

## Otro año de fuertes beneficios para las aerolíneas en 2017

**8 de diciembre, 2016 (Ginebra)** – Según la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), la industria global de aerolíneas obtendrá unas ganancias netas de 29.800 millones de dólares en 2017 sobre unos ingresos pronosticados de 736.000 millones de dólares y un margen de beneficio neto del 4,1%. Por tercer año consecutivo (el tercero en la historia de la industria) las aerolíneas obtendrán un rendimiento del capital invertido (7,9%) superior al coste del capital medio ponderado (6,9%).

IATA ha revisado ligeramente a la baja su previsión de beneficios para 2016 hasta los 35.600 millones de dólares (frente a los 39.400 millones de dólares del pronóstico de junio). La desaceleración del PIB mundial y el aumento de los costes son los principales factores de esta rebaja. Aun así, será el mayor beneficio absoluto generado por la industria aérea y el mayor margen de beneficio neto (5,1%).

"Las aerolíneas siguen obteniendo buenos resultados. Este año esperamos un beneficio récord de 35.600 millones de dólares. Aunque las condiciones serán más difíciles en 2017 con la subida de los precios del petróleo, la industria ganará 29.800 millones de dólares, un aterrizaje muy suave y seguro en un territorio rentable. Estos tres años han sido los mejores de la historia de la industria, a pesar de la incertidumbre y los riesgos –políticos, económicos y de seguridad, entre otros– que enfrenta. Y controlar los costes sigue siendo un constante desafío para una industria altamente competitiva", dijo Alexandre de Juniac, consejero delegado de la IATA.

"Tenemos que poner esto en perspectiva. Estas ganancias récord significan que los beneficios de nuestras aerolíneas superan el coste de capital. Para cualquier otro sector, esto sería un nivel normal de retorno de la inversión. Pero tres años de beneficios sostenibles es algo inédito en la industria de aerolíneas. Y tras varios años de duro trabajo en la reestructuración del sector, la industria es ahora más flexible y resistente. Aunque no debemos olvidar que los beneficios no son uniformes entre las diferentes regiones y que la mayor parte se concentran en Norteamérica", señaló de Juniac.

## 2017

Si bien se espera que los beneficios de la industria aérea alcancen un máximo cíclico en 2016 de 35.600 millones de dólares, el pronóstico para 2017 eleva el beneficio neto a 29.800 millones de dólares, un aterrizaje suave en territorio rentable. En 2017 la rentabilidad agregada de las aerolíneas aumentará por octavo año consecutivo, lo que muestra la resistencia de la industria ante la amenaza de los inevitables shocks. Las aerolíneas retendrán un promedio de 7,54 dólares por pasajero transportado.

El precio más caro del **petróleo** es el principal responsable de la previsión de 2017. Se prevé un incremento del precio medio del petróleo de 44,6 dólares el barril (Brent) (2016) a 55,0 dólares (2017). En consecuencia, el precio del combustible de aviación subirá de 52,1 dólares el barril (2016) hasta 64,9 dólares (2017). El combustible representará el 18,7% de los costes totales de la industria en 2017, muy por debajo del máximo (33,2%) alcanzado en el periodo 2012-2013.

La **demanda** de pasajeros se verá afectada por el incremento de los precios del petróleo. En 2017 el sector registrará una caída de la demanda hasta el 5,1% (desde el 5,9% en 2016). La

capacidad también se reducirá, desde el 6,2% (2016) al 5,6%, aunque superará la demanda y provocará la caída del **factor global de ocupación** al 79,8% (desde el 80,2% en 2016).

Se espera que el impacto negativo de la caída del factor de ocupación se compense en parte con el **fortalecimiento de la economía mundial**. El PIB mundial crecerá un 2,5% en 2017 (2,2% en 2016), y junto a los cambios estructurales en la industria, se espera que contribuya a parar la caída que los rendimientos (en dólares) vienen sufriendo cada año desde 2012 en los sectores de carga y de pasajeros.

