

# EL VALOR DEL TRANSPORTE AÉREO PARA GUATEMALA

El sector del transporte aéreo contribuye significativamente a la economía guatemalteca

## Impacto económico total de la aviación en Guatemala



Existen diferentes formas de medir el impacto del transporte aéreo en una economía. Dos indicadores clave son el número de puestos de trabajo y la contribución al Producto Interno Bruto (PIB) generado por el sector de la aviación, incluidas las aerolíneas, los operadores aeroportuarios y las empresas in situ, los proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) y los fabricantes (agentes "directos" de la aviación). En Guatemala, 5.200 personas están empleadas directamente en la aviación, generando USD 82,7 millones de producción económica, equivalente al 0,1% del PIB total.

Los beneficios adicionales son generados por la cadena de suministro en general, el gasto de los empleados y las actividades turísticas que aportan un total de 740,5 millones de dólares al PIB y 61.800 puestos de trabajo.

El turismo apoyado por la aviación aporta USD 501,7 millones al PIB del país y emplea a 45.400 personas. Se estima que los turistas internacionales a Guatemala contribuyen con USD 1.4 mil millones anuales<sup>2</sup> a la economía a través de la compra de bienes y servicios de empresas locales.

Fuente: Oxford Economics, 2023<sup>1</sup>

## Contribución al PIB y empleo en la industria aeronáutica y el turismo en Guatemala



Fuente: Oxford Economics, 2023<sup>3</sup>

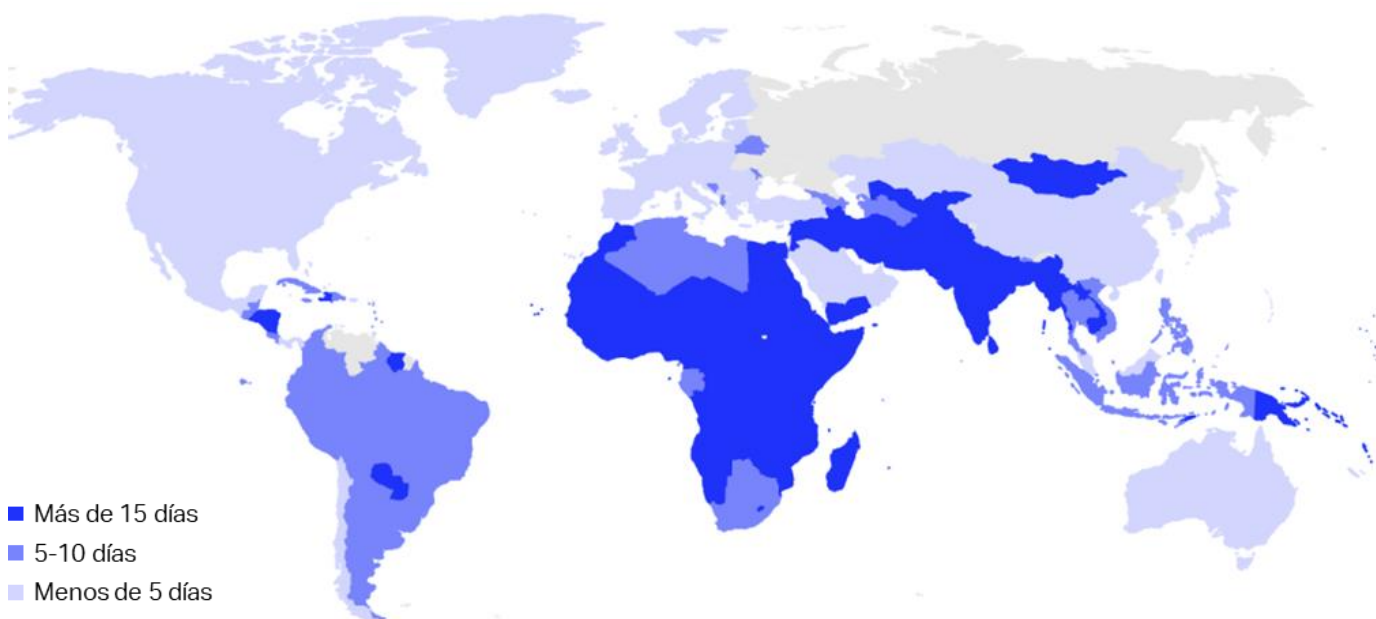
Nota: La tabla anterior proporciona los componentes principales de los resultados de 2023; No capta los beneficios indirectos e inducidos, que también forman parte del total global.

