



Un total de 300 «super rutas» internacionales concentran el 20% de los vuelos, según un análisis de Amadeus sobre tendencias aéreas mundiales

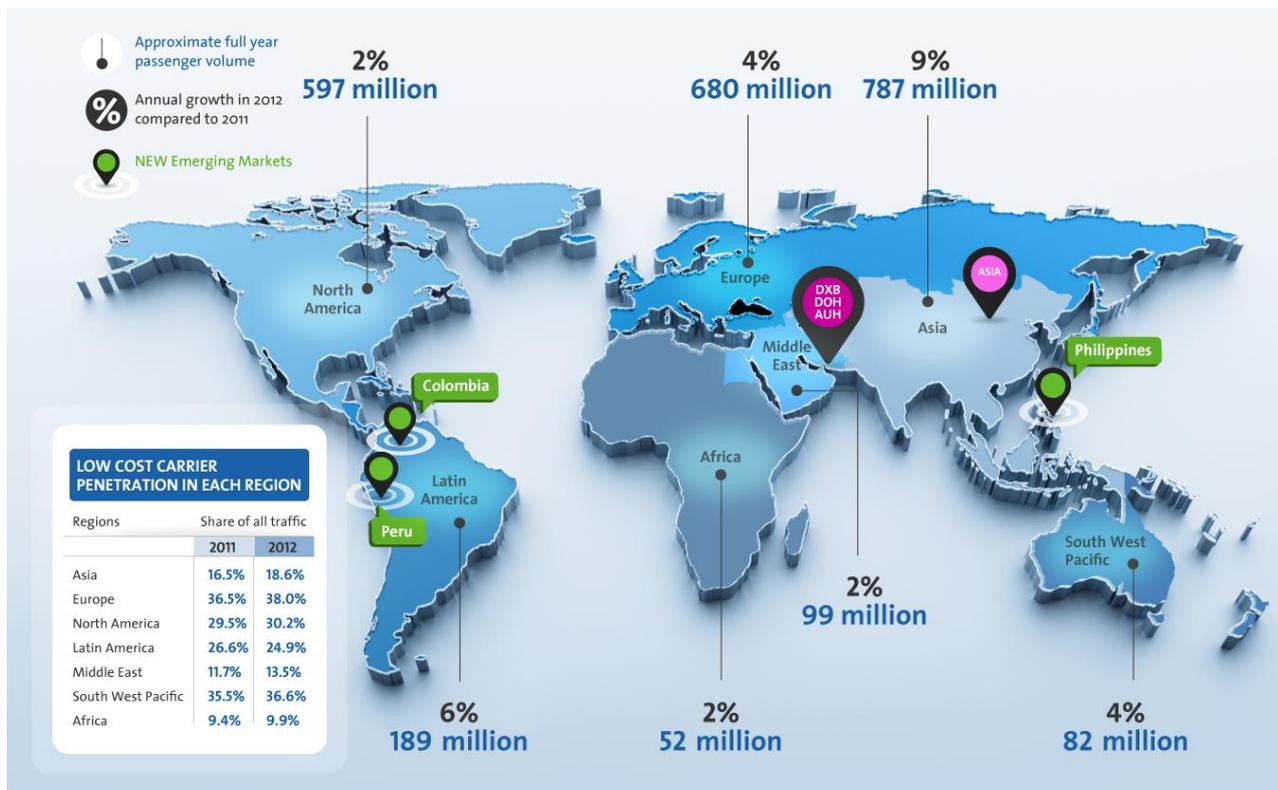
- Cada «super ruta» aérea transporta más de un millón de pasajeros al año, según el estudio
- En 2012, el número de vuelos aumentó con respecto a 2011 en todas las regiones del mundo; destaca el gran crecimiento en Asia (9%) y Latinoamérica (6%)
- Asia es el mercado aéreo más competitivo del mundo, donde el 75% de las rutas son operadas por tres o más aerolíneas y sólo un 25% es gestionado por una o dos compañías
- Oriente Medio es un centro de conexión aérea de rápido crecimiento, como demuestra el incremento interanual del 20% en el tráfico entre Europa y Asia que es canalizado a través de Oriente Medio
- La mayor penetración de las aerolíneas de bajo costo se da en Europa (38%) y Norteamérica (30%)

