



NOTICIA

No: 11

Construcción de un Japón más competitivo -El Importante Papel de la Aviación-

23 de febrero de 2011 (Tokio) - La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) instó al gobierno japonés para que establezca políticas que refuercen el sector y contribuyan a aumentar su competitividad.

“Una política aérea nacional que busca la competitividad podría desempeñar un papel importante en la recuperación del terreno económico perdido”, explicó Giovanni Bisignani, director general y CEO de IATA, dirigiéndose al Club de Corresponsales Extranjeros de Japón. Bisignani urgió a Japón para que desarrolle una política aeroportuaria más efectiva en Tokio, establezca un mismo terreno de juego con mercados más abiertos donde las aerolíneas puedan competir en igualdad de condiciones, y un planteamiento frente al cambio climático que suponga la aceptación de compromisos, como el uso de biocombustibles sostenibles.

“La expansión de China está creando nuevas oportunidades de negocio y está cambiando la topografía de la competencia en el mundo”, dijo Bisignani. Los 617 vuelos semanales entre Japón y China muestran la fuerte relación entre estos dos países. China es el socio comercial más grande de Japón y su principal destino internacional. “Las oportunidades competitivas son enormes. Los costes laborales de Japón son diez veces más elevados que los costes de China. Medido según la paridad del poder adquisitivo, el yen está sobrevaluado un 25%, mientras que el yuan está devaluado un 70%. La causa de esta situación se debe a una alta productividad y el elevado valor añadido de industrias internacionales que dependen de un transporte aéreo competitivo y próspero. Para alcanzar el éxito económico, Japón debe tener una economía lo más competitiva e innovadora posible – incluyendo el sector aéreo”, declaró Bisignani.

Bisignani hizo hincapié en tres áreas de la política aérea:

Aeropuertos: “La mayor competitividad entre estos los dos aeropuertos principales de Tokio – Haneda y Narita – y el aumento de su capacidad, es un cambio excelente que convierte a Japón en un país más competitivo. Han estimulado la competencia entre las compañías de bajo coste y se ha alcanzado la increíble cifra de 8,5 millones de visitantes el año pasado. Pero todavía no hemos visto la competitividad en costes que cabría esperar. El gobierno japonés está destruyendo la competitividad internacional de Haneda y Narita explotándolos para ganar dinero”, apuntó Bisignani. Y recordó que los aeropuertos de Tokio son un 75% más caros que Seúl (Incheon) y el doble de caros que Singapur (Changi).

IATA pidió la aplicación de tres acciones en política aeroportuaria:

- **Aplicación de la misma tasa para el tráfico internacional en Haneda.** “Los vuelos internacionales en Haneda cuestan un 50-75% más que los domésticos. La subvención cruzada ignora completamente los principios internacionales establecidos por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI). Las tasas tanto para vuelos domésticos como internacionales deberían costar lo mismo”, dijo Bisignani.
- **Retirada de la tasa de seguridad propuesta en Haneda (JPY 170/pasajero y JPY 300/tonelada de carga).** “Para poder competir a nivel internacional, Haneda debe reducir costes, no incrementarlos. Si necesita más dinero, puede aumentar la rentabilidad comercial. Sería una gran oportunidad si las tiendas y cafeterías abriesen temprano para atender al creciente número de pasajeros internacionales de primeras horas de la mañana”, explicó Bisignani, que también alentó al aeropuerto a que estableciera un servicio de transporte público durante el horario de vuelos internacionales.
- **Reducción de tasas en Narita.** “La reducción de las tasas en un 11% en 2005 fue un hecho relevante. Pero la competitividad en costes sigue siendo un reto constante. Para competir con Haneda, las aerolíneas tendrán que compensar a sus pasajeros por el tiempo y el coste más elevado de las operaciones en tierra. En el pasado, Narita ha aplicado descuentos en determinadas épocas. Estamos trabajando con el equipo de Narita para encontrar una solución permanente y equilibrada”, apuntó Bisignani. El beneficio de Narita a mitad de 2010 fue de 116 millones de dólares, casi el doble que los 71 millones de dólares de beneficio alcanzados en 2009.

