

EXPLOTACIÓN Y APROVECHAMIENTO DE LA CARGA AÉREA EN COSTA RICA

¿Es el desarrollo y mejora de la carga aérea una alternativa conveniente para el país?

Por: **Ariel Abarca Valdés***, Universidad Latinoamericana de Ciencia y Tecnología (ULACIT). 2011.

Resumen

Se expone como tema, que en caso de desarrollarse proyectos de carga aérea más ambiciosos a los existentes, si estos serían convenientes para Costa Rica, tanto en términos operativos como financieros. Para buscar respuestas, se lleva a cabo una investigación, que incluye el estudio de diversas fuentes bibliográficas y una consulta a profesionales en el ramo.

Los resultados arrojaron información útil al estudio, tanto sobre aspectos operativos, como de mercado. También se analizaron condiciones del país, como ubicación, economía, recurso humano, comercio internacional, infraestructura y política.

Respecto a las fuentes bibliográficas, se consultaron de diversa procedencia, sin embargo, fue el análisis de Kasadra (et al., 2006), el que brindaría conceptos e ideas relevantes al tema, sin embargo, dicho análisis cubre generalidades mundiales y no es fiel reflejo de la situación costarricense, pero de todos modos, la exposición de casos relevantes a nivel internacional, dio los primeros signos que en Costa Rica sí se podría hacer proyectos en torno a la carga aérea de manera exitosa.

Tras el desarrollo de la investigación, las conclusiones fueron muy favorables hacia la propuesta de la mejora en el sector de la carga aérea de Costa Rica y más que mejoras, sería una revolución al esquema que se maneja actualmente.

A nivel empresarial, los datos recopilados también respaldan que incursionar en la industria de la carga aérea, sería bastante beneficioso, ya que es parte de la cadena de abastecimiento mundial y tales negocios, no solo tendrían como mercado el de su país de origen, si no también internacionales, abriendo aún más las vías de crecimiento.

Abstract

As topic for analysis, the idea for developing more ambitious projects on air cargo to those already existing in Costa Rica, is presented. Some questions about the advantages for the country, the viability in operative and financial terms, are part of the consultation.

* arielabarc@yahoo.com

In order to look for answers, an investigation is carried out, that includes the study of diverse bibliographical sources and a consultation to professionals in the industry.

The obtained results were quite useful for the study, including operative aspects and market behaviors. Conditions of the country were also analyzed, like location, economics, human resources, trade, infrastructure and current policies.

Concerning about the bibliographical sources, they were consulted from diverse origin, nevertheless, was the analysis from Kasarda (et al., 2006), the one that would offer some concepts and excellent ideas to the investigation. Those analysis are good to world averages, but are not accurate to the Costa Rican situation, nevertheless, the exposition of excellent cases around the world, gave the first signs that in Costa Rica, projects regarding to air cargo, could be successful.

After the development of the investigation, the conclusions were very favorable towards the proposal of the improvement of air cargo operations in Costa Rica, and more than improvements, it would be a revolution to the current system.

With a business focus, the collected data also endorse that joining into the industry of air cargo, could be very advantageous, because it is part of the world supply chain, and such businesses, do not only have the market the from their country of origin, but the international market as well, bringing more growth opportunities.

Introducción

Usualmente cuando una persona escucha o habla sobre aviación, tiene en mente la imagen de un avión de pasajeros. Pero pocos se acuerdan que en la aviación hay todo tipo de aviones y negocios, entre ellos la carga, específicamente de mercancías.

Con este artículo se demostrará como la carga aérea tiene un potencial mayor al que ya se explota en Costa Rica y bien puede ser una opción para que el país tenga una nueva fuente de ingresos, por medio de la especialización que se está desarrollando en el sector de servicios.

Lamentablemente por la falta de inversión y visión, el país está dejando pasar una oportunidad única, debido al crecimiento en el comercio mundial, el abaratamiento del transporte aéreo y los proyectos que otros países desean realizar en infraestructura de aviación.

La carga aérea es un negocio que inició casi de la mano con la aviación misma, en forma de correo y conforme los aviones crecían, el tamaño de la carga también fue aumentando. En Costa Rica la carga aérea también fue protagonista durante los inicios de la aviación comercial en el país, donde adicional al correo, el servicio de encomiendas era ampliamente utilizado para el envío de productos a zonas donde era imposible llevarlos por vía terrestre.

