

Septiembre 1992

Documento de trabajo

9201

**EL SECTOR TRANSPORTE
Y
EL GRUPO INI**

Ofelia Betancor Cruz (*)

**(*) Departamento de Economía Aplicada
Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria**

Este trabajo ha sido financiado por la Fundación Empresa Pública y dirigido por el profesor Ginés de Rus Mendoza, Catedrático de Economía Aplicada de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

**Programa de Historia Económica
FUNDACION EMPRESA PUBLICA. Pza. Marqués de Salamanca, 8. 28006 Madrid.
Tf.: 577 79 09 - 578 22 50; Fax: 575 56 41**

INDICE:

I. CARACTERISTICAS SECTORIALES	1
I.1. La industria de transporte aéreo	1
I.2. La industria de transporte marítimo	7
II. LA DEMANDA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO	12
II.1. Introducción	12
II.2. Evolución de la demanda de Iberia	16
II.2.1. Gran Red Mundial	17
II.2.2. Gran Red Internacional	18
II.2.3. Gran Red Nacional	23
II.3. El transporte de mercancías	27
II.4. Anexo: Descripción de las magnitudes utilizadas	30
Cuadros 6-15	32
III. LA OFERTA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO: ESTRUCTURA DE COSTES	43
III.1. Introducción	43
III.2. Evolución de la oferta de Iberia	49
III.2.1. Gran Red Mundial	49
III.2.2. Grandes Redes Nacional e Internacional	53
III.3. Anexo: Descripción de las magnitudes utilizadas	58
Cuadros 18-25	60
IV. ANALISIS FINANCIERO: IBERIA	68
Cuadros 26-35	78
V. LA DEMANDA Y LA OFERTA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARITIMO	88
V.1. Introducción	88
V.2. Evolución de los mercados de Trasatlántica y Elcano	91
V.2.1. Compañía Trasatlántica Española	91
V.2.2. Empresa Nacional Elcano	93
V.3. Anexo: Descripción de las magnitudes utilizadas	94
Cuadros 36-37	96
VI. ANALISIS FINANCIERO: TRASATLANTICA Y ELCANO	98
VI.1. Compañía Trasatlántica Española	98
VI.2. Empresa Nacional Elcano	104
Cuadros 38-52	111
VII. RESUMEN Y CONCLUSIONES	126
Anexo: Servicio regular versus charter	131
Cuadro 53	135
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	136

El objeto del presente estudio es proporcionar un análisis económico desde una perspectiva histórica, de las empresas de transportes que actualmente están integradas en el Instituto Nacional de Industria. Estructurado en siete secciones, se inicia con una descripción de las características particulares de los modos de transporte aéreo y marítimo en los que operan respectivamente, Iberia y Trasatlántica y Elcano. Para ello, partimos de una exposición de las distintas estructuras de mercado así como de la influencia que sobre éstas va a tener la creación del Mercado Unico Europeo.

Seguidamente, y hasta la sección cuarta, el análisis se circunscribe al mercado de servicios de transporte aéreo con especial referencia al caso español. En la sección segunda y después de resumir los aspectos típicos de la demanda, se atiende a la evolución temporal de las magnitudes de demanda e ingresos de la compañía de bandera española desagregados por grandes redes de transporte, para finalizar con una breve descripción de las variables utilizadas. De modo similar, en la sección tercera se examinan los aspectos básicos de la oferta de transporte aéreo tomando como punto de partida la estructura de costes característica, para de nuevo volver a considerar el comportamiento histórico de los indicadores de oferta y factores de ocupación igualmente desagregados por redes. El estudio del sector de transporte aéreo se completa en la sección cuarta con el análisis financiero de Iberia que incluye los estados de balance y cuentas de resultados.

La sección quinta se ocupa de la demanda y la oferta de servicios de transporte marítimo en general, considerando los casos particulares de la Compañía Trasatlántica Española y la Empresa Nacional Elcano. Igualmente, con el estudio de la situación financiera de tales empresas que se ofrece en la penúltima sección se concluye el análisis de este modo de transporte. En la sección séptima se recogen las conclusiones más destacadas del estudio.

I. CARACTERISTICAS SECTORIALES

1. LA INDUSTRIA DE TRANSPORTE AEREO

Cuando a principios de siglo, nace el transporte regular de viajeros, el sentido de propiedad del "espacio aéreo" adquiere relevancia. De este modo, en la Convención de París de 1919 se reconoce el derecho soberano de cada estado sobre el espacio aéreo de su territorio, y como resultado el *laissez-faire* de los primeros años de la aviación es reemplazado gradualmente por una serie de acuerdos bilaterales. Pero no es hasta la Convención de Chicago de 1944 cuando se alcanza un marco multilateral gracias a la participación de 42 estados; los aspectos¹ tratados fueron los siguientes:

- a) El intercambio de derechos de tráfico o "libertades del aire"²
- b) El control de tarifas.
- c) El control de frecuencias y capacidad.

Los participantes en la Convención de Chicago acordaron el intercambio multilateral de las dos primeras libertades, el resto de los derechos de tráfico es objeto de intercambio en el contexto de acuerdos bilaterales³, al igual que sucede con el

¹ Estos aspectos determinan la naturaleza de la industria de transporte aéreo, en cuanto afectan a la entrada en la industria, a los precios y al nivel de producción.

² Primera libertad: Derecho a sobrevolar cualquier país.
Segunda libertad: Derecho a aterrizar por razones técnicas.
Tercera libertad: Derecho a llevar tráfico desde el propio país (A) hasta otro país (B).
Cuarta libertad: Derecho a tomar tráfico en B cuyo destino es A.
Quinta libertad: Derecho a tomar o dejar tráfico entre B y un tercer país C. (Lo que exige que C esté de acuerdo).

³ Cuando un acuerdo bilateral se ratifica, se constituye un duopolio que controla la oferta de servicios entre los países firmantes.

Estos acuerdos se basan en el concepto de reciprocidad, es decir, en un intercambio igual de derechos de tráfico independientemente del tamaño de cada estado y la fortaleza de las respectivas compañías.

Adicionalmente un bilateral puede ser sencillo o de múltiple designación, según se establezca una compañía por país o varias.

control de frecuencias y capacidad que también pueden ser acordadas entre compañías. A su vez, las tarifas son reguladas por IATA⁴, organismo fundado en la Habana un año después para coordinar y estandarizar múltiples aspectos de la actividad de las compañías de transporte aéreo⁵.

Sin embargo, la prestación de servicios no regulares o "charter" ha quedado marginada en la regulación internacional, aunque subordinada a los controles nacionales respectivos⁶. Muy pocos bilaterales contemplan el intercambio de derechos charter, con lo que las empresas que prestan este tipo de servicios deben solicitar autorización de aterrizaje en los países de destino. Igualmente carecen, por lo general, de controles sobre acceso al mercado, capacidad y precios.

En lo que se refiere a regulaciones nacionales del cabotaje⁷, podemos encontrarnos diferentes posturas, que van desde el completo liberalismo americano hasta el más estricto control español.

El ingreso de España en la Comunidad Económica Europea coincidió con la elaboración en el seno de ésta de una política de transporte aéreo común, que abriría las puertas de la liberalización en nuestro país. La Comisión Europea exponía sus objetivos de transporte aéreo en el Memorandum número 2 de Aviación Civil (marzo 1984). A partir de este Memorandum y posteriores conferencias impartidas por funcionarios de la Dirección General de Transporte, pueden identificarse tales

⁴ Siglas inglesas de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo.

⁵ Por ejemplo, IATA actúa como Cámara de Compensación para saldar deudas que surgen entre compañías.

⁶ Por ejemplo, el vuelo ha de formar parte de un paquete turístico, se regula la duración de la estancia, etc.

⁷ Tráfico interior. Puede considerarse como una sexta libertad del aire cuando se permite la prestación de esta clase de servicios a una compañía extranjera.

objetivos (Doganis 1991):

- a) Las líneas aéreas comunitarias serían libres para operar entre los aeropuertos de los doce Estados Miembros.
- b) Hasta la creación del mercado único europeo el primero de enero de 1993, derechos de quinta libertad estarían disponibles para las compañías de los Estados Miembros en servicios intracomunitarios con algunos límites sobre la capacidad ofrecida.
- c) Múltiple o doble designación de compañías aéreas en todas las rutas una vez que el tráfico sobrepasase ciertos límites mínimos.
- d) No habría controles de capacidad.
- e) El cabotaje, estaría disponible dentro de unos límites.
- f) Las tarifas se establecerían libremente por las compañías aéreas, pero los estados tendrían poder para controlar políticas de precios predatorias. Con el tiempo el régimen de "doble desaprobación" se introduciría.
- g) Las compañías aéreas de un estado (A) tendrían los mismos derechos en otro estado (B) que las compañías de ese estado (B).
- h) Las empresas que alcanzaran los estándares técnicos y económicos requeridos para establecer una compañía aérea en cualquier estado comunitario tendrían libre acceso al mercado.
- i) Las negociaciones de derechos de tráfico con países no comunitarios serían llevados a cabo por la Comunidad, y no bilateralmente como se venía haciendo hasta entonces.

Pero habría que esperar hasta diciembre de 1987 para que los ministros de transporte comunitarios adoptaran un primer paquete de medidas liberalizadoras por el que se aplicaban al transporte aéreo los artículos 85 y 86 del Tratado de Roma que prohíben, respectivamente, las prácticas restrictivas de la competencia y el abuso de posición dominante.

Este paquete de medidas introducía también un régimen de tarifas más liberal que incluía el concepto de zona de tarifa. Se establecieron dos zonas de flexibilidad de precios: una zona de tarifa reducida que comprende desde el 90% hasta más del 65% de la tarifa de referencia; y otra zona de tarifa muy reducida desde

el 65% al 45% de la misma. También se abandona el reparto igualitario de capacidad entre compañías y se adopta un reparto del 55-45% hasta octubre de 1989 y del 60-40% desde entonces⁸. Por último se facilita el acceso al mercado a través de la designación múltiple en rutas con más de 250.000 pasajeros anuales.

En junio de 1990 se adopta un segundo paquete de medidas por el que, en primer lugar se reemplaza el sistema de zonas de tarifas por otro más liberal y efectivo; segundo, los Estados Miembros que alcancen la participación del 60% en el total de capacidad pueden añadir adicionalmente un 7.5% cada dos años, aunque con algunas reservas en rutas con excesiva capacidad charter; por último, el umbral de la designación múltiple se reduce hasta 140.000 pasajeros anuales, abriendo todos los puntos intracomunitarios a las libertades tercera y cuarta e incrementando los derechos de quinta libertad hasta el 50% de los asientos.

Paralelamente a la desregulación comunitaria han proliferado los llamados "acuerdos bilaterales liberales", siendo el más significativo el firmado en 1984 entre el Reino Unido y Holanda.

La Comunidad Económica Europea también ha regulado otros muchos aspectos del transporte aéreo como los sistemas computarizados de reserva, para los que ha elaborado un código de conducta; las indemnizaciones para aquellos pasajeros con plaza confirmada a los que se les niega el embarque⁹; el control del tráfico aéreo; las franjas horarias en los aeropuertos o la venta de paquetes de vacaciones.

⁸ A petición de un Estado Miembro la Comisión puede reconsiderar tal reparto.

⁹ Las compensaciones van desde el 100% de la tarifa al 50% o el 25%, si respectivamente, no se ofrece al pasajero ningún vuelo alternativo, si se le ofrece después de pasadas más de dos horas de la salida del vuelo o menos de dos horas.

La filosofía liberalizadora de la Comunidad y la aproximación de la fecha límite para que se permita el libre acceso al mercado tanto de compañías nacionales como de otros países comunitarios, ha obligado a cambiar las leyes de referencia en España.

En España, Iberia y sus filiales¹⁰ son las únicas compañías a las que les está permitido el transporte regular interior de pasajeros. El monopolio conferido a aquélla en el transporte internacional, acabó con la publicación del Real Decreto 878/1990 que regula los vuelos intracomunitarios entre aeropuertos regionales¹¹; posteriormente, la Orden Ministerial de 31 de julio de 1990 establece los requisitos mínimos que deben cumplir las compañías que quieran acceder a este mercado así como los criterios y procedimientos a seguir para la tramitación y obtención de la autorización correspondiente. En la actualidad la competencia de los servicios charter, a pesar de la diferenciación de su producto¹², ha obligado a introducir cierto grado de flexibilidad en los precios y nivel de servicios prestados por la compañía de bandera española en el mercado nacional. No obstante, se encuentra en estudio un proyecto de reglamento por el que se liberalizaría el transporte aéreo regular interior.

Iberia, Compañía Aérea de Transportes, S.A.¹³ se constituye el

¹⁰ Iberia cuenta con las siguientes filiales de transporte regular de pasajeros:

<u>Filial</u>	<u>Participación</u>
Aviación y Comercio, S.A. (AVIACO)	32.9%
Binter Canarias, S.A.	100.0%
Binter Mediterráneo, S.A.	100.0%
Vuelos Internacionales de Vacaciones (VIVA)	48.0%

¹¹ Meridiana es la primera compañía privada española que opera en vuelos regulares internacionales. Inició sus actividades en septiembre del presente año.

¹² Alrededor de un 20% de los viajeros transportados en servicios charter adquieren billetes "only seat". El resto viajan con un paquete turístico.

¹³ En la actualidad "Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.".

28 de junio de 1927¹⁴. Los estatutos de la sociedad en su artículo segundo, precisaban que "su objeto es el establecimiento y explotación de líneas peninsulares y principalmente internacionales de tráfico aéreo...ya exclusivamente o participando en Sociedad e Instalaciones similares...". En el resto del articulado se establecía la duración de la sociedad por tiempo indefinido y el domicilio social se fijaba en Madrid. El capital social, constituido por 2.200 acciones de 500 pesetas nominales cada una, sería de 1.100.000 pesetas suscribiendo el comerciante Horacio Echevarrieta el 76% de las mismas, y Deutsche Lufthansa A.G. el 24% restante. La compañía inicia sus operaciones tras obtener la concesión de la línea regular Madrid-Barcelona y viceversa, estando su flota inicialmente formada por tres aviones Rohrbarch-Roland aportados por Lufthansa.

Iniciado el proceso de nacionalización, una ley de 7 de junio de 1940 concede a Iberia el monopolio de los servicios aéreos regulares en España, sus Colonias y Protectorados. La exclusiva tendría una duración de 20 años, aunque el Gobierno se reservaba el derecho de rescindirla antes de transcurrido dicho plazo. El 4 de octubre de ese mismo año culmina el proceso de nacionalización de la compañía con la adquisición por parte del Ministerio del Aire de la totalidad de sus acciones.

Durante 1944 tiene efecto la incorporación de Iberia a las empresas del Instituto Nacional de Industria, iniciándose una doble dependencia administrativa, funcional y orgánica por enmarcarse su actividad en la política de transporte aéreo, competencia del Ministerio del Aire, y a partir de 1977 del Ministerio de Transportes. Actualmente el INI posee el 99.8% de las acciones de Iberia, y ejerce su control sobre ésta mediante la negociación de objetivos, la autorización de determinadas operaciones (generalmente inversiones) y la realización de auditorías. Asimismo, la aprobación de las tarifas domésticas es

¹⁴ Para una referencia histórica más detallada véase Ileria (1987).

competencia del Ministerio de Hacienda¹⁵.

2. LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE MARITIMO

Dentro del tráfico marítimo se distinguen dos modalidades de prestación de los servicios: líneas regulares y líneas tramp o en régimen de fletamiento. Las primeras realizan servicios regulares entre grupos de puertos independientemente de que vayan a plena carga o no. Este aspecto de regularidad en la prestación resulta de vital importancia si los armadores desean mantener su prestigio. Contrariamente, las compañías tramp no operan con un horario de navegación fijo, sino que comercian con todas las partes del mundo a la búsqueda de carga¹⁶.

Los navieros de líneas regulares se agrupan formando cárteles (conferencias marítimas), que pueden ser abiertos o cerrados según se admitan nuevos miembros o no. En el seno de las conferencias marítimas se deciden, entre otras cosas, la oferta disponible, la frecuencia del servicio y la organización de los fletes que siguen un criterio de tarificación ad-valorem¹⁷; paralelamente puede existir un pool de ingresos. Por lo demás, los miembros de estas organizaciones son libres para competir vía calidad o eficiencia del servicio.

Si el mercado en que se opera puede catalogarse como impugnabile, estas organizaciones pueden ser defendidas como sistemas que facilitan la coordinación de los servicios restando inestabilidad

¹⁵ Esta múltiple dependencia puede originar problemas de coordinación entre las políticas tarifarias y de inversiones de Iberia.

¹⁶ La mayoría de los tipos de carga son estacionales.

¹⁷ Las tarifas guardan una relación inversa con respecto a la elasticidad-precio de la demanda de los productos que se transportan.

Esta política de fijación de precios se aleja, por lo tanto, de la lógica referencia a los costes empresariales.

al mercado¹⁸. Cuando la presencia de outsiders¹⁹ no supone una amenaza real para los miembros conferenciados, o estos pueden adoptar políticas de precios predatorias, la defensa de las conferencias marítimas es difícil de sostener si se persigue el interés general de los consumidores (Carbajo, J.C. y G. De Rus, 1991).

Contrariamente, el mercado en régimen tramp es competitivo. La relación entre naviero y fletador se establece en un contrato que puede ser de diversas modalidades: alquiler a casco desnudo (sin tripulación), alquiler con tripulación, por un viaje, etc.

No obstante, el nivel de competencia se ha incrementado notoriamente desde la proliferación de los pabellones de conveniencia, que ofrecen como principal incentivo costes laborales sustancialmente más bajos. La diferencia con el registro tradicional se encuentra en los costes no salariales²⁰, ya que el sueldo neto percibido por los tripulantes de un tipo u otro de registro es similar, e incluso superior para los que

¹⁸ Según Branch (1981) las principales ventajas del sistema de conferencias son las siguientes:

- a) Evitación de competencia innecesaria.
- b) La certeza de que sus miembros tendrán una buena oportunidad para obtener beneficios y de que no habrán guerras de precios.
- c) Estabilidad de precios que permitirá a los productores y comerciantes realizar contratos y así disminuir el indeseable e incierto riesgo del comercio internacional.
- d) Regular y frecuentes salidas que permiten al fletador/exportador planear su oferta en los mercados de ultramar, evitando la necesidad de transportar grandes cantidades con el consiguiente riesgo de obsolescencia y deterioro de las mercancías; y al operador maximizar el uso de sus buques.
- e) Igualdad de trato en cuanto al precio aplicado a los fletadores independientemente de sus tamaño.
- f) Economías de servicio que permiten a los operadores concentrarse en proporcionar más rápidos y mejores barcos.

La principal desventaja desde el punto de vista del naviero surge del hecho de que, si es miembro de una determinada conferencia, no puede aprovechar las ventajas de la variedad tramp cuando los precios son bajos. Más aún, si se trata de una gran compañía, no puede aplicar su mayor aptitud para ofrecer precios menores.

¹⁹ Navieros no conferenciados.

²⁰ Seguridad Social e impuestos.

trabajan bajo bandera de conveniencia. Asimismo, los costes de registro e inspección del buque son inferiores bajo pabellones de conveniencia. Como contrapartida, la productividad alcanzada en estos últimos es algo más baja que en los tradicionales, ya que los registros de conveniencia exigen la residencia de la tripulación, que normalmente posee una menor cualificación que la del país de origen.

En España, la Marina Mercante ha sido un sector tradicionalmente protegido por su calificación de estratégico, como lo demuestra la existencia de reservas de carga, fletes oficiales y el acceso a fuentes financieras públicas y al Comercio de Estado. No obstante ha soportado en sus cuentas de resultados importantes gastos adicionales derivados de su vinculación a la industria nacional de construcción de buques²¹, así como otros sobrecostes relacionados con la contratación de tripulaciones. Como resultado, la pérdida de competitividad y el exceso de capacidad se han hecho patentes.

La política comunitaria de transporte marítimo recogida en los cuatro reglamentos de la CEE de 22 de diciembre de 1986²² constituye el marco de referencia de los cambios en la legislación española desde su incorporación a la Comunidad. Previamente, en mayo de ese mismo año el gobierno español había aprobado el denominado Plan de Flota con el que se pretendía la renovación y modernización de la misma; no obstante se mantenía

²¹ El acceso al mercado internacional de buques de nueva construcción y de segunda mano, de reparaciones y otros inputs está prohibido.

²² Reglamentos del Consejo (CEE) 4055/86, 4056/86, 4057/86 y 4058/86, que regulan la aplicación de las reglas de la competencia del Tratado de Roma a los transportes marítimos, y aseguran la libre prestación de servicios para el 1 de enero de 1993 (excepto para el sector de líneas regulares de cabotaje) para las compañías comunitarias en el transporte de carga y de viajeros tanto entre Estados Miembros como con terceros países. Igualmente se regulan los procedimientos de defensa de la flota comunitaria frente a determinadas acciones de países no comunitarios.

Otras acciones que se estudian a nivel comunitario son la creación de un registro comunitario y la adopción de nuevas medidas fiscales, sociales y técnicas.

la reserva de carga, con modificaciones en la lista de tráficos protegidos, y los fletes oficiales para el transporte de crudos. Tras la publicación de los reglamentos comunitarios, el Plan de Flota y las reservas de bandera resultaban incompatibles con la liberalización expuesta en aquéllos. Tampoco las primas al desguace que se habían arbitrado tuvieron la acogida esperada dada la recuperación económica y la consiguiente revalorización de los activos.

El 28 de mayo de 1987 la Comisión Delegada para Asuntos Económicos decide modificar y revisar el Plan de Flota con el objeto de recuperar competitividad en el nuevo marco europeo. En octubre de 1988 se constituye la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad de la Marina Mercante (SEPVMM) que estudiaría los planes estratégicos²³ o de viabilidad presentados por las empresas. Para acceder a las ayudas estatales²⁴ las empresas deberían presentar un plan estratégico a 5 años y realizar una aportación económica al menos igual a la de la Administración.

En dicho contexto se han desenvuelto las dos empresas de transporte marítimo del grupo INI, la Compañía Trasatlántica Española y la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, que operan respectivamente, en el sector de líneas regulares y en régimen tramp, tanto en operaciones transoceánicas como de cabotaje.

La participación accionarial del Instituto Nacional de Industria en el sector del transporte marítimo es tan antigua como el propio Instituto²⁵, ya que Elcano se incorpora a dicho organismo en 1942. El control del INI sobre Elcano ha sido directo y total; al contrario, su participación en Trasatlántica es más reciente

²³ El plazo para la elaboración de los planes finalizaba el 31 de diciembre de 1990.

²⁴ Contablemente las empresas las recogen en la cuenta "subvenciones en capital".

²⁵ El INI se constituye en 1941.

(1981), y afecta al 89% de la propiedad. No obstante, anteriormente habían existido vínculos entre ambas empresas, de forma que Elcano poseía la mayor parte de las acciones de Trasatlántica antes de su transferencia al grupo INI.

II. LA DEMANDA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO

1. INTRODUCCION

La importancia de conocer el comportamiento de la demanda tiene dos puntos fundamentales de concreción: por un lado el volumen de viajeros transportados por el precio son los ingresos de la compañía aérea, y por consiguiente, un ingrediente fundamental en la salud financiera de la empresa; por otro lado, la demanda esperada determina la necesidad de expandir o reducir la capacidad ofrecida, y es por tanto la base de la planificación de la inversión.

El análisis de la demanda de servicios de transporte²⁶ puede realizarse globalmente, si entendemos el sistema de transporte como un todo, o también puede considerar un modo en particular, tal como pretendemos en este caso con la demanda en transporte aéreo. Tratamos aisladamente la demanda de servicios aéreos y los ingresos que éstos generan para el caso de la única compañía de bandera (junto con su filiales) que realiza vuelos regulares en España, "Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.".

Dentro del mercado aéreo podemos distinguir dos grandes segmentos: el pasaje y la carga. El tráfico de pasajeros, a su vez, se realiza básicamente por dos motivos, negocios u ocio. La diferencia fundamental entre ambos tipos de clientes radica en que en el primer caso es la empresa a la que pertenece el pasajero la que paga por el viaje, mientras que en el último es el propio pasajero el que soporta el pago. Además los vuelos charter absorben una gran proporción del mercado de ocio, mientras que los viajeros del segmento negocios prefieren los vuelos regulares. Estas dos grandes categorías pueden ser subdivididas, es el caso, por ejemplo, del mercado de ocio que distingue a los que viajan por vacaciones y los que viajan para

²⁶ El contenido de este apartadado está basado en las descripciones de Doganis,(1985) y de Stubbs, Tyson y Dalvi,(1984).

visitar amigos y parientes.

Finalmente una tercera subcategoría de menor importancia agrupa un conglomerado de clientes tales como estudiantes que se desplazan de su casa al lugar de estudios o viceversa, personas que viajan por motivos de salud, emigrantes, etc.

Una primera clase de carga estaría formada por la carga de emergencia y la carga de alto valor. Cuando se transporta carga de emergencia, que incluye básicamente medicinas y repuestos de maquinarias o equipos, la rapidez es el factor determinante, siendo el coste de importancia secundaria. Algo similar ocurre con la carga de alto valor, es fundamental la velocidad del transporte en la medida que reduce el tiempo en que los bienes se exponen a un posible riesgo; de igual manera que con la carga de emergencia, el coste del servicio, tiene una importancia menor. Estos requerimientos de velocidad sólo pueden ser satisfechos si el fletador opta por el transporte aéreo.

La segunda categoría incluye los bienes perecederos que deben llegar al consumidor final antes de que su vida comercial expire. En este caso el coste del transporte es más alto en relación al precio del producto, que en otros bienes en los que es posible retrasar la fecha de entrega. La mayoría de los movimientos de carga perecedera son altamente estacionales con puntas muy marcadas de corta duración a las que siguen largos períodos en los que la demanda llega incluso a desaparecer.

Una última categoría la forman los bienes no perecederos, en este caso el alto coste del transporte es compensado por ahorros en otros elementos como seguros, handling²⁷ o reducción de roturas y pérdidas.

La anterior clasificación resulta muy útil cuando se procede a

²⁷ Conjunto de servicios que se prestan en tierra, tales como información, facturación y manejo de equipajes, limpieza y suministro de aviones, etc.

estimar el comportamiento futuro de la demanda. El conocimiento de las características socio-económicas de los consumidores puede facilitar también la segmentación del mercado, como base para establecer estructuras tarifarias discriminatorias.

La carga resulta mucho más heterogénea que el pasaje. Esta heterogeneidad además de suponer un problema de marketing, plantea dificultades de medida. No hay una unidad estandar de carga o cualquier otra unidad de espacio como puede ser el asiento. Además la capacidad de carga de un avión está limitada por el peso y el volumen de las mercancías. Si las tarifas se establecen por pesos se corre el riesgo de agotar la capacidad volumétrica antes que la de tonelaje.

Una característica diferenciadora radica en el tipo de desplazamientos, mientras que los pasajeros realizan generalmente vuelos de ida y vuelta, la carga claramente no, de lo que se desprende la existencia de considerables desequilibrios en las rutas, siendo lo corriente encontrar tráficos muy densos en una sólo dirección. Estos desequilibrios son particularmente graves cuando se trata de servicios exclusivos de carga que no cuentan con la posibilidad de compensar los ingresos con las ventas de pasaje.

Como en muchas industrias de transporte, la demanda de servicios aéreos se caracteriza por su estacionalidad, aunque los períodos "puntas" y "valles" también se produzcan diaria y semanalmente. El problema es cómo asegurar la utilización de la capacidad "punta" en los períodos "valle", especialmente si consideramos que la intensidad de las "puntas" y "valles" varía por rutas y áreas geográficas.

Las "puntas" diarias y semanales dependen en gran medida del horario de trabajo vigente y de los días considerados laborables. Así el segmento de negocios demanda un superior número de servicios a primera hora de la mañana y de la tarde, y con mayor intensidad los lunes y viernes, mientras que el segmento de ocio

es el responsable de las "puntas" de demanda los fines de semana sobre todo durante la estación "punta".

No obstante estos desequilibrios diarios y semanales suponen un problema menor, ya que la mayor parte de las compañías aéreas disponen de suficiente flexibilidad en sus operaciones para hacer uso de la capacidad excedentaria en los períodos "valle" del día y de la semana. Son las "puntas" estacionales, muy marcadas en el caso de las compañías charter, las que imponen los mayores costes.

La demanda de viajeros en transporte aéreo depende de un conjunto de variables. Entre ellas cabe destacar un primer grupo relacionado con la oferta que engloba la frecuencia y la velocidad del servicio, la disponibilidad de plazas, los tiempos de llegada y salida y el número de escalas; un segundo conjunto influenciado por las características de cada ruta particular recoge el atractivo turístico de los destinos, las conexiones históricas y culturales entre los mercados servidos, los movimientos de población y las tasas de cambio. Por último depende igualmente de una serie de factores generales, de los cuales la renta del consumidor y el precio son los más importantes.

La renta del consumidor no sólo explica el comportamiento de la demanda para el modo elegido, sino que también determina la propia elección entre los tres grandes modos de transporte: aéreo, marítimo y terrestre en aquellos trayectos en que existen posibilidades de sustitución. No obstante, la renta del viajero resulta irrelevante si tratamos el mercado de negocios, ya que, tal como hemos indicado, es la empresa la que asume el gasto del viaje.

El precio del viaje es también un factor determinante del comportamiento de la demanda. Dicho precio forma parte de lo que en economía del transporte se denomina "coste generalizado", que incluye también el tiempo invertido en el desplazamiento.

Consecuentemente, el impacto que posibles cambios de tarifas tengan sobre la demanda, estará limitado si este precio supone sólo una pequeña proporción del total del coste generalizado del desplazamiento.

2. EVOLUCION DE LA DEMANDA DE IBERIA²⁸

De acuerdo con la clasificación de las redes de Iberia que aparece en el cuadro 1, vamos analizar la evolución de la demanda de manera desagregada, distinguiendo los mercados en los que la compañía opera.

CUADRO Nº 1

EL MERCADO DE LA COMPAÑIA IBERIA

Gran Red Mundial	Gran Red Internacional	Gran Red Europa
		Gran Red Transatlántica
		Gran Red Africa
		Gran Red Extremo Oriente
	Gran Red Nacional	Red Servicios Peninsulares
		Redes con Canarias
		Red Península-Baleares
		Red Intercanarias
		Otras Redes

²⁸ Las magnitudes de tráfico e ingresos a las que se hace referencia en este apartado, se especifican en el anexo de la presente sección (II).

2.1. Gran Red Mundial²⁹

El total de pasajeros transportados en la red de líneas de Iberia experimenta los mayores incrementos en los primeros años del período analizado, luego el crecimiento se amortigua volviendo a aumentar a mediados y finales de los sesenta. Si en 1965 se superan los dos millones de pasajeros, cuatro años más tarde esta cifra se duplica. En los setenta el crecimiento es más moderado, culminando en los ochenta con un ritmo de aumento más modesto e incluso experimentándose pequeñas disminuciones. La explicación de este fenómeno debe contemplar tres aspectos: la dificultad para crecer cuando los mercados se saturan, la situación de crisis económica de gran parte de los sectores donde opera tradicionalmente Iberia, y la importante subida de tarifas experimentada durante 1980 y 1981.

Si el año 1980 fue calificado como el peor de toda la historia de la aviación comercial, el año 1981 se considera como el segundo año catastrófico consecutivo. La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) evaluaba las pérdidas colectivas de sus miembros para este último año en aproximadamente 2100 millones de dólares. Estos resultados eran consecuencia de los efectos de la situación de crisis económica mundial con elevadas tasas de inflación, demanda débil y altos índices de paro, además del efecto adicional de una revaluación del dólar que incidió negativamente en los precios del combustible y en el reembolso de los créditos negociados en esta moneda.

La evolución de la variable pasajeros-km no siempre se corresponde con la de la variable pasajeros, incluso puede ocurrir que una aumente y la otra disminuya, tal como sucede en los primeros años de los ochenta. Esta aparente contradicción se explica por el hecho de que la disminución real del número de pasajeros se localiza en redes con longitud del viaje menores, mientras que en el resto de las redes, con mayores longitudes,

²⁹ Ver cuadro 6.

se producen disminuciones inferiores e incluso aumentos, lo que en última instancia determina que los trayectos medios por pasajero acaben aumentando.

El crecimiento en los ingresos de pasaje también se amortigua a lo largo el período, siendo significativo destacar el menor incremento de los mismos durante el año 1979 y últimos ochenta. La causa del modesto crecimiento de los ingresos radica en los propios cambios de demanda, o como ocurre en 1986, en la caída en los precios medios, causada básicamente por el bajo tipo de cambio del dólar. Interesa igualmente destacar el fuerte aumento que se registra en 1980 debido a la subida de tarifas.

Si consideramos las tarifas en términos reales observamos que para la mayoría de los años éstas permanecen inalteradas o disminuyen, registrándose dos únicos incrementos en 1980 y 1981. Este cambio de actitud en la política tarifaria de la empresa para dichos años, obedece a un intento de compensar los continuos aumentos en el precio de los combustibles. Si en 1979 el precio medio del keroseno era de 11.08 ptas/litro, durante 1980 alcanza un promedio de 21.27 ptas/litro, lo que supone un aumento relativo próximo al 92%.

Tal como hemos indicado la Gran Red Mundial se desglosa en otras dos grandes redes: Internacional y Nacional. El peso e importancia de las mismas se indica en el cuadro 2.

A la vista del mismo podemos afirmar que los mayores ingresos se obtienen en la red Internacional, a pesar de que es en la Nacional donde se transportan más pasajeros.

2.2. Gran Red Internacional³⁰

El incremento espectacular de viajeros transportados se produce durante la década de los sesenta en los que la demanda se

³⁰ Ver cuadros 7,8,9,10 y 11.

