

**Los cambios del transporte aéreo de carga en Colombia y el
Mundo a raíz del COVID-19**

Artículo de reflexión

Especialización en Alta Gerencia

Alberto Parra Ruiz¹

Código 6502372



Docente: Ana Elsa Vargas Espinosa

Universidad Militar Nueva Granada

Bogotá D. C. mayo 26 2021

¹ Piloto y Administrador Aeronáutico con 35 años de experiencia en la industria de la aviación. Formación militar con experiencia en el área administrativa en Operaciones de Vuelo de Empresas aéreas de carga nacionales e internacionales.

Contenido

Resumen.....	1
Introducción.....	4
1. Planteamiento del problema.....	5
1,2. Pregunta de investigación.....	6
2. Objetivos.....	6
2,1. Objetivo general.....	6
2,2. Objetivos específicos.....	6
3. Metodología.....	6
4. Variables.....	7
5. Estado de la Industria Aeronáutica en los años 2019, 2020 y parte del 2021.....	7
5.1. Año 2019.....	8
5.2. Año 2020.....	10
5.3. Primer trimestre del 2021.....	12
5.4. Estado a nivel regional y nacional en el año 2019, 2020 y parte del 2021.....	13
6. Balance del transporte aéreo y evaluación del transporte de carga a la fecha.....	17
6.1. Análisis de la crisis en el sector aeronáutico.....	17
6.1.1. Análisis en Colombia.....	19
6.2. Los ambiguos cambios del transporte de carga aéreo.....	21
6.2.1. Análisis del sector de carga en Colombia.....	25
7. Conclusiones.....	27
Bibliografía.....	28

Resumen

De cara al momento histórico que atraviesa el mundo como consecuencia de la pandemia del Covid-19, el presente escrito indagó acerca de los cambios que la misma había generado en la industria aérea, principalmente en lo que respecta al transporte de carga, por medio de un estudio descriptivo y analítico basado en recursos estadísticos y documentales.

Así pues, se parte de un panorama global y local de los años 2019, 2020 y el primer trimestre del 2021 con el fin de realizar un balance detallado de las medidas y consecuencias que esta coyuntura propició en el transporte de carga. Lo anterior, sin dejar de lado un razonamiento que podría guiar las proyecciones para esta industria una vez la humanidad pueda superar el histórico momento que nos ha llamado al análisis y la reinvención.

Con respecto a los hallazgos, se encontró que el sector aéreo de carga tuvo un comportamiento distinto del sector de transporte aéreo de pasajeros, pues este último resultó severamente afectado por la pandemia, mientras el primero resultó sorpresivamente beneficiado. A su vez, se evidenció que, debido a las excepciones con las que contaba el sector de carga para proveer los productos de primera necesidad, pudo mantener sus operaciones en niveles cercanos a lo habitual, creciendo eventualmente hasta llegar a un máximo no visto en mucho tiempo.

Por otra parte, el sector de carga en el 2019 tuvo un balance negativo debido a circunstancias geopolíticas principalmente la guerra comercial entre China y Estados Unidos.

Asimismo, en relación con el contexto nacional, se evidenció que Colombia siguió la tendencia global en los años 2019, 2020 y el primer trimestre del 2021.

Lo anterior, guía la conclusión de que el balance en el sector de aerolíneas de pasajeros es muy preocupante, las afectaciones a raíz de las medidas tomadas para frenar el Covid-19 han supuesto un cálculo negativo nunca antes visto. Sin embargo, la tendencia para las operaciones

de carga aérea en los últimos meses ha sido muy positiva hasta encontrar un máximo no visto desde hace muchos años, a pesar de no contar como expresa la IATA, con suficientes aviones cargueros disponibles en el 2020 para las operaciones de transporte necesarias y poder llevar toda la carga que normalmente se moviliza en las bodegas de los aviones de pasajeros que estaban en tierra.

Palabras Clave: Transporte aéreo de carga, Covid-19, Balance de operaciones.

Abstract

Facing the historical moment that the world is going through as a result of the pandemic of the Covid-19, this letter inquired about the changes that it had generated in the airline industry, mainly with regard to freight transport, by means of a descriptive and analytical study based on statistical and documentary resources.

Thus, we start from a global and local panorama of the years 2019, 2020 and the first quarter of 2021 in order to make a detailed balance of the measures and consequences that this situation favored in cargo transportation. The above, without neglecting a reasoning that could guide projections for this industry once humanity can overcome the historical moment that has called us to analysis and reinvention. Regarding the findings, it was found that the air cargo sector had a different behavior of the passenger air transport sector, since the latter was severely affected by the pandemic, while the former was surprisingly benefited.

In turn, it was evidenced that, due to the exceptions that the cargo sector had for provide basic needs was able to maintain its operations at close levels to the usual, eventually growing to a maximum not seen in a long time. On the other hand, the cargo sector in 2019 had a negative balance due to circumstances geopolitical mainly the trade war between China and the United States. Likewise, in relation to the national context, it was evidenced that Colombia followed the

global trend in the years 2019, 2020 and the first quarter of 2021. The above guides the conclusion that the balance in the passenger airline sector is very worrying, the effects as a result of the measures taken to stop Covid-19 have supposed a negative calculation never seen before. However, the trend for trades air cargo in recent months has been very positive until finding an unseen maximum for many years, despite not having, as stated by the IATA, enough aircraft freighters available in 2020 for the necessary transport operations and to be able to carry all cargo that is normally moved in the holds of passenger aircraft that they were on land.

Keywords: Air cargo transport, Covid-19, Operations stocktaking.

Introducción

El presente ensayo de carácter descriptivo y analítico basado en recursos estadísticos y documentales cumple como requisito para optar el título de especialista en Alta Gerencia y está asociado a la línea de Investigación Estudios Organizacionales (EO) y responsabilidad social (RS) del Grupo de Estudios Contemporáneos en Gestión y Organizaciones (GECGO) de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nueva Granada.

La industria aérea enfrenta quizás su mayor crisis desde que el 17 de diciembre de 1903 los hermanos Orville y Wilbur Wright realizaron con éxito el primer vuelo con una máquina impulsada por su propio poder que logró además regresar a tierra sin estropicios.

Los efectos que experimenta el mundo entero a raíz del Covid-19 suscitaron importantes estragos a nivel mundial y la industria aérea no fue la excepción, estos cambios se convirtieron en el tema de estudio para el presente texto, ya que esta pandemia fue un momento de cambios a nivel global y también resulta válido el interés por preguntarse cómo se han alterado las operaciones logísticas en la industria aérea.

Con respecto a la metodología, esta se basó en un análisis descriptivo de los acontecimientos más relevantes en la industria de la aviación y la carga aérea durante los años 2019, 2020 y el primer trimestre del 2021 por medio de fuentes estadísticas y documentales que aportaron a construcción de la argumentación. Con el fin de comprender de la manera en la que la pandemia afectó al transporte de aéreo, principalmente al de carga, a nivel nacional e internacional.

1. Planteamiento del problema

Artur Sullivan, en su artículo *El incierto futuro de la aviación tras la pandemia* asegura que “La pandemia ha provocado la mayor crisis de la historia de la aviación. Las aerolíneas han perdido cantidades demenciales de ingresos” (2021). Es en este marco de pandemia ocasionada por el virus Covid-19 en el que las empresas de aviación se vieron obligadas a reducir sus operaciones, dejaron en tierra la mayoría de su flota y despidieron o enviaron a licencia a muchos de sus empleados. Tal coyuntura produjo naturalmente cambios en la logística operativa, tanto en lo relacionado con la producción de nuevas aeronaves como en lo que se refiere al transporte aéreo de pasajeros y carga. Sin embargo, para este último las operaciones se intensificaron gracias a la creciente demanda de suministros, el traslado de equipos médicos y farmacéuticos, además del transporte de vacunas contra el virus en cuestión durante los últimos meses. Así lo expresa IATA en su comunicado número 27 del 04 de mayo del 2021.

