

**LA INFLUENCIA DE LA GUERRA DE TARIFAS EN LA OPERACIÓN DE LA
AVIACIÓN COLOMBIANA**

PIERRE ANDREY VÁSQUEZ CEPEDA

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

DIRECCIÓN DE POSGRADOS

ADMINISTRACIÓN AERONÁUTICA

BOGOTÁ D.C.

2010

**LA INFLUENCIA DE LA GUERRA DE TARIFAS EN LA OPERACIÓN DE LA
AVIACIÓN COLOMBIANA**

PIERRE ANDREY VÁSQUEZ CEPEDA

Ensayo

Doctora Nubia Barrera Silva

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

DIRECCIÓN DE POSGRADOS

ADMINISTRACIÓN AERONÁUTICA

2010

LA INFLUENCIA DE LA GUERRA DE TARIFAS EN LA OPERACIÓN DE LA AVIACIÓN COLOMBIANA

Pierre Andrey Vásquez Cepeda

RESUMEN

El escrito se realiza en base a la discusión que se tiene sobre la conveniencia de las aerolíneas de bajo costo en la economía de la industria aeronáutica, en la posible afectación a la seguridad aérea y el cumplimiento a los usuarios, pero principalmente, la competencia por una parte del mercado con las aerolíneas convencionales modificando la estructura de las tarifas con el fin de hacer del valor del servicio de transporte aéreo, un factor determinante al momento de la preferencia por parte de los consumidores.

Es necesario ahondar en el tema de la batalla de las tarifas y así poder definir si en algún momento se pone en riesgo la seguridad operacional de las aerolíneas que tiene como modelo administrativo y económico ser de bajo costo y todo lo que conlleva para que sea una estrategia sostenible en el entorno.

ABSTRACT

This document is made based on the discussion held about desirability of low-cost airlines in the economy of the aviation industry, the possible involvement of the aviation safety and compliance to users, but most importantly, the competition market share with the conventional airlines modifying the fare structure to make the ticket of air transport service a determining factor in the preference for consumers.

It is necessary to deepen the theme of the battle of the rates define if it ever put at risk the safety of the airlines whose have the administrative and economic model as low-cost and all that it entails for a sustainable strategy in the surroundings.

INTRODUCCIÓN

Las aerolíneas de bajo costo, son una opción al momento de escoger entre las empresas de transporte aéreo, sin embargo la entrada de este modelo empresarial a la aviación ha generado una guerra de tarifas que puede desencadenar un deterioro en de la atención y cumplimiento al usuario y a la seguridad de los vuelos, arriesgando la integridad física tanto de los usuarios, como de personas en tierra si la regulación no es la apropiada.

La lucha entre las aerolíneas por obtener una participación dentro del mercado del transporte aéreo, la apertura de los cielos de algunos aeropuertos con el fin de generar turismo en las ciudades, la enorme competencia, la crisis desatada a nivel mundial desde mediados del 2008, las ha llevado a generar estrategias que permitan mantenerse vigentes en el mercado, sin embargo queda en entre dicho si estas están arriesgando o no, la seguridad del vuelo al escatimar gastos de operación necesarios para una aeronavegabilidad aceptable.

Por este motivo, el presente documento se realiza con el fin de identificar si la competencia entre aerolíneas en cuanto a tarifas, y las estrategias económicas, administrativas y comerciales, ponen en riesgo el servicio a los pasajeros y la aeronavegabilidad de las aeronaves en servicio en las empresas aéreas comerciales en Colombia.

1. AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO –LOW COST–

Una de las estrategias que han adoptando aerolíneas principalmente las que entran nuevas al mercado es la de optar por ser de bajo costo de cara al consumidor, lo que es atractivo y se convierte en una opción, ya que estos ofrecen un servicio básico que es el de transportar un cliente de un punto a otro sin grandes comodidades y servicios, sin embargo, ofrecen servicios adicionales con un sobre costo en el pasaje, que en aerolíneas tradicionales vienen incluidos dentro de la tarifa, por lo que ofrecen una alternativa a los clientes que tan solo

requieren un servicio de transporte. Unas de las ventajas de las aerolíneas de bajo costo son la reducción en el costo de operación, costo de combustible, maximización en la ocupación de las aeronaves entre otras:

En términos muy generales, las aerolíneas de bajo costo ofrecen tarifas bajas con el uso una serie de estrategias, y no todas son usadas por cada una de las aerolíneas de bajo costo. Estas estrategias eliminan al mismo tiempo algunos elementos del costo de las funciones de producción, y reduce los niveles de los costos restantes. Al hacer esto, ofrecen una cantidad limitada de servicios y en algunos casos cobran de forma separada por los servicios que ofrecen¹

