



COMUNICADO

No: 30

La industria aérea sigue generando beneficios –Aumenta el coste de combustible, laboral y de mantenimiento–

5 de junio, 2017 (Cancún) – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) ha revisado al alza la previsión de beneficios de la industria de transporte aéreo para 2017. Se espera que las aerolíneas alcancen los 31.400 millones de dólares de beneficios (frente a 29.800 millones de dólares de la previsión anterior) sobre unos ingresos de 743.000 millones de dólares (por encima de los 736.000 millones de dólares del último pronóstico).

"Se presenta otro año excelente para la industria aérea. La demanda, tanto de carga como de pasajeros, supera las expectativas. Pero el aumento de los ingresos viene acompañado de un aumento del coste de combustible, laboral y de mantenimiento. Y aunque las aerolíneas siguen arrojando resultados positivos y ganancias sobre la inversión, la rentabilidad cae este año respecto al ejercicio anterior", dijo Alexandre de Juniac, consejero delegado de la IATA.

En 2017 el beneficio neto por pasajero se sitúa en 7,69 dólares (inferior a 9,13 dólares en 2016 y 10,08 dólares en 2015). El margen de beneficio neto es del 4,2% (frente a 4,9% en 2016).

"Son tiempos de cambio para la industria de aerolíneas. Por tercer año consecutivo esperamos retornos superiores a la inversión. Sin embargo, un beneficio de 7,69 dólares por pasajero no deja mucho margen de maniobra. Las aerolíneas deben estar preparadas para afrontar cualquier aumento de sus costes, como impuestos, mano de obra o infraestructura", señaló De Juniac.

Si bien el desempeño general de la industria es fuerte, siguen existiendo importantes variaciones regionales. Aproximadamente la mitad de las ganancias de la industria se generan en Norteamérica (15.400 millones de dólares). Los transportistas de Europa y Asia-Pacífico aportarán respectivamente 7.400 millones de dólares al beneficio total de la industria; las aerolíneas de Latinoamérica, 800 millones de dólares y Oriente Medio, 400 millones de dólares. Se espera que las aerolíneas africanas reporten una pérdida de 100 millones de dólares.

Principales factores de la previsión

Un entorno de la demanda sólido: El entorno de la demanda se fortalece respecto a la previsión anterior. La expectativa de crecimiento del PIB en 2017 se sitúa en el 2,9%. Si se cumple el pronóstico, 2017 será el mejor año para la industria desde 2011.

- Se espera que la **demandas de pasajeros** aumente un 7,4% en 2017, la misma tasa de crecimiento que en 2016. La nueva previsión eleva la demanda 2,3 puntos porcentuales, lo que se traduce en 275 millones de pasajeros más respecto a 2016 y un total de 4.100 millones de pasajeros para este año –un crecimiento interanual récord en términos absolutos.

El aumento esperado de la demanda supera al crecimiento previsto de la capacidad, un dato importante para el desempeño financiero de la industria. Como resultado, se espera que el factor de ocupación de pasajeros se sitúe en el 80,6% (ligeramente por delante del 80,3% de 2016) y que suban los ingresos unitarios.

- La **demanda de carga** aumenta un 7,5% en 2017, más del doble que en 2016 (3,6%) y 4,0 puntos porcentuales por encima de la previsión anterior. El pronóstico para la carga total transportada alcanza los 58,2 millones de toneladas, 2,5 millones de toneladas más respecto a lo previsto anteriormente y 3,9 millones de toneladas más que en 2016.

La demanda de carga aérea tiende a crecer al inicio de una recuperación económica con la urgencia de reponer existencias –como estamos viendo–. El auge del comercio minorista, como las compras online y los productos farmacéuticos, contribuyen también al crecimiento de los volúmenes de carga aérea.

Costes

El aumento del coste del combustible, laboral y de mantenimiento se aceleraron en el primer trimestre. Se espera que los gastos generales de la industria aumenten a 687.000 millones de dólares (44.000 millones de dólares más que en 2016). Los ingresos de la industria previstos alcanzan los 743.000 millones de dólares (38.000 millones más que 2016).

