

ANUÁRIO DO TRANSPORTE AÉREO

Dados Estatísticos e Econômicos de 2012



Brasília-DF, 18 de outubro de 2013



DIRETORIA

Diretor-Presidente

Marcelo Pacheco dos Guaranys

Diretor de Operações de Aeronaves

Carlos Eduardo Pellegrino

Diretor de Regulação Econômica

Ricardo Sérgio Maia Bezerra

Diretor de Aeronavegabilidade

Claudio Passos Simão

Diretor de Infraestrutura Aeroportuária

Rubens Carlos Vieira

EQUIPE TÉCNICA RESPONSÁVEL

Superintendente de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado – SRE

Danielle Pinho Soares Alcântara Crema

Gerente de Análise Estatística e Acompanhamento de Mercado – GEAC

Cristian Vieira dos Reis

Servidores

Carlos César Gadelha Dantas

Cleujanio Silva Cruz

Elenjuce Ferreira Dias Valentin

Felipe Soares Ludovice

Felemon Gomes Boaventura

Frederico Alves Silva Ribeiro

Flávia Macedo Rocha

Guilherme Gontijo Adame

Jonas Ernandes Salvador

Jose Humberto Borges Junior

Laís Macedo Facó Alencar

Marcos Rogério dos Santos

Murilo Sakai

Rafael Oliveira de Castro Alves

Thiago Juntolli Vilhena

Vitor Caixeta Santos

Secretária

Waleska dos Santos Cabral

Estagiários

Carla Lanay Ferreira Fernandes

Danniel Ferreira Leite

Jaqueline Lopes Gonçalves

Juliana Marques Oliveira

Laís Lira Kanashiro Duarte

Lorrene Gomes da Silva

Maysa Silva Cordeiro

Michelle da Silva Pereira

Raíra Veloso de Souza

Thalita Gonçalves Ferreira

Apoio

Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

Superintendência de Tecnologia da Informação – STI

ANUÁRIO DO TRANSPORTE AÉREO

Dados Estatísticos e Econômicos de 2012

ENDEREÇO

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado – SRE
Gerência de Análise Estatística e Acompanhamento de Mercado – GEAC
Setor Comercial Sul, Quadra 9, Lote C
Edifício Parque da Cidade Corporate, Torre A, 5º andar
CEP 70308-200, Brasília/DF, Brasil
Contatos: www.anac.gov.br/faleanac, 0800 725 4445

É permitida a reprodução do conteúdo deste Anuário, desde que mencionada a fonte: Anuário do Transporte Aéreo 2012, volume único, 1ª edição, Agência Nacional de Aviação Civil.

Todas as informações monetárias estão expressas em reais, salvo indicação em contrário.

Não são citadas as fontes das figuras, dos quadros e das tabelas de autoria da Agência Nacional de Aviação Civil.

As informações divulgadas estão sujeitas a alterações.

Brasília-DF, 18 de outubro de 2013.

APRESENTAÇÃO

O setor da aviação civil destaca-se mundialmente por sua tradição nos processos de coleta, processamento e divulgação de dados e informações. Diversas instituições públicas e privadas ao redor do mundo coletam e divulgam dados sobre o setor aéreo desde o início do século XX, mantendo séries temporais com razoáveis níveis de consistência e buscando padronizar conceitos e metodologias de apuração, com vistas a permitir a comparação entre os dados coletados em países diversos.

Nesse sentido, a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) – da qual o Brasil é um dos 191 países-membros – mantém, desde 1947, um programa para a coleta, o processamento, a análise e a disseminação de dados estatísticos da aviação civil.

A OACI é uma agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU), criada em 1944, durante a Conferência de Aviação Civil Internacional ocorrida na cidade de Chicago, Estados Unidos, em que 52 países assinaram uma Convenção de Aviação Civil Internacional, conhecida como Convenção de Chicago. Desde então, a Organização tem sido responsável por estabelecer padrões, normas e procedimentos internacionais para a aviação civil, nos campos de segurança operacional, segurança contra atos de interferência ilícita, eficiência, regularidade e proteção ambiental.

Logo, as informações coletadas do transporte aéreo revelam-se de extrema importância para o bom desempenho das atividades de análise, planejamento e desenvolvimento de estudos, que têm contribuído substancialmente para a evolução e modernização do setor. Tradicionalmente, os dados são utilizados para subsidiar o processo legislativo, a elaboração de políticas públicas e o processo regulatório que abrange o setor, assim como para o planejamento de investimentos e a tomada de diversas decisões estratégicas no campo mercadológico, como a prospecção de mercado, as ações concorrenciais e o planejamento de frota e de infraestrutura aeroportuária e de navegação aérea.

O Anuário do Transporte Aéreo foi publicado pela primeira vez no Brasil em 1972, pelo então Departamento de Aviação Civil (DAC) do Comando da Aeronáutica, órgão responsável, à época, pela regulação do setor aéreo. No entanto, anteriormente ao Anuário, diversos relatórios que apresentavam informações e séries temporais com os dados estatísticos e econômicos do setor já eram publicados.

Com o advento da Lei nº 11.182/2005, o Anuário do Transporte Aéreo constitui uma publicação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), entidade da Administração

Pública Federal Indireta submetida ao regime autárquico especial, caracterizado por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes, que atuam em regime de colegiado.

A Agência atua como autoridade de aviação civil vinculada à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e tem as atribuições de regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeroportuária, nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo. Para tal, deve adotar as medidas necessárias ao atendimento do interesse público e ao desenvolvimento da aviação civil.

A elaboração e a divulgação de estudos sobre as condições de mercado inserem-se entre as competências legais desta instituição e foram regimentalmente conferidas à Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado (SRE), conforme a Resolução ANAC nº 110/2009 e suas alterações.

O Anuário do Transporte Aéreo de 2012 apresenta dados provenientes das operações domésticas e internacionais das empresas aéreas brasileiras e estrangeiras que prestam serviços no Brasil, tais como: passageiros e cargas transportados; oferta e demanda; aproveitamento das aeronaves; participação de mercado; atrasos e cancelamentos; frota de aeronaves; pessoal por categoria; aeroportos utilizados; receitas, custos e despesas; resultado líquido do exercício; indicadores de liquidez, rentabilidade, endividamento e situação líquida patrimonial; tarifas aéreas domésticas comercializadas; entre outros.

As informações apresentadas são apuradas com base em dados periodicamente registrados pelas empresas aéreas na ANAC, nos termos da regulamentação vigente. Os dados são submetidos a críticas, validações e procedimentos de auditoria pela Agência, no intuito de alcançar o maior nível de consistência possível. Assim, os dados estão sujeitos a revisões, correções e alterações e podem apresentar diferenças em relação àqueles divulgados em versões anteriores do Anuário.

Assim, o documento é constituído de um sumário executivo e de oito capítulos: 1. Cenário Macroeconômico; 2. Estrutura das Empresas Aéreas; 3. Oferta de Transporte Aéreo; 4. Demanda por Transporte Aéreo; 5. Aproveitamento das Aeronaves; 6. Percentuais de Atrasos e Cancelamentos; 7. Tarifas Aéreas Domésticas; e 8. Aspectos Econômico-Financeiros.

Espera-se que as informações apresentadas no Anuário do Transporte Aéreo ampliem o conhecimento da sociedade brasileira e subsidiem a realização de pesquisas, estudos e análises mais abrangentes sobre o setor.

Os dados do transporte aéreo também estão disponíveis na seção “Dados e Estatísticas” no *site* da ANAC na internet: www.anac.gov.br.

Reclamações, denúncias, sugestões, críticas e elogios relacionados ao Anuário do Transporte Aéreo podem ser registrados no sistema Fale com a ANAC, acessível por meio da página da Agência na internet ou do telefone 0800 725 4445.

Boa leitura!

Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado

SUMÁRIO EXECUTIVO

A evolução do transporte aéreo no Brasil nos últimos dez anos

A demanda doméstica do transporte aéreo de passageiros foi recorde em 2012 e mais do que triplicou nos últimos dez anos, em termos de passageiros-quilômetros pagos transportados (RPK), com alta de 234% entre os anos de 2003 e 2012 e com crescimento médio de 14,35% ao ano no período. A demanda no mercado internacional para voos com origem ou destino no Brasil, por sua vez, mais do que dobrou no mesmo período, com alta de 128% e crescimento médio de 9,59% ao ano. No mesmo período, o crescimento médio da economia brasileira foi de 3,85% ao ano e o da população foi de 1% ao ano. Em outras palavras, o crescimento médio anual do transporte aéreo doméstico representou mais de 3,5 vezes o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro e mais de 14 vezes o crescimento da população.

A quantidade de carga paga transportada no mercado doméstico, em toneladas, registrou crescimento médio de 4,6% ao ano nos últimos dez anos, com incremento de 50% desde 2003. No mercado internacional, o crescimento médio foi de 6,5% ao ano nos últimos dez anos, com 76% de aumento na quantidade de carga paga transportada.

A oferta de transporte aéreo de passageiros no país também foi recorde em 2012, em termos de assentos-quilômetros ofertados (ASK), considerando o somatório de ambos os mercados doméstico e internacional, e a quantidade de voos foi superior a 1 milhão (1,126 milhões de voos realizados), a exemplo do que ocorreu em 2011 quando este expressivo número foi alcançado pela primeira vez (com 1,091 milhões de voos).

A quantidade de passageiros pagos transportados – que foi de 37,2 milhões em 2003 – superou a importante marca de 100 milhões em 2012, tendo sido 88,7 milhões de passageiros pagos transportados em voos domésticos e 18,5 milhões em voos internacionais com origem ou destino no Brasil. O número alcançado em 2012 representou uma proporção de 55 passageiros transportados no modal aéreo para cada 100 habitantes no Brasil, enquanto que em 2003 essa mesma proporção foi de 21 para 100.

O aproveitamento médio das aeronaves em voos domésticos alcançou o seu maior nível em dez anos, em termos de RPK/ASK, com taxa de 72,9% em 2012, o que representou melhora de 21,5% em relação a 2003, que registrou taxa de 60%. No mercado internacional, a taxa foi de 79,6% em 2012 e de 75,6% em 2003, com melhora de 5,31%.

O percentual de atrasos superiores a 60 minutos e o percentual de cancelamentos de voos atingiram o seu menor nível desde 2003, tendo sido de 3,68% do total de etapas de voos realizadas e de 7,49% do total de etapas de voos previstas em 2012, respectivamente. Isto representou redução de expressivos 30,8% para o percentual de atrasos e de 68% para o percentual de cancelamentos. Ou seja, os cancelamentos de

voos reduziram a menos de um terço nos últimos dez anos. Por sua vez, o percentual de atrasos superiores a 30 minutos foi de 11% em 2012 e também em 2003.

A Tarifa Aérea Média Doméstica registrou redução de 42,77% desde 2002, que foi o ano subsequente ao início do regime de liberdade tarifária no mercado doméstico, tendo passado de R\$ 515,17 em 2002 para R\$ 294,83 em 2012, em valores reais deflacionados até dezembro de 2012. O Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico – que corresponde ao valor médio pago pelo passageiro por quilômetro voado em razão dos serviços de transporte aéreo público regular – caiu a mais da metade no mesmo período, com redução superior a 56,38%. Em 2012, a maioria dos assentos das aeronaves (65,3%) foram comercializados com tarifas inferiores a R\$ 300,00 e 13,16% daqueles com tarifas inferiores a R\$ 100,00. Em 2002, esses percentuais foram de apenas 22,86% e de 0,05%, respectivamente, ou seja, a maioria dos assentos das aeronaves (77,14%) foram comercializados com tarifas superiores a R\$ 300,00. Tarifas superiores a R\$ 1.500,00 foram responsáveis por 0,38% do total de assentos comercializados em 2012, enquanto que em 2002 esse percentual foi praticamente 4 vezes maior, de 1,50%.

Pode-se destacar entre os principais fatores contribuintes para o crescimento do transporte aéreo nos últimos dez anos: o crescimento da economia brasileira; a distribuição de renda no país; e a concorrência no setor.

A concorrência tem como principais pilares a liberdade tarifária – vigente desde 2001 no mercado doméstico e ratificada pela Lei nº 11.182/2005 – e a liberdade de oferta, que foi instituída em 2005 por essa mesma lei.

Hoje, qualquer linha aérea pode ser operada por qualquer empresa concessionária interessada – desde que observada a capacidade de infraestrutura aeroportuária e a prestação de serviço adequado – e as tarifas aéreas oscilam de acordo com as condições de mercado (oferta, demanda, custos e concorrência, entre outros fatores).

A evolução do setor nos últimos dez anos evidencia que o ambiente de livre concorrência no setor tende a estimular a inovação, a otimização de custos, a melhoria da eficiência, a modicidade tarifária e a manutenção da oferta em níveis compatíveis com o crescimento da demanda.

A evolução do transporte aéreo no Brasil em 2012

O transporte aéreo desenvolveu-se em um cenário de desaceleração da economia brasileira em 2012, cujo PIB registrou crescimento de 0,90%, que foi inferior ao crescimento de 2,70% verificado no ano imediatamente anterior e de 7,50% em 2010.

O preço médio do barril de petróleo no mercado internacional – que afeta diretamente o custo com combustível de aviação, cuja representatividade foi de quase 40% do total de custos e despesas de voo em 2012 – vem mantendo a sua valorização histórica, tendo passado de US\$ 29.95 em dezembro de 2003, para US\$ 74.88 em dezembro de 2009 e para US\$ 101.17 em dezembro de 2012 (ou seja, mais do que triplicou no período, com alta de 237%), tendo se mantido acima dos US\$ 100.00 na maior parte dos meses do último ano e atingido pico de US\$ 117.79 no mês de março. Tal comportamento foi similar ao ocorrido em 2011.¹

A taxa de câmbio do Real em relação ao Dólar – que afeta diretamente mais da metade total de custos e despesas de voo, especialmente o combustível, o arrendamento, a manutenção e o seguro de aeronaves – registrou tendência de queda no período de janeiro de 2003 (R\$ 3,5258) até julho de 2011 (quando atingiu o seu menor patamar, de R\$ 1,5563). No entanto, a tendência se inverteu desde então, tendo a taxa atingido R\$ 1,8758 em dezembro de 2011 e alcançado R\$ 2,0435 em dezembro de 2012, após ter registrado pico de R\$ 2,1074 no mês de novembro (alta de 8,94% entre dezembro de 2011 e dezembro de 2012).²

A elevação dos custos do setor pressionou o valor das tarifas aéreas, tendo sido registrada alta de 0,84% na Tarifa Aérea Média Doméstica de 2012 em relação a 2011 e de 0,35% no Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico.

Assim, a desaceleração da economia e a elevação dos custos do setor, diante da alta do preço do barril do petróleo e do Dólar, podem ter sido os principais fatores que ocasionaram a desaceleração da demanda doméstica do transporte aéreo de passageiros em 2012, que registrou crescimento de 6,8%, após ter registrado 15,9% em 2011 e 23,82% em 2010. A demanda internacional registrou crescimento de 4,44% em 2012, após ter registrado 10,13% em 2011 e 34,28% em 2010. Apesar da desaceleração, a demanda do transporte aéreo de passageiros atingiu o seu maior nível nos últimos dez anos em ambos os mercados doméstico e internacional.

A quantidade de carga paga transportada em 2012 foi de 376,8 mil toneladas no mercado doméstico, tendo registrado variação negativa de 8,6% em relação ao ano anterior. No mercado internacional, a quantidade de carga paga transportada alcançou o

¹ Preço médio do barril de petróleo, considerando Brent, WTI e Dubai, obtida da série POILAPSP, que é mantida pelo Fundo Monetário Internacional.

² Dados da taxa de câmbio tiveram como fonte a série “3696 - Taxa de câmbio - Livre - Dólar americano (venda) - Fim de período – mensal”, que é mantida pelo Banco Central do Brasil.

seu maior nível desde 2003, com 718,7 toneladas em 2012, o que representou alta de 1,13% em relação a 2011.

A oferta de transporte aéreo de passageiros, por sua vez, apesar de recorde, acompanhou a desaceleração da demanda, tendo registrado 2,7% de crescimento em 2012 no mercado doméstico, após 13% em 2011 e 19,3% em 2010. No mercado internacional, a oferta registrou crescimento de 5,13% em 2012, após ter registrado 9,72% em 2011 e 25,52% em 2010.

A taxa de aproveitamento das aeronaves em voos domésticos (RPK/ASK) foi o melhor em dez anos, tendo alcançado 72,9% em 2012, o que representou melhora de 3,8% em relação à registrada em 2011. No mercado internacional, o aproveitamento das aeronaves passou de 80,1% em 2011 para 79,6% em 2012, redução de 0,62%. As empresas que mais se destacaram em aproveitamento das aeronaves em voos domésticos em 2012 foram a Avianca (79,4%) e a Azul (79,2%). No mercado internacional, o Grupo Tam registrou aproveitamento de 81,3% e a Gol registrou 64,2%.

A liderança no mercado doméstico em termos de demanda (RPK) manteve-se com o Grupo Tam, com 40,3% de participação em 2012, seguido pela Gol, com 33,9% e pela Azul com 10%. A Gol teve reduzida em 9,36% a sua participação no mercado doméstico em relação ao ano de 2011, enquanto que o Grupo Tam manteve-se praticamente estável e a Azul registrou crescimento de 16,27% em sua fatia de mercado.

As empresas que mais se destacaram em crescimento da demanda doméstica de passageiros em 2012 foram a Avianca, com 82,26%, e a Trip, com 47,15%. A Webjet teve a suas operações encerradas em 23 de novembro, em continuidade à sua incorporação pela Gol, e a Trip teve a comercialização de bilhetes de passagem para os seus voos assumida pela Azul em dezembro.

No mercado internacional, o Grupo Tam e a Gol representaram praticamente a totalidade das operações entre as empresas aéreas concessionárias brasileiras, com participação de 89,44% e de 10,32%, respectivamente.

Os percentuais de atrasos superiores a 30 minutos, de atrasos superiores a 60 minutos e de cancelamentos foram de 11%, 3,7% e 7,5% em 2012, respectivamente, o que representou redução de 20%, 24% e 6% em relação àqueles mesmos percentuais registrados em 2011.

O faturamento em receitas de voo do setor em 2012 foi da ordem de 27,8 bilhões de reais, o que representou crescimento de 11,6% em relação a 2011. O principal item das receitas de voo foi a receita de passagens, com participação de 86,35%, seguido das receitas de cargas, que representaram 6,70%.

O total de custos e despesas de voo cresceu 20% em 2012 quando comparado a 2011, tendo alcançado a cifra de 31,3 bilhões de reais. O combustível de aeronaves manteve-se como principal item de custos e despesas de voo em 2012, com participação de 38,49%, tendo registrado crescimento de 6,5% em relação à sua participação em 2011. A representatividade deste item teve alta de 29% em relação àquela verificada em 2009, que foi de 29,84%. O segundo item mais representativo em 2012 foram os custos com arrendamento, seguro e manutenção de aeronaves (14,05%) e custos com tripulação (11,46%).

O resultado financeiro do setor, que é composto, principalmente, por ganhos e perdas decorrentes de variação cambial, juros de empréstimos/financiamentos e por ganhos e perdas com instrumentos financeiros, foi negativo em 1,685 bilhões de reais em 2012, o que representou uma melhora de 8,5% em relação àquele registrado em 2011, que foi negativo em 1,841 bilhões de reais.

Assim, o setor encerrou o exercício social de 2012 com um prejuízo líquido da ordem de 3,464 bilhões de reais (o que considera, ainda, as receitas, custos e despesas das demais atividades operacionais da empresa, além dos serviços aéreos), correspondente a uma margem líquida negativa de 0,12. Em 2011, o setor já havia registrado um prejuízo de 1,593 bilhões de reais. O prejuízo líquido de 2012 foi composto, ainda, por um EBIT negativo de 2,395 bilhões de reais, com margem EBIT negativa de 8,4%. Em 2011, o EBIT foi negativo da ordem de 0,075 bilhões de reais, correspondente a uma margem EBIT negativa de 0,3%.

O prejuízo nos últimos dois exercícios sociais encerrados, impactou a situação líquida patrimonial da indústria, que ainda assim manteve-se positiva em 65 milhões de reais em 2012. Este indicador foi de 3,335 bilhões de reais em 2011. O índice de liquidez corrente das empresas do setor apresentou deterioração em 2012 (0,52) quando comparado com 2011 (0,83). O índice de liquidez geral teve o mesmo comportamento, com 0,36 em 2012 e 0,46 em 2011.

Diante do cenário adverso em que se desenvolveu o transporte aéreo em 2012, caracterizado pela desaceleração da economia e da demanda por transporte aéreo e pela elevação do custo dos seus insumos essenciais, verificou-se que a indústria adotou diversas medidas justificadas pela necessidade de recuperação da rentabilidade do negócio e de assegurar a continuidade e a expansão dos serviços. Entre elas, destacam-se a reestruturação da oferta, a melhoria do aproveitamento das aeronaves (RPK/ASK), a otimização de custos e despesas operacionais e a adequação do nível tarifário nos meses de alta temporada, já que nos períodos de baixa temporada constatou-se redução de tarifas em relação ao mesmo mês do ano anterior. Esta última medida é aquela mais sensível e cujo resultado é limitado pela elasticidade-preço da demanda do transporte aéreo.