Global air traffic trends



New analysis by Amadeus reveals that:

- Asia still leads air travel growth with 9% increase in 2012 followed by Latin America with 6% increase.
- The Middle East is a rapidly growing hub. Dubai, Abu Dhabi and Doha have a collective growth rate of 20% when serving Europe and Asia traffic.



Among the fastest growing countries in passenger traffic we find:

Peru **28%** Indonesia **22%** Philippines **14%** Colombia **11%** China **10%**

AMADEUS
Your technology partner

16 de abril de 2013: Un nuevo informe de Amadeus revela que el tráfico aéreo internacional creció un 5% entre 2011 y 2012, siendo Asia el mercado aéreo de mayor tamaño, el de más rápido crecimiento y el más competitivo. El informe, realizado a través de Amadeus Air Traffic Intelligence —herramienta de análisis que proporciona datos exhaustivos del volumen de pasajeros, incluidas las ventas directas e indirectas de las plazas ofertadas por las aerolíneas— muestra que Asia experimentó un crecimiento interanual del 9% en 2012, seguida de Latinoamérica, con un alza del 6%. La herramienta de Amadeus, que forma parte de su cartera de soluciones de inteligencia sobre viajes, ofrece los cálculos más rigurosos del volumen de pasajeros para cualquier origen y destino del mundo.

Entre otras conclusiones, el informe revela que el 22% de los vuelos del mundo se concentra en sólo 300 «super rutas»¹, cada una de las cuales transporta a más de un millón de pasajeros al año. Además, el 69% del tráfico aéreo internacional se concentra en grandes rutas con 100.000 pasajeros anuales.

En términos de conexiones aéreas, el análisis señala que Oriente Medio es un enclave destacado gracias a tres aeropuertos estratégicos (Doha, Abu Dabi y Dubái) que muestran elevados volúmenes de conexión de tráfico. Por ejemplo, considerados conjuntamente, estos tres aeropuertos operan actualmente en torno al 15% de todo el tráfico aéreo entre Asia y Europa, y entre Europa y el Pacífico sudoeste. Asimismo, el tráfico aéreo entre Europa y Asia canalizado a través de Oriente Medio está creciendo alrededor de un 20% anual.

El análisis también muestra que Asia es el mercado con el mayor grado de competencia entre aerolíneas: el 75% del tráfico aéreo de la región es operado por 3 o más aerolíneas, y un 27% es gestionado por cinco o más. Todo esto hace de Asia una región con una intensa competencia en todas sus rutas aéreas, lo que contrasta fuertemente con la situación de otras zonas como Oriente Medio o Europa, donde sólo la mitad del tráfico es operado por tres o más aerolíneas².

Crecimiento interanual del volumen de pasajeros aéreos por región

| Región | Volumen de pasajeros en 2011 (Millones) | Volumen de pasajeros en 2012 (Millones) | Variación (%) |
|-------------------|---|---|---------------|
| Asia | 724 | 787 | 9% |
| Europa | 656 | 680 | 4% |
| Norteamérica | 587 | 597 | 2% |
| Latinoamérica | 178 | 189 | 6% |
| Oriente Medio | 97 | 99 | 2% |
| Pacífico sudoeste | 79 | 82 | 4% |
| África | 51 | 52 | 2% |
| Mundial | 2.372 | 2.486 | 5% |

Organizado por volumen de pasajeros y medido en términos de viajes de origen a destino. Los pasajeros que viajan entre regiones son asignados a la región de origen.

