



COMUNICADO

No: 31

El fuerte desempeño sostiene la rentabilidad

1,8% de margen neto a pesar de la debilidad económica y los elevados precios del petróleo

3 de junio, 2013 (Ciudad del Cabo) – La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) estima un beneficio de 12.700 millones de dólares sobre unos ingresos de 711.000 millones de dólares en su última revisión de su pronóstico para el sector —un incremento de 2.100 millones de dólares sobre los 10.600 millones de dólares de la previsión de marzo y una mejora respecto a los 7.600 millones de dólares de beneficio en 2012.

Los márgenes siguen siendo débiles. Sobre unos ingresos previstos de 711.000 millones de dólares en 2013, se espera un margen de beneficio neto del 1,8%. Indicativo de los escasos beneficios característicos de la industria de las aerolíneas, incluso este pequeño margen hará que 2013 sea el tercer año más fuerte para las compañías aéreas tras los acontecimientos de 2001. En 2007, la industria consiguió un margen de beneficio neto del 2,9% (14.700 millones de dólares) y en 2010, un 3,3% (19.200 millones de dólares).

"Este es un negocio muy duro. Los esfuerzos día a día para conseguir unos ingresos superiores a los costes son enormes. Muchas aerolíneas lo están pasando muy mal. En promedio, las aerolíneas pueden ganar unos 4 dólares por pasajero transportado, menos de lo que cuesta un sándwich en la mayoría de los sitios", dijo Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

La rentabilidad es muy pequeña, pero en los últimos siete u ocho años hemos ido mejorando. Una de las principales mejoras ha sido el uso más eficiente de los activos. Se espera que el factor de ocupación promedio de la industria alcance su nivel récord (80,3%) en 2013 —6,0 puntos porcentuales por encima de los niveles de 2006—. Además, las aerolíneas han encontrado nuevas fuentes de ingresos ofreciendo servicios complementarios, desde el 0,5% en 2007 a más del 5% en 2013.

También han contribuido factores macroeconómicos. Se espera que los precios del petróleo alcancen un precio medio de 108 dólares/barril (Brent), por debajo de los 111,8 dólares que costaba en 2012, en parte debido al aumento de la oferta de América del Norte. Sin embargo, las perspectivas de crecimiento económico global se han deteriorado ligeramente desde marzo debido a una recesión en Europa más profunda de lo esperado. Se espera que la reducción de los precios del combustible compense el efecto negativo de un crecimiento económico más débil, impulsando de forma moderada la rentabilidad de la industria.

"Incluso un pequeño beneficio con un precio del petróleo a 108 dólares/barril en un entorno de debilidad económica, es un logro importante. Las líneas aéreas se mantienen en números negros gracias a una mejora del despempeño. Las aerolíneas están colocando más gente en los asientos. Por primera vez en la historia, se espera que el factor de ocupación alcance un promedio por encima del 80% en 2013. Y con unos ingresos por servicios complementarios que superan el 5%, es evidente que las líneas aéreas han encontrado nuevas fuentes de agregar valor a la experiencia de viajar y mantener a salvo los resultados", dijo Tyler.

Los 12.700 millones de dólares de beneficio representan un retorno sobre el capital invertido (ROIC) del 4,8%. Esto permitirá a la industria pagar sus deudas y pagar un pequeño dividendo a los inversores. "Pero un rendimiento del 4,8% sigue siendo sustancialmente inferior al 7% u 8% del coste medio del capital que necesita la industria. Si las aerolíneas necesitan de 4 a 5 billones de dólares para financiar el desarrollo previsto de sus flotas durante los próximos 20 años, se necesitan aún más mejoras", dijo Tyler.

Factores clave de la previsión

Pasajeros: Se espera que el factor de ocupación alcance un promedio del 80,3% —una cifra elevada—. Se prevé un aumento de la capacidad total de pasajeros del 4.3%, por debajo del 5,3% de crecimiento de la demanda pronosticado. Por segundo año consecutivo, las aerolíneas mantienen incrementos de capacidad por debajo de la demanda, a pesar del gran número de entregas de aviones nuevos. El aumento de la demanda superará a la capacidad en todas las regiones. Sin embargo, no se espera que las ajustadas condiciones entre la oferta y la demanda conduzcan a unos mayores rendimientos. En 2013, se prevé un crecimiento del rendimiento de tan solo el 0,3% en este sector.

