



Subvenciones: mitos y realidades sobre Emirates y el sector de la aviación comercial

Emirates cree que la cuestión de las 'subvenciones' es una cuestión legítima e importante para todas las compañías aéreas o empresas multinacionales.

Como otras voces del sector que defienden la libre competencia y el libre mercado, desde hace tiempo nos hemos opuesto con firmeza a las ayudas estatales a las compañías aéreas. Este tipo de políticas solo consiguen fomentar la ineficiencia, desfavorecen la apertura de los mercados y en última instancia no benefician al consumidor. Por ello, es una preocupación para Emirates que ciertos competidores y ámbitos del sector sigan perpetuando argumentos no fundamentados contra nuestra empresa. Pese a la falta de pruebas, cuando un mito se repite hasta la saciedad, puede llegar a aceptarse como cierto. Por ello, con este documento intentamos rebatir con veracidad y credibilidad todas esas alegaciones.

Empezamos explicando primero qué es Emirates, en vez de explicar lo que no es. El Grupo Emirates se compone de más de 50 divisiones especializadas. El núcleo del grupo lo forman Emirates Airlines y Dnata.

- Emirates es la compañía aérea internacional de los Emiratos Árabes Unidos y su actividad principal es ofrecer servicios comerciales de transporte aéreo.
- Dnata, el agente de servicios en tierra del Aeropuerto Internacional de Dubai, ha crecido hasta convertirse en el proveedor de servicios para aeropuertos más grande de Oriente Medio y actualmente cuenta con cerca de 30 empresas filiales relacionadas que operan bajo su nombre en todo el mundo.

Emirates ofrece también servicios externos como restauración a bordo, transporte de mercancías, ingeniería y formación, y participa en proyectos de construcción de complejos hoteleros y centros turísticos. Un aspecto crucial es que todas estas divisiones son empresas independientes y rentables, con sus propios planes empresariales, objetivos financieros y estructuras jerárquicas.

Este documento aborda sin rodeos los mitos y realidades relacionados con la propiedad y las ayudas de los gobiernos, informes financieros, fuentes de financiación, costes, derechos y tasas de aterrizaje, medio ambiente, combustible, infraestructuras aeroportuarias y comparaciones entre aerolíneas. Esperamos que nuestra transparencia le sirva para reflexionar sobre estos temas.

Un poco de historia...

Aer Lingus:	inyección de capital de 200 millones de euros de euros del gobierno irlandés en 1996
Air France:	inyecciones de capital de 300 millones de euros y 580 millones de euros del gobierno francés en 1991 y 1992; inyección de capital de 3000 millones de euros del gobierno francés en 1994
Alitalia	inyecciones de capital de 1500 millones de euros y 1200 millones de euros del gobierno italiano en 1997 y 2005
British Airways	pre-privatización con liquidación de deuda de 160 millones de libras esterlinas del gobierno británico en 1981
Concorde	liquidación de deuda de 3500 millones de dólares en gastos de desarrollo de los gobiernos británico y francés en la década de 1970
Iberia	inyección de capital de 560 millones de euros del gobierno español en 1996
Lufthansa	contribución de 800 millones de euros del gobierno alemán al fondo de pensiones de Lufthansa en 1995
Olympic Airways	liquidación de deuda acumulada de 2600 millones de euros del gobierno griego en 2008/09
Qantas	liquidación de deuda de 1400 millones de dólares australianos del gobierno de Australia en 1992
TAP	paquete de ayudas de 1800 millones de euros del gobierno portugués en 1994

Subvenciones o ayudas económicas recientes

Alitalia recibe ayudas estatales por valor de 700 millones de euros durante un periodo de siete años en virtud del 'Decreto de rescate de Alitalia' aprobado en 2008 por el gobierno italiano, que, entre otros mecanismos de ayuda, impone una tasa aeroportuaria de 3 euros por pasajero a todas las compañías aéreas que operan en Italia.

JAL recibió 300000 millones de yenes de capital nuevo a principios de 2010 de Japanese Enterprise Turnaround Initiative Corporation (un fondo de inversiones controlado por el estado japonés), y una línea de crédito de 600000 millones de yenes del Banco de Japón, propiedad del estado.

En febrero de 2010, la Comisión Europea inició una investigación sobre un crédito de 2500 millones de coronas checas (94 millones de euros) concedido a CSA - Czech Airlines en 2009 por la entidad Osinek a.s., propiedad del estado checo.

"En los últimos 20 años hemos visto claras pruebas de un proceso de multilateralismo aeropolítico. Cada vez más países están reconociendo que el libre acceso al mercado de la aviación comercial tiene un efecto multiplicador sobre sus economías y que la protección de sus compañías aéreas nacionales ya no suma en la ecuación coste-beneficio ni favorece los intereses del país. Sin ser conscientes de ello, han estado subvencionando a sus compañías aéreas nacionales, con una infranqueable mentalidad de protección aeropolítica y supresión de la competencia, y otros sectores primarios de sus economías han sufrido las consecuencias". Tim Clark, Presidente de Emirates Airlines

Mitos y realidades

"A la cabeza de la estrategia de desarrollo de la zona y símbolo del éxito económico de los Emiratos Árabes Unidos, las aerolíneas del Golfo Pérsico se benefician de las ayudas económicas de sus estados..." Air France

Emirates funciona como una empresa 100% comercial, en contraste con muchas aerolíneas europeas. Es cierto que la aviación es un sector estratégico clave en Dubai, igual que en muchos otros países como Singapur, Hong Kong, Malasia o Alemania, y que el objetivo del gobierno de Dubai es llegar a ser líder del sector aeroespacial internacional. Esto se consigue con espacios aéreos abiertos, una minuciosa planificación y políticas que favorezcan la aviación (ver páginas dos y diecisiete).

