



COMUNICADO

No:72

Optimismo cauteloso también en 2019 Hacia una década en números negros para la industria de aerolíneas

12 de diciembre, 2018 (Ginebra) – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) prevé ganancias netas de 35.500 millones de dólares para la industria global de aerolíneas en 2019, ligeramente por encima de los 32.300 millones de dólares de beneficio neto pronosticado para 2018 (revisado a la baja desde los 33.800 millones de dólares del pronóstico de junio). A continuación, se detallan los aspectos más destacados del desempeño esperado para 2019:

- Se espera que el retorno sobre el capital invertido se sitúe en el 8,6% (sin cambios respecto a 2018).
- El margen de beneficio neto después de impuestos se queda en el 4,0% (prácticamente sin cambios respecto al 3,9% de 2018).
- Los ingresos globales de la industria alcanzan los 885.000 millones de dólares (suben 7,7% respecto a los 821.000 millones de dólares en 2018).
- El número de pasajeros crece hasta los 4.590 millones en 2019, frente a los 4.340 millones en 2018.
- La carga transportada por vía aérea alcanza los 65,9 millones de toneladas (crece respecto a los 63,7 millones de toneladas en 2018).
- El crecimiento se ralentiza respecto a 2018, tanto en el sector de pasajeros (+6,0% en 2019, frente a +6,5% en 2018) como en el sector de carga aérea (+3,7% en 2019, frente a +4,1% en 2018).
- El beneficio neto por pasajero se estima en 7,75 dólares, frente a 7,45 dólares en 2018.

La caída de los precios del petróleo y un crecimiento económico sólido —aunque más lento (+3,1%)— mejoran el pronóstico de la industria global de aerolíneas, que se recupera tras la caída de la rentabilidad en 2018 por el aumento de los costes. Según la última previsión, 2019 cierra una década de ganancias y un quinquenio en el que el retorno sobre el capital invertido excede el coste de capital de la industria y crea valor para sus inversores.

“Esperábamos que el aumento de los costes debilitaría la rentabilidad en 2019. Pero la fuerte caída del precio del petróleo y las sólidas proyecciones de crecimiento del PIB amortiguan los resultados. Por lo tanto, aunque con un optimismo cauteloso, creemos que la industria seguirá generando un valor sólido para los inversores durante al menos otro año más. La volatilidad del entorno económico y político sigue amenazando al sector de aerolíneas”, dijo Alexandre de Juniac, consejero delegado de la IATA.

Principales factores de la previsión en 2019

Crecimiento económico: Se prevé que el PIB crezca un 3,1% en 2019 (ligeramente por debajo del 3,2% estimado para 2018). Este crecimiento —más lento, pero aún robusto— es el principal factor que mantiene una rentabilidad sólida. La industria se enfrenta a algunos importantes desafíos, como las guerras comerciales o la incertidumbre política (como el Brexit), pero se beneficiará del estímulo positivo de la política fiscal expansiva y la creciente inversión empresarial en las principales economías.

Costes del combustible: El pronóstico de la industria para 2019 se basa en un precio promedio del petróleo de 65 dólares/barril (Brent), por debajo de los 73 dólares/barril (Brent) en 2018, tras el aumento de la producción y las existencias de petróleo en EE. UU. Aunque es una buena noticia para las aerolíneas, el aumento de la demanda de diésel (que compite con el combustible para aviones por la capacidad de refino) desacelera la bajada del precio del petróleo. No obstante, se espera un precio promedio del combustible para aviones de 81,3 dólares/barril en 2019, inferior a los 87,6 dólares/barril en 2018. El impacto global de esta bajada se retrasará debido a las altas coberturas en algunas regiones. Se espera que el combustible represente el 24,2% de los costes operativos promedio de las aerolíneas (por encima del 23,5% previsto para 2018).

Empleo: Se espera que el empleo total alcance los 2,9 millones en 2019, un 2,2% más que en 2018. Los salarios también aumentan, lo que refleja las tensiones de los mercados laborales, y se espera que los costes laborales unitarios aumenten un 2,1% en 2019 tras un largo período sin cambios. Aumenta también la productividad laboral en 2019: 2,9%, hasta las 535.000 toneladas kilómetros disponibles, por empleado.

Pasajeros: La demanda de pasajeros (RPK) crece un 6% en 2019, por encima del 5,8% que aumenta la capacidad (ASK) y de la tasa de crecimiento a 20 años. Esto aumentará los factores de ocupación y subirá los rendimientos en un 1,4% (recupera parcialmente la caída del 0,9% en 2018). Se espera que los ingresos de los pasajeros (excluidos ingresos complementarios) alcancen los 606.000 millones de dólares (frente a los 564.000 millones de dólares en 2018).

Carga aérea: Los volúmenes de carga aumentan un 3,7% (65,9 millones de toneladas), el peor desempeño desde 2016, debido al empeoramiento del comercio mundial por el aumento del proteccionismo. Los rendimientos crecen un 2,0%, muy por debajo del excelente desempeño en 2018 (10%). No obstante, el sector sigue fortaleciéndose gracias a una menor escalada de los costes. Se espera que los ingresos totales alcancen los 116.100 millones de dólares (frente a los 109.800 millones de dólares en 2018).

Análisis regional

Se espera que todas las regiones, excepto África, experimentan ganancias tanto en 2018 como en 2019. Los transportistas norteamericanos continúan liderando el desempeño financiero con casi la mitad del beneficio global de la industria. Los resultados financieros mejoran en todas

las regiones en comparación con 2018, excepto en Europa, donde la mejora se retrasa por los elevados niveles de cobertura de combustible.

