



**CAPACIDADES EJECUTIVAS**

Transferimos conocimientos en temas económicos, empresariales y financieros.

VER MÁS  
4227600 ext. 1028



# Fuertes turbulencias en las aerolíneas por el petróleo y el caso Boeing

Martes, 4 de junio de 2019

GUARDAR f t in

Bloomberg

LA REPÚBLICA +

Agregue a sus temas de interés

- Boeing
- Petróleo
- Iata

Administre sus temas

El encarecimiento del crudo y la incertidumbre sobre el retorno del Boeing 737 MAX, además de la guerra comercial entre EEUU y China, desplomarán la rentabilidad del sector en 2019

Expansión

El sector aéreo mundial encara un año lleno de desafíos por la subida del precio del petróleo, la guerra comercial y la crisis del Boeing 737 MAX. La gran cita de la industria, la asamblea general de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés), no ha dejado lugar a dudas: la demanda de pasajeros sigue tirando pero los costes escalan más, lo que anticipa una merma en la rentabilidad en 2019.

Si se cumplen las previsiones, la industria cerrará el ejercicio con un beneficio neto conjunto de US\$28.000 millones, un 6,6% menos que en 2018 y el nivel más bajo desde 2014. Éste es el pronóstico actualizado de IATA, que hace apenas seis meses contemplaba unas ganancias un 21% superiores.

Emirates. Para Tim Clark, CEO de Emirates, "el tema estará resuelto en torno a Navidad, aún faltan algunos meses y no porque el problema no esté resuelto, sino porque los reguladores están adoptando distintos puntos de vista". Para Clark, "la FAA tiene cuestiones que explicar y, si lo hace bien, convencerá a los demás, pero de momento no parece que sea así".

El encarecimiento del precio del petróleo en el arranque de 2019 es uno de los factores que ha obligado a IATA a corregir su previsión. "En diciembre pasado, tomábamos como referencia US\$65 por barril, ahora son US\$70", según Brian Pearce, responsable económico de la asociación, que representa a 290 aerolíneas que aglutinan el 82% del tráfico aéreo total. Este año, el combustible supondrá el 25% de los costes operativos de las compañías y su impacto será difícil de compensar por una demanda de pasajeros que crece, pero se frena respecto a ejercicios anteriores y que cada vez paga menos por los billetes.

Si el tráfico de pasajeros se ralentiza, el de mercancías está en caída libre. El declive de este negocio, que suele funcionar como un termómetro de la industria y anticipa los cambios en el ciclo económico, está directamente relacionado con la oleada de tensión comercial que tiene como principales protagonistas a Estados Unidos y China.

Singapore Airlines. "No compras un avión para operar en un único destino. Además del aval de Singapur, necesitamos un mínimo de países que aprueben el 737 MAX ya que nuestras operaciones son internacionales, no domésticas", apunta Goh Choon Phong, CEO de Singapore Airlines, que tiene seis aviones de este modelo parados y otros 31 pendientes de recibir.

"El negocio de carga aérea retrocedió un 4,7% en abril y el estancamiento en el comercio mundial es consecuencia directa de la ola de proteccionismo a nivel mundial", asegura Alexandre de Juniac, director general de IATA. Así, la imposición de aranceles en la primera mitad de 2018 se tradujo en un recorte de volúmenes que dañó al segmento de carga aérea. Pero la guerra comercial, que también ha comprometido los márgenes de la demanda premium de pasajeros - particularmente vulnerables a las vicisitudes de la economía global-, ha encontrado al otro lado a unas aerolíneas más diversificadas. "El negocio de carga aérea, que siempre ha sido entre empresas, está ahora más orientado al cliente final y eso es por la pujanza de Amazon. A la hora de comprar, el mundo se ha hecho más pequeño y, por esta razón, la carga aérea se ha visto menos afectada por todo lo que está pasando que hace 20 o 30 años", advierte Carsten Spohr, consejero delegado de Lufthansa Group. No obstante, IATA anticipa que el margen del negocio de carga aérea pasará del 12,3% de 2018 al 0% este año, con los ingresos estables en US\$111.300 millones.

Cancelaciones

Más difícil de calibrar es aún el impacto de la crisis del Boeing 737 MAX. La prohibición de volar el avión el pasado marzo, tras el segundo accidente mortal en menos de cinco meses, dejó un reguero de damnificados en el sector aéreo. "El 737 MAX supone entre un 2% y un 3% de la flota total de la industria. Claramente es un coste, pero muy complicado de estimar y no creo que nos haga rebajar las previsiones de resultados", puntualiza Pearce.

