



BENEFICIOS ECONÓMICOS DEL TRANSPORTE AÉREO EN ARGENTINA 2008



RESUMEN EJECUTIVO

- El transporte aéreo conecta a Argentina con las economías extranjeras, factor esencial para que la economía del país funcione de manera interconectada con los mercados y las cadenas globales de suministros. Asimismo, ha cumplido un importante rol cíclico de apoyo al desarrollo económico del país desde la crisis financiera del año 2001. Desde el 2002 hasta el 2007, el PBI de la industria del transporte aéreo creció en total más del 60% en términos reales, lo que equivale a casi un 10% de crecimiento anual. Durante este periodo, el total de pasajeros aéreos creció más del 60% mientras que los pasajeros internacionales casi se duplicaron en cantidad.
- En el periodo 2008-2009, la industria sufrió fuertemente como consecuencia tanto de la crisis económica mundial que afectó significativamente los ingresos por pasajeros - nacionales e internacionales - como del incremento de los precios del petróleo lo cual, durante la primera parte de ese período, trajo aparejado el aumento de los costos del combustible. La empresa transportista de Argentina, Aerolíneas Argentinas, fue nacionalizada a fines del año 2008 debido a problemas financieros. En términos generales, el PBI del transporte aéreo cayó aproximadamente 31% en términos reales en el 2008, pero a pesar de esta fuerte caída, la industria aún así contribuyó más al PBI argentino en términos reales en el año 2008 que en el 2002.
- Los factores que más afectaron la industria del transporte aéreo en Argentina en el 2008 y 2009 – la crisis económica mundial y el aumento de los precios del petróleo - afectaron también la industria del transporte aéreo a nivel mundial. La IATA estima que la industria de las aerolíneas comerciales sufrió una pérdida de US\$ 15,900 millones a nivel mundial en el 2008 y de US\$ 9,400 millones en el 2009. Tras la fuerte caída experimentada durante la recesión, una vez más se agregó capacidad al mercado de la aviación de Argentina a mediados del 2009 y el tráfico de pasajeros comenzó a aumentar hacia final del año. Hacia fines del primer trimestre de 2010, la capacidad de transporte de pasajeros había aumentado 10 -15% comparada con los niveles del año 2007, previos a la recesión, si bien el número de pasajeros embarcados permanecía aún en niveles inferiores como consecuencia de las todavía difíciles condiciones económicas.
- El transporte aéreo no sólo contribuye directamente al PBI del país al generar salarios, utilidades y pago de impuestos, sino que también brinda apoyo a la creación de puestos de trabajo y de valor agregado en el sentido más amplio de la economía a través de su cadena de suministros. Más importante aún, es un activo clave de infraestructura para el país, conectando negocios y personas con mercados y proveedores foráneos clave, facilitando de esta manera el crecimiento de las exportaciones, las cuales constituyen una parte crucial de la economía.

Tabla ES1: Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina, 2008

	Impacto (US\$)	% del PIB de Argentina
Beneficios económicos para los pasajeros (excedente del consumidor, 2009)	US\$2,080 millones	0.7%
Beneficios por el lado de la oferta derivados de un aumento en la conectividad del 10%/PBI	US\$401 millones	0.1%
Beneficios por el lado de la demanda para el PBI derivados del transporte aéreo	US\$2,713 millones	0.8%
- Impacto directo del transporte aéreo	US\$522 millones	0.2%
- Impactos indirectos e inducidos del transporte aéreo	US\$450 millones	0.1%
- Turismo facilitado por el transporte aéreo	US\$1,740 millones	0.5%
Empleados respaldados por el transporte aéreo (incluyendo el impacto en el turismo)	161,000 empleos	1.0% del empleo
Ingresos salariales generados por el transporte aéreo	US\$1,113 millones	1.1% de los ingresos
Ingresos por impuestos generados por el transporte aéreo	US\$284 millones	1.0% de los ingresos
Ganancias por exportaciones generadas por el transporte aéreo	US\$3,302 millones	4.1% de las ganancias

*Nota: Las cifras pueden no coincidir debido al redondeo
Fuente: Oxford Economics y estimados de IATA*

- El mercado de pasajeros que vuela hacia, desde y dentro de Argentina totalizó US\$4,170 millones en el 2009 y se estima que genere beneficios económicos directos para los pasajeros (excedente del consumidor) en el orden de **US\$2,080 millones**, lo que equivale al 0.7% del PBI.
- En el caso de un país como Argentina, las conexiones de transporte aéreo con los mercados principales resultan vitales para la capacidad productiva de la economía y para el desarrollo económico a largo plazo. Entre 2002 y 2009, **la conectividad de Argentina aumentó un 12%**, medida como una combinación entre el número de frecuencias y de destinos a importantes mercados extranjeros. Este aumento habría resultado mayor de no haber sido por la severidad de la recesión ocurrida en el período 2008-2009. Se estima que cada aumento en 10% de la conectividad relativa al PBI, impulsa el potencial productivo de la economía en el largo plazo en el orden de US\$401 millones.
- Aunque la conectividad de Argentina se ha incrementado desde 2002, aún permanece relativamente baja - como porcentaje del PBI - comparada con países como México. Esto pone en evidencia los sustanciales beneficios económicos que podrían estar disponibles a través del **incremento en los niveles de conectividad de Argentina**.
- Se estima que la contribución directa del transporte aéreo al PBI en el 2008 fue de **US\$522 millones**. Dicha contribución asciende a **US\$972 millones** si se incluyen los beneficios indirectos e inducidos creados por la demanda generada en otros sectores.
- Con anterioridad a las dificultades sufridas por la industria en 2008 y 2009, el impacto directo del transporte aéreo en el PBI se había incrementado en aproximadamente US\$408 millones durante el período 2002-2007, alcanzando un monto estimado de US\$648 millones en el 2007 - ambas cifras en término de precios corrientes. Paralelamente, el impacto incluyendo los efectos indirectos e inducidos había aumentado estimadamente US\$760 millones a lo largo de dicho período para llegar a US\$1,200 millones en el 2007. La severidad de la recesión en el 2008 y 2009 causó un descenso de ese nivel, si bien posteriormente se ha registrado una recuperación durante los primeros meses de 2010.
- La influencia económica de la industria se extiende aún más allá de su cadena de suministros. El transporte aéreo también facilita y brinda apoyo a la significativa industria del turismo. Más de 4.6 millones de turistas llegaron a Argentina el 2008, de los cuales el 55% (2.6 millones) lo hizo por vía aérea. Se estima que este turismo relacionado a los viajes aéreos ha contribuido a incrementar el PBI de Argentina en aproximadamente **US\$1,700 millones** en 2008, lo que equivale a más del 0.5% del PBI.
- En 2008, la recesión global detuvo el rápido crecimiento del turismo hacia Argentina. El número total de visitantes creció sólo 0.8% sobre el año anterior, comparado con un promedio de 23% por año durante el período 2002 - 2007. Asimismo, el número de turistas que llegaron por vía aérea aumentó sólo 2.3% en el 2008, descendiendo de un promedio de 11% en el período 2002-2007. Si bien este contexto atenuó la contribución al PBI del turismo relacionado a los viajes aéreos en 2008, logró de todos modos un crecimiento estimado en el orden del 6%, en comparación con el año anterior.
- En el año 2009, las llegadas totales de turistas a Argentina y el producido de las mismas cayeron casi 9% y 16% respectivamente y, por ende, disminuyó aún más la contribución del turismo al PBI. En 2010, ya existen signos evidentes de recuperación, por lo que estos descensos cíclicos deberían ir revirtiendo a medida que el repunte económico en América del Sur adquiera mayor intensidad.
- Si a las contribuciones - directa e indirecta - que el transporte aéreo genera por el lado de la demanda, agregamos aquéllas que facilita por el lado del turismo, obtenemos **un valor agregado total de aproximadamente US\$2,700 millones, equivalentes al 0.8% del PBI de Argentina en el año 2008**. Sobre esta base, se estima que la industria aérea **genera 161,000 puestos de trabajo en Argentina, lo que representa el 1.0% del empleo total de la economía**. Otros beneficios adicionales derivados del transporte aéreo son los salarios (1.1% del total de la economía), impuestos (1.0%) y exportaciones (4.1%).
- Estas contribuciones podrían llegar a ser aún mayores. El informe sobre comercio elaborado por el Foro Económico Mundial para el año 2009¹ que evalúa a los países en función de los factores que afectan el flujo comercial, califica a Argentina en el lugar número 97 entre los 121 países evaluados. La calidad del transporte aéreo es señalada como un factor de desventaja que reduce la competitividad de Argentina en lo que se refiere al comercio. Una mejora en la infraestructura aérea incentivaría el flujo comercial y, muy probablemente, resultaría en beneficios significativos para la economía argentina.

