CONECTIVIDAD AÉREA E INVERSIÓN EN HIDROCARBUROS
El Corredor Petrolero de Aerolíneas Argentinas

Azcuy, Grisel Victoria
Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Geografía.
Púan 480 4° Piso / E-mail: griselazcuy@gmail.com / +54 (011) 5287- 2896

ABSTRACT

La actividad hidrocarburífera demanda servicios aéreos para conectar ciertas etapas de la cadena productiva que se encuentran dispersas geográficamente y no pueden ser deslocalizadas con los lugares de gestión, distribución y consumo. Sin embargo, los usos aéreos de las distintas etapas de la cadena productiva son diferenciales. El análisis de la conectividad aérea y la evolución de la industria petrolera en Argentina durante los años 2007 y 2016 mostró una correlación entre los volúmenes de inversión en hidrocarburos y la oferta de servicios aéreos. El Corredor Petrolero implementado por Aerolíneas Argentinas en el año 2012, mismo año de la renacionalización de YPF, es un ejemplo paradigmático de tal interrelación.

Keywords: Conectividad aérea, Inversión en hidrocarburos, Corredor Petrolero, Aerolíneas Argentinas, YPF.

1. INTRODUCCIÓN

Según las definiciones tradicionales, es posible distinguir cuatro tipos de impactos: los directos, los indirectos, los inducidos y los catalíticos. Estos últimos destacan el papel del aeropuerto y sus servicios aéreos como factores de atracción de actividades económicas que influyen en las decisiones de ubicación de las empresas y la competitividad de los territorios. El análisis de la conectividad aérea de un aeropuerto, ciudad o región está asociado a la generación de efectos positivos sobre la productividad, el comercio, las inversiones y el turismo. La prestación de servicios rápidos y eficientes ayuda a retener y expandir las actividades de las compañías ya existentes, posibilita la absorción de inversiones -especialmente del exterior-, promueve la colocación de exportaciones y facilita la llegada de visitantes de negocios o de placer (ACI-Europe y York Aviation, 2000:3). De esta manera, potenciar la conectividad aérea tendría un impacto económico positivo en el PBI de un país al intensificar los flujos de intercambio nacionales e internacionales de los sectores económicos.

La mayoría de los estudios sobre el impacto económico del transporte aéreo ejemplifican el efecto catalítico focalizándose en el sector de terciario o de servicios y las actividades que producen bienes de alto valor agregado y/o perecederos comercializables por vía aérea, invisibilizando los efectos que la aviación genera en otro tipo de actividades como las primarias. Inclusive, cuando se aborda la relación del transporte aéreo y el sector primario solo se observan los efectos sobre los bienes exportables producidos por el sector agrícola. Sin embargo, el apoyo de la aviación en relación a las actividades primarias es mucho más amplio.

Aunque los estudios sobre la relación entre la industria aérea y el sector extractivo aún están pendientes, eso no significa que no haya ciertos acercamientos. Algunos trabajos como el de Halpern y Bråthen (2010) e informes como los publicados por ACI-North America (2014), ACI-Europe e Intervistas (2015), ORSNA (2015a), ORSNA (2015b), ACIL-Allen (2016), mostraron casos concretos de aeropuertos fuertemente ligados con la actividad minera e hidrocarburífera en distintas regiones del mundo.

En este contexto, el presente trabajo propone abordar la relación entre el transporte aéreo y el sector de hidrocarburos en Argentina entre 2007 y 2016, haciendo foco en la evolución de la conectividad aérea en los aeropuertos mayormente vinculados a las áreas de exploración y producción de hidrocarburos. El caso paradigmático bajo estudio es el Corredor Petrolero implementado por la empresa Aerolíneas Argentinas en el año 2012. Los resultados muestran una especial correspondencia entre el dinamismo que adquirió el Corredor Petrolero y el plan de inversiones desarrollado por la petrolera YPF re-estatizada ese mismo año.

2. EL ROL DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA INDUSTRIA DE LOS HIDROCARBUROS

Un rasgo característico del modo aéreo es la posibilidad de conectar de forma directa e indirecta distintas regiones del planeta en muy poco tiempo y a bajo costo relativo. El valor de la conectividad y accesibilidad aéreas radica en su rol potenciador de los vínculos sociales, económicos y comerciales mediante el incremento de frecuencias a destinos preexistentes, la mejora de la calidad de esos enlaces y la posibilidad de acceder a nuevos destinos económicamente importantes, ya sea por la implementación de nuevas rutas o por la utilización de conexiones indirectas (IATA, 2006:7). Si bien las tecnologías como la videoconferencia pueden ser muy útiles como herramientas en un contexto de deslocalización económica e interdependencia de los sistemas productivos, muchas empresas aún consideran que las reuniones cara a cara son esenciales para ganar nuevos negocios y desarrollar relaciones con los clientes (ATAG, 2014:13).

El transporte aéreo facilita la aplicación de estrategias *just in time* e incentiva la inversión y expansión de empresas. Para las grandes compañías multinacionales que cuentan con una densa red de firmas

subcontratadas por todo el globo y la necesidad de un rápido abastecimiento de piezas o servicios, el modo aéreo juega un papel fundamental. Incluso la expansión o inversión por fuera del país de origen implica necesariamente un cierto movimiento de personal sea por conocimientos técnicos, supervisión de la administración o servicio o reunión de clientes (ATAG, 2014:16).

