



# **COMUNICADO**

**No: 26**

## **Se fortalecen los beneficios de las aerolíneas -Destacan importantes diferencias regionales-**

**8 de junio, 2015 (Miami)** – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) ha revisado al alza su previsión de beneficios de la industria para 2015 hasta los 29.300 millones de dólares. El margen de beneficio neto se sitúa en el 4,0% para unos ingresos esperados de 727.000 millones de dólares. Esta significativa subida de beneficios, desde los 16.400 millones de dólares en 2014 (cifra revisada de los 19.900 millones de dólares del pronóstico anterior) refleja el impacto positivo de varios factores a nivel mundial, como la mejora de la previsión del panorama económico mundial, factores de ocupación récord, precios más bajos del combustible y una importante apreciación del dólar estadounidense.

Este año se espera una mejora en todas las regiones respecto a 2014, aunque los resultados estarán marcados por grandes diferencias en el panorama económico de cada región. "Los resultados de la industria están lejos de ser uniformes. Muchas aerolíneas siguen enfrentando enormes desafíos", señaló Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

Más de la mitad de los beneficios globales serán generados por aerolíneas norteamericanas (15.700 millones de dólares), con un margen de beneficio antes de intereses e impuestos (EBIT) superior al 12%, más del doble respecto a Asia-Pacífico y Europa.

"2015 se presenta como un año positivo para la industria aérea. Desde los trágicos acontecimientos de septiembre de 2001, la industria aérea mundial se ha transformado en un sector cada vez más eficiente, como muestra la cifra record del 80,2% que alcanzará el factor de ocupación este año. El resultado de este mejor desempeño se traduce en un margen de beneficio neto del 4,0%, ganado con un gran esfuerzo. Las aerolíneas obtendrán 8,27 dólares por pasajero transportado", apuntó Tony Tyler.

"Pero no debemos perder la perspectiva. Apple, una única empresa, ganó 13.600 millones de dólares en el segundo trimestre de este año, poco menos de la mitad del beneficio pronosticado para la industria de aerolíneas en 2015. No envidiamos el éxito de otras empresas. Pero es importante que nuestros socios, en particular los gobiernos, entiendan que el negocio de proporcionar conectividad global sigue siendo una empresa difícil", añadió Tyler.

El retorno esperado sobre el capital invertido (ROIC) del 7,5% representa un importante hito para la industria. Por primera vez, el ROIC promedio superará al coste del capital de la industria, que ha caído hasta el 6,8%, a consecuencia, principalmente, de la baja rentabilidad de los bonos. Este promedio de la industria está, sin embargo, dominado por las compañías aéreas de los Estados Unidos, los más beneficiados por la caída de los precios del combustible en dólares, la fortaleza de la economía local y la reestructuración de la industria. El promedio de aerolíneas no estadounidenses sigue enfrentándose a unos rendimientos por debajo del coste del capital y a una deuda significativa.

### **Factores clave de la previsión para 2015**

- **Precios del combustible:** La reciente caída de los precios del combustible es bienvenida. El pronóstico de la industria para 2015 se basa en el precio promedio de Brent de 65 dólares/barril, un 36% más barato que en 2014 (101,4 dólares/barril). Se espera una desaceleración de la caída del precio del combustible para la aviación, que se situará en 78 dólares/barril (33% menos respecto a los 116,6 dólares/barril en 2014). El combustible sigue representando el 28% aproximadamente de los costes operacionales de la industria. Pero el efecto de la caída de los precios del combustible está siendo compensado por la revalorización del dólar en los últimos doce meses (20%), así como por las políticas de cobertura del combustible, que han bloqueado en los niveles más altos cerca de la mitad del suministro de combustible para 2015.
- **Ingresos:** El impacto del fortalecimiento del dólar ha provocado una caída de la previsión de ingresos de la industria en 0,7%, hasta los 727.000 millones de dólares (733.000 millones de dólares en 2014).
- **Pasajeros:** Se espera que el sector de pasajeros crezca alrededor del 6,7% en 2015, una aceleración respecto al 6,0% registrado en 2014. Se espera que el número de pasajeros alcance por primera vez los 3.500 millones de viajeros en 2015. El foco en la eficiencia está resultando en un mejor ajuste entre oferta y demanda. Se espera que el factor de ocupación alcance la cifra récord del 80,2%. La caída del rendimiento en 7,5% es un reflejo de la fuerte competitividad en el sector, aunque la cifra está inflada por la revalorización del dólar.
- **Carga:** El sector de carga crecerá un 5,5% este año, ligeramente por debajo del 5,8% alcanzado en 2014. El transporte de carga se viene fortaleciendo desde 2014. Los ingresos pronosticados —62.000 millones de dólares— podrían superar el máximo de 2011 (67.000 millones de dólares) de no verse afectados por la revalorización del dólar. Se espera que los volúmenes de carga alcancen la cifra récord de 54,2 millones de toneladas de carga aérea en 2015. La caída esperada del rendimiento del 7% está inflada de nuevo por el fortalecimiento del dólar. A largo plazo, el sector sigue desafiando un crecimiento más lento del comercio mundial, en relación al PIB, tras la crisis financiera.

