

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/20-NE/06
21/02/08

**VIGÉSIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/20)**

(Cuenca, Ecuador, 27 al 29 de febrero de 2008)

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Transporte y política aérea

**Cuestión 1.4 del
Orden del Día:**

Precio de combustible de la aviación (IATA/ALTA)

(Nota de estudio presentada por IATA)

Antecedentes

1. Cabe recordar que este tema fue analizado durante la reunión del GEPEJTA/19 (Río de Janeiro, Brasil, abril 2007), en donde el Experto de IATA realizó una presentación del tema “Combustibles de Aviación en América Latina”, refiriéndose, en primer término, al impacto económico de la industria del transporte aéreo en el producto interno bruto en América Latina y, en segundo término, al problema político que generan los costos del combustible frente a la distribución del mercado de las empresas que comercializan el carburante y la incidencia de los incrementos en los costos de operación de las líneas aéreas.

2. En aquella oportunidad, el Grupo acordó que, para la próxima reunión, la Secretaría coordine con IATA y ALTA, la presentación de algún Experto que permita identificar con claridad el porque se suscitan las diferencias de precios en este tipo de servicios.

Medidas Propuestas al Grupo de Expertos

3. Se invita al GEPEJTA tomar conocimiento de la presentación y adoptar las medidas que estime conveniente.



“ Combustibles de Aviación en América Latina”

Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/20)

Cuenca, 27 de Febrero, 2008

Presentado por

Luis Felipe de Oliveira

Assistant Director Commercial Fuel Services – The Americas

Impacto Económico en América Latina y Caribe

La industria del transporte aéreo genera cerca de 700,000 puestos de trabajo en LATAM y contribuye con más de US\$ 22.2 billones a su PIB

Incluyendo el efecto multiplicador de la industria del transporte aéreo, los puestos de trabajo se incrementan a 2.7 millones y el aporte al PIB a US\$ 157.3 billones*

*ATAG 2007



La aviación es un motor de la Economía

Un vuelo internacional diario con un avión 747 genera:

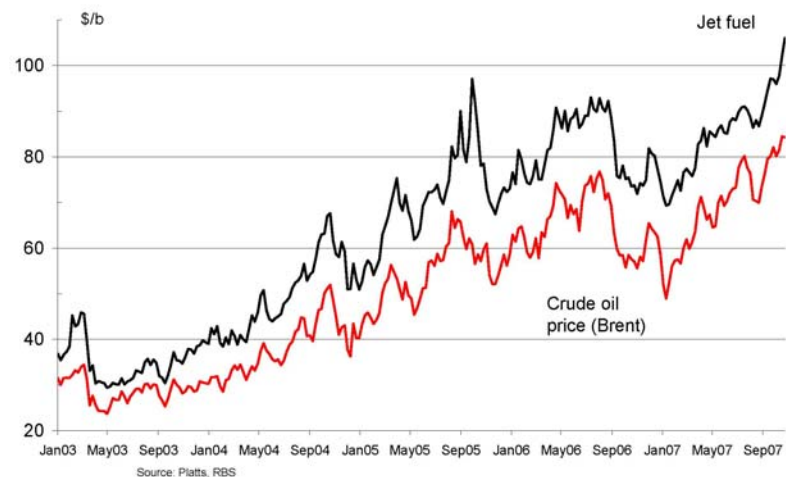


- 840 puestos de trabajo
- \$97 millones en ingresos
- \$22 millones en salarios
- Impuestos para el Gobierno

