



COMUNICADO

No: 27

La desaceleración de la demanda y el incremento de los costes reducen ganancias de aerolíneas

2 de junio, 2019 (Seúl) - La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) ha anunciado una rebaja de su previsión de beneficios de la industria global de aerolíneas para 2019 hasta los 28.000 millones de dólares (frente a 35.500 millones de dólares pronosticados en diciembre de 2018), y reduce también el beneficio neto después de impuestos respecto a 30.000 millones de dólares (reformulados) en 2018.

El incremento de los precios del combustible y el debilitamiento sustancial del comercio mundial han deteriorado el entorno empresarial de las aerolíneas. En 2019, se espera que los costes generales aumenten un 7,4%, superando el crecimiento de los ingresos (6,5%), lo que deja el margen neto en un 3,2% (frente al 3,7% en 2018). La ganancia por pasajero también disminuye a 6,12 dólares (frente a 6,85 en 2018).

"Este año, la industria de aerolíneas seguirá en números negros. Pero los márgenes se estrecharán por el aumento de los costes en todos los ámbitos: mano de obra, combustible e infraestructura. La fuerte competencia entre aerolíneas limita el incremento de los rendimientos. La guerra comercial entre Estados Unidos y China seguirá debilitando el comercio mundial. Esto afecta principalmente al negocio de carga, pero el tráfico de pasajeros también podría verse afectado a medida que aumentan las tensiones. Las aerolíneas volverán a obtener beneficio este año, pero no lo tendrán fácil", dijo Alexandre de Juniac, consejero delegado de la IATA.

En 2019, se espera que el retorno sobre el capital invertido de las aerolíneas se situé en el 7,4% (frente al 7,9% en 2018). Si bien esta cifra aún supera el coste promedio del capital (estimado en el 7,3%), apenas deja margen de amortiguación. Además, a pesar del esfuerzo para crear una industria capaz de resistir a los grandes desafíos, aún existe una brecha importante entre la rentabilidad de las aerolíneas en Norteamérica, Europa y Asia-Pacífico, y aquellas de África, Latinoamérica y Oriente Medio.

“La buena noticia es que las aerolíneas ya no sufren altibajos. Una recesión en el entorno comercial ya no sumerge a la industria en una crisis profunda. Pero en el escenario actual, el gran logro de la industria –la creación de valor para los inversores con niveles aceptables de rentabilidad– está en riesgo. Las aerolíneas seguirán creando valor para los inversores en 2019 con una rentabilidad superior al coste de capital, pero «por los pelos»”, dijo De Juniac.

Factores de la previsión para 2019

Costes:

- El precio elevado del combustible a partir de 2018 (71,6 dólares/barril de Brent) continuará en 2019 con un coste promedio esperado de 70,00 dólares/barril de Brent, un 27,5% más alto que los 54,9 dólares/barril de Brent en 2017. La factura de combustible representará el 25% de los costes operativos (frente al 23,5% en 2018).
- Se espera que los costes unitarios distintos al combustible aumenten a 39,5 céntimos por tonelada kilómetro, desde los 39,2 céntimos, debido al aumento de la mano de obra, la infraestructura y otros costes.
- En general, los costes totales aumentarán un 7,4%, hasta los 822.000 millones de dólares.

Ingresos:

- Los ingresos totales no aumentan en consonancia con el incremento de los costes. En 2019, se esperan unos ingresos totales de 865.000 millones de dólares (+6,5% respecto a 2018).

Cargo:

- Después de un desempeño excepcional en 2017 (+9,7%), el crecimiento de la demanda de carga se desaceleró al 3,4% en 2018. En 2019 se espera crecimiento plano con 63,1 millones de toneladas (frente a 63,3 millones de toneladas en 2018) por el incremento de aranceles.
- También los rendimientos del sector de carga aérea se mantienen planos en 2019 tras la mejora del 12,3% experimentada en 2018, debido a la caída de los factores de ocupación y el debilitamiento de las condiciones de la oferta y la demanda.

