



COMUNICADO

N.º: 68

Margen de beneficio neto del 2,7% y récord de ingresos en 2024 para la industria de aerolíneas

6 de diciembre de 2023 (Ginebra) - La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) ha revisado al alza su previsión económica para la industria de aerolíneas para 2023 y prevé la consolidación de esta en 2024. No obstante, se espera que el beneficio neto global se sitúe muy por debajo del coste del capital en ambos ejercicios. Los resultados regionales siguen mostrando importantes diferencias.

Aspectos generales del pronóstico:

- Se espera que los beneficios netos de la industria de aerolíneas alcancen los 25.700 millones USD en 2024 (2,7% margen de beneficio neto). La cifra mejora ligeramente respecto a los 23.300 millones USD (2,6% margen de beneficio neto) de 2023.
- Tanto en 2023 como en 2024, el rendimiento del capital invertido se situará 4 puntos porcentuales por debajo del coste del capital, debido a la subida de los tipos de interés en todo el mundo como respuesta a la fuerte presión inflacionista.
- Se espera que los beneficios de explotación del sector aéreo alcancen los 49.300 millones USD en 2024, frente a los 40.700 millones USD en 2023.
- Los ingresos totales en 2024 crecerán un 7,6% interanual hasta el máximo histórico de 964.000 millones USD.
- Se estima que los gastos crecerán a un ritmo menor: un 6,9% y un total de 914.000 millones USD.
- En 2024 la cifra de viajeros se situará en máximos históricos, con 4.700 millones de personas, muy por encima de los 4.500 millones registrados en 2019, antes de la pandemia.
- Los volúmenes de carga previstos ascienden a 58 y 61 millones de toneladas en 2023 y 2024, respectivamente.

"Considerando las grandes pérdidas de los últimos años, el beneficio neto de 25.700 millones USD previsto para 2024 es un testimonio de la resiliencia de la aviación. A las personas les encanta viajar y eso ha ayudado a las aerolíneas a volver con fuerza a los niveles de conectividad anteriores a la pandemia. La velocidad de recuperación de la industria es extraordinaria, pero también es cierto que la pandemia se ha cobrado cuatro años de crecimiento. A partir de 2024, el pronóstico apunta a patrones de crecimiento más normales, tanto para el sector de pasajeros como para el de carga", declaró Willie Walsh, director general de IATA.

"Los beneficios del sector deben situarse en el contexto adecuado. Aunque la recuperación es impresionante, un margen de beneficio neto del 2,7% está muy por debajo de lo que aceptarían los inversores de casi cualquier otro sector. Y si bien es cierto que muchas aerolíneas superan esa cifra,



también son muchas las que atraviesan grandes dificultades para sobrevivir. Con todo, no debemos olvidar que, por término medio, las aerolíneas solo se quedan con 5,45 USD por cada pasajero transportado —lo que cuesta un "grande latte" normal en un Starbucks londinense—, pero insuficiente para seguir confiando en la fortaleza de un sector global del que depende el 3,5% del PIB y del que viven directamente 3,05 millones de personas. Las aerolíneas siempre seguirán luchando por sus clientes, pero continúan sufriendo el peso de una regulación onerosa, la segmentación, los enormes costes de las infraestructuras y una cadena de suministro poblada de oligopolios", declaró Walsh.

Indicadores de la previsión

Se espera que los ingresos globales en 2024 superen a los gastos (7,6% frente a 6,9%), con el consiguiente incremento de la rentabilidad. Aunque se espera que los beneficios de explotación aumenten un 21,1% (de 40.700 millones USD en 2023 a 49.300 millones USD en 2024), los márgenes de beneficio neto crecerán menos de la mitad de ese porcentaje (10%), debido en gran parte al aumento de los tipos de interés previsto en 2024.

Ingresos: Se espera que los ingresos del sector alcancen el máximo histórico de 964.000 millones USD en 2024. Los vuelos previstos para 2024 ascienden a 40,1 millones, por encima de los 38,9 millones en 2019 y de los 36,8 millones en 2023.

- Se espera que los **ingresos por pasajeros** alcancen los 717.000 millones USD en 2024, un 12% más que los 642.000 millones USD en 2023. Los ingresos por pasajeros-kilómetro transportados (RPK, por sus siglas en inglés) aumentarán un 9,8% interanual. Si bien esta cifra duplica con creces la tendencia de crecimiento anterior a la pandemia, se espera que 2024 marque el final de los aumentos interanuales extraordinarios que han caracterizado la recuperación entre 2021 y 2023.

La elevada demanda de viajes, unida a una capacidad limitada por los persistentes problemas en la cadena de suministro, sigue creando unas condiciones de oferta y demanda que favorecen el crecimiento de los rendimientos. En el sector de pasajeros se prevé una mejora del rendimiento de un 1,8% en 2024 con respecto a 2023.

