

Paris, 17 Septiembre 2014

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

En este momento es cuando parece vital capturar el potencial de crecimiento en Asia, las aerolíneas Europeas están obstaculizadas debido a la agresiva competencia de los operadores de bajo costo y aerolíneas provenientes del Golfo. Actualmente, se encuentran entre las menos rentables en el mundo. Enfrentándose a estas nuevas limitaciones, ¿cuáles son los posibles cambios?

Las Aerolíneas están enfrentando mayores retos

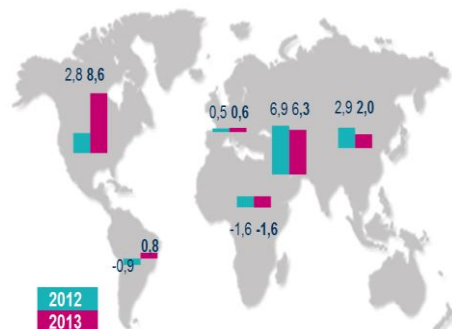
- **Creciente presión competitiva**

Considerando 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 su participación dentro de las compañías europeas, por la dificultad de 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 más mucho más grande en los países emergentes. Por un 10% de crecimiento en el PIB, la demanda de transporte aéreo en estos países ha incrementado en un 20% - comparado con el 15% de países desarrollados. El mayor crecimiento potencial ahora y en el futuro, está localizado en Asia. Por ejemplo, en China, entre 1992 y 2012 el número de vuelos semanales aumentó de 20,184 a 52,651².

Ingresos ganancias netas (USD, por pasajero)



¹ Información de OAG (Official Airline Guide)

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

El sector entero de aerolíneas Europeas es débil 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, teniendo en cuenta la sub capacidad de los aeropuertos ligado a un déficit en la inversión. Esta saturación podría reducir los prospectos para la captura de demanda y podría incrementar los costos de operación a 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 resultados generados del Acta Federal de Des-regulación de Aerolíneas de Octubre de 1978, ha sido implementada en tres fases:

- Fase 1: incremento en el número de pasajeros debido al papel de los nuevos jugadores de bajo costo.
El establecimiento libre de precios ha permitido una mayor diversidad de suministros y un incremento en la tasa de las aeronaves de carga, en parte seguido por la gestión de rendimiento inventada por Delta Airlines en 1984.
- Fase 2: desde 2008, la fusión del mercado, seguido de un creciente número de jugadores lo cual afecta 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 en la transportación aérea.
- Fase 3: restricciones en capacidades para alcanzar las economías de escala ligadas a la racionalización 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. Es



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

probable, un mayor movimiento de fusiones comparable con la fase 2 del escenario Americano. Sin embargo, si se da el surgimiento de los súper actores en la unión Europea, esto podría permitir la expulsión de la competencia extranjera, se acompañaría de nuevas problemáticas tales como la posible reducción en destinos y el alza en los precios.

CONTACTOS DE PRENSA:

Maria KRELLENSTEIN – T +33 (0)1 49 02 16 29 maria.krellenstein@coface.com
Laura PANHARD – T. +33 (0)1 49 02 23 31 laura.panhard@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, ha obtenido una cifra de negocios consolidada de 1.440 millones de euros. Sus 4.440 colaboradores en 67 países proveen un servicio local alrededor del mundo. 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.com

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

