



**La industria celebra su centenario con beneficios
-Contribución económica esencial, a pesar de beneficios débiles-**

2 de junio, 2014 (Doha) La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) ha publicado el informe de resultados económicos de la industria aérea de aerolíneas, que subraya el valor que el transporte aéreo añade a consumidores, a la economía en general, a gobiernos e inversores. El informe refleja cómo la industria de aerolíneas continúa mejorando la rentabilidad a través de mejoras en la eficiencia a la par que sigue conectando cada vez más ciudades, disminuyendo los costos de transporte, generando empleo y haciendo grandes inversiones.

La industria del transporte aéreo prevé unos ingresos de 746.000 millones de dólares en 2014 (equivalente al 1% del PIB mundial), y un incremento del número de pasajeros —que disfrutan de una red de destinos cada vez más global— hasta los 3.300 millones en este mismo año. Los viajeros se beneficiarán, además, de una reducción en las tarifas del 3,5%, una vez descontada la inflación. En el sector de carga, las empresas, que también aprovechan las ventajas de una conectividad cada vez mayor, se beneficiarán de una caída de las tarifas del 4% (descontada la inflación).

La contribución económica de la industria del transporte aéreo se manifiesta en los 621.000 millones de dólares en beneficios catalíticos a través del turismo pronosticados en 2014, así como en los 6,8 billones de dólares en mercancías que serán transportados por vía aérea. El número de empleos generados por la aviación ha alcanzado los casi 58 millones en todo el mundo. Además, las aerolíneas están haciendo enormes inversiones en la modernización de sus flotas. Este año, la industria recibirá 1.400 aviones valorados en unos 150.000 millones de dólares.

La industria del transporte aéreo sigue generando beneficios e invirtiendo, a pesar de la débil rentabilidad económica que arrastra y de la carga fiscal, que este año alcanzará los 121.000 millones de dólares (superior a los 113.000 millones de dólares de 2013). Se espera que las aerolíneas obtengan en 2014 un beneficio neto de 18.000 millones de dólares, para un margen de beneficio neto del 2,4% —una cifra que supera a los 6.100 millones de dólares obtenidos en 2012, y de los 10.600 millones de dólares del año pasado—. Estos datos no muestran el desempeño individual de cada aerolínea.

Los inversores del sector de aerolíneas verán retornos más favorables en 2014. Se espera que la rentabilidad media de la industria sobre el capital invertido (ROIC) llegue al 5,4% en 2014 (frente al 3,7% en 2012, y el 4,4% en 2013). Pero, a pesar de esta mejora, todavía falta mucho para que esta rentabilidad alcance el costo de capital —considerado el mínimo en la mayoría de los sectores—, que se estima en un rango de entre un 7% y un 8%. A pesar de estos rendimientos relativamente bajos, la industria seguirá realizando inversiones sustanciales e importantes contribuciones al empleo y al desarrollo económico.

"La aviación es un catalizador para el crecimiento económico. Los ingresos de las aerolíneas alcanzarán el 1% del PIB mundial, y la industria transportará, de forma segura, 3.300 millones de personas y 6,8

billones de dólares en mercancías este año. El empleo y los ingresos por turismo que la aviación genera son los principales contribuyentes a la economía global. Las aerolíneas siguen sufriendo los elevados impuestos y una débil rentabilidad económica. Con un margen de beneficio neto de tan sólo un 2,4%, las aerolíneas conservarán sólo 5,42 dólares por pasajero transportado, que deja en evidencia el desajuste entre el valor económico que genera la industria y los beneficios que reciben aquellos que arriesgan su capital para financiarla", declaró Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

"Es necesario que los gobiernos se sumen al esfuerzo que realizan las aerolíneas para mejorar los beneficios económicos, mediante la creación de un marco regulador que facilite el éxito, una infraestructura rentable capaz de satisfacer las demandas de los consumidores y de las empresas, y una carga fiscal razonable. Los gobiernos deben comprender que el valor real de la aviación es la conectividad global que ofrece y el crecimiento y el desarrollo que estimula, y no los ingresos fiscales que se pueden obtener de ella", dijo Tyler.

