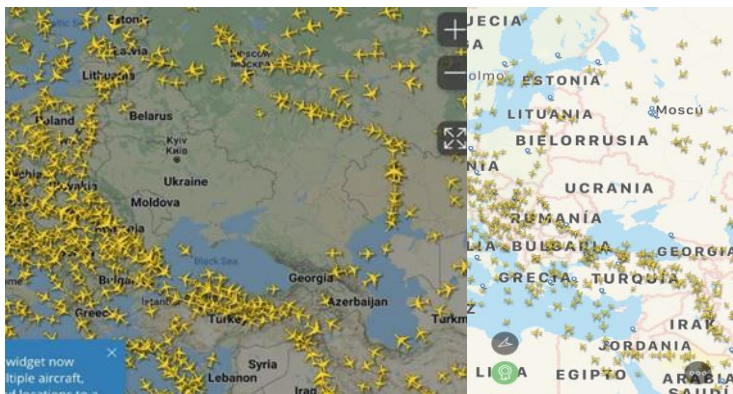




Por Victor Villalobos. 08 Min. de lectura

Cuando comenzó la invasión de Rusia a Ucrania, el 24 de febrero del 2022, las reservas aéreas en Europa se desplomaron 14%, según el primer informe de IATA. A nivel global disminuyó 8%, por la demanda de vuelos comerciales, tanto domésticos como internacionales.

El espacio aéreo de Ucrania a partir de la invasión se cerró, lo que detuvo los movimientos por aire de aproximadamente el 3,3 % del tráfico aéreo total de vuelos comerciales en Europa y del 0,8 % del tráfico total a nivel mundial, según Ficha técnica de la IATA.



A la izquierda, el espacio aéreo sobre Ucrania a las 11:30 am. del 24 de febrero del 2023. A la derecha, el espacio aéreo sobre Ucrania a las 10:56 am. Del 16 de octubre del 2023. (Foto: Flightradar24).

Las imágenes de *Flightradar24*, muestran el espacio aéreo ucraniano cerrado a la aviación comercial en general. Hoy a 600 días del cierre, la imagen es la misma.

A partir del 25 de marzo de 2022, 40 países, incluidos países de la UE, el Reino Unido y los EE. UU., han cerrado su espacio aéreo a las aerolíneas rusas. Como contraparte, Rusia, a su vez, ha prohibido a las aerolíneas en la mayoría de esos países ingresar o volar sobre Rusia. Varias aerolíneas de países no afectados directamente por las sanciones, también, han reducido temporalmente los vuelos hacia/desde Rusia, por

ejemplo, en Japón y Corea del Sur. Otros países, se enfrentan a un fuerte impacto, como son los que dependen en gran medida del tráfico hacia y desde Rusia, como Tayikistán y Armenia.

Con el espacio aéreo ruso cerrado a las aerolíneas de cerca de 40 países, los mercados más afectados son Europa-Asia y Asia-Norteamérica. Esto incluye vuelos entre EE. UU., el noreste de Asia y entre el norte de Europa y la mayor parte de Asia.

A más de 600 días de la guerra Rusia – Ucrania, con las sanciones y restricciones impuestas por la comunidad internacional, veamos que ha pasado con la aviación comercial de ambos países.

La Aviación Comercial Rusa.

La aviación comercial rusa está sufriendo con especial crudeza las sanciones impuestas por la comunidad internacional a raíz de la guerra con Ucrania. Justamente cuando empezaba a recuperarse el negocio tras la pandemia, las líneas aéreas fueron duramente golpeadas por el bloqueo internacional.

En julio del 2023, el Ministro de Transporte de Rusia, Vitaly Savelyev, anunció que las compañías aéreas de ese país transportarán 101 millones de pasajeros durante el presente año; de los cuales 47.5 millones ya fueron trasladados en los primeros seis meses, esto a pesar del cierre de 11 aeropuertos del sur, cerca de la zona de conflicto con Ucrania. Indicó que estos terminales aéreos afectados habrían representado otros 19 millones de pasajeros, por lo que estarían igualando a la cifra previa a la pandemia de 128 millones alcanzada en 2019.

Un total de 17 operadores aéreos rusos están efectuando servicios a 24 países, y se espera que los servicios internacionales representen 20 millones de viajeros al cierre del año.

Sin embargo, la industria del transporte aéreo ruso tiene que hacer frente a las sanciones internacionales, incluidas las restricciones al

suministro de aeronaves y repuestos, como consecuencia del conflicto ucraniano.



Avión de la empresa Aeroflot, principal operador ruso.

“La demanda de transporte aéreo y el nivel de carga indican la necesidad de aumentar la flota de aviones. Esperamos con ansias las entregas de aviones de nuestros fabricantes de acuerdo con las solicitudes de las aerolíneas”, agregó el funcionario. Saveliev refirió que la flota comercial en Rusia comprende 1.166 aviones, de los cuales 94 son del tipo de larga distancia.

“Las aerolíneas cuentan con la reserva necesaria de partes y repuestos de aeronaves, aun teniendo en cuenta la complicada logística de abastecimiento”, agregó.

Destacó que el país cuenta con tres organismos acreditados que realizan el mantenimiento y reparación de aeronaves en el país. “Los requisitos de seguridad de vuelo se mantienen en un nivel constantemente alto. Seguimos de cerca el estado de la flota de aviones”.

Saveliev señaló que el apoyo estatal a la industria este año es solo un tercio del proporcionado en 2022, mientras que los costos, incluidos los de repuestos, han aumentado, lo que provocó un aumento en las tarifas en ciertas rutas.

El gobierno de Rusia asignó 640 millones de dólares en subsidios a la industria del transporte aéreo este año, parte de esto es para apoyar a las aerolíneas de pasajeros, con otras sumas otorgadas al transporte regional, la asistencia de viaje de los ciudadanos, los aeropuertos inoperativos y la gestión del tráfico aéreo.