Norteamérica lidera el desempeño financiero en 2019 con una ganancia neta de 16.600 millones de dólares (superior a los 14.700 millones de dólares en 2018), lo que representa un margen neto del 6,0% (frente al 5,7% en 2018) y una ganancia neta de 16,77 dólares por pasajero, una mejora notable respecto a los seis últimos años. Los bajos niveles de cobertura de combustible permiten un impacto positivo más inmediato de la bajada de los precios del combustible. Los altos factores de ocupación y los ingresos auxiliares favorecen también las ganancias.

En **Europa** la industria de aerolíneas verá una ganancia neta de 7.400 millones de dólares en 2019 (ligeramente inferior a los 7.500 millones de dólares en 2018). El beneficio neto esperado por pasajero de 6,40 dólares (3,4% de margen neto) es alrededor de un tercio del dato norteamericano. La fuerte competencia mantiene los rendimientos bajos, y los costes regulatorios son altos. La región se ha recuperado de los ataques terroristas de 2016. Pero en 2018 los costes aumentan en 2.000 millones de dólares debido a un aumento de las demoras (los minutos de retraso aumentan un 61%) por un control de tráfico aéreo deficiente. En 2019, los elevados niveles de cobertura en la región retrasarán el impacto positivo de la bajada de los precios del petróleo.

En **Asia-Pacífico** se espera que las aerolíneas alcancen un beneficio neto de 10.400 millones de dólares en 2019 (por encima de los 9.600 millones de dólares en 2018). El beneficio neto por pasajero será de 6,15 dólares (3,8% de margen neto). Contrasta el desempeño de los diferentes mercados en la región, como el fuerte crecimiento que han experimentado algunos mercados con la entrada de nuevas LCC o el crecimiento más lento del mercado de carga respecto a 2017, un mercado que depende de las exportaciones de los principales productores de la región. La bajada del precio del combustible, bajos niveles de cobertura y el sólido crecimiento económico impulsan la rentabilidad en 2019 en la región.

En **Oriente Medio** se espera que el sector de aerolíneas obtenga una ganancia neta de 800 millones de dólares en 2019 (frente a 600 millones de dólares en 2018). El beneficio neto por pasajero será de 3,33 dólares (1,2% de margen neto). La anterior caída de los ingresos del petróleo, los conflictos, la competencia de las “súper conexiones” y las dificultades de sus particulares modelos de negocios han provocado una fuerte caída de la capacidad (tras más de una década de crecimiento a doble dígito, la capacidad de pasajeros descendió a la mitad: 6,7% en 2017). En 2018 la capacidad crece un 4,7% y se espera que en 2019 se desacelere (4,1%), lo que, junto con la reestructuración del sector, se espera que contribuya a su recuperación.

En **Latinoamérica** se espera un beneficio neto de 700 millones de dólares en 2019 (superior a los 400 millones de dólares en 2018), 2,14 dólares de beneficio neto por pasajero y 1,6% de margen neto. Las economías locales se recuperan lentamente: Brasil sale de la recesión, mientras que Argentina afronta nuevas dificultades. La fortaleza del dólar ha provocado el aumento de los costes denominados en dólares, como el petróleo y la aviación, pero la reestructuración y las alianzas están mejorando el desempeño.

En **África** las aerolíneas perderán 300 millones de dólares en 2019 (ligeramente por debajo de los 300 millones de dólares en 2018). El sector perderá 3,51 dólares por pasajero (-2,1% de margen neto). África sigue a la zaga, como viene siendo desde los cuatro últimos años. El desempeño mejora, pero lentamente. Se espera que la caída de los precios del combustible frene las pérdidas. La región se beneficia de unos rendimientos más altos que el promedio y unos costes operacionales muy bajos en algunas categorías. Sin embargo, pocas aerolíneas en la región puede alcanzar factores de ocupación adecuados capaces de generar ingresos.

Demanda de pasajeros por región

	Demanda		Capacidad	
	2018E	2019F	2018E	2019F
Global	6,5	6,0	6,0	5,8
Norteamérica	5,0	4,5	4,8	4,3
Europa	6,4	5,5	5,7	6,1
Asia Pacífico	8,5	7,5	7,6	7,1
Oriente Medio	4,6	5,5	4,7	4,1
Latinoamérica	6,0	6,0	6,5	5,9
África	3,6	5,0	1,4	4,9

Contribución del transporte aéreo a la economía

Algunos indicadores clave de los beneficios económicos del incremento de la conectividad aérea:

- En 2019 se espera que la tarifa promedio de ida y vuelta (antes de recargos y tasas) cueste 324 dólares (precio del dólar en 2018), un 61% más baja que los niveles de 1998 tras el ajuste de la inflación.
- El precio medio del transporte aéreo de carga será de 1,86 dólares (precio del dólar en 2018), un 62% menor respecto a 1998.
- El número de pares de ciudades servidas crecerá a 21.332 en 2018 (1.300 más respecto a las 20.032 en 2017 y más del doble que en 1998).
- El gasto total de los consumidores y empresarios en viajes aéreos alcanzará los 919.000 millones de 2019 (un 7,6% más respecto a niveles de 2018 y equivalente al 1,0% del PIB mundial).
- Las aerolíneas añadirán 136.000 millones de dólares en impuestos en 2019 (un 5,8% más respecto a 2018).

“Nunca ha sido más fácil viajar. Además de disponer de tarifas muy económicas, los viajeros cuentan con una oferta cada vez mayor de destinos. En 2018 se abrieron cerca de 1.300 conexiones directas nuevas y se realizaron 250 millones de viajes aéreos más que en 2017”, apuntó De Juniac.

[Informe detallado del pronóstico de la industria de aerolíneas](#)

[Discurso completo](#) de Alexandre de Juniac

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 290 líneas aéreas que constituyen el 82% del tráfico aéreo global.
- Encuentra toda la información actualizada en <http://twitter.com/iata>