Actualmente, casi la totalidad de la carga aérea que se maneja en el país, tiene destino o procedencia internacional, la mayoría de ella a través del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. Es en ese tipo de carga (internacional), donde Costa Rica puede obtener una mayor participación en la industria de la logística y carga, que genera miles de millones directamente y otros miles de millones más indirectamente cada año. La industria de la carga aérea está en plena expansión, un crecimiento que no ha mermado desde que inició, pero aún así, Costa Rica ha participado en ella sin gran relevancia, en comparación con otros lugares como Shanghai, Alaska o Luxemburgo, donde la carga aérea es motor de la economía local.

En el presente artículo se analizará el proceso que debería hacerse en Costa Rica para que el país, llámese Gobierno, empresarios e individuos, tomen una participación líder en el negocio de la carga aérea internacional, o al menos continental y hacer de ella un negocio altamente rentable, con beneficios innumerables tanto para los clientes, como para los proveedores de esos servicios.

Infraestructura, financiamiento, administración, empededurismo y atracción de inversión extranjera directa (IED) son claves para ese desarrollo.

De países grandes y ricos como Estados Unidos, Japón y China es esperable que cuenten con excelente infraestructura de aviación y despacho de carga aérea. Pero algunas naciones, inclusive unas muy pequeñas, como Singapur (Raguraman, 1997) o Hong Kong (Trunick, 1999), cuentan con los mejores sistemas e infraestructuras de carga aérea. Otros países ya han comenzado a desarrollar proyectos en esa rama, como los Emiratos Árabes Unidos (Thomas, 2010). Mientras tanto, aquí en América Central, solo Costa Rica, El Salvador y Panamá tienen posibilidades reales al mediano y largo plazo, para ejecutar

proyectos de este tipo, pero aún así, solo la República de Panamá, ha anunciado bosquejos de expansión y mejora en materia de carga (Hernández, 2010).

Estos proyectos consisten en ofrecer infraestructuras adecuadas para que la carga aérea pueda fluir fácilmente, ya sea cuando llegan o salen. La parte más ambiciosa de estos proyectos es la remodelación o ampliación de las instalaciones existentes, o bien, la construcción de un aeropuerto completamente nuevo.

En el caso de Costa Rica, el presente estudio evaluará las diferentes opciones que podrían aplicarse, ya sea la ampliación del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber en Liberia, Guanacaste, o la construcción de un nuevo aeropuerto en otra zona del país.

Empresarialmente se analizará la viabilidad financiera y administrativa de este tipo de proyectos. Adicionalmente se informará de las oportunidades de negocios que hay en torno a estas inversiones y cómo un emprendedor costarricense puede ingresar al mundo de la logística, la carga aérea internacional, hacerlo rentable, o si ya se encuentra en ese negocio, cómo ampliar sus oportunidades y mejorar sus procesos actuales.

Pero ninguna de estas ideas se harán realidad a menos que en Costa Rica se aplique una estrategia de expansión de servicios en comercio internacional, inversión en infraestructura aeroportuaria y continuar con una agresiva campaña de libre comercio, tal y como se explicará a continuación.

Revisión Bibliográfica

Se recolectó una serie de documentos con información sobre la carga aérea, sus operaciones y el comercio internacional para el desarrollo de la presente investigación. El comercio exterior es el rubro macroeconómico en el cual las mercancías que se intercambian a nivel internacional, son contabilizadas ya sea que se envíen por vía terrestre, marítima o aérea.

La compilación está compuesta en su mayoría por artículos publicados tanto en medios masivos, como académicos. El principal acceso fue vía Internet, donde se encontraron bibliografías en distintas ubicaciones, pero la de mayor contribución, tanto por cantidad, como calidad, fue la plataforma virtual EBSCO. Dicha biblioteca electrónica brindó resultados muy satisfactorios y actualizados con respecto a los temas de carga aérea y comercio internacional.

Otro recurso bastante válido y profesional son las publicaciones de las autoridades pertinentes, como la ICAO (International Civil Aviation Organization), la FAA (Federal Aviation Administration), Direcciones de Aviación Civil (DGAC) locales u organizaciones dedicadas como TIACA (The International Air Cargo Association).

Pero antes de profundizar en las publicaciones extranjeras, es necesario buscar todos aquellos recursos que expongan y reiteren las carencias que afectan a Costa Rica y los factores que contribuyen al problema.

Como se menciona antes, la mayoría de la carga aérea se maneja en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, por lo que la principal atención se centra en las operaciones de ese lugar.

Actualmente la carga se transporta tanto en aerolíneas exclusivas de carga como DHL o UPS, como en compañías de pasajeros como TACA o American Airlines. En el caso de los aviones de pasajeros, la carga se coloca en la parte inferior de la aeronave, compartiendo espacio con el equipaje de los pasajeros. Esos aviones son despachados en la terminal principal, que ha sido ampliada recientemente tras varios años de atraso. En cuanto a los aviones cargueros, son despachados en lo que se conoce como la rampa remota. Ahí se ubican los almacenes fiscales, bodegas y aduanas de carga.

