

Tendencias del transporte:

# ENCIENDA EL AIRE

**El mercado de carga aérea ha volado alto, pero los vientos en contra persisten.**

Por Karen M. Kroll

“Son tiempos de auge para el transporte de carga aérea”, comenta David Oxley, economista senior de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). El volumen de toneladas de carga saltó alrededor del 11 por ciento, de 52.2 millones en 2015 a 58.2 millones en 2017, según el informe de mitad de año de la IATA de 2017. Si bien la industria tuvo dificultades durante la crisis financiera que comenzó en 2007 e inmediatamente después, ha estado funcionando bien durante los últimos 12 a 18 meses, señala Oxley.

Durante el año pasado más o menos, varias compañías importantes de carga aérea compraron aviones adicionales. En junio de 2017, UPS anunció que convertiría tres aviones de pasajeros Boeing 767 a aviones de carga. Esto vino después de los planes de la compañía en 2016 para comprar 14 aviones de carga Boeing, con la opción a comprar 14 más. En 2015, FedEx dijo que adquiriría 50 aviones Boeing. Y en 2016, Amazon divulgó que arrendaba 40 aviones de Atlas Air.





**Prime Air**



Para servir mejor a los expedidores de carga aérea, FedEx Express está modernizando su flota. Recientemente realizó una compra en firme de 30 aviones ATR 72-600F con opciones para comprar hasta 20 aviones adicionales.

¿Qué está impulsando el mercado de transporte de carga aérea? Una combinación de economías de fortalecimiento, el aumento de la globalización, el crecimiento del comercio electrónico y software que permite a las empresas calcular con mayor precisión las compensaciones entre el transporte aéreo y otros modos de transporte, entre otros factores.

Indudablemente, el mercado enfrenta desafíos. La falta de uniformidad en los requisitos de información de la carga por adelantado es una barrera para el crecimiento, dice Vladimir Zubkov, secretario general de la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA). Otros obstáculos incluyen la velocidad cada vez mayor con que los expedidores pueden encontrar otros modos de transporte, como la Ruta de la Seda, preocupaciones de ciberseguridad y una ralentización general de la fragmentación de la cadena de abastecimiento, que había impulsado el transporte aéreo.

Por peso, menos del uno por ciento de los bienes viajan por transporte aéreo. Sin embargo, estos productos representan aproximadamente el 35 por ciento del valor de los bienes.

La industria de la carga aérea se puede dividir en dos grandes catego-

rías, explica Alain Decors, director general de la firma de consultoría Airfreight Development Worldwide, con sede en Luxemburgo. Las empresas de servicios urgentes o los integradores tienden a manejar todos los aspectos del transporte de carga aérea, incluidas las responsabilidades, como la preparación de mercancías para pasar por la aduana, que normalmente recaen en los transitarios y los manipuladores de carga. A menudo invierten cantidades considerables en el equipo necesario para descargar, clasificar y recargar rápidamente sus aviones.

En contraste, las aerolíneas tradicionales que manejan carga y pasajeros a menudo contratan a empresas externas, tales como agentes de carga, para manejar estos roles. El desafío es que ambas organizaciones quieren maximizar sus ganancias, señala Decors. Como resultado, el modelo tiende a ser menos competitivo.

Además, al centrarse en los envíos de carga, los integradores a menudo pueden ofrecer una mayor flexibilidad que las líneas de pasajeros. “Los integradores no dependen de las rutas de los pasajeros”, señala Marc Scott, doctor y profesor adjunto de administración de la cadena de abastecimiento en la Universidad de

Arkansas. La mayoría también están mejor equipados para transportar tipos de carga especializados y más grandes, por ejemplo, maquinaria industrial.

### Las economías en crecimiento impulsan la carga aérea

Dos importantes impulsores de la carga aérea están fortaleciendo el comercio transfronterizo y las economías en crecimiento. En abril de 2017, la Organización Mundial del Comercio (OMC) pronosticó un crecimiento del 2.4 por ciento en el volumen del comercio mundial de mercancías, frente al 1.3 por ciento de 2016. Sin embargo, la OMC observó que la incertidumbre sobre la evolución económica y política significaba que el crecimiento podría oscilar entre 1.8 y 3.6 por ciento.

