



COMUNICADO

No: 52

Crecen los beneficios en 2013, aunque a un ritmo más lento -Sigue la tendencia positiva en 2014-

23 de septiembre, 2013 (Montreal) – La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) ha rebajado su previsión de beneficios para 2013 hasta los 11.700 millones de dólares sobre unos ingresos de 708.000 millones dólares. El comportamiento de las aerolíneas siguió mejorando en el segundo trimestre, aunque a un ritmo más lento que en la anterior previsión de junio (12.700 millones dólares). La nueva estimación es el resultado del impacto en la demanda de la subida de los precios del petróleo asociada a la crisis de Siria y el débil crecimiento en varios mercados emergentes clave.

El resultado en 2013 es significativamente mejor que en 2012 (7.400 millones de dólares de beneficio neto). La tendencia positiva se espera que continúe hasta 2014, con un beneficio neto de 16.400 millones de dólares, que convertiría a 2014 en el segundo año más fuerte de este siglo tras el récord en 2010 con 19.200 millones de dólares de beneficio.

"En general, la situación es muy positiva. La rentabilidad continúa mejorando. Pero nos encontramos algunos obstáculos en el camino. El crecimiento en el sector de carga no se ha materializado. Los mercados emergentes se han ralentizado. Y la subida del precio del petróleo ha tenido un efecto moderador. Vemos un final de año más optimista. Y 2014 duplica con creces los beneficios respecto a 2012", dijo Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

El desempeño de las aerolíneas sigue siendo fuerte. Este año, se estima el mismo margen de explotación (3,2%) que en 2006, incluso a pesar del aumento del 54% en el precio del combustible para la aviación. La industria está siendo capaz de absorber este enorme aumento de los costes gracias a los cambios estructurales (a través de la consolidación y joint ventures), el incremento de la comercialización de servicios complementarios y una menor entrada de operadores nuevo debido unos mercados financieros más estrictos. Por otra parte, se prevé un año relativamente bueno, incluso con un crecimiento económico mundial del 2,0%. Anteriormente, se consideraba que por debajo de un crecimiento del 2,0% del producto interior bruto (PIB) las aerolíneas registraban pérdidas.

Factores clave de la previsión para 2013

Crecimiento económico: Los beneficios de las aerolíneas suelen ir en concordancia con la tendencia económica global. Estamos esperando la aceleración económica desde que la confianza empresarial tocara fondo a finales de 2012. Pero eso aún no ha ocurrido. Se prevé un crecimiento del PIB del 2,0% en 2013, ligeramente inferior al 2,2% registrado en 2012. En medio de esta tendencia global, hemos visto una mejora en los mercados desarrollados (especialmente EE.UU.) y la desaceleración del crecimiento en algunos mercados emergentes (India, Brasil y, en cierta medida, China).

Combustible: Se espera que el crudo de Brent alcance un precio medio de 109 dólares/barril en 2013. A pesar de superar en un 1,0 dólar la anterior previsión, los precios del combustible para la aviación se están suavizando ligeramente. Estimamos que éste alcance los 126,4 dólares/barril (1,0 dólar por debajo de lo esperado). Se prevé un impacto neto neutro en la cuenta general de combustible, estimada en 213.000 millones de dólares —el 31% de los costes totales—. La crisis siria y la subida de los precios del petróleo moderan la demanda.

Pasajeros: La previsión del crecimiento de pasajeros se mantiene fuerte en el 5,0%, aunque ligeramente por debajo del 5,3% del pronóstico anterior, y por debajo del 5,3% registrado en 2012. El número de pasajeros crecerá hasta los 3.120 millones —la primera vez que se alcanzan los 3.000 millones—. Los rendimientos serán planos (por debajo del 0,3% de la previsión anterior). Sin embargo, debemos considerar un factor de ocupación que se encuentra en máximos históricos (80,2%) y un rendimiento en EE.UU. por encima de los niveles antes de la recesión.

Carga: Los mercados de carga siguen de capa caída. Se espera un crecimiento del 0,9% (por debajo del 1,5% de la anterior previsión). El margen de las aerolíneas para ajustar la capacidad de carga a la demanda está sujeto al aumento natural de la capacidad disponible en bodega en función de la demanda de pasajeros. Como resultado de este desajuste, se espera una caída del 4,9% en el rendimiento de este sector (muy por debajo del 2,0% estimado con anterioridad). Se rebaja la estimación de los ingresos del transporte de carga en 8.000 millones de dólares hasta los 59.000 millones desde su máximo en 2011, mientras que los ingresos por el tráfico de pasajeros crecen 68.000 millones de dólares hasta los 565.000 millones.

