



COMUNICADO

No: 10

La industria camino de conseguir beneficios por segundo año consecutivo

—Incremento de la demanda compensa el elevado precio del combustible—

12 de marzo, 2014 (Ginebra) – Según la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), la industria registrará beneficios por segundo año consecutivo, a pesar de la ligera rebaja de su previsión económica para 2014 hasta los 18.700 millones de dólares de beneficio, frente a los 19.700 millones de la previsión anterior.

El principal motivo de esta rebaja es la subida esperada del petróleo hasta un precio medio de 108 dólares el barril de Brent –3,5 dólares más que en el pronóstico anterior—. Esta subida añade 3.000 millones de dólares a la factura total de combustible. Sin embargo, se espera que el fuerte incremento de la demanda –especialmente en el sector de carga– por el fortalecimiento de la economía global, compense ampliamente el aumento de este costo. La industria prevé que los ingresos alcancen los 745.000 millones de dólares –2.000 millones de dólares más que en el pronóstico anterior.

“En general, el pronóstico es positivo. La recuperación económica está fortaleciendo la demanda. Y esta mejora de la demanda está compensando el incremento de los costos del combustible relacionado con la inestabilidad geopolítica. Sin embargo, la rentabilidad sigue siendo baja, con un margen de beneficio neto de tan solo un 2,5%”, declaró Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

La industria de la aviación obtiene un beneficio neto medio de 5,65 dólares por pasajero. Aunque este resultado es una mejora respecto a los 2,05 dólares en 2012 y los 4,13 dólares en 2013, está por debajo de los 6,45 dólares en 2010.

“La mayor eficiencia de la industria gracias a las fusiones y *joint ventures* proporciona más valor a los pasajeros y permite que las aerolíneas sigan siendo rentables a pesar de las dificultades comerciales. Pero seguimos necesitando gobiernos que entiendan la relación entre políticas favorables para la aviación y mayores beneficios económicos. En muchas partes del mundo, el poder innato de la industria para impulsar el crecimiento económico a través de la conectividad está limitado por los elevados impuestos, una infraestructura insuficiente y una onerosa regulación”, apuntó Tyler.

La previsión económica de la IATA muestra los resultados globales previstos del transporte aéreo mundial, por lo que no debe tomarse como un indicador del desempeño individual de las aerolíneas, que puede variar de forma significativa respecto al pronóstico global, tanto en magnitud como en dirección.

Factores clave de la previsión

Precio del combustible: El combustible representa aproximadamente el 30% de la estructura de costos de una aerolínea. Las actuales tensiones, en particular en Ucrania, están generando una escalada de los precios. Se espera que el petróleo alcance un precio medio de 108 dólares el barril de Brent –3,5 dólares más que en la anterior previsión–. También se espera que los precios del combustible para la aviación suban 1,7 dólares hasta los 124,6 dólares el barril respecto al anterior pronóstico (invariable respecto a 2013). En general, se prevé un aumento de la factura de combustible de 3.000 millones dólares hasta los 213.000 millones de dólares, en comparación con la previsión de diciembre.

Demanda: La demanda de pasajeros permanece fuerte y la demanda en el sector de carga está creciendo. La demanda de pasajeros se fortalece durante el proceso de recuperación económica. Se espera un crecimiento en este sector del 5,8% –ligeramente por debajo del 6,0% de la anterior previsión, pero una mejora respecto al 5,3% registrado en 2013–. Se prevé una caída de los rendimientos del 0,3%.

La demanda en el sector de carga muestra la mayor mejora, que crece un 4,0% en 2014 respecto al 2,1% proyectado con anterioridad. Se modera la caída del rendimiento (1,5%) respecto al anterior pronóstico (2,1%). El panorama comercial sigue siendo difícil, pero la tendencia positiva en el plano macroeconómico proporciona un impulso muy necesitado en el sector. Sin embargo, el sector de carga se ve afectado por varios cambios. Normalmente, el transporte aéreo de carga ha crecido casi al ritmo del comercio mundial, el doble del ritmo de crecimiento de la producción industrial. Sin embargo, la tendencia actual marca un ritmo de crecimiento paralelo entre transporte aéreo de carga, comercio mundial y producción industrial. La industria está creciendo a un ritmo más lento de lo normal en esta etapa del ciclo económico. El regreso de la producción a territorio nacional sigue afectando al negocio de carga:

- Las medidas proteccionistas erosionan el comercio internacional y fomentan el retorno de las cadenas de suministro a territorio nacional, e incluyen numerosas políticas *buy local* (compre local) para favorecer el consumo local. El *Global Trade Alert* registró en 2012 alrededor de 500 medidas proteccionistas.
- Cambios relativos en los costos de producción. Por ejemplo, los precios energéticos en Estados Unidos han caído, mientras que los salarios en China siguen aumentando.