Las rutas aéreas con mayor volumen de pasajeros se concentran en el mercado doméstico asiático

El análisis de las rutas más destacadas según el volumen de pasajeros muestra que siete de las diez rutas aéreas más transitadas del mundo se encuentran en Asia.

La ruta Jeju-Seúl en Corea del Sur sigue siendo la que registra el mayor número de pasajeros. Muchas de las principales rutas de 2011 vuelven a aparecer en la tabla de clasificación de 2012, aunque con algunos cambios: la ruta Beijing-Shanghái asciende desde el séptimo puesto de 2011 hasta el cuarto en 2012; la ruta Sapporo-Tokio arrebató el segundo puesto al trayecto Río de Janeiro-Sao Paulo; y la ruta Okinawa-Tokio ha entrado en la clasificación de las diez primeras como la novena ruta más transitada del mundo.

Las 10 rutas aéreas más transitadas del mundo por volumen de pasajeros

| Región | Ruta | Pasajeros en 2012 (Miles) | Crecimiento respecto a 2011 | Clasificación de 2012 (variación respecto al puesto en la clasificación de 2011) |
|---------------|----------------------------|---------------------------|-----------------------------|--|
| Asia | Jeju - Seúl | 10.156 | 2% | 1 (=) |
| Asia | Sapporo - Tokio | 8.211 | 8% | 2 (+2 puestos) |
| Latinoamérica | Río de Janeiro – Sao Paulo | 7.716 | -1% | 3 (-1) |
| Asia | Beijing - Shanghái | 7.246 | 7% | 4 (+3) |

¹ Se considera que una ruta sólo consta de origen y destino, es decir, el trayecto completo entre un punto A y un punto B. Aunque los pasajeros hayan hecho conexiones y volado a través de múltiples segmentos para llegar a su destino final, estos trayectos no son relevantes en un análisis origen/destino. El análisis se centra en el vuelo entre un punto de origen y un destino final.

² A efectos de este análisis, una aerolínea es considerada «competidora» si su cuota de mercado supera el 5% del tráfico analizado. Por lo tanto, si se realiza una reserva por la que compiten cuatro aerolíneas, pero una de ellas tiene una cuota de mercado inferior al 5%, se considera que en realidad sólo tres aerolíneas compiten por la venta.

| | | | | |
|-------------------|---------------------------|-------|------|-----------|
| Pacífico sudoeste | Melbourne - Sidney | 6.943 | -2% | 5 (=) |
| Asia | Osaka – Tokio | 6.744 | -11% | 6 (-3) |
| Asia | Fukuoka –Tokio | 6.640 | -3% | 7 (-1) |
| Asia | Hong Kong - Taipéi | 5.513 | 2% | 8 (=) |
| Asia | Okinawa – Tokio | 4.584 | 12% | 9 (nueva) |
| África | Cape Town – Johannesburgo | 4.407 | -1% | 10 (-1) |

*Calculado en base a los trayectos origen-destino efectuados.

Elevada concentración: el 40% del tráfico aéreo mundial se concentra en 1.000 rutas (rutas origen/destino)

El 35% de los vuelos en Europa y Norteamérica se concentra en rutas más pequeñas con menos de 100.000 pasajeros anuales. Esto contrasta claramente con otras regiones como la asiática, donde el 85% del tráfico aéreo se concentra en rutas que transportan más de 100.000 pasajeros cada año.

Esta concentración del mercado aéreo asiático sugiere que el crecimiento de la región podría continuar, dado que las aerolíneas tienen la oportunidad de desarrollar trayectos secundarios, aparte de las «super rutas» en las que existe una gran competencia. Además, el análisis muestra que las grandes rutas asiáticas de más de 100.000 pasajeros anuales se mueven en una franja de crecimiento de entre el 4% y el 9%, mientras que las rutas pequeñas y medianas de la región crecen a un ritmo aproximado del 19%-21% anual.

