



*Aerolíneas
Argentinas*



IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y
TERRITORIAL

2013-2022

IMPACTO ECONÓMICO DEL TRANSPORTE AÉREO

El transporte aéreo es un componente fundamental de la economía mundial y su relevancia en el desarrollo y el bienestar de las poblaciones está vinculada con su rol facilitador de intercambios comerciales, sociales y culturales. La provisión de servicios aerocomerciales es un elemento esencial de cohesión territorial que puede generar oportunidades socioeconómicas tanto positivas como negativas en distintos territorios dependiendo de la calidad de la oferta aerocomercial y la capacidad de la infraestructura disponible. En este sentido, la conectividad y accesibilidad aéreas son fundamentales para estimular la generación de puestos de trabajo y valor agregado en otras actividades como el turismo, el tráfico de cargas y correo, los viajes por negocios, las inversiones, etc.

Existen diversas metodologías para estimar el beneficio socioeconómico y territorial total que aporta el transporte aéreo en distintas ciudades, regiones y países. IATA, Oxford Economics, OACI y ATAG anualmente presentan informes sobre los beneficios económicos de la aviación en las distintas regiones del mundo. Estos estudios definen cuatro tipos de impactos: directos, indirectos, inducidos y catalíticos poniendo en foco los empleos, el valor agregado, las utilidades, los salarios y la recaudación impositiva generados por el transporte aéreo y sus actividades afines. Los impactos directos están relacionados con la operación en los aeropuertos y su entorno inmediato; los indirectos con la cadena de proveedores de las actividades directas; los inducidos son generados por el consumo correspondiente al proceso de reproducción social del personal incluido en el impacto directo e indirecto; por último, el impacto catalítico se vincula con la atracción, retención y expansión de la actividad económica del territorio estudiado como resultado de la accesibilidad a los mercados provista por el transporte aéreo –inversiones atraídas, turismo receptivo, incremento de productividad–.

Utilizando de referencia la metodología desarrollada por IATA y otros estudios complementarios sobre la actividad se estimaron los impactos socioeconómicos y territoriales generados por Aerolíneas Argentinas en la economía argentina desde el año 2013 hasta 2022.



Turismo facilitado por el transporte aéreo

El transporte aéreo es un factor determinante del producto turístico nacional e internacional. La actividad turística facilitada por la actividad aerocomercial es tenida en cuenta como uno de los impactos catalíticos fundamentales dentro los beneficios del transporte aéreo. El impacto del turismo por vía aérea está vinculado con el gasto y la estadía promedio de los turistas residentes y no residentes.

Los datos provenientes de la Encuesta de Viajes y Turismo de los Hogares y de la Encuesta de Turismo Internacional realizadas por el Ministerio de Turismo de la Nación se relacionaron con los datos de los pasajeros aéreos para conocer el gasto y estadía promedio de los turistas receptivos e internos que se desplazaron en avión, según su país de origen y lugar de destino. El gasto en todas las regiones del país de los turistas receptivos extranjeros y el turismo interno es contabilizado como parte del impacto positivo de la actividad aérea.

En términos económicos, los turistas receptivos internacionales y los turistas internos transportados por Aerolíneas Argentinas año a año realizaron grandes aportes a las economías regionales de todo el país. Por otra parte, como los servicios aéreos también facilitan el turismo emisor hacia otros países, las bases de datos citadas también permiten conocer el gasto promedio de los turistas emisivos según lugar de destino.

Los resultados presentados a continuación deben ser considerados en el marco de la recuperación del mercado aerocomercial argentino ocurrida en el año 2022, luego de la pandemia vinculada al virus SARS-CoV-2 (Covid-19) que afectó al mercado global de transporte aéreo durante los años 2020 y 2021, lo cual tuvo incidencia directa sobre la oferta de servicios aéreos y la demanda aerocomercial fundamentalmente asociada al turismo receptivo.

Impacto económico del turismo facilitado por Aerolíneas Argentinas en la República Argentina (2013-2022)