Ingresos accesorios: Los ingresos accesorios siguen creciendo gracias a la continua introducción de nuevos productos para los pasajeros. Se prevé un ingreso medio por tarifa de 181 dólares por pasajero. Los servicios complementarios pueden añadir hasta 14 dólares. El consenso de la industria sigue basándose en la necesidad de una nueva capacidad de distribución (New Distribution Capability). Proyectos piloto siguen poniéndose en marcha a la

espera de que el Departamento de Transporte de los Estados Unidos apruebe el nuevo sistema de distribución a finales de año. La modernización de los estándares de distribución permitirá a las aerolíneas desarrollar sistemas innovadores que mejoren la elección del consumidor y añadan valor a la experiencia de viaje.

Tendencias de la economía mundial: Según la previsión, el crecimiento del PIB mundial crece hasta el 2,9% para 2014 (frente al 2,7%). El desempeño de las economías desarrolladas mejoran el pronóstico económico global. La creación de empleo en Estados Unidos, el fin de la austeridad fiscal en Europa y la debilidad del yen están estimulando la demanda. Mientras China sigue una trayectoria de enorme crecimiento, las principales economías emergentes como India y Brasil se enfrentan a grandes retos económicos.

La volatilidad de los mercados emergentes aumenta ante los recientes flujos de capital hacia activos en dólares estadounidenses, lo que está causando problemas a países emergentes con déficit por cuenta corriente. Varios de estos mercados han tomado medidas para elevar las tasas de interés (a pesar de la debilidad económica) con el fin de contener fluctuaciones importantes de las tasas de cambio, lo que dificulta su crecimiento.

Diferencias regionales

Las variaciones en el desempeño de las aerolíneas de las distintas regiones muestran un gran abanico de retos y oportunidades. Se espera un aumento de los beneficios en todas las regiones y márgenes EBIT más altos en 2014 respecto a 2013.

Norteamérica: Se espera que las aerolíneas norteamericanas registren un beneficio de 8.600 millones de dólares, la mayor contribución a los beneficios de la industria y 300 millones más que en la anterior previsión, lo que refleja la fuerte recuperación económica en los Estados Unidos. La sólida rentabilidad de la industria en Norteamérica se debe a la eficiencia generada gracias a las consolidaciones y el aporte de los ingresos accesorios, la mayoría desarrollados en el mercado norteamericano. La actual previsión supera en más del doble los 4.200 millones de dólares registrados en 2010, el anterior máximo histórico, y representan una mejora de la rentabilidad por tercer año consecutivo. El margen EBIT pronosticado (6,5%) es el más alto de todas las regiones.

Europa: Las aerolíneas europeas registrarán beneficios por 3.100 millones de dólares, 100 millones menos que en el anterior pronóstico, pero más del doble respecto a los 1.200 millones de dólares registrados en 2013. El margen EBIT se mantiene débil (1,9%). A pesar del optimismo por el fin de la recesión de la eurozona y de las medidas de austeridad, continúan las reformas estructurales. Las aerolíneas están muy castigadas por los elevados impuestos, la regulación onerosa y el freno a infraestructuras como el fracaso del Cielo Único Europeo. La región se enfrenta, también, a una elevada exposición al conflicto ucraniano.

Asia-Pacífico: Las aerolíneas de Asia-Pacífico registrarán un beneficio de 3.700 millones de dólares y un margen EBIT del 3,4%, mejor que en 2013, a lo que ha contribuido una ligera mejora del pronóstico en el mercado de carga. Las aerolíneas de la región tienen la mayor cuota del mercado internacional de carga aérea. Sin embargo, las turbulencias en el mercado

de divisas a principios de año han rebajado la previsión de grandes economías como India e Indonesia. China también se ha visto afectada, aunque en menor grado. La mejora en el sector de carga no ha podido compensar el impacto negativo en los ingresos del sector de pasajeros, que ha rebajado la previsión de beneficios en 400 millones de dólares en 2014 respecto al anterior pronóstico.

