



NOTICIAS

No: 24

Las pérdidas previstas ascienden a 9.000 millones de dólares

8 de junio de 2009 (Kuala Lumpur) - La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) actualizó su pronóstico financiero para 2009, en el cual las pérdidas globales llegarán a los 9.000 millones de dólares. Esta cifra es casi el doble de las pérdidas estimadas en marzo, de 4.700 millones de dólares y pone de manifiesto el rápido desplome de los ingresos. IATA ajustó igualmente al alza las pérdidas estimadas para 2008, que pasaron de 8.500 millones a 10.400 millones de dólares.

"No hay antecedente moderno de un derrumbe económico como el presente. Asistimos a un cataclismo. Nuestra industria tiembla. Jamás vivió una situación de tal gravedad. Después del 11 de septiembre, sus ingresos cayeron un 7% pero volvimos a crecer casi inmediatamente, a caballo de una economía global fuerte. Esta vez nos toca una caída del 15% -dejamos de percibir 80.000 millones de dólares- en medio de una recesión global. Nuestro futuro nos exige reorganizarnos y redimensionarnos de manera drástica," dijo Giovanni Bisignani, Director General y CEO de IATA en su discurso *Estado de la Industria*, ante 500 de los máximos líderes reunidos en Kuala Lumpur para celebrar la 65 Asamblea General Anual de IATA y Cumbre del Transporte Aéreo.

La recesión supone la mayor caída de los ingresos de las aerolíneas. La última previsión de IATA estima que éstos descenderán un 15 por ciento -algo inaudito- cayendo de 528.000 millones de dólares en 2008 a 448.000 millones en 2009.

IATA estima que la carga aérea verá recortados sus ingresos en un 17%. Las aerolíneas transportarán 33,3 millones de toneladas de carga, en comparación con los 40,1 millones de toneladas de 2008. La demanda de pasajes podría descender un 8%, a 2.060 millones de viajeros, en comparación a los 2.240 millones de 2008. El impacto de la menor demanda en los ingresos se verá exagerado por grandes reducciones en los márgenes de ganancia, del 11% para la carga y del 7% para los pasajes.

Bisignani señaló algunas novedades positivas y desafíos alentadores:

- **Gastos de combustible:** Se estima que los gastos de combustible del sector descenderán en 59.000 millones de dólares, hasta los 106.000 millones. Asumiendo un coste del crudo de 56 dólares por barril (Brent), el combustible representará el 23 por ciento de los costes operacionales. En comparación, en 2008 el combustible supuso el 31 por ciento de los costes, con el barril de crudo a 99 dólares. "El precio del combustible es una de las pocas buenas noticias hoy día. Pero el riesgo que hemos visto en semanas recientes es que aun el destello más débil de esperanza en la economía hace que los precios suban. De modo que nuestros costes podrían crecer antes de que veamos mejora alguna en nuestros ingresos," dijo Bisignani.
- **Mejoras en la eficiencia:** En la última década, la productividad laboral mejoró un 71%. La eficiencia en el consumo de combustible aumentó un 20% y el factor de ocupación creció siete puntos porcentuales. La dramática caída de la demanda puede empujar al alza los costes unitarios no relacionados con el combustible, que no pueden ser recortados en la misma proporción.

- **Mayores reservas de efectivo:** Las reservas de efectivo de 70.000 millones de dólares (13% de ingresos) son mucho más sólidas que la reserva del 9% que las compañías aéreas tenían en 2000. Parte de esto es financiado por los 170.000 de dólares de deuda y ventas de acciones. “Estamos en una mejor posición de caja que cuando nos enfrentamos al reto del 11 de septiembre. No obstante, nuestros bolsillos no tienen tanto fondo, Una recuperación plana y lenta nos dejaría sin dinero,” dijo Bisignani.
- **Cuidadosa gestión de la capacidad:** Los factores de ocupación globales han descendido en torno a 3 puntos porcentuales. Esto es, menos que en otras crisis recientes y es el resultado de una mayor adaptación de la capacidad a una demanda en descenso. Sin embargo, los 4.000 aviones que se estima se sumarán a la flota total de la industria en los próximos 3 años prolongarán los desafíos del presente.
- **Asociaciones fuertes:** La consolidación dentro de fronteras políticas (caso Air France-KLM, Lufthansa-Swiss, Delta-Northwest) ha creado actores más robustos.

Cabe esperar que las compañías aéreas de todo el mundo den pérdidas en 2009

- **Las compañías aéreas de América del Norte** tendrán unas pérdidas combinadas de 1.000 millones de dólares. Esta cifra es mucho mejor que los 5.100 millones que perdieron en 2008. Su incapacidad de invertir en coberturas de combustible dejó al transporte aéreo de Estados Unidos a merced de la espiral ascendente del precio del combustible en 2008. Esto pasó a ser una ventaja en 2009 porque las mismas compañías pudieron aprovechar las mejores ofertas puntuales una vez que el precio del combustible comenzó a descender. Los recortes de capacidad efectuados tempranamente contribuyen también a este cuadro.
- **Las aerolíneas europeas** podrían perder unos 1.800 millones de dólares debido al desplome de la demanda de servicios premium en todos sus mayores mercados (intra-europeo, Atlántico Norte y Europa-Asia).
- **Las empresas de la región Asia-Pacífico** podrían registrar las mayores pérdidas, con 3.300 millones de dólares. Japón, el mayor mercado de la región, se halla en una profunda recesión. Los mercados emergentes de China e India acumulan grandes pérdidas debido a la desaceleración de la demanda de sus exportaciones. Se trata, aun así, de resultados levemente mejores que los 3.900 millones de dólares que las compañías de esta región perdieron en 2008.
- **En Oriente Medio** y a pesar de un gran crecimiento en su tráfico, veremos una profundización de sus pérdidas, que llegarán a los 1.500 millones de dólares. Los centros de distribución intercontinentales de la región son vulnerables a los impactos recesivos de los mercados emisores de Europa y Asia.
- **Las aerolíneas latinoamericanas**, se estima, perderán unos 900 millones de dólares, ya que el impacto de la recesión en EEUU y China debilita la demanda de materias primas y productos de la región.
- **Las compañías africanas** podrían perder 500 millones de dólares como resultado de una pérdida de participación de mercado a la cual se sumará el impacto de la recesión.

Bisignani instó a los gobiernos a evitar el empleo de políticas proteccionistas para el estímulo de sus economías. “Las fuerzas de la des-globalización vienen cobrando bríos. El comercio mundial ya soporta un 15% de caída en sus negocios. El proteccionismo es enemigo de la prosperidad global. En los años 1930 prolongó la recesión y tampoco resultará hoy día. Para fortalecer la economía mundial debemos combatir con firmeza para hacer que el mundo siga comerciando,” dijo Bisignani.

- IATA -

Contacto:
Anthony Concil

Director Corporate Communications
Tel: +603 233 08759
Email: corpcomms@iata.org

Notas para los Editores:

- IATA (la Asociación Internacional del Transporte Aéreo) representa a unas 230 aerolíneas que suman el 93% del transporte aéreo regular internacional de todo el mundo.
- IATA excluyó de las pérdidas netas las derivadas de la “valoración a mercado” de las coberturas de combustible a futuro. Dado que éstas últimas ocurrieron en términos de efectivo, se las ha incluido en las pérdidas de 2009.