Algunas compañías, no obstante, sí han empezado a dar pistas del coste de las cancelaciones y del plan que han diseñado para mantener su programación esta temporada de verano. American Airlines, por ejemplo, calcula un impacto de 313 millones de euros en el ejercicio. TUIfly cifra en 200 millones el coste de tener los aviones parados hasta mitad de julio -la factura llegará a 300 millones si se llega a finales de septiembre-, mientras que Norwegian Air Shuttle apunta a entre 31 y 52 millones en el segundo y el tercer trimestre. Hasta finales de abril, el balance para la brasileña Gol era de nueve millones y, en el caso de Aeroméxico, no poder utilizar sus siete 737 MAX le supuso idéntica cifra en el primer trimestre.

IAG. En la presentación de los resultados trimestrales, el consejero delegado de IAG, Willie Walsh, explicó que "el fuerte entorno de capacidad en el primer trimestre, que supuso sacrificar márgenes, se irá moderando en los próximos trimestres, en parte por las compañías que no están pudiendo operar los Boeing 737 MAX". IAG prevé igualar el beneficio operativo de 2018.

En el plazo de cinco a siete semanas, IATA organizará una nueva reunión con aerolíneas, fabricantes aeronáuticos y reguladores, similar a la que celebró en mayo, para monitorizar el avance del proceso de certificación del 737 MAX tras la actualización del software del sistema que provocó los accidentes.

"Lo sucedido ha puesto nuestra reputación en el punto de mira y las consecuencias de estas tragedias trascienden el ámbito técnico. La confianza en el proceso de certificación ha quedado dañada y pedimos a los reguladores colaboración, transparencia y que se alineen. Un enfrentamiento entre reguladores no le interesa a nadie", insta De Juniac.

LA REPÚBLICA +

Registrándose puede personalizar sus contenidos, administrar sus temas de interés, programar sus notificaciones y acceder a la portada en la versión digital.

Correo Electrónico  REGISTRARSE

GUARDAR

TENDENCIAS

- Estos son los ganadores del Burger Master 2019 para las 13 ciudades participantes
- Estas son las fiduciarias líderes en el mercado
- Repunte de Bitcoin esconde un incómodo hecho: ahora casi nadie lo usa
- Tierras raras son el as bajo la manga de China en medio de la guerra arancelaria
- El nuevo IVA de 10% jalonó la venta de celulares de gama media en Colombia

AGRONEGOCIOS **Un campo de posibilidades** agronegocios.co **Ingrese a nuestro nuevo portal**

MÁS DE GLOBOECONOMÍA

<p>COMERCIO</p> <p><b>Amenaza de aranceles arrincona a presidente de México frente a Donald Trump</b></p> <p>Trump dijo este año que cortaría la ayuda de su país a Centroamérica y amenazó con cerrar la frontera con México.</p>	<p>HACIENDA</p> <p><b>Tras salida de Theresa May, sube el riesgo de un Brexit caótico según los analistas</b></p> <p>El gran miedo del mercado es que los conservadores elijan a un partidario de un Brexit duro para Downing Street, probablemente Boris Johnson</p>	<p>COMERCIO</p> <p><b>Trump dice que negociaciones comerciales con China continuarán</b></p> <p>El presidente de Estados Unidos aseguró que, según las negociaciones con el país asiático, los aranceles podrían eliminarse.</p>
--	---	--

MÁS DE LA REPÚBLICA

<p>CULTURA</p> <p><b>Reyes y religión están detrás del himno de la Champions League</b></p>	<p>COMERCIO</p> <p><b>China puede atacar diferentes frentes en la guerra comercial con EE.UU.</b></p>	<p>BOLSAS</p> <p><b>Situación geopolítica lleva al petróleo WTI a caída de más de 16% durante mayo</b></p>
<p>LEGISLACIÓN</p> <p><b>Presidenta de la JEP, Patricia Linares aplaudió sentencia de la Corte Constitucional</b></p>	<p>ENERGÍA</p> <p><b>Siete empresas presentaron primeras propuestas para 11 bloques petroleros</b></p>	

SU CONTENIDO le ayudamos a construir su mensaje

CREAMOS SOLUCIONES DE COMUNICACIÓN

PERIÓDICOS / PUBLICACIONES ESPECIALES / CONTENIDOS POR DEMANDA / REVISTAS / SITIOS WEB

VER MÁS

f t in

© 2019, Editorial La República S.A.S. Todos los derechos reservados. | Calle 25D Bis 102A-63, Bogotá | (+57) 1 4227600

Portales aliados: asuntoslegales.com.co agronegocios.com firmasdeabogados.com canalrcn.com rcnradio.com

Organización Ardilla Lülle - oal.com.co

TODAS LAS SECCIONES

- Inicio
- Empresas
- Análisis
- Especiales
- Finanzas Personales
- Responsabilidad Social
- Finanzas
- Asuntos Legales
- Consumo
- Infraestructura
- Salud Ejecutiva
- Economía
- Globeconomía
- Caja Fuerte
- Alta Gerencia
- Internet Economy

MANTENGASE CONECTADO

- Contáctenos
- Aviso de privacidad
- Términos y Condiciones
- Política de Tratamiento de Información
- Superintendencia de Industria y Comercio

LA REPÚBLICA