



WORLD MARKETS
RESEARCH CENTRE

Serie: World Markets

RESUMEN EMPRESARIAL

Aviación Civil y Desarrollo Aeropòrtuario en Latinoamérica

*Un análisis de la industria del transporte aéreo
en la región y de sus perspectivas para el futuro*

Incuye exclusivo CD-ROM



www.wmrc.com

La aviación colombiana en el nuevo siglo: cambios del entorno

por

Héctor Hernán Ríos O*Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo, Colombia*

El Dr. Héctor Hernán Ríos es Economista por la Universidad Javeriana de Bogotá, con estudios de maestría en Relaciones Internacionales de la misma Universidad. Está vinculado a la aviación desde hace diez años, ocupando durante este tiempo posiciones directivas tanto en la Administración Aeronáutica colombiana como en aerolíneas del país.

Ha participado en múltiples negociaciones aéreas comerciales y en foros multilaterales como las Asambleas de la OACI, reuniones de las autoridades andinas de aviación y de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, CLAC. También ha participado en seminarios de capacitación y cursos relativos al transporte aéreo.

Asimismo es profesor en temas de aviación civil y transporte aéreo en varias Universidades de Bogotá. Las opiniones expresadas en este artículo reflejan el punto de vista personal del autor y en nada comprometen a la Aeronáutica Civil de Colombia, entidad para la cual trabaja en la actualidad.

Dentro de cuatro años, la humanidad celebrará el primer centenario de volar en máquinas más pesadas que el aire. El perfeccionamiento del invento ha sido notable. Desde los primeros ensayos sobre el río Potomac hasta hoy, la aviación ha evolucionado de manera vertiginosa, ganando confiabilidad, versatilidad, velocidad y seguridad. Muy temprano, en los años veinte, superó la etapa de aventura y se inició en el mundo comercial del transporte aéreo como negocio.

Desde entonces, juntas, tecnología y negocio, han evolucionado y transformado el transporte aéreo en una actividad imprescindible en el mundo de hoy. Antes de la mitad del siglo, ya se había estructurado una organización internacional, la OACI, que en forma visionaria, logró formular y mantener principios y procedimientos que han garantizado el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil en el mundo, respetando la soberanía de los países y su derecho a participar en el desarrollo comercial del transporte aéreo, bajo igualdad de oportunidades. A partir de estos principios, se gestaron y multiplicaron en la segunda mitad del siglo negociaciones comerciales entre los países, especialmente de tipo bilateral, tendientes a regular bajo el concepto de reciprocidad, los servicios de transporte aéreo internacional.

El proteccionismo aeronáutico

Hasta finales de los setenta, el común denominador de estas negociaciones había sido el control de los mercados, las restricciones de acceso, la intervención en la aprobación de las tarifas, las limitaciones a la capacidad predeterminando el número de vuelos a operar, el tamaño de las aeronaves, etc. En síntesis, puede decirse que era la época del proteccionismo aéreo comercial, del concepto de "aerolínea bandera", en muchos casos propiedad del Estado. Bajo este esquema, la mayoría de países del mundo tenían una aerolínea como símbolo de su nacionalidad sirviendo en las rutas internacionales de su interés.

La regulación rigurosa del mercado, que caracterizó esta primera fase de la negociación bilateral, permitía a las aerolíneas de cada país competir en condiciones relativamente equilibradas, ya que el control sobre la

oferta garantizaba una participación equilibrada en el mercado. De esta manera, el tamaño de las aerolíneas competidoras y sus niveles de eficiencia no eran determinantes de su presencia en los mercados, lo que permitía a las pequeñas aerolíneas de países en desarrollo participar en las rutas internacionales, compitiendo con sus colegas de mayor tamaño de los países desarrollados, conservando una distribución equitativa del tráfico.

El liberalismo aeronáutico

Sin embargo, desde fines de los setenta hasta hoy, al cierre del siglo, los esquemas de negociación de derechos de tráfico aéreo han mostrado cambios sustanciales. Aparecieron procesos multilaterales de negociación, primero en Europa y luego en algunas regiones de suramérica, la política aérea comercial de países de mayor peso específico en el mercado internacional, como Estados Unidos, ha inducido en forma permanente la apertura de los mercados y la libertad de vuelos.

Bajo estos nuevos esquemas, las cláusulas de control de acceso, predeterminación de la capacidad ofrecida y aprobación de tarifas, sencillamente están desapareciendo. Vivimos la era del liberalismo aéreo comercial, enmarcada en las tendencias de bloques y globalización que caracterizan el sistema internacional actual. Buscando una mayor eficiencia del servicio de transporte aéreo, el concepto de reciprocidad ha cambiado, pasando de la reciprocidad real y efectiva, propia de la etapa del proteccionismo aéreo comercial en la que se negociaba vuelo contra vuelo cuando se saturaba el mercado, a la reciprocidad de oportunidades, una reciprocidad teórica, propia de la era del liberalismo aeronáutico, donde se negocia libertad de vuelos contra libertad de vuelos, buscando estimular el desarrollo del tráfico sin consideraciones de equilibrio o participación equitativa de las líneas aéreas de ambas partes, concepto clásico del proteccionismo.