La demanda de carga aérea volvió a superar los niveles precovid (marzo de 2019) con un aumento de la demanda del 4,4%, un máximo histórico desde el inicio del registro en 1990. La demanda intermensual también registró crecimiento (0,4% respecto a febrero de 2021). (IATA, Air Cargo Market Analysis, Marzo 2021)

Por ello, el presente escrito busca analizar los cambios presentados en el transporte aéreo de carga durante el periodo 2019-2021 en Colombia y otras regiones, a raíz de esta pandemia.

1,2. Pregunta de investigación

¿Cómo alteró la pandemia del COVID-19 al transporte aéreo de carga a nivel nacional y regional?

2. Objetivos

2,1. Objetivo general

Determinar los cambios del transporte aéreo de carga a nivel nacional e internacional, antes y durante de la pandemia del COVID-19.

2,2. Objetivos específicos

1. Indagar el estado del transporte de carga aérea durante los años 2019, 2020 y parte del 2021.
2. Caracterizar las variaciones en el transporte de carga aérea durante los años 2019, 2020 y parte del 2021.
3. Evaluar las modificaciones en el transporte de carga aérea como consecuencia de la pandemia.

3. Metodología

El método del proyecto es de carácter analítico, a partir de exploración documental y estadística sobre las afectaciones del covid-19 en el transporte aéreo de carga. Para lo anterior, primeramente, se indagará documentación estadística para referenciar, luego, se plasmará lo

encontrado en miras a sintetizar la información, a la par, se procederá con un análisis de lo hallado para finalmente dar respuesta a la pregunta problema.

4. Variables

1. El transporte de carga aéreo pudo verse beneficiado por factores ajenos a la pandemia.
2. El transporte de carga aéreo no se intensificó durante los años 2020 y 2021.
3. El transporte de carga se vio perjudicado a raíz de la pandemia.

5. Estado de la Industria Aeronáutica en los años 2019, 2020 y parte del 2021

La industria de la aviación ha tenido un papel muy relevante en el presente siglo gracias a los avances tecnológicos y la creciente demanda tanto de viajes como de cargamentos internacionales. En concordancia, el valor de la industria se ha vuelto indispensable para los Estados y las empresas. Por ello, la instauración de la globalización de mercado, las relaciones diplomáticas y el transporte se han visto intermediadas por el sistema de transporte aéreo. Debido a la gran relevancia de la posibilidad de conectar al mundo, la industria ha establecido rutas y estrategias para mantenerse al tanto de las necesidades comerciales y poblacionales. Sin embargo, en el año 2020 la industria sufrió su peor crisis desde la segunda guerra mundial, las grandes compañías de aviación tuvieron que requerir apoyos gubernamentales o incluso asumir las deudas ante la coyuntura mundial:

La tendencia ha sido especialmente fuerte en Europa. Italia nacionalizó Alitalia al principio de la crisis, mientras que el Gobierno francés aumentó el mes pasado al 30% su participación en Air France-KLM. En Alemania, el Ejecutivo gastó 9.000 millones de euros (10.900 millones de dólares) en una participación del 20% en Lufthansa, mientras los gobiernos sueco y portugués han asumido también participaciones en SAS y TAP Air Portugal, respectivamente (Sullivan, 2021).

En el marco de esta crisis, el presente apartado detallará estadísticamente los cambios surgidos en los últimos años, específicamente, se compararán las estadísticas relativas al 2019, 2020 y parte del 2021, con base en la revisión proporcionada por International Air Transport Association (IATA) del año 2020. Lo anterior, con el fin de demostrar el peso de la crisis que vive la industria de la aviación.

5.1. Año 2019

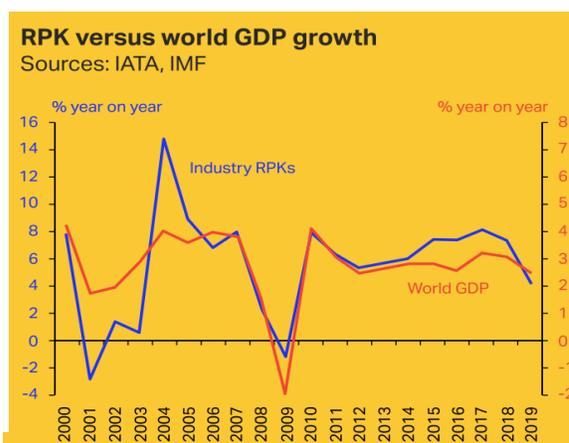
De esta manera, en el año 2019 la industria aérea tuvo un crecimiento significativo en las rutas respecto al año anterior. De igual forma, se vio gratamente beneficiada de la reducción del coste

Air tourist spending and the value of trade by air

Sources: IATA, World Travel & Tourism Council (WTTC), IHS Markit



de transporte, la cual llegó a ser de un



2,3% con los ajustes respectivos a la inflación.

Tanto el decrecimiento en los costes del transporte como el crecimiento de las conexiones aéreas infló los gastos de los turistas con respecto al año 2018 en un 7%, estimando los gastos en 900 billones de dólares. De igual forma, se denota una tendencia al alta en los bienes transportados en avión con un coste por encima de los 6,7 billones de dólares. Sin embargo, el “revenue passenger kilometers” o RPK (ingresos por pasajeros-kilómetro) cayó por debajo de la tasa de crecimiento promedio a largo plazo, aunque mantuvo un crecimiento del 4,2%.

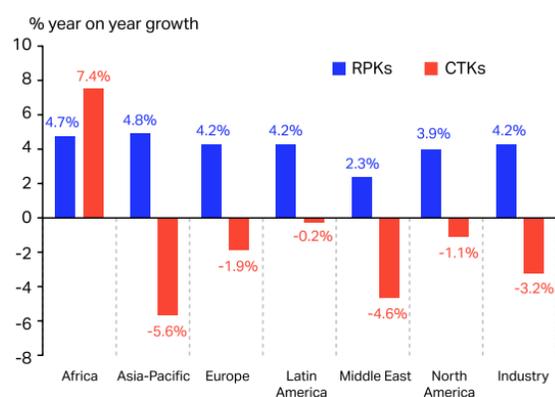
Por otra parte, en el área específica de transporte de carga aérea, la industria contaba con un comportamiento ambiguo y negativo. Por un lado, la IATA afirma que “The e-commerce and pharmaceuticals sectors, (...) performed well in 2019” (2020, p. 35). A su vez, demuestra cómo los volúmenes de carga por avión contaron con una disminución progresiva que se venía avistando desde el año 2018, lo que desembocó en el peor desempeño del área desde la crisis económica del 2009. Por esto, el “cargo tonne kilometers” o CTK (toneladas de carga por kilómetro) se redujo en un 3,2% interanual.

A pesar de esta dramática situación en el transporte de carga aérea, la industria aeronáutica tuvo un crecimiento positivo. En este sentido, la industria aérea se mantuvo sólida en el año 2019, contando con una ganancia neta después de impuestos de aproximadamente 25 billones de dólares.

Asimismo, en el contexto regional - transporte dentro del mismo país o países vecinos-, se mantuvo la tendencia global. Por un lado, RPK mantuvo un crecimiento del 4,2 %, siendo igual al valor neto mundial, mientras que el CTK tuvo una reducción menor al panorama mundial pues solo decayó en un -0,2%. De igual manera, los márgenes operativos de este tipo de transporte fueron mejores respecto al año 2018, siendo el continente americano el único con esta tendencia.