Diferencias regionales en 2013

Norteamérica: Las aerolíneas norteamericanas lideran la previsión con unos beneficios estimados de 4.900 millones de dólares, frente a los 4.400 millones de dólares de la anterior previsión, duplicando con creces los 2.300 millones de dólares en 2012, y un margen EBIT (ganancias antes de intereses e impuestos) del 4,3%. La mejora del panorama económico global y el impacto positivo de la nueva estructuración del sector impulsan la rentabilidad. La consolidación y las *joint ventures* internacionales en los principales mercados están mejorando las ganancias en eficiencia. Los consumidores se benefician tanto de una mayor oferta de destinos como de una mejora en la calidad de los servicios gracias a las inversiones. Se espera un modesto crecimiento de la demanda de pasajeros (2,0%), el peor de todas las regiones, aunque superior al incremento de la capacidad (1,6%). Aumenta la preocupación por la

tendencia hacia una regulación más onerosa en EE.UU. y las objeciones sin fundamento del Departamento de Justicia hacia la consolidación.

Europa: Las aerolíneas europeas registrarán un beneficio de 1.700 millones de dólares (por encima de los 1.600 millones de la anterior previsión), una mejora respecto a los 400 millones de dólares de beneficio registrados en 2012, pero con un margen EBIT de tan solo un 1,3%, el más débil de todas las regiones y muy por debajo de la media del sector (3,2%). La lenta mejora experimentada se debe, principalmente, a los mercados de larga distancia y la estabilización económica en la eurozona. Los beneficios no se reparten de forma uniforme. A nivel geográfico, Alemania y Reino Unido tienen un desempeño más sólido. En cuanto al tamaño de red de rutas que operan y sus frecuencias, las aerolíneas y los grupos más grandes, con un mercado sólido de larga distancia, se comportan mejor que las pequeñas aerolíneas, que dependen, mayoritariamente, de los viajes intraeuropeos. En general, se prevé un crecimiento del 4,0% en el sector de pasajeros, con tan solo un incremento del 2,8% en la capacidad.

Asia-Pacífico: Se reduce el beneficio estimado en 1.500 millones de dólares hasta los 3.100 millones, debido, en gran parte, a la desaceleración de las economías emergentes de la región. Las aerolíneas de Asia-Pacífico son los principales actores en los mercados globales de carga y los más afectados por su comportamiento plano. El fortalecimiento del mercado doméstico chino ha compensado, en parte, el debilitamiento del mercado internacional. Las aerolíneas japonesas registran también, un impulso gracias a la expansión monetaria, tipos de cambio más favorables y el impacto de la reestructuración del sector. Se prevé un robusto crecimiento de la demanda de pasajeros del 6,6%, que será superado por un aumento del 6,9% en la capacidad.

Latinoamérica: Se mantiene la previsión para las aerolíneas latinoamericanas en 600 millones de dólares. La reestructuración del sector y una estricta gestión de la capacidad están compensando el impacto de la debilidad económica en Brasil. Sigue creciendo el mercado de larga distancia entre América del Norte y América del Sur. Las nuevas rutas hacia África y Asia (especialmente en el transporte de carga) generan optimismo, aunque eclipsado, de alguna manera, por la desaceleración cíclica en muchas economías emergentes. El crecimiento previsto del 6,0% en la demanda de pasajeros supera la expansión de la capacidad (5,3%).

Oriente Medio: Se espera que las aerolíneas de Oriente Medio alcancen un beneficio de 1.600 millones de dólares, ligeramente por delante de los 1.500 millones del anterior pronóstico. Los eficientes *hubs* de la región siguen registrando un fuerte desempeño en el mercado de larga distancia. El impacto negativo de la crisis siria se ha reducido. Se prevé un crecimiento de la demanda de pasajeros del 10,5%, el mayor de todas las regiones, aunque superado por la capacidad (11,3%)

África: Las aerolíneas de esta región registrarán pérdidas de 100 millones de dólares (frente a los 100 millones de dólares de beneficio de la previsión anterior). Los mercados de larga distancia se enfrentan a una dura competencia, mientras que el desarrollo del mercado intra-africano sigue limitado por un entorno regulatorio restrictivo. Aunque las economías africanas están entre las economías de más rápido crecimiento del mundo, las aerolíneas de la región se

enfrentan a importantes obstáculos, como los altos costes, impuestos onerosos, la interferencia de los gobiernos, flotas ineficientes, y una deficiente infraestructura. Se espera un fuerte crecimiento de la demanda del 7,8%, por delante de la expansión de la capacidad (5,5%).

