



COMUNICADO

N.º: 56

## Aerolíneas reducen pérdidas en 2022 y vuelven a terreno positivo en 2023

6 de diciembre, 2022 (Ginebra) – La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) prevé volver a la rentabilidad de la industria global de aerolíneas en 2023 a medida que se reducen las pérdidas por la pandemia del COVID-19 en 2022.

- En 2023, se espera que las aerolíneas registren un pequeño beneficio neto de 4.700 millones USD (0,6% margen de beneficio neto), que las sitúa en terreno positivo por primera vez desde 2019, cuando los beneficios netos del sector fueron de 26.400 millones USD (3,1% margen de beneficio neto).
- En 2022, se espera que las pérdidas netas de las aerolíneas alcancen los 6.900 millones USD, una mejora respecto a los 9.700 millones USD de pérdidas de la previsión de junio. El desempeño mejora significativamente respecto a las pérdidas de 42.000 millones USD y 137.700 millones USD que se registraron en 2021 y 2020, respectivamente.

"La resiliencia ha sido la seña de identidad de las aerolíneas en la crisis del COVID-19. De cara a 2023, la recuperación financiera de la industria se consolidará con su primer beneficio desde 2019. Es un gran logro teniendo en cuenta la magnitud de los daños financieros y económicos causados por las restricciones de viaje impuestas por los gobiernos a causa de la pandemia. Pero un beneficio de 4.700 millones USD sobre unos ingresos de 779.000 millones USD señala que queda mucho camino por recorrer para que la industria global de aerolíneas vuelva a construir una base financiera sólida. Muchas aerolíneas son lo suficientemente rentables como para atraer el capital necesario para impulsar el sector a medida que se descarboniza. Pero muchas enfrentan vientos en contra, como regulaciones onerosas, costes elevados, políticas gubernamentales contradictorias, infraestructuras ineficientes y una distribución desigual de los beneficios de la conectividad que proporcionan las cadenas de valor", afirmó Willie Walsh, director general de IATA.

### 2022

La mejora del pronóstico para 2022 se debe en gran medida a la mejora del desempeño y al fuerte control de los costes frente a la subida de los precios del combustible.

Se espera que los rendimientos en el segmento de pasajeros crezcan un 8,4% (frente al 5,6% previsto en junio), lo que impulsa a los ingresos por pasajeros hasta los 438.000 millones USD (frente a los 239.000 millones USD en 2021).

Los ingresos en el sector de carga aérea desempeñan un papel clave en la reducción de las pérdidas. El dato más reciente mejora la previsión de junio hasta los 201.400 millones USD,



prácticamente sin cambios respecto a 2021, pero duplica con creces los 100.800 millones USD obtenidos en 2019.

Los ingresos globales crecerán un 43,6% en comparación con 2021, hasta los 727.000 millones USD estimados.

La mayoría de los demás factores evolucionan de forma negativa tras la rebaja de las expectativas de crecimiento del PIB (del 3,4% en junio al 2,9%) y la lenta eliminación de las restricciones de viaje en varios mercados, especialmente en China. IATA rebaja su previsión de la recuperación del tráfico de pasajeros de junio: del 82,4% hasta el 70,6% (respecto a niveles precrisis). En el sector de carga, también empeora el pronóstico de junio, que pasa de superar los niveles precrisis en un 11,7% hasta situarse en el 98,4% de los niveles de 2019.

En cuanto a los costes, se espera que los precios del queroseno para aviones alcancen una media de 138,8 USD/barril en 2022, un incremento considerable respecto a los 125,5 USD/barril previstos en junio, lo que señala unos precios del petróleo elevados y agravados por un «crack spread» que se sitúa muy por encima de máximos históricos. A pesar de que el consumo se ha reducido por una demanda menor, la factura de combustible del sector alcanza los 222.000 millones USD (muy por encima de los 192.000 millones USD previstos en junio).

"El hecho de que las aerolíneas sean capaces de reducir sus pérdidas en 2022 —a pesar del aumento de los costes, la escasez de mano de obra, las huelgas, las interrupciones operativas en muchos aeropuertos principales y la creciente incertidumbre económica— dice mucho del deseo y la necesidad de conectividad de la gente. En algunos mercados clave, como China, las restricciones se están prolongando más de lo previsto, lo que empeora el pronóstico de la demanda de pasajeros. Terminaremos el año en torno al 70% de los volúmenes de pasajeros de 2019. Pero con la mejora del rendimiento en ambos segmentos —carga y pasajeros—, las aerolíneas entrarán en la antesala de la rentabilidad", afirmó Walsh.

