abril 2007) presentó el tema “Combustibles de Aviación en América Latina, el cual se refirió al impacto económico de la industria del transporte aéreo en el PIB en América Latina y el problema a nivel político que generan los costos del combustible.
4. En el contenido de la presentación se mostraron tablas sobre incrementos de los costos de combustible por año, porcentaje de ventas de las petroleras, razones y comentarios sobre los monopolios, caso específico de los cargos y desglose del precio. En este informe se explicó claramente la situación del precio de combustible de aviación en la región latinoamericana.

5. El GEPEJTA retoma en esta ocasión, el tema “Precio de Combustible de Aviación” por su incidencia en el costo de los pasajes aéreos y los constantes aumentos que se presenta en nuestra región.

6. Con esta nota de estudio continuamos la tarea sobre “Precio de Combustible en Aviación” y solicitamos a la IATA su colaboración para que presentara un informe preliminar que refleje la situación actual, en particular sobre la conformación del precio de combustible en los países de Latinoamérica.

7. Con las atenciones de los ejecutivos y expertos de IATA, recibimos el informe de los temas solicitados, el cual se encuentra como **Adjunto** a esta Nota de Estudio.

8. Aceptamos el Interés de IATA para que en segunda instancia se elabore un trabajo conjunto con la CLAC, que trate sobre los siguientes temas:

- a) Tasas e impuestos aplicados en cada país.
- b) Reglamentación del suministro por parte de los proveedores.
- c) Excepción del IVA para los vuelos internacionales.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

9. Se invita al Grupo de Expertos a tomar conocimiento del informe presentado por IATA y adoptar las medidas que estime conveniente.



Ginebra, 28 de Agosto de 2010

Cap. Robert Katz
Director de Transporte Aéreo
Panamá - Panamá

Estimado Cap. Robert Katz,

En nombre de la IATA y de nuestro Vicepresidente señor Patricio Sepúlveda preparamos una contestación a vuestra solicitud enviada por carta en 21 de Julio de 2010.

De acuerdo con nuestros datos el combustible de aviación representa el principal ítem de costo para las aerolíneas en el mundo llegando a un promedio de 23% de los costos operacionales de una aerolínea. Este promedio en Latino America llega a los 31% de los costos operacionales de una aerolínea, cerca de 14% más alto que el promedio de precios mundial. Los precios en toda America Latina y en el Caribe son derivados de una publicación llamada Platts, y se utilizan los precios públicos "Platts USGulf 54 Mean" como base para las formulas de precios regionales. En América Latina el insumo (Jet A1) proveniente de las refineras de locales y por veces importado sufre un incremento bastante significativo debido a los siguientes factores:

- Debido al cargo de impuestos en el Jet A1 por determinados países bajo los conceptos de IVA, Tasas de la DGAC, Tasas del Aeropuerto, etc.;
- Precios calculados en base de una paridad de importación mismo cuando la producción del producto es en el país;
- Falta de transparencia en los precios;
- Falta de competitividad (monopolios);
- Dificultad de importación;
- Bajo nivel de servicio de los proveedores;
- Falta de infraestructura para importación;
- Subsidios al combustible utilizado en vuelos nacionales o de cabotaje.

Los precios del combustible para aviación comercial (la aviación general/ejecutiva no esta incluida e esta formula) provistos en aeropuerto en nuestra región y en el mundo entero siguen una formula de precios que varía de país en país, pero que en su gran mayoría (a excepción los países que tienen precios fijados por el gobierno) tienen los ítems de costos fácilmente identificados. Cada país de Latino America tiene una estructura de precios distinta, con periodicidades de cambio distintas o que hace difícil que tengamos una comparación coherente muchas veces. Todos sin excepción son basados en Platts USGulf Waterborne 54. Por este motivo creemos que la mejor manera de entender los precios de Latino América seria enviar a ustedes la estructura de precios de algunos países con una explicación de cada ítem de las fórmulas de precios, además de una tabla con los precios Platts USGulf Waterborne 54 mean (periodicidad semanal) en el adjunto 1.