## La aviación ofrece beneficios sociales sustanciales y generalizados

La aviación genera una serie de beneficios sociales y contribuye significativamente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas.<sup>4</sup> El transporte aéreo mejora el acceso a la educación, conecta a amigos y familiares, facilita el intercambio cultural e impulsa el desarrollo socioeconómico. Actuando en conjunto, estas fuerzas permiten a un país ampliar su potencial productivo, generando crecimiento económico a largo plazo y apoyando la reducción de la pobreza y la mejora de los niveles de vida de todos los ciudadanos de la nación.

El costo de volar impacta en la magnitud de los beneficios que se pueden generar por los viajes aéreos. En los últimos 50 años, los costos de los vuelos han disminuido en un 70% a nivel mundial,<sup>5</sup> lo que hace que el transporte aéreo sea más accesible. El promedio de las tarifas aéreas reales en Guatemala disminuyó un 50%<sup>6</sup> entre 2011 y 2023, y la población local ahora necesita trabajar 12,3 días<sup>7</sup> para pagar un boleto de avión. En total, en 2023 se realizaron 127<sup>8</sup> vuelos por cada 1.000 habitantes.

### El número de días de trabajo necesarios para poder pagar un boleto de avión en 2023



Fuente: IATA Sustainability & Economics, basado en datos de IATA Direct Data Solutions (DDS) y el Banco Mundial<sup>9</sup>

## El transporte aéreo facilita el flujo de mercancías, inversiones y comercio

La aviación estimula el comercio y la inversión mundiales, permite mejorar la productividad de la mano de obra y el capital, impulsa la innovación y fomenta el intercambio de conocimientos. El movimiento de mercancías, posibilitado por la industria del transporte aéreo, genera mejores resultados económicos a través de la colaboración catalítica, la especialización y la asignación más eficiente de recursos en todos los sectores de la economía local y mundial.

La aviación desempeña un papel crucial, por ejemplo, permitiendo el desarrollo de cadenas de suministro dinámicas y eficientes, e impulsando el crecimiento del comercio electrónico. En tiempos de crisis, el mundo depende de la carga aérea para proporcionar ayuda humanitaria y socorro de emergencia.

En 2023 se transportaron 51.300 toneladas de carga aérea a través de los aeropuertos de Guatemala, lo que respaldó los volúmenes totales de importación y exportación del país.

**51,300**  
**toneladas**

de la carga aérea manipulada



**74°**

**mercado de carga aérea  
más grande**

**85°**

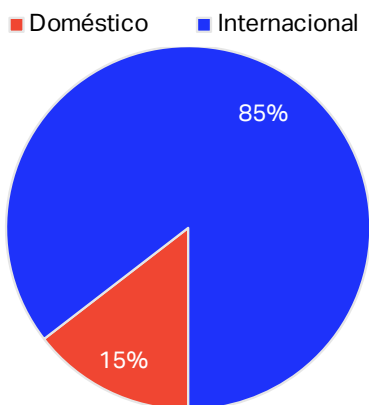
**mercado comercial más  
grande**

Fuente: Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), 2023 (datos de carga); Banco Mundial, 2023 (datos comerciales)

## Una red de aviación bien desarrollada transforma vidas y comunidades

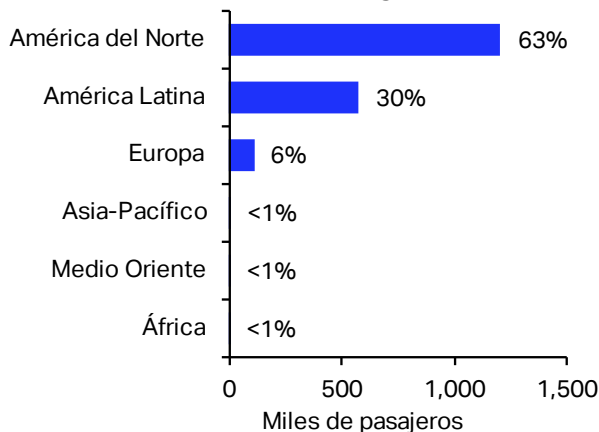
Al conectar de forma rápida y segura a las personas en diferentes ciudades, el transporte aéreo genera beneficios para los consumidores y la economía en general. Hace el mundo más pequeño, enriqueciendo vidas y realzando la diversidad cultural. En las zonas rurales y remotas, el transporte aéreo proporciona un salvavidas esencial para la comunidad, salvaguardando el acceso a la atención médica, la educación y, a menudo, el empleo.

### Salidas de pasajeros O-D (origen-destino) nacionales e internacionales, % de participación



Fuente: IATA DDS, 2023

### Salidas internacionales de pasajeros O-D (origen-destino) desde Guatemala a regiones



Fuente: IATA DDS, 2023

Nota: América Latina incluye América del Sur, Central y el Caribe.

