

## El desasosiego de las compañías aéreas

Por: [Hedelberto López Blanch](#)

Globalización, 01 de abril 2022

[Rebelión](#)

Región: [Mundo](#)

Tema: [Economía](#)

*Las compañías aeronáuticas del mundo han sufrido enormes pérdidas durante la pandemia de la Covid 19 lo cual motivó que varias de ellas se declararan en bancarrota. Las consecuencias por el coronavirus han dejado grandes deudas en todas las empresas públicas y privadas las que han necesitado recurrir a rescates financieros pero aún así la recuperación no llega.*

Cuando parecía que las incidencias por el Sars Cov 2 comenzarían a disminuir, aparecieron nuevos brotes en Honk Kong, China continental, Alemania, Italia y otros países.

En 2021 pese a un ligero adelanto, la recuperación de las aeronáuticas se situó en un 41 % con respecto a 2019, según la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

Otros datos ofrecidos por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) indicaron que el transporte aéreo en 2021 tuvo la mitad de pasajeros que en 2019, con 2 300 millones frente a los 4 500 millones de dos años antes y 1 800 en 2020.

Pero ahora surge un nuevo problema que afecta ya a muchas aerolíneas.

No es menos cierto que el cierre del espacio aéreo a Rusia por parte de 34 países, especialmente de Europa, tras las “sanciones” impuestas a Moscú, por lanzar una operación militar especial contra Ucrania, ha significado un duro golpe para la economía de esa nación euroasiática a la par que lo ha sido también para compañías del viejo continente.

Toda Europa Occidental, así como Canadá, Australia, Nueva Zelanda, presionados por Estados Unidos adoptaron esa extorsionante prohibición, mientras ese país hizo la misma contra los que acordaron la coercitiva medida, lo que ha provocado que muchas compañías hayan tenido que cerrar o cambiar sus itinerarios con los consecuentes daños económicos.

*La IATA informó que esos inconvenientes supondrán afectaciones a 46 aerolíneas y alrededor de 15 900 millones de dólares en pérdidas para Moscú y otros miles de millones para las líneas occidentales.*

Como consecuencia los aviones deben tomar otros caminos que alargan los tiempos de vuelos y a la par se elevan los costos de los pasajes.

Por ejemplo, un viaje de Londres a Tokio se prolongará ahora tres horas más porque al no poder pasar por territorio del gigante euroasiático tienen que realizar un prolongado rodeo

por Alaska; un vuelo de Helsinki a Bangkok, Tailandia, demora 3 horas y 10 minutos más que la anterior vía sobre Rusia; de Francfort del Meno a Beijing se extiende por casi dos horas en comparación con la anterior vía.

Los aviones gastan mucho más combustible en los recorridos adicionales y como los países occidentales han acordado no comprar hidrocarburos a Rusia, en solo un mes su precio aumentó 20 %, y en comparación con el año pasado creció 82,3 %.

Para las líneas aéreas, solo la extensión de una hora de vuelo le representan un gasto adicional de entre 8 800 y 16 500 dólares y los usuarios tendrán que abonar 110 dólares de más por cada billete.

A todo esto se suma las cancelaciones de viajes porque varias compañías se sienten incapaces de asumir los elevados costos.

Asimismo, los aviones tendrán que hacer paradas adicionales para repostar; se reducen las cargas que lleven los pasajeros y los productos que se comercialicen por esas vías.

Cuando se analizan a las compañías dedicadas exclusivamente al traslado de mercancías, como la rusa AirBridgeCargo Airlines y la luxemburguesa Cargolux, sujetas a las prohibiciones de los espacios aéreos, se observa cómo las medidas han disparado aún más los costos de la carga aérea, ya de por sí elevados por la pandemia.

En diciembre, las tarifas de ese transporte aéreo estaban un 150 % por encima de los niveles de 2019, según la IATA, lo que se suma a la inflación que ha afectado a las industrias y las economías de todo el mundo.

Tomemos el caso de la aerolínea neerlandesa [KLM](#), que anunció la suspensión de vuelos a Moscú y San Petersburgo, además de cancelarlos desde China, Corea y Japón para “estudiar opciones y evitar el espacio aéreo ruso, pues tendrá que llevar más queroseno a bordo y la capacidad de carga se reduce.

Sin acceso al espacio aéreo de Rusia, los transportistas tendrán que desviar los vuelos hacia el sur y evitar las permanentes áreas de tensión en el Medio Oriente.

Como era de esperar, las acciones de las aerolíneas europeas y los operadores aeroportuarios cayeron entre 4 % y 7 % en las primeras operaciones, mientras que la aerolínea nacional finlandesa Finnair recortó su orientación y vio caer sus acciones un 23 %.

Importantes compañías asiáticas como Korean Air Lines y la japonesa ANA Holdings, cuyos países hasta el momento no han acatado las imposiciones rusofóbicas de Washington, siguen utilizando el espacio aéreo de esa nación, al igual que las aerolíneas de Oriente Medio.

La pandemia y la guerra ruso-ucraniana, unidas a las extorsiones estadounidenses que buscan debilitar al gigante euroasiático para intentar mantener su hegemonía unipolar, han llevado a las compañías aeronáuticas a situaciones asfixiantes que no las dejarán despegar a corto plazo.

**Hedelberto López Blanch**

La fuente original de este artículo es [Rebelión](#)  
Derechos de autor © [Hedelberto López Blanch](#), [Rebelión](#), 2022

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)  
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: **[Hedelberto  
López Blanch](#)**

**Disclaimer:** The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: [publications@globalresearch.ca](mailto:publications@globalresearch.ca)

[www.globalresearch.ca](http://www.globalresearch.ca) contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: [publications@globalresearch.ca](mailto:publications@globalresearch.ca)