

De ocho operaciones marca AirAsia, solo una es rentable

Nubes negras amenazan a las aerolíneas del sureste asiático

OLIVIA HARRIS/REUTERS

Pese al crecimiento en el número de pasajeros, casi ninguna firma gana dinero en esa región

Jeremy Grant

En las últimas semanas el presidente ejecutivo de AirAsia, Tony Fernandes, no tiene tiempo para pensar en la forma de hacer crecer su negocio. Después de la pérdida del vuelo QZ8501, con 162 personas a bordo, de su filial de Indonesia, el ejecutivo empezó a dirigir la respuesta de la compañía a la tragedia y las noticias diarias del rescate de cuerpos y partes de la aeronave. Una tarea por la que el empresario malasio recibe reconocimiento como un gestor de crisis sereno y competente.

Probablemente, algunos de los pasajeros del avión afectado fueron las típicas personas, entre muchos millones del sureste de Asia, que hasta fechas recientes pudieron pagar un viaje en avión. El eslogan de AirAsia, apropiado para el espíritu aspiracional de la región, es "Ahora todo el mundo puede volar".

De hecho, la aparición de este tipo de vuelos de bajo costo es uno de los fenómenos más llamativos de la zona, ilustra cómo la naciente "clase media" genera la creación de nuevos negocios.

Para tener una idea de por qué Fernandes empezó a operar vuelos en Indonesia, vale la pena observar algunas de las proyecciones de tráfico de pasajeros en el país.

De acuerdo con la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por su sigla en inglés), el país del sureste asiático será un mercado de 270 millones de pasajeros para 2034. Veinte millones más de personas que la población actual del país.

Dicho de otra manera, el número de indonesios que toman un vuelo aumentará de los actuales 85 millones, dice IATA, a cerca de 185 millones. Esa cifra equivale a agregar a la población actual de Filipinas.

Sin embargo, lejos de la reciente tragedia, la verdad incómoda es que casi ninguna línea aérea gana dinero en la región, incluso con el crecimiento en el número de pasajeros.

La consultora Centre for Aviation



Una de las aeronaves de AirAsia en Kuala Lumpur.

Indonesia será un mercado de 270 millones de pasajeros para 2034, según cifras de la IATA

Cerca de 80% de las firmas tuvo pérdidas en el primer semestre del 2014: Centre for Aviation

tion señala que de las casi 50 líneas aéreas con sede en el sureste asiático —excluidos los pequeños operadores regionales y *charters*— cerca de 80 por ciento tuvo pérdidas en el primer semestre del año pasado.

Las aerolíneas también dejan que la ambición supere las evaluaciones realistas de utilidad futura, advierten los analistas. Por ejemplo, el año pasado,

VietJetAir, una aerolínea de bajo costo de Vietnam con dos años de operación, acordó la compra de 63 aviones Airbus por 9 mil millones de dólares. De hecho, el sureste asiático es la única región del mundo donde hay la misma cantidad de aviones en servicio que bajo pedido.

Esta semana, Tiger Airways, un operador en donde Singapore Airlines tiene 55 por ciento de participación, reveló que sus problemas de derechos se resolvieron en su totalidad, lo que marcó un paso clave en la reestructuración que inició en octubre después de que la aerolínea cerró una subsidiaria en Indonesia, salió de Australia y dio a conocer las enormes pérdidas del grupo.

AirAsia no es inmune a las presiones financieras. De las ocho aerolíneas con marca AirAsia, solo una —el negocio de Malasia— fue rentable en una base operativa en los tres primeros trimestres de 2014.

La filial indonesia de AirAsia acumuló pérdidas desde que inició operaciones hace nueve años, aunque llegó al punto de equilibrio en el tercer trimestre, cuando eliminó rutas no rentables.

La agencia calificadora Moody's dice que la continua debilidad de la rentabilidad probablemente "ponga mayor presión en los perfiles crediticios de las aerolíneas del sureste asiático en los próximos 12 meses".

Es cierto que algunos problemas de la industria se deben a eventos imprevistos: las repercusiones de la misteriosa desaparición del vuelo MH370 de Malaysia Airlines, y el golpe militar en Tailandia. Y los analistas esperan que este año las condiciones mejoren un poco.

Pero es difícil ser optimista sobre la rentabilidad dado el exceso de capacidad, los reducidos márgenes y las señales de que las economías de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (Asean, por acrónimo en

inglés) sienten los efectos de la desaceleración en China.

Fernandes responde al aplazar las entregas de aviones programadas para este año. También reduce costos de manera más agresiva que algunos de sus rivales, como Lion Air, un operador de Indonesia y principal competidor de bajo costo de AirAsia en la región.

La caída de los precios del petróleo es otra gran ayuda. Maybank, el banco más grande de Malasia por activos, calcula que las aerolíneas de la Asean quedan en segundo lugar, solo están detrás de las líneas aéreas taiwanesas, en la región en lo que se refiere a tener mayores beneficios por el combustible más barato.

Sin embargo, esto solo ayudará mientras el precio del petróleo se mantenga bajo. Averiguar cuánto tiempo puede ser el caso todavía es una tarea en marcha, igual que demostrar la viabilidad de los viajes de bajo costo en Asia.