CUADRO Nº 2

EL MERCADO MUNDIAL

Gran Red Mundial	Gran Red Internacional
	1971: (42 ; 74)
	1980: (37 ; 65)
	1989: (47 ; 71)
	Gran Red Nacional
	1971: (58 ; 26)
1980: (63 ; 35)	
1989: (53 ; 29)	

Nota: Entre paréntesis, en primer lugar pasajeros, y en segundo ingresos de pasaje, expresados en porcentajes de la red mundial para distintos años.
Fuente: Memorias Iberia.

multiplica por diez, siendo 1967 el año en que se transporta por primera vez más de un millón de pasajeros internacionales. La explicación de tal fenómeno viene dada por el boom turístico de la época.

Durante los años setenta continúa el crecimiento de la variable pasajeros, aunque a menor ritmo que en los sesenta. En esta década, la demanda crece en algo más del doble. A su vez, los pasajeros-km sufren un aumento similar, de lo que se deduce que la longitud media de los trayectos no experimenta variación.

El ritmo de crecimiento es modesto en la década de los ochenta si se toma la variable pasajeros como expresión de la demanda (aumento de un 38%), sin embargo el crecimiento en la longitud de los trayectos, sobre todo a partir de la inauguración de la red Extremo Oriente en 1986, justifica el cambio experimentado por la variable pasajeros-km que crece en un 61%.

La no correspondencia de los incrementos de demanda y de los ingresos de pasaje que se multiplican por algo más de veinte, explica el crecimiento observado de los precios en términos corrientes, crecimiento que se acentúa a finales de los setenta y sobre todo principios de los ochenta.

Sin embargo, si prescindimos del fenómeno inflacionista se observa un comportamiento de los precios similar al del mercado mundial, destacando de nuevo las subidas de los años 1980 y sobre todo 1981. Interesa destacar, asimismo, dos importantes caídas de tarifas reales en 1979 y 1986 influidas por la constante revaluación de la peseta frente al dólar.

Atendiendo a la clasificación realizada de las redes, el peso relativo de las cuatro grandes internacionales aparece en el cuadro 3.

Para 1989 la mayoría de los pasajeros se transportan en la red Europea, que genera el 57% de los ingresos. Le sigue en importancia la red Transatlántica, que con el 18% del total de pasajeros genera el 35% de los ingresos. Las redes Africana y Extremo Oriente tienen escasa importancia en lo que se refiere a las variables consideradas.

Si analizamos la red Europea se observa una tendencia creciente para el período estudiado en todas las variables de demanda e ingresos corrientes. Sin embargo se registra un fuerte descenso en el número de pasajeros para los años 1980 y 1983, causado en ambos casos por el fuerte incremento de las tarifas, aunque la contracción en la demanda para 1983 fue común a todos los países con las excepciones de Reino Unido y Dinamarca. Igualmente se observa una pequeña disminución de pasajeros e ingresos en 1989 que, sin embargo, debe ser considerada con precaución debido al cambio de criterio adoptado en la agrupación de las redes. Los trayectos medios por pasajero, a su vez, crecen en un 9%, superando escasamente los 1000 kilómetros. También es ésta la red más cara para todos los años.

CUADRO Nº 3

EL MERCADO INTERNACIONAL

Gran Red Internacional	Gran Red Europa
	1971: (79 ; 51)
	1980: (82 ; 57)
	1989: (77 ; 57)
	Gran Red Transatlántica
	1971: (20.4 ; 47)
	1980: (17 ; 40)
	1989: (18 ; 35)
	Gran Red Africa
	1971: (0.6 ; 2)
	1980: (1 ; 3)
	1989: (4 ; 3)
	Gran Red Extremo Oriente
	1971: No se operaba esta red.
	1980: No se operaba esta red.
1989: (1 ; 5)	

Nota: Entre paréntesis, en primer lugar pasajeros, y en segundo ingresos de pasaje, expresados como porcentajes de la red Internacional para distintos años.

Fuente: Memorias Iberia.

En la red Transatlántica el crecimiento de las variables es casi generalizado, aunque se registran igualmente algunos altibajos. Así el número de pasajeros cae de forma importante en los años 1975 y 1976. El retroceso en ambos años es imputable especialmente al tráfico con Argentina, Canadá, EE.UU. y Brasil. En este último país se arbitraron una serie de medidas para proteger su balanza de pagos, una de ellas orientada a disuadir

a los residentes de viajar al extranjero. Influyó asimismo la paralización de la ruta de Madrid a México a finales de 1975. También se producen descensos en el tráfico con Cuba, Guatemala y Perú. En el año 1976 hemos de considerar adicionalmente una importante subida del ingreso medio justificada por la devaluación de la peseta frente al dólar. Los ingresos totales de pasaje crecen si consideramos la totalidad del período, no obstante se produce una importante caída en los mismos durante 1986 debido al bajo tipo de cambio del dólar, que hace disminuir los precios en ese año y siguientes. Las tarifas bajan también en los primeros setenta como consecuencia de una mayor utilización de tarifas promocionales, e igualmente, por el cambio desfavorable del dólar, siendo esta red para casi todo el período la más barata en términos de pesetas por pasajero-km. El trayecto medio por pasajero crece un 38% en todo el período considerado, acercándose en la actualidad a los 7000 kilómetros.

La red Africana, contrariamente al resto, no ve crecer todas las variables. En este caso, y a pesar del incremento global de demanda, los trayectos medios por pasajero descienden continuamente como consecuencia de la realización de trayectos cada vez más cortos. Hay que contemplar, en este sentido, el trasvase desde la red Europea de las líneas de Africa del Norte en 1989. Es la cancelación de vuelos a Libia y Sudáfrica de julio a noviembre de 1986, y a Kenia y Africa del Sur en 1987, junto con la crisis que sufre la zona lo que explica las fuertes caídas de la demanda y los ingresos en dichos años. Las tarifas en términos reales experimentan el mayor aumento en 1987, compensando en parte la fuerte caída de ingresos. Asimismo ésta es la segunda red más cara. Los altos números de pasajeros e ingresos alcanzados para 1989 deben de considerarse dentro del contexto de cambio de criterio en la agrupación de las redes.

En la red Extremo Oriente, a pesar de ser de reciente creación, podemos observar una cierta amortiguación en el crecimiento de la demanda y los ingresos, demanda que se contrae en 1988 por la fuerte subida de tarifas, siendo sin embargo, la segunda red más

barata después de la Transatlántica. No obstante, las cifras comparadas de 1986 y 1987 deben interpretarse con precaución, ya que no se trata de períodos de igual duración. Los trayectos medios por pasajero son los mayores de todas las redes, creciendo para los cuatro años que se analizan en un 14%.

2.3. Gran Red Nacional³¹

El número de pasajeros transportados en la red Nacional crece casi de forma continua hasta 1979, año en el que se superan los nueve millones de pasajeros, registrándose los mayores aumentos entre los años 1969 y 1970, lo que refleja el crecimiento económico y la consiguiente utilización de un modo de transporte de alta elasticidad demanda-renta.

No obstante, entre los años 1979 y 1989 la cifra de pasajeros transportados cae en un 15%. La justificación de tal fenómeno habrá que buscarla en el notable incremento de las tarifas interiores, sobre todo las revisadas en 1980 y 1981, en la propia situación de crisis económica de los primeros ochenta y en el aumento del poder competitivo de los transportistas charter. No obstante, se observa cierta recuperación durante los años 1985 y 1986 causada básicamente por el incremento del tráfico en la red de servicios Peninsulares, las redes con Canarias, la red Península-Baleares y la red Inter Canarias. Esta fase de incremento de la demanda continúa en 1987, aunque de forma más atenuada, localizándose el crecimiento en la primera y última red mencionadas para los años anteriores. Para 1988 el número de pasajeros transportados disminuye en un porcentaje cercano al 3%, lo que debe ser considerado dentro del proceso de transferencia de redes a la filial Aviaco en noviembre del año anterior. De este modo, la recuperación de la demanda continúa en 1989, con la única excepción de la red Península-Baleares que en pasajeros-Km transportados disminuye un 21%; adicionalmente debe considerarse la absorción por parte de Binter Canarias de

³¹ Ver cuadros 12 y 13.

producción procedente de Iberia en la red Intercanarias desde marzo de ese año.

Paralelamente, y para el agregado nacional, los ingresos de pasaje crecen de forma continua pero amortiguadamente. Los trayectos medios por pasajero también aumentan aunque muy lentamente, registrándose a lo largo de todo el período que se considera, un incremento del 37% y acercándose en la actualidad a una longitud media de 600 kilómetros.

La trascendencia de las distintas redes nacionales se indica en el cuadro 4.

Son los servicios Peninsulares y con Canarias los más importantes en términos de pasajeros-km transportados. Sin embargo, sólo las líneas Peninsulares proporcionan, tanto para 1980 como para 1981, más de la mitad de los ingresos de la red Nacional.

Las redes Península-Baleares e Intercanarias son para 1989 de similar importancia, aunque con mucha menor influencia sobre el total nacional. A su vez las conexiones Interbaleares y Península-Melilla tienen escasa trascendencia en lo referente a las variables analizadas.

Las líneas interiores siguen, en general, el mismo patrón de comportamiento que el total nacional para la variable pasajeros-km. Es decir, importante caída durante la última década, aunque para los últimos años en los servicios Peninsulares, la red Intercanarias y Otras redes se observe cierta tendencia creciente, registrándose el mínimo valor en el año 1984, destacando el bajo crecimiento del P.I.B. (1.8%), y las cancelaciones originadas por la conflictividad laboral en dicho año. La excepción la constituye las redes con Canarias que en todo el período experimentan un crecimiento del 34% en el número de pasajeros-km. Este comportamiento diferenciado obedece a la inexistencia de modos de transporte competitivos que cubran dichas rutas.

CUADRO Nº 4
EL MERCADO NACIONAL

Gran Red Nacional	Red Servicios Peninsulares
	1980: (46.5 ; 58)
	1989: (42.5 ; 54)
	Redes con Canarias
	1980: (40 ; 26)
	1989: (46.5 ; 31)
	Red Península-Baleares
	1980: (7.5 ; 9.5)
	1989: (5 ; 6.5)
	Red Inter Canarias
	1980: (5 ; 5)
	1989: (5 ; 7)
	Otras Redes
	1980: (1 ; 1)
1989: (0.7 ; 1)	

Nota: Entre paréntesis, en primer lugar pasajeros-km, y en segundo ingresos de pasaje, como porcentajes de la red Nacional para los años 1980 y 1989.
Fuente: Iberia

No obstante la caída casi generalizada de la demanda, los ingresos de pasaje en pesetas corrientes, crecen en todos los casos si consideramos el período completo, registrándose el mayor incremento en la red Inter Canarias, seguida por las redes con Canarias.

Son los incrementos experimentados por las tarifas los que logran compensar el descenso de la demanda. En todas las líneas los

precios en pesetas corrientes, a lo largo del período, al menos se triplican ; y respectivamente, en los casos particulares de la red Inter Canarias y Otras redes³², se multiplican por algo más de cuatro y de cinco. En lo que se refiere a la cuantía de las tarifas, son de nuevo las redes con Canarias las excepcionales, contando para todos los años con los precios más bajos³³. El resto de las redes tienen tarifas similares, si bien las líneas que se engloban dentro de Otras redes se distancian, para los últimos años, del comportamiento general, constituyéndose entonces como las redes más caras.

Analizando los ingresos medios en pesetas constantes se observa una tendencia creciente en todas las redes, lo que pone de manifiesto la existencia de una política de fijación de precios completamente distinta a la seguida en las redes internacionales³⁴. Para todo el período, los mayores aumentos se registran en la red Inter Canarias y Otras redes, ascendiendo respectivamente al 53% y 95%.

Si estudiamos ahora los precios deflactados para el agregado del total nacional, se observa igualmente un comportamiento diferenciado por décadas, de tal forma que en los setenta la senda de expansión del ingreso medio es descendente, tendiendo a estabilizarse en los ochenta; sobresale, en esta ocasión, el fuerte incremento experimentado entre finales de aquéllos y principios de éste.

³² Para los residentes de Canarias y Baleares el Estado subvenciona el 10% de la tarifa en los servicios intra-archipiélago.

³³ A considerar el descuento del que los residentes canarios disfrutaban en esta ruta, que en la actualidad alcanza el 33% de la tarifa, y es subsidiado por el Estado.

De forma similar, los residentes de las islas Baleares pueden acceder a un descuento del 25% en sus desplazamientos a la Península.

³⁴ Esta diferencia en la fijación de tarifas por grandes redes de transporte se deriva de las estructuras de mercados respectivas, así como de la existencia de un diferencial de inflación desfavorable para España. Así en el segmento internacional las tarifas no pueden seguir el ritmo de la inflación española si Iberia quiere mantener su cuota de mercado.

3. EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS³⁵

El cuadro 5 especifica la distribución de la carga por redes. A la vista del mismo se observa que es la red Internacional la que más intensivamente se dedica al transporte de carga, generando igualmente los mayores ingresos. Dentro de ésta, es la Europea la que más toneladas transporta, seguida de la Transatlántica que tiene, no obstante, los mayores ingresos de carga. Las redes Africana y Extremo Oriente representan una pequeña proporción sobre el total internacional.

Dentro del total de ingresos de tráfico, la carga supone para 1989 el 12% , cuantía muy similar a los ingresos por servicios de handling.

En la red Internacional la demanda de carga crece casi de forma continua destacando, no obstante, la fuerte caída en el número de toneladas para 1979, siendo la carga internacional la categoría de tráfico que más acusa las consecuencias de la recesión económica en dicho año. Dicha tendencia creciente pierde intensidad a lo largo del período, aunque para el último año se detecte cierta recuperación. Si se analiza la demanda a partir de la variable toneladas-km la tendencia del crecimiento interanual es similar a la del número de toneladas transportadas.

Existen , sin embargo, variaciones con distinto signo para algunos años, ya que, tal como se señaló para el caso del pasaje, se ha de considerar dónde se producen los cambios de demanda, si en las redes con mayores longitudes de ruta, o en las de menor longitud.

Los trayectos medios siguen una trayectoria ascendente alcanzando valores siempre superiores a la media correspondiente al pasaje internacional, y así para 1987 se acerca a los 4000 Kilómetros. Se manifiesta así la alta competitividad del modo

³⁵ Ver cuadros 14 y 15.

CUADRO Nº 5

EL MERCADO DE CARGA

Gran Red Mundial		Gran Red Europa (51 ; 30)
		Gran Red Transatlántica (42 ; 53.5)
	Gran Red Internacional (66 ; 82)	Gran Red Africa (3 ; 3)
		Gran Red Extremo Oriente (4 ; 13.5)
	Gran Red Nacional (34 ; 18)	

Nota: Entre paréntesis, en primer lugar toneladas transportadas, y en segundo ingresos de carga como porcentajes de la red en que se engloban para 1989. Fuente: Memorias de Iberia.

aéreo cuando se trata de cubrir largas distancias, en mayor medida si la carga es de emergencia, perecedera o muy frágil.

Si los ingresos en pesetas constantes casi se duplican durante la década del setenta, en los ochenta este crecimiento se reduce hasta el 32% , y ello a pesar de que el ingreso medio real disminuya un 42% a lo largo de todo el período, y que sea en la primera década donde se registre la mayor intensidad en el descenso. Dichos ingresos presentan una evolución, en lo que al signo de la variación interanual se refiere, casi paralela al número de toneladas transportadas, de esta forma se repite la fuerte caída del valor correspondiente al año 1979. Igualmente

el mayor crecimiento se produce para 1977, año en que se aumenta la oferta de vuelos dedicados exclusivamente al tráfico de carga, persiguiendo igualmente un mayor aprovechamiento de la capacidad de bodega de los aviones mixtos de pasaje y carga, y se crean cadenas de vuelos de fletamiento entre España y diversos destinos de Africa y Próximo Oriente, así como entre las Islas Canarias y Holanda.

Si analizamos el movimiento de carga realizado por Iberia en la red Nacional, se detecta una pauta de comportamiento similar a la del pasaje, es decir, crecimiento interanual importante en los setenta, alcanzándose la máxima demanda en 1980 si nos referimos a la variable toneladas y en 1979 si se trata de toneladas-km transportadas. A partir de entonces la caída de la demanda es patente, de forma que entre 1980 y 1984 las toneladas transportadas se reducen un 21% ,no obstante para los últimos ochenta la pérdida se amortigua, disminuyendo entre este último año y 1989 un 3.6% , y así para el final del período analizado parece iniciarse una fase de recuperación.

De la comparación de las variaciones interanuales en las dos variables de demanda consideradas se deduce la evolución de los trayectos medios, que experimentan algunas disminuciones en los años 1972 y 1973 para crecer de forma continua a partir de entonces y con mayor vigor durante la pasada década, alcanzando los 900 Km en 1987 y superando, al igual que ocurría en la red Internacional, la longitud de los trayectos medios para el segmento de pasaje.

Los ingresos de carga aumentan de forma continua si los medimos en pesetas corrientes, aunque el ritmo de crecimiento medio interanual a partir a de 1983 pasa de ser del 22.6% al 10.4% .Si los ingresos se expresan en pesetas de 1970, tales porcentajes pasarían del 8.3% al 4% .La mayor intensidad del crecimiento hasta los primeros ochenta obedece a causas diferenciadas por década, de esta forma el aumento en los setenta viene determinado en gran medida por los aumentos de demanda, mientras que en los

primeros ochenta son los incrementos de tarifas lo que lo justifica, de hecho las subidas reales de ingresos medios se localizan fundamentalmente en la última década, sobre todo en 1981 y 1982, mientras que en los primeros años estudiados éstos disminuyen para casi todos los casos.

Con la intención de adecuar el aparato productivo a las peculiaridades de cada segmento se constituyen dos sociedades comercializadoras de carga, Cargosur, s.a. y la Compañía Auxiliar al Cargo Express, s.a.(CACESA) que inician sus actividades en 1988, siendo su objeto social respectivamente el transporte de mercancía y el desarrollo del sector de carga urgente.

4. ANEXO: DESCRIPCION DE LAS MAGNITUDES UTILIZADAS

El análisis de la demanda en transporte implica la utilización de ciertas magnitudes de tráfico específicas. Si nos ocupamos de la demanda de pasaje en aéreo, podemos utilizar el concepto absoluto de pasajeros transportados, que nos indicaría el número de individuos que han utilizado el transporte aéreo en sus desplazamientos; o podemos optar por una magnitud que considera la distancia recorrida por los pasajeros, como es el concepto de pasajeros-kilómetro transportados, que incluye los kilómetros que recorren todos los pasajeros transportados, y por tanto no debe confundirse con el trayecto medio por pasajero.

Considere el caso de un trayecto sin escalas de 500 Km. y una demanda de pasaje de 300 individuos, el valor de la variable pasajeros-km para dicho trayecto resultaría de:

$$500*300=150.000$$

Si hubiera alguna escala, por ejemplo a 200 km. del origen, en la que se bajaran la mitad de los pasajeros, el cálculo sería como sigue:

$$200*150= 30.000$$

$$500*150= \underline{75.000}$$

$$105.000$$

Para tratar la demanda global, se agregarían todos los trayectos.

La ventaja de la variable pasajeros-km es evidente: incorpora longitud del trayecto y número de pasajeros, algo fundamental en rutas con escalas y viajes largos.

Si hablamos de demanda de carga el análisis es similar. Utilizaríamos las magnitudes de toneladas transportadas o toneladas-kilómetro transportadas, que reflejaría, por analogía con el concepto pasajeros-kilómetro transportados, los kilómetros recorridos por todas las toneladas que se transportaron. Asimismo, podríamos desglosar ambos conceptos en mercancía propiamente dicha, correo y exceso de equipaje.

En ocasiones el concepto toneladas-km puede estar referido también al pasaje y su equipaje (se asignan 90 Kg a cada pasajero más su equipaje).

Para ambos tipos de demanda distinguiríamos, respectivamente, ingresos de pasaje e ingresos de carga . El ingreso medio (que servirá como aproximación al precio) vendrá dado por:

Ingresos de pasaje / Pasajeros-km ; si es para el pasaje.

Ingresos de carga / Toneladas-km ; si es para la carga.

Por último, el trayecto medio por pasajero, resultará de dividir los pasajeros-km entre los pasajeros.

AÑO (1)	PASAJEROS (miles)		PASAJEROS-KM (millones)		TRAYECTO MEDIO (Km)		INGRESOS DE PASAJE (millones)		INGRESO MEDIO (Pts/PKT)		INGRESO MEDIO (Pts/PKT)	
	Varia- ción Interanua- l(%)	Indice	Varia- ción Interanua- l(%)	Indice	Indice	Indice	Varia- ción Interanua- l(%)	Constantes(2)	Varia- ción Interanua- l(%)	Varia- ción Interanua- l(%)	Indice	Indice
1943	13	176.9	5	200.0	385	100.0						
1944	36	63.9	15	46.7	417	108.3	11445	2.5	2.5	0.0	2.5	100
1945	59	93.2	22	122.7	373	96.9	14182	2.5	2.5	0.0	2.5	100
1946	114	20.2	49	122.7	430	111.7	17166	2.2	2.2	-4.0	2.5	100
1947	137	19.0	78	59.2	569	147.8	19411	2.1	2.1	-8.3	2.5	100
1948	153	18.4	99	26.9	607	157.7	23327	2.1	2.1	-4.5	2.5	100
1949	193	17.2	116	17.2	601	156.1	29075	2.1	2.1	0.0	2.9	116
1950	280	45.1	177	52.6	632	164.2	33610	2.0	2.0	0.0	3.3	116
1951	357	27.5	220	24.3	616	160.0	39929	2.0	2.0	0.0	3.3	132
1952	401	12.3	244	10.9	608	157.9	50670	1.9	1.9	0.0	4.2	152
1953	468	16.7	284	16.4	607	157.7	56392	2.1	2.1	0.0	4.7	168
1954	522	10.5	314	10.6	602	156.4	63925	2.0	2.0	-9.5	4.2	188
1955	577	16.6	299	4.8	518	134.5	70255	1.9	1.9	-5.3	4.7	192
1956	673	9.7	451	50.8	670	174.0	7255	1.7	1.7	-5.6	4.8	256
1957	738	9.7	482	6.9	653	169.6	94487	1.9	1.9	11.8	7.9	316
1958	749	1.5	548	13.7	732	190.1	120536	2.0	2.0	5.3	7.9	316
1959	834	11.3	615	12.2	737	191.4	139949	2.0	2.0	0.0	8.8	352
1960	953	14.3	696	13.2	730	189.6	157922	2.0	2.0	0.0	10.2	408
1961	1118	17.3	796	14.4	712	184.9	160922	2.0	2.0	0.0	11.0	440
1962	1237	10.6	1059	33.0	856	222.3	186132	2.0	2.0	0.0	11.6	464
1963	1251	1.1	1268	19.7	1014	263.4	207536	2.0	2.0	-10.0	11.2	448
1964	1679	34.2	1817	43.3	1082	276.9	208818	1.8	1.8	0.0	11.7	468
1965	2103	25.3	2242	23.4	1066	287.5	227926	1.8	1.8	-5.6	12.0	480
1966	2267	7.8	2509	11.9	1107	287.5	246628	1.7	1.7	0.0	12.4	496
*1967	2250	-0.7	2439	-2.8	1084	281.6	261082	1.7	1.7	0.0		
1968	3249	44.4	3532	44.8	1087	282.2						
1969	4411	35.8	4606	30.4	1044	271.2						
1970	5583	26.6	5563	20.8	996	258.7						
1971	6579	17.8	6758	21.5	1027	266.8						
1972	7778	18.2	7677	13.6	987	256.4						
1973	9028	16.1	9163	19.4	1015	263.6						
1974	9505	5.3	10024	9.4	1055	274.0						
1975	9844	3.6	10333	3.1	1050	272.7						
1976	10647	8.2	10607	2.7	996	258.7						
1977	12006	12.8	12000	13.1	1000	259.7						
1978	13625	13.5	13740	14.5	1008	261.8						
1979	14417	5.8	14491	5.5	1005	261.0						
1980	13843	-4.0	14836	2.4	1072	278.4						
1981	13234	-0.7	15334	3.4	1159	301.0						
1982	13144	-0.4	15948	4.0	1213	315.1						
1983	12968	-1.3	15749	-1.2	1214	315.3						
1984	12557	-3.2	16912	7.4	1347	349.9						
1985	13161	4.8	17928	6.0	1362	353.8						
1986	13646	3.7	18635	3.9	1366	354.8						
1987	14127	3.5	19502	4.7	1380	358.4						
1988	14487	2.5	20586	5.6	1421	369.1						
1989	14895	2.8	21120	2.6	1418	368.3						

(1):1943-1967 y 1986-1989 son ejercicios a 31 de Diciembre. 1968-1985 son ejercicios a 31 de Octubre.

(2):Deflactor VAB a PM del sector Transportes y Comunicaciones con base en 1970. Fuente: CEPREDE.

*1967:Este ejercicio consta solamente de 10 meses por establecerse el nuevo año financiero Noviembre-October.

Fuente: Memorias Iberia.

CUADRO N°7: GRAN RED INTERNACIONAL

AÑO (1)	PASAJEROS		PASAJEROS-KM		TRAVECTO MEDIO (Km)	INDICE	INGRESOS DE PASAJE		INGRESO MEDIO		INGRESO MEDIO		Indice
	(mltes) Interanual(%)	Variación Interanual(%)	(mlliones) Interanual(%)	Variación Interanual(%)			(mlliones) Interanual(%)	Variación Interanual(%)	(Pas/PKT) Constantes(2)	Variación Interanual(%)	(Pas/PKT) Interanual(%)	Variación Interanual(%)	
1960	172	21.5	3516	17.5	1853	100.0	8690	21.1	2.5	2.5	0.0	2.5	100
1961	209	44.0	4133	22.4	1851	99.9	10523	20.0	2.5	2.5	0.0	0.0	100
1962	301	28.2	5060	12.0	1847	99.7	12627	10.9	2.2	2.2	-8.3	0.0	100
1963	386	51.8	5665	19.5	1783	96.2	14002	15.7	2.0	2.0	-9.1	-4.0	96
1964	804	37.2	6772	11.0	1795	96.9	16206	24.4	2.0	2.7	0.0	12.5	108
1965	979	21.8	7516	1.3	1821	98.3	20157	15.0	1.9	3.0	-5.0	11.1	120
*1967	1082	10.5	7615	-2.6	1843	99.5	23185	14.6	2.0	3.6	-5.0	20.0	144
1968	1406	29.9	8301	11.9	1820	98.2	26560	28.9	1.8	4.1	-5.0	13.9	164
1969	1897	34.9	9328	12.4	1818	98.1	34242	24.6	1.8	4.6	-5.3	12.2	184
1970	2233	17.7	9671	3.7	1879	101.4	42678	7.5	1.6	4.7	-11.1	2.2	188
1971	2739	22.7	9671	5.5	1866	100.7	45898	33.7	1.7	6.0	6.2	27.7	240
1972	3177	16.0	10200	7.7	1997	107.8	61353	34.2	1.9	7.5	11.8	25.0	300
1973	3772	18.7	10985	6.9	2038	110.0	82330	19.2	1.9	8.4	0.0	12.0	336
1974	4127	9.4	11738	-2.2	2149	116.0	98165	13.9	1.9	9.7	0.0	15.5	388
1975	4131	0.1	12482	8.7	2215	119.5	136602	22.1	2.0	10.9	5.3	12.4	436
1976	4076	-1.3	13716	9.9	2284	123.3	153046	12.0	1.9	11.2	-5.0	2.8	448
1977	4656	12.0	14208	2.7	2303	124.3	149376	-2.4	1.7	10.5	-10.5	-6.2	420
1978	4965	8.7	15011	5.7	2328	125.6	161736	8.3	1.7	10.8	0.0	2.9	432
1979	5184	4.4	16180	7.8	2307	124.5	178414	10.3	1.6	11.0	-5.9	1.9	440
1980	5107	-1.5	16448	1.7	2332	125.8	186044	4.3	1.6	11.3	0.0	2.7	452
1981	5390	5.5											
1982	5530	2.6											
1983	5343	-3.4											
1984	5634	5.4											
1985	6005	6.6											
1986	6170	2.7											
1987	6448	4.5											
1988	7014	8.8											
*1989	7052	0.5											

(1):1960-1967 y 1986-1989 son ejercicios a 31 de Diciembre. 1968-1985 son ejercicios a 31 de Octubre.

(2):Deflactor VAB a PM del sector Transportes y Comunicaciones con base en 1970. Fuente: CEPREDE.

*1967:Este ejercicio consta solamente de 10 meses por establecerse el nuevo año financiero Noviembre-October.

*1989: Se altera el criterio de agrupación. Se adopta criterio IATA.

Fuente: Memorias Iberia.

CUADRO N°8: GRAN RED EUROPEA(3)

AÑO (1)	PASAJEROS		PASAJEROS-KM		TRAYECTO MEDIO		INGRESOS DE PASAJE		INGRESO MEDIO		INGRESO MEDIO	
	(mltes)	Variación Interanual(%)	(mltiones)	Variación Interanual(%)	(Km)	Indice	(mltiones)	Variación Interanual(%)	(Ptsas/PKT)	Variación Interanual(%)	(Ptsas/PKT)	Variación Interanual(%)
1970	1777		1863		1048	100.0	6432		2.9		2.9	
1971	2160	21.6	2222	19.3	1029	98.2	7488	16.4	2.9	0.0	3.0	3.4
1972	2492	15.4	2524	13.6	1013	96.7	8818	17.8	2.7	-6.9	3.0	103.4
1973	2984	19.7	2928	16.0	981	93.6	11108	26.0	2.8	3.7	3.4	103.4
1974	3318	11.2	3247	10.9	979	93.4	12778	15.0	2.7	-3.6	3.8	117.2
1975	3390	2.2	3392	4.5	1001	95.5	14750	27.7	2.7	3.7	4.4	131.0
1976	3366	-0.7	3380	-0.4	1004	95.8	18829	15.4	2.8	-3.6	4.9	151.7
1977	3794	12.7	3820	13.0	1007	96.1	23636	27.7	2.7	-7.4	5.5	169.0
1978	4132	8.9	4298	12.5	1040	99.2	26672	12.8	2.5	-8.0	5.9	189.7
1979	4331	4.8	4559	6.1	1053	100.5	34607	29.8	2.3	17.4	7.7	203.4
1980	4167	-3.8	4505	-1.2	1081	103.1	44782	29.4	2.7	0.0	9.5	265.5
1981	4373	4.9	4725	4.9	1081	103.1	52025	16.2	2.7	7.4	10.6	327.6
1982	4374	0.0	4917	4.1	1124	107.3	59907	15.2	2.9	7.4	12.8	365.5
1983	4199	-4.0	4694	-4.5	1118	106.7	77731	16.4	2.8	-3.4	14.3	441.4
1984	4336	3.3	4866	3.7	1122	107.1	69722	11.5	2.6	-7.1	14.6	503.4
1985	4664	7.6	5335	9.6	1144	109.2	81829	5.3	2.5	-3.8	14.5	500.0
1986	4845	3.9	5648	5.9	1166	111.3	94519	15.5	2.6	4.0	15.7	541.4
1987	5018	3.6	6038	6.9	1203	114.8	106939	13.1	2.5	-3.8	16.3	562.1
1988	5511	9.8	6572	8.8	1193	113.8	105028	-1.8	2.4	-4.0	16.9	582.8
*1989	5416	-1.7	6204	-5.6	1145	109.3						

(1):1970-1985 son ejercicios a 31 de Octubre y 1986-1989 son ejercicios 31 de Diciembre.

(2):Definitor VAB a PM del sector Transportes y Comunicaciones con base en 1970. Fuente: CEPREDE.

(3):Incluye la red Oriente Medio. Esta red aparece en la memoria-86.
*1989: Se altera el criterio de agrupación. Se adopta criterio IATA que excluye Africa del Norte trasladado a la red Africana.
Fuente: Memorias Iberia.

CUADRO N°9: GRAN RED TRANSATLANTICA

AÑO (1)	PASAJEROS		PASAJEROS-KM		TRAYECTO MEDIO (Km)	Indice	INGRESOS DE PASAJE		INGRESO MEDIO		INGRESO MEDIO	
	(mltes)	Variación Interanual(%)	(mltiones)	Variación Interanual(%)			(mltiones)	Variación Interanual(%)	(Ptsas/PKT)	Variación Interanual(%)	(Ptsas/PKT)	Variación Interanual(%)
1970	440		2171		4934	100.0	5028		2.3		2.3	
1971	562	27.7	2727	25.6	4852	98.3	5902	17.4	2.1	-8.7	2.2	-4.3
1972	668	18.9	3028	11.0	4533	91.9	6222	5.4	1.9	-9.5	2.1	-4.5
1973	768	15.0	3707	22.4	4827	97.8	7046	13.2	1.6	-15.8	1.9	-9.5
1974	781	1.7	4074	9.9	5216	105.7	8526	21.0	1.5	-6.3	2.1	10.5
1975	702	-10.1	3993	-2.0	5688	115.3	8705	2.1	1.4	-6.7	2.2	4.8
1976	657	-6.4	3806	-4.7	5793	117.4	11002	26.4	1.6	14.3	2.9	31.8
1977	713	8.5	4226	11.0	5927	120.1	14354	30.5	1.6	0.0	3.4	17.2
1978	776	8.8	4781	13.1	6161	124.9	17737	23.6	1.5	-6.3	3.7	8.8
1979	794	2.3	4859	1.6	6120	124.0	17923	1.0	1.3	-13.3	3.7	0.0
1980	862	8.6	5369	10.5	6229	126.2	24641	37.5	1.3	0.0	4.6	24.3
1981	936	8.6	5904	10.0	6308	127.8	34978	42.0	1.5	15.4	5.9	256.5
1982	1047	11.9	6329	7.2	6045	122.5	42521	21.6	1.5	0.0	6.7	291.3
1983	1000	-4.5	6192	-2.2	6192	125.5	47127	10.8	1.5	0.0	7.6	330.4
1984	1132	13.2	7253	17.1	6407	129.9	60769	28.9	1.5	0.0	8.4	365.2
1985	1173	3.6	7610	4.9	6488	131.5	68904	13.4	1.6	6.7	9.1	395.7
1986	1154	-1.6	7625	0.2	6608	133.9	59798	-13.2	1.3	-18.8	7.8	-14.3
1987	1280	10.9	7960	4.4	6219	126.0	58479	-2.2	1.1	-15.4	7.3	-6.4
1988	1359	6.2	8576	7.7	6311	127.9	61761	5.6	1.0	-9.1	7.2	-1.4
1989	1277	-6.0	8707	1.5	6818	138.2	65528	6.1	1.0	0.0	7.5	4.2

(1):1970-1985 son ejercicios a 31 de Octubre y 1986-1989 son ejercicios 31 de Diciembre.