A fin de poder realizar un comparativo aplicable al caso Latino Americano, tomamos como ejemplo el caso de los siguientes países, cuyas formulas de precio son las siguientes:

Ecuador: Formula de precio básico:

Precio Final = Refinery price (basado en el Platts US Gulf Waterborne 54 Mean) Costo de Transporte + Mermas + Servicio de Suministro (Intoplane) + IVA + TASA DAC + Diferencial
Costo de Transporte: 1.307 centavos de US dólar por galón
Mermas: 0.312 centavos de US dólar por galón
Servicio de Suministro: 8.50 centavos de US dólar por galón en UIO y otros aeropuertos excepto GYE que es 8 centavos de US dólar por galón



Tasa de la DAC (Airport Fee) = 5% Precio Refinería de Petrocomercial
Diferencial: distinto para cada aerolínea
El Precio cambia a cada 7 días
Para vuelos internos y **internacionales** en el país se aplica IVA de 12%
Monopolio de producción y distribución PetroEcuador y Petrocomercial
Precio del combustible para consumo doméstico e internacional de aerolíneas Ecuatorianas con subsidios del estado

Brasil: Formula de precio básico:

Precio Final = Precio Ex Refinería Petrobras (Proveedor) + **Airport Fee** + Diferencial

Airport Fee = 1,1% Precio Ex Refinería basado en la paridad de importación del golfo de México (Platts US Gulf Waterborne 54 Mean + Costos de importación) cerca de 80% del producto es producido en Brasil
Diferencial: distinto para cada aerolínea
El Precio Ex Refinería cambia a cada 30 días
Monopolio de producción de Petrobras
Para vuelos domésticos se aplica IVA que varía en cada provincia y el PIS Cofins R\$ 71,30 por m3

Uruguay: Formula de precio básico:

Precio Final = Precio Ex Refinería ANCAP (Proveedor) + **Airport Fee** + Diferencial

Airport Fee: 2,3 cag fijo
El Precio Ex Refinería cambia indistintamente
Se aplica el IMESI a los combustibles de uso doméstico e internacional (impuesto que está incluso en el precio refinería)
Monopolio de producción ANCAP
Diferencial: distinto para cada aerolínea

Argentina: Formula de precio básico:

Precio Final = Platts US Gulf Waterborne 54 Mean + Airport Fee + Diferencial

Airport Fee: 1% Platts
Diferencial: distinto para cada aerolínea
Costos de transporte incluidos en el diferencial
Precios cambian todo mes de acuerdo con el promedio del precio Platts del mes anterior.
Para vuelos internos en el país se aplica IVA (21%)
Competición con 3 proveedores distintos con refinerías en el país

Paraguay: Formula de precio básico:

Precio Final = Platts US Gulf Waterborne 54 Mean + Airport Fee + Diferencial

Airport Fee: 2,18 cag
Diferencial incluye todos los costos de transporte, storage secundaria y storage a los aeropuertos
Producto 100% importado
Proveedor único: Petrobrás
Diferencial: distinto para cada aerolínea



Chile: Formula de precio básico:

Precio Final = Precio Ex Refinería (Proveedor) + Tubería 1 desde la Refinería hasta Maipo + Tubería 2 desde Maipo hasta SIAV + SIAV fee + Airport Fee + IVA + Diferencial

Airport Fee: 2,18 cag

SIAV Fee: 2,59 Cag

El Precio Ex Refinería cambia cada 15 días

SIAV Fee cambia de conformidad con la inflación anual medida por el gobierno.