Según un boletín emitido por la BAA Airport² el modelo usado por estas aerolíneas para minimizar costos de operación es el de usar una estructura tarifaria que varía según la demanda beneficiando la compra de tiquetes con bastante tiempo de anticipación, usando aeropuertos con bajo tráfico aéreo para minimizar los retrasos y esperas por autorizaciones del Control de tráfico aéreo (ATC) y los costos inherentes a aterrizajes y despegues, la menor cantidad de sillas vacías como resultado de las bajas tarifas, adicional que los promedios de emisiones de CO₂ por persona transportada se reducen considerablemente, reducción de tiempos de atención y embarque de pasajeros lo que traduce en economía en el

¹ BUTTON, Kenneth. Low cost airlines: a failed business model?. [documento PDF en línea]. s. f. [consultado 27 oct. 2010]. Disponible en <http://www.garsonline.de/Downloads/090211/Ken_Button_GARS_2009.pdf>. p. 7. Traducido por VÁSQUEZ, Pierre.

² BAA Airport. Issue brief; Low cost; are low-cost airlines economically sustainable?. [Documento PDF en línea]. (septiembre 2006). [Consultado 27 Oct. 2010]. Disponible <http://www.baa.com/assets/B2CPortal/Static%20Files/22_LowCostAirlines.pdf> p.1. Traducido VÁSQUEZ, Pierre

aparcamiento en los aeropuertos, no entregan servicio gratuito de comida a bordo de las aeronaves entre otras medidas que lo hacen económicamente sostenible.

1.1. MANEJO DE LAS TARIFAS EN AEROLÍNEAS DE BAJO COSTO

La estructura tarifaria manejada por las aerolíneas de bajo costo difiere en muy poco a la de una aerolínea tradicional, sin embargo, hay diferencias que cabe mencionar con el fin de realizar el análisis de este modelo administrativo. [...] “se trata de establecer la conexión entre las modalidades de funcionamiento de las empresas de transporte aéreo en relación con la formación de las tarifas, con los conceptos de costos y las recomendaciones de la teoría para lograr la eficiencia en el uso de los recursos y la optimización del bienestar económico general”³.

Básicamente las tarifas en una aerolínea se hacen basadas un promedio que es en donde está el margen de ganancia o en su defecto en el punto de equilibrio, tomando en cuenta la demanda que tiene una ruta en específico en una fecha o temporada en especial del año. Como ejemplo a esto es conocido que el valor de un tiquete aéreo desde el centro del país hacia las zonas costeras, es mayor en las épocas de vacaciones escolares que en cualquier otra época del año; Este comportamiento de variación por época de la tarifa de los tiquetes es debido a que la demanda del transporte aéreo es mayor, por lo que las aerolíneas tratan de sacar el mayor provecho posible a cada una de las sillas ofrecidas.

Teniendo en cuenta lo anterior, las aerolíneas de bajo costo tienen en cuenta la anticipación con la que se está realizando la compra, y el nivel de ocupación con respecto al tiempo de proximidad a la fecha del vuelo, con el fin, de estimular la compra de los tiquetes con bastante anticipación y así lograr un flujo de dinero que

³ TOMASSETTI DE PIACENTINI, Zulema. Los Costos Marginales En El Transporte Aéreo, Aspectos teóricos y prácticos, Determinación de tarifas en el transporte aéreo. Prácticas habituales. [documento PDF en línea]. s. f. [consultado 07 Nov. 2010]. Disponible en <http://www.aaep.org.ar/espa/anales/PDF_02/tomaddetti.pdf>. p. 13.

servirá para realizar negociaciones de forma anticipada al viaje del cliente, esto es básicamente manejar el dinero en busca de ganancias antes de prestar el servicio.

Es por esto que las aerolíneas de bajo costo, ofrecen tarifas de compra anticipada hasta de 180 días, incrementándose progresivamente dentro de los 120, 90, 60 y 30 días próximos al viaje, encontrando tarifas relativamente altas faltando tan solo 8 días o menos para la salida del avión.

En muchas ocasiones, cuando un vuelo programado no tiene la ocupación prevista, se lanzan promociones reduciendo considerablemente el valor del tiquete a pocos días de la operación por itinerario de la aeronave, buscando así, maximizar la ocupación del avión y manteniendo la rentabilidad o el punto de equilibrio económicamente, recordando siempre que una silla vacía no vendida, es una silla perdida.