ÍNDICE

SEÇÃO 1. CENÁRIO MACROECONÔMICO.....	27
Introdução.....	28
Produto Interno Bruto e População	29
Taxa de Câmbio	30
Combustível	31
SEÇÃO 2. ESTRUTURA DAS EMPRESAS AÉREAS.....	32
Introdução.....	33
Pessoal	35
Frota	37
SEÇÃO 3. OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO	39
Indústria.....	40
Voos Realizados	40
Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK).....	42
Mercado Doméstico.....	43
Voos Realizados	44
Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK).....	49
Aeroportos Utilizados	53
Mercado Internacional	60
Voos Realizados	61
Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK).....	67
SEÇÃO 4. DEMANDA POR TRANSPORTE AÉREO	71
Indústria.....	72
Passageiros Pagos Transportados.....	72
Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (RPK).....	73
Carga Paga Transportada.....	74
Mercado Doméstico.....	75
Passageiros Pagos Transportados.....	76
Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (RPK).....	89
Carga Paga Transportada.....	92
Mercado Internacional	96
Passageiros Pagos Transportados.....	97
Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (RPK).....	102
Carga Paga Transportada.....	105
SEÇÃO 5. APROVEITAMENTO DAS AERONAVES.....	110
Indústria.....	111
RPK/ASK	111

Horas Voadas/Aeronave-Dia Disponível.....	113
Mercado Doméstico.....	114
RPK/ASK	114
Mercado Internacional	116
RPK/ASK	116
SEÇÃO 6. PERCENTUAIS DE ATRASOS E CANCELAMENTOS	118
Introdução.....	119
Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos	120
Atrasos e Cancelamentos por Rota.....	123
SEÇÃO 7. TARIFAS AÉREAS DOMÉSTICAS	128
Introdução.....	129
Tarifa Aérea Doméstica Real	130
Yield Tarifa Aérea Doméstica Real	133
SEÇÃO 8. ASPECTOS ECONÔMICO-FINANCEIROS	136
Introdução.....	137
Resultado Líquido	138
EBIT	139
Indicadores de Rentabilidade.....	141
Margem Bruta.....	141
Margem Líquida	143
Margem EBIT	145
Receitas de Voo.....	147
Custos e Despesas de Voo	150
Resultado Financeiro	153
Situação Patrimonial.....	154
Situação Líquida Patrimonial	154
Indicadores de Liquidez	155
Indicadores de Alavancagem Financeira	158
Grau de Endividamento	161
Indicadores de Desempenho Específicos do Setor	164
RASK e CASK.....	164
RATK e CATK	168
ANEXO A. GLOSSÁRIO	171
ANEXO B. LISTA DE ABREVIATURAS	175
ANEXO C. LISTA DE SIGLAS DE EMPRESAS AÉREAS REGULARES	177
ANEXO D. LISTA DE SIGLAS DE AERÓDROMOS BRASILEIROS.....	179

ANEXO E. LEGISLAÇÃO BÁSICA.....	186
--	------------

LISTA DE FIGURAS

Figura 1.1: Variação anual do PIB brasileiro (%), de 2003 a 2012	29
Figura 1.2: Evolução da população brasileira, 2003 a 2012	29
Figura 1.3: Evolução da taxa de câmbio R\$/US\$, de 2003 a 2012.....	30
Figura 1.4: Evolução do preço médio internacional do barril do petróleo (Brent, Dubai e WTI), 2003 a 2012.....	31
Figura 2.1: Quantidade de empregados por categoria – empresas aéreas brasileiras, 2009 a 2012	35
Figura 2.2: Percentual de empregados por categoria – empresas aéreas brasileiras, 2012	35
Figura 2.3: Percentual de pilotos e co-pilotos no total de empregados – empresas aéreas brasileiras, 2011 e 2012	36
Figura 2.4: Número de pilotos por mil decolagens – empresas aéreas brasileiras, 2011 e 2012	36
Figura 2.5: Quantidade de aeronaves por fabricante – empresas aéreas brasileiras, 2009 a 2012	37
Figura 2.6: Percentual de aeronaves por assentos de passageiro instalados – empresas aéreas brasileiras, 2012.....	38
Figura 3.1: Evolução da quantidade de voos – mercados doméstico e internacional, 2003-2012.....	40
Figura 3.2: Variação da quantidade de voos com relação ao ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2004-2012.....	41
Figura 3.3: Variação da quantidade de voos com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2012.....	41
Figura 3.4: Evolução do ASK – mercados doméstico e internacional, 2003-2012	42
Figura 3.5: Variação do ASK com relação ao ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2004-2012.....	42
Figura 3.6: Evolução da quantidade de voos – mercado doméstico, 2003-2012.....	44
Figura 3.7: Variação na quantidade de voos com relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2004-2012	44
Figura 3.8: Variação na quantidade de voos com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2012	45
Figura 3.9: Participação das sete maiores empresas no número de voos – mercado doméstico, 2012.....	45

Figura 3.10: Variação na quantidade de voos com relação ao ano anterior – Por empresa – mercado doméstico, 2012.....	46
Figura 3.11: Participação dos 20 principais aeroportos na quantidade de decolagens – mercado doméstico, 2012	46
Figura 3.12: Quantidade de decolagens por Região (milhares) – mercado doméstico, 2012	47
Figura 3.13: Quantidade de decolagens por mil de habitantes, por Região – mercado doméstico, 2012.....	48
Figura 3.14: Quantidade de decolagens para cada mil R\$ em PIB gerado, por Região – mercado doméstico, 2010*	48
Figura 3.15: Percentual de decolagens por Região – mercado doméstico, 2011 e 2012	49
Figura 3.16: Evolução do ASK – mercado doméstico, 2003 a 2012	49
Figura 3.17: Variação do ASK em relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2004 a 2012	50
Figura 3.18: Variação no ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2012.....	50
Figura 3.19: Participação das sete maiores empresas no ASK – mercado doméstico, 2012	51
Figura 3.20: Variação do ASK com relação ao ano anterior – por empresa – mercado doméstico, 2012.....	51
Figura 3.21: Variação no ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – Gol e Tam – mercado doméstico, 2012	52
Figura 3.22: Variação no ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – Trip, Azul e Avianca – mercado doméstico, 2012	52
Figura 3.23: Quantidade de aeroportos utilizados por voos domésticos regulares e não regulares – por Unidade da Federação, 2012	53
Figura 3.24: Decolagens por estado e aeroporto – Região Sudeste, 2012	54
Figura 3.25: Decolagens por estado e aeroporto – Região Nordeste, 2012	55
Figura 3.26: Decolagens por estado e aeroporto – Região Sul, 2012	56
Figura 3.27: Decolagens por estado e aeroporto – Região Centro-Oeste, 2012	57
Figura 3.28: Decolagens por estado e aeroporto – Região Norte, 2012.....	58
Figura 3.29: Aeroportos utilizados por empresa – mercado doméstico, 2011 e 2012 ..	59
Figura 3.30: Evolução do número de voos realizados – mercado internacional, 2003 a 2012	61

Figura 3.31: Variação no número de voos realizados em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2004 a 2012	61
Figura 3.32: Variação no número de voos realizados em relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado internacional, 2004 a 2012	62
Figura 3.33: Evolução do número de voos realizados – mercado internacional – por nacionalidade da empresa, 2003 a 2012	62
Figura 3.34: Percentual de voos realizados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2003 a 2012.....	62
Figura 3.35: Variação do número de voos realizados em 2012 com relação a 2003 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa.....	63
Figura 3.36: Variação do número de voos realizados em 2012 com relação a 2011 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa.....	63
Figura 3.37: Participação de mercado das quatro maiores empresas em termos de voos realizados – mercado internacional, 2012	64
Figura 3.38: Variação na quantidade de voos realizados em 2012 pelas quatro maiores empresas com relação a 2011– mercado internacional	64
Figura 3.39: Quantidade de voos realizados entre o Brasil e outros países, por continente, 2011 e 2012.....	65
Figura 3.40: Quantidade de voos realizados entre o Brasil e os 20 principais destinos internacionais, 2011 e 2012	66
Figura 3.41: Evolução do ASK – mercado internacional, 2003 a 2012.....	67
Figura 3.42: Variação no ASK em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2004 a 2012	67
Figura 3.43: Evolução do ASK – mercado internacional – por nacionalidade das empresas, 2003 a 2012	68
Figura 3.44: Variação do ASK em 2012 com relação a 2003 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa.....	68
Figura 3.45: Variação do ASK em 2012 com relação a 2011 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa.....	69
Figura 3.46: Participação de mercado das quatro maiores empresas em termos de ASK – mercado internacional, 2012.....	69
Figura 3.47: Variação do ASK das quatro maiores empresas em 2012 com relação a 2011 – mercado internacional.....	70
Figura 4.1: Evolução da quantidade de passageiros pagos transportados, 2003 a 2012	72

Figura 4.2: Variação anual da quantidade de passageiros pagos transportados, doméstico e internacional, 2004 a 2012	72
Figura 4.3: Evolução da quantidade de passageiros-quilômetros pagos transportados – mercados doméstico e internacional, 2003 a 2012	73
Figura 4.4: Variação anual da quantidade de passageiros-quilômetros pagos transportados – mercados doméstico e internacional, 2004 a 2012	73
Figura 4.5: Evolução da quantidade de carga paga transportada – mercados doméstico e internacional, 2003 a 2012.....	74
Figura 4.6: Variação anual da quantidade de carga paga transportada – mercados doméstico e internacional, 2004 a 2012	74
Figura 4.7: Evolução do número de passageiros pagos transportados – mercado doméstico, 2003-2012	76
Figura 4.8: Variação nos passageiros pagos transportados em relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2004 a 2012	76
Figura 4.9: Variação nos passageiros pagos transportados com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2012.....	77
Figura 4.10: Evolução da quantidade de passageiros pagos domésticos e da população brasileira, 2003 a 2012.....	77
Figura 4.11: Participação das sete maiores empresas em passageiros pagos transportados – mercado doméstico, 2012	78
Figura 4.12: Variação de passageiros pagos transportados com relação ao ano anterior – por empresa – mercado doméstico, 2012	78
Figura 4.13: Aumento no número de passageiros pagos transportados (milhões de passageiros) – mercado doméstico, 2012	78
Figura 4.14: Passageiros pagos embarcados por Região brasileira – mercado doméstico, 2012.....	79
Figura 4.15: Quantidade de embarques por habitante, por Região – mercado doméstico, 2012	79
Figura 4.16: Quantidade de embarques por milhar de reais em PIB gerado, por Região – mercado doméstico, 2010*	80
Figura 4.17: Distribuição dos passageiros embarcados por Região – mercado doméstico, 2012.....	80
Figura 4.18: Passageiros embarcados por aeroporto e Unidade da Federação – Região Sudeste – mercado doméstico, 2012	81
Figura 4.19: Passageiros embarcados por aeroporto e Unidade da Federação – Região Nordeste – mercado doméstico, 2012.....	82

Figura 4.20: Passageiros embarcados por aeroporto e Unidade da Federação – Região Centro-Oeste – mercado doméstico, 2012.....	83
Figura 4.21: Passageiros embarcados por aeroporto e Unidade da Federação – Região Sul – mercado doméstico, 2012.....	84
Figura 4.22: Passageiros embarcados por aeroporto e Unidade da Federação – Região Norte – mercado doméstico, 2012.....	85
Figura 4.23: Distribuição dos embarques nos 20 maiores aeroportos – mercado doméstico, 2012.....	86
Figura 4.24: Variação no número de embarques e desembarques em relação ao ano anterior por aeroporto – mercado doméstico, 2012.....	87
Figura 4.25: Passageiros pagos transportados nas 20 principais rotas – mercado doméstico, 2011 e 2012.....	88
Figura 4.26: Evolução do RPK – mercado doméstico, 2003 a 2012	89
Figura 4.27: Variação do RPK em relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2004 a 2012	89
Figura 4.28: Variação do RPK em relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2012.....	90
Figura 4.29: Variação do RPK doméstico, PIB e população brasileira em relação ao ano anterior, 2004 a 2012	90
Figura 4.30: Participação das seis maiores empresas no <i>RPK</i> – mercado doméstico, 2011 e 2012	91
Figura 4.31: Variação no <i>RPK</i> com relação ao ano anterior – por empresa – mercado doméstico, 2012.....	91
Figura 4.32: Evolução da quantidade de carga paga transportada – mercado doméstico, 2003 a 2012	92
Figura 4.33: Variação anual da quantidade de carga paga transportada – mercado doméstico, 2004 a 2012.....	92
Figura 4.34: Participação das quatro principais empresas em termos de carga paga transportada – mercado doméstico, 2012	93
Figura 4.35: Variação da carga paga transportada com relação ao ano anterior – por empresa – mercado doméstico, 2012.....	93
Figura 4.36: Carga paga transportada nas 20 principais rotas – mercado doméstico, 2012	94
Figura 4.37: Carga paga despachada por Unidade da Federação – mercado doméstico, 2012	95

Figura 4.38: Evolução do número de passageiros pagos transportados – mercado internacional, 2003 a 2012.....	97
Figura 4.39: Variação no número de passageiros pagos transportados em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2004 a 2012	97
Figura 4.40: Evolução do número de passageiros pagos transportados – mercado internacional – por nacionalidade da empresa, 2003 a 2012	98
Figura 4.41: Variação do número de passageiros pagos transportados em 2012 com relação a 2003 – mercado internacional, por nacionalidade da empresa.....	98
Figura 4.42: Variação do número de passageiros pagos transportados em 2012 com relação a 2011 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa.....	99
Figura 4.43: Participação de mercado das quatro maiores empresas em termos de passageiros pagos transportados – mercado internacional, 2012	99
Figura 4.44: Variação na quantidade de passageiros pagos transportados em 2012 com relação a 2011 pelas quatro maiores empresas – mercado internacional	100
Figura 4.45: Quantidade de passageiros transportados entre o Brasil e outros países – por continente, 2011 e 2012	100
Figura 4.46: Quantidade de passageiros transportados entre o Brasil e os 20 principais destinos internacionais, 2011 e 2012	101
Figura 4.47: Evolução do RPK – mercado internacional, 2003 a 2012	102
Figura 4.48: Variação no RPK em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2004 a 2012	102
Figura 4.49: Evolução do RPK – mercado internacional – por nacionalidade das empresas, 2003 a 2012	103
Figura 4.50: Variação do RPK em 2012 com relação a 2003 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa.....	103
Figura 4.51: Variação do RPK em 2012 com relação a 2011 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa.....	103
Figura 4.52: Participação de mercado das quatro maiores empresas em termos de RPK – mercado internacional, 2012.....	104
Figura 4.53: Variação do RPK das quatro maiores empresas em 2012 com relação a 2011 – mercado internacional.....	104
Figura 4.54: Evolução da quantidade de carga paga transportada – mercado internacional, 2003 a 2012.....	105
Figura 4.55: Evolução da quantidade de carga paga transportada por nacionalidade das empresas – mercado internacional, 2003 a 2012	105

Figura 4.56: Variação na quantidade de carga paga transportada em 2012 com relação a 2003 – mercado internacional.....	106
Figura 4.57: Variação na quantidade de carga paga transportada em 2012 com relação a 2011 – mercado internacional.....	106
Figura 4.58: Participação das principais empresas na quantidade de carga paga transportada – mercado internacional, 2012.....	107
Figura 4.59: Variação da quantidade de carga paga transportada pelas principais empresas em 2012 com relação a 2011 – mercado internacional.....	107
Figura 4.60: Quantidade de carga paga transportada entre Brasil e demais países, por continente – mercado internacional, 2012.....	108
Figura 4.61: Quantidade de carga paga transportada entre Brasil e demais 20 principais destinos internacionais – mercado internacional, 2012.....	109
Figura 5.1: Evolução do aproveitamento em termos de RPK/ASK – mercados doméstico e internacional, 2003 a 2012	111
Figura 5.2: Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2004 a 2012	112
Figura 5.3: Variação do aproveitamento com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2012.....	112
Figura 5.4: Aproveitamento em termos de Horas Voadas por Aeronave-Dia Disponível, por empresa – mercado doméstico, 2011 (esquerda) e 2012 (direita).....	113
Figura 5.5: Aproveitamento em termos de Horas Voadas por Aeronave-Dia Disponível, por configuração da aeronave – empresas brasileiras, 2011 e 2012.....	113
Figura 5.6: Evolução do aproveitamento em termos de RPK/ASK – mercado doméstico, 2003 a 2012	114
Figura 5.7: Variação do aproveitamento com relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2004 a 2012	114
Figura 5.8: Variação do aproveitamento com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2012.....	115
Figura 5.9: Aproveitamento em termos de RPK/ASK, por empresa – mercado doméstico, 2011 (esquerda) e 2012 (direita)	115
Figura 5.10: Evolução do aproveitamento em termos de RPK/ASK – mercado internacional, 2003 a 2012.....	116
Figura 5.11: Variação do aproveitamento com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado internacional, 2012.....	116
Figura 5.12: Aproveitamento em termos de RPK/ASK, por empresa – mercado internacional, 2011 (esquerda) e 2012 (direita).....	117

Figura 6.1: Evolução dos Percentuais de Atraso e Cancelamento – por ano, 2003 a 2012	120
Figura 6.2: Variação dos Percentuais de Atraso e Cancelamento com relação ao ano anterior, 2003 a 2012	121
Figura 6.3: Evolução dos Percentuais de Atraso e Cancelamento – por mês, 2012 ...	121
Figura 6.4: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao mesmo mês do ano anterior, 2012	122
Figura 6.5: Percentuais de Atrasos nas 20 principais rotas domésticas, 2012	124
Figura 6.6: Percentuais de Cancelamentos nas 20 principais rotas domésticas, 2012	125
Figura 6.7: Percentuais de Atrasos nas 20 principais rotas internacionais, 2012.....	126
Figura 6.8: Percentuais de Cancelamentos nas 20 principais rotas internacionais, 2012	127
Figura 7.1: Evolução da tarifa aérea média doméstica real, 2002 a 2012.....	130
Figura 7.2: Variação da tarifa aérea média doméstica real com relação ao ano anterior, 2003 a 2012	131
Figura 7.3: Variação da tarifa aérea média doméstica real com relação ao mesmo mês do ano anterior, 2010 a 2012	131
Figura 7.4: Distribuição percentual de assentos comercializados por intervalo de tarifa doméstica real	132
Figura 7.5: Evolução do yield tarifa aérea médio doméstico real, 2002 a 2012	133
Figura 7.6: Variação do yield tarifa aérea médio doméstico real com relação ao ano anterior, 2002 a 2012	134
Figura 7.7: Variação do yield tarifa aérea médio doméstico real com relação ao mesmo mês do ano anterior, 2010 a 2012.....	134
Figura 7.8: Distribuição percentual de assentos comercializados por intervalo de yield tarifa doméstica real.....	135
Figura 8.1: Resultado Líquido, 2009 a 2012.....	138
Figura 8.2: EBIT (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2012.....	139
Figura 8.3: EBIT (R\$ 1.000,00) por empresa, 2009 a 2012.....	140
Figura 8.4: Margem Bruta da indústria, 2009 a 2012	141
Figura 8.5: Margem Bruta por empresa, 2009 a 2012	142
Figura 8.6: Margem Líquida da indústria, 2009 a 2012.....	143
Figura 8.7: Margem Líquida por empresa, 2009 a 2012.....	144
Figura 8.8: Margem EBIT da indústria, 2009 a 2012	145

Figura 8.9: Margem EBIT por empresa, 2009 a 2012	146
Figura 8.10: Receita de Voo (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2012.....	147
Figura 8.11: Receita de Voo (R\$ 1.000,00), 2009 a 2012.....	148
Figura 8.12: Composição das Receitas de Voo da indústria, 2012	148
Figura 8.13: Evolução da receita de voo – por tipo de receita, 2009 a 2012	149
Figura 8.14: Variação da receita de voo com relação ao ano anterior, 2010 a 2012 ..	149
Figura 8.15: Evolução dos custos e despesas de voo da indústria, 2009 a 2012	150
Figura 8.16: Variação dos custos e despesas de voo da indústria com relação ao ano anterior, 2010 a 2012	150
Figura 8.17: Composição dos custos e das despesas de voo da indústria, 2012	151
Figura 8.18: Evolução das despesas e dos custos de voo da indústria – por tipo, 2009 a 2012	151
Figura 8.19: Evolução da composição das despesas e dos custos de voo – por tipo, 2009 a 2012	152
Figura 8.20: Evolução dos custos e despesas de voo – por empresa, 2009 a 2012.....	152
Figura 8.21: Resultado Financeiro (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2012	153
Figura 8.22: Resultado Financeiro (R\$ 1.000,00) – por empresa, 2009 a 2012	153
Figura 8.23: Situação Líquida Patrimonial (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2012.	154
Figura 8.24: Situação Líquida Patrimonial (R\$ 1.000,00) – por empresa, 2009 a 2012	155
Figura 8.25: Índice Liquidez Corrente da indústria, 2009 a 2012.....	156
Figura 8.26: Índice Liquidez Corrente por empresa, 2009 a 2012.....	156
Figura 8.27: Índice Liquidez Geral da indústria, 2009 a 2012.....	157
Figura 8.28: Índice Liquidez Geral por empresa, 2009 a 2012.....	158
Figura 8.29: Participação de Capitais de Terceiros sobre os Recursos Totais da indústria, 2009 a 2012	159
Figura 8.30: Participação de Capitais de Terceiros sobre os Recursos Totais por empresa, 2009 a 2012	159
Figura 8.31: Multiplicador de capital próprio da indústria, 2009 a 2012	160
Figura 8.32: Multiplicador de capital próprio por empresa, 2009 a 2012.....	160
Figura 8.33: Grau de endividamento da indústria, 2009 a 2012	161
Figura 8.34: Grau de endividamento por empresa, 2009 a 2012	162
Figura 8.35: Grau de endividamento ajustado da indústria, 2009 a 2012.....	162

Figura 8.36: Grau de endividamento ajustado – por empresa, 2009 a 2012	163
Figura 8.37: RASK (R\$/ASK) da indústria, 2009 a 2012.....	165
Figura 8.38: RASK (R\$/ASK) por empresa, 2009 a 2012.....	165
Figura 8.39: CASK (R\$/ASK) da indústria, 2009 a 2012.....	166
Figura 8.40: CASK (R\$/ASK) por empresa, 2009 a 2012.....	166
Figura 8.41: RASK Passagem Aérea (R\$/ASK) da indústria, 2009 a 2012	167
Figura 8.42: RASK Passagem Aérea (R\$/ASK) por empresa, 2009 a 2012	167
Figura 8.43: RATK (R\$/ATK) da indústria, 2009 a 2012	168
Figura 8.44: RATK (R\$/ATK) por empresa, 2009 a 2012	169
Figura 8.45: CATK (R\$/ATK) da indústria, 2009 a 2012	169
Figura 8.46: CATK (R\$/ATK) por empresa, 2009 a 2012	170

LISTA DE TABELAS

Tabela 2.1: Distribuição de aeronaves por operador e fabricante – empresas aéreas brasileiras, 2012.....	38
---	----



Seção 1. CENÁRIO MACROECONÔMICO

Esta seção apresenta o comportamento, nos últimos dez anos, das principais variáveis macroeconômicas que afetam diretamente o setor de transporte aéreo: Produto Interno Bruto brasileiro; taxa de câmbio; e preço do barril de petróleo.

Introdução

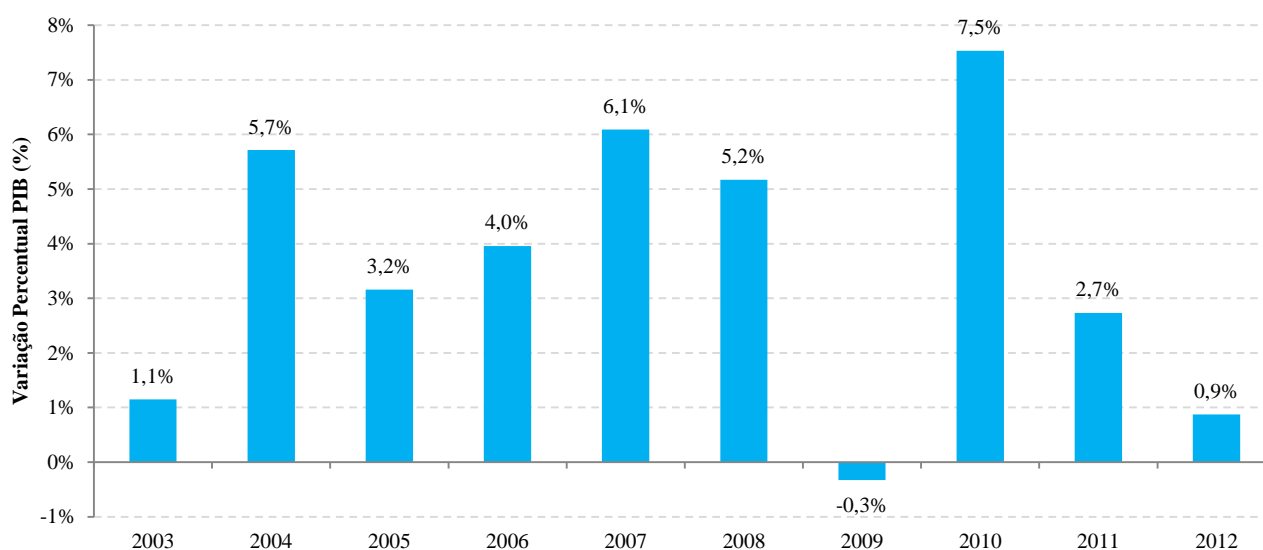
Para uma melhor compreensão da situação operacional e financeira do transporte aéreo, faz-se necessário apresentar o contexto em que está inserido. Para tanto, é evidenciado nesta seção o comportamento nos últimos dez anos das principais variáveis macroeconômicas que afetam diretamente o setor.