"El Grupo Emirates (...) tiene acceso ilimitado al capital, y el dinero del estado se utiliza para construir grandes infraestructuras como aeropuertos. Además, como no hay impuestos sobre la renta, es posible contratar personal con unos costes mucho más bajos (...)" Asociación de Pilotos de Air Canada.

Emirates es el arrendatario exclusivo de la Terminal 3 del Aeropuerto Internacional de Dubai. Sin embargo, Emirates no financió la construcción de las instalaciones y paga por su uso mediante tasas de aterrizaje y arrendamiento del aeropuerto. En cuanto a los costes de personal que soporta Emirates, 500 millones de dólares al año en prestaciones sociales para los empleados que trabajan fuera de sus países de origen es una cifra significativa y prueba que, aunque con una estructura diferente, la base de costes de nuestros empleados es comparable a la de otras compañías aéreas internacionales (ver páginas dos y trece).

"El gobierno está ayudando a financiar los pedidos de aviones de gran capacidad de Emirates". Transport Canada

Emirates opera con una estructura totalmente comercial y no recibe financiación ni ayudas del gobierno de Dubai para sus pedidos de aviones, hechos que han sido corroborados por destacados bancos y entidades financieras de inversión. Más bien es el mercado comercial quien financia la flota de aviones de Emirates, por la confianza que genera nuestro modelo empresarial, estrategia y plan financiero a largo plazo (ver página cinco).

"(Emirates) se está beneficiando de las garantías de crédito a la exportación para adquirir los aviones A380 que han encargado". Lufthansa

Este tipo de financiación de la exportación respaldada por créditos está pensado expresamente y es usado por muchas compañías aéreas internacionales para realizar pedidos de aviones, es un estímulo a la exportación aceptado en todo el mundo, tanto por los estados miembros de la UE, como por los organismos de crédito de EEUU y Europa y representa una proporción relativamente pequeña del total de las fuentes de financiación de Emirates (ver página seis).

"Tenemos dudas sobre la financiación de los aviones A380s de Emirates. ¿De dónde van a sacar el dinero?". Leo van Wijk, ex Consejero Delegado de KLM

Emirates obtiene financiación de forma totalmente transparente de bancos comerciales, emisiones de obligaciones, arrendamientos operativos y deuda respaldada por activos, así como de otras fuentes

menos convencionales como financiación islámica e inversores externos de otros países. Hasta la fecha, se han conseguido 22000 millones de dólares de estas fuentes (ver páginas seis y siete).

"(Que el gobierno de Dubai sea propietario de Emirates y controle también la entidad aeroportuaria, los servicios de navegación aérea, los servicios de gestión en tierra, destacados grupos hoteleros, etc.) tiene como consecuencia la presencia de estructuras opacas que con toda probabilidad generan un trato claramente preferente de Emirates en comparación con otras compañías aéreas". Arthur D Little Consultancy

Emirates recibe el mismo trato que otras compañías aéreas que operan en el Aeropuerto Internacional de Dubai en lo que respecta a las tasas de aeropuerto y aterrizaje. El espacio aéreo de Dubai está totalmente abierto. Hoy día, más de 130 aerolíneas internacionales ofrecen vuelos a/desde Dubai, lo que sugiere que la competencia entre compañías aéreas está consolidada (ver páginas seis y siete).

"La situación geográfica de Dubai, con uno de los yacimientos petrolíferos más grandes en sus cercanías, ofrece claras ventajas (como menores costes de transporte, distribución, almacenaje, logística y refinado)". Arthur D Little Consultancy

Los EAU y Dubai tienen una capacidad mínima para refinar petróleo. Los precios del petróleo y del combustible para aviones se negocian en el mercado internacional, de modo que los precios del combustible para aviones que paga Emirates en Dubai son similares a los que se pagan en cualquier otra parte del mundo (ver páginas once y doce).

"Emirates se beneficia injustamente de los ingresos procedentes del petróleo". Geoff Dixon, ex Consejero Delegado de Qantas

El petróleo sólo representa un 4% del PIB de Dubai, una cifra que se reduce cada año. Emirates paga los mismos precios de mercado por el combustible para aviones que Qantas y otras compañías aéreas internacionales de todo el mundo, como demuestra nuestra contabilidad. Si el Sr. Dixon se refiere a que los EAU obtienen beneficios del petróleo, lo mismo puede decirse de Australia y sus ingresos procedentes del uranio, el gas natural o el mineral de hierro (ver página doce).

"Las condiciones con relación a los impuestos en Dubai son mejores que en Europa, lo que pone a las aerolíneas del Golfo Pérsico en una situación de ventaja. Existe la preocupación generalizada de que se trata de un campo de juego desigual". Autoridad de la aviación alemana

La inversión de Dubai en infraestructuras aeroportuarias fundamentales para su desarrollo futuro refleja lo que han hecho recientemente ciudades como Bangkok, Kuala Lumpur, Atenas y Berlín, algo imprescindible para toda ciudad que busque el crecimiento y mire hacia el futuro. El verdadero campo de juego desigual se produce cuando aerolíneas como Lufthansa en Alemania disfrutan de protección aeropolítica, frente a la situación de espacios aéreos totalmente abiertos en el centro de operaciones de Emirates en Dubai (ver páginas catorce y siguientes).