La previsión para 2014

La previsión crece de forma significativa en 2014, con unos beneficios de 16.400 millones de dólares sobre unos ingresos totales de 743.000 millones de dólares. El aumento de la confianza empresarial y del consumidor podría señalar un repunte de la economía global (crecimiento previsto del PIB del 2,7%), que repercutiría directamente en la rentabilidad de las aerolíneas. Se espera una caída de los precios del petróleo en 105 dólares/barril de Brent (frente a los 109 dólares previstos para este año) debido a la reducción de las tensiones geopolíticas y una mejora de la previsión energética de EE.UU. Las fuerzas del mercado provocarán una caída estimada por debajo de los 100 dólares. Pero el cartel de la OPEP impide la efectividad de los beneficios asociados a unas mejores expectativas de suministro. Por otra parte, se prevé que la mejora de las estructuras del mercado en varias regiones continúe impulsando el rendimiento y las ventajas para el consumidor.

Se estima un crecimiento de pasajeros ligeramente más robusto (5,8%) y una mejora significativa de la demanda de carga (3,7%). Sin embargo, el rendimiento seguirá cayendo en ambos sectores, pasajeros y carga, (0,5% y 2,1% respectivamente).

Todas las regiones experimentarán una mejora de la rentabilidad, pero se mantendrán las diferencias en el comportamiento.

- 2014 será especialmente fuerte en Norteamérica (6.300 millones de dólares de beneficio neto, el más fuerte de la industria) en un entorno de mejora económica. El rendimiento mejorará gracias a una estricta gestión de la capacidad, a diferencia de la tendencia global.
- En Europa, las aerolíneas casi doblarán sus beneficios hasta los 3.100 millones de dólares (aunque con un margen EBIT del 1,9%, superando, sólo, a las aerolíneas africanas)
- Asia-Pacífico experimentará una modesta mejora de los beneficios hasta los 3.600 millones de dólares, principalmente por la mejora en el sector de carga, el crecimiento del mercado doméstico chino y los beneficios de la reestructuración en Japón.
- Las aerolíneas de Oriente Medio registrarán un beneficio estimado de 2.100 millones de dólares (su máximo histórico).
- En Latinoamérica, las aerolíneas registrarán un incremento del beneficio hasta los 1.100 millones de dólares.
- Las aerolíneas africanas esperan, también, conseguir 100 millones de dólares de beneficio.

A pesar de la significativa mejora de la previsión para 2014, un beneficio de 16.400 millones de dólares implica un retorno del capital invertido de sólo un 5,2%, muy por debajo del coste medio ponderado del capital del sector, que se mueve entre el 7% y el 8%.

"Las aerolíneas están demostrando que pueden ser rentables en condiciones adversas. La eficiencia se está generando a través de innumerables acciones —consolidación, *joint ventures*, mejoras operacionales, desarrollo de nuevos mercados, innovación de productos y mucho más—. Cuando las fuerzas del mercado actúan, obtenemos resultados que fortalecen la industria y benefician a los consumidores. En pocas palabras, unas aerolíneas más fuertes pueden invertir más en la mejora de la conectividad e innovación de los servicios. Si los responsables políticos lo contemplaran en el análisis costo-beneficio en el desarrollo de normativas, tendríamos una industria mucho más saludable que generaría beneficios económicos aún más amplios", dijo Tyler.

El equilibrio entre ganancia y pérdida sigue siendo delicado, a pesar de la mejora de la previsión para 2014. "Una ganancia de 16.400 millones de dólares que genera el transporte de unos 3.300 millones de pasajeros significa que las aerolíneas ingresan un promedio de 5 dólares por pasajero. Este simple cálculo demuestra que el más mínimo cambio en el sistema —un nuevo impuesto o un aumento de cualquier otro coste, por ejemplo— podría cambiar el pronóstico de forma significativa", dijo Tyler.

- IATA -

Más información:

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: 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.