SIAV : Sistema Integrado de Aviación. Es una Joint Venture formada algunas de las petroleras que están en Chile: Copec/BP, Petrobrás Shell. Este derecho o tarifa (fee) cubre los costos de inversión en los tanques de suministro y el costo de almacenamiento y recibimiento del producto

Diferencial: distinto para cada aerolínea

Monopolio de producción ENAP

IVA aplicado a los vuelos internacionales rescatado en 90 días

Peru: Formula de precio básico:

Precio Final = Platts US Gulf Waterborne 54 Mean + costo del transporte y Seguro + Inland Fee + ITP Fee + Airport Fee + Diferencial

ITP Fee + Airport fee: 10.77 cag

Inland Fee: 1.114 cag

Transporte y seguro: 10.860 cag

Diferencial: distinto para cada aerolínea

Producción local e importación (libre competición)

Monopolio de suministro

Precios cambian toda quincena mes de acuerdo con el promedio del precio Platts de los últimos 15 días

Panamá: Formula de precio básico:

Precio Final = Platts US Gulf Waterborne 54 Mean + ITP Fee + Airport Fee + Diferencial

ITP Fee : 5.7 cag

Airport Fee: 1.5 cag

Diferencial: distinto para cada aerolínea

Producto 100% importado, libre competición

Monopolio servicio de suministro

Precios cambian toda quincena mes de acuerdo con el promedio del precio Platts de los últimos 15 días

Miami: Formula de precio básico:

Precio Final = Platts US Gulf Waterborne 54 Mean + ITP Fee + Airport Fee + Diferencial

ITP Fee : 1.5 cag

Airport Fee (throughput): 2.085 cag

Diferencial: distinto para cada aerolínea



Precios cambian todo mes de acuerdo con el promedio del precio Platts de los últimos 30 días

Venezuela: Formula de precio básico:

Precio Final = Platts US Gulf Waterborne 54 Low + Diferencial

Diferencial: 20 cag para aerolíneas con contrato, 26 cag para aerolíneas sin contrato

Monopolio de producción y comercialización

Precios cambian toda semana de acuerdo con el promedio del precio Platts de la semana anterior

Explicación de cada concepto:

Airport Fee: Usualmente el Airport Fee es una tarifa o un derecho agregado a la formula de combustible para cubrir los costos de alquiler del área destinada a las instalaciones de aviación, en donde están ubicados los tanques en donde se almacena el combustible.

CAG: Centavos de dólar americano por Galón Americano de Jet Fuel. Internacionalmente el Jet Fuel utiliza galones americanos y es pagado en centavos de dólar.

Diferencial: El concepto de diferencial es distinto por país, pero en la mayoría de los casos es el monto cargado por las petroleras por el servicio de ITP + los días crédito de cada compañía de aviación, el tipo de operación (vuelos largos, cortos, carga, ejecutivos, etc.), volumen + Margen (para cubrir gastos de personal, inversiones y beneficios).

En algunos países como por ejemplo en el Ecuador el servicio de ITP no está incluido en los diferenciales. Si cada petrolera tuviera su servicio de ITP, así los diferenciales podrían incluir los servicios de ITP y la competencia haría con que al final los diferenciales bajasen. El diferencial es el único ítem que difiere de una aerolínea para otra, y es la parte del precio que varía de una compañía aérea para otra. Por razones de competitividad, confidencialidad y de libre competencia no es posible comparar los diferenciales de cada aerolínea.

Into Plane Fee - ITP Fee: Es la tarifa por el servicio de suministro a la aeronave, que consiste en conectar las mangueras en el ala (tanques) de los aviones y enviar el producto que puede estar en un camión tanque o en una cañería proveniente de la fuente

El Into Plane Fee - ITP Fee o servicio de suministro de combustible es manejado de una forma distinta en cada país. En la mayoría de los países de nuestra región los precios de ITP Fee ya están incluidos en los diferenciales, por lo que se vuelve un poco más difícil separar cuál es el precio específico por el gaseo y por los otros componentes del precio. Además, el diferencial es distinto para cada aerolínea y varía por el volumen, tipo de operación y calidad de crédito de cada empresa.

