

DICIEMBRE 2017



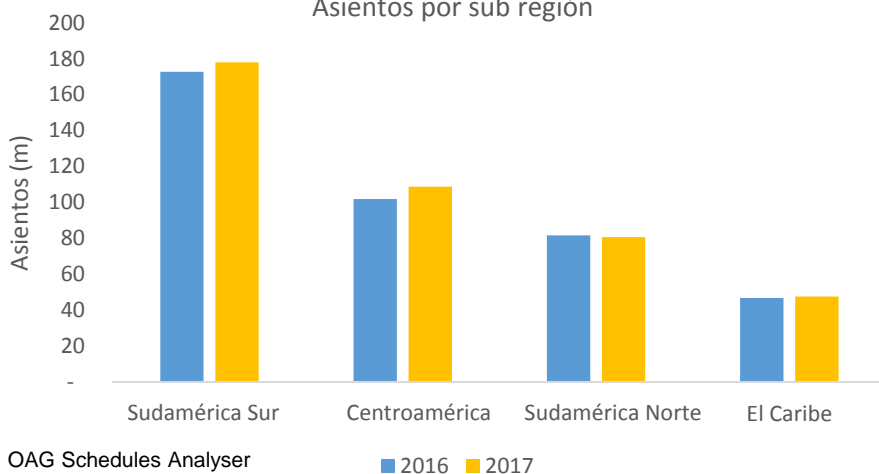
La capacidad en general

El Caribe todavía afronta desafíos

La capacidad desde y hacia, dentro de Latinoamérica, finaliza el 2017 con un 3% de aumento, lo que significa que las aerolíneas han agregado 11.9 millones más de asientos que en 2016, siguiendo a la capacidad total de la región con 415.9m. Gran parte de este crecimiento ha tomado lugar en Centroamérica, y México en particular, donde hay 6.8 millones más de asientos que el año pasado.

El Caribe también ha visto un fuerte crecimiento comparado al año pasado. Las aerolíneas han añadido 5.2m de asientos. Gran parte de este aumento ocurrió anteriormente en 2017.

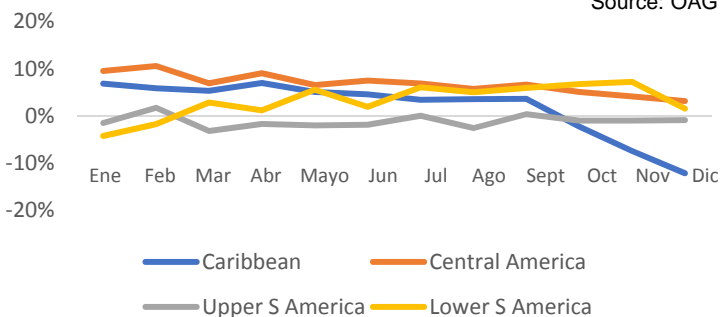
Latinoamérica
Asientos por sub región



Latinoamérica
Cambios en la capacidad interanual

Source: OAG Schedules Analyser

■ 2016 ■ 2017

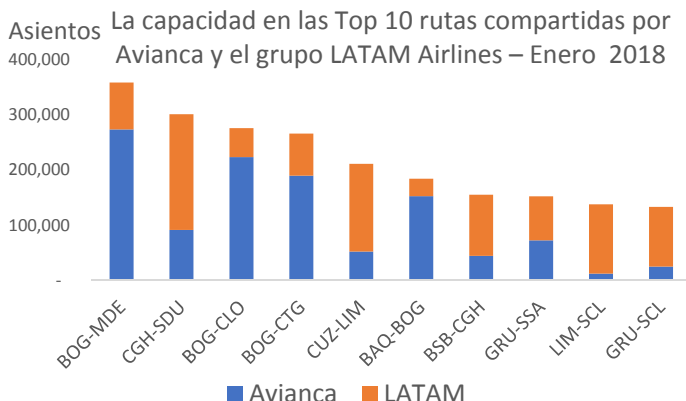


El cuadro a la izquierda muestra el impacto de la temporada de huracanes 2017 en el Caribe y la reducción de la capacidad EE.UU.-Cuba tras la inicial oleada de aerolíneas que entraron en el mercado los 12 meses previos a este acontecimiento.