Turismo receptivo e interno

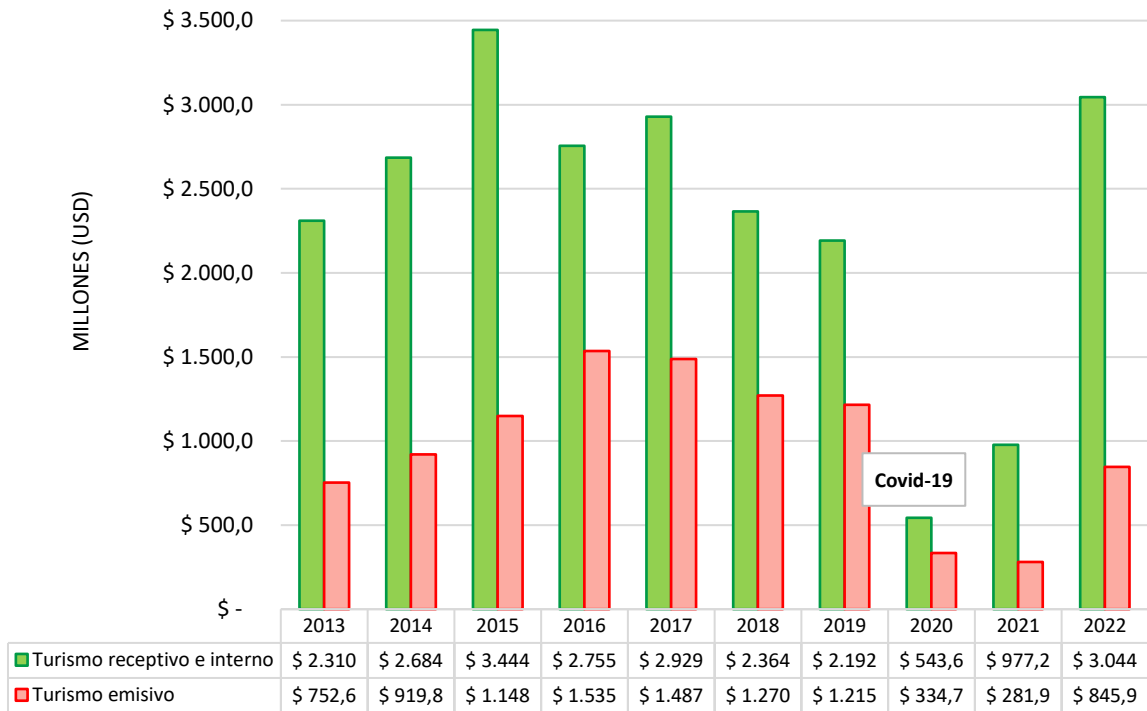
USD 23.245.650.138

Turismo emisor

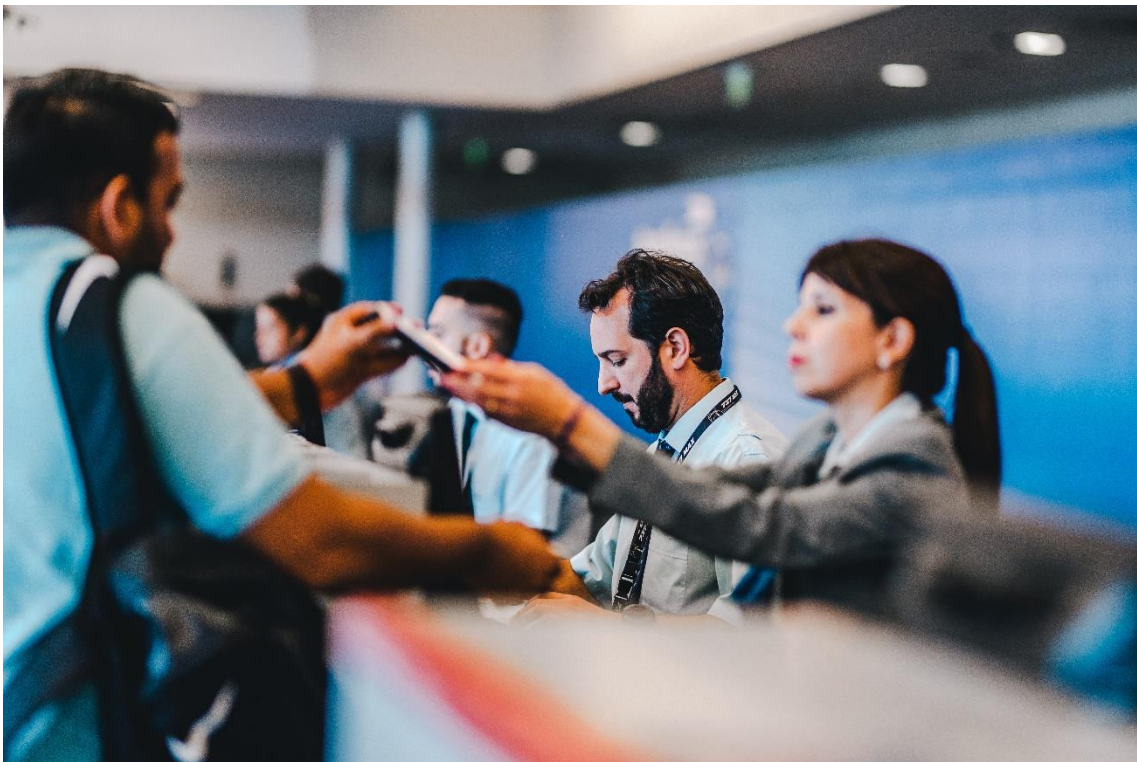
USD 9.792.373.308



Gráfico 1: Impacto económico del turismo facilitado por Aerolíneas Argentinas en la República Argentina (2013-2022)