Propiedad y ayuda de los gobiernos

Emirates es propiedad al 100% del gobierno de Dubai a través de su brazo de inversión comercial, Investment Corporation of Dubai (ICD).

Emirates recibió 10 millones de dólares del gobierno de Dubai como capital inicial en 1985 y 88 millones de dólares para inversión en infraestructuras, que incluyó dos aviones B727 y el edificio de la escuela de aviación Emirates Training College. Estas inversiones han quedado más que cubiertas mediante pagos de dividendos íntegros al gobierno de Dubai, que hasta la fecha han totalizado 1750 millones de dólares. El gobierno de Dubai y la dirección de Emirates siempre han dejado claro que Emirates debe ser una empresa autosostenible y rentable.

El modelo empresarial de Dubai tiene su origen en la posición histórica de la ciudad como centro de almacenaje y distribución, donde el libre comercio y la libre competencia son esenciales. Aunque existe una estrecha relación entre el gobierno y muchas de las entidades comerciales estratégicas de Dubai, el estado Dubai se rige por principios de iniciativa empresarial comercial.

Todas las entidades comerciales son empresas independientes con sus propios objetivos de beneficios y autonomía operativa plena. Este sistema no difiere de las estructuras empresariales existentes en Asia, por ejemplo en Singapur, Corea o Japón.

Información transparente

Emirates es auditada en su totalidad y de forma independiente, según los estándares internacionales más exigentes, por los auditores externos de PricewaterhouseCoopers (PwC), así como por auditores del gobierno de Dubai. La auditoría de PwC se realiza conforme a la Norma Internacional de Auditoría emitida por la Federación Internacional de Contables. La contabilidad y los informes anuales de Emirates se publican desde 1993/94 y se pueden consultar por Internet en la web www.ekgroup.com.

[Nuestra contabilidad y nuestros informes anuales han sido revisados y corroborados por destacados analistas de importantes bancos de inversión internacionales](#)

"La revisión de la contabilidad financiera auditada no presenta sorpresas sustanciales una vez que te acostumbras a ver beneficios sistemáticos en una compañía aérea (...). La ventaja competitiva clave de Emirates es su relativa juventud (de la flota y la empresa), su ubicación, la eficiencia del *hub* de Dubai, y su sólido equipo de dirección". UBS

"No hemos encontrado nada en la contabilidad de Emirates que indique que la empresa recibe subvenciones directas o indirectas o un trato preferente excesivo (...). Nos anima el alto nivel de transparencia que ofrece Emirates, pese a ser una empresa que no cotiza en bolsa". JP Morgan

Hace poco, nuestra contabilidad reveló que Emirates no era inmune a los duros efectos económicos de la crisis financiera, al registrar una caída del 80% de sus beneficios netos, que en el año fiscal 2008/09 totalizaron 268 millones de dólares. El Grupo Emirates también registró un descenso del 72% en sus beneficios netos en el mismo periodo.

The Economist, 5 de junio de 2010

"La competencia desleal de aerolíneas como Lufthansa, Air France-KLM y Air Canada no consigue dar frutos. Aunque es propiedad del gobierno, Emirates ha tenido beneficios todos los años excepto uno, desde su creación. Su flota, que crece con rapidez, (...) se ha financiado con recursos convencionales. Paga el mismo precio por el combustible que otras compañías aéreas y las mismas tasas en el aeropuerto de su país".

Fuentes de financiación

Emirates siempre ha obtenido fondos por medios respaldados por activos comerciales. No se ha obtenido financiación de la Investment Corporation of Dubai (ICD) o del gobierno de Dubai en condiciones favorables. El gobierno de Dubai no actúa como garante de ningún préstamo contraído por Emirates, por contraste con algunas empresas de la zona que se benefician de garantías de deuda pública.

Hasta la fecha Emirates ha conseguido un total de 22000 millones de dólares para financiar nuevos aviones y otros gastos de la empresa. Emirates financia sus aviones con diversas fuentes de financiación, entre ellas arrendamientos operativos, organismos de crédito a la exportación (ECAs) de la UE y EEUU y deuda respaldada por activos comerciales, así como otras fuentes menos convencionales como financiación islámica y participaciones de inversores japoneses y alemanes (como parte de arrendamientos apalancados internacionales de base tributaria).

Los organismos de crédito a la exportación (ECAs) son un mecanismo de ayuda legítimo y aceptado en todo el mundo para fomentar la industria y la exportación en Europa y EEUU. Emirates, como muchas otras compañías aéreas, utiliza los ECAs como parte de su amplia estructura de financiación. Los organismos de crédito a la exportación de la UE y EEUU representan sólo el 20% de la financiación de los aviones de Emirates hasta la fecha y se prevé que este nivel se mantenga en el futuro.