Mercados Abiertos y un Mismo Terreno de Juego: Bisignani animó a Japón para que continúe abriendo su mercado con acuerdos sobre Cielo Único. “Ampliar la capacidad es una oportunidad de oro para seguir abriendo el mercado”, dijo Bisignani resaltando los acuerdos sobre el Cielo Único con los Estados Unidos, Corea, Singapur y Malasia. Bisignani alentó, también, a la liberalización progresiva de apertura durante los vuelos internacionales en Haneda para convertirse en un centro de conexiones eficiente, y la continua reestructuración de Japan Airlines (JAL) para alcanzar los acuerdos establecidos el pasado mes de diciembre.

Compromiso Ante el Cambio Climático y Biocombustibles Sostenibles: El sector aéreo está unido frente al compromiso de mejorar el consumo de combustible en un 1,5% anualmente hasta 2020, estabilizar las emisiones de CO2 con un crecimiento neutro a partir de 2020, y reducir las emisiones hasta el 50% en 2050 (en comparación a 2005). “Los biocombustibles sostenibles, probados por algunas aerolíneas como JAL, van a jugar un papel determinante. Pero las grandes petroleras están más interesadas en conseguir 13.700 millones de dólares en ingresos por la refinería de combustible para la aviación que en invertir en biocombustibles sostenibles. Los gobiernos deben ofrecer el marco legal y fiscal que agilice la comercialización de los biocombustibles. Esto adquiere especial importancia en Japón, donde la industria de biocombustibles a base de algas podría ayudar alcanzar sus compromisos medioambientales y mejorar la seguridad energética”, explicó Bisignani. Además, felicitó a Japón por oponerse desde un principio a que Europa trate unilateralmente de incluir a la aviación en su régimen de comercio de derechos de emisión a partir de 2012. “Necesitamos un marco global de medidas económicas, como se acordó en la OACI. A medida que nos acercamos a la entrada en vigor en 2012, espero que la oposición de Japón se haga oír aún más”.

Aspectos destacados sobre la Previsión del Tráfico Aéreo en Japón:

- Se espera que el número de pasajeros domésticos aumente de 88,4 millones en 2009 a 102,2 millones en 2014. Este 2,9% de crecimiento medio anual está muy por debajo del 5,7% de media global. Tras la previsión, Japón seguirá ocupando el tercer puesto en el mercado doméstico, tras Estados Unidos y China, que alcanzarán los 670,8 y 379,0 millones de pasajeros domésticos respectivamente en 2014.
- El transporte internacional japonés crecerá de los 53,5 millones de pasajeros en 2009 hasta los 71,6 millones en 2014. Este 6,0% de crecimiento medio anual excede el 5,9% de media global. En 2014, Japón descenderá desde el puesto número siete al noveno

- lugar en el mercado internacional de pasajeros. Emiratos Árabes Unidos y China sobrepasarán a Japón ocupando la séptima y octava posición, con 82,3 y 82,1 millones de pasajeros internacionales respectivamente.
- El transporte de carga crecerá desde los 2,7 millones de toneladas en 2009 hasta los 4,4 millones de toneladas en 2014. Este 10,2% de crecimiento medio anual excede el 8,2% de crecimiento medio global. En 2014, Japón ocupará el cuarto puesto en el mercado de carga internacional, por detrás de los Estados Unidos (8,8 millones de toneladas), Hong Kong (5,4 millones de toneladas) y Alemania (4,4 millones de toneladas).

-IATA-

Más información:

Corporate Communications
Tel: +41 22 770 2967
Email: corpcomms@iata.org

Notas para los Editores:

- IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 230 líneas aéreas, que suponen el 93% de tráfico aéreo regular internacional.
- Puedes seguirnos en <http://twitter.com/iata2press> para mantenerte actualizado en la industria de la aviación.