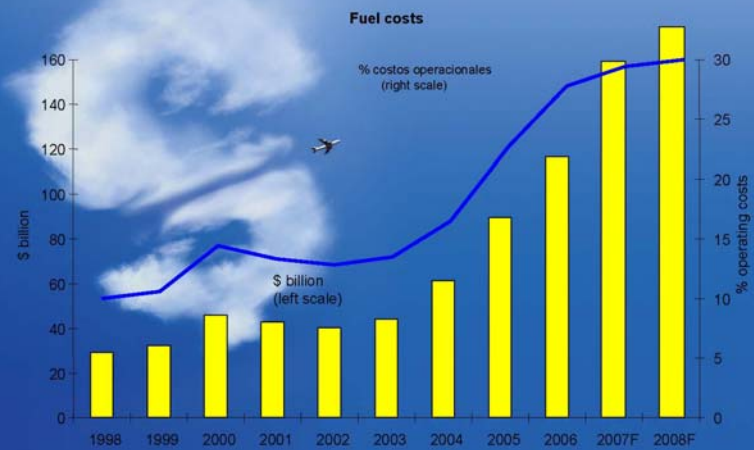
Los Precios base del Combustible de Aviación en América Latina y Caribe son regulados por una publicación llamada Platts. El precio Platts utilizado en esta región es el precio del Golfo de los EEUU y se llama Platts US Gulf Mean.



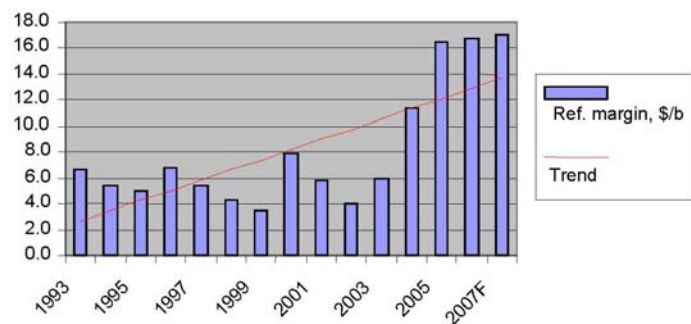
Los precios del Kerosén de aviación son los más altos de la historia



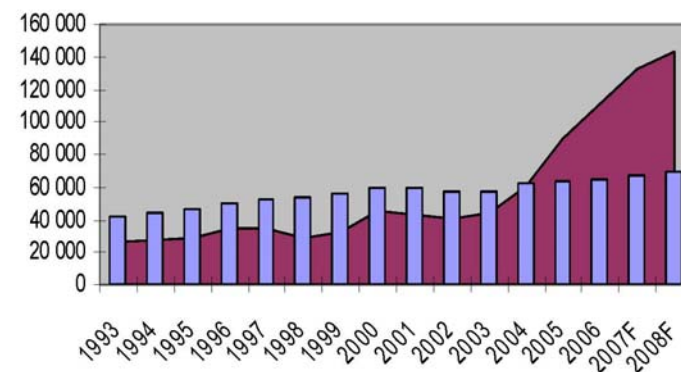
Los costos con combustibles se incrementan a cada año



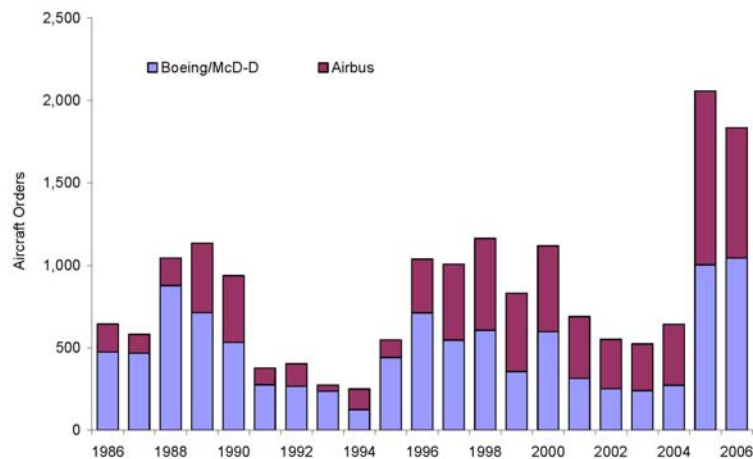
Refinery Margins



Fuel Consume X Fuel Costs



Se incrementa el numero de aparatos más eficientes



Combustibles de Aviación en América Latina.