Base de costes

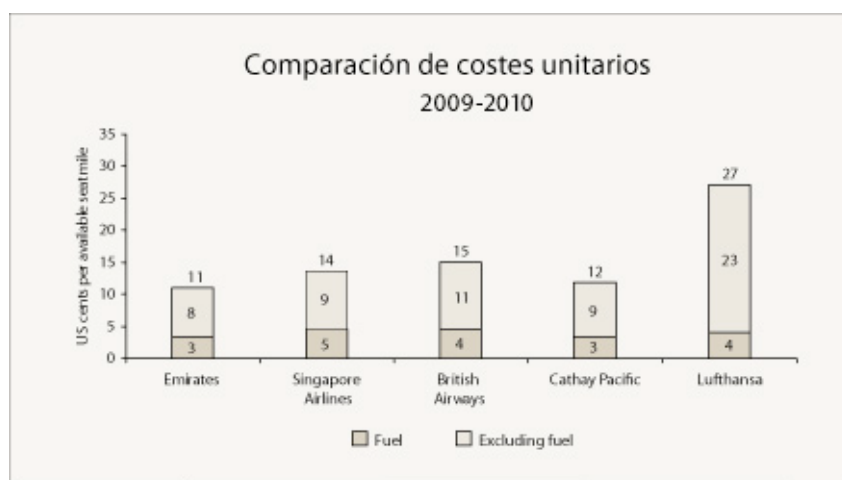
Emirates paga los gastos de su sede central, los hangares de mantenimiento, los hoteles del Grupo Emirates y el alojamiento de su personal. No existen acuerdos para utilizar de forma gratuita edificios u otras propiedades del gobierno de Dubai.

Emirates debe pagar todos los impuestos aplicables en todos los países de su red de destinos. Como más de 130 compañías aéreas de vuelos regulares (entre ellas, algunas de las más críticas con la cuestión de las subvenciones) que operan en el Aeropuerto Internacional de Dubai, Emirates está sujeta a un régimen libre de impuestos presente en todos los EAU y que existía antes de que Emirates empezara a operar en 1985.

Todo el personal de Emirates está en plantilla y no se considera personal del gobierno. Emirates incurre en importantes gastos sociales para atraer y retener a la elevada proporción de personal procedente de otros países de todo el mundo (Emirates tiene empleados de 156 nacionalidades)

mediante unas condiciones especiales para el personal extranjero. En media, Emirates debe pagar cada año unos más 500 millones de dólares de prestaciones para el personal extranjero, como los costes de alojamiento de los empleados y la educación de los hijos de directivos, pilotos, ingenieros y otros empleados, costes que no soportan otras aerolíneas como Air France, Lufthansa y Qantas.

La estructura de costes de Emirates de 11 céntimos por milla y asiento disponible en 2009/10 es comparable con la de importantes aerolíneas internacionales como Singapore Airlines y Cathay Pacific, entre otras.



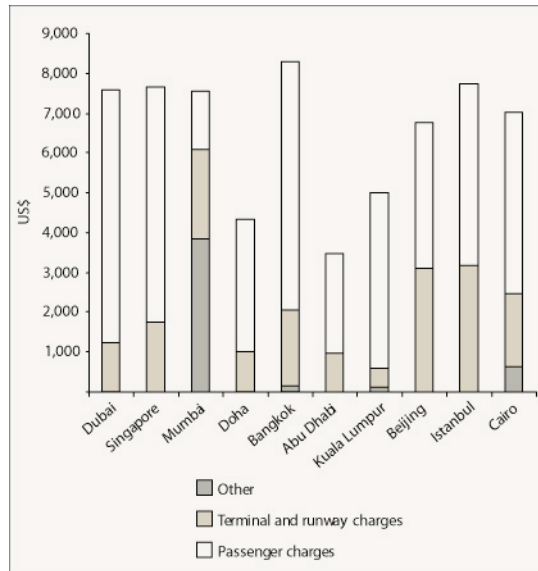
Fuente: informes financieros publicados a final de año el 31 de marzo de 2010 para EK (Grupo Emirates); SQ (Grupo Singapore Airlines) y BA (Grupo British Airways) e informes financieros publicados a final de año el 31 de diciembre de 2009 para CX (Grupo Cathay Pacific); LH (Grupo Lufthansa).

Tasas y derechos de aterrizaje

Emirates paga las tasas de aterrizaje oficiales en su sede central de operaciones, el Aeropuerto Internacional de Dubai, y no se beneficia de ningún tipo de descuento derivado del volumen de operaciones. Paga los precios estándar de sobrevuelo que se aplican a otras compañías aéreas en toda su red de destinos y los mismos precios por los servicios de tierra a Dnata Airport Operations (una empresa del Grupo Emirates y agente de servicios en tierra del Aeropuerto Internacional de Dubai), que pagaría cualquier otra aerolínea con un volumen de operaciones similar. Emirates también debe pagar los mismos derechos aduaneros que el resto de aerolíneas que operan vuelos a y desde países del Consejo de Cooperación del Golfo Pérsico.

"Las tasas de aterrizaje de aeropuertos y los costes del combustible son similares a los que podrían esperarse para una compañía aérea de este tamaño, mientras que los costes de ingeniería y mantenimiento son bajos como porcentaje de los ingresos (sospechamos que esto se deriva de la juventud de la flota, con una edad media de unos cuatro años)". UBS

El gráfico que aparece a la derecha muestra las tasas totales de terminal, pista y pasajero que conlleva el aterrizaje de un avión B777-300 en grandes aeropuertos internacionales de todo el mundo. De la muestra se deduce claramente que las tasas en el Aeropuerto Internacional de Dubai son comparables con las de otros grandes aeropuertos.



Fuente: IATA

En 2006, Ryanair presentó una reclamación ante la Comisión Europea en la que sugería que la política del gobierno francés por la cual los vuelos dentro de Francia tenían unas tasas un 50% inferiores a los vuelos a otros países de la UE equivalía a una subvención de 1000 millones de euros para Air France-KLM entre 2000 y 2006.