### **Diferencias regionales**

Todas las regiones obtendrán mayores beneficios en 2015 respecto a 2014. La capacidad también crecerá, y lo hará con un ritmo bastante equiparado a la expansión de la demanda. Se

espera que la capacidad crezca un 6,2%, ligeramente por debajo del 6,7% esperado para la demanda. El pronóstico para 2015 presenta grandes diferencias regionales.

- **Norteamérica:** Se espera que los transportistas norteamericanos generen un beneficio de 15.700 millones de dólares (por encima de los 11.200 millones de dólares en 2014), con un margen neto de beneficio del 7,5%, o un beneficio promedio de 18,12 dólares por pasajero. Las aerolíneas estadounidenses aprovechan esta mejora para invertir en nuevas flotas, reducir elevadas deudas y ofrecer una mayor rentabilidad a sus accionistas mediante el reparto de dividendos y la recompra de acciones. El fortalecimiento de la economía, la reestructuración de la industria y unos precios más bajos del petróleo son los principales factores de este mejor desempeño. Se espera que la demanda crezca un 3,0%, superada ligeramente por la capacidad, que ya ha crecido un 3,1%.
- **Asia-Pacífico:** Las aerolíneas de la región alcanzarán los 5.100 millones de dólares de beneficio, con un margen neto del 2,5% (4,24 dólares/pasajero). El estancamiento en el sector global de carga aérea ha perjudicado principalmente a las aerolíneas de Asia-Pacífico por su mayor cuota de mercado (40%) en este sector. Los beneficios también se han visto afectados por la desaceleración de la economía china. Se espera que la demanda crezca un 8,1%, por delante del 7,7% de crecimiento de la capacidad. La bajada de los costes del combustible tendrán un impacto positivo, pero el fortalecimiento del dólar reducirá los beneficios en la región.
- **Europa:** Se espera que las aerolíneas europeas alcancen los 5.800 millones de dólares de beneficio en 2015, con un margen neto del 2,8% (6,30 dólares/pasajero). El pronóstico del sector ha mejorado lentamente en los dos últimos años, especialmente para las aerolíneas que sirven el Atlántico Norte y cuya previsión se mantiene muy positiva. Los mercados de larga distancia se han fortalecido más que los mercados domésticos, amenazados por los problemas de deuda soberana en el sur de Europa. El crecimiento económico está comenzando a repuntar incluso en el sur de Europa y su pronóstico para 2015 es positivo. Se espera que la capacidad crezca un 6,5%, casi a la par que la demanda (6,8%). Las aerolíneas europeas se han beneficiado de la caída de los precios del combustible, pero de nuevo, este impacto positivo se ha visto limitado por el fortalecimiento del dólar, y el pronóstico de beneficios se queda por detrás de las aerolíneas estadounidenses. La regulación onerosa, los elevados impuestos y unas infraestructuras tan deficientes como ineficientes siguen perjudicando la operatividad de las aerolíneas.
- **Latinoamérica:** El pronóstico de beneficios para las aerolíneas de la región es de 600 millones de dólares, con un margen neto del 1,8% (2,27 dólares/pasajero), en línea con el umbral de rentabilidad alcanzado en 2014. En los últimos años la región no ha obtenido grandes beneficios, debido principalmente al mal desempeño de economías importantes como Brasil y Argentina. La debilidad de las divisas de la región frente al dólar limita además cualquier beneficio derivado de la caída de los precios del combustible. Se espera que la demanda crezca 5,1%, ligeramente por delante de la capacidad (5,0%).