(2):Deflactor VAB a PM del sector Transportes y Comunicaciones con base en 1970. Fuente: CEPENDE.

Fuente: Memorias Iberia.

CUADRO Nº10: GRAN RED AFRICANA

AÑO (1)	PASAJEROS		PASAJEROS-KM		TRAYECTO MEDIO (Km)	Indice	INGRESOS DE PASAJE		INGRESO MEDIO		INGRESO MEDIO	
	(mltes)	Variación Interanual(%)	(mltiones)	Variación Interanual(%)			(mltiones)	Variación Interanual(%)	(Pasaj/PKT)	Variación Interanual(%)	(Pasaj/PKT)	Variación Interanual(%)
1970	16		99		6188	100.0	288		2.5		2.6	100.0
1971	18	12.5	111	12.1	6167	99.7	292	1.4	2.3	-8.0	2.6	0.0
1972	17	-5.6	113	1.8	6647	107.4	341	16.8	2.1	-8.7	2.5	-3.8
1973	20	17.6	137	21.2	6850	110.7	523	53.4	2.0	-4.8	2.7	8.0
1974	28	40.0	195	42.3	6964	112.5	702	34.2	1.9	-5.0	3.1	14.8
1975	38	35.7	230	17.9	6053	97.8	808	15.1	1.9	0.0	3.5	119.2
1976	53	39.5	233	1.3	4396	71.0	1059	31.1	1.9	0.0	4.2	12.9
1977	59	11.3	254	9.0	4305	69.6	1305	23.2	2.0	5.3	5.2	20.0
1978	58	-1.7	249	-2.0	4293	69.4	1304	-0.1	1.8	-10.0	5.2	23.8
1979	59	1.7	253	1.6	4288	69.3	2105	61.4	1.9	5.6	5.2	0.0
1980	77	30.5	326	28.9	4234	68.4	2569	22.0	1.8	-5.3	7.2	25.0
1981	80	3.9	355	8.9	4438	71.7	3620	40.9	1.7	-5.6	7.4	276.9
1982	109	36.3	492	38.6	4514	72.9	4824	33.3	1.6	-5.9	8.1	10.8
1983	145	33.0	595	20.9	4103	66.3	6111	26.7	1.5	-6.3	8.5	2.8
1984	165	13.8	723	21.5	4382	70.8	6412	4.9	1.4	-6.7	8.3	9.5
1985	167	1.2	771	6.6	4617	74.6	5212	-18.7	1.4	0.0	8.8	-2.4
1986	143	-14.4	594	-23.0	4154	67.1	3507	-32.7	1.6	14.3	10.8	6.0
1987	97	-32.2	325	-45.3	3351	54.2	3182	-9.3	1.6	0.0	10.9	22.7
1988	90	-7.2	292	-10.2	3244	52.4	5935	86.5	1.6	0.0	12.0	0.9
*1989	284	215.6	494	69.2	1739	28.1						419.2
												461.5

(1):1970-1985 son ejercicios a 31 de Octubre y 1986-1989 son ejercicios 31 de Diciembre.

(2):Deflactor VAB a PM del sector Transportes y Comunicaciones con base en 1970. Fuente: CEPREDE.

*1989: Se altera el criterio de agrupación. Se adopta criterio IATA que incluye África del Norte trasvasado de la red Europea.

Fuente: Memorias Iberia.

CUADRO Nº11: GRAN RED EXTREMO ORIENTE(3)

AÑO (1)	PASAJEROS (miles)		PASAJEROS-KM (millones)		TRAYECTO MEDIO (Km)		INGRESOS DE PASAJE (millones)		INGRESO MEDIO (Pts/PKT)		INGRESO MEDIO (Pts/PKT)		Indice
		Variación Interanual(%)		Variación Interanual(%)		Indice		Variación Interanual(%)	Constantes(2)	Variación Interanual(%)		Variación Interanual(%)	
1986	28		342		12214	100.0	2538		1.2		7.4		100.0
1987	54	92.9	689	101.5	12759	104.5	5230	106.1	1.2	0.0	7.6	2.7	102.7
1988	54	0.0	740	7.4	13704	112.2	6532	24.9	1.3	8.3	8.8	15.8	118.9
1989	75	38.9	1043	40.9	13907	113.9	9553	46.2	1.3	0.0	9.2	4.5	124.3

(1): 1986-1989 son ejercicios 31 de Diciembre.

(2): Deflactor VAB a Pn del sector Transportes y Comunicaciones con base en 1970. Fuente: CEPREDE.

(3): Esta ruta se inicia en Mayo de 1986.
Fuente: Memorias Iberia.

CUADRO Nº12: GRAN RED NACIONAL.

AÑO (1)	PASAJEROS (miles)		PASAJEROS-KM (millones)	TRAYECTO MEDIO (Km)		INGRESOS DE PASAJE (millones)		INGRESO MEDIO (Pasaj/PKT)		Indice
	Variaction Interanual(%)	Variaction Interanual(%)		Indice	Indice	Variaction Interanual(%)	Constantes(2)	Variaction Interanual(%)	Variaction Interanual(%)	
1960	781	16.4	1090	434	100.0	2755	2.5	2.5	4.0	100
1961	909	2.9	1430	427	98.4	3659	2.6	2.6	4.0	104
1962	935	2.9	1698	442	101.8	4539	2.6	2.6	0.0	108
1963	864	-7.6	2012	437	100.7	5409	2.4	2.4	-7.7	108
1964	1094	26.6	2390	455	104.8	7121	2.5	2.5	4.2	120
1965	1299	18.7	2509	467	107.6	8918	2.6	2.6	4.0	144
1966	1288	-0.8	2718	476	109.7	10425	2.4	2.4	-7.7	152
*1967	1550	20.3	3187	485	111.8	13369	2.3	2.3	-4.2	168
1968	1843	18.9	3700	497	114.5	16428	2.0	2.0	-13.0	176
1969	2514	36.4	4412	509	117.3	21247	1.9	1.9	-5.0	192
1970	3350	33.3	4820	522	120.3	24357	1.8	1.8	-5.3	204
1971	3840	14.6	4636	531	122.4	33134	2.1	2.1	16.7	284
1972	4601	19.8	4349	522	117.3	38207	2.2	2.2	8.8	352
1973	5256	14.2	4210	553	127.6	41784	2.2	2.2	9.9	386
1974	5378	2.3	4268	560	129.0	49063	2.3	2.3	4.5	460
1975	5713	6.2	4070	588	135.5	49530	2.2	2.2	-4.3	488
1976	6571	15.0	4212	589	136.4	54490	2.2	2.2	0.0	516
1977	7440	13.2	4491	585	134.8	66190	2.2	2.2	14.7	588
1978	8660	16.4	4406	590	135.9	68214	2.2	2.2	15.5	620
1979	9233	6.6	4672	596	137.3	75038	2.2	2.2	16.1	644
1980	8736	-5.4	4672	596	137.3	75038	2.2	2.2	16.1	644
1981	7844	-10.2	4210	553	127.6	38207	2.2	2.2	9.9	386
1982	7615	-2.9	4268	560	129.0	49063	2.3	2.3	4.5	460
1983	7625	0.1	4070	588	135.5	49530	2.2	2.2	-4.3	488
1984	6923	-9.2	4212	589	136.4	54490	2.2	2.2	0.0	516
1985	7156	3.4	4427	592	137.3	66190	2.2	2.2	14.7	588
1986	7475	4.5	4491	585	134.8	68214	2.2	2.2	15.5	620
1987	7679	2.7	4406	590	135.9	75038	2.2	2.2	16.1	644
1988	7473	-2.7	4672	596	137.3	75038	2.2	2.2	16.1	644
1989	7842	4.9	4672	596	137.3	75038	2.2	2.2	16.1	644

(1):1960-1967 y 1986-1989 son ejercicios a 31 de Diciembre. 1968-1985 son ejercicios a 31 de Octubre.

(2):Deflactor VAB a PM del sector Transportes y Comunicaciones con base en 1970. Fuente: CEPREDE.

*1967:Este ejercicio consta solamente de 10 meses por establecerse el nuevo año financiero Noviembre-October.

Fuente: Memorias Iberia.

CUADRO Nº13.1 : REDES NACIONALES

AÑO (1)	RED SERVICIOS PENINSULARES				REDES CON CANARIAS (2)				RED PENINSULA-BALEARES			
	PKT (millones)	IMP (millones)	INPU (Ptas/PKT)	INPU (Ptas/PKT) Constantes	PKT (millones)	IMP (millones)	INPU (Ptas/PKT)	INPU (Ptas/PKT) Constantes	PKT (millones)	IMP (millones)	INPU (Ptas/PKT)	INPU (Ptas/PKT) Constantes
1978	2123	12189	5.7	2.2	1619	5548	3.4	1.3	342	1998	5.8	2.3
1979	2287	13983	6.1	2.1	1831	6388	3.5	1.2	382	2307	6.0	2.1
1980	2146	19224	9.0	2.6	1833	8477	4.6	1.3	350	3136	9.0	2.6
1981	1827	21036	11.5	2.9	1882	10643	5.7	1.4	337	3808	11.3	2.8
1982	1749	22302	12.8	2.9	1801	11656	6.5	1.5	363	4754	13.1	2.9
1983	1770	26105	14.7	2.9	1845	13752	7.5	1.5	377	5770	15.3	3.0
1984	1475	23957	16.2	2.9	1954	15863	8.1	1.5	352	5767	16.4	3.0
1985	1550	26352	17.0	2.9	2050	17423	8.5	1.5	384	6763	17.6	3.0
1986	1612	28129	17.4	2.9	2074	18680	9.0	1.5	386	7008	18.2	3.0
1987	1727	32659	18.9	2.9	2028	19755	9.7	1.5	389	7572	19.5	3.0
1988	1847	36606	19.8	2.8	2009	20086	10.0	1.4	288	5947	20.6	3.0
1989	1986	40739	20.5	2.8	2171	23114	10.6	1.5	228	4949	21.7	3.0

(1): 1978-1985 son ejercicios a 31 de Octubre. 1986-1989 son ejercicios a 31 de Diciembre.

(2): Incluye Pen-Canarias y Baleares-Pen-Canarias.

Los datos hasta 1987 son de tráfico regular.

Deflactor VAB a Pt del sector Transportes y Comunicaciones con base en 1970. Fuente: CEPREDE.

Nota: PKT- Pasajeros-km transportados; IMP- Ingresos de pasaje; INPU: Ingreso medio.

Fuente: Iberia.

CUADRO 13.2: REDES NACIONALES

AÑO (1)	RED INTERCAMBIAS					OTRAS REDES (2)				
	PKT (millones)	INP (millones)	INPU (Ptsas/PKT)	INPU (Ptsas/PKT) Constantes	PKT (millones)	INP (millones)	INPU (Ptsas/PKT)	INPU (Ptsas/PKT) Constantes		
1978	235	1125	4.8	1.9	50	230	4.6	1.8		
1979	242	1274	5.3	1.8	64	325	5.1	1.8		
1980	232	1759	7.6	2.2	58	459	7.9	2.3		
1981	211	1994	9.5	2.4	50	500	10.0	2.5		
1982	198	2160	10.9	2.4	46	553	12.0	2.7		
1983	197	2545	12.9	2.5	34	500	14.7	2.9		
1984	192	2821	14.7	2.7	30	514	17.1	3.1		
1985	205	3295	16.1	2.8	31	591	19.1	3.3		
1986	224	3987	17.8	2.9	33	683	20.7	3.4		
1987	236	4515	19.1	2.9	26	598	23.0	3.5		
1988	228	4716	20.7	3.0	34	803	23.6	3.4		
1989	252	5358	21.3	2.9	34	878	25.8	3.5		

(1): 1978-1985 son ejercicios a 31 de Octubre. 1986-1989 son ejercicios a 31 de Diciembre.

(2): Incluye Interbaleares (a partir de 1987 no se opera esta red) y Península-Melilla.

Los datos hasta 1987 son de tráfico regular.

Definición VAB a PM del sector Transportes y Comunicaciones con base en 1970. Fuente: CEPREDE.

Nota: PKT = Pasajeros-km transportados; INP = Ingresos de pasaje; INPU: Ingreso medio.

Fuente: Iberla.

CUADRO Nº14: GRAN RED NACIONAL

AÑO (1)	TONELADAS		TONELADAS-KM		TRAYECTO MEDIO		INGRESOS DE CARGA		INGRESOS DE CARGA		INGRESO MEDIO		INGRESO MEDIO	
	Total	Variación Interanual(%)	Total (mltes)	Variación Interanual(%)	(km)	Variación Interanual(%)	Constantes(2)	Variación Interanual(%)	Constantes(2)	Variación Interanual(%)	Constantes(2)	Variación Interanual(%)	Constantes(2)	Variación Interanual(%)
1970	40471		24719		611		259.9		259.9		1.8		1.8	
1971	49343	21.9	30569	19.6	620	1.5	300.6	15.7	310.2	19.4	1.7	-5.6	1.8	0.0
1972	58169	17.9	34719	17.3	597	-3.7	345.6	15.0	387.7	25.0	1.7	0.0	1.9	5.6
1973	67224	15.6	39274	17.8	584	-2.2	389.5	12.7	466.0	20.2	1.6	-5.9	1.9	0.0
1974	83839	24.7	49222	8.1	587	0.5	442.2	13.5	611.8	31.3	1.7	6.2	2.4	26.3
1975	84277	0.5	51183	14.1	607	3.4	481.1	8.8	766.2	25.2	1.6	-5.9	2.6	8.3
1976	-		-		-		430.5	-10.5	794.8	3.7				
1977	97455		58053		596		463.8	7.7	1013.9	27.6	1.2		2.6	0.0
1978	108747	11.6	65866	18.6	606	1.7	471.3	1.6	1202.2	18.6	1.0	-16.6	2.6	0.0
1979	111632	2.7	68455	8.4	613	1.2	528.0	12.0	1533.3	27.5	1.1	10.0	3.1	19.2
1980	113306	1.5	73715	-2.3	651	6.2	547.5	3.7	1892.5	23.4	1.1	0.0	3.9	25.8
1981	104794	-7.5	73681	-5.2	703	8.0	594.8	8.6	2366.6	25.1	1.3	18.2	5.1	30.8
1982	101000	-3.6	74893	-2.1	742	5.5	664.3	11.7	2957.4	25.0	1.5	15.4	6.5	27.5
1983	95100	-5.8	75380	0.8	793	6.9	711.4	7.1	3601.5	21.8	1.6	6.7	7.9	21.5
1984	89000	-6.4	72893	-4.4	819	3.3	692.0	-2.7	3825.5	6.2	1.6	0.0	8.7	10.1
1985	90000	1.1	74029	3.1	823	0.5	707.2	2.2	4097.8	7.1	1.6	0.0	9.1	4.6
1986	87300	-3.0	72865	3.6	835	1.5	801.7	13.4	4894.4	19.4	1.7	6.2	10.5	15.4
1987	77500	-11.2	69845	1.0	901	7.9	858.3	7.1	5624.1	14.9	1.8	5.9	11.9	13.3
1988	78700	1.5	-		-		855.1	-0.4	5968.0	6.1				
1989	85800	9.0	-		-		891.7	4.3	6495.0	8.8				

(1):1970-1985 son ejercicios a 31 de Octubre y 1986-1989 son ejercicios a 31 de Diciembre.

(2):Derivador VAB a PM del sector Transportes y Comunicaciones con base en 1970. Fuente: CEPREDE.

Fuente: Memorias IBERIA

CUADRO Nº15: GRAN RED INTERNACIONAL

AÑO (1)	TONELADAS		TONELADAS-KM		TRAYECTO MEDIO		INGRESOS DE CARGA		INGRESOS DE CARGA		INGRESO MEDIO		INGRESO MEDIO	
	TOTAL	VariaCión Interanuaal(%)	TOTAL	VariaCión Interanuaal(%)	(Km)	VariaCión Interanuaal(%)	Constantes(2)	VariaCión Interanuaal(%)	Constantes(2)	VariaCión Interanuaal(%)	Constantes(2)	VariaCión Interanuaal(%)	Constantes(2)	VariaCión Interanuaal(%)
1970	35063		80113		2285		1485.7		1485.7		3.3		3.3	
1971	44665	27.4	108758	24.7	2435	6.6	1686.6	13.5	1740.2	17.1	3.0	-9.1	3.1	-6.1
1972	54248	21.5	138407	14.6	2551	4.8	1835.9	8.9	2059.3	18.3	2.9	-3.3	3.2	3.2
1973	60115	10.8	151243	33.2	2516	-1.4	1891.1	3.0	2262.4	9.9	2.3	-20.7	2.7	-15.6
1974	67159	11.7	171144	-1.6	2548	1.3	2116.0	11.9	2927.9	29.4	2.5	8.7	3.5	29.6
1975	73836	9.9	189677	4.0	2569	0.8	2203.4	4.1	3508.9	19.8	2.5	0.0	4.0	14.3
1976							2386.3	8.3	4405.6	25.6				
1977	101693		316272		3110		2776.2	16.3	6068.7	37.7	2.6	0.0	5.7	17.5
1978	122120	20.1	362725	13.1	2970	-4.5	3157.9	13.7	8055.8	32.7	2.6	0.0	6.7	0.0
1979	105414	-13.7	341222	0.7	3237	9.0	2761.3	-12.6	8019.5	-0.5	2.3	-11.5	6.7	0.0
1980	104121	-1.2	355236	5.3	3412	5.4	2954.0	7.0	10210.8	27.3	2.3	0.0	8.1	20.9
1981	108260	4.0	378023	7.2	3492	2.3	3055.0	3.4	12154.4	19.0	2.2	-4.3	8.9	9.9
1982	116300	7.4	413202	7.5	3553	1.7	3300.7	8.0	14695.0	20.9	2.2	0.0	10.0	12.4
1983	119700	2.9	416836	0.4	3482	-2.0	3441.9	4.3	17424.7	18.6	2.4	9.1	11.9	19.0
1984	126000	5.3	452418	9.2	3591	3.1	3630.4	5.5	20068.2	15.2	2.3	-4.2	12.5	5.0
1985	130000	3.2	483602	6.9	3720	3.6	3892.7	7.2	22555.4	12.4	2.3	0.0	13.2	5.6
1986	131800	1.4	504357	3.7	3827	2.9	3801.3	-2.3	23206.1	2.9	2.1	-8.7	13.1	-0.8
1987	126900	-3.7	501111	3.9	3949	3.2	3524.1	-7.3	23092.5	-0.5	1.9	-9.5	12.5	-4.6
1988	136700	7.7	-		-		3537.1	0.4	24685.0	6.9				
1989	163900	19.9	-		-		4021.3	13.7	29289.0	18.7				

(1):1970-1985 son ejercicios a 31 de Octubre y 1986-1989 son ejercicios a 31 de Diciembre.
 (2):Deflactor VAB a PM del sector Transportes y Comunicaciones con base en 1970. Fuente: CEPREDE.
 Fuente: Memorias IBERIA

III. LA OFERTA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO: ESTRUCTURA DE COSTES

1. INTRODUCCION

El volumen de producción que es llevado al mercado por las empresas, esto es, la cantidad ofertada, determina y depende de la cuantía de los costes, aunque también depende de la demanda prevista, a la que afecta a través del nivel de servicio ofrecido. A continuación se analiza la estructura de costes de las compañías aéreas, partiendo de una posible clasificación de los mismos; posteriormente se examina el comportamiento de la oferta y de la productividad para la compañía de bandera española.

La categorización de los costes (véase Doganis, 1985) constituye una tarea esencial en la toma de decisiones, facilitando, por ejemplo, la evaluación de nuevas inversiones o la adopción de políticas tarifarias adecuadas. La clasificación de costes realizada por las compañías aéreas es fruto de las prácticas contables empleadas, aunque también sufren la influencia de la regulación que en tal materia hacen los organismos internacionales como ICAO³⁶.

Una primera aproximación es la que distingue entre costes de la explotación y ajenos a la explotación para diferenciar, respectivamente, aquellos costes derivados de la actividad propia de una compañía aérea y los que se generan por operaciones no relacionadas con su objeto principal³⁷. Dentro de los primeros, conviene separar aquellas partidas de costes asociadas con el tipo de avión utilizado (costes directos), de las que no resultan afectadas por cambios en la clase de aeronave (costes

³⁶ Siglas inglesas de la Organización Internacional de Aviación Civil.

³⁷ Son costes ajenos a la explotación, por ejemplo, los gastos financieros, las diferencias desfavorables entre el valor final y de venta del equipo retirado, las pérdidas surgidas en operaciones de cambio de moneda o los beneficios negativos de compañías filiales.

indirectos)³⁸.

Una mayor desagregación de los costes de explotación se presenta en el cuadro 16.

CUADRO Nº 16. ESTRUCTURA DE COSTES DE LA EXPLOTACION

COSTES DIRECTOS

- 1.-OPERACIONES DE VUELO
 - Salarios y gastos de personal de vuelo.
 - Combustible y aceite.
 - Derechos de aeropuerto y navegación.
 - Seguros.
 - Alquiler de equipo de vuelo y tripulación.
- 2.-MANTENIMIENTO Y REPARACION
- 3.-DEPRECIACION Y AMORTIZACION
 - Material de vuelo.
 - Equipos de tierra y propiedades.
 - Amortización de costes de desarrollo y entrenamiento de tripulación.

COSTES INDIRECTOS

- 4.-GASTOS DE TIERRA
- 5.-SERVICIOS PRESTADOS A PASAJE
- 6.-BILLETAJE, VENTAS Y PROMOCION
- 7.-ADMINISTRACION
- 8.-OTROS COSTES

Fuente: Flying off Course (1985).

Dentro de los costes directos por operaciones de vuelo, un primer componente es el de la tripulación³⁹, que suele expresarse por

³⁸ Evidentemente una distinción estricta entre costes de la explotación directos e indirectos no siempre es posible. Al contrario, una misma partida puede quedar englobada bajo ambos epígrafes dependiendo del punto de vista de cada compañía aérea u organismo regulador.

³⁹ Se refiere al piloto, copiloto e ingeniero de vuelo. No se incluyen los auxiliares de vuelo, a los que se considera como personal de cabina.

hora⁴⁰ y tipo de avión. Al contrario el consumo de combustible, puesto que varía no sólo con las características del avión y la longitud del trayecto, sino también con las condiciones climatológicas y la altura de vuelo, suele referirse a una ruta base. El coste del lubricante, a su vez, se calcula en función del tipo y número de motores, expresándose igualmente por horas.

Otros elementos de coste directo son las tasas aeroportuarias, las cuales, engloban tanto el derecho de aterrizaje que depende del peso de la aeronave y el número de pasajeros, como una tarifa adicional por estacionamiento cuando el avión permanece en tierra más tiempo del establecido. En el caso de los derechos de navegación, la tarifa pagada varía por peso del avión, longitud del trayecto y país cuyo espacio aéreo se sobrevuela⁴¹.

Una partida de costes de la explotación directos relativamente pequeña es la de seguros del equipo de vuelo, que se halla como un porcentaje sobre el precio de compra, variando, fundamentalmente según el área geográfica que se opera, y convirtiéndose a un coste por hora si se divide el importe entre el número de horas-bloque de utilización estimada para cada tipo de avión.

Como último elemento de costes directos por operaciones de vuelo tendremos el alquiler de aviones y tripulación⁴².

⁴⁰ La referencia es concretamente a horas-bloque. Esta tendencia a expresar los costes por hora-bloque volada pretende facilitar comparaciones entre compañías aéreas.

⁴¹ Si las tarifas pagadas por derechos aeroportuarios y de navegación se refieren al número de pasajeros y no al peso del avión, se trataría de un coste indirecto. Esta postura es la defendida por ICAO, aunque pocas compañías aéreas la han seguido.

⁴² Aquellas compañías que adquieren su equipo de vuelo en régimen de leasing deben afrontar elevados alquileres, ya que la cuota de leasing recoge tanto el interés cargado por el uso de la aeronave, como la depreciación de la misma. En este sentido, la práctica americana ha optado por categorizar el leasing bajo el epígrafe de depreciación dado el fuerte peso que ésta tiene en los pagos periódicos.

La segunda partida de costes directos que se distingue es la de mantenimiento y reparación. Bajo este concepto se agrupan toda una serie de costes individuales⁴³ como son el del personal relacionado directa o indirectamente con la actividad de mantenimiento, los servicios subcontratados, los repuestos etc. Alternativamente⁴⁴ pueden subdividirse en mantenimiento del fuselaje, mantenimiento de los motores y, por último, mantenimiento general que se refiere a la administración y control de la actividad mantenedora. Su expresión en coste por hora se logra a partir de la estimación de dicho coste para cada clase de avión, dividido por el número de horas bloque voladas por todos los aviones de dicho tipo.

El tercer y último componente de los costes directos es el de depreciación y amortización, consistiendo la práctica usual en la aplicación de una amortización lineal con un cierto valor residual. La conversión de estos costes a términos horarios, se realiza para cada avión particular por referencia a su utilización anual, según el proceso ya indicado para otros elementos de costes.

ICAO incluye la depreciación del equipo de tierra como un elemento más de coste directo. Sin embargo, esta tendencia es bastante cuestionable, a menos, que se trate de equipo relacionado con el empleo de un determinado tipo de aeronave. Asimismo los costes que se derivan de la preparación de la tripulación, del desarrollo de nuevas rutas e introducción de nuevos tipos de aviones, se agrupan junto a los demás elementos de costes directos por depreciación.

Los gastos de tierra, son ya un tipo de coste indirecto que se origina por la prestación de servicios de handling en los aeropuertos y, fundamentalmente, por la realización de

⁴³ Es la práctica recomendada por ICAO y CAA (Civil Aviation Authority; Londres).

⁴⁴ Según recomienda la CAB (Civil Aeronautics Board; Washintong, D.C.).

actividades propias de la sede central de la compañía.

La segunda partida de coste indirecto es la de servicios prestados a los pasajeros, que recoge los gastos de catering y otros relacionados con el confort de los mismos, incluyendo, por lo tanto, los costes derivados de retrasos o cancelaciones de vuelos. Igualmente se agrupan bajo este concepto las primas de seguros de responsabilidad civil y el coste del personal de cabina⁴⁵.

Los costes de billeteaje, ventas y promoción, a su vez, reúnen las partidas de gastos de publicidad, comisiones pagadas a los agentes de viaje, etc. Por último los costes de administración incluyen aquellas partidas que no pueden ser asignadas a una actividad concreta de la compañía, y que son realmente generales a la misma.

Aquellos elementos de costes que no pudieran encuadrarse en la clasificación realizada, se añadirían bajo el epígrafe de otros costes.

Alternativamente los costes directos de explotación pueden clasificarse como costes fijos o costes variables, atendiendo a su evolución con la producción (el número de vuelos realizados, puede ser una posible medida de la misma). De este modo los costes directos fijos se definen como un tipo de coste al que no afectan los cambios en la producción⁴⁶ y que por tanto las compañías no pueden evitar reajustando la prestación de su servicio. Al contrario los variables son costes que pueden evitarse si un vuelo o serie de vuelos se cancelan.

⁴⁵ Algunas compañías consideran que este tipo de personal varía con la clase de avión y por tanto, lo incluyen como un coste directo por operaciones de vuelo.

⁴⁶ De hecho, en ocasiones es imposible alterar la producción. Por ejemplo, una vez establecido un programa de vuelos regulares para un determinado período difícilmente pueden introducirse cambios en el mismo. Para hacerlo habrá que esperar a la elaboración del próximo programa.

La dicotomía coste fijo-variable tiene sentido sólo a corto o medio plazo, a largo plazo los costes que eran fijos pueden pasar a ser variables si pueden evitarse. Por ejemplo, si a corto plazo la tasa de depreciación o alquiler y los salarios fijos de la tripulación, son costes directos fijos, a largo plazo pueden dejar de serlo⁴⁷ si se renueva la flota de aviones o se lleva a cabo un programa de regulación de empleo.

Desde otro punto de vista, el examen de los determinantes de los costes de las empresas de servicios de transporte aéreo o, en última instancia, la estimación de sus funciones de costes concretas⁴⁸, resulta ser un tipo de análisis complementario al presentado. Grosso modo, los factores que afectan los costes de explotación (Doganis 1985) pueden agruparse atendiendo al grado de influencia que sobre los mismos tienen los directivos. Así, tendremos en primer lugar aquellas partidas sobre las que se ejerce escaso control como los niveles de salarios, los precios del combustible y los derechos aeroportuarios y de navegación. De hecho, el dominio que sobre estos elementos de costes tienen los responsables de las compañías aéreas se limita a la negociación de sus precios. Un mayor grado de control, aunque limitado, se ejerce sobre la clase de aeronave utilizada y el tipo de operaciones para las que se emplea. Por ejemplo, el control de estas variables resulta restringido por la densidad de tráfico en la ruta y la política seguida por el gobierno en materia de transporte aéreo. La categoría sobre la que se practica una mayor supervisión desde las compañías, es la que agrupa los costes derivados de las actividades de marketing, planificación de productos y financiación. En último lugar, la calidad de los directivos también influirá en el nivel de los costes.

⁴⁷ Esta precisión es de mucha más importancia para el transporte aéreo que para otros modos de transporte, ya que el elevado porcentaje de costes variables (R. Doganis estima que un 50% de los costes de explotación son variables), permite realizar desinversiones mucho más fácilmente.

⁴⁸ Véase por ejemplo, Windle (1991).

2. EVOLUCION DE LA OFERTA DE IBERIA

Siguiendo la aproximación empleada en el estudio de la demanda, se analizan a continuación una serie de indicadores de producción⁴⁹ para distintos años desagregados igualmente por grandes redes de tráfico.

2.1. Gran Red Mundial⁵⁰

Empezando por la variabilidad en las horas-bloque de vuelo se detecta un fuerte crecimiento en la década de los sesenta cuando a lo largo de la misma y hasta 1970 se multiplican por 2.7. En los años siguientes los cambios se suceden de forma mucho más atenuada registrándose incluso una disminución de veinte mil horas entre 1981 y 1987. Si se consideran las horas rueda-rueda, la caída en el mismo período no es tan pronunciada indicando así la consecución de ahorros en los tiempos de vuelo transcurridos sobre la pista antes del despegue o después del aterrizaje. En cualquier caso la evolución del elemento horas voladas parece reflejar su adaptación a la demanda, tal como corrobora el estudio del coeficiente de ocupación de pasaje que, para la pasada década registra una importante mejora, alcanzando un valor medio de 65.6, frente a las cifras de 57.4 y 55.9 de, respectivamente, los años setenta y sesenta. No obstante, la adición de la categoría de carga hace que el índice de ocupación total sea siempre en términos medios menor, reflejando un peor aprovechamiento del espacio total disponible.

En los años ochenta y paralelamente a la mejora en la adaptación de oferta y demanda, la utilización media diaria de los aviones también aumenta para el total decada. Por lo tanto, se añaden ventajas competitivas por partida doble: se explota mejor la capacidad potencial por avión, al tiempo que cada avión es utilizado más eficientemente.

⁴⁹ Ver apartado de descripción de magnitudes en esta sección.

⁵⁰ Ver cuadros 18 y 19.

Desde un punto de vista teórico la caída de un 7.7% experimentada por las horas-bloque de vuelo entre 1981 y 1987, podría explicarse por alguno de los motivos siguientes: disminución del número de vuelos, descenso de las horas empleadas en cada vuelo⁵¹, y disminución de los tiempos en pista antes del despegue o después del aterrizaje; a su vez la duración del vuelo será menor cuanto menor sea la longitud del trayecto, mayor la velocidad y mejor la calidad en la gestión del tráfico aéreo.

Si circunscribimos nuestro análisis al período 1981-85⁵² y realizamos un sencillo ejercicio numérico⁵³, obtenemos que es la caída en el número de vuelos lo que justifica la disminución en las horas-bloque de vuelo, aunque atenuado por el aumento que presentan las horas promedio empleadas en cada vuelo que asciende al 12.7%. A su vez, dicho incremento vendría explicado por el cambio producido en la longitud de los trayectos en términos medios, que experimentan un crecimiento del 15.5%.

El análisis resulta diferente para las décadas anteriores, donde las horas de vuelo crecen siempre en menor o igual proporción

⁵¹ Ya que podemos expresar las horas de vuelo como el producto del número de éstos por las horas empleadas en cada trayecto.

⁵² Para evitar la falta de homogeneidad que presenta el dato de número de vuelos durante 1986 y 1987.

Podemos expresar las horas voladas (horas-bloque) como:

$$\text{Horas voladas} = \text{N}^{\circ} \text{ de vuelos} * \text{Horas por vuelo} \quad (1)$$

Sabemos que, para el período que se analiza, las horas voladas y el número de vuelos disminuyen respectivamente un 2% y un 13.1%. A partir de estos datos pretendemos estimar el porcentaje de variación de las horas empleadas en cada trayecto.

Si las horas voladas toman un valor de 100, y el número de vuelos y las horas por vuelo de 10 respectivamente, y aplicamos en (1) los porcentajes de cambio nos queda que:

$$98 = 8.69 * X$$

$$X = 98/8.69 = 11.28$$

Luego, las horas por vuelo han experimentado un aumento del 12.7%.

De un modo similar podemos expresar los kilómetros volados en la forma siguiente:

$$\text{Kilómetros volados} = \text{N}^{\circ} \text{ de vuelos} * \text{Longitud del trayecto}$$

Si adicionalmente conocemos que el incremento sufrido por los kilómetros volados asciende a 0.41%, del mismo modo que antes calcularemos el porcentaje en que ha variado la longitud de los trayectos, que alcanza el 15.5%.

para el total década que el número de vuelos. Para ambos períodos, los kilómetros volados es la variable que más crece de las tres con diferencia⁵⁴.