El trasfondo de una alianza

Algunas aerolíneas hacen afirmaciones enérgicas o difunden rumores, sobre las fuentes de financiación y el nivel de participación de los gobiernos en otras aerolíneas, y la mayor parte de su parloteo se refiere a Emirates. Como hemos dicho al principio de este documento, creemos que un debate sobre las ayudas y subvenciones estatales es importante y conveniente. Pero no se puede aplicar solo a una y no al resto, y debe tener una base real. La tabla siguiente muestra el nivel de participación de los gobiernos en ciertas aerolíneas de la alianza Star Alliance, la que más pontifica sobre las subvenciones, y detalla los tipos de ayudas o subvenciones de las que se han beneficiado en la última década.

Compañía aérea	Financiación del gobierno desde el año 2000
Air Canada	Préstamo de 250 millones de dólares canadienses de la empresa propiedad del gobierno Export Development Corporation (EDC) en 2009, de los cuales 100 millones procedían de una cuenta especial de EDC controlada por el gabinete.
Air New Zealand	Inyección de capital de 885 millones de dólares neozelandeses en 2001.
Asiana	Préstamo de 110.000 millones de Won (84 millones de dólares de EEUU) en noviembre de 2001.
Austrian Airlines	500 millones de euros de ayuda estatal del gobierno de Austria para liquidar deudas antes de su adquisición por parte de Lufthansa en septiembre de 2009, con un préstamo de 200 millones de euros del gobierno de Austria.
Brussels Airlines	Préstamo de 125 millones de euros a SN Airholding (accionista de SN Brussels Airlines) concedido por Federal Investment Company en 2002.
Croatia Airlines	195 millones de kunas croatas (27 millones de euros) de ayudas estatales entre 2007 y 2009.
Scandinavian Airlines (SAS)	Actualmente está buscando una nueva inyección de capital de unos 4.000-5.000 millones de coronas suecas (550 millones de euros), la mitad de los cuales procede de los gobiernos de Suecia, Noruega y Dinamarca, tras una inyección similar en 2009 procedente de las mismas fuentes.
Spanair	Préstamo de 50 millones de euros del gobierno catalán en 2010.
Swiss	1.500 millones de dólares de ayuda estatal en 2002.

Medio ambiente

Recientemente, una serie de aerolíneas de la UE han presentado argumentos sobre una 'fuga de carbono', en un intento poco disimulado de recibir más asignaciones gratuitas (subvenciones) de la UE en el marco del régimen de comercio de derechos de emisión (EU ETS).

Un grupo de organizaciones del sector de la aviación incluso encargó un estudio que intentaba exponer las razones de esta fuga de carbono, afirmando que el EU ETS provocaría una distorsión regional al presionar a los pasajeros para volar haciendo escala en destinos fuera de la UE para evitar pagar más tasas derivadas del EU ETS, y mencionando con frecuencia a Dubai en sus argumentos. Sin embargo, si se estudian más a fondo, se ve claramente que las cifras reales de pasajeros en los ejemplos usados para demostrar esas fugas o desviaciones con escala en Dubai son tan pequeñas, que resultan insignificantes.

Por ejemplo, el informe sugería que los pasajeros preferirían volar del aeropuerto París-Charles de Gaulle a Pekín vía Dubai para evitar pagar una tasa EU ETS de unos 6 euros, pese a que esto supondría una escala y siete horas más de viaje (en lugar de escoger un vuelo directo).

De hecho, de todos los pasajeros transportados por Emirates desde el aeropuerto Charles de Gaulle en 2008, menos del 2% viajaban a Pekín. En el mismo año, el 81% de los pasajeros viajó con aerolíneas que ofrecían vuelos directos, y el 11% viajó con aerolíneas de la UE, haciendo escala en aeropuertos de la UE.

El informe también sugiere que para un vuelo de ida de Nueva York-JFK a Bombay, la ruta vía Dubai, por contraste con una ruta con escala en Ámsterdam, saldría más barata al no incluir recargos de EU ETS. El tráfico resultante vía Dubai afectaría al mercado intercontinental de pasajeros, generando más emisiones de CO₂, y provocaría perjuicios económicos para todas las compañías aéreas y los aeropuertos *hub* de la UE.

La realidad, sin embargo, es que Ámsterdam tiene un papel reducido en un mercado pequeño: en 2008, más de un tercio de los pasajeros que volaron de New York-JFK a Bombay lo hizo en vuelos directos, mientras que menos del 10% viajó en vuelos operados por aerolíneas de la UE que pasaban por aeropuertos *hub* de sus respectivos países, y menos del 1% viajó vía Ámsterdam. Sólo el 8% del tráfico de pasajeros que llegaron a aeropuertos de la UE procedentes de destinos de fuera de la UE conectaban con destinos de otros continentes.

Esta parte del informe fue desestimada por la Dirección General de Energía y Transportes de la Comisión Europea (DG TREN) en 2009, cuando estableció que "el sector de la aviación no corre el riesgo de sufrir una fuga de carbono", y las aerolíneas de la UE no tendrían derecho a subvenciones encubiertas en forma de derechos de emisión gratuitos.

Emirates es una compañía aérea competitiva y ecoeficiente que ha sido obligada a cumplir el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE. Y sin duda lo cumpliremos, pero que ciertas aerolíneas de la UE nos acusen de recibir subvenciones del gobierno, mientras ellas intentan conseguir subvenciones para las emisiones, es hipócrita y distorsiona la libre competencia.