Fuente: Elaboración propia en base a datos de Aerolíneas Argentinas, la Dirección Nacional de Migraciones, del Ministerio de Turismo de la Nación, de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) y OAG.



Beneficios socio-económicos vinculados con la demanda aerocomercial

El tráfico de pasajeros y cargas por vía aérea realiza una importante contribución al PBI a partir del valor agregado y el empleo creados por la actividad aerocomercial y su cadena de suministros. Este tipo de efectos económicos son observables a partir de las ventas/ingresos, salarios e impuestos generados tanto por las actividades aerocomerciales como las aeroportuarias.

El Producto Bruto Aeroportuario (PBA) generado por Aerolíneas Argentinas representa el consumo de los pasajeros transportados y el gasto de la línea aérea en los aeropuertos de todo el país, junto con los salarios e impuestos de la actividad aerocomercial. Por ello, el PBA contiene los impactos directos, indirectos e inducidos asociados a la operación de la Aerolíneas Argentinas. Este indicador está compuesto por:

- La facturación de los denominados “servicios aeronáuticos” que se relacionan con tasas reguladas vinculadas a la aeronavegación e incluye los montos abonados por la línea aérea en concepto de tasas (como la tasa de aterrizaje y la tasa de estacionamiento de aeronaves) y el total de lo abonado por los pasajeros en concepto de Tasa de Uso de Aeroestación Nacional e Internacional.
- La facturación total de los llamados “servicios no aeronáuticos” compuesta por lo abonado por la línea aérea en servicios aeroportuarios (como el alquiler de espacios en los aeropuertos, publicidad, uso de mostradores, servicio de carga de combustible, etc.) y por el conjunto de consumos efectuados en los aeropuertos del país por parte de los pasajeros de la línea aérea (gastronomía, compras de bienes, servicios contratados, entretenimiento, estacionamiento vehicular).
- La masa salarial del personal de Aerolíneas Argentinas afectado en el país.
- Los impuestos correspondientes a Aerolíneas Argentina en el país, sin contabilizar los montos de las tasas incluidas como “servicios aeronáuticos”.

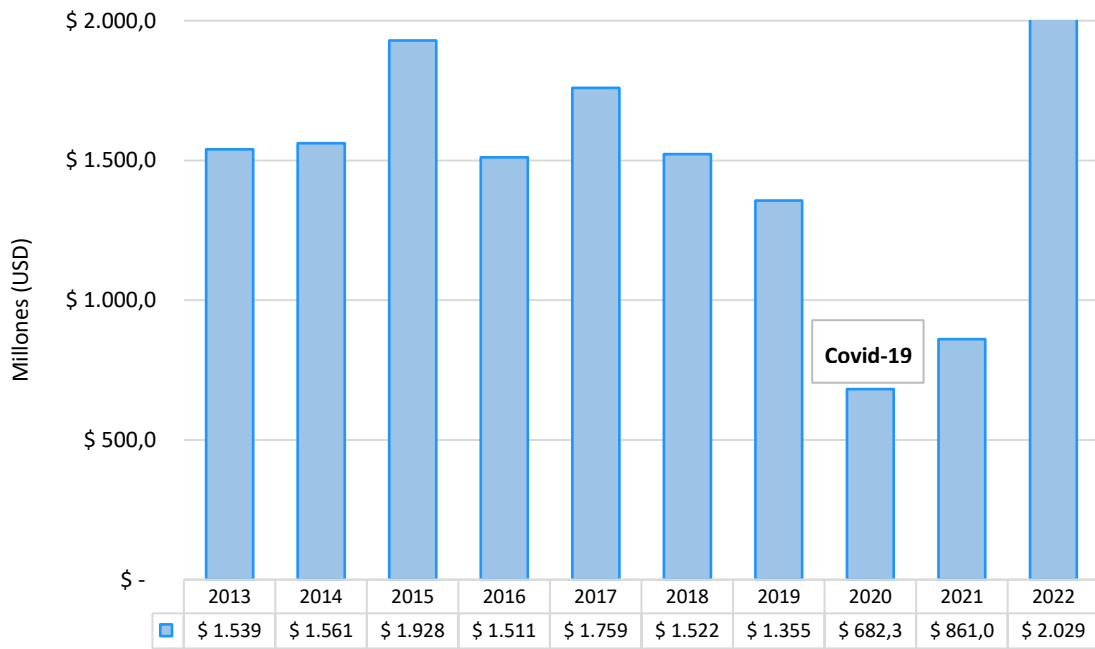
Producto bruto aeroportuario generado por Aerolíneas Argentinas en la República Argentina (2013-2022)