Durante los años 60⁵⁵, las horas de vuelo (horas-bloque) y el número de vuelos registran porcentajes de aumento idénticos, por lo que necesariamente las horas empleadas en cada vuelo habrán mantenido su valor en el tiempo⁵⁶. Sin embargo, el fuerte ascenso que soporta el número de kilómetros volados justifica un crecimiento en la longitud de los trayectos en un porcentaje estimado⁵⁷ del 50.36%, y en última instancia la introducción de innovaciones tecnológicas que permitan incrementar la velocidad de la aeronave, y de mejoras en la gestión del tráfico aéreo.

Para la siguiente década⁵⁸ el razonamiento aplicable es similar, aunque ahora el tiempo empleado en cada vuelo sufra un descenso estimado del 14.73%, y a su vez la longitud de los trayectos un incremento del 9.3%.

En definitiva, y si hacemos un análisis comparativo entre principio y final de cada decenio y del período 81-85, se observa que el crecimiento que afecta a los trayectos medios es compensado durante las dos primeras décadas por mejoras en la velocidad o en la gestión del tráfico, de tal forma que el tiempo empleado en realizar cada trayecto se reduce o permanece

⁵⁴ AÑOS	Horas Vuelo (cambio %)	Km Volados (cambio%)	Nº Vuelos (cambio%)
1961-70	172	309	172
1971-80	10	41	29

⁵⁵ Desde 1961 hasta 1970.

⁵⁶ Al no disponer del dato de horas de vuelo rueda-rueda, también puede suceder, como se ha comentado anteriormente, que los tiempos en pista disminuyan.

⁵⁷ De forma análoga a como se detalla en la nota 53.

⁵⁸ Desde 1971 hasta 1980.

inalterado; para el intervalo temporal 1981-1985 el crecimiento de los trayectos conduce inevitablemente a incrementos en las horas empleadas en cada vuelo.

Por ello, podemos afirmar que Iberia en las décadas de los sesenta y setenta fue capaz de realizar un mayor número de vuelos, de volar más horas y más lejos sin que esto implicara mayores tiempos promedio por trayecto, es más, en los años setenta debido al menor ritmo de crecimiento en la longitud de los trayectos, éstos se reducen. Para los años ochenta que se analizan⁵⁹, el comportamiento de tales variables es bien distinto, reflejando la finalización de aquel proceso innovador, que afectaba tanto a la mecánica aérea como a la gestión del tráfico.

Las magnitudes de asientos-kilómetro ofertados y toneladas-kilómetro disponibles evolucionan a lo largo del tiempo tendiendo también a suavizar su tendencia. Si comparamos ambos conceptos por décadas, su progresión en términos porcentuales es similar⁶⁰, superando siempre el primero al segundo con la única excepción de los años setenta donde predomina la expansión de la capacidad para carga. Para entonces, sin embargo, se alcanza el menor valor medio en el índice de ocupación total.

Por último, el estudio de las productividades del factor trabajo⁶¹ pone de manifiesto la existencia de un proceso de

⁵⁹ Caracterizados por situaciones de crisis económica.

⁶⁰

AÑOS	AKO (cambio %)	TKO (cambio%)
1961-70	647	628
1971-80	102	122
1981-87	22	14

⁶¹ Esta depende de una serie de factores institucionales como los días de trabajo por semana, amplitud del período vacacional, absentismo laboral etc; pero también tiene que ver con un conjunto de factores operativos tales como el tamaño de las aeronaves, la longitud de los trayectos y las frecuencias.

superación en el tiempo, que no obstante, se suaviza a lo largo del período dada la dificultad de incrementar la producción en mercados maduros. Destaca así, el crecimiento de la productividad media en los años sesenta, cuando entre el principio y el fin de la década, tanto para la oferta de pasaje como para el agregado total de categorías de tráfico, prácticamente se duplica. Este proceso de amortiguación atenúa la intensidad del crecimiento en la década de los setenta, para terminar estabilizando la productividad en los ochenta⁶². Menos frecuentes, también se detectan cambios interanuales negativos, sobre todo en los primeros y últimos años.

A modo de resumen, y antes de iniciar el estudio pormenorizado de las redes particulares se presenta el cuadro 17, donde se observa la existencia generalizada de aumentos en el índice de ocupación, destacando los elevados porcentajes en la red Nacional y en la red Extremo Oriente para 1987. Asimismo los incrementos de oferta, aunque pequeños, se concentran en el sector internacional si consideramos los valores del primer y último año, en concreto este crecimiento en la capacidad disponible va destinado a cubrir el mercado con origen-destino en Extremo Oriente.

2.2. Grandes Redes Nacional e Internacional⁶³

El crecimiento negativo en las horas de vuelo totales al que se refiere el apartado anterior, tiene su origen en la disminución de más de un 25% que las mismas experimentan en la red Nacional entre 1982 y 1987, ya que en las líneas internacionales para el mismo período, la magnitud horas voladas prácticamente no se

⁶² El dato de personal incluye al fijo y contratado con carácter temporal hasta 1986 sin hacer ningún tipo de ponderación. A partir de ese momento se utiliza el dato de plantilla promedio con el objeto de evitar las distorsiones que produce a lo largo del año la contratación de personal eventual.

⁶³ Ver cuadros 20 y 21.

CUADRO Nº 17

LA OFERTA TOTAL DE IBERIA

Gran Red Mundial	Gran Red Europea	1971: (37.5 ; 54.4)
		1980: (38.4 ; 54.0)
		1987: (33.5 ; 66.0)
	Gran Red Transatlántica	1971: (58.3 ; 49.5)
		1980: (56.9 ; 56.9)
		1987: (57.8 ; 63.3)
	Gran Red Internacional	1971: (78.4 ; 50.4)
		1980: (73.3 ; 55.2)
		1987: (81.1 ; 64.5)
	Gran Red Africa	1971: (4.2 ; 27.2)
		1980: (4.7 ; 44.0)
		1987: (2.3 ; 63.0)
	Gran Red Extremo Oriente:	1971: No se operaba.
		1980: No se operaba.
		1987: (6.4 ; 70.3)
	Gran Red Nacional	1971: (21.6 ; 56.7)
		1980: (26.7 ; 58.5)
		1987: (18.9 ; 70.8)

Nota: Entre paréntesis, en primer lugar capacidad (toneladas-kilómetro disponibles) como porcentaje de la red en que se engloban y en segundo lugar índices de ocupación, para distintos años.

Fuente: Memorias de Iberia.

(Nota: Las toneladas-km disponibles u ofertadas se obtienen de multiplicar la capacidad de carga de una aeronave para el transporte de pasajeros y mercancía, por los kilómetros a recorrer.)

altera. Además en el segmento internacional los kilómetros y el número de vuelos⁶⁴ presentan una tendencia creciente y estable respectivamente, mientras que en la red doméstica estas variables registran porcentajes de cambio negativos.

Para la red Nacional y en 1981 destaca la variación interanual de kilómetros volados por ser negativa y mayor en valor absoluto

⁶⁴ Al menos entre 1982 y 1985.

que la caída también experimentada en el mismo momento por la red Internacional. Esta caída en la cifra de kilómetros volados resulta de las modificaciones introducidas en la programación de los vuelos para las temporadas de invierno y verano con la finalidad de ajustar la oferta a la demanda.

Si en la red Internacional se concentra el grueso de horas y kilómetros de vuelo, es en la Nacional donde se producen mayor número de vuelos. Examinando la evolución temporal de esta última variable para el segmento nacional, se detectan cambios en la senda de expansión; si bien la tendencia en los setenta es creciente, en los ochenta se torna decreciente. Contrariamente, en la red Internacional se suceden cambios de distinto signo predominando los positivos. La fuerte variación producida durante el bienio 1985-86 es fruto de la introducción de un cambio de criterio, que opta por contabilizar el número de despegues en lugar del número de vuelos⁶⁵.

El comportamiento de otros indicadores de producción de servicios aéreos, como son los asientos-kilómetro ofertados y las toneladas-kilómetro disponibles, resulta para la red Nacional idéntico, en cuanto a tendencia de crecimiento, que el número de vuelos, es decir crecen en los primeros diez años y luego decrecen con ciertos altibajos.

Los coeficientes de ocupación son siempre más elevados en la red Nacional que en la Internacional donde se compite en régimen de duopolio con otras compañías, resultando la diferencia más llamativa en los años setenta que en los ochenta, donde los índices respectivos se parecen cada vez más. Sin embargo, el mecanismo por el que se conectan oferta y demanda en ambas redes para el pasado decenio es bien distinto: si en la red Nacional se logran mejoras en los índices de ocupación a costa de reducciones de la oferta, en la Internacional dicho coeficiente

⁶⁵ Si los diferentes vuelos tienen varias escalas, necesariamente el número de despegues superará al número de vuelos.

aumenta a pesar del crecimiento experimentado por aquélla.

Dentro del segmento internacional, si examinamos cada red en particular, podremos encontrar cierto tipo de variaciones respecto al análisis del total.

Las horas de vuelo en la red Europea⁶⁶ entre 1982 y 1987 caen mínimamente⁶⁷; mientras que el número de vuelos crece casi de forma continua en los años setenta, para a partir de entonces y hasta 1985 estabilizarse⁶⁸. A su vez, las magnitudes de asientos-kilómetro y toneladas-kilómetros disponibles experimentan un fuerte crecimiento en los años setenta donde predomina la expansión de la capacidad para carga, siendo la subida bastante menor en los ochenta cuando adquiere más importancia el aumento de la oferta de pasaje. En lo que respecta a los índices de ocupación del mismo, se sitúan para ambas décadas en torno a un valor medio del 60%, aunque es algo mayor en el pasado decenio. Si incluimos todas las categorías de tráfico las diferencia interdecadas de valores medios se eleva, alcanzando cifras para los setenta y ochenta de respectivamente, 55% y 60% .

Contrariamente al agregado del total internacional, las horas de vuelo en la red Transatlántica⁶⁹ crecen en el período considerado algo mas de un 8%. Tal como sucedía en la red Europea, la expansión de capacidad disponible es mayor en los años setenta para la carga que para el pasaje, al contrario que en los ochenta donde predomina el aumento del espacio para éste; asimismo el ritmo de crecimiento para ambas magnitudes de oferta es mas acentuado en los primeros diez años del período de

⁶⁶ Ver cuadro 22.

⁶⁷ Un 5.57%.

⁶⁸ Para la década del setenta es de un 37% y para la primera mitad de la siguiente asciende a un 3%.

⁶⁹ Ver cuadro 23.

estudio. Un intenso proceso de adaptación entre oferta y demanda permite aprovechar mejor la capacidad potencial, de forma que los coeficientes crecen en términos medios de la década desde, respectivamente para pasaje y carga total, un 51.7% y un 47.5% en los setenta, a un 63.1% y un 62.1% en los ochenta, lo cual significa que en valor medio y para el pasado decenio se alcancen porcentajes muy similares e incluso superiores a los obtenidos en la red Europea.

La disminución de horas de vuelo es mucho más pronunciada en la red Africana⁷⁰ que en la red Europea, siendo el porcentaje de caída casi de un 40%. Pero en este caso la tendencia ascendente que se registrada para el número de vuelos hasta 1985, parece alterarse a partir de los años siguientes si consideramos la caída que sufre el número de despegues entre 1986 y 1987. El examen de las variables de capacidad disponible, asientos-kilómetro y toneladas-kilómetro se aleja, en cuanto a cadencia de crecimiento, del comportamiento del resto de las redes, ya que si en la década del setenta la oferta se expande a un fuerte ritmo, sobre todo para la categoría de carga, para el total de los ochenta los asientos-kilómetro decrecen en un 2%, y la capacidad total en un 40%. Esta notable caída obedece a la cancelación de gran número de rutas en respuesta al alto grado de inestabilidad política de ciertos países de la zona. Pero esta disminución de la oferta parece necesaria si analizamos los índices de ocupación que mejoran enormemente en los años ochenta alcanzando valores medios cercanos al 60% tanto para el pasaje como para el total tráfico, cuando en los setenta escasamente superaban el 33% de media.

Los pocos años de operaciones en la red de Extremo Oriente⁷¹ no nos permiten realizar un análisis muy extenso, sin embargo todos los parámetros de oferta crecen, destacando el fuerte incremento porcentual que se registra para 1987 en los asientos-kilómetro

⁷⁰ Ver cuadro 24.

⁷¹ Ver cuadro 23.

y, principalmente, en las toneladas-kilómetro disponibles. A la vez, se alcanzan coeficientes de ocupación tan elevados, que superan para los tres últimos años del período al resto de las redes internacionales.

3. ANEXO: DESCRIPCION DE LAS MAGNITUDES UTILIZADAS

Del mismo modo que ocurría con la demanda, el análisis de la oferta de servicios de transporte aéreo parte del examen de diversos parámetros de actividad específicos, como son los asientos-kilómetro ofertados⁷² o las toneladas-kilómetro ofertadas. La primera de estas magnitudes resulta análoga a la de demanda pasajeros-kilómetro transportados, calculándose de forma similar por el producto de los asientos disponibles y el número de kilómetros a recorrer por cada asiento, independientemente de la ocupación de los mismos. Por ejemplo, los asientos-kilómetro ofertados en un trayecto de 1.500 kilómetros por un Airbus-300 que cuente con 240 plazas serían de 360.000⁷³. El total de asientos-kilómetro disponibles se obtiene agregando todas las rutas.

El segundo parámetro mencionado, se refiere a todas las categorías de tráfico, y de forma parecida se relacionan toneladas de carga máxima⁷⁴ y kilómetros a recorrer.

Evidentemente nada asegura la saturación del mercado, es decir, la utilización total de la capacidad disponible. La diferencia entre ésta y la utilizada efectivamente, ya en términos de asientos-kilómetro o de toneladas-kilómetro, es recogida por el

⁷² También puede emplearse la magnitud absoluta de asientos ofertados, aunque su menor valor informativo recomienda la aplicación de las variables descritas en este apartado.

⁷³ $1.500 * 240 = 360.000$ AKO.

⁷⁴ Peso máximo que la aeronave puede transportar, incluyendo el pasaje, su equipaje y la carga.

concepto de factor de ocupación o "load factor"⁷⁵.

La utilización media diaria referida a las horas bloque que en promedio vuela un avión diariamente, es otro estimador de la explotación de la capacidad potencial.

Otra serie de elementos que reflejan el volumen de servicios producidos son las horas de vuelo⁷⁶, el número de éstos y los kilómetros volados. Tales magnitudes son verdaderos indicadores del comportamiento de la oferta ya que la demanda puede ser satisfecha con menor número de vuelos, horas o kilómetros volados, partiendo de un mejor aprovechamiento de la capacidad disponible.

Por último, para el estudio de la productividad media en transporte aéreo puede aplicarse cualquiera de las medidas de producción descritas anteriormente, sin embargo las utilizadas con mayor frecuencia son las que relacionan cantidad de factor trabajo con toneladas-kilómetro o asientos kilómetro ofertados.

⁷⁵ El índice de ocupación del pasaje se obtiene dividiendo demanda y oferta, o lo que es igual, los pasajeros-kilómetros transportados entre los asientos-kilómetro ofertados. El factor de ocupación total se halla del mismo modo pero utilizando las magnitudes de toneladas-kilómetro transportadas y disponibles. Ambos indicadores se expresan porcentualmente.

⁷⁶ Pueden expresarse como horas-bloque si miden el tiempo que transcurre entre la puesta en marcha de los motores y el apagado de los mismos (de calzo a calzo). Alternativamente las horas rueda-rueda se refieren al tiempo transcurrido entre el despegue y el aterrizaje.

CUADRO N°18: TOTAL REDES

AÑO (1)	HORAS DE VUELO Rueda-Bloque		Cambio %	HORAS DE VUELO Rueda-Rueda		Cambio %	UTILIZACION Media Diaria (horas)	KILOMETROS VOLADOS (millas)	Cambio %	NUMERO DE VUELOS (2)	Cambio %	ASIENTOS-KM OFERTADOS (milliones)	Cambio %	OCCUPACION %	TONELADAS-KM OFERTADAS Total(3) (millas)	Cambio %	OCCUPACION Peso total %
	(millas)	Cambio %		(millas)	Cambio %												
1943								662									
1944								1289	94.71								
1945								1495	15.98								
1946								1903	27.29								
1947								3584	88.33								
1948								4361	21.68								
1949								5659	29.76								
1950								8009	41.53								
1951								8671	8.27								
1952								10137	16.91								
1953								11507	13.51								
1954								13363	16.13								
1955								15016	12.37								
1956								15934	6.11								
1957								17626	10.62								
1958								19542	10.87								
1959								20250	3.62								
1960								23083	13.99								
1961								24907	7.90								
1962								28503	14.44								
1963								34514	21.09								
1964								39963	15.79								
1965								48318	20.91								
1966								50922	5.39								
*1967								48914	-3.94								
1968								73083	49.41								
1969								89364	22.28								
1970								101964	14.10								
1971								110879	8.74								
1972								112765	1.70								
1973								119660	6.11								
1974								124449	4.00								
1975								126183	1.39								
1976								128986	2.22								
1977								133559	3.55								
1978								142837	6.95								
1979								152670	6.88								
1980								156850	2.74								
1981								145973	-6.93								
1982								150608	3.18								
1983								*146288	-2.87								
1984								*145742	-0.37								
1985								*146580	0.57								
1986								*144179	-1.64								
1987								*144447	0.19								
1988								203.9	-6.63								
1989								199.6	-2.11								

*1967:Este ejercicio consta solamente de 10 meses por establecerse el nuevo año financiero Noviembre-Octubre.

(1):1960-1967 y 1986-1989 son ejercicios a 31 de Diciembre. 1968-1985 son ejercicios a 31 de Octubre. (Excepcio para los datos con (*) que están referidos a años naturales).

(2):Para 1986 y 1987 se ofrece el dato de número de despegues.

(3):Incluye todas las categorías de tráfico.

Fuente: Memorias Iberia, y Anuario Estadístico del Transporte Aéreo para los datos de kilómetros volados con (*).

CUADRO Nº19: PRODUCTIVIDADES DEL FACTOR TRABAJO

AÑO	TONELADAS-KM OFERTADAS POR EMPLEADO(2) (miles)	(índice)	TONELADAS-KM TRANSPORTADAS POR EMPLEADO(2) (miles)	(índice)	ASIENTOS-KM OFERTADOS POR EMPLEADO(2) (miles)	(índice)	PASAJEROS-KM TRANSPORTADOS POR EMPLEADO(2) (miles)	(índice)
1961	33.37	100.00	17.75	100.00	310.96	100.00	179.12	100.00
1962	44.52	133.41	21.10	118.88	386.52	124.30	211.42	118.03
1963	49.98	149.78	23.07	129.95	447.95	144.05	226.02	126.19
1964	44.14	132.26	24.42	137.56	412.56	132.67	242.43	135.34
1965	46.48	139.29	25.89	145.84	435.16	139.94	255.79	142.80
1966	44.21	132.49	26.05	146.74	412.75	132.73	253.49	141.52
*1967	40.00	119.88	22.05	124.23	368.94	118.65	213.50	119.19
1968	53.77	161.13	28.81	162.30	510.48	164.16	271.19	151.40
1969	65.47	196.18	35.98	202.68	618.31	198.84	330.87	184.72
1970	69.59	208.53	38.06	214.41	664.74	213.77	358.23	200.00
1971	78.78	236.08	40.77	229.69	697.25	224.23	377.54	210.78
1972	91.32	273.65	45.83	258.22	748.93	240.84	418.50	233.64
1973	100.81	302.09	49.40	278.33	803.87	258.51	457.92	255.65
1974	110.14	330.06	52.58	296.20	859.69	276.46	481.58	268.86
1975	116.58	349.34	54.99	309.80	882.16	283.69	488.00	272.45
1976	121.31	363.53	57.06	321.48	908.89	292.29	487.30	272.05
1977	131.58	394.30	68.33	384.95	964.10	310.04	566.49	316.26
1978	132.18	396.10	73.89	416.31	967.85	311.24	612.16	341.76
1979	123.12	368.97	72.52	408.58	998.24	321.02	616.04	343.92
1980	132.55	397.20	74.32	418.68	1065.87	342.77	627.21	350.16
1981	130.27	390.39	76.75	432.41	1045.47	336.21	645.18	360.19
1982	134.81	403.98	78.79	443.88	1094.34	351.92	655.43	365.92
1983	132.91	398.28	78.64	443.02	1087.79	349.82	649.71	362.72
1984	129.38	387.72	84.22	474.50	1070.73	344.33	697.92	389.64
1985	135.34	405.57	88.06	496.14	1098.60	353.29	729.23	407.12
1986	-	-	-	-	-	-	-	-
1987	134.73	403.74	88.51	498.67	1055.02	339.28	744.07	415.40
1988	-	-	-	-	1063.91	342.14	753.93	420.91
1989	-	-	-	-	1071.06	344.44	745.18	416.02

*1967:Este ejercicio consta solamente de 10 meses por establecerse el nuevo año financiero Noviembre-October.

(1):1961-1967 y 1986-1989 son ejercicios a 31 de Diciembre. 1968-1985 son ejercicios a 31 de Octubre.

(2):Personal fijo y eventual hasta 1986 inclusive. Plantilla promedio para los tres últimos años.

Fuente: Memorias Iberia.

CUADRO N°20: GRAN RED NACIONAL

AÑO (1)	HORAS DE VUELO Horas-Bloque (miles)	KILOMETROS VOLADOS (miles)	Cambio %	(2)		ASIENTOS-KM OFERTADOS (millones)	Cambio %	OCUPACION %	TONELADAS-KM OFERTADAS Total(3) (miles)	Cambio %	OCUPACION Peso total %
				NUMERO DE VUELOS (miles)	Cambio %						
1970	94.4	33024		81.9		2171.3		65.9	238514		-
1971	101.7	36552	10.68	95.5	16.61	2617.6	20.55	64.8	305045	27.89	56.7
1972	-	37152	1.64	95.2	-0.31	2969.8	13.46	67.8	333013	9.17	60.9
1973	-	42159	13.48	107.9	13.34	3646.0	22.77	65.6	408368	22.63	58.5
1974	-	43534	3.26	99.9	-7.41	4350.2	19.31	57.7	505475	23.78	51.1
1975	-	43130	-0.93	105.9	6.01	4411.4	1.41	61.6	521550	3.18	56.5
1976	-	*44017	2.06	-		5043.0	14.32	63.2	-		-
1977	-	48615	10.44	111.9		5536.1	9.78	66.8	651136		59.8
1978	-	55613	14.39	123.4	10.28	6365.0	14.97	69.3	734809	12.85	62.9
1979	-	59508	7.00	133.1	7.86	6982.6	9.70	69.0	788753	7.34	63.5
1980	-	59578	0.12	124.7	-6.31	7355.6	5.34	63.0	836824	6.09	58.5
1981	-	52497	-11.89	99.7	-20.05	6740.3	-8.37	64.5	777495	-7.09	59.7
1982	112.9	*50635	-3.55	93.0	-6.72	6852.1	1.66	61.4	777507	0.00	58.4
1983	100.7	*48383	-4.45	89.0	-4.30	6912.0	0.87	61.7	757499	-2.57	60.5
1984	93.8	*43164	-10.79	78.6	-11.69	6136.0	-11.23	66.3	664415	-12.29	65.9
1985	92.2	*43291	0.29	78.8	0.25	6314.0	2.90	66.7	685211	3.13	65.9
1986	90.0	*43619	0.76	85.2	8.12	6212.5	-1.61	71.3	675609	-1.40	69.2
1987	84.1	*41174	-5.61	81.7	-4.11	5860.1	-5.67	76.6	667789	-1.16	70.8
1988	-	*53682	30.38	-		6102.0	4.13	72.2	-		-
1989	-	-	-	-		6550.0	7.34	71.3	-		-

(1):1970-1985 son ejercicios a 31 de Octubre. 1986-1989 son ejercicios a 31 de Diciembre. (Excepto para los datos con (*) que están referidos a años naturales).

(2):Para 1986 y 1987 se ofrece el dato de número de despegues.

(3):Incluye todas las categorías de tráfico.

Fuente: Memorias Iberia, y Anuario Estadístico del Transporte Aéreo para los datos de kilómetros volados con (*).

CUADRO Nº21: GRAN RED INTERNACIONAL

AÑO (1)	HORAS DE VUELO Horas-Bloque (miles)	KILOMETROS VOLADOS (miles)	Cambio %	(2)		ASIENTOS-KM OFERTADOS (millones)	Cambio %	OCUPACION %	TONELADAS-KM OFERTADAS Total(3) (miles)	Cambio %	OCUPACION Peso total %
				NUMERO DE VUELOS	Cambio %						
1970	123.4	68940		32.5		8151.5		50.7	842116		-
1971	123.0	74328	7.82	35.1	8.00	9863.3	21.00	51.3	1105119	31.23	50.4
1972	-	75613	1.73	37.8	7.69	10768.5	9.18	52.6	1342129	21.45	47.5
1973	-	77501	2.50	36.4	-3.70	12439.5	15.52	54.4	1608786	19.87	46.6
1974	-	80915	4.41	37.4	2.75	13544.2	8.88	55.5	1787143	11.09	46.8
1975	-	83053	2.64	37.7	0.80	14267.5	5.34	53.4	1946827	8.94	44.7
1976	-	*83028	-0.03	-		14740.8	3.32	50.3	-		-
1977	-	84944	2.31	39.5		14886.5	0.99	55.7	2136114		49.5
1978	-	87224	2.68	41.6	5.32	15358.3	3.17	60.7	2231905	4.48	53.6
1979	-	93162	6.81	43.7	5.05	16499.0	7.43	58.6	2107492	-5.57	57.2
1980	-	97273	4.41	44.4	1.60	17856.3	8.23	57.1	2298409	9.06	55.2
1981	-	93476	-3.90	44.5	0.23	18107.4	1.41	60.6	2318709	0.88	58.6
1982	156.9	*99973	6.95	46.5	4.49	19775.5	9.21	59.3	2502623	7.93	58.4
1983	152.3	*97905	-2.07	45.4	-2.37	19455.0	-1.62	59.0	2464154	-1.54	59.6
1984	163.5	*102578	4.77	46.7	2.86	19810.0	1.82	64.8	2470789	0.27	64.9
1985	163.2	*103289	0.69	46.5	-0.43	20695.0	4.47	66.3	2642079	6.93	64.8
1986	155.5	*100560	-2.64	67.8	45.81	21568.1	4.22	65.9	2751417	4.14	64.6
1987	156.6	*103273	2.70	67.5	-0.44	21792.1	1.04	68.9	2863432	4.07	64.5
1988	-	*100405	-2.78	-		22948.0	5.30	70.5	-		-
1989	-	-	-	-		-	-	-	-		-

39

(1):1970-1985 son ejercicios a 31 de Octubre. 1986-1989 son ejercicios a 31 de Diciembre. (Excepto para los datos con (*) que están referidos a años naturales).

(2):Para 1986 y 1987 se ofrece el dato de número de despegues.

(3):Incluye todas las categorías de tráfico.

Fuente: Memorias Iberia, y Anuario Estadístico del Transporte Aéreo para los datos de kilómetros volados con (*).

CUADRO Nº22: GRAN RED EUROPEA (4)

AÑO (1)	HORAS DE VUELO Horas-Bloque (miles)	KILOMETROS VOLADOS (miles)	Cambio %	(2)		ASIENTOS-KM OFERTADOS (millones)	Cambio %	OCUPACION %	TONELADAS-KM OFERTADAS		OCUPACION %
				NUMERO DE VUELOS (miles)	Cambio %				Total(3) (miles)	Cambio %	
1970	76.2	40786		28.5		3564.9		52.3	376199		-
1971	82.7	44079	8.07	31.2	9.47	3799.1	6.57	58.5	414797	10.26	54.4
1972	-	46361	5.18	33.3	6.73	4280.0	12.66	59.0	473836	14.23	53.5
1973	-	46027	-0.72	32.2	-3.30	4778.6	11.65	61.3	532356	12.35	54.9
1974	-	48932	6.31	33.4	3.73	5577.0	16.71	58.2	640332	20.28	50.7
1975	-	49829	1.83	33.5	0.30	5873.6	5.32	57.7	688146	7.47	51.8
1976	-	-	-	-	-	5878.2	0.08	57.5	-	-	-
1977	-	50738		35.0		5939.7	1.05	64.3	731265		58.3
1978	-	52993	4.44	37.0	5.71	6278.6	5.71	68.5	766873	4.87	62.0
1979	-	58320	10.05	39.0	5.41	7106.9	13.19	64.1	845183	10.21	56.5
1980	-	59810	2.55	39.5	1.28	7416.0	4.35	60.7	882587	4.43	54.0
1981	-	56048	-6.29	39.6	0.25	7121.5	-3.97	66.3	855064	-3.12	57.8
1982	105.9	-		41.1	3.79	7821.5	9.83	62.9	915014	7.01	55.7
1983	101.7	-		40.2	-2.19	7635.0	-2.38	61.5	883672	-3.43	59.3
1984	111.4	-		41.2	2.49	7734.0	1.30	63.0	878146	-0.63	60.1
1985	109.0	-		40.7	-1.21	7962.0	2.95	67.0	909732	3.60	62.6
1986	100.5	-		56.6	39.07	8435.3	5.94	66.9	945229	3.90	63.6
1987	100.0	-		55.7	-1.59	8390.1	-0.54	71.9	959108	1.47	66.0
1988	-	-		-	-	9289.0	10.71	70.7	-	-	-
*1989	-	-		-	-	9069.0	-2.37	68.4	-	-	-

*1989: Se altera el criterio de agrupación. Se adopta criterio IATA que excluye Africa del Norte trasvasado a la red Africana.

(1):1970-1985 son ejercicios a 31 de Octubre. 1986-1989 son ejercicios a 31 de Diciembre.

(2):Para 1986 y 1987 se ofrece el dato de número de despegues.

(3):Incluye todas las categorías de tráfico.

(4):Incluye la red Oriente Medio. Esta red aparece de forma explícita en la memoria de 1986.

Fuente: Memorias Iberia.

CUADRO Nº23: GRAN RED TRANSATLANTICA

AÑO (1)	HORAS DE VUELO Horas-Bloque (miles)	KILOMETROS VOLADOS (miles)	Cambio %	NUMERO DE VUELOS (2)	Cambio %	ASIENTOS-KM OFERTADOS (millones)	Cambio %	OCUPACION %	TONELADAS-KM OFERTADAS Total(3) (miles)	Cambio %	OCUPACION Peso total %
1970	33.8	25837		3.7		4268.5		50.9	433068		-
1971	37.3	28043	8.54	3.6	-2.70	5672.5	32.89	48.1	643860	48.67	49.5
1972	-	27104	-3.35	4.2	16.67	6089.8	7.36	49.7	820617	27.45	45.1
1973	-	29311	8.14	3.8	-9.52	7267.7	19.34	51.0	1032289	25.79	42.8
1974	-	29847	1.83	3.7	-2.63	7503.3	3.24	54.3	1079371	4.56	45.4
1975	-	30622	2.60	3.8	2.70	7817.6	4.19	51.1	1169687	8.37	41.5
1976	-	-	-	-	-	8169.4	4.50	46.6	-	-	-
1977	-	30229		3.6		8166.2	-0.04	51.8	1284101		45.9
1978	-	30383	0.51	3.7	2.78	8293.7	1.56	57.6	1341445	4.47	50.5
1979	-	31271	2.92	3.9	5.41	8655.5	4.36	56.1	1171228	-12.69	58.9
1980	-	33670	7.67	4.1	5.13	9651.3	11.50	55.6	1307501	11.64	56.9
1981	-	33817	0.44	4.1	0.00	10190.0	5.58	57.9	1357331	3.81	60.0
1982	44.9	-		4.4	7.32	11051.5	8.45	57.3	1464944	7.93	60.0
1983	43.7	-		4.2	-4.55	10816.0	-2.13	57.2	1436399	-1.95	59.2
1984	45.0	-		4.4	4.76	10998.0	1.68	66.0	1446983	0.74	67.5
1985	46.7	-		4.6	4.55	11554.0	5.06	65.9	1558083	7.68	65.6
1986	46.5	-		9.2	100.00	11534.9	-0.17	66.1	1566284	0.53	65.0
1987	48.8	-		10.1	9.78	11950.3	3.60	66.6	1654232	5.62	63.3
1988	-	-		-	-	12246.0	2.47	70.0	-	-	-
1989	-	-		-	-	12635.0	3.18	68.9	-	-	-

(1):1970-1985 son ejercicios a 31 de Octubre. 1986-1989 son ejercicios a 31 de Diciembre.

(2):Para 1986 y 1987 se ofrece el dato de número de despegues.

(3):Incluye todas las categorías de tráfico.

Fuente: Memorias Iberia.

CUADRO Nº24: GRAN RED AFRICANA

AÑO (1)	HORAS DE VUELO Horas-Bloque (miles)	KILOMETROS VOLADOS (miles)	Cambio %	NUMERO DE VUELOS (2)	Cambio %	ASIENTOS-KM OFERTADOS (millones)	Cambio %	OCUPACION %	TONELADAS-KM OFERTADAS Total(3) (miles)	Cambio %	OCUPACION Peso total %
1970	3.4	2316		0.3		318.1		31.2	32849		
1971	3.0	2206	-4.75	0.3	0.00	391.7	23.14	28.3	46462	41.44	27.2
1972	-	2147	-2.67	0.3	0.00	398.8	1.81	28.4	47677	2.62	29.2
1973	-	2163	0.75	0.3	0.00	393.1	-1.43	34.8	44140	-7.42	34.6
1974	-	2136	-1.25	0.3	0.00	463.9	18.01	41.9	67440	52.78	31.8
1975	-	2602	21.82	0.4	33.33	576.3	24.23	40.0	88993	31.96	31.0
1976	-	-	-	-	-	693.2	20.28	33.6	-	-	-
1977	-	3976		0.9		780.6	12.61	32.6	120749		34.8
1978	-	3908	-1.71	0.8	-11.11	786.0	0.69	31.6	123586	2.35	35.5
1979	-	3571	-8.62	0.8	0.00	736.6	-6.28	34.3	91081	-26.30	40.5
1980	-	3793	6.22	0.7	-12.50	789.0	7.11	41.3	108320	18.93	44.0
1981	-	3611	-4.80	0.8	14.29	795.9	0.87	44.7	106314	-1.85	48.4
1982	6.2	-		0.9	12.50	902.5	13.39	54.5	122665	15.38	60.1
1983	6.9	-		1.0	11.11	1005.0	11.36	59.2	144084	17.46	64.3
1984	7.0	-		1.0	0.00	1078.0	7.26	67.0	145660	1.09	67.5
1985	7.4	-		1.2	20.00	1180.0	9.46	65.3	174264	19.64	69.9
1986	5.9	-		1.7	41.67	988.4	-16.24	60.1	137737	-20.96	55.4
1987	3.8	-		1.2	-29.41	529.1	-46.47	61.4	66114	-52.00	63.0
1988	-	-		-	-	427.0	-19.30	68.4	-	-	-
*1989	-	-		-	-	773.0	81.03	63.9	-	-	-

*1989:Se altera el criterio de agrupación. Se adopta criterio IATA que incluye Africa del Norte trasvasado de la red Europea.