La característica de esos aviones (cargueros), es que tienen la capacidad de albergar a lo largo de su fuselaje la carga. Por lo que pueden transportar mayor volumen, tanto combinado como individual.

En horas de la noche y madrugada, es cuando hay mayor actividad carguera, para que no interfieran con los vuelos de pasajeros. Según el mapa oficial del Aeropuerto Juan Santamaría, existen cuatro posiciones para la atención de aviones cargueros. Lo cual lo hace insignificante si se compara con otras rampas cargueras como la del Aeropuerto de Internacional de Miami, que incluso tiene una zona carguera llamada *Cargo City*, con capacidad para atender hasta 11 aviones de cabina ancha (Morton, 1999). Eso sin contar otras rampas que también se ubican en el mismo aeropuerto que pertenecen a compañías específicas, como FedEx, UPS y LAN Cargo.

Si se parte de la medición de comparar competitividad, Costa Rica y sus aeropuertos ya se ven en desventaja, no solo en relación con el de países más desarrollados, si no al de alguno de sus vecinos, como el de Tocumen en Ciudad de Panamá, que tiene seis posiciones de carga (Hernández, 2010).

El solo hecho de tener menos espacios disponibles, representa una pérdida de costo-oportunidad, ya que, si un avión con carga para Centroamérica desea aterrizar en San José, es más probable que encuentre la rampa llena, mientras que en Panamá, sí puede encontrar espacio. En la práctica, eso no sucede, ya que, las compañías coordinan primero con la autoridad del aeropuerto, pero sí analizan dichos factores, notarán quizá operar en Panamá sea más conveniente que hacerlo en San José. Eso mismo ha hecho que la compañía de carga aérea más grande del mundo, FedEx, no opere vuelos desde o hacia Costa Rica, ya que, prefirieron hacer un acuerdo con DHL para que su competidor (en este caso socio), recoja toda la carga de Centroamérica y la lleve Panamá, donde FedEx sí llega y de ahí parte a Estados Unidos con su carga respectiva.

El que aviones de FedEx u otra compañía grande no lleguen a Costa Rica, representa una pérdida de costo-oportunidad muy importante para los que tienen negocios conexos a las operaciones aeroportuarias, como despachadores y la misma administración del Juan Santamaría, AERIS Holdings, quien obtiene sus ingresos a través de los movimientos de aviones y su atención.

¿Pero por qué se dan situaciones con estas, si FedEx bien puede enviar a San José sus propios aviones? La respuesta recae en el tamaño de las exportaciones ticas. Costa Rica exporta relativamente poco por vía aérea. No solo porque se tiene conexión terrestre con el resto del continente y puertos en ambos océanos, si no porque es justamente esa falta de espacio en los aviones, que hace que los costos de los fletes aéreos sean más altos de lo normal. Si FedEx u otra empresa aérea enviaran más aviones a Costa Rica, la disponibilidad de espacio y la competencia harían que los precios de los fletes bajen. Simple aplicación de la regla de la oferta y la demanda.

Es aquí donde Costa Rica tiene una gran oportunidad para tener una participación activa en el negocio de la carga aérea. Dadas las circunstancias se ven nichos de mercado que pueden ser explotables alrededor del comercio internacional vía aérea.

Una opción de negocio puede ser la apertura de una compañía de carga aérea, basada en el aeropuerto Juan Santamaría, que compita con los pocos operadores actuales (ver itinerario de la DGAC), a febrero de 2011, solo seis aerolíneas de carga tienen vuelos **itinerados** (programados) a San José, que son DHL, Florida West, Air Panamá, UPS, Martinair y La Costeña. El resto de las mercancías debe viajar en los vuelos de pasajeros, que son muchos más, pero ningún avión de pasajeros puede equiparar la capacidad de carga que alguno de los jets cargueros como los de DHL o Martinair pueden transportar, o bien, deben ser enviados en vuelos cargueros no **itinerados**, llamados también *charter*.

Se han presentado situaciones de escasez de espacio en las líneas aéreas, ya que, basados en las estadísticas del Ministerio de Comercio Exterior, las exportaciones e importaciones de Costa Rica están aumentando, el tráfico y volumen de la carga aérea mundial aumentan, especialmente en América Latina, según las estadísticas del *Center for Air Commerce*.

(Kasarda, Appold y Mori, 2006).

