



NOTICIA

No: 15

La Previsión Cae Hasta los 8.600 Millones de Dólares El Elevado Precio del Petróleo Reduce el Beneficio de las Aerolíneas un 50%

2 de marzo de 2011 (Ginebra) – La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) ha rebajado su previsión sobre el sector aéreo para 2011 desde los 9.100 millones de dólares estimados en diciembre de 2010 hasta los 8.600 millones de dólares. Esta caída representa un 46% menos de beneficio neto en comparación con los 16.000 millones de dólares que el sector ganó en 2010 (tras revisar los 15.100 millones de dólares previstos). Sobre unos ingresos estimados de 594.000 millones de dólares, los 8.600 millones de dólares previstos para 2011 representan un margen de beneficio neto del 1,4%.

“Los disturbios políticos en Oriente Medio han provocado que el precio del crudo supere los 100 dólares el barril – significativamente más caro que los 84 dólares estimados en diciembre. Paralelamente, se prevé un crecimiento de la economía global del 3,1% para 2011 – medio punto mejor de lo que se pensaba hace tres meses. Pero estos ingresos, aunque más fuertes, solo compensarán parcialmente los elevados costes. Los beneficios se van a reducir a la mitad en comparación con el año anterior, y el 1,4% de margen es patético”, declaró Giovanni Bisignani, director general y CEO de IATA.

Aspectos Destacados de la Previsión

Combustible: La IATA ha elevado su estimación del precio medio del crudo a 96 dólares el barril de Brent (por encima de los 84 dólares previstos en diciembre), en línea con las previsiones del mercado. Teniendo en cuenta la incidencia de la cobertura de combustible, que es aproximadamente el 50% del consumo previsto, esta subida aumentará la factura de combustible del sector en 10.000 millones de dólares, sumando un total de 166.000 millones de dólares. En comparación con los niveles de 2010, se prevé que el precio del crudo sea un 20% más caro en 2011 y que represente el 29% de los costes operacionales totales (frente al 26% en 2010).

Las economías en crecimiento proporcionan a las compañías la oportunidad de recuperar parte de estos costes añadidos gracias a los ingresos adicionales. Por ejemplo, desde principios de 2009, el aumento de los precios del petróleo aumentó en un 25% los costes unitarios, mientras que las tarifas promedio (excluyendo los recargos) aumentaron un 20%. Pero se espera que los ingresos en 2011 no sean suficientes para evitar que la subida del precio del petróleo provoque una caída del beneficio de un 46% sobre los niveles de 2010.

Demanda: Un aumento en las previsiones del PIB mundial hasta el 3,1% (frente al 2,6% en diciembre) es un buen augurio para que la fuerte demanda del transporte aéreo siga aumentando. En esta línea, y tras revisar su previsión anterior, la IATA estima un crecimiento de la demanda de pasajeros del 5,6% (por encima del 5,2%) y un crecimiento del transporte de

carga del 6,1% (frente al 5,5%). En conjunto, esto generará un crecimiento del 5,7% en toneladas por kilómetro.

Capacidad: La programación de vuelos de las aerolíneas muestra un incremento de la capacidad de poco más de un 6,0%, ligeramente inferior al 6,1% previsto con anterioridad. De este total, un 5% se debe a la futura incorporación de 1.400 aviones nuevos a las flotas en 2011. El 1% adicional se espera que provenga de un uso normalizado de los aviones de doble pasillo, utilizados, hasta ahora, por debajo de su capacidad.

Rendimiento: La diferencia entre el aumento previsto de la capacidad del 6% y el 5,7% de la demanda para 2011, es de 0,3 puntos. Esta diferencia es inferior respecto al 0,8% de la previsión anterior. Si bien ha habido cierto debilitamiento de los factores de ocupación de pasajeros, a partir de enero se mantuvieron cerca de niveles récord, alcanzando un 77,7% tras el ajuste estacional. Los factores de carga también son altos en comparación con los anteriores picos cíclicos. Este acercamiento entre la oferta y la demanda puede mejorar el rendimiento. Se prevé un aumento del rendimiento del tráfico de pasajeros en un 1,5% (por encima del 0,5% de la previsión anterior), y un aumento del rendimiento del tráfico de carga del 1,9% (frente al crecimiento cero de la anterior previsión).

Clase Premium: La clase Premium es un factor clave para la rentabilidad de una compañía aérea. El índice de gerentes de compra es un indicador principal de los viajes de negocios. En enero, los índices de gerentes de compra JP Morgan y Markit alcanzaron un máximo histórico. Por otra parte, los importantes resultados empresariales a finales de 2010 y la expansión del comercio mundial seguirán impulsando los viajes de negocios en 2011, aunque a un ritmo más lento de lo que vimos durante el rebote de 2010 después de la recesión.

Riesgos: El encarecimiento del petróleo es siempre un desafío para la rentabilidad de las aerolíneas. Si el aumento del precio se produce en medio de una fuerte expansión económica y del comercio mundial, las compañías aéreas pueden adecuar los precios para tratar de compensar el incremento de los costes por causa del combustible. Por el contrario, si el aumento de precios de la energía paraliza el crecimiento económico mundial, existe un importante riesgo bajista de esta previsión. Mientras el precio del crudo dependa de la especulación de factores geopolíticos en Oriente Medio, en vez de conseguir una sólida expansión económica, se incrementará el riesgo bajista.