Os custos com combustível (que representaram aproximadamente 38% do total de custos e despesas de voo das empresas aéreas em 2012) e com arrendamento, manutenção e seguro de aeronaves (13,2%), por exemplo, são diretamente influenciados pela variação do preço do barril de petróleo e pela flutuação da taxa de câmbio (R\$/US\$).

Produto Interno Bruto e População

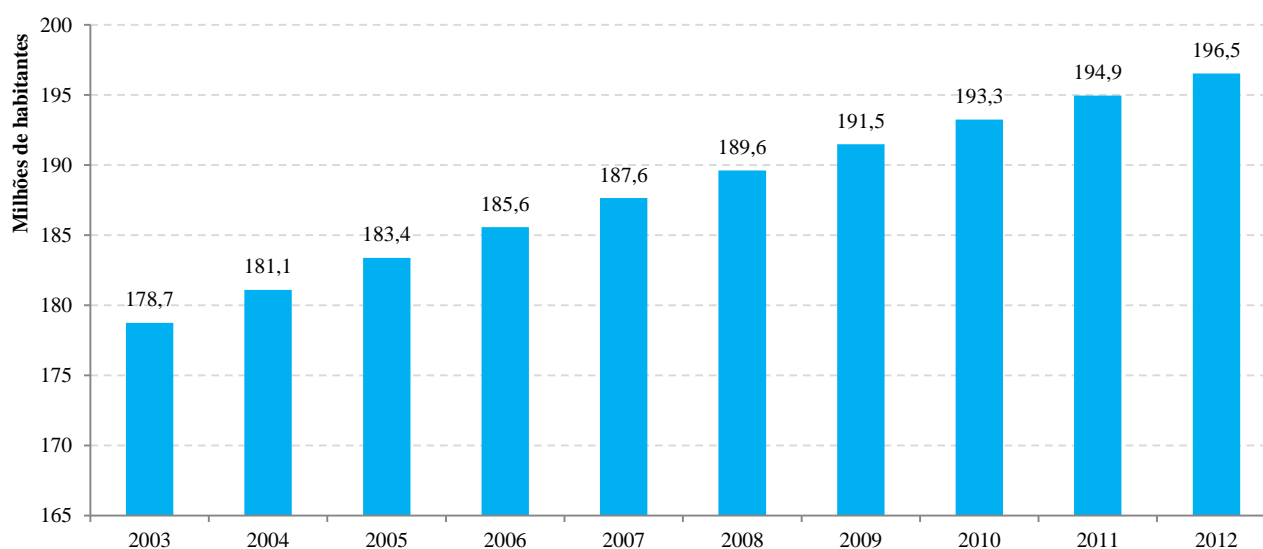
O Produto Interno Bruto – PIB é uma das mais importantes variáveis para mensurar o crescimento de uma economia. Nesse sentido, o efeito renda, associado ao preço dos serviços, constitui um dos principais fatores que explicam o crescimento do transporte aéreo. No ano de 2012, em comparação a 2011, o PIB brasileiro cresceu 0,87%, o que representou uma desaceleração em relação ao crescimento dos dois anos anteriores e à taxa média anual de crescimento de 3,85% verificada desde 2003. Já a população brasileira cresceu a uma taxa média de 1,06% ao ano no mesmo período.

Figura 1.1: Variação anual do PIB brasileiro (%), de 2003 a 2012



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

Figura 1.2: Evolução da população brasileira, 2003 a 2012

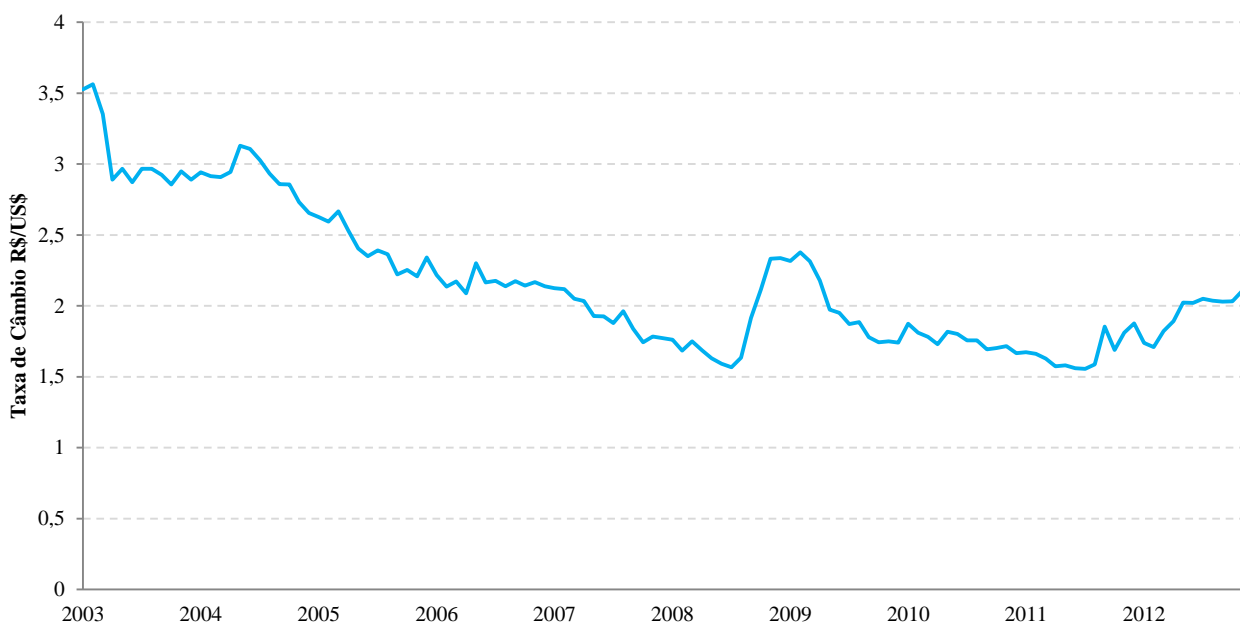


Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

Taxa de Câmbio

No período de 2003 a julho de 2011 verificou-se uma tendência de desvalorização da moeda norte americana em relação ao Real, com alta em 2009. A partir de agosto de 2011, iniciou-se uma oscilação com tendência de valorização. Em 2012, o Dólar registrou valorização de 8,94% frente ao Real, quando comparada a cotação de final de período de dezembro em relação à do mesmo mês do ano anterior. A moeda americana iniciou o ano de 2012 em forte queda, atingindo a cotação de 1,71 no fechamento do mês de fevereiro. Seguiu-se, então, período de forte alta, tendo encerrado o ano em 2,04.

Figura 1.3: Evolução da taxa de câmbio R\$/US\$, de 2003 a 2012

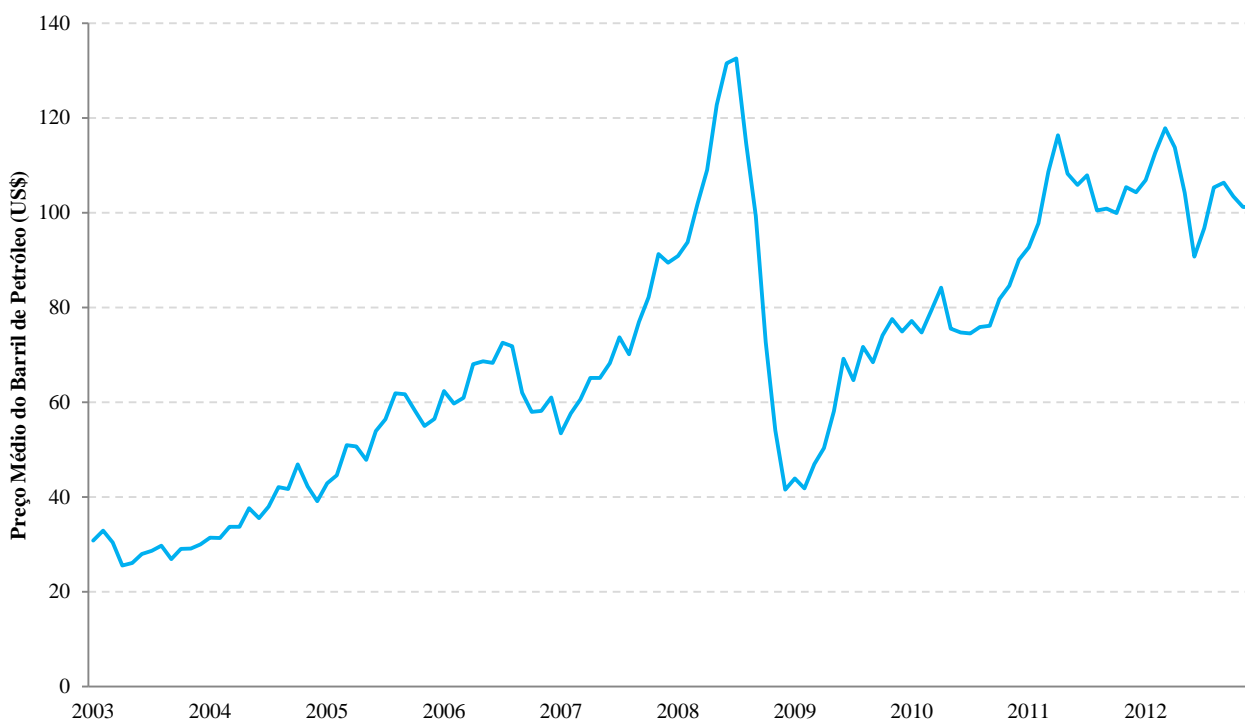


Fonte: Sistema de Informações do Banco Central do Brasil – Sisbacen (PTAX-800).

Combustível

O preço médio do barril do petróleo (que considera os tipos: Brent, Dubai e *West Texas Intermediate* – WTI) manteve em 2012 o mesmo patamar alcançado em 2011, oscilando em torno de US\$ 100,00, acima do dobro do registrado em janeiro de 2009, quando era de US\$ 43,91. O pico, registrado em março de 2012, foi de US\$ 117,79, tendo o barril finalizado o ano a uma cotação de US\$ 101,17. Nos últimos dez anos, verificou-se alta de 237% em relação à cotação de dezembro de 2003, que foi de US\$ 29,95.

Figura 1.4: Evolução do preço médio internacional do barril de petróleo (Brent, Dubai e WTI), 2003 a 2012



Fonte: Fundo Monetário Internacional – FMI.



Seção 2. ESTRUTURA DAS EMPRESAS AÉREAS

A seção 2 apresenta um panorama sobre as principais empresas brasileiras de transporte aéreo, contemplando a composição do seu quadro de pessoal e da sua frota.

Introdução

O mercado aéreo brasileiro encontra-se sob o regime de livre concorrência, havendo liberdade para que as empresas entrem no mercado e ofertem serviços de transporte de passageiros e carga em quaisquer linhas aéreas, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequadas expedidas pela ANAC, nos termos do art. 48 da Lei nº 11.182/2005.

Dezenove empresas brasileiras prestaram serviços de transporte aéreo no ano de 2012, sendo que três realizaram exclusivamente operações de carga. Já as estrangeiras somaram 75 empresas operando em 2012, com 29 atuando apenas no mercado de transporte de carga.

Entre as empresas brasileiras, destacaram-se seis empresas que alcançaram, individualmente, mais de 2% de participação no mercado doméstico (em termos de RPK) e que juntas representaram 98% dos passageiros transportados neste segmento. São elas: Gol, Tam, Azul, Trip, Avianca e Webjet. Já entre as exclusivamente cargueiras, destacou-se a empresa Absa, que transportou 22,8% do total da carga paga no mercado doméstico.

Segue abaixo uma breve descrição de cada uma dessas principais empresas aéreas brasileiras:

Gol

A empresa iniciou suas operações no ano de 2001 e alcançou, ao final de 2012, participação de 34% no mercado doméstico de passageiros e de 10% no mercado internacional de passageiros entre as empresas brasileiras, em termos de RPK. A empresa foi responsável, ainda, por 27% da carga paga doméstica transportada em 2012. Operou em 57 aeroportos em todos os estados brasileiros e em 21 aeroportos no exterior, com uma frota de 126 aeronaves, com capacidade entre 141 e 185 passageiros. Seu quadro de pessoal contou, no período, com mais de 16 mil funcionários, entre estes aproximadamente 1.500 pilotos e co-pilotos e 3.200 comissários. Sua receita de voo foi de 7,6 bilhões* de reais em 2012.

Tam

Operando voos regulares desde a década de 70, a empresa manteve-se no ano de 2012 na posição de líder dos mercados doméstico e internacional de passageiros entre as empresas aéreas brasileiras, com 40% e 89% do RPK, respectivamente. A empresa foi responsável, ainda, por 42% da carga paga doméstica transportada em 2012. Realizou operações em 46 aeroportos brasileiros em todos os estados e em 24 aeroportos em 14 outros países. A sua frota foi composta de 158 aeronaves, com capacidade entre 144 e 360 passageiros. Seu quadro de funcionários contou com mais de 29 mil funcionários, entre estes aproximadamente 2.300 pilotos e co-pilotos e 5.900 comissários. Sua receita de voo foi de 12,2 bilhões de reais.

*A empresa Gol Linhas Aéreas está revisando as informações do Demonstrativo do Relatório Operacional apresentadas à agência para adequar a classificação dos valores ao disposto na regulamentação vigente.

Azul

A Azul iniciou suas operações em dezembro de 2008 e foi responsável por 10% do RPK doméstico em 2012, quando realizou operações em 61 aeroportos brasileiros em todos os estados, com exceção de Roraima. A empresa foi responsável, ainda, por 1% da carga paga doméstica transportada em 2012. Contou, em dezembro de 2012, com uma frota de 61 aeronaves com capacidade entre 66 e 118 passageiros. Seu quadro de pessoal contava com aproximadamente cinco mil funcionários, entre estes, 780 pilotos e co-pilotos e 980 comissários. Sua receita de voo foi de 2,6 bilhões de reais.

Trip

A Trip Linhas Aéreas atua no mercado desde o ano de 1998, com foco na aviação regional. Em 2012, a empresa registrou participação de 4,5% no mercado doméstico de passageiros em termos de RPK e atuou em 105 aeroportos brasileiros em todos os estados. A empresa foi responsável, ainda, por 1% da carga paga doméstica transportada em 2012. Finalizou o ano com uma frota de 69 aeronaves, com configuração variando entre 45 e 118 assentos de passageiros. Contou com aproximadamente 3.600 funcionários em 2012, dos quais, 661 pilotos e co-pilotos e 701 comissários. Sua receita de voo foi de 1,6 bilhões de reais em 2012. Em continuidade ao plano de incorporação da Trip pela Azul, em 1º de dezembro de 2012, as vendas de passagens para os seus voos passaram a ser realizados por aquela.

Avianca

A Avianca está presente no mercado brasileiro desde 1998, quando ainda se chamava Oceanair. Em 2012, a empresa alcançou participação de 5,4% no mercado doméstico de passageiros em termos de RPK e atuou em 27 aeroportos brasileiros. A empresa foi responsável, ainda, por 4% da carga paga doméstica transportada em 2012. Finalizou o ano com uma frota de 32 aeronaves, com configuração variando entre 30 e 158 assentos de passageiros. Contou com aproximadamente 3.200 funcionários, dos quais, 335 eram pilotos e co-pilotos e 549 comissários. Sua receita de voo foi de 1,3 bilhões de reais.

Webjet

A Webjet iniciou suas operações em 2005 e foi responsável por 4,8% do RPK doméstico em 2012. A empresa foi responsável, ainda, por 0,5% da carga paga doméstica transportada em 2012. Realizou operações em 23 aeroportos brasileiros e contou com uma frota de 31 aeronaves, com capacidade de 148 a 185 passageiros, ao final de 2012. Seu quadro de pessoal contava com aproximadamente mil funcionários, dentre estes 265 pilotos e co-pilotos e 439 comissários. Sua receita de voo foi de 933 milhões de reais em 2012. A empresa teve as suas operações incorporadas pela Gol em 23 de novembro de 2012.

Absa

A Absa é a maior empresa brasileira exclusivamente cargueira, atuando desde 1995 e tendo sido responsável por 22,8% da carga paga transportada em 2012. Realizou operações em 18 aeroportos brasileiros com uma frota de 5 aeronaves, cada uma com capacidade para 52 toneladas de carga útil. Empregou 406 funcionários em 2012, sendo 75 pilotos. Sua receita de voo foi de 817 milhões de reais.

Pessoal

Nota-se que houve pouca alteração no número e na composição do quadro de pessoal das empresas aéreas brasileiras de 2012 em relação ao ano anterior, com pilotos e co-pilotos representando aproximadamente 10% do total e comissários 19%.

Analisando-se o número de empregados por aeronave, tem-se um indicativo de eficiência operacional das empresas do setor. Este valor depende também do tipo de operação (passageiro, carga, regional, internacional etc.). Considerando as empresas brasileiras, o setor teve uma pequena melhora nesse índice, passando de 126 em 2011 para 118. Abaixo, é apresentado o índice por empresa, além do índice de pilotos e co-pilotos por mil decolagens e do percentual de pilotos em relação ao quadro total de empregados das empresas.

Figura 2.1: Quantidade de empregados por categoria – empresas aéreas brasileiras, 2009 a 2012

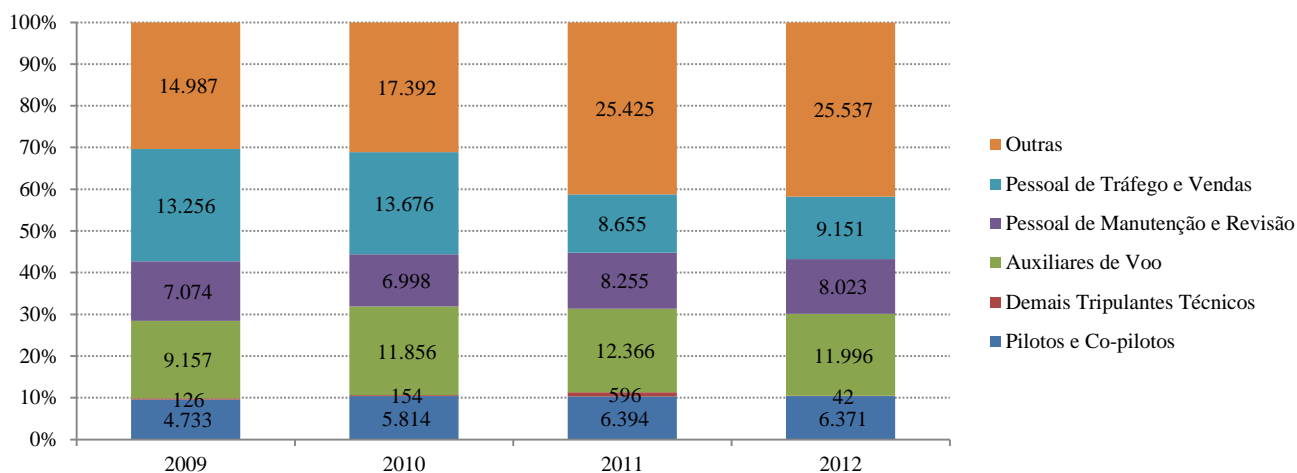


Figura 2.2: Percentual de empregados por categoria – empresas aéreas brasileiras, 2012

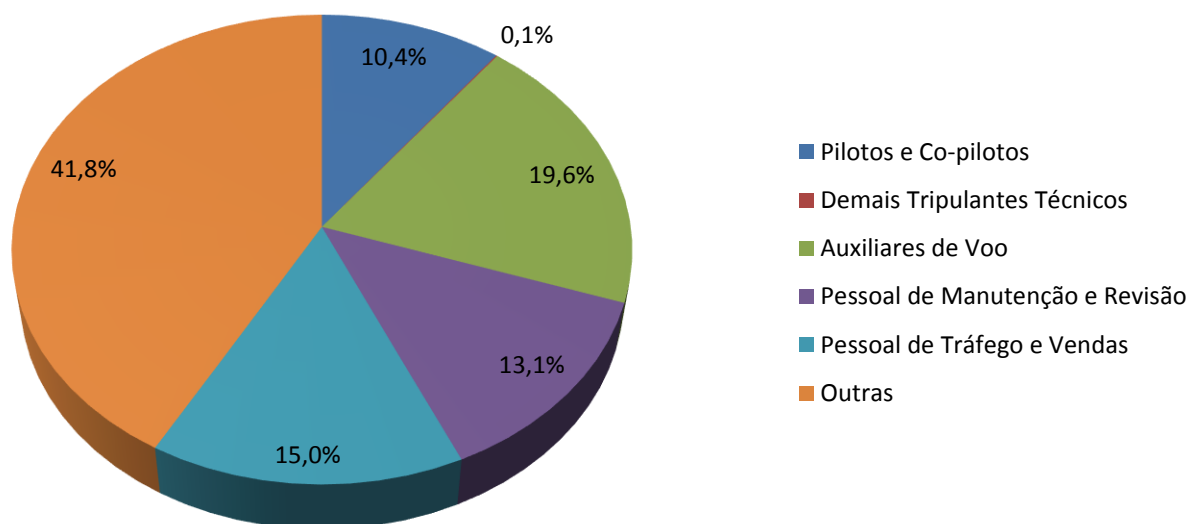


Figura 2.3: Percentual de pilotos e co-pilotos no total de empregados – empresas aéreas brasileiras, 2011 e 2012

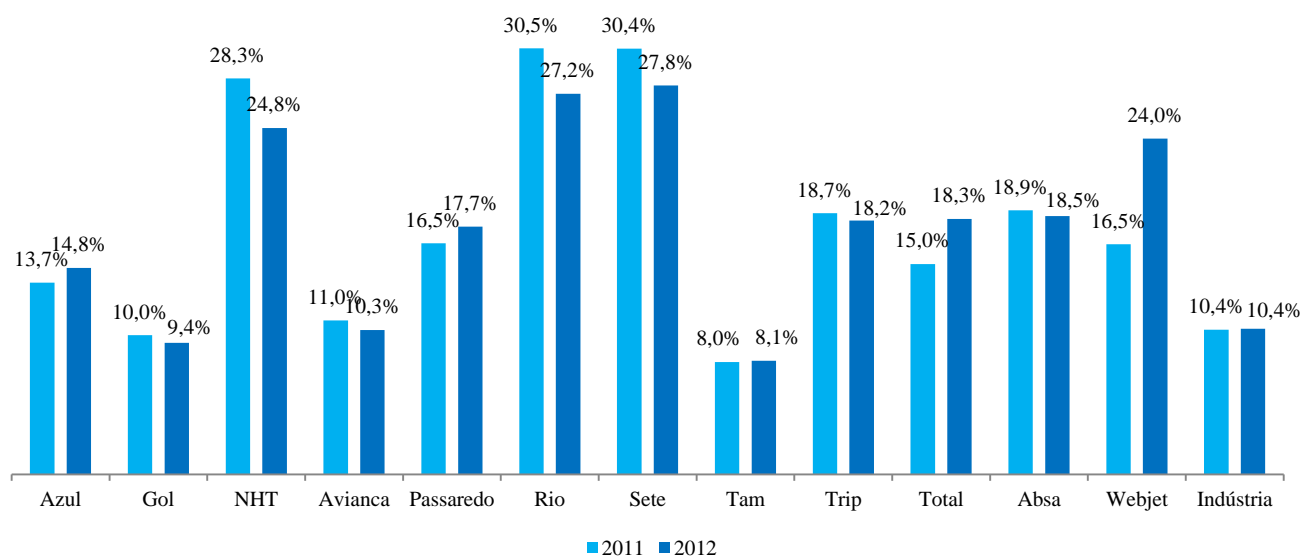
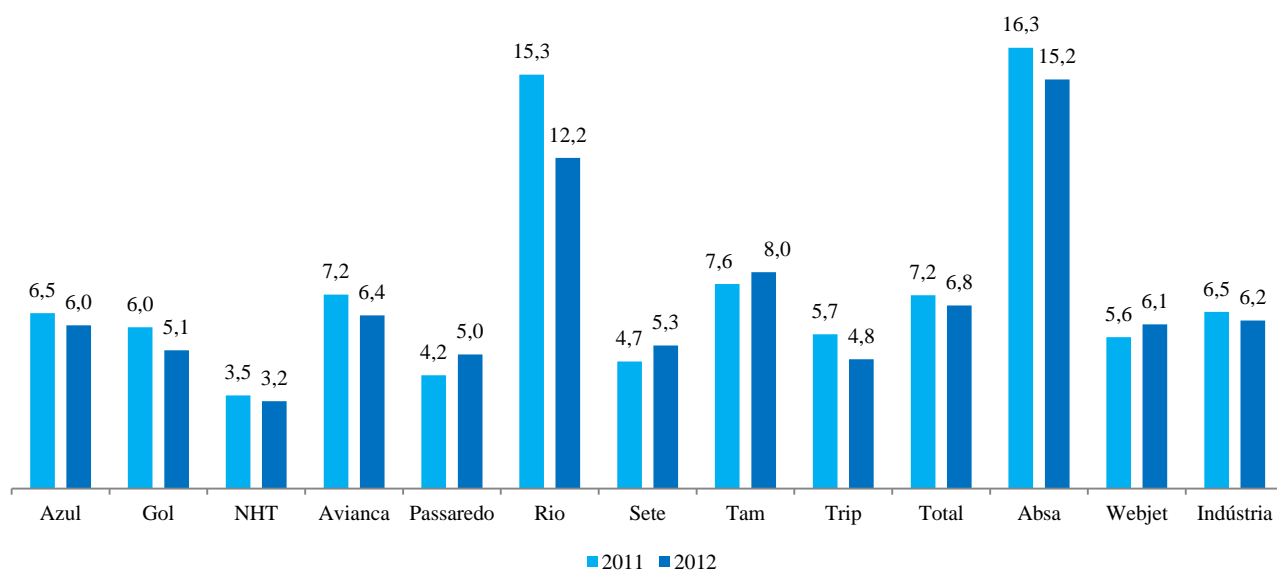


Figura 2.4: Número de pilotos por mil decolagens – empresas aéreas brasileiras, 2011 e 2012



Frota

Ao final de 2012, a frota das empresas brasileiras atingiu 518 aviões, um acréscimo de 2% em relação ao número apresentado em dezembro de 2011. Aeronaves com capacidade entre 101 e 150 assentos de passageiros representaram 31,47%, enquanto aquelas com capacidade de 151 a 200 assentos representaram 36,87%. A Boeing foi a líder em quantidade de aeronaves operadas por empresas brasileiras no país em 2012, com 36,10% do total, seguida da Airbus, com 31,85%. A Embraer foi a terceira fabricante com mais aeronaves em operação no Brasil em 2012, com 14,48% de participação.