¹World Economic Forum's 2009 Global Enabling Trade Report

- **La importancia de invertir en conexiones de calidad a los principales mercados de ultramar** queda demostrada mediante el análisis de los resultados de la incorporación de un nuevo servicio desde Buenos Aires al aeropuerto de Houston. Este servicio generó más de 23,000 pasajeros en cada dirección en el año 2008, lo que representó el 0.3% del tráfico total hacia, desde y dentro de Argentina. Se estima que sólo este servicio generó como mínimo US\$8 millones en concepto de excedente del consumidor para los pasajeros, US\$5 millones para el PBI y creó casi 140 puestos de trabajo. Asimismo, generó alrededor de US\$2 millones en ingresos salariales y US\$700,000 en ingresos adicionales en concepto de impuestos para el gobierno.
 - La importancia de mantener los cargos e impuestos aeroportuarios en línea con costos eficientes queda demostrada mediante la estimación del impacto que tendría un hipotético aumento del 50% en el nivel actual promedio de US\$28.3 de la tarifa de salida por pasajero. Se estima que ello incrementaría en 2.1% el precio promedio del pasaje ida y vuelta y que ocasionaría una disminución en la cantidad de salidas en el orden de 166,000 pasajeros. Esto a su vez traería aparejado un incremento en los costos de viaje, lo que ocasionaría un perjuicio económico a los pasajeros estimado en US\$56 millones. Asimismo, esto significaría mayores costos para la economía de Argentina que resultarían en una reducción del PBI de US\$39 millones, una pérdida de casi 1,000 puestos de trabajo y una disminución de los ingresos salariales en el orden de US\$14 millones y de los ingresos por impuestos en US\$5 millones.
-

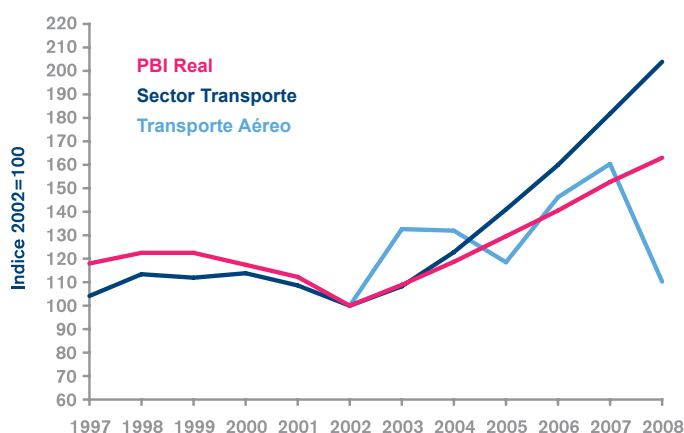
CRECIMIENTO ECONÓMICO EN ARGENTINA

En años recientes, la economía argentina atravesó períodos de turbulencia. El PBI creció en términos reales un 7.7% promedio entre 1991 y 1994, de la mano de una ola de reformas de libre mercado y un tipo de cambio fijo que ayudaron a atraer grandes flujos de capital extranjero. Sin embargo, la economía se vio seriamente afectada por los efectos en cadena de la “Crisis Tequila” mexicana, con una contracción de la economía de 2.9% durante el año 1995.

Este escenario fue sucedido por un cuadro prolongado de debilidad económica, con contracción de la producción total a lo largo de cuatro años consecutivos durante el período 1999 - 2002 y con una combinación de factores que llevaron a una corrida en los depósitos en dólares estadounidenses, al incumplimiento en el pago de la deuda y al colapso económico, con una caída del PBI del 10.9% en el año 2002. Asimismo, se dio por finalizado el régimen de convertibilidad peso – dólar americano a nivel 1 a 1 y el peso sufrió una devaluación del 70%. A partir de entonces, la economía experimentó una vigorosa recuperación, con un crecimiento anual promedio del 8.7% entre 2003 - 2008 y con la consiguiente fuerte caída de la tasa de desempleo.

Esta expansión económica se detuvo abruptamente como consecuencia de la reciente crisis financiera internacional. La demanda interna decayó superando a las medidas de ajuste de política fiscal adoptadas y la fuga de capitales se intensificó debido a la preocupación sobre la capacidad del país para financiar sus obligaciones externas. El PBI real cayó 0.8% en el segundo trimestre del 2009 y 0.3% en el tercer trimestre del mismo año, constituyendo la primera caída de dos trimestres consecutivos desde la crisis interna del año 2002.

Figura 1: Crecimiento del PBI total, Transporte y Transporte Aéreo en Argentina



Fuente: Dirección Nacional de Cuenta Nacionales; INDEC

Sin embargo, el impacto de la depresión resultó menos severo que en otros países ya que Argentina contó con el respaldo de una balanza comercial positiva. Estimamos que el crecimiento del PBI fue de 0.8% en el 2009. Para el año 2010, se espera un crecimiento real del PBI de 3.8%. Esta perspectiva positiva está basada en dos factores. En primer lugar, resulta probable que la aceleración del crecimiento de China persista, beneficiando a Argentina por medio de una mayor demanda de granos y otros productos básicos (commodities). Segundo, un escenario de fuerte crecimiento en Brasil debería contribuir a impulsar el sector manufacturero argentino.

Tabla 1: PBI de Argentina por Sector

Sector	Participación en PBI 2008 (%)	Crecimiento real 2007 (%)	Crecimiento real 2008 (%)
Agricultura, silvicultura y pesca	5.0	9.8	-2.5
Minería y canteras	1.4	-0.5	1.1
Manufactura	16.1	7.6	4.5
Electricidad, gas y provisión de agua	2.6	5.7	3.4
Construcción	6.2	9.9	3.7
Minoristas, mayoristas, hoteles y restaurantes	15.5	10.7	7.9
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	11.0	13.7	12.1
Servicios financieros	5.3	18.6	17.4
Bienes raíces, alquileres y negocios	12.8	4.7	6.3
Sector público y otros servicios	17.3	5.0	4.9
Impuestos y otros ajustes	7.0	11.8	12.6
Total	100.0	2.8	4.8

Nota: Las cifras pueden no coincidir debido al redondeo
Fuente: Dirección Nacional de Cuentas Nacionales

CONECTANDO LA ECONOMÍA ARGENTINA CON EL MUNDO

La economía argentina muestra un fuerte predominio del sector de servicios, el cual representó casi dos tercios del PBI real en 2008. Por otra parte, el sector manufacturero totalizó algo más del 16%, la construcción 6.2% y el sector primario representó la mayor parte del remanente del PBI. El análisis de los índices de crecimiento sectoriales en años recientes indica que las industrias de servicios han sido típicamente las más dinámicas, y que el sector transporte, almacenamiento y comunicaciones y el sector de servicios financieros han registrado un crecimiento anual de dos dígitos desde el año 2005.

