

# BENCHMARKING

## MERCADO ESPAÑOL



**01.** INTRODUCCIÓN.

**02.** DISTRIBUCIÓN MENSUAL DEL GASTO EN VIAJES CORPORATIVOS.

**03.** DISTRIBUCIÓN ANUAL POR TIPO DE SERVICIO.

**04.** AVIÓN.

**05.** TREN.

**06.** HOTEL.

**07.** AGENCIAS DE VIAJE.

**08.** CONCLUSIONES.

# 2016 / 2018

## **BENCHMARKING** MERCADO ESPAÑOL

Un año más queremos hacerles llegar nuestro tradicional informe de Benchmarking del Mercado Español, en esta ocasión relativo al 2018, que venimos elaborando de forma anual, desde 2012. La información de gasto que reflejamos en este documento está basada en los gastos que efectúan nuestras empresas clientes con la Travel Account, un medio de pago a nombre de la empresa que centraliza todos los gastos pre-viaje de sus empleados.

Con el transcurrir de los años, vamos adquiriendo mayor perspectiva de los movimientos y tendencias de nuestras empresas clientes, en todo lo que se refiere a viajes de negocios. Hemos visto pasar una seria crisis y una recuperación y quizás, en breve, empecemos a apreciar nuevos cambios en la economía española.

**E**ste es un punto a tener en cuenta, al leer este informe, de la misma forma que también es interesante conocer ciertos factores socio-económicos, que nos ubicarán en el escenario de datos que mostramos.

Durante el 2018, las Líneas Aéreas se han visto muy afectadas por varias causas. Por ejemplo las variaciones en los tipos de cambio o la subida de los precios de los carburantes, que, para una industria tan demandante de fuel, supone un menoscabo importante en sus cuentas de pérdidas y ganancias. También han sufrido continuas huelgas de personal, a veces del suyo propio, como el caso de los pilotos y en otras ocasiones, de sectores directamente relacionados, como son los controladores aéreos. Estas huelgas han desembocado en retrasos y cancelaciones, que también acaban incidiendo en los beneficios finales de las compañías.

La competencia entre líneas aéreas, ha presionado los precios a la baja a lo largo del 2018, aunque ya se empieza a vislumbrar en el presente un repunte de los precios, por la necesidad de repercutir los sobrecostes que

las líneas aéreas han padecido durante este tiempo. Estas previsibles subidas, afectarán tanto a las líneas tradicionales, como a las low cost.

**Anivel europeo**, hace falta mencionar asimismo los efectos del “Brexit”, la negociación de la salida del Reino Unido de la Unión Europea. Este proceso, que se está alargando más tiempo del previsto, empieza a reflejarse en las economías de los países afectados, sobre todo en la actividad y los viajes a destinos ingleses, que han comenzado a sufrir cambios de volumen e intensidad, debido a la inminente frontera que presumiblemente sesgará el tráfico libre de personas y bienes entre las dos partes.

Desde una perspectiva turística, España es un país que depende fuertemente del turismo, dado que representa un 14,6% del PIB del país. Según el WTTC (Consejo Mundial de Viajes y Turismo), el segmento de los viajes de negocios representa el área de crecimiento potencial más importante para España, a pesar de que implica tan solo un 12% de todo el turismo español, frente al promedio europeo del 21%.

TODAS ESTAS CONSIDERACIONES SON  
FUNDAMENTALES PARA INICIAR LA  
LECTURA DE ESTE DOCUMENTO QUE, DE  
NUEVO ESTE AÑO, HEMOS ELABORADO  
PARA NUESTROS CLIENTES, PARTNERS  
O CUALQUIER PERSONA INTERESADA  
EN LA MATERIA. LES DESEAMOS UNA  
INTERESANTE LECTURA.

2

# DISTRIBUCIÓN MENSUAL

## DISTRIBUCIÓN MENSUAL DEL GASTO EN VIAJES CORPORATIVOS

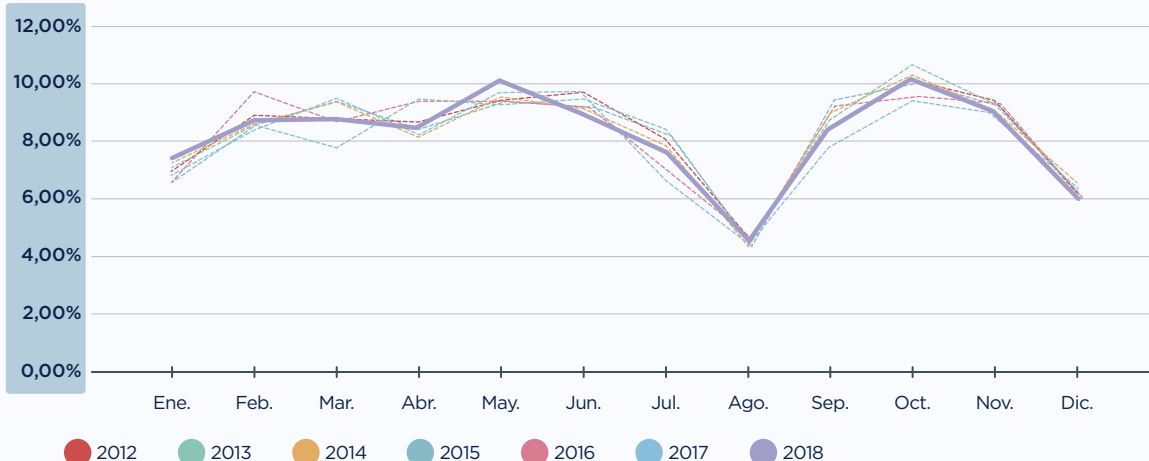
“ESTE INFORME ES NUESTRO MÁS FIEL REFLEJO DE LA FUERTE ESTACIONALIDAD QUE, AÑO TRAS AÑO, MUESTRAN LOS VIAJES DE EMPRESA.”

Por tratarse de viajes de empresa, reflejan siempre sus caídas más pronunciadas en las vacaciones del personal. Un valor más que seguro es agosto, cuando cada año, los ingresos por desplazamientos laborales, se muestran bajo mínimos (en contraste con los desplazamientos vacacionales). Diciembre y enero le acechan muy estrechamente, por incluirse en estos meses las Navidades, unas fiestas también muy “de guardar”. Por último, asoma la Semana Santa, que, algo más difuminada entre marzo y abril, debe su curva imprecisa a fechas oscilantes, que resultan de cálculos basados en lunas y equinoccios.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Enero	7,02%	7,06%	7,32%	6,79%	6,79%	7,31%	<b>7,61%</b>
Febrero	8,95%	8,62%	8,65%	8,64%	<b>9,68%</b>	8,91%	8,90%
Marzo	9,07%	7,83%	9,40%	9,49%	8,79%	<b>9,78%</b>	8,94%
Abril	8,72%	9,27%	8,20%	8,53%	<b>9,42%</b>	8,30%	8,70%
Mayo	9,42%	9,33%	9,63%	9,45%	9,61%	10,11%	<b>10,24%</b>
Junio	9,83%	9,56%	9,24%	9,31%	9,34%	<b>10,12%</b>	9,16%
Julio	8,13%	<b>8,45%</b>	7,97%	8,31%	7,29%	7,22%	7,83%
Agosto	4,66%	4,48%	4,38%	4,44%	4,69%	<b>4,91%</b>	4,88%
Septiembre	8,38%	8,84%	9,05%	<b>9,52%</b>	9,24%	8,48%	8,59%
Octubre	10,16%	<b>10,73%</b>	10,43%	10,06%	9,59%	9,64%	10,33%
Noviembre	<b>9,52%</b>	9,47%	9,13%	9,30%	9,41%	9,37%	9,20%
Diciembre	6,14%	6,36%	<b>6,59%</b>	6,15%	6,14%	5,85%	5,58%

Los meses con mayor actividad en los viajes de negocios en el año 2018 han sido mayo, con un 10,24% de la actividad total anual y octubre, con el 10,33%.

## DISTRIBUCIÓN MENSUAL DEL GASTO EN VIAJES



\*Informe en base al volumen de facturación mensual de las "Travel Account" de Diners Club Spain.

3



# DISTRIBUCIÓN ANUAL

“ EL REY INDISCUTIBLE DE LOS GASTOS DE VIAJE, PAGADOS CON LA TRAVEL ACCOUNT, ES EL AVIÓN. NO EN VANO LLEVA MUCHOS AÑOS SOBREPASANDO EL 60% DEL “QUESO”.”

En este caso, estamos evaluando el importe total gastado en cada servicio y, teniendo en cuenta que el avión es habitualmente el medio de transporte más caro, tiene su lógica que implique un porcentaje muy alto del gasto total. Pero, aunque no se refleje en este apartado, si analizáramos el número de billetes adquiridos, este medio de transporte seguiría representando la porción más grande.

Al reflejar los billetes de avión los costes más elevados en la partida de gastos de viaje, este servicio es el que más comúnmente se paga a través de un medio de pago centralizado, como la Travel Account. Aunque, a pesar de su

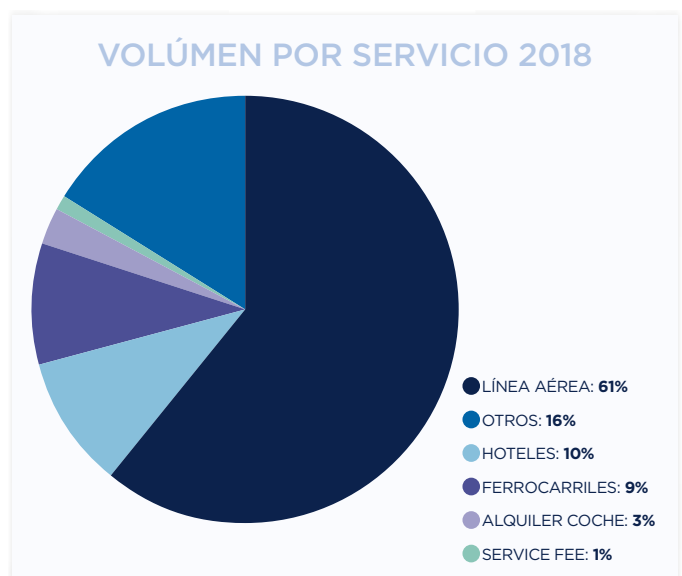
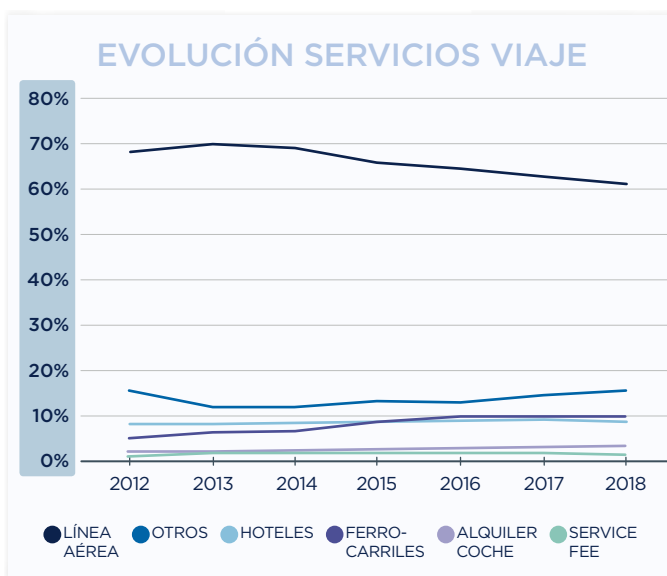
importancia, hay que reseñar también que es el único servicio que pierde cuota (6,89 puntos porcentuales del 2012 al 2018), a lo largo de estos años, en beneficio de otro tipo de prestaciones de viaje.

El incremento en el empleo de la Travel Account para el pago de hoteles (5,03 puntos porcentuales desde 2012), es muy remarcable. Junto con los coches de alquiler (1,02 puntos porcentuales) compensan en gran medida la pérdida de cuota de los vuelos.

Las “Service Fees” o cargos de emisión de las Agencias de Viaje, por otra parte, también suelen ser abonadas a través de la tarjeta, lo que les otorga su pequeño trocito en la tarta. Éstas también han sufrido una ligera variación al alza, aunque cabe destacar que son la partida de gasto menos significativa de las que suelen abonarse con la Travel Account de Diners Club Spain.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2012/2018
LÍNEA AÉREA	68,03%	<b>69,15%</b>	68,40%	65,96%	64,11%	62,53%	61,14%	-6,89 p.p.
OTROS	15,48%	12,34%	11,95%	12,99%	13,07%	14,70%	<b>15,72%</b>	0,24 p.p.
FERROCARRILES	8,57%	8,48%	8,35%	8,45%	8,87%	<b>8,97%</b>	8,86%	0,28 p.p.
HOTELES	4,68%	6,15%	7,09%	8,26%	9,46%	9,21%	<b>9,71%</b>	5,03 p.p.
ALQUILER COCHE	2,02%	2,35%	2,60%	2,69%	2,84%	2,98%	<b>3,04%</b>	1,02 p.p.
SERVICE FEE	1,23%	1,53%	1,62%	1,65%	<b>1,66%</b>	1,61%	1,54%	0,32 p.p.

El incremento en el empleo de la Travel Account para el pago de hoteles, 5,03 puntos porcentuales desde 2012.



# 4

# AVIÓN

## 4.1 COMPORTAMIENTO DEL GASTO EN COMPAÑÍAS AÉREAS

### 4.1.1 DISTRIBUCIÓN ANUAL DE LAS TOP 10 AEROLÍNEAS POR NÚMERO DE TRANSACCIONES

“ COMO YA VENÍAMOS VIENDO EN AÑOS PREVIOS, IBERIA HA TENIDO SIEMPRE UNA POSICIÓN PRIVILEGIADA EN LA ELECCIÓN DE COMPRA DE BILLETES DE NUESTRAS EMPRESAS CLIENTES. ”

Con la llegada de la pasada crisis, el mercado aéreo se transformó y numerosas líneas Low Cost, entraron a formar parte del panorama aéreo mundial, dando dura batalla a las compañías tradicionales. Esto también tuvo reflejo en nuestros análisis, mostrando visibles caídas en grandes aerolíneas como Iberia o escaladas más que significativas, en aerolíneas consideradas de bajo coste como Vueling.

Los buenos resultados de **Iberia** en el 2018 (Beneficios de 437 millones y aumento en ventas del 6,6%) , parecen plasmarse también en nuestra gráfica. La caída continuada en compra de billetes (nos referimos siempre a nuestros clientes) que Iberia venía sufriendo desde 2012, parece haberse frenado en el 2018, concediéndole un respiro y acercándose a niveles del 2015 (36,5% en 2018).

A pesar de la constante subida de **Vueling** desde el 2012, este año, sus ventas de billetes parecen haberse resentido ligeramente. Quizás

tenga algo que ver el hecho de que, Vueling es una compañía con sede en el Aeropuerto del Prat (Barcelona) y éste a su vez se ha visto muy afectado a lo largo del 2018, por las huelgas de los controladores franceses.