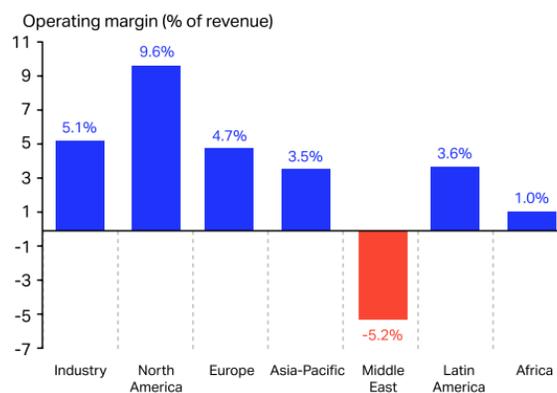
Regional passenger and freight demand outcomes

Source: IATA



Regional profit performance

Sources: IATA, The Airline Analyst



De este modo, fue detallado el panorama de la industria aérea en el año 2019. En síntesis, la industria se mantuvo estable y solida a nivel mundial demostrando su relevancia turística y su poderío económico. El único factor con malos indicadores fue el transporte de carga que tuvo un comportamiento dispar en las diferentes regiones y mantuvo sus indicadores a la baja

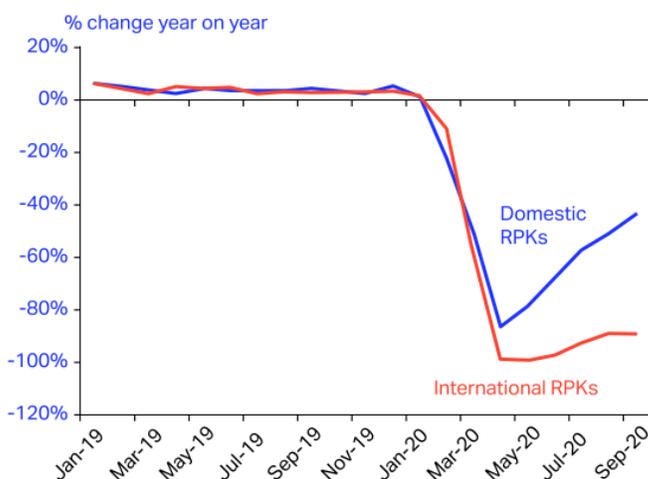
5.2. Año 2020

Ahora bien ¿cuál fue el comportamiento de la industria en el año 2020? El 11 de marzo del año 2020 la historia moderna marcó un hito que no se veía desde los tiempos de la gripe española o la peste negra, la OMS clasificó oficialmente el covid-19 como una pandemia el 11 de marzo de 2020, con lo cual se puso de manifiesto la transmisión de este virus en diversos países de manera simultánea. Tal acontecimiento, sumado al sinnúmero de casos positivos para los virus contados por día obligó a los gobiernos decretar acciones tan restrictivas y estrictas como en China cuando se instauró la medida de cuarentena en el mes de enero. El impacto para la industria aérea fue devastador, la cuarentena y las restricciones de movilidad obligaron a los aeropuertos a cerrar casi en su totalidad el transporte, aunque a mediados del junio se comenzó a reportar una mejoría a nivel mundial, la catástrofe siguió a flote.

Como muestra, la RPK de los vuelos internacionales cayó un 98% en los primeros meses del año 2020 y reportó una pequeña mejoría a nivel mundial en

International and domestic RPKs

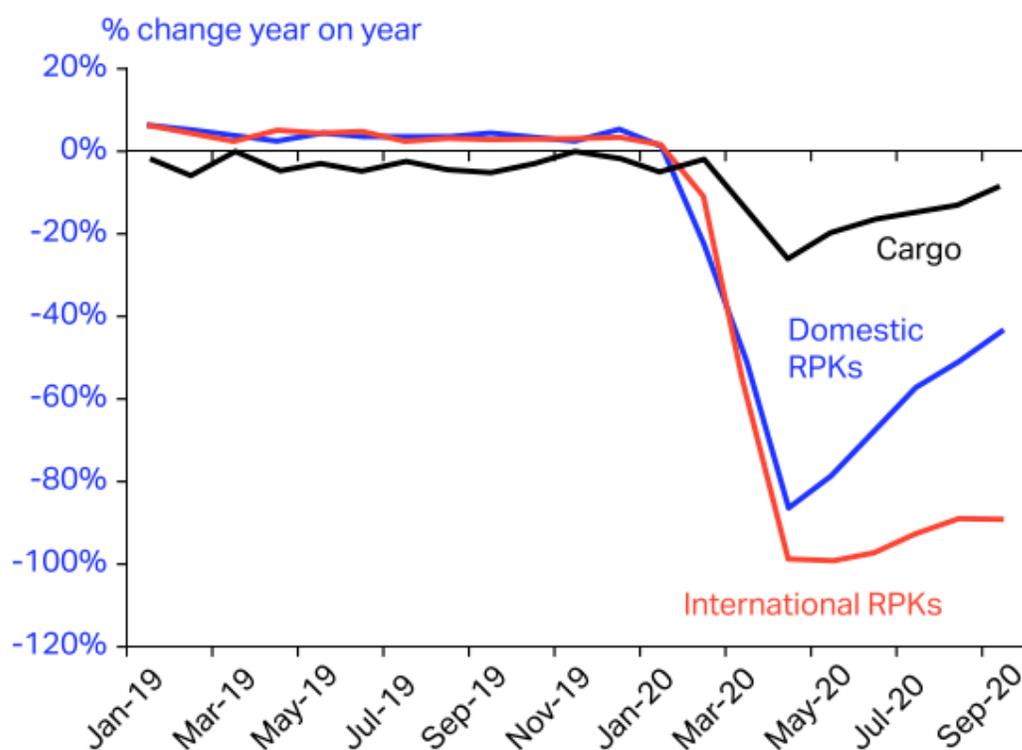
Source: IATA Economics, using data from IATA Statistics



septiembre de 9 puntos por encima de los vuelos internacionales. A pesar de que el mayor golpe lo tuvieron los vuelos turísticos internacionales, los vuelos domésticos o nacionales tuvieron una suerte igualmente negativa, pero reportando una mejoría en septiembre. Siendo el total de

Global passenger and cargo tonne km growth

Source: IATA Economics, using data from IATA Statistics



decrecimiento de un -68,3%

Por su parte, el transporte de carga aérea acompañó al sector de pasajeros en su tendencia a la baja. No obstante, esto resultó radicalmente menos dramático que en los otros sectores de la industria al poseer un decremento del -11,5%.

En este sentido, denotamos el panorama de la industria de aviación en el año 2020. Puede aseverarse que ese año fue el más dramático para la industria en mucho tiempo. Se demuestra la baja del RPK doméstico y el RPK internacional a casi el 100%, sin embargo, y debido a las

operaciones propias del sector, el CTK se redujo mucho menos que el sector comercial. Tanto el RPK como el CTK tuvieron mejoría a final de año.

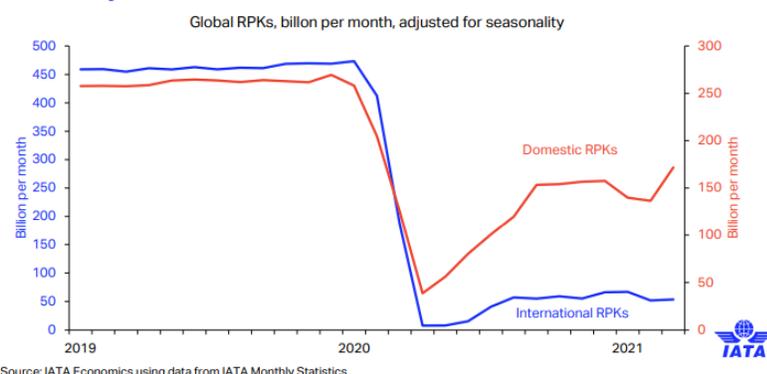
5.3. Primer trimestre del 2021

Ahora bien, en vista de las mejoras presentadas por la industria a final de año, vale la pena detallar los cambios dados en el año 2021. Debido a que la

IATA no ha expuesto su informe anual, se hará uso de los informes regulares expuestos por IATA este año.