Indudablemente, la rápida expansión del sector transporte, almacenamiento y comunicaciones ha sido un factor clave en el crecimiento del PBI real. Durante el período 1993-2008, el sector creció a una tasa promedio anual de 6.6%, significativamente mayor que el promedio de crecimiento de 3.3% registrado por el PBI real durante el mismo período. Como resultado, la participación del sector transporte, almacenamiento y comunicaciones en el PBI real subió de 6.8% en 1993 a 11.0% en el 2008.

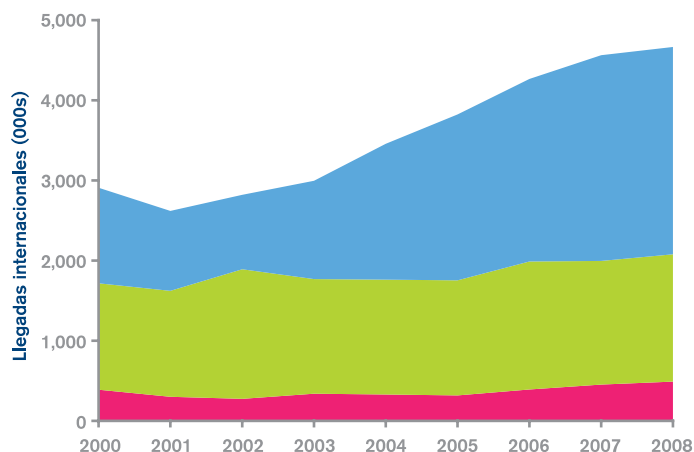
En el año 2008, el transporte aéreo realizó una contribución directa de US\$522 millones al PBI de Argentina medido a precios corrientes, a través de su valor agregado. Sin embargo, la industria se contrajo un 31% en el 2008, como consecuencia de la caída de los ingresos por pasajeros resultante de la crisis económica global y del aumento de los precios del petróleo, el cual trajo aparejado el incremento de los costos del combustible. La transportista nacional de Argentina, Aerolíneas Argentinas, fue nacionalizada a fines del 2008 debido a sus problemas financieros. A pesar de esta fuerte caída, la industria aún así contribuyó más al PBI de Argentina en el 2008 que en el 2002, debido al fuerte crecimiento general de 60% registrado entre el 2002 y el 2007.

La capacidad del transporte aéreo en el mercado argentino cayó a lo largo del 2008 como consecuencia de la recesión, pero a inicios del 2009 había ya comenzando a expandirse nuevamente. A comienzos del 2010, la capacidad era alrededor de un 10-15% superior a los niveles del 2007 y es probable que la contribución al PBI de la industria se haya recuperado en línea con ello.

El sector turismo, de rápido crecimiento, ha sido también un importante contribuyente al crecimiento del PBI durante la década pasada, habiendo crecido alrededor de 50% en términos reales en los cinco años previos al 2008. En la sección a continuación, analizamos el rol esencial desempeñado por la industria aeronáutica liderando este crecimiento.

Argentina es un país muy extenso que se encuentra ubicado en la parte austral de América del Sur. Si bien la demanda de vuelos internos mostró un comportamiento básicamente estable desde el 2005, en el año 2008 fue 30% superior a la registrada en el año 2002. Asimismo, la cantidad de visitantes internacionales que llegan vía aérea ha crecido rápidamente – el número total de visitantes extranjeros que llegaron a aeropuertos argentinos aumentó 1.8 veces desde el año 2002 al 2008 -. Sin embargo, cabe destacar que, de acuerdo al Informe sobre Competitividad del Sector Turismo y Viajes² realizado por el Foro Económico Mundial, la calidad de la infraestructura del transporte aéreo - medida a partir de la opinión de ejecutivos - ha declinado de un puntaje de 3.8 registrado en 2006 a 3.1 en 2008. Se requerirá de una mayor inversión en el sector de transporte aéreo para cumplir con el objetivo de mantener los estándares de servicio.

Figura 2: Llegadas de No Residentes por Medio de Transporte (000s)



Fuente: Dirección de Estudios de Mercado y Estadística - Secretaría de Turismo de la Nación

Las visitas de extranjeros a Argentina crecieron rápidamente durante los últimos años, aumentando casi dos tercios entre los años 2002 y 2008, alcanzando la cifra de 4.6 millones de llegadas. Los visitantes son atraídos por la combinación de cultura y paisajes espectaculares del país, así como por la creciente integración de la economía con los mercados mundiales. Los turistas pueden experimentar la riqueza cultural argentina en cuanto a música, danza y arte, tanto en Buenos Aires como en otras ciudades. La vasta y variada geografía del país contiene cinco lugares de excepcional belleza natural declarados Legado Universal por la UNESCO, entre los que se encuentran las cataratas del sub-tropical Parque Nacional de Iguazú en el norte y los glaciares de la Patagonia en el sur.

²"Travel & Tourism Competitiveness Report 2009", World Economic Forum, 2009.

EL TRÁFICO AÉREO INTERNACIONAL ESTÁ CRECIENDO A UN RITMO MAYOR QUE EL PBI

Desde el año 2008, el transporte aéreo constituye la principal vía de ingreso de visitantes extranjeros y desde el año 2002, ha sido la mayor fuente de aumento de llegadas extranjeras. En el año 2008, el 55% de los turistas (2.6 millones) arribaron vía aérea mientras que en 2002, esta cifra era tan sólo 33%. Del incremento de pasajeros extranjeros total registrado de 1.8 millones, 1.6 millones correspondieron a pasajeros que viajaron por vía aérea.

No obstante ello, la crisis financiera ralentizó el ritmo de expansión del turismo ya que tanto individuos como compañías redujeron la cantidad de viajes realizados. En el año 2008, el crecimiento interanual de visitantes fue tan sólo de 0.8%, lo que contrasta con el promedio anual de crecimiento de 23% registrado durante el período 2002-2007. Las llegadas aéreas internacionales crecieron solamente 2.3% en el año 2008, descendiendo de un promedio de crecimiento del 11% registrado durante el período 2002 - 2007. En el año 2009, el número total de visitantes a Argentina cayó alrededor del 9% y lo recibido de parte del turismo relacionado disminuyó 16%³. Hacia finales del año 2009 y primeros meses del 2010, se ha registrado una recuperación de la mano del comienzo de mejoría de la situación económica.

Más de la mitad de los turistas – estimativamente 57% en el 2007 - provino de América del Sur, mientras que la mayor parte del remanente provino principalmente de Europa o Norte América. El resto del mundo (incluyendo Asia) representó sólo 1.5% de todas las visitas a Argentina. Sin embargo, esta proporción está destinada a cambiar, dado que se espera que mercados emergentes de rápido crecimiento, particularmente China e India, actúen como factores clave del crecimiento global de visitantes durante los próximos veinte años.

La importancia de Asia como futura fuente de crecimiento de pasajeros entrantes pone de manifiesto la importancia de desarrollar una infraestructura de transporte aéreo y servicios de primera clase, requerida para poder hacer frente a la creciente demanda de parte de los viajeros de larga distancia. En el Informe sobre Competitividad del Sector Turismo y Viajes realizado por el Foro Económico Mundial para el año 2009⁴, Argentina ocupa el lugar 72 entre los 133 países evaluados en términos de infraestructura de transporte aéreo en general y el lugar 123 en términos de la calidad de la misma. Estas razones evidencian la necesidad de una mayor inversión en infraestructura de transporte aéreo, esencial para el crecimiento a largo plazo de la industria turística en Argentina.

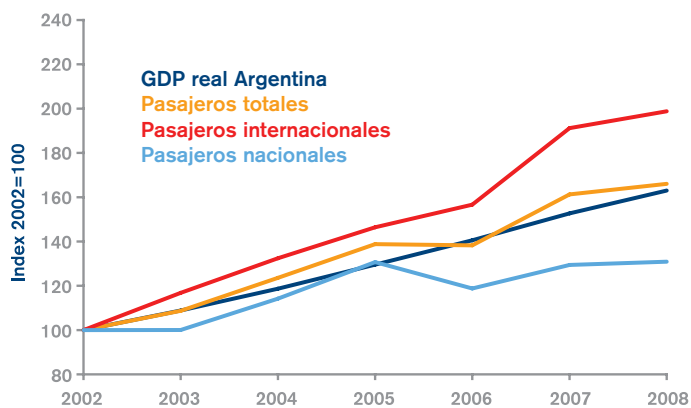
El número de pasajeros aéreos internacionales se duplicó entre los años 2002 y 2008, creciendo a una tasa promedio de 12.1% por año. Durante el mismo período, el PBI real de Argentina creció un 8.5% en promedio anual.