Se espera que el número de pasajeros alcance los 3.130 millones en 2013 —superando, por primera vez en la historia, los 3.000 millones de pasajeros.

Carga: El negocio de carga sigue llevándose la peor parte del pronóstico en las economías desarrolladas. Se espera que los volúmenes de carga se estanquen en 52,1 millones de toneladas. Efectivamente, no ha habido un crecimiento significativo desde 2010, cuando los volúmenes de carga alcanzaron los 50,7 millones de toneladas. Tras una caída del 6,3% en los rendimientos de 2012, se espera una contracción del 2,0% en 2013 debido a unas condiciones más difíciles de gestión de la capacidad que en los mercados de pasajeros.

Combustible: Tras el reciente debilitamiento de los precios del petróleo, se espera que el crudo de Brent alcance los 108 dólares/barril en 2013. Se trata de una ligera revisión a la baja de los 109.5 dólares/barril de la previsión anterior y por debajo de la media (111,8 dólares) en 2012. Sin embargo, es casi dos veces tan alto como en 2006 (65,1 dólares).

Control de costes y generación de ingresos: Los precios del combustible aumentaron un 55% durante el período 2006-2013. Esta fue la principal causa del 23% de aumento de los costes unitarios en el mismo período. El incremento del coste unitario habría sido mucho más alto si las aerolíneas no hubieran modificado el resto de costes unitarios en términos reales, además de poner en marcha importantes programas para mejorar la eficiencia de combustible. La intensa competencia ha hecho que las tarifas por sí solas no hayan sido capaces de compensar este coste. Las aerolíneas han encontrado nuevas formas de añadir valor a los viajes de los pasajeros aumentando los ingresos complementarios, que

contribuyeron con 36.000 millones de dólares a los 680.000 millones de dólares de ingresos obtenidos en 2012. Se espera que este 5% de los ingresos totales crezca significativamente en 2013. En 2007, los ingresos complementarios alcanzaron los 2.500 millones de dólares —el 0,5% de 510,000 millones de dólares de ingresos de la industria en ese periodo.

Crecimiento económico: El desempeño económico global sigue siendo débil. Se espera que el PIB crezca un 2,2% este año, ligeramente por encima del 2,1% en 2012 y poco más de la mitad del 4% registrado en 2006. El comercio, sin embargo, es el motor más importante de la demanda de transporte aéreo y de la rentabilidad de las aerolíneas, lo que mejora un poco el pronóstico con un crecimiento desde el 2,5% en 2012 al 4% en 2013. Si bien el comercio entre las economías desarrolladas sigue de capa caída a consecuencia de la incertidumbre económica europea, éste está en auge en las rutas relacionadas con las economías emergentes, reflejando en gran medida el patrón de crecimiento del sector.

Cambios estructurales: Los cambios estructurales han mejorado la capacidad de la industria para generar beneficios. La mejora del desempeño financiero ha seguido consolidándose, siendo más evidente en los mercados de Norteamérica. Por su parte, la crisis financiera ha hecho más difícil el acceso a los capitales, limitando la entrada de nuevos socios en el mercado. Y la marcha de las aerolíneas menos fuertes ha aumentado en todos los modelos de negocio.

Diferencias regionales:

Se espera que todas las regiones reporten beneficios en 2013, unas más fuertes que otras. En general, tanto las grandes aerolíneas como aerolíneas de nicho tienden a fortalecer su rentabilidad. La rentabilidad de muchas pequeñas aerolíneas —sin economía de escala, diversificación de mercado o nichos de mercado— se enfrentan a mayores retos por los altos precios del combustible y la debilidad de la economía.

