



# COMUNICADO

No: 69

## La previsión económica se fortalece —USD 12 900 millones de beneficio neto en 2013—

**12 de diciembre, 2013 (Ginebra)** – La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) ha revisado al alza su previsión económica para 2013 hasta los USD 12.900 millones de beneficio global neto, frente a los USD 11.700 millones de la previsión de septiembre. La nueva revisión aumenta, también, el beneficio neto para 2014 hasta los USD 19.700 millones, en comparación con los USD 16.400 millones anticipados en septiembre.

La mejora de la última revisión refleja la bajada de los precios del combustible para la aviación en el periodo pronosticado, así como las mejoras por los cambios estructurales de la industria, visibles en los resultados trimestrales de este año. El mercado de pasajeros sigue superando al sector de carga, que permanece estancado tanto en volúmenes como en ingresos.

Los beneficios seguirán fortaleciéndose en 2014 por segundo año consecutivo (en 2012, las aerolíneas registraron un beneficio neto de USD 7.400 millones). Sin embargo, el margen de beneficio neto sigue siendo débil: 1,1% en 2012; 1,8% en 2013; y 2,6% en 2014. No obstante, el desempeño varía considerablemente de unas aerolíneas a otras y entre las diferentes regiones.

La nueva revisión estima un beneficio de USD 19.700 millones en 2014 sobre unos ingresos previstos de USD 743.000 millones, el mayor beneficio absoluto de la industria —por encima de los USD 19.200 millones de beneficio neto alcanzados en 2010—. Hay destacar que los ingresos en 2010 fueron de USD 579.000 millones y un 3,3% de margen de beneficio neto —0,7 puntos porcentuales más que el 2,6% previsto para 2014.

"En general, la suerte de la industria se mueve en la dirección correcta. Los precios del combustible para la aviación siguen siendo altos, pero por debajo del pico máximo alcanzado en 2012. La demanda de pasajeros se expande a un ritmo del 5-6%, en línea con la tendencia histórica. La eficiencia adquirida gracias a las fusiones y a las *joint ventures* proporciona valor tanto a los pasajeros como a los socios de la industria. Y la innovación en producto aumenta los ingresos accesorios", declaró Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

"Debemos moderar nuestro optimismo con una dosis adecuada de precaución. El panorama es difícil para las aerolíneas. La competencia es fuerte y los rendimientos se debilitan. Los volúmenes de carga no crecen desde 2010, y los ingresos en el sector de carga han vuelto a niveles de 2007. El sector de pasajeros se expande con más fuerza. Algunas aerolíneas superarán la previsión, mientras que otras se quedarán por debajo. Pero, en general, las aerolíneas sólo conseguirán un beneficio neto medio de USD 5,94 por pasajero en 2014", dijo Tyler.

Las previsiones de la IATA son estimaciones de los resultados globales del transporte aéreo mundial, por lo que no deben tomarse como un indicador del desempeño individual de las aerolíneas, que puede variar de forma significativa del pronóstico global e, incluso, ir en una dirección distinta.

## Factores clave de la previsión

**Ciclo Económico:** Se espera que el PIB mundial aumente un 2,0% en 2013, y 2,7% en 2014, sin cambios respecto al pronóstico de septiembre. Se espera que la tendencia de mejora en las economías desarrolladas —en particular, EE.UU.— y el crecimiento relativamente desalentador en los países del grupo BRICS continúen en 2014.

**Demanda de pasajeros:** La demanda de pasajeros es fuerte. Se espera que el número de pasajeros llegue a 3.100 millones en 2013 y aumente un 6% en 2014, hasta los 3.300 millones. Sin embargo, la competencia sigue siendo fuerte y se prevé una caída del rendimiento promedio de la industria global del 0,2% en 2013 y 0,6% en 2014.

**Ingresos accesorios:** Los ingresos accesorios son un motor clave en la mejora de los resultados económicos. Se prevé un aumento de los ingresos accesorios globales de USD 13 por pasajero. Las aerolíneas sostienen su rentabilidad con productos y servicios innovadores. Por pasajero, los ingresos accesorios son mayores que los USD 5,94 de beneficio esperado para 2014. Sin estos ingresos, la industria registraría pérdidas en su actividad principal.

**Mejoras estructurales en el sector:** Los cambios estructurales y una mayor eficiencia de la industria deberían impulsar la rentabilidad del sector de manera significativa en 2014. En Norteamérica, donde la consolidación está más avanzada, se espera que las aerolíneas generen los mayores beneficios y márgenes, tanto en 2013 como en 2014. Las aerolíneas europeas, afectadas aún por la debilidad económica en Europa, verán mejorar sus beneficios gracias al éxito de las *joint ventures* en el Atlántico Norte.