Combustible

Los mitos sobre el acceso de Emirates a combustible gratuito o a precios reducidos se repiten con frecuencia, pero un análisis riguroso demuestra que no tienen base real.

Hace poco la revista Airline Business publicó un artículo sobre el combustible para las aerolíneas de Arabia Saudí. Según el artículo: "El problema para el gobierno es que los viajeros de este país rico en petróleo disfrutaban de las ventajas del combustible barato en forma de billetes de avión o combustible para sus vehículos subvencionados. Las aerolíneas de Arabia Saudí también disfrutaban de precios de combustible subvencionados (...). En mayo las aerolíneas de bajo coste locales y de propiedad privada Sama y NAS Air obtuvieron la subvención para combustible (...)"

Dado que Arabia Saudí es vecino de los EAU, ¿es razonable preguntar si nosotros recibimos ayudas similares del gobierno? La respuesta es que no. Emirates obtiene su combustible a precio de mercado de diversos proveedores en todos los aeropuertos en que opera, incluido, obviamente, el Aeropuerto Internacional de Dubai (DXB).

El combustible procede de los cinco proveedores que operan en el Aeropuerto Internacional de Dubai: BP, Shell, Chevron, ENOC y Emojet, una empresa conjunta entre Emarat y Exxonmobil.

Fuera de Dubai, los principales proveedores de combustible de Emirates son también Exxonmobil, BP, Shell y Chevron. Pero no tienen por qué fiarse de nuestra palabra. Hace poco Emirates pidió a Shell, BP y Chevron que certificaran nuestras referencias como clientes comerciales con contratos equiparables a los de otras aerolíneas de todo el mundo que también son clientes suyos.

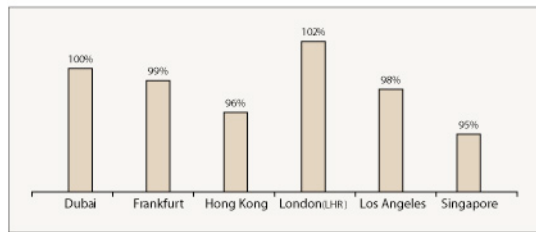
Chevron - "(...) me complace confirmar que nuestro contrato actual y todos los contratos anteriores para el suministro de combustible para aviones a Emirates Airlines en Dubai han sido negociados y acordados bajo las mismas consideraciones aplicadas a otros contratos de combustible para aviones con otras aerolíneas que son clientes nuestros (...) sin combustible gratis ni subvenciones económicas".

BP - "(...) ha suministrado combustible para aviones a Emirates en Dubai desde 1985 en virtud de un contrato comercial de suministro de combustible que sale a concurso de forma periódica".

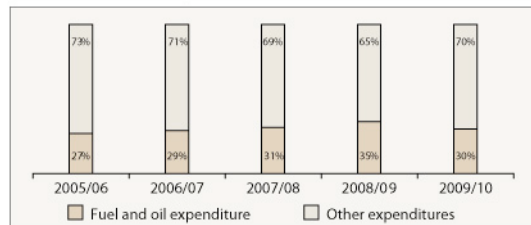
Shell - "Nuestro contrato con Emirates Airlines es el resultado de un proceso de negociación imparcial similar a las negociaciones que realizamos con otros clientes importantes (...) y los conceptos facturados son similares en tipo a los cobrados a otros clientes (...)"

A veces se ha sugerido que Emirates recibe combustible muy barato o subvencionado en el Aeropuerto Internacional de Dubai. Esto es totalmente falso. Los siguientes gráficos muestran los precios del combustible que paga Emirates en los principales aeropuertos de todo el mundo comparados con el precio que paga en Dubai, junto con un análisis comparativo de los costes del combustible.

Precios relativos del combustible pagados por Emirates en 2009

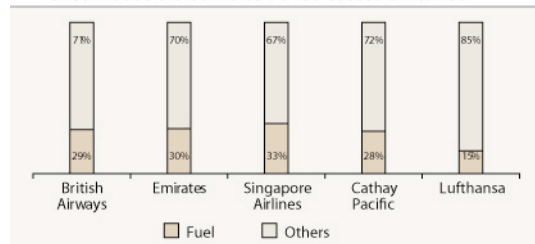


Costes operativos totales de Emirates



Similares a los precios del mercado, los gastos en combustible de Emirates por ATKM* descendieron un 29,5% entre 2008/09 y 2009/10 y representan un significativo 30% de sus costes operativos en 2009/10, en comparación con el 21% de 2004/05.

Distribución de costes unitarios de las aerolíneas: el combustible como % de los costes unitarios



Un análisis de la contabilidad auditada del último año fiscal revela que en porcentaje, la factura de combustible de Emirates es similar a lo que otras aerolíneas internacionales importantes pagan por el combustible cada año.

Como muchas otras aerolíneas comerciales, Emirates no se libró de los problemas y complicaciones derivados de la insólita volatilidad de los precios del combustible de la última década. En el año fiscal 2008/09, los gastos en combustible de Emirates aumentaron hasta 3925 millones de dólares, en comparación con los 891 millones de dólares en 2004/05, pese a nuestros aviones de consumo eficiente.

La siguiente tabla prueba la influencia directa y la estrecha relación entre los precios medios del combustible para aviones y los gastos de Emirates en combustible y petróleo.