Por el lado del comportamiento de los vuelos domésticos e internacionales se ve una mejoría notoria respecto al año anterior, pero no hay una recuperación real comparando las cifras con enero del 2020 en la época prepandemia. A su vez, cabe destacar el carácter irregular de la recuperación, esto debido a que la pandemia aún no ha terminado a pesar de la flexibilización de ciertas restricciones que ayudan a la mejoría de los viajes aéreos. Por los mismos motivos el RPK global no ha denotado regresar a los niveles del año 2019. Siendo el RPK de Marzo del

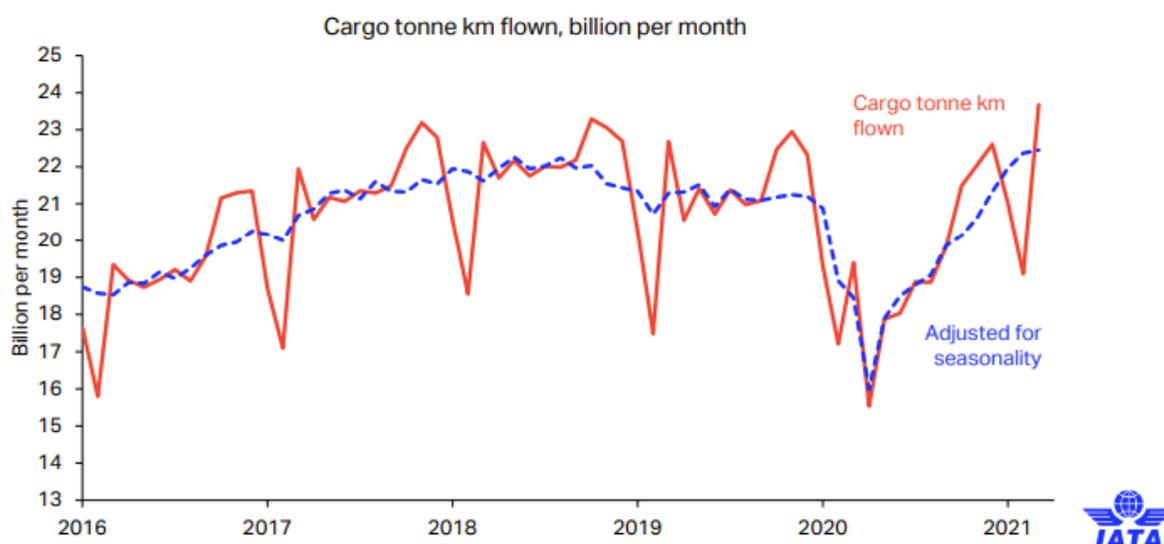
Strong rise in domestic RPKs but international stays low Domestic just 32.3% down vs March 2019, but international down 87.8%



2021, respecto al año 2019 en el mismo mes, un 32.3% menos en

Record high for air cargo tonne km flown in March

Cargo tonne km (CTKs) flown rise 4.4% above pre-crisis March 2019 level



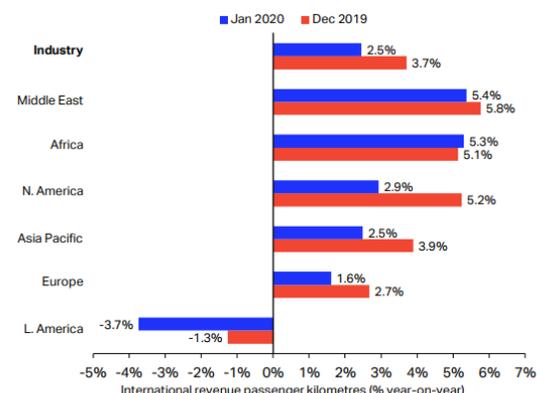
vuelos domésticos y un 87.8% menor en vuelos internacionales.

Por otra parte, el transporte de carga aérea ha tenido cambios más radicales que el sector de pasajeros, ya que ha habido un crecimiento respecto al año 2020 y el año 2019. En concreto, en el primer cuarto del año 2021 el CTK global estuvo 5.6% por encima del mismo periodo en el año 2019 y un 14.1% más que el 2020, marcando a su vez un récord nunca antes visto en el mes de marzo desde el 2016. Asimismo, se demuestra un crecimiento de las CTK mensual de 0.4%. Por lo cual se pronostica un aumento positivo a corto plazo.

5.4. Estado a nivel regional y nacional en el año 2019, 2020 y parte del 2021

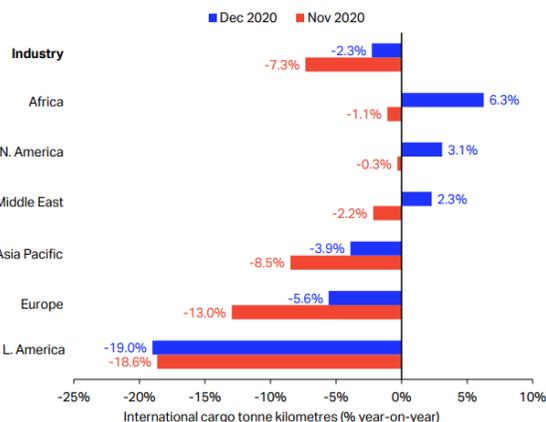
Latinoamérica y el Caribe han acompañado las estadísticas dramáticas de la aeronáutica en los años 2020 y 2021. En abril del 2020 en América latina el número de pasajeros llegó a caer incluso por debajo del promedio global, siendo este último de un -94,5% y el de la región de un -96% (CEPAL, 2020). Igualmente, la afectación del COVID a nivel internacional en América Latina provocó un resultado negativo en el volumen de pasajeros mayor que en otras regiones, al

Chart 6 – International RPK growth, yearly (airline region of registration basis)



Sources: IATA Economics, IATA Monthly Statistics

Chart 6: International CTK growth



Sources: IATA Economics, IATA Monthly Statistics

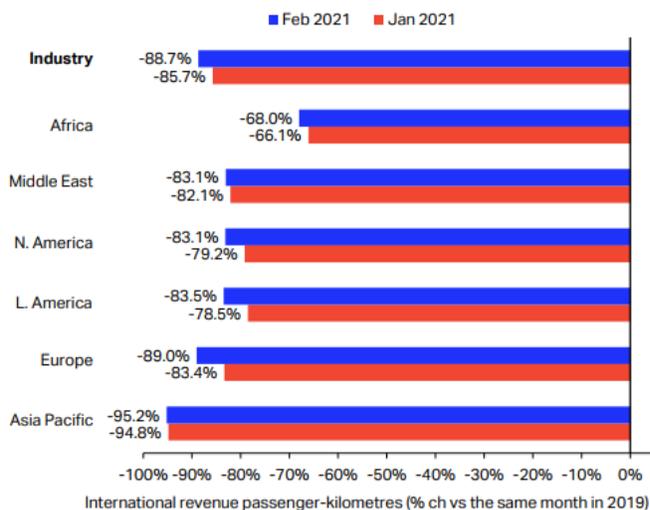
ser de -3.7% en pasajeros internacionales frente a resultado de 1,6% de la región europea, por ejemplo.

Del mismo modo, en la CTK regional el panorama latinoamericano siguió siendo negativo en comparación a otras regiones, posicionándose en diciembre del 2020 en un -19.0%. Por ello,

Latinoamérica y el Caribe cerraron el año 2020 con una crisis incluso más aguda en comparación con el resto del mundo.