En este sentido, Hanlon (2007:214) especifica que ciertas empresas otorgan un valor preponderante a la oferta de servicios aéreos a la hora de elegir su localización, sobre todo aquellas cuyas operaciones están ampliamente dispersas geográficamente o desarrollan actividades altamente especializadas basadas en tecnología o conocimientos que requieren una red diversa de proveedores, clientes y asociados, como así también aquellas empresas que fabrican productos de alto valor agregado. Sin embargo, dentro de esta clasificación habría que agregar a las empresas propias del sector primario que también demandan servicios de transporte aéreo ya que su actividad se encuentra fuertemente arraigada a los lugares donde se encuentra la materia prima. Las actividades extractivas se caracterizan por su dispersión geográfica, su baja propensión a la deslocalización y su necesidad de enlazar los lugares de producción con los de gestión, distribución y consumo (Azcuy, 2018).

La industria de los hidrocarburos está fuertemente vinculada a la oferta de servicios aéreos por la necesidad de conectar rápida y eficientemente las sedes corporativas con las áreas de exploración, extracción y procesamiento de la materia prima. En palabras de Ramón y Ruggiero (2016:9) "la ubicación geográfica de los actores de la cadena, sobre todo en las primeras etapas, depende fundamentalmente de la localización de los recursos naturales. Así es como encontramos diferentes núcleos productivos con reservas y extracción de hidrocarburos donde se encuentran diversas empresas prestadoras de servicios".

La dispersión geográfica de las áreas operativas y los bloques de explotación demanda una eficiente y coordinada cadena logística que permita movilizar mano de obra, suministros, equipamiento, repuestos, etc. La etapa de exploración y producción del petróleo y el gas está absolutamente condicionada por la ubicación del yacimiento, aquellas áreas que cuentan con facilidades logísticas ya existentes (transporte, almacenaje, comunicaciones, puertos, etc.) afrontan menores costos que aquellas situadas en ambientes complejos y/o remotos (cuencas off-shore, selvas o zonas de montaña) donde hay que prever la construcción de estructuras productivas y logísticas que pueden transformar un descubrimiento rentable en antieconómico (Stinco et al., 2013:16). Por otro lado, las áreas de refinación de crudo generalmente están localizadas cerca de los lugares de consumo, aunque existen algunos casos de refinerías ubicadas relativamente cerca de los lugares de explotación petrolera.

A su vez, la industria petrolera y gasífera involucra actividades intensivas en capital y altamente especializadas, a la vez que se articula con distintas redes de proveedores y asociados. Según un informe sobre la cadena productiva de los hidrocarburos publicada por el Ministerio de Hacienda de la República Argentina, la organización del sector hidrocarburífero argentino se destaca por una alta concentración de empresas que a su vez integran verticalmente los distintos eslabones de la cadena productiva (Ramón y Ruggiero, 2016:7). Sin embargo, también existen dentro de la fase extractiva empresas proveedoras de alcance mundial que funcionan como prestadoras de servicios sobre todo en los trabajos de perforación, puesta en producción de nuevos pozos y operaciones complejas de reparación y mantenimiento que requieren equipamiento específico. Además, hay proveedores locales que brindan servicios básicos de insumos o equipamiento de baja complejidad y especialización tecnológica (Prado y Robledo, 2015:6). Esto es de suma importancia para comprender las características de la industria y en consecuencia el rol de las conexiones aéreas como facilitadoras del circuito productivo.

Cuando se analizan los servicios logísticos y el rol del transporte dentro la actividad petrolera se presta atención fundamentalmente al traslado de la materia prima y los productos procesados. Este enfoque muchas veces invisibiliza uno de los requisitos básicos para el sostenimiento y rendimiento económico a largo plazo del proceso productivo: la movilidad laboral. En efecto, los servicios aéreos cumplen un rol clave garantizando el traslado de empleados -jerárquicos, técnicos u operarios- y el envío de repuestos, muestras o equipamiento de forma rápida y segura. Button y Vega (2008:67-68) sostienen que el transporte aéreo permite a los trabajadores mantener el contacto con su ciudad o país de origen, por lo que hace viable a corto plazo la migración a larga distancia, posibilitando la vuelta al hogar durante los fines de semana o en el mismo día. A modo ilustrativo, vale la pena mencionar que Air-France-KLM[1] desarrolló un paquete VIP para los empleados corporativos asociados a la industria petrolera. Flying Blue Petroleum es un servicio exclusivo de Air France y KLM para los profesionales de la industria del gas y el petróleo en el cual ofrecen facturación prioritaria, transbordos fluidos, acceso a las salas VIP, beneficios en hoteles de destinos petroleros, entre otros servicios.

Una forma de ilustrar el despliegue territorial de la industria de los hidrocarburos es observar las operaciones globales de las principales compañías productoras de petróleo y gas en el mundo[2] (Tabla 1). ExxonMobil (Estados Unidos), Royal Deuch Shell (Holanda), SINOPEC (China), Total (Francia) y Rosneft (Rusia) desarrollan actividades *upstream*, *midstream* y *downstream* a lo largo de todo el mundo. Las casas centrales se encuentran emplazadas en sus países de origen, sin embargo, para una mejor coordinación de los procesos, habitualmente instalan sedes administrativas y de gestión regionales en cada uno de los continentes. A esas sedes se les suman las propias oficinas asociadas a cada área de producción y los propios campamentos localizados cerca de los yacimientos o lugares de procesamiento y comercialización de los hidrocarburos. La Figura 1 expone el alcance concreto de las operaciones de Exxon Mobile.