¿Un problema político?

➤ Los costos de combustibles en América Latina son en promedio 14% más altos que en otras regiones del mundo

➤ En América Latina el 87% de las refinerías son de empresas del gobierno o locales



Ventas de combustibles de Aviación en el Mundo*

- Exxon Mobil tiene el 17% del mercado
- Shell 12%
- Air BP 12%
- Chevron/Texaco 12%
- Otras 47%

El costo es de USD 130 Billones para las aerolíneas

*Datos de ventas no de refino

Ventas de combustibles de Aviación en América Latina y el Caribe*

- PEMEX tiene 24% del mercado
- Shell 16%
- Petrobrás 16%
- Exxon 16%
- Air Bp 7%
- Chevron/Texaco 7%
- Repsol YPF 6%
- Otras 8%

Costo de USD 10.3 billones para las aerolíneas. Representa el 7.8% del consumo mundial

*Datos de ventas no de refino

Refinamiento de combustibles de Aviación en América Latina y el Caribe

- PETROBRAS 30% del mercado
- PEMEX 20%
- REPSOL YPF 9%
- ECOPETROL 5.8%
- ENAP 5.5 %
- PEDEVESA 4.7% *
- Otras 25%

Costo de USD10.3 billones para las aerolíneas.
Representa 7.8% del consumo mundial

*NO incluidas exportaciones

Por qué los precios en América Latina no son competitivos:



- Los monopolios de producción regulan los precios de muchos países (Precios Paridad)
- Discriminación de políticas de precios en relación a otros productos
- Gobiernos tasan los combustibles de Aviación como "producto de lujo"
- Las tasas/cargos aplicados por los Gobiernos y aeropuertos a las Petroleras siempre son trasladados a los precios de los combustibles
- No se respetan los acuerdos bilaterales y los Principios de OACI

Un Centavo de dólar de incremento en el precio del combustible representa:

- US\$ 670 millones en el mundo
- US\$ 310 millones en las Américas
- US\$ 52 millones en América Latina
- US\$ 1,1 millones en Ecuador

Los principales proyectos de América Latina

- Brasil – Pis Cofins y los precios refinería
- México – PEMEX handling Fee y costos de transporte
- Republica Dominicana – IVA para combustible en vuelos Internacionales
- Chile – Costos de transporte de ENAP
- Bolivia – Precios de refinería para vuelos internacionales
- Ecuador – Veremos en detalle ...



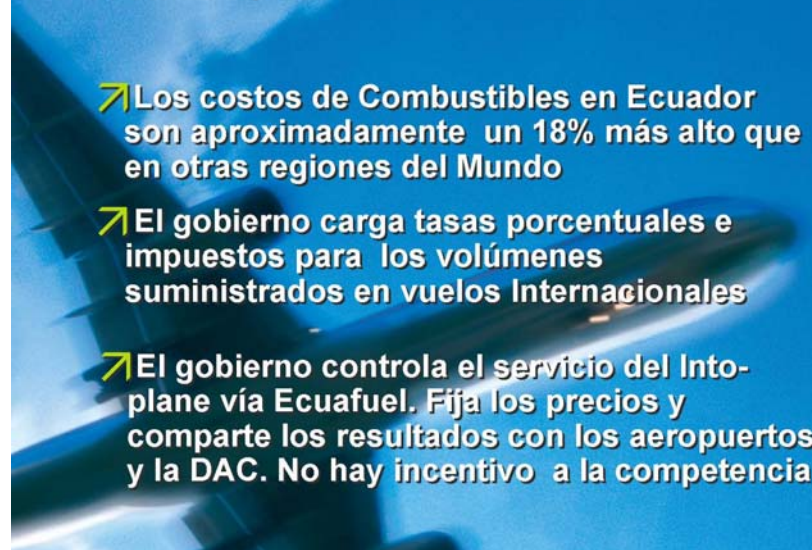
Tenemos mucho que hacer, pero también hay novedades positivas....