- **Oriente medio:** Se espera que las aerolíneas de oriente medio obtengan 1.800 millones de dólares de beneficio neto en 2015, con un margen neto del 3,1% (9,61 dólares/pasajero). Los transportistas de la región serán los únicos que experimenten un crecimiento de la demanda de pasajeros de dos dígitos (12,9%), pero no todas las aerolíneas de la región registrarán beneficios. Se espera que la bajada de los precios del combustible contribuya a esta mejora.
- **África:** Las aerolíneas africanas obtendrán beneficios por cien millones de dólares, con un margen neto del 0,8% (1,59 dólares/pasajero), el peor desempeño de todas las regiones. A pesar de su saldo positivo, persiste el bajo rendimiento de los últimos años. El año pasado, el transporte aéreo se vio afectado por una serie de problemas que afectaron al turismo, no obstante, los transportistas de la región siguen teniendo la cuota de mercado más pequeña. La debilidad de la divisa, en particular la de los países exportadores de petróleo, impiden que las aerolíneas de la región se beneficien de los bajos precios del combustible. Se espera que el crecimiento de la demanda y de la capacidad sea el más bajo entre los mercados emergentes: 3,3% y 3,2%, respectivamente.

### **Conectividad, empleo, impuestos y desempeño medioambiental**

La industria de aerolíneas sigue añadiendo valor para sus clientes, para la economía mundial y para los gobiernos:

- Hoy, la aviación conecta 16.485 pares de ciudades (2014), casi el doble que en 1994. La conectividad que ofrece la aviación es un catalizador económico tanto para usuarios como para la economía mundial. En el mismo periodo, las tarifas promedio se han reducido alrededor de un 64% (tras el ajuste por inflación), un importante estímulo para el comercio, el turismo y la inversión extranjera directa asociada a las cadenas globales de suministro.
- El número de empleos crece también, aunque las contrataciones se moderan ligeramente en 2015. Se espera que el empleo directo alcance los 2,5 millones (un 3,1% más que en 2014). La nómina total pronosticada asciende a 150.000 millones de dólares (por encima de los 142.000 millones de dólares en 2014). En comparación con 2014, los costes laborales unitarios caen un 0,5% en 2015 provocado por una mejora de la productividad por empleado del 3,2%. La fuerza laboral del sector es altamente productiva para sus respectivas economías. En 2015, se prevé un valor añadido bruto (VAB, producción neta de un sector) de 96.753 dólares por empleado (superior al 2,7% en 2014).
- La aviación pagará 116.000 millones de dólares en impuestos en 2015, un 3,9% más que en 2014
- El desempeño medioambiental del sector continúa mejorando. En 2015, las aerolíneas utilizarán unos 288.000 millones de litros de combustible y emitirán 757 millones de toneladas de carbono. Aunque estos resultados representan un 4,6% más respecto al año anterior, están muy por debajo del incremento del 6,7% de la demanda de pasajeros (medida en pasajeros por kilómetro transportados, RPK) y del 5,5% de la demanda de carga aérea (medida en toneladas-kilómetro transportadas, FTK). La industria espera que estos resultados contribuyan a alcanzar su objetivo de mejorar la

eficiencia de combustible en un 1,5% anual hasta 2020. La inversión en aviones nuevos es el principal motor de mejora del desempeño medioambiental. En 2015, las aerolíneas recibirán más de 1.700 aviones nuevos valorados en 180.000 millones de dólares, la mitad de los cuales irán destinados al reemplazo de aviones antiguos y menos ecoeficientes

- La industria mantiene su compromiso de lograr un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020, un reto que se suma al 1,5% de mejora anual en eficiencia de combustible hasta 2020 y a su objetivo a largo plazo de reducir las emisiones netas a la mitad en 2050 (respecto a niveles de 2005).

- IATA -

**Más información:**

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

**Notas para los editores:**

- IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 260 líneas aéreas que suponen el 83% del tráfico aéreo internacional.
- Encuentra toda la información actualizada en <http://twitter.com/iata2press>. Más información sobre la AGM en #IATAAGM.
- Otro material de la AGM para los medios, como material gráfico, se puede descargar en [www.iata.org/agm-news](http://www.iata.org/agm-news)