Sedes empresariales	**ExxonMobile**	**Royal Deuch Shell**	**SINOPEC**	**Total**	**Rosneft**
País de origen	*EE.UU.*	*Holanda*	*China*	*Francia*	*Rusia*
Oficina Central	*Texas*	*The Hague*	*Beijing*	*Courbevoie*	*Moscú*
América del Norte	3	2	3	3	2
Latinoamérica y el Caribe	5	7	7	8	3
Europa	14	10	9	8	6
Medio Oriente	8	8	10	10	2
África	6	8	17	11	1
Asia	13	11	18	8	8
Oceanía	4	2	3	2	1

Tabla 1: Localización global de las compañías de petróleo y gas más grandes del mundo

Fuente: Elaboración propia en base a datos recopilados en sitios web cada compañía.

[1] https://www.klm.com/travel/ar_es/flying_blue/flying_blue_for_business/flying_blue_petroleum/index.htm

[2] A partir de un ranking publicado por Forbes en 2017 sobre las principales empresas de petróleo y gas del mundo se realizó un relevamiento de sus operaciones a escala global. Recuperado de: https://www.forbes.com/sites/laurengensler/2017/05/24/the-worlds-largest-oil-and-gas-companies-2017-exxon-mobil-reigns-supreme-chevron-slips/

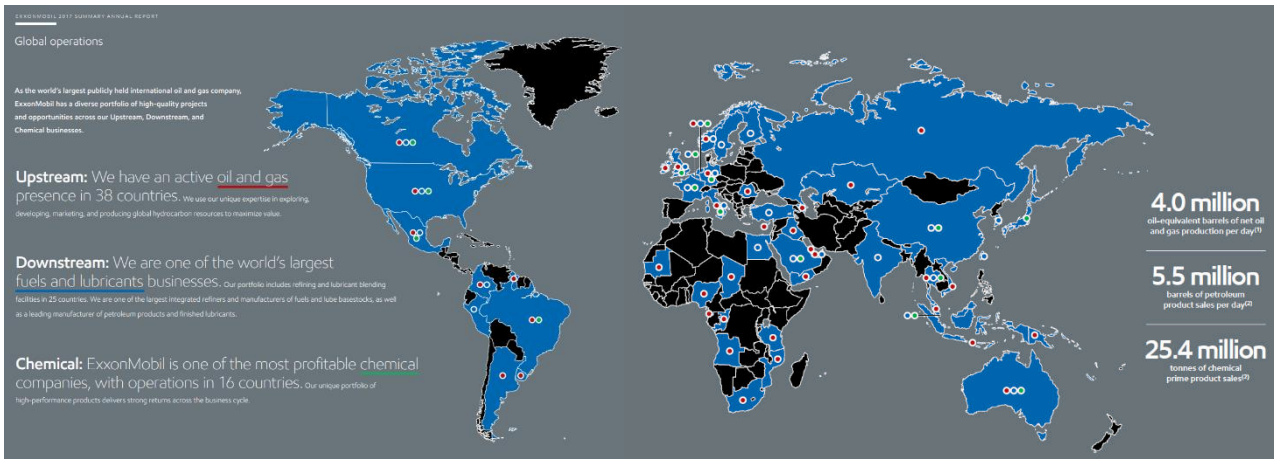


Figura 1: Operaciones globales de Exxon Mobile / Fuente: https://cdn.exxonmobil.com/ (26/07/2018)

3. CONECTIVIDAD AÉREA E INVERSIÓN EN HIDROCARBUROS

El papel del transporte aéreo en relación con la actividad petrolera difiere según la etapa de la cadena productiva. La localización y especificidad de cada etapa del proceso requiere un uso diferenciado de los servicios de transporte aéreo. Las etapas de exploración, puesta en producción de los pozos y extracción de hidrocarburos demandan más servicios aerocomerciales que las etapas de transporte y refinación de la materia prima. Esto se relaciona directamente con el emplazamiento específico de los yacimientos que impide la deslocalización y flexibilización del sistema productivo.

Una evidencia clara de esta dinámica se muestra en la Tabla 2 donde se listan de mayor a menor los consumos de transporte aéreo en pesos que cada sector productivo de la economía argentina hizo en el año 1997.[3] Si se toman las primeras diez actividades que consumieron más transporte aéreo ese año, el rubro "Extracción de petróleo, gas, carbón y uranio" aparece en el quinto puesto con un gasto igual a $33,9 millones de pesos (a precios de 1997) y en el octavo lugar está el ítem "Refinación de petróleo" con un consumo de $12,9 millones de pesos. Entre ambas actividades suman unos $46,8 millones de pesos, lo que representa el 8,4% de los ingresos de la actividad aérea para ese año. La etapa de exploración y extracción no sólo consumió más servicios de transporte aéreo, sino que esos servicios representaron un mayor volumen de gastos en la estructura de costos de dicha fase en comparación al rubro "Refinación de petróleo". El consumo de transporte aéreo representó el 2,2% ($33,9 millones de pesos -a precios de 1997-) del total de gastos del ítem "Extracción de petróleo, gas, carbón y uranio", ubicándose en el puesto once en orden de importancia. Mientras que para el rubro "Refinación de petróleo" representó el 0,3% y ocupó el puesto dieciséis en orden de importancia.