Como consecuencia de unas condiciones ajustadas entre oferta y demanda, los rendimientos son elevados y se espera que el factor de ocupación se sitúe en el 82,6% en 2024, ligeramente mejor que en 2023 (82%) e igual que en 2019.

Los datos del sondeo de pasajeros de IATA de noviembre de 2023 respaldan esta previsión optimista.

- Un tercio de los viajeros encuestados afirma que viaja más que antes de la pandemia. Un 49% indica que sus hábitos de viaje son ahora similares a los de antes de la pandemia. Sólo un 18% afirma que viaja menos.
- Mirando hacia el futuro, el 44% afirma que viajará más en los próximos 12 meses que en los 12 meses anteriores. Sólo el 7% piensa que viajará menos y el 48% espera mantener en los próximos 12 meses el mismo nivel de viajes que en los 12 meses anteriores.



- Se espera que los **ingresos en el sector de carga aérea** caigan hasta los 111.000 millones USD en 2024, un fuerte descenso respecto al excepcional máximo de 210.000 millones USD registrado en 2021, pero por encima de los 101.000 millones USD de ingresos en 2019. Los rendimientos seguirán acusando el impacto negativo de la continua expansión de la capacidad por la disponibilidad de las bodegas de los aviones de pasajeros (debido al fuerte incremento de los viajes aéreos), al tiempo que se estanca el comercio internacional. Se prevé una corrección de los rendimientos hacia niveles prepandémicos, con un descenso del 32,2% en 2023 y del 20,9% en 2024. No obstante, se mantendrán en máximos históricos. Cabe señalar que la progresión de los rendimientos ha sido extraordinaria en estos últimos años (-8,2% en 2019, +54,7% en 2020, +25,9% en 2021, +7% en 2022, -32,2% en 2023).

Gastos: se prevé un crecimiento hasta los 914.000 millones USD en 2024 (+6,9% respecto a 2023 y +15,1% respecto a 2019).

- Se estima que el precio medio del **combustible** de aviación se sitúe en 113,8 USD/barril en 2024, lo que se traducirá en una factura total de combustible de 281.000 millones USD y representará el 31% de todos los costes de explotación. Se calcula que las aerolíneas consumirán 99.000 millones de galones de combustible en 2024.

Se prevé que los precios del crudo sigan siendo especialmente elevados para las aerolíneas, con un *crack spread* (diferencial entre el precio del crudo y los precios de los productos derivados extraídos de él, como el combustible de aviación) en una media del 30% en 2024.

Las emisiones de CO₂ del sector en 2024 ascenderán a 939 millones de toneladas como consecuencia del consumo de 99.000 millones de galones de combustible.

La industria de la aviación aumentará el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés) y créditos de carbono para reducir su huella de carbono. Se calcula que la producción de SAF podría aumentar hasta el 0,53% del consumo total del combustible de las aerolíneas en 2024, lo que añadiría 2.400 millones USD a la factura de combustible del próximo año. Además, los costes del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) —diseñado para estabilizar las emisiones de la aviación internacional— alcanzarán los 1.000 millones USD en 2024.

- Las aerolíneas están controlando relativamente bien los **gastos no relacionados con el combustible**, a pesar de las presiones inflacionistas. Los costes fijos se distribuyen entre una mayor escala de actividad a medida que el sector se recupera de la pandemia, mientras que los costes unitarios no relacionados con el combustible disminuyen y se acercan a niveles prepandémicos. En 2024 se esperan unos costes unitarios no relacionados con el combustible de 39,2 céntimos por toneladas-kilómetro-disponibles (ATK), un 1,6% por encima de niveles de 2023 y acercándose a niveles de 2019. Los costes totales no relacionados con el combustible alcanzarán los 633.000 millones USD en 2024.

Riesgos

La rentabilidad del sector es frágil y puede verse afectada (positiva o negativamente) por muchos factores:

- **Situación económica mundial:** La moderación de la inflación, las tasas bajas de desempleo y la fuerte demanda de viajes son factores positivos. Pero los retos económicos amenazan la recuperación. En China, por ejemplo, la desaceleración del crecimiento, el elevado desempleo juvenil y la crisis de los mercados inmobiliarios, de no gestionarse adecuadamente, podrían afectar a los ciclos económicos mundiales. Del mismo modo, si la tolerancia a los tipos de interés elevados se debilita y el desempleo aumenta significativamente, la fuerte demanda de los viajeros, que está apoyando la recuperación podría resentirse.
- **Guerra:** El impacto de las guerras de Ucrania e Israel-Hamás se está limitando en gran medida a cambios de ruta debido al cierre del espacio aéreo. Desde el punto de vista de los costes, los conflictos han subido los precios del petróleo, lo que está afectando a las aerolíneas de todo el mundo. Una paz inesperada en uno o en ambos conflictos sería beneficioso para el sector; pero cualquier escalada podría producir un escenario económico mundial radicalmente diferente al que la aviación no sería inmune.
- **Cadenas de suministro:** Los problemas de la cadena de suministro siguen afectando al comercio y la actividad empresarial mundial. Los problemas imprevistos relacionados con el mantenimiento de algunos tipos de aviones y motores, así como los retrasos en la entrega de piezas y aeronaves, afectan directamente a las aerolíneas, lo que limita la expansión de la capacidad y la renovación de la flota.
- **Riesgo regulatorio:** En el ámbito regulatorio, las aerolíneas podrían enfrentarse a un aumento de los costes para adaptarse y a costes adicionales relacionados con los regímenes de derechos de los pasajeros, las iniciativas medioambientales regionales y los requisitos de accesibilidad.

Análisis regional

Las regiones se han recuperado de la pandemia a ritmos diferentes. Se espera que Norteamérica, Europa y Oriente Medio registren beneficios netos en 2023. Asia-Pacífico se sumará al grupo en 2024, pero Latinoamérica y África seguirán en números rojos en 2024.

Norteamérica

2023: Beneficio neto (E) (margen)	2024: Beneficio neto (F) (margen)	2024: Demanda (RPK)		2024: Capacidad (ASK)	
		Comparación con 2023	Comparación con 2019	Comparación con 2023	Comparación con 2019
14.300 millones USD (4,2%)	14.400 millones USD (4,0%)	+6,3%	+8,1%	+6,0%	+8,1%

Norteamérica sigue encabezando los resultados económicos. Fue el primer mercado en recuperar la rentabilidad en 2022 y aprovechó estos resultados en 2023 para mejorar su eficiencia, sobre todo en los factores de ocupación de pasajeros. El gasto del consumidor se ha mantenido sólido, a pesar de las presiones del coste de la vida, y la demanda de viajes aéreos sigue siendo robusta y se espera que supere el aumento de la capacidad en 2024.

Europa

2023: Beneficio neto (E) (margen)	2024: Beneficio neto (F) (margen)	2024: Demanda (RPK)		2024: Capacidad (ASK)	
		Comparación con 2023	Comparación con 2019	Comparación con 2023	Comparación con 2019
7.700 millones USD (3,5%)	7.900 millones USD (3,3%)	+10,5%	+7,0%	+8,8%	+7,0%

Se prevé que Europa termine 2023 con unos resultados mejores de lo esperado, a pesar de los retos de capacidad y las limitaciones de la oferta. La fuerte demanda de viajes aéreos esperada en 2024 mejorará ligeramente el beneficio neto. Sin embargo, los resultados pueden verse amenazados por la tensión en el mercado laboral y la guerra en Ucrania y Oriente Medio.

Asia Pacífico

2023: Beneficio neto (E) (margen)	2024: Beneficio neto (F) (margen)	2024: Demanda (RPK)		2024: Capacidad (ASK)	
		Comparación con 2023	Comparación con 2019	Comparación con 2023	Comparación con 2019
-100 millones USD (-0,1%)	1.100 millones USD (0,5%)	+13,5%	-1,4%	+10,6%	-1,4%

Si bien algunos de los principales mercados nacionales de la región (China, Australia e India) se recuperaron rápidamente de la pandemia, los viajes internacionales a/desde la región fueron modestos por el cierre de las fronteras chinas hasta mediados de 2023. Los viajes internacionales a China siguen estando un 40% por debajo de niveles prepandémicos. Se espera que la región registre una pequeña pérdida en 2023, si bien obtendrá beneficios en 2024.

Latinoamérica

2023: Beneficio neto (E) (margen)	2024: Beneficio neto (F) (margen)	2024: Demanda (RPK)		2024: Capacidad (ASK)	
		Comparación con 2023	Comparación con 2019	Comparación con 2023	Comparación con 2019
-600 millones USD (-1,5%)	-400 millones USD (-0,8%)	+7,4%	+7,4%	+7,8%	+7,4%

Mientras que algunos mercados son fuertes (México, por ejemplo), otros se enfrentan a una agitación económica y social que está afectando negativamente al rendimiento de las aerolíneas. Además, el mayor crecimiento de la capacidad sobre la demanda en 2024 mantendrá un escenario desafiante. En conjunto, se prevé que la región de Latinoamérica esté en números rojos tanto en 2023 como en 2024, si bien las pérdidas se irán reduciendo.

Oriente Medio

2023: Beneficio neto (E) (margen)	2024: Beneficio neto (F) (margen)	2024: Demanda (RPK)		2024: Capacidad (ASK)	
		Comparación con 2023	Comparación con 2019	Comparación con 2023	Comparación con 2019
2.600 millones USD (4,3%)	3.100 millones USD (4,8%)	+6,3%	+9,9%	+10,7%	+9,9%



Se espera que Oriente Medio obtenga unos buenos resultados económicos tanto en 2023 como en 2024. Las aerolíneas de la región se han apresurado a restablecer sus redes internacionales y sus centros de conexión, lo que llevará a un crecimiento de la capacidad superior al de la demanda en 2024; sin embargo, con flotas más eficientes, el margen de beneficio neto tiene potencial para aumentar ligeramente.

África

2023: Beneficio neto (E) (margen)	2024: Beneficio neto (F) (margen)	2024: Demanda (RPK)		2024: Capacidad (ASK)	
		Comparación con 2023	Comparación con 2019	Comparación con 2023	Comparación con 2019
-500 millones USD (-3,4%)	-400 millones USD (-2,7%)	+7,3%	+3,0%	+9,4%	+3%

Las aerolíneas africanas registrarán pérdidas tanto en 2023 como en 2024. El continente sigue siendo un mercado difícil para las aerolíneas, que se enfrentan a retos económicos, de infraestructuras y de conectividad. No obstante, la fuerte demanda de transporte aéreo permitirá que el sector siga reduciendo sus pérdidas en 2023.

2023

IATA ha mejorado su previsión para la industria en 2023 respecto al pronóstico de junio. Se espera que los ingresos alcancen los 896.000 millones USD (93.000 millones USD más que en la previsión anterior). Los gastos aumentaron a 855.000 millones USD (74.000 millones USD más que en la previsión anterior), que se traducen en 23.300 millones USD de beneficio neto. Si bien esta cifra es muy superior a los 9.800 millones USD pronosticados en junio, el beneficio adicional de 13.500 millones USD equivale tan solo al 1,4% de los ingresos del sector. El margen de beneficio neto es apenas un 2,6%, lo que significa que las aerolíneas ganarán una media de 5,44 USD por pasajero transportado en 2023.

La mejora del pronóstico se debe exclusivamente al negocio de pasajeros, cuyos ingresos aumentan en 96.000 millones USD con respecto a la previsión anterior, hasta los 642.000 millones USD. Los ingresos de carga en 2023 ascienden a 134.700 millones USD, por debajo de los 142.300 millones USD estimados en junio.

El viajero opina

El transporte aéreo sigue aportando valor a los usuarios. El último sondeo, llevado a cabo en 14 países y en el que han participado 6.500 viajeros que habían realizado al menos un viaje en el último año, revela que el 97% de los viajeros está satisfecho con su experiencia de viaje. Además, el 88% considera que el transporte aéreo mejora sus vidas y el 80% coincide en la buena relación calidad-precio.

Los viajeros esperan que las tarifas aéreas sigan subiendo debido al incremento de los costes, sobre todo del petróleo. Sin embargo, los indicadores de IATA muestran que la competencia sigue beneficiando a los consumidores. Se espera que la tarifa media real de ida y vuelta en 2023 sea de 254 USD, lo que supone un 20% menos que la tarifa media de 315 USD en 2019 (medida en dólares constantes de 2018).



Los pasajeros esperan un sector aéreo seguro, sostenible, eficiente y rentable. Los sondeos de opinión pública de IATA muestran el importante papel que desempeña la aviación:

- El 89% opina que el transporte aéreo es imprescindible para la vida moderna.
- El 89% piensa que la conectividad aérea es esencial para el desarrollo económico.
- El 88% considera que el transporte aéreo tiene un impacto positivo en las sociedades.
- El 83% afirma que la red mundial de transporte aéreo es un elemento clave en la lucha por los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas.

La aviación sigue comprometida con su objetivo de lograr cero emisiones netas para 2050. Los viajeros muestran un alto nivel de confianza en este compromiso: el 84% lo considera una meta apropiada, el 79% afirma que será posible volar de forma sostenible y el 78% opina que los líderes de la aviación se están tomando en serio el reto climático.

[Tablas estadísticas de la industria de aerolíneas \(pdf\)](#)
[Pronóstico económico mundial del transporte aéreo \(pdf\)](#)

Más información:

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los editores:

- IATA (Asociación de Transporte Aéreo Internacional) representa alrededor de 320 líneas aéreas, que constituyen el 83% de tráfico aéreo global.
- Encuentre toda la información actualizada —comunicados, posiciones políticas y otra información útil— en twitter.com/iata
- [Fly Net Zero](#)