

Madrid, 25 de Septiembre de 2014

Las aerolíneas europeas se encuentran entre las menos rentables del mundo: ¿qué cambios pueden producirse?

En un momento en el que parece vital aprovechar el potencial crecimiento en Asia, las aerolíneas europeas se están estancando debido a la fuerte competencia de los operadores de bajo coste y las aerolíneas del Golfo. Actualmente, estas compañías se encuentran entre las menos rentables del mundo. Ante estas nuevas limitaciones, ¿qué cambios pueden producirse?

Las aerolíneas se enfrentan a importantes desafíos

- **Creciente presión de la competencia**

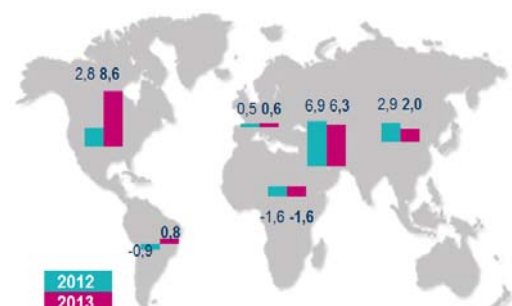
Mientras que el mercado interno estadounidense se abrió a la competencia en 1978, la Unión Europea no liberalizó este mercado en 1997. Desde entonces, todas las aerolíneas europeas tienen la posibilidad de crear rutas dentro de la región sin restricciones de tráfico y pueden fijar sus precios libremente. La creación de este mercado único ha favorecido la entrada de nuevos competidores, principalmente aerolíneas de bajo coste, lo que ha provocado una caída sustancial en los precios de los vuelos domésticos. Con lo que, el número de rutas operadas por más de dos competidores se ha cuadruplicado entre 1992 y 2012.¹

Al mismo tiempo, la competencia se ha incrementado rápidamente en las rutas de larga distancia, donde las aerolíneas del Golfo han registrado excelentes resultados. Esto es debido concretamente a la agresiva estrategia de las autoridades, cuyo objetivo es impulsar la región. La apuesta de las aerolíneas del Golfo por el espacio aéreo europeo se ha acelerado recientemente, debido a la imposibilidad de obtener nuevos derechos de tráfico aéreo.

- **Hacia un movimiento de los centros de conexión**

Con una penetración de mercado de 51.000 asientos por millón de habitantes, el mercado europeo parece estar relativamente bien desarrollado. La elasticidad entre el aumento de la riqueza y el tráfico aéreo parece ser mayor en los países emergentes. Para un aumento del 10% del PIB, la demanda de transporte aéreo ha aumentado un 20%, frente al 15% de los países desarrollados. El mayor potencial de crecimiento, ahora y en el futuro, se encuentra localizado en Asia. Por ejemplo, en China, entre 1992 y 2012 el número de

Resultado Neto Agregado (USD, por pasajero)



Fuente : IATA

¹ Datos de OAG (Oficial Airlines Guide)

vuelos semanales aumentó de 20.184 a 52.651²

Todo el sector aéreo europeo se está debilitando por estas nuevas limitaciones. Las aerolíneas europeas se han convertido en las menos rentables del mundo, como muestran las previsiones de los resultados de Air France y Lufthansa para 2014. Por otra parte, la Unión Europea está sufriendo a causa de la baja capacidad de sus aeropuertos, unido a un déficit en la inversión. Esta saturación podría reducir las perspectivas de aumentar la demanda y podría incrementar los costes operativos en un 50% para el año 2050³.

¿Hacia un escenario americano?

“Frente a la creciente presión de la competencia, son posibles dos escenarios: invertir masivamente para captar una creciente demanda, o fusionarse para sobrevivir. Esta segunda hipótesis parece ser la más probable, si consideramos los cambios observados en el mercado interno americano, que ha vivido grandes fusiones”, comenta Guillaume Baqué, Economista de Coface.

En los Estados Unidos, los cambios derivados de la Ley Federal de Desregularización de las aerolíneas de octubre de 1978 han sido implementados en tres fases distintas:

- Fase 1: aumento en el número de pasajeros debido a la implantación de nuevos operadores de bajo coste.
La libertad de precios ha permitido una mayor diversidad en la oferta y un aumento en la tasa de ocupación de los aviones, en parte debido al sistema de gestión de rendimiento (Yield Management) inventado por Delta Airlines en 1984.
- Fase 2: desde 2008, la fusión del mercado, seguida de un creciente número de competidores, afecta a la rentabilidad del sector.
Delta adquirió Northwest, Southwest adquirió AirTrans, y American Airlines se fusionará con US Airways. Las siete mayores aerolíneas de los 90, han formado los tres gigantes del transporte aéreo.
- Fase 3: restricciones en la capacidad para conseguir economías de escala vinculadas a la simplificación de las redes, debido a la reducción en el número de los centros de conexión y el consiguiente aumento en los ingresos debido a los gastos relacionados.

En Europa ya ha habido una primera oleada de fusiones (Air France/KLM, Lufthansa/Swiss Air Lines, British Airways/Iberia, etc.), pero la esperada rentabilidad sigue siendo baja. Es probable que se produzcan más movimientos de fusiones, comparables a la fase 2 del escenario americano. Sin embargo, la aparición de grandes competidores en la Unión Europea, que podrían hacer frente a la competencia extranjera, vendría acompañada de nuevos problemas como una posible reducción en los destinos y un aumento en los precios.

² IATA (2007), Elasticidad estimada transporte aéreo, diciembre.

³ SESAR



N O T A D E P R E N S A

PARA MÁS INFORMACIÓN:

Carolina Carretero - Tel.: 91 702 75 19 - caroline.carretero@coface.com

Marta Escobar - Tel.: 91 702 75 22 - marta.escobar@coface.com

Sobre Coface

El Grupo Coface, líder mundial en seguro de crédito, ofrece a empresas de todo el mundo soluciones para protegerlas contra el riesgo de impago de sus clientes, tanto en el mercado nacional como en exportación. En 2013, el Grupo, apoyado por sus 4.440 colaboradores, obtuvo una cifra de negocios consolidada de 1.440 millones de euros. Presente directa o indirectamente en 98 países, asegura transacciones comerciales de 37.000 empresas en más de 200 países. Cada trimestre, Coface publica sus evaluaciones de riesgo país para 160 países, basadas en su conocimiento único del comportamiento de pago de las empresas y la experiencia de sus 350 analistas de riesgos, situados cerca de nuestros clientes y sus deudores.

En Francia, Coface gestiona las garantías públicas a la exportación por cuenta del Estado Francés.

www.coface.es

Coface SA cotiza en la bolsa de Paris Euronext – Compartment A
ISIN: FR0010667147 / Ticker: COFA