En cuanto a **Ryanair**, parece haber sufrido una caída importante en nº de billetes adquiridos por parte de nuestros clientes. Las huelgas convocadas en el 2018 por los tripulantes de varios países europeos pueden haber causado cierto grado de desconfianza en los viajeros de empresa, ya que han implicado un número importante de vuelos cancelados.

En el caso particular que aplica a nuestros análisis, esto parece ser el caso de Rynair, dado que el porcentaje de venta de billetes de Ryanair disminuye en 0,62 p.p. en relación a 2017.

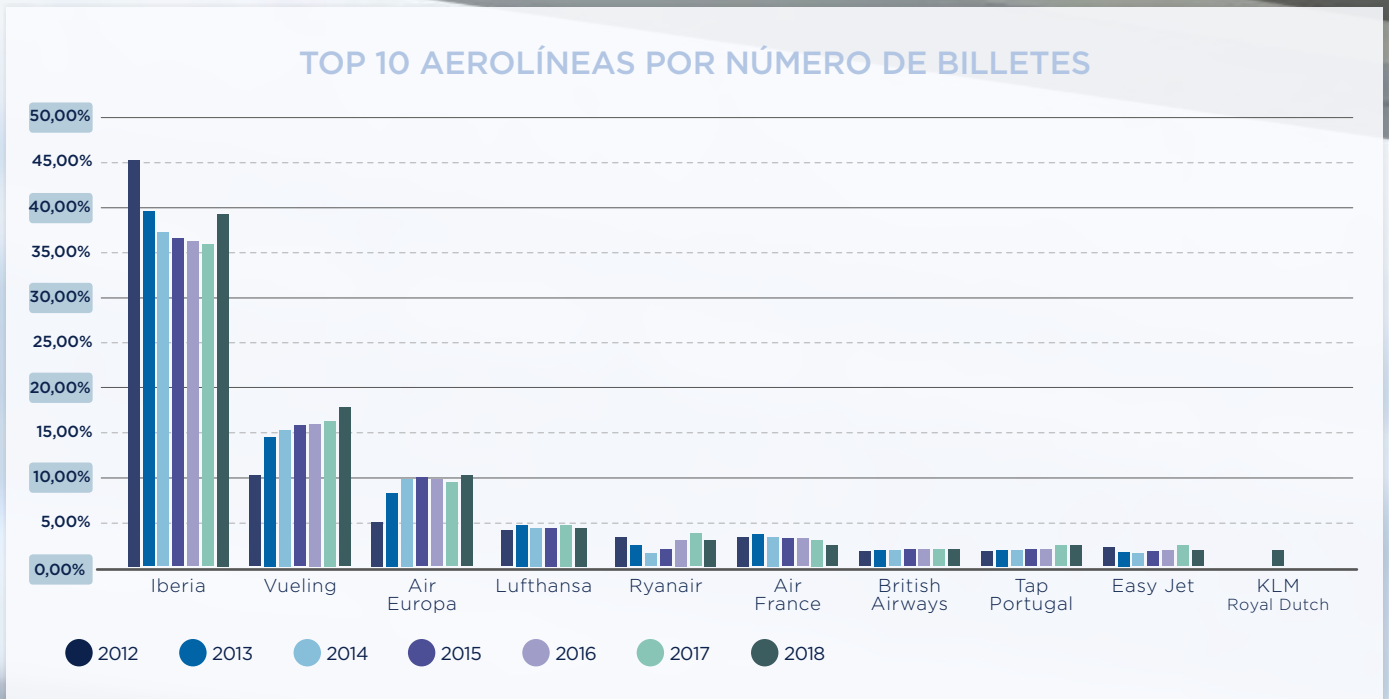
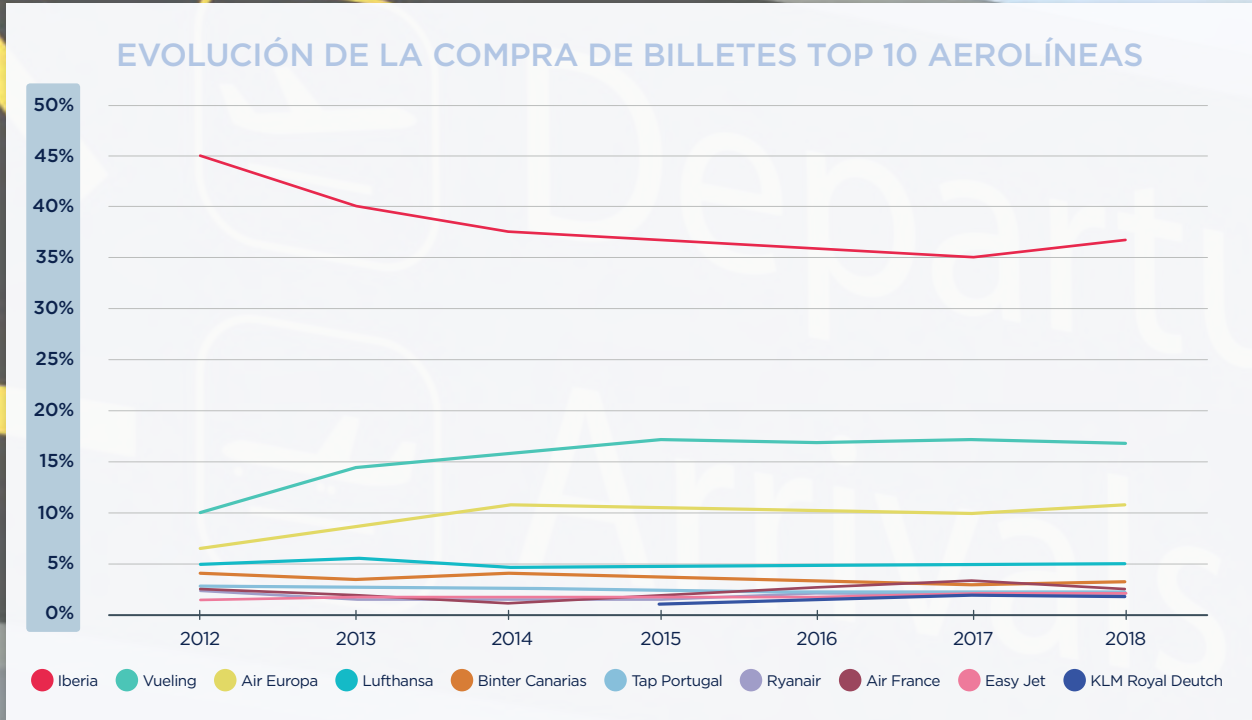
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2012/2018
IBERIA	<b>45,25%</b>	39,65%	37,64%	36,87%	35,99%	35,37%	36,74%	-8,51 p.p.
VUELING	10,37%	14,21%	15,67%	<b>16,82%</b>	16,77%	16,80%	16,61%	6.24 p.p.
AIR EUROPA	6,07%	8,71%	10,57%	<b>10,75%</b>	10,30%	9,82%	<b>10,75%</b>	4,68 p.p.
LUFTHANSA	4,62%	<b>5,25%</b>	4,47%	4,52%	4,69%	4,90%	4,81%	0,19 p.p.
BINTER CANARIAS	<b>3,93%</b>	3,39%	3,46%	3,51%	3,32%	2,82%	2,89%	-1,04 p.p.
TAP PORTUGAL	1,69%	1,78%	1,87%	1,87%	1,93%	2,29%	<b>2,45%</b>	0,76 p.p.
RYANAIR	2,58%	1,75%	1,27%	1,84%	2,50%	<b>3,18%</b>	2,56%	0,02 p.p.
AIR FRANCE	2,52%	<b>2,62%</b>	2,44%	2,25%	2,26%	2,17%	2,03%	0,49 p.p.
EASY JET	<b>2,36%</b>	1,60%	1,50%	1,37%	1,51%	1,73%	1,73%	0,63 p.p.
KLM ROYAL DUTCH				1,08%	1,39%	<b>1,66%</b>	1,64%	1,08 p.p.

La caída continuada en compra de billetes que Iberia venía sufriendo desde 2012, parece haberse frenado en el 2018, acercándose a niveles del 2015 (36,5% en 2018).

\*Informe generado en base al volumen de operaciones aéreas.

## 4.1 COMPORTAMIENTO DEL GASTO EN COMPAÑÍAS AÉREAS

### 4.1.1 DISTRIBUCIÓN ANUAL DE LAS TOP 10 AEROLÍNEAS POR NÚMERO DE TRANSACCIONES



## 4.1 COMPORTAMIENTO DEL GASTO EN COMPAÑÍAS AÉREAS

### 4.1.2 DISTRIBUCIÓN ANUAL DE LAS TOP 10 AEROLÍNEAS POR VOLUMEN DE FACTURACIÓN

En este apartado, referido no al número de billetes, sino al volumen de facturación, la variable precio adquiere mucha importancia.

En nuestra comparativa tiene vital relevancia, la diferencia entre comparar compañías de bajo coste, aerolíneas con precios estándar o con precios elevados. Obsérvese que en volumen de facturación, la caída de Iberia, a lo largo de estos 7 años, es del orden de 19,63 puntos porcentuales, cantidad que dobla la caída de la misma compañía en el apartado anterior (8,51 p.p.). En otras palabras, **Iberia** ha caído más en lo que se refiere a importe bruto ingresado, que en lo referente a número de billetes adquiridos. La principal razón puede ser que a través del código de Iberia también opera Iberia Express, el brazo low cost de Iberia.

Véase que los puestos 2 y 3, **Air Europa** y **Vueling**, intercambian posiciones según la variable considerada. En lo que se refiere a nº de billetes adquiridos, Vueling, más económica si nos basamos en el informe "Evolución de Precios" (véase apartado 3.2.1.) que muestra los precios promedio de las aerolíneas que se han pagado con la Travel Account, se sitúa por encima, pero en cuanto a volumen de ventas, Air Europa, con un precio promedio más elevado por billete, se pone por delante en el apartado que nos ocupa (posición nº 2). Adicionalmente hay que tener en cuenta la diferencia de destinos de Vueling

(aeropuertos más cercanos) y de AirEuropa (también opera vuelos de largo recorrido).

**Lufthansa**, cae este año en 0,3 p.p. por primera vez desde 2014, rompiendo la tendencia alcista que arrastraba. Esta ligera caída se refleja tanto en este apartado, como en el anterior. Lo más probable es que este descenso tenga que ver con un cambio en los destinos preferentes de nuestras empresas clientes.

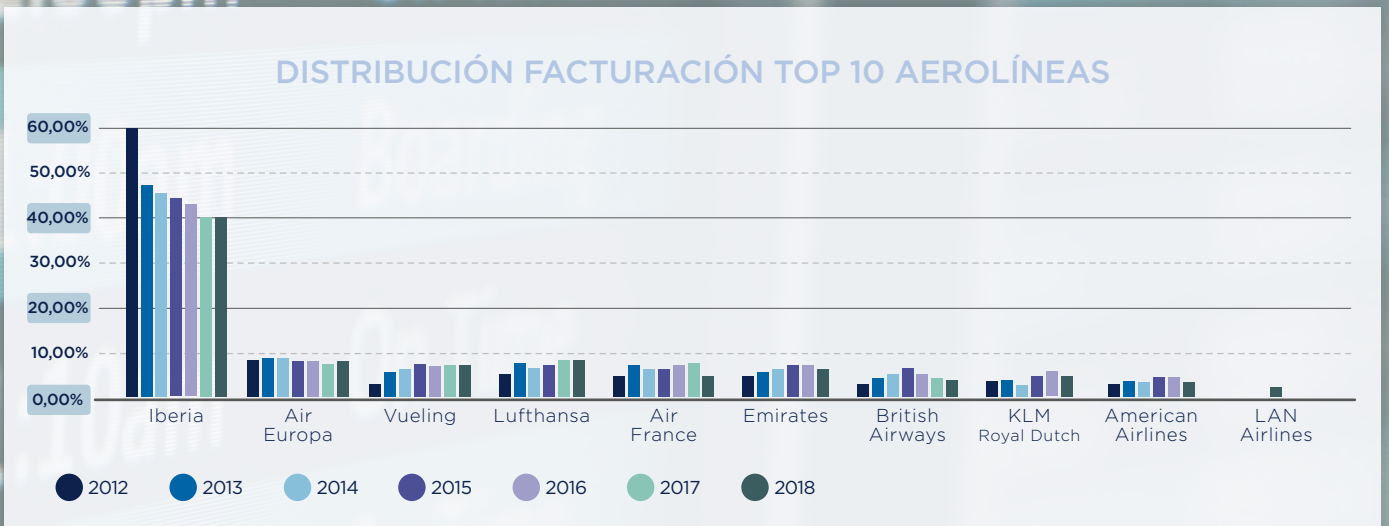
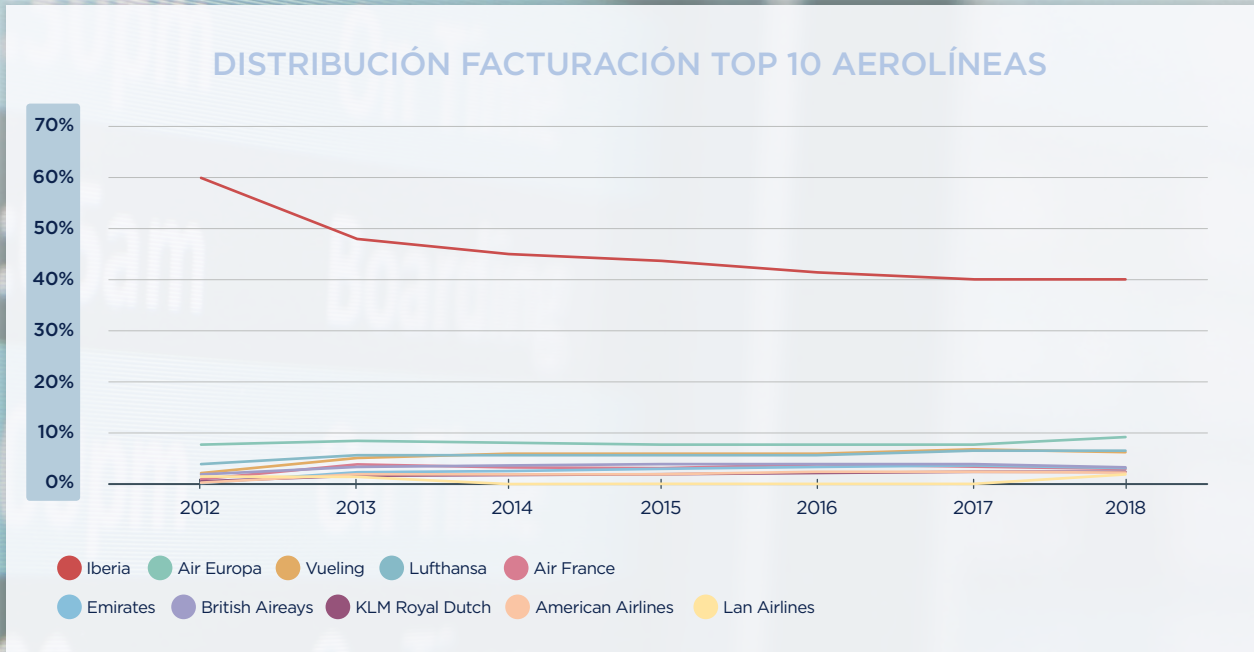
Resulta curioso el caso de **LATAM Airlines**. Este grupo surge en 2011 por fusión de la brasileña TAM y la chilena LAN. Desde el principio, se mostró presente en los viajes de nuestros clientes, pero tras aparecer en los primeros años en el TOP 10 de aerolíneas utilizadas, dejó de figurar, durante 4 años, en la lista (2014 al 2017). En el 2018, tras 4 años muy discretos, ha resurgido, superando los valores que obtuvo en su origen (1,83%, frente al 1,37% del 2013). Achacamos este resurgimiento, a los destinos que encajan en los planes de expansión de nuestras empresas clientes. Hay que tener en cuenta, que LATAM, ha inaugurado en 2018 nuevas rutas de conexión de Europa con Sudamérica, lo que afecta en gran manera a los viajes de las empresas españolas. De hecho, hay un ligero incremento de vuelos a Sudamérica si se compara el 2018 con el 2017 en el apartado 3.4.3 Destino por Áreas Geográficas" (véase apartado 3.4.3).