Figura 2.5: Quantidade de aeronaves por fabricante – empresas aéreas brasileiras, 2009 a 2012

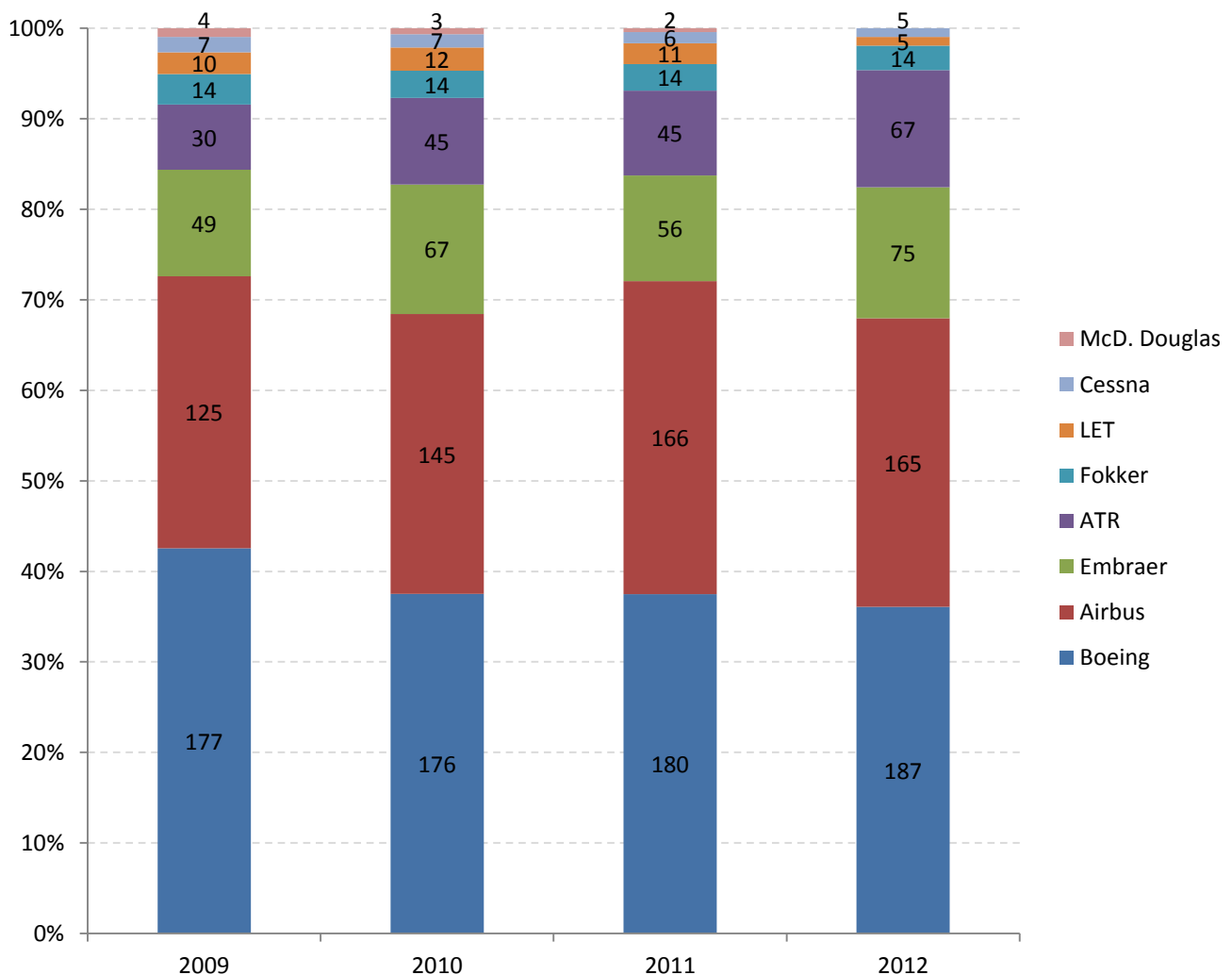
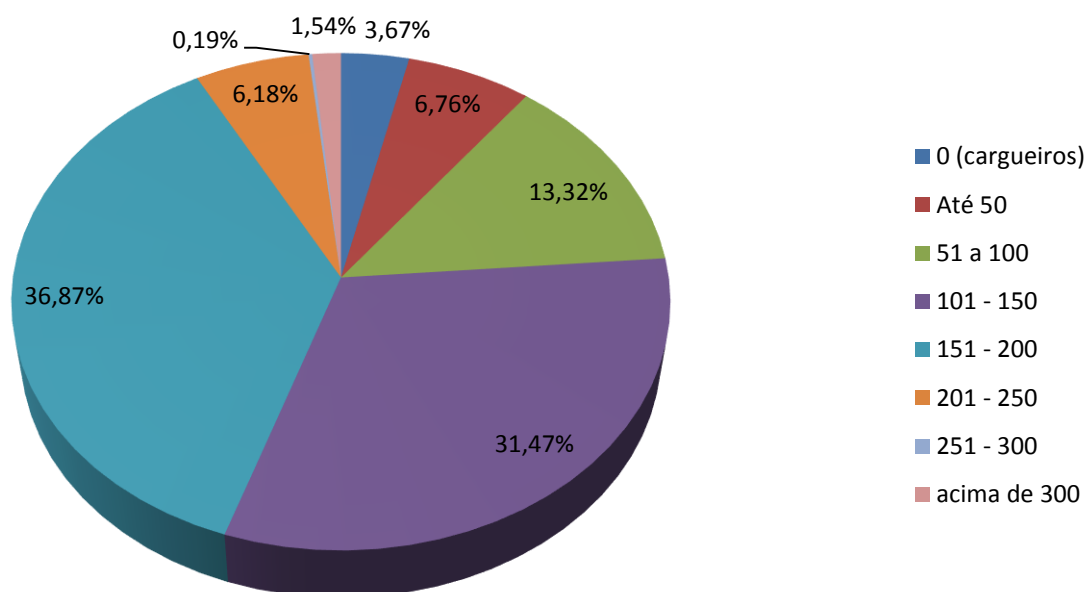


Tabela 2.1: Distribuição de aeronaves por operador e fabricante – empresas aéreas brasileiras, 2012

	Airbus	Boeing	Embraer	ATR	Fokker	Cessna	LET	Total geral
Tam	147	11	0	0	0	0	0	158
Gol	0	126	0	0	0	0	0	126
Trip	0	0	25	44	0	0	0	69
Azul	0	0	46	15	0	0	0	61
Avianca	18	0	0	0	14	0	0	32
Webjet	0	31	0	0	0	0	0	31
Total	0	6	0	2	0	0	0	8
Rio	0	8	0	0	0	0	0	8
Sete	0	0	2	0	0	5	0	7
Passaredo	0	0	0	6	0	0	0	6
Absa	0	5	0	0	0	0	0	5
NHT	0	0	0	0	0	0	5	5
Abaeté	0	0	2	0	0	0	0	2
TOTAL	165	187	75	67	14	5	5	518

Figura 2.6: Percentual de aeronaves por assentos de passageiro instalados – empresas aéreas brasileiras, 2012




Seção 3. OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO

A seção 3 ilustra os dados sobre a evolução da oferta de serviços de transporte aéreo pelas empresas brasileiras e estrangeiras que operam no Brasil, em termos de quantidade de voos realizados, assentos-quilômetros ofertados (ASK) e aeroportos utilizados.

Indústria

A oferta de transporte aéreo manteve, em 2012, o comportamento de crescimento que vem sendo observado desde 2005. Foram realizados 1,13 milhões de voos por empresas brasileiras e estrangeiras, considerando operações domésticas e internacionais, o que representou um aumento de 84,4% nos últimos 10 anos. Apesar de ter mantido a tendência de crescimento, intensificou-se a desaceleração verificada em 2011, quando foi registrado crescimento de 13,92%, após a alta de 15,91% em 2010. Em 2012, o crescimento foi de 3,26%. O comportamento mês a mês mostra a diminuição progressiva do crescimento, em relação ao mesmo mês do ano anterior, com aumento acima de 11% em janeiro e fevereiro e uma redução de 7,13% nos voos realizados em dezembro.

Do ponto de vista de assentos-quilômetros oferecidos (ASK), o comportamento é bem semelhante, com um crescimento de 4,05% em 2012, após 11,19% em 2011 e 22,68% em 2010.

Voos Realizados

Figura 3.1: Evolução da quantidade de voos – mercados doméstico e internacional, 2003-2012

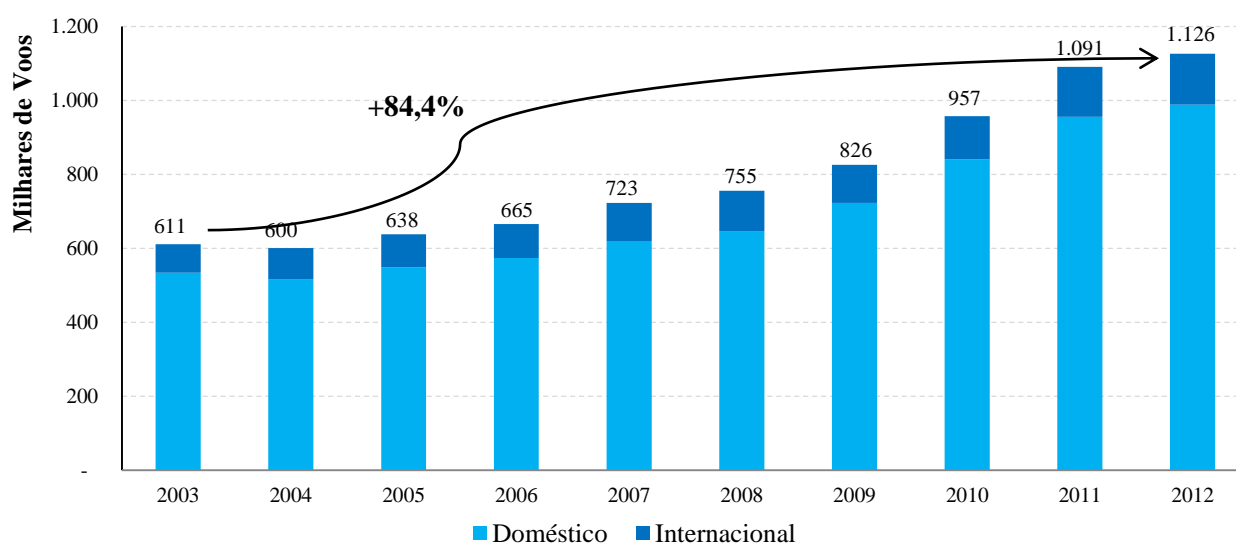


Figura 3.2: Variação da quantidade de voos com relação ao ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2004-2012

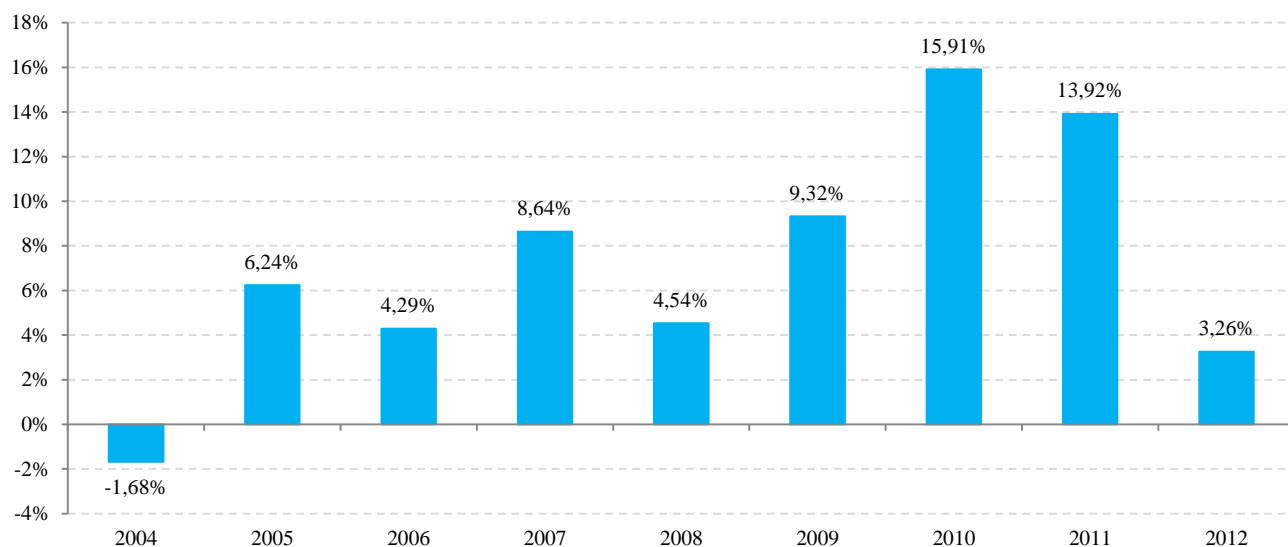
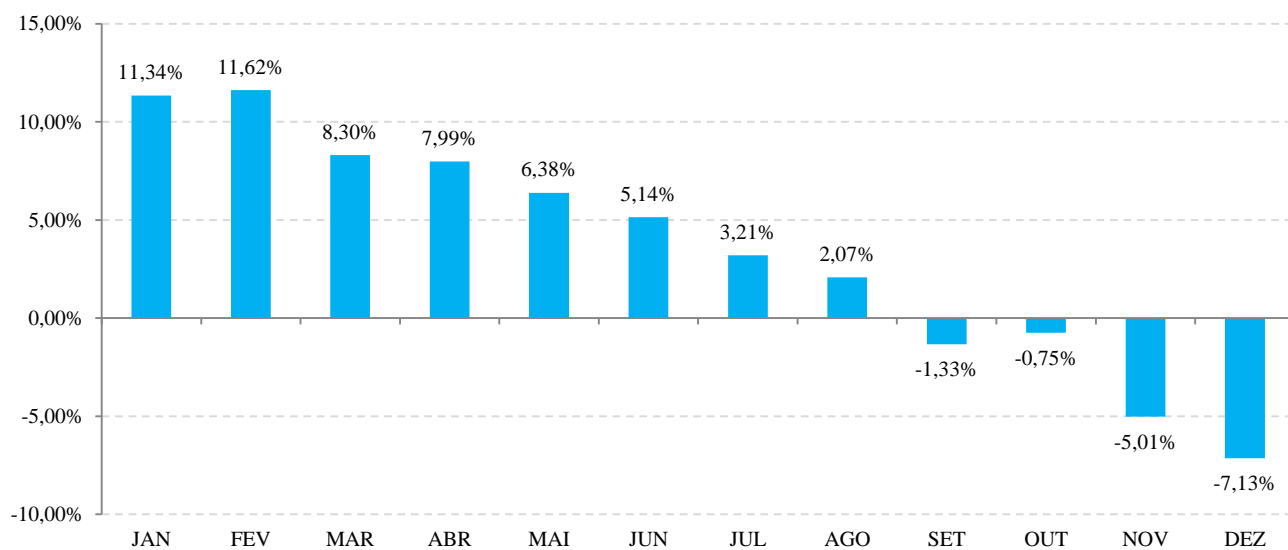
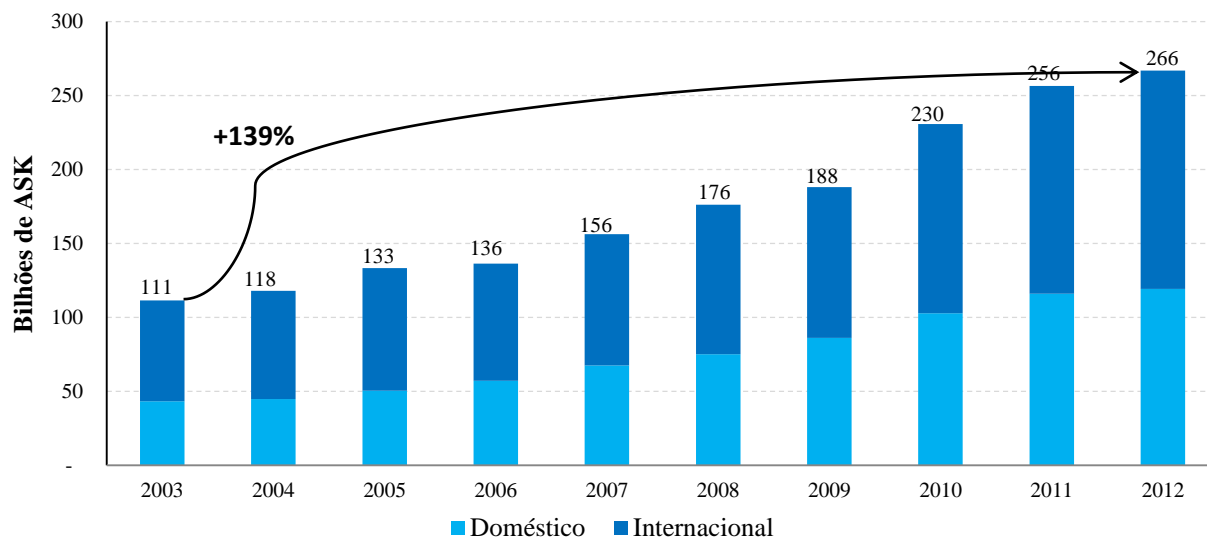
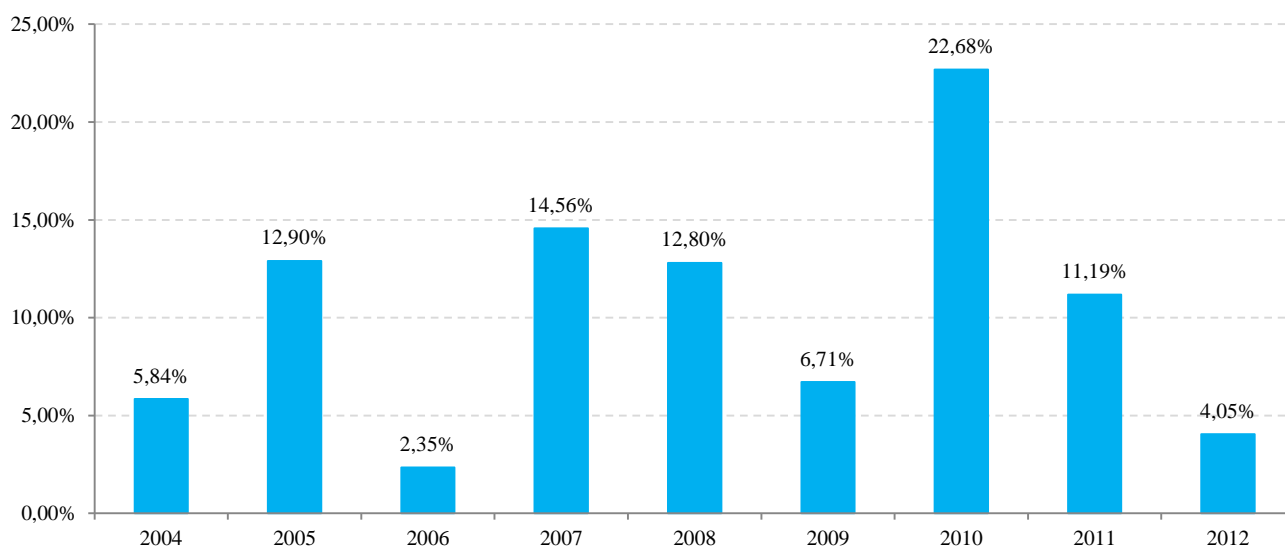


Figura 3.3: Variação da quantidade de voos com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2012



Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK)

Figura 3.4: Evolução do ASK – mercados doméstico e internacional, 2003-2012**Figura 3.5:** Variação do ASK com relação ao ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2004-2012

Mercado Doméstico

Em 2012, o mercado doméstico atingiu o maior nível de oferta dos últimos 10 anos, atingindo a marca de 989 mil voos realizados. Entretanto, apresentou uma forte desaceleração neste indicador. Após apresentar um crescimento de 13,8% no número de voos em 2011, o aumento em 2012 foi de 3,4%. Na avaliação mês a mês, o ano de 2012 iniciou com um aumento de 12% em janeiro e fevereiro, em relação aos respectivos meses de 2011, seguindo-se uma consistente desaceleração deste crescimento até agosto. A partir de setembro, o mercado doméstico, como um todo, passou a apresentar redução no número de decolagens, culminando com 7,55% menos voos em dezembro de 2012 em relação ao mesmo mês do ano anterior.

Analisando-se a oferta de assentos-quilômetros (ASK), observou-se um aumento de 2,75% em 2012, após um crescimento de 13,01% em 2011 e de 19,32% em 2010.

