

Socialismo Volador

Sam H. Husbands, Jr.

Es bastante razonable suponer que personas que desean lograr algo podrán hacerlo más pronto y eficazmente en una forma libre que si se les obliga por la fuerza; que la empresa privada competitiva en un mercado libre es más eficiente que la administración y control gubernamental. Pero este es un tema difícil de probar, pues los gobiernos rara vez entran en una actividad empresarial sin constituirse en monopolio; eso es, promulgando una ley que prohíba la competencia.

El caso del tráfico internacional de las líneas aéreas da una rara oportunidad para comparar a la empresa privada con la administración gubernamental en el mismo ramo de competencia. Aquí podemos observar varias aerolíneas particulares operando lado a lado con aerolíneas del gobierno, usando equipo similar, volando rutas similares y ofreciendo servicio similar.

La mayoría de las aerolíneas que operan dentro de Estados Unidos, o que son originarias de ese país, son de administración y propiedad privada, mientras que casi todas las importantes aerolíneas de otros países están bajo la administración y propiedad de algún gobierno. En su mayor parte, estas aerolíneas, aunque de propiedad privada o estatal, usan equipo similar y debe asumirse que encuentran costos similares de depreciación, repuestos y combustible. El restante costo mayor y uno del que puede esperarse que muestre la máxima diferencia entre una empresa manejada con finalidad lucrativa y las empresas bajo administración gubernamental sería la cantidad de trabajadores que emplea. La eficiencia laboral para manejar el servicio de pasajeros, servicio a los aviones, promoción, administración y operaciones de vuelo entre varias compañías puede adecuadamente medirse en «millas-pasajero»(1).

ESTADÍSTICAS DE AEROLÍNEAS MUNDIALES (1)

Aerolínea	Pasajeros (miles)	Millas-pasajero (millones)	Factor de carga (%) (2)	Número de aviones	Número de empleados	Millas-pasajero por empleado
Air France	3,483	3,266	52.6	135	25,000	130,623
TWA	6,197	7,016	51.8	144	21,730	322,883
BOAC	946	3,023	51.3	56	20,783	145,478
Pan American	4,478	8,069	57.2	116	24,851	324,711
KLM	1,466	1,591	43.6	57	15,600	101,968
Northwest	2,768	2,367	52.2	50	6,090	388,626
Lufthansa	1,992	1,621	54.0	39	12,224	132,608

National	2,167	1,726	51.5	33	4,416	390,816
SAS	2,377	1,592	49.7	47	11,772	135,208
Western	2,813	1,615	50.1	36	3,503	416,087

(1) Datos tomados de **American Aviation**, American Aviation Publications, Inc. Mayo, 1964. Vol. 27 No. 12

(2) Proporción de capacidad utilizada

Aerolíneas del Gobierno Contra Aerolíneas Particulares

Un impresionante contraste entre dos aerolíneas operando sobre rutas similares con equipo similar lo ofrecen British Overseas Airways Corporation (BOAC) y Pan American Airways (Pan Am). Las dos líneas se caracterizan por efectuar, comparativamente, largos vuelos por pasajero, promediando entre 3,200 y 1,800 millas, respectivamente. Pan American es la más grande, con un poquito más del doble de aviones en servicio que la BOAC. En 1963, Pan American voló más de 2.6 veces la cantidad de millas-pasajero (8.069,397,000) que BOAC (3.023,470,000), pero con sólo 20 por ciento más de empleados.

Una comparación entre Air France y TWA, muestra que esta última obtiene casi dos y media veces la cantidad de millas-pasajero por empleado que lo que logró Air France en 1963.

KLM, operando 57 aviones, en comparación con los 50 que opera Northwest Airlines, mostró sólo 101,968 millas-pasajero por empleado comparado con 388,626 para Northwest. Lufthansa y SAS promediaron cerca de 135,000 millas-pasajero por empleado, mientras que National y Western (compañías privadas), con más o menos el mismo equipo y condiciones de vuelo, promediaron de 390,000 a 461,000 millas-pasajero por empleado. En otras palabras, de acuerdo a estas cifras, le toma aproximadamente a tres empleados de gobierno hacer el trabajo de un empleado de empresa privada que opera por motivo de lucro.

Puede argüirse que los salarios son inferiores para las aerolíneas extranjeras, y que el número de empleados no es una forma justa de medir la eficiencia de una aerolínea; pero es digno de mencionarse que las aerolíneas particulares emplean más o menos la misma cantidad de tripulación en sus aviones y que las aerolíneas particulares americanas que operan internacionalmente emplean, en su mayoría, a trabajadores y administradores nacionales en cada país. En todo caso, en el grado que una aerolínea tenga más trabajadores que los necesarios para realizar una labor, está sacrificando el nivel de vida, no sólo de los trabajadores que sobran, sino de todos los consumidores del país.

Aerolíneas Privadas Reducirían las Tarifas

La excusa que se da para nacionalizar a la industria es expresada, frecuentemente, en frases como «de interés nacional», o «para beneficio de la gente». Es irónico, aunque predecible, que las recientes peticiones de reducción de 30% de tarifas sobre el Atlántico fueron hechas por Pan American Airways y TWA (2). Igualmente predecible es que sus competidores estatales argumentarían a favor de mantener las tarifas existentes al darse cuenta de cómo esto afectaría sus pérdidas si se autorizara una reducción de tarifas.

El socialista insiste en que su habilidad para planificar salva al mundo de la anarquía del mercado libre, todo en beneficio del pueblo. Sin embargo, en esta actividad particular de la

industria de transporte, donde sí podemos hacer una comparación directa, encontramos que las aerolíneas del gobierno son relativamente ineficientes. Es más, todo indica que, sin la competencia de las aerolíneas particulares, las del gobierno cobrarían aún más por su servicio de lo que ahora están cobrando. Ojalá que estas lecciones fueran aprendidas por todos los que abogan por la causa de la producción socializada.

(1) Número de pasajeros multiplicado por las millas que vuelan, excluyendo personal de la compañía o agentes que no pagan pasaje total.

(2) Conviene mencionar que con objeto de proteger a las empresas aéreas estatales centroamericanas, se ha prohibido, mediante convenio intercentroamericano de las compañías aéreas, vender los llamados «viajes de excursión» que, por ejemplo, en un viaje Guatemala Argentina representaría al pasajero centroamericano una rebaja de Q.199.69. Es más, no se les permitió a las compañías privadas rebajar sus tarifas Guatemala - Miami, Guatemala - Nueva Orleans, aproximadamente en Q.50.00. Es decir, que para «proteger» a las compañías de los gobiernos, **¡se obliga** a compañías privadas a subir sus precios! Con sólo la economía que las rebajas mencionadas representarían, se podrían pagar todos los sueldos de los empleados de las empresas aéreas gubernamentales sin que prestarán servicio alguno, y todavía sobraría algo para invertirse en satisfacer otras urgentes necesidades de nuestros pobrísimos ciudadanos.