



COMUNICADO

No: 31

Beneficios sólidos, pese a costes elevados

4 de junio, 2018 (Sídney) — La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) ha publicado su pronóstico para la industria de aerolíneas para el año en curso y revisa a la baja sus beneficios, que caen hasta los 33.800 millones de dólares (4,1% de margen neto) en 2018. A pesar del fuerte desempeño, el dato de beneficios cae respecto a los 38.400 millones de dólares pronosticados en diciembre de 2017, por culpa de la subida de los costes, principalmente combustible y salarios. Se espera además una subida de los tipos de interés.

En 2017 las aerolíneas ganaron la cifra récord de 38.000 millones de dólares (frente a 34.500 millones de dólares de la previsión anterior). No obstante, el dato está distorsionado por factores contables como el pago único de créditos fiscales, que aumentó los beneficios de 2017.

A nivel operativo, aunque permanece el impacto positivo en los beneficios de algunos factores que ya no están presentes, el ritmo se viene desacelerando desde principios de 2016 como resultado de la subida continua de los costes.

“En 2018 el beneficio será sólido, a pesar de la subida de los costes. Los pilares financieros de la industria son fuertes, tras nueve años arrojando resultados positivos, desde 2010. Y el retorno sobre el capital invertido supera al coste del capital por cuarto año consecutivo. Por fin, los beneficios se normalizan en el sector de aerolíneas y estas están mejor situadas para financiar el crecimiento, crear empleo, fortalecer los balances y recompensar a nuestros inversores”, dijo Alexandre de Juniac, consejero delegado de la IATA.

En 2018, se espera que el retorno de la inversión se sitúe en el 8,5% (por debajo del 9% en 2017). El dato se mantiene por delante del promedio del coste del capital, que sube al 7,7% gracias al aumento de la rentabilidad de los bonos (7,1% en 2017). Esto es fundamental a la hora de atraer la inversión necesaria para financiar la expansión de flota y los servicios de la industria.

Principales factores de la previsión

Costes:

- Las presiones inflacionarias comienzan a emerger al final del ciclo económico. Las aerolíneas se enfrentan a presiones significativas derivadas del aumento en los costes del combustible y laborales, principalmente.
- El precio promedio del barril de Brent se estima en 70 dólares, por encima de los 54,9 dólares/barril en 2017 (+ 27,5%) y nuestro pronóstico anterior (60 dólares/barril). Se espera una subida de los precios del combustible para la aviación hasta los 84 dólares/barril (+ 25,9%). Los costes de combustible representarán el 24,2% de los costes operativos totales (frente al 21,4% en 2017).
- Los costes unitarios totales aumentan un 5,2% este año, tras la subida del 1,2% en 2017; una aceleración significativa.

Rentabilidad:

- La continua expansión de la demanda de pasajeros y carga muy por encima de la tendencia y unos precios más positivos compensan en parte la aceleración de los costes.
- Los ingresos totales aumentan a 834.000 millones de dólares en la nueva previsión, un 10,7% más respecto a los 754.000 millones de dólares en 2017.
- Los ingresos unitarios aumentan un 4,2% en 2018, por debajo del 5,2% de aumento previsto para los costes unitarios, lo que provoca una caída del margen de beneficio.

Demanda:

- **Demanda de pasajeros.** Se prevé una expansión del 7,0% en 2018. La previsión cae respecto al 8,1% registrado en 2017, aunque se mantiene por delante del 5,5% promedio de 20 años, por sexto año consecutivo. La fortaleza del panorama económico y el aumento de pares de ciudades servidas directamente son los principales factores de este mejor desempeño. Se espera que la capacidad crezca alrededor de un 6,7% (sin variaciones respecto a 2017). El factor de ocupación sube al 81,7%, ligeramente superior al 81,5% registrado en 2017. El número total de pasajeros se estima en 4.360 millones (un 6,5% más respecto a los 4.100 millones que viajaron en 2017). El rendimiento en el sector de pasajeros crece un 3,2% en 2018, tras la caída del 0,8% en 2017. Es la primera vez, desde 2011, que los rendimientos deberán fortalecerse para hacer frente a la subida del 5,2% de los costes unitarios.
- **Demanda de carga aérea.** El sector de carga aérea se benefició el año pasado de una súbita mejora de la economía global. La necesidad urgente de reabastecimiento se tradujo en un fuerte crecimiento del transporte aéreo de carga en 2017. Ahora que el ciclo de reabastecimiento ha llegado a su fin, se espera que la demanda de carga crezca un 4,0%, por debajo del 9,7% registrado en 2017. No obstante, la previsión para 2018 se mantiene en la tasa de crecimiento a 20 años. Se espera que el sector transporte 63,6 millones de toneladas (frente a 61,5 en 2017). Las compras online, los productos farmacéuticos y los servicios *premium* impulsan este crecimiento. El rendimiento del sector crece un 5,1% (frente al 8,1% en 2017).