Hay un cierto optimismo para el sector de **carga** en 2017. La estabilización de los rendimientos y un repunte moderado de la demanda (3,5%) impulsarán los volúmenes de mercancías hasta la cifra récord de 55,7 millones de toneladas (frente a 53,9 millones de toneladas en 2016). Se espera una ligera subida de los ingresos de la industria hasta los 49,400 millones de dólares (muy por debajo de los 60.000 millones de dólares anuales registrados en el periodo 2010-2014). Las perspectivas comerciales siguen siendo desafiantes.

"La conectividad continúa estableciendo nuevos récords. Esperamos casi 4.000 millones de viajeros y 55,7 millones de toneladas de carga en el próximo año. Y casi el 1% del PIB mundial se destina al transporte aéreo, unos 769.000 millones de dólares. El transporte aéreo ha hecho el mundo más accesible que nunca y su papel es vital para el desarrollo de la economía global", dijo De Juniac.

"Sin embargo, los gobiernos no facilitan el trabajo de la aviación. Los impuestos totales han aumentado hasta los 123.000 millones de dólares. Más del 60% de los países exigen visado. Y existen más de 230 tasas diferentes. Miles de millones de dólares se malgastan en costes directos y se pierde productividad como resultado de una infraestructura deficiente. Estos son sólo algunos de los obstáculos que enfrentan las aerolíneas. Nuestro objetivo es colaborar y conseguir que los gobiernos comprendan mejor los beneficios sociales y económicos de la conectividad aérea", apuntó De Juniac.

## **2017 Análisis regional**

**Norteamérica:** Las aerolíneas norteamericanas registran el mayor rendimiento financiero. El beneficio neto después de impuestos alcanzará los 18.100 millones de dólares el próximo año, aunque ligeramente por debajo de los 20.300 millones de dólares pronosticados para 2016. También el margen neto será el mayor (8,5%, con un beneficio medio de 19,58 dólares por pasajero. En 2017 se espera que la capacidad de los operadores de la región crezca un 2,6%, superando ligeramente el crecimiento esperado de la demanda del 2,5%. La reciente consolidación sigue en la base de la fuerte rentabilidad de la región, a pesar de la amenaza de unos costes más elevados, como el precio del combustible.

**Europa:** Las aerolíneas basadas en Europa registrarán un beneficio neto agregado de 5.600 millones de dólares en 2017, inferior a los 7.500 millones de dólares para 2016, pero con un margen de beneficio neto del 2,9% y una ganancia por pasajero de 5,65 dólares. Sigue habiendo una brecha significativa entre el desempeño de las aerolíneas de europeas y el desempeño de las aerolíneas norteamericanas. Se espera que la capacidad en 2017 crezca un 4,3%, por delante del 4,0% de la demanda. Las aerolíneas de la región se enfrentan a una fuerte competencia, así como a elevados costes, la regulación onerosa o impuestos elevados. Y la amenaza terrorista sigue presente, aunque los pasajeros están recuperando la confianza tras los trágicos incidentes.

**Asia-Pacífico:** El beneficio para las aerolíneas de la región será de 6.300 millones de dólares en 2017 (por debajo de los 7.300 millones de dólares en 2016), con un margen neto del 2,9% y un ingreso de 4,44 dólares por pasajero. La capacidad crecerá un 7,6%, por delante del crecimiento previsto (7,0%). Se espera que la mejora del desempeño del sector compense el aumento de los precios del combustible. La expansión de nuevos modelos de negocio y la progresiva liberalización en la región está generando una fuerte competencia. Además, la rentabilidad varía ampliamente en toda la región.

**Oriente Medio:** Las aerolíneas de Oriente Medio generarán una ganancia neta de 3.000 millones de dólares para un margen neto del 0.5% y una ganancia media por pasajero de 1.56 dólares. El rendimiento promedio de las aerolíneas de la región es bajo, pero los costos unitarios son aún más bajos, en parte impulsados por la fuerte expansión de la capacidad (un 10,1% en 2016), por encima del 9,0% que crecerá la demanda. Las amenazas surgen en medio de una historia de éxitos en la región, incluidos los aumentos en las tarifas aeroportuarias en los Estados del Golfo y los crecientes retrasos en la gestión del tráfico aéreo.

