



COMUNICADO

No: 51

Mejor comportamiento de las aerolíneas en un difícil entorno —Margen neto del 1,3% en 2013 para la industria—

13 de diciembre, 2012 (Ginebra) - La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) publicó hoy la revisión al alza de su previsión económica sobre el sector del transporte aéreo. En 2012, los beneficios de las aerolíneas alcanzarán los 6.700 millones de dólares (frente a los 4.100 del pronóstico de octubre). En 2013, se espera que esta cifra mejore hasta los 8.400 millones de dólares (por encima de los 7.500 de la anterior previsión). A pesar de esta mejora, el margen neto seguirá siendo débil (1,0% en 2012 y 1,3% en 2013).

2012

La mejora en el pronóstico para 2012 se debe a un mejor comportamiento de las aerolíneas en el segundo y tercer trimestre. A pesar de los altos precios del petróleo y una economía mundial más lenta, el beneficio y el flujo de caja de las aerolíneas se mantienen a niveles similares a 2006, cuando el precio del petróleo era 45 dólares/barril más bajo y el crecimiento económico mundial estaba en el 4,0%.

Tradicionalmente, cuando el PIB cae por debajo del 2%, la industria de las aerolíneas experimenta una pérdida colectiva. "Con un PIB que sigue cayendo en picado (2%) y un precio del petróleo de 109,5 dólares/barril, esperábamos una menor rentabilidad. Sin embargo, las aerolíneas se están adaptando a este difícil entorno mediante la reestructuración y la mejora de su eficiencia, protegiendo, así, los flujos de caja de la debilidad económica y de los altos precios del combustible", señaló Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

La mejora es más evidente en las grandes aerolíneas, que experimentaron un margen medio de EBITDA del 10-15% en el tercer trimestre del año. "El escenario es muy variado. Las economías de escala permiten que las grandes aerolíneas se enfrenten mejor a las dificultades que las pequeñas o medianas aerolíneas, que cuentan con menos ventajas para salir adelante", dijo Tyler.

El fuerte crecimiento del tráfico de pasajeros (5,3%) y una mayor rentabilidad (3,0%) han mejorado significativamente el comportamiento. A pesar de la desaceleración económica, los viajes de negocios se han mantenido gracias a un comercio internacional más sólido de bienes y servicios, contribuyendo a una mejora del volumen de pasajeros y de la rentabilidad. En

contraste, los mercados de carga caen un 2,0% y la rentabilidad se contrae un 2,0% por debajo de los niveles de 2011. A pesar de que el comercio mundial sigue creciendo, el patrón de crecimiento económico —concentrado en los mercados emergentes— ha favorecido el transporte marítimo frente al transporte aéreo.

El ligero alivio en el precio del petróleo (109,5 dólares/barril, frente a 110 dólares/barril del pronóstico de octubre) no se ha reflejado en el precio del combustible. Debido a un aumento de los márgenes de las refinerías, se espera que el coste del combustible para la aviación alcance un precio medio de 129,5 dólares/barril —un aumento de 1,8 dólares/barril respecto a la previsión anterior.

La IATA destaca que, a pesar de las mejores perspectivas, la industria sigue siendo débil:

- El beneficio neto esperado de 6.700 millones de dólares está por debajo de los 8.800 millones dólares que la industria alcanzó en 2011.
- El 1,0% de margen de beneficio neto está muy por debajo del 8.7% que la industria necesita para recuperar los costes de capital.

Mejor comportamiento de la industria

Los cambios en la estructura del sector están contribuyendo a un mejor comportamiento financiero de las aerolíneas que se ha comenzado a ver a partir del segundo trimestre. En el complicado panorama empresarial del pasado año, las aerolíneas han tratado de reducir costes y mejorar su rentabilidad por medio de la reestructuración. Recientes alianzas y *joint ventures* han dado lugar a economías de escala y han ampliado la oferta para los pasajeros. Una fuerte caída en la creación de nuevas empresas debido a la falta de financiación, y las quiebras de algunas aerolíneas, han contribuido también a mejorar la estructura industrial que ha permitido a las aerolíneas aumentar su eficiencia entre un mejor servicio a los pasajeros y mayor rentabilidad para los inversores.

Diferencias Regionales

Se estima que las aerolíneas **norteamericanas** obtengan un beneficio neto de 2.400 millones de dólares a finales de 2012, muy superior a los 1.700 millones de dólares de 2011 debido, principalmente, a una mejor gestión de activos como resultado de la reciente consolidación de la industria. El margen EBIT (resultado antes de intereses e impuestos) del 3,4% es el más alto de todas las regiones.

Se espera que las aerolíneas **europeas** alcancen el punto de equilibrio, 400 millones de dólares menos que en 2011, aunque 1.200 millones de dólares más que en el pronóstico de octubre debido, principalmente, a los resultados de los programas de eficiencia y al incremento del tráfico, que han mejorado los resultados en el segundo y tercer trimestre. A pesar de que esto mejora la estimación para 2012, es importante tener en cuenta que las aerolíneas del continente permanecerán en la posición financiera más débil. Se espera un margen EBIT del 0,6%. Europa y África serán las dos únicas regiones que no reporten beneficios.

Se espera que **Asia-Pacífico** alcance un beneficio neto de 3.000 millones de dólares (700 millones más que en la previsión de octubre). La región obtendrá el mayor beneficio agregado de todas las regiones. El margen EBIT (2,9%) se sitúa en segundo lugar, por detrás de Norteamérica. Es importante tener en cuenta que las aerolíneas de la región experimentarán la mayor caída de beneficios en términos absolutos en comparación con los 5.400 millones de dólares alcanzados en 2011. La región se resiente de la debilidad del mercado de carga aérea y la desaceleración del crecimiento económico en China.