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2012/2018
IBERIA	<b>60,13%</b>	47,84%	45,07%	43,59%	41,28%	40,23%	40,51%	-19,63 p.p.
AIR EUROPA	7,73%	8,46%	8,27%	7,64%	7,67%	7,75%	<b>8,74%</b>	1,01 p.p.
VUELING	2,53%	4,74%	5,67%	6,21%	6,31%	6,35%	<b>6,45%</b>	3,92 p.p.
LUFTHANSA	3,86%	5,63%	5,28%	5,71%	5,97%	<b>6,69%</b>	6,39%	2,53 p.p.
AIR FRANCE	2,25%	3,30%	3,37%	3,34%	3,58%	<b>3,74%</b>	3,32%	1,07 p.p.
EMIRATES		2,14%	2,58%	3,02%	3,59%	<b>3,70%</b>	3,06%	0,92 p.p.
BRITISH AIRWAYS	1,63%	3,00%	3,71%	<b>4,04%</b>	3,95%	3,43%	2,95%	1,32 p.p.
KLM ROYAL DUTCH		1,46%	1,61%	1,67%	2,08%	<b>2,38%</b>	2,22%	2,22 p.p.
AMERICAN AIRLINES		1,48%	1,73%	2,00%	2,29%	<b>2,31%</b>	2,17%	2,17 p.p.
LATAM AIRLINES	1,25%	1,37%					<b>1,83%</b>	0,57 p.p.

Latam Airlines, en el 2018, tras 4 años muy discretos, ha resurgido, superando los valores que obtuvo en su origen (1,83%, frente al 1,37% del 2013).

4.1 COMPORTAMIENTO DEL GASTO EN COMPAÑÍAS AÉREAS

4.1.2 DISTRIBUCIÓN ANUAL DE LAS TOP 10 AEROLÍNEAS POR VOLUMEN DE FACTURACIÓN



## 4.1 COMPORTAMIENTO DEL GASTO EN COMPAÑÍAS AÉREAS

## 4.1.3 DISTRIBUCIÓN ANUAL AEROLÍNEAS ESTÁNDAR VS. LOW COST\*

“ LAS COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE, SON AQUELLAS QUE OFRECEN BILLETES DE AVIÓN ECONÓMICOS, A COSTA DE MANTENER LOS GASTOS GENERALES DE LA AEROLÍNEA LO MÁS BAJO POSIBLE ”

Esto lo logran excluyendo del precio del billete cualquier servicio adicional como pudiera ser comida, entretenimiento u otros servicios, que sí suelen estar incluidos en el precio del billete de las compañías tradicionales.

Estas compañías surgen en EEUU, y en los principios de los años 90 y se extienden a Europa, con aerolíneas como la irlandesa Ryanair o la británica EasyJet. Durante la pasada crisis (2008-2014), las compañías tradicionales, más rígidas y con elevados costes base, han sufrido fuertes pérdidas, mientras las Low Cost, se mantenían estables o incluso crecían.

Esto es perfectamente trasladable al mundo empresarial. Lo que antes eran viajes de empleados, en muchos casos en clase Business y en compañías aéreas tradicionales, se ha transformado, en muchas ocasiones, en vuelos

low cost, que permiten un ahorro significativo para la empresa, siendo esta adaptación, en muchos de los casos, un ahorro crucial en la partida de gastos de viaje durante el periodo de vacas flacas.

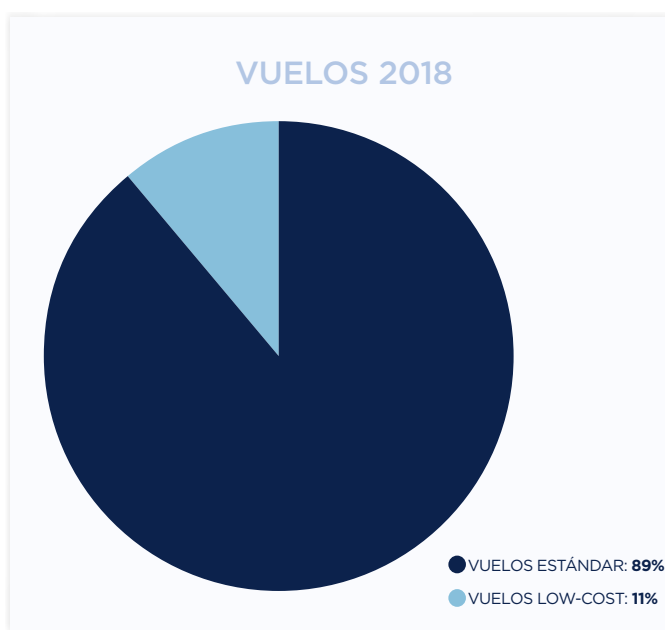
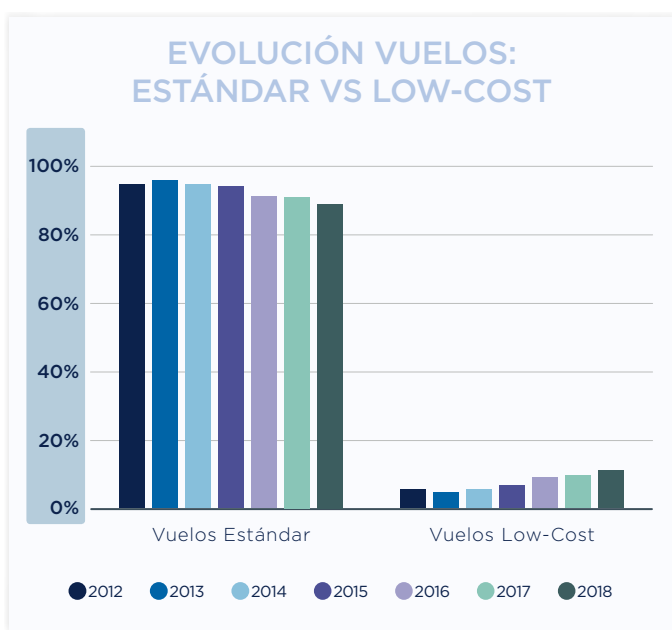
Esta tendencia, se observa continuada en la gráfica, desde el 2012 hasta el 2018, a pesar de que, a partir del 2014, se inicia una recuperación en la economía. Cabe deducir que, en muchas de las empresas, este cambio de filosofía en cuanto al gasto en viajes, se ha mantenido de forma estructural, en lugar de desaparecer de las políticas de viaje tras la salida de la crisis.

Como se puede ver en la tabla, los vuelos low cost continúan creciendo por sexto año consecutivo.

*\*Este informe sólo incluye en el apartado de "Vuelos low Cost", los vuelos que no hayan sido adquiridos a través del BSP. Es decir compañías como Vueling, Eurowings e Iberia Express, no están incluidos en el apartado Low Cost. Si se incluyeran, los valores serían considerablemente, más altos.*

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2012/2018
VUELOS ESTÁNDAR	93,90%	<b>94,60%</b>	94,23%	93,01%	90,64%	90,42%	89,24%	-4,66 p.p.
VUELOS LOW-COST	6,10%	5,40%	5,77%	6,99%	9,36%	9,58%	<b>10,76%</b>	4,66 p.p.

Como se puede ver en la tabla, los vuelos low cost continúan creciendo por sexto año consecutivo.



## 4.2 EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS

## 4.2.1 EVOLUCIÓN DEL PRECIO PROMEDIO DEL BILLETE EN TOP 10 AEROLÍNEAS

## EL SALTO DESCENDENTE, MÁS DRAMÁTICO, ES EL DE **KLM ROYAL DUTCH**, CON UN MÁS QUE RELEVANTE 30,33%



Es más que destacable que la variación absoluta en euros de todas las aerolíneas de nuestro TOP 10 han experimentado una evolución a la baja a lo largo de todos estos años.

En este análisis hemos tomado como punto de arranque el 2013, dado que, para algunas compañías, no teníamos datos suficientemente relevantes en el 2012. La línea descendente no se ha rectificado en el 2018, las aerolíneas han seguido bajando sus precios.

El salto descendente, más dramático, es el de **KLM Royal Dutch**, con un más que relevante 30,33% de bajada desde el 2013. Están muy próximas **Iberia**, con un descenso del 25,61% y **British Airways**, con un descenso del 24,44%. Esta tendencia a la baja tampoco ha variado si comparamos el año 2017 con el año 2018.

Parece que en el futuro, esta dinámica puede cambiar y podría empezar a palpase un alza generalizada en los precios de los billetes aéreos. Los indicadores de estas predicciones son el repunte en el precio de los crudos o los impuestos por las emisiones contaminantes, cada vez mayores, en los tiempos que corren.

Estos costes afectarán negativamente a las respectivas cuentas de resultados y, por lo tanto, deben compensarse con ingresos. Este punto, parece inevitable, ya no sólo para las compañías tradicionales, sino también para las de bajo coste.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2013/2018
EMIRATES		1.233,77 €	1.214,33 €	<b>1.292,06 €</b>	1.253,54 €	1.299,49 €	1.221,19 €	-12,59 €
AMERICAN AIRLINES		1.353,12 €	1.346,98 €	<b>1.380,70 €</b>	1.253,62 €	1.244,74 €	1.196,11 €	-157,01 €
LATAM AIRLINES	<b>1.213,19 €</b>	1.110,23 €					1.009,47 €	-100,76 €
BRITISH AIRWAYS	881,38 €	889,44 €	959,24 €	<b>984,95 €</b>	814,95 €	719,53 €	672,06 €	-217,38 €
AIR FRANCE	624,42 €	<b>628,25 €</b>	626,20 €	629,58 €	619,21 €	615,04 €	585,13 €	-43,12 €
KLM ROYAL DUTCH		<b>702,19 €</b>	655,81 €	656,03 €	570,54 €	515,79 €	489,20 €	-212,98 €
LUFTHANSA	<b>571,86 €</b>	545,10 €	541,49 €	535,49 €	495,01 €	486,45 €	474,07 €	-71,03 €
IBERIA	<b>444,18 €</b>	441,90 €	422,86 €	414,19 €	374,69 €	345,81 €	328,74 €	-113,16 €
AIR EUROPA	<b>305,42 €</b>	290,10 €	266,67 €	242,37 €	229,81 €	230,39 €	225,98 €	-64,11 €
VUELING	159,93 €	<b>172,19 €</b>	170,08 €	167,23 €	159,99 €	146,22 €	149,70 €	-22,49 €

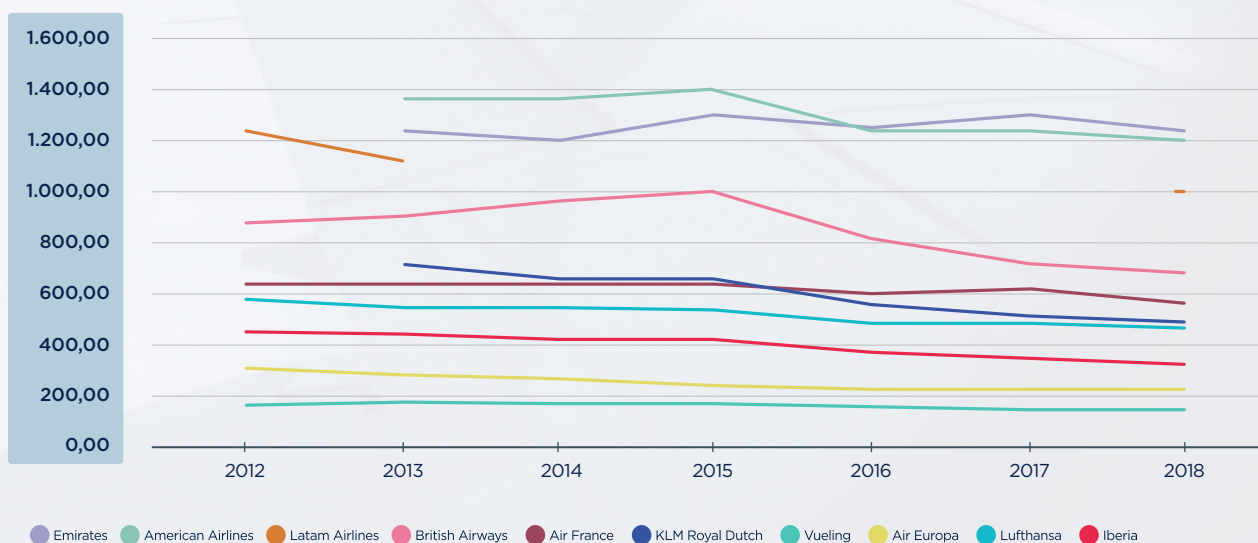
El salto descendente, más dramático, es el de KLM Royal Dutch, con un más que relevante 30,33% de bajada desde el 2013.

\*Informe en base a las compañías aéreas con mayor facturación.

EN ESTE APARTADO SE PUEDE APRECIAR, TAMBIÉN, CUÁLES SON **LAS COMPAÑÍAS MÁS CARAS DEL MERCADO**, PARA NUESTRO SEGMENTO.

Se trata de **Emirates y American Airlines**. Sus precios obviamente también están relacionados con el tipo de trayecto habitual efectuado con estas compañías, por ser compañías que ofrecen vuelos de largo recorrido a nuestros clientes.

EVOLUCIÓN DE PRECIO PROMEDIO BILLETE AÉREO



## 4.2 EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS

## 4.2.2 EVOLUCIÓN DEL PRECIO PROMEDIO DE LOS TOP 10 VUELOS DIRECTOS

En este informe, evaluamos los precios de los trayectos más utilizados por nuestros clientes, en vuelo directo.

Los trayectos más caros en 2018, son Madrid-Londres y Madrid Toulouse. Este último trayecto, se ha mantenido en el primer puesto, hasta que, el año pasado, ha sido superado por el tramo Madrid-Londres. De hecho, el precio del billete Madrid-Toulouse, ha sufrido la caída más drástica de todos, que se cuantifica en un -46,84% en 6 años.