**Latinoamérica:** Las aerolíneas latinoamericanas registrarán una ganancia neta de 200 millones de dólares, ligeramente inferior a los 300 millones de dólares previstos para 2016. Se espera que el beneficio por pasajero sea de 0,76 dólares, con un margen de beneficio neto del 0.7%. La capacidad crecerá un 4,8%, por delante de la demanda (4,0%). Aunque existen algunos signos de mejora en las divisas y en las perspectivas económicas de la región, las operaciones siguen enfrentándose a auténticos desafíos de operación, como deficiencias de infraestructura, altos impuestos y una creciente regulación en todo el continente. Venezuela sigue bloqueando la repatriación de cerca de 3.800 millones de dólares de fondos de la industria en contra de las obligaciones internacionales.

**África:** Las aerolíneas africanas registrarán un crecimiento más débil: 800 millones de dólares, prácticamente sin cambios desde 2016. Por cada pasajero las aerolíneas recibirán 9,97 dólares. Se espera que la capacidad en 2017 crezca un 4,7%, por encima del 4,5% del crecimiento de la demanda. Los conflictos regionales y el impacto de los bajos precios de las materias primas afectan al débil desempeño de los transportistas de la región.

## **2016**

2016 será un año récord para la rentabilidad de la industria. El beneficio neto esperado de 35.600 millones de dólares sobrepasa ligeramente los 35.300 millones de dólares registrados en 2015. También el margen de beneficio neto del 5,1% supera ligeramente al 4,9% de 2015.

La ligera revisión de las expectativas anteriores se debe principalmente a dos factores:

- Un crecimiento del PIB mundial más lento: 2,2%, inferior al 2,3% pronosticado en junio.
- Los costos unitarios distintos del combustible aumentan un 2.0% en 2016.

## **El negocio de la libertad**

"El transporte aéreo es el negocio de la libertad. El movimiento global seguro y eficiente de bienes y personas es una fuerza positiva en nuestro mundo. El éxito de la aviación mejora la vida de las personas mediante la creación de oportunidades económicas y un mayor intercambio cultural. Debemos permanecer firmes frente a cualquier retórica que ponga límites al éxito de la aviación", dijo De Juniac.

Algunos indicadores clave de la fortaleza de la conectividad global son:

- El precio medio de los billetes de avión de ida y vuelta en 2017 será de 351 dólares (2015 dólares), que es un 63% por debajo de los niveles de 1995.
- Se espera que las tarifas del transporte aéreo de carga promedio en 2017 sean 1,48 dólares por kg (a dólares de 2015), una caída de un 68% respecto de los niveles de 1995.
- El número de pares únicos de ciudades atendidos por la aviación creció a 18.429 en 2016, un 92% más que en 1995.
- Se espera que el valor del comercio transportado por vía aérea en 2017 sea de 5,7 billones de dólares, un 4,9% más que en 2015. El transporte aéreo representa alrededor del 35% del valor total de los bienes comercializados a nivel mundial.
- Se espera que el gasto global en turismo facilitado por el transporte aéreo crezca un 5,1% en 2017, hasta los 681.000 millones de dólares.
- Se espera que los empleos de la cadena de suministro apoyados por la aviación crezcan un 3,4% en 2017, hasta los 69,7 millones en todo el mundo.
- Las aerolíneas recibirán alrededor de 1.700 nuevos aviones en 2017, y aproximadamente la mitad reemplazarán aviones más antiguos y menos eficientes en combustible. Esto ampliará la flota comercial mundial en un 3.6%, hasta 28.700 aviones.
- Se prevé que las aerolíneas operen 38,4 millones de vuelos en 2017, un 4,9% más.

[Informe económico de la industria](#)