Desempeño económico global

El beneficio global de la industria de 18.000 millones de dólares sigue una tendencia positiva. Sin embargo, se ha producido una ligera rebaja respecto a los 18.700 millones de dólares de la previsión anterior (marzo). Los principales factores que afectan a la rentabilidad de la industria incluyen:

- **Desempeño económico global:** Desde marzo, el panorama económico se ha deteriorado. El comercio mundial se ha desacelerado y la confianza empresarial ha caído debido a las preocupaciones sobre la economía china y los conflictos geopolíticos. El actual pronóstico de beneficios se basa en el 2,8% de crecimiento esperado del PIB mundial en 2014 (por debajo del 2,9% previsto en marzo), y en el crecimiento del comercio mundial del 3,6% (frente al 4,5%). Se espera, sin embargo, que el pronóstico mejore en el transcurso del año.
- **Mejora del desempeño de las aerolíneas:** Las aerolíneas continúan mejorando su desempeño mediante mejoras en su estructura. La consolidación y las *joint ventures* en los mercados de larga distancia están generando mayores eficiencias, como reflejan los factores de ocupación, que se espera que alcancen un récord este año; el factor promedio de ocupación subirá hasta el 80,4%. Al mismo tiempo, se espera que el número de pares de ciudades conectadas ascienda a 16.161 en 2014 —un 2,4% más que en 2013, y casi el doble que en 1994.
- **Tendencia del mercado de pasajeros:** El transporte aéreo de pasajeros es muy sólido, a pesar del relativamente débil crecimiento económico y la persistencia de los altos costos del combustible. Se espera que el crecimiento global de pasajeros se mantenga fuerte en 2014 (5,9%, por encima de 2013), pero los viajes *premium* han caído, en línea con el reciente deterioro de la confianza empresarial. La aviación sigue siendo un negocio muy competitivo. Se espera que las tarifas aéreas (tras el ajuste por la inflación, y antes de tasas e impuestos) caigan alrededor del 3,5% respecto al año anterior.
- **Tendencia del mercado de carga aérea:** A diferencia del fuerte crecimiento en el tráfico de pasajeros, el sector de carga aérea lleva de capa caída desde 2010; principalmente, como resultado de una debilidad del comercio mundial nada habitual, relacionada con el relanzamiento de la producción nacional. A pesar de ello, esperamos que se produzca un crecimiento del 3,1%, el más fuerte desde 2010, con un ciclo de recuperación más débil de lo normal. Sin embargo, los rendimientos caerán un 1,5 % este año. La divergencia entre la tendencia de crecimiento en el sector de carga (lenta) y en el de pasajeros (robusta) dificulta el ajuste de la capacidad a la demanda. La capacidad añadida para satisfacer la demanda de pasajeros trae consigo un aumento en la capacidad de carga. La industria continúa buscando soluciones para mejorar la competitividad. Con el fin de impulsar la competitividad y reactivar el crecimiento del comercio,

además de la iniciativa del programa *e-freight* —que elimina el papel en la cadena administrativa—, la industria trabaja para conseguir reducir el actual tiempo de envío (6,5 días) hasta las 48 horas antes de 2020.

- **Combustible:** Los costos de combustible siguen estables, pero nunca se habían mantenido tan altos durante tanto tiempo. Desde 2011, el costo medio de combustible está por encima de 120 dólares/barril; el pronóstico para este año es de 124,2 dólares/barril. La factura total de combustible de la industria alcanzará los 212.000 millones de dólares. La inversión en aviones con un consumo reducido de combustible es uno de los factores que ha mejorado la eficiencia de combustible en un 1,7%.

"Es estupendo poder celebrar el centenario de la aviación comercial con una industria en *el negro*. Cubrir los gastos ha sido siempre un desafío para las aerolíneas. Son muchas las evidencias de los frutos que está dando el duro trabajo de reestructuración de la industria para mejorar la rentabilidad. Estamos aumentando nuestros beneficios incluso con unos precios del combustible para la aviación de más de 120 dólares por barril. Por primera vez, el factor de ocupación mundial se situará en un promedio de más del 80%. Y la eficiencia de combustible sigue aumentando. Pero seguimos teniendo fuertes vientos en contra con los crecientes costos de infraestructura, la ineficiente gestión del tráfico aéreo, la fuerte carga fiscal y la regulación onerosa", dijo Tyler.

