



# COMUNICADO

No: 40

## **Mejor comportamiento del sector amortigua la caída de beneficios -Márgenes y beneficios siguen siendo débiles-**

**1 de octubre, 2012 (Singapur)** – La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) ha revisado al alza su previsión económica sobre el sector del transporte aéreo para 2012 gracias a un mejor desempeño de las aerolíneas que amortigua la caída de beneficios respecto a los 8.400 millones de dólares que la industria ganó en 2011. El beneficio para las aerolíneas aumenta hasta los 4.100 millones de dólares en 2012 (1.100 millones de dólares más de los 3.000 previstos en junio), aunque el margen de beneficio neto se mantiene por debajo del 1,4% en 2011 hasta el 0,6% (por encima del 0,5% de la previsión de junio). En una primera mirada a 2013, la asociación prevé un aumento moderado de los beneficios hasta los 7.500 millones de dólares con un margen neto de tan solo el 1,1%.

"La crisis de la deuda soberana europea persiste. El crecimiento económico en China sigue siendo moderado. Y la reciente expansión monetaria cuantitativa en Japón y los EE.UU. tardará en promover el crecimiento. Si bien algunos de estos riesgos se han reducido ligeramente en los últimos meses, siguen haciendo estragos en la confianza empresarial. La mejora en la previsión se debe a un mejor desempeño de las aerolíneas en medio de un difícil panorama", dijo Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

La actuación más eficiente de las aerolíneas se hizo evidente en los resultados del segundo trimestre, que mostraron beneficios de explotación similares a los del año anterior tras un primer trimestre difícil. La evidencia muestra que las fusiones están produciendo resultados positivos. La utilización de activos en el segmento de pasajeros es elevada en muchos mercados. En ciclos anteriores, los coeficientes de ocupación y la utilización de aviones habrían caído ante la desaceleración de la demanda y el aumento de las entregas de aviones. En el ciclo actual, las líneas aéreas han mantenido ambos factores elevados, permitiendo mejorar los rendimientos y una mejor distribución de los costes fijos. Sin embargo, la utilización de activos ha caído en el débil mercado de carga, afectando negativamente a las aerolíneas de Asia-Pacífico, en particular, donde este negocio representa la mayor proporción de los ingresos totales.

"Hace seis años, incluso generando beneficios con el petróleo a 110 dólares/barril (Brent), esto habría sido impensable. La industria se ha reestructurado para salir adelante invirtiendo en nuevas flotas, adoptando medidas más eficientes, llevando a cabo una cuidadosa gestión de la

capacidad y mediante las fusiones. Pero a pesar de estos esfuerzos, la rentabilidad de la industria aún se balancea en la cuerda floja, con unos márgenes de beneficio que no cubren el coste de capital", dijo Tyler.

"La aviación juega un importante papel en la lucha por la recuperación económica mundial. El crecimiento es la única forma de avanzar, y una industria aérea saludable lo puede estimular vinculando economías desarrolladas estancadas con los fuertes mercados emergentes. La aviación estimula el crecimiento en ambos polos. Por eso es muy importante que los gobiernos limiten las restricciones con el fin de garantizar el papel de la aviación como catalizador del crecimiento global. Por desgracia, en muchas partes del mundo, los elevados impuestos, regulaciones restrictivas e insuficientes infraestructuras, dificultan el camino. Todo esto impide el crecimiento de la industria en detrimento de la economía mundial", dijo Tyler.

La aviación genera 57 millones de empleos y una actividad económica de 2.2 billones de dólares.

### **Principales Factores**

**PIB:** La previsión del PIB se mantiene en el 2,1% en 2012.

**Precio del petróleo:** En los últimos tres meses, los precios del petróleo han sido volátiles (por debajo de 90 dólares/barril de Brent en junio, y 115 dólares a finales de agosto). La predicción para el precio promedio del petróleo en 2012 permanece en los 110 dólares/barril. Sin embargo, el pronóstico para el precio del combustible aumentó un 1,20 dólares/barril (en el pronóstico de junio) hasta los 127,70 dólares, lo que supone un aumento de 1.000 mil millones de dólares en la factura de combustible anual, que asciende a 208.000 mil millones de dólares.