Los principales fabricantes de aviones, Airbus y Boeing, realizan pronósticos de mercado, ambos han publicado sus estimaciones para el comportamiento global del 2010 al 2029 y los dos coinciden que en América Latina habrá un crecimiento en la tasa de ingresos y/o tráfico por tonelada por kilómetro (*revenue/traffic ton kilometer*, R/FTK). Airbus la calcula en 5.9% para el promedio mundial, mientras que Boeing es más específico y la pronostica en 6.7% para América Latina, donde consideró un crecimiento en el PIB de América Central de un 3.9%. Estas son estimaciones para el año 2029, en comparación al fin del año 2009.

También se ha hecho de conocimiento público algunos inconvenientes en el transporte de carga aérea para Costa Rica, como los problemas que sufrieron algunos usuarios tras la quiebra de Arrow Cargo, que era una aerolínea carguera que volaba a San José. El 'boom' de las compras por Internet, hacen de Costa Rica un lugar bastante atractivo para la instalación de una nueva aerolínea carguera, quizá especializada en paquetería o el asentamiento de un hub (centro de conexiones) de una aerolínea ya existente. Los atrasos durante la temporada de Black Friday, donde miles de paquetes de casilleros en Florida quedaban rezagados, justamente por la falta de espacio en los aviones, incluso las empresas de casilleros se veían obligadas a contratar vuelos adicionales de otras aerolíneas para desahogar un poco la presa de paquetes en Miami, son antecedentes que exponen con mayor claridad la necesidad de ofrecer más espacio desde/hacia Costa Rica (Arce, 2010).

En el momento que otra aerolínea carguera llegue al país, ya sea solo con vuelos regulares o la creación de un hub (base con vuelos a toda hora), sería un impulso fortísimo que se daría no solo a la economía local, sino a toda la red de carga y logística internacional del país. Ya que, se ofrecerían más opciones de vuelos, precios más bajos, nuevos destinos, entre otras conveniencias.

Otro beneficio sería el empleo. Para que una exportación o importación se complete son necesarios los procesos intermedios, como traslado terrestre, desalmacenaje, inspección. Estos son plazas que necesitarían cubrirse si llegase un nuevo operador. Está demostrado que el crecimiento económico-industrial de una región, requiere y al mismo tiempo impulsa a la carga aérea del lugar, tal y como sucede con los casos de Belo Horizonte, Brasil; Ho Chi Ming, Vietnam y Dubai, Emiratos Árabes Unidos; donde la carga aérea ha resultado ser un impulsor y un factor clave en la internacionalización de los negocios asentados en esos sitios (Kasarda et al., 2006).

Pero si se vuelca la mirada hacia Costa Rica, el Informe Anual del Ministerio de Comercio Exterior, publica que en el año 2009 solo un 0.7% las exportaciones de Costa Rica en términos de volumen salieron vía aérea, sin embargo, si se mide según valor comercial, la carga aérea representó un 41.1% de las exportaciones, casi empatado por la vía marítima con un 42.5%. Eso quiere decir que aunque se trasladen pocas cantidades de carga, las mercaderías más valiosas viajan por avión, alcanzando niveles similares al de la marítima y superando por más del doble las exportaciones por vía terrestre (16.3%).

El informe también revela que un 66.8% de los productos que salen de las zonas francas se transportan por vía aérea, desbancando por mucho los medios terrestres y marítimos; confirmando que la carga aérea es la que representa mayor valor agregado en el país, pero eso no niega que sigue siendo la menos utilizada, por la lógica razón de su alto costo.

Pero toda esta situación podría cambiar para bien, si se hicieran unos cambios y mejoras en la infraestructura, los cuales serían motivo para la atracción o creación de nuevos operadores.

Metodología

Se llevó a cabo una medición cuantitativa y el respectivo análisis de los datos recolectados. Una encuesta de diez preguntas que fueron respondidas por una muestra de 51 encargados, especialistas en el campo o usuarios frecuentes de la carga aérea.

El instrumento de investigación se aplicó por dos vías: electrónica y telefónicamente. A la encuesta digital respondieron 38 representantes, mientras que el resto fue vía telefónica.

Las diez preguntas contemplan inquietudes sobre operaciones, facilidades, mercado, infraestructura y costos. De las cuales, dos estaban enfocadas exclusivamente a clientes o usuarios frecuentes de carga aérea, el resto podían ser respondidas tanto por usuarios como por operadores. Con los datos que se recolecten, se podrá determinar la situación actual de la carga aérea en Costa Rica y al mismo tiempo, tener las bases para una estrategia futura para el mejoramiento e impulso de la industria.