"Este año la industria se mueve en la cuerda floja con un margen del 1,4%. Se trata de un problema estructural al que la industria se ha enfrentado en las últimas cuatro décadas con un margen promedio de sólo un 0,1%. El sector no tiene mucho margen para afrontar estas sacudidas. El mayor riesgo hoy es el petróleo. Si su encarecimiento frena el crecimiento económico mundial, el panorama se deteriorará rápidamente", manifestó Bisignani.

La IATA destacó también el riesgo de aumentar los impuestos, especialmente en los mercados turísticos. En 2010, la industria registró nuevos impuestos y el aumento entre un 3 y un 5% del precio de los billetes en Reino Unido, Alemania y Austria. Recientemente, Islandia, India y Sudáfrica se han puesto de acuerdo para poner en marcha nuevos impuestos. "Este negocio es muy sensible a la variación del precio. La aviación tiene el poder de estimular las economías. Pero esa capacidad está en juego con la aplicación de impuestos en un momento en que las aerolíneas están luchando para hacer frente al elevado precio del combustible, y sólo para seguir obteniendo márgenes miserables ", dijo Bisignani.

Aspectos Regionales Destacados:

Se espera que las **compañías de Asia-Pacífico** obtengan el máximo beneficio de 3.700 millones de dólares y los márgenes más altos con un 4,6%. Estas cifras son muy inferiores a los 7.600 millones de dólares que las compañías de la región obtuvieron en 2010, y están por debajo de los 4.600 millones de dólares estimados anteriormente para 2011. Mientras que el fuerte

crecimiento económico en la región favorece la rentabilidad, las medidas contra la inflación en China están desacelerando el comercio y la demanda del transporte de carga aéreo. La razón principal de este pronóstico más negativo que el de diciembre es que la región se verá más afectada por el encarecimiento del combustible debido a su baja cobertura de combustible.

Las **compañías norteamericanas** alcanzarán unos beneficios de 3.200 millones de euros, igual que en la previsión anterior y por debajo de los 4.700 millones de dólares de beneficio en 2010. El encarecimiento del combustible perjudicará la rentabilidad en 2011, pero los recortes anteriores en la capacidad favorecen un mayor rendimiento, el mejor de todas las regiones. La economía estadounidense se ha comportado mejor de lo que se esperaba. Los mayores ingresos previstos en 2011 compensarán la subida del combustible, en comparación con la previsión de diciembre.

Las **compañías europeas** conseguirán 500 millones de dólares de beneficio. Esta previsión es superior frente al pronóstico anterior, pero está por debajo de los 1.400 millones de dólares que las aerolíneas de la región alcanzaron en 2010. La razón de esta mejora en la previsión se debe a un mejor comportamiento durante el segundo semestre de 2010. El déficit bancario y del gobierno mantienen la debilidad de los mercados domésticos. Pero la debilidad del euro continúa estimulando la exportación, la salida de mercancías y los viajes de negocios de largo recorrido, favoreciendo la previsión en esta región. Aun así, las compañías europeas siguen siendo las menos rentables entre las principales regiones, con un resultado neto de explotación (EBIT) del 1,1%.

Se espera que las **compañías de Oriente Medio** vuelvan a obtener beneficios por valor de 700 millones de dólares. Esta cantidad es mucho mejor que los 400 millones de dólares de la previsión anterior, pero inferior a los 1.100 millones de dólares que las compañías de la región alcanzaron en 2010. La inestabilidad política va a tener sus peores consecuencias en Egipto, Túnez y Libia, que representan el 20% del transporte aéreo internacional de pasajeros. Esta situación se equilibra con la zona del Golfo, que se beneficia de la actividad económica relacionada con el elevado precio del petróleo, y cuyos centros de conexión siguen ganando cuota de mercado de larga distancia. El factor de ocupación de estas líneas aéreas también ha mejorado de manera significativa, y la capacidad se agrega a un ritmo más lento que el aumento de la demanda.

Las **compañías latinoamericanas** prevén un beneficio de 300 millones de dólares, una importante caída frente a los 1.000 millones que la región alcanzó en 2010 y a los 700 millones de dólares de la previsión anterior. El fuerte crecimiento económico y el comercio internacional de la región están impulsando el transporte de aéreo de pasajeros y de carga, así como los beneficios de las aerolíneas de la región. El encarecimiento del petróleo es la razón principal de la caída de beneficios en 2011.

Las **compañías africanas** cubrirán gastos. La previsión no ha variado pero el beneficio será inferior a los 100 millones de dólares que la región alcanzó en 2010. El fuerte crecimiento económico y el aumento de la demanda del transporte aéreo como consecuencia de la inversión extranjera directa y del creciente vínculo comercial con Asia, mantienen a las aerolíneas con un saldo positivo, pero se enfrentan a la fuerte competencia de las compañías de Oriente Medio, entre otras, por un transporte de negocios lucrativo.

- IATA -

Para más información, contactar:

Anthony Concil

Director Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los Editores:

- IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 230 líneas aéreas, que suponen el 93% de tráfico aéreo regular internacional.
- Puedes seguirnos en <http://twitter.com/iata2press> para mantenerte actualizado en la industria de la aviación.