(1):1970-1985 son ejercicios a 31 de Octubre. 1986-1989 son ejercicios a 31 de Diciembre.

(2):Para 1986 y 1987 se ofrece el dato de número de despegues.

(3):Incluye todas las categorías de tráfico.

Fuente: Memorias Iberia.

CUADRO Nº25: GRAN RED EXTREMO ORIENTE (4)

AÑO	HORAS DE VUELO (1) Horas-Bloque (miles)	KILOMETROS VOLADOS (miles)	Cambio %	(2)		ASIENTOS-KM OFERTADOS (millones)	Cambio %	OCUPACION %	TONELADAS-KM OFERTADAS Total(3) (mlles)	Cambio %	OCUPACION Peso total %
				NUMERO DE VUELOS	Cambio %						
1986	2570.0	-	-	0.3	-	609.5	-	56.0	102167	-	69.8
1987	3975.0	-	-	0.5	66.67	922.6	51.37	74.7	183978	80.08	70.3
1988	-	-	-	-	-	986.0	6.87	75.1	-	-	-
1989	-	-	-	-	-	1329.0	34.79	78.5	-	-	-

(1): Todo los ejercicios son a 31 de Diciembre.

(2): Para 1986 y 1987 se ofrece el dato de número de despegues.

(3): Incluye todas las categorías de tráfico.

(4): Esta ruta se inicia en Mayo de 1986.

Fuente: Memorias Iberia.

IV. ANALISIS FINANCIERO: IBERIA

El análisis de los estados financieros tiene como objeto el conocimiento de la situación de la empresa desde la perspectiva contable. La información utilizada se recoge de las cuentas de resultados y los balances de la compañía Iberia en las dos últimas décadas⁷⁷. No se presenta la información de otros estados contables, aunque cuando se analizan las ampliaciones de capital se acude a los estados de origen y aplicación de fondos.

El método aplicado es el tradicional⁷⁸, centrándose en el estudio de la tendencia histórica de las diferentes partidas contables y en la evolución de una serie seleccionada de ratios o indicadores financieros⁷⁹. No obstante el análisis de las distintas cuentas a lo largo del tiempo supone la estabilidad del patrón monetario de medida. Para el período considerado, caracterizado por situaciones inflacionarias, tal premisa deja de cumplirse, por lo que se hace necesaria la homogenización de los datos prescindiendo del fenómeno inflacionista. Sin embargo, desde que en la valoración contable de los bienes se aplica el principio del precio de adquisición o precio histórico, la expresión de los diferentes valores en pesetas constantes no puede obtenerse por la simple aplicación del deflactor interanual⁸⁰.

⁷⁷ Se dispone de los datos anuales. Ver cuadros 26, 28, 30 y 32.

⁷⁸ Para otro tipo de análisis consúltese, por ejemplo, Baruch Lev (1978).

⁷⁹ Véase Alvaro Cuervo (1989). Ver también los cuadros 34 y 35.

⁸⁰ La doctrina contable recomienda distinguir entre cuentas monetarias y cuentas no monetarias. En las primeras la cuantía se determina por contrato, y por lo tanto, no evolucionan paralelamente con las variaciones del nivel general de precios. Se incluyen aquí el dinero, los derechos y las obligaciones. Por exclusión, las cuentas no monetarias incluirían activos y exigibilidades no monetarias. La simple aplicación del deflactor interanual será correcta únicamente si tratamos el primer grupo de cuentas.

Para un análisis más profundo véase Baxter, W.T. (1979), o también

A pesar de ello, hemos deflactado todas las partidas que se presentan del balance y la cuenta de resultados. No obstante, la interpretación de los datos que contienen debe contemplar la dificultad señalada⁸¹.

Por tanto, el examen horizontal de las cifras en pesetas constantes del balance será válido en los siguientes casos: deudores, cuentas financieras, deudas, pérdidas y ganancias y ajustes por periodificación. En lo que concierne a la cuenta de resultados, la comparación interanual de los distintos componentes de ingresos y gastos valorados en pesetas constantes es igualmente correcta, con la única salvedad de las amortizaciones, que incluidas en el epígrafe de gastos varios, reflejan la depreciación sufrida por elementos de inmovilizado que están valorados a coste histórico.

De la comparación interanual de las cifras del balance para la década de 1970 destaca la intensidad en el crecimiento de los ajustes por periodificación del activo, que en términos constantes se multiplican por algo más de seis. Le siguen en importancia las reservas y las cuentas financieras. Sin embargo, el crecimiento de las reservas no obedece a la existencia de una política empresarial que diera prioridad a la autofinanciación, sino que responde a la aplicación de la ley de actualización de activos de 1979, que permitió añadir al dato de reservas una cifra superior a los 16.000 millones de pesetas. En la estructura de endeudamiento se detecta cierta sustitución de deuda a medio y largo plazo, por deuda a corto plazo, de este modo para 1979 esta última representa algo más del 60% de la primera, cuando para 1971 suponía un 21%. En cuanto a disminuciones, son los resultados los que experimentan la mayor caída, registrándose para 1976 las primeras pérdidas en toda la historia de la compañía. Se estimó que un 90% de las mismas fueron consecuencia

Martín, A. y L. Moreno (1991).

⁸¹ Ver cuadros 27, 29, 31 y 33.

de la conflictividad en el control aéreo nacional.

En los ochenta el panorama financiero es bien distinto. Si tomamos como referencia los datos en pesetas constantes, tanto las cuentas financieras como los ajustes por periodificación del activo parecen estabilizarse en su crecimiento, sufriendo los menores cambios en términos absolutos. Destaca asimismo, el fuerte crecimiento de la partida de provisiones, tratándose exclusivamente de provisiones para grandes reparaciones.

Ahora las reservas disminuyen, y ello a pesar de la aplicación de las leyes de actualización de 1980, 1981 y 1983, debido a la acumulación de pérdidas, que se institucionalizan en la empresa hasta mediada la década. El año 1983 fue, sin duda, el peor año en la vida de la compañía, ya que en ese momento la cifra de pérdidas alcanzó su máximo. La subida al principio del ejercicio de un 33'3% en el precio del keroseno nacional, el alza en el tipo de cambio peseta-dólar y el hundimiento de los mercados tradicionales de Iberoamérica, junto a otros factores de carácter estructural, tales como la inadecuación de la estructura financiera, explican el porqué de dicha situación. A partir de 1986 se registran de nuevo beneficios positivos, que tocan techo en 1988. (Un análisis en detalle de las cuentas de pérdidas y ganancias se realiza con posterioridad).

La sustitución observada en los setenta entre deuda a largo y corto plazo continúa en los ochenta, consolidándose en la segunda mitad, de modo que para 1989 el apartado deudas a corto plazo supera cuatro veces al exigible a largo. Si consideramos los ajustes por periodificación también como requeribles en el corto plazo, la proporción se acerca a cuatro veces y media. Dicho proceso, se encuadra dentro de otro de mayor rango, cual es la sustitución de capitales permanentes por capitales circulantes, menos agudo que el anterior gracias a una política de ampliaciones de capitales anuales entre 1980 y 1986. Para el último año de la década la relación entre ambos tipos de fuentes financieras se acerca a la unidad, siendo los capitales

permanentes superiores a los circulantes en un porcentaje cercano al 8% , cuando para 1980 los triplicaban. En la estructura de endeudamiento destaca, asimismo, la caída hasta cero, para 1989, en la financiación procedente del I.N.I. Tal pérdida de recursos queda más que compensada por las ampliaciones de capital ya mencionadas, que el I.N.I., en su calidad de accionista mayoritario suscribe prácticamente en su totalidad, tras adquirir un compromiso de capitalización con Iberia para dotarla de una estructura de capital comparable a las del resto de las compañías europeas. Entre los años 1980 y 1983, ambos inclusive, las ampliaciones se hacen en gran parte con cargo a las cuentas de actualización.

En el estudio de las cuentas de resultados se detecta cierta regularidad, cual es la existencia de beneficios positivos hasta 1976 y la institucionalización de pérdidas a partir de la segunda crisis del petróleo y hasta mediada la década de los ochenta. Esta nueva situación financiera ha de entenderse dentro del contexto de un entorno extremadamente cambiante, y desde la alta sensibilidad de las compañías aéreas a las alteraciones en los precios del dólar y del petróleo. En la medida que el precio de los combustibles se establece en dólares, el coste real del mismo no sólo se incrementa por el encarecimiento puro de las fuentes energéticas, sino que debe considerarse un efecto adicional cuando la moneda del país donde reside la compañía aérea se devalúa con respecto al patrón dólar. Precisamente ambos tipos de fenómenos se dan, conjunta o separadamente, en España en el período de crisis señalado.

La política de precios de la OPEP junto con la restricción de la oferta petrolífera de los productores Irán e Irak, condujeron hacia un incremento dramático en el precio del keroseno, que entre 1979 y 1980 prácticamente se duplica, para desde ese momento pasar a estabilizarse experimentando subidas de menor consideración. A su vez, en 1979 la peseta se revalúa respecto al dólar, y desde entonces éste se encarece de forma continua, alcanzando su máxima cotización para 1985 con una media de 170

pesetas/dólar.

Dentro del epígrafe total gastos, el concepto consumos incluye el coste del combustible. Si nos referimos a la variación total durante la década de los setenta en términos constantes, el mayor ritmo de crecimiento lo sufre precisamente esta partida. Y tal como era de esperar, los crecimientos interanuales mayores se registran entre 1973-74 y 1979-80, con un 68% y un 46% respectivamente. En la segunda mitad del pasado decenio, el comportamiento de los consumos es significativamente distinto, la tendencia cambia a decreciente debido al descenso en los precios de los combustible y al tipo de cambio favorable del dólar.

Junto a la partida de consumos, los gastos de personal y los servicios contratados conforman el grueso del total gastos. Para todos los años de estudio el segundo concepto es el de mayor trascendencia por su magnitud. El examen de la evolución del mismo pone de manifiesto cierta política de contención del gasto de personal cuando el apartado consumos crece. Si en los setenta el peso de los gastos de personal con respecto al total gastos varía desde un 32% a un 40% entre el primer y último año, con una única disminución para 1974, tras la segunda crisis petrolífera, cae continuamente desde un 34% en 1980 hasta un 28% en 1985, para luego volver a aumentar su importancia⁸².

La cuenta de servicios contratados⁸³ registra un proceso similar aunque menos claro, aumentando su relación con respecto al total gastos sobre todo entre 1985-89 cuando pasa de un 20% a un 26%. En el estudio de los gastos financieros, en pesetas de 1970, a lo largo del tiempo, se advierte una tendencia decreciente en los últimos setenta que responde a una disminución del volumen de

⁸² Un dato a considerar: Para 1989 el coste medio anual del personal (considerando plantilla promedio) es de 4.566.227 ptas.

⁸³ Contablemente se recoge en la cuenta Trabajos, Suministros y Servicios del Exterior, que incluye básicamente, los gastos por alquiler de flota, las comisiones de los agentes y los servicios de tráfico (derechos de aterrizaje, despacho y limpieza de aviones y tasas de salida).

deuda, volviendo a crecer en los primeros ochenta, hasta 1984 en que alcanzan su máximo; concurren entonces fuertes contingentes de deuda y el tipo de interés más elevado. Destacan por su pequeña cuantía, los volúmenes de gastos financieros en los dos últimos años del período considerado, cuando se reducen a sus valores mínimos, los recursos ajenos y su coste⁸⁴.

En el capítulo de ingresos y en los años setenta, los de tráfico alcanzan una media del 87% del total, oscilando entre un mínimo de un 86% y un máximo de un 90%. En los ochenta la participación se reduce en términos medios hasta un 85%, y ahora los porcentajes oscilan entre un 83% y un 88%, correspondiendo los menores valores a los últimos años; así se explica el fuerte crecimiento que sufre la cuenta de otros ingresos en la pasada década, que en términos reales se duplica. Dentro de la partida de otros ingresos destacan por su mayor participación en el total, los ingresos derivados del handling⁸⁵.

De la observación de los tres conceptos de resultados, se deduce un comportamiento paralelo del signo de la cuenta de pérdidas y ganancias y el del resultado de la explotación. Siendo los resultados de la cartera de valores menos relevantes, los extraordinarios parecen comportarse bien, en el sentido de que nunca compensan un resultado de la explotación positivo o en todo caso añaden algunas pérdidas a las ya existentes, y ello a pesar de que desde 1982 son corrientes las pérdidas extraordinarias que en su mayoría son causadas por diferencias desfavorables de cambios en el reembolso de créditos en moneda extranjera.

En el período de estudio son tres los años que destacan por sus resultados: 1976 por ser el primero en que Iberia experimenta pérdidas, 1983 porque la cifra de pérdidas alcanza su máximo y

⁸⁴ Ver indicadores que relacionan recursos ajenos con pasivo total y los gastos financieros con los recursos ajenos.

⁸⁵ Actividad en la que Iberia actúa como concesionaria en los aeropuertos de la red nacional.

1988 por ser el mejor año en toda la historia de la compañía. El entorno en el que se desarrollaron las actividades en los dos primeros casos ya han sido comentadas anteriormente. Para 1988, y también para 1987, las estrategias básicas de contención del gasto y la mejora de los niveles de ingresos a través de incrementos en los coeficientes de ocupación permiten la consecución de importantes resultados positivos. El desarrollo estructural de la compañía por segmentos de negocios y áreas geográficas, la estabilidad de los precios del petróleo y la depreciación paulatina del dólar, también han contribuido al logro del mismo objetivo.

La investigación de los ratios financieros⁸⁶ en la estructura de inversión detecta una fuerte inmovilización de la misma que, en porcentaje, oscila alrededor de una media anual del 72.1. Este peso mayoritario del inmovilizado neto responde a lo intensivo en capital del sector, pues se trata principalmente de inversiones en flota aérea.

El control de las existencias parece mejorar a lo largo de todo el período, más aún si consideramos el aumento de dimensión de la compañía a través del tiempo. La reducción entre 1979 y 1989 alcanza los 4.5 puntos porcentuales.

Para la variación total en cada década hay una mejor gestión de la cartera de deudores para los ochenta que para los setenta, situándose la media del período en 19.5 %. Siendo lo recomendable la reducción continuada de las deudas pendientes, se han de contemplar, no obstante, las condiciones de pago que ofrece la compañía. Por ejemplo, en el caso de los agentes de viajes, y para aquellas compañías miembros de IATA, la forma de pago es la siguiente: los días 15 de cada mes se hacen las liquidaciones al

⁸⁶ Se hace un análisis estático.

BSP (Bank Settlement Plan)⁸⁷, que a su vez liquidará a cada compañía. En el caso de Iberia se aplica igualmente esta mecánica de pago, pero si consideramos que los balances se cierran a 31 de octubre o diciembre, y que los intermediarios pagan a mitad de cada mes el volumen de deuda pendiente puede ser importante, aún más si el BSP tarda un tiempo adicional en pagarle.

En la estructura de capital destaca el fuerte peso de los recursos ajenos hasta 1986, alcanzando su máximo valor para 1983. Para los tres últimos años del pasado decenio los valores se reducen sustancialmente, obteniéndose para 1988 el mínimo ratio. Si partimos de que los valores máximos y mínimos se corresponden con el peor y el mejor año respectivamente desde el punto de vista de los resultados, podríamos a priori afirmar que existe un tipo de correlación positiva entre las variables de deuda ajena y de pérdidas. Atendiendo ahora a la composición de esta deuda se confirma el fenómeno de sustitución entre deuda a largo y corto plazo ya mencionado.

Por lo tanto a lo largo de los veinte años de estudio, los recursos provenientes del exterior experimentan dos tipos de cambio, uno cuantitativo por el que pierden importancia en el total de las fuentes financieras, y otro cualitativo según el cual pasa a predominar la deuda más rápidamente exigible, decayendo paulatinamente hasta desaparecer la financiación a largo plazo aportada por el INI.

La relación entre reservas y capital social experimenta fuertes y dispares cambios en el tiempo, lo que obedece, bien a la presencia de cuentas de actualización o regularización que todavía no se han capitalizado, como ocurre cuando el ratio supera el 100% ; o bien a la obtención de pérdidas que implican signos negativos en el concepto de reservas y en el ratio en cuestión. Así se observa un importante crecimiento de las mismas

⁸⁷ Es una cámara de compensación entre compañías aéreas. Surge para facilitar los pagos cuando en un determinado trayecto intervienen varias compañías.

en los años setenta, cuando la política de ampliaciones de capital no era común en la empresa; y contrariamente, un proceso de disminución en los ochenta que responde a la capitalización mencionada y a la aportación de recursos por parte de los accionistas.

En cuanto a la financiación del inmovilizado, contablemente se aconseja que ésta proceda de los capitales permanentes, que además deberán excederlos para poder afrontar las necesidades del fondo de maniobra⁸⁸ y asegurar el mantenimiento de la actividad. Por lo tanto el cociente, en porcentaje, entre los valores de inmovilizado neto y capitales permanentes sería conforme a la teoría siempre que fuese inferior a 100, y en una cuantía tal que se alcanzara el fondo de maniobra ideal. Aún si prescindimos de precisar este fondo de maniobra deseado, para los años 1986, 1987, 1988 y 1989 el desequilibrio financiero pone de manifiesto la existencia de un capital circulante negativo y, por lo tanto, la financiación de parte del activo fijo con recursos de corto plazo.

El examen de la rentabilidad puede referirse a los fondos propios o al total de la inversión realizada por la empresa prescindiendo de la fuente que la financia. Respectivamente se denominan rentabilidad financiera y rentabilidad económica. En el segundo caso, al beneficio se le añade el coste financiero, ya que se trata de un coste producido por la fuente que lo financia y no por la explotación del activo. En otras palabras, se considera la rentabilidad que obtiene el empresario frente a la de la empresa como ente económico. Para casi todos los años de estudio el efecto apalancamiento⁸⁹ es negativo, por lo tanto el coste de los recursos ajenos está restando rentabilidad a los fondos

⁸⁸ También llamado working capital o capital circulante. Es la parte del activo circulante financiada por recursos a largo plazo.

⁸⁹ También conocido como efecto palanca o leverage. Indica en qué medida los fondos ajenos contribuyen a aumentar la rentabilidad de los fondos propios. Si la rentabilidad financiera es mayor que la económica se dice que dicho efecto es positivo, o negativo en caso contrario.

proprios. Básicamente es en los tres últimos años del período cuando se pone de manifiesto un efecto palanca positivo. Para 1987 se alcanzan las mayores rentabilidades, seguidas muy de cerca por los valores de 1988. Las rentabilidades más bajas, como cabía esperar, se dan en 1983.

CUADRO Nº26: BALANCES DE SITUACION (1) (millones de pesetas corrientes)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	* Variación década(4)
TOTAL ACTIVO	29446	-	39032	49142	52138	-	61490	62185	70649	104112	253.6
Inmovilizado neto	21156	23437	30478	37779	39737	45709	46282	42971	44174	67451	218.8
Existencias	2148	-	2137	2359	2253	-	2203	2193	2706	4104	91.1
Deudores (2)	5470	-	4836	5157	7321	-	11262	14051	19460	23000	320.5
Cuentas financieras	544	-	1197	3516	2490	-	1474	2612	3891	7044	1194.9
Ajustes por periodificación	128	-	384	331	337	-	269	358	418	2513	1863.3
TOTAL PASIVO	29446	30938	39032	49142	52138	58803	61490	62185	70649	104112	253.6
Capital	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000	15000	15000	200.0
Reservas (3)	1075	1367	1589	1785	1800	7806	8089	7270	1513	18426	1614.0
Provisiones	0	0	0	0	0	0	33	60	75	0	127.3
Deudas a medio y largo plazo	17984	18625	25406	32627	34611	35070	35942	34585	35200	42424	135.9
- INI	6753	6447	9841	12039	12922	14120	14963	16153	13446	11987	77.5
Deudas a corto plazo	3886	3747	4144	5354	7163	7238	8869	10821	12871	26167	573.4
Pérdidas y ganancias	283	536	584	398	7	102	-803	243	792	-2592	-1015.9
Ajustes por periodificación	1218	1663	2309	3978	3557	3587	4360	4206	5198	4687	284.8

(1): Cerrados al 31 de octubre. Regularizados según ley 76/1961 de 23 de diciembre y Decreto ley 12/1973 de 30 de noviembre. Ley de Actualización de activos de 1979. Antes de la aplicación del saldo de la cuenta de pérdidas y ganancias.

(2): Incluye situaciones transitorias de financiación.

(3): Incluye pérdidas de ejercicios anteriores.

(4): El crecimiento de la década se calcula entre el primer y último año en que se dispone de valores distintos de cero.

Fuente: Memorias Iberia.

CUADRO Nº27: BALANCES DE SITUACION (1) (millones de pesetas constantes)(2)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979 & Variación década(5)	
TOTAL ACTIVO	29446	-	34798	41077	37681	-	33307	28447	27695	35848	21.7
Inmovilizado neto	21156	22715	27172	31579	28718	28703	25069	19658	17316	23225	9.8
Existencias	2148	-	1905	1972	1628	-	1193	1003	1061	1413	-34.2
Deudores (3)	5470	-	4311	4311	5291	-	6100	6428	7628	7919	44.8
Cuentas financieras	544	-	1067	2939	1800	-	798	1195	1525	2425	345.8
Ajustes por periodificación	128	-	342	277	244	-	146	164	164	865	575.8
TOTAL PASIVO	29446	29984	34798	41077	37681	36926	33307	28447	27695	35848	21.7
Capital	5000	4846	4458	4179	3614	3140	2708	2287	5880	5165	3.3
Reservas (4)	1075	1325	1417	1492	1301	4902	4381	3326	593	6344	490.1
Provisiones	0	0	0	0	0	0	18	27	29	0	61.1
Deudas a medio y largo plazo	17984	18051	22650	27272	25014	22022	19468	15821	13799	14608	-18.8
-INI	6753	6248	8774	10063	9339	8867	8105	7389	5271	4127	-38.9
Deudas a corto plazo	3886	3632	3694	4475	5177	4545	4804	4950	5046	9010	131.9
Pérdidas y Ganancias	283	519	521	333	5	64	-435	111	310	-892	-415.2
Ajustes por periodificación	1218	1612	2059	3325	2571	2252	2362	1924	2038	1614	32.5

(1): Cerrados al 31 de octubre. Regularizados según Ley 76/1961 de 23 de diciembre y Decreto Ley 12/1973 de 30 de noviembre. Ley de Actualización de activos de 1979. Antes de la aplicación del saldo de la cuenta de pérdidas y ganancias.

(2): Deflactor VAB a PM del sector Transportes y Comunicaciones con base en 1970. Fuente: CEPREDE.

(3): Incluye situaciones transitorias de financiación.

(4): Incluye pérdidas de ejercicios anteriores.

(5): El crecimiento de la década se calcula entre el primer y último año en que se dispone de valores distintos de cero.

Fuente: Memorias Iberia.

CUADRO Nº28: BALANCES DE SITUACION (1) (millones de pesetas corrientes)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	% Variación década(4)
TOTAL ACTIVO	113946	165318	184586	240669	257781	254657	245310	228606	249260	287338	152.2
Inmovilizado neto	78008	122275	137147	181588	184965	182523	170840	160554	174101	222552	185.3
Existencias	5741	6374	7208	6675	5051	5545	5657	6260	5418	8031	39.9
Deudores (2)	24744	29353	32899	39003	52527	48118	42707	45397	49545	46030	86.0
Cuentas financieras	3632	6626	6105	10726	12612	15194	22740	13086	16655	7134	96.4
Ajustes por periodificación	1821	690	1227	2677	2626	3277	3366	3309	3541	3591	97.2
TOTAL PASIVO	113946	165318	184586	240669	257781	254657	245310	228606	249260	287338	152.2
Capital	22500	26250	30625	38281	68281	83281	93281	93281	93281	93281	314.6
Reservas (3)	10563	19377	13218	5416	-23217	-25343	-21436	-20556	-3743	13975	32.3
Provisiones	701	1068	1595	1874	2857	3292	3874	4116	9697	12416	1671.2
Deudas a medio y largo plazo	52096	82906	98744	142071	138936	127592	90957	48832	34706	29738	-42.9
-INI	8955	7685	6503	4172	1392	976	458	228	29	0	-99.7
Deudas a corto plazo	30541	34396	42549	72478	76481	60360	62070	70261	79083	117948	286.2
Pérdidas y Ganancias	-6683	-3586	-8124	-29965	-17126	-9134	880	20580	24256	6215	193.0
Ajustes por periodificación	4228	4907	5979	10514	11569	14609	15684	12092	11980	13765	225.6

(1): 1981-1985 cerrados al 31 de octubre y 1986-1989 al 31 de diciembre. Regularizados según ley 76/1961. de 23 de diciembre y Decreto ley 12/1973 de 30 de noviembre. Leyes de Actualización de activos de 1979,1980,1981 y 1983. Antes de la aplicación del saldo de la cuenta de pérdidas y ganancias.

(2): Incluye situaciones transitorias de financiación.

(3): Incluye pérdidas de ejercicios anteriores.

(4): El crecimiento de la década se calcula entre el primer y último año en que se dispone de valores distintos de cero.

Fuente: Memorias Iberia.

CUADRO Nº29: BALANCES DE SITUACION (1) (millones de pesetas constantes)(2)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	% Variación década(5)
TOTAL ACTIVO	32965	41552	41460	47539	46633	43949	40184	34887	35716	39451	19.7
Inmovilizado neto	22568	30733	30805	35869	33461	31500	27985	24502	24947	30556	35.4
Existencias	1661	1602	1619	1319	914	957	927	955	776	1103	-33.6
Deudores (3)	7158	7378	7390	7704	9502	8304	6996	6928	7099	6320	-11.7
Cuentas financieras	1051	1665	1371	2119	2282	2622	3725	1997	2386	979	-6.9
Ajustes por periodificación	527	173	276	529	475	566	551	505	507	493	-6.5
TOTAL PASIVO	32965	41552	41460	47539	46633	43949	40184	34887	35716	39451	19.7
Capital	6509	6598	6879	7562	12352	14373	15280	14235	13366	12807	96.8
Reservas (4)	3056	4870	2969	1070	-4200	-4374	-3511	-3137	-536	1919	-37.2
Provisiones	203	268	358	370	517	568	635	628	1389	1705	739.9
Deudas a medio y largo plazo	15071	20838	22179	28063	25134	22020	14899	7452	4973	4083	-72.9
- INI	2591	1932	1461	824	252	168	75	35	4	0	-99.8
Deudas a corto plazo	8836	8645	9557	14316	13836	10417	10168	10722	11332	16194	83.3
Pérdidas y Ganancias	-1933	-901	-1825	-5919	-3098	-1576	144	3141	3476	853	144.1
Ajustes por periodificación	1223	1233	1343	2077	2093	2521	2569	1845	1717	1890	54.5

(1): 1981-1985 cerrados al 31 de octubre y 1986-1989 al 31 de diciembre. Regularizados según ley 76/1961. de 23 de diciembre y Decreto ley 12/1973 de 30 de noviembre. Leyes de Actualización de activos de 1979,1980,1981 y 1983. Antes de la aplicación del saldo de la cuenta de pérdidas y ganancias.

(2): Deflactor VAB a PM del sector Transportes y Comunicaciones con base en 1970. Fuente: CEPREDE.

(3): Incluye situaciones transitorias de financiación.

(4): Incluye pérdidas de ejercicios anteriores.

(5): El crecimiento de la década se calcula entre el primer último año en que se dispone de valores distintos de cero.

Fuente: Memorias Iberia.

CUADRO Nº30: CUENTAS DE PERDIDAS Y GANANCIAS (millones de pesetas corrientes)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	% Variación década(2)
RESULTADO DE LA EXPLOTACION	359	531	578	390	3	102	-803	243	792	-6192	-1824.8
Total Ingresos	18325	21965	25579	30312	37599	43654	51036	63914	81598	90505	393.9
Ingresos de tráfico	15970	19330	22103	26055	32614	37885	45129	57752	73183	79808	399.7
Otros Ingresos	2355	2635	3476	4257	4985	5769	5907	6162	8415	10697	354.2
Total Gastos	17966	21434	25001	29922	37596	43552	51839	63671	80806	96697	438.2
Personal	5711	6898	8387	9794	11838	15110	19464	24956	32330	38089	566.9
Servicios Contratados	4304	4932	6108	7576	8491	9364	11392	14719	18919	20462	375.4
Consumos	3270	3709	4102	4617	8961	10693	12186	14738	17928	22364	583.9
Gastos Financieros	1412	1542	1788			2752	2722	3179	3436	3485	146.8
Varios (1)	3269	4353	4616	7935	8306	5633	6075	6079	8193	12297	276.2
RESULTADO EXTRAORDINARIO	-83	0	0	0	0	0	0	0	0	3600	4437.3
RESULTADO CARTERA DE VALORES	6	5	6	9	4	0	0	0	0	0	-33.3
PERDIDAS Y GANANCIAS	282	536	584	399	7	102	-803	243	792	-2592	-1019.1

(1): Incluye gastos financieros cuando no es posible su desglose.

(2): El crecimiento de la década se calcula entre el primer y último año en que se dispone de valores distintos de cero.

NOTA: Las posibles diferencias con la cifra de pérdidas y ganancias del balance se deben al redondeo de las cifras. Ejercicios cerrados a 31 de octubre.

Fuente: Memorias Iberia.

CUADRO Nº31: CUENTAS DE PERDIDAS Y GANANCIAS (millones de pesetas constantes)(1)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	% Variación década(3)
RESULTADO DE LA EXPLORACION	359	515	515	326	2	64	-435	111	310	-2132	-693.9
Total Ingresos	18325	21288	22804	25337	27173	27413	27644	29238	31987	31163	70.1
Ingresos de tráfico	15970	18734	19705	21779	23570	23790	24445	26419	28688	27480	72.1
Otros Ingresos	2355	2554	3099	3558	3603	3623	3200	2819	3299	3683	56.4
Total Gastos	17966	20773	22289	25011	27171	27349	28079	29127	31676	33295	85.3
Personal	5711	6685	7477	8187	8555	9488	10543	11416	12674	13115	129.6
Servicios Contratados	4304	4780	5445	6333	6137	5880	6171	6733	7416	7046	63.7
Consumos	3270	3595	3657	3859	6476	6715	6601	6742	7028	7700	135.5
Gastos Financieros	1412	1494	1594	0	0	1728	1474	1454	1347	1200	-15.0
Varios (2)	3269	4219	4115	6633	6003	3537	3291	2781	3212	4234	29.5
RESULTADO EXTRAORDINARIO	-83	0	0	0	0	0	0	0	0	1240	1594.0
RESULTADO CARTERA DE VALORES	6	5	5	8	3	0	0	0	0	0	-50.0
PERDIDAS Y GANANCIAS	282	519	521	334	5	64	-435	111	310	-892	-416.3

(1): Deflactor VAB a PM del sector Transportes y Comunicaciones con base en 1970. Fuente: CEPREDE.

(2): Incluye gastos financieros cuando no es posible su desglose.

(3): El crecimiento de la década se calcula entre el primer y último año en que se dispone de valores distintos de cero.

NOTA: Las posibles diferencias con la cifra de pérdidas y ganancias del balance se deben al redondeo de las cifras.

Ejercicios cerrados a 31 de octubre.

Fuente: Memorias Iberia.

CUADRO Nº32: CUENTAS DE PERDIDAS Y GANANCIAS (millones de pesetas corrientes)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	% Variación década(2)
RESULTADO DE LA EXPLOTACION	-8412	-5595	-5783	-24872	-15952	-7932	2566	27656	29476	6339	175.4
Total Ingresos	120621	152852	183348	209218	248735	274544	280823	305812	334806	356846	195.8
Ingresos de tráfico	106591	135057	157602	181948	210026	234189	236918	256643	277280	296866	178.5
Otros Ingresos	14030	17795	25746	27270	38709	40355	43905	49169	57526	59980	327.5
Total Gastos	129033	158447	189131	234090	264687	282476	278257	278156	305330	350507	171.6
Personal	44673	52058	60025	69437	73879	80773	91035	99307	114467	129416	189.7
Servicios Contratados	25371	27555	33547	42260	48767	57109	59560	65645	75114	92785	265.7
Consumos	39009	49886	55980	66888	73195	78857	61708	54036	54008	63335	62.4
Gastos Financieros	5999	11416	17334	23144	28488	23010	16052	9720	6203	5264	-12.3
Varios (1)	13981	17532	22245	32361	40358	42727	49902	49448	55538	59707	327.1
RESULTADO EXTRAORDINARIO	1730	2009	-2068	-5083	-368	-473	-1688	-7076	-5234	-1456	-184.2
RESULTADO CARTERA DE VALORES	0	0	-272	-10	-806	-729	0	1	13	1333	590.1
PERDIDAS Y GANANCIAS	-6682	-3586	-8123	-29965	-17126	-9134	878	20581	24255	6216	193.0

(1): Incluye gastos financieros cuando no es posible su desglose.