ACTIVIDAD	Consumo de Transporte Aéreo en $ (pesos)	Participación (%)
Actividades de transporte complementarias	$ 131.151.601	23,7%
Servicios a las empresas y profesionales	$ 79.192.015	14,3%
Servicios personales, de reparación, actividades deportivas y otros	$ 55.321.416	10,0%
Actividad de asociaciones	$ 35.792.293	6,5%
Extracción de petróleo, gas, carbón y uranio	**$ 33.959.536**	**6,1%**
Transporte aéreo	$ 26.668.981	4,8%
Administración pública y defensa (…)	$ 17.020.492	3,1%
Refinación de petróleo	**$ 12.929.099**	**2,3%**
Comercio minorista	$ 11.607.929	2,1%
Productos lácteos	$ 8.242.874	1,5%
Resto de las actividades	$ 142.200.680	25,7%
TOTAL	$ 554.086.916	100,0%

Tabla 2: Consumo de transporte aéreo en pesos por actividad. Matriz Insumo-Producto 1997
(www.indec.gov.ar)

[3] En Argentina, bajo el marco del Decreto 1098/97 se declaró de interés nacional el desarrollo de una Matriz Insumo-Producto con el objetivo de tener ordenadas las transacciones entre los sectores productivos. La tabla de transacciones intersectoriales desarrollada por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) es un cuadro de doble entrada donde figuran las ventas y las compras de cada sector productivo.

Durante 2007 y 2016 la evolución de los pasajeros aerocomerciales en Argentina tuvo un desenvolvimiento positivo. Los pasajeros aéreos transportados pasaron de 14,7 millones en 2007 a 23,6 millones en 2016, creciendo un 60% en diez años, el equivalente casi a 9 millones de pasajeros adicionales (Figura 2). Si analizamos los principales indicadores del sector petrolero argentino se puede observar una dinámica similar entre los montos de inversión destinados al *upstream* en contraste con los volúmenes de petróleo crudo y gas natural efectivamente producidos. Los volúmenes de petróleo generado presentaron una baja del -19%, mientras que los de gas natural un -12%. Esto no es una novedad en Argentina ya que desde principios del milenio la producción de hidrocarburos viene mostrando una evolución negativa. Según Barrera (2013), este fenómeno es resultado de la estrategia adoptada por las empresas del sector durante los años 90 basada en la sobreexplotación de los yacimientos y la caída de la inversión en exploración.

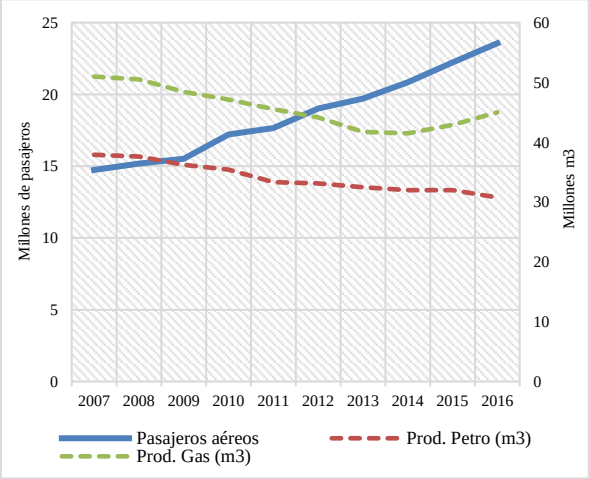


Figura 2: Evolución de la producción de hidrocarburos (m3) y de los pasajeros aéreos en Argentina. Período 2007-2016[4]

Sin embargo, durante el mismo período los montos destinados a inversión en hidrocarburos presentaron una tendencia sostenida de crecimiento. La Figura 3 muestra la evolución de la inversión en el sector y su correlato con la demanda de pasajeros aéreos.

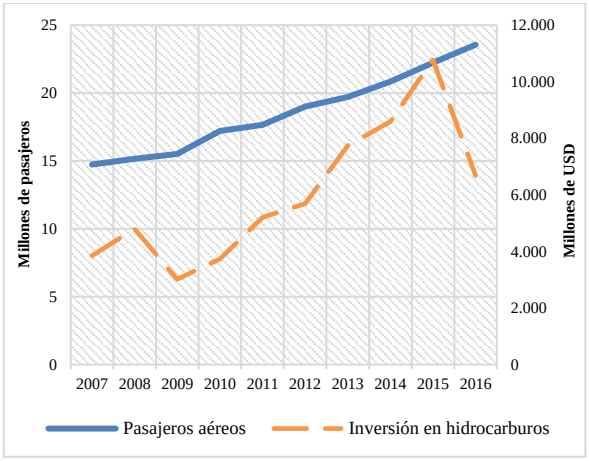


Figura 3: Evolución de la inversión en hidrocarburos (m^3) y de los pasajeros aéreos en Argentina. Período 2007-2016[5]

La información provista por el Ministerio de Energía y Minería comprende los montos declarados por las compañías petroleras para las etapas de exploración, perforación y explotación -*upstream*-. Si bien los factores de crecimiento en uno y otro caso tienen diversos incentivos, lo cierto es que, salvo por el último año, el desempeño de la demanda aérea y la inversión en hidrocarburos siguieron una trayectoria positiva.