Tal desaceleração em 2012 foi resultado de uma redução na oferta por três das maiores companhias brasileiras, Tam, Gol e Webjet, responsáveis por 62% dos voos domésticos realizados, associada, por outro lado, a um aumento na quantidade de voos das empresas Trip, Azul e Avianca, que somadas foram responsáveis por 32% das decolagens de etapas domésticas. No acumulado do ano, Tam, Gol e Webjet combinadas realizaram 3,7% menos voos, enquanto Trip, Azul e Avianca somadas aumentaram seu número de voos domésticos em 31,2%.

Tam e Gol foram responsáveis por 40% e 35% da oferta em ASK no ano de 2012, respectivamente. A oferta da Tam manteve-se praticamente estável em relação a 2011, apresentando um aumento de 0,8%, enquanto a Gol teve registrada uma redução de 5,31% neste indicador. Trip, Azul e Avianca somaram 19% da oferta de assentos-quilômetros no ano, com todas as três apresentando aumento no volume de ASK. A Avianca teve a maior variação, aumentando sua oferta em 82,26%, no comparativo com 2011. O crescimento somado das três foi de 42,3%.

Observando-se os dados mês a mês, nota-se uma redução em torno de 10% entre junho e dezembro na oferta da Gol e, no caso da Tam, de 5% entre setembro e dezembro. Já Trip, Azul e Avianca mantiveram crescimento em todos os meses do ano, comparando ao mesmo mês do ano anterior, mas desacelerando ao longo do ano.

Com relação ao tráfego em aeroportos, os 20 maiores abrigaram 82,6% das decolagens de voos domésticos. Destes, sete encontram-se na Região Sudeste, quatro na Região Nordeste, quatro na Região Centro-Oeste, três na Região Sul e dois na Região Norte. Os dois aeroportos com maior número de decolagens foram os de Guarulhos e Congonhas, respectivamente, que juntos representaram 22,1% das decolagens em etapas domésticas de voos.

Sob o aspecto geográfico, todas as regiões apresentaram um pequeno aumento no número de decolagens domésticas, sendo que a Região Sudeste apresentou um crescimento maior que as demais. Como consequência, a Região Sudeste foi a única que apresentou aumento na sua participação no número de decolagens, saindo de 46,25% em 2011 para 47,49% em 2012.

Um total de 142 aeroportos recebeu voos regulares e não-regulares em 2012. O estado com o maior número de aeródromos utilizados foi o Amazonas, com 16, seguido por Minas Gerais (15), São Paulo (14) e Pará (12).

A Trip foi a empresa com maior número de aeroportos utilizados em 2012, com 102. A Azul foi a segunda, atendendo 61 localidades, e foi a que apresentou o maior crescimento, tendo aumentado o número de aeroportos utilizados em 35,6%.

Voos Realizados

Figura 3.6: Evolução da quantidade de voos – mercado doméstico, 2003-2012

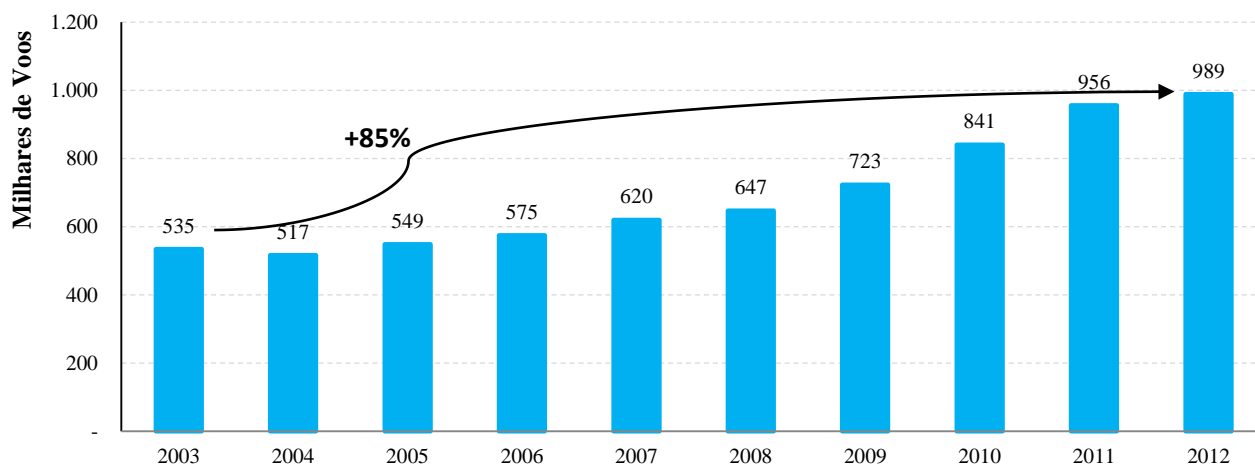


Figura 3.7: Variação na quantidade de voos com relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2004-2012

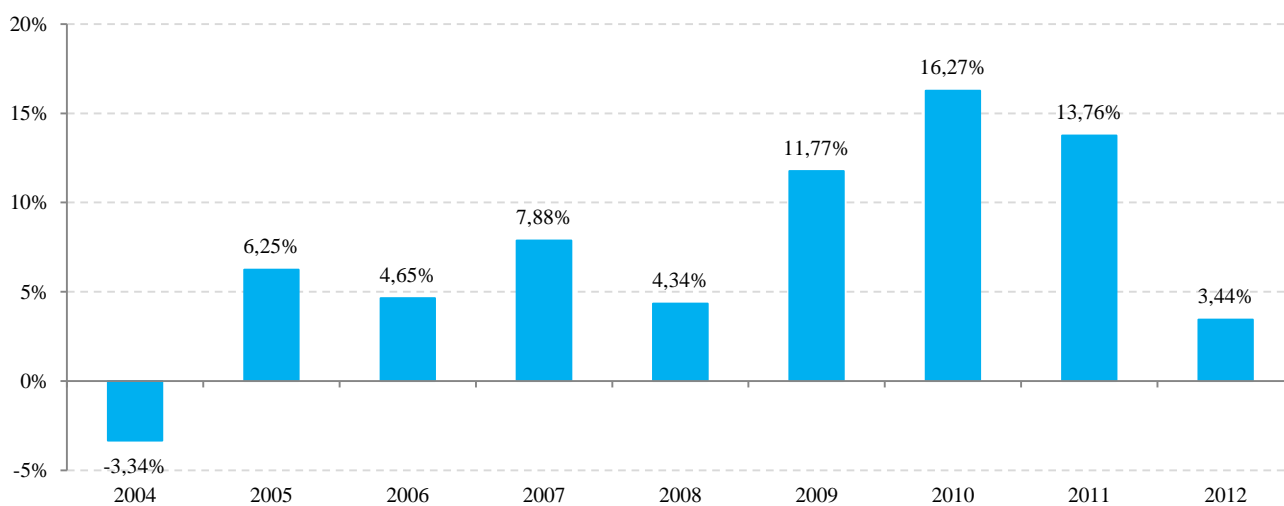


Figura 3.8: Variação na quantidade de voos com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2012

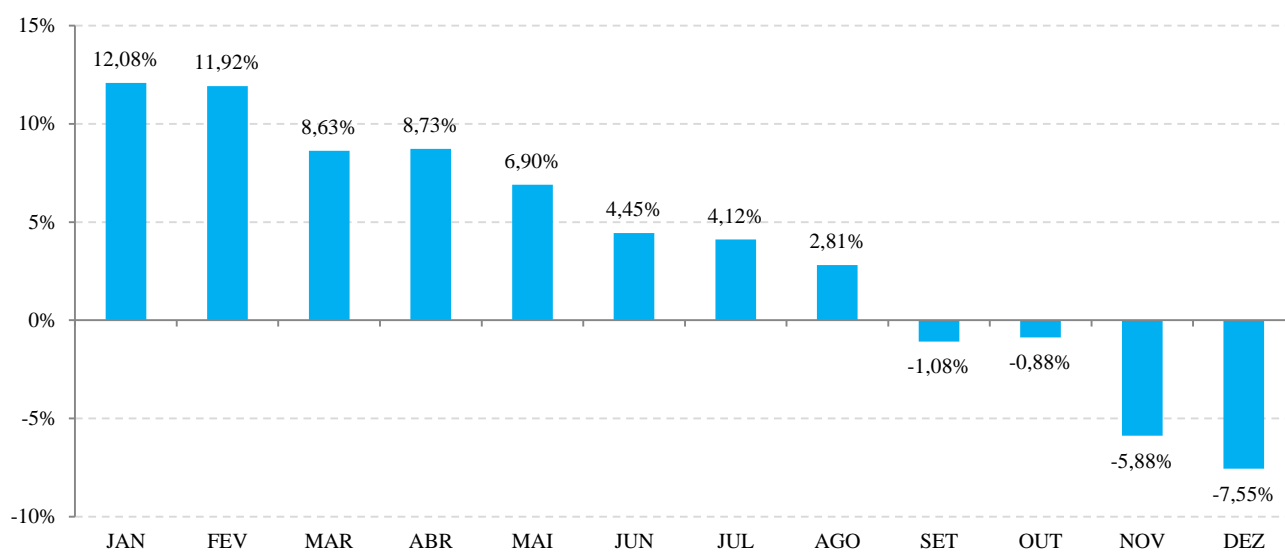


Figura 3.9: Participação das sete maiores empresas no número de voos – mercado doméstico, 2012

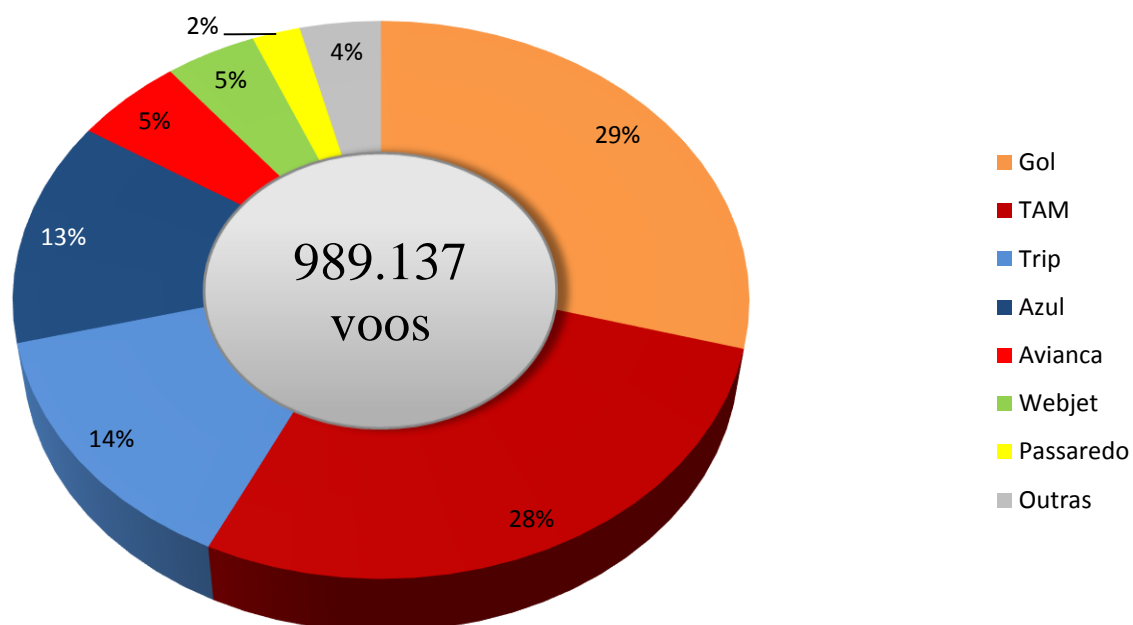


Figura 3.10: Variação na quantidade de voos com relação ao ano anterior – Por empresa – mercado doméstico, 2012

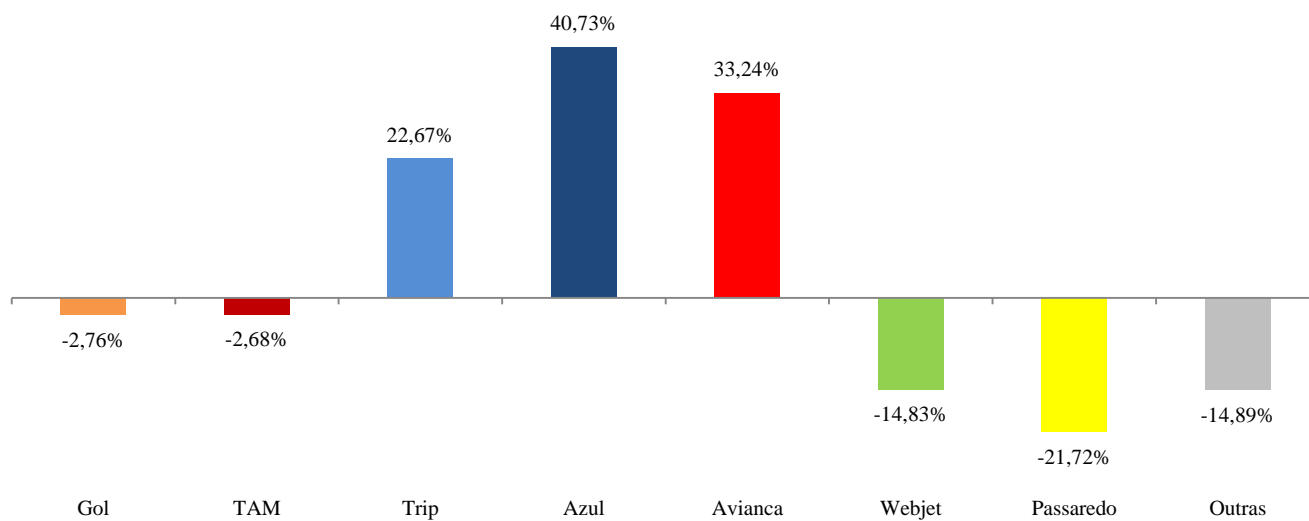


Figura 3.11: Participação dos 20 principais aeroportos na quantidade de decolagens – mercado doméstico, 2012

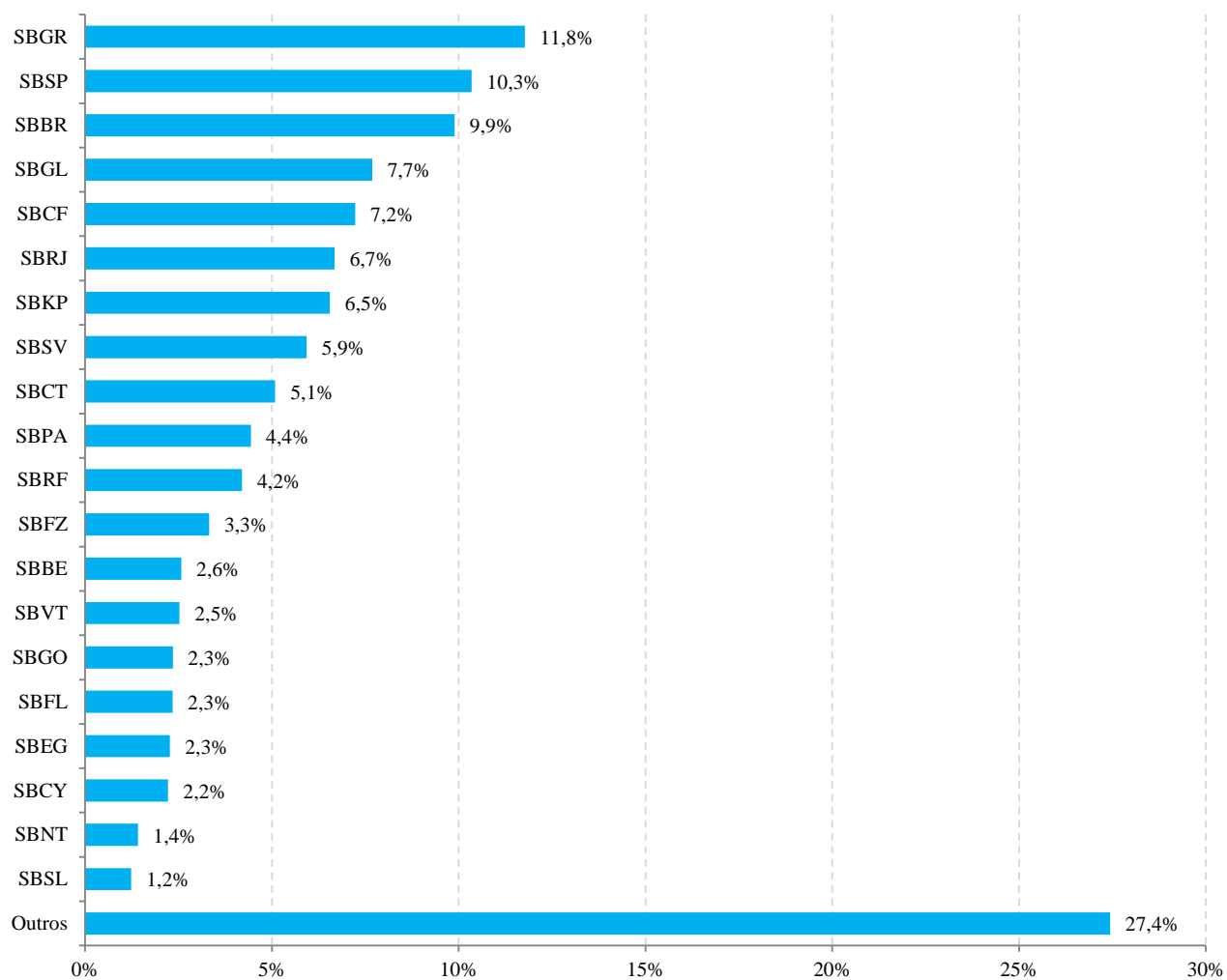


Figura 3.12: Quantidade de decolagens por Região (milhares) – mercado doméstico, 2012

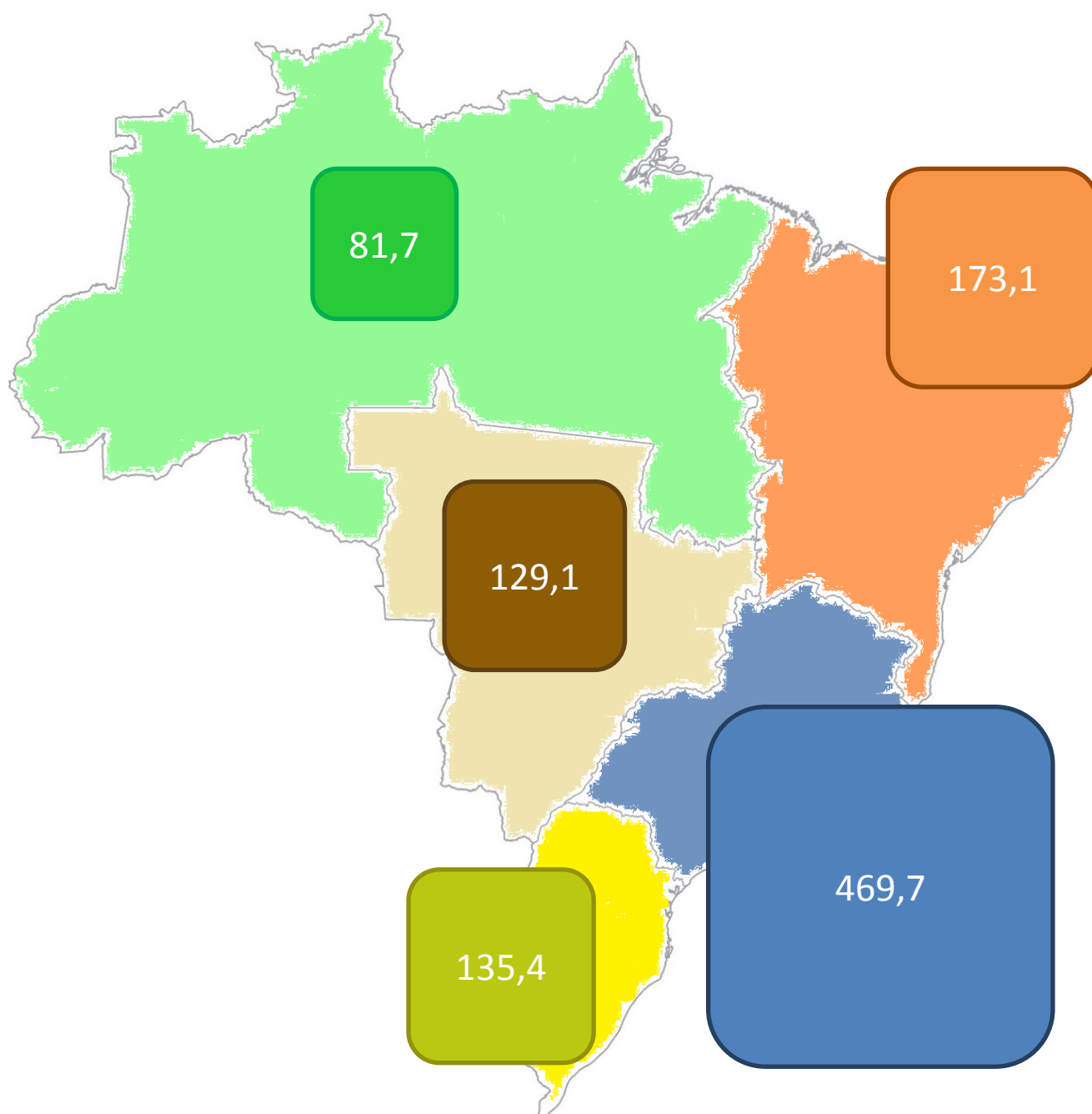


Figura 3.13: Quantidade de decolagens por mil de habitantes, por Região – mercado doméstico, 2012

