



## 2. LA EVOLUCIÓN DEL COMERCIO Y LA INDUSTRIA DE LA CARGA AÉREA

En este punto se presenta la situación actual de la carga aérea y se comenta como cambiará el comercio internacional en los próximos años ya que ambos factores tienen gran influencia en la transformación que están sufriendo las infraestructuras aeroportuarias.

Existe una profunda relación entre desarrollo económico, comercio y transporte. El comercio entre las regiones, naciones y continentes estimula el desarrollo económico impulsando la actividad del transporte, y a su vez las nuevas infraestructuras de éste fomentan el comercio, favoreciendo principalmente al comercio internacional.

Actualmente la región Asia-Pacífico, en proceso acelerado de recuperación desde la última crisis, y con una situación geográfica que favorece el transporte aéreo, está llamada a convertirse en los próximos años en el motor del crecimiento de la carga aérea, con un mercado interior que superará el doméstico de Estados Unidos.

Un análisis basado en las toneladas transportadas por kilómetro FTK, en el año 2001, revelaba que entre las cinco regiones es Asia/Pacífico la que presenta la mayor participación, con un 35.16% del total mundial, mientras que en valores muy próximos se encuentran Estados Unidos, con el 28.03% y Europa, con un 27.77% del total. A considerable distancia está África /Oriente Medio, con un 5.07% y Latinoamérica/Caribe, con el 3.97%.

Se estima que en los próximos treinta años el transporte aéreo de mercancías aumente. Según las previsiones de crecimiento, el tráfico aéreo mundial de carga se triplicará en los próximos dieciocho años, con una tasa del 5.9% anual según las previsiones de Airbus y del 6.4% según Boeing. Los factores que explican el incremento de los flujos comerciales y de transporte son (Arán, J. 2004):

- Crecimiento continuo de la economía, especialmente desde el año 1995



- Importantes cambios en la estructura comercial, con la aparición de nuevos productos más elaborados.
- Nuevas estrategias de producción y distribución especial
- Incremento del valor de los productos en un 70% desde 1971, lo que ha ocasionado la reducción de los stocks en manos de los agentes, así como el aumento de una demanda más flexible y de nuevos servicios urgentes que desafían la productividad del transporte por superficie

Se cree entonces que en un futuro el ritmo de crecimiento del volumen de carga aérea<sup>1</sup> superará al de tráfico de pasajeros en ingresos. Señalar que actualmente la carga aérea representa en promedio el 16% de los ingresos de las compañías aéreas de pasajeros, contribución que garantiza en muchas ocasiones la viabilidad de rutas. Mientras que en el caso de los aeropuertos, la carga aérea alcanza en promedio un 14% de los ingresos de aeropuertos internacionales no cargueros, con valores que oscilan entre el 7% y el 25%.

En cuanto a la segmentación del mercado, se estima que a escala mundial el 35% de carga se mueve en aeronaves cargueras, frente al restante 65% que se transporta en las bodegas de los aviones de pasajeros. En los próximos 17 años las previsiones apuntan a que el número de aeronaves cargueras se duplicará, pasando entonces del 35% al 44% su participación sobre el total.

Como se ha comentado en los párrafos anteriores, el desarrollo del tráfico aéreo de carga ha sido tan significativo en los últimos veinte años que también ha repercutido en la planificación de las infraestructuras aeroportuarias. De forma que el concepto de gestión de la cadena de suministro introdujo, a través de los grandes operadores de transporte, una nueva concepción de la logística en los aeropuertos.

---

<sup>1</sup> Cuando se utiliza de forma genérica, abarca el conjunto de procesos físicos y documentales, empresas, organismos públicos e infraestructuras especializadas, implicadas en el transporte aéreo de mercancías.



Paralelamente, la creciente demanda de empresas interesadas en posicionarse en el recinto aeroportuario provocó un cambio en la visión del negocio, transformando a los aeropuertos en centros intermodales y parques logísticos.

Como conclusión podría decirse tal y como señala Carlos Vila (2004) que el desarrollo de la carga aérea, con la integración de funciones en un mismo espacio, ha permitido una evolución de las terminales y zonas de carga hacia los centros de carga, mejorando la logística de la cadena de transporte y convirtiendo a éstos en una plataforma logística en la que se concentran e interrelacionan diversas actividades y tipologías de empresas, con el fin de obtener una reducción de costes y mejorar los tiempos de los procesos operativos.