## 2023

En 2023 se espera que el sector aéreo alcance la rentabilidad con un beneficio neto global de 4.700 millones USD sobre unos ingresos de 779.000 millones USD (0,6% margen neto). Esta mejora prevista se produce a pesar de las crecientes incertidumbres económicas, con un PIB mundial que se desacelera hasta el 1,3% (desde el 2,9% de 2022).

"A pesar de las incertidumbres económicas, hay muchas razones para entrar con optimismo en 2023. Una inflación menor de los precios del petróleo y la continuidad de la demanda reprimida deberían ayudar a mantener los costes bajo control en un escenario de fuerte tendencia de crecimiento. Pero con unos márgenes tan estrechos, un cambio insignificante en cualquiera de estas variables podría llevar a la industria a territorio negativo. La cautela y la flexibilidad serán fundamentales", afirma Walsh.

### ***Factores principales***

**Pasajeros:** Se espera que el sector de pasajeros genere unos ingresos de 522.000 millones USD. La demanda de pasajeros se situará en el 85,5% de niveles precrisis a lo largo de 2023. El pronóstico tiene en cuenta la incertidumbre que generan las medidas «COVID cero» del gobierno chino y su



impacto en los mercados nacionales e internacionales. No obstante, se espera que el número de pasajeros supere los 4.000 millones por primera vez desde 2019 (4.200 millones de viajeros). Sin embargo, los rendimientos se suavizan (-1,7%) con la repercusión de los costes energéticos —algo más bajos— en el consumidor, a pesar del crecimiento superior de la demanda de pasajeros (+21,1%) respecto a la capacidad (+18,0%).

**Carga:** Los mercados de carga sufrirán una mayor presión en 2023, con unos ingresos esperados de 149.400 millones USD (52.000 millones USD menos que en 2022, pero 48.600 millones USD más que en 2019). La incertidumbre económica desacelera los volúmenes de carga hasta 57,7 millones de toneladas, desde el máximo de 65,6 millones de toneladas en 2021. El incremento de la capacidad de bodega —a medida que los mercados de pasajeros se recuperan— provocará un retroceso importante de la rentabilidad. IATA prevé una caída del 22,6% en los rendimientos del sector de carga, sobre todo hacia finales de año debido al impacto de las medidas para frenar la inflación. Para entender este descenso de la rentabilidad: en 2020, los rendimientos de la carga crecieron un 52,5%; en 2021, un 24,2%; y en 2022, se estima un 7,2%. No obstante, la caída prevista en 2022 sitúa la rentabilidad del sector de carga muy por encima de los niveles anteriores a la pandemia.

**Costes:** Se espera que los costes globales crezcan un 5,3%, hasta los 776.000 millones USD —1,8 puntos porcentuales menos que los ingresos—, lo que contribuirá al proceso de recuperación. La escasez de mano de obra, cualificación y capacidad siguen presionando los costes, a los que se suman los costes de infraestructura.

No obstante, se espera que los costes unitarios no relacionados con el combustible caigan hasta los 39,8 centavos USD/ATK (por debajo de los 41,7 centavos USD/ATK de 2022 y casi igualando los 39,2 centavos USD/ATK en 2019). Se espera que el aumento de la eficiencia de las aerolíneas impulse el factor de ocupación de pasajeros hasta el 81,0%, ligeramente por debajo del 82,6% en 2019.

Se espera que el gasto total en combustible para 2023 sea de 229.000 millones USD (el 30% de los gastos), teniendo en cuenta la estimación de IATA sobre el precio del Brent a 92,3 USD/barril (por debajo de la media en 2022 de 103,2 USD/barril). El queroseno de aviación alcanzará un precio medio de 111,9 USD/barril (por debajo de los 138,8 USD/barril). Este descenso refleja una relativa estabilización de la oferta de combustible tras las interrupciones derivadas del conflicto ucraniano. El «crack spread» del combustible para aviación se mantiene cerca de máximos históricos.