Año	Gastos de Emirates en combustible y petróleo por ATKM* (en centavos de dólar)	Precios medios del combustible para aviones** (en centavos de dólar por galón)
2005/ 2006	9,3	170
2006/ 2007	10,5	189
2007/ 2008	13,6	223
2008/ 2009	16,0	266
2009/ 2010	11,4	176
Cambio anual medio	+ 5%	+ 1%

*ATKM (Available tonne-kilometres) = capacidad total en toneladas disponible para transportar pasajeros/mercancías, multiplicada por la distancia volada

**Fuente: Energy Information Administration

Emirates fue elegida "Aerolínea con el mejor departamento de combustible para aviones de Oriente Medio y África" por los principales proveedores de combustible en los premios Armbrust Jet Oil Industry 2009 en Londres, el cuarto año consecutivo que recibe este premio.

Infraestructuras aeroportuarias

Los aeropuertos de todo el mundo son financiados de maneras muy diferentes, con una variedad de estructuras de propiedad y tipos de relaciones con la aerolínea de cada país y sus respectivos gobiernos.

El Aeropuerto Internacional de Dubai forma parte del organismo Dubai Airports, una entidad propiedad del gobierno de Dubai que gestiona todos los aspectos relacionados con las operaciones y los pasajeros de las instalaciones aeroportuarias que se están construyendo en Dubai. Estas incluyen el Aeropuerto Internacional Al Maktoum en Jebel Ali, cuyo objetivo es cubrir las necesidades futuras de aviación y logística en Dubai. La reciente inauguración de la Terminal 3 en el Aeropuerto Internacional de Dubai (para el uso exclusivo de Emirates) se enmarca dentro del plan de mejora de las instalaciones aeroportuarias valorado en 4100 millones de dólares, con el fin de ampliar su capacidad desde los 30 millones de pasajeros anuales actuales hasta cerca de 70, así como liberar espacio para otras aerolíneas en las terminales colindantes.

No es raro que los gobiernos o entidades controladas por el estado ayuden a financiar la expansión de infraestructuras aeroportuarias, fundamentales para impulsar el crecimiento económico y asegurar las posibilidades de conexión con la economía global. Como ejemplos recientes cabe citar Chep Lap Kok in Hong Kong, el Aeropuerto Internacional Suvarnabhumi en Bangkok, el Aeropuerto Internacional Brandenburg de Berlín, el Aeropuerto Internacional de Kuala Lumpur, el Aeropuerto Internacional Incheon, el Aeropuerto Internacional Kanasi, París-Charles de Gaulle, el Aeropuerto Internacional de Atenas, el Aeropuerto Internacional de Oslo y el Aeropuerto Internacional de Madrid-Barajas.

Tampoco es inusual que una aerolínea o el grupo de aerolíneas que forman su alianza tengan instalaciones de uso exclusivo en el aeropuerto de su país: British Airways en la Terminal 5 de Londres-Heathrow, Air France en París-Charles de Gaulle y Lufthansa en la Terminal 2 del aeropuerto de Múnich (cuya construcción cofinanció) son ejemplos destacados de ello. Lufthansa es incluso propietaria del 10% del Aeropuerto Internacional de Frankfurt.

Aunque Emirates es una de las aerolíneas más importantes de Dubai, también vale la pena fijarse en otros grandes aeropuertos del mundo y cómo las aerolíneas del país correspondiente y sus respectivas alianzas suman poder en términos de cuota de mercado y competencia.

Los 10 aeropuertos más grandes del mundo	Aeropuerto	Pasajeros internacionales en 2009 (en millones)	Cuota de salidas de vuelos de la aerolínea del país - junio 2010	Cuota de salidas de vuelos de la alianza principal - junio 2010	Número de aerolíneas internacionales - 2010
1	Londres-Heathrow	60,65	British Airways - 39%	Oneworld - 45%	100
2	París-Charles De Gaulle	53,01	Air France - 54%	Sky Team - 60%	122
3	Aeropuerto Internacional de Hong Kong	44,98	Cathay Pacific - 29%	Oneworld - 32%	83
4	Aeropuerto Internacional de Frankfurt	44,52	Lufthansa - 56%	Star Alliance - 74%	126
5	Ámsterdam-Schiphol	43,52	KLM - 54%	Sky Team - 63%	110
6	Aeropuerto Internacional de Dubai	40,10	Emirates - 47%	--	131
7	Aeropuerto Changi de Singapur	36,09	Singapore Airlines - 27%	Star Alliance - 33%	70
8	Aeropuerto Internacional Narita	30,89	Japan Airlines - 17%	Oneworld - 24%	70
9	Madrid - Barajas	29,18	Iberia - 38%	Oneworld - 44%	88
10	Aeropuerto Internacional Suvarnabhumi de Bangkok	28,83	Thai Airways - 31%	Star Alliance - 39%	87
Otros aeropuertos importantes					
	Londres -Gatwick	28,70	British Airways - 21%	Oneworld - 22%	62
	Incheon	28,08	Korean Airlines - 35%	Sky Team - 43%	59
	Aeropuerto Internacional de Múnich	23,42	Lufthansa - 60%	Star Alliance - 73%	78
	Nueva York-JFK	21,84	American Airlines - 17%	Oneworld - 28%	84
	Aeropuerto Internacional de Kuala Lumpur	19,40	Malaysia Airlines - 32%	Star Alliance - 3%	58
	Aeropuerto de Copenhague	17,62	SAS - 44%	Star Alliance - 57%	70

Fuente : ACI & OAG

No todas las aerolíneas de Oriente Medio son iguales

La región de Oriente Medio no es una unidad compacta, como tampoco lo son Europa, América o Asia. Sin embargo, algunos se proponen considerar Oriente Medio como una unidad, como si las políticas, gobiernos, empresas y personas fueran similares en toda esta región tan diversa. Colocar todas las aerolíneas de la zona en la misma cesta sería tan incorrecto como afirmar, por ejemplo, que Ryanair es comparable con Alitalia, que JetBlue es como United o Tiger Airways es lo mismo que Cathay Pacific.

