



COMUNICADO

No: 58

Los beneficios de las aerolíneas siguen fortaleciéndose 5,1% de beneficio neto para 2016

10 de diciembre, 2015 (Ginebra) – Según el último pronóstico de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) sobre la industria para 2016, las aerolíneas obtendrán un margen de beneficio neto del 5,1%, equivalente a una ganancia neta de 36.300 millones de dólares. El pronóstico para 2015 se revisa alza con beneficios netos de 33.000 millones de dólares (4,6% margen de beneficio neto), frente a los 29.300 millones de dólares de la previsión de junio.

El fortalecimiento de la industria es el resultado de la combinación de una serie de factores:

- La bajada de los precios del petróleo (55 dólares/barril de Brent en 2015 y 51 dólares en 2016), aunque la revalorización del dólar ha moderado el pronóstico en muchos mercados.
- La fuerte demanda de pasajeros (+6,7% en 2015 y +6,9% en 2016), que compensa un desempeño más débil en el sector de carga aérea (+1,9% en 2015 y 3,0% en 2016) a consecuencia del lento crecimiento del volumen del comercio internacional.
- El fortalecimiento económico de algunas economías clave (como la recuperación de la eurozona a un ritmo más rápido de lo esperado) compensa la desaceleración de la economía china y la recesión que sufre Brasil. Mejora la previsión del PIB mundial en 2016 (2,7%) respecto a 2015 (2,5%).
- El aumento de la eficiencia de las aerolíneas se refleja en unos factores de ocupación más altos (80,6% en 2015 y 80,4% en 2016). La capacidad sigue creciendo y se espera que supere la demanda en 2016. Sin embargo, los rendimientos siguen cayendo en un mercado altamente competitivo.

“Son buenas noticias. La industria de aerolíneas atraviesa un buen momento financiero y operacional, capaz de ofrecer los productos más innovadores y las mejores tarifas a los pasajeros. El desempeño medioambiental también mejora. La conectividad entre las personas y empresas es mayor que nunca. El empleo crece. Y nuestros accionistas comienzan por fin a ver el retorno de sus inversiones”, declaró Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

En 2016, 3.800 millones pasajeros viajarán en unas 54.000 rutas.

Pronóstico de beneficios

En 2015 y 2016, el rendimiento sobre la inversión (8,3% y 8,6%, respectivamente) superará el coste de capital de la industria (por debajo del 7,0% pronosticado para ambos años por una bajada de la rentabilidad de los bonos).

“Se trata de un logro histórico para una industria que a lo largo de su historia ha estado marcada por enormes pérdidas de capital. Pero debemos ser prudentes. Márgenes de beneficio neto en torno al 5%

no dejan mucho margen de maniobra. De momento, estos resultados solo muestran que por fin las aerolíneas están rentabilizando su capital. En los demás sectores, esto suele ser la norma, no la excepción. Y esto llega en un momento en que parece que nos acercamos a la cima del ciclo económico. En promedio, las aerolíneas no superarán los 10 dólares por pasajero transportado. En este escenario, solo podemos afirmar que la rentabilidad de la industria es más «frágil» que «sostenible», señaló Tyler.

Existen varios indicadores que pronostican una bajada de la rentabilidad. En primer lugar, la propia naturaleza cíclica de la industria de aerolíneas, con ciclos que duran entre 8 y 9 años entre máximos –o mínimos–. El último mínimo del actual ciclo se registró en 2009. En segundo lugar, el impacto de la subida de los tipos de interés desde los actuales niveles, excepcionalmente bajos. Por último, las aerolíneas notarán el impacto positivo del abaratamiento del combustible con el vencimiento de sus altas coberturas en 2016.