**Pasajeros:** El mercado de pasajeros se ha comportado bien a pesar de la débil confianza empresarial de las economías occidentales. Se espera un crecimiento de la demanda del 5,3% en 2012 (0,5 puntos porcentuales más que en junio). Durante los primeros ocho meses de 2012 la demanda de pasajeros se ha incrementado en 1,4 puntos porcentuales por delante de la capacidad. Un mejor ajuste entre oferta y demanda ha dado lugar a fuertes factores de ocupación, con un factor promedio del 79,3% entre enero y agosto de 2012. Con estas medidas se espera un aumento de la rentabilidad del 2,5% (un punto porcentual más que en el pronóstico de junio).

**Mercado de Carga:** En el mercado de carga, la expansión del 0,3% prevista en junio ha caído y se espera terminar el año con una contracción del 0,4% respecto a 2011. Durante los primeros ocho meses del año, la capacidad creció 3,0 puntos porcentuales por delante de la demanda. Cerca de la mitad de la carga aérea se transporta en las bodegas de los aviones de pasajeros, lo que dificulta el ajuste entre capacidad y demanda. El débil entorno entre oferta y demanda ha dado lugar a una perspectiva más pesimista de la rentabilidad en este sector, con un 2,0% por debajo de los niveles de 2011 (en contraste con el crecimiento plano del pronóstico anterior).

## Diferencias Regionales

**Europa:** Las aerolíneas europeas perderán 1.200 millones de dólares (100 millones de dólares más que en la anterior previsión), y la mayor pérdida respecto al resto de las regiones. A pesar de que los gobiernos y el BCE han tomado medidas para apuntalar la confianza en el euro, estas presentan muchas dificultades a nivel político. Las aerolíneas europeas han experimentado un crecimiento moderado del tráfico, pero el mercado *premium* pone de manifiesto las dificultades comerciales. En julio, el importante mercado *premium* del Atlántico Norte se contrajo un 2,4% respecto al ejercicio anterior, y en Europa descendió un 3,5%. Además, la región está plagada de altos impuestos, tiene una ineficaz gestión del tráfico aéreo y un entorno regulador restrictivo.

**América del Norte:** Se espera que las aerolíneas norteamericanas registren un beneficio de 1.900 millones de dólares en 2012 (500 millones dólares más que en la previsión anterior y por encima de los 1.300 millones de dólares que la región logró en 2011). Es la mayor mejora de todas las regiones debido, principalmente, al impacto de una ajustada gestión de la capacidad. Durante los primeros ocho meses del año, la demanda de pasajeros creció un 1,3% mientras que la capacidad creció tan solo un 0,2%. Como resultado, la región también ha mantenido un alto factor de ocupación promedio, que se ha situado en el 83,2% entre enero y agosto.

**Asia-Pacífico:** Se prevé un beneficio de 2.300 millones de dólares para las aerolíneas de Asia-Pacífico en 2012 (300 millones de dólares más de lo previsto anteriormente). Con una cuota del mercado global de carga del 40%, los transportistas de la región están más expuestos a la debilidad de la demanda en el sector. Durante los primeros ocho meses del año, la demanda de carga cayó un 6,6% respecto a niveles del año anterior, mientras que la capacidad se recortó tan sólo un 2,0%. El débil mercado de carga se ha visto compensado por un desempeño en el mercado de pasajeros relativamente fuerte, como muestra el mercado doméstico chino, que ha crecido un 9,4% en los primeros ocho meses del año.