1.2. MEDIDAS QUE TOMAN LAS AEROLÍNEAS TRADICIONALES PARA CONTRARRESTAR LA COMPETENCIA DE BAJO COSTO

Debido a la aparición de varias aerolíneas de bajo costo en el mercado de la aviación comercial, las tradicionales han tenido que manejar esa situación con estrategias que les permita tener un diferencial difícil de imitar por parte de sus competidoras de bajo costo. En los últimos años, hemos visto como se han realizado grandes alianzas y fusiones entre aerolíneas que en su momento fueron e incluso siguen siendo poderosas, pero por los movimientos que ha tenido el mercado, se han visto en la obligación de hacer este tipo de estrategias.

En Colombia una de las alianzas mas conocidas y mencionadas, fue la de Alianza SUMA, que integraba 3 grandes aerolíneas de Colombia, Avianca, SAM y ACES; sin embargo, esta alianza que inicialmente pretendía mantener las tres aerolíneas a flote, termino con la desaparición de dos de las tres aerolíneas quedando tan solo Avianca, y manteniendo en el papel el nombre de SAM con el fin de retener las frecuencias que esta tiene asignadas por la Aeronáutica Civil; Avianca en este

momento se encuentra realizando una sinergia con la aerolínea costarricense TACA, con el fin de abarcar una mayor parte del mercado y así mantenerse fuerte dentro de la competencia. “En los últimos años se han generalizado en el mundo la alianzas estratégicas como movimientos defensivos u ofensivos para reaccionar ante las condiciones cambiantes en los mercados. Las alianzas estratégicas son estructuras de negocios de una significación estratégica muy importante, pero no tan contundente como las fusiones y adquisiciones. Se estima que por cada negocio de fusión existen cerca de tres alianzas”⁴.

Otra alianza que se realizó en Colombia, fue entre Aero República -aerolínea colombiana- y Copa Airlines, la aerolínea bandera de Panamá; sin embargo dentro a comienzos del mes de Octubre los presidentes de ambas aerolíneas, Pedro Heilbron y Roberto Juguito anunciaron que la compañía colombiana adopta de cara al cliente el nombre de la panameña, manteniendo legalmente el nombre de Aero Republica para continuar con la operación a nivel nacional lográndose así la fusión completa de ambas aerolíneas.

También es necesario mencionar una de las fusiones, que puede hacer que el mercado y la competencia, tanto a nivel nacional como internacional, se dinamice y siga generando cambios entre las empresas de aviación; esta alianza es la que se realizó entre LAN, empresa chilena con filiales en Argentina, Perú y Chile, y una empresa de papel colombiana llamada Aeroasis, la cual recibió la aprobación por parte de la aeronáutica civil de Colombia a finales de 2008, pero por motivos de adquisición de flota no se había podido certificar e iniciar operaciones, y con la segunda aerolínea en importancia en Colombia AIREs, la cual busco un socio que inyectara capital para poder continuar con la expansión en la que ha venido desde

⁴ MEJÍA, Carlos Alberto. Las Alianzas estratégicas [documento PDF en línea]. Medellín: Documentos Planning, s.f. [consultado 27 Oct. 2010]. Disponible en <<http://www.planning.com.co/bd/archivos/Septiembre1998.pdf>>. p. 1.

hace aproximadamente 3 años; Esta coyuntura la aprovecho la aerolínea chilena con el fin de expandirse en el mercado latinoamericano, y llegar así a uno de los segmentos más atractivos para las aerolíneas internacionales por la ubicación geográfica del país. “Hoy en día existen demasiadas aerolíneas. Por ello, las alianzas y las fusiones suponen una buena tabla de salvación”⁵.

Así como en Colombia se ha visto que la industria de la aviación es muy dinámica, en el resto del mundo suceden cosas del mismo estilo, tal como la integración que realizaron hace poco tiempo United Airlines con Continental, Iberia con British Airways y American Airlines entre otros, así mismo la desaparición de algunas aerolíneas que no sobrevivieron a la crisis o a la dinámica del mercado, tales como Airplus comet, Mexicana de aviación, west caribbean entre otras.

A esto se suman los acuerdos interlineales que permiten una conexión con todo el mundo, sin tener la necesidad de operar con aviones propios todos los destinos. En el momento las alianzas entre aerolíneas más grandes son la de Star Alliance, Sky Team, OneWorld entre otras.

1.3. CONSECUENCIAS ECONÓMICAS DE LAS GUERRA DE TARIFAS

Este dinamismo tiene un impacto fuerte para las economías de cada uno de los países, ya que esta industria realiza una gran cantidad de operaciones monetarias, dinamiza y ayuda a fomentar la economía, por consiguiente impulsa e incentiva la creatividad de los administradores, economistas e ingenieros a descubrir y diseñar estrategia que eviten la caída de la empresa y principalmente de la industria.