Precio Platts: Es el precio publicado de Jet Fuel A 1 en nuestra región. El precio base publicado es el Jet Fuel A1 Platts US Gulf Waterborne 54 Mean. Este precio es utilizado como base en toda América Latina y Caribe, así como también en el Golfo de México, Florida y el sur de Estados Unidos.

Platts es una publicación global que informa los precios de varios combustibles en varias regiones del mundo, incluyendo el kerosén de aviación. www.platts.com



Servicio de ITP Fee y competencia:

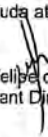
En la mayoría de los países hay opción de competencia, como es el caso de Brasil, Argentina, Chile, Uruguay, entre otros. En muchos países las petroleras trabajan en forma de Joint Ventures – JV, así el servicio de gaseo es el mismo para todas las compañías que forman parte en este JV. De esta manera, los beneficios generados por la inversión en conjunto de las instalaciones de combustibles son trasladados para las aerolíneas.

Donde hay competencia se pueden conseguir ahorros considerables, y en el tema de ITP (gaseo) en países como Panamá, Perú y Ecuador no hay competencia alguna en el servicio de ITP. El libre acceso permite que los proveedores compitan entre ellos generando una reducción del costo total, y esto beneficio trasladado directamente a los precios de las aerolíneas. Hoy la interferencia en este proceso por parte de los gobiernos genera al final un incremento que las aerolíneas pagan.

IATA tiene gran interés en realizar un trabajo en conjunto con la CLAC, de manera de contar con la posibilidad de revisar las tasas y impuestos aplicados en cada país la reglamentación del servicio de suministro por parte de proveedores monopolísticos y de la excepción del IVA para todos vuelos Internacionales adaptando así los precios y costos a la realidad del mercado latinoamericano. Esta revisión va generar un ambiente beneficioso para las aerolíneas que operan en la región, incrementando así la competitividad de la misma en el escenario de Mundial, así como un incremento de vuelos con beneficios para el turismo, las exportaciones, importaciones y, por lo tanto, a la economía de la región en general.

Estaré presente en la reunión de la CLAC en el día 04 de Julio y estaré a vuestra disposición para cualquier duda y clarificación que se hagan necesarias.

Lo saluda atentamente,


Luis Felipe de Oliveira
Assistant Director Comercial Fuel Services – The Americas, Africa and The Middle East

CC.
IATA Regional Vice President – Patricio Sepúlveda

Date	Weekly U.S. Gulf Coast Kerosene-Type Jet Fuel Spot Price FOB (Cents per Gallon)
05-01-2007	166.89
12-01-2007	159.88
19-01-2007	164.34
26-01-2007	167.33
02-02-2007	172.11
09-02-2007	174.71
16-02-2007	169.74
23-02-2007	173.53
02-03-2007	182.68
09-03-2007	181.32
16-03-2007	179.57
23-03-2007	181.01
30-03-2007	196.31
06-04-2007	201.27
13-04-2007	205.59
20-04-2007	201.73
27-04-2007	205.17
04-05-2007	202.39
11-05-2007	201.32
18-05-2007	205.45
25-05-2007	209.15
01-06-2007	204.53
08-06-2007	208.51
15-06-2007	208.65
22-06-2007	214.34
29-06-2007	208.72
06-07-2007	213.76
13-07-2007	215.39
20-07-2007	212.16
27-07-2007	211.92
03-08-2007	215.14
10-08-2007	204.51
17-08-2007	209.42
24-08-2007	207.83
31-08-2007	212.24
07-09-2007	218.1
14-09-2007	225.93
21-09-2007	231.58
28-09-2007	228.79
05-10-2007	228.7
12-10-2007	227.6
19-10-2007	239.49
26-10-2007	242.7
02-11-2007	257.48
09-11-2007	269.19
16-11-2007	263.37
23-11-2007	273.99
30-11-2007	266.37