Dicha encuesta tiene un nivel de confianza de 84% y un margen de error de +/- 10%. Antes de aplicarse el cuestionario, el contenido y estructura del instrumento, fue revisado por tres profesionales, los cuales no solo dieron su visto bueno, sino que expresaron su interés por el tema también y reconocieron la importancia de desarrollar una investigación de este tipo.

Con respecto a las respuestas por parte de los usuarios frecuentes, son referencias para evaluar las exigencias del mercado actual y los cambios que esperan en la actividad en Costa Rica. El estudio cuantitativo brindará información que puede ser relevante en las predicciones de comportamiento de mercados futuros, como podría ser la influencia de acuerdos comerciales y el crecimiento económico.

Los estudios de mercados globales sobre aviación y carga aérea se dividen en las mayores regiones geográficas, como: Norteamérica, América Latina/Caribe, Europa, África/Medio Oriente y Asia/Pacífico. Costa Rica se incluye dentro de la región latinoamericana, lo que significa que los resultados publicados en esos estudios, no necesariamente son fiel reflejo de la situación centroamericana, mucho menos de la costarricense específicamente, ya que, están sesgados por mercados más grandes, como Suramérica y México, o por otros con condiciones diferentes, como la región caribeña.

La información de la encuesta para este artículo, brindará un enfoque mucho más específico y permitirá comparar resultados con análisis internacionales.

Discusiones

La primera pregunta de la encuesta permite ubicar exactamente cuál es la participación del encuestado dentro de la industria de la carga aérea. También se presentaba la opción de indicar otra actividad, la cual fue respondida por cinco personas, asegurando que son 'freight forwarder', siendo un 9.8% de la muestra total.

El primer punto también permite seleccionar más de una opción, por lo que la suma de porcentajes (más de 100%) evidencia que varios encuestados realizan más de una actividad específica en torno a la carga aérea. Lo cual es normal para empresas como UPS o DHL que son compañías express, pero al mismo tiempo ofrecen servicios de línea aérea y logística en el mercado.

Por vía telefónica se conoció la opinión de empresas como Interexpreso y Carga Aérea Ferman, las cuales respondieron que ofrecen servicios de consolidación de carga y almacenaje.

Con respecto a la percepción de ellos sobre la calidad de los servicios de carga aérea que se ofrecen en Costa Rica, el 86.27% muestra una opinión favorable, el 5.88% asegura que es regular. Mientras que las respuestas desfavorables fueron por un 7.84%. Un dato rescatable, es que de la muestra de 51, solo dos respondieron (una para cada una) que los servicios son muy malos o pésimos; y dos encuestados (3.92%) lo calificaron como malo. Es decir, la mayoría opina que la calidad de los servicios es generalmente buena.

Las respuestas ante la tercera inquietud vienen a contradecir lo que afirman Kasadra (et al., 2006). Ellos aseguran que los acuerdos comerciales bilaterales o multilaterales aunque fomentan el crecimiento en la carga internacional, no causan gran impacto cuando es por vía aérea. Los entrevistados en este estudio, afirman en un 70.59% que el impacto será muy favorable, el 21.57% asegura que será poco, el 3.92% que será nulo con posibilidades de reducirse y otro 3.92% no está seguro del impacto de los tratados de libre comercio de Costa Rica en la demanda de la carga aérea.

Ante esta contradicción, tampoco se debe dudar de las conclusiones de Kasarda (et al., 2006) ya que, dicho análisis aplica al promedio mundial y no así para el caso específico de Costa Rica.

Carlos Matarrita, ejecutivo de carga de Copa Airlines, quien respondió que el impacto es pequeño, considera que eso se debe a que a diferencia del transporte de pasajeros, donde casi la totalidad hacen vuelos ida y vuelta, en el mercado de la carga aérea es distinto, ya que, las mercaderías solo viajan en un solo trayecto, por lo que hay un desbalance y la misma cantidad o valor de carga que sale de un país, nunca regresa. Él citó un ejemplo, en un vuelo de San José a Guatemala, pueden ir 100 pasajeros y una tonelada de carga, pero en el vuelo de regreso vienen los mismos 100 pasajeros, pero casi 2 toneladas de carga.

Rafael Soto, de Martinair Cargo, vía telefónica también afirma que la mayoría de aerolíneas dedicadas exclusivamente a carga y con vuelos **itinerados** (entre ellas la suya), ofrecen vuelos solo de ida a un destino, pero extrañamente de regreso **¿qué?**. Él explicó que en el caso de las operaciones de Martinair en Costa Rica, el vuelo se origina en Ámsterdam, hace

escala en Miami, llega a San José, sigue hacia Bogotá, luego Barranquilla y de ahí vuela directo a Ámsterdam. Lo que significa que ellos solo ofrecen transporte de San José a Colombia y Holanda, pero no de San José a Miami.

