

# EL RIESGO DE LA CONCENTRACIÓN DE CUOTA DE MERCADO EN UNA SOLA EMPRESA: EL CASO DE AVIANCA EN COLOMBIA

Por estos días los colombianos hemos sufrido en carne propia, las consecuencias de no contar con una competencia perfecta en la industria del transporte aéreo de pasajeros, ya que comprobamos que estamos en las manos de una sola empresa que controla el 48,3% del mercado, tal como se observa en la figura 1, donde se ilustra el indicador RPK (pasajero-kilometros recorridos). El segundo operador, LAN Colombia, está muy lejos, con un 7,5%.

Pasajeros-Kilómetros (RPK) por empresa - 2016

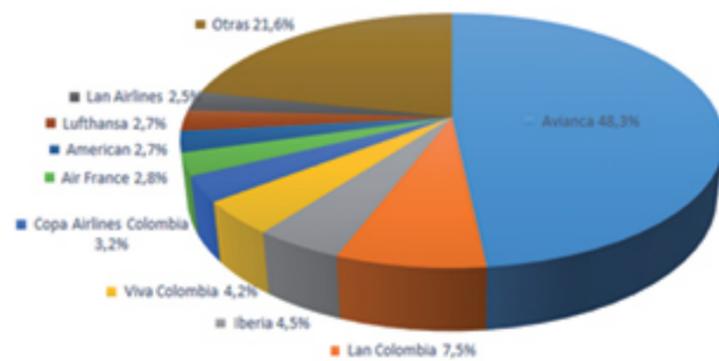


Figura 1. Indicador RPK 2016. La Aviación en cifras. Aeronáutica Civil 2017.

En cuanto a cantidad de pasajeros en viajes domésticos, igualmente utilizamos las cifras del informe de la Aeronáutica Civil, para determinar que Avianca durante el año 2016, movió el 57,3%, LAN el 17,8% y Viva Colombia el 13% [ver figura 2].

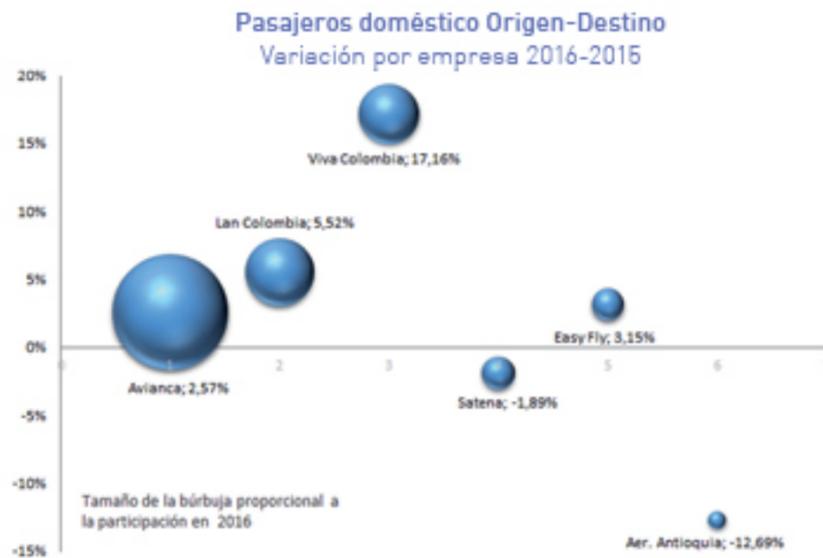


Figura 2. Fuente: La Aviación en cifras 2017. Aeronáutica Civil

En vuelos internacionales [ver figura 3], Avianca domina con el 34,5%, Copa Airlines Colombia con el 14,04% y el resto distribuido en las demás empresas en pequeñas proporciones.

En Estados Unidos, por ejemplo, una cuota de participación superior al 70% por parte de una empresa, permite suponer el dominio del mercado por ésta (posición dominante o posición de dominio del mercado), en contraste una cuota de participación inferior al 30%, es considerada como la correspondiente a un mercado sano, donde puede darse la libre competencia.

No es difícil concluir que en el caso del mercado de transporte aéreo doméstico de pasajeros en Colombia, existe una concentración excesiva (57,3%) de mercado en una sola compañía: Avianca; y aunque de acuerdo a la normatividad de los Estados Unidos, como país de referencia, todavía no puede considerarse como posición de dominio, si está cerca de éste, y lo que es peor, está muy lejos de la concentración ideal de cuota de mercado que es inferior al 30%.