4. EL CORREDOR PETROLERO DE AEROLINEAS ARGENTINAS

La implementación del Corredor Petrolero por parte del Grupo Aerolíneas tal vez sea uno de los pocos casos en el mundo donde se pueda observar directamente el impacto de una política aerocomercial ligada directamente al sector energético. En junio de 2012, el Grupo Aerolíneas lanzó el Corredor Petrolero como parte de una estrategia integral de corredores federales que pretendía conectar los principales aeropuertos provinciales sin pasar por Buenos Aires. El Plan Operativo de la línea aérea buscaba promover el turismo receptivo y consolidar la presencia del Grupo en mercados estratégicos que permitieran mejorar la rentabilidad de su red operativa. El Corredor Petrolero unió de forma directa las ciudades de Córdoba, Mendoza, Neuquén y Comodoro

[4] Fuente: Elaboración propia en base a datos del INDEC y el Ministerio de Energía y Minería.

[5] Fuente: Elaboración propia en base a datos del INDEC y el Ministerio de Energía y Minería.

Rivadavia, incluyendo en 2015 la ciudad de Río Gallegos como último destino.[6] Justamente, estos aeropuertos son los que se encuentran emplazados dentro de las principales cuencas productivas de hidrocarburos del país y cercanos a los bloques de explotación concesionados a las empresas del sector -polígonos en color gris- (Figura 4). Particularmente para las provincias de Neuquén, Chubut y Santa Cruz la explotación de hidrocarburos es una parte fundamental de su matriz productiva.

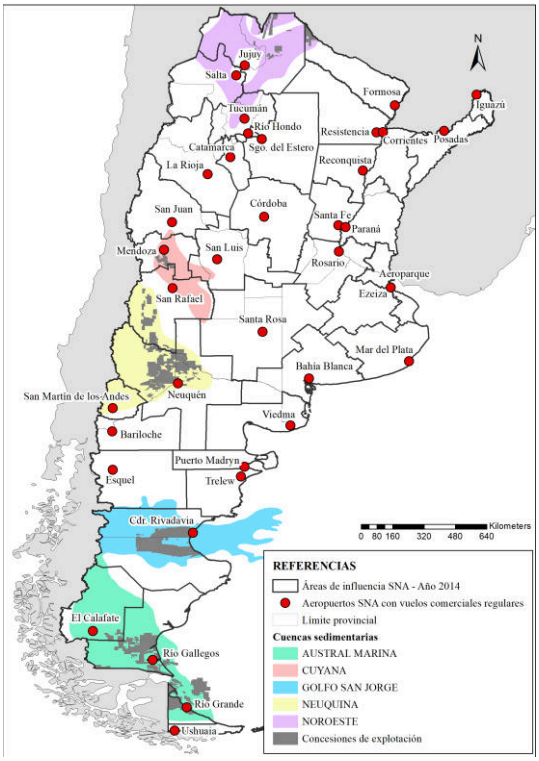


Figura 4: Aeropuertos comerciales con vuelos regulares (2014) y cuencas sedimentarias productivas (Azcuy, 2018)

Este dato es fundamental si analizamos el Plan Estratégico de la petrolera YPF luego de su reestatización en 2012. Para ir a lo concreto, el 77% del plan de inversiones desarrollado en la "Estrategia de gestión 2013-2017" de la compañía se asignó a tareas de exploración y explotación (YPF, 2012). La inversión en hidrocarburos de YPF ascendió significativamente, sobre todo luego de 2012, focalizándose en la Cuenca Neuquina, la del Golfo San Jorge y la Cuyana (Figura 5).

[6] http://www.aviacionnews.com/blog/2012/06/presento-aerolineas-su-plan-operativo-de-vuelos-para-2012/ (05/08/2018)

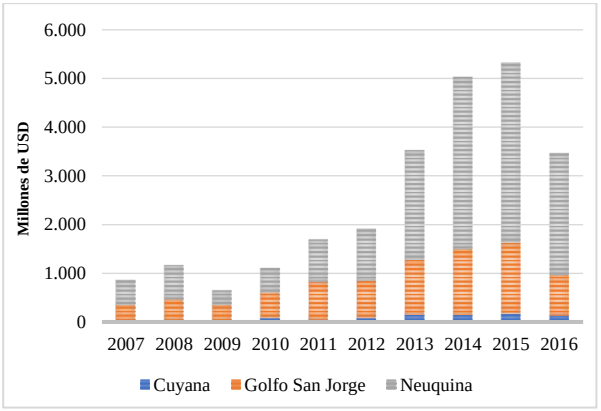


Figura 5: YPF - Inversión en hidrocarburos por cuenca. Período 2007-2016[7]

Entre 2007 y 2011 la conectividad aérea entre las ciudades petroleras se caracterizó por una oferta de servicios errática. La empresa que tuvo mayor protagonismo en ese período fue Sol Líneas Aéreas que, con marchas y contramarchas, logró garantizar a fines de 2011 vuelos directos entre las cinco ciudades. En esos años Austral solo operó dos de los cuatro enlaces de forma sostenida (Figura 6).