USD 14.752.835.340



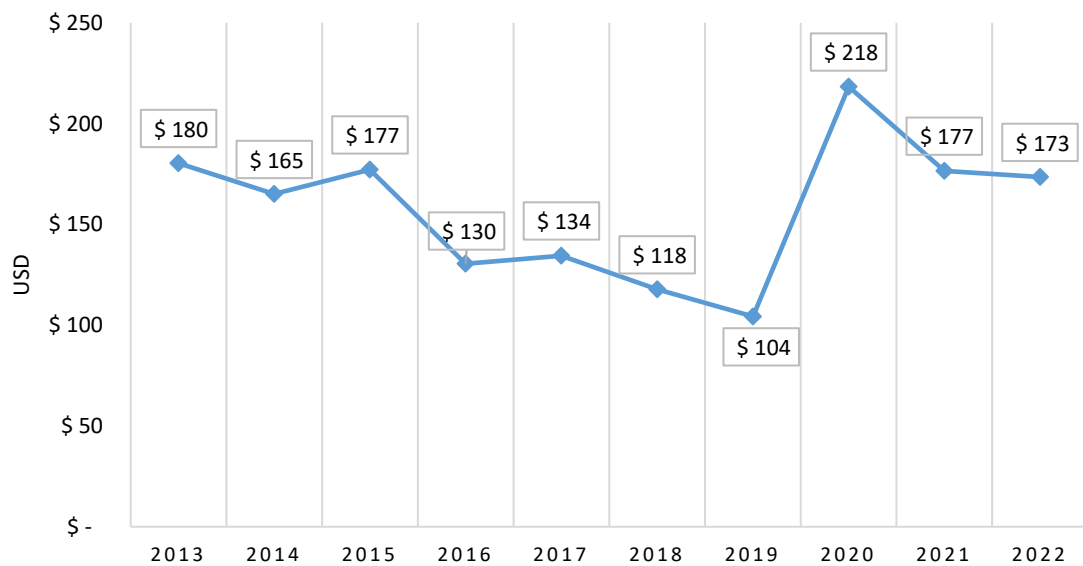
Según los datos estimados, el Producto Bruto Aeroportuario generado por Aerolíneas Argentinas desde 2013 hasta el 2022 se distribuyó de la siguiente manera:

Gráfico 2: Producto Bruto Aeroportuario generado por Aerolíneas Argentinas en la República Argentina (2013-2022)



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) y Aerolíneas Argentinas.

Gráfico 3: Producto Bruto Aeroportuario por pasajero transportado por Aerolíneas Argentinas (2013-2022)



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) y Aerolíneas Argentinas.

Beneficios por el lado de la oferta (productividad)

La oferta de servicios aerocomerciales es un activo fundamental para el desarrollo y crecimiento económico a largo plazo de ciudades y regiones en todo el mundo. Según IATA (2007) el nivel de conectividad aérea de cada territorio tiene un impacto en el rendimiento económico a largo plazo de las economías nacionales ya que permite vehiculizar intercambios comerciales, turísticos, la inversión extranjera directa y el intercambio de ideas, lo cual promueve mayores niveles de competitividad y productividad para los negocios¹. En consecuencia, la introducción o expansión de rutas hacia los principales destinos dentro de la red de transporte aéreo nacional y global es fundamental. En este sentido, Aerolíneas Argentinas como línea aérea de bandera y principal transportador de la República Argentina cumple un rol central al conectar el territorio argentino con el resto de la red global.

Si bien es uno de los efectos del transporte aéreo más evidentes, es uno de los más complejos de estimar. A estos efectos, IATA desarrolló un indicador de conectividad que analiza el aumento de la oferta de servicios internacionales de un determinado país en relación al mercado aerocomercial mundial entre dos años diferentes, para luego vincularlo al Producto Bruto Interno del país bajo análisis.