Concentración del tráfico aéreo internacional según el volumen de pasajeros en 2012

| Región | >1 millón de pasajeros | entre 1 millón y 100.000 pasajeros | de 100.000 a 10.000 pasajeros | <10.000 pasajeros |
|---------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-------------------------------|-------------------|
| Asia - Asia | 40% | 45% | 12% | 3% |
| Europa - Europa | 14% | 52% | 27% | 6% |
| Norteamérica – Norteamérica | 14% | 52% | 25% | 9% |
| Latinoamérica – Latinoamérica | 28% | 50% | 17% | 5% |
| Pacífico sudoeste – Pacífico sudoeste | 42% | 38% | 14% | 6% |
| Oriente Medio – Oriente Medio | 15% | 60% | 22% | 3% |
| África – África | 25% | 35% | 34% | 7% |

La competencia en el sector aéreo ha aumentado de forma ininterrumpida

A escala mundial, el sector aéreo ha aumentado su competitividad durante los últimos tres años. El porcentaje de tráfico aéreo operado únicamente por una o dos aerolíneas ha descendido un 2% anual, desde el 39% de 2010 hasta el 35% de 2012. Simultáneamente, la proporción de tráfico aéreo operado por cuatro o más aerolíneas también ha aumentado constantemente, desde el 35% de 2010 hasta el 38% de 2012.

Asia es el mercado que registra el mayor grado de competencia entre aerolíneas, dado que el 75 % del volumen de tráfico aéreo es operado por 3 o más aerolíneas y sólo el 25 % del tráfico aéreo se concentra en una o dos aerolíneas.

Porcentaje de volumen de tráfico aéreo en cada región junto con el número de aerolíneas que operan

| Región | Pasajeros en 2012 (Millones) | 1 aerolínea | 2 aerolíneas | 3 aerolíneas | 4 aerolíneas | 5 aerolíneas |
|-------------------|------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Asia | 787 | 8% | 17% | 26% | 22% | 27% |
| Europa | 680 | 15% | 30% | 26% | 17% | 12% |
| Norteamérica | 597 | 10% | 24% | 27% | 22% | 17% |
| Latinoamérica | 189 | 9% | 23% | 32% | 22% | 13% |
| Oriente Medio | 99 | 22% | 28% | 24% | 16% | 10% |
| Pacífico sudoeste | 82 | 15% | 29% | 31% | 20% | 5% |
| África | 52 | 20% | 25% | 22% | 8% | 26% |
| Todas | 2.486 | 11,7% | 23,4% | 26,6% | 20,1% | 18,2% |

Esto contrasta en gran medida con la situación de otras regiones, como por ejemplo Europa, donde el 45% del tráfico aéreo es cubierto por sólo una o dos aerolíneas diferentes, u Oriente Medio, donde el 50% del tráfico es operado por sólo una o dos aerolíneas competidoras. La naturaleza altamente competitiva del sector aéreo en Asia podría deberse a la alta concentración de pasajeros en un número relativamente bajo de «super rutas», en las que varias aerolíneas compiten por el dominio.

La mayor penetración de las aerolíneas de bajo costo se da en los mercados tradicionales de Europa y Norteamérica

El ascenso de las aerolíneas de bajo costo ha sido considerable durante la pasada década, pero esta progresión se ha limitado en gran medida a los mercados tradicionales. Actualmente, Europa cuenta con la mayor concentración de tráfico de aerolíneas de bajo costo, que supone un 38% del total de vuelos en 2012. Las regiones del Pacífico sudoeste y Norteamérica también registran una elevada penetración de aerolíneas de bajo costo, con un 37% y un 30%, respectivamente. No obstante, en los mercados en los que el tráfico aéreo crece con más fuerza, la cuota de mercado de estas aerolíneas sigue en niveles modestos (en Oriente Medio, las aerolíneas de bajo costo operan sólo un 14% de los vuelos, en Asia un 19% y en Latinoamérica un 25%).