Prácticamente en todos los trayectos, en consonancia con lo detallado en el apartado anterior, se aprecian bajadas de precio. Aunque de forma aislada, existen dos trayectos que se resisten a esta tendencia: Madrid-Barcelona y Barcelona-Madrid. Ambos trayectos, que son los más económicos de los evaluados, se han mantenido muy estables a lo largo de estos 7 años, con variaciones de precio que, aunque son positivas, no alcanzan el 1% de variación (0,86% para el primero y 0,31% para el segundo).

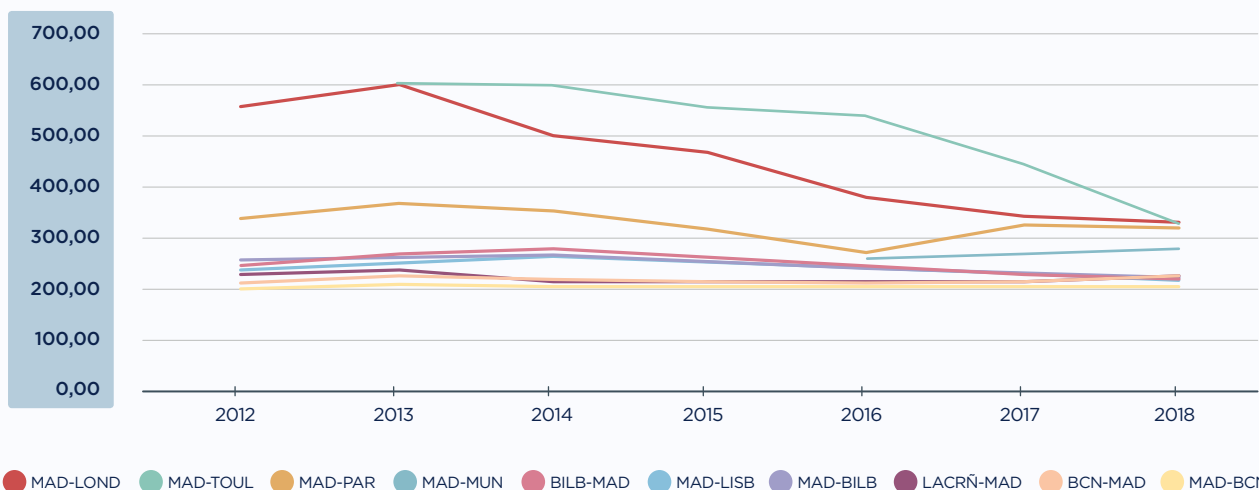
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2012/2018
MAD-LONDRES	560,52 €	<b>601,50 €</b>	509,47 €	469,82 €	386,39 €	349,92 €	336,83 €	-223,69 €
MAD-TOULOUSE		<b>604,74 €</b>	597,35 €	557,72 €	540,59 €	448,70 €	321,50 €	-283,24 €
MAD-PARÍS	347,35 €	<b>375,21 €</b>	363,10 €	326,46 €	282,00 €	332,62 €	314,37 €	-32,98 €
MAD-MÚNICH					269,58 €	<b>284,50 €</b>	266,50 €	-3,08 €
BILBAO-MAD	261,09 €	287,42 €	<b>300,69 €</b>	270,25 €	251,89 €	242,55 €	243,01 €	-18,08 €
MAD-LISBOA	250,72 €	262,52 €	<b>276,36 €</b>	267,66 €	251,46 €	241,06 €	239,33 €	-11,39 €
MAD-BILBAO	272,99 €	<b>276,52 €</b>	275,30 €	270,73 €	256,04 €	232,57 €	234,38 €	-38,61 €
LA CORUÑA-MAD	<b>241,33 €</b>	247,46 €	225,90 €	228,02 €	222,10 €	224,72 €	231,30 €	-10,03 €
BCN-MAD	226,55 €	<b>238,01 €</b>	232,21 €	229,87 €	222,28 €	229,69 €	227,25 €	0,70 €
MAD-BCN	214,04 €	<b>222,24 €</b>	219,49 €	217,11 €	214,57 €	221,83 €	215,89 €	1,85 €



Madrid-Toulouse, ha sufrido la caída más drástica de todos, que se cuantifica en una caída de -46,84% en 6 años.



## EVOLUCIÓN PRECIO PROMEDIO DE LOS SEGMENTOS MÁS USADOS



\*Informe generado en base a los precios promedio más elevados por vuelo directo.

## 4.3 EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DE LOS TOP 10 DESTINOS AÉREOS

### 4.3.1 TOP 10 DESTINOS AÉREOS A NIVEL MUNDIAL

En este caso, la variable sujeta a análisis es la frecuencia de los destinos de nuestros clientes, mostrando una tabla con los 10 destinos más visitados.

Obsérvese que la tendencia, con respecto al 2017, ha cambiado en rasgos generales. Con respecto a los dos grandes destinos: Madrid y Barcelona, aunque en la variación del periodo completo (2012 al 2018), se aprecie una inclinación a la baja de Madrid (-1,74 p.p.) y al alza de Barcelona (0,23 p.p.), en el 2018 han invertido este impulso, Madrid remonta a valores del 2016 y Barcelona cae a valores cercanos a los del 2013.

Es muy significativa la escalada de Lisboa, que pasa de valores no representados en el TOP 10 en

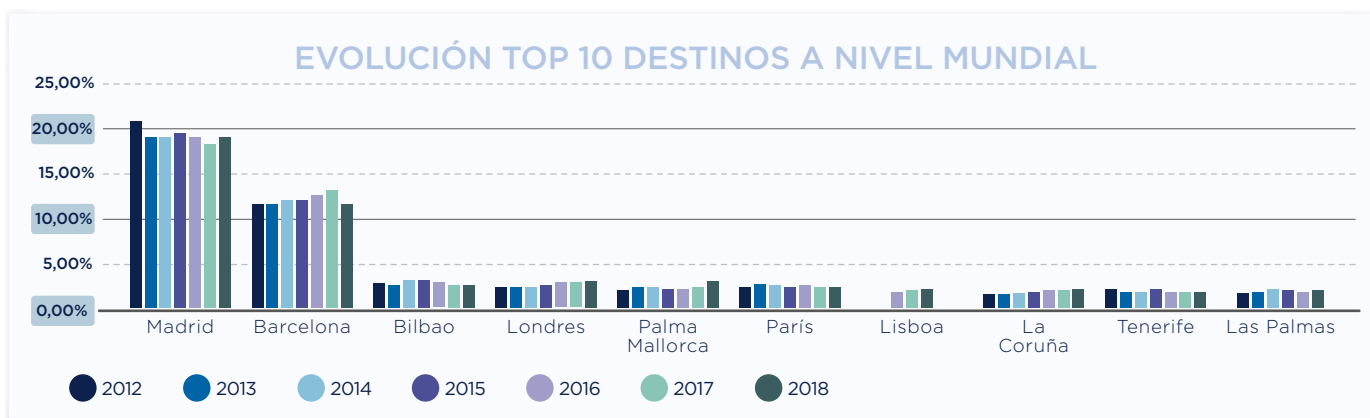
el 2015, a un 2,26% en 2018. Esto refleja, claramente el hecho de que, Lisboa se está convirtiendo en un centro de negocios importante para España.

En oposición, un destino más tradicional, como es Londres, que mostraba una continua escalada desde el 2017, arroja en 2018, datos que se resienten a la baja.

Por último, destacaremos la subida en el 2018, de todos los destinos insulares españoles, que figuran en el TOP 10. En concreto, Palma, Tenerife y Las Palmas. Algo más que probable es que, la aerolínea Binter Canarias, con su apertura de nuevas rutas inter-insulares e insulares-peninsulares, y el record del mejor resultado de su historia en 2018, haya influido en estos porcentajes al alza.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2012/2018
MADRID	<b>20,47%</b>	18,84%	18,70%	19,18%	18,74%	18,60%	18,73%	-1,74 p.p.
BARCELONA	13,06%	13,20%	13,54%	13,53%	13,82%	<b>13,90%</b>	13,29%	0,23 p.p.
BILBAO	3,66%	3,45%	<b>3,73%</b>	3,74%	3,51%	3,46%	3,52%	-0,14 p.p.
LONDRES	3,13%	3,07%	3,09%	3,23%	3,55%	<b>3,56%</b>	3,38%	0,25 p.p.
PALMA MALLORCA	2,67%	2,80%	2,77%	2,84%	2,73%	2,99%	<b>3,29%</b>	0,62 p.p.
PARÍS	3,12%	<b>3,42%</b>	3,35%	3,23%	3,36%	3,26%	3,17%	0,05 p.p.
LISBOA					1,89%	2,17%	<b>2,26%</b>	0,37 p.p.
LA CORUÑA	1,83%	1,84%	1,87%	1,96%	2,05%	<b>2,16%</b>	<b>2,16%</b>	0,33 p.p.
TENERIFE	<b>2,32%</b>	2,22%	2,26%	2,19%	2,00%	1,83%	1,93%	-0,39 p.p.
LAS PALMAS	<b>2,27%</b>	1,97%	2,19%	2,06%	1,94%	0,00%	1,91%	-0,36 p.p.

Es muy significativa la escalada de Lisboa, que pasa de valores no representados en el TOP 10 en el 2015, a un 2,26% en 2018.



\*Informe generado en base al número de operaciones aéreas.

## 4.3 EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DE LOS TOP 10 DESTINOS AÉREOS

## 4.3.2 TOP 10 DESTINOS AÉREOS EN ESPAÑA

Este apartado considera, exclusivamente destinos españoles, por lo que el reparto y los porcentajes de cada capital, cambian con respecto al apartado anterior.

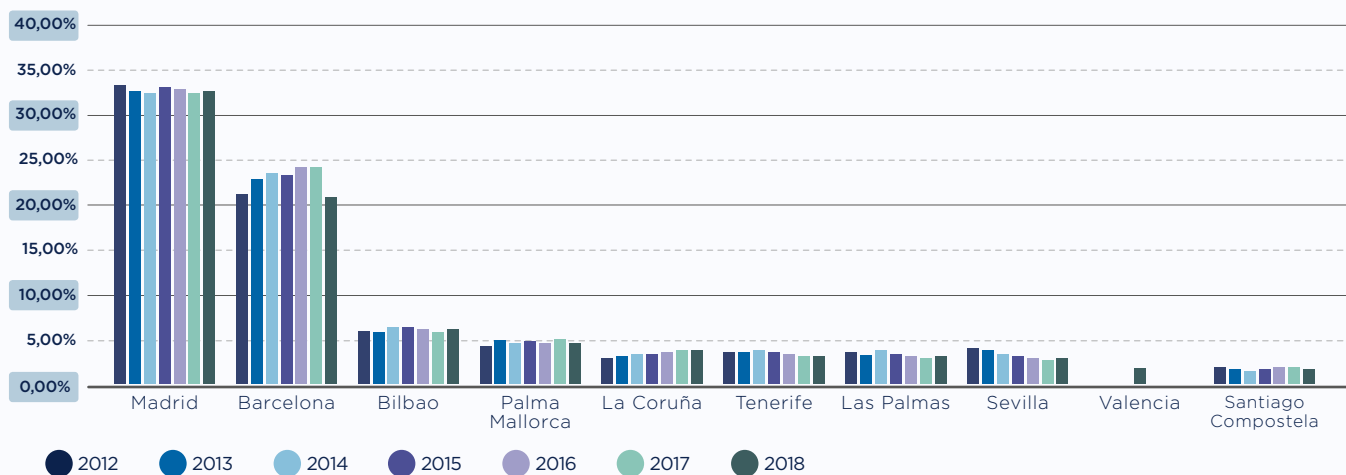
Eso sí, las tendencias de cada ciudad, persisten bajo este nuevo gráfico. A grosso modo en 2018, hay una subida de **Madrid, Bilbao** y las **Islas** y descenso de **Barcelona**.

La aparición de Valencia en 2018 en el TOP 10 español con el 2,05% de cuota en el año 2018 merece una mención especial. Ha sido un año de celebraciones y condecoraciones para Valencia. Estamos hablando del 20 aniversario de la Ciudad de Las Artes y las Ciencias. Además, en enero del referido 2018, es elegida, por parte del periódico inglés "The Guardian", como uno de sus 40 destinos mundiales más recomendables, única ciudad española entre este elenco.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2012/2018
MADRID	<b>33,34%</b>	32,69%	32,50%	33,05%	32,81%	32,54%	32,69%	-0,65 p.p.
BARCELONA	21,25%	22,89%	23,51%	23,31%	<b>24,19%</b>	24,32%	23,20%	1,94 p.p.
BILBAO	5,96%	5,99%	<b>6,47%</b>	6,45%	6,15%	6,06%	6,15%	0,19 p.p.
PALMA MALLORCA	4,34%	4,86%	4,82%	4,89%	4,78%	5,23%	<b>5,74%</b>	1,39 p.p.
LA CORUÑA	2,98%	3,19%	3,25%	3,37%	3,58%	<b>3,78%</b>	3,77%	0,79 p.p.
TENERIFE	3,78%	3,85%	<b>3,93%</b>	3,78%	3,50%	3,20%	3,36%	-0,42 p.p.
LAS PALMAS	3,70%	3,42%	<b>3,81%</b>	3,54%	3,40%	3,06%	3,33%	-0,37 p.p.
SEVILLA	<b>3,99%</b>	3,82%	3,45%	3,23%	3,03%	2,90%	3,00%	-0,99 p.p.
VALENCIA							2,05%	2,05 p.p.
SGO. COMPOSTELA	1,94%	1,83%	1,60%	1,80%	1,92%	<b>1,97%</b>	1,86%	-0,08 p.p.

Aparición de Valencia en 2018 en el TOP 10 español con el 2,05% de cuota en el año 2018.

## DISTRIBUCIÓN TOP 10 DESTINOS NACIONALES



\*Informe generado en base al número de operaciones aéreas.

## LONDRES, PARÍS, BRUSELAS O MILÁN MUESTRAN UN DESCENSO EN 2018 EN BENEFICIO DEL RESTO.



De nuevo, en la frecuencia de los destinos no españoles, para el 2018, parece intuirse un cambio en la inercia que venía moviendo nuestros datos.

Ciudades habituales como **Londres, París, Bruselas o Milán**, muestran un descenso en 2018, en beneficio del resto del TOP 10 de ciudades internacionales.

Las dos ciudades alemanas presentes en el ranking, suben en este 2018. En el caso de **Múnich**, no resulta sorprendente, porque muestra una tendencia ascendente constante, a lo largo de estos 7 años. En 2018 alcanza la cuarta posición con un 4,38%, tras una subida total desde el 2012 de 1,73 puntos porcentuales. **Frankfurt** alcanzó un valle en el 2015 y desde entonces, se encuentra en pleno proceso ascendente.

Cabe destacar la caída de **Bruselas**. Comenzó a mostrar un descenso en el número de visitantes a partir del 2016, talvez en relación con los atentados que la capital Belga sufrió ese mismo año. A pesar

de que el turismo en Bruselas, según informa el gobierno Belga, ya ha comenzado su recuperación, en lo que se refiere a los viajes de negocios de nuestras empresas clientes, no parece ser el caso. En nuestros análisis, esta ciudad ha caído 0,28 puntos porcentuales del 2017 al 2018.