⁵ MIGUEL, Velásquez. Comienza la fusión en el sector aéreo. En: Revista Savia [en línea]: Aerolíneas. No. 44 (febrero, 2007). [consultado 27 Oct. 2010]. Disponible en <<http://www.amadeus.com/es/x52678.xml>> p. 20

A esto se suma la variación que se ha tenido en el costo de los combustibles, por la fluctuación del precio del petróleo en los últimos años, llegando a tener un valor máximo de \$145.29 usd por barril en julio de 2008 y un valor mínimo de 33.98 usd por barril en febrero de 2009⁶ lo que se traduce en una variación muy alta en muy poco tiempo. Esto genera un nivel de incertidumbre en el costo de operación de las aerolíneas y haciendo que las tarifas varíen viéndose la reducción de las ganancias por parte de las aerolíneas.

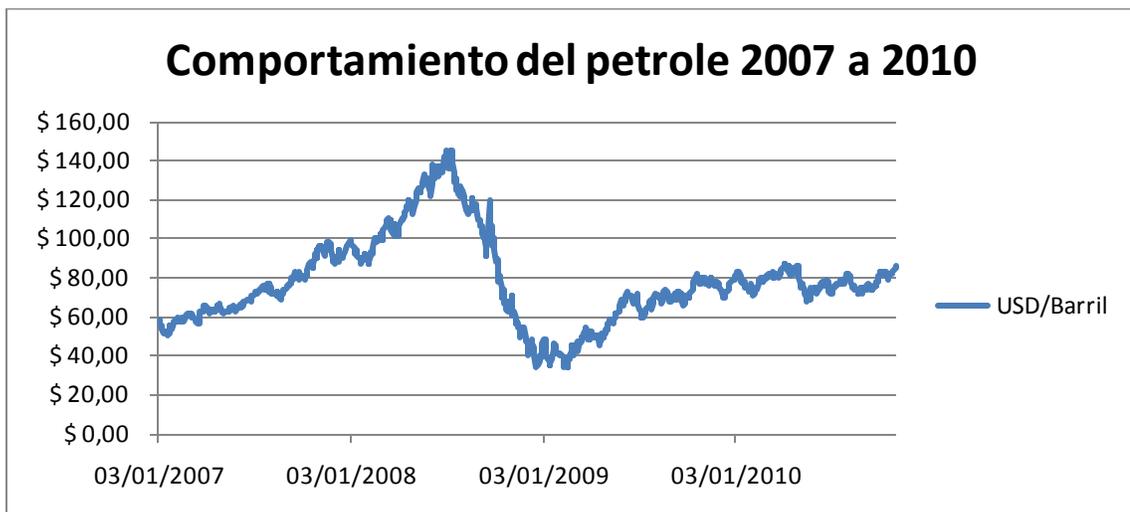


Grafico 1. Datos tomados de la página oficial de Ecopetrol⁷

La industria, principalmente del continente americano, ideó una forma de protegerse contra la variación del precio del barril de petróleo y es un sobre cargo que se adiciona al valor del ticket con el fin de que las empresas de transporte aéreo puedan amortiguar el efecto causado. Se puede hablar que este cargo adicional por concepto de combustible, que es asumido por los pasajeros, es un piso al costo mínimo de los tickets aéreos con el fin de evitar una competencia no sana para el sector; En consecuencia, las aerolíneas se deben de encargar de

⁶ ECOPETROL. Indicadores; Crudo WTI NYMEX. [base de datos en línea]. [consultado 05 Nov. 2010]. Disponible en <http://www.ecopetrol.com.co/indicadores_historico.aspx?indID=1>

⁷ Ibid., [consultado 08 Nov. 2010].

competir con tarifas que les permita suplir los costos de operación, sin tener mucho en cuenta el costo del combustible que se amortiza con el cargo adicional a la tarifa.

La globalización comercial, usando un modelo de explotación del espacio aéreo conocido como cielos abiertos, que hace que cualquier aerolínea de cualquier nacionalidad, siempre y cuando existan acuerdos previos, puede llegar a los aeropuertos de un estado sin restricción alguna con fines comerciales. Esta modalidad plantea una discusión en cuanto a la validez de esta estrategia, debido a que quienes la implementan, no tienen en cuenta el perjuicio que le hacen a la industria nacional, la cual se inunda de capital extranjero generando una fuga de capital de la nación. Adicional a esto las pocas aerolíneas de recursos colombianos, y que son una fuente de empleo para muchos nacionales, no se encuentran en la capacidad de entrar de frente en una competencia con empresas extranjera de renombre y que fácilmente, tendrá una gran participación del mercado nacional.