Beneficios regionales

Se espera una mejora de la rentabilidad en todas las regiones en 2014 respecto a 2013, aunque con diferencias regionales debido a la particular situación de las economías locales y su evolución económica.

Las aerolíneas en **Norteamérica** muestran el mejor desempeño económico. Se espera que los beneficios netos después de impuestos lleguen a los 9.200 millones dólares en 2014 (los más altos de todas las regiones), lo que representa una ganancia neta de 11,09 dólares por pasajero embarcado —una mejora muy notable respecto a los 2,83 dólares de hace apenas dos años—. No obstante, el resultado representa un margen neto de tan sólo el 4,3% sobre ingresos. Esta mejora se debe a la eficiencia generada gracias a las consolidaciones y al aporte de los ingresos accesorios. Los factores de ocupación se han situado en niveles récord; el factor de ocupación en el mercado de pasajeros alcanzó el 83,7% en abril.

La excesiva regulación y los elevados costos de infraestructuras siguen castigando a las aerolíneas de **Europa**. Se espera un beneficio neto de 2.800 millones de dólares en 2014, lo que representa tan sólo 3,23 dólares por pasajero, y un margen de un 1,3%, a pesar de la significativa ganancia en eficiencias —como muestra el nivel alcanzado por el factor de ocupación en abril (80,7%)—. Un ejemplo de las dificultades que enfrentan las aerolíneas de la región es la ineficacia del espacio aéreo europeo, y que, según la Unidad de Evaluación de la Comisión Europea, cuesta a las aerolíneas 3.800 millones de dólares anuales. A esto debemos sumar unos costos de 7.600 millones de dólares en 2014 debido a los retrasos causados.

Las aerolíneas de **Asia-Pacífico** ganarán 3.200 millones de dólares este año, por encima de los 2.000 millones de dólares que obtuvieron en 2013. El beneficio por pasajero está por debajo del promedio del sector (2,98 dólares), al igual que el 1,6% de margen neto. Sin embargo, se espera que la mejora moderada en los mercados de carga impulse el crecimiento. La demanda de pasajeros registrará un crecimiento saludable del 7,4%. Las dificultades en el mercado de India afectan al desempeño económico de la región. Se espera que el nuevo gobierno se encargue de resolver los problemas

derivados de los elevados impuestos sobre el combustible, la capacidad insuficiente en Bombay, los altos costos de infraestructura y la regulación onerosa.

Se espera que las compañías aéreas de **Oriente Medio** registren un beneficio neto de 1.600 millones de dólares, lo que representa un beneficio por pasajero de 8,98 dólares, y un margen sobre ingresos del 2,6%. Los rendimientos promedio son bajos, pero los costos unitarios son aún más bajos, en parte debido al fuerte crecimiento de la capacidad: 13% en 2014. El fuerte crecimiento se debe al importante desarrollo de infraestructuras aeroportuarias, sobre todo en la región del Golfo. Sin embargo, la capacidad del espacio aéreo en el Golfo no se ajusta al crecimiento de la industria. El resultado es una menor eficacia de la conectividad que las compañías del Golfo proporcionan a través de sus *hubs*. Se necesita una estrategia más coordinada para la gestión de un espacio aéreo tan limitado.

En **Latinoamérica**, el mercado doméstico afecta de forma negativa a los resultados de la región, pero la consolidación y un cierto éxito del mercado de larga distancia incrementan el beneficio neto por encima de 1.000 millones de dólares este año, que se traduce en 4,21 dólares por pasajero y un margen del 3%. El crecimiento de la demanda en la región se sitúa alrededor del 6%. Los gobiernos tratan de crear infraestructuras aeroportuarias más eficientes para solucionar la creciente demanda, y recurren cada vez más al sector privado para financiar el desarrollo. La industria aérea pide a los gobiernos acuerdos bien estructurados y una regulación económica sólida e independiente.