Este indicador relaciona el número de asientos y frecuencias disponibles hacia cada destino servido con el número de pasajeros registrado en cada año por cada uno de esos aeropuertos. Asimismo, pondera con el número 1 al aeropuerto con mayor cantidad de pasajeros anuales del mundo y asigna un valor relativo a cada destino servido desde el aeropuerto analizado con respecto a sus pasajeros. En resumen, el indicador valora el grado de conectividad aérea con los aeropuertos más dinámicos del mundo en dos años diferentes y compara el resultado entre ambos momentos. Finalmente, vincula el indicador de conectividad con el valor del PBI del mismo año y si existe un 10% de incremento interanual de esa relación se estima un aporte del 0,07% del Producto Bruto a la economía. Por lo tanto, para el cálculo del resultado se utilizaron los datos de pasajeros de los aeropuertos del mundo, los datos de frecuencias y asientos ofrecidos del mercado analizado y el PBI del país.

El valor del indicador de conectividad correspondiente al año 2022 presenta un incremento extraordinario con respecto a 2021 por el gran crecimiento de la oferta de Aerolíneas Argentinas en el marco de la recuperación del impacto del virus SARS-CoV-2 (Covid-19). Esta situación irregular impide aplicar la metodología del cálculo de Productividad adecuadamente. Se espera que para el 2023 se regularice el comportamiento de esta variable y se pueda volver a efectuar el cálculo de Productividad.

Indicador de conectividad:

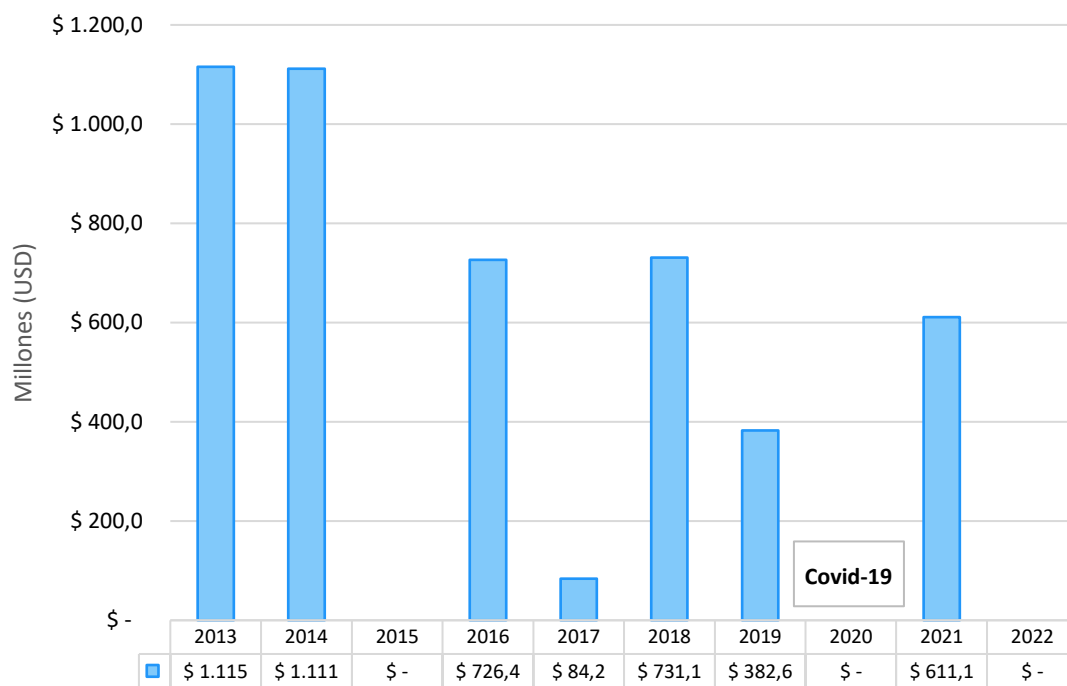
$$\Sigma (\text{Frecuencia} \times \text{Asientos disponibles por vuelo} \times \text{Ponderación del aeropuerto de destino}) / 1000$$

¹ IATA (2007) "Airline Economic Benefits: IATA Economic Briefing Nº 8, Julio 2007" (www.iata.org/economics)

Productividad generada por Aerolíneas Argentinas en la República Argentina (2013-2022)

USD 4.762.720.133

Gráfico 4: Productividad generada por Aerolíneas Argentinas en la República Argentina (2013-2022)