En busca de contrarrestar las medidas tomadas por el gobierno nacional, ya se trabaja en la creación de nuevas aerolíneas comerciales de capital colombiano, las cuales ya cuentan con aprobación del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales (GEPA) de la aeronáutica civil, con la asignación de rutas; el modelo de negocio que planean usar estas aerolíneas para entrar en el mercado es precisamente ser de bajo costo, y así no competir directamente con las aerolíneas que operan en el país.

No obstante, la industria aeronáutica en Colombia ha venido creciendo y tomando una participación importante en el marco latinoamericano, teniendo como causa principal la ubicación geográfica que se considera como estratégica por tener proximidad con la línea del ecuador, y estar centrada entre los destinos de norte América y Suramérica así mismo entre los destinos del pacifico y del atlántico,

siendo así un destino predilecto para muchas aerolíneas que operan en el cono sur, y transatlánticas.

2. NIVELES DE CUMPLIMIENTO

Las aerolíneas de bajo costo presenta un modelo económico que apunta a competir con tarifas bajas en el mercado con el fin de tener una alta ocupación en los aviones, sin embargo las aerolíneas tradicionales, adoptan medidas que les permita permanecer en el mercado por lo que muchas entran en el juego de las tarifas de bajo costo para competir. En esta guerra de tarifas, se da una gran oportunidad a los cliente de seleccionar mejor la empresa que usaran teniendo siempre disponible una tarifa económica.

Existen dos problemas que los usuarios desconocen al momento de realizar la elección de la empresa aérea que usaran. Uno de ellos es que con la tarifa que están pagando ayudan a soportar una operación y mas que un transporte están es adquiriendo seguridad en el vuelo; y lo segundo que esta adquiriendo es cumplimiento con el servicio. En Colombia la aeronáutica civil ha realizad un seguimiento al cumplimiento de los itinerarios por parte de las aerolíneas, y han detectado que las aerolíneas convencionales, tiene un cumplimiento de itinerario superior a las de bajo costo siendo Aires la que tiene el índice de cumplimiento más bajo en Colombia.

A continuación estadísticas de cumplimiento por parte de las aerolíneas en Colombia entre el 01 de enero y el 31 de octubre de 2010. Esto refleja conformidad o inconformidad de los clientes y en un punto a tener en cuenta en el momento de seleccionar una opción de compra.

[VA = Vuelos Anticipados]

[VC = Vuelos Cumplidos]

[VR = Vuelos Retrasados]

[VNR = Vuelos No Realizados]

Aerolínea	Ciudades Origen	No. VA	% VA	No. VC	% VC	No. VR	% VR	No.VNR	% VNR	Total
AERO REPUBLICA	12	1479	9,00%	18817	60,41%	2227	9,04%	3784	21,55%	26307
AVIANCA	21	3679	4,66%	53172	69,13%	8437	15,30%	4938	10,91%	70226
AIRES	25	5881	11,14%	18118	32,02%	19054	39,18%	8412	17,66%	51465
SATENA	39	2539	11,52%	7972	26,62%	6384	24,45%	5463	37,41%	22358
SAM	15	1008	4,01%	15879	53,48%	2311	9,75%	5243	32,76%	24441

Tabla 1. Fuente pagina de la aeronáutica civil de Colombia⁸.

“parámetros de consulta. nota: se toma como hora de referencia para el cumplimiento la hora inicial de remolque. En aeropuertos que carecen de servicio de puentes de abordaje y no tienen restricciones para abatimiento del ruido, la hora de referencia es la hora de rodaje”⁹.