Flujo de caja:

- La entrega de más de 1.900 aeronaves en 2018 (frente a 1.722 en 2017), aumenta considerablemente el gasto en inversión en 2018.
- El flujo de caja se reduce alrededor de 4.000 millones de dólares, debido a la aceleración de los costes y el aumento de la inversión. Ratios clave, como la deuda neta de los arrendamientos operativos o el EBITDA, han mejorado significativamente desde 2014. Se espera que una mayor reducción de la deuda sea suficiente para estabilizar estos ratios en 2018.

Factores de riesgo:

- La creciente incertidumbre sobre la evolución del panorama mundial puede afectar al pronóstico de la industria, como el avance de fuerzas políticas que impulsan una agenda proteccionista, la retirada de Estados Unidos del acuerdo nuclear con Irán, las dudas sobre el impacto del Brexit, las numerosas negociaciones comerciales en curso o los continuos conflictos geopolíticos.

"La aviación genera prosperidad y enriquece el espíritu humano. Y el mensaje que se deriva de esto es que el mundo está mejor cuando las fronteras están abiertas a las personas y al comercio. Por eso dirigimos nuestros esfuerzos en preparar a la aviación para que sea un catalizador aún más fuerte para una globalización cada vez más incluyente", dijo de Juniac.

Análisis regional

- En **Norteamérica** las ganancias netas alcanzarán los 15.000 millones de dólares (frente a 18.400 millones de dólares en 2017), que representan el 44% de las ganancias globales (por debajo del 60% en 2015). Se espera una ganancia promedio por pasajero de 15,67 dólares. La región continúa generando los márgenes, rendimientos de capital y ganancias en dólares más altos. Sin embargo, el aumento de los costes desde el máximo de 2015 empuja los márgenes a la baja.
- Las aerolíneas **europas** se mueven tras los pasos de Norteamérica (algunas aerolíneas ya están viendo el mismo desempeño). Las aerolíneas de la región generarán el segundo mayor beneficio neto después de impuestos de 8.600 millones de dólares en 2018 (por encima de los 8.100 millones de dólares en 2017) y un beneficio por pasajero de 7,58 dólares (7,53 dólares en 2017). La amplia cobertura de los operadores europeos mejora el rendimiento al retrasar el impacto del aumento de los precios del combustible (a diferencia de las aerolíneas norteamericanas, con posiciones de cobertura más bajas). La diferencia en la rentabilidad respecto a los operadores norteamericanos se debe principalmente a unos factores de ocupación más altos que en Norteamérica, debido a la fragmentación de la industria y los mayores costes regulatorios en Europa.
- Las aerolíneas de **Asia-Pacífico** se beneficiaron del fuerte crecimiento en los ingresos en el sector carga el año pasado, por su posición líder de fabricante mundial. En 2017, la región ocupó el segundo lugar, con una ganancia de 10.100 millones de dólares. Este año, la región se queda por detrás de Europa, con unas ganancias netas después de impuestos de 8.200 millones de dólares. El fin del ciclo de reabastecimiento de inventarios ha desacelerado los volúmenes comerciales, particularmente en relación con los viajes. Por pasajero, las aerolíneas generaron una ganancia de 5,10 dólares (6,82 dólares en 2017). La región es en la actualidad el mayor mercado de carga aérea y pasajeros, con una cuota de mercado del 37% y 33%, respectivamente.
- Las aerolíneas **latinoamericanas** han logrado una fuerte recuperación financiera. Se espera una ganancia neta de 900 millones de dólares (frente a 500 millones de dólares en 2017). Por pasajero, las aerolíneas ganan 2,95 dólares (1,57 dólares en 2017). El panorama cambia positivamente respecto de la pérdida de 1.600 millones de dólares en 2015, tras la caída de los precios de productos básicos en las economías de la región. La reestructuración, el fortalecimiento de los precios de productos básicos y la recuperación económica en Brasil contribuyen a esta mejora. Algunas economías de la región aún presentan problemas y las aerolíneas siguen enfrentándose a infraestructuras deficientes, regulaciones onerosas y costes elevados.
- **Oriente Medio** se recupera, aunque a un ritmo más moderado que Latinoamérica. El aumento de los precios del petróleo mejora los ingresos y la situación de las economías basadas en el petróleo. También han mejorado las relaciones políticas concernientes al transporte aéreo con Estados Unidos. Sin embargo, las aerolíneas del Golfo han reducido sustancialmente el crecimiento. La previsión sitúa las ganancias netas en 1.300 millones de dólares en 2018 (por encima de los 1.000 millones de dólares en 2017). Por pasajero, se estima una ganancia de 5,89 dólares (4,81 dólares en 2017).
- En **África** sigue la mejora lenta de la rentabilidad de las aerolíneas desde el mínimo en 2014 (900 millones de dólares de pérdida). Las pérdidas continúan en los 100 millones de dólares sin variación respecto a 2017, tras una reducción de las pérdidas gracias al aumento del tráfico —particularmente en el sector de carga hacia Asia—, que superó a la capacidad y elevó los factores de ocupación. La pérdida neta por pasajero mejora a 1,55 dólares (1,66 dólares en 2017).