(2): El crecimiento de la década se calcula entre el primer y último año en que se dispone de valores distintos de cero.

NOTA: Las posibles diferencias con la cifra de pérdidas y ganancias del balance se deben al redondeo de las cifras. 1980-1985 son ejercicios cerrados a 31 de octubre. 1986-1989 son ejercicios a 31 de diciembre.

Fuente: Memorias Iberia.

CUADRO N°33: CUENTAS DE PERDIDAS Y GANANCIAS (millones de pesetas constantes)(1)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	% Variación década(3)
RESULTADO DE LA EXPLOTACION	-2434	-1406	-1299	-4913	-2886	-1369	420	4221	4224	870	135.7
Total Ingresos	34896	38419	41182	41326	44997	47381	46001	46670	47974	48994	40.4
Ingresos de tráfico	30837	33946	35399	35940	37994	40417	38809	39166	39731	40759	32.2
Otros Ingresos	4059	4473	5783	5387	7003	6965	7192	7504	8243	8235	102.9
Total Gastos	37329	39825	42481	46239	47883	48750	45581	42449	43750	48124	28.9
Personal	12924	13085	13482	13716	13365	13940	14912	15155	16402	17769	37.5
Servicios Contratados	7340	6926	7535	8348	8822	9856	9756	10018	10763	12739	73.6
Consumos	11285	12539	12574	13212	13241	13609	10108	8246	7739	8696	-22.9
Gastos Financieros	1736	2869	3893	4572	5154	3971	2629	1483	889	723	-58.4
Varios (2)	4045	4407	4996	6392	7301	7374	8174	7546	7958	8198	102.7
RESULTADO EXTRAORDINARIO	500	505	-464	-1004	-67	-82	-277	-1080	-750	-200	-140.0
RESULTADO CARTERA DE VALORES	0	0	-61	-2	-146	-126	0	0	2	183	400.0
PERDIDAS Y GANANCIAS	-1933	-901	-1825	-5919	-3098	-1576	144	3141	3475	853	144.1

(1): Deflactor VAB a PM del sector Transportes y Comunicaciones con base en 1970. Fuente: CEPREDE.

(2): Incluye gastos financieros cuando no es posible su desglose.

(3): El crecimiento de la década se calcula entre el primer y último año en que se dispone de valores distintos de cero.

NOTA: Las posibles diferencias con la cifra de pérdidas y ganancias del balance se deben al redondeo de las cifras.

1980-1985 son ejercicios cerrados a 31 de octubre. 1986-1989 son ejercicios a 31 de diciembre.

Fuente: Memorias Iberia.

CUADRO Nº34: INDICADORES FINANCIEROS (1) (Porcentajes)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979 & Variación década	
ESTRUCTURA DE INVERSION											
Immovilizado Neto/Activo Total	71.8	-	78.1	76.9	76.2	-	75.3	69.1	62.5	64.8	-9.7
Existencias/Activo Total	7.3	-	5.5	4.8	4.3	-	3.6	3.5	3.8	3.9	-46.6
Deudores(1)/Activo Total	19.0	-	13.4	11.2	14.7	-	18.8	23.2	28.1	24.5	28.9
ESTRUCTURA DE CAPITAL											
Recursos Ajenos/Pasivo Total	78.4	-	81.6	85.4	86.9	-	80.0	79.8	75.4	70.4	-10.2
Reservas/Capital Social	21.5	-	31.8	35.7	36.0	-	161.8	145.4	10.1	122.8	471.2
Deudas a Corto(2)/Recursos Ajenos	22.1	-	20.3	22.2	23.6	-	26.9	30.3	33.9	42.1	90.5
Recursos INI/Recursos Ajenos	29.2	-	30.9	28.7	28.5	-	30.4	32.6	25.2	16.4	-43.8
Immovilizado Neto/Capitales Permanentes(3)	87.9	93.8	95.3	95.9	96.0	95.5	94.4	91.7	85.4	88.9	1.1
RENTABILIDAD											
Beneficio y Gastos Financieros/Activo Total	5.8	-	6.1	-	-	-	3.1	5.5	6.0	0.9	-84.5
Beneficio/Patrimonio Neto	4.6	-	8.9	5.9	0.1	-	-6.1	2.0	4.8	-7.8	-269.6
Gastos Financieros/Recursos Ajenos	6.1	-	5.6	-	-	-	5.5	6.4	6.5	4.8	-21.3

(1): Incluye los ajustes por periodificación del activo.

(2): Incluye los ajustes por periodificación del pasivo.

(3): No se incluyen las provisiones por tratarse de provisiones para deudores dudosos.

CUADRO Nº35: INDICADORES FINANCIEROS (1) (Porcentajes)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	% Variación década
ESTRUCTURA DE INVERSION											
Inmovilizado Neto/Activo Total	68.5	74.0	74.3	75.5	71.8	71.7	69.6	70.2	69.8	77.5	13.1
Existencias/Activo Total	5.0	3.9	3.9	2.8	2.0	2.2	2.3	2.7	2.2	2.8	-44.0
Deudores(1)/Activo Total	23.3	18.2	18.5	17.3	21.4	20.2	18.8	21.3	21.3	17.3	-25.8
ESTRUCTURA DE CAPITAL											
Recursos Ajenos/Pasivo Total	76.2	73.9	79.8	93.5	88.1	79.5	68.8	57.4	50.5	56.2	-26.2
Reservas/Capital Social	46.9	73.8	43.2	14.1	-34.0	-30.4	-23.0	-22.0	-4.0	15.0	-68.0
Deudas a Corto(2)/Recursos Ajenos	40.0	32.2	33.0	36.9	38.8	37.0	46.1	62.8	72.4	81.6	104.0
Recursos INI/Recursos Ajenos	10.3	6.3	4.4	1.9	0.6	0.5	0.3	0.2	0.0	0.0	-100.0
Inmovilizado Neto/Capitales Permanentes	90.9	94.3	95.1	96.8	99.0	96.7	102.5	127.8	130.0	149.0	63.9
RENTABILIDAD											
Beneficio y Gastos Financieros/Activo Total	-0.6	4.7	5.0	-2.8	4.4	5.4	6.9	13.3	12.2	4.0	766.7
Beneficio/Patrimonio Neto	-20.2	-7.9	-18.5	-68.6	-38.0	-15.8	1.2	28.3	27.1	5.8	128.7
Gastos Financieros/Recursos Ajenos	6.9	9.3	11.8	10.3	12.6	11.4	9.5	7.4	4.9	3.3	-52.2

(1): Incluye los ajustes por periodificación del activo.
(2): Incluye los ajustes por periodificación del pasivo.

V. LA DEMANDA Y LA OFERTA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARITIMO

1. INTRODUCCION

Si el transporte aéreo se concentra básicamente en el tráfico de pasajeros, la modalidad de marítimo lo hace para la variedad de carga. Los buques pueden explotar las economías de tamaño más que cualquier otro modo de transporte; especialmente para grandes cantidades de bienes y para grandes distancias es, con diferencia, el modo de transporte más barato.

De los muchos factores que determinan el comportamiento del mercado de transporte marítimo, podemos⁹⁰ seleccionar diez por ser particularmente importantes, cinco relacionados con la función de demanda y los otros cinco con la función de oferta. En lo referente a la demanda estas variables son el estado de la economía mundial, el comercio de mercancías transportadas por vía marítima, el trayecto promedio, los costes de transporte y los acontecimientos políticos. Explicando la oferta de servicios de transporte marítimo estarían las variables de flota mundial, construcción de buques, el volumen de pérdidas y desguaces, la actuación de la flota y el entorno en el que operan las compañías.

No obstante, la principal característica del modelo de oferta y demanda para este modo de transporte, es la dificultad para alcanzar el equilibrio. La demanda resulta extremadamente volátil, experimentando cambios tan rápidos que la hacen prácticamente impredecible; al contrario la oferta es bastante estable y lenta en sus variaciones. Los buques mercantes tardan varios años en construirse, lo que introduce un retardo temporal en la respuesta a los incrementos de demanda. Una vez ya construidos, los barcos tienen una vida útil de 15 a 30 años por lo que los ajustes ante un descenso de demanda se producen

⁹⁰ La descripción que se realiza seguidamente está basada en Stopford (1988).

lentamente.

Caeteris Paribus, la influencia más importante sobre la demanda de transporte por vía marítima procede del estado de la economía mundial. Sin embargo, no se trata de una relación directa. Es necesario distinguir los efectos de los ciclos económicos y de los "shock" económicos. Estos difieren de los ciclos porque son únicos, a menudo precipitados por algún suceso particular, impactando en el mercado de manera intensa. No obstante, el intercambio de mercancías particulares puede seguir una tendencia de crecimiento distinta de la economía en su conjunto. Ello puede ser debido a cambios en la demanda de ese bien, a cambios en la fuente de suministro, a alteraciones en la tecnología de producción o a la recolocación de la planta procesadora.

La demanda de transporte marítimo depende también de la distancia recorrida por las mercancías. Este efecto ha sido ilustrado en varias ocasiones con la clausura del Canal de Suez, que incrementó la distancia promedio desde el Golfo Pérsico a Europa desde 6.000 a 11.000 millas. Como resultado del repentino incremento de demanda, hubo un verdadero boom en el mercado de carga.

Sin embargo las mercancías serán transportadas desde lugares lejanos sólo si el coste de esta operación se reduce a un nivel aceptable en relación al precio del producto.

Por último, el término "suceso político" hace referencia a determinadas situaciones como una guerra localizada, una revolución o la nacionalización de factores extranjeros. Acontecimientos de este tipo no han de tener necesariamente un gran impacto en la demanda de transporte marítimo por sí mismos; generalmente lo significativo son sus consecuencias indirectas.

El punto de partida para un análisis de la oferta de transporte marítimo es la flota mercante. Existen múltiples tipos de buques cuya utilización viene determinada básicamente por el tipo de

tráfico transportado. No obstante, y a pesar de esta especialización por tipos de buques, existe un alto grado de substitución entre ellos.

El número de entregas de nuevos buques y de desguaces o pérdidas determinan la tasa de crecimiento de la flota. La construcción de buques es una actividad de ciclo largo, transcurriendo de 1 a 4 años desde el momento del encargo⁹¹ hasta la entrega. El desguace, a su vez, desempeña un papel importante en la renovación de buques. Sin embargo, determinar la edad de desguace es una cuestión compleja que debe considerar un conjunto de factores como la edad física, la obsolescencia técnica, los precios del material de chatarra, las ganancias y las expectativas del mercado.

La actuación de la flota puede medirse por su productividad. Este es uno de los factores más importantes para determinar la capacidad de transporte de la flota, ya que el volumen de carga transportada por un número dado de buques varía considerablemente en diferentes circunstancias. La productividad de la flota depende básicamente de tres elementos: velocidad promedio, grado de utilización del peso muerto, y número de días en el mar con carga.

Hay otras muchas variables por el lado de la oferta que deben ser tenidas en consideración. Por ejemplo, la habilidad de la flota para proveer transporte puede ser limitada por la congestión de los puertos, las normas sobre seguridad o la legislación medioambiental.

⁹¹ El encargo de un nuevo buque se basa en una estimación de la demanda futura.

2. EVOLUCION DE LOS MERCADOS DE TRASATLANTICA Y ELCANO⁹²

2.1. Compañía Trasatlántica Española

Por el lado de la demanda, las variables de toneladas y contenedores transportados⁹³ crecen para todos los años con la única excepción de 1988 en el que sufre un pequeño retroceso⁹⁴. Destaca el crecimiento experimentado por la demanda de carga contenerizada en los primeros años, sobre todo para 1981 en el que se incorpora en la línea de EEUU el segundo buque portacontenedores puro de 620 TEUs de capacidad; también se alargan otros dos buques que incrementan su capacidad de transporte en 111 unidades de 20 pies por buque.

La magnitud toneladas transportadas experimenta los mayores incrementos interanuales en 1981 y 1984. Para el primero, y a pesar del estancamiento de la economía mundial, el crecimiento de la demanda se localiza básicamente en la línea de EEUU fruto del aumento de la oferta y de una mayor presión comercial. Algo similar sucede para 1984 en el que la alta cotización del dólar respecto de otras monedas originó desde finales de 1983 un gran aumento en las importaciones de dicho país, en especial desde Extremo Oriente y Europa que generaron una gran demanda de transporte de línea regular⁹⁵. Sin embargo, para los dos últimos años la demanda parece estabilizarse.

⁹² Las magnitudes de oferta, demanda y fletes a los que se hace referencia en este apartado, se especifican en el anexo de la presente sección.

⁹³ Para 1989 casi el 85% de las toneladas son transportadas en contenedores.

⁹⁴ Esta disminución obedece a la caída generalizada de los mercados USA. Sin embargo la demanda total en términos de toneladas-milla creció un 6.3% según se indica en la memoria de 1988.

⁹⁵ En contraste las exportaciones USA disminuyeron creando un importante problema de desbalance en la utilización de la capacidad de carga. Se estimó un desequilibrio superior al 30%.

El comportamiento de la oferta medida en toneladas de peso muerto, presenta un cierto retraso en su adaptación a los cambios de demanda, de hecho los crecimientos más fuertes se presentan para 1982 y 1985, precisamente los años que siguen a las mayores variaciones interanuales de la demanda. Adicionalmente, la consideración de que Trasatlántica emplea con frecuencia buques fletados por períodos cortos y alquiler de espacio en los buques de las Navieras Asociadas⁹⁶ junto a las variaciones en el número de viajes y en la productividad⁹⁷, explican la falta de paralelismo en la evolución de las toneladas demandadas y ofertadas⁹⁸.

La tendencia de crecimiento de los fletes, si los consideramos en pesetas constantes, presenta un punto de inflexión para 1984. Antes de ese año se comportaban favorablemente para la empresa, registrándose los mayores incrementos de todo el período como consecuencia de la fijación de los fletes en dólares y la continuada apreciación del mismo frente a la peseta. Con posterioridad, la recuperación de la moneda española hace que la tendencia se torne decreciente, con la única salvedad del último año en el que se registra un pequeño incremento respondiendo de nuevo al aumento de la paridad peseta/dólar.

Los fletes unitarios sufren un proceso de cambio similar, aunque para éstos el punto de cambio de tendencia se detecte un año antes. De este modo, el crecimiento de los fletes para 1984 estaría explicado por el fuerte incremento de la demanda ya que

⁹⁶ Esta capacidad extra no se recoge en la magnitud de toneladas de peso muerto. Dicho concepto se refiere únicamente al tonelaje de la flota propia y la flota arrendada por períodos largos.

⁹⁷ Partiendo de la posibilidad de que la mercancía fuera transportada por otras compañías, este ratio puede no resultar bien ajustado a la productividad real de Trasatlántica.

⁹⁸ Por ejemplo, para 1981 el aumento de demanda y la caída en las toneladas de peso muerto puede entenderse si observamos el crecimiento del número de viajes o pensamos en la posibilidad de disponer de espacio en otras navieras o fletar otros buques por períodos cortos, o incluso por el comportamiento de la productividad.

el flete unitario en términos constantes disminuye, aunque en pequeña proporción.

2.2. Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante

La única variable de demanda disponible es la de toneladas transportadas, siendo lo más significativo de su evolución los importantes volúmenes de carga alcanzados para finales de los ochenta. El año 1988 supuso una importante mejora en los niveles de los mercados de cargas a granel y un cambio de signo en los resultados de Elcano, que por primera vez en varios años arrojaron un saldo positivo. En 1989 esta tendencia se consolida, a pesar de haber desaparecido las Ayudas a Tráficos destinadas a compensar los sobrecostos a que está sometida la flota nacional.

Por el lado de la oferta, sobresale la caída de las toneladas de peso muerto durante 1974 como resultado de la finalización de los contratos de tripulación y mantenimiento de los buques "Málaga" y "Séneca" que representaban la mitad de dicho tonelaje. Durante el año anterior, y en aplicación del plan de reestructuración de la empresa que implicaba la eliminación de diversas unidades de la flota, se enajenaron 11 buques. Al mismo tiempo se contrataron nuevas construcciones cuyas entregas se reflejan en los cambios sufridos por la oferta durante 1975 y 1977. Por último, el acceso cada vez más frecuente al mercado spot de buques parece ser un modo novedoso de afrontar los incrementos de demanda cuando las perspectivas del mercado no están claras.

A pesar de los pocos datos disponibles sobre millas recorridas, durante los setenta la tendencia del cambio parece ser decreciente. El millón de millas recorridas en los dos primeros años se quedan para siempre en el pasado, y ello a pesar de la aparente recuperación de los ochenta. Nuevamente el ratio de productividad debe interpretarse con precaución debido a la falta de homogeneidad en la variable de oferta; en cualquier caso resulta muy significativo lo elevado de la misma durante 1974

a pesar de la fuerte caída registrada por la oferta.

Los valores máximos de fletes expresados en pesetas de 1970 se alcanzan entre 1981 y 1984 como consecuencia de la apreciación del dólar frente a la peseta. Tras este período de auge los fletes vuelven a descender para terminar recuperándose en los últimos años con la reactivación de la demanda. Por lo elevado del crecimiento interanual merece señalarse el año 1976, cuando confluyen el crecimiento de la demanda y el aumento en la cotización del dólar, que pasa de un valor promedio de 57.4 pesetas durante 1975 a 66.9 en 1976. Los fletes unitarios evolucionan de forma similar al total ventas, aunque la mayor tarifa se registra en 1981.

3. ANEXO: DESCRIPCION DE LAS MAGNITUDES UTILIZADAS

Tal como ya se ha indicado, el análisis de los distintos modos de transporte exige de la utilización de variables típicas. Para la demanda de transporte marítimo de carga suele emplearse el concepto de toneladas transportadas, o también toneladas-milla, que resultan de multiplicar el tonelaje de la carga embarcada por la millas marinas⁹⁹ navegadas¹⁰⁰. Otros indicadores de demanda pueden ser el número de contenedores transportados¹⁰¹ o los m³ ocupados¹⁰².

Por el lado de la oferta, las magnitudes empleadas con mayor

⁹⁹ 1853 metros.

¹⁰⁰ No se dispone de esta información.

¹⁰¹ Aunque no se incluiría la carga convencional que no puede ser contenerizada. Para medir la capacidad del contenedor se utiliza la magnitud TEUs que equivale a unidades de 20 pies.

¹⁰² Se emplea el m³ bala si se despreja el espacio entre los refuerzos del buque. Alternativamente puede incluirse dicho espacio si se transporta carga a granel.

Tampoco se dispone de este dato.

frecuencia son las de toneladas de peso muerto y toneladas de registro bruto. Las primeras expresan el número de toneladas que un buque puede transportar, incluyendo carga, provisiones y combustible; en otros términos podría definirse como la diferencia de tonelaje entre el peso del buque a plena carga y el peso del mismo recién salido del astillero. Las toneladas de registro bruto es una medida de volumen aunque referidas a todo el buque y no sólo a la carga¹⁰³. También son indicadores del comportamiento de la oferta los m³ disponibles, el número de viajes o las millas recorridas¹⁰⁴.

Una medida de productividad de la flota nos la proporciona el cociente de toneladas transportadas¹⁰⁵ y toneladas de peso muerto empleadas. Por último, si los ingresos o fletes se dividen por las toneladas transportadas podremos obtener el ingreso medio que nos aproximará la tarifas.

¹⁰³ Por ello no se utilizan en este análisis.

¹⁰⁴ Debido a la naturaleza regular de la actividad de Trasatlántica, se dispone del dato sobre número de viajes. Para Elcano se emplea, aunque disponible para pocos años, las millas recorridas.

¹⁰⁵ Lo ideal sería emplear el concepto de toneladas-milla.

CUADRO Nº 36. TRASATLANTICA: NIVEL DE ACTIVIDAD.

AÑO	TONELADAS TRANSPORTADAS (miles)		CONTENEDORES TRANSPORTADOS (miles TEUS)		TONELADAS PESO MUERTO(1) (miles)		NUMERO DE VIAJES		PRODUCTIVIDAD(2)		FLETES(3) (mliones) (ptas corrientes)		FLETES(3) (mliones) (ptas constantes)(4)		FLETES POR TONELADA (miles) (ptas corrientes)		FLETES POR TONELADA (miles) (ptas constantes)(4)	
	Total	Variación Interanual(%)	Total	Variación Interanual(%)	Total	Variación Interanual(%)	Total	Variación Interanual(%)	Total	Variación Interanual(%)	Total	Variación Interanual(%)	Total	Variación Interanual(%)	Total	Variación Interanual(%)	Total	Variación Interanual(%)
1980	307		8.9		75		86		4.1		3568		3568		11.6		11.6	
1981	403	31.3	17.7	8.9	64	-14.7	96	11.6	6.3	53.7	6214	74.2	5399	51.3	15.4	32.8	13.4	15.5
1982	436	8.2	23.4	32.2	85	32.8	105	9.4	5.1	-19.0	9378	50.9	7281	34.9	21.5	39.6	16.7	24.6
1983	475	8.9	34.7	48.3	85	0.0	121	15.2	5.6	9.8	12344	31.6	8428	15.8	26.0	20.9	17.8	6.6
1984	634	33.5	47.2	36.0	100	17.6	161	33.1	6.3	12.5	17864	44.7	11171	32.5	28.2	8.5	17.6	-1.1
1985	698	10.1	52.8	11.9	136	36.0	145	-9.9	5.1	-19.0	18225	2.0	10872	-2.7	26.1	-7.4	15.6	-11.4
1986	726	4.0	53.3	0.9	160	17.6	151	73.1	4.5	-11.8	12788	-29.8	7241	-33.4	17.6	-32.6	10.0	-35.9
1987	856	17.9	62.4	17.1	157	-1.9	*246	-2.0	5.5	22.2	11952	-6.5	6305	-12.9	14.0	-20.5	7.4	-26.0
1988	834	-2.6	58.3	-6.6	121	-22.9	*210	-14.6	6.9	25.5	11538	-3.5	5715	-9.4	13.8	-1.4	6.8	-8.1
1989	848	1.7	58.8	0.9	121	0.0	*196	-6.7	7.0	1.4	12389	7.4	5880	2.9	14.6	5.8	6.9	1.5

(1): Se excluyen los buques arrendados a terceros.

(2): Toneladas transportadas por tonelada de peso muerto.

(3): Ventas brutas.

(4): Deflactor VAB a PM del sector Transportes y Comunicaciones con base en 1980. Fuente CEPREDE.

(*): Incluye viajes de alquiler de espacio en "Canada Maritime".

Fuente: Memorias Trasatlántica.

CUADRO Nº 37. EL CANO: NIVEL DE ACTIVIDAD.

AÑO	TONELAJOS TRANSPORTADOS (miles)		TONELAJOS PESO MUERTO (miles)		MILLAS RECORRIDAS (miles)		PRODUCTIVIDAD(1)		FLETES(2) (milliones) (pzas corrientes)		FLETES(2) (milliones) (pzas constantes)(3)		FLETES POR TONELAJA (miles) (pzas corrientes)		FLETES POR TONELAJA (miles) (pzas constantes)(3)	
	Total	Variación Interanual(%)	Total	Variación Interanual(%)	Total	Variación Interanual(%)	Total	Variación Interanual(%)	Total	Variación Interanual(%)	Total	Variación Interanual(%)	Total	Variación Interanual(%)	Total	Variación Interanual(%)
1970	3694		*371.6		1094.1		9.9		-		-		-		-	
1971	5007	35.5	*424.6	14.3	1007.9	-7.9	11.8	19.2	-	-	-	-	-	-	-	-
1972	4429	-11.5	*428.2	0.8	742.3	-26.4	10.3	-12.7	-	-	-	-	-	-	-	-
1973	4495	1.5	*400.2	-6.5	616.5	-16.9	11.2	8.7	-	-	-	-	-	-	-	-
1974	3900	-13.2	189.6	-52.6	-	-	20.6	83.9	616	445.2	157.9	157.9	114.1	114.1	110.4	-3.2
1975	3703	-5.1	362.7	91.3	283.9	-	10.2	-50.5	651	408.8	-8.2	175.8	11.3	110.4	110.4	-3.2
1976	4429	19.6	362.7	0.0	383.6	35.1	12.2	19.6	1241	672.2	64.4	280.2	59.4	151.8	151.8	37.5
1977	-	-	1038.9	186.4	-	-	-	-	4184	1640.2	-	-	-	-	-	-
1978	-	-	1305.7	25.7	-	-	-	-	4488	1545.3	-5.8	791.5	272.5	272.5	272.5	-
1979	5670		1305.7	0.0	-	-	4.3	-	4488	1545.3	-5.8	791.5	272.5	272.5	272.5	-
1980	7560	33.3	1700.0	-	-	-	4.0	-	6296	1821.4	17.9	832.8	240.9	240.9	240.9	-11.6
1981	6838	-9.6	1700.0	-	-	-	4.0	-	9453	2376.0	30.4	1382.4	347.5	347.5	347.5	44.3
1982	8728	27.6	1421.1	831.9	831.9	-	5.4	-	11441	2569.8	8.2	1310.8	294.4	294.4	294.4	-15.3
1983	7729	-11.4	1421.1	756.4	756.4	-9.1	5.4	-	10288	2032.2	-20.9	1331.1	1.5	262.9	262.9	-10.7
1984	-		*1492.0	5.0	-	-	-	-	12780	2311.9	13.8	-	-	-	-	-
1985	-		1098.0	-26.4	-	-	-	-	9414	1624.7	-29.7	-	-	-	-	-
1986	7793		+1139.5	3.8	-	-	6.8	-	7509	1230.0	-24.3	963.6	157.8	157.8	157.8	-26.0
1987	9945	27.6	+1225.0	7.5	-	-	8.1	19.1	7605	1160.6	-5.6	764.7	116.7	116.7	116.7	-26.0
1988	11664	17.3	+1204.5	-1.7	-	-	9.7	19.8	10467	1499.8	29.2	897.4	128.6	128.6	128.6	10.2
1989	15154	29.9	+1268.9	5.3	-	-	11.9	22.7	14006	1923.0	28.2	924.2	126.9	126.9	126.9	-1.3

(1): Toneladas transportadas por tonelada de peso muerto.

(2): Ingresos de explotación de la cuenta de resultados.

(3): Deflactor VAB a PM del sector Transportes y Comunicaciones con base en 1970. Fuente: CEPREDE.

(+): Incluye explotación de buques ajenos.

(+): Presencia de buques fletados en el mercado spot, pero que no se incluyen en el cómputo de T.P.M. Para 1986, 1987, 1988 y 1989 respectivamente 13, 15, 25 y 56 buques. Además para los dos últimos años también hay buques ajenos fletados en régimen charter que tampoco se incluyen en el total de T.P.M.. Fuente: Memorias Elcano.

VI. ANALISIS FINANCIERO: TRASATLANTICA Y ELCANO

El examen de la salud financiera de las dos grandes compañías de transporte marítimo con las que cuenta el Instituto Nacional de Industria se realiza seguidamente, aplicando la misma metodología que se empleara con su homóloga en el modo aéreo. Es decir, partiendo igualmente de las respectivos balances y cuentas de resultados durante los años setenta¹⁰⁶ y ochenta, se deflactan las distintas partidas y se calculan los mismos indicadores financieros.

1. COMPAÑIA TRASATLANTICA ESPAÑOLA¹⁰⁷

De la observación de las cifras del activo del balance durante la pasada década, destacan por el fuerte ritmo de crecimiento las cuentas financieras, no obstante la consideración de esta partida en pesetas constantes pone de manifiesto un aumento mucho menor en términos reales, alcanzándose los mayores valores en los años 1984 y 1985 cuando la cuentas de bancos e instituciones financieras superan, en pesetas corrientes, respectivamente los 1.000 y 2.000 millones de pesetas. Esta mejora de la liquidez en primer grado tiene su origen en la reactivación de la demanda de todo tipo de productos por parte de EEUU desde finales de 1983 y, más concretamente, de la demanda derivada de transporte de línea regular. Cuando en 1986 el ritmo de crecimiento de las importaciones de EEUU y del comercio mundial se reducen, la liquidez en caja y bancos alcanza escasamente los 500 millones en pesetas de ese año.

Justo lo contrario parece suceder con el inmovilizado neto, sin embargo, dada la valoración a coste histórico de estos elementos, no debemos considerar la aparentemente fuerte caída en el valor

¹⁰⁶ Sólo para la empresa Elcano, ya que la participación del INI en Trasatlántica Española se inicia en 1981.

¹⁰⁷ Ver cuadros del 1 al 4 y 13.

deflactado por no resultar ajustado a la realidad. Por lo tanto entre el principio y el fin del decenio la cuantía del inmovilizado parece haberse mantenido; la consideración de los datos intradécada, no obstante, revela la existencia de una fuerte variación producida entre 1980 y 1981¹⁰⁸, para a partir de ese momento comenzar a decrecer continuamente. Este fenómeno, que se reproduce en todas las partidas de activo excepto con las existencias, parece relacionarse con la transferencia de la compañía al INI durante 1981 por parte de la hasta entonces accionista mayoritaria Empresa Nacional Elcano, también propiedad de aquél. De esta forma el Instituto Nacional de Industria adquiere inicialmente el control directo del 83.89% de la sociedad, ampliado posteriormente hasta el 89.26% tras la ampliación de capital llevada a cabo entre octubre y noviembre de ese mismo año.

Dentro de la estructura financiera la partida de provisiones sobresale por su cadencia de variación. Se trata, en concreto, de provisiones para grandes reparaciones, y a partir de 1986, también de provisiones para riesgos, que siendo comparativamente de cuantías más elevadas, superan todos los años los 400 millones de pesetas; sin embargo, si de la primera se habían aplicado distintas cantidades a lo largo del tiempo, de la segunda, dotada en su mayoría en 1985, y en menor cuantía durante 1986 y 1987, no se había hecho más que una aplicación de 140 millones de pesetas hasta el final del período, lo que indicaría un importante exceso de dotación.

Las reservas destacan, a su vez, tanto por la caída que experimentan durante todo el período, como por el signo negativo que adquieren durante la mayoría de los años debido a la

¹⁰⁸ En 1981 se incorpora un nuevo portacontenedores, cosa que no sucedía desde 1972 cuando se construye la serie de buques "Galeona". Igualmente otro buque de similares características se encontraba en proceso de construcción y con entrega prevista en marzo de 1982.

A la compra de nuevos elementos de flota, se añade la aplicación de la Ley de presupuestos de 1981 que permitió actualizar el valor del inmovilizado con 600 millones adicionales.

acumulación de pérdidas procedentes de ejercicios anteriores. Esta progresiva descapitalización intenta ser compensada con una política de ampliaciones de capital, al menos en la primera mitad de los ochenta, siendo suscritas casi siempre en su totalidad por el accionista mayoritario, que sitúa su participación tras la última ampliación a 31 de diciembre de 1984, en el 97.72% . Esta ampliación de capital última que se simultánea con una reducción del mismo para absorber pérdidas acumuladas, obedece a un intento de reestructuración financiera acordada en Junta General de Accionistas. No obstante la política de apoyo financiero en materia de capital aportado por el INI cambia radicalmente durante la segunda mitad de la década, cuando las ampliaciones de capital, a pesar de la acumulación de pérdidas, cesan.

En cuanto a la estructura de endeudamiento se detectan variaciones de la década positivas en todas las partidas valoradas en pesetas corrientes, siendo el mayor aumento el experimentado por los ajustes por periodificación. No así, el análisis de las deudas en términos reales manifiesta porcentajes de crecimiento negativos, de mayor cuantía en los capitales a largo, de forma que aumenta, sobre todo para los últimos años del período, el peso de las deudas a corto plazo en el total endeudamiento. Resalta la cuantía de las deudas a medio y largo plazo en 1981, cuando en términos reales crecen un 88%¹⁰⁹ .

Como última partida del balance se analiza la cuenta de pérdidas y ganancias que arroja un saldo negativo en todos los años excepto para los ejercicios de 1984 y 1985. Durante 1984 parece iniciarse cierto proceso de recuperación que culmina en 1985 cuando coinciden una serie de factores favorables tanto coyunturales (reactivación del comercio mundial a partir del motor importador americano), como de gestión empresarial y de financiación que permiten la consecución de reducciones en los costes. No obstante las perspectivas optimistas de estos años se

¹⁰⁹ Este fenómeno no obedece a la concesión de crédito por parte del INI; al contrario, y según se desprende de la memoria la aportación de éste se limita a las ampliaciones de capital mencionadas.

ven alteradas sustancialmente con la llegada de nuevas pérdidas a partir de 1986.

Si examinamos ahora los distintos componentes de la cuenta de resultados se observa, en pesetas constantes, un fuerte crecimiento en la cuenta de otros ingresos, que sin embargo carece de importancia si la comparamos con el montante de los ingresos provenientes de la explotación, que a su vez, registran sus valores máximos en el bienio 1984-85. Dentro del total gastos son los servicios contratados los que tienen, con diferencia, mayor importancia dada la actuación de la empresa que opta por mantener una estructura liviana de medios de explotación propios con aprovechamiento de las oportunidades ofrecidas por el mercado internacional de fletamentos¹¹⁰. Le siguen por importancia de su cuantía los gastos por compras y de personal. Los primeros superan a los segundos entre 1981 y 1985 cuando se suceden las subidas en el precio del combustible y las revalorizaciones del dólar. Este reforzamiento del dólar frente a la peseta tiene también un efecto favorable en la explotación, ya que la fijación de los fletes se efectúa en dólares; esto explicaría la coincidencia temporal de los máximos ingresos y los mayores costes por consumos. A partir de 1986, con la caída en la cotización peseta-dólar, son los gastos de personal los que superan a las compras, experimentando aquellos un pequeño crecimiento.

El incremento sufrido en la partida de gastos varios¹¹¹ debe considerarse con precaución por incluir la amortización del período, que afecta a elementos valorados a coste histórico. En cuanto a la partida de gastos financieros destaca el aumento de los mismos en los primeros años de los ochenta, así como lo elevado de su cuantía en la primera mitad de la década; en la

¹¹⁰ Para completar la capacidad de la flota propia, Trasatlántica emplea con frecuencia buques fletados por períodos cortos, y dispone igualmente de espacio alquilado permanentemente en los buques de las navieras asociadas.

