

# Transporte aéreo en Asia. Retos y oportunidades

**ENRIQUE DE LA MADRID CORDERO**

**E**l aumento de las clases medias en Asia y su deseo de viajar han convertido a esa región en uno de los mercados de la aviación con mayor expansión en el mundo. Pero las previsiones de crecimiento de largo plazo, de acuerdo con el desempeño reciente, presentan nuevos retos para la industria **aeronáutica**.

Según las previsiones del *Boston Consulting Group* (BCG), hacia 2030, mil millones de asiáticos tendrán ingresos anuales de al menos 15 mil dólares y, gracias a ello, incrementarán su número de vuelos. La mayoría de estos nuevos viajeros provendrán de China, India, Indonesia, Japón y Corea del Sur. A decir de BCG, en 2010 el continente asiático superó a Norteamérica como el principal demandante de tráfico de pasajeros, habiendo sobrepasado a Europa varios años atrás.

BCG establece que, para 2030, el 49% de todo el tráfico aéreo del mundo se originará en Asia, comparado con el 37% que genera actualmente.

De igual forma, la empresa armadora de aeronaves Airbus espera que China reemplace a Estados Unidos como su mercado de mayor valor en el rubro de jets para pasajeros en 2030. Otros países asiáticos, como India e Indonesia, también tienen un importante potencial para nuevas órdenes de aviones para dicha empresa.

Por otra parte, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) estimó que el tráfico chino de pasajeros creció en 11.7% el año pasado, reflejando así el crecimiento económico de dicho país. Esta cifra se encuentra muy por encima del incremento mundial en dicho segmento de 5.2% para el mismo período.

Asimismo, este crecimiento del transporte aéreo ha aumentado la competencia en la región y con ello la demanda por nuevos aviones. Por ejemplo, Lion Air, una compañía de bajo costo con base en Indonesia, hizo el año pasado una orden importante para adquirir nuevas aeronaves a Airbus y a Boeing, para competir en el rubro de

viajes cortos. En este sentido, Asia representa una tercera parte de las ventas de estas dos empresas, el mayor mercado para ambas.

Según un artículo del *Financial Times*, este optimismo sobre el futuro en el mediano y largo plazo del mercado de aviación de Asia podría verse afectado por las previsiones de un menor crecimiento económico de la región y por la volatilidad de sus divisas. En el corto plazo, esta situación podría reducir así la demanda de aviones y servicios de Airbus y Boeing o bien llevar a una consolidación en el sector aéreo asiático.

Por otra parte, Asia representa el 40% del valor del tráfico aéreo de mercancías a nivel mundial. Sin embargo, frente a un escenario de desaceleración en los mercados occidentales y una mayor competencia en el ramo de carga, las ganancias de las empresas de transporte aéreo han disminuido. En este sentido, IATA estimó que las ganancias de transporte aéreo en Asia han caído de 11 mil millones de dólares en 2010 a 3.2 mil millones de dólares en 2013.

En México, en la medida en que la situación económica siga mejorando, también es posible que exista más demanda por más servicios aéreos. En 1989, por ejemplo, se registró un total de 10.5 millones de pasajeros en vuelos nacionales y en 2013 la cifra ascendió a 30.5 millones. De igual forma, el número de viajeros mexicanos al exterior por vía aérea en 1981 fue de 953 mil, mientras que en 2013 se llegó a un total de tres millones.

En este sentido, nuestro país también representa un importante mercado potencial para las empresas de transporte aéreo.

Asimismo, la industria aeroespacial mexicana se ha desarrollado de manera importante y ha tenido un crecimiento de alrededor del 20% anual, generando 31 mil empleos de alta especialización en 270 empresas y con 4 mil 200 millones de dólares en inversión extranjera directa entre 2008 y 2012. Nuestro país podría convertirse en un importante centro de producción capaz de responder a la creciente demanda de aeronaves de calidad.

emadrid1@hotmail.com @edelamadrid  
Director general de Bancomext