Pero a pesar de esos resultados, casi ninguno se opone a la idea de que los tratados comerciales sí tienen alguna influencia en el desarrollo de la carga aérea, ya sea poco o mucho.

La cuarta pregunta intenta conocer la opinión general de los encuestados sobre su percepción en cuanto a los costos y a la competitividad de enviar carga por vía aérea desde/hacia Costa Rica.

La mayoría considera que dichas tarifas son competitivas, o su precio está acorde con el servicio que se recibe. Si se compara con otros mercados de la región, como Nicaragua o Guatemala, efectivamente en Costa Rica y Panamá se encuentran las tarifas más bajas (Seemuth, 2003).

En la pregunta número cinco, se desprende una disconformidad total con las autoridades del transporte aéreo de Costa Rica. Los resultados son bastante comprometedores para dichas autoridades, ya que, un 86.27% opina que no, un 7.84 que sí y el 5.88% restante no está seguro del respaldo de las autoridades.

Este estudio estaría trayendo a la discusión que los problemas alrededor de la carga aérea en Costa Rica le son indiferentes a las autoridades pertinentes y los que laboran en ella se sienten descuidados por parte del Gobierno. Una denuncia paradójica para un gobierno que tiene como discurso mejorar el comercio internacional.

El descontento en el sector de la carga aérea, se le une a las quejas constantes por parte de los otros métodos de envío de carga: terrestre y marítimo. Todos coinciden que el mayor problema está en la infraestructura del país, que no solo les resta eficiencia en sus operaciones, sino que también causan daños en sus activos o pérdidas a los operadores y demás encargados de transporte.

La siguiente pregunta complementa a la anterior, ya que, se consulta directamente qué tanto las condiciones de infraestructura actuales afectan el desempeño de las empresas en sus operaciones.

La escala permite entender que la respuesta “**Sin problemas, muy ventajosas**” son circunstancias en las que los operadores y/o usuarios de carga aérea se sienten muy satisfechos, probablemente porque la infraestructura es de primer mundo. Por las condiciones de atraso ya conocidas de Costa Rica, era de esperarse un respaldo poco o nulo a esa opción, algo que efectivamente se confirma en este estudio.

La opción “**Las condiciones son aceptables**”, es para que la seleccionen todos aquellos que consideran que las condiciones no son de primer mundo, pero por lo menos sí permiten realizar operaciones normales y que la movilización de carga aérea aunque es constante, puede presentar atrasos o inconvenientes con cierta regularidad.

La respuesta “**No afecta, ni beneficia**”, es cuando los problemas son tan frecuentes como

cuando las operaciones aeroportuarias están en funcionamiento normal. Probablemente es cuando se presentan dificultades entre el 25 y 50% de todas las operaciones.

La alternativa “**Afecta Mucho**” es para aquellos que opinan que la infraestructura de los aeropuertos Juan Santamaría en Alajuela, o el Daniel Oduber en Liberia, es problemática, sus operaciones sufren atrasos constantes, o bien, la mayoría del tiempo son víctimas de problemas causados directa o indirectamente por dicha situación, como falta de espacio, congestión de tráfico aéreo, rampas en mal estado, etcétera.

La opción más pesimista es “**Afecta totalmente**”, que a pesar de su interpretación extrema, varios la seleccionaron. Dándose a entender que son usuarios u operarios que encuentran problemas en la totalidad de sus movimientos y que su inconformidad con la infraestructura de los aeropuertos de Alajuela y/o Liberia, es total.

La séptima interrogante es en torno a la oferta y a la demanda, criterio primordial para determinar si hay una necesidad y por consiguiente la posibilidad de satisfacerla por medio de un producto o negocio. Se consultó si el espacio que ofrecen las aerolíneas, se ajusta a las necesidades de los clientes (demanda) del país. En aviación, la medición de ese espacio es por peso volumétrico, que considera dimensiones y peso. Y se factura cualquiera sea el más alto. De toda la encuesta, esta resultó ser la pregunta menos parcializada, ya que, solo hay un 11.76% de diferencia entre los que opinan 'sí' o 'no'. En términos nominales, 22 consideran que sí hay espacio suficiente y 28 que no, una diferencia de apenas seis respuestas. Un 1.96% (respuesta única) no está seguro de dicha situación.