- Perú 2006 – Exención del IVA para vuelos Internacionales
- Paraguay 2007 – Reducción de las tasas de combustible e exención del ISC
- Cuba 2007 – Reducción de los costos de combustible
- Colombia 2008 – Exención del IVA para vuelos internacionales



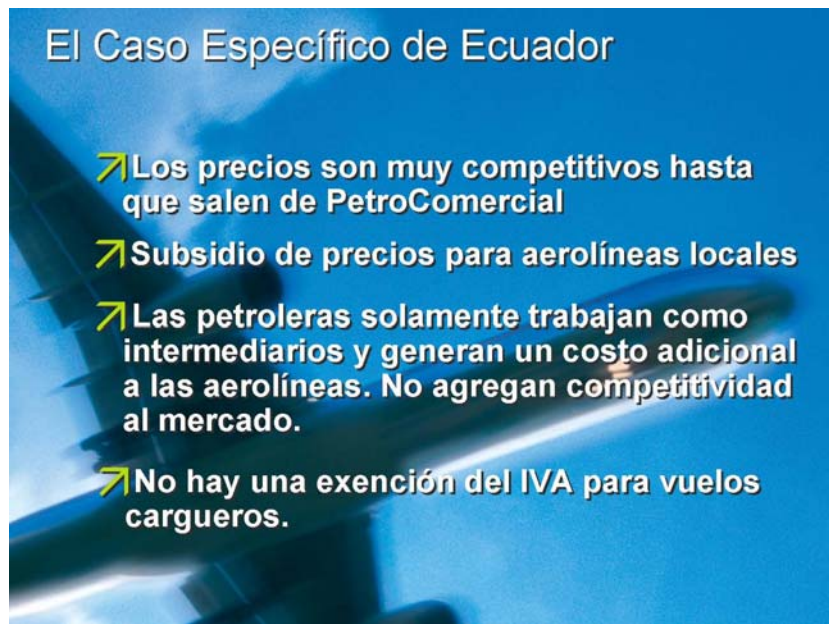
El Caso Específico de Ecuador

- Los costos de Combustibles en Ecuador son aproximadamente un 18% más alto que en otras regiones del Mundo
- El gobierno carga tasas porcentuales e impuestos para los volúmenes suministrados en vuelos Internacionales
- El gobierno controla el servicio del Into-plane vía Ecuafuel. Fija los precios y comparte los resultados con los aeropuertos y la DAC. No hay incentivo a la competencia



El Caso Específico de Ecuador

- Los precios son muy competitivos hasta que salen de PetroComercial
- Subsidio de precios para aerolíneas locales
- Las petroleras solamente trabajan como intermediarios y generan un costo adicional a las aerolíneas. No agregan competitividad al mercado.
- No hay una exención del IVA para vuelos cargueros.

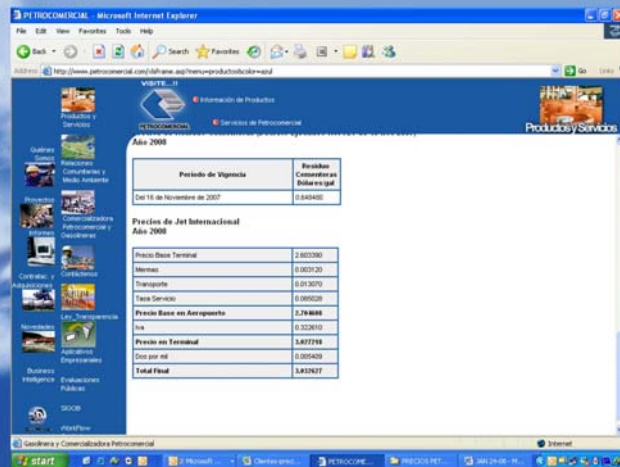


Desglose del precio en Ecuador (base Jan 2008 UIO)

	USD cents
*Precio Petrocomercial	260,34
*Airport fee Impuesto de la DAC 5%	13,02
*Mermas	0,31
*Transporte	1,31
*Servicio de Into-plane Ecuafuel	8,50
*Margen del mayorista (diferencial) (valor variable de aerolínea en aerolínea)	12,00
*IVA 12%	33,55
Total	329,03



Desglose del precio en Ecuador (base Jan 2008 UIO)



The screenshot shows the PETROCOMERCIAL website with a table titled 'Precios de Jet Internacional Año 2008'. The table lists various components of the fuel price, including taxes and fees, and their corresponding values in US dollars.

Periodo de Vigencia	Reservas Contingentes en Dólar en gal
Del 16 de Noviembre de 2007	0.040400

Precios de Jet Internacional Año 2008	
Precio Base Terminal	2.800390
Mermas	0.000130
Transporte	0.013070
Tasa Servicio	0.000000
Precio Base en Aeropuerto	2.786590
IVA	0.322810
Precio en Terminal	3.109400
Dici por gal	0.004400
Total Final	3.113800

Precios en Ecuador (base 1º sem. noviembre en Quito)



- El precio llega a ser US 69 centavos más caro que el Platts
- Sacando el IVA el costo adicional al año es de USD 38 millones
- No se respetan las reglas OACI
- El Airport fee (5% de la DAC) es el más caro del mundo
- Tasas y fees como porcentaje del precio del Kerosén
- No hay competencia en el servicio de Into-plane

En las Políticas de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI:

ICAO Doc 8632:

"When an aircraft registered in one State or an aircraft leased or chartered by an operator of that State departs from an international airport of another State either for another customs territory of that latter State or for the territory of any other State, **the fuel, lubricants and other consumable technical supplies taken on board for consumption during the flight shall be furnished exempt from all customs and other duties** or, alternatively, any such duties levied shall be refunded, provided that the aircraft has complied, before its departure from the customs territory concerned, with all customs and other clearance regulations in force in that territory;

Las Aerolíneas son clave para el desarrollo de la actividad económica y turística

Costos eficientes en conjunto con una infraestructura efectiva generarán grandes beneficios económicos

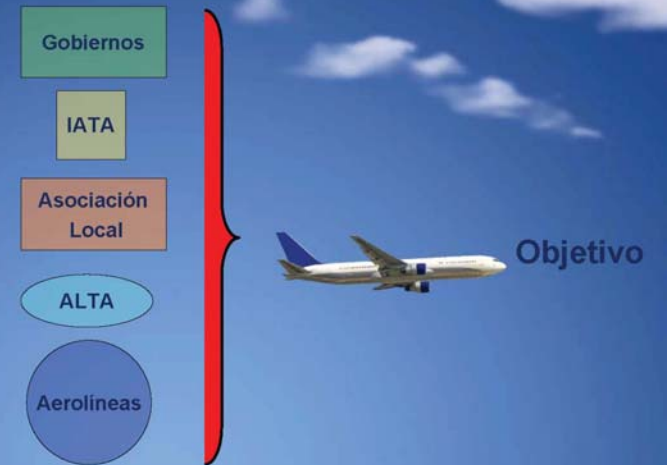


Nosotros estamos trabajando activamente en la región

- Discutiendo los precios de refinería con los gobiernos y petroleras
- Las Tasas y cargos
- Trabajando en las políticas de precios de combustible

Pero necesitamos de su apoyo para alcanzar al éxito...

Mejor Manera de trabajar:



... y al final llegar a una situación de ganar- ganar...

Ya que con una fuerte industria los beneficios son de todos



Muchas gracias!

Visite: www.iata.org

Contacto: Luis Felipe de Oliveira
deoliveirl@iata.org

We represent, lead & serve
the airline industry