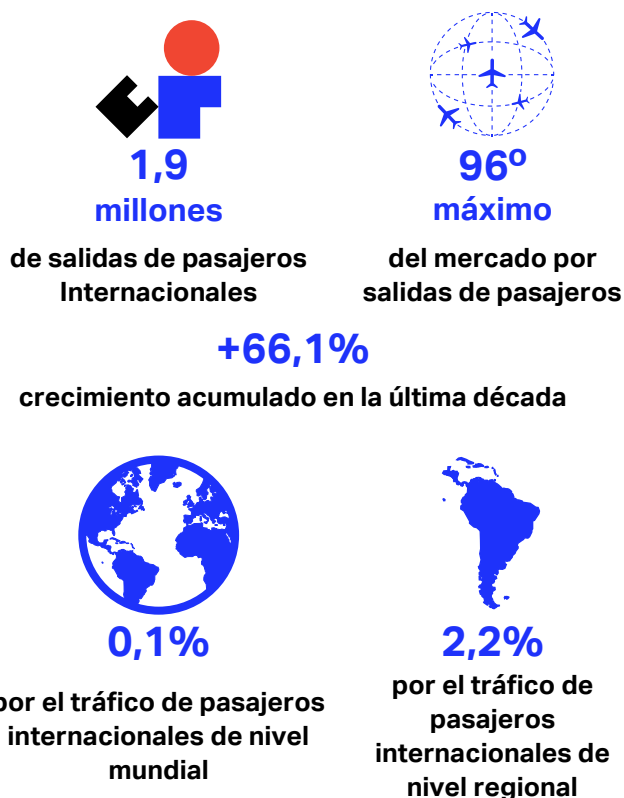
El tráfico aéreo internacional representó el 85% del total de salidas de origen-destino (O-D) hacia Guatemala en 2023, lo que equivale a 1,9 millones de salidas de pasajeros. América del Norte es el mayor mercado internacional para los flujos de pasajeros desde Guatemala, seguido de América Latina y Europa. Casi 1,2 millones de pasajeros partieron de Guatemala hacia Norteamérica (63% del total), 57.800 a otro país de América Latina (30% del total) y 109.900 a Europa (6% del total).

### Los 10 destinos urbanos más populares de Guatemala

<b>Los Ángeles</b>	<b>1</b>	<b>171.700 pax</b> 9,0%
<b>Ciudad de México</b>	<b>2</b>	<b>159.100 pax</b> 8,3%
<b>Miami</b>	<b>3</b>	<b>128.600 pax</b> 6,7%
<b>San José</b>	<b>4</b>	<b>121.800 pax</b> 6,4%
<b>Nueva York</b>	<b>5</b>	<b>94.100 pax</b> 4,9%
<b>Washington</b>	<b>6</b>	<b>66.600 pax</b> 3,5%
<b>Houston</b>	<b>7</b>	<b>61.800 pax</b> 3,2%
<b>San Salvador</b>	<b>8</b>	<b>54.400 pax</b> 2,9%
<b>Panamá</b>	<b>9</b>	<b>52.900 pax</b> 2,8%
<b>Santo Domingo</b>	<b>10</b>	<b>49.300 pax</b> 2,6%

Fuente: IATA DDS, 2023

Nota: Clasificación basada en el tráfico internacional O-D de Guatemala, medido en términos del número total de pasajeros que salen y como proporción del total de pasajeros en 2023.



Fuente: IATA DDS, 2023

Nota: Medido por O-D salidas internacionales de pasajeros.

## La conectividad es vital para el desarrollo económico

La conectividad aérea es fundamental para desbloquear el potencial de crecimiento económico y la prosperidad de un país; permite a las industrias de todas las regiones del país participar en una actividad comercial dinámica. El alcance de la conectividad nacional e internacional es un facilitador y un acelerador tanto de la generación como de la distribución de beneficios económicos.