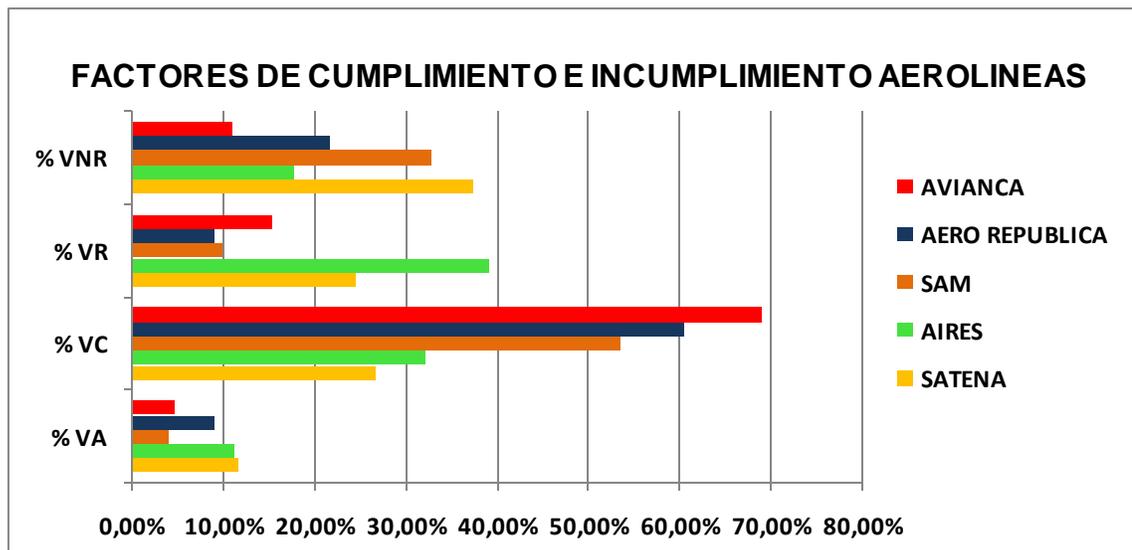


Gráfico 2. Datos tomados tabla 1.

⁸ COLOMBIA. UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Itinerarios. [Base de datos en línea]. s. f. [consultado 08 Nov. 2010]. Disponible en <http://portal.aerocivil.gov.co/portal/page/portal/Aerocivil_Portal_Internet/itinerarios/cumplimiento>

⁹ Ibid., [consultado 08 Nov. 2010]. Disponible en <http://portal.aerocivil.gov.co/portal/page/portal/Aerocivil_Portal_Internet/itinerarios/cumplimiento>

En la grafica anterior podemos evidenciar como las aerolíneas tradicionales, con excepción de Satena, tiene un índice de cumplimiento alto a comparación de aires que es una de las aerolíneas que maneja el bajo costo. Por el contrario encontramos como la cantidad de vuelos programados no realizados por parte de esta última es muy superior a la de los demás competidores.

El caso de Satena, el incumplimiento se debe a que es una aerolínea tradicional pero se maneja bajo un esquema de gobierno, y en el momento se encuentra en una crisis económica según los medios de comunicación.

La tabla y grafica a continuación, muestra el comportamiento de cumplimiento tomando en cuenta los vuelos que salen antes de la hora programada, y los que se realizar de forma cumplida.

Aerolinea	cumplimiento
AVIANCA	73,79%
AERO REPUBLICA	69,42%
SAM	57,48%
AIRES	43,16%
SATENA	38,14%

Tabla 2. Fuente pagina de la aeronáutica civil de Colombia¹⁰.

¹⁰ Ibíd., [consultado 08 Nov. 2010]. Disponible en <http://portal.aerocivil.gov.co/portal/page/portal/Aerocivil_Portal_Internet/itinerarios/cumplimiento>

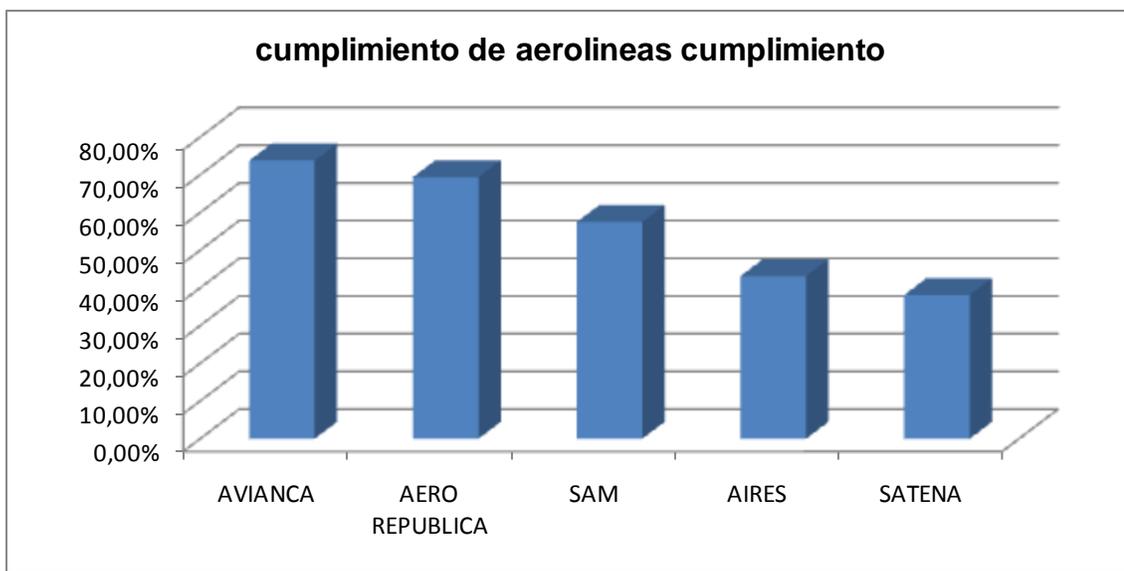


Grafico 3. Datos tomados tabla 2.