**Riesgos:** El entorno económico y geopolítico presenta varios riesgos potenciales para el pronóstico de 2023.

- Si bien los indicadores muestran una relajación de las subidas agresivas de los tipos de interés para combatir la inflación a partir de principios de 2023, persiste el riesgo de recesión en algunas economías, lo que podría afectar a la demanda tanto de pasajeros como de carga, si bien mitigada por el descenso de los precios del petróleo.
- Se prevé una reapertura gradual de China al tráfico internacional y la relajación progresiva de las restricciones contra el COVID-19 en los viajes nacionales a partir del segundo semestre de 2023. Una prolongación de las medidas «COVID cero» puede empeorar la previsión.
- Si se materializan, las propuestas de aumento de las tasas e impuestos para financiar las infraestructuras sostenibles podrían también mermar la rentabilidad en 2023.



“Los responsables de las aerolíneas siguen teniendo un futuro desafiante en un escenario de incertidumbre económica. La buena noticia es que las aerolíneas están flexibilizando sus modelos de negocio para poder hacer frente al impacto de la fluctuación económica en la demanda. La rentabilidad de las aerolíneas es mínima. Cada pasajero transportado dejará un 1,11 USD de beneficio neto. En la mayor parte del mundo, eso es mucho menos de lo que se necesita para comprar una taza de café. Las aerolíneas deben mantener la cautela ante cualquier aumento de los impuestos o tasas de infraestructura. Y en especial, habrá que desconfiar de aquellos que se establezcan en nombre de la sostenibilidad. Nuestro compromiso es llegar a cero emisiones netas de CO2 en 2050. Y para ello, necesitamos contar con todos los recursos disponibles, como los incentivos gubernamentales, para financiar esta enorme transición energética. Más impuestos y tasas más elevadas solo son contraproducentes”, afirmó Walsh.

## Análisis regional

Los resultados financieros de todas las regiones van dejando atrás las pérdidas que dejó la pandemia en 2020. Norteamérica será la única región que se sitúe en terreno positivo en 2022, a la que se unirán Europa y Oriente Medio en 2023, mientras Latinoamérica, África y Asia-Pacífico seguirán en terreno negativo.

Las **aerolíneas norteamericanas** obtendrán un beneficio de 9.900 millones USD en 2022 y de 11.400 millones USD en 2023. En 2023, se espera que el crecimiento de la demanda de pasajeros (6,4%) supere al crecimiento de la capacidad (5,5%). A lo largo del año, se espera que la demanda se sitúe en el 97,2% respecto a niveles precrisis, y la capacidad, en un 98,9%, también respecto a niveles precrisis.

Los transportistas de la región se han beneficiado del alivio de las restricciones de viaje y su menor duración respecto a muchos otros países y regiones, lo que ha impulsado el gran mercado nacional estadounidense, así como los viajes internacionales, especialmente a través del Atlántico.

Las **aerolíneas europeas** registrarán pérdidas por 3.100 millones USD en 2022 y un beneficio de 621 millones USD en 2023. En 2023, la demanda de pasajeros crecerá un 8,9%, por encima de la capacidad (6,1%). A lo largo del año, se espera que la demanda se sitúe en el 88,7% respecto a niveles precrisis, y la capacidad, en un 89,1%.

La guerra en Ucrania está afectando a las operaciones de algunas aerolíneas de la región. Las interrupciones operativas en algunos de los aeropuertos principales del continente se están resolviendo, pero continúa la agitación laboral en algunos lugares.

Las **aerolíneas de Asia-Pacífico** registrarán una pérdida de 10.000 millones USD en 2022, que se reducirán a 6.600 millones USD en 2023. En 2023, se espera que el crecimiento de la demanda de pasajeros (59,8%) supere al crecimiento de la capacidad (47,8%). A lo largo del año, se espera que la demanda se sitúe en el 70,8% respecto a niveles precrisis, y la capacidad, en el 75,5%.

Las medidas chinas «COVID cero» sobre los viajes están teniendo un impacto muy negativo en la región, donde las pérdidas están alteradas en gran medida por el desempeño de las aerolíneas chinas, que se han visto perjudicadas por las medidas cero covid, tanto en los mercados nacionales como internacionales. Con una visión conservadora de la relajación progresiva de las restricciones en China durante la segunda mitad de 2023, esperamos, no obstante, que la fuerte demanda



reprimida impulse el crecimiento. El desempeño recibe un impulso significativo gracias a la rentabilidad del sector de carga aérea en la región, donde es el mayor actor.