Competencia teórica frente a concentración real

Paradójicamente, los años más recientes de esta etapa de liberalismo aéreo comercial, los del presente, muestran

una intensificación de grandes alianzas entre los transportistas aéreos de todas las regiones del mundo. Al tiempo que los Gobiernos promueven mercados más abiertos y competidos, bajo la teoría de la reciprocidad de oportunidades, los empresarios de la

función de la importación integral de las aeronaves, sus componentes, partes y repuestos, con los sobre costos fiscales, arancelarios y aduaneros que ello conlleva, sobre costos de muy difícil remoción porque contribuyen, en mayor o menor grado, a

"En los años más recientes, las posibilidades de competencia de las líneas aéreas en algunos países en desarrollo se han visto afectadas por la descalificación de sus autoridades de aviación civil"

aviación multinacional, buscando una mejor posición en el nuevo entorno de "libre competencia", apelan a las alianzas comerciales, conformando grandes bloques enfrentados entre sí, transformando el panorama aparentemente competitivo en uno de mayor concentración en los mercados.

En otras palabras, la experiencia hasta ahora parece indicar que en el caso del transporte aéreo comercial, los esquemas de mayor apertura no necesariamente conducen a un incremento desbordado en el número de aerolíneas en el mercado, por lo menos en la misma proporción que se aumentan las posibilidades de acceso. Ello no pretende desconocer aumentos significativos en la oferta y en el tráfico que se han observado luego de la liberalización de algunos mercados en particular, especialmente en los primeros años; pero en muy contados casos el esquema conduce a una estructura de libre competencia que perdure en el largo plazo, término en el cual se tiende nuevamente a la concentración.

Una explicación a este fenómeno puede encontrarse en la característica oligopólica propia de los mercados de transporte aéreo internacional, que los vuelve indiferentes a la "libre competencia" inducida por los Gobiernos. Dicha estructura perdurará mientras subsistan las barreras naturales a la entrada, propias de la industria del transporte aéreo internacional: elevados costos de capital requeridos para conformar una flota aérea competitiva y grandes economías de escala derivadas de la misma.

Otros factores limitantes

Para los países en desarrollo, y Colombia es uno de ellos, a estas barreras naturales se suman otros factores como una gran dependencia tecnológica causada por el hecho de no contar, en la mayoría de los casos, con una industria aeronáutica local y por tanto estar obligados a soportar la operación aérea totalmente en

unas finanzas públicas débiles, ávidas de rentas, todo lo cual, a fin de cuentas, afecta a la competitividad de sus aerolíneas en el escenario internacional.

En los años más recientes, las posibilidades de competencia de las líneas aéreas en algunos países en desarrollo se han visto afectadas por un nuevo tipo de restricción, aparecida en el entorno internacional del transporte aéreo desde mediados de los noventa, resultante de la descalificación de sus autoridades de aviación civil, debida a deficiencias en su capacidad de vigilar y controlar la seguridad operacional de sus aerolíneas. Veámos con más detalle el tema.

En la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional, reunida en Montreal en noviembre de 1997, la Secretaría de la OACI informaba que una proporción significativa de países que habían sido evaluados dentro del programa de dicha organización, mostraba grandes dificultades para cumplir sus obligaciones de vigilancia de la seguridad operacional, evidenciando deficiencias en legislación y reglamentos, estructura institucional, personal calificado, certificación y supervisión de aerolíneas. También se registró en la citada conferencia, que la inquietud general sobre el nivel de seguridad operacional en diferentes regiones del mundo había originado varias iniciativas tendientes a evaluar la situación, entre ellas, el programa SAFA (Programa de Evaluación de la Seguridad de Aeronaves Extranjeras) adoptado por la Conferencia Europea de Aviación Civil en Europa y el Programa IASA (Programa de evaluación de la seguridad aeronáutica internacional) aplicado por la FAA de los Estados Unidos. Este último establece tres categorías para calificar el país evaluado (1=cumple, 2=condicional, 3=no cumple), y aunque revisa aspectos puramente técnicos y operacionales, produce restricciones comerciales sobre las aerolíneas de un país que no esté en categoría 1, congelando el desarrollo de su operación comercial a los Estados Unidos (categoría 2) o impidiendo su operación

Baggage
are you

How can you avoid
gage handling bugs
do you handle the
ing challenges o
management in th
lennium?