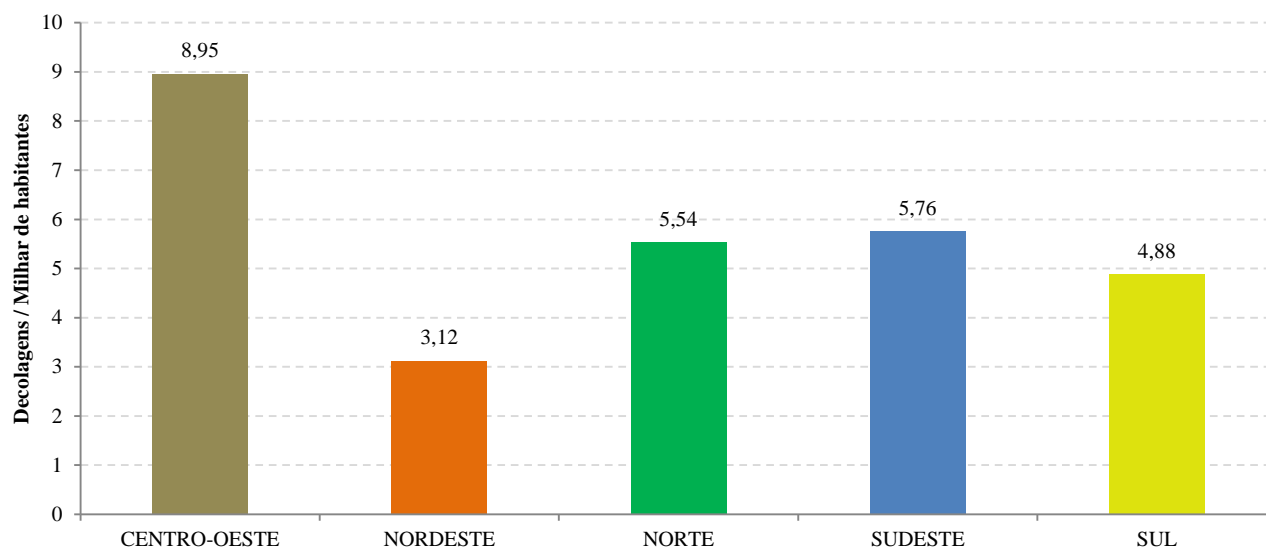
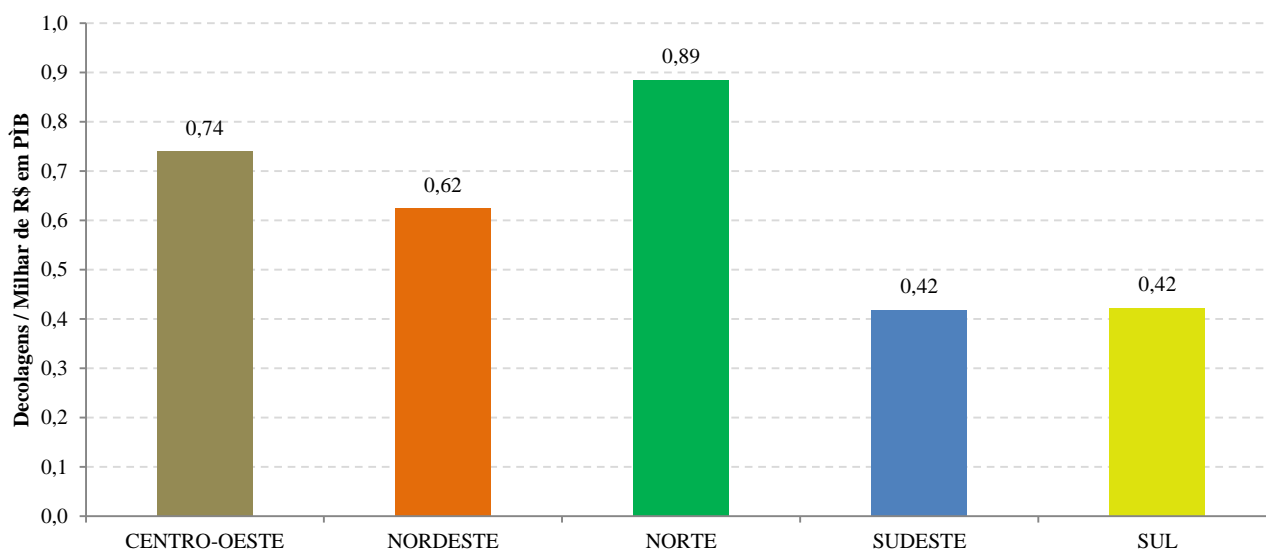
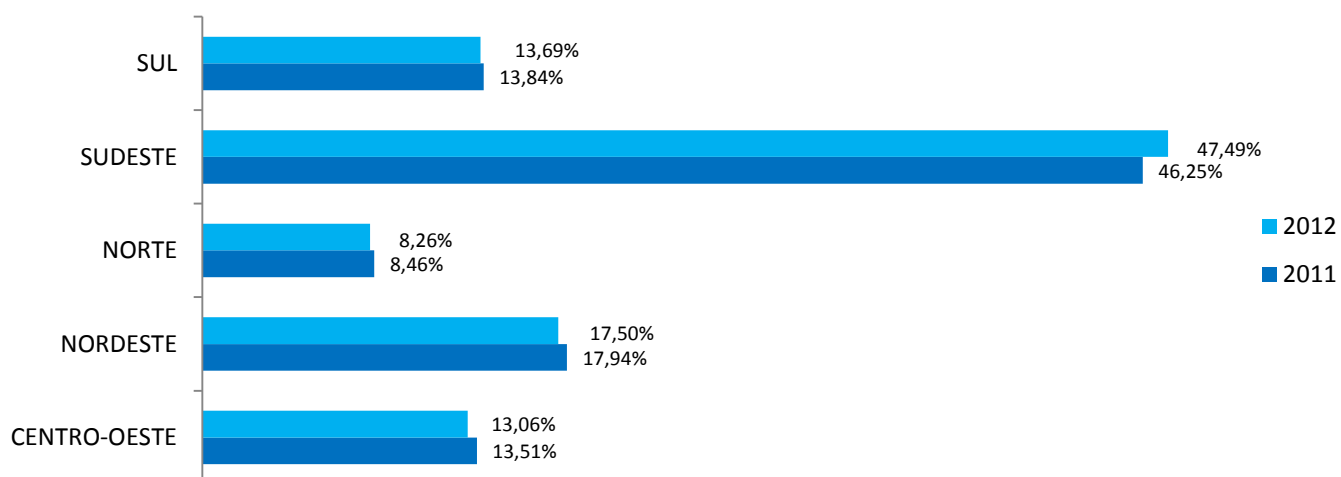


Figura 3.14: Quantidade de decolagens para cada mil R\$ em PIB gerado, por Região – mercado doméstico, 2010*



*Dados de PIB anual por estados após 2010 ainda não divulgados pelo IBGE

Figura 3.15: Percentual de decolagens por Região – mercado doméstico, 2011 e 2012



Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK)

Figura 3.16: Evolução do ASK – mercado doméstico, 2003 a 2012

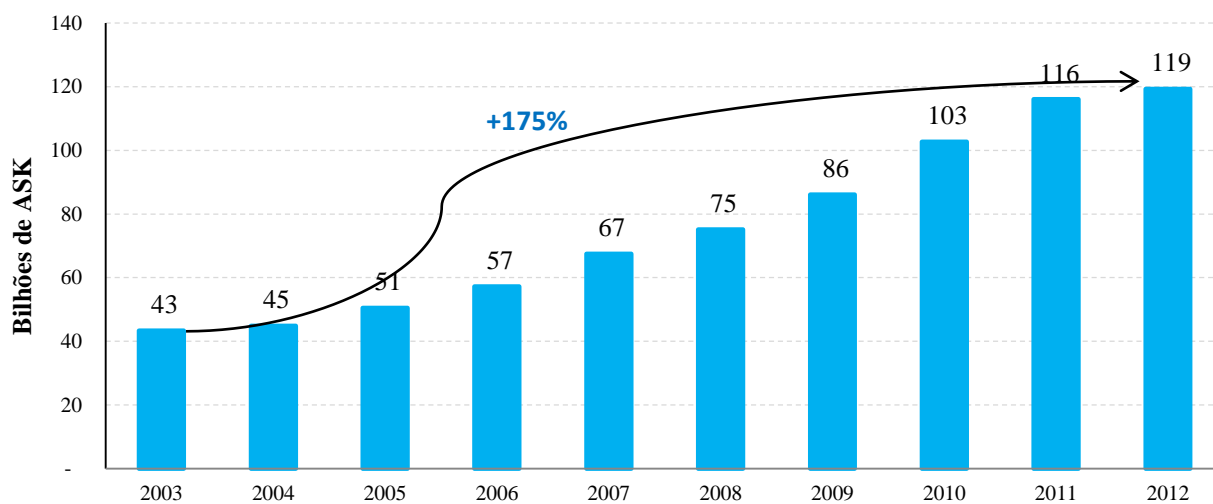


Figura 3.17: Variação do ASK em relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2004 a 2012

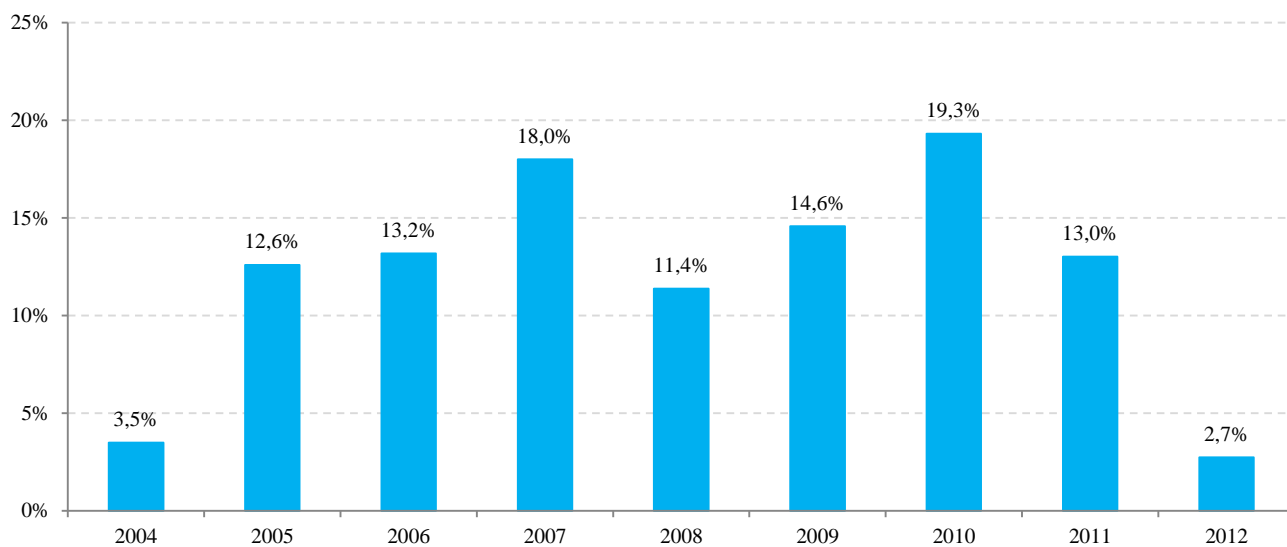


Figura 3.18: Variação no ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2012

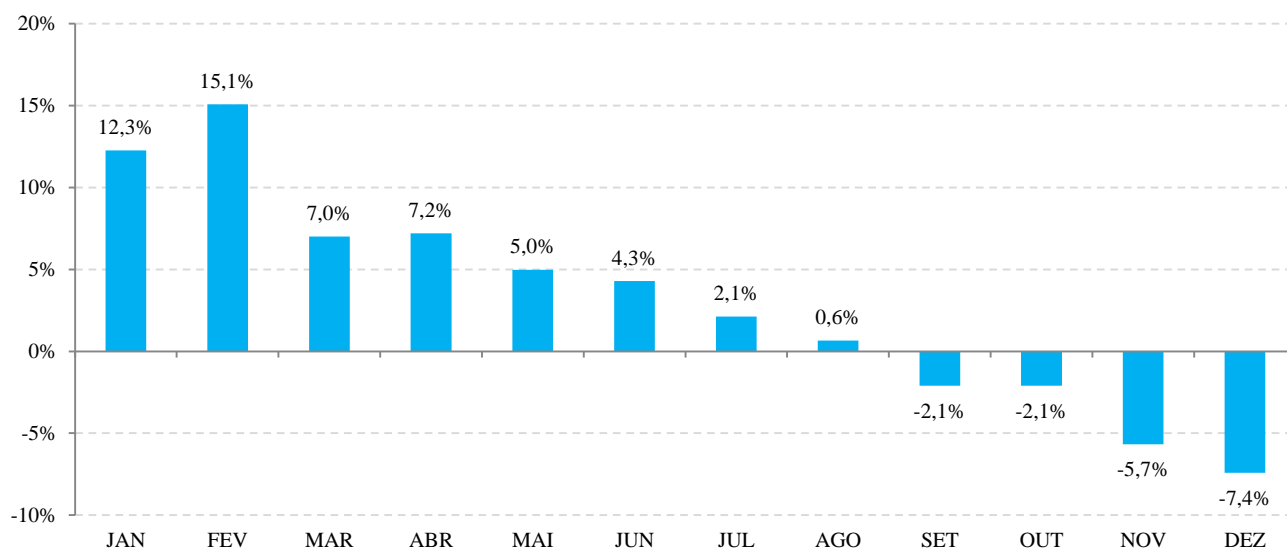


Figura 3.19: Participação das sete maiores empresas no ASK – mercado doméstico, 2012

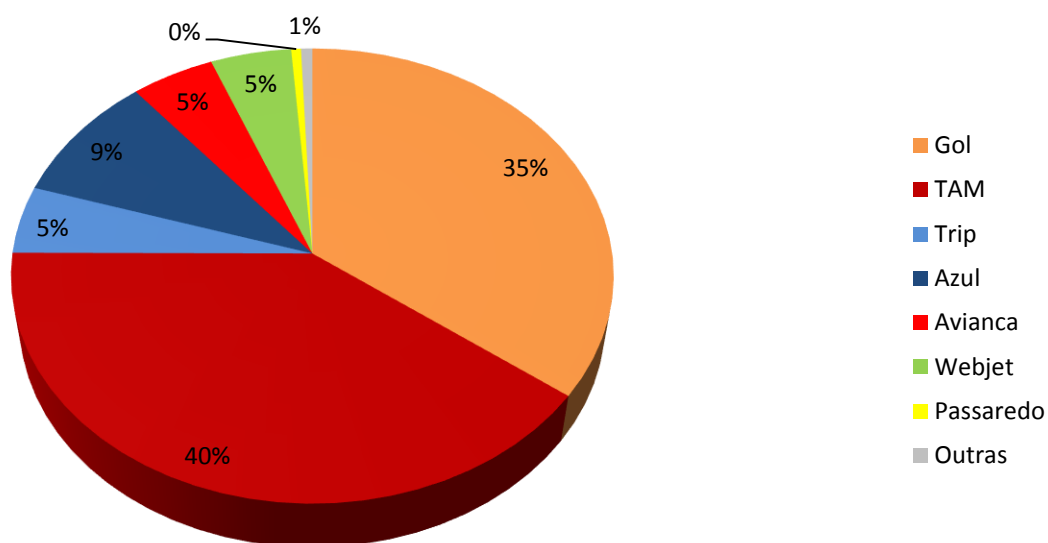


Figura 3.20: Variação do ASK com relação ao ano anterior – por empresa – mercado doméstico, 2012

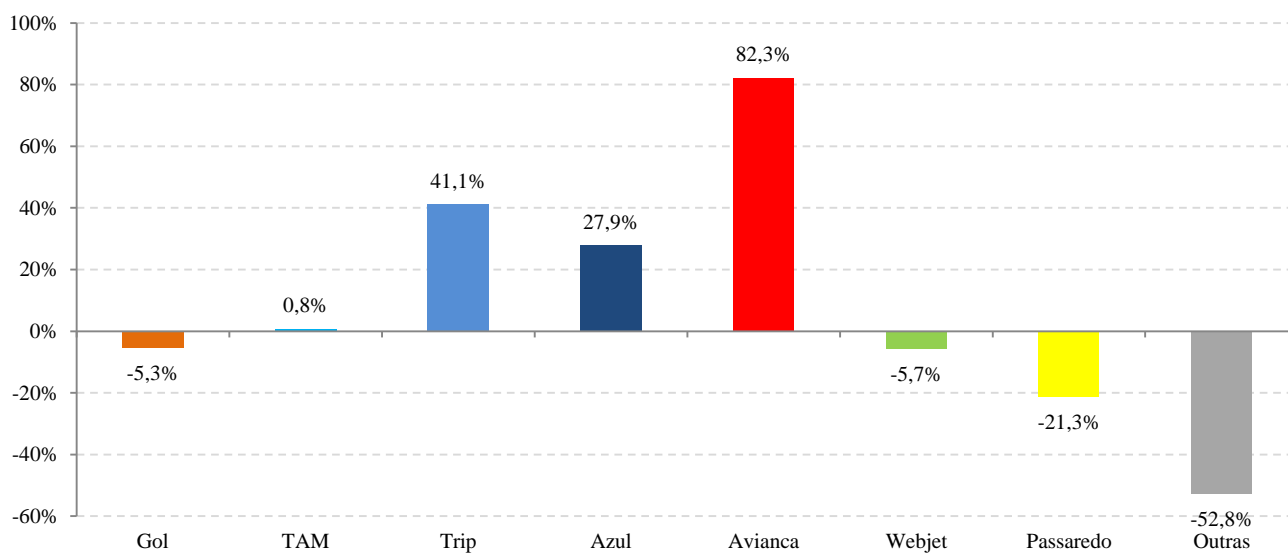


Figura 3.21: Variação no ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – Gol e Tam – mercado doméstico, 2012

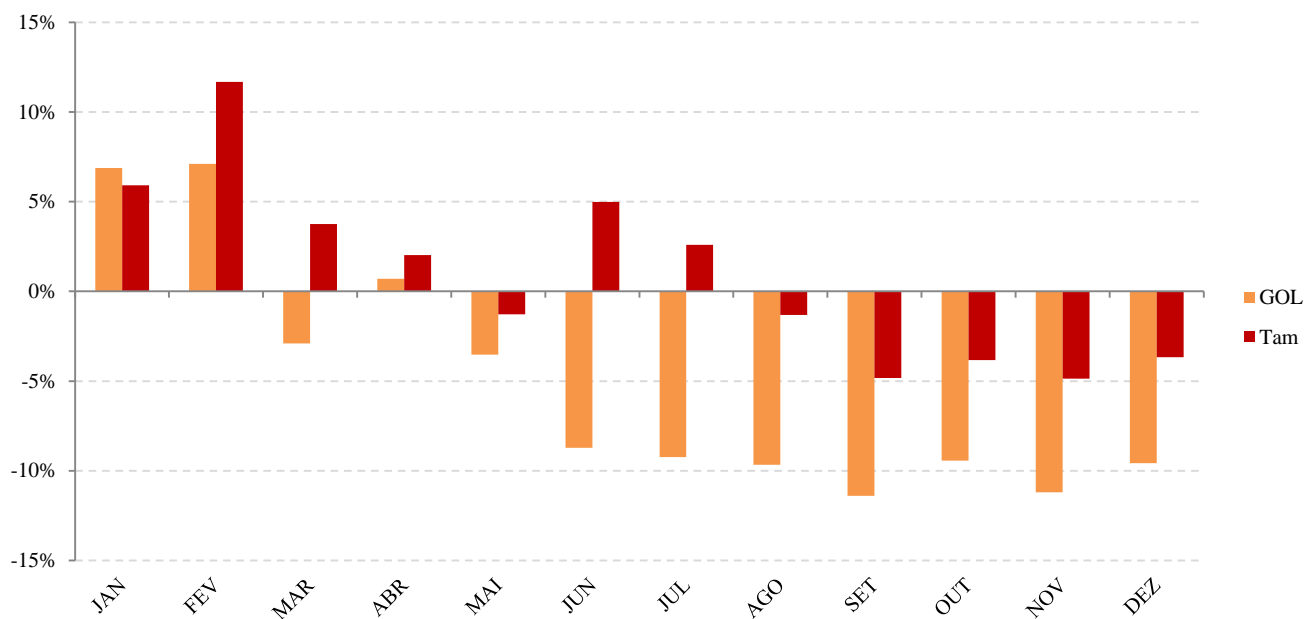
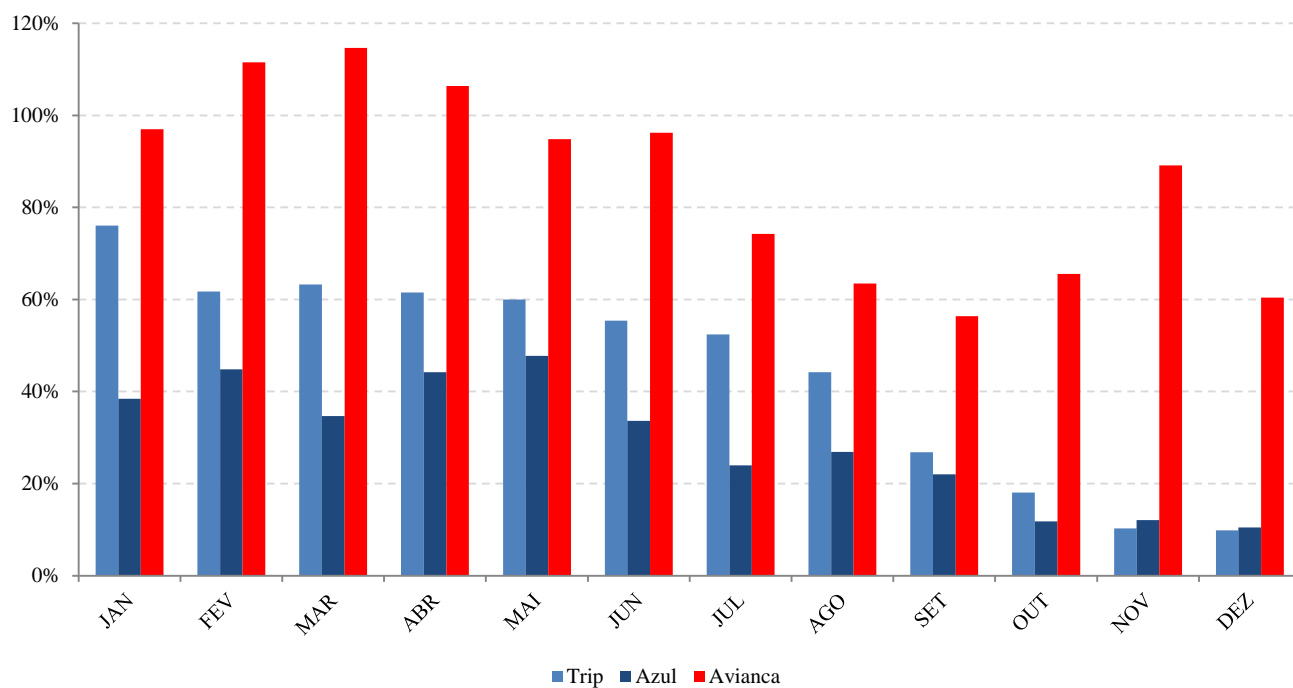


Figura 3.22: Variação no ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – Trip, Azul e Avianca – mercado doméstico, 2012



Aeroportos Utilizados

Figura 3.23: Quantidade de aeroportos utilizados por voos domésticos regulares e não regulares – por Unidade da Federação, 2012

