

## CRISIS EN EL SECTOR AÉREO. VARIABLES CRÍTICAS DEL NEGOCIO

El sector aéreo está viviendo la peor crisis que se recuerda desde los atentados del 11-S en Estados Unidos.

La escalada del precio del petróleo y la disminución de la demanda de vuelos fundamentalmente, han llevado a prever para finales de este año, unas pérdidas globales del sector de 5.200 millones de dólares. Este dato contrasta con los 5.600 millones de dólares de beneficio que acumuló el sector aéreo en 2007.

*¿Cuáles son las causas que han llevado a uno de los sectores más rentables a nivel mundial a atravesar esta situación?*

La clave para comprender los motivos por los cuales el sector aéreo está en una situación delicadísima los encontramos en el estudio de las variables críticas del propio negocio. Destacamos dos, el precio del combustible y la propia demanda del servicio.

### *El precio del combustible.*

El precio del combustible es la variable crítica por antonomasia del sector de la aviación. En los últimos 3 años el precio del barril de petróleo se ha duplicado y en lo que va de año se ha encarecido un 60 % (a fecha 2 de octubre el precio del "Barril de Brent" era de 120 dólares, si bien es cierto que estas últimas semanas el precio del crudo está siendo muy variable, llegó a alcanzar los 148 dólares por barril el pasado mes de julio). Esto ha llevado a que el coste del combustible pase a ser el 34% de los costes de explotación de las compañías, superando a los propios costes de personal.

*Pero ¿a qué se debe este aumento progresivo del petróleo en los últimos meses?*

En primer lugar se debe al crecimiento del consumo de petróleo de un 15% en el último año. Aunque Europa y EEUU han sufrido un retroceso de consumo este último año, por contra, la demanda de petróleo ha aumentado gracias al crecimiento de consumo de petróleo de países emergentes como China o India.

En segundo lugar la existencia de las reservas de petróleo en regiones conflictivas (Irak, Nigeria, etc...) donde se pone en peligro constante la oferta, forman un temor que conlleva una subida de precios.

El tercer motivo de esta subida progresiva y rapidísima del precio del petróleo se debe a la debilidad del dólar. Los países productores de petróleo, al comprar gran cantidad de bienes a Europa, deciden cubrir su disminución de poder adquisitivo manteniendo un alto precio de venta de petróleo.

Por último también podríamos citar a la propia especulación en los mercados de futuros, como posible factor que esta llevando a un aumento de la demanda de petróleo y por lo tanto de su precio.

### ***La demanda***

La crisis financiera mundial parece ser la mayor culpable de este descenso de demanda que viene dándose en los últimos meses. En el pasado mes de julio (suele ser el mejor mes del año), la demanda mundial cayó en un 1,9 % respecto al mismo mes del año anterior. Según datos del consejo internacional de Aeropuertos (AIC), el tráfico mundial de pasajeros en 2007 fue de 4400 millones de pasajeros en todo el mundo, es decir que, una disminución del 1,9% en la demanda son alrededor de 88 millones de pasajeros menos, pero si tenemos en cuenta que la demanda de vuelos esta aumentando en países emergentes, podemos concluir que la caída de la demanda en la zona Euro o en EEUU ha sido mucho más pronunciada.

### **¿Cuales pueden haber sido los causantes de este descenso de la demanda?**

Podemos distinguir 3 factores que han podido condicionar esta evolución de la demanda.

En primer lugar los factores meramente económicos, como pueden ser la subida generalizada de los precios y la disminución de la renta, han hecho que la gente decida ahorrar más y deje de utilizar el transporte aéreo.

En segundo lugar, muchas compañías aéreas al tener que reducir costes, deciden reducir la calidad de los servicios llevando acciones tales como, facturar una segunda maleta, quitar los reposa cabezas, suprimir los aperitivos o aumentar el precio del billete. Todos estos factores han podido llevar a una reducción del transporte aéreo doméstico en virtud de otros transportes sustitutivos más cómodos, como por ejemplo pueda ser el AVE en España.

En tercer lugar y por último, también podemos citar la psicología del consumidor como factor clave en la disminución de la demanda. Tras los últimos accidentes, el grupo de consumidores más sensibles han podido cambiar su decisión de compra y optar por utilizar otros medios de transporte si tenemos en cuenta estudios como los del psiquiatra José Cabrera, según el cual, los accidentes multiplican por diez el miedo a volar en aquellos consumidores que no les gusta coger el avión o tienen fobia a volar.

### **¿Qué medidas están adoptando las compañías para conseguir escapar de esta crisis?**

Casi todas las compañías aéreas han optado por aplicar las medidas internas más comunes en épocas de vacas flacas, como pueden ser, la reducción de plantilla, la eliminación de vuelos y líneas menos eficientes y la retirada de los aviones menos rentables (según estimaciones de Geoff Dixon consejero delegado de *Quantas Airways*, el sector aéreo mundial se verá obligado a prescindir de 100.000 empleos antes de finalizar el año y también predice que las

principales compañías estadounidenses tendrán paradas un total de 645 aeronaves el próximo año).

Otras compañías han decidido fusionarse o aliarse como por ejemplo *Iberia* y *British Airways* o *Clickair* y *Vueling* para intentar fortalecerse frente a la crisis. El presidente de la asociación española de compañías aéreas (AECA), Felipe Navío, explica que el exceso de oferta ha saturado el mercado y que esta situación actual implicará un nuevo orden en el sector basado en la existencia de las aerolíneas más fuertes y eficientes que se regirá por la “ley de cielos abiertos” que entró en vigor en el pasado mes de marzo.

También hemos visto como otras compañías han optado por medidas más ingeniosas como por ejemplo la que ha instaurado la compañía LAN al incorporar tractores para desplazar a los aviones con el motor apagado dentro del aeropuerto.

Por otra parte, las compañías aéreas también han buscado soluciones fuera de sus fronteras, como son, la búsqueda de energías alternativas (esta opción es poco viable a día de hoy), la negociación con el estado sobre la reducción de las tasas de navegación aérea o que la seguridad aeroportuaria corra a cargo de las cuentas públicas.

Arturo Azpíroz Astelarra

Estrategia y Gestión de Negocios [www.esyges.com](http://www.esyges.com)