Uno de los objetivos establecidos es rebajar la dependencia de forma drástica de las aeronaves de

fabricación extranjera, tanto de la Unión Europea como de Estados Unidos. Su objetivo es que las aeronaves de fabricación rusa representen el 81% de las flotas de las aerolíneas del país al final de esta década.

El director general de la agencia espacial rusa, Roscosmos, Yuri Boríssov, comentó “Nuestra tarea es eliminar gradualmente esta flota con aviones similares de fabricación rusa, como el MC-21 y el Tu-214”.

Según el programa del gobierno ruso, las aerolíneas recibirán 72 unidades de los MC-21 cada año a partir de 2029. Los primeros entrarán en servicio en 2024. Además, planea fabricar 70 Tu-214 adicionales para 2030.

Por otra parte, Boríssov expresó que “los aviones de pasajeros de corta distancia Sukhoi Superjet 100 de fabricación rusa son el pilar de la flota aérea nacional”.



Sukhoi Superjet 100

“Ahora operamos alrededor de 150 y ampliaremos la flota desplegando Superjet New, un sustituto de importación cuya producción comenzará en 2023”, confirmó. “Estamos preparados para gastar más de 770.000 millones de rublos (más de US\$11.700 millones) en la implementación del programa durante estos siete años. De esta cantidad, más de 150.000 millones de rublos (más de US\$2.500 millones) financiarán proyectos de tráfico aéreo antes de que termine el año”, agregó.

La Aviación Comercial en Ucrania.

La aviación comercial ucraniana, que ya venía profundamente golpeada por la pandemia, tuvo que enfrentar un nuevo desafío, la guerra.

La mayor compañía aérea de Ucrania en tráfico regular de pasajeros y en tamaño de flota

es Ukraine International Airlines. En 2021, transportó a 3,20 millones de pasajeros. La flota cuenta actualmente con 42 aviones.

Dentro de las compañías de bajo costo más importantes, esta SkyUp Airlines.

En los primeros meses de la guerra SkyUp cumplió tareas humanitarias, como la realización de vuelos de evacuación de refugiados y traslado de carga humanitaria. Un punto clave para la supervivencia de SkyUp, ha sido la de ofrecer el arrendamiento de sus aviones y tripulaciones a la comunidad internacional. Desde febrero, señalaron, han celebrado contratos de wet leasing con nueve empresas, cinco de las cuales siguen operando. “Prestamos especial atención a la seguridad del vuelo. En 2022, los inspectores de SAFA realizaron 22 inspecciones de vuelos de SkyUp Airlines en varios aeropuertos”, informó la aerolínea.

Las inspecciones SAFA (Safety Assesment Foreign Aircraft) son parte del Programa de Seguridad de la Comunidad Europea y es obligatorio para todos los Estados Miembros de la Unión Europea y en aquellos estados en los que EASA ha firmado Acuerdos de Trabajo SAFA. En total 42 Estados son parte de este programa.

SkyUp también, obtuvo la certificación del cumplimiento de las normas suizas de seguridad aérea, abriendo nuevas posibilidades a su negocio. Actualmente, la low-cost ya planea su operación para las próximas temporadas de invierno y verano boreal, buscando asociarse con operadores turísticos de Polonia, República Checa, Eslovaquia y los países bálticos. La flota de SkyUp opera con contratos ACMI (wet lease, en el que otra aerolínea alquila sus aviones con tripulación) en todo el mundo.

Ryanair empresa irlandesa, ha presentado un plan de reconstrucción de la industria aeronáutica de Ucrania tras el conflicto con Rusia. En una reunión con el Viceprimer ministro de la Restauración de Ucrania y ministro de Infraestructuras, Oleksandr Kubrakov, la compañía propuso una inversión de más de 3.000 millones de dólares para revitalizar el sector.

- Ryanair visitó los principales aeropuertos del país, Kiev, Lviv y Odesa, donde el equipo directivo liderado por Michael O’Leary se

entrevistó con los entes administradores. Especial atención se prestó al aeropuerto internacional de Boryspil, que extendió la invitación a Ryanair.

- Durante la visita al aeropuerto inspeccionaron minuciosamente las instalaciones, comprobando lo que definieron como el “excelente estado de la infraestructura aeroportuaria y su plena disponibilidad operativa para reanudar los vuelos cuando sea seguro”.
- El plan de Ryanair incluye operar 600 vuelos semanales desde los aeropuertos de Kiev, Lviv y Odesa, además de establecer rutas domésticas entre estas ciudades. La aerolínea prevé ofrecer más de 5 millones de asientos con origen o destino en Ucrania en los primeros 12 meses posguerra, incrementándose a 10 millones en 5 años.
- Para llevar a cabo esta ambiciosa operación, la compañía basará 30 Boeing 737 MAX en el país, una inversión que supera los 3.000 millones de dólares y fortalecerá la aviación comercial en Ucrania.



Conclusión.

El futuro de la aviación comercial rusa es incierto, factores políticos, económicos y tecnológicos, son aspectos a solucionar. Si bien es cierto hoy está aislada, sus objetivos en el corto, mediano y largo plazo, es subsistir con el desarrollo de proyectos propios, como el Superjet 100, el MC-21 y entrar a competir con la industria occidental de Boeing y Airbus. Lo anterior, una tarea compleja de alcanzar. Mientras tanto, la aviación comercial ucraniana, se ha mantenido activa con alternativas que le da el mercado de los arriendos y el apoyo de la industria de Europa y Occidente.

VVC, adaptación con información de fuentes abiertas, internet, A21, Flightradar4, IATA, avión revue, infobae, aviationline.