Sin embargo, como describe la primera pregunta, las respuestas provienen tanto de las aerolíneas, quienes usualmente negarían una escasez de espacio y clientes frecuentes, los cuales sí pueden encontrar dicha falta. Pero la mayoría de dichas respuestas, son de representantes de aerolíneas. En un examen individual de respuestas, se encontró que hay varias contestaciones procedentes de líneas aéreas, que reconocen que efectivamente hay un déficit de volumen disponible para Costa Rica. De tal modo, que tanto transportistas aéreos como usuarios, concuerdan que hay limitantes de espacio.

También es probable que algunos de los usuarios que consideran que sí hay espacio disponible, no manejen volúmenes de carga o frecuencias de envíos tan grandes. Un caso de usuarios frecuentes que encuentran problemas, son las empresas dedicadas a la importación de paquetes de casilleros en Estados Unidos, como se expuso previamente.

Para obtener un mejor panorama de las operaciones, se consultó exclusivamente a los clientes o usuarios de carga aérea, sobre sus preferencias a la hora de realizar sus envíos, ya fuesen exportaciones o importaciones.

En una tabla de selección múltiple se establecieron doce parámetros, seis de criterio y seis de valor. Los criterios fueron: tiempo, costos, destinos, facilidad, demanda y seguridad/manejo de mercancías. Los valores eran: nada importante (1), poco importante (2), algo importante (3), importante (4), muy importante (5) e importantísimo (6). Lo que al final arrojaría una valoración media.

Tiempo obtuvo una valoración promedio de 4.34 puntos, costos 5.14, destinos 2.65, facilidad 2.22, demanda 3.84 y seguridad/manejo de mercancías 3.07. Donde es evidente que los

costos son la máxima prioridad, seguido del tiempo, luego demanda, seguridad y destinos en ese respectivo orden, mientras que facilidad fue considerada la menos importante, muy probablemente porque son empresas con mucha experiencia, para las cuales no hay mayores complicaciones más que las que ya han atravesado con anterioridad.

La novena pregunta es de asuntos operacionales, donde se consulta el tipo de vuelos en que realizan los envíos. El 52.94% es por vuelos exclusivos de carga, 33.33% en vuelos de pasajeros y 27.45% utilizan vuelos rentados o *chárter*. La sumatoria de porcentajes excede el 100%, debido a que era de selección múltiple, en comprensión que algunos usuarios podrían utilizar más de un tipo de vuelo.

La décima y última pregunta permite obtener de involucrados directos en la industria, su opinión con respecto al futuro y el potencial de Costa Rica en materia de carga aérea. Se consultó **¿Está usted de acuerdo con la idea de que Costa Rica tiene el potencial para desarrollar exitosamente un centro de carga aérea y logística regional, como lo es Singapur para Asia, o Dubai para el Medio Oriente?**

Adicionalmente a las opciones pre-determinadas, se brindó un espacio de opinión, el cual, la mayoría de consultados hizo uso de él.

Es contundente que tanto los especialistas que trabajan en la industria, como el analista de este estudio, están seguros de la capacidad del país para operar un centro de carga aérea de nivel superior. Al mencionar 'país', se incluye recurso humano, planeamiento, inversión, administración, etcétera.

Dentro de las opiniones personales, algunos puntos fueron recurrentes, como ubicación geográfica, especialización en servicios, oportunidades y capacidad, como aspectos a favor. Pero también hubo algunas observaciones negativas, que son necesarias de superar, para que esa idea se haga realidad, como la pésima infraestructura, burocracia y la falta de planificación que han caracterizado al país.

Al momento de hacer un balance de los resultados de la investigación, se extrae información que es bastante sólida para afirmar que sí es posible ejecutar una nueva estrategia en torno a la carga aérea, para un mayor desarrollo a nivel empresarial y económico nacional. La moderada cantidad de operadores, la competitividad del sector, las condiciones actuales, la ubicación geográfica, la especialización en servicios y el crecimiento de exportadores e importadores a causa del impulso al comercio exterior, son aspectos valiosos para las intenciones de este estudio, que es demostrar las nuevas y mayores oportunidades conexas a la carga aérea.

Conclusiones

El análisis de resultados brinda un panorama basado en Costa Rica sobre la situación de la carga aérea en el país. La información recopilada permite desarrollar un análisis más profundo sobre la actualidad y el futuro de dicha industria, con opiniones de diferentes participantes, todos ellos involucrados directos en el negocio de la carga aérea.

Desde un punto de vista de emprendedurismo, la carga aérea es un nicho en el cual sí se puede desarrollar un negocio, ya sea aumentando los servicios actuales y la competencia, o innovando con nuevos productos, que puedan sacar provecho a las tendencias del mediano y largo plazo.

La puesta en marcha de tratados comerciales, son estimulantes de la carga internacional. La mayoría de la muestra opina que los acuerdos comerciales que ha aprobado Costa Rica, más los que vienen en camino, causarán un impacto importante en la demanda de carga por vía aérea.