Date	Weekly U.S. Gulf Coast Kerosene-Type Jet Fuel Spot Price FOB (Cents per Gallon)
07-12-2007	256.05
14-12-2007	260.06
21-12-2007	258.9
28-12-2007	264.93
04-01-2008	272.1
11-01-2008	261.72
18-01-2008	259.32
25-01-2008	253.17
01-02-2008	256.16
08-02-2008	253.12
15-02-2008	271.97
22-02-2008	284.33
29-02-2008	288.76
07-03-2008	302.6
14-03-2008	321.73
21-03-2008	322.21
28-03-2008	306.47
04-04-2008	308.09
11-04-2008	335.17
18-04-2008	346.54
25-04-2008	349.19
02-05-2008	334.7
09-05-2008	358.12
16-05-2008	375.13
23-05-2008	396.89
30-05-2008	384.5
06-06-2008	378.15
13-06-2008	394.57
20-06-2008	384.91
27-06-2008	390.8
04-07-2008	410.88
11-07-2008	405.04
18-07-2008	395.15
25-07-2008	372.19
01-08-2008	359.88
08-08-2008	333.06
15-08-2008	314.77
22-08-2008	323.31
29-08-2008	331.91
05-09-2008	322.35
12-09-2008	371.37
19-09-2008	346.9
26-09-2008	323.71
03-10-2008	286.53
10-10-2008	251.51
17-10-2008	229.13
24-10-2008	213.69
31-10-2008	201.7

Date	Weekly U.S. Gulf Coast Kerosene-Type Jet Fuel Spot Price FOB (Cents per Gallon)
07-11-2008	204.83
14-11-2008	192.94
21-11-2008	175.69
28-11-2008	175.98
05-12-2008	153.64
12-12-2008	132.96
19-12-2008	134.8
26-12-2008	131.25
02-01-2009	136.07
09-01-2009	157.96
16-01-2009	149.92
23-01-2009	137.86
30-01-2009	139.33
06-02-2009	132.9
13-02-2009	129.15
20-02-2009	117
27-02-2009	122.91
06-03-2009	116.14
13-03-2009	116.81
20-03-2009	126.07
27-03-2009	145.16
03-04-2009	138.05
10-04-2009	141.28
17-04-2009	141.12
24-04-2009	132.71
01-05-2009	131.39
08-05-2009	143.22
15-05-2009	146.4
22-05-2009	151.11
29-05-2009	158.56
05-06-2009	175.58
12-06-2009	182.1
19-06-2009	184.44
26-06-2009	179.64
03-07-2009	177.77
10-07-2009	161.18
17-07-2009	162.87
24-07-2009	179.25
31-07-2009	179.91
07-08-2009	191.59
14-08-2009	189.54
21-08-2009	187.98
28-08-2009	186.85
04-09-2009	173.27
11-09-2009	174.39
18-09-2009	178.48
25-09-2009	174.9
02-10-2009	175.38

Date	Weekly U.S. Gulf Coast Kerosene-Type Jet Fuel Spot Price FOB (Cents per Gallon)
09-10-2009	181.24
16-10-2009	195.03
23-10-2009	205.42
30-10-2009	201.51
06-11-2009	200.16
13-11-2009	197.25
20-11-2009	199.86
27-11-2009	196.29
04-12-2009	200.58
11-12-2009	193.33
18-12-2009	194.25
25-12-2009	196.01
01-01-2010	207.44
08-01-2010	216.98
15-01-2010	209.57
22-01-2010	199.44
29-01-2010	193.79
05-02-2010	195.59
12-02-2010	192.93
19-02-2010	203.09
26-02-2010	204.97
05-03-2010	209.12
12-03-2010	211.2
19-03-2010	210.37
26-03-2010	209.42
02-04-2010	218.16
09-04-2010	226.28
16-04-2010	223.7
23-04-2010	220.63
30-04-2010	226.51
07-05-2010	219.77
14-05-2010	212.62
21-05-2010	195.46
28-05-2010	197.26
04-06-2010	201.56
11-06-2010	201.51
18-06-2010	210.63
25-06-2010	209.61
02-07-2010	198.78
09-07-2010	199.25
16-07-2010	203.43