Pasajeros:

- El sector de pasajeros aéreos mejora significativamente respecto al de carga, favorecido por un crecimiento esperado del PIB mundial relativamente fuerte (2,7%), aunque se queda por debajo del 3,1% en 2018. Los gobiernos y los bancos centrales están respondiendo al crecimiento económico más lento con políticas más favorables, lo que está compensando la debilidad del comercio mundial. Pero la economía y las rentas de los hogares experimentarán un crecimiento aún más lento, por lo que se espera que la demanda total de pasajeros –medida en pasajeros por kilómetro transportados– crezca un 5,0% (frente al 7,4% en 2018). Las aerolíneas tratan de adaptarse a este crecimiento más lento reduciendo la expansión de la capacidad –medida en asientos por kilómetro ofertados, ASK, por sus siglas en inglés– al 4,7%.
- El número total de pasajeros aumenta a 4.600 millones (frente a 4.400 millones en 2018).
- Los rendimientos permanecen planos en 2019 tras la caída del 2,1% en 2018.

Flujo de caja:

- El flujo de efectivo disponible, que permite pagar a los inversores y reduce la deuda, se desvanece por la desaceleración de la demanda y el incremento de los costes. La tasa de endeudamiento, que había caído significativamente, vuelve a aumentar una vez más.
- La tasa de endeudamiento de las aerolíneas en Europa y Norteamérica no está muy por encima de los niveles calificados como grado de inversión por las agencias de calificación crediticia, lo que proporciona un grado de seguridad en

caso de deterioro en el entorno empresarial. África, Oriente Medio y Latinoamérica aún tienen un elevado nivel de endeudamiento (de 6 a 7 veces las ganancias anuales), lo que hace que sean más vulnerables ante problemas de liquidez (cada vez más probables) o al aumento de tipos.

Factores de riesgo:

- La industria se enfrenta a riesgos significativos. La inestabilidad política y el riesgo de conflicto nunca son un buen augurio para los viajes aéreos. Y más crítica es aún la proliferación de medidas proteccionistas y la escalada de las guerras comerciales.
- El aumento de la tensión entre Estados Unidos y China supone un riesgo inmediato para una industria de carga aérea ya asediada. Y, aunque la demanda de pasajeros se mantiene, el empeoramiento de las relaciones comerciales podría perjudicar también a este sector.

“La aviación necesita que las fronteras se abran a las personas y al comercio. Nadie gana con las guerras comerciales, las políticas proteccionistas o las agendas aislacionistas. Por el contrario, todos se benefician de la creciente conectividad. Debemos trabajar en la senda de un desarrollo global integrador”, dijo De Juniac.

Análisis regional

Se espera una reducción de la rentabilidad en todas las regiones, excepto en Norteamérica y Latinoamérica, con diferencias regionales significativas.

Los operadores **norteamericanos** registrarán el mejor desempeño financiero: 15.000 millones de dólares después de impuestos (frente a 14.500 millones de dólares en 2018) y una ganancia neta de 14,77 dólares por pasajero, una mejora notable respecto a 7 años antes (2,3 dólares en 2012). Los márgenes netos (5,5%) se reducen respecto a niveles de 2018, debido a unos costes de combustible más altos de lo esperado y la desaceleración del crecimiento. La consolidación –que mantiene los factores de ocupación (pasajeros + carga) por encima del 65%– y los ingresos complementarios –que reducen el impacto del aumento del coste de combustible– amortiguan el riesgo en la región y mantienen el punto de equilibrio de los factores de ocupación en el 59,5%.

Las aerolíneas **europeas** registrarán un beneficio neto de 8.100 millones de dólares (frente a 9.400 millones de dólares en 2018) y una ganancia neta por pasajero de 6,75 dólares con un margen neto del 3,7%; ambos son los segundos mejores resultados de la industria, pero están por debajo del beneficio de los operadores norteamericanos. El punto de equilibrio de los factores de ocupación es el más alto (70,2%), debido a los bajos rendimientos por la elevada competitividad en la región, los altos costes regulatorios y una infraestructura ineficiente –como se refleja en los retrasos en ruta acumulados en 2019, que se duplicaron hasta los 19,1 millones de minutos–. Europa también es una de las regiones más expuestas a la debilidad del comercio internacional, lo que ha revisado el pronóstico a la baja para este año.

Las aerolíneas de **Asia-Pacífico** verán un beneficio neto por valor de 6.000 millones de dólares (frente a 7.700 millones de dólares en 2018). Eso representa una ganancia neta por pasajero de 3,51 y un margen neto de 2,3%. La región muestra gran variabilidad. Y con una cuota del 40% en el mercado de carga aérea global, que la hace más vulnerable a la debilidad en el comercio mundial, sumado al incremento del precio del combustible, su beneficio se verá reducido.

