



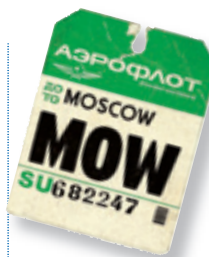
# Competencia por el cielo ruso

Las luchas políticas por el poder en Rusia han forzado el cese del presidente de Aeroflot y la creación de una nueva aerolínea estatal, RosAvia, que intenta desbanicar el monopolio de rutas y pasajeros de la veterana compañía



**Chemezov, a la izqda. de Putin.**  
Las compañías aéreas son un asunto de Estado en Rusia.

**V**alery Okulov ha marcado la pauta en la aviación rusa desde que tomara los mandos de Aeroflot en 1997. El yerno del que fuera primer presidente ruso, Boris Yeltsin, ha sido el gran artífice de la transformación, modernización y expansión internacional de la vieja aerolínea estatal rusa. Hoy, Aeroflot no es una vetusta compañía soviética sino un grupo rentable, con 25 filiales, una flota moderna (con una edad media de cuatro años) de 150 aeronaves (principalmente Airbus) y, lo que es más importante, capacidad para competir por sí misma contra otras grandes líneas de bandera, acceder a la alianza SkyTeam y pujar por compañías como Alitalia o Czech Airlines. El pasado año incrementó un 13,5% sus pasajeros, hasta los 9,2 millones de personas, de los que casi seis millones corresponden a vuelos internacionales. Bajo las riendas de Okulov, que ha tra-



## Cese de Okulov

**El ex presidente de Aeroflot es la primera víctima de la guerra desatada para tomar el control de los cielos rusos.**

bajado en la industria más de 34 años, Aeroflot pasó de perder 211 millones de dólares en 1998 a ganar 305 millones en 2007. Hoy, su capitalización alcanza los 1.210 millones de dólares, con una deuda de sólo 963 millones y es una de las pocas compañías rusas que no tiene dificultades para financiar sus deudas y no ha pedido ayudas estatales durante la crisis. Aeroflot transporta el 45% de los pasajeros internacionales a Rusia y el 13% del mercado doméstico. Unos méritos que, sin embargo, no le han ayudado a salvar su cabeza, que rodó a finales del pasado mes de marzo a instancias del Gobierno ruso. Le sustituirá Vitaly Saveliev, un ejecutivo del sector de las telecomunicaciones, que carece de experiencia en el negocio aéreo. Las autoridades rusas, que controlan el 51% del capital, han vinculado su destitución a las crecientes críticas sobre su gestión, incluido el fracaso en la pugna por Alitalia o la decisión de ►



➤ no pagar dividendos el pasado año. Pero esto no convence a algunos de los accionistas privados de Aeroflot, incluido el oligarca ruso Alexander Lebedev, que no ha tardado en tildar la decisión de locura. “Es como apagar fuego con queroseno. No había ninguna razón para hacer cambios en este momento”, denuncian desde el entorno de Lebedev, que controla el 30% del capital. “Es el peor momento para un cambio de líder, especialmente si pierdes a alguien con la experiencia de gestionar la crisis de 1998”, explican desde la consultora Ingosstrakh Investment.

#### Fusión de aerolíneas regionales

Si los analistas y el principal accionista privado avalaban la gestión de Okulov, ¿a qué se debe, en realidad, su cese? Vladimir Bepalov, analista de VTB Capital, lo tiene claro: “Es una decisión principalmente política”. A sus 57 años, el ex presidente de Aeroflot es la primera víctima de la guerra desatada por algunas facciones del partido por tomar el control de los cielos rusos. Aeroflot está estrechamente relacionada con Boris Yeltsin, caído ahora en desgracia.

Y Lebedev también tiene una relación espinosa con el actual gobierno. Estas diferencias, en cierta medida, han llevado a otras facciones más cercanas al primer ministro ruso, Vladimir Putin, a crear una nueva aerolínea estatal que rivalice con Aeroflot. Han aprovechado la quiebra una docena de aerolíneas regionales –AirUnion, Krasair, Samara, Orebunrg Airlines, Saratov Airlines, Atlant-Soyuz, o Rosilla Airlines, entre otras– para orquestar su fusión bajo el control de una serie de empresarios y políticos amigos: el alcalde de Moscú, Yuri M. Luzhkov, y Sergei V. Chemezov, uno de los pesos pesados de la nueva camada de empresas estatales y privadas que surgieron bajo Putin. Ambos fueron compañeros en el KGB y trabajaron juntos en Dresde en los ochenta. La compañía de Chemezov, Russian Technology, ha ganado importancia últimamente. Su activo más importante es Rosoboronexport, el monopolio de exportación de armas de miles de millones de dólares, que se ha expandido a los metales, los automóviles y la alta tecnología. El Gobierno ruso, incluso, ha acepta-

#### Desigual flota

**Mientras los aviones de Aeroflot son Boeing y Airbus de cuatro años de edad media, la flota heredada por la nueva RosAvia está formada por Tupolev de 20 años.**

do poner sobre la mesa 92 millones de euros para cubrir las deudas de AirUnion. El dinero ya está en el bolsillo de Russian Technology, que ha fichado a Vitaly Vantsev, el primer director general del aeropuerto moscovita Vnukovo, para llevar las riendas de la nueva aerolínea. Bajo el nombre de Russian Airlines (RosAvia), comenzará sus vuelos este verano con una flota de medio centenar de aeronaves. El objetivo es elevar esta cifra hasta las 300 aeronaves en 2015 y alcanzar los 20 millones de pasajeros anuales, el doble que Aeroflot. Sin embargo, tiene mucho trabajo por hacer. El estado de su flota, en palabras del propio Chemezov, es crítica. El 70% de los aviones están operando por encima de su vida útil, con una edad media que supera los 20 años. Mientras que Aeroflot utiliza, principalmente, Airbus 320 y Boeing 737, Russian Airlines dispone sólo de los delezados Tupolev. “Vamos a renovar toda la flota radicalmente. Pienso que es un problema fundamental”, afirma Chemezov.

Además, Aeroflot sigue dominando las rutas internacionales y disfruta de subvenciones que otros operadores no tienen. Por ejemplo, ingresa 300 millones de dólares al año de una veintena de aerolíneas extranjeras por el derecho de volar sobre Siberia en sus rutas entre Europa y el sudeste asiático. Aunque esta situación tiene los días contados, después de que los reguladores de competencia aceptasen las quejas de los propietarios de RosAvia, que habían pedido su eliminación al considerarlos competencia desleal. Alexander Lebedev, que tilda de horrible esta decisión, ya ha dicho al ejecutivo de Putin que si esto ocurre le compre su 30% o ceda el control del grupo. En ese caso, él invertiría entre 1.000 y 1.500 millones de dólares en Aeroflot, para compensar la pérdida de ingresos.

La batalla está servida y es sólo el principio. A medida que se acentúe la crisis irán surgiendo nuevos conglomerados. Todavía quedan en Rusia en torno a un centenar de aerolíneas privadas, inicialmente segregadas de Soviet Aeroflot tras la reestructuración llevada a cabo en 1992. Estas compañías, conocidas como *babyflots* son, generalmente, de pequeño tamaño, muy focalizadas en vuelos regionales, y las que más están sufriendo la crisis económica y de la industria aérea. ■