Demanda de pasajeros por región

	Demanda		Capacidad		Factor de ocupación	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018

Norteamérica	3,9%	4,0%	3,8%	4,4%	83,6%	83,2%
Europa	9,1%	7,0%	6,7%	7,3%	83,9%	83,7%
Asia Pacífico	10,9%	9,5%	9,1%	8,8%	81,0%	81,5%
Latinoamérica	7,4%	6,5%	5,5%	6,0%	81,8%	82,2%
Oriente Medio	6,8%	5,9%	6,7%	4,0%	75,1%	76,5%
África	7,0%	4,5%	3,5%	4,3%	83,6%	83,2%

El negocio de la libertad

“Los 4.100 millones de pasajeros que volaron en 2017 demostraron el deseo humano de explorar, conectarse, aprender y cooperar a través de grandes distancias. Y los más de 60 millones de toneladas de carga transportadas por aire representaron un tercio del valor de los bienes comerciales a nivel mundial. Todos los días, bienes, personas, inversiones e ideas se conectan mediante la red de la aviación. Y esto genera 63 millones de empleos y mejora la calidad de vida de toda la humanidad”, dijo de Juniac.

Algunos indicadores destacados de la fuerza de la conectividad aérea global:

- Se espera que la tarifa aérea promedio de ida y vuelta (antes de recargos e impuestos) sea de 380 dólares (dólar en 2018), un 59% inferior a los niveles de 1998, tras el ajuste por inflación.
- Se espera que las tarifas promedio de la carga aérea en 2018 sean de 1,80 dólares/kg (dólar en 2018), lo que representa una disminución del 63% respecto a niveles de 1998.
- Se pronostica un aumento de rutas servidas por la aviación (más de 58.000 en 2018, frente a 52.000 en 2014).
- Se espera que el gasto mundial en turismo facilitado por el transporte aéreo crezca un 10,4% en 2018, hasta los 794.000 millones de dólares.
- Las aerolíneas recibirán más de 1.900 aviones nuevos en 2018, muchos de los cuales reemplazarán aviones más viejos y menos eficientes en consumo de combustible. Esto expandirá la flota global de aviones comerciales en un 4,2%, hasta los 29.600 aviones.

[Informe completo de la previsión económica de la industria de aerolíneas](#)

- IATA -

Más información:

Corporate Communications (Sídney)

Tel: +61292157380

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los editores:

Revisiones de datos significativas: esta previsión incorpora algunas revisiones significativas de los datos históricos. Algunos datos se han fortalecido con la incorporación de nuevas fuentes de datos. Los cambios en los ingresos, costes y volúmenes significan que los costes unitarios, los ingresos unitarios, el rendimiento y, por lo tanto, los valores históricos de los factores de ocupación han cambiado, tanto a nivel mundial como regional. No obstante, la mayoría de estos cambios se han producido solo a nivel cuantitativo; las tendencias se mantienen igual.

- La 74ª Asamblea General Anual de la IATA y la Cumbre del Transporte Aéreo reúne a más de 1.000 líderes de la industria y de los medios de comunicación en Sídney, Australia, del 3 al 5 de junio. Visita la [Sala de prensa de la AGM](#) y descarga las últimas

noticias y contenido multimedia; y sigue todos los debates de la AGM en [#IATAAGM](#)

- La IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 290 líneas aéreas, que constituyen el 82% del tráfico aéreo internacional.
- Encuentra toda la información actualizada en <http://twitter.com/iata2press>