AÑO	COR-MDZ		MDZ-NQN		NQN-CRD		CRD-RGL	
2007								
2008								
2009								
2010								
2011								
2012								
2013								
2014								
2015								
2016								

Grupo Aerolíneas Sol Líneas Aéreas

Figura 6: Presencia/ausencia de servicios aéreos por empresa entre pares de ciudades petroleras (2007-2016)

El salto cualitativo se dio en 2012 con la implementación del nuevo corredor. Por un lado, los Embraer 190 de Austral permitieron triplicar la capacidad de asientos ofrecidos por vuelo: Sol volaba con los Saab340 con capacidad para 30-36 pasajeros, mientras los Embraer ofrecían 96 asientos (88 en clase turista y 8 en la superior). Por otro lado, la coordinación horaria entre los tramos ofrecidos

[7] Fuente: Elaboración propia en base a datos del INDEC y el Ministerio de Energía y Minería.

y el incremento paulatino de las frecuencias mejoró sustancialmente la calidad de las conexiones aéreas entre ciudades. La Tabla 3 muestra cómo aumentó de forma sostenida la cantidad de frecuencias semanales del Grupo Aerolíneas a lo largo del segundo quinquenio.

Año	2012	2013	2014	2015	2016
COR-MDZ	14	14	26	26	26
MDZ-NQN	7	14	14	14	14
NQN-CRD	7	14	14	14	14
CRD-RGL	-	-	-	12	7

Tabla 3: Frecuencia semanal del Corredor Petrolero (2012-2016)[8]

En esos años, la cantidad de pasajeros transportados por tramo se incrementó considerablemente. En 2007 sólo existían vuelos entre Comodoro Rivadavia y Neuquén, ese año se transportaron 9.806 pasajeros. En 2011, primer año donde se operaron los cuatro tramos, los pasajeros anuales llegaron a 90.030, mientras que en 2016 se alcanzaron los 240.772 pasajeros anuales con un crecimiento del 167% entre 2011y 2016 (Figura 7).

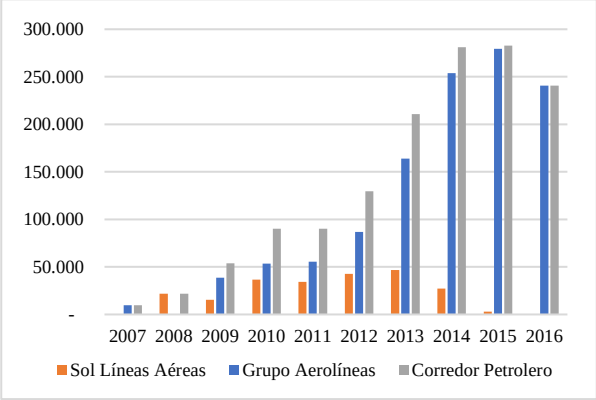


Figura 7: Pasajeros aéreos del Corredor Petrolero por empresa[9]

El momento de mayor dinamismo del Corredor fue entre los años 2014 y 2015, al igual que los registros de inversión de YPF (Figura 5). Específicamente, la cantidad de pasajeros transportados por el Grupo Aerolíneas creció un 178% entre 2012 y 2016 pasando de 86.650 a 240.772 sumando todos los tramos.

5. SINERGIA ENTRE AEROLÍNEAS ARGENTINAS E YPF

El vínculo entre la estrategia comercial del Grupo Aerolíneas y el Plan de Inversiones de YPF se manifestó caso por caso al comparar la evolución de los pasajeros aéreos en cada ruta y los niveles de inversión de YPF en cada cuenca. La Figura 8 muestra como cambió la demanda de las rutas emparentadas a la Cuenca Cuyana entre 2007 y 2016: tanto el tramo Córdoba-Mendoza como el Mendoza-Neuquén presentaron un desempeño similar a los montos invertidos por la petrolera, sobre todo luego de 2012. Comparativamente, la segunda expresó una mayor correlación que la primera.

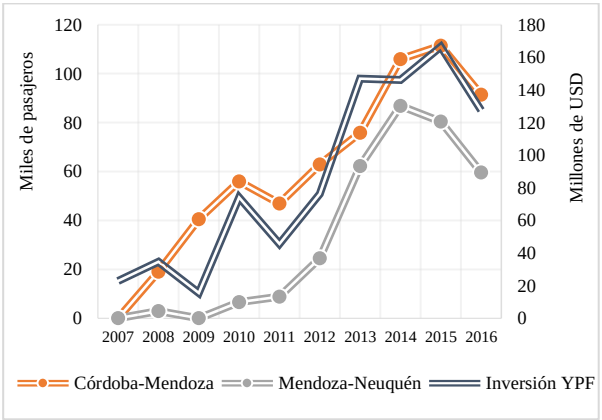


Figura 8: Cuenca Cuyana – Tráfico aéreo por ruta y monto invertido por YPF (2007-2016)[10]

Las rutas del corredor que se operaron desde el Aeropuerto de Neuquén y desde el Aeropuerto de Comodoro Rivadavia también evidenciaron esa dinámica. La Figura 9 compara los pasajeros transportados entre Comodoro Rivadavia-Neuquén y Comodoro Rivadavia-Río Gallegos. En este caso, se destacó la interacción del primer enlace con respecto a la inversión realizada por YPF. Esto no es casual, dado que la Cuenca Neuquina y la del Golfo San Jorge son las áreas petroleras y gasíferas más importantes del país y de YPF. La ruta que unía ambos aeropuertos sumó 68 mil pasajeros entre 2007 y 2016, acumulando un crecimiento del 695%. No obstante, el 69% de esa demanda (41 mil pasajeros) se incorporó

[8] Semana relevada para todos los años 1 al 7 de julio.
[9] Fuente: Elaboración propia en base a datos de la ANAC
[10] Fuente: Elaboración propia en base a datos de la ANAC y el Ministerio de Energía y Minería.

en el segundo quinquenio. Ninguno de los otros tres enlaces evidenció tal dinamismo entre 2012 y 2016.