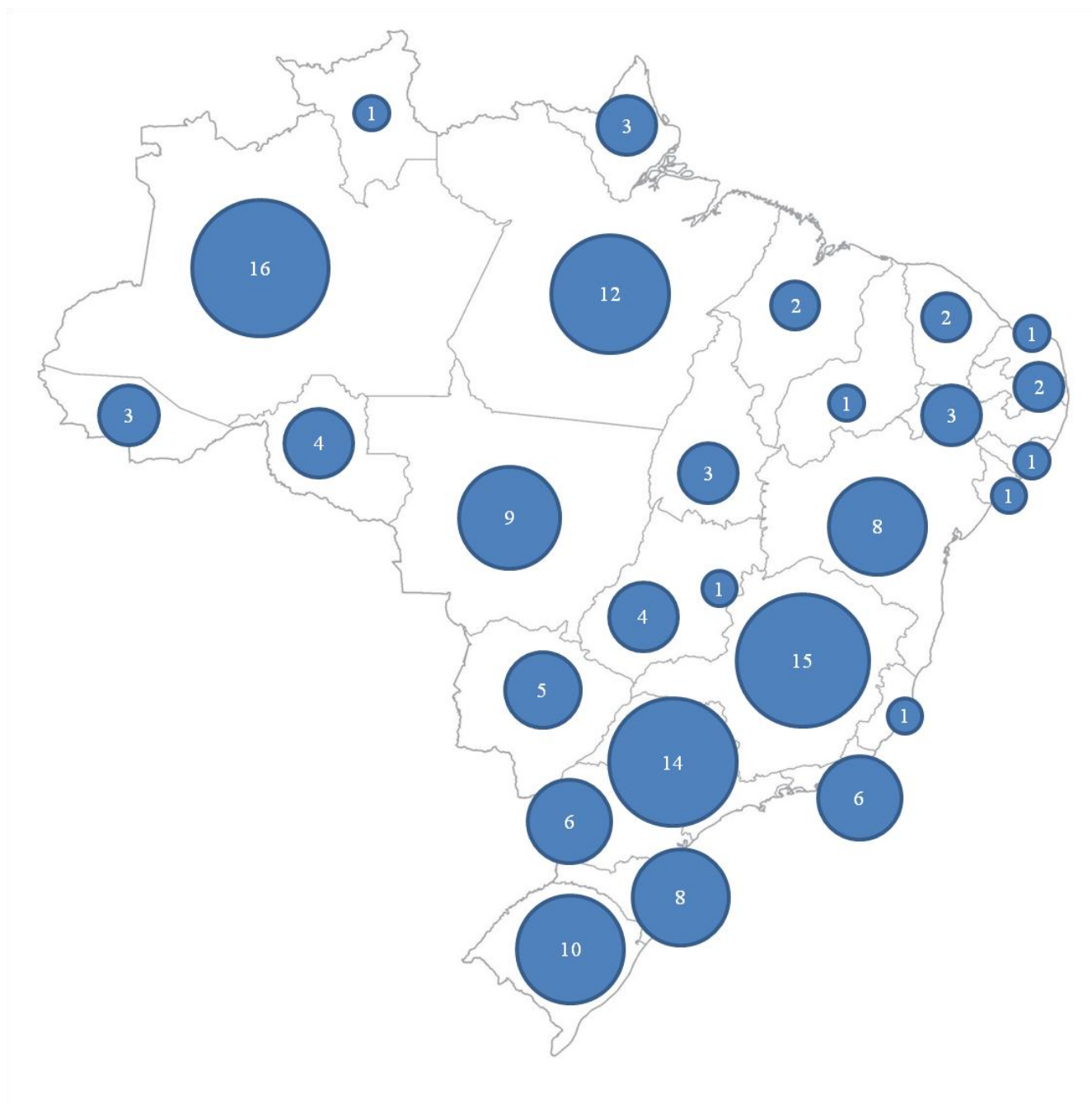


Figura 3.24: Decolagens por estado e aeroporto – Região Sudeste, 2012

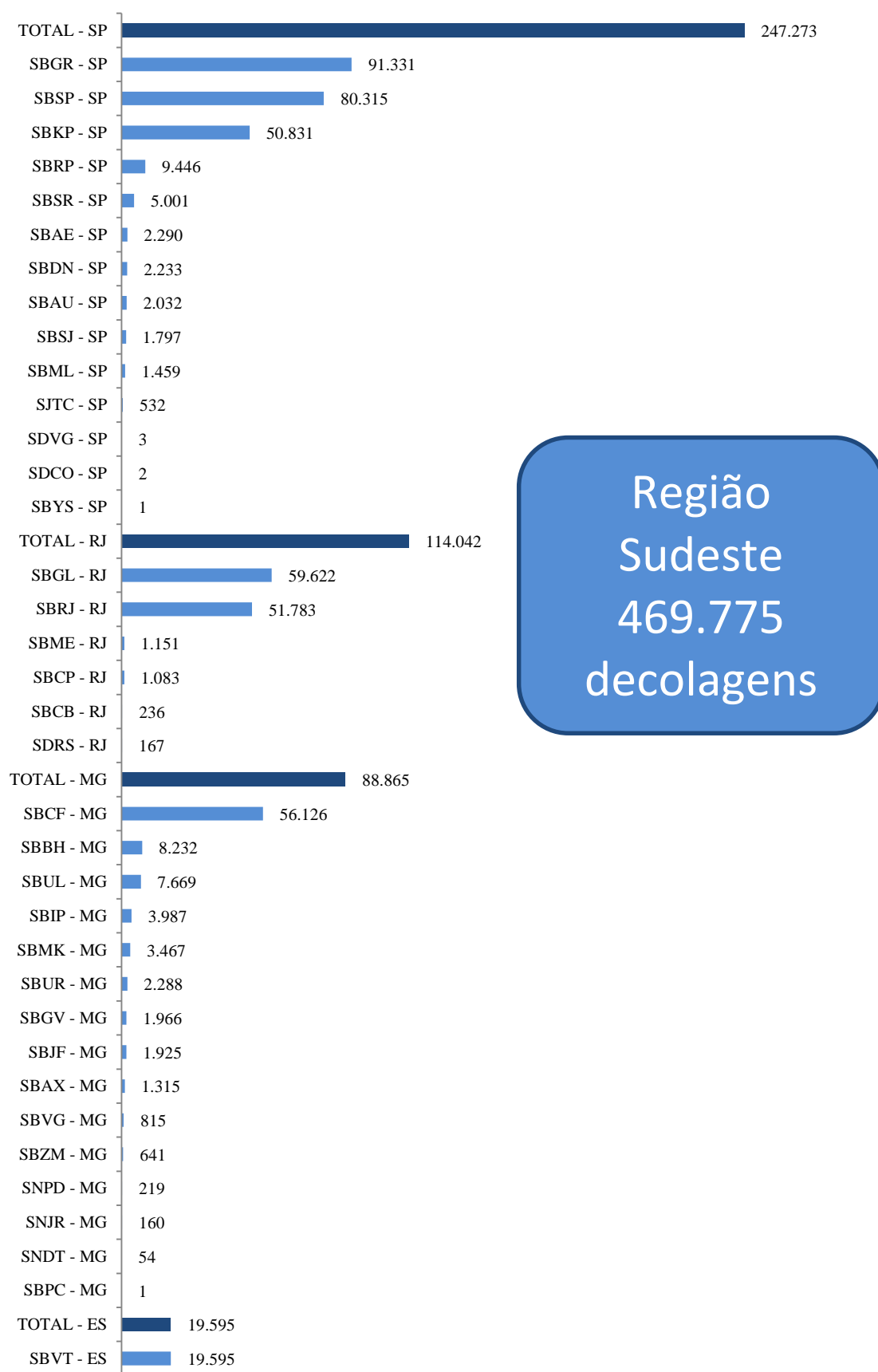


Figura 3.25: Decolagens por estado e aeroporto – Região Nordeste, 2012

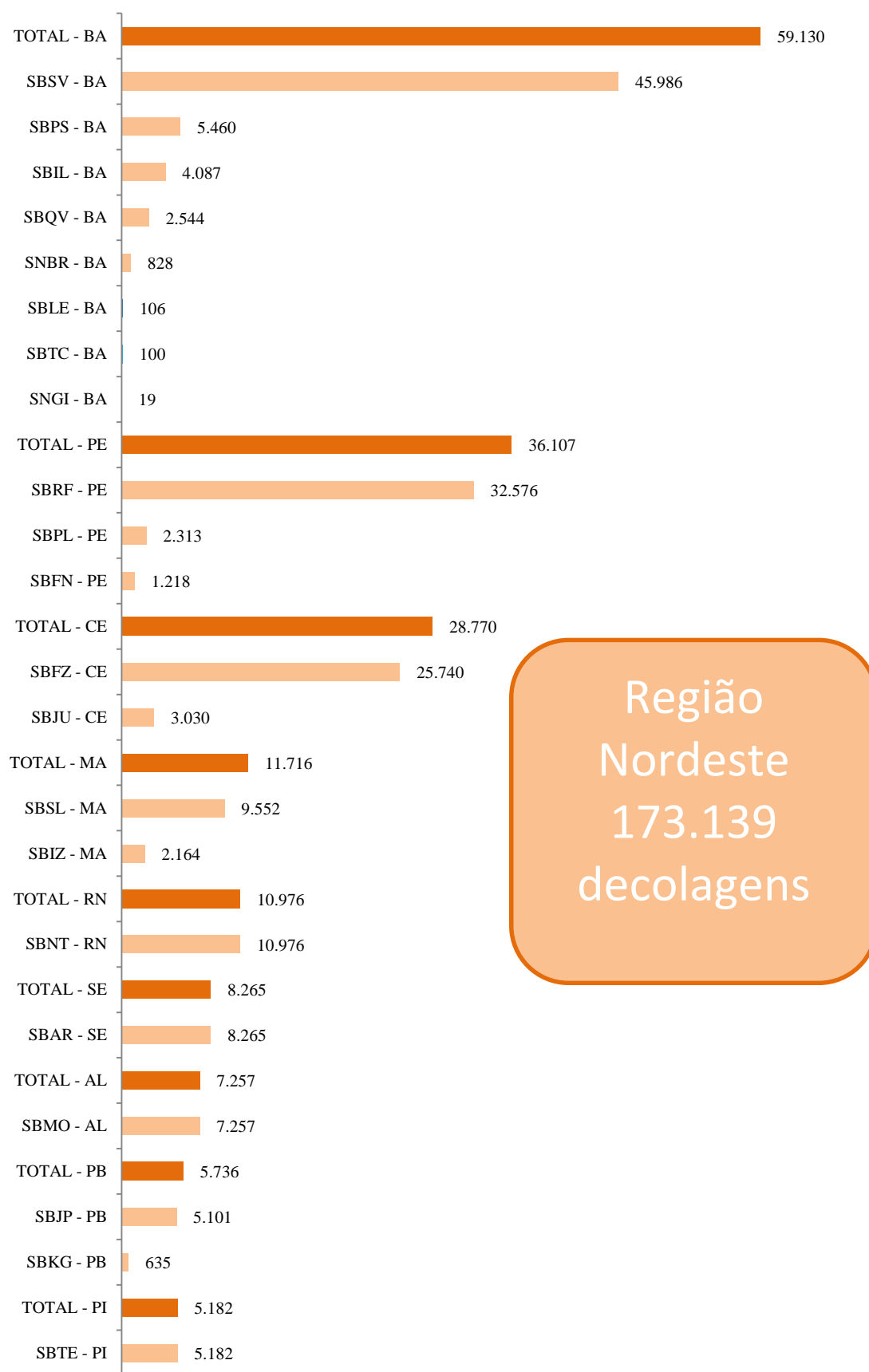


Figura 3.26: Decolagens por estado e aeroporto – Região Sul, 2012

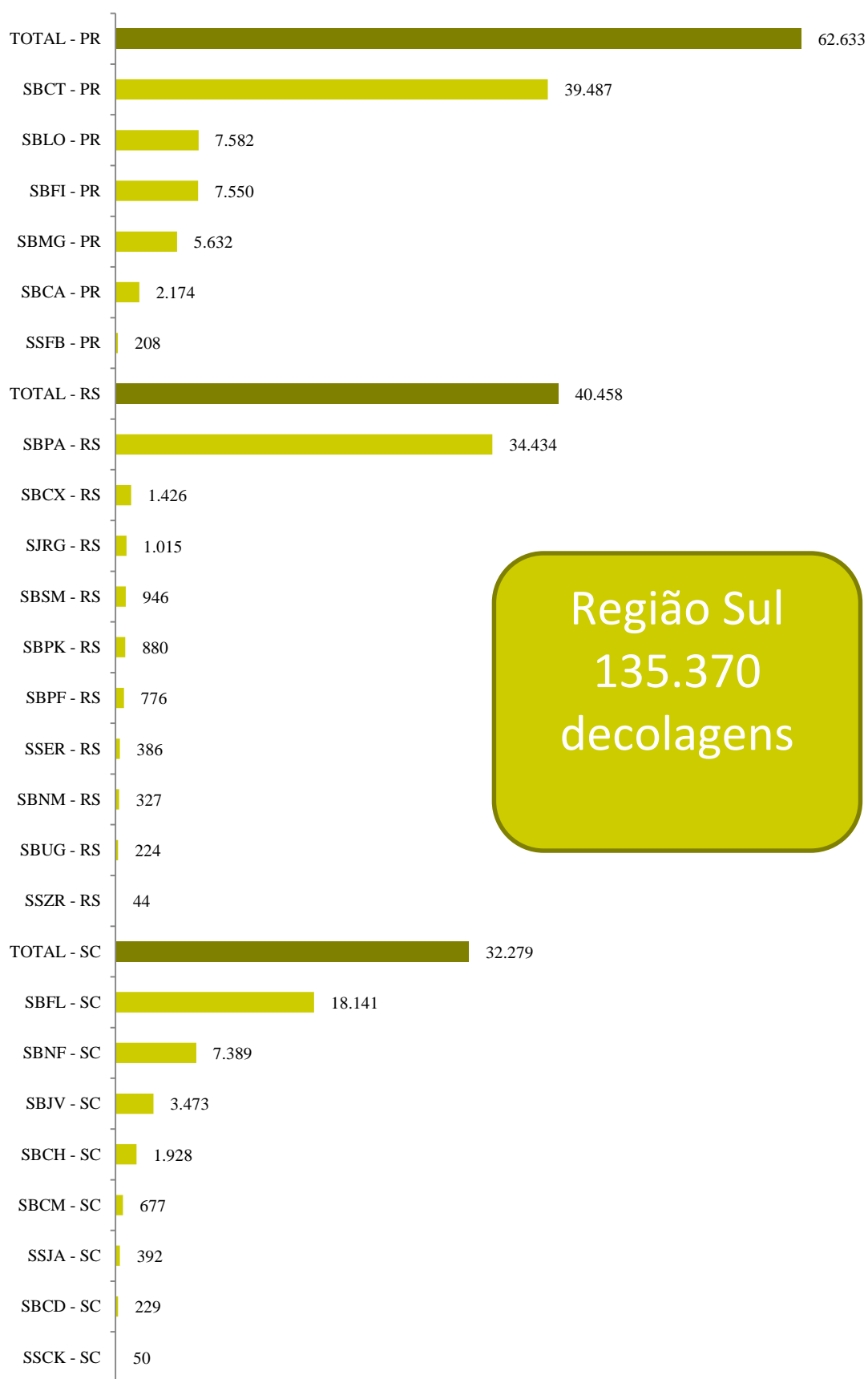


Figura 3.27: Decolagens por estado e aeroporto – Região Centro-Oeste, 2012

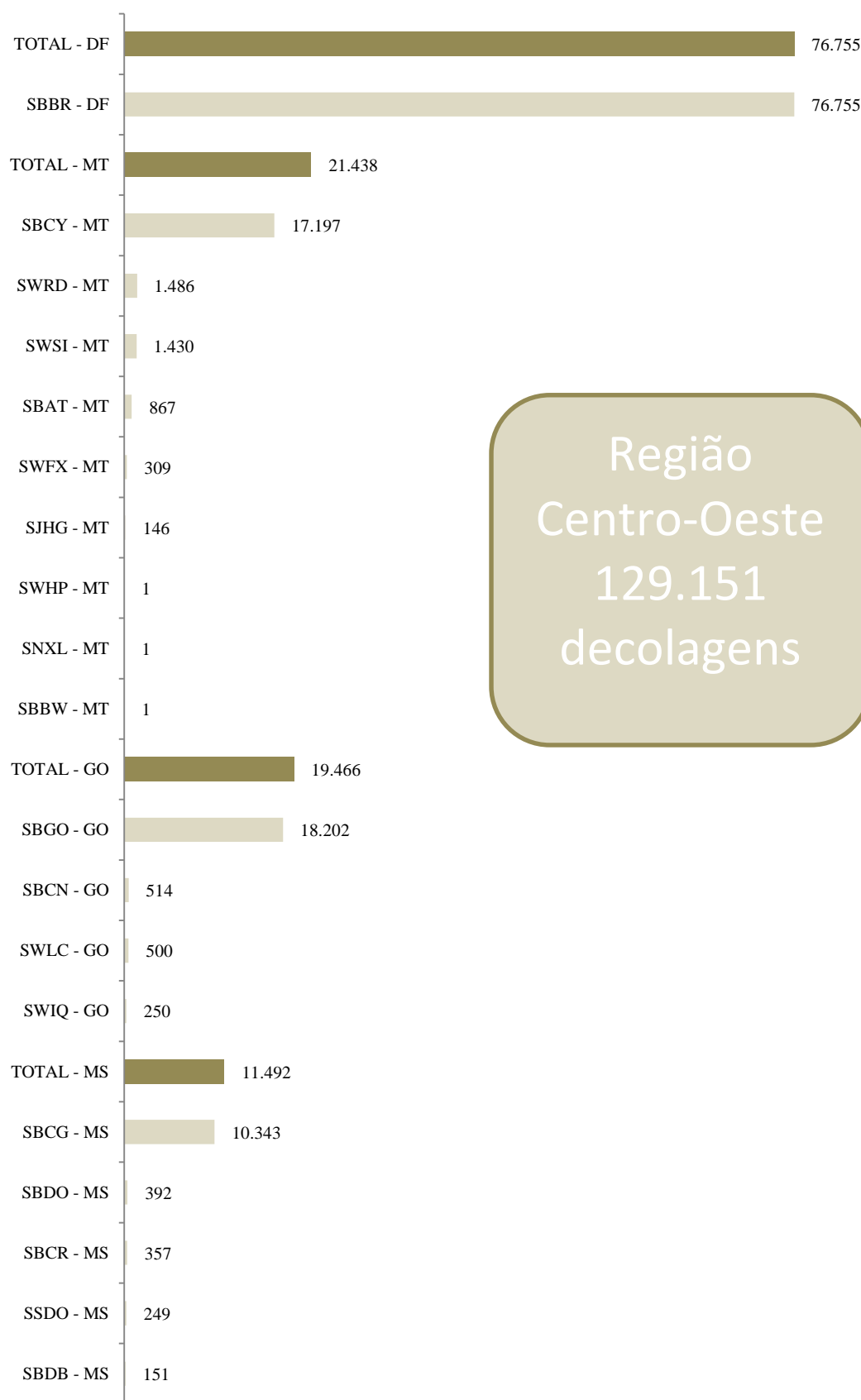


Figura 3.28: Decolagens por estado e aeroporto – Região Norte, 2012

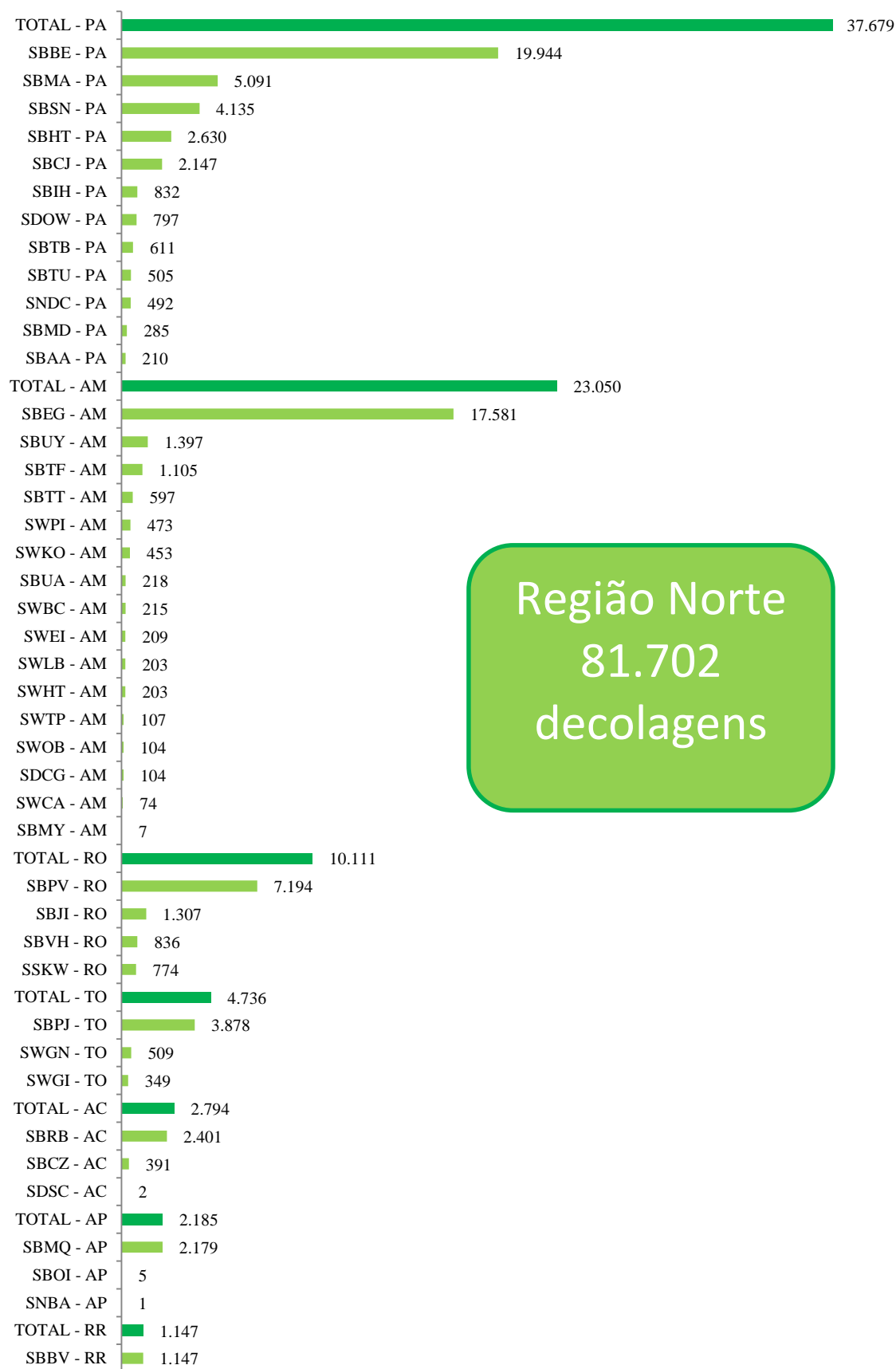
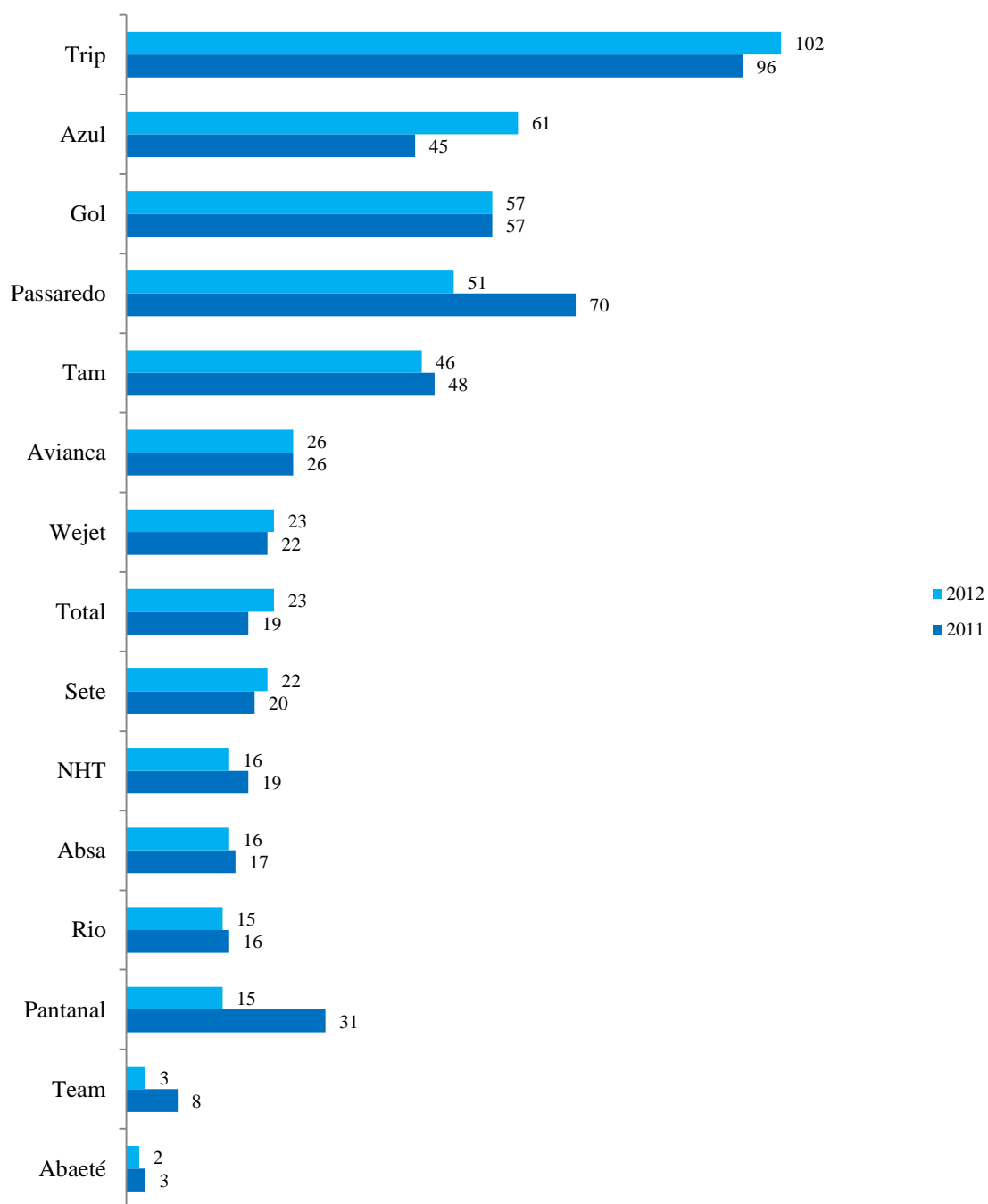


Figura 3.29: Aeroportos utilizados por empresa – mercado doméstico, 2011 e 2012



Mercado Internacional

Em 2012, o mercado internacional atingiu o maior nível de oferta dos últimos 10 anos, ultrapassando os 137 mil voos realizados. Entretanto, o crescimento do número de voos em 2012, de 2%, foi significativamente menor do que aquele registrado nos últimos dois anos, de 13,45% em 2010 e de 15,08% em 2011. Na avaliação mês a mês, nota-se que durante o primeiro semestre houve crescimento em todos os meses no número de voos internacionais em relação ao mesmo mês do ano anterior. Já a partir de julho, observa-se que a oferta decresceu em torno de 3% a 4% na maioria dos meses, com pequeno crescimento apenas em outubro e novembro.