Pasajeros por empresa 2015-2016

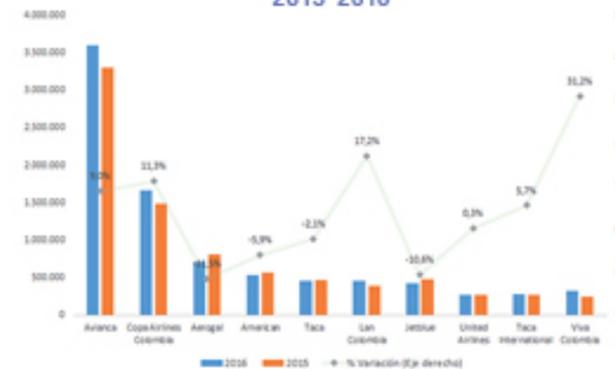


Figura 3. La Aviación en cifras 2017. Aeronáutica Civil

Los riesgos de una alta concentración de cuota de mercado, en cualquier industria, son los siguientes:

- **Riesgo de precios de monopolio.** En la medida que se acerca la concentración del mercado al 70%, se incrementa el riesgo de tener precios muy superiores a los precios considerados como eficientes, lo cual impacta la economía de todo un país, al afectar la movilidad (si se trata de servicios de transporte) e incrementa los costos de servicios y productos.
- **Riesgos de precios predatorios.** Es un mecanismo efectivo de eliminación de la competencia, consistente en bajar los precios por debajo de sus costos de operación. Una vez se elimina la competencia se retorna a los precios de monopolio.
- **Riesgo de Discriminaciones.** Un grupo importante de conductas de este grupo está conformado por discriminaciones relacionadas con precios, por ejemplo, descuentos por fidelidad, u otros sistemas que condicionan a que los clientes no le compren a la competencia. También existen discriminaciones en el otorgamiento de créditos, facilidades de pago, etcétera.



Abdón Sánchez Castillo

Gerente Notinet.

Master of Business Administration (MBA), Administración y gestión de empresas, de la Universidad de los Andes.

- **Riesgo de Vinculación de acuerdos.** Existe vinculación de acuerdos cuando una empresa dominante en un mercado vende su producto con la condición de que el comprador adquiera otro respecto del cual no tiene posición dominante. Un ejemplo lo ofrece el caso europeo de Microsoft®, que vendía el programa operativo Windows junto con un reproductor multimedia y un programa explorador de Internet.
- **Riesgo de crisis económica.** En el caso de que se trate de un servicio público esencial o estratégico para un país, como es el caso de transporte terrestre, transporte aéreo, servicio de energía o gas, servicios de acueducto y alcantarillado, comunicaciones, etc., un problema grave que afecte el desempeño o funcionamiento de la empresa que ostente posición dominante en dicho mercado, traerá problemas económicos, ya que al no tener empresas que sustituyan la oferta de este producto o servicio, puede desencadenar una crisis económica en todo un país.

Es indudable, que el paro de los pilotos de Avianca, independiente de quien tenga la razón, si la empresa o los pilotos; ha demostrado la veracidad del riesgo que supone tener una concentración alta de cuota de mercado de vuelos domésticos en una sola empresa, ya que la frágil economía de un país como Colombia está siendo afectada por dicho conflicto laboral, al disminuir los negocios, el turismo, el comercio, los eventos, etc. Como dice el viejo adagio: "tras de cotudo con paperas"; ese era el golpe que le faltaba a nuestra economía, para cerrar un año realmente difícil.

Las reivindicaciones salariales y otras peticiones de los pilotos de Avianca deben ser analizadas con objetividad y equidad, porque si bien es justo y deseable que sus ingresos puedan ser comparables con los pilotos en otros países, no podemos desconocer que los salarios en Colombia, en general, distan mucho (por lo bajo) de los salarios que se tienen en países del primer mundo y eso no va a cambiar en un corto plazo. Aceptar dicho pliego de peticiones por parte de Avianca, significaría incrementar el riesgo de tener precios de monopolio, a los cuales Avianca se vería avocada, para así equilibrar financieramente estas costosas pretensiones, afectando de paso a los pasajeros y a toda la economía de nuestra patria querida.