Emirates está orgullosa de su patrimonio y de su país, pero es muy consciente de la importancia de muchas otras aerolíneas de la región de Oriente Medio que están contribuyendo a forjar nuestro futuro, aunque con frecuencia de maneras muy distintas. A diferencia de lo que piensan algunos, Emirates opera bajo principios comerciales y lucrativos, vuela en un entorno de espacios aéreos abiertos en Dubai, compite en mercados muy competitivos y no recibe protección contra la competencia.

Las siguientes citas dan una idea de las diferencias entre varias aerolíneas de nuestra región.

- "No podemos esperar seguir recibiendo ayudas económicas del gobierno sin límite (...). Gulf Air no es viable y está perdiendo dinero de los contribuyentes". **Samer Majali, Consejero Delegado de Gulf Air, agosto de 2009**
- "El problema para el gobierno [Saudí] es que los viajeros de este país rico en petróleo disfrutan de las ventajas del combustible barato, en forma de billetes de avión o combustible para sus vehículos subvencionados. Las aerolíneas de Arabia Saudí también disfrutan de precios de combustible subvencionados". **Airline Business sobre las aerolíneas de Arabia Saudí, julio de 2009**

Tampoco existe un debate sobre la cuestión de las ayudas y subvenciones estatales siempre limitadas en nuestra región (...)

- "En EEUU, el gobierno sigue apoyando a las compañías moribundas con el injusto Capítulo 11, que arrastra inevitablemente a los supervivientes a la quiebra (...)". **Martin Broughton, Presidente de British Airways, 2005**
- "(...) los gobiernos se han despojado de la sangría económica constante de las aerolíneas nacionales, sin embargo, en Sudáfrica nuestro gobierno ha vuelto a invertir recientemente en otra aerolínea que está perdiendo millones de los contribuyentes". **Kulula Air, 2008**
- "El último rescate de Alitalia de 300 millones de euros pone en ridículo la normativa de ayudas estatales de la UE. Apoyar una aerolínea nacional ineficiente que podría haber quebrado hace tiempo es sencillamente ilegal". **Ryanair, 2008**
- "(...) sin esta ayuda Alitalia no cumpliría las condiciones de capital necesario y tendría que declararse en quiebra (...) Nos oponemos enérgicamente a esta medida, pues no es la primera vez que Alitalia recibe 'ayuda para sobrevivir' del gobierno italiano, que con ello ignora totalmente la normativa sobre competencia y ayudas estatales de la UE". **British Airways, Virgin Atlantic, Finnair, SAS, Iberia y Tap Portugal en una carta conjunta al Comisario de Transportes de la UE, 2008**

El dilema de las tasas

Algunos competidores y gobiernos plantean la cuestión de que Emirates no paga impuestos de sociedades en Dubai, una política fiscal presente en toda la región del Golfo Pérsico y en muchas otras partes del mundo. Otros países o estados con impuestos de sociedades bajos o inexistentes son la mayoría de los caribeños, Chipre, varios estados de EEUU, Hong Kong, Liechtenstein, Macao, Mauricio, Macedonia, Mónaco, Singapur y Suiza. Es famoso el traslado de American Airlines de Nueva York a Texas en 1979 para pagar menos impuestos. Y obviamente las aerolíneas extranjeras que operan desde Dubai no pagan impuestos de sociedades sobre las operaciones realizadas y los beneficios generados en Dubai.

El aspecto más importante del debate sobre los impuestos es la realidad comercial de la rentabilidad efectiva, para qué se pagan los impuestos y cómo se recaudan. Para poder pagar impuestos, las aerolíneas tienen que ser rentables. Por este motivo en 2009-10 un gran número de aerolíneas en Europa no pagarán impuestos. Además, en casi todos los países es posible transferir las pérdidas para reducir los impuestos futuros a pagar tras recuperar la rentabilidad. Por tanto, en muchos casos, en la última década, las compañías aéreas no han pagado impuestos reales a sus gobiernos. También hay que tener en cuenta que, mediante las fusiones, algunas de las aerolíneas multinacionales dominantes pueden recuperar las pérdidas de las empresas adquiridas en sus balances financieros para reducir los impuestos a pagar en los países donde tienen su sede.

La pregunta crucial es por qué se pagan impuestos y para qué se usan. Y la respuesta son las prestaciones sociales. En el caso de Emirates, el 20-30% de los complementos salariales que se pagan a un piloto los cubre el empleador, debido a la necesidad de atraer a expertos cualificados de otros países. Es una comparación razonable (aunque hipotética), que si a un piloto de Air Canada le pagan 100 dólares, de los cuales 30 se 'pierden' (se pagan) en forma de impuestos, a un piloto de Emirates le pagan 70 dólares, de los cuales Emirates paga 30 más para cubrir seguro médico, vivienda, transporte, educación y pensión de su familia (por ello atraemos a tantos pilotos canadienses cualificados).