- El abaratamiento del **combustible** en 2016 fue el responsable de la mayor parte de la caída (8%) de los costes unitarios de las aerolíneas en 2016, que vuelven a subir por el impacto de las coberturas de combustible y el incremento de los precios al contado. Algunas regiones todavía podrán disfrutar de cierto beneficio de las coberturas, pero no será suficiente para compensar el aumento de otros costes operativos. Se prevé una factura total de combustible de 129.000 millones de dólares, ligeramente por debajo de 2016 (133.000 millones de dólares), que representa el 18,8% de los costes totales de la industria. El precio promedio del barril de Brent se estima en 54,0 dólares (frente a 44,6 dólares en 2016, pero cercano a niveles actuales). El dato refleja un amplio equilibrio entre los recortes de la oferta de la OPEP y el incremento en EE. UU. del suministro de productores de petróleo de esquisto, que conducirá a un precio medio del combustible para la aviación de 64,0 dólares/barril para este año.
- Además del impacto del precio del combustible y de las coberturas en los costes, estos aumentan también este año por el **coste laboral** y el **coste de mantenimiento**. Estos costes ejercen una importante presión sobre el desempeño financiero de la industria. El año pasado, la productividad de la industria compensó el incremento de los costes laborales. Sin embargo, este año esperamos que el coste laboral unitario crezca cerca del 3%, siguiendo la tendencia del primer trimestre.

Rentabilidad

Se espera que la rentabilidad descienda a niveles de 2016. Hay signos de estabilización en la primera mitad del año, con una ligera mejoría hacia final de año gracias a una mejor utilización de la capacidad y la necesidad de responder al aumento de los costes unitarios.

- La rentabilidad del sector de pasajeros cae un 2,0% en 2017, el menor descenso en los últimos años (-8,8% en 2016, -11,9% en 2015, -5,5% en 2014, -3,9% en 2013).

- La rentabilidad del sector de carga desciende un 1,0% en 2017; también la menor desaceleración de los últimos años (-12,5% en 2016, -17,4% en 2015, -2,0% en 2014, -4,9% en 2013).

Análisis Regional

- **Norteamérica:** Se prevé un beneficio neto de 15.400 millones de dólares (ligeramente inferior a los 16.500 millones de dólares en 2016), lo que equivale a 16,32 dólares por pasajero. La nueva previsión eleva la demanda de pasajeros un 4,0%, ligeramente por debajo del crecimiento de la capacidad (4,4%).

Las aerolíneas norteamericanas son las principales impulsoras de la rentabilidad de la industria. Cerca de la mitad del beneficio global colectivo procede de esta región. La reestructuración de la industria, una economía relativamente sólida y un dólar fuerte son los principales factores de este desempeño. Pero los transportistas de la región también enfrentan desafíos. Una cobertura de combustible muy limitada proporciona beneficios rápidos ante precios bajos del combustible; pero con precios más altos, el margen es muy pequeño. Por su parte, el mercado laboral presiona las ganancias elevando los salarios. Sin embargo, la rentabilidad se mantiene en niveles récord, aunque ligeramente por debajo de 2016.

- **Asia-Pacífico:** Se espera que las aerolíneas de esta región alcancen un beneficio neto de 7.400 millones de dólares (por debajo de los 8.100 millones de dólares en 2016), equivalente a 4,96 dólares por pasajero. La demanda de pasajeros aumenta un 10,4%, ligeramente por delante del crecimiento esperado de la capacidad (8,8%).

El sector de carga, que en conjunto representa alrededor del 40% del transporte global de carga aérea, juega un papel importante en la región. Los ingresos aumentan por primera vez en varios años y se espera que sigan mejorando con el impulso de la reposición de existencias en el inicio de la recuperación económica. China continúa fomentando la demanda interna. Asia sigue liderando la producción de componentes manufacturados y productos terminados. En los últimos trimestres, y con la recuperación económica, la región registra una fuerte demanda.

- **Europa:** Se prevé un beneficio neto de 7.400 millones de dólares (por debajo de los 8.600 millones de dólares en 2016) para las aerolíneas europeas, lo que equivale a 6,94 dólares por pasajero. Se espera que la demanda de pasajeros aumente un 7,0%, ligeramente por delante del crecimiento de la capacidad (6,9%).

Los incidentes terroristas en 2016 han afectado a la demanda europea. El desempeño de los primeros meses del año apuntó hacia la recuperación del terreno perdido. Sin embargo, los recientes ataques terroristas ponen de manifiesto que la amenaza sigue presente en el continente, con el consiguiente impacto negativo sobre la demanda.

El sector de carga está recibiendo el impulso de la debilidad del euro, la mejora del comercio mundial (con un impacto positivo directo en el transporte aéreo de carga) y la estabilidad política.

- **Latinoamérica:** Se espera que las aerolíneas latinoamericanas obtengan beneficios por 800 millones de dólares (por encima de los 600 millones de dólares en 2016), lo que equivale a 2,87 dólares por pasajero. La previsión mejora la demanda de pasajeros (7,5%), muy por delante del crecimiento de la capacidad (6,7%).