Ahora bien, en lo que respecta al año 2021 la industria ha mostrado mejorías tanto a nivel

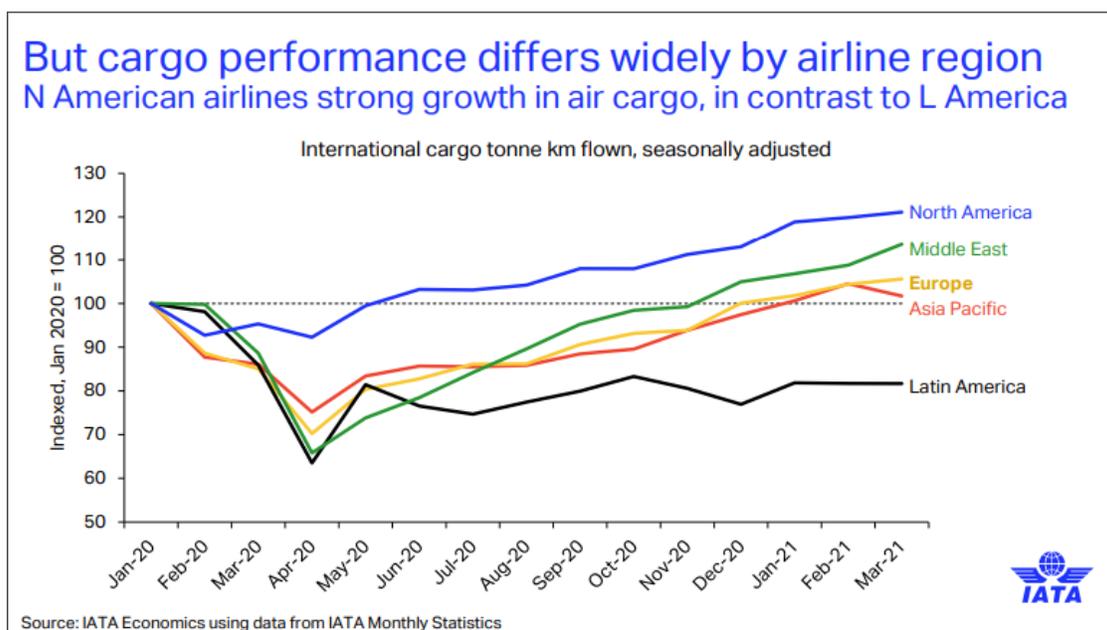
Chart 6 – International RPK growth versus the same month in 2019 (airline region of registration basis)



Sources: IATA Economics, IATA Monthly Statistics

local como a nivel global. Sin embargo, en febrero del 2021 el RPK continuó negativo respecto al año 2019 con un -88.7% a nivel global y -83.5% en la región.

Otro es el caso del CTK, en el sector de carga aérea se notó un alivio significativo a nivel global, pero en Latinoamérica no hubo un incremento tan relevante.



En Colombia, por su parte, las estadísticas del año 2020 en comparación con el 2019 son



igualmente desalentadoras. Según la Aeronáutica Civil Colombiana luego de las restricciones decretadas a mediados de marzo, el número de pasajeros viajando cayó en picada hasta llegar a un decrecimiento de -57.45% respecto al año anterior. Teniendo una afectación en

la proyección del Plan Estratégico Aeronáutico (PEA), lo que resultó traumático a nivel

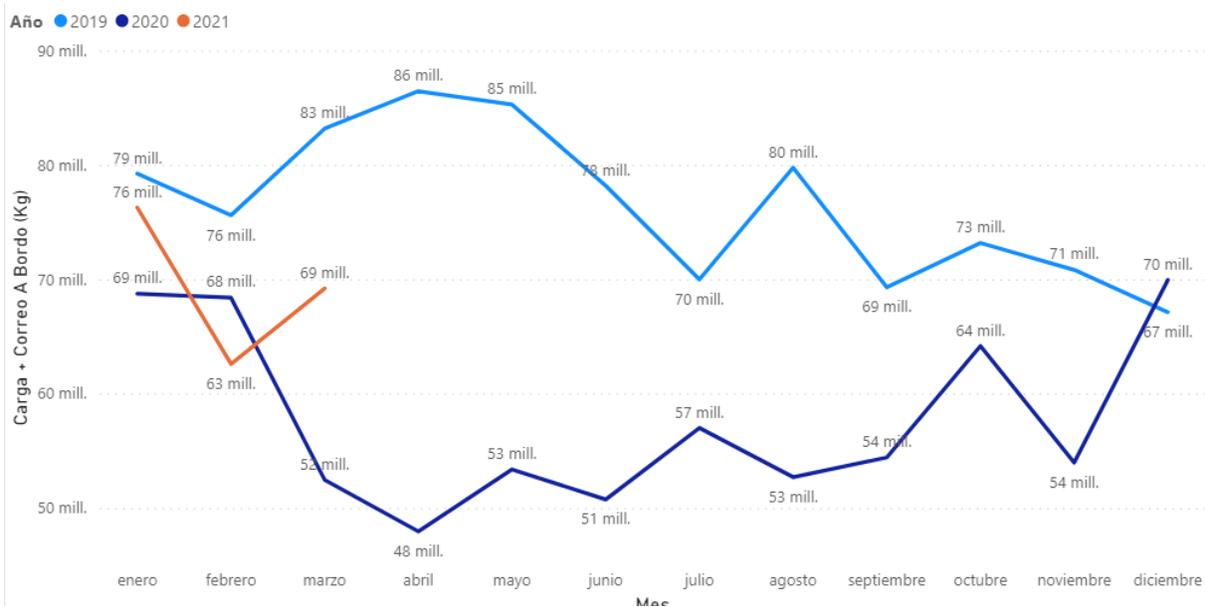
económico. No obstante, en el sector de carga colombiano no sufrió un golpe tan aparatoso como el de turismo. Aun así, se estipula que hubo un decrecimiento en el 2020 de 129.605 toneladas en comparación al año anterior, lo cual representa un valor de -15,86% sobre las mismas fechas del 2019 (Aeronáutica Civil, 2020).

Con todo, el año 2021 empezó con una recuperación desde diciembre del 2020, en donde las medidas de restricción se flexibilizaron.

Luego del primer trimestre de 2021, el país presenta un positivo balance en materia de reactivación de las operaciones aéreas comerciales de pasajeros, reiniciadas por el Gobierno de manera paulatina el 1° de septiembre de 2020. En esos siete meses, se han movido 10 millones de pasajeros por los aeropuertos del país, lo que ha permitido mantener la conectividad de todas las regiones (Aeronáutica Civil, 2021).

El mayor beneficio se percibe en los vuelos locales con 8 millones de pasajeros, siendo el mayor movimiento en Bogotá con casi 5.900.000 de viajeros, seguido por Rionegro y Cali. A nivel internacional, el movimiento ha sido menor con solo dos millones de pasajeros moviéndose hacia el exterior.

En cuanto al negocio de carga, el resultado ha sido positivo en el primer trimestre del 2021, con un total de bienes transportados hasta marzo de 208 millones de kilogramos, lo cual, si bien



equivale a una disminución respecto al año 2019, equivale a un aumento del 10% frente a lo movido en el año 2020.

6. Balance del transporte aéreo y evaluación del transporte de carga a la fecha

Hasta el momento, se han detallado las estadísticas netas de los últimos tres años en relación con el transporte aéreo. En el siguiente apartado se realizará un análisis general a nivel mundial y local (Colombia), en torno a las estadísticas de los años 2019, 2020 y el primer trimestre del 2021. Asimismo, se hará especial énfasis en el transporte de carga a fin de detallar los cambios que ha tenido este sector durante este periodo.