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) y OAG



Beneficios económicos para los pasajeros

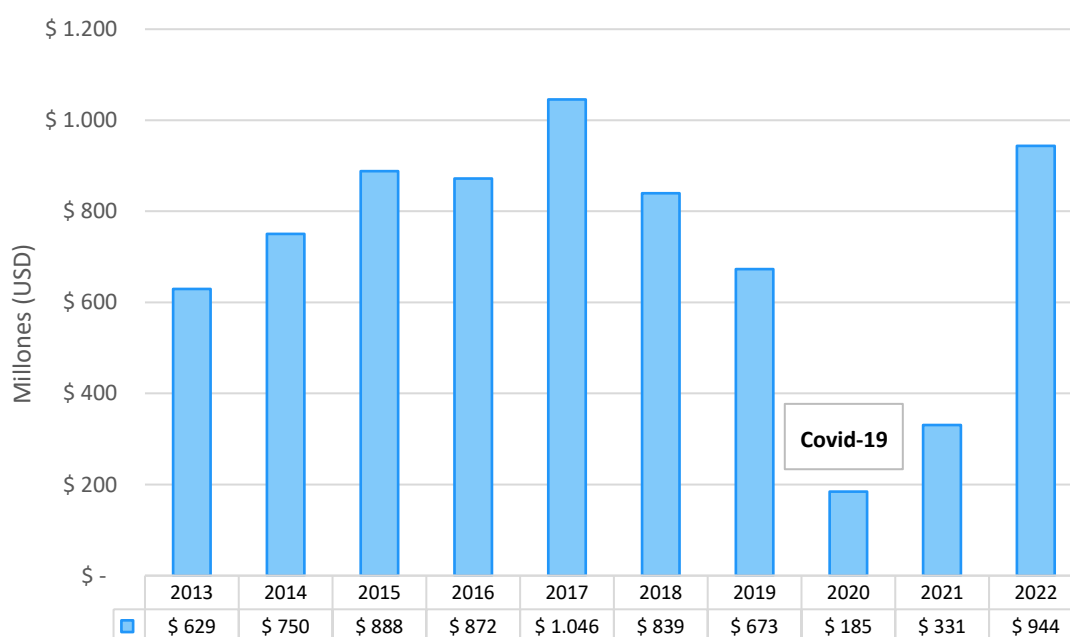
El transporte aéreo es una actividad derivada, por ello, los pasajeros aéreos suelen valorizar su viaje más por el placer de la visita turística o por el valor del negocio logrado a través del viaje que por el costo del pasaje en sí mismo. Siempre existen algunos pasajeros que están dispuestos a pagar un monto mayor al valor de la tarifa abonada -independientemente del costo que se establezca- en función de la valorización que éstos hacen por ese desplazamiento, lo que genera el denominado beneficio o excedente del consumidor. Tal como sucede en la venta de cualquier otro bien o servicio, no es posible establecer tarifas que se ajusten exactamente a la valorización que cada usuario o consumidor le asigna a cada vuelo por la carencia de información exacta.

En el caso del mercado aerocomercial, el beneficio/excedente del consumidor como indicador de impacto socio-económico permite estimar el valor percibido por el pasajero por encima del costo del pasaje efectivamente abonado (IATA, 2008)². Para cuantificar este valor se utiliza el valor de la elasticidad precio promedio de la demanda asignado por IATA al transporte aerocomercial argentino y se toma en cuenta la cantidad de pasajeros embarcados en función de la tarifa promedio de viaje del año bajo análisis. Teniendo estas variables en cuenta se estimó que el beneficio económico para los pasajeros generado por Aerolíneas Argentinas desde el 2013 hasta 2022.

Beneficio económico para los pasajeros generado por Aerolíneas Argentinas (2013-2022)

USD 7.157.581.503

Gráfico 5: Beneficio económico para los pasajeros argentinos generado por Aerolíneas Argentinas (2013-2022)



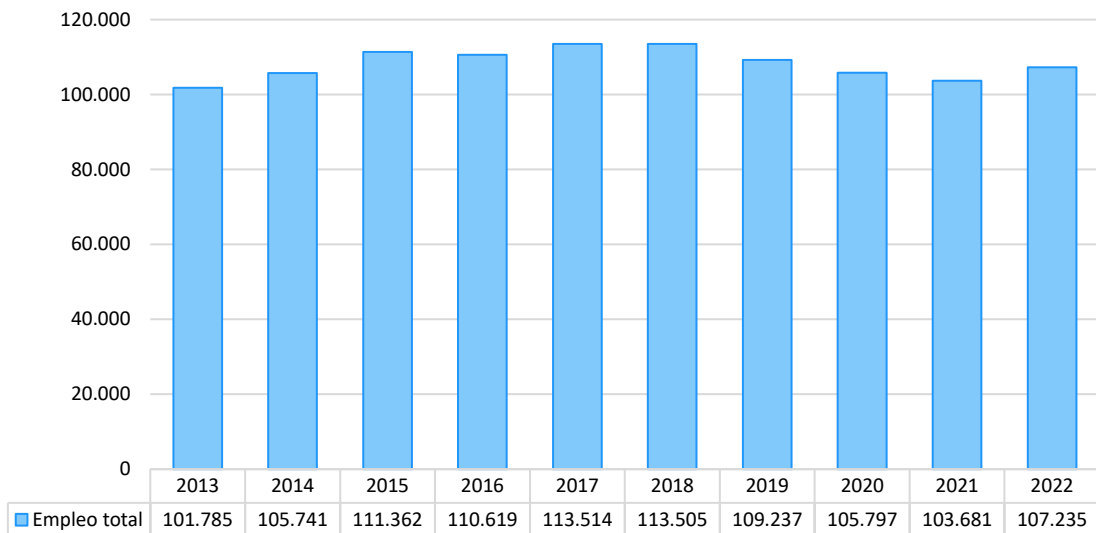
Fuente: Elaboración propia en base a datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) y OAG

