



COMUNICADO

No: 10

La subida del precio del petróleo reduce los beneficios —Las diferencias regionales se acrecientan—

20 de marzo, 2012 (Ginebra) – La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) ha rebajado su previsión sobre el sector aéreo para 2012 a causa de la subida de los precios del petróleo. La IATA reduce así su previsión de beneficios para las aerolíneas hasta los 3.000 millones de dólares, con un margen de rentabilidad del 0,5%. Esta rebaja de 500 millones de dólares respecto a la anterior previsión del mes de diciembre se debe, principalmente, al aumento del precio medio del petróleo esperado, hasta los 115 dólares por barril (frente a los 99 dólares de la previsión anterior). Otros factores como (1) la prevención de un importante empeoramiento de la crisis de la eurozona, (2) la mejora de la economía de los EE.UU., (3) la estabilización del mercado de carga y (4) un aumento de la capacidad más lento de lo esperado, han generado un menor pesimismo.

"2012 seguirá siendo un año difícil para las compañías aéreas. La amenaza de un empeoramiento de la crisis de la eurozona ha sido reemplazada por otra similar —la subida de los precios del petróleo. El efecto negativo se ha empezado a sentir con una rebaja de los beneficios del sector hasta los 3.000 millones de dólares", declaró Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

Los resultados de las aerolíneas están estrechamente ligados al crecimiento del PIB mundial. Históricamente, un crecimiento del PIB mundial por debajo del 2,0% se traduce en una pérdida colectiva de todas las aerolíneas. "Con la actual previsión de crecimiento del PIB en un 2,0% y un endémico margen del 0,5%, no faltará mucho para ver al sector aéreo en números rojos en 2012", dijo Tyler..

IATA revisó al alza su previsión de beneficios para 2011 hasta los 7.900 millones de dólares (frente a los 6.900 millones de dólares de la previsión anterior). Esto es debido, principalmente, a un comportamiento mejor de lo esperado de las aerolíneas chinas.

Principales factores

Precio del petróleo: El principal factor de esta rebaja de los beneficios es la subida de los precios del petróleo. En diciembre de 2011, la previsión del precio del barril de Brent para 2012 se situaba en 99 dólares. En lo que va de año el precio medio alcanza casi los 120 dólares y la previsión anual consensuada se ha revisado en los 115 dólares (de los 99 dólares de la previsión anterior). Con esta subida, el combustible supondrá un 34% de los costes medios operacionales y la factura de combustible de las aerolíneas ascenderá a 213.000 millones de dólares. Las tensiones políticas en la región del Golfo aumentan el riesgo de que los precios del petróleo sigan subiendo aún más, lo que podría generar pérdidas en el sector (ver más adelante en este comunicado).

Utilización de activos: Se espera un crecimiento de la capacidad total —pasajeros y carga— del 3,2% en 2012 (según la programación actual), por debajo del 3,6% de crecimiento previsto en la demanda —a diferencia de la previsión de diciembre, que se esperaba un aumento de la capacidad (3,1%) superior a la demanda (2,9%). Tanto los factores de ocupación de pasajeros como la utilización de los aviones han igualado los niveles pre-crisis o, incluso, los han superado. En enero, el factor de ocupación de pasajeros

se situó en el 76,6% —más de 2 puntos porcentuales por encima de los niveles pre-crisis. El promedio de horas de vuelo de los aviones de pasajeros también está cerca de alcanzar las tasas máximas anteriores a la crisis. La utilización de activos en los mercados de carga es más difícil de determinar ya que alrededor del 40% de la capacidad de carga es transportada en la bodega de los aviones de pasajeros, en respuesta a diferentes exigencias del mercado. Los factores de carga en enero cayeron un 6% respecto al pico de 2010, y el promedio de horas de vuelo de los aviones de carga cayó un 11%.

Demanda de pasajeros: Se espera que la demanda de pasajeros crezca un 4,2% —0,2 puntos porcentuales por encima de la previsión de diciembre. En el mes de enero, el número de viajeros *premium* creció un 2,9% respecto al año anterior, y la clase económica, un 6,1%. Estos datos reflejan una mayor confianza empresarial y del consumidor en los EE.UU. y Asia-Pacífico.

Mercado de carga: El mercado de carga se estabilizó en niveles bajos en el cuarto trimestre de 2011. El aumento de los fletes marítimos y la caída del transporte aéreo se deben a la compra de materias primas por parte de las economías asiáticas y a la débil confianza del consumidor occidental respectivamente. Se espera que un menor pesimismo entre los gerentes de compra ayude a una recuperación moderada en el transporte aéreo durante el segundo semestre del año.

Rendimientos: En la anterior previsión del mes de diciembre no se esperaba ningún cambio en los rendimientos para 2012, tanto en el mercado de pasajeros como en el de carga. El coste más elevado del combustible, una gestión más estricta de la capacidad en el mercado de pasajeros y la estabilización del mercado de carga conducirán a una mejora del rendimiento de un 2,0% en ambos mercados en 2012.

Diferencias regionales

Todas las regiones verán caer beneficios en 2012 en comparación con 2011. Europa y África cerrarán el año con pérdidas.