6.1. Análisis de la crisis en el sector aeronáutico

El 2019 fue un año positivo en términos generales para la aviación, al poseer un buen desempeño en el sector turístico con un balance de 25.9 billones de dólares en toda la industria y un incremento en RPK de 4.2%. Tal desempeño de la industria puede deberse a una correcta ampliación en la disponibilidad de aeronaves, más conectividad entre aeropuertos y el bajo valor propuesto por las aerolíneas “the lower cost of air transport also boosts trade in goods and services and heightens foreign direct investment and other important economic flows.” (IATA, Annual Review, 2020, p. 34). Por ello, el 2019 terminó siendo un año de gran crecimiento de la industria turística a nivel mundial: “In 2019, the time between passenger trips had dipped below half that time, to just 20 months.” (IATA, Annual Review, 2020, p. 34).

En contraste, el año 2020 ha sido calificado como una “tormenta” para la industria por la IATA, y no es poco realizar ese calificativo. El año comenzó con un comportamiento usual y terminó siendo el de peores pérdidas desde las guerras mundiales.

Entre las crisis más recientes en la industria se destacan los atentados terroristas del 11 septiembre contra las torres gemelas y la crisis financiera del 2007 y 2008. Sin embargo, ninguna

crisis puede compararse con la producida a raíz del covid-19, la cual acarreó una disminución de 66.3% de pasajeros por kilómetros y pérdidas netas estimadas en 118.5 billones de dólares.

Pero ¿A qué se debió puntualmente este abismal descenso en las ganancias? En sí, la crisis de la aviación comienza en cuanto los gobiernos imponen medidas restrictivas para su población, creando zonas de cuarentenas bien locales o nacionales, todo con el fin de frenar los contagios del virus covid-19 y evitar un colapso en el sistema hospitalario. Por ello, los aeropuertos con más movimiento, a saber, los de Atlanta y Beijing “(...) en 2019, con más de 110 millones y 100 millones de pasajeros respectivamente (...) experimentaron caídas en el tráfico de pasajeros del 56,6% y del 73,6% en la primera mitad de 2020” (Hunter, 2020). Asimismo, una vez que se flexibilizaron las medidas, las restricciones a viajeros continuaron, tales como las pruebas de Covid-19 obligatorias y los aislamientos obligatorios al turista, desincentivando el viaje de turistas:

The imposition of stringent quarantine measures on arriving passengers by many governments in response to the pandemic has been a major factor in the collapse of air traffic demand in 2020. Traveler opinion research conducted by Rockland Dutton on behalf of IATA consistently shows that quarantine measures are a barrier to travel. Around 83% of passengers will not travel if quarantine is in place (IATA, Annual Review, 2020, p. 22).

De igual manera, la suspensión de vuelos hacia lugares específicos con alto contagio se sumó a la lista de problemas recurrentes, por ejemplo, en diciembre del 2020 cuando se detectó por la variante británica, España y otras naciones prohibieron la entrada de vuelos provenientes de Reino Unido (Mosquera, 2020).

En este sentido, la principal razón de la crisis vivida por la industria de aviación en el sector turístico fueron las medidas tomadas para contener el virus y la desincentivación producto de las medidas restrictivas. También se puede sumar a lo anterior un factor psicológico de temor al contagio: “Durante la pandemia, alrededor de 4 de cada 10 adultos en Estados Unidos han reportado síntomas de ansiedad o trastorno depresivo, informó la Kaiser Family Foundation” (LaMotte, 2021).

En cuanto a la primera parte del 2021 si bien el sector turístico ha mejorado levemente, la crisis no parece tener un fin cercano pues no se ha llegado a los niveles usuales de viajes, sobre todo a nivel internacional. Así lo expresa el director general de la IATA al aseverar que:

This crisis is longer and deeper than anyone could have expected. Losses will be reduced from 2020, but the pain of the crisis increases. There is optimism in domestic markets where aviation’s hallmark resilience is demonstrated by rebounds in markets without internal travel restrictions. Government imposed travel restrictions, however, continue to dampen the strong underlying demand for international travel. Despite an estimated 2.4 billion people travelling by air in 2021, airlines will burn through a further \$81 billion of cash. ([Willie Walsh](#), rescatado de: IATA, Reduced Losses but Continued Pain in 2021)

Seguramente esta tendencia continuará a lo largo del año, debido a que en muchos países la pandemia sigue golpeando con gran fuerza los recursos y la vida de varias naciones, tal como lo vemos en países como India.

6.1.1. Análisis en Colombia

En Colombia la situación ha sido igualmente desfavorable. Las medidas restrictivas en el país comenzaron a partir de la expedición del Decreto 593, por el cual se dispuso el aislamiento

preventivo obligatorio del 27 de abril al 11 de mayo². posteriormente extendiéndose en distintas fechas a medida que el virus avanzaba en todo el territorio nacional. El mismo decreto agrega que el transporte doméstico por vía aérea debe estar suspendido en el periodo de Aislamiento y sólo se permite en los siguientes casos: 1) Emergencia humanitaria; 2) El transporte de carga y mercancía; 3) Caso fortuito o fuerza mayor.

En este sentido, el servicio aéreo de transporte de pasajeros comenzó a verse gravemente afectado a partir de este momento, por ello:

(...) la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL - como máxima autoridad de la Aviación Civil y país signatario de la OACI, ha estado atenta a la evolución del COVID-19, trabajando de manera proactiva y persistente desde inicios del presente año y se mantiene firme en la toma de decisiones y desarrollo de medidas y acciones que han contribuido a emprender la reactivación y recuperación de la prestación del servicio de transporte aéreo (Aeronáutica Civil, 2020, p.8).

De este modo, la AEROCIVIL colombiana ha estado al pendiente de recibir las medidas restrictivas e implementó el protocolo de Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional, estructurada en el año 2009 para atender el H1N1 y finalmente usado para atender el covid-19 en el año 2020.

² Para mayor información, consultar el siguiente enlace:

<https://id.presidencia.gov.co/Paginas/prensa/2020/Decreto-593-dispone-Aislamiento-Preventivo-Obligatorio-27-de-abril-al-11-de-mayo-territorio-nacional-200425.aspx>

A su vez, para garantizar la movilidad mínima del sector, se propició un apoyo para mitigar la falta de liquidez durante la emergencia. Uno de los apoyos más importantes fue el exceptuar el cobro por estacionamiento de aeronaves del transporte público regular (Res. 713 y 1105). Además, mediante los Art. 20 (D.482) y 10 (D. 569) se suspendieron los nuevos cobros de infraestructura aeroportuaria. A pesar de estas ayudas, la falta de liquidez en las aerolíneas de pasajeros es trágica, por ejemplo, la empresa más importante de nuestro país, Avianca, terminó el año 2020 con unas pérdidas netas de 1094 millones de dólares, por esta razón: “Avianca Holdings, (...) en mayo pasado se acogió al Capítulo 11 de la Ley de Bancarrotas de Estados Unidos y entró en reorganización judicial” (EFE, 2021). Esto se suma a la gran crisis sufrida a raíz de la pandemia en la aviación y, aunque el 2021 ha sido un año más positivo para el sector, en el primer trimestre del año Avianca sigue reportando pérdidas de aproximadamente 300 millones de dólares (Semana, 2021).

A modo de síntesis, se puede afirmar que las aerolíneas de pasajeros se encuentran sumidas en una grave crisis producto de la pandemia. Tal crisis se refleja en las pérdidas millonarias que condujeron a la bancarrota de Avianca.