3. AERONAVEGABILIDAD CONTINUADA

La aeronavegabilidad, según los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), es la “aptitud técnica y legal que deberá tener una aeronave para volar en Condiciones de operación segura”¹¹. Es por esta definición aplicada a uno de los artículos establecido en el mismo reglamento que la aeronaves que operen en el territorio nacional deben implementar la medidas necesarias para cumplir con el numeral 4.2.1.2. (a) que dice “Ninguna persona puede operar una aeronave civil, a menos que dicha aeronave se encuentre en condiciones de Aeronavegabilidad”¹².

¹¹ COLOMBIA. UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, Parte primera, capítulo II, Definiciones y abreviaturas. [documento PDF en línea]. 11 de septiembre de 2010. [consultado 08 Nov. 2010]. Disponible en <http://portal.aerocivil.gov.co/portal/page/portal/Aerocivil_Portal_Internet/normatividad/rac/indice_general>. P. 8.

¹² Ibid., Parte Cuarta, capítulo II, Requisitos generales de aeronavegabilidad. [documento PDF en línea]. 11 de septiembre de 2010. [consultado 08 Nov. 2010]. Disponible en <http://portal.aerocivil.gov.co/portal/page/portal/Aerocivil_Portal_Internet/normatividad/rac/indice_general>. p. 60.

De esta forma se puede asegurar que la autoridad aeronáutica de nuestro país está velando por la seguridad en vuelo de las aeronaves que operan dentro del territorio nacional. Adicional la aeronáutica civil está encargada de realizar auditorías, visitas, y seguimiento del comportamiento que tienen las aerolíneas nacionales con el fin de certificar que la calidad en la operación de los aviones se maneja bajo las normas establecidas en el RAC.

Es necesario tener en cuenta que los niveles de demanda y de oferta de sillas para vuelos domésticos en Colombia han incrementado en los últimos años, haciendo que la atención sobre la seguridad que se ofrece al cliente al momento de usar el servicio se incremente por parte de la autoridad aeronáutica.

Aerolínea	Enero - Agosto 2010				Enero - Agosto 2009				Variación		
	Sillas Ofrecidas	% PART	Pasajeros a Bordo	Nivel Ocup.	Sillas Ofrecidas	% PART	Pasajeros bordo	Nivel Ocup.	Sillas Ofrec.	Pasajeros bordo	Nivel Ocup.
TOTAL	13749941	100%	10232423	74%	11145768	100%	7509565	67%	23%	36%	704%
Avianca	4908037	36%	3957190	81%	3919416	35%	2852320	73%	25%	39%	785%
Aires	3217952	23%	2113744	66%	1782847	16%	949907	53%	80%	123%	1241%
Aerorepublica	2024247	15%	1514796	75%	1956303	18%	1281351	65%	3%	18%	933%
SAM	2084467	15%	1696156	81%	1990178	18%	1484655	75%	5%	14%	677%
Satena	960710	7%	601948	63%	997853	9%	632985	63%	-4%	-5%	-78%
Easy Fly	353446	3%	221011	63%	305556	3%	182912	60%	16%	21%	267%
Aer. Antioquia	201082	1%	127578	63%	193615	2%	125435	65%	4%	2%	-134%

Tabla 3. Fuente pagina de la aeronáutica civil de Colombia¹³.

¹³ COLOMBIA. UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA. Boletín oferta y demanda 2010, transporte de pasajeros operación regular, Cuadro 2.2A Oferta y demanda pasajeros nacionales por empresa. Septiembre 2010. [consultado 21 Oct. 2010]. Disponible en <http://portal.aerocivil.gov.co/portal/page/portal/Aerocivil_Portal_Internet/itinerarios/cumplimiento>

En la tabla anterior se detalla el incremento de pasajeros a nivel nacional en un 36% entre el 2009 y el 2010, al igual que la cantidad de sillas ofrecidas que incrementó en un 24%. El nivel de ocupación tuvo un incremento desmesurado entre el año anterior y este, teniendo incremento por parte de la aerolínea Aires, de un 1241% pasando de transportar 949907 pasajeros a 2113744, en incrementando la participación en el mercado nacional en un 23% en el 2010.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en busca del bienestar de la industria y el de los usuarios del transporte aéreo, decidió que es necesario que cada uno de los estados pertenecientes a este organismo, establezcan un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), con el fin de garantizar un nivel aceptable en todas las empresas explotadoras de las aeronaves.