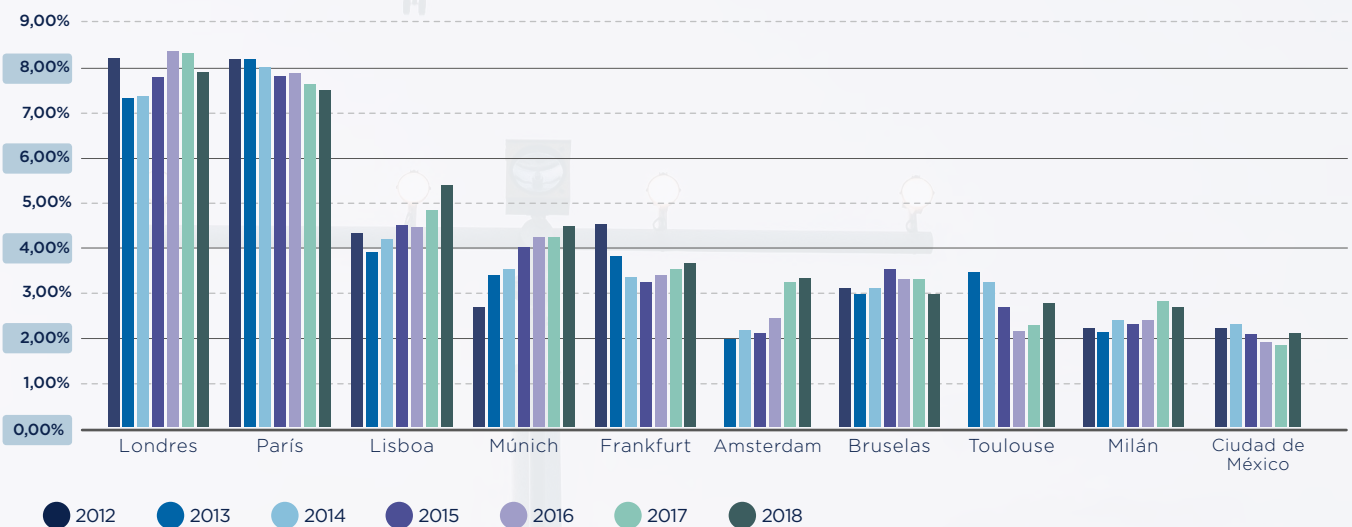
Por último, mencionaremos la notable mejoría de **Ciudad de México**, único representante fuera de Europa que, tras caer durante 4 años, ha elegido el 2018 para iniciar su remontada. Habrá que analizar los siguientes años antes de comprobar si esta remontada se estabiliza.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2012/2018
LONDRES	8,11%	7,25%	7,28%	7,70%	8,27%	<b>8,29%</b>	7,92%	-0,19 p.p.
PARÍS	<b>8,08%</b>	8,06%	7,90%	7,69%	7,82%	7,61%	7,41%	-0,67 p.p.
LISBOA	4,28%	3,87%	4,14%	4,44%	4,39%	5,07%	<b>5,30%</b>	1,01 p.p.
MÚNICH	2,66%	3,37%	3,47%	3,92%	4,18%	4,20%	<b>4,38%</b>	1,73 p.p.
FRANKFURT	<b>4,47%</b>	3,76%	3,33%	3,18%	3,37%	3,58%	3,66%	-0,81 p.p.
AMSTERDAM		2,12%	2,32%	2,25%	2,67%	3,29%	<b>3,33%</b>	1,21 p.p.
BRUSELAS	3,15%	3,03%	3,18%	<b>3,56%</b>	3,29%	3,28%	3,00%	-0,15 p.p.
TOULOUSE		<b>3,55%</b>	3,14%	2,54%	2,35%	2,39%	2,68%	-0,87 p.p.
MILÁN	2,31%	2,24%	2,50%	2,43%	2,53%	<b>2,67%</b>	2,63%	0,32 p.p.
CIUDAD DE MÉXICO	2,27%		<b>2,31%</b>	2,16%	1,92%	1,84%	2,14%	-0,13 p.p.

Múnich en 2018 alcanza la cuarta posición con un 4,38%, tras una subida total desde el 2012 de 1,73 puntos porcentuales.

LONDRES, PARÍS, BRUSELAS O MILÁN  
**MUESTRAN UN DESCENSO EN 2018**  
 EN BENEFICIO DEL RESTO.

EVOLUCIÓN TOP 10 DESTINOS FUERA DE ESPAÑA



## 4.4 DISTRIBUCIÓN DE DESTINOS POR ZONAS GEOGRÁFICAS Y POLÍTICAS

## 4.4.1 TOP 10 DESTINOS AÉREOS FUERA DE ESPAÑA

## EN 2018 SE PRODUCE UNA LIGERA CAÍDA EN LOS DESTINOS INTERCONTINENTALES.



En el 2016, se invirtió el reparto de los destinos nacionales frente a los internacionales.

Lo que venía siendo, hasta entonces, una hegemonía de lo nacional, comenzó a tener mayor peso internacional. Los motivos, como ya se ha explicado en muchas ocasiones, son la necesidad de expansión de las empresas españolas fuera de nuestras fronteras, para intentar paliar la crisis que sufríamos en aquellos años.

Pero, de nuevo, este año parece ser un punto de inflexión en este aspecto. Es pronto para hacer un análisis en profundidad, pero parece que la tendencia se vuelve a invertir. Por lo menos, a lo

largo del 2018, se ha producido una ligera caída en los destinos internacionales, en favor de los nacionales, aunque los destinos internacionales siguen representando más del 50% de los viajes. La diferencia en puntos porcentuales del periodo completo, sigue siendo negativa en el caso de lo nacional (-3,91 p.p.) y positiva en el caso internacional (+3,91 p.p.).

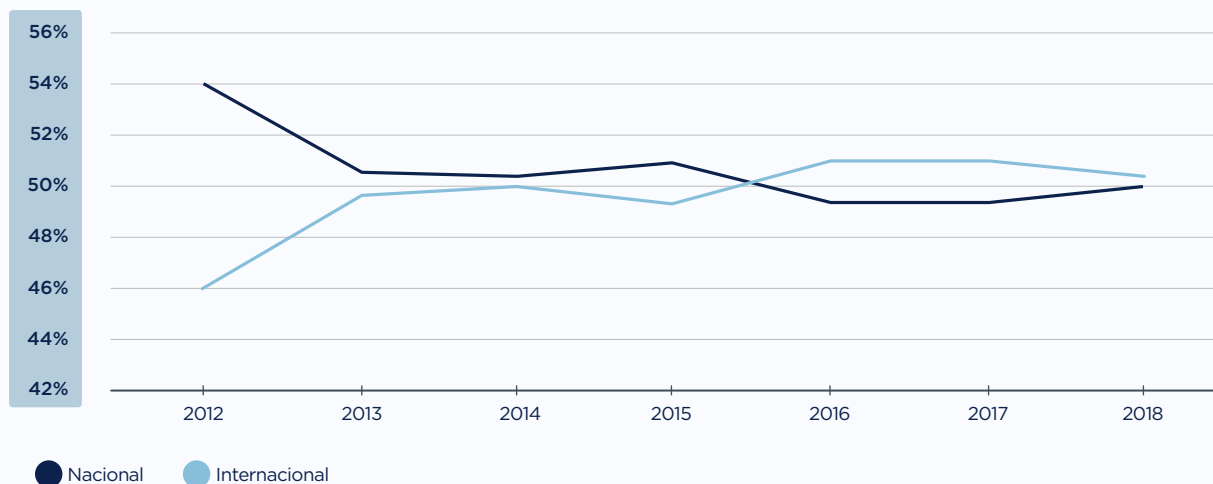
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2012/2018
NACIONAL	<b>53,74%</b>	50,41%	50,12%	50,64%	49,20%	49,18%	49,82%	-3,91 p.p.
INTERNACIONAL	46,26%	49,59%	49,88%	49,36%	50,80%	<b>50,82%</b>	50,18%	3,91 p.p.



Los destinos internacionales siguen representando más del 50% de los viajes.



### EVOLUCIÓN PRECIO PROMEDIO DE LOS SEGMENTOS MÁS USADOS



# LOS VIAJES CONTINENTALES SON LOS RESPONSABLES DEL DESCENSO DE LOS NACIONALES.



Esta tabla, profundiza un poco más en la información del apartado previo. Véase que los destinos internacionales se han desglosado, a su vez, en continentales, e intercontinentales.

Con este nuevo detalle en los datos, apreciamos que los viajes intercontinentales (básicamente inter-europeos) son los verdaderamente responsables del descenso total en el periodo 2012-2018, de los viajes a destinos nacionales (-3,91 p.p), con una subida de +5,53 p.p. de aquellos. Los intercontinentales incluso, muestran

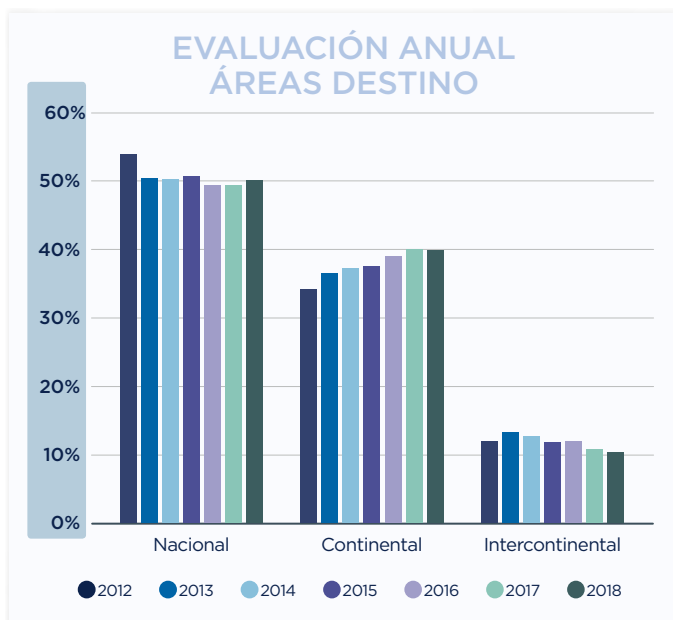
una tendencia descendente en el periodo mencionado (-1,62 p.p.).

De cualquier forma, si nos centramos exclusivamente en el 2018, ambas partidas integrantes de los destinos internacionales, descienden al unísono, conformando entre las dos, la correspondiente bajada de estos destinos y generando un crecimiento a la contra, por primera vez en el período, de los destinos nacionales (pasan de un 49,18% en 2017 a un 49,82% en 2018).

*\*Informe generado en base al número de operaciones aéreas. Se contabilizan los vuelos dentro de un país, dentro del mismo continente y entre continentes, no siendo el origen del vuelo necesariamente un aeropuerto español.*

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2012/2018
NACIONAL	<b>53,74%</b>	50,41%	50,12%	50,64%	49,20%	49,18%	49,82%	-3,91 p.p.
CONTINENTAL	34,18%	36,48%	37,28%	37,54%	39,03%	<b>40,06%</b>	39,71%	5,53 p.p.
INTERCONTINENTAL	12,09%	<b>13,12%</b>	12,60%	11,82%	11,77%	10,76%	10,47%	-1,62 p.p.

V
Los viajes continentales son los responsables del descenso de los viajes a destinos nacionales (-3,91 p.p), con una subida de +5,53 p.p. de aquellos.
V



## 4.4 DISTRIBUCIÓN DE DESTINOS POR ZONAS GEOGRÁFICAS Y POLÍTICAS

## 4.4.3 DESTINOS POR ÁREAS GEOGRÁFICAS

EN ESTE CASO HEMOS OPTADO POR ANALIZAR LAS REGIONES MÁS IMPORTANTES DEL MUNDO, INCLUYENDO LOS DESTINOS ESPAÑOLES DENTRO DE LOS DESTINOS EUROPEOS

Por lo tanto, se registra una cuota de más del 90% de destinos en **Europa** a los que han viajado los empleados de las empresas clientes de Diners Club Spain. Esta parte refleja un crecimiento de 1,49 puntos porcentuales desde 2012.

El descenso más importante lo han registrado en los últimos años, los destinos localizados en **Sudamérica**,

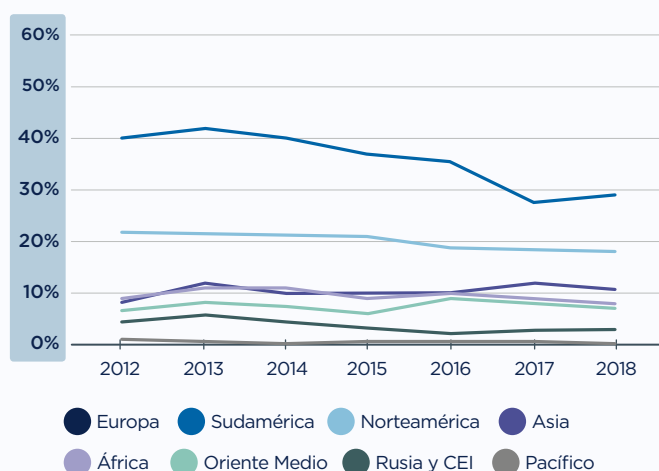
con 1,17 puntos porcentuales. Tradicionalmente fue y sigue siendo el continente destino más importante de las empresas españolas fuera de Europa, aunque su importancia parece haber disminuido en los últimos años, presentando, sólo en el 2019, un leve ascenso. En cuanto a **Norteamérica**, ésta sigue cayendo entre los destinos de nuestros clientes.

**Oriente Medio**, muestra mucha estabilidad, la oscilación final en puntos porcentuales, no excede 0,04 p.p desde el 2012.

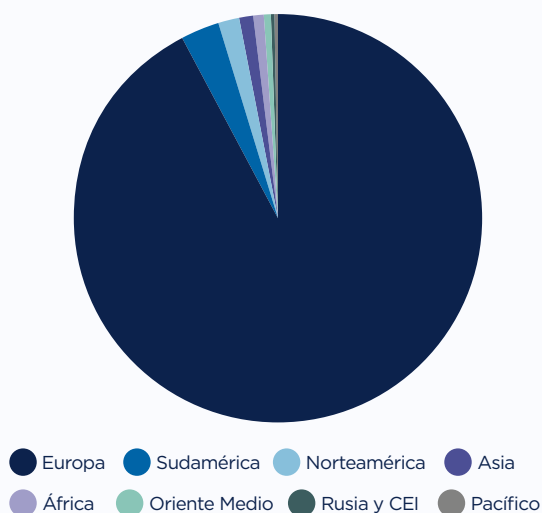
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2012/2018
EUROPA	90,96%	90,19%	90,67%	91,31%	91,43%	92,19%	92,45%	1,49 p.p.
SUDAMÉRICA	4,02%	4,18%	3,98%	3,68%	3,54%	2,75%	2,84%	-1,17 p.p.
NORTEAMÉRICA	2,13%	2,08%	2,07%	2,09%	1,86%	1,87%	1,83%	-0,30 p.p.
ASIA	0,84%	1,10%	0,98%	0,99%	1,04%	1,18%	1,05%	0,21 p.p.
ÁFRICA	0,90%	1,06%	1,07%	0,91%	0,96%	0,89%	0,78%	-0,12 p.p.
ORIENTE MEDIO	0,67%	0,80%	0,72%	0,62%	0,87%	0,80%	0,70%	0,04 p.p.
RUSIA Y CEI	0,42%	0,52%	0,46%	0,32%	0,25%	0,27%	0,29%	-0,13 p.p.
PACÍFICO	0,06%	0,06%	0,05%	0,07%	0,06%	0,05%	0,05%	-0,01 p.p.

