

Lisboa, 26 de Setembro de 2014

As companhias aéreas europeias estão entre as menos lucrativas do mundo: qual o melhor cenário de adaptação?

Numa altura em que parece vital atrair o potencial de crescimento da Ásia, as companhias aéreas Europeias estão trôpegas devido à concorrência agressiva das operadoras low cost e das companhias áereas do Golfo. Actualmente, estão entre as menos rentáveis do mundo. Face a estes constrangimentos, que mudanças são concebíveis?

As companhias aéreas enfrentam grandes desafios

- **Crescente pressão da concorrência**

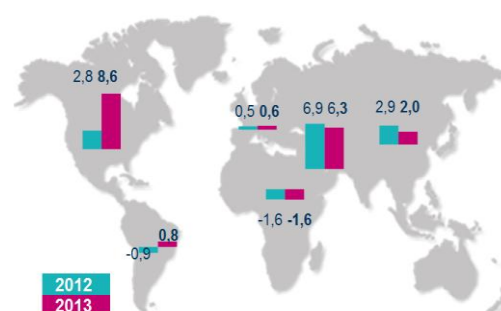
Enquanto o mercado Americano estava aberto à concorrência em 1978, a União Europeia só liberalizou o seu mercado interno a partir de 1997. Desde então, todas as companhias aéreas Europeias têm a possibilidade de criar rotas dentro da região sem restrições de tráfego e podem estabelecer os seus preços livremente. A criação deste mercado único favoreceu a entrada de novas operadoras, principalmente as companhias aéreas de baixo custo, causando uma queda substancial nos preços dos voos domésticos. Com esse propósito, o número de rotas exploradas por mais de dois concorrentes quadruplicaram entre 1992 e 2012¹

Simultaneamente, a concorrência aumentou ainda mais rapidamente nas rotas de longo curso, pelas companhias aéreas do Golfo que apresentaram excelentes resultados. Isto deve-se, particularmente, a uma estratégia agressiva das autoridade públicas, cujo objectivo é estimular a região. As participações das companhias do Golfo nas companhias aéreas Europeias aceleraram recentemente, devido à sua tentativa fracassada de obter novos direitos de tráfego.

- **Rumo a um movimento de aeroportos centrais**

Com uma penetração no mercado de 51,000 lugares por milhão de habitante, o mercado Europeu parece estar relativamente desenvolvido. A elasticidade entre o aumento da riqueza e o tráfego aéreo parece ser muito mais elevada nos países emergentes. Para um aumento de 10% do PIB, a procura de transporte aéreo nestes países aumentou 20% - comparativamente a 15% nos países desenvolvidos. O maior potencial de crescimento está localizado na Ásia, tanto agora como no futuro. Por exemplo, na China,

Lucros líquidos agregados (USD, por passageiro)



Fonte: IATA

¹ Dados OAG

entre 1992 e 2012, o número de voos semanais aumentou de 20,184 para 52,651².

Todo o sector das companhias aéreas Europeias está debilitado na sequência destes novos constrangimentos. As companhias aéreas Europeias tornaram-se nas menos rentáveis do mundo, como é demonstrado pelas advertências emitidas pela Air France e pela Lufthansa em 2014. Além disso, a União Europeia está a ser afectada pela incapacidade dos seus aeroportos associada ao défice no investimento. Esta saturação pode reduzir as perspectivas para atrair a procura e pode aumentar os custos operativos em 50% até 2050³.

Em direcção a um cenário Americano?

“Confrontados com esta crescente pressão competitiva, existem dois cenários possíveis: investir massivamente para atrair a crescente procura, ou fundirem-se para sobreviver. Esta segunda hipótese parece-nos ser a mais provável, se considerarmos as mudanças observadas no mercado doméstico americano, que tem experienciado amplas fusões” comenta Guillaume Baqué, economista da Coface.

Nos Estados Unidos as mudanças resultantes da Lei da Desregulamentação das Companhias Aéreas, em Outubro de 1978, foram implementadas em três fases distintas:

- Fase 1: aumento no número de passageiros devido à implementação de novas companhias aéreas de baixo custo.
O estabelecimento livre de preços permitiu uma ampla diversidade de oferta e um aumento no factor da carga dos aviões, seguindo em parte a gestão de rendimento criada pela Delta Airlines em 1984.
- Fase 2: desde 2008, a fusão do mercado, após um crescente número de intervenientes, o que afectou a rentabilidade do sector. A Delta adquiriu a Northwest, a Southwest adquiriu a AirTrans e a American Airlines vai fundir-se com a US Airways. As sete maiores companhias aéreas dos anos 90, formam agora três gigantes dos transportes aéreos.
- Fase 3: restrições na capacidade de alcançar as economias de escala associadas à simplificação das redes, através da redução no número de centros de tráfego aéreo e o consequente aumento das receitas devido às despesas relacionadas.

Na Europa a primeira onda de fusões ocorreu (Air France/KLM, Lufthansa/Swiss Air Lines, British Airways/Iberia, etc.), mas a tão esperada rentabilidade ainda se mantém muito reduzida. É esperado, um maior movimento de fusões, comparável à Fase 2 do cenário Americano. Contudo, se o aparecimento de grandes operadoras na União Europeia pode permitir que a concorrência estrangeira seja combatida, também pode levantar novas questões, tais como, uma possível redução nos destinos e um aumento dos preços.

² IATA (2007), Estimativa da elasticidade das viagens aéreas, Dezembro

³ SESAR



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

PARA MAIS INFORMAÇÕES:

Cláudia MOUSINHO - 211 545 408 | claudia.mousinho@coface.com

Sobre a Coface:

O Grupo Coface, líder mundial em seguro de crédito, oferece às empresas em todo o mundo soluções globais para protegê-las do risco de incumprimento financeiro dos seus clientes, tanto no Mercado doméstico como na exportação. Em 2013, o Grupo, apoiado pelos seus 4.400 colaboradores, registou um volume de negócios consolidado de €1.440 mil milhões. Com presença directa e indirectamente em 97 países, segura as transacções de cerca de 37.000 empresas em mais 200 países. A cada trimestre a Coface publica as suas avaliações de risco país para 160 países, com base no seu conhecimento exclusivo do comportamento de pagamento das empresas e na experiência dos seus 350 analistas de risco, que usufruem de grande proximidade dos clientes e dos seus devedores.

Em França, a Coface gere as garantias públicas à exportação em nome do Estado Francês.

www.coface.com

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