² IATA (2008) "Beneficios económicos del transporte aéreo en Argentina" (www.iata.org/economics)

Generación de empleo

Un aporte fundamental de la industria aérea es la generación de miles de puestos de trabajo. Aerolíneas Argentinas cuenta año a año una planta de empleados directos que se desempeñan dentro del país. Sin embargo, su operación también demanda y promueve una oferta de servicios vinculados con miles de puestos de trabajo de la cadena de suministros y las actividades económicas que se ven estimuladas por los niveles de conectividad aérea ofrecidos por la actividad aerocomercial. Para calcular la cantidad de empleos indirectos, inducidos y catalíticos relacionados con la actividad de Aerolíneas Argentinas se utilizaron los mismos multiplicadores que aplica ATAG³ para medir este índice en nuestro país.

Gráfico 6: Total de empleos generados por la Aerolíneas Argentinas en la República Argentina (2013-2022)

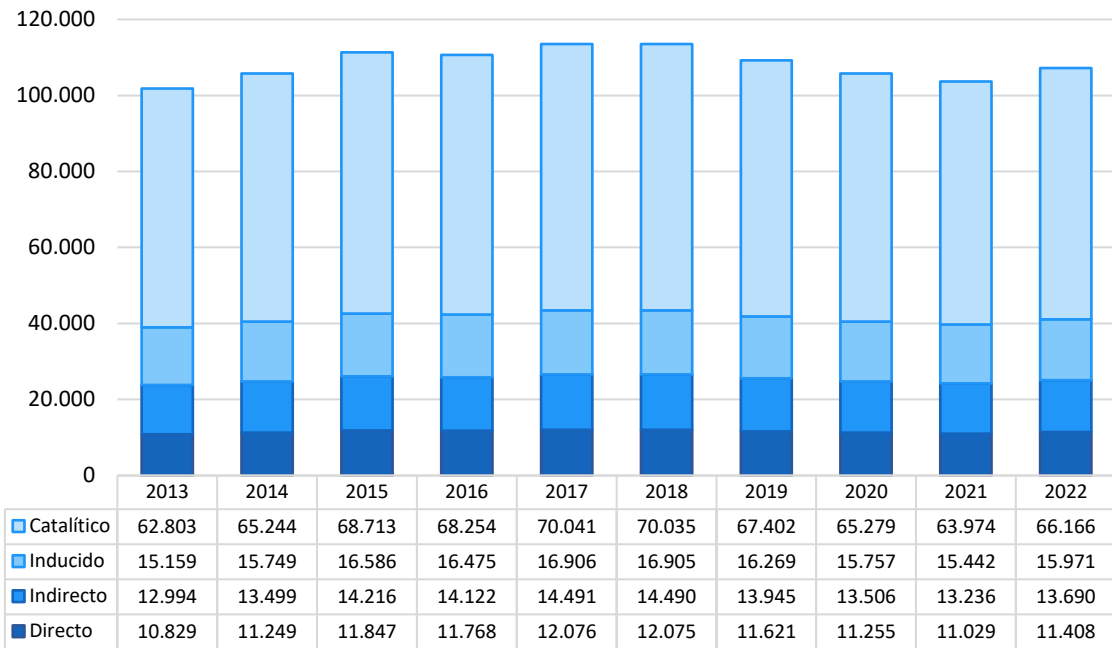


Fuente: Aerolíneas Argentinas.



³ <https://aviationbenefits.org/>

Gráfico 7: Empleo directo, indirecto, inducido y catalítico generado por Aerolíneas Argentinas en la República Argentina (2013-2022)



Fuente: Aerolíneas Argentinas.