La capacidad en el sur de Sudamérica ha vuelto a crecer en 2017, con un aumento del 2% comparado al año pasado, pero con 178m de asientos ésta todavía permanece por debajo de su anterior mejor momento en 2015 con 187m. El crecimiento continuado al promedio actual significa que en esta parte de Latinoamérica todavía tendrán que pasar unos años para volver a esos niveles.

Cara a cara –Avianca y el grupo LATAM Airlines

La capacidad en las Top 10 rutas compartidas por Avianca y el grupo LATAM Airlines – Enero 2018



Fuente: OAG Schedules Analyser

Con Latam Peru tratando de entrar en lo que ha sido un monopolio de rutas por Avianca cuando comience Lima-Medellín en febrero, ¿dónde más competirán Avianca y el grupo LATAM Airlines por tráfico en las misma ruta?

En enero de 2018 habrá 108 rutas en las que las operarán las dos aerolíneas, con cada aerolínea operando 3.2-3.4 millones de asientos en esas rutas.

La ruta más larga es Bogotá(BOG)-Medellín(MDE), en la que las dos aerolíneas volarán 358.000 asientos el mes que viene, o 11.550 cada día. Avianca opera tres cuartos de esta cantidad. En cada una de las otras tres rutas colombianas en el Top 10 de rutas compartidas, Avianca también opera 4-5 veces más capacidad que el grupo LATAM Airlines. Estas rutas son: Bogotá-Cali (CLO), Bogotá-Cartagena (CTG) y Barranquilla (BAQ)-Bogotá.

En cambio, las rutas más largas en las que ambas aerolíneas operan en Brasil, Perú y Chile son donde la capacidad del grupo LATAM Airlines domina sobre la de Avianca.

RJs: la historia de éxito de Embraer

Alrededor del mundo, los jets regionales (RJs) componen el 7.8% de todos los vuelos pero en Latinoamérica, justifican un porcentaje mayor de todos los vuelos comerciales, con un 9.3%. Esto se debe en parte al éxito del conglomerado aeroespacial brasileño, Embraer, cuando el 90% de todos los vuelos RJs usador para vuelos dentro de Latinoamérica en 2017 fueron con aeronaves Embraer.

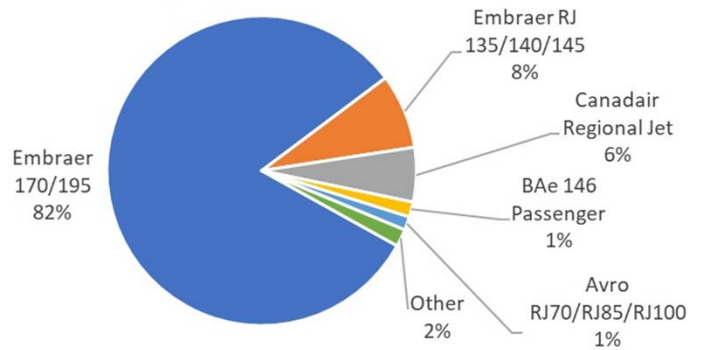
La familia de aeronaves Embraer 170/195 componen 400.000 de los 490.000 vuelos RJ anualmente, y su uso se incrementó en pequeña cantidad (1.2%) en 2017 comparado al año anterior. En contraste, la cantidad de vuelos con el segundo RJ más usado, la serie Embraer 135/140/145, cayó en un 22% en 2017. Los usuarios más grandes de estas aeronaves en la región son la aerolínea brasilera de bajo costo Azul Airlines, y la compañía mexicana Aeroméxico.