**Demanda de carga:** La demanda de carga sigue estando muy estancada. Se espera que las aerolíneas transporten 51,6 millones de toneladas en 2013, y 52,5 millones de toneladas en 2014. Este modesto aumento de la demanda se contrarresta con una disminución en los rendimientos (-2,1% en 2014). A pesar del estancamiento en el sector de carga, la capacidad en bodega sigue aumentando a medida que las aerolíneas intentan optimizar la fuerte demanda de pasajeros. Se esperan unos ingresos de USD 60.000 millones tanto en 2013 como en 2014. Si bien 2011 registró un máximo con USD 67.000 millones de ingresos, 2013 y 2014 permanecen sin cambios respecto a niveles de 2007.

La relocalización industrial está teniendo un impacto negativo en el negocio de carga. Dos factores son determinantes en este proceso. Desde el inicio de la recesión los gobiernos han aumentado las medidas proteccionistas con el objetivo de estimular las economías nacionales. Por otro lado, el beneficio de la liberalización del mercado se desvanece a medida que los costos aumentan en aquellos lugares donde los costos laborales eran bajos. Es probable que estas condiciones estén presentes durante varios años.

Se espera que el acuerdo de Bali de la Organización Mundial del Comercio para la liberalización del comercio internacional sea una buena noticia para la industria de carga aérea. "La eliminación de la burocracia que limita y ralentiza el comercio es un objetivo positivo. Está en línea con nuestros propios esfuerzos para lograr la eficiencia del transporte de carga aérea a través de e-Freight", dijo Tyler.

**Combustible:** Una ligera reducción en los precios del combustible de aviación es el principal factor de mejora del pronóstico. Tras el alivio de las tensiones en Irán, se espera que los precios del petróleo bajen levemente desde USD 108,2/barril (Brent) en 2013 a USD 104,5/barril en 2014 —USD 0,80 y USD 0,50 menos por barril que en la previsión de septiembre para 2013 y 2014 respectivamente—. Esta tendencia positiva se amplifica al reducirse, también, el *crack spread* del combustible para aviones, dando lugar a un ahorro de USD 2.000 millones en 2013 (hasta USD 211.000 millones), y USD 5.000 millones en 2014 (hasta USD 210.000 millones) en la factura global de combustible de la industria en comparación con el pronóstico de septiembre.

## Diferencias regionales

Los resultados varían de forma considerable por regiones y aerolíneas. Todas las regiones registran mayores beneficios en 2014 respecto a 2013. A excepción de África (que permanece sin cambios), los resultados para 2014 mejoran en todas las regiones en comparación con la previsión de septiembre.

**Norteamérica:** Se espera que las aerolíneas norteamericanas registren un beneficio de USD 5.800 millones en 2013, aumentando a USD 8.300 millones en 2014. En ambos ejercicios, los transportistas norteamericanos registrarán los mayores beneficios absolutos y los márgenes EBIT más fuertes (4,8% en 2013 y 6,4% en 2014) de toda la industria. Las fusiones en los mercados nacionales y las *joint ventures* en algunos mercados internacionales han contribuido a mejorar la utilización de activos y generar eficiencias, además de favorecer a los pasajeros con una mayor red de rutas. Sin embargo, los elevados impuestos tanto a aerolíneas como a pasajeros, como resultado del acuerdo sobre el presupuesto del Congreso, pueden perjudicar tanto a los socios de la industria como a los pasajeros.

**Europa:** Las aerolíneas europeas registrarán una mejora de beneficios en 2014 respecto a 2013. Se espera un beneficio neto de USD 1.700 millones en 2013, y un aumento de USD 3.200 millones en 2014. La eficiencia de las *joint ventures* en el Atlántico Norte contribuye a esta mejora, compensando ligeramente el impacto de la continua crisis económica en toda la zona euro. A pesar de casi duplicar el beneficio absoluto, los márgenes EBIT para las aerolíneas de la región (1,3% en 2013 y 2,0% en 2014) son los más débiles junto a los de África. La región sigue castigada por los altos costos, la regulación excesiva y los elevados impuestos. Por ejemplo, el gobierno del Reino Unido no deja de incrementar la tasa de pasajeros, y acaba de confirmar que en abril de 2014 volverá a subir el impuesto a la aviación, el más caro del mundo.

**Asia-Pacífico:** Las aerolíneas de Asia-Pacífico registrarán un beneficio estimado de USD 3.200 millones en 2013, una caída por tercer año consecutivo. Se prevé un cambio positivo en la tendencia en 2014, con un leve repunte hasta los USD 4.100 millones. Se espera que la región obtenga el segundo mayor beneficio absoluto en ambos periodos. Mejora ligeramente la previsión para el margen EBIT, del 4,1% en 2013 hasta el 4,4% en 2014. La rentabilidad de las aerolíneas de la región está sometida al debilitamiento continuo de la demanda de carga y al impacto de las condiciones de la oferta y la demanda por la entrega prevista de 710 nuevos aviones el próximo año. Las aerolíneas de Asia-Pacífico ostentan la mayor cuota de mercado en el sector de carga (casi un 40%). El comportamiento del mercado doméstico también es variable. A pesar de que la tendencia de crecimiento económico se ha ralentizado, el mercado doméstico de China sigue registrando un fuerte crecimiento en los pasajeros-kilómetro transportados (PKT) del 12% o superior. El mercado doméstico de la India se había debilitado notablemente en línea con la economía, pero el transporte aéreo de pasajeros ha repuntado rozando los dos dígitos. Japón, por el contrario, sólo ha registrado una pequeña subida en los viajes domésticos, pero el mercado sigue sin alcanzar los niveles anteriores al tsunami.