África es la región más débil, como lo viene siendo desde los dos últimos años. Las ganancias son apenas significativas (100 millones de dólares), y representan sólo 1,64 dólar por pasajero y un margen de sólo un 0,8%. El rendimiento mejora, aunque a un ritmo muy lento. Los mercados intercontinentales son cada vez más competitivos, pero siguen existiendo fuertes barreras que frenan el desarrollo de la conectividad intra-África. Las aerolíneas de la región se enfrentan, también, a elevados impuestos, altos costos de infraestructura y elevados costes de combustible (a menudo, por los impuestos).

Conectividad, empleo, impuestos y desempeño medioambiental

A pesar de la relativa debilidad de la rentabilidad, la industria de aerolíneas continúa añadiendo más valor a sus consumidores, a la economía en general y a los gobiernos:

- La **conectividad** global de la aviación se extiende ahora a 16.161 pares de ciudades, casi el doble que en 1994. Esta conectividad es un catalizador de grandes beneficios económicos. Durante ese mismo período, las aerolíneas han reducido a la mitad el costo del transporte aéreo (descontada la inflación), lo que ha significado un importante estímulo para el comercio, el turismo y la inversión extranjera directa asociada a las cadenas de suministro globales.
- El número de **empleos** de la aviación sigue creciendo. En 2014, las aerolíneas pagarán en sueldos un total de 140.000 millones de dólares (frente a los 134.000 millones de dólares en 2013), para sus 2,39 millones de trabajadores directos (frente a 2,33 millones en 2013). El costo laboral unitario medio se contrae un 0,7 tras la mejora de la productividad en un 2,5%. Los trabajadores de la aviación son extremadamente productivos para las economías en las que trabajan: generan un valor agregado bruto (VAB – equiparable al PIB, pero a nivel de empresa) de 100.540 dólares por trabajador.
- El desempeño **medioambiental** de las aerolíneas sigue mejorando. En 2014, las aerolíneas utilizarán unos 271.000 millones de litros de combustible. Este consumo generará una emisión de 722 millones de toneladas de carbono —superior al 3,2% respecto al año anterior, pero por debajo del incremento del 5,2% de las operaciones globales para satisfacer la demanda de los

consumidores—. Se espera que la eficiencia de combustible mejore un 1,7% en 2014 por ATK, y un 1,9% por RTK, gracias a las inversiones en nuevos aviones (las aerolíneas recibirán 1.400 aviones nuevos en 2014, valorados en 150.000 millones de dólares, y retirarán unos 800 aviones viejos y menos eficientes en consumo de combustible).

La industria mantiene su compromiso de lograr un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020, que se suma al 1,5% de mejora promedio anual en eficiencia de combustible para 2020 y a su contribución para el objetivo a largo plazo de reducir las emisiones netas a la mitad en 2050 (en comparación con los niveles de 2005).

Principales datos estadísticos

	2012	2013	2014
Ingresos del transporte aéreo (miles de millones)	679 \$	710 \$	746 \$
Aportación a la recaudación tributaria (miles de millones)	106 \$	113 \$	121 \$
Beneficio neto después de impuestos (margen) (miles de millones)	6,1 \$ (0,9%)	10,6 \$ (1,5%)	18 \$ (2,4%)
Beneficio promedio después de impuestos por pasajero	2,05 \$	3,37 \$	5,42 \$
Tarifa promedio de un solo trayecto (2014\$)	256 \$	239 \$	231 \$
Retorno sobre el Capital Invertido	3,7%	4,4%	5,4%
Tarifas de carga aérea (\$/tonelada)	2,44 \$	2,28 \$	2,18 \$
Pasajeros (miles de millones)	2,977	3,141	3,32
Crecimiento demanda de pasajeros (RPK)	+4,9%	+5,7%	+5,9%
Crecimiento demanda de carga aérea (FTK)	-1,0%	+1,8%	+3,1%
Flota	24.494	25.628	25.851
Factor de ocupación de pasajeros	79,3%	79,7%	80,4%
Eficiencia en consumo de combustible (resultado negativo = mejora)	-1,5%	-1,9%	-1,7%
Emisiones de carbono (millones de toneladas)	682	700	722
Empleo directo (millones de personas)	2,27	2,33	2,39
Pares de ciudades conectadas	15.412	15.782	16.161
Valor mercancía transportada (billones)	6,4 \$	6,5 \$	6,8 \$

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.