Detrás de Embraer, la Canadair Regional Jet es la siguiente RJ más utilizada en Latinoamérica, y los vuelos de este tipo de aeronave han aumentado en un 32% en 2017, en parte como resultado de su uso incrementado por la boliviana Amazonas.

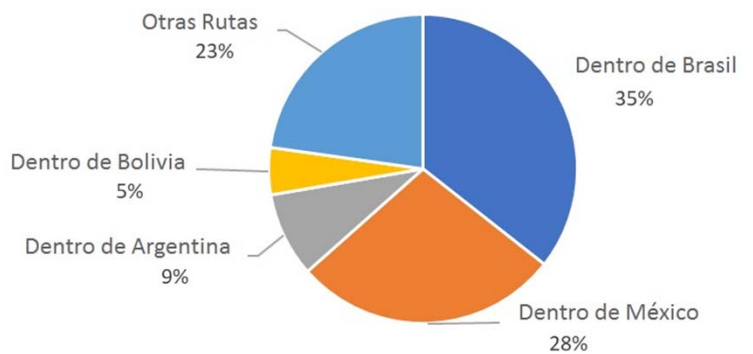
Naturalmente, en vista de las aerolíneas que operan estas aeronaves, la mayoría de los jets regionales se usan en rutas dentro de Brasil o dentro de México.

Vuelos con jets regionales dentro de Latinoamérica por tipo de aeronave - 2017

Fuente: OAG Schedules Analyser



Dónde operan las RJ en Latinoamérica



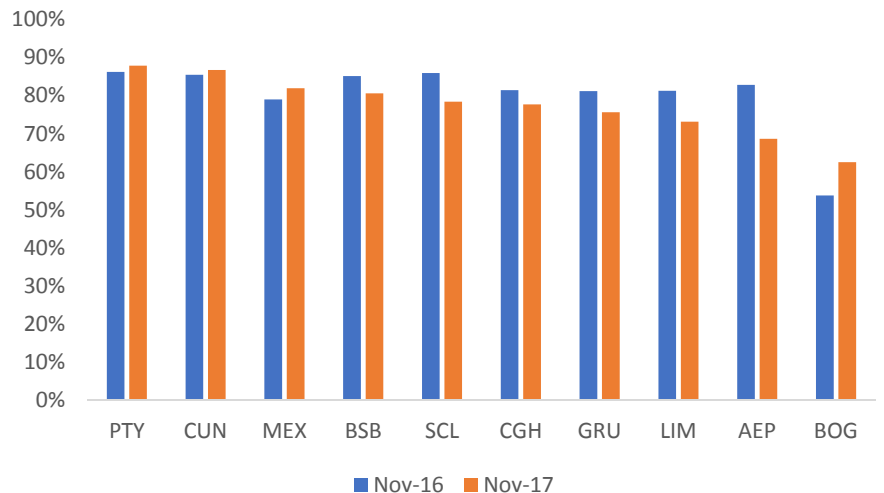
OTP

¿Desafíos de crecimiento?

Para algunos de los aeropuertos más grandes de Latinoamérica, mantener un fuerte OTP este invierno es un desafío. Los aeropuertos más importantes, Panamá (PTY, Cancún (CUN) y Ciudad de México (MEX) se están manteniendo, al igual que sus posiciones a la cabeza de la lista, mientras que algunos de los otros aeropuertos están teniendo un momento más difícil.

El aeropuerto secundario de Argentina en Buenos Aires (AEP) ha tenido una caída en su OTP del 82.7% el año pasado al 68.6% en noviembre y el aeropuerto de Santiago en Chile (SCL) también ha caído substancialmente. No es coincidencia que ambos aeropuertos estén entre los más grandes de Latinoamérica con mayor crecimiento; Buenos Aires entregó un 7% más de vuelos este noviembre, y Santiago un 16% más.

OTP de los Top 10 aeropuertos



Fuente: Base de datos OTP de OAG

Contáctenos — para más información, sírvase visitar www.oag.com/lat o enviarnos un correo electrónico a contactus@oag.com

Tel: +1 800-342-5624