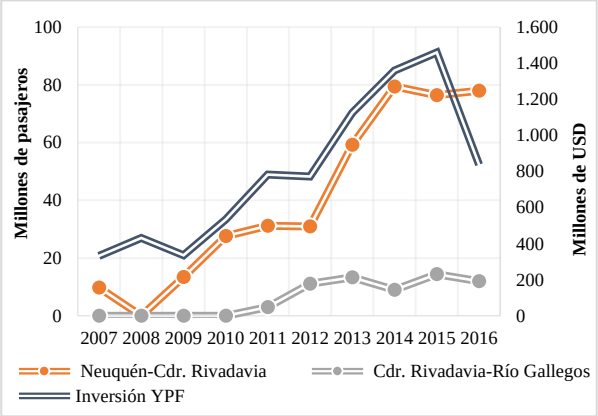


Figura 9: Cuenca del Golfo San Jorge - Tráfico aéreo por ruta y monto invertido por YPF (2007-2016)

Por otro lado, la Figura 10 muestra la concordancia entre las rutas del Corredor Petrolero y la inversión en hidrocarburos de YPF en la Cuenca Neuquina. Dicha zona es la principal base operativa de YPF. En 2015, año récord de inversión de YPF, la Cuenca Neuquina recibió el 72% del total invertido por la compañía en el país.

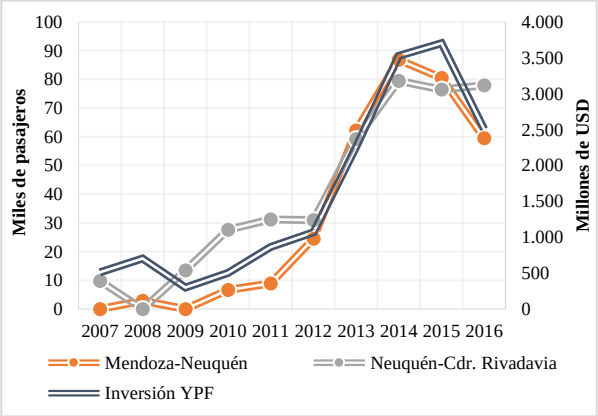


Figura 10: Cuenca Neuquina – Tráfico aéreo por ruta y monto invertido por YPF (2007-2016)

La ruta Mendoza-Neuquén fue la más sensible a los vaivenes propios de la actividad petrolera y gasífera en la cuenca. Sin embargo, entre 2012 y 2015 la dinámica de las dos rutas presentó la misma tendencia que la inversión de YPF. Además, el crecimiento de la demanda aérea coincide con los primeros anuncios sobre el desarrollo de hidrocarburos "no convencionales" en Vaca Muerta entre 2011 y 2012.

A modo de síntesis, si se suman todos los tramos aéreos y la inversión total de YPF en todas las cuencas, el escenario resultante es el mismo: la correspondencia entre las dos curvas se mantiene a lo largo de los diez años; sin embargo, la correlación se vuelve más aguda entre 2012 y 2016 (Figura 11).

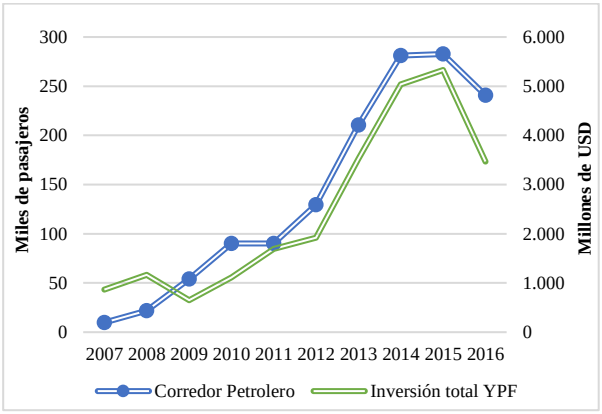


Figura 11: Corredor Petrolero - Tráfico aéreo por ruta y monto total invertido por YPF (2007-2016)

Por último, un elemento fundamental que subyace a la dinámica generada entre las empresas es el rol ocupado por el Estado Argentino dentro de estas actividades en esos años. En 2008 se estatizó el Grupo Aerolíneas y en 2012 YPF S.A. En ambos casos, el Estado pasó a tener un papel protagónico dentro de cada sector, ya que las dos compañías eran líderes del mercado argentino en cada rubro.

La intervención del estado en ambos sectores puso el eje en la reconversión, modernización y desarrollo de las empresas para que pasaran a tener un rol estratégico en la economía argentina. En el decreto de estatización del Grupo Aerolíneas se puntualizó la necesidad de garantizar la continuidad y seguridad del servicio público de transporte aerocomercial de pasajeros, correo y carga, y de sustentar las fuentes laborales y los bienes de las empresas. El plan de alto impacto en exploración, explotación y producción de hidrocarburos de la YPF nacionalizada tenía como objetivos incrementar las reservas argentinas de petróleo y gas, detener el declino de la generación de hidrocarburos y reducir la importación de energía. La búsqueda de nuevos mercados y de una mayor rentabilidad por parte la línea aérea se combinó con un

requerimiento de logístico necesario para el desarrollo de las principales zonas de exploración y producción de YPF. Esta sinergia posibilitó el desarrollo y la expansión de ambas empresas.