¹¹¹ Engloba tributos, amortizaciones, provisiones y gastos diversos.

segunda mitad, la carga financiera alcanza niveles similares al de 1980 en pesetas deflactadas.

La evolución de las pérdidas y ganancias es paralela a la del resultado de la explotación. El resultado de la cartera de valores es prácticamente insignificante, no así el extraordinario, que contrarresta en parte las pérdidas de la explotación durante la mayoría de los años; únicamente durante 1980, 1985 y 1989 aparecen resultados extraordinarios negativos principalmente como consecuencia de la creación de nuevas líneas y de diferencias de cambio desfavorables.

El cálculo de los ratios financieros¹¹² de la compañía proporciona la siguiente información adicional. En la estructura de inversión se detecta una fuerte inmovilización en los primeros años de la década que, no obstante, disminuye paulatinamente a lo largo del período hasta alcanzar un peso cercano a la mitad del activo. Tal como se ha señalado anteriormente, es el empleo de flota en alquiler lo que hace disminuir el peso de ésta en el inmovilizado¹¹³, y a su vez la importancia de aquél en el total activo.

La disminución de la participación del inmovilizado en la estructura de inversión queda contestada con los aumentos que experimentan las existencias¹¹⁴ y, en mayor cuantía, los deudores. Ello indicaría que la cartera de clientes está cada vez peor gestionada¹¹⁵, o que las condiciones de pago concedidas por

¹¹² Una explicación de la lógica contable que los sustenta puede encontrarse en este mismo estudio cuando se analiza la compañía Iberia desde un punto de vista financiero.

¹¹³ El grueso del inmovilizado está constituido siempre por elementos de flota.

¹¹⁴ También las cuentas financieras, aunque no aparezcan en un ratio explícitamente.

¹¹⁵ La caída del inmovilizado sobre el total activo podía haber sido compensada también por un aumento de la liquidez (cuentas financieras), más que por un aumento de las facturas pendientes de cobro.

la empresa a terceros hubieran cambiado por alguna razón.

Si pasamos a analizar los ratios de endeudamiento en la estructura de capital, se manifiesta cierta estabilización en la evolución de los recursos ajenos con respecto al total de fuentes financieras para todo el período considerado; sin embargo, los indicadores por años exponen una importante disminución en la mitad de la década, precisamente para los ejercicios en que la empresa experimenta beneficios. Cuando se vuelven a acumular pérdidas a partir de 1986 surge nuevamente la necesidad de acudir al endeudamiento ajeno. Dentro de éste, la deuda a corto plazo aumenta su peso para el total del período, especialmente en los últimos ochenta.

La evolución de las reservas frente al capital pone de manifiesto la descapitalización ya mencionada, más aguda en los dos últimos años; destaca también lo desproporcionado del ratio para 1980, que obedece a la aparición en el balance de ese año de la ley de regularización de activos del año siguiente, así como a lo desproporcionado del importe de la misma en relación al capital social.

En lo referente a la financiación del inmovilizado parece estar de acuerdo con la teoría contable en la mayoría de los años, es decir, el pasivo fijo financia el activo fijo y además, parte del circulante, con lo que surgirían fondos de maniobra positivos. Evidentemente, es la disminución que experimenta el inmovilizado la causa de tal mejoría, más que una política empresarial que primase la aportación de capitales permanentes propios¹¹⁶ o ajenos¹¹⁷.

El estudio de las rentabilidades económica y financiera revela

¹¹⁶ Es cierto que el INI aporta capitales en los primeros años del período, pero no en los siguientes que es cuando en mayor medida mejora el ratio en cuestión. Si consideramos además la acumulación de pérdidas casi continuada queda claro que no son los recursos propios los que aumentan.

¹¹⁷ Ya que aumenta la importancia de la deuda a corto plazo.

la existencia de un efecto apalancamiento negativo en casi todos los años, con las únicas excepciones de 1984 y 1985. Igualmente, y tal como cabía esperar, aparecen rentabilidades negativas, sobre todo cuando tratamos la rentabilidad de los capitales propios o del empresario.

2. EMPRESA NACIONAL ELCANO¹¹⁸

Si estudiamos por décadas las cuentas del activo del balance encontramos importantes cambios en la tendencia de crecimiento. Por ejemplo, los elementos de inmovilizado neto crecen casi de forma continuada hasta 1981, año en que la tendencia se torna decreciente como consecuencia del estado de depresión de la economía mundial¹¹⁹. Así a finales de 1989 el valor del inmovilizado neto alcanza niveles similares al de 1979 gracias a la adopción de una estrategia de adecuación de la flota vía venta de buques obsoletos, tanto técnica como comercialmente, variando la primitiva idea de mantenerlos en servicio hasta su completa amortización.

Un proceso similar es experimentado por las existencias en la medida de que se tratan en parte de materiales para consumo y reposición así como de viajes en curso. Sobresale también el crecimiento de las cuentas financieras en los dos últimos años de los ochenta, de forma que entre 1987 y 1988 la cuantía de las mismas se multiplica en términos reales por 10. Este fuerte aumento de la liquidez es consecuencia de la evolución satisfactoria de la economía y de la fuerte reactivación de la demanda, que implicaron grandes mejoras en los niveles de fletes y en la ocupación de la flota. Sin embargo no es la liquidez en primer grado lo que aumenta de manera tan desproporcionada, sino

¹¹⁸ Ver cuadros del 5 al 12 y 14 y 15.

¹¹⁹ La producción industrial crece por debajo del 1% en la mayoría de los países industrializados. Asimismo la subida en los precios del petróleo y el propósito general de ahorrar energía reducen notablemente la demanda mundial del tráfico de crudos.

la partida de inversiones financieras temporales, algo menos disponibles en cuanto a liquidez se refiere.

Como última partida de activo, la disminución que sufre la cuenta de deudores en pesetas constantes para ambas décadas, aún de mayor proporción en los años ochenta, denota la superación en la gestión de la cartera clientes, sobre todo si consideramos que los ingresos de la explotación tienden a crecer a lo largo del tiempo. Este progreso en la gestión resulta algo atenuado si analizamos el aumento de los, aunque cuantitativamente menos importantes, ajustes por periodificación.

Del examen de las fuentes financieras propias, y en concreto del capital social, se deduce la existencia de cierta política de apoyo financiero por parte del INI que suscribe y desembolsa la totalidad de las ampliaciones que tienen lugar. Sin embargo esta actuación se altera sustancialmente a partir de 1983 cuando se produce el último incremento en la cifra de capital. Con posterioridad a esta fecha las aportaciones que realiza el Instituto van destinadas a compensar pérdidas. Se llevan a cabo, no obstante, dos reducciones de éste en 1974 y 1987. Con la reducción llevada a cabo en 1974 la empresa pretendía aplicar un plan de reestructuración aprobado por el Gobierno en marzo de ese mismo año; de mucha menor cuantía, la disminución del capital en 1987 se hace para compensar pérdidas.

La variación del montante de reservas presenta igualmente un cambio en su tendencia de crecimiento por décadas. En el primer decenio siempre son positivas y crecen a lo largo del mismo, principalmente en el bienio 1973-74 cuando se aplica el decreto Ley 12/1973 de regularización de activos. Mientras, en los años ochenta y con la aparición de pérdidas en gran parte de los mismos, las reservas disminuyen y adoptan valores negativos desde 1983 hasta el final del período.

Esta descapitalización que padece la empresa en la década de los

ochenta es mínimamente compensada por las subvenciones en capital¹²⁰ recibidas en los tres últimos años, así como por las aportaciones del INI ya comentadas.

En cuanto a las provisiones, son básicamente para reparaciones extraordinarias y también para responsabilidades. La aplicación que se hace de las primeras en los años setenta, provoca una disminución en el total década; la aplicación de estos fondos en los años ochenta resulta más frecuente, registrándose valores distintos de cero para todos los años.

Tanto para la deuda a medio y largo plazo como para la deuda a corto plazo, la variación para el total década, si prescindimos del fenómeno inflacionista, resulta siempre positiva en los años setenta y negativa en los ochenta. Los mayores volúmenes de deuda a largo plazo se alcanzan entre finales de una década y principios de la otra, sobresaliendo el incremento de este tipo de financiación en 1974 después de que la empresa experimentara las primeras pérdidas de los setenta. En cuanto a la aportación a este epígrafe por parte del INI, crece casi de forma continua durante el primer decenio considerado; para los años ochenta no se dispone de los datos concretos, aunque de la lectura de las memorias se deduce que esta deuda existe, aunque no se especifican nuevas concesiones de créditos por parte del Instituto. A su vez, el exigible a corto plazo también aumenta su cuantía desde finales de los años setenta con prolongación hasta mediados de los ochenta; igualmente, destaca la caída que sufre para 1986 tras la cancelación de préstamos por 2210 millones. Por otro lado, la relación entre ambos tipos de deuda varía sustancialmente en el tiempo, aún cuando el peso del exigible a corto plazo sea el mismo para 1970 que para 1989. Por último, los ajustes por periodificación registran variaciones por

¹²⁰ El importe recogido bajo este epígrafe corresponde a las primas al desguace con sustitución recibidas de la Dirección General de la Marina Mercante y que estaban pendientes de aplicar a resultados en el plazo máximo legal de 10 años a partir de la entrada en funcionamiento de los buques que las generaron.

décadas de distinto signo que el resto del endeudamiento.

Si en los años setenta predomina el número de años en que se obtienen beneficios positivos, en la década siguiente sucede lo contrario. En pesetas constantes, el peor año para la compañía es 1973, ejercicio en que culmina el proceso de reestructuración iniciado en 1969, con el que se pretendía eliminar las consecuencias que quedaban de la época en que Elcano simultaneaba la actividad naviera con otra industrial en los Astilleros de Sevilla y en la Factoría de Manises. También surgen importantes volúmenes de pérdidas entre 1982 y 1985 con el decaimiento de la actividad económica mundial y los fuertes desajustes entre oferta y demanda que provocan la caída generalizada del nivel de fletes.

Ya dentro del apartado de resultados, y en lo referente a ingresos de la explotación en pesetas constantes, hemos de destacar la existencia de cierta tendencia creciente durante la década de los setenta, así como el pequeño crecimiento experimentado en la siguiente. El resto de los ingresos decrecen, al menos en los años en que se tienen datos, durante la primera década, y crecen, aún en mayor proporción que los de la explotación, durante los ochenta.

En el epígrafe de gastos lo más destacable es el proceso seguido por las compras, que crecen desmesuradamente desde finales de los años setenta hasta 1984 como respuesta a la subida en los precios del crudo. Destaca, igualmente, el agudo peso de la deuda, alcanzando los gastos financieros importes similares, e incluso superiores a los gastos de personal y servicios contratados; su tendencia creciente, en términos constantes, se altera en 1982 con la disminución de tipos de interés, volviendo a ascender en el bienio 1988-1989. La misma evolución experimentan los gastos de personal, cuya caída a partir del mismo año obedece a la aplicación y prorrogación de un Expediente

de Regulación de Empleo¹²¹, así como al fomento de las jubilaciones anticipadas. El aumento de este apartado de gastos durante 1989 es consecuencia de la contratación en este ejercicio de 118 nuevos trabajadores, de los que 96 eran tripulantes para tres bulkcarriers recién adquiridos.

En esta ocasión no siempre hay paralelismos entre el resultado global de la empresa y el de la explotación. Si observamos la actividad estrictamente, los peores años para Elcano son, por orden en el volumen de pérdidas, 1973, 1983, y 1982, todos caracterizados por el estado depresivo de la economía, y adicionalmente los dos últimos, por el exceso de oferta. También se producen beneficios de la explotación negativos en el trienio 1984-1986, aunque de menor cuantía. Para los dos primeros las pérdidas extraordinarias son incluso de mayor consideración que las de la explotación, situando a la empresa en una situación bastante desfavorable; lo contrario sucede en 1986, cuando el resultado extraordinario compensa en gran parte aquél.

Los ratios financieros de la estructura de inversión detectan un fuerte peso del inmovilizado en la misma. Esta preponderancia disminuye de manera importante para los dos últimos ejercicios de los ochenta cuando las nuevas incorporaciones apenas compensan el ritmo de amortizaciones. En 1973, como una acción más del plan de reestructuración de 1969, la venta de gran número de buques hace disminuir también la participación del activo fijo dentro del total activo.

El control de las existencias empeora entre finales de una década y principios de la siguiente, disminuyendo su importancia en el activo en la primera mitad de los setenta y segunda de los años ochenta. El ratio de deudores sufre continuos altibajos, no obstante, la variación por decenios revela una mejor gestión en la primera década; nuevamente el año 1973 sobresale por su

¹²¹ Se fomenta la recolocación de los excedentes dentro de las empresas del grupo.

singularidad, contrarrestando el aumento en la cifra de deudores las disminuciones del inmovilizado y las existencias. Algo similar ocurre en los años 1988 y 1989, pero en estos casos los deudores no palián tales disminuciones, son los aumentos en las cuentas financieras los que lo hacen.

En la estructura de capitales gran parte de la carga financiera es soportada por recursos ajenos, principalmente en la segunda década considerada, cuando el ratio respectivo indica siempre un peso de aquellos superior al 80%. Dentro de éstos, la financiación del INI decrece escasamente a lo largo de los años setenta en los que la media de participación en el total de endeudamiento es del 25%. A su vez, las deudas a corto plazo experimentan un crecimiento por decenios contrario en signo al de las deudas totales, destacando su escasa significación dentro del total de recursos ajenos durante el trienio 1974-1976, lo cual obedece más al cambio que sufren las reservas tras la aplicación del Decreto-ley 12/1973, que a movimientos bruscos en la cuantía de la deuda a corto.

De este modo, la participación de las reservas en el pasivo crece espectacularmente en los años setenta, adquiriendo valores negativos en los años 1983 y siguientes por la acumulación de beneficios negativos.

Sin precisar el montante del fondo de maniobra adecuado, la financiación del inmovilizado con recursos fijos es suficiente para revelar la presencia positiva de aquél en casi todos los años, y en mayor medida en los años 1988 y 1989, aunque se detectan ciertos desequilibrios entre 1981 y 1985.

Por último, la comparación de las rentabilidades económica y financiera manifiesta, para los datos disponibles, un efecto apalancamiento negativo en todos los años, con la única excepción de 1975, en el que la rentabilidad de los recursos propios es ligeramente superior a la rentabilidad del activo. Son los importantes volúmenes de deuda ajena y coste financiero, más que

los tipos de interés pagados, lo que resta rentabilidad a los capitales propios.

CUADRO Nº38: BALANCES DE SITUACION TRASATLANTICA (1) (millones de pesetas corrientes)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	% Variación década(3)
TOTAL ACTIVO	4599	8361	8844	8368	9507	10692	8834	7662	7454	7236	83.3
Inmovilizado neto	3948	6948	6854	6347	5883	5527	5361	4709	4142	3927	-43.5
Existencias	162	163	333	355	437	418	317	292	262	327	101.9
Deudores	326	990	1377	1434	1866	2204	2421	1737	1799	1786	447.9
Cuentas financieras	80	123	117	112	1110	2335	501	368	559	740	825.0
Ajustes por periodificación	83	137	163	120	211	208	234	556	692	456	449.4
TOTAL PASIVO	4599	8361	8844	8368	9507	10692	8834	7662	7454	7236	57.3
Capital	770	1155	2055	2255	2727	2727	2727	2727	2727	2727	254.2
Reservas (2)	733	42	-246	-557	-40	85	130	-199	-1101	-934	-227.4
Subvenciones en capital	0	0	19	16	14	11	18	15	26	21	10.5
Provisiones	0	0	25	68	67	44	625	507	495	451	1704.0
Deudas a medio y largo plazo	2500	5423	5336	5285	4392	3852	3451	3209	2840	3443	37.7
Deudas a corto plazo	1182	1665	1452	1523	1302	1795	1339	2070	2310	2092	77.0
Pérdidas y Ganancias	-691	-288	-294	-611	289	1011	-399	-1269	-498	-1164	-68.5
Ajustes por periodificación	105	364	497	389	756	1167	943	602	655	600	471.4

(1): Cerrados al 31 de diciembre y antes de la aplicación del saldo de la cuenta de pérdidas y ganancias.

(2): Incluye pérdidas de ejercicios anteriores.

(3): El crecimiento de la década se calcula entre el primer y último año en que se dispone de valores distintos de cero.

Fuente: Memorias Trasatlántica.

CUADRO Nº39: BALANCES DE SITUACION TRASATLANTICA (1) (millones de pesetas constantes)(2)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	% Variación década(4)
TOTAL ACTIVO	1330	2102	1986	1653	1720	1845	1447	1169	1068	993	-25.3
Inmovilizado neto	1142	1746	1539	1254	1064	954	878	719	594	539	-52.8
Existencias	47	41	75	70	79	72	52	45	38	45	-4.3
Deudores	94	249	309	283	338	380	397	265	258	245	160.6
Cuentas financieras	23	31	26	22	201	403	82	56	80	102	343.5
Ajustes por periodificación	24	34	37	24	38	36	38	85	99	63	162.5
TOTAL PASIVO	1330	2102	1986	1653	1720	1845	1447	1169	1068	993	-25.3
Capital	223	290	462	445	493	471	447	416	391	374	67.7
Reservas (3)	212	11	-55	-110	-7	15	21	-30	-158	-128	-160.4
Subvenciones en capital	0	0	4	3	3	2	3	2	4	3	-25.0
Provisiones	0	0	6	13	12	8	102	77	71	62	933.3
Deudas a medio y largo plazo	723	1363	1199	1044	795	665	565	490	407	473	-34.6
Deudas a corto plazo	342	418	326	301	236	310	219	316	331	287	-16.1
Pérdidas y Ganancias	-200	-72	-66	-121	52	174	-65	-194	-71	-160	20.0
Ajustes por periodificación	30	91	112	77	137	201	154	92	94	82	173.3

(1): Cerrados al 31 de diciembre y antes de la aplicación del saldo de la cuenta de pérdidas y ganancias.

(2): Deflactor VAB a PM del sector Transportes y Comunicaciones con base en 1970. Fuente: CEPREDE.

(3): Incluye pérdidas de ejercicios anteriores.

(4): El crecimiento de la década se calcula entre el primer y último año en que se dispone de valores distintos de cero.

Fuente: Memorias Trasatlántica.

CUADRO Nº40: CUENTAS DE PERDIDAS Y GANANCIAS TRASATLANTICA (millones de pesetas corrientes)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	% Variación década(1)
RESULTADO DE LA EXPLOTACION	-608	-462	-273	-669	259	1106	-516	-1375	-534	-1043	-71.5
Ingresos	162	163	333	355	437	419	318	292	262	327	101.9
Total Ingresos	3594	6271	9474	12374	17843	18603	13399	12695	12285	12748	254.7
Ingresos de explotación	3568	6214	9393	12249	17752	18355	13086	12300	11898	12388	247.2
Otros Ingresos	26	57	81	125	91	248	313	395	387	360	1284.6
Existencias iniciales	160	162	163	333	355	437	419	318	292	262	63.8
Total Gastos	4204	6734	9917	13065	17666	17479	13814	14044	12789	13856	229.6
Personal	798	800	1078	1276	1410	1426	1624	1720	1745	1857	132.7
Servicios Contratados	2216	3864	5693	8122	11706	11535	9254	9471	8686	9589	332.7
Compras	708	1290	1725	1980	2903	2730	1273	1269	804	816	15.3
Gastos Financieros	176	374	594	584	521	387	369	384	400	386	119.3
Varios	306	406	827	1103	1126	1401	1294	1200	1154	1208	294.8
RESULTADO EXTRAORDINARIO	-83	175	0.5	51	29	-94	85	125	26	-129	-55.4
RESULTADO CARTERA DE VALORES	0	0	-21	7	1	-0.7	33	-19	9	7	133.3
PERDIDAS Y GANANCIAS	-691	-287	-293.5	-611	289	1011.3	-398	-1269	-499	-1165	-68.6

(1): El crecimiento de la década se calcula entre el primer y último año en que se dispone de valores distintos de cero.

NOTA: Las posibles diferencias con la cifra de pérdidas y ganancias del balance se deben al redondeo de las cifras.

Fuente: Memorias Trasatlántica.

CUADRO Nº41: CUENTAS DE PERDIDAS Y GANANCIAS TRASATLANTICA (millones de pesetas constantes)(1)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	% Variación década (2)
RESULTADO DE LA EXPLOTACION	-176	-116	-61	-132	47	191	-85	-210	-77	-143	18.8
Existencias finales	47	41	75	70	79	72	52	45	38	45	-4.3
Total Ingresos	1040	1576	2128	2444	3228	3211	2195	1937	1760	1750	68.3
Ingresos de explotación	1032	1562	2110	2420	3211	3168	2144	1877	1705	1701	64.8
Otros Ingresos	8	14	18	25	16	43	51	60	55	49	512.5
Existencias iniciales	46	41	37	66	64	75	69	49	42	36	-21.7
Total Gastos	1216	1693	2227	2581	3196	3017	2263	2143	1833	1902	56.4
Personal	231	201	242	252	255	246	266	262	250	255	10.4
Servicios Contratados	641	971	1279	1604	2118	1991	1516	1445	1245	1317	105.5
Compras	205	324	387	391	525	471	209	194	115	112	-45.4
Gastos Financieros	51	94	133	115	94	67	60	59	57	53	3.9
Varios	89	102	186	218	204	242	212	183	165	166	86.5
RESULTADO EXTRAORDINARIO	-24	44	0	10	5	-16	14	19	4	-18	25.0
RESULTADO CARTERA DE VALORES	0	0	-5	1	0	0	5	-3	1	1	120.0
PERDIDAS Y GANANCIAS	-200	-72	-66	-121	52	175	-65	-194	-72	-160	20.0

(1): Deflactor VAB a PM del sector Transportes y Comunicaciones con base en 1970. Fuente: CEPREDE.

(2): El crecimiento de la década se calcula entre el primer y último año en que se dispone de valores distintos de cero.

NOTA: Las posibles diferencias con la cifra de pérdidas y ganancias del balance se deben al redondeo de las cifras.

Fuente: Memorias Trasatlántica.

CUADRO N°42: BALANCES DE SITUACION ELCAÑO (1) (millones de pesetas corrientes)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	% Variación década(3)
TOTAL ACTIVO	3610	3780	4177.2	4167	7813	11098	12334	13961	16876	22688	528.5
Inmovilizado neto	3104	3207	3640	3245	7270	10675	11702	12542	14868	20615	542.8
Existencias	57	49	23	16	24	40	98	326	583	808	1317.5
Deudores	357	398	338	693	335	102	120	690	868	989	177.0
Cuentas financieras	66	107	151	176	154	241	310	292	266	183	177.3
Ajustes por peritodificación	26	19	25	37	30	40	104	111	291	93	257.7
TOTAL PASIVO	3610	3780	4177.2	4167	8967	11098	12334	13961	16876	22688	528.5
Capital	1350	1350	1350	1350	700	700	1500	1500	1500	2250	66.7
Reservas (2)	115	134	145	147	709	694	752	785	1129	974	747.0
Subvenciones en capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
Provisiones	0	0	0	0	111	174	152	120	125	21	-81.1
Deudas a medio y largo plazo	1825	1920	2165	2974	6044	9168	9541	10416	12834	18132	893.5
- INI	597	561	675	840	1154	1254	-	3437	4821	5285	785.3
Deudas a corto plazo	253	330	426	255	205	264	311	821	1060	1672	560.9
Pérdidas y Ganancias	23	3	0.2	-667	8	61	47	52	-81	-437	-2000.0
Ajustes por peritodificación	44	43	91	108	36	37	31	267	309	76	72.7

(1): Cerrados al 31 de diciembre regularizados según Ley 76/1961, de 23 de diciembre y según Decreto-Ley 12/1973, de 30 de noviembre, y antes de la aplicación del saldo de la cuenta de pérdidas y ganancias.

(2): Incluye pérdidas de ejercicios anteriores y provisiones.

(3): El crecimiento de la década se calcula entre el primer y último año en que se dispone de valores distintos de cero.

Fuente: Memorias Elcano.

CUADRO N°43: BALANCES DE SITUACION ELCANO (1) (millones de pesetas constantes)(2)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	% Var. iación década(4)
TOTAL ACTIVO	3610	3664	3724	3483	5647	6969	6681	6387	6615	7812	116.4
Inmovilizado neto	3104	3108	3245	2712	5254	6703	6338	5738	5828	7098	128.4
Existencias	57	47	21	13	17	25	53	149	229	278	387.7
Deudores	357	386	301	579	242	64	65	316	340	341	-4.5
Cuentas financieras	66	104	135	147	111	151	168	134	104	63	-4.5
Ajustes por periodificación	26	18	22	31	22	25	56	51	114	32	23.1
TOTAL PASIVO	3610	3664	3724	3483	6481	6969	6681	6387	6615	7812	116.4
Capital	1350	1308	1204	1128	506	440	812	686	588	775	-42.6
Reservas (3)	115	130	129	123	512	436	407	359	443	335	191.3
Subvenciones en capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
Provisiones	0	0	0	0	80	109	82	55	49	7	-91.3
Deudas a medio y largo plazo	1825	1861	1930	2486	4368	5757	5168	4765	5031	6243	242.1
- INI	597	544	602	702	834	787	-	1572	1890	1820	204.9
Deudas a corto plazo	253	320	380	213	148	166	168	376	416	576	127.7
Pérdidas y Ganancias	23	3	0	-558	6	38	25	24	-32	-150	-752.2
Ajustes por periodificación	44	42	81	90	26	23	17	122	121	26	-40.9

(1): Cerrados al 31 de diciembre regularizados según Ley 76/1961, de 23 de diciembre y según Decreto-Ley 12/1973, de 30 de noviembre, y antes de la aplicación del saldo de la cuenta de pérdidas y ganancias.

(2): Deflactor VAB a PM del sector Transportes y Comunicaciones con base en 1970. Fuente: CEPREDE.

(3): Incluye pérdidas de ejercicios anteriores y provisiones.

(4): El crecimiento de la década se calcula entre el primer y último año en que se dispone de valores distintos de cero.

Fuente: Memorias Elcano.

CUADRO Nº44: BALANCES DE SITUACION ELCANO (1) (millones de pesetas corrientes)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	% Variación década(3)
TOTAL ACTIVO	30644	34844	33235	31503	31365	29013	26627	27159	29039	30355	-0.9
Inmovilizado neto	27392	31139	29695	28152	27443	26660	24098	23999	21042	21353	-31.4
Existencias	1434	1955	1256	592	767	305	155	148	167	187	-87.0
Deudores	1384	1280	1966	2144	2199	1555	1583	2324	1905	1820	31.5
Cuentas financieras	348	178	41	373	49	262	518	530	5698	6491	1765.2
Ajustes por periodificación	86	292	277	242	907	231	273	158	227	504	486.0
TOTAL PASIVO	30644	34844	33235	31503	31365	29013	26627	27159	29039	30355	-0.9
Capital	3144	3700	4700	6200	6200	6200	6200	5850	5850	5850	86.1
Reservas (2)	534	546	604	-2130	-1713	-2050	-2041	-1947	-2348	-2143	-501.3
Subvenciones en capital	0	0	0	0	0	0	0	399	373	332	-16.8
Provisiones	77	3	770	497	896	433	624	870	705	1056	17.9
Deudas a medio y largo plazo	24459	26503	24593	25081	23209	22148	20549	20698	20527	20902	-14.5
-INI	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-
Deudas a corto plazo	1900	3342	3978	3466	4075	3740	807	1100	2519	2943	54.9
Pérdidas y Ganancias	13	58	-2333	-2582	-2337	-2291	-259	-566	204	233	1692.3
Ajustes por periodificación	517	692	923	971	1035	833	747	755	1209	1182	128.6

(1): Cerrados al 31 de diciembre regularizados según Ley 76/1961, de 23 de diciembre y según Decreto-Ley 12/1973, de 30 de noviembre, y antes de la aplicación del saldo de la cuenta de pérdidas y ganancias.

(2): Incluye pérdidas de ejercicios anteriores.

(3): El crecimiento de la década se calcula entre el primer y último año en que se dispone de valores distintos de cero.

Fuente: Memorias Elcano.

CUADRO Nº45: BALANCES DE SITUACION ELCANO (1) (millones de pesetas constantes)(2)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	% Variación década(4)
TOTAL ACTIVO	8865	8758	7465	6223	5674	5007	4362	4145	4161	4168	-53.0
Inmovilizado neto	7925	7827	6670	5561	4965	4601	3947	3662	3015	2932	-62.5
Existencias	415	491	282	117	139	53	25	23	24	26	-93.7
Deudores	400	322	442	424	398	268	259	355	273	250	-37.5
Cuentas financieras	101	45	9	74	9	45	85	81	816	891	782.2
Ajustes por periodificación	25	73	62	48	164	40	45	24	33	69	176.0
TOTAL PASIVO	8865	8758	7465	6223	5674	5007	4362	4145	4161	4168	-53.0
Capital	910	930	1056	1225	1122	1070	1016	893	838	803	-11.8
Reservas (3)	154	137	136	-421	-310	-354	-334	-297	-336	-294	-290.9
Subvenciones en capital	0	0	0	0	0	0	0	61	53	46	-24.6
Provisiones	22	1	173	98	162	75	102	133	101	145	-10.5
Deudas a medio y largo plazo	7076	6661	5524	4954	4199	3822	3366	3159	2941	2870	-59.4
- INI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Deudas a corto plazo	550	840	894	685	737	645	132	168	361	404	-26.5
Pérdidas y Ganancias	4	15	-524	-510	-423	-395	-42	-86	29	32	700.0
Ajustes por periodificación	150	174	207	192	187	144	122	115	173	162	8.0

89

(1): Cerrados al 31 de diciembre regularizados según Ley 76/1961, de 23 de diciembre y según Decreto-Ley 12/1973, de 30 de noviembre, y antes de la aplicación del saldo de la cuenta de pérdidas y ganancias.

(2): Deflactor VAB a PM del sector Transportes y Comunicaciones con base en 1970. Fuente: CEPREDE.

(3): Incluye pérdidas de ejercicios anteriores y provisiones.

(4): El crecimiento de la década se calcula entre el primer y último año en que se dispone de valores distintos de cero.

Fuente: Memorias Elcano.

CUADRO Nº46: CUENTAS DE PERDIDAS Y GANANCIAS ELCANO (millones de pesetas corrientes)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	Variaçión década(1)
RESULTADO DE LA EXPLOTACION	-	-	-	-	8	60	48	-	-161	-453	-5762.5
Existencias finales	-	-	-	-	24	40	98	-	205	455	1795.8
Total Ingresos	-	-	-	-	918	1114	1710	-	4562	4932	437.3
Ingresos de explotación	-	-	-	-	616	651	1241	-	4184	4488	628.6
Otros Ingresos	-	-	-	-	302	463	469	-	378	444	47.0
Existencias iniciales	-	-	-	-	16	24	40	-	180	205	1181.3
Total Gastos	-	-	-	-	918	1070	1720	-	4748	5635	513.8
Personal	-	-	-	-	238	251	353	-	821	960	303.4
Servicios Contratados	-	-	-	-	184	160	269	-	495	601	226.6
Compras	-	-	-	-	54	30	290	-	1422	1932	3477.8
Gastos Financieros	-	-	-	-	259	354	464	-	1059	1165	349.8
Varios	-	-	-	-	183	275	344	-	951	977	433.9
RESULTADO EXTRAORDINARIO	-	-	-	-	0.4	0	0	-	80	16	3900.0
RESULTADO CARTERA DE VALORES	-	-	-	-	0	0	0	-	0	0	
PERDIDAS Y GANANCIAS	23	3	0.2	-667	8.4	60	48	52	-81	-437	-2000.0

(1): El crecimiento de la década se calcula entre el primer y último año en que se dispone de valores distintos de cero.

NOTA: Las posibles diferencias con la cifra de pérdidas ganancias del balance se deben al redondeo de las cifras.

Fuente: Memorias Elicano.

CUADRO Nº47: CUENTAS DE PERDIDAS Y GANANCIAS ELCANO (millones de pesetas constantes)(1)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	% Variación década(2)
RESULTADO DE LA EXPLOTACION	-	-	-	-	6	38	26	-	-63	-156	-2700.0
Existencias finales	-	-	-	-	17	25	53	-	80	157	823.5
Total Ingresos	-	-	-	-	663	700	926	-	1788	1698	156.1
Ingresos de explotación	-	-	-	-	445	409	672	-	1640	1545	247.2
Otros Ingresos	-	-	-	-	218	291	254	-	148	153	-29.8
Existencias iniciales	-	-	-	-	12	15	22	-	71	71	491.7
Total Gastos	-	-	-	-	663	672	932	-	1861	1940	192.6
Personal	-	-	-	-	172	158	191	-	322	331	92.4
Servicios Contratados	-	-	-	-	133	100	146	-	194	207	55.6
Compras	-	-	-	-	39	19	157	-	557	665	1605.1
Gastos Financieros	-	-	-	-	187	222	251	-	415	401	114.4
Varios	-	-	-	-	132	173	186	-	373	336	154.5
RESULTADO EXTRAORDINARIO	-	-	-	-	0.3	0	0	-	31	6	1900.0
RESULTADO CARTERA DE VALORES	-	-	-	-	0	0	0	-	0.	0	
PERDIDAS Y GANANCIAS	23	3	0	-558	6	38	26	24	-32	-150	-2600.0

(1): Defactor VAB a PM del sector Transportes y Comunicaciones con base en 1970. Fuente: CEPREDE.

(2): El crecimiento de la década se calcula entre el primer y último año en que se dispone de valores distintos de cero.

NOTA: Las posibles diferencias con la cifra de pérdidas y ganancias del balance se deben al redondeo de las cifras.

Fuente: Memorias Elicano.