- Las **aerolíneas europeas** se enfrentan a la peor situación respecto al resto de las regiones. Se mantiene la previsión del mes de diciembre con pérdidas netas de 600 millones de dólares y un margen EBIT del 0,3%. Si bien parece que se ha evitado el empeoramiento de la crisis de la eurozona, la profunda recesión que atraviesan muchas de las economías europeas seguirá debilitando el mercado de carga y de pasajeros. Por otro lado, el transporte aéreo se ha visto afectado por los impuestos y la repercusión del ETS de la UE.
- Se espera que las **aerolíneas norteamericanas** consigan un beneficio de 900 millones de dólares (frente a los 1.700 millones de dólares previstos anteriormente) con un margen EBIT del 2,0% —el más alto junto a la región de Asia-Pacífico. El elevado coste del combustible es el principal responsable de esta revisión a la baja, sin embargo, las aerolíneas de esta región serán las que experimenten una menor caída respecto al año pasado gracias a un ligero aumento en su capacidad.
- Las **aerolíneas de Asia-Pacífico** siguen comportándose bien. 2011 ha resultado mejor de lo esperado, especialmente para las aerolíneas chinas, y los beneficios para este año se revisan al alza hasta los 4.800 millones de dólares (frente a los 3.300 de la previsión anterior). En 2012, se esperan beneficios para las compañías aéreas de la región de 2.300 millones de dólares —el mayor beneficio absoluto y 200 millones de dólares más de lo previsto en el mes de diciembre. Los elevados costes del combustible reducirán a más de la mitad los beneficios pero las economías relativamente fuertes de la región continuarán generando un mayor crecimiento del transporte de pasajeros y carga que el resto de las regiones.
- Las **aerolíneas de Oriente Medio** obtendrán mayores beneficios —500 millones de dólares frente a los 300 millones de la anterior previsión. El comportamiento económico en 2011 ha sido mejor de lo esperado, y se prevén beneficios de 1.000 millones de dólares (frente a los 400 millones de dólares previstos anteriormente). En el segmento de pasajeros, los factores de carga han mejorado gracias a una reducción de la capacidad, y el mercado de larga distancia ha sido relativamente fuerte.

- La previsión para **las aerolíneas latinoamericanas** se mantiene en los 100 millones de dólares de beneficio. Se verán diferencias dentro de la región, pero la intensa competencia en algunos mercados importantes y la desaceleración económica dificultarán la recuperación del elevado precio del combustible.
- Sin cambios sobre la previsión anterior, se espera que las **compañías africanas** pierdan 100 millones de dólares. El fuerte crecimiento de algunas economías de la región genera una creciente demanda del transporte aéreo. Sin embargo, los factores medios de ocupación, tanto de carga como de pasajeros, son muy bajos y dificultan la recuperación del elevado coste del combustible.

Fuerte escalada del precio del petróleo

Varios analistas apuntan a una escalada en la crisis en Irán que amenaza con el cierre del Estrecho de Ormuz, una ruta vital para el suministro de petróleo, que podría disparar el precio del petróleo hasta los 150 dólares el barril de Brent hacia mitad de año, situándose el precio medio anual en 135 dólares/barril. En medio de este escenario, el crecimiento del PIB mundial podría caer al 1,7%, provocando pérdidas en el sector por más de 5.000 mil millones de dólares.

"Si bien hemos visto algunas mejoras en las perspectivas económicas, cualquier aumento significativo en el precio del combustible convertiría las débiles ganancias en pérdidas", señaló Tyler.

Un enfoque más estratégico de los gobiernos en el contexto internacional

IATA instó a los gobiernos a adoptar un enfoque más estratégico en la industria de la aviación.

"Las aerolíneas sufren el impacto de muchas fuerzas que escapan a su control. La actual previsión demuestra lo rápido que puede cambiar la situación. Hace cuatro meses, la mayor preocupación era un desastre financiero europeo; hoy, el rápido aumento de los precios del petróleo. Agilidad y eficiencia son esenciales para mantener la competitividad y la capacidad de gestión ante cambios tan bruscos", dijo Tyler.

Para sobrevivir en los tiempos difíciles y salvar la competitividad, las líneas aéreas mejoraron la productividad laboral en un 67%, aumentaron la eficiencia del consumo de combustible en un 23%, y redujeron los costes de ventas y distribución en un 21% (en primera década de 2000 hasta 2010). A pesar de estas medidas, el mayor margen colectivo conseguido fue del 2,9% (entre 2007 y 2010), incapaz de cubrir el coste del capital.

"Una industria sostenible de la aviación puede aportar mucho más a la economía global. Pero las consecuencias no deseadas de muchas de las políticas adoptadas por los gobiernos han contribuido a mantener la industria en el filo de la navaja. La aplicación de impuestos excesivos en muchos mercados es una medida con poca visión de futuro que frena la capacidad de la aviación para impulsar la economía mundial. La aplicación de una regulación sin un claro análisis coste-beneficio a menudo gana puntos en la política en detrimento de la eficiencia del sector, lejos de resolver los problemas que pretende abordar. No impulsar proyectos importantes para la modernización de infraestructuras, como NextGen y el Cielo Único Europeo, reduce la eficacia de los miles de millones de dólares que las compañías aéreas invierten en aviones más eficientes", dijo Tyler.

"En la actual situación, es más necesario que nunca que los gobiernos adopten un enfoque más estratégico con políticas que fomenten la competitividad y contribuyan a generar grandes beneficios económicos. Gobiernos de Asia y Oriente Medio ya lo han puesto en marcha y están demostrando los resultados. Europa, India, EE.UU. y muchos otros deberían tomar nota", dijo Tyler.

Más información:

Anthony Concil
Director Corporate Communications
Tel: +41 22 770 2967
Email: corpcomms@iata.org

Notas para los Editores:

- IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 240 líneas aéreas, que suponen el 84% de tráfico aéreo internacional.
- Las previsiones del PIB se realizan utilizando los tipos de cambio del mercado. Las previsiones de PIB mundial a tipos de cambio basados en la paridad del poder adquisitivo son hasta 1 punto porcentual superiores a aquellas a tipos de cambio del mercado.
- Puedes seguirnos en <http://twitter.com/iata2press> para mantenerte actualizado en la industria de la aviación.