Se registra una cuota de más del 90% de destinos en Europa a los que han viajado los empleados de las empresas clientes de Diners Club Spain.

## EVOLUCIÓN DESTINO POR REGIONES



## DISTRIBUCIÓN DE DESTINOS 2018



## 4.5 TOP 10 ITINERARIOS AÉREOS

## 4.5.1 TOP 10 TRAYECTOS AÉREOS

En este informe, analizamos los 10 trayectos de vuelo más utilizados, dentro de las rutas aéreas elegidas por los viajeros de empresa.

Es decir, se reflejan los tramos más concurridos de los viajes de nuestras empresas clientes, que no tienen por qué coincidir con los vuelos directos (constituidos por un solo tramo) aunque por supuesto, están influenciados.

Como se observa, en 2018, sigue descendiendo

la concurrencia de los trayectos líder: **Madrid-Barcelona** y **Barcelona-Madrid**.

Llama la atención que a lo largo de los años, se han mantenido bastante estables los trayectos Madrid-La Coruña y La Coruña-Madrid.

Sigue apareciendo por segundo año consecutivo en la última posición de los TOP 10 el trayecto Bilbao-Barcelona.

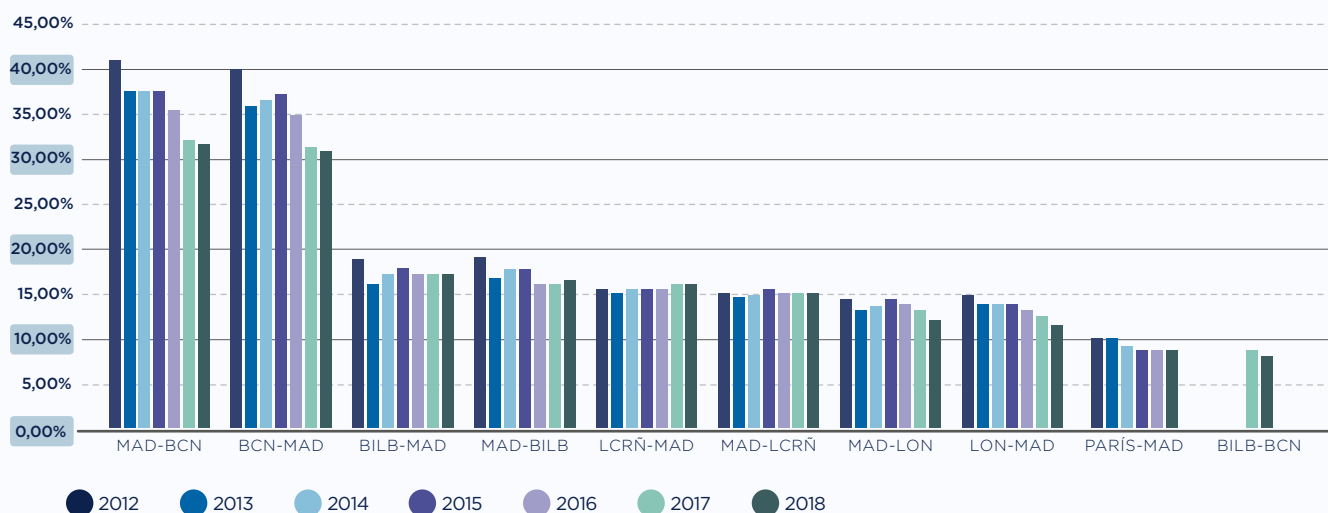
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2012/2018
MAD-BCN	<b>4,14%</b>	3,77%	3,79%	3,78%	3,57%	3,22%	3,17%	-0,97 p.p.
BCN-MAD	<b>4,02%</b>	3,64%	3,65%	3,71%	3,52%	3,16%	3,10%	-0,92 p.p.
BILBAO-MAD	<b>1,89%</b>	1,64%	1,77%	1,81%	1,71%	1,75%	1,76%	-0,13 p.p.
MAD-BILBAO	<b>1,92%</b>	1,68%	1,77%	1,78%	1,63%	1,62%	1,71%	-0,21 p.p.
LA CORUÑA-MAD	1,56%	1,53%	1,56%	1,57%	1,57%	<b>1,61%</b>	1,59%	0,03 p.p.
MAD-LA CORUÑA	1,53%	1,48%	1,52%	<b>1,54%</b>	1,52%	1,52%	1,52%	-0,01 p.p.
MAD-LONDRES	<b>1,48%</b>	1,36%	1,39%	1,43%	1,37%	1,34%	1,23%	-0,25 p.p.
LONDRES-MAD	<b>1,49%</b>	1,39%	1,39%	1,38%	1,32%	1,28%	1,19%	-0,30 p.p.
PARÍS-MAD	<b>1,02%</b>	1,00%	0,95%	0,90%	0,89%		0,86%	-0,16 p.p.
BILBAO-BCN						<b>0,89%</b>	0,85%	-0,04 p.p.



Sigue apareciendo por segundo año consecutivo en la última posición de los TOP 10 el trayecto Bilbao-Barcelona.



## EVOLUCIÓN DE LOS TOP 10 TRAYECTOS AÉREOS



\*Informe generado en base al número de trayectos aéreos registrados. Para calcular los trayectos aéreos, se descomponen los billetes en los diferentes segmentos de vuelo que contiene el billete y cada uno de ellos se considera un trayecto.

A pesar de que, como se ha explicado, el concepto de este apartado, no es exactamente igual que el del apartado anterior, dada su fuerte vinculación, en general, los resultados se mueven al unísono, con muy sutiles diferencias.

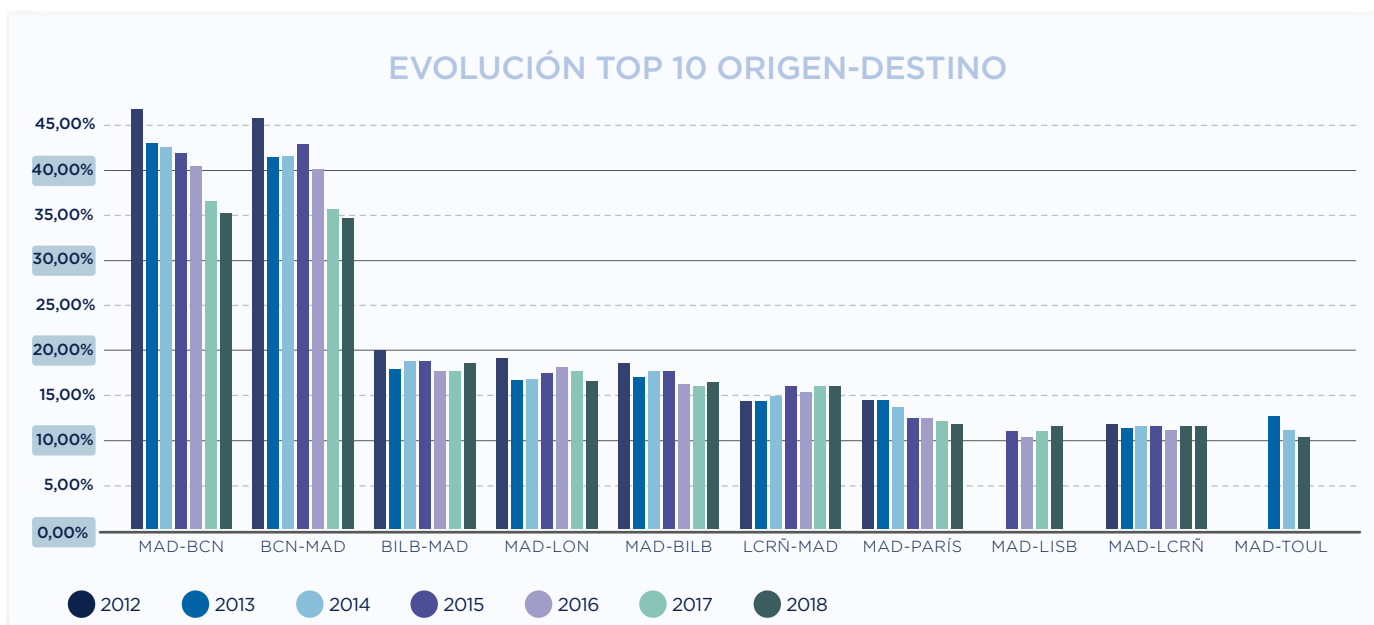
En la tendencia total del periodo 2012-2018, se observa que casi todos los trayectos origen destino, han disminuido su frecuencia, con las

excepciones de **Madrid-Lisboa** y **Madrid-Toulouse** (1,16 p.p. y 1,04 p.p. de alza, respectivamente). Estos trayectos directos no aparecen siquiera en el TOP 10 del apartado anterior, donde figuraban trayectos "parciales". Lo razón es que no es frecuente utilizar vuelos con escala en **Lisboa** o **Toulouse**, pero sí se trata de destinos frecuentes en vuelos directos.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2012/2018
MAD-BCN	<b>4,69%</b>	4,30%	4,25%	4,21%	4,05%	3,67%	3,53%	-1,16 p.p.
BCN-MAD	<b>4,60%</b>	4,15%	4,16%	4,29%	4,03%	3,59%	3,46%	-1,14 p.p.
BILBAO-MAD	<b>1,99%</b>	1,78%	1,88%	1,86%	1,74%	1,75%	1,83%	-0,16 p.p.
MAD-LONDRES	<b>1,89%</b>	1,64%	1,65%	1,73%	1,77%	1,75%	1,62%	-0,27 p.p.
MAD-BILBAO	<b>1,84%</b>	1,70%	1,75%	1,76%	1,61%	1,56%	1,62%	-0,22 p.p.
LA CORUÑA-MAD	1,42%	1,42%	1,52%	<b>1,59%</b>	1,54%	<b>1,59%</b>	<b>1,59%</b>	0,17 p.p.
MAD-PARÍS	<b>1,44%</b>	<b>1,44%</b>	1,36%	1,24%	1,24%	1,22%	1,19%	-0,25 p.p.
MAD-LISBOA				1,10%	1,04%	1,10%	<b>1,16%</b>	0,06 p.p.
MAD-LA CORUÑA	<b>1,17%</b>	1,11%	1,16%	1,15%	1,11%	1,16%	1,16%	-0,01 p.p.
MAD-TOULOUSE		<b>1,28%</b>	1,11%				1,04%	-0,24 p.p.



En la tendencia total del periodo 2012-2018, se observa que casi todos los trayectos origen destino, han disminuido su frecuencia.



\*Informe en base al número de operaciones aéreas contabilizando los billetes desde un origen a un destino final, sin tener en cuenta escalas.

5

TREN

## “MADRID ES LA LIDER INDISCUTIBLE EN ESTACIONES CON MÁS TRÁFICO DE VIAJEROS, CON UN VOLÚMEN DEL 39,40%”

POR APUNTAR UN PAR DE DATOS INTERESANTES, ESPAÑA ES EL SEGUNDO PAÍS DEL MUNDO EN KILÓMETROS DE VÍA DE ALTA VELOCIDAD (2.920 KM), SÓLO POR DETRÁS DE CHINA, QUE SE DISTANCIA DE FORMA COLOSAL CON RESPECTO AL RESTO (23.914 KM EN EL 2017).

En cuanto a velocidad punta alcanzada por los trenes AVE, nos colocamos en segunda posición (310 Km/h), en un digno empate con China y sólo por detrás de Japón y Francia (320 km/h), que comparten la primera posición.

Esto nos da una idea, del desarrollo que nuestro país está alcanzando en temas ferroviarios, que en una comparativa mundial, nos permite ocupar una posición más que destacable.

Tal y como refleja nuestro gráfico, la líder indiscutible en estaciones con más tráfico de viajeros de España, es **Madrid**. De hecho, de las 50 estaciones de tren con más tráfico de España (incluyendo cercanías), 33 se encuentran en la Comunidad de Madrid, de ellas, destaca especialmente “Atocha”. En nuestras tablas, Madrid supone un 39,40% del volumen que nuestros clientes generan. Ciertamente es, que este porcentaje ha bajado sutilmente con respecto a 2017 y que en general, mantiene una línea descendente importante desde el 2012 (-5,04 p.p.). Según los datos aportados por Renfe el peso de Madrid, con respecto al resto de ciudades españolas, ha disminuido. El tráfico se ha repartido más.

**Barcelona** ocupa el segundo lugar en nuestro ranking con un 16,16% de viajes de empresa. Esto, por cierto, también ocurre en el ranking oficial que publica RENFE para todos los tipos de viajero en España. Barcelona-Sants es la estación con más volumen de esta ciudad.

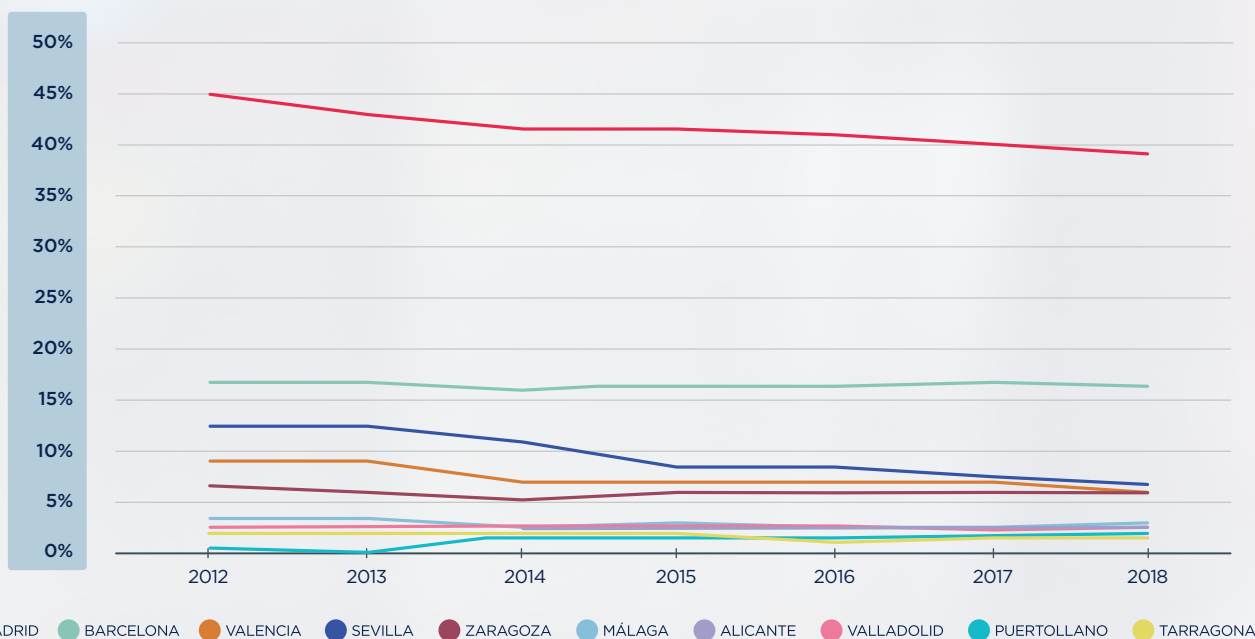
Como se observa en la tabla, le siguen **Valencia** y **Sevilla** con un 6,59% y un 6,37%. En concreto, sabemos que las estaciones con más tráfico en cada una de estas ciudades son Valencia-Nord y Sevilla-Santa Justa, respectivamente.