**We can provide yo
ultimate in-techn
procedures.**

Our Baggage Con
perts offer solutions
airlines and handling
Use the unmatched
and specific baggag
ment know-how of
world's greatest ai
most advanced bag
ling companies. We
tee you a smooth,
formance transitor
next millennium.

(categoría 3). Sin duda, estas limitaciones son significativas puesto que afectan el desarrollo del principal mercado aéreo comercial de las aerolíneas latinoamericanas.

Así, las autoridades de aviación de un buen número de países de la región se han visto involucradas en complejos procesos de reorganización y readecuación de sus aparatos de vigilancia y control de la seguridad operacional, modificando sus reglamentos, ampliando sus plantas de inspectores, contratando asesorías, estableciendo procesos de re-certificación de aerolíneas, en fin, rediseñando sus sistemas de supervisión, la mayoría de las veces dentro de estrechos y arduos cronogramas, con el propósito de recuperar lo más rápido posible el nivel adecuado. Al parecer, los

dinamizó el crecimiento del tráfico aéreo internacional del país, con tasas promedio superiores al 10% anual tanto de pasajeros como de carga, a partir de 1996 el ritmo se desacelera, llegando al final de esta década a sus niveles más bajos, con una tasa que no superará el 2% en pasajeros y que será negativa para la carga. Aunque el proceso de apertura de la aviación colombiana se ha enfocado hacia los mercados de similar tamaño dentro de la región latinoamericana, aún no se ha consolidado una diversificación en la oferta, la múltiple designación de los convenios apenas ha logrado, en unos pocos mercados, la concurrencia de solo dos aerolíneas. En el caso de la carga aérea, que en Colombia siempre ha tenido un gran potencial por el destacado papel del país en la exportación de flores, la situación

Aunque el proceso de apertura de la aviación colombiana se ha enfocado hacia los mercados de similar tamaño dentro de la región latinoamericana, aún no se ha consolidado una diversificación en la oferta

procesos de liberalización que se propagaron abruptamente desde los noventa en la mayoría de los mercados de transporte aéreo de América Latina, incrementaron los operadores, ampliaron la red de rutas e impulsaron una expansión notable en la actividad aeronáutica, pero paralelamente, bajo el nuevo concepto de menor intervencionismo estatal en los mercados, las autoridades aeronáuticas de un buen número de países se debilitaron o fueron desbordadas en su capacidad institucional frente al auge de sus actividades aeronáuticas, perdiendo el manejo del control y la vigilancia sobre los aspectos técnicos y operacionales de su aviación, compromiso básico y esencial de todos los Estados miembros de la OACI.

El caso colombiano

Bueno, y frente a todo este panorama, ¿qué puede decirse de la aviación colombiana? Colombia, con sus montañas y agreste topografía, tuvo el privilegio de ver nacer su aviación comercial desde los albores de esta actividad, con la fundación de la Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo, Scadta en 1919, cuyo nombre años después pasó a ser Aeropías Nacionales de Colombia, Avianca, reconocida en la actualidad como la segunda aerolínea más antigua del mundo.

Evidentemente, las tendencias del entorno internacional descritas en los párrafos anteriores también explican y se aplican al desarrollo de la política aeronáutica colombiana. Aunque en la primera mitad de los noventa el proceso de apertura

reciente ha sido aún más crítica, ya que al estar congelado el desarrollo del principal mercado del país (EEUU), debido a la categoría 2, se ha reducido notablemente la presencia de las aeronaves colombianas en el mercado y el único medio de operación para las aerolíneas del país ha sido el fletamento (wet lease) de aeronaves, en su gran mayoría de operadores estadounidenses.

La pregunta que ahora está latente es si el nuevo esquema que está rigiendo el desarrollo comercial del transporte aéreo internacional dejará espacio para las aerolíneas de los países en desarrollo como Colombia. Es claro que todos los mercados tienden ahora a ser más competidos, por cuanto los Gobiernos han adoptado esquemas de negociación más flexibles, lo que puede resultar adecuado entre países relativamente homogéneos, al estimular su integración y mejores servicios de transporte para los usuarios; sin embargo, adoptar indiscriminadamente procesos de apertura total de los mercados cuando existan condiciones marcadamente desiguales entre las partes involucradas siempre conllevará mayores riesgos para la parte más débil. Un manejo prudente del principio de reciprocidad como guía en las negociaciones aéreas comerciales, permitirá que los países en desarrollo como Colombia cuenten con un instrumento valioso para asegurar el desarrollo de sus aerolíneas en el incierto panorama internacional. De otro modo no se vislumbra en el nuevo siglo espacio para que la aviación comercial del país sobreviva en los mercados internacionales. ■