6. REFLEXIONES FINALES

El papel del transporte aéreo en el desarrollo de las actividades extractivas y en particular en la industria de los hidrocarburos es fundamental por las propias necesidades logísticas de la cadena productiva. A lo largo de todo el trabajo se constató que en el caso argentino el consumo de transporte aéreo por parte de la industria de los hidrocarburos requirió mayores gastos en las tareas relacionadas al *upstream* (exploración, perforación y puesta en explotación de pozos) que en las de refinación de hidrocarburos. El volumen de inversiones destinadas al upstream en las distintas cuencas mostro una fuerte correlación con la dinámica de la demanda aérea. En este sentido, el impulso que tomó la inversión de YPF en cada cuenca se combinó y potenció con los cambios en la provisión de servicios aéreos del Corredor Petrolero.

El Corredor Petrolero de Aerolíneas Argentinas es un caso paradigmático en relación a los efectos catalíticos que el transporte aéreo puede promover en este tipo de actividades. La interdependencia entre el sector aéreo y el de hidrocarburos se cristalizó en la implementación del Corredor Petrolero en 2012 que unió de forma directa las principales ciudades petroleras del país (Mendoza, Neuquén, Comodoro Rivadavia, entre otras) asociadas a las zonas de exploración y producción de YPF que pretendía desarrollar en su plan de estratégico de gestión. Las nuevas rutas le permitieron a Aerolíneas Argentinas y Austral incrementar los ingresos económicos y ganar nuevos mercados, a la vez que esos enlaces dieron respuesta a los requerimientos operativos y logísticos de YPF bajando sus costos. Lo que se conjugó fueron dos planes estratégicos de gestión beneficiosos para ambas partes. Dentro de esta relación el Estado nacional jugó un rol determinante permitiendo potenciar y multiplicar el impacto de las empresas dentro de ambos mercados.

7. BIBLIOGRAFÍA

ACI-Europe e Intervistas. (2015). Economic Impact of European Airports. A critical catalyst to Economic Growth. Intervistas.

ACI-North America (2014) The Economic Impact of the Air Transportation Industry in Canada. Canadian Airports Council (CAC). Ottawa, Canadá.

ACIL Allen Consulting (2016). Regional Airport Infrastructure Study. Economic contribution and challenges of regional airports in Australia. ACIL Allen Consulting.

ATAG-Air Transport Action Group. (2014). Aviation Benefits Beyond Borders. Geneva: ATAG.

AZCUY (2018) Evolución de la conectividad aérea Argentina entre los años 2001 y 2015 y sus vínculos con la dinámica del actividad petrolera en el país. Tesis de Grado. Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras, UBA.

BARRERA, M. A. (2012). Las consecuencias de la desregulación del mercado de hidrocarburos en Argentina y la privatización de YPF. CENDES, pp. 101-129.

BUCHANAN, P., y SIRAUT, J. (2009). Economic Impacts of hub airports. London: British Chambers of Commerce.

BUTTON, K. J., Y VEGA, H. (2008). The effects of air transportation on the movement of labor. GeoJournal, pp.67-81

GÁMIR, A. Y RAMOS, D. (2002). Transporte aéreo y territorio. Barcelona: Ariel.

HALPERN, N., y BRÅTHEN, S. (2010). Catalytic impact of airports in Norway. Molde, Noruega: Møreforsking Molde.

HANLON, P. (2007). Global Airlines. Competition in a transnational industry (3rd. Edition). Amsterdam, Holanda: Butterworth-Heinemann.

IATA - International Air Transport Association (2006). Airline Network Benefits. Economics Briefing Nº3. IATA.

ORSNA (2015a) Informe de Impacto Económico-Territorial del Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia, Departamento de Análisis Económico-Territorial y Estadística. Buenos Aires: ORSNA. Disponible: http://www.orsna.gov.ar/informes/IET-CRD%202013.pdf

ORSNA (2015b) Informe de Impacto Económico-Territorial del Aeropuerto Internacional de Neuquén, Departamento de Análisis Económico-Territorial y Estadística. Buenos Aires: ORSNA. Disponible: http://www.orsna.gov.ar/informes/IET-NQN%202013.pdf

PRADO, M. Y ROBLEDO M. (2015) Las PyMES y el desarrollo local en la Cuenca petrolera del Golfo San Jorge. Congreso Nacional de Estudios del Trabajo. Buenos Aires.

RAMÓN Y RUGGIERO (2016) Hidrocarburos. Informes de Cadenas de Valor. Secretaria de Política Económica y Planificación del Desarrollo, Min. de Hacienda. AÑO 1, N° 6.

STINCO, L. (2013). Aspectos técnicos, estratégicos y económicos de la exploración y producción de hidrocarburos. Buenos Aires: Instituto Argentino del Petróleo y el Gas.

YPF (2012) Estrategia de gestión 2013 – 2017. Plan de los 100 días. Disponible online: https://www.ypf.com/inversoresaccionistas/Lists/HechosRelevantes/30-08-2012%20Presentaci%C3%B3n%20Plan%20Estrat%C3%A9gico.pdf