El aumento de la cantidad de pasajeros internacionales ha impulsado significativamente la actividad de servicios de transporte aéreo y del turismo dependiente de éste, incrementando sus contribuciones al PBI de Argentina. Estos dos canales de beneficios son examinados en secciones subsiguientes de este reporte.

El número de pasajeros nacionales aumentó un 30% entre los años 2002 y 2008, equivalente a 4.6% en promedio anual. Sin embargo, durante el período 2005 – 2008 mostró un comportamiento más moderado, con niveles básicamente estables.

En el 2009 el número de pasajeros internacionales cayó en 10%. Sin embargo, se espera que el crecimiento a lo largo del período 2010-2013 sea de 4.7% por año en promedio⁵, aventajando a los pronósticos de crecimiento del PBI del orden de 3.0-3.5% durante el mismo período⁶.

Figura 3: PBI de Argentina y el Tráfico Aéreo de Pasajeros



Fuente: Dirección Nacional de Tráfico Aerocomercial y Encuesta, INDEC.

³World Tourism Barometer, UNTWO, Abril 2010.

⁴"Travel & Tourism Competitiveness Report 2009", World Economic Forum, 2009.

⁵Airline Industry Forecast 2009-2013, IATA, 2009.

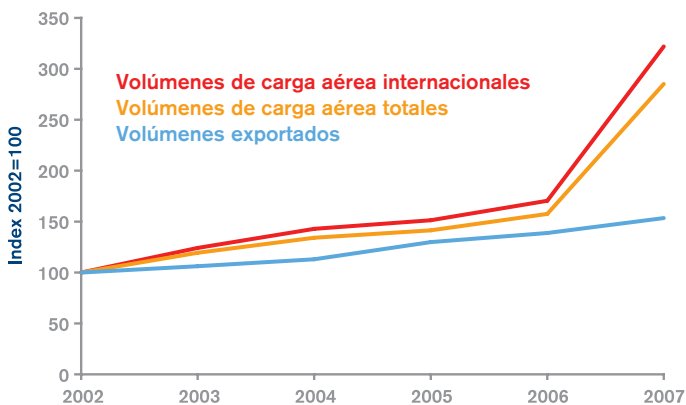
⁶World Economic Outlook, FMI, Abril 2010

UN CONTRIBUYENTE SIGNIFICATIVO PARA LAS EXPORTACIONES DE ARGENTINA

Las exportaciones, que ascendieron a aproximadamente 13% del PBI en el año 2008, constituyen un componente importante de la economía argentina. El crecimiento de las exportaciones y de los excedentes comerciales ha tenido un rol significativo en la recuperación de la economía desde la crisis financiera del 2001 - 2002. Los alimentos y los productos agrícolas constituyeron más del 40% de las exportaciones en el año 2007, seguido por las exportaciones manufactureras que representaron poco más del 25%.

El transporte aéreo ha sido crucial para la expansión de las exportaciones en Argentina. Este crecimiento ha sido apuntalado por un fuerte crecimiento en la carga aérea. A nivel global, si bien el transporte aéreo transporta sólo el 0.5% de las exportaciones mundiales en peso, las mismas representan 35% medidas por su valor⁷, de modo que el transporte aéreo constituye un medio clave en términos de contribución económica. Antes de la reciente crisis financiera mundial, la carga aérea internacional había experimentado un crecimiento total de 3.2 veces durante el período 2002 - 2007 (ver Figura 4).

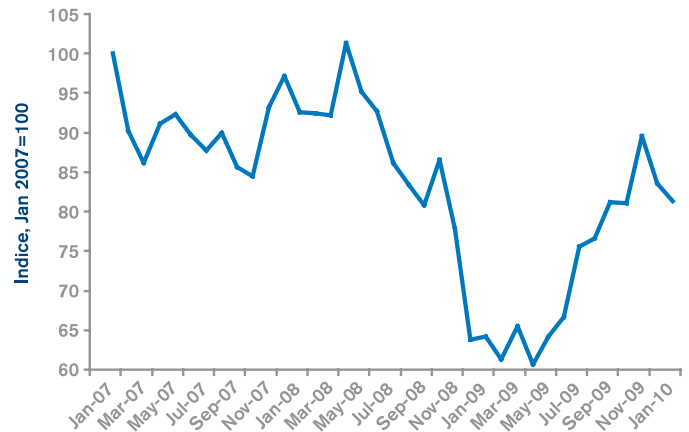
Figura 4: Volúmenes de Carga y Exportaciones de Argentina



Fuente: Dirección Nacional de Tráfico Aerocomercial y Encuesta; World Development Indicators

Tras la fuerte caída sufrida durante la recesión, a comienzos del 2010 la carga aérea ya estaba aproximándose a sus niveles previos a la misma (ver Figura 5). Las aerolíneas encuestadas en julio del 2009 estimaban un crecimiento para la carga aérea en el orden del 3.4% anual para el período 2010-2013⁸. Esta estimación probablemente refleje una posición conservadora derivada de la extensión de la caída que se estaba experimentando en el momento de la encuesta. El rebote mayor a lo previsto registrado en el comercio global y la mejora económica, deberían generar tasas de crecimiento de la carga aérea en el mercado argentino que sobrepasen con holgura estas cifras.

Figura 5: Carga aérea del mercado argentino en toneladas, índice ajustado por estacionalidad



Fuente: IATA ODS.

Típicamente, el transporte aéreo resulta más beneficioso (vale decir, efectivo en cuanto a costo) para el movimiento de bienes de mayor valor, ya que éstos son más livianos por unidad de peso de valor. Por lo tanto, el crecimiento del transporte aéreo beneficiaría a la economía de Argentina tanto por facilitar el crecimiento del mercado de exportación como por fomentar que la producción se movilice hacia bienes de mayor valor. En el análisis realizado en "The Global Enabling Trade Report 2009"⁹, Argentina se encuentra calificada en el puesto 97 entre los 121 países evaluados en lo que hace a libre flujo de comercio, y la calidad de su infraestructura de transporte aéreo fue señalada como una desventaja competitiva para el país. Esta evaluación indica claramente que la infraestructura aérea de Argentina presenta aún gran espacio para su desarrollo, a partir de lo cual el país podría obtener importantes beneficios comerciales y económicos.

⁷Global Cargo Market Projections for 2006, Colography Group, 2005.

⁸Airline Industry Forecast 2009-2013, IATA, 2009.

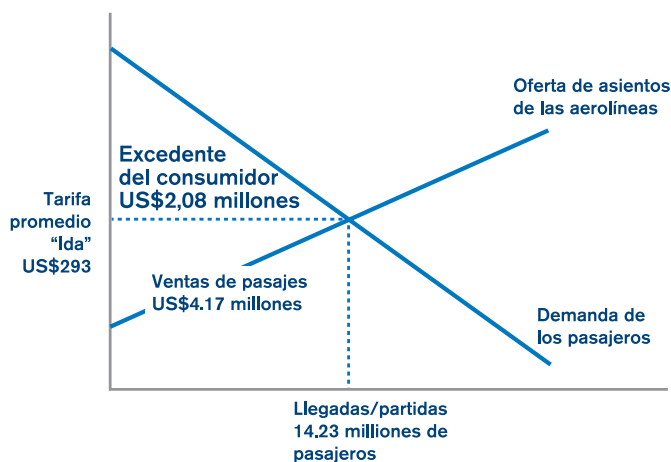
⁹"The Global Enabling Trade Report 2009". World Economic Forum, 2009.