Las aerolíneas de **Oriente Medio** reportarán 800 millones de dólares de beneficio (100 millones más que en la estimación de octubre), ligeramente por debajo de los 1.000 millones de dólares en 2011. A pesar del fuerte crecimiento económico gracias al tráfico de largo recorrido a través de sus *hubs*, la Primavera Árabe y la continua inestabilidad en la región han debilitado su comportamiento.

La perspectiva para las aerolíneas **latinoamericanas** mantiene un beneficio de 400 millones de dólares. Junto a Norteamérica, es la única región que experimentará mejoría respecto a 2011 (300 millones de dólares), debido, en parte, a un comercio y unas economías más robustas gracias a la consolidación, que ha comenzado a revertir las pérdidas observadas en Brasil.

Se espera que las aerolíneas **africanas** cierren el año en el punto de equilibrio respecto a la previsión anterior y a 2011. Si bien la economía del continente está creciendo rápidamente, las aerolíneas se ven afectadas por la fuerte competencia en rutas de larga distancia, los elevados costes de sus estructuras y una regulación que obstaculiza el desarrollo de las rutas en el interior del continente.

2013

"Las perspectivas para 2013 permanecen prácticamente iguales a 2012. Se espera que los beneficios netos aumenten hasta los 8.400 millones dólares, con un margen de beneficio neto del 1,3%. Nos estamos moviendo en la dirección correcta, pero el próximo año se perfila como otro año duro para la industria", dijo Tyler.

Factores de la Previsión

PIB: El principal factor de la previsión sobre el sector es el crecimiento económico global. El PIB se fortalecerá ligeramente hasta el 2,3% en 2013.

Pasajeros: Se espera un incremento de la demanda de pasajeros del 4,5% en 2013 (por debajo del 5,3% previsto en 2012). La rentabilidad caerá un 0,2% debido, principalmente, a unos costes del combustible más bajos.

Sector de carga: Se espera un incremento de la demanda del 1,4% (insuficiente para compensar la caída del 2,0% en 2012). La discrepancia entre las tasas de crecimiento de la demanda de pasajeros y las de carga tiende a generar una capacidad de carga superior a la demanda, y una caída de la rentabilidad del 1,5%.

Combustible: El precio del petróleo se moderará ligeramente hasta los 104 dólares/barril (5,5 dólares menos que en 2012). Sin embargo, los márgenes de las refinerías se traducirán en una menor caída del precio del combustible para la aviación a 124,3 dólares/barril (5,2 dólares menos que en 2012).

Diferencias Regionales

Las aerolíneas **norteamericanas** reportarán un beneficio neto de 3.400 millones de dólares (1.000 millones de dólares más respecto a 2012 y el mayor en términos absolutos). El margen EBIT crecerá hasta el 3,8% (frente al 3,4% en 2012). Se prevé un fuerte crecimiento de la economía de EE.UU. respecto a las economías desarrolladas y se espera un aumento de los beneficios gracias a la anterior consolidación.

Las aerolíneas **europas** se mantendrán en el punto de equilibrio. El margen EBIT también permanecerá sin cambios respecto a 2012 (0,6%). La persistente incertidumbre económica europea, los elevados impuestos y unas ineficientes infraestructuras siguen afectando a la industria en Europa.

Las aerolíneas de **Asia-Pacífico** reportarán beneficios por 3.200 millones de dólares (200 millones más que en 2012). Si bien es el segundo mayor beneficio absoluto, se estima un importante incremento del margen EBIT hasta el 4,7% (el más fuerte de todas las regiones). Las economías de esta región siguen siendo las más dinámicas y se espera que el deterioro de los mercados de carga acabe en 2013.

Las aerolíneas de **Oriente Medio** registrarán un beneficio de 1.100 millones de dólares (300 millones más que en 2012), con una mejora del margen EBIT hasta el 3,0%. Las aerolíneas de la región seguirán ampliando su cuota de mercado internacional.

Las aerolíneas de **latinoamericanas** obtendrán 700 millones de dólares de beneficios (300 millones más que en 2012), con un margen EBIT del 3,1%. Los fuertes flujos comerciales y un fuerte crecimiento en esta región contribuirá al incremento de los ingresos, y la consolidación en Brasil seguirá generando mejoras en el sector.

Se espera que las aerolíneas **africanas** se mantengan en el punto de equilibrio por tercer año consecutivo, con un margen EBIT del 0,1%. El crecimiento económico y los flujos comerciales son sólidos pero la rentabilidad de las aerolíneas sigue siendo desigual.

Riesgos

Los riesgos macroeconómicos, geopolíticos y políticos seguirán siendo elevados.

La crisis de la eurozona está lejos de ser resuelta. Aunque la liquidez está volviendo al mercado, no hay crecimiento económico. La economía de EE.UU. está creciendo, pero la amenaza del precipicio fiscal no se ha eliminado. Se espera un crecimiento acelerado en China, pero la burbuja financiera e inmobiliaria pueden estallar.

Los problemas geopolíticos entre China, Japón e Irán se mantienen.

Mientras tanto, los riesgos políticos también persisten. "Tenemos que asegurarnos de que los gobiernos con problemas económicos entienden que la aviación es un catalizador para el crecimiento económico, y que una regulación ligera no se convierta en una licencia para que los proveedores de infraestructuras disparen los costes. Vamos, también, a mantener la presión sobre los gobiernos para que lleven a cabo importantes mejoras en infraestructuras, incluyendo el Cielo Único Europeo, para que la eficiencia que tanto ha costado alcanzar en la gestión de costes no se convierta en una batalla perdida por culpa de la congestión aérea", dijo 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 regular internacional.
- Puedes seguirnos en <http://twitter.com/iata2press> para mantenerte actualizado en la industria de la aviación.