CUADRO Nº48: CUENTAS DE PERDIDAS Y GANANCIAS EL CANO (millones de pesetas corrientes)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	% Variación década(2)
RESULTADO DE LA EXPLOTACION	-92	40	-2210	-2549	-1154	-1011	-971	-379	346	-103	-12.0
Existencias finales	831	1423	838	592	767	305	155	148	201	187	-77.5
Total Ingresos	6856	10287	11504	11141	13776	10573	8740	9003	12754	15448	125.3
Ingresos de explotación	6296	9453	11441	10288	12780	9414	7509	7605	10467	14006	122.5
Otros Ingresos	560	834	63	853	996	1159	1231	1398	2287	1442	157.5
Existencias iniciales	455	831	1423	742	592	767	305	155	148	167	-63.3
Total Gastos	7324	10839	13129	13540	15105	11122	9561	9375	12461	15571	112.6
Personal	1218	1543	1936	2130	2292	2392	2286	2344	2522	3083	153.1
Servicios Contratados	694	1350	1815	2273	-	-	-	-	-	-	227.5
Compras	2958	4655	4100	4371	4992	2528	1347	1352	1339	1491	-49.6
Gastos Financieros	1342	1854	2330	2256	2178	1908	1656	1466	1789	2213	64.9
Varios (1)	1112	1437	2948	2510	5643	4294	4272	4213	6811	8784	689.9
RESULTADO EXTRAORDINARIO	105	18	-122	-34	-1182	-1280	688	-213	-176	303	188.6
RESULTADO CARTERA DE VALORES	0	0	0	0.3	0	0	44	25	35	33	10900.0
PERDIDAS Y GANANCIAS	13	58	-2332	-2582.7	-2336	-2291	-259	-567	205	233	1692.3

(1): Incluye servicios contratados cuando no es posible su desglose.

(2): El crecimiento de la década se calcula entre el primer y último año en que se dispone de valores distintos de cero.

NOTA: Las posibles diferencias con la cifra de pérdidas y ganancias del balance se deben al redondeo de las cifras.

Fuente: Memorias Elcano.

CUADRO Nº49: CUENTAS DE PERDIDAS Y GANANCIAS ELCANO (millones de pesetas constantes)(1)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	% Variación década(2)
RESULTADO DE LA EXPLOTACION	-27	10	-496	-503	-209	-174	-159	-58	50	-14	48.1
Existencias finales	240	358	188	117	139	53	25	23	29	26	-89.2
Total Ingresos	1983	2586	2584	2201	2492	1825	1432	1374	1828	2121	7.0
Ingresos de explotación	1821	2376	2570	2032	2312	1625	1230	1161	1500	1923	5.6
Otros Ingresos	162	210	14	168	180	200	202	213	328	198	22.2
Existencias iniciales	132	209	320	147	107	132	50	24	21	23	-82.6
Total Gastos	2119	2724	2949	2675	2733	1919	1566	1431	1786	2138	0.9
Personal	352	388	435	421	415	413	374	358	361	423	20.2
Servicios Contratados	201	339	408	449	-	-	-	-	-	-	123.4
Compras	856	1170	921	863	903	436	221	206	192	205	-76.1
Gastos Financieros	388	466	523	446	394	329	271	224	256	304	-21.6
Varios(3)	322	361	662	496	1021	741	700	643	976	1206	274.5
RESULTADO EXTRAORDINARIO	30	5	-27	-7	-214	-221	109	-33	-25	42	40.0
RESULTADO CARTERA DE VALORES	0	0	0	0.06	0	0	7	4	5	5	8233.3
PERDIDAS Y GANANCIAS	4	15	-524	-510	-423	-395	-42	-87	29	32	700.0

(1): Deflactor VAB a PM del sector Transportes y Comunicaciones con base en 1970. Fuente: CEPREDE.

(2): El crecimiento de la década se calcula entre el primer y último año en que se dispone de valores distintos de cero.

(3): Incluye servicios contratados cuando no es posible su desglose.

NOTA: Las posibles diferencias con la cifra de pérdidas y ganancias del balance se deben al redondeo de las cifras.

Fuente: Memorias Elcano.

CUADRO N°50: INDICADORES FINANCIEROS TRASATLANTICA
(Porcentajes)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	% Variación década
ESTRUCTURA DE INVERSION											
Immobilizado Neto/Activo Total	85.8	83.1	77.5	75.8	61.9	51.7	60.7	61.5	55.6	54.3	-36.7
Existencias/Activo Total	3.5	1.9	3.8	4.2	4.6	3.9	3.6	3.8	3.5	4.5	28.6
Deudores(1)/Activo Total	8.9	13.5	17.4	18.6	21.8	22.6	30.1	29.9	33.4	31.0	248.3
ESTRUCTURA DE CAPITAL											
Recursos Ajenos/Pasivo Total	82.3	89.1	82.4	86.0	67.8	63.7	64.9	76.8	77.9	84.8	3.0
Reservas/Capital Social	95.2	3.6	-12.0	-24.7	-1.5	3.1	4.8	-7.3	-40.4	-34.3	-136.0
Deudas a Corto(2)/Recursos Ajenos	34.0	27.2	26.8	26.6	31.9	43.5	39.8	45.4	51.1	43.9	29.1
Immobilizado Neto/Capitales Permanentes	98.6	105.0	95.3	89.8	82.2	82.3	77.1	75.2	83.1	68.8	-30.2
RENTABILIDAD											
Beneficio y Gastos Financieros/Activo Total	-11.2	1.0	3.4	-0.3	8.5	13.1	-0.3	-11.6	-1.3	-10.8	3.6
Beneficio/Patrimonio Neto	-46.0	-24.0	-16.2	-36.0	10.8	36.0	-13.9	-50.2	-30.7	-65.0	-41.3
Gastos Financieros/Recursos Ajenos	4.6	5.0	8.2	8.1	8.1	5.7	6.4	6.5	6.9	6.3	37.0

(1): Incluye los ajustes por periodificación del activo.

(2): Incluye los ajustes por periodificación del pasivo.

CUADRO N°51: INDICADORES FINANCIEROS EL CANO
(Porcentajes)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	% Variación década (3)
ESTRUCTURA DE INVERSION											
Inmovilizado Neto/Activo Total	86.0	84.8	87.1	77.9	93.1	96.2	94.9	89.8	88.1	90.9	5.7
Existencias/Activo Total	1.6	1.3	0.6	0.4	0.3	0.4	0.8	2.3	3.5	3.6	125.0
Deudores(1)/Activo Total	10.6	11.0	8.7	17.5	4.7	1.3	1.8	5.7	6.9	4.8	-54.7
ESTRUCTURA DE CAPITAL											
Recursos Ajenos/Pasivo Total	58.8	60.7	64.2	80.1	70.1	85.3	80.1	82.4	84.2	87.6	49.0
Reservas/Capital Social	8.5	9.9	10.7	10.9	101.3	99.1	50.1	52.3	75.3	43.3	409.4
Deudas a Corto(2)/Recursos Ajenos	14.0	16.3	19.3	10.9	3.8	3.2	3.5	9.5	9.6	8.8	-37.1
Recursos INI/Recursos Ajenos	28.1	24.5	25.2	25.2	18.4	13.2	-	29.9	33.9	26.6	-5.3
Inmovilizado Neto/Capitales Permanentes	94.3	94.2	99.5	72.6	96.1	99.4	98.0	97.8	95.4	96.4	2.2
RENTABILIDAD											
Beneficio y Gastos Financieros/Activo Total	-	-	-	-	3.4	3.7	4.2	-	5.8	3.2	-5.9
Beneficio/Patrimonio Neto	1.6	0.2	0.0	-44.6	0.6	4.3	2.1	2.3	-3.1	-13.6	-950.0
Gastos Financieros/Recursos Ajenos	-	-	-	-	4.1	3.7	4.7	-	7.5	5.9	43.9

(1): Incluye los ajustes por periodificación del activo.

(2): Incluye los ajustes por periodificación del pasivo.

(3): El crecimiento de la década se calcula entre el primer y último año en que se dispone de valores distintos e cero.

CUADRO N°52: INDICADORES FINANCIEROS EL CANO
(Porcentajes)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	Variación década
ESTRUCTURA DE INVERSION											
Immobilizado Neto/Activo Total	89.4	89.4	89.3	89.4	87.5	91.9	90.5	88.4	72.5	70.3	-21.4
Existencias/Activo Total	4.7	5.6	3.8	1.9	2.4	1.1	0.6	0.5	0.6	0.6	-87.2
Deudores(1)/Activo Total	4.8	4.5	6.7	7.6	9.9	6.2	7.0	9.1	7.3	7.7	60.4
ESTRUCTURA DE CAPITAL											
Recursos Ajenos/Pasivo Total	87.7	87.6	88.7	93.7	90.3	92.1	83.0	83.0	83.5	82.4	-6.0
Reservas/Capital Social	17.0	14.8	12.9	-34.4	-27.6	-33.1	-32.9	-33.3	-40.1	-36.6	-315.3
Deudas a Corto(2)/Recursos Ajenos	9.0	13.2	16.6	15.0	18.0	17.1	7.0	8.2	15.4	16.5	83.3
Recursos INI/Recursos Ajenos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Immobilizado Neto/Capitales Permanentes	97.1	101.3	96.8	95.0	96.0	99.7	95.1	92.8	83.8	82.1	-15.4
RENTABILIDAD											
Beneficio y Gastos Financieros/Activo Total	4.4	5.5	0.0	-1.0	-0.5	-1.3	5.2	3.3	6.9	8.1	84.1
Beneficio/Patrimonio Neto	0.4	1.4	-44.0	-63.5	-52.1	-55.2	-6.2	-14.5	5.9	6.3	1475.0
Gastos Financieros/Recursos Ajenos	5.0	6.1	7.9	7.6	7.7	7.1	7.5	6.5	7.4	8.8	76.0

(1): Incluye los ajustes por periodificación del activo.
(2): Incluye los ajustes por periodificación del pasivo.

VII. RESUMEN Y CONCLUSIONES

La liberalización-desregulación de los mercados de transporte preconizadas desde el seno de la Comunidad para la consecución del Mercado Unico Europeo, ha alterado sustancialmente las perspectivas de futuro de las empresas de transporte del grupo INI. El aumento de competencia en los mercados donde operan tradicionalmente estas compañías junto a la pérdida de la protección estatal nos lleva hasta un planteamiento que considere la supervivencia de aquellas en el tiempo así como las condiciones de actuación futuras.

En transporte aéreo la lucha por el mercado se inicia con la introducción y posterior fortalecimiento de las compañías charter¹²², y principalmente en los últimos años con el aumento en las ventas de servicios "only seat" por parte de éstas. En el segmento internacional regular en el que Iberia, en virtud de los acuerdos bilaterales respectivos, opera en régimen de duopolio, la liberalización comunitaria ya ha auspiciado un reparto de capacidad que puede alcanzar hasta el 60-40%¹²³, y la introducción de la múltiple designación en aquellas rutas con al menos 140.000 pasajeros anuales. En España, ya ha surgido una compañía, Meridiana, que compite con Iberia desde septiembre de este año en dicho sector, con lo que actualmente, esta compañía de bandera sólo monopoliza la prestación de servicios regulares en el mercado doméstico y la realización del handling¹²⁴ en los aeropuertos nacionales, aunque por poco tiempo si los acuerdos comunitarios se hacen del todo efectivos.

¹²² Véase anexo "servicio regular versus charter".

¹²³ Las compañías que alcancen el 60% de capacidad pueden añadir adicionalmente un 7.5% cada dos años, aunque con algunas reservas en rutas con excesiva capacidad charter.

¹²⁴ Si Iberia perdiera este derecho exclusivo tendría que renunciar al mismo volumen de ingresos que le reporta el transporte de mercancías, según datos de 1989.

Es precisamente en el mercado Internacional, concretamente en la red Europea¹²⁵, donde se ha situado su principal fuente de beneficios. Al contrario, el mercado interior condicionado por obligaciones de servicio público¹²⁶, ha tenido un peso bastante menor sobre los mismos.

Si se tiene en cuenta que la Red Europea es la más cara para todos los años en términos de pesetas por pasajero-km, este importante margen puede verse reducido si por la introducción de competencia las tarifas se reducen. Quizá por ello, Iberia ya ha optado por consolidar su posición en los mercados europeos¹²⁷ y ampliar su dimensión en la red Transatlántica¹²⁸ a través de la adquisición parcial de varias compañías nacionales¹²⁹; igualmente la renegociación del acuerdo bilateral con Estados Unidos ha resultado bastante beneficiosa, pudiendo establecer una base de operaciones en Miami¹³⁰.

El análisis de las variables de oferta y demanda en las pasadas décadas presenta un aspecto común, el cambio de tendencia que se registra durante los años ochenta. Por un lado, el crecimiento de la demanda se ralentiza, experimentándose disminuciones

¹²⁵ Véase cuadro 53.

¹²⁶ Actualmente Iberia pretende el traspaso de toda su producción a empresas del grupo en algunos sectores de la red Nacional. Es el caso de la red Intercanarias, que para 1992 sería explotada por la compañía Binter.

Alternativamente para aquellas líneas deficitarias, podría aplicarse una política de concesiones, de tal forma que éstas se otorgasen a aquellas compañías que solicitaran una menor subvención (De Rus, 1991).

¹²⁷ Dentro de AEA (Asociación Europea de Líneas Aéreas), y para 1989 Iberia ocupaba el quinto lugar, en términos de asientos-km disponibles, después de British Airways, Lufthansa, Air France y SAS. No obstante, la compañía de bandera española poseía el mayor índice de ocupación (68.4%).

¹²⁸ Segunda fuente de beneficios tras la Europea.

¹²⁹ Iberia participa del 30% del capital de Aerolíneas Argentinas y del 35% de LADECO, y se muestra interesada también por la compra de acciones de VIASA, Dominicana de Aviación y LAN Chile.

¹³⁰ Iberia cuenta con otros dos "hubs" en Buenos Aires y Santo Domingo.

importantes del número de pasajeros transportados en la red Nacional; de otro los indicadores de oferta también se estabilizan o sufren disminuciones como ocurre con las horas de vuelo, nuevamente en la red doméstica.

La actuación de la compañía durante estos años de crisis puede calificarse de correcta si atendemos a la superación de los índices de ocupación y al incremento del grado de utilización de los aviones, más aún si aceptamos la finalización en los primeros ochenta de aquel proceso de innovación tecnológica que afectó a la compañía durante los años sesenta y setenta permitiéndole volar más lejos sin que el tiempo promedio de vuelo aumentase.

Sin embargo, esta situación de crisis supuso la institucionalización de pérdidas hasta mediada la década de los ochenta, caracterizándose estos años por el fuerte peso de los capitales ajenos en la estructura de financiación y por un efecto leverage negativo. A partir de 1986 la compañía comienza a obtener beneficios positivos, que se hacen máximos para 1988. Sin embargo, en este período se detectan pequeños desequilibrios financieros, en mayor medida durante 1989 cuando el 18%¹³¹ del inmovilizado es financiado con recursos ajenos a corto¹³².

Asímismo un estudio comparado de las productividades medias del factor trabajo¹³³ revela la existencia de cierto diferencial de rendimientos desfavorable para Iberia. No obstante, si consideramos la prestación de servicios de handling y de mantenimiento que la compañía realiza para terceros, la

¹³¹ Para la obtención de esta cifra se emplean los siguientes ratios del cuadro 35: Inmovilizado Neto/Activo Total, Recursos Ajenos/Pasivo Total y Deudas a Corto/Recursos Ajenos.

¹³² Dicha financiación asciende al 0.9% para 1986, y al 4% en 1987 y 1988.

¹³³ Según Doganis (1989) con datos del año 1987, el nivel de productividad de Iberia medida como toneladas-km transportadas por empleado (véase cuadro 19) se encuentra bien por debajo de Lufthansa (164.000) o British Airways (145.000).

desventaja en productividades se reduce sustancialmente¹³⁴, aunque no desaparece, lo que puede plantear dos cuestiones no excluyentes: la existencia de bajas productividades totales y el exceso de plantilla.

Tras la reciente crisis del Golfo Pérsico se ha puesto de manifiesto, una vez más, la extrema sensibilidad de los resultados de las compañías aéreas al retraimiento de la demanda a causa del impacto de factores exógenos, y a las alteraciones en los precios del combustible¹³⁵ así como a los cambios en las cotizaciones de las monedas en que aquéllos se expresan¹³⁶. La falta de control que los transportistas aéreos tienen sobre estos factores coyunturales aconseja la adopción de una estructura organizacional muy flexible que permita reaccionar con rapidez ante sus cambios. En este sentido Iberia está considerando la introducción de una nueva organización interna basada en la creación de unidades especializadas para mercados y configuradas como centros de beneficios, con delegación de funciones y asignación de responsabilidades. La estrategia desarrollada por la compañía contempla asimismo un plan de renovación de flota¹³⁷.

Por último, el pleno acceso al mercado europeo una vez finalizado el proceso liberalizador, así como la mayor involucración de Iberia en las áreas Centro y Sudamericana habrán de generar importantes corrientes de tráfico para la compañía. Igualmente, la celebración de las próximas Olimpiadas en Barcelona y la

¹³⁴ Igualmente con datos de 1987, si se hace la comparación con el personal de vuelo (De Rus, 1989), el diferencial se reduce con respecto a Lufthansa desde el 85% al 32%, y en relación a British Airways desde el 64% al 24%.

¹³⁵ Recordemos la importancia de la partida de consumos dentro del total gastos de la cuenta de Pérdidas y Ganancias para el caso de Iberia.

¹³⁶ Hasta ahora el dólar americano.

¹³⁷ Consiste en 81 pedidos de aeronaves en firme y 43 opciones por un valor de 4.000 millones de pesetas, de los que se han entregado 24 MD-87 y 10 A-320.

Exposición Universal en Sevilla, constituyen una valiosa oportunidad que ésta no puede dejar de aprovechar.

Como reflejo de los distintos tipos de actividades que realizan Trasatlántica y Elcano¹³⁸, destaca la falta de coincidencia en el signo de los resultados de ambas compañías para algunos años. Trasatlántica presenta una fuerte vinculación de su cuenta de pérdidas y ganancias a la evolución de la economía norteamericana y de su moneda. 1984 y 1985 son los únicos ejercicios para los que la partida de resultados arroja un saldo positivo a causa de la confluencia de dos fenómenos: el agudo crecimiento de la demanda de transporte de línea regular destinada a satisfacer el aumento del consumo estadounidense de importaciones, y las altas cotizaciones del dólar, que es la unidad monetaria en que se fijan los fletes¹³⁹. Para Elcano la apreciación del dólar también va a significar aumentos en los niveles de ingresos, que se maximizan entre 1981 y 1984. Sin embargo esta compañía especializada en el transporte en régimen tramp, no obtiene beneficios positivos hasta que se produce un fuerte tirón de la demanda durante los dos últimos años de los ochenta.

Para ambas compañías, la obtención de beneficios se capta en forma de importantes volúmenes de liquidez, aunque si Trasatlántica los sitúa en sus cuentas bancarias, Elcano opta por invertirlos de forma temporal. Sin embargo, la descapitalización que soportan ambas pretende ser compensada con aportaciones del Instituto en forma de ampliaciones de capital hasta mediada la pasada década en el caso de Trasatlántica, o hasta 1983 para Elcano. De modo adicional, esta última ha podido acceder al crédito del Instituto, que con posterioridad a 1983 también le aporta financiación destinada a la compensación de pérdidas.

¹³⁸ Trasatlántica se encuentra especializada en el transporte de carga regular contenerizada. Elcano, que opera en régimen tramp, aparece vinculada al comercio de Estado y a las reservas de carga.

¹³⁹ Esto explicaría a su vez que para dichos años se alcancen los máximos niveles de fletes.

En transporte marítimo a las dificultades de adaptación al entorno recientemente liberalizado, se unen las de una intensa competencia procedente de los pabellones de conveniencia y países en vías de desarrollo. La necesidad de eliminar el diferencial desfavorable en costes asumido por las empresas en virtud de una actuación estatal excesivamente protectora, se hace perentoria.

En este sentido el efecto de las ayudas canalizadas por la Sociedad de Planes de Viabilidad de la Marina Mercante no parece tener repercusión para la Compañía Trasatlántica Española¹⁴⁰. Para Elcano la concesión de las ayudas coincide con una etapa de recuperación de los beneficios, pero también con una importante reactivación de la demanda, por lo que el efecto de aquéllas no aparece claro. Resulta evidente que estas ayudas al no ir acompañadas por una voluntad decidida de recuperación de competitividad¹⁴¹ pueden haber constituido una inversión infructuosa.

ANEXO: SERVICIO REGULAR VERSUS CHARTER¹⁴²

Uno de los grandes enigmas del transporte aéreo internacional es la capacidad de las compañías aéreas charter¹⁴³ para que, a

¹⁴⁰ Para todos los años en que se conceden, el importe de la ayuda nunca supera el 1% del capital. Comparativamente, Elcano obtiene un porcentaje de su capital que varía entre un 5% y 6%.

¹⁴¹ La creación de un segundo registro en Canarias es una posibilidad que se maneja desde hace años.

¹⁴² El contenido de este apartado está basado en la descripción de Doganis, (1985).

¹⁴³ Los servicios pueden ser básicamente de dos tipos : paquete de vacaciones, que puede englobar pasaje de avión, hotel, coche de alquiler etc; y charter de reserva avanzada.

La principal característica que distingue el servicio charter del regular es el hecho de que el pasajero que opta por volar con una línea aérea charter, obligatoriamente ha de adquirir su pasaje en una agencia de viajes. El que elige una compañía de vuelos regulares, además de esta opción puede acudir directamente a la compañía aérea que se trate.

pesar de estar ofreciendo precios mucho menores que los de sus competidores regulares, sean capaces de obtener beneficios positivos. Las posibles ventajas que justifican dicha situación se especifican seguidamente a través del examen de cada elemento de coste para una compañía de servicios charter, por comparación¹⁴⁴ con los de una regular.

Por el lado de los costes directos por operaciones de vuelo las condiciones son parecidas en ambos lados de la industria. Aunque los salarios de los pilotos no sean del todo similares, sí lo serán los gastos de combustible y aceite si ambos sectores son capaces de negociar precios igualmente favorables. Algo semejante sucede con los derechos de navegación y las primas de seguros. Unicamente el pago de derechos aeroportuarios inferiores por la utilización de aeropuertos más baratos, puede ser una pequeña ventaja para las compañías charter en este apartado de la estructura de costes.

Los costes de mantenimiento y reparación, si se utiliza la misma clase de aeronave en la misma ruta, tampoco han de diferir. Existe, no obstante esta inicial coincidencia en el montante de costes directos para ambos tipos de negocios, una importante diferencia en los costes de depreciación derivada del alto grado de utilización de aviones que alcanzan las compañías charter. De hecho éstas vuelan durante las 24 horas del día en los períodos de demanda más intensa, y además en rutas de trayectos largos. Frente a ello, las empresas de vuelos regulares no utilizan todas las horas nocturnas¹⁴⁵ y realizan un mayor número de trayectos de corta longitud. Ciertamente la demanda que observa una compañía charter es marcadamente estacional, pero la caída de la demanda en los períodos valle queda más que compensada por los vuelos nocturnos realizados en los períodos pico y por la posible

¹⁴⁴ Se supone que ambos tipos de compañías operan un mismo tipo de avión en idéntica ruta.

¹⁴⁵ El pasajero típico de una compañía regular, desde que paga un precio mayor que el de charter, está menos dispuesto a sufrir el tipo de incomodidades que sí admitiría este último.

cesión en alquiler de sus aviones en la etapa depresiva de la demanda. Es esta elevada tasa de utilización alcanzada por las empresas de servicios charter lo que justifica un menor coste de depreciación por hora.

Sin embargo, en términos de costes directos de explotación, los ahorros obtenidos por las compañías aéreas charter no son más significativos que las diferencias que pudieran existir entre dos compañías regulares que operen la misma ruta, dado el peso sobre el total costes de las partidas donde tienen ventaja.

Donde se consiguen los mayores ahorros es en el apartado de costes indirectos. En primer lugar los gastos de tierra pueden ser significativamente menores subcontratando los servicios de handling en los aeropuertos de destino. También el coste de prestación de servicios al pasajero puede reducirse aunque se renuncie a algo de calidad, por ejemplo, puede emplearse el mínimo personal de cabina que exigen las normas de seguridad, e incluso contratarlo temporalmente según las necesidades de producción; también pueden servirse a bordo comidas más sencillas.

De otro lado, los gastos de billeteaje, ventas y promoción son prácticamente inexistente si consideramos que las compañías de charter no están comprometidas con sistemas de reserva computarizados, limitándose a colocar su producto en las agencias de viajes que serán las verdaderas responsables del proceso de venta. Por lo tanto, las líneas aéreas charter tendrán mínimos costes de venta limitados, básicamente, a las comisiones pagadas a sus agentes y a los gastos de promoción de productos ante los mismos. Desde que la actividad de prestación de servicios charter tampoco requiere gran número de personal administrativo¹⁴⁶, en el apartado de gastos de administración también pueden obtenerse

¹⁴⁶ Una compañía de servicios aéreos charter no precisa de grandes departamentos contables que, por ejemplo, compensen las deudas intercompañías, ni de un importante departamento de planificación que se ocupe de predecir la demanda.

importantes ahorros.

Las ventajas en términos de costes inferiores de las compañías charter frente a las regulares, pueden cifrarse entre un 20 ó 30 por ciento, lo que resulta insuficiente para explicar las diferentes políticas tarifarias de ambos tipos de empresas. No obstante, estos porcentajes se amplian de forma importante si consideramos dos elementos consustanciales al servicio charter: alta densidad de asientos y alto coeficiente de ocupación. El primero de ellos permite reducir el coste por asiento-kilómetro, mientras que el segundo reduce el coste por pasajero-kilómetro.

La existencia de una clase única que no requiere mamparas de separación, junto con la reducción de la distancia entre cada fila de asientos son los justificantes básicos de esta mayor intensidad en el número de asientos. También se prescinde de parte del espacio para servicios, roperos etc.

Pero no sólo se añaden más asientos, sino que también se llena un mayor número de ellos gracias a una cuidada programación del producto. La integración vertical entre touroperadores y líneas aéreas charter facilita el proceso.

CUADRO Nº 53: COSTES TOTALES DE IBERIA Y GRADO DE COBERTURA DE LOS COSTES CON LOS INGRESOS DE TRAFICO, DESAGREGADOS POR REDES(*).

	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
1.GRAN RED INTERNACIONAL	44250 (1.10)	52767 (0.99)	72527 (0.95)	94532 (0.97)	114524 (0.95)	143857 (0.87)	157371 (0.96)	171362 (1.00)	170736 (0.99)	164400 (1.10)	190935 (1.06)	198526 (1.05)
1.1.GRAN RED EUROPA	22014 (1.15)	28154 (1.01)	37462 (0.98)	47089 (1.00)	56264 (0.97)	69326 (0.92)	77172 (0.97)	82156 (1.01)	84812 (1.03)	85323 (1.18)	102145 (1.13)	102246 (1.08)
1.2.GRAN RED ATLANTICA	20273 (1.07)	22491 (0.98)	31900 (0.93)	43607 (0.94)	53398 (0.94)	67426 (0.82)	72054 (0.96)	79516 (1.01)	72581 (0.97)	67814 (1.02)	77294 (0.97)	77245 (1.01)
1.2.1.RED ATL.NORIE	7783 (0.86)	7911 (0.86)	12677 (0.85)	15792 (0.86)	18948 (0.90)	25708 (0.83)	28856 (0.93)	32451 (0.96)	26161 (0.91)	28618 (0.97)	34761 (0.91)	34794 (0.95)
1.2.2.RED ATL.MEDIO	8733 (1.18)	9944 (1.04)	12333 (1.01)	17968 (1.03)	21724 (1.04)	26671 (0.86)	27510 (0.99)	27633 (1.13)	26519 (1.06)	21882 (1.14)	24046 (1.10)	24457 (1.11)
1.2.3.RED ATL.SUR	3758 (1.21)	4636 (1.06)	6890 (0.95)	9846 (0.93)	12725 (0.81)	15047 (0.75)	15687 (0.94)	19432 (0.92)	19901 (0.90)	17314 (0.95)	18488 (0.90)	17994 (0.99)
1.3.GRAN RED AFRICA	1963 (0.82)	2122 (0.78)	3165 (0.82)	3836 (0.85)	4882 (0.93)	7106 (0.87)	8146 (0.96)	9690 (0.86)	7396 (0.88)	3589 (1.11)	3426 (1.09)	7198 (0.90)
1.4.GRAN RED EXT.ORIENTE (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	5947 (0.67)	7674 (1.02)	8071 (1.18)	11837 (1.14)
2.GRAN RED NACIONAL	25497 (0.87)	32412 (0.79)	42271 (0.82)	48018 (0.83)	51452 (0.86)	64421 (0.81)	64152 (0.82)	66137 (0.88)	65835 (0.96)	65194 (1.07)	71491 (1.04)	79850 (1.00)
2.1.RED SERVICIOS PENINSULARES	13544 (0.93)	16251 (0.89)	21961 (0.90)	23493 (0.92)	24392 (0.95)	30672 (0.88)	27733 (0.90)	28326 (0.97)	29439 (0.99)	27673 (1.22)	33630 (1.12)	40296 (1.04)
2.2.RED SERVICIOS NO PENINSULARES	11953 (0.80)	16161 (0.69)	20311 (0.73)	24525 (0.75)	27060 (0.78)	33749 (0.74)	36419 (0.76)	37810 (0.82)	36396 (0.93)	37521 (0.96)	37861 (0.96)	39554 (0.95)
2.2.1.RED PENINSULA-MELILLA	223 (0.56)	368 (0.53)	552 (0.51)	532 (0.6)	602 (0.55)	789 (0.51)	814 (0.55)	805 (0.62)	835 (0.68)	854 (0.73)	1382 (0.60)	1577 (0.58)
2.2.2.RED PENINSULA-CANARIAS	5281 (1.04)	6952 (0.87)	9245 (0.85)	11462 (0.85)	13031 (0.84)	15985 (0.81)	16401 (0.84)	17126 (0.89)	16260 (1.04)	16191 (1.14)	18911 (1.14)	20126 (1.16)
2.2.3.RED PENINSULA-BALEARES	2818 (0.76)	3533 (0.70)	4464 (0.75)	5450 (0.75)	5998 (0.86)	7651 (0.81)	7786 (0.80)	8239 (0.88)	7828 (0.96)	8493 (0.95)	7458 (0.85)	5893 (0.89)
2.2.4.RED BALEARES-CANARIAS	479 (1.08)	1193 (0.72)	1467 (0.89)	1993 (0.88)	2142 (0.95)	3028 (0.88)	4681 (0.88)	4457 (0.96)	3845 (1.10)	3882 (1.06)	2294 (1.13)	2508 (1.05)
2.2.5.RED INTERBALEARES(2)	281 (0.43)	416 (0.36)	465 (0.44)	580 (0.37)	578 (0.46)	336 (0.41)	254 (0.41)	246 (0.54)	274 (0.59)	-	-	-
2.2.6.RED INTERCANARIAS	2872 (0.42)	3699 (0.37)	4117 (0.46)	4509 (0.48)	4709 (0.50)	5960 (0.46)	6484 (0.48)	6938 (0.52)	7354 (0.60)	8102 (0.60)	7817 (0.64)	9451 (0.60)
TOTAL IBERIA	69747	85179	114798	142550	165976	208278	221523	237499	236571	229594	262426	278376
RESULTADO(3)	886	-7549	-11111	-10791	-12673	-30473	-17472	-7315	-5224	21623	14665	9934

* Cifras en millones de pesetas. Entre paréntesis grado de cobertura.

(1): La red comienza a operarse en 1986.

(2): A partir de 1987 no se opera esta red.

(3): Resultados correspondientes a ingresos y costes imputados al tráfico exclusivamente. Por lo tanto, difiere de la cifra que recoge el estado de Pérdidas y Ganancias. Por ejemplo, para 1983 y 1988 dicho estado arroja un saldo respectivo de -29965 y 24255 millones.

Fuente: Iberia.(Hasta 1987 sólo líneas regulares de pasaje).

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

AEA, (1990): *Statistical Appendices to Yearbook*, Brussels.

Baruch, L. (1978): *Análisis de Estados Financieros: Un Nuevo Enfoque*, Ediciones ESIC, Madrid.

Baxter, W.T. (1979): *Inflación, Efecto y Tratamiento Contable*, Mc Graw-Hill, México.

Branch, A.E. (1981): *Elements of Shipping*, Chapman and Hall, London.

Carbajo, J.C. y G. De Rus. (1991): "La Desregulación del Transporte en España. Teoría y Evidencia". *Documentos de Trabajo FIES*, nº78, Madrid.

Cuervo, A. (1989): "La Empresa Pública: Estructura Financiera, Rentabilidad y Costes Financieros". *Papeles de Economía Española*, vol 38: 177-198, Madrid.

De Rus, G. (1989): "Las Empresas Públicas de Transporte en España". *Papeles de Economía Española*, vol 38: 349-382, Madrid.

De Rus, G. (1991): "El Papel de la Competencia en los Servicios de Transporte". *Economistas*, nº47: 322-327, Madrid.

Dirección General de Aviación Civil (1988): *Anuario Estadístico del Transporte Aéreo*. Madrid.

Doganis, R. (1985): *Flying off Course*, Allen and Unwin, London.

Doganis, R. (1989): *Air Transport and the Southern Regions of the Community*, Transport Studies Group the Politechnic of Central London and Cranfield Institute of Technology, London.

Doganis, R. (1991): "Air Transport Policy in the European Community and Its Impact". *Seminario Política de Transporte: España y Europa*, Universidad Carlos III de Madrid.

Iberia, (1987): *Cronología de Seis Décadas: Junio 1927-Junio 1987*, Madrid.

Martin, A. y L. Moreno. (1991): "Medidas del Stock de Capital a partir de datos contables". *VII Jornadas de Economía industrial*, Madrid.

Memorias de Elcano, Iberia y Trasatlantica.

Stubbs, P.C., W.J. Tyson, and M.Q. Dalvi. (1984) *Transport Economics*, Revised Edition, Allen and Unwin, London.

Stopford, M. (1988): *Maritime Economics*, Allen and Unwin, London.

Windle, R.J. (1991): "The World's Airlines. A Cost and Productivity Comparison". *Journal of Transport Economics and Policy*, vol XXV no.1. London.