IMPORTANTES BENEFICIOS ECONÓMICOS PARA LOS PASAJEROS DE LAS AEROLINEAS

El principal valor económico derivado del transporte aéreo es el beneficio recibido tanto por los pasajeros de las aerolíneas como por los propios embarcadores. Si bien los pasajeros se encuentran dispuestos a pagar el valor de su pasaje aéreo, un gran número de ellos valorará el viaje mucho más que por el costo del pasaje: lo hará en función del placer de la visita turística o del valor del negocio logrado a través del viaje.

Los economistas llaman excedente del consumidor al valor recibido por el pasajero por encima del costo del pasaje. Se estima que las ventas del mercado de pasajeros volando hacia, desde y dentro de Argentina totalizaron US\$ 4,170 millones en el año 2009, con 4.23 millones de embarques de pasajeros y un precio promedio de US\$ 293 por pasaje en una sola dirección. Considerando una elasticidad de precio promedio para la demanda de pasajeros de menos 1, el excedente del consumidor para los pasajeros se estima que alcanza US\$ 2,080 millones anuales (ver Figura 6).

Figura 6: Excedente del Consumidor para Pasajeros, 2009



BENEFICIOS DE LA CONECTIVIDAD POR EL LADO DE LA OFERTA

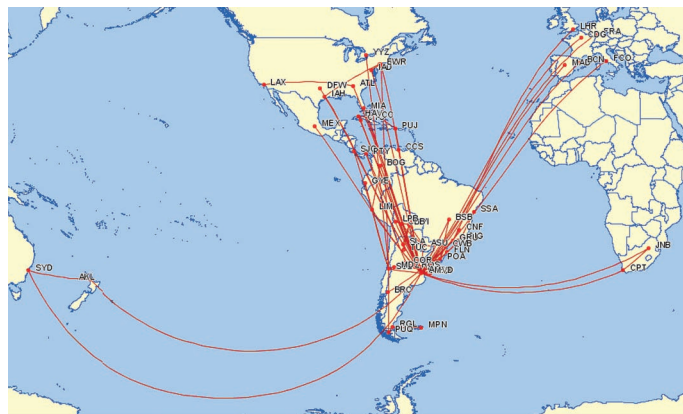
Para un país como Argentina, las conexiones de transporte aéreo a los mercados clave resultan vitales para el desarrollo y crecimiento a largo plazo. Se trata de un activo de infraestructura que posibilita el comercio internacional con las consiguientes influencias beneficiosas que la competencia de ultramar trae sobre la productividad, promueve la inversión extranjera directa y el turismo, y facilita la obtención de beneficios menos tangibles como el intercambio de ideas. En tal sentido, cobra importancia la introducción o expansión de rutas hacia los principales destinos dentro de la red del transporte aéreo global.

A lo largo de la última década, los servicios internacionales de Argentina permanecieron concentrados en Latinoamérica y América del Norte, con una serie de conexiones transatlánticas a los principales centros de distribución aérea europeos (ver figuras 7 y 8). Hacia mayo de 2009, las empresas transportistas que llegaban a Argentina habían racionalizado algunas de sus rutas europeas, mientras que se destacaba la incorporación de nuevos servicios directos a Johannesburgo y Sydney.

Figura 7: Rutas Internacionales, Mayo 2002



Figura 8: Rutas Internacionales, Mayo 2009

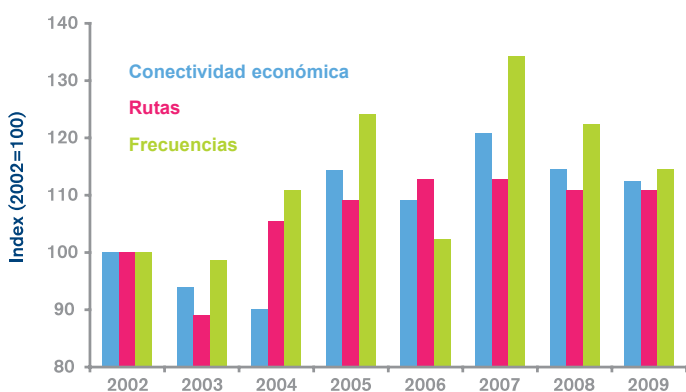


Source: SRS Analyser, IATA

En conjunto, el número de rutas internacionales aumentó un 11% entre 2002 y 2009, en gran parte debido a los nuevos servicios desde Buenos Aires. Sin embargo, algunas conexiones internacionales provenientes de aeropuertos regionales también contribuyeron al aumento.

En el año 2007, el total de frecuencias de vuelos internacionales había aumentado un 34% con respecto a 2002. Sin embargo, en el 2009 este aumento se había contraído hasta llegar a tan sólo 14%, comparado con los niveles de 2002 (ver Figura 9). Esta caída, consecuencia de la severidad de la recesión del período 2008-2009, probablemente sea revertida a medida que la economía se recupere. El número de asientos disponibles mostró un comportamiento similar al de las frecuencias. A lo largo de este período, los asientos por semana aumentaron 69% y el número de frecuencias entre Buenos Aires y Madrid –un destino no sólo económicamente importante por sí mismo sino también como punto de conexión a la red global de aerolíneas facilitando un mayor acceso a un gran número de nuevos destinos y mercados- se duplicó.

Figura 9: Conectividad de Argentina con la Red Aérea Global



Fuente: SRS Analyser, IATA

Entre los años 2002 y 2009, Argentina vio aumentar un 12% su conectividad, medida como la ponderación del número de asientos disponibles por la importancia del destino dentro de la red de aerolíneas. Este aumento habría sido aún mayor de no ser por la severidad de la recesión 2008-2009. El aumento de la conectividad crea beneficios económicos sustanciales para Argentina, proporcionándole impulso a su productividad a largo plazo y al crecimiento del PBI. Investigaciones recientes¹⁰ han demostrado que existe un nexo significativo entre la conectividad aérea, la productividad empresarial y el crecimiento a largo plazo del PBI.

Si bien la conectividad de Argentina se ha incrementado desde el año 2002, permanece aún relativamente baja - en relación al PBI - comparada con la de otros países (ver Figura 10). Dentro de la red global de aerolíneas, la conectividad de Argentina relativa al PBI se encuentra por debajo de la de otros países latinoamericanos tales como Panamá y México, pero por encima de la de Brasil.

Existen varios factores económicos importantes que determinan el nivel y el crecimiento a largo plazo de la economía de un país. Activos tales como los recursos naturales y energéticos por un lado, y poblaciones mejor educadas por el otro, resultan críticos. Sin embargo, el nivel de conectividad aérea también tiene un impacto en el rendimiento económico a largo plazo, ya que provee la infraestructura que hace posible el comercio, el turismo, la inversión extranjera directa, la competencia y el intercambio de ideas, todo lo cual pueden dar gran impulso a la productividad de los negocios. La IATA estima que, por cada 10% de incremento de la conectividad en relación al PBI, Argentina podría registrar un aumento anual de US\$401 millones en su PBI a largo plazo. Esto pone en evidencia por un lado, de qué manera una conectividad relativamente baja puede restringir el desarrollo económico y, por el otro, los sustanciales beneficios económicos que podrían estar disponibles a través de incrementos futuros en los niveles de conectividad de Argentina.