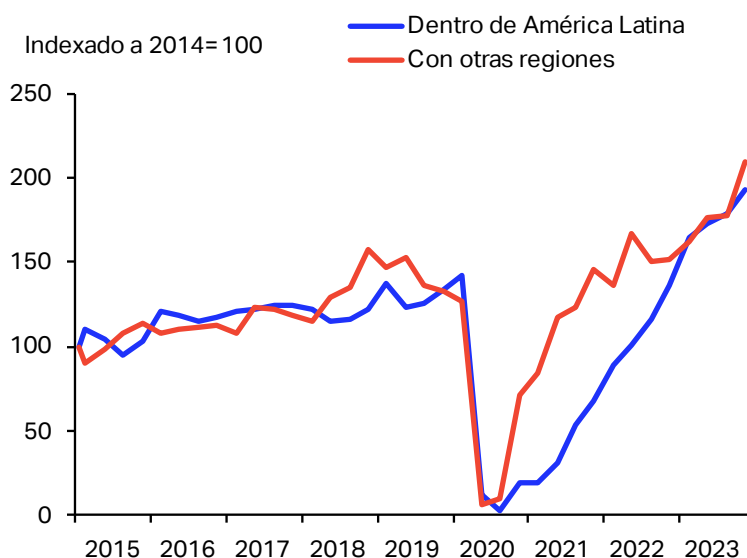
### Indicadores de conectividad aérea para Guatemala

<b>5</b>	<b>28</b>	<b>12</b>	<b>47</b>	<b>8</b>	<b>19</b>
Aeropuertos con vuelos comerciales regulares	Aeropuertos internacionales conectados directamente	Países conectados por vuelos directos	Vuelos internacionales de salida al día	Nuevas rutas internacionales en los últimos 5 años	Compañías aéreas operadoras <sup>10</sup>

Fuente: OAG, 2023

Desde 2014, el índice de conectividad aérea internacional de Guatemala ha aumentado un 78% en la región de América Latina y un 81% en todas las demás regiones. También es importante comprender la naturaleza de esa conectividad. En el caso de Guatemala, el 97% de los pasajeros terminó su viaje en el punto de entrada al país o continuó su viaje utilizando un medio de transporte diferente. El 3% de todos los pasajeros que llegaron a Guatemala desde el extranjero continuaron su viaje hacia un destino en otro país.

### Conectividad aérea internacional de Guatemala



Fuente: IATA Sustainability & Economics basado en datos de OAG, 2023 <sup>11</sup>

### Pasajeros que llegan en avión



Fuente: IATA DDS, 2023<sup>12</sup>

Nota: Los valores se redondean al punto porcentual más cercano.

## Notas

<sup>1</sup> Grupo de Acción de Transporte Aéreo, 2024. *Informe Aviation Benefits Beyond Borders* basado en datos de Oxford Economics.  
<sup>2</sup> Consejo Mundial de Comercio y Turismo, 2023. Datos y estadísticas turísticas.  
<sup>3</sup> Grupo de Acción de Transporte Aéreo, 2024. *Informe Aviation Benefits Beyond Borders* basado en datos de Oxford Economics.  
<sup>4</sup> Grupo de Acción de Transporte Aéreo, s.f. *Los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la aviación*.  
<sup>5</sup> Grupo de Acción de Transporte Aéreo, 2020. *Informe Beneficios de la Aviación Más Allá de las Fronteras*.  
<sup>6</sup> Las tarifas aéreas reales se refieren a la tarifa promedio de los viajes O-D hacia/desde/dentro del país ajustada por la inflación. Calculado a partir de datos de IATA Direct Data Solutions (2023) y Fondo Monetario Internacional (2023).  
<sup>7</sup> El número de días que la población local necesita trabajar para pagar un vuelo se estima en función de la tarifa media de los viajes y el PIB per cápita en 2023. Calculado a partir de datos de IATA Direct Data Solutions (2023) y Banco Mundial (2023).  
<sup>8</sup> El número de vuelos per cápita se estima en función del tráfico de pasajeros y la población en 2023. Calculado a partir de datos de IATA Direct Data Solutions (2023) y Banco Mundial (2023).  
<sup>9</sup> El número de días que la población local necesita trabajar para pagar un vuelo se estima en función de la tarifa aérea promedio para viajes y el PIB per cápita en 2023. Calculado a partir de datos de IATA Direct Data Solutions (2023) y Banco Mundial (2023).  
<sup>10</sup> Se aplica un umbral de al menos un vuelo regular a la semana.  
<sup>11</sup> El Índice de Conectividad de la IATA se calcula como la capacidad total de la ruta (en términos de asientos disponibles) ponderada por la capacidad del aeropuerto de destino. El Índice de Conectividad se calcula con base en datos de OAG (2023).  
<sup>12</sup> Se refiere a los pasajeros internacionales que llegan al país y sus conexiones posteriores. Por ejemplo, si un pasajero llega al país pero no se conecta ni a nivel nacional ni internacional por vía aérea, se clasifica como "Sin conexión posterior". Un pasajero que hace conexión dentro de un país se clasifica como "Conexión nacional posterior" y un pasajero que llega con conexión a un vuelo internacional se clasifica como "Conexión internacional posterior".