Cada vez más, las cadenas de abastecimiento y los mercados globales también están detrás del repunte del transporte aéreo. Las exportaciones mundiales de productos manufacturados aumentaron de \$8 billones en 2006 a \$11 billones de dólares en 2016, de acuerdo con la OMC. En los mercados emergentes, la carga aérea a menudo es el único método confiable para conectar a los clientes con productos, observa Tim Reiff, director

de servicios aéreos de C.H. Robinson, un proveedor de logística tercero y de administración de la cadena de abastecimiento con sede en Eden Prairie, Minnesota.

“Hemos notado un aumento y vemos la expansión de oportunidades en varias rutas comerciales, como Asia y Estados Unidos, y Asia y Europa”, comenta Stuart Lund, vicepresidente de capacidad aérea y adquisiciones de UPS con sede en Atlanta.

África, si bien debe superar muchos desafíos, probablemente será un área de crecimiento próxima. “África es un gigante dormido”, dice Cathy Roberson, fundadora y analista principal de Logistics Trends & Insights, con sede en Atlanta. A medida que la clase media de África sigue creciendo, es probable que su consumo aumente.

La carga aérea puede ser crítica para los alimentos, productos farmacéuticos y otros productos que deben transportarse largas distancias en contenedores de temperatura controlada, agrega Roberson. Por ejemplo, muchos alimentos se importan a países en el Medio Oriente, a menudo usando flete aéreo.

### El comercio electrónico como eje impulsor

El comercio electrónico y la creciente expectativa de los consumidores y las empresas para plazos de entrega cada vez más cortos también han despertado un mayor interés en el transporte aéreo. “El marcado cambio en las expectativas del cliente solo puede lograrse a través del transporte aéreo”, señala Toby Brzoznowski, cofundador y vicepresidente ejecutivo de LLamasoft, un proveedor de soluciones de administración de la cadena de abastecimiento con sede en Ann Arbor, Michigan. Incluso muchas empresas que no utilizan el transporte aéreo como su modo de transporte tradicional recurren a él con más frecuencia para envíos que no son de emergencia.

El transporte aéreo también permite a las empresas responder rápidamente a las fluctuaciones de

## DECIDIR ENTRE MODOS

**El transporte aéreo casi siempre es el modo de transporte más caro. Entonces, ¿cómo pueden determinar los expedidores cuándo pagar por el envío aéreo de productos en lugar del envío terrestre o marítimo? Aquí hay cuatro factores a considerar:**

**1.** ¿Cuál es el valor del producto? Por lo general, tiene sentido utilizar el transporte aéreo para artículos de gran valor, como los productos electrónicos, y capturar más rápidamente los dólares de ventas que generarán.

**2.** ¿Qué tan pesados son los artículos? Muchos cargos de carga aérea se basan en el peso de los productos, aclara Paul Lewis, vicepresidente de políticas del Eno Center for Transportation, un grupo de expertos independiente con sede en Washington DC.

**3.** ¿Qué tan sensibles al tiempo son los productos? Si son productos que necesitan llegar al mercado rápidamente o podrían no venderse, por ejemplo, los disfraces de Halloween, el gasto del flete aéreo se justifica más fácilmente.

Asimismo, si los componentes no llegan a tiempo y esto detiene el proceso de fabricación, el transporte de carga aérea podría estar justificado, comenta Dan Boaz, presidente y director ejecutivo de Airfreight.com, un proveedor de servicios premium de transporte de carga.

**4.** ¿Cuán robusto es el sistema de administración de inventario? Un sistema que proporciona visibilidad precisa y actualizada puede permitir a los usuarios elegir métodos de transporte más lentos y luego monitorear de cerca el avance de sus productos.



Con el tiempo, el transporte aéreo podría perder su ventaja de velocidad con Hyperloop One, la cual afirma que moverá la carga a velocidades de línea aérea a una fracción del costo.

la demanda. “Air tiene tiempos de entrega más cortos que otros modos”, dice Reiff.

De hecho, la carga aérea ha sido clave para las empresas que operan con un “modelo de moda rápido” y necesitan trasladar los productos rápidamente a los mercados de todo el mundo, explica Doug Fisher, profesor adjunto y director del Centro de Gestión de la Cadena de Suministro de la Universidad de Marquette, en Milwaukee. “No requiere el tiempo de espera de nueve meses necesario para una carga de jeans, por ejemplo”.