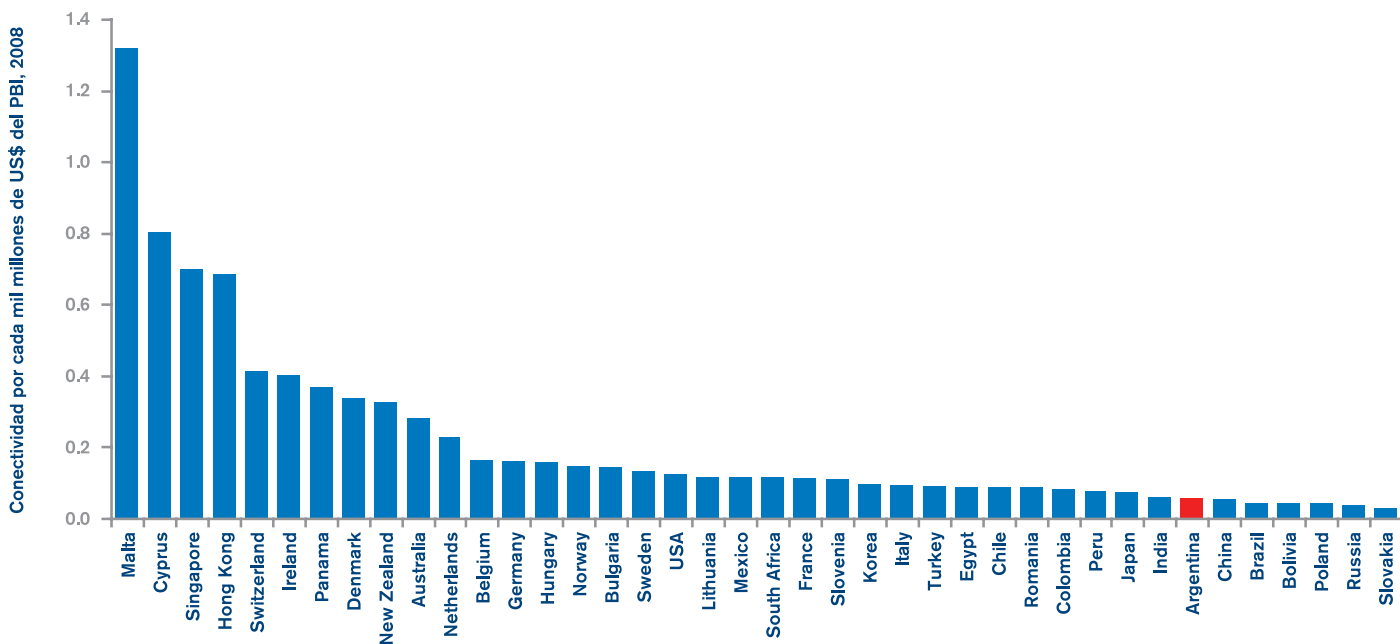
Tabla 2: Impacto en el PBI a largo plazo de Argentina proveniente de su nivel de conectividad aérea

	Conectividad aérea por cada US\$1000 millones de PBI, 2009	Impacto sobre el PBI de un aumento del 10%
Argentina	0.057	+ US\$401 millones (0.07%)

Fuente: IATA. FMI para PBI (base PPP)

¹⁰IATA Economic Briefing (2007), "Aviation Economic Benefits", ver www.iata.org/economics

Figura 10: Conectividad Aérea por País



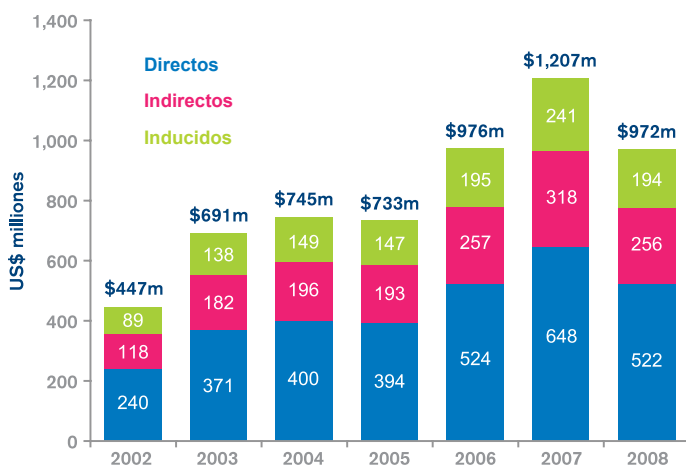
Source: SRS Analyser, IATA

BENEFICIOS POR EL LADO DE LA DEMANDA PARA LA ECONOMIA ARGENTINA

Por el lado de la demanda, el transporte aéreo realiza una importante contribución al PBI de Argentina a través del valor agregado que crea y la demanda y empleo que fluyen de dicha actividad a través de su cadena de suministros hacia otras industrias.

A pesar de la caída significativa sufrida en 2008 como consecuencia de la crisis financiera global, el alza de los precios del petróleo y las dificultades afrontadas por la transportista nacional Aerolíneas Argentinas, la contribución del transporte aéreo a la economía argentina ha aumentado desde la crisis financiera ocurrida a comienzos de esta década. Su impacto directo, en términos de beneficios creados a través del empleo y la actividad económica en aerolíneas y aeropuertos, fue estimado en US\$522 millones en 2008 (ver Figura 11), lo que representa el doble que la cifra registrada en 2002 de US\$240 millones, a valores corrientes.

Figura 11: Servicios Aéreos – Beneficios Económicos de Argentina



Nota: Las cifras pueden no coincidir debido al redondeo
Fuente: Oxford Economics

En 2007, previo a la crisis económica sin precedentes que afectó a la industria, la contribución directa al PBI había alcanzado US\$648 millones, 2.7 veces más alta que aquella del año 2002.

Adicionalmente a la contribución directa de la industria de las aerolíneas al PBI de Argentina, se producen otros impactos a lo largo de la cadena de suministros que estimulan el empleo y la actividad económica, denominados impactos indirectos. Por otra parte, el gasto generado por el ingreso ganado dentro de la industria aeronáutica y la cadena de suministros en bienes y servicios en otras industrias, genera beneficios extra denominados impactos inducidos. Se estima que el valor agregado total creado por los servicios aéreos – incluyendo los beneficios directos, indirectos e inducidos – ha sido de aproximadamente US\$972 millones en el año 2008, equivalente a 0.3% del PBI total de Argentina. Este valor agregado total se ha incrementado por casi US\$525 millones en términos corrientes desde el año 2002 (ver Tabla 3).

En 2007, antes que la crisis afectara la industria del transporte aéreo de Argentina, el impacto total sobre el PBI había llegado a US\$1,200 millones, tomando en cuenta los efectos directos, indirectos e inducidos. La severidad de la recesión del 2008 y 2009 causó una cierta declinación de ese nivel. Sin embargo, esta declinación cíclica debería ser revertida a medida que la economía se recupera.

Si bien los servicios aéreos son una industria altamente intensiva en lo que a capital se refiere, también constituyen una gran fuente de empleo. Asimismo, generan un gran número de puestos de trabajo adicionales a través de los efectos de la cadena de suministros y del gasto del consumidor. En el año 2008, 12,000 personas estuvieron empleadas en forma directa en servicios de transporte aéreo en Argentina y la industria generó más de 36,000 empleos en la economía en general. Cabe destacar que estas cifras se han reducido, probablemente en forma temporal, debido a la severidad de la recesión del período 2008-2009.

Tabla 3: Servicios Aéreos – Beneficios Económicos de Argentina

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
PBI (mnUS\$)							
Directo	240	371	400	394	524	648	522
Indirecto	118	182	196	193	257	318	256
Inducido	89	138	149	147	195	241	194
TOTAL	447	691	745	733	976	1,207	972
Empleo (personas)							
Directo	10,996	9,867	9,919	10,277	10,386	10,795	11,921
Indirecto	13,150	11,800	11,861	12,290	12,420	12,909	14,256
Inducido	12,089	15,311	14,832	12,554	14,799	15,308	9,971
TOTAL	36,235	36,977	36,612	35,121	37,605	39,013	36,148
Salarios (mnUS\$)							
Directo	101	119	132	143	244	348	445
Indirecto	28	30	33	41	49	61	84
Inducido	26	39	41	42	58	73	59
TOTAL	155	187	206	225	351	482	588
Impuestos (mnUS\$)							
Directo	38	54	59	59	82	106	98
Indirecto	7	13	17	17	22	28	22
Inducido	5	10	13	13	17	21	17
TOTAL	50	78	88	88	121	154	137

Fuente: Oxford Economics

Típicamente, los empleos generados por los servicios aéreos son sumamente productivos, debido a la naturaleza altamente intensiva en capital de la industria, como así también al nivel de especialización requerido en muchas de las funciones laborales. Consecuentemente, una gran proporción del empleo generado goza de sueldos relativamente altos comparados con aquéllos de muchos otros sectores de la economía. De esta manera, el transporte aéreo generó el 0.2% del número de empleos y el 0.6% del ingreso salarial de Argentina en el 2008 (ver Tabla 4).