Analisando-se a oferta de assentos-quilômetros (ASK), observou-se um aumento de 5,13% em 2012, após um crescimento de 9,72% em 2011 e de 25,52% em 2010.

As empresas brasileiras foram responsáveis por 29,7% dos voos internacionais, após uma participação de 30,9% em 2011. Isto se deve a uma redução de 2,0% na quantidade de voos ofertados pelas nacionais e um aumento de 3,8% nos voos operados pelas estrangeiras.

Tam e Gol somadas foram responsáveis por 95% dos voos internacionais operados por empresas brasileiras. Considerando todas as empresas brasileiras e estrangeiras, as duas maiores brasileiras tiveram 17,6% e 10,7% de participação na oferta de voos em 2012, respectivamente. Em seguida, aparecem as empresas estrangeiras American Airlines (6,2% dos voos) e Tap Portugal (5,2%). As quatro tiveram aumento no número de voos internacionais em 2012, sendo o maior crescimento da American Airlines (13,8%) e o menor da Gol (0,5%).

Ao se avaliar o ASK, a participação da Tam sobe para 19,7%, enquanto a da Gol recua para 2,9%.

O continente com o maior número de voos com origem ou destino no Brasil foi a América do Sul, seguido de América do Norte e Europa. Entretanto, a América do Sul foi o único continente que apresentou redução neste indicador. Considerando os países individualmente, o maior volume de voos se concentrou entre Brasil e Estados Unidos, sendo a Argentina o segundo destino com mais voos.

Voos Realizados

Figura 3.30: Evolução do número de voos realizados – mercado internacional, 2003 a 2012

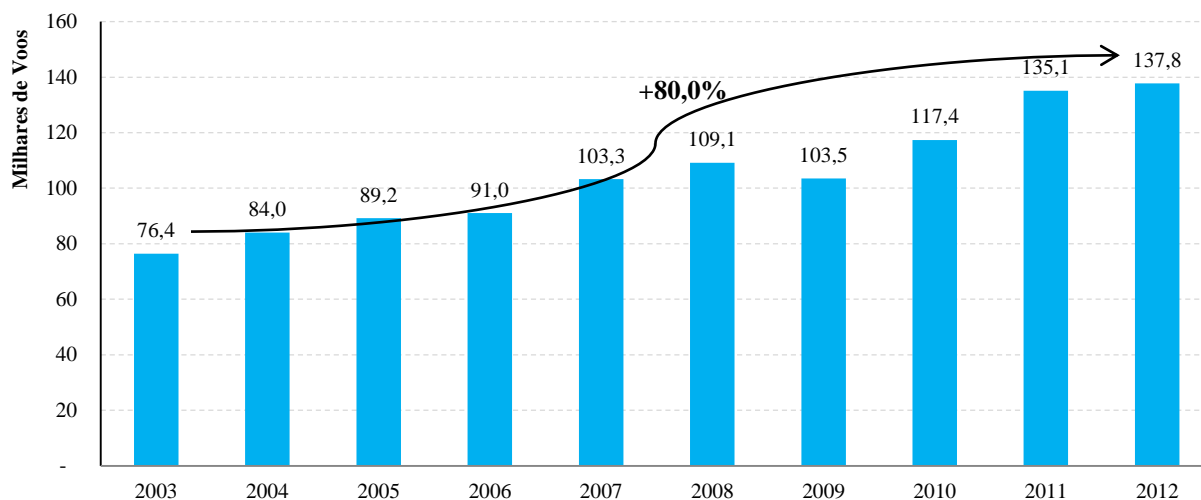


Figura 3.31: Variação no número de voos realizados em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2004 a 2012

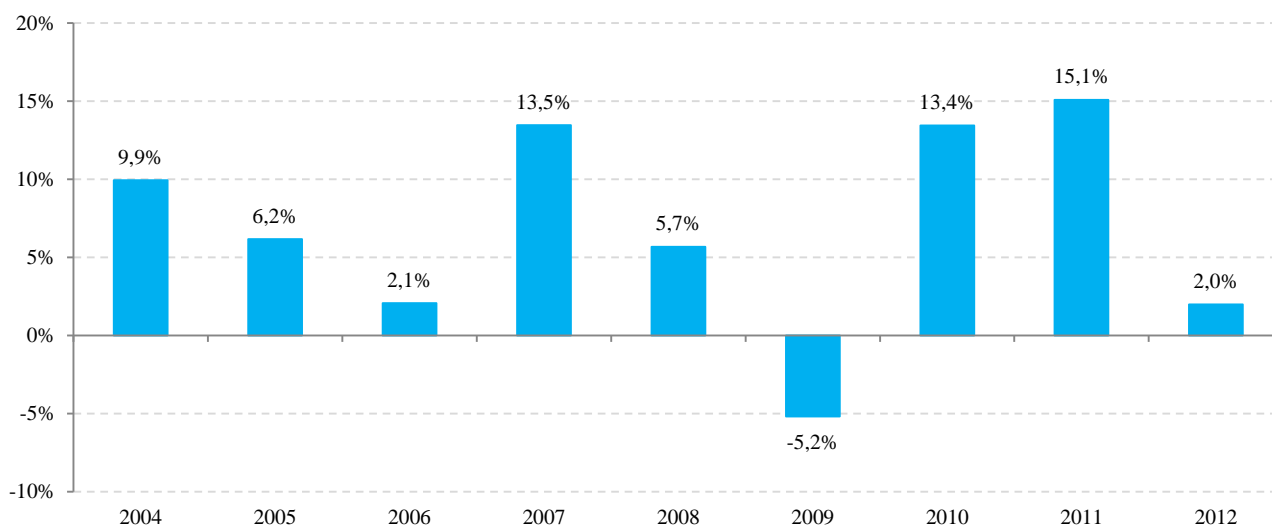


Figura 3.32: Variação no número de voos realizados em relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado internacional, 2004 a 2012

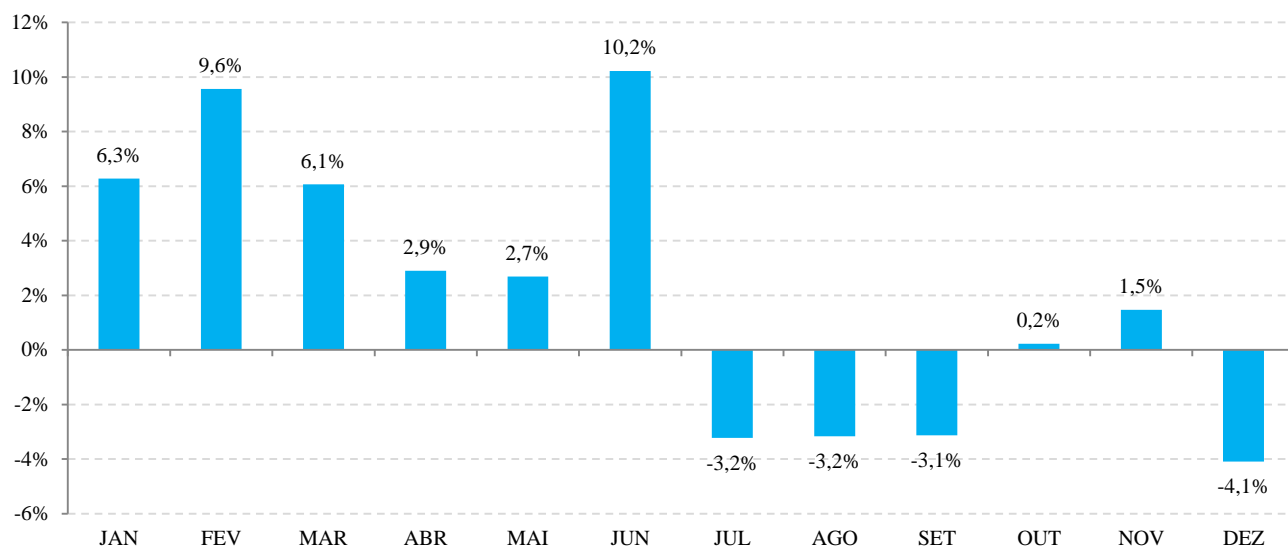


Figura 3.33: Evolução do número de voos realizados – mercado internacional – por nacionalidade da empresa, 2003 a 2012

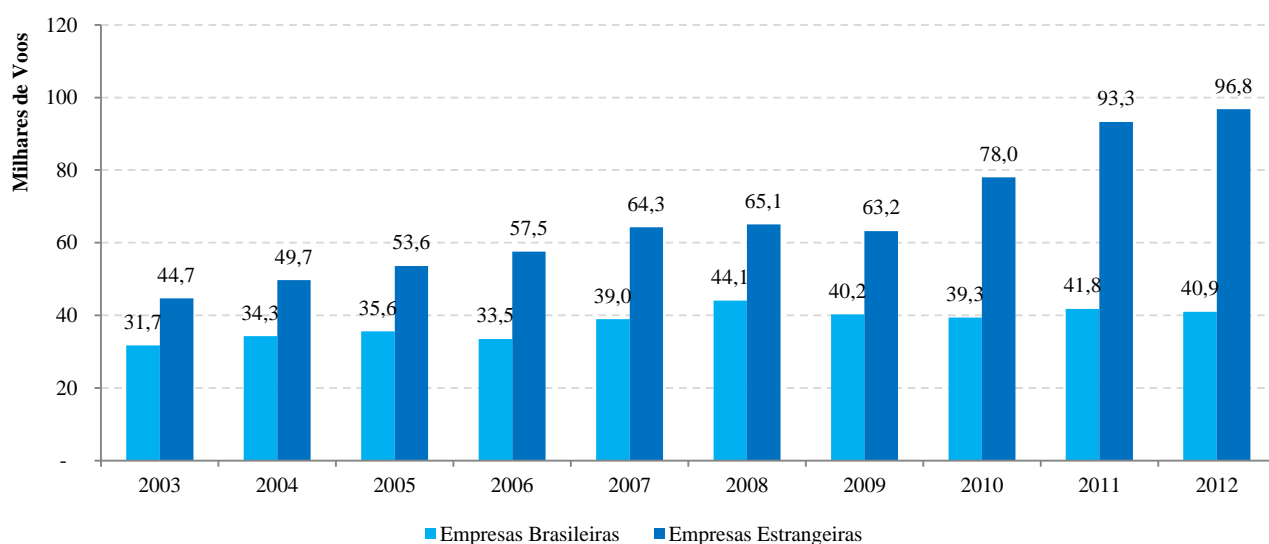


Figura 3.34: Percentual de voos realizados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2003 a 2012

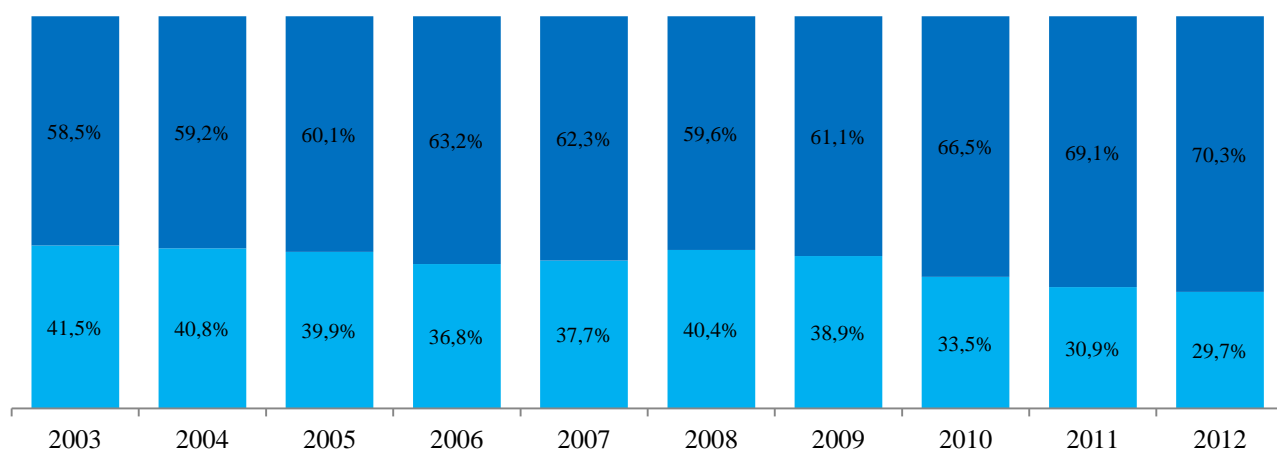


Figura 3.35: Variação do número de voos realizados em 2012 com relação a 2003 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa

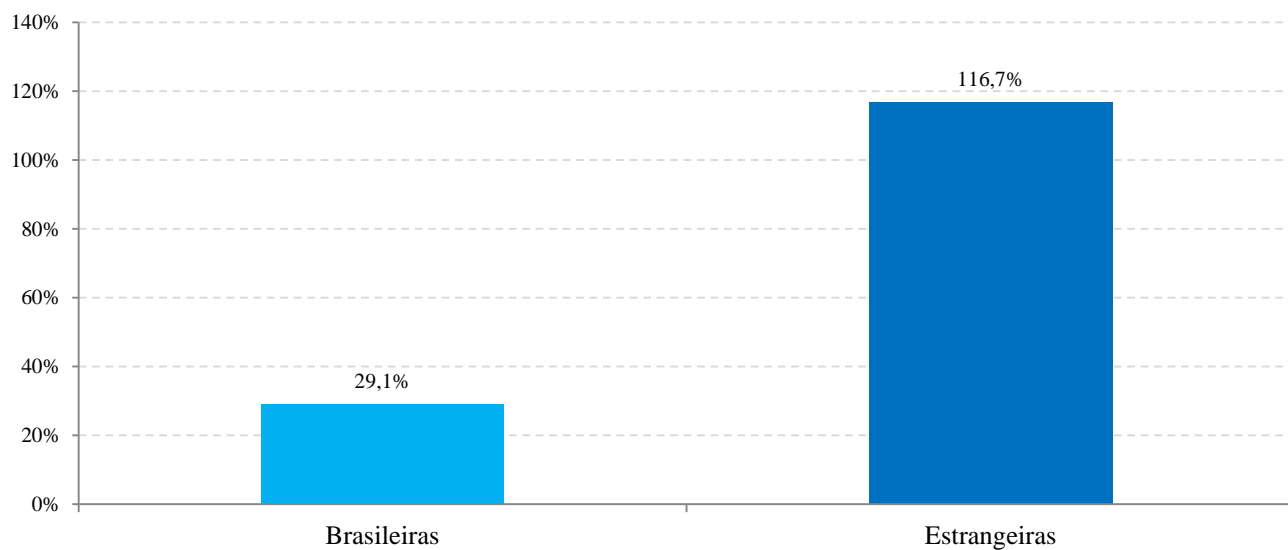


Figura 3.36: Variação do número de voos realizados em 2012 com relação a 2011 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa

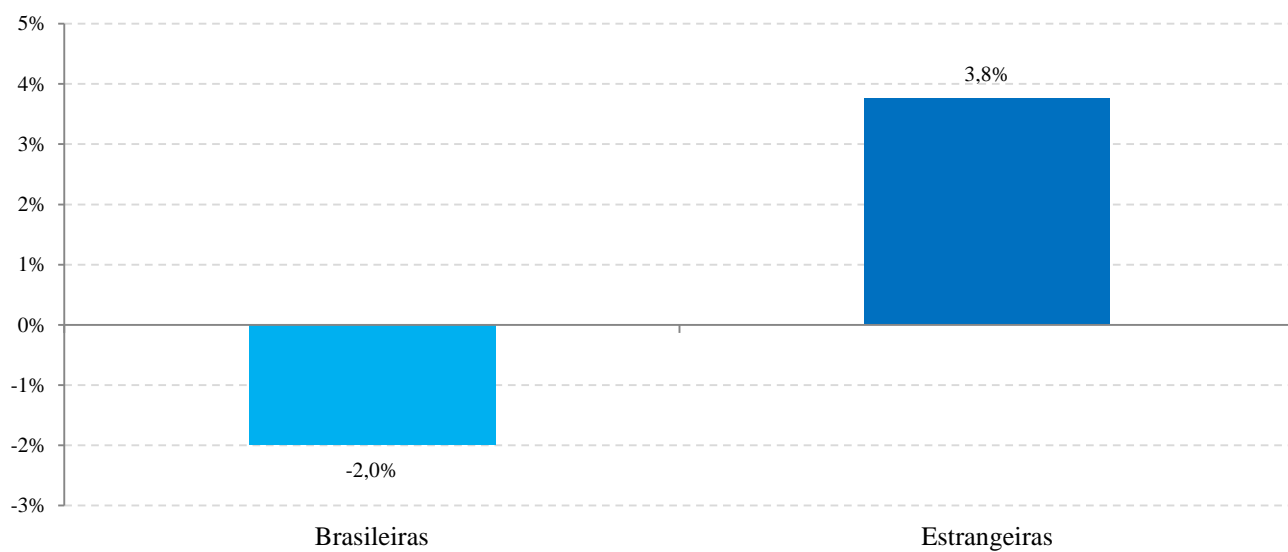


Figura 3.37: Participação de mercado das quatro maiores empresas em termos de voos realizados – mercado internacional, 2012

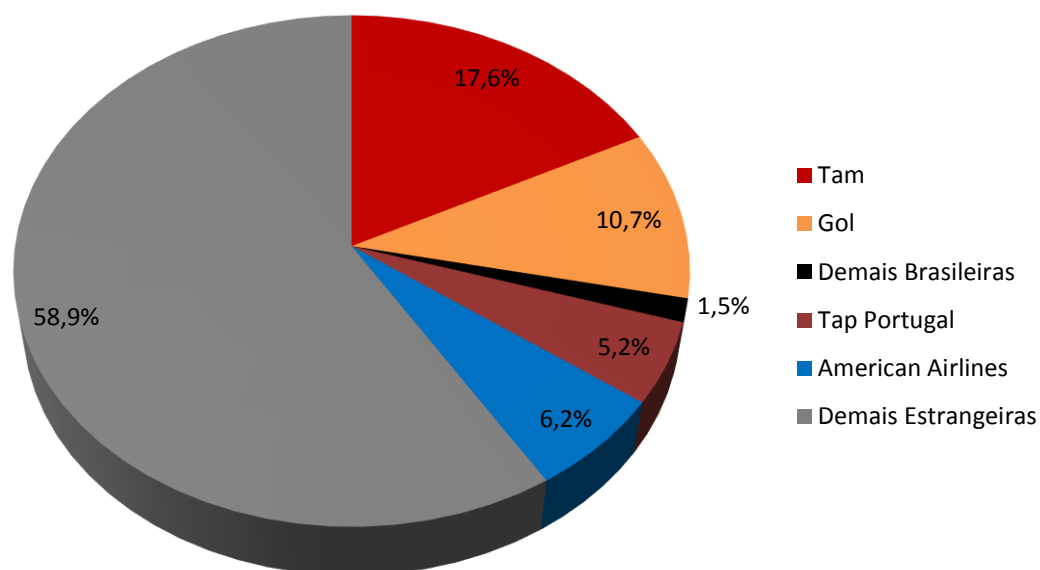


Figura 3.38: Variação na quantidade de voos realizados em 2012 pelas quatro maiores empresas com relação a 2011 – mercado internacional

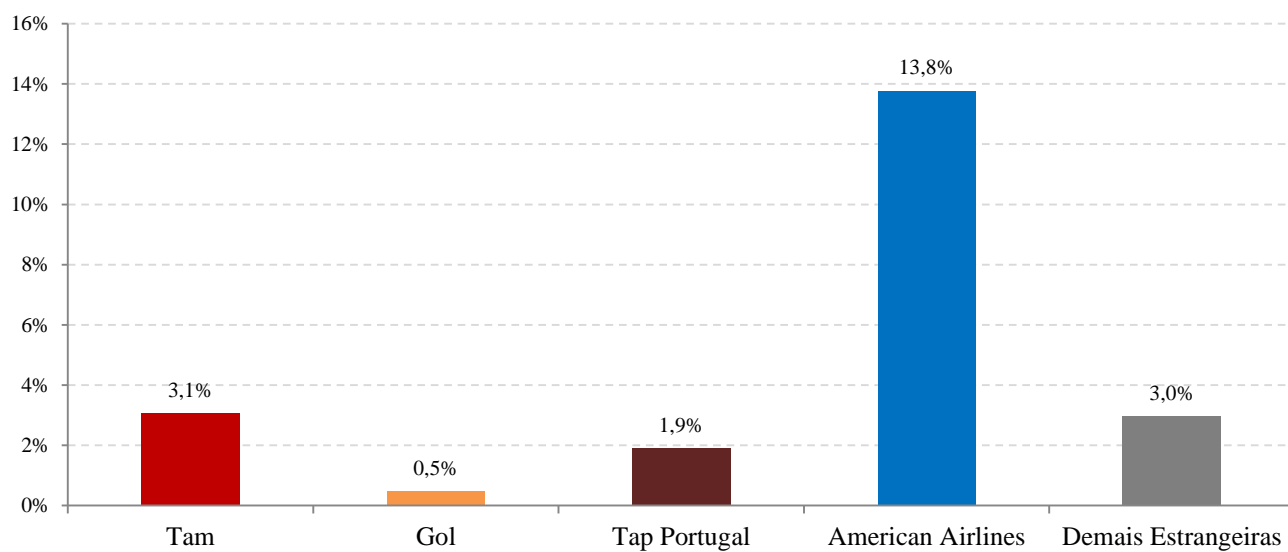


Figura 3.39: Quantidade de voos realizados entre o Brasil e outros países, por continente, 2011 e 2012