Cuota de las aerolíneas de bajo costo en cada región entre 2011 y 2012

| Región | Cuota de las aerolíneas de bajo costo en 2011 | Cuota de las aerolíneas de bajo costo en 2012 | Variación (en puntos porcentuales, pp) |
|-------------------|---|---|--|
| Europa | 36,5% | 38,0% | +1,5 pp |
| Pacífico sudoeste | 35,5% | 36,6% | +1,1 pp |
| Norteamérica | 29,5% | 30,2% | +0,7 pp |
| Latinoamérica | 26,6% | 24,9% | -1,7 pp |
| Asia | 16,5% | 18,6% | +2,1 pp |
| Oriente Medio | 11,7% | 13,5% | +1,8 pp |
| África | 9,4% | 9,9% | +0,5 pp |

Los pasajeros que viajan entre regiones son asignados a la región de origen.

La expansión de las aerolíneas de bajo costo varía considerablemente según la región. En Europa, España registra la mayor cuota de salidas de vuelos de *low cost*, con un 57%. Le sigue el Reino Unido, donde un 52 % de todos los vuelos salientes ya son operados por aerolíneas de esta tipología, lo que supone un incremento del 4% respecto a 2011, superando por primera vez el hito del 50%. A pesar de la baja cuota de las compañías de bajo costo en Asia, algunos países se han resistido a esta tendencia. Por ejemplo, el 65% de los vuelos en Filipinas y el 61% de los de Tailandia son operados por aerolíneas de bajo costo.

Oriente Medio se está convirtiendo en un *hub* de conexión aérea mundial cada vez más importante

Los tres aeropuertos estratégicos de la región (Dubái, Doha y Abu Dabi) están experimentando un fuerte crecimiento en tráfico aéreo, aproximadamente un 10% anual. Además, estos aeropuertos registran niveles muy elevados de tráfico de conexión: en torno al 50% de su tráfico corresponde a vuelos de conexión. Estas cifras demuestran el papel cada vez más preponderante de la región como centro de conexiones (*hub*) entre Europa y los mercados emergentes de Asia y el Pacífico sudoeste.

Si consideramos conjuntamente los tres aeropuertos, actualmente ya operan aproximadamente un 15% del volumen de tráfico entre Asia y Europa y entre Europa y el Pacífico sudoeste. Resulta especialmente interesante comprobar que el volumen de tráfico aéreo entre Europa y Asia crece a un ritmo de aproximadamente un 7% interanual, mientras que el tráfico entre estas dos regiones operado a través de Oriente Medio creció alrededor de un 20% entre 2011 y 2012.

Pascal Clement, Head of Travel Intelligence, Amadeus, señala: «El rápido ritmo de cambio y la creciente competitividad del sector aéreo mundial —tal y como demuestran estos datos— significa que las aerolíneas y el conjunto del sector del viaje tendrán que basar su toma de decisiones operativas, cada vez más, en datos y análisis con el objetivo de identificar oportunidades y riesgos, a medida que surjan».

«Estos datos son noticias positivas para el sector aéreo, ya que muestran que el número de pasajeros ha aumentado en todas las regiones del mundo entre 2011 y 2012. Al igual que en 2011, este crecimiento está liderado por Asia. No obstante, los datos apuntan a nuevas oportunidades en la región, dado que la mayor parte del tráfico se concentra en un pequeño número de rutas muy transitadas. La herramienta de Amadeus para el análisis del tráfico aéreo ayuda a las aerolíneas a planificar y desarrollar redes que respondan al tráfico de pasajeros real y aborden una clara necesidad en el mercado según datos exhaustivos basados en origen y destino», añade.

Ver la entrada del blog sobre Amadeus Air Traffic Travel Intelligence:

<http://www.amadeus.com/blog/16/04/travel-intelligence-in-the-digital-era-amadeus-air-traffic>