El software de avance permite a los expedidores examinar más detenidamente el equilibrio entre los costos de transporte y de inventario. Brzoznowski señala que los envíos marítimos a menudo demoran entre 45 y 90 días. Las interrupciones en los puertos pueden aumentar la incertidumbre y la variabilidad. Los expedidores que no pueden predecir con confianza cuándo llegarán sus productos a menudo mantienen niveles de inventario más altos. En algunos escenarios, el capital de trabajo inmovilizado en el inventario eclipsa el gasto del flete aéreo.

Es probable que los costos del combustible, que se han moderado en los últimos años, también hayan convencido a más empresas a cambiar a la carga aérea. La IATA pronosticó precios de combustible para 2017 de \$64 dólares por barril. Eso está por encima de los niveles de \$52.1 en 2016, pero muy por debajo de los niveles de 2012, que superaron los \$120 dólares por barril.

### Desafíos por venir

Si bien la industria del transporte de carga aérea ha disfrutado de varios años sólidos, nos esperan desafíos. “Todas las cosas buenas llegan a su fin”, asegura Oxley, y agrega que ha notado signos de moderación en la recuperación cíclica.

En primer lugar, el crecimiento de las cadenas de abastecimiento mundiales fragmentadas parece estar disminuyendo. En las últimas décadas, muchas compañías establecieron cadenas de abastecimiento



diseminadas por todo el mundo. A menudo confiaban en el transporte aéreo para entregar materiales a sus ubicaciones remotas.

Más recientemente, sin embargo, las empresas han comenzado a retroceder. El reshoring, la práctica de traer la manufactura de regreso a Estados Unidos desde el extranjero, ha agregado 400,000 empleos de fabricación directa en Estados Unidos desde 2010, según Boston Consulting Group.

A medida que las empresas sustituyen la tecnología, como la impresión 3D, por mano de obra, tienen menos razones para buscar países con mano de obra barata, señala Fisher. En cambio, pueden fabricar cerca de su base de clientes, reduciendo su necesidad de transporte aéreo.

### ¿Más rápido que el aire?

Además, otros modos de transporte prometen comerse la ventaja de la velocidad de la carga aérea. Por ejemplo, Hyperloop One, una compañía privada que tiene como objetivo mover personas y mercancías a velocidades que superan las 600 millas por hora, planea operar varias rutas para el 2021.

Los camiones sin conductor, que podrán funcionar 24 horas al día, 7 días a la semana, siempre y cuando estén abastecidos de combustible, probablemente también afectarán el mercado nacional de la carga aérea. Aunque Fisher señala que la estructura regulatoria y las compañías de

seguros aún necesitan ponerse al día con la tecnología, “es solo cuestión de tiempo hasta que veamos ese tipo de capacidad en las rutas principales”.

Otro desafío involucra a las múltiples iniciativas de Información anticipada sobre la carga antes del embarque (PLACI) en etapas piloto en todo el mundo. Estas incluyen el Examen Avanzado de Carga Aérea (ACAS) en Estados Unidos y la Información de Envío de Precarga para la Entrada Segura (PRECISE) en la Unión Europea.

“Aunque las iniciativas tienen un papel importante que jugar en la seguridad del transporte aéreo, los sistemas múltiples pueden causar complicaciones”, advierte Dubkov. Algunos pueden ver los proyectos múltiples como “un ejercicio sin fin”, agrega.

Para hacer frente los desafíos que enfrenta la industria de la carga aérea, los transportistas necesitan brindar a sus clientes datos y análisis en tiempo real, de modo que puedan tomar decisiones informadas y administrar mejor sus cadenas de abastecimiento, observa Scott. Al mismo tiempo, los expedidores deben analizar las compensaciones entre los diferentes modos de transporte.

“La industria de hoy requiere una cadena de abastecimiento flexible y adaptable”, agrega Reiff. “La incorporación de la estrategia correcta de envío aéreo a una cadena de abastecimiento global y multimodal no solo ayudará a reducir los costos, sino que también promoverá la eficiencia”. ■