**Oriente Medio:** Se espera un beneficio neto de USD 1.600 millones en 2013, y USD 2.400 millones en 2014. Los márgenes EBIT también siguen mejorando, desde el 3,8% en 2013 al 4,7% en 2014. Los centros de conexión de la región, en el Golfo en particular, continúan su expansión ofreciendo una mayor conectividad al mercado de larga distancia. Los fuertes ingresos del petróleo —por sus elevados precios— favorecen los viajes generados por la actividad nacional y el desarrollo de la industria turística. La crisis siria no ha afectado al tráfico aéreo más allá de sus fronteras.

**Latinoamérica:** Se esperan unos beneficios de USD 700 millones en 2013 y USD 1.500 millones en 2014. El margen EBIT sigue mejorando, desde el 3,1% en 2013 a un 5,1% estimado en 2014. Las aerolíneas de la región sufren la falta de infraestructuras adaptadas al ritmo de crecimiento de la demanda. Mientras que algunos países como Chile se esfuerzan en desarrollar un marco político que favorezca la expansión de las aerolíneas y el crecimiento económico, otros tienen políticas contraproducentes. Por ejemplo, México ha implementado un impuesto sobre el combustible para

aviones que se suma al costo número uno de la industria y que contraviene los acuerdos globales. En Brasil, los precios de paridad de importación de combustible para la aviación tienen un efecto similar. Y Venezuela sigue bloqueando la repatriación de USD 2.600 millones en efectivo de la industria.

**África:** La previsión para las aerolíneas africanas permanece sin cambios desde septiembre, pasando de los USD 100 millones de pérdidas en 2013 a un beneficio de USD 100 millones en 2014, el peor comportamiento de todas las regiones, con un margen EBIT del -0,5% en 2013 que mejora hasta el 0,7% en 2014. Las aerolíneas de la región se enfrentan a una dura competencia en las rutas intercontinentales, y la conectividad dentro de la región está poco desarrollada como resultado de las restricciones de acceso al mercado. Además, los elevados costos operacionales, los altos impuestos y las deficiencias de infraestructura frenan la expansión de las aerolíneas de la región. La mejora en la seguridad sigue siendo la principal prioridad en la región. Los gobiernos se han comprometido en la Declaración de Abuja a alcanzar niveles de seguridad de clase mundial para 2015.

## Riesgos

Las aerolíneas han hecho grandes progresos en la mejora de sus negocios en medio de un panorama muy adverso. Los cambios estructurales a través de fusiones y *joint ventures* han proporcionado una conectividad más eficiente a los consumidores que se ha traducido en mayores beneficios.

El consumo de combustible es un buen ejemplo de los logros de las aerolíneas. Ante el rápido aumento de los costos del combustible, las aerolíneas han mejorado de forma significativa la eficiencia en consumo de combustible. En 2004, las aerolíneas transportaron 2.000 millones de pasajeros y 38 millones de toneladas de carga utilizando 65.000 millones de galones de combustible. En 2014, se espera transportar unos 3.300 millones de viajeros y 52 millones de toneladas de carga —un incremento del 64% y 37% respectivamente—. Durante el mismo período el consumo de combustible crece sólo un 17% a 76.000 millones de galones.

"Las aerolíneas han demostrado que son capaces de afrontar los retos en un entorno comercial difícil. Una buena noticia para la economía y los consumidores que dependen de la conectividad global. Pero cada vez me preocupa más que los gobiernos no se den cuenta del papel fundamental que desempeña la aviación en nuestro mundo conectado. La regulación y las cargas fiscales aumentan cada año. Algunos gobiernos incluso parecen estar dando marcha atrás en la liberalización y están microgestionando áreas tales como los derechos de los pasajeros", añadió Tyler.

"En 2014 celebramos 100 años desde la inauguración del primer servicio aéreo comercial regular. Durante el primer siglo de la aviación, nuestro mundo ha cambiado para mejor en muchos aspectos. La industria se ha convertido en un poderoso motor de conectividad y crecimiento económico. Los gobiernos deberían tener esto en cuenta cuando desarrollan políticas o implementan impuestos. Si apoyamos las enormes posibilidades que ofrece la aviación recibiremos grandes dividendos económicos a cambio", dijo Tyler.

## Más información:

Corporate Communications

Tel: [+41 22 770 2967](tel:+41227702967)

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