En general, la tendencia de todas las capitales del TOP 10, es el descenso desde el 2012. Sólo se exceptúan **Puertollano** y **Tarragona**, que en puntos porcentuales, han aumentado respectivamente 0,09 y 0,05 p.p. en el periodo desde el 2012. De nuevo, esto no indica un descenso del número absoluto de viajeros, sino una dispersión del peso de cada ciudad, probablemente por el surgimiento de nuevas estaciones que van consolidando viajeros recurrentes, a lo largo de este periodo.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2012/2018
MADRID	<b>44,44%</b>	42,91%	41,51%	41,28%	41,20%	40,57%	<b>39,40%</b>	-5,04 p.p.
BARCELONA	<b>16,53%</b>	16,51%	15,60%	16,34%	16,31%	16,44%	<b>16,16%</b>	-0,37 p.p.
VALENCIA	8,44%	<b>8,94%</b>	6,92%	7,04%	6,99%	6,48%	<b>6,59%</b>	-1,85 p.p.
SEVILLA	12,06%	<b>12,18%</b>	10,82%	8,27%	8,06%	7,68%	<b>6,37%</b>	-5,70 p.p.
ZARAGOZA	<b>6,34%</b>	5,75%	5,12%	5,73%	5,75%	5,76%	<b>5,90%</b>	-0,44 p.p.
MÁLAGA	<b>3,18%</b>	2,89%	2,71%	2,77%	2,62%	2,49%	<b>2,72%</b>	-0,45 p.p.
ALICANTE			2,04%	<b>2,22%</b>	2,06%	2,06%	<b>1,96%</b>	-0,08 p.p.
VALLADOLID	2,32%	1,92%	2,03%	<b>2,42%</b>	2,31%	1,96%	<b>1,93%</b>	-0,40 p.p.
PUERTOLLANO			1,83%	1,76%	1,59%	1,69%	<b>1,92%</b>	0,09 p.p.
TARRAGONA	1,48%	<b>1,58%</b>	1,56%	1,51%	1,41%	1,46%	<b>1,53%</b>	0,05 p.p.

En nuestras tablas, Madrid supone un 39,40% del volumen que nuestros clientes generan.

### EVOLUCIÓN DESTINOS RENFE



\*Informe generado en base al número de operaciones de tren.



“**MADRID ES LA LIDER INDISCUTIBLE**  
EN ESTACIONES CON MÁS TRÁFICO  
DE VIAJEROS CON UN VOLÚMEN  
DEL **39,40%**”

# 6

# HOTEL

“ EN LÍNEAS GENERALES, DURANTE ESTE PERIODO DEL 2012 AL 2018, SE APRECIA UN DESCENSO EN LOS VIAJES CON UNA SOLA NOCHE DE ESTANCIA EN DESTINO (-3,10 P.P.) DEL 62% A MENOS DEL 59%, AUNQUE SIGUE REPRESENTANDO LA MAYOR PARTE DE LA TARTA DE DISTRIBUCIÓN. ”

Esta bajada está causada por un aumento en las pernoctaciones de entre dos y tres días (1,75 y 1 p.p. respectivamente) que pasan del 19% al 21% .

Estos movimientos parecen estar muy relacionados con los cambios en las tendencias de viaje de nuestros clientes empresas. Como hemos ido observando, a lo largo de todo este informe, quizás fruto de la crisis que hemos padecido, descienden los viajes nacionales, en favor de los internacionales y en concreto, en favor de los europeos, sobre todo. Esta tendencia parece encajar perfectamente, con

el hecho de que desciendan las pernoctaciones de 1 noche (viajes cortos, nacionales), en favor de las de 2 y 3 noches (viajes medios, europeos).

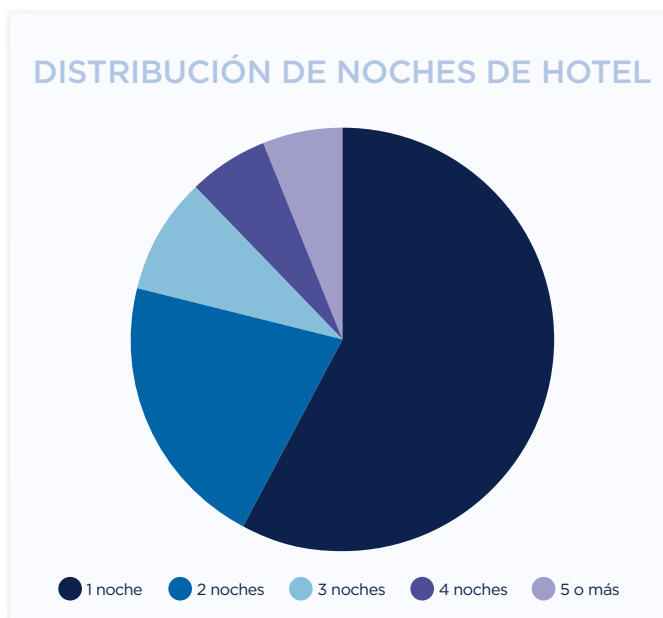
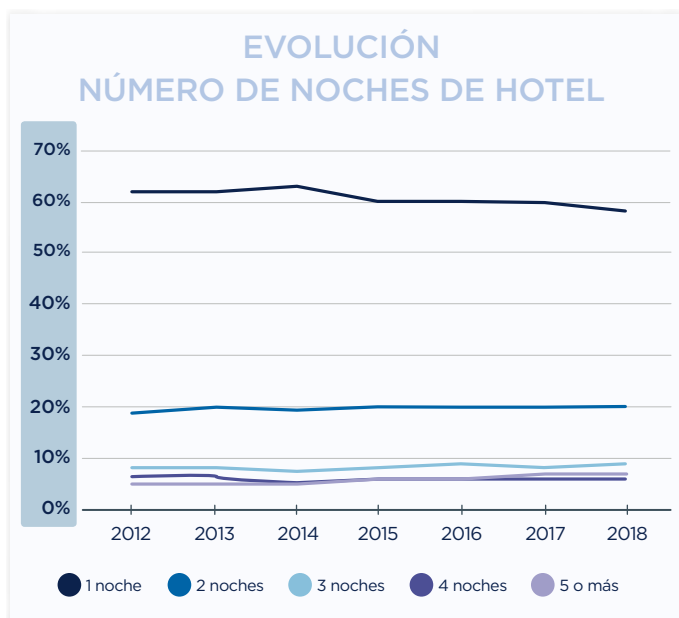
Esta evolución sigue apreciándose todavía en el 2018, cuando las pernoctaciones de 1 noche siguen descendiendo del 59,64% en 2017, al 58,56% en 2018. En cambio, las estancias de dos noches suben del 19,93% al 20,62% y las de tres noches, del 8,44% al 8,90%.

Las estancias de 4 noches, descienden, lo que puede achacarse a viajes más largos, están mostrando una tendencia similar a las pernoctaciones de 5 o más noches, ya que sufren continuos picos de subida y bajada a lo largo de estos años.

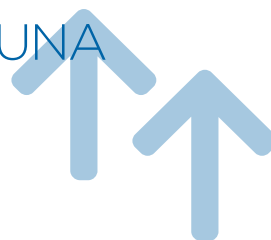
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2012/2018
1 NOCHE	61,66%	61,96%	<b>62,69%</b>	60,14%	59,90%	59,64%	58,56%	-3,10 p.p.
2 NOCHES	18,87%	19,19%	19,42%	19,85%	19,74%	19,93%	<b>20,62%</b>	1,75 p.p.
3 NOCHES	7,90%	8,13%	7,79%	8,42%	8,50%	8,44%	<b>8,90%</b>	1,00 p.p.
4 NOCHES	<b>6,32%</b>	5,76%	5,23%	5,72%	5,70%	5,75%	5,84%	-0,48 p.p.
5 NOCHES O +	5,25%	4,95%	4,88%	5,88%	6,16%	<b>6,24%</b>	6,07%	0,82 p.p.



Esta evolución sigue apreciándose todavía en el 2018, cuando las pernoctaciones de 1 noche siguen descendiendo del 59,64% en 2017, al 58,56% en 2018.



## BARCELONA CONSOLIDA ESTE 2018 UNA SUBIDA QUE VENÍA MARCANDO DESDE 2016



En general se pueden observar tres ciudades con caídas importantes de los últimos 7 años. Madrid, con -3,3 puntos porcentuales, Sevilla, con -1,77 puntos porcentuales y Valencia con -1,65 puntos porcentuales.

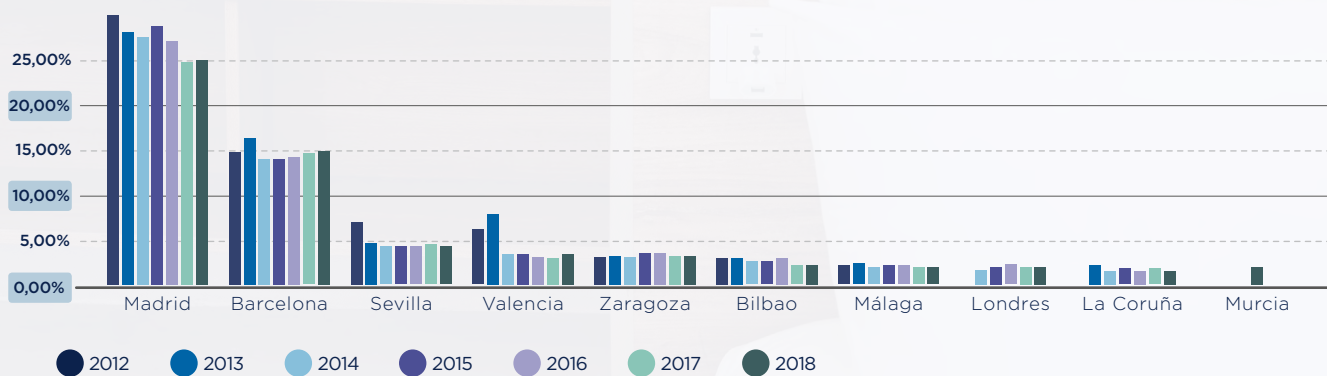
Este último año, parece haber habido un cambio en las tendencias de las ciudades más destacadas. Véase que, por ejemplo **Madrid**, mostraba caída desde el 2016 y este 2018 se estabiliza. **Barcelona** ya mostraba un repunte en el 2016 y este 2018 consolida su subida.

Destacamos **Londres**, también por cambio en tendencia. Comenzó creciendo de forma importante, hasta que en 2017 invirtió la tendencia y comenzó a bajar en importancia. Obsérvese que ha caído por debajo de los niveles de 2015 y es la única ciudad no española en el TOP 10 de destinos de pernoctación.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2012/2018
MADRID	19,08%	17,84%	17,47%	18,24%	17,23%	15,74%	15,75%	-3,33 p.p.
BARCELONA	9,42%	10,37%	9,02%	8,94%	9,09%	9,26%	9,45%	0,03 p.p.
SEVILLA	4,53%	3,06%	2,86%	2,82%	2,84%	2,95%	2,76%	-1,77 p.p.
VALENCIA	4,02%	5,12%	2,30%	2,30%	2,22%	2,19%	2,37%	-1,65 p.p.
ZARAGOZA	2,14%	2,17%	2,17%	2,35%	2,36%	2,15%	2,15%	0,01 p.p.
BILBAO	1,99%	1,96%	1,89%	1,92%	1,96%	1,70%	1,52%	-0,47 p.p.
MÁLAGA	1,57%	1,63%	1,44%	1,50%	1,48%	1,39%	1,39%	-0,18 p.p.
LONDRES			1,16%	1,42%	1,52%	1,41%	1,35%	0,19 p.p.
LA CORUÑA		1,43%	1,16%	1,25%	1,13%	1,24%	1,14%	-0,29 p.p.
MURCIA							1,02%	

Madrid, mostraba caída desde el 2016 y este 2018 se estabiliza.  
Barcelona ya mostraba un repunte en el 2016 y este 2018 consolida su subida.

## EVOLUCIÓN DESTINOS HOTEL



\*Informe generado en base al número de operaciones de hotel.



# AGENCIAS DE VIAJE

## “DESCENDIENDO EL USO DEL CARGO POR EMISIÓN EN 1,17 P.P. DESDE EL 2012”

La mayoría de los grupos empresariales emplea, como método de remuneración a sus agencias de viaje, el cargo por emisión.

En concreto, un 93,62% de los grupos, emplean este método, frente a un residual 6,38%. No hay que pasar por alto, sin embargo, que puede existir una combinación de dos formas de cobro de la agencia de viajes, tanto de service fee como de management fee.

A pesar de esta aplastante mayoría, se aprecian cambios sutiles en la tendencia general, descendiendo el uso del cargo por emisión en 1,17 p.p. desde el 2012. Cierto es que hablamos de variaciones muy pequeñas. También notamos, a pesar de la caída apreciada desde el 2012, un pequeño cambio en tendencia, de nuevo, en este 2018, cuando ha vuelto a subir ligeramente el uso del cargo por emisión, en detrimento de otras formas de remuneración de la agencia.