Oriente Medio: Se espera un beneficio de 2.200 millones de dólares, una mejora respecto a los 1.600 millones de dólares de beneficio registrado en 2013, pero 200 millones menos respecto a la anterior previsión. Los mercados nacionales se están beneficiando de los ingresos del petróleo derivados de su elevado precio y las aerolíneas de la región siguen ganando cuota de mercado en las conexiones de larga distancia a través de los *hubs* de la región. En particular, el sector de carga está experimentando un fuerte crecimiento como resultado, en parte, de la apertura de nuevas rutas comerciales entre África y Asia como consecuencia de importantes inversiones de empresas chinas en África.

Latinoamérica: Se esperan unos beneficios de 1.000 millones de dólares, 500 millones menos que la anterior previsión, tras un resultado más débil de lo esperado en 2013. Sin embargo, el actual pronóstico supera en más del doble los 400 millones de dólares registrados en 2013. El débil desempeño en Argentina y Brasil es el principal motivo de esta rebaja, a lo que se suma la continua agitación política y social en Venezuela. La reestructuración de la industria con las consolidaciones (en Brasil y fuera de las fronteras de la región) y el ajuste de la capacidad a la demanda conducen a esta mejora respecto a 2013.

África: El beneficio previsto se mantiene en los 100 millones de dólares de la previsión anterior, a diferencia de los 100 millones de dólares de pérdidas registrados en 2013. El crecimiento económico y el desarrollo de nuevas rutas por unas cuantas aerolíneas africanas lidera este crecimiento. Pero la rentabilidad está lejos de extenderse de forma uniforme por el continente. Aunque algunos gobiernos se han comprometido a alcanzar niveles de seguridad de clase mundial para 2015, la región carece de una visión integral que facilite la conectividad de sus enormes distancias. Una regulación deficiente, el elevado costo de las infraestructuras y el conjunto de tasas e impuestos siguen frenando el desarrollo. Las restricciones de acceso al mercado impiden el desarrollo de la conectividad en la región, a pesar de los compromisos de la Declaración de Yamoussoukro.

Riesgos y política gubernamental

La rentabilidad de las aerolíneas es muy sensible al desempeño económico y a las tensiones geopolíticas. Por ejemplo, mientras que la solución en Ucrania aún está lejos, la subida de los precios del petróleo ya se ha notado en toda la industria. Las políticas gubernamentales no pueden dominar las fuerzas del mercado, sin embargo, deben fomentar un ambiente en que la aviación (y otras industrias) pueda prosperar. En el caso de la aviación, la industria es un catalizador del crecimiento económico que genera un impacto económico anual de 2,2 billones de dólares y más de un tercio del valor del comercio mundial. Por lo tanto, es del interés de todos los gobiernos proporcionar un entorno político en el que las aerolíneas puedan conectar las personas, las empresas y las economías.

Son muchas las amenazas políticas a la conectividad. Por ejemplo, la proliferación de reglamentos de derechos de los pasajeros y las regulaciones punitivas añaden costos y confusión sobre las operaciones aéreas sin abordar las causas verdaderas de los retrasos. Junto con la promoción de directrices para la elaboración de reglamentos de derechos de los pasajeros en línea con un enfoque global, la industria respalda firmemente la iniciativa de la Organización de Aviación Civil Internacional para desarrollar una orientación global en este ámbito.

La situación en Venezuela es otra preocupación importante para la industria. Las políticas del gobierno venezolano continúan ignorando las obligaciones internacionales y bloquean la repatriación de los fondos de la industria. En total, hay unos 3.700 millones dólares de las aerolíneas bloqueados. "La situación representa un fracaso inaceptable del gobierno de Venezuela en el cumplimiento de sus compromisos. La aviación proporciona una conectividad vital para la economía venezolana. El gobierno no debe poner esto en riesgo", manifestó Tyler

- IATA -

Más información:

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los editores:

- La IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 240 líneas aéreas, que suponen el 84% de tráfico aéreo internacional.
- Síguenos en <http://twitter.com/iata2press> para más información sobre la industria de la aviación.