Esta investigación también es contundente en el aspecto que la infraestructura aeroportuaria del país, específicamente de los aeropuertos Juan Santamaría y Daniel Oduber, presentan serias limitaciones para las operaciones cargueras, causando al mismo tiempo inconvenientes que pueden tener un costo económico y de competitividad significativo.

Por tal motivo, es que la mayoría de los encuestados comparte la idea que el país sí tiene el potencial para desarrollar un centro de logística y de carga aérea, ya que, en un segundo plano, están demandando un proyecto de ese tipo.

A pesar de evidentes disconformidades con la infraestructura y la indiferencia de las autoridades, se pueden rescatar aspectos positivos de los servicios de carga aérea en Costa Rica, como un reconocimiento de que las tarifas de los operadores de carga aérea, son competitivas cuando se envía desde/hacia Costa Rica.

También es destacable que la mayoría opina que la calidad de los servicios que se ofrecen en el país, son buenos o muy buenos. Esto reitera que las mayores deficiencias no están en las empresas que son parte de la industria, si no que los problemas son responsabilidad de factores ajenos, como infraestructura, falta de planificación y desinterés de las autoridades.

El aumento de la demanda de carga aérea, es una tendencia mundial pronosticada, incluso se citó que América Latina mostraría uno de los crecimientos más elevados, pero gracias a este estudio, se confirma que Costa Rica sí es parte de ese pronóstico y por los aeropuertos del país, se verá la mayor cantidad de movimientos y volúmenes de carga aérea de la historia.

El libre mercado no será el único responsable de ese repunte, si no el desarrollo comercial e industrial del país. Ya que, la variedad de productos y ciertos comportamientos del mercado, como las compras por Internet, dinamizarán aún más el uso de servicios de transporte aéreo, tanto para exportar, como para importar.

Finalmente, las oportunidades para verse beneficiado de ese crecimiento, son numerosas. Dentro de los encuestados se encuentran líneas aéreas, consolidadores de carga, empresas

de paquetería, especialistas de logística. Pero también hay otros negocios que están relacionados con la industria de la carga aérea, como almacenamiento, aduanas, despacho y hasta simples representaciones de aerolíneas. Todas ellas negocios totalmente viables para emprender por medio de la carga aérea.

Referencias Bibliográficas

Airbus SAS. (2009). *Global Market Forecast 2010-2029*. Recuperado 17 de marzo de 2011 de <http://www.airbus.com/company/market/gmf2010/>

Arce, S. (2010, 30 de junio), Empresas corren por traer paquetes al país tras quiebra de aerolínea. *Nacion.com*. Recuperado 7 de marzo de 2011 de <http://www.nacion.com/2010-06-30/Economia/UltimaHora/UH0630-PAQUETES.aspx>

Boeing Commercial Aircraft. (2010). *Current Market Outlook 2010-2029 Forecast*. Recuperado 17 de marzo de 2011 de <http://www.boeing.com/commercial/cmo/index.html>

Cháves, G. (2010). *Anuario Estadístico 2009*. Promotora de Comercio Exterior. San José, Costa Rica: Grupo Nación.

Dirección General de Aviación Civil. (2011). *Vuelos de Carga Regulares Aeropuerto Internacional Juan Santamaría Febrero 2011*. Recuperado 3 de febrero de 2011 de http://www.dgac.go.cr/transporte_aereo/carga1005.pdf

Hernández, A. (2010, 5 de septiembre). Certificarán carga en Tocumen. *Prensa.com*. Recuperado 7 de marzo de 2011 de <http://mensual.prensa.com/mensual/contenido/2010/09/05/hoy/negocios/2323940.asp>

Kasarda, J.D., Appold, S.J., y Mori, M. (2006). *The Impact of the Air Cargo Industry on the Global Economy*. The Center for Air Commerce, Kenan-Flagler Business School, The University of North Carolina, USA.

Morton, J.K. (1999). *Miami International Airport*. Shrewsbury, Inglaterra: Airlife Publishing Ltd.

Raguraman, K. K. (1997). International Air Cargo Hubbing: the case of Singapore. *Asia Pacific Viewpoint*, 38(1), 55.

Seemuth, M. (2003). Aerolíneas DHL. *Air Cargo World*, 93(12), 20-21.

Thomas, K. (2010). Crucial Test for New Airport. *MEED: Middle East Economic Digest*, 54(24), 40-41.

Trunick, P. A. (1999). Hong Kong Leads Asian Air Cargo. *Transportation & Distribution*, 40(8), 97.