El panorama comercial mejora ligeramente en el continente con la recuperación económica de su mayor economía, Brasil. La inestabilidad política persiste en muchos mercados y el aumento

de los costes en dólares (por combustible) es un gran desafío. Además, la regulación onerosa sobre los derechos de los pasajeros afecta al desempeño de la industria. Brasil sigue tras los pasos de México con su regulación punitiva sobre derechos de los pasajeros, alejada de las normas internacionales. Por su parte, el caos político en Venezuela no facilita la repatriación de los 3.800 millones de dólares de las aerolíneas. Sin embargo, las aerolíneas de la región están mostrando su resiliencia y se espera que Latinoamérica sea la única región que vea mejora de beneficios en comparación con 2016.

- **Oriente Medio:** La previsión reduce los beneficios netos hasta los 400 millones de dólares (desde 1.100 millones de dólares en 2016), lo que equivale a 1,78 dólares por pasajero. Se espera que la demanda de pasajeros aumente un 7,0%, ligeramente por delante del crecimiento de la capacidad (6,9%).

El sector se ha deteriorado drásticamente en los últimos seis meses. La rentabilidad y los factores de ocupación han disminuido considerablemente debido a la presión sobre el tráfico aéreo y algunos modelos de negocio. Cada vez hay más indicios de que la prohibición de los grandes aparatos electrónicos en cabina y la incertidumbre creada en torno a ciertas prohibiciones para viajar a Estados Unidos están castigando a algunas rutas principales. Además, la región se enfrenta al aumento de las tasas de infraestructura y a la congestión del tráfico aéreo.

- **África:** se espera que las aerolíneas africanas registren pérdidas por 100 millones de dólares (igual que en 2016), o el equivalente a una pérdida de 1,50 dólar por pasajero. La demanda de pasajeros aumenta un 7,5%, ligeramente por debajo del crecimiento previsto de la capacidad (7,9%).

Los transportistas africanos permanecen en rojo, pero su desempeño continúa la tendencia de 2016. En cuanto a la seguridad, los transportistas de la región lograron un hito importante con cero pérdidas de casco de reactores en 2016. La mejora general en los precios de las materias primas contribuye a revitalizar las economías del continente. Sin embargo, no se espera una mejora sustancial. Continúan los impuestos elevados, precios del combustible superiores a la media mundial, la competencia del Golfo y una liberalización limitada dentro del continente, lo que irá minorando los beneficios de forma progresiva.

2016

La IATA revisó a la baja su estimación de beneficios de 2016 a 34.800 millones de dólares (respecto a los 35.600 millones de dólares de la previsión anterior). La rentabilidad de la industria alcanzó un máximo histórico en el primer semestre de 2016, pero inició un camino de descenso a partir del segundo semestre. El aumento de los costes unitarios, a un ritmo superior al incremento de los ingresos unitarios, reduce el margen de beneficio, a lo que se suma el impacto negativo de las pérdidas por cobertura de combustible sobre las ganancias netas después de impuestos.

El negocio de la libertad

“El transporte aéreo es el negocio de la libertad. El transporte seguro y eficiente de bienes y personas es una fuerza motriz para la prosperidad global. El éxito de la aviación mejora la vida de las personas mediante la creación de oportunidades económicas y el acercamiento de las culturas. Debemos mantenernos firmes frente a cualquier retórica que ponga límites al desarrollo de la aviación”, dijo De Juniac.

Algunos indicadores clave de la fortaleza de la conectividad global:

- Se espera que la tarifa aérea de ida y vuelta promedio de 2017 sea de 353 dólares (dólares de 2016), un 64% inferior a la tarifa de 1996, (tras el ajuste por inflación).
- Se prevén unas tarifas de carga aérea promedio de 1,51 dólares/kg (dólares de 2016), lo que representa un descenso del 69% respecto a niveles de 1996.
- La carga aérea representa alrededor del 35% del valor total de los bienes comercializados a nivel mundial.
- Se prevé que el número de pares de ciudades únicas atendidas por la aviación crezca a 19.699 en 2017, un 99% más que en 1996.
- Se espera que el gasto mundial en turismo inducido por el transporte aéreo crezca un 5,2% en 2017, equivalente a 685.000 millones de dólares.
- Las aerolíneas recibirán 1.850 aviones nuevos en 2017, de los cuales, aproximadamente la mitad reemplazarán a los aviones más antiguos y menos eficientes en consumo de combustible. La flota global crecerá un 3,8% (28.645 aviones).

- IATA -

Más información:

Corporate Communications (Cancún)

Tel: +52-998-8813299 EXT 4974

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los editores:

- La 73ª Asamblea General Anual (AGM) y la Cumbre del Transporte Aéreo de la IATA reúne a cerca de 1.000 delegados y periodistas en Cancún, México, del 4 al 6 de junio. Visita la [Sala de prensa de la AGM](#)
- La IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 275 líneas aéreas que constituyen el 83% del tráfico aéreo internacional.
- Encuentra toda la información actualizada en <http://twitter.com/iata2press>