2016

En 2016 continúa la misma tendencia que en 2015. Los principales factores de la previsión para 2016 son:

- **Ingresos.** Se espera que los ingresos crezcan un 0,9%, en total 717.000 millones de dólares. La industria alcanzó un máximo en 2014, con ingresos por 758.000 millones de dólares. En 2015, los ingresos se contraen hasta los 710.000 millones de dólares debido al fortalecimiento del dólar y su impacto sobre los ingresos en moneda distinta al dólar. En 2016, el pronóstico mejora gracias a los ingresos procedentes de los viajes de negocios (533.000 millones de dólares en 2016 frente a los 525.000 millones de dólares en 2015). Por el contrario, los ingresos procedentes del transporte de carga aérea se contraen ligeramente hasta los 50.800 millones de dólares (frente a 52.200 millones de dólares en 2015).
- **Demanda:** Se espera que la demanda de pasajeros aumente un 6,9% (sin apenas variación respecto al 6,7% en 2015), equivalente a 3.800 millones de pasajeros en 2016. La capacidad se acelera (7,1%) respecto a 2015 (5,5%), y supera ligeramente la demanda. En el sector de carga la demanda crece un 3,0% en 2016 frente al 1,9% en 2015, ligeramente por delante del PIB pronosticado para 2016 (2,7%). Antes de la crisis financiera global, este ritmo de crecimiento habría generado un importante incremento del comercio mundial y del transporte aéreo de carga; sin embargo, el regreso a la producción nacional ha disminuido considerablemente el comercio internacional. Se espera que los volúmenes de carga alcancen los 52,7 millones de toneladas en 2016.
- **Rendimientos:** El coste de los viajes y del transporte aéreo de carga sigue descendiendo. El rendimiento medio por pasajero y carga se contraen en 2016 un 5% y un 5,5%, respectivamente, a un ritmo más lento respecto al pronóstico de 2015 (11,7% y 18,0%, respectivamente). Alrededor de 6,0 puntos porcentuales de la caída pronosticada en 2015 se debe al fortalecimiento del dólar y su impacto sobre los ingresos en moneda distinta al dólar.

Diferencias regionales

El desempeño de la industria varía considerablemente entre las diferentes regiones.

Norteamérica: Más de la mitad de las ganancias de la industria de aerolíneas se generarán en Norteamérica tanto en 2015 (19.400 millones de dólares), como en 2016 (19.200 millones de dólares). Las aerolíneas ganarán 21,44 dólares por pasajero en 2016, el mayor beneficio por pasajero de todas las regiones. La fuerte economía estadounidense, la revalorización del dólar, precios más bajos del combustible y la reestructuración de la industria son los principales responsables del buen desempeño en la región. La capacidad crecerá del 3,7% en 2015 al 4,8% en 2016.

Europa: Mejora el pronóstico para las aerolíneas europeas desde 6.900 millones de dólares de beneficio neto en 2015 a 8.500 millones de dólares en 2016. La reducción del precio del combustible (el impacto positivo de la bajada de los precios del combustible se retrasa hasta 2016 por la elevada cobertura de combustible –entre el 80% y el 90%– que mantienen la mayoría de las aerolíneas), una recuperación de la eurozona más rápido de lo esperado y un excelente desempeño de los viajes de negocios en las rutas del Atlántico Norte son los principales factores de esta mejora en la región. Sin embargo, el rendimiento está siendo muy irregular. La creciente competencia en el mercado intra-europeo perjudica la rentabilidad de las aerolíneas que operan en él. El beneficio por pasajero asciende a 8,80 dólares, muy por debajo del pronosticado para las aerolíneas norteamericanas. Se espera un incremento de la capacidad desde el 3,9% en 2015 hasta el 6,2% en 2016, con Turquía como principal impulsor de este avance.

Asia-Pacífico: Los beneficios pronosticados en Asia-Pacífico se incrementan desde los 5.800 millones de dólares en 2015 hasta los 6.600 millones de dólares en 2016. El beneficio por pasajero en 2016 será de 5,13 dólares, muy por detrás de Estados Unidos y Europa. Las aerolíneas de la región se beneficiarán de la bajada de los precios del combustible en 2016 con la reducción de las pólizas de cobertura de combustible, aunque persiste la debilidad en el sector de carga. Se espera un incremento de la capacidad de pasajeros desde el 6,0% en 2015 al 8,4% en 2016 con la entrega de nuevos aviones que absorberán el crecimiento de la demanda de pasajeros en los principales mercados emergentes como India, Indonesia y China.

Oriente Medio: La previsión de beneficios para las aerolíneas de Oriente Medio se revisa a la baja en 2015 hasta los 1.400 millones de dólares respecto a los 1.800 millones de dólares de la previsión anterior. En 2016, el pronóstico de beneficios sube de nuevo hasta los 1.700 millones de dólares. Oriente Medio presenta un doble escenario. Por un lado, las aerolíneas del Golfo aprovechan su situación geográfica para enlazar el tráfico aéreo mundial. Por otro lado, las aerolíneas regionales sufren el impacto de la bajada de los ingresos provenientes del petróleo y los conflictos políticos. Se espera un beneficio por pasajero de 7,97 dólares en 2016, algo inferior al de las aerolíneas europeas y casi un tercio del beneficio que lograrán las aerolíneas norteamericanas. No obstante, la región seguirá registrando un crecimiento de dos dígitos. La capacidad se incrementa un 12,1% y 12,2% en 2015 y 2016, respectivamente, como resultado del crecimiento del tráfico aéreo en la región a través de sus modernos *hubs*.

Latinoamérica: El pronóstico para las aerolíneas latinoamericanas está marcado por la profunda crisis económica en Brasil, el desplome de los precios de las materias primas y las fluctuaciones de las monedas en la región. Las aerolíneas terminarán el año con pérdidas por 300 millones de dólares; en 2016 las aerolíneas latinoamericanas obtendrán un beneficio de 400 millones de dólares. Se espera que los resultados de las recientes elecciones en Venezuela y Argentina mejoren las relaciones de estos países con las aerolíneas. Los gobiernos de estos importantes mercados han bloqueado la repatriación de los fondos de las aerolíneas (cerca de 3.780 millones de dólares en Venezuela). Se espera un fuerte crecimiento de la capacidad en la región en 2015 (5,6%), que ascenderá un 7,5% en 2016 ante el fortalecimiento de la demanda con Norteamérica.

África: Las aerolíneas africanas terminan 2015 en números rojos con pérdidas que ascienden a 300 millones de dólares. El pronóstico no mejora para 2016, con pérdidas por 100 millones de dólares. En 2015, las pérdidas por pasajero serán peores que en Latinoamérica. La inestabilidad política está deteriorando el turismo en el norte de África. Las aerolíneas de la región se enfrentan a la debilidad económica y a la fuerte competencia de los mercados internacionales. El crecimiento es también débil, con una expansión de la capacidad del 0,4% en 2015 y un 1,6 en 2016.

	2015			2016		
	Beneficio Neto (MMMUSD)	Margen Neto (%)	Beneficio por Pasajero (USD)	Beneficio Neto (MMMUSD)	Margen Neto (%)	Beneficio por Pasajero (USD)
<i>Global</i>	33,0	4,6	9,31	36,3	5,1	9,59
<i>América del Norte</i>	19,4	9,5	22,48	19,2	9,5	21,44
<i>Europa</i>	6,9	3,5	7,55	8,5	4,3	8,80
<i>Asia-Pacífico</i>	5,8	2,9	4,89	6,6	3,2	5,13
<i>Oriente Medio</i>	1,4	2,3	7,19	1,7	2,6	7,97
<i>América Latina</i>	-0,3	-0,9	-1,05	0,4	1,1	1,26
<i>África</i>	-0,3	-2,1	-3,84	-0,1	-0,5	-0,93

- IATA -

Más información:

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los editores:

- La IATA (Asociación de Transporte Aéreo Internacional) representa alrededor de 260 líneas aéreas, que suponen el 83% de tráfico aéreo internacional.
- Encuentra toda la información actualizada en <http://twitter.com/iata2press>