APORTE DE AEROLINEAS ARGENTINAS A LA ECONOMIA NACIONAL (2013-2022)

IMPACTO SOCIO-ECONOMICO	2013	2014	2015	2016	2017
Turismo receptivo e interno	USD 2.310.241.123	USD 2.684.337.245	USD 3.444.194.415	USD 2.755.581.473	USD 2.929.027.446
Producto Bruto Aeroportuario	USD 1.539.639.908	USD 1.561.487.610	USD 1.928.945.805	USD 1.511.506.857	USD 1.759.222.614
Productividad	USD 1.115.877.551	USD 1.111.398.675	-	USD 726.356.128	USD 84.215.187
Beneficios económicos para los pasajeros	USD 629.495.664	USD 750.472.828	USD 888.229.339	USD 871.794.272	USD 1.045.869.646

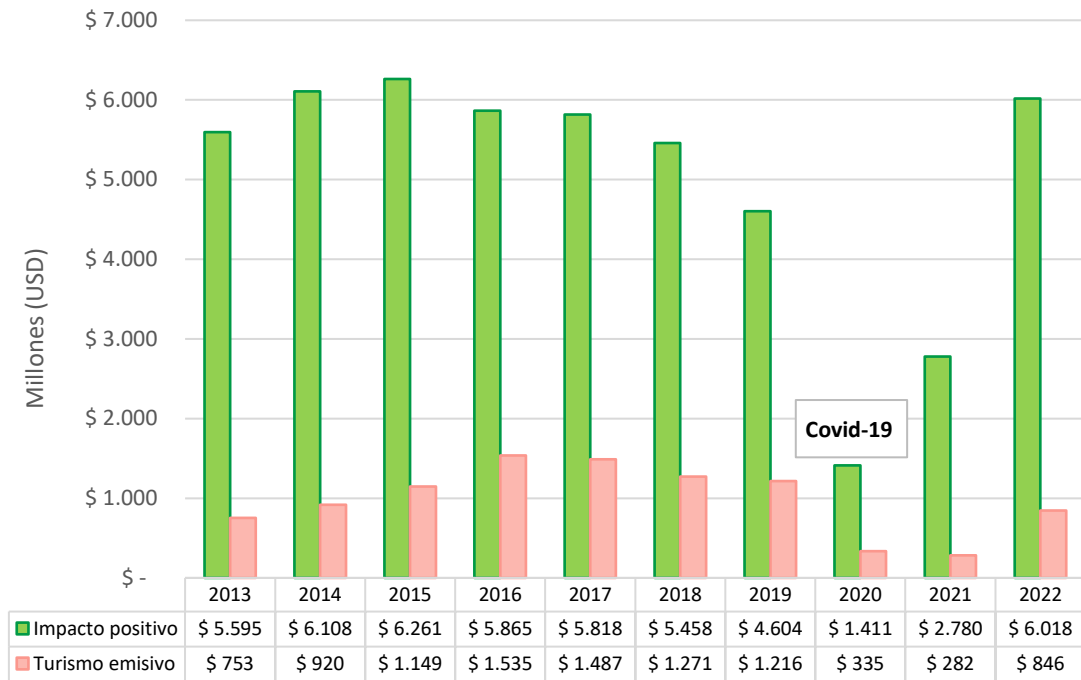
Turismo emisor	USD 752.647.884	USD 919.803.415	USD 1.148.551.833	USD 1.535.271.529	USD 1.487.357.600
----------------	-----------------	-----------------	-------------------	-------------------	-------------------

IMPACTO SOCIO-ECONOMICO	2018	2019	2020	2021	2022
Turismo receptivo e interno	USD 2.364.637.640	USD 2.192.272.645	USD 543.573.864	USD 977.226.928	USD 3.044.557.360
Producto Bruto Aeroportuario	USD 1.522.894.510	USD 1.355.903.904	USD 682.380.493	USD 861.076.159	USD 2.029.777.479
Productividad	USD 731.076.902	USD 382.680.923	-	USD 611.114.768	-
Beneficios económicos para los pasajeros	USD 839.417.006	USD 673.001.783	USD 184.558.810	USD 330.681.438	USD 944.060.716

Turismo emisor	USD 1.270.456.377	USD 1.215.563.827	USD 334.744.704	USD 281.984.915	USD 845.991.225
----------------	-------------------	-------------------	-----------------	-----------------	-----------------

APORTE DE AEROLINEAS ARGENTINAS A LA ECONOMÍA NACIONAL

Gráfico 8: Impacto socioeconómico positivo y negativo generado por Aerolíneas Argentinas en la República Argentina (2013-2022)



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), Aerolíneas Argentinas, OAG, Ministerio de Turismo de la Nación e INDEC.



