

EXPANSIÓN

# Los costos operativos de las aerolíneas superan los niveles prepandemia

Algunas líneas aéreas gastan más, pero tienen más pasajeros que en 2019. Otras no han terminado de recuperarse y enfrentan la misma situación ante el alza del combustible.

Juan Tolentino Morales @JannTM

La paulatina reactivación económica ha impulsado que las aerolíneas reabran rutas y pongan más aviones en el aire, lo que ha traído un alza en los costos operativos que incluso supera los niveles prepandemia. Esto, aunque es razonable para algunas aerolíneas que ya tienen más pasajeros que en 2019, supone una presión para quienes no han terminado de recuperarse.

El entorno continúa siendo difícil, y esto ha abonado a que las aerolíneas gasten más. Para medir sus costos, las aerolíneas tienen indicadores como el costo por asiento-kilómetro disponible (o CASK, por su sigla en inglés), que refleja lo que una empresa desembolsa por cada asiento que oferta al público, esté ocupado o no.

Aunque en comparación con 2020 el CASK de todas las aerolíneas disminuyó por la falta de vuelos en la pandemia – que implicó menores costos operativos–, al contrastar los costos con 2019 todas las empresas registran incrementos. Aeroméxico es la más afectada (con un alza de 10.7% respecto al segundo trimestre de 2019), seguida de Viva Aerobus (con un CASK 9.8% mayor) y de Volaris (1.61%).

Por una parte, los casos de Viva Aerobus y Volaris no resultan sorprendidos. Ambas aerolíneas ya tienen más pasajeros que antes de la pandemia (31.6% y 15.6% más en julio, respectivamente), y han sumado aviones en una estrategia de flota agresiva, que busca aprovechar el hueco que la suspensión de operaciones de Interjet ha dejado en el mercado.

Pese a que Aeroméxico está por recuperar el número de aviones que tenía antes de la pandemia, el tráfico de pasajeros aún está un 13% por debajo de los niveles de 2019, principalmente afectada por el segmento internacional, que aún se encuentra 41.4% por debajo de los niveles regulares.

A esto se han sumado otros factores, como una demanda que, pese a fortalecerse, no da para que todos los aviones vayan con una ocupación óptima. Mientras Volaris y Viva Aerobus registran los mayores factores de ocupación (de 89.5% y 88% en julio, respectivamente), Aeroméxico tiene un índice de 80%, afectado por el segmento internacional.

“Vemos un factor de ocupación en niveles inferiores a los máximos históricos de 2019, y, de acuerdo con las métricas, creemos también que es por esto que los costos siguen estando elevados, porque los aviones aún no van llenos en su capacidad”, explica Brian Rodríguez, analista de Monex Casa de Bolsa.

## Combustible, la principal amenaza para los costos

Uno de los costos que más preocupa es el del combustible, que no sólo es el principal gasto de una aerolínea – concentra alrededor de 30% de los costos operativos–, sino que también se encuentra al alza y eventualmente podría presionar aún más las finanzas de las empresas.

Si bien los precios de los combustibles se habían mantenido estables luego de alcanzar mínimos históricos en 2020, la reactivación ha elevado los precios. En el caso del combustible aéreo, los precios prácticamente se han duplicado en el último año, **según información de IATA y S&P**.

“Con la reactivación de actividades a nivel global, hubo más demanda y el precio del combustible se ajustó hacia el alza”, explica Jonathan Félix, analista de **Verum Calificadora de Valores**.

Sin embargo, esto aún no se ha visto reflejado en el gasto de combustible de las aerolíneas, que, tomando en cuenta los gastos de Aeroméxico, Viva Aerobus y Volaris en el segundo trimestre, sumó 5,652 millones de pesos, un 30% por debajo del mismo periodo de 2019. En el desagregado, sólo Viva Aerobus incrementó su gasto en este rubro, en un 16.2%, que coincide con su estrategia de aumento de flota.

Para los analistas, estos indicadores se explican por las coberturas a las que han acudido las aerolíneas, protegiéndose desde 2020 de costos que, preveían, se iban a disparar.

“Creemos que estos resultados fueron porque las aerolíneas aprovecharon que los combustibles estaban tan baratos que generaron sinergias y coberturas. Al haber un precio tan atractivo en su principal costo, se protegieron para evitar un alza ante una mayor demanda”, explica Rodríguez.

En el caso de Aeroméxico, los instrumentos que tiene contratados son opciones del tipo asiático con primas netas pagada, mientras Volaris no tenía contratados derivados hasta el segundo trimestre de este año, según sus reportes financieros.

No obstante, estas coberturas disminuyen su capacidad de forma paulatina, por lo que las aerolíneas comienzan a resentir los precios de los combustibles con un rezago, explica Félix. “Las afectaciones en las subidas o bajadas en el precio del combustible no pegan de golpe, puede ser tres, seis o hasta siete meses después”.

Ante el alza de precios en rubros como el combustible, las aerolíneas han optado por incorporar nuevos aviones que tienen un menor consumo energético. En el caso de Aeroméxico, la apuesta es por los equipos 737 MAX del fabricante Boeing, mientras Viva Aerobus y Volaris han incorporado aviones A320neo y A321neo, de la compañía Airbus.

En este escenario, y ante una previsión de que los precios del combustible continúen al alza a nivel mundial, algunas aerolíneas saldrán mejor libradas que otras

“Hacia futuro creemos que, de mantenerse estos niveles en el precio del petróleo, traera afectaciones para las aerolíneas, principalmente para Aeroméxico al tener una estructura financiera más débil respecto a la media del sector”, concluye Rodríguez.