Las aerolíneas de **Oriente Medio** verán pérdidas netas por valor de 1.100 millones de dólares (superiores a los 1.000 millones de dólares en 2018), lo que equivale a una pérdida por pasajero de 5,01 dólares y un margen neto negativo (-1,9%). La región ha enfrentado desafíos sustanciales en los últimos años, tanto a nivel empresarial como en los modelos de negocio. Las aerolíneas atraviesan un proceso de ajuste, y las programaciones publicadas apuntan a una desaceleración sustancial en el crecimiento de la capacidad en 2019. El desempeño está mejorando, pero el deterioro del escenario empresarial no mejora la previsión de pérdidas en 2019.

Las aerolíneas **latinoamericanas** registrarán beneficio neto por valor de 200 millones de dólares, una mejora moderada de los 500 millones de dólares de pérdida en 2018, gracias a la recuperación de la economía brasileña que compensa el aumento del precio del petróleo. Con una ganancia de 0,50 dólares por pasajero, se espera que el margen neto de la región sea tan solo del 0,4%.

Las aerolíneas **africanas** experimentarán pérdidas por 100 millones de dólares (sin cambios desde 2018), continuando con una tendencia débil por cuarto año consecutivo. Se espera que cada pasajero transportado cueste a los transportistas 1,54, dólares, con un margen neto de -1,0%. El factor de ocupación de equilibrio es relativamente bajo, ya que los rendimientos superan ligeramente el promedio y los costes son más bajos. Sin embargo, pocas aerolíneas en la región son capaces de lograr factores de ocupación adecuados. En 2018 registraron el nivel más bajo con un 60,7%. En general el rendimiento de la industria está mejorando, aunque lentamente.

Resumen regional

Región	Crecimiento demanda (%)		Crecimiento capacidad (%)		Factor de ocupación pasajeros (%)		Beneficio neto (miles de millones)		Beneficio por pasajero (\$)	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Global	7,4	5,0	6,9	4,7	81,9	82,1	30,0	28,0	6,85	6,12
Norteamérica	5,3	4,3	4,9	4,1	83,9	84,0	14,5	15,0	14,66	14,77
Europa	7,5	4,9	6,6	5,6	84,6	84,0	9,4	8,1	8,20	6,75
Asia-Pacífico	9,5	6,3	8,8	5,7	81,5	82,0	7,7	6,0	4,74	3,51
Oriente Medio	5,0	2,0	5,9	0,6	74,5	75,5	-1,0	-1,1	-4,46	-5,01
Latinoamérica	7,0	6,2	7,3	5,1	81,6	82,5	-0,5	0,2	-1,65	0,50
África	6,1	4,3	4,4	3,7	71,5	71,9	-0,1	-0,1	-1,09	-1,54

El negocio de la libertad

“La aviación es el negocio de la libertad. Para 4.600 millones de viajeros representa la libertad de explorar, crear negocios o reunirse con amigos y familiares. La aviación genera 65 millones de empleos y aporta 2,7 billones de dólares al PIB mundial, y crece de forma sostenible para satisfacer la demanda de conectividad. A partir de 2020, por ejemplo, la industria logrará un crecimiento neutro en carbono. Y en 2050 logrará un objetivo mucho más ambicioso: reducir las emisiones a la mitad de los niveles de 2005. Trabajamos para ofrecer una conectividad global sostenible a través de la aviación”, dijo De Juniac.

Indicadores clave de la fortaleza de la conectividad global:

- Se espera que en 2019 la tarifa aérea promedio de ida y vuelta cueste (antes de los recargos e impuestos) 317 dólares (precio dólar de 2018), un 61% por debajo de niveles de 1998 (tras el ajuste por inflación) y 10 dólares más económica que en 2018 (en términos reales).
- Se espera que la tarifa promedio en el sector de carga aérea sea de 1,86 dólares/kg (precio dólar de 2018), un 62% inferior a niveles de 1998.
- La cantidad de rutas servidas aumentará a más de 58.000 en 2019, en comparación con 52.000 en 2014.
- El gasto global en turismo facilitado por el transporte aéreo crecerá un 7,8% en 2019 (909.000 millones de dólares).
- Las aerolíneas recibirán más de 1.770 aeronaves nuevas en 2019, muchas de las cuales reemplazarán a las aeronaves más antiguas y menos eficientes en consumo de combustible. La flota comercial global se expande un 3,67% (30.697 aviones). La nueva flota ayudará a reducir el consumo de combustible: 1,7%, 22,4 litros por cada 100 toneladas por kilómetro disponibles.

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.
- Encuentre toda la información actualizada –comunicados, posiciones políticas y otra información útil– en <http://twitter.com/iata>