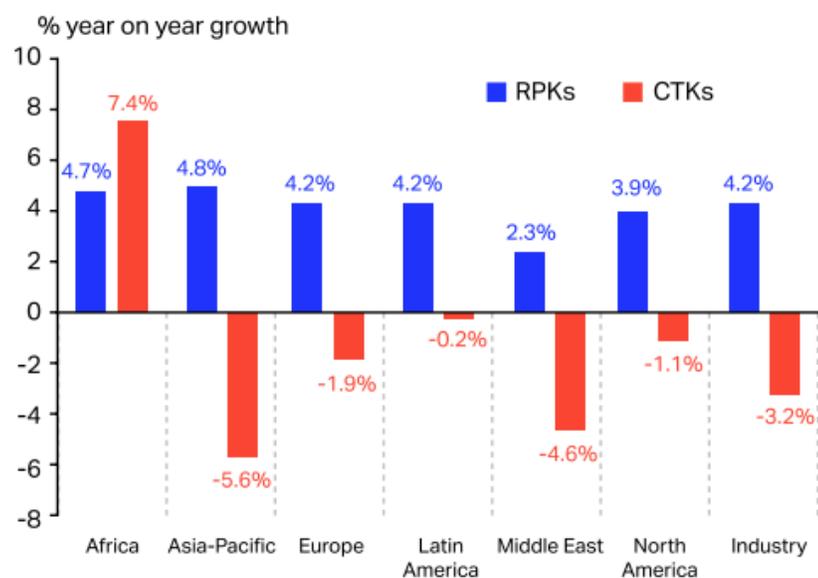
6.2. Los ambiguos cambios del transporte de carga aéreo

El sector de transporte de carga aérea en los últimos años ha sufrido cambios distintos a la tendencia vista para el sector de vuelos turístico. Por ejemplo, se resalta que a nivel mundial en el año 2019 el RPK tenía un balance positivo de 4.2% mientras el CTK tuvo un balance negativo de -3.2% respecto al año 2018. Lo anterior, marca un resultado diferenciador en el sector de carga de la industria; mientras la industria de transporte de pasajeros mejoró, la industria de carga contó con el resultado más negativo en una década “This resulted in the worst performance

for the air cargo segment since the global financial crisis in 2009” (IATA, Annual Review, 2020. p. 36).

Regional passenger and freight demand outcomes

Source: IATA



Tal momento diferenciador en el año 2019 resultó sorprendente al ser un año de prepandemia, un momento de normalidad para la industria. En las estadísticas regionales se nota especial diferencia en el medio oriente y Asia, de hecho, arrojando estas regiones el resultado más deficiente del 2019 y siendo aquellas que realmente terminan engrosando el resultado negativo de este año. Una de las posibles causas de baja en estas regiones es la tensión creciente entre EEUU y China, la IATA expresa:

In contrast, airlines based in Asia-Pacific and in the Middle East were the weakest performers in 2019, with volumes falling 5.6% and 4.6%, respectively. Because US-China trade tensions have a profound effect on air cargo developments internationally, it

is little surprise that the Asia-Pacific market—a global manufacturing and distribution hub—was heavily affected in 2019 (IATA, Annual Review, 2020, p. 36).

Recordemos que en el año 2019 Xi Jinping y Donald Trump contaron con grandes diferencias diplomáticas, incluso muchos se atreven a clasificar la disputa como un “guerra comercial”. El hoy expresidente de EEUU creyó fuertemente en el proteccionismo al priorizar la comercialización con países que no tuvieran relación diplomática con china, llevando consigo críticas, pero también aplausos entre la polarización del país norteamericano.

Por otro lado, China siempre ha mostrado una posición similar, muestra de ello es la prohibitiva de uso redes sociales estadounidenses en el territorio asiático. “Sin embargo, los flujos comerciales entre las dos principales economías del mundo cayeron un 13,6% durante los siete primeros meses de 2019, lo que deja claro que la guerra comercial está comenzando a afectar también a China” (Orgaz, 2019). De allí, y debido a esta afectación ya mostrada en dichos meses, los vuelos de carga del gigante asiático tuvieron múltiples dificultades, dando coletazos a la muestra general de CPK del año 2019 en la industria aeronáutica.

En el año 2020 toda la industria aérea se vio perjudicada por las medidas restrictivas para frenar el covid-19, en ese sentido el sector de carga también tuvo una afectación, pero menos dramática. De hecho, la recuperación fue mucho más progresiva y sólida. Claramente, el sector de pasajeros se vio más golpeado en razón que su objetivo es conectar a las personas hacia distintas ciudades, ciudades ahora cerradas o restringidas por los confinamientos. Por el contrario, el sector de carga no tiene estas dificultades ya que no representa un peligro respecto al contagio masivo del virus. “Air cargo is, with few exceptions, not a vector for COVID19. It remains, moreover, essential to sustaining global supply chains and to transporting medical equipment and pharmaceuticals” (IATA, Annual Review, 2020, p.14).

El principal problema de la carga aérea en 2020 es una grave escasez de capacidad debido a la paralización de la flota de pasajeros. En un año normal, casi la mitad de los volúmenes de carga se transportarían en las bodegas de los aviones de pasajeros. Como resultado, la capacidad de carga aérea todavía era un 25% menor en

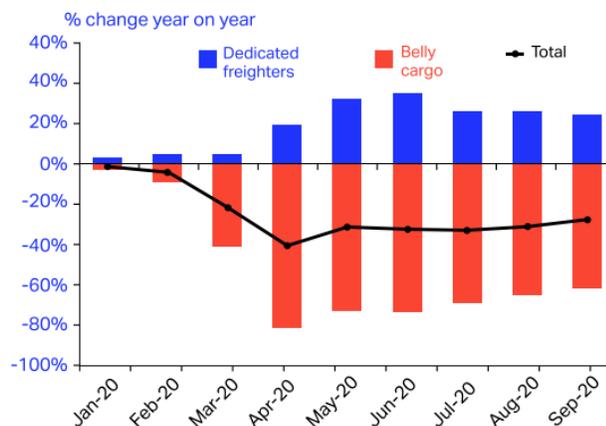
septiembre que en el año anterior (IATA, Annual Review, 2020, p. 14). Es decir, debido a la contingencia se comenzó a requerir más cargueros que de costumbre, lo anterior debido a la ausencia de aviones con pasajeros que realizaran la labor de transporte-bodega a la vez de transporte-pasajero.

La tendencia al alza del sector carguero ha continuado en el año 2021, pues a diferencia del año 2020 el sector de carga ha crecido hasta niveles positivos, inclusive, alcanzando un máximo no visto en mucho tiempo. Tanto así, que en comparación al primer trimestre del año 2019 el sector ha crecido un 5.6% y un 14.1% en contraste al mismo periodo del año 2020.

Una de las posibles causas del crecimiento del CTK es la ascendente demanda extranjera reportada por china (IATA, Marzo 2021, p. 2), recordemos que en el 2019 esta región reportó las peores cifras de carga transportada. Esto puede deberse a dos motivos, por un lado, la salida del presidente Trump que libera ligeramente las tensiones entre china y EEUU, por otro lado, a la demanda de la vacuna china contra el covid-19 que abre una oportunidad para el transporte chino hacia otras regiones. Por ahora, aunque se reportan grandes números en el primer trimestre del 2021, hay que destacar que los niveles han ido bajando lentamente, por ejemplo, el crecimiento

International CTKs

Source: IATA Economics, using data from IATA Statistics



de carga reportado en marzo es ligeramente menor al reportado en febrero (IATA, Marzo 2021, p.1) lo cual, puede ser un indicativo de un crecimiento momentáneo.

6.2.1. Análisis del sector de carga en Colombia

Transporte Aéreo - Mayo 2019

Comportamiento Pasajeros y Carga

Variable	Mayo		
	2019	2018	% Var.
Pasajeros	3.239.579	2.958.968	▲ 9,48%
Domésticos	2.112.697	1.878.126	▲ 12,49%
Internacionales	1.126.882	1.080.842	▲ 4,26%
Carga (ton)	71.034	79.121	▼ -10,22%
Doméstica	14.222	14.860	▼ -4,29%
Internacional	56.812	64.260	▼ -11,59%

El año 2019 en Colombia fue, al igual que las estadísticas globales, un año prometedor en pasajeros, pero poco positivo en cuando a las toneladas cargadas por aire. Por ejemplo, en el primer trimestre del 2019 el balance fue negativo en el sector de carga respecto al año anterior, con -10,22% y más de 8mil toneladas menos. La tendencia a la baja se da sobre todo a nivel internacional, lo cual puede

ser un síntoma de las dificultades políticas de EEUU y China, al ser países tan importantes y que ostentan sustanciales relaciones diplomáticas con Colombia. Sin embargo, el transporte de carga terminó con un resultado ligeramente positivo con un 1,91 % respecto al año 2018, por lo que se demuestra un correcto ajuste de las problemáticas vistas a principios de año. En este sentido, se demuestra un funcionamiento positivo del transporte de carga aéreo en Colombia en el año 2019, esto, a pesar de las problemáticas diplomáticas de las grandes potencias económicas.