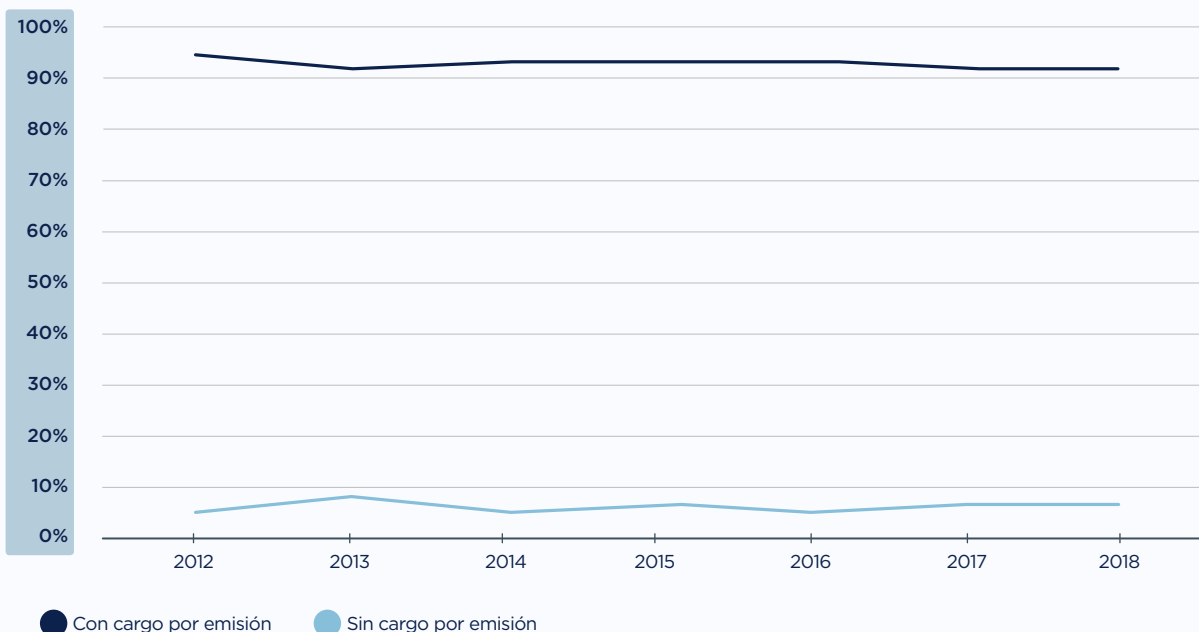
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2012/2018
CARGO POR EMISIÓN	<b>94,79%</b>	92,36%	93,74%	93,04%	93,79%	93,29%	93,62%	-1,17p.p.
SIN CARGO POR EMISIÓN	5,21%	<b>7,64%</b>	6,26%	6,96%	6,21%	6,71%	6,38%	1,17 p.p.



Se aprecian cambios sutiles en la tendencia general, descendiendo el uso del cargo por emisión en 1,17 p.p. desde el 2012.



### EVOLUCIÓN PAGO AGENCIAS



## LA UTILIZACIÓN DE UNA SOLA AGENCIA POR PARTE DE LOS GRUPOS EMPRESARIALES SIGUE EN DESCENSO,



En lo que se refiere a este apartado, no se cumplen los movimientos que veníamos observando en apartados previos.

En 2018, no hay cambio de tendencia: la utilización de una sola agencia, por parte de los grupos empresariales, sigue en descenso, de la misma manera que el uso de dos y tres agencias, está en aumento. Se trata de la misma tendencia que se muestra en el período completo 2012-2018.

Aunque el uso de una sola agencia de viajes sea el más común en un 75% de los casos, el uso de más de una agencia se ha incrementado en los últimos 7

años en 7 puntos porcentuales. Puede haber varias razones: la decisión consciente de no depender de una sola agencia de viajes para las reservas, la decisión de trabajar con una agencia de viajes para un grupo de empleados específicos y con otra para otro tipo de empleados, según las necesidades. O también la especialización en un tipo de viajes u otro. Tampoco podemos dejar a un lado el volumen MICE, que no siempre se suele gestionar a través de la misma agencia de viajes para el Business Travel.

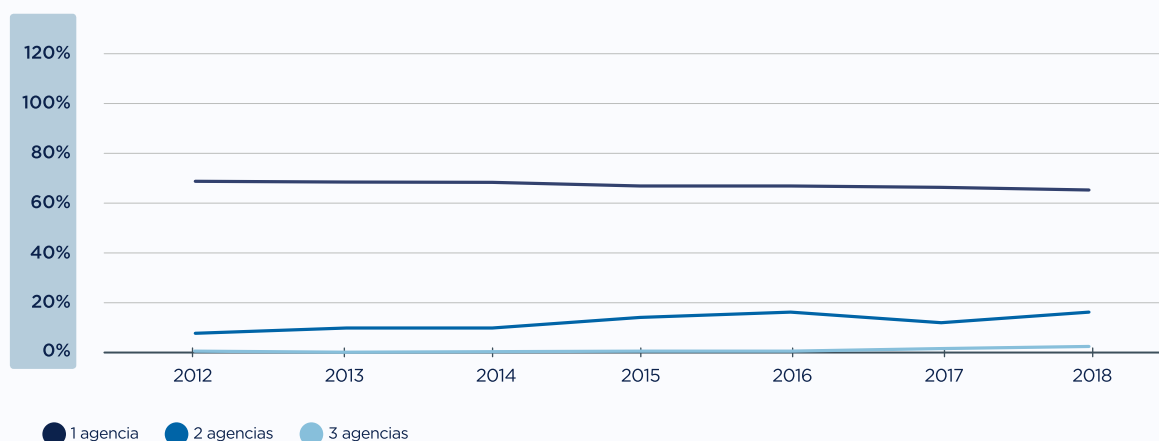
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2012/2018
1 AGENCIA	81,96%	80,83%	80,00%	77,20%	76,57%	76,07%	74,97%	-7,00 p.p.
2 AGENCIAS	14,43%	16,17%	16,70%	19,00%	19,65%	18,80%	19,62%	5,19 p.p.
3 AGENCIAS	3,61%	3,01%	3,30%	3,80%	3,77%	5,13%	5,41%	1,81 p.p.



El uso de más de una agencia se ha incrementado en los últimos 7 años en 7 puntos porcentuales.



### EVOLUCIÓN PAGO AGENCIAS





T<sub>1</sub> R<sub>1</sub> A<sub>1</sub> V<sub>4</sub> E<sub>1</sub> L<sub>1</sub>

T<sub>1</sub> H<sub>4</sub> E<sub>1</sub>

W<sub>4</sub> O<sub>1</sub> R<sub>1</sub> L<sub>1</sub> D<sub>2</sub>

# 8 CONCLUSIONES

SE APRECIA UNA TENDENCIA A LA ALTA EN EL PAGO DE HOTELES Y COCHES DE ALQUILER CON LA TRAVEL ACCOUNT DE DINERS CLUB. EN CUANTO A LA ESTACIONALIDAD DE LOS VIAJES CORPORATIVOS, SE MANTIENEN LOS PICOS EN MAYO Y OCTUBRE, Y LOS VALLES EN AGOSTO Y DICIEMBRE COINCIDIENDO CON LAS ÉPOCAS VACACIONALES.

Con respecto a la distribución del gasto en viajes a lo largo del año 2018, se registra la estacionalidad habitual con picos de incremento muy similares en mayo (**10,24%**) y octubre (**10,33%**) y picos hacia la baja en agosto (**4,88%**) y diciembre (**5,58%**). Sorprendentemente, el año pasado la Semana Santa, que cayó en abril, se diferencia poco en actividad de los dos meses anteriores.

Con respecto a los servicios pagados con la Diners Club Travel Account, a lo largo de los años los vuelos han perdido en importancia casi siete puntos porcentuales, en detrimento de los hoteles, con un aumento de **5,03 puntos porcentuales** en hoteles y un aumento de **1,02**

**puntos porcentuales** en coches de alquiler, de tal forma que los vuelos representaban en el año 2018 poco más del **60%** de los gastos con Travel Account, mientras los hoteles subieron hasta un casi **10%** y los coches de alquiler a un **3%**.

Si analizamos el número de operaciones aéreas, en el año 2018 empieza a invertirse la tendencia para Iberia, que, después de años de disminución de cuota, vuelve a reflejar un ligero crecimiento. Lo mismo ocurre para Iberia si nos fijamos en la evolución de su cuota de facturación.

Las aerolíneas low cost, sin embargo, siguen captando cuota de mercado a las aerolíneas estándar y continúan creciendo por sexto año consecutivo. Como recordatorio, en el año **2012** tenían un porcentaje en número de operaciones del **6,10%**, mientras en el año **2018** ya se encuentran en el **10,50%**. Y este hecho se da sin considerar las aerolíneas low cost que pasan por el BSP, el sistema de liquidación de IATA (International Air Transport Association).

Salvo en el caso de Vueling, cuando hablamos de los precios promedio de las aerolíneas con mayor facturación, del 2017 al 2018, todas las aerolíneas han bajado sus precios. Es significativo que siga habiendo una tendencia a la baja en los precios y será interesante comparar los datos del 2018 con los datos del año 2019, en el que el sector anticipa un repunte de los precios aéreos.

Lo más resaltable al observar la evolución de los precios promedio por vuelos directos es, que en todos estos años, desde el 2012 al 2019, los billetes de avión de los trayectos Barcelona-Madrid y Madrid-Barcelona, han estado más o menos estables, sin grandes variaciones. Sin embargo, tanto los precios del trayecto Madrid-Londres como el trayecto Madrid-Toulouse han disminuido de forma considerable, un **40%** y un **47%** respectivamente.

A nivel global, como destino aéreo, la ciudad que más cuota ha perdido a lo largo de los últimos seis años es Madrid, con **1,74 puntos porcentuales** y la que más ha aumentado es Palma de Mallorca, con **0,62 puntos porcentuales**. Sin embargo, si se analizan los datos del **2017** en comparación a los del **2018**, Madrid ha aumentado su cuota, mientras Barcelona ha perdido en importancia.

Si se analizan solamente las ciudades destino españolas, Madrid, a lo largo de los años, se ha mantenido más o menos estable con un **32,69%** de cuota en el **2018**. Barcelona, la segunda en el ranking, a pesar de haber perdido **1,12 puntos porcentuales** del **2017** al **2018**, en el tramo del **2012** al **2018** ha aumentado casi 2 puntos porcentuales, con un **23,20%** en el año **2018**.

En el apartado de destinos fuera de España, la ciudad más importante como destino aéreo es Londres, seguido por París y Lisboa, las capitales de los países vecinos de España. Curiosamente, con el pasar de los años, Munich ha adelantado a Frankfurt, el aeropuerto más importante de Alemania, y se ha colocado en cuarta posición.

Al analizar los destinos internacionales versus los destinos nacionales, siguen siendo los destinos internacionales los que más están representados en el ranking de vuelos. Sin embargo, el margen de ventaja con respecto a los vuelos nacionales es muy fino, concretamente un **50,18%** a nivel internacional y un **49,82%** a nivel nacional.

De los destinos internacionales es el mayor volumen se la llevan los vuelos continentales. Aunque estos, igual que los vuelos intercontinentales, han registrado una bajada del **2017** al **2018**.

Este año, en el análisis de regiones geográficas, hemos optado por incluir a España como destino europeo. Por lo tanto, Europa es el destino más relevante de los elegidos por las grandes compañías españolas, con un **92,45%** en el año **2018**. Sudamérica, sin embargo, ha bajado en importancia a nivel corporativo, con una bajada del **4,02%** en **2012** al **2,84%** en el **2018**.

Los trayectos aéreos Madrid-Barcelona y Barcelona-Madrid han ido bajando en importancia a lo largo de todos los años analizados, en casi **1 punto porcentual**, probablemente por un mayor uso del AVE entre estas dos ciudades. Lo mismo ocurre cuando se analizan no sólo los trayectos (que pueden ser parte de un vuelo con diferentes escalas), sino también los vuelos con origen Madrid y destino Barcelona y viceversa. También éstos han bajado más de **1,1 puntos porcentuales**.

Lo más reseñable de los destinos de RENFE es que las grandes empresas a lo largo de estos seis años han disminuido su parte proporcional de viajes en las primeras ocho posiciones del TOP 10 de ciudades destino. Las bajadas más importantes se observan en Madrid (**5 puntos porcentuales**), Valencia (**casi 2 puntos porcentuales**) y Sevilla (**5,7 puntos porcentuales**). Sólo en las posiciones penúltima y última (Puertollano y Tarragona), se registra un ligerísimo crecimiento, pero este no compensa ni de lejos las pérdidas de las tres ciudades anteriormente mencionadas. Hay que deducir, por lo tanto, que hay un mayor número de viajes a destinos RENFE en el resto

de la geografía española.

Con respecto a las tendencias en el uso de hoteles, debe señalarse que las estancias de una sola noche bajan del **2012** al **2018** en **3,1 puntos porcentuales**, aunque en el **2018** sigan siendo la alternativa más utilizada con un 59% de cuota. Crecen de forma reseñable, por otro lado, las estancias de **2 y 3 noches**, con el **21%** y **9%** en el **2018**, respectivamente.

En lo que se refiere al destino hotelero, no hay que olvidar que hay un flujo constante de pasajeros de negocios entre Madrid y Barcelona, pero que se trata de traslados tan cortos, que en la mayoría de los casos la ida y vuelta se efectúa en el mismo día. Por lo tanto, aunque sean las ciudades más importantes en lo que se refiere a actividad económica, no debe sorprendernos que como destino hotelero su porcentaje sea menor que como destino de viaje en avión o tren. Cabe mencionar, sin embargo, que mientras Madrid del 2012 al 2018 ha perdido **3 puntos porcentuales** del **19%** al **16%**, en el caso de Barcelona la cuota se ha mantenido sin grandes variaciones.

Si hablamos de las agencias de viajes, la aplicación del cargo por emisión a lo largo de los años se mantiene más o menos estable, utilizado en el año 2018 para el 93,62% de las empresas cliente de Dinners Club Spain. La gran variación se da en el uso del número de agencias, ya que el uso de una sola agencia de viajes disminuye en **7 puntos porcentuales**, mientras que el mayor crecimiento se da en el uso de dos agencias de viaje con **5 puntos porcentuales**.

- Los vuelos siguen siendo el servicio que con mayor frecuencia se paga con la Travel Account.
- En el año 2018 Iberia por primera vez vuelve a registrar un leve crecimiento en número de vuelos y facturación con respecto al año 2017.
- Las aerolíneas low cost siguen captando año con año una mayor cuota de uso en las grandes empresas españolas.
- Del TOP 10, salvo LATAM y Vueling, las demás aerolíneas siguen con su tendencia de bajar los precios promedio de sus billetes aéreos.
- En los vuelos directos también bajan todos los precios de los origen-destino que aparecen en el TOP 10, salvo Barcelona-Madrid y Madrid-Barcelona.
- Como destino aéreo, Madrid baja 1,74 puntos porcentuales, mientras Barcelona a lo largo de los años se mantiene más o menos estable.
- Londres sigue siendo la ciudad destino aéreo más importante fuera de España, seguida por París, Lisboa y Munich.
- Los vuelos internacionales bajan del 2017 al 2018, aunque siguen representando el 50,18%, de los cuales los destinos dentro del mismo continente acaparan un 39,71%.
- Como región, Europa ha crecido 1,5 puntos porcentuales en los últimos seis años.
- Los trayectos Madrid-Barcelona y Barcelona Madrid siguen dominando las primeras dos posiciones en el TOP 10, con porcentajes similares a los registrados de estas ciudades como "origen-destino final".
- Madrid ha bajado 5 puntos porcentuales del 2012 al 2018 como destino RENFE, evolución que ha seguido de forma similar la ciudad de Sevilla, con 5,7 puntos porcentuales.
- La estancia de una noche en hoteles ha bajado del 62% en el 2012 al 59% en el 2018, de la misma forma que el destino hotelero Madrid baja del 19% al 16%.
- En los cargos por emisión no hay grandes variaciones. Siguen siendo la forma de retribución más habitual de la agencia de viajes.
- Del 2012 al 2018 se produce una reducción en el empleo de una sola agencia de viajes, que del 82% pasa al 75%.