Las **aerolíneas de Oriente Medio** registrarán unas pérdidas de 1.100 millones USD en 2022, y un beneficio de 268 millones USD en 2023. En 2023, se espera que el crecimiento de la demanda de pasajeros (23,4%) supere al crecimiento de la capacidad (21,2%). A lo largo del año, se espera que la demanda se sitúe en el 97,8% de los niveles precrisis, y la capacidad, en el 94,5%.

La región se ha beneficiado del desvío de algunas rutas a consecuencia de la guerra en Ucrania, y sobre todo, de la demanda de viajes reprimida, que aprovecha las amplias conexiones globales a medida que se reabren los mercados internacionales de viajes.

Las **aerolíneas de Latinoamérica** registrarán unas pérdidas de 2.000 millones USD en 2022, que se reducirán a 795 millones USD en 2023. En 2023, se espera que el crecimiento de la demanda de pasajeros (9,3%) supere al crecimiento de la capacidad (6,3%). A lo largo del año, se espera que la demanda se sitúe en el 95,6% de los niveles precrisis, y la capacidad, en el 94,2%.

El buen desempeño de la región se debe en gran medida al levantamiento de las restricciones de viaje desde mediados de año en muchos países.

Las **aerolíneas africanas** registrarán unas pérdidas de 638 millones USD en 2022, que se reducirán a 213 millones USD en 2023. Se espera que el crecimiento de la demanda de pasajeros (27,4%) supere a la capacidad (21,9%). A lo largo del año, se espera que la demanda se sitúe en el 86,3% de los niveles precrisis, y la capacidad, en el 83,9%.

África está especialmente expuesta a los vientos en contra de carácter macroeconómico que han aumentado la vulnerabilidad de varias economías y han hecho más compleja la conectividad.

## **Balance final**

"Los beneficios previstos para 2023 son muy escasos. Pero es reseñable que hayamos entrado en la senda de la rentabilidad. Los retos a los que se enfrentarán las aerolíneas en 2023, aunque complejos, entrarán dentro de nuestras áreas de experiencia. El sector ha desarrollado una gran capacidad para adaptarse a las fluctuaciones de la economía, a los principales costes —como el precio del combustible— y a las preferencias de los pasajeros. Lo hemos visto con la recuperación de la rentabilidad durante los años que siguieron a la crisis financiera global de 2008 hasta la pandemia. Y, lo que es más alentador, hay muchos puestos de trabajo y la mayoría de la gente sigue queriendo viajar incluso en un entorno económico incierto", afirmó Walsh.

Los pasajeros están aprovechando la recuperación de su libertad para viajar. Una encuesta reciente de IATA dirigida a viajeros de 11 mercados de todo el mundo revela que casi el 70% viaja tanto o más que antes de la pandemia. Y, aunque la situación económica preocupa al 85% de los viajeros, el 57% no tiene intención de frenar sus hábitos de viaje.

El mismo estudio demuestra, también, el importante papel de la aviación para los viajeros:

- El 91% afirma que la conectividad aérea es fundamental para la economía.
- El 90% afirma que el transporte aéreo es necesario para la vida moderna.



- El 87% afirma que el transporte aéreo tiene un impacto positivo en la sociedad.
- Del 57% que conoce los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU, el 91% entiende que el transporte aéreo es un factor esencial.

[Informe del pronóstico global del transporte aéreo](#) (pdf)

[Tabla de resultados estadísticos de la industria de aerolíneas](#) (pdf)

[Presentación de la economista jefe](#) (pdf)

- IATA -

#### Más información:

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

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

#### Notas para los editores:

- En noviembre de 2022, IATA encargó un sondeo en 11 mercados (Chile, Estados Unidos, Canadá, Reino Unido, Francia, Alemania, Emiratos Árabes Unidos, India, Singapur, Australia y Japón). El sondeo fue realizado de forma independiente por This is Motif, que encuestó a un total de 4.700 personas.
- IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 300 líneas aéreas, que constituyen el 83% del tráfico aéreo global.
- Encuentre toda la información actualizada —comunicados, posiciones políticas y otra información útil— en <https://twitter.com/iata>
- [Fly Net Zero](#)
- [Kit de prensa GMD](#)