Otra fue la situación tras la crisis sufrida en el 2020 con una caída de casi 200.000 toneladas para octubre con un decrecimiento del – 15,86%, este resultado demuestra que la industria de la carga aérea si sufrió pero no tanto como la de pasajeros, en concordancia con el panorama global. En Colombia, el decreto 593, contaba con 41 excepciones de comercio esencial, entre estos, se encontraba el transporte de carga general. Por lo mismo, el decreto agrega que “se deberá garantizar el transporte de carga, el almacenamiento y logística para la carga” (decreto

593) incluido el transporte aéreo. De este modo, se garantizaba la actividad de cargamento como una esencial. Lo anterior, en razón de su importancia para la comercialización de bienes y servicios esenciales.

Desde el inicio de la emergencia sanitaria, el transporte aéreo de carga ha sido fundamental para mantener el abastecimiento de bienes y servicios de primera necesidad para las diferentes regiones del país, pero principalmente, para las zonas más lejanas, que sólo cuentan con este medio para poder garantizar el suministro de los elementos que a diario necesitan, así como de medicamentos. Por ello, desde la reactivación de los servicios aéreos comerciales, el transporte de carga ha representado un elemento fundamental para reactivar la economía de todas las regiones del país, y de Colombia con el resto del mundo (Juan Carlos Salazar Gómez, Director General de la Aeronáutica Civil. Recuperado de: Aeronáutica Civil, 2021)

La labor esencial del transporte de carga aéreo en el país terminó siendo igualmente beneficiosa a la hora de evitar un impacto mayor ante la crisis sanitaria vivida en el territorio nacional.

El 2021, por su parte, ha sido un año igualmente positivo para el sector carguero en Colombia. En este sentido: “desde el 1° de septiembre del año anterior y el primer trimestre de 2021 [los] (...) aeropuertos de mayor movimiento [fueron] Bogotá, con 64.000 toneladas; Rionegro, con 15.000, y Barranquilla, con 15.000 toneladas transportadas” (Aeronáutica Civil, 2021). En este sentido, se afirma en los últimos ocho meses, con corte de septiembre 2020 a abril 2021, se ha superado la carga doméstica de los primeros cinco meses de abril del 2019. Es decir, en un año prepandemia se tenía un balance de 14.222 toneladas domésticas y en los ocho meses de un año de pandemia se han transportado 61.778 toneladas más. A nivel internacional, “De las 363.000 toneladas de carga transportada a (...) por vía aérea, los aeropuertos de mayor movimiento son:

Bogotá, con 315.000 toneladas, Rionegro, con 37.000 toneladas, y Barranquilla con 5.000 toneladas” (Aeronáutica Civil, 2021). De igual modo, el incremento es notable respecto al año 2019, en donde 56.812 toneladas fueron transportadas hasta marzo y de septiembre del 2020 a octubre del 2021 ya se han transportado 306.188 más.

Por lo anterior, se demuestra un balance positivo del transporte de carga aéreo en el año 2021, siguiendo la tendencia global. El sector ha mostrado un gran balance sobre los años anteriores incluidos años sin pandemia.

7. Conclusiones

El balance en el sector de aerolíneas de pasajeros es preocupante, las afectaciones a raíz de las medidas tomadas para frenar el Covid-19 han supuesto un cálculo negativo nunca antes visto. Con una recuperación que parece aún lejana, algunas empresas han tenido que recurrir a la bancarrota con el fin de mantener a salvo sus acciones.

Sin embargo, otro es el caso del sector de carga en la industria, esta área arrastraba resultados negativos globales desde el 2019, Colombia siguió la tendencia en los primeros meses del año. La pandemia también golpeo a los cargueros, aunque de una manera más ligera que a la operación de pasajeros. Aun así, la tendencia en los últimos meses ha sido muy positiva hasta encontrar un máximo no visto desde hace muchos años. Por ser un sector esencial para el transporte de artículos de primera necesidad, la carga no se vio restringida en su totalidad y comenzó a crecer poco a poco en sus operaciones. Aun así, como expresa la IATA, una dificultad que se encontró el sector en el año 2020 fue la falta de cargueros para completar las operaciones de transporte necesarias, esto, debido a la carencia de vuelos de pasajeros que también transportaran carga. Sin embargo, el sector podría cometer un error al asumir que esta lógica implica la necesidad de comprar más aviones cargueros, en razón que no se toma en

cuenta el final de la pandemia y el retomar las operaciones logísticas en las bodegas de los aviones de pasajeros, generando un sobre cupo de cargueros que podría exceder la oferta de transporte de carga.

En este sentido, se demuestra que la pandemia alteró de forma positiva el sector de transporte aéreo de carga. A nivel global se denota una alteración más positiva que a nivel regional y local, pero, en todos los casos, la particularidad es la misma. Por ello, es importante comprender que la coyuntura favoreció las acciones de carga en razón de su labor de transporte de elementos esenciales y nuevos productos necesarios para atender la crisis tales como insumos médicos o vacunas. Sin embargo, es muy importante dimensionar el momento histórico del sector y proyectar correctamente las necesidades logísticas a corto, mediano y largo plazo con miras puestas a la transición de la crisis actual por la pandemia hacia un estado normal con el Covid-19 controlado en nuestro país, en nuestra región y en todo el planeta.

Bibliografía

- Aeronáutica Civil. (2021). 10 millones de pasajeros movilizados y 439.000 toneladas de carga transportada, positivo balance de la reactivación del sector aéreo. *Aeronáutica Civil: Unidad Administrativa Especial*.
- Aeronáutica Civil. (2020). *Medidas y acciones para afrontar la crisis de covid-19 en el transporte aéreo colombiano*.
- CEPAL. (2020). *COVID-19: Impactos inmediatos en el transporte aéreo y en el mediano plazo en la industria aeronáutica*.
- Aeronáutica Civil. (2020). *Foro: Impacto del COVID-19 en el transporte aéreo*.

EFE. (30 de 03 de 2021). Estas son las pérdidas de Avianca en 2020 por efectos de la pandemia.

El Tiempo.

Hunter, M. (09 de 10 de 2020). Los aeropuertos más transitados del mundo y cuánto han caído durante la pandemia. *CNN en español.*

IATA. (2020). *Annual Review 2020.* Amsterdam.

IATA. (2021). *Reduced Losses but Continued Pain in 2021.*

IATA. (Marzo 2021). *Air Cargo Market Analysis.* IATA.

LaMotte, S. (03 de 05 de 2021). Los estadounidenses no obtienen el tratamiento de salud mental que necesitan, según un informe. *CNN en español.*

Mosquera, P. (21 de 12 de 2020). España suspende vuelos procedentes del Reino Unido por variante del covid-19. *CNN en español.*

Orgaz, C. J. (27 de 09 de 2019). Guerra comercial: por qué a Estados Unidos y a China les interesa poner fin a la disputa. *BBC.*

Semana. (18 de 05 de 2021). Avianca perdió más de US\$300 millones en el primer trimestre de 2021. *Semana.*

Sullivan, A. (17 de 05 de 2021). El incierto futuro de la aviación tras la pandemia. *DW.*