Esta es una responsabilidad que es compartida por el ente regulador de cada país y por cada una de las aerolíneas que tengan registro en ese país; en Colombia la encargada por parte del gobierno de implementar el SMS, es la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), quien tiene que dar a conocer, explicar y dar a entender el fundamento del SMS para la implementación en cada una de las empresas del sector aéreo y adicional, llevar un control para que se tenga un mejoramiento continuo sobre el sistema implementado.

Teniendo en cuenta lo mencionado a lo largo del escrito se puede concluir que dada la economía del país y mundial, las aerolíneas se han visto en la obligación de manejar estrategias que les permita mantenerse vigentes en el mercado, y lograra competir con las aerolíneas que entran al mercado con un modelo económico valido y que con la reglamentación adecuada por parte del ente regulador, no arriesga la integridad de la seguridad de los pasajeros ni los residentes en tierra; sin embargo cabe decir que una empresa mal administrada,

reduce la calidad en el servicio al cliente tal como se pudo evidenciar en las estadísticas de cumplimiento de las aerolíneas de bajo costo en Colombia. Es necesario que en Colombia, la aeronáutica civil se enfoque en reglamentar los estándares mínimos en los que una aerolínea puede incumplir con el contrato de transporte para así dar un respaldo a los clientes, y adicional difundir la información para que cada vez más los viajeros nacionales sean exigentes con las empresas de transporte aéreo y la competencia se centre en lo fundamental que es el cumplimiento del servicio, más que el de ofrecer un bajo costo por el mismo.

GLOSARIO

BAA Airport: Operador Líder En La Operación De Aeropuertos De Gran Operación En El Reino Unido.

Operación por itinerario: situación en la cual la aeronave inicia con la etapa rodaje en plataforma para iniciar el vuelo correspondiente en la hora programada.

Punto de Equilibrio: es el mínimo de ventas que se debe cumplir, para no tener pérdidas pero tampoco ganancias.

Sinergia: integración de elementos que da como resultado algo más grande que la suma de éstos, es decir, cuando dos o más elementos se unen sinérgicamente crean un resultado que aprovecha y maximiza las cualidades de cada uno de los elementos.

BIBLIOGRAFÍA

1. BUTTON, Kenneth. Low cost airlines: a failed business model?. [documento PDF en línea]. s. f. [consultado 27 oct. 2010]. Disponible en <http://www.garsonline.de/Downloads/090211/Ken_Button_GARS_2009.pdf>
2. BAA Airport. Issue brief; Low cost; are low-cost airlines economically sustainable?. [Documento PDF en línea]. (septiembre 2006). [Consultado 27 Oct. 2010]. Disponible en <http://www.baa.com/assets/B2CPortal/Static%20Files/22_LowCostAirlines.pdf>
3. TOMASSETTI DE PIACENTINI, Zulema. Los Costos Marginales En El Transporte Aéreo, Aspectos teóricos y prácticos, Determinación de tarifas en el transporte aéreo. Prácticas habituales. [documento PDF en línea]. s. f. [consultado 07 Nov. 2010]. Disponible en <http://www.aaep.org.ar/espa/anales/PDF_02/tomaddetti.pdf>
4. MEJÍA, Carlos Alberto. Las Alianzas estratégicas [documento PDF en línea]. Medellín: Documentos Planning, s.f. [consultado 27 Oct. 2010]. Disponible en <<http://www.planning.com.co/bd/archivos/Septiembre1998.pdf>>
5. MIGUEL, Velásquez. Comienza la fusión en el sector aéreo. En: Revista Savia [en línea]: Aerolíneas. No. 44 (febrero, 2007). [consultado 27 Oct. 2010]. Disponible en <<http://www.amadeus.com/es/x52678.xml>>
6. ECOPETROL. Indicadores; Crudo WTI NYMEX. [base de datos en línea]. [consultado 05 Nov. 2010]. Disponible en <http://www.ecopetrol.com.co/indicadores_historico.aspx?indID=1>
7. COLOMBIA. UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Itinerarios. [Base de datos en línea]. s. f. [consultado 08 Nov. 2010].

Disponible en
<http://portal.aerocivil.gov.co/portal/page/portal/Aerocivil_Portal_Internet/itinerarios/cumplimiento>

8. COLOMBIA. UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Reglamentos Aeronáuticos Colombianos Disponible en
<http://portal.aerocivil.gov.co/portal/page/portal/Aerocivil_Portal_Internet/normatividad/rac/indice_general>