Por otra parte, el transporte aéreo produce una considerable contribución impositiva que brinda apoyo a los ingresos del gobierno argentino, lo cual resulta particularmente importante en escenarios de difícil trasfondo fiscal. En 2009, Argentina registró un déficit presupuestario por primera vez desde 2002 y se espera que permanezca en déficit durante 2010. Por otra parte, el país continúa luchando contra altos niveles de deuda externa - un legado de la crisis financiera de comienzos de siglo - , con un estimado de US\$ 15,000 millones de vencimientos para el corriente año.

Los pagos directos de impuestos de la industria de las aerolíneas se estimaron en **US\$98 millones** para el año 2008. Si se le adicionan los impactos indirectos e inducidos, se obtiene una contribución total a los ingresos por impuestos del Gobierno de **US\$137 millones**, equivalente a cerca del **0.5%** del total de ingresos por impuestos de Argentina.

Los servicios de transporte aéreo también contribuyen a las ganancias por exportaciones tanto directamente, a través de la actividad de las aerolíneas, como indirectamente a través de la facilitación de las exportaciones por otros sectores de la economía. Se ha estimado que los servicios aéreos han generado directamente US\$360 millones en exportaciones en el 2008, equivalente al 0.4% del total de las exportaciones argentinas en ese año.

Tabla 4: Servicios Aéreos – Beneficios Económicos Totales de Argentina (incluye efectos directos, indirectos e inducidos)

	PBI (mnUS\$)	Empleo (personas)	Salarios (mnUS\$)	Impuestos (mnUS\$)	Exportaciones (mnUS\$)
2002	447	36,235	155	50	60
2003	691	36,977	187	78	123
2004	745	36,612	206	88	208
2005	733	35,121	225	88	260
2006	976	37,605	351	121	296
2007	1,207	39,013	482	154	377
2008	972	36,148	588	137	360
Contribución a los totales de Argentina					
	PBI	Empleo	Salarios	Impuestos	Exportaciones
2002	0.4%	0.3%	0.5%	0.8%	0.2%
2003	0.5%	0.3%	0.5%	0.8%	0.4%
2004	0.5%	0.2%	0.5%	0.7%	0.5%
2005	0.4%	0.2%	0.4%	0.6%	0.4%
2006	0.3%	0.2%	0.5%	0.4%	0.6%
2007	0.5%	0.2%	0.6%	0.7%	0.6%
2008	0.3%	0.2%	0.6%	0.5%	0.4%

Fuente: Oxford Economics

EL TRANSPORTE AÉREO APORTA BENEFICIOS ADICIONALES AL TURISMO

Adicionalmente a los impactos directos y multiplicadores - indirecto e inducido - descriptos, los servicios de transporte aéreo cumplen un rol clave al facilitar el crecimiento de la industria turística de Argentina. Tal como se reportó previamente, el crecimiento del número total de visitantes ha sido liderado por los turistas que arribaron vía aérea (ver Figura 3). Más de 4.6 millones de turistas arribaron a Argentina en el 2008, 55% de los cuales lo hizo por vía aérea - versus 33% en 2002. En el 2008, los turistas en promedio gastaron US\$989 durante su visita. Durante la recesión sufrida en el 2009, esta cifra bajó a US\$912, un 16% menos que el año anterior¹¹. Se espera que esta disminución sea revertida a medida que la economía continúe recuperándose a lo largo del 2010.

Se estima que el impacto de los turistas que llegaron vía aérea ha impulsado el PBI de Argentina en más de US\$1,700 millones en el año 2008, equivalente a cerca de 0.5% del mismo (ver Tabla 5).

El año 2008 fue un período difícil para las industrias aeronáutica y turística como consecuencia de la recesión global. Las visitas extranjeras a Argentina se incrementaron sólo 2.3% (ver Figura 2), comparadas con 7% del año previo, mientras que el crecimiento de las llegadas aéreas fue de sólo 0.8%. Por esta razón, el PBI turístico relacionado al el transporte aéreo aumentó sólo 5.5% a

precios corrientes y en realidad cayó un 11.3% al ajustarlo por inflación. En este contexto, la contribución al PBI de Argentina realizada por el turismo relacionado al transporte aéreo cayó de 0.6% en el 2007 a 0.5% en el 2008. En el 2009, el número total de visitantes a Argentina cayó casi un 11%¹², disminuyendo el impacto del turismo en el PBI con respecto a los niveles de 2008.

El turismo es más intensivo en trabajo que en capital. Se estima que el turismo relacionado con el transporte aéreo dio apoyo a más de 124,000 empleos en el 2008, equivalente al 0.7% de todos los puestos de trabajo en Argentina y superior a su participación en el PBI.

Los ingresos salariales totales provenientes del turismo relacionado con el transporte aéreo fueron estimados en US\$525 millones para 2008, equivalente al 0.5% del total de ingresos salariales de Argentina.

El ingreso por impuestos generado por el turismo fue estimado en US\$148 millones para el año 2008, equivalente al 0.5% del correspondiente al total de la economía. El turismo relacionado con el transporte aéreo también generó un considerable ingreso por exportaciones de US\$2,900 millones, 3.7% del total de exportaciones de Argentina.

Tabla 5: Servicios Aéreos de Argentina: Impacto del Turismo (incluye la contribución del gasto de los viajeros aéreos)

	PBI (mnUS\$)	Empleo (mnUS\$)	Salarios (mnUS\$)	Impuestos (mnUS\$)	Exportaciones (mnUS\$)
2002	342	64,456	99	20	565
2003	531	82,051	149	39	944
2004	706	97,945	196	60	1,305
2005	1,019	121,535	290	88	1,737
2006	1,233	130,331	366	105	2,082
2007	1,648	145,727	497	143	2,803
2008	1,740	124,394	525	148	2,942
Contribución a los totales de Argentina					
	PBI	Empleo	Salarios	Impuestos	Exportaciones
2002	0.3%	0.5%	0.3%	0.3%	1.9%
2003	0.4%	0.6%	0.4%	0.4%	2.8%
2004	0.5%	0.6%	0.5%	0.5%	3.3%
2005	0.6%	0.8%	0.6%	0.6%	3.8%
2006	0.6%	0.8%	0.6%	0.6%	3.9%
2007	0.6%	0.9%	0.6%	0.6%	4.3%
2008	0.5%	0.7%	0.5%	0.5%	3.7%

Fuente: Oxford Economics

¹¹World Tourism Barometer, UNTWO, Abril 2010

¹²World Tourism Barometer, UNTWO, Abril 2010

BENEFICIOS TOTALES POR EL LADO DE LA DEMANDA PARA LA ECONOMIA ARGENTINA

Sumando las contribuciones por el lado de la demanda de los servicios de transporte aéreo y del turismo relacionado con el mismo, se obtiene un valor total estimado de US\$2,700 millones para el año 2008, equivalentes al 0.8% del PBI de Argentina (ver Tabla 6). Estas contribuciones dan respaldo a cerca de 161,000 puestos de trabajo (1.0% del total de empleo en el país), proveyendo ingresos salariales de US\$1,100 millones (participación de 1.1% del total de la economía). La contribución total por impuestos fue US\$284 millones en el 2008, equivalente al 1% del total de ingresos por impuestos en Argentina. Las exportaciones relacionadas con el transporte aéreo fueron US\$3,300 millones, lo que representa el 4.1% del total de exportaciones del país.