Asia-Pacífico: Se espera un beneficio combinado de 4.600 millones de dólares en 2013 (frente a la previsión anterior de 4.200 millones de dólares), liderando el mercado tanto en términos de ganancias absolutas como ganancias antes de intereses e impuestos (EBIT) (5,0%). El principal motor es el fuerte crecimiento en China y los mercados de larga distancia gracias a importantes flujos comerciales y otras actividades empresariales. Se espera, también, un mayor crecimiento en Japón gracias a las medidas estimulantes del mercado en la segunda economía más grande de la región. Esto está ayudando a superar la debilidad en los mercados de carga, donde las aerolíneas de Asia-Pacífico tienen la mayor cuota de mercado (38%). Se espera que la demanda global de pasajeros en la región crezca un 6,3%, por encima del crecimiento previsto en la capacidad del 5,6%.

América del Norte: Se espera un beneficio de 4.400 millones de dólares frente a los 3.600 de la previsión anterior. Los cambios estructurales, como la consolidación y medidas eficientes en el mercado doméstico, son las principales causas de esta mejora. El crecimiento de la demanda de pasajeros será el más lento respecto a las demás regiones (1,7%), consecuencia de un mercado doméstico más lento y maduro, aunque por encima del 0,7% de incremento esperado en la capacidad, por lo que se espera, también, una mejora en la utilización de activos.

Europa: Se prevé un beneficio de 1.600 millones de dólares, el doble que en la anterior previsión (800 millones de dólares). Aunque este pronóstico es una importante mejora, se espera que el margen EBIT sea tan solo del 1,3%, el segundo más pequeño después de África (0,9%). Las mejoras en la zona euro se han paralizado en los últimos meses, lo que ha incrementado el temor de falsas esperanzas. En 2011

y 2012, la mejora de las tendencias se disipó cuando la crisis empeoró de forma inesperada. La demanda sigue siendo fuerte, y se espera que los ingresos de pasajeros por kilómetro transportados (RPK) aumenten un 4,0%, muy por delante de la capacidad (2,7%). Las condiciones económicas son las más débiles pero la consolidación en el mercado del Atlántico Norte y dentro de Europa está ayudando a mejorar el rendimiento.

Oriente Medio: Se espera un beneficio de 1.500 millones de dólares, ligeramente mejor que los 1.400 millones de dólares de la previsión anterior. La demanda de pasajeros seguirá creciendo al 15%, muy por delante del 12,6% de la capacidad. Los *hubs* de la región siguen conectando con éxito el tráfico de larga distancia, especialmente aquél con los países emergentes en Asia y África.

Latinoamérica: Se prevé un beneficio de 600 millones de dólares (sin cambios respecto a la anterior previsión). El crecimiento de la demanda de pasajeros (9,8%) y la capacidad (7,8%) ocupa el segundo lugar tras Oriente Medio. El auge comercial y otros flujos empresariales con Asia y Norteamérica impulsan este crecimiento. El margen EBIT (2,8%) mejora respecto al 2,1% en 2012, aunque es mucho más bajo que el de Norteamérica (4,2%) y el de Asia-Pacífico (5,0%)

África: Sigue siendo la región más débil, con un factor de ocupación en el mercado de pasajeros por debajo del 70%, y un margen promedio inferior al 1% sobre unos beneficios de 100 millones de dólares. No obstante, en comparación con las pérdidas de 100 millones de dólares en 2012, el beneficio previsto representa una gran mejora. Se espera que el crecimiento de la demanda de pasajeros (7,5%) supere a la capacidad (6,7%), provocando una mejora de los factores de ocupación. Las aerolíneas de la región siguen soportando elevados costes operacionales, sobre todo, el combustible, un 21% en promedio más caro que en otras partes del mundo. Los servicios de larga distancia se enfrentan a la dura competencia de compañías extranjeras, mientras que las importantes barreras aero-políticas siguen obstaculizando el camino hacia la mejora de la conectividad regional.

-IATA-

Más información:

Corporate Communications
AGM Media Center: +27 (0) 214105253
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 estar actualizado en la industria de la aviación.