

Buenos Aires, 23 de septiembre de 2014

Aerolíneas Europeas entre las menos rentables en el mundo: ¿Cuál es el escenario de adaptación?

En un momento en que parece vital aprovechar el potencial de crecimiento en Asia, las compañías aéreas Europeas están tropezando debido a la fuerte competencia de los operadores de bajo costo y aerolíneas del Golfo. Actualmente, se encuentran entre las menos rentables en el mundo. Frente a estas nuevas limitaciones, ¿qué cambios son concebibles?

Las Aerolíneas están enfrentando mayores retos

- **Creciente presión competitiva**

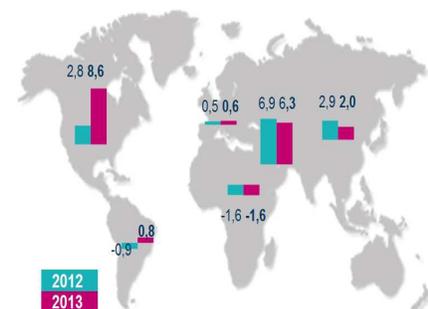
Mientras que el mercado interno Americano fue abierto a la competencia en 1978, la Unión Europea no liberó su mercado doméstico sino hasta 1997. Desde entonces, todas las aerolíneas Europeas han tenido la posibilidad de crear rutas dentro de la región sin restricciones de tráfico y pueden fijar libremente sus precios. La creación de este único mercado ha favorecido la entrada de nuevos jugadores, principalmente aerolíneas de bajo costo, causando una caída substancial en los precios de vuelos domésticos. Debido a esto, el número de rutas explotadas por más de dos competidores, se cuadruplicaron de 1992 a 2012¹.

Al mismo tiempo, se ha incrementado una mayor competencia aún más rápidamente en rutas de larga distancia, de las aerolíneas del Golfo, las cuales han registrado un excelente desempeño. Esto es particularmente debido a la agresiva estrategia de las autoridades públicas, cuyo objetivo es impulsar la región. Recientemente se ha acelerado la participación de aerolíneas del Golfo dentro de las compañías Europeas, por su dificultad para lograr nuevos derechos de tráfico.

- **Hacia un desplazamiento de los aeropuertos principales**

Con una penetración de mercado de 51.000 asientos por millón de habitantes, el mercado Europeo parece relativamente bien desarrollado. La elasticidad entre el incremento de la riqueza y en el tráfico aéreo parece ser mucho mayor en los países emergentes. Para un 10% de aumento en el PBI, la demanda de transporte aéreo en estos países se ha incrementado en un 20% - en comparación con 15% para los países desarrollados. El mayor crecimiento potencial ahora y en el futuro, está localizado en Asia. Por

Ingresos ganancias netas (USD, por pasajero)



¹ Información de OAG (Official Airline Guide)

ejemplo, en China, entre 1992 y 2012 el número de vuelos semanales aumentó de 20.184 a 52.651².

Todo el sector aéreo Europeo se ha debilitado por estas nuevas limitaciones. Las aerolíneas Europeas se han convertido en las de más baja rentabilidad en el mundo, como muestra la advertencia en los resultados generados por Air France y Lufthansa en 2014. Además la Unión Europea está sufriendo la sub-capacidad de los aeropuertos ligada a un déficit en inversión. Esta saturación podría reducir los prospectos para la captura de demanda e incrementar los costos de operación en un 50% para 2050³.

¿Hacia un escenario Americano?

"Enfrentado esta nueva presión competitiva, dos escenarios son concebibles: inversión masiva para capturar la creciente demanda o fusionarse para sobrevivir. La segunda hipótesis se ve como la más probable, si consideramos los cambios observados en el mercado doméstico Americano, el cual ha experimentado grandes fusiones" comenta Guillaume Baqué, Economista de Coface.

En Estados Unidos, los cambios derivados del Acta Federal de Desregulación de las Aerolíneas, en octubre de 1978, se han implementado en tres fases:

- Fase 1: incremento en el número de pasajeros debido a la llegada de nuevos jugadores de bajo costo.
Establecer libremente los precios ha permitido una mayor diversidad de la oferta y un aumento en la tasa de las aeronaves de carga, en parte siguiendo la gestión del rendimiento inventada por Delta Airlines en 1984.
- Fase 2: desde 2008, la fusión del mercado, siguiendo un creciente número de jugadores lo cual afectaba la rentabilidad del sector.
Delta compró Northwest, Southwest fue comprado por AirTrans y American Airlines se unirá con US Airways. Las siete aerolíneas más grandes de los años 90 han formado tres gigantes del transporte aéreo.
- Fase 3: restricciones en capacidades para lograr economías de escala ligadas a la simplificación de las redes, a través de la disminución del número de aeropuertos principales y un incremento en el ingreso gracias a la reducción de gastos.

En Europa la primera ola de fusiones ha ocurrido (Air France/KLM, Lufthansa/Swiss Air Lines, British Airways/Iberia, etc.), pero su esperada rentabilidad aún continua siendo muy baja. Un nuevo movimiento de fusiones comparable con la fase 2 del escenario Americano es probable. Sin embargo, aunque el surgimiento de los súper actores en la unión Europea

² IATA (2007), Estimación de elasticidad de vuelos, Diciembre

³ SESAR (Single European Sky ATM Research)



P R E S S R E L E A S E

podría permitir la expulsión de la competencia extranjera, estaría acompañado de nuevas problemáticas tales como la posible reducción en destinos y el alza en los precios.

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 4.400 empleados, ha obtenido 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.

Desde hace 16 años Coface está presente en la Argentina, brindando a las empresas locales las mismas protecciones y servicios con las que cuentan sus competidores en el mundo entero. Es N°1 en seguro de crédito en Argentina y en Latinoamérica.

www.coface.com

Coface SA. is listed on Euronext Paris – Compartment A
ISIN: FR0010667147 / Ticker: COFA