La contribución por el lado de la demanda del transporte aéreo aumentó significativamente del 2002 al 2007 con respecto a todos los indicadores (PBI, empleo, etc.), tanto en términos absolutos como en la contribución proporcional a toda la economía argentina. Las condiciones económicas sin precedentes afrontadas por la industria del transporte aéreo en el 2008 y 2009 significó que su contribución total al PBI, empleo e impuestos cayeran durante el 2008 en valores absolutos, mientras que la contribución porcentual cayó de acuerdo a todos los indicadores de la demanda.

Tabla 6: Contribuciones por el lado de la demanda de los servicios de transporte aéreo y turismo

	PBI (mnUS\$)	Empleo (jobs)	Salarios (mnUS\$)	Impuestos (mnUS\$)	Exportaciones (mnUS\$)
2002	788	100,691	254	70	624
2003	1,222	119,029	336	117	1,067
2004	1,452	134,557	402	148	1,513
2005	1,752	156,656	515	176	1,996
2006	2,209	167,936	717	225	2,379
2007	2,855	184,740	979	297	3,180
2008	2,713	160,542	1,113	284	3,302
Contribución a los totales de Argentina					
	PBI	Empleo	Salarios	Impuestos	Exportaciones
2002	0.8%	0.7%	0.9%	1.2%	2.2%
2003	0.9%	0.8%	0.9%	1.2%	3.2%
2004	0.9%	0.9%	0.9%	1.1%	3.8%
2005	1.0%	1.0%	1.0%	1.1%	4.3%
2006	1.0%	1.0%	1.1%	1.2%	4.5%
2007	1.1%	1.1%	1.2%	1.3%	4.9%
2008	0.8%	1.0%	1.1%	1.0%	4.1%

Fuente: Oxford Economics

ESTIMANDO LOS BENEFICIOS DERIVADOS DE NUEVOS SERVICIOS

La mayor parte de la conectividad internacional de Argentina proviene de servicios hacia y desde Buenos Aires. Desde el año 2000, se ha agregado una serie de nuevas rutas hacia este puerto de entrada, siendo una de ellas la que une Ezeiza con el aeropuerto de Houston en los Estados Unidos. Esta ruta aumenta la conectividad internacional de Argentina en cerca del 2% y realiza una importante contribución económica a los totales generales (ver Tabla 7).

En el año 2008, se estimó que la ruta de Buenos Aires a Houston tenía más de 23,000 pasajeros salientes - con un número similar en la dirección IAH – EZE - , cifra que representaba cerca del 0.3% del total general de pasajeros hacia, desde y dentro de Argentina. Cabe aclarar que, dado que esta ruta conecta dos centros con importante nivel de actividad económica, es probable que los beneficios de este servicio resulten proporcionalmente mayores a aquéllos derivados de un servicio promedio que conecte localidades de menor relevancia económica.

En ausencia de estimaciones más detalladas y con el fin de obtener una indicación de los beneficios mínimos asociados a la ruta, asumiremos que un cambio en los pasajeros tendría un impacto lineal. La Tabla 7 muestra que la ruta EZE – IAH genera por lo menos US\$8 millones de excedente del consumidor para los pasajeros, US\$5 millones para el PBI e impulsa el empleo en cerca de 140 puestos de trabajo. Asimismo, genera ingresos salariales de aproximadamente US\$2 millones y US\$700,000 de ingresos adicionales por impuestos para el gobierno.

Tabla 7: Contribución económica en el 2008 de la ruta EZE – IAH

	2008	Contribución estimada de la ruta EZE – IAH en el 2008
Pasajeros salientes	7,420,129	23,170
Beneficios económicos para los pasajeros (mnUS\$)	2,502	8
Impulso al PIB (mnUS\$)	1758	5
Impulso al empleo	44,205	138
Impulso a los ingresos salariales (mnUS\$)	635	2
Impulso a los ingresos impositivos (mnUS\$)	218	0.7

Fuente: Oxford Economics, IATA

ESTIMANDO EL COSTO ECONÓMICO DE LOS CARGOS AEROPORTUARIOS

Es importante que los cargos e impuestos aeroportuarios sean mantenidos en línea con el concepto de eficiencia de costos en la provisión de servicios en el aeropuerto. De lo contrario, los aumentos en los cargos e impuestos del aeropuerto podrían tener un fuerte impacto negativo ya que podrían anular cualquier ingreso derivado del mismo por medio de una reducción significativa en los beneficios económicos que la aviación genera. A modo de ilustración, consideremos el impacto de un aumento hipotético del 50% en los cargos por salida de pasajeros en el aeropuerto de Ezeiza (ver Tabla 8). Actualmente, los cargos promedian alrededor de US\$ 28.3 por salida, lo que equivale a 4.2% del valor en promedio del pasaje.

Un alza del 50% en los cargos de salida incrementaría el costo de viajar desde Argentina en 2.1%. Investigaciones recientes¹³ demuestran que se registraría una caída del 11% en promedio en el número de pasajeros por cada 10% de alza en los pasajes aéreos de los mercados que conforman la mayor parte del tráfico hacia/desde Argentina. Por lo tanto, un aumento del 2.1% en el costo de los pasajes traería aparejada una reducción de más de 166,000 salidas de pasajeros y llegadas de turistas por vía aérea.

Si bien se produciría un aumento en los ingresos de US\$98 millones como consecuencia del mayor cargo de salida, gran parte del mismo - si no todo - resultaría anulado por los costos económicos para los pasajeros y para la economía de Argentina. Se estima que el impacto directo en los pasajeros sería una pérdida del beneficio económico (excedente del consumidor) de US\$56 millones, debido a los mayores costos de viaje.

Se estima que esta reducción tanto en el tráfico aéreo como en el gasto de los pasajeros, afectaría el PBI anual de Argentina en US\$39 millones, causaría una pérdida de 992 puestos de trabajo, reduciría los ingresos salariales por US\$14 millones y reduciría los ingresos por impuestos del Gobierno en US\$5 millones, como resultado de menores pagos de impuestos corporativos y a la renta.

¹³IATA Economic Briefing (2008). "Air Travel Demand", ver www.iata.org/economics

Tabla 8: Costos económicos derivados de un aumento en tasas de embarque a pasajeros

	2008	50% rise in charges	Change
Tasa por pasajero (US\$)	28.3	42.4	14.1
Como porcentaje del pasaje promedio con retorno	4.2%	6.3%	2.1 pts
Pasajeros salientes	7,420,129	7,253,683	-166,447 (-2.2%)
Beneficio económico para los pasajeros (US\$mn)	2,502	2,446	-56
Contribución al PBI (US\$mn)	1,758	1,719	-39
Contribución al Empleo	44,205	43,213	-992
Contribución a los Ingresos Salariales	635	621	-14
Contribución a los Ingresos por Impuestos	218	213	-5

Fuente: Oxford Economics, IATA

NOTA ACERCA DE LA METODOLOGIA

- Los beneficios económicos para los pasajeros son estimados tal como se muestra en la Figura 6.
- Los beneficios por el lado de la oferta provenientes de la conectividad fueron estimados en base a la metodología publicada en "Airline Economic Benefits: IATA Economic Briefing N° 8, Julio 2007"
- Los beneficios por el lado de la demanda para el PBI y los beneficios del turismo fueron estimados por Oxford Economics usando su modelo económico global y modelos satélite.
- Los beneficios de los nuevos servicios fueron estimados midiendo la adición al número de pasajeros y utilizando el análisis provisto por Oxford Economics, asumiendo un impacto lineal de un incremento porcentual en el número de pasajeros.
- El costo económico de los cargos fue estimado tal como se explica en la última sección, junto con el uso del análisis proporcionado por Oxford Economics, asumiendo un impacto lineal derivado de un incremento porcentual en el número de pasajeros.

Auspiciado por



www.iata.org/economics