**Oriente Medio:** Se espera que las aerolíneas de Oriente Medio obtengan un beneficio de 700 millones de dólares (300 millones de dólares más respecto al pronóstico anterior). Aunque el crecimiento de los mercados globales de carga ha sido prácticamente plano desde finales del año pasado, las aerolíneas de la región han registrado el mayor crecimiento. Durante los primeros ocho meses del año, la capacidad ha aumentado un 13%, mientras que la demanda ha crecido un 14%. La región ha registrado también el mayor crecimiento del tráfico de pasajeros, con un incremento del 17,1% en la demanda que ha superado el 13,2% en la capacidad. Las aerolíneas de la región siguen ampliando su cuota de mercado de largo recorrido con conexiones a través de sus crecientes *hubs*. Una muestra de ello es el crecimiento de su cuota de mercado internacional de pasajeros desde el 4,8% en 2002 al 11,5% en agosto de 2012.

**Latinoamérica:** Se espera que las aerolíneas latinoamericanas alcancen un beneficio de 400 millones de dólares (similar al pronóstico anterior y una mejora respecto a los 300 millones de dólares que la región logró en 2011). América del Norte y América Latina son las únicas regiones que mejoran su rentabilidad respecto a 2011. La región sigue registrando un fuerte crecimiento del tráfico que refleja la demanda generada por los fuertes flujos comerciales de la

región, pero también el fuerte crecimiento de economías como México y Chile. Los recortes en la capacidad han contenido las pérdidas en el mercado doméstico brasileño, consiguiéndose un mayor equilibrio entre oferta y demanda. En el mercado internacional, las fusiones están también presentes, como la fusión LATAM.

**África:** El pronóstico para las aerolíneas africanas mejora también en 2012 respecto a los 100 millones de pérdidas del pronóstico anterior. Las aerolíneas de la región se están beneficiando del fuerte crecimiento de muchas economías africanas, impulsadas, en algunos casos, por la inversión y lazos comerciales con China, y en otros, por fuertes ingresos del petróleo. Sin embargo, existe mucha diferencia entre las distintas aerolíneas de la región. El factor promedio de ocupación es el más bajo de todas las regiones y las aerolíneas luchan por adaptar la capacidad a la demanda.

## **2013**

En una primera mirada a 2013, la IATA estima que el beneficio de la industria alcance los 7.500 millones de dólares debido a un crecimiento económico un poco más fuerte y un abaratamiento de los precios del petróleo. El pronóstico se presenta mejor que en 2012, pero con un margen de beneficio de tan solo un 1,1%, el retorno sobre el capital está muy por debajo al de otras industrias. Esta modesta mejora se justifica por un mejor pronóstico del PIB (2,5%) superior al de 2012 (2,1%). Esto impulsará la expansión en el mercado de pasajeros del 4,5% y del 2,4% en el de carga. A pesar del crecimiento de los mercados de carga por el fortalecimiento del comercio mundial (un 5,1% de crecimiento respecto al 3,4% pronosticado en 2012), el rendimiento en este sector registrará una caída del 1,5%. En el mercado de pasajeros el rendimiento sigue siendo plano. Un ligero abaratamiento de los precios del petróleo (105 dólares/barril) mejora también el pronóstico. La factura de combustible permanece en los 208.000 millones de dólares (igual que en 2012), incluso a pesar del crecimiento en el sector. Se espera que los ingresos aumenten 24.000 millones de dólares, hasta los 660.000 millones. A pesar del menor crecimiento respecto a los 39.000 millones de dólares pronosticados de 2011 a 2012, se espera una mayor rentabilidad debido a la estabilidad de los costes, especialmente, el combustible.

Las diferencias regionales seguirán patentes en 2013. Se espera que las líneas aéreas norteamericanas sigan mejorando su rentabilidad gracias a su ajustada gestión de la capacidad. Las aerolíneas de Asia-Pacífico registrarán una mejora en sus beneficios por un incremento de los volúmenes de carga (si no los rendimientos). Europa será la única región donde las aerolíneas estén en números rojos en 2013, aunque las pérdidas se recortarán como resultado de un crecimiento más lento de capacidad y una mejora de las condiciones comerciales globales en mercados de larga distancia.

**Más información:**

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

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 regular internacional.
- Puedes seguirnos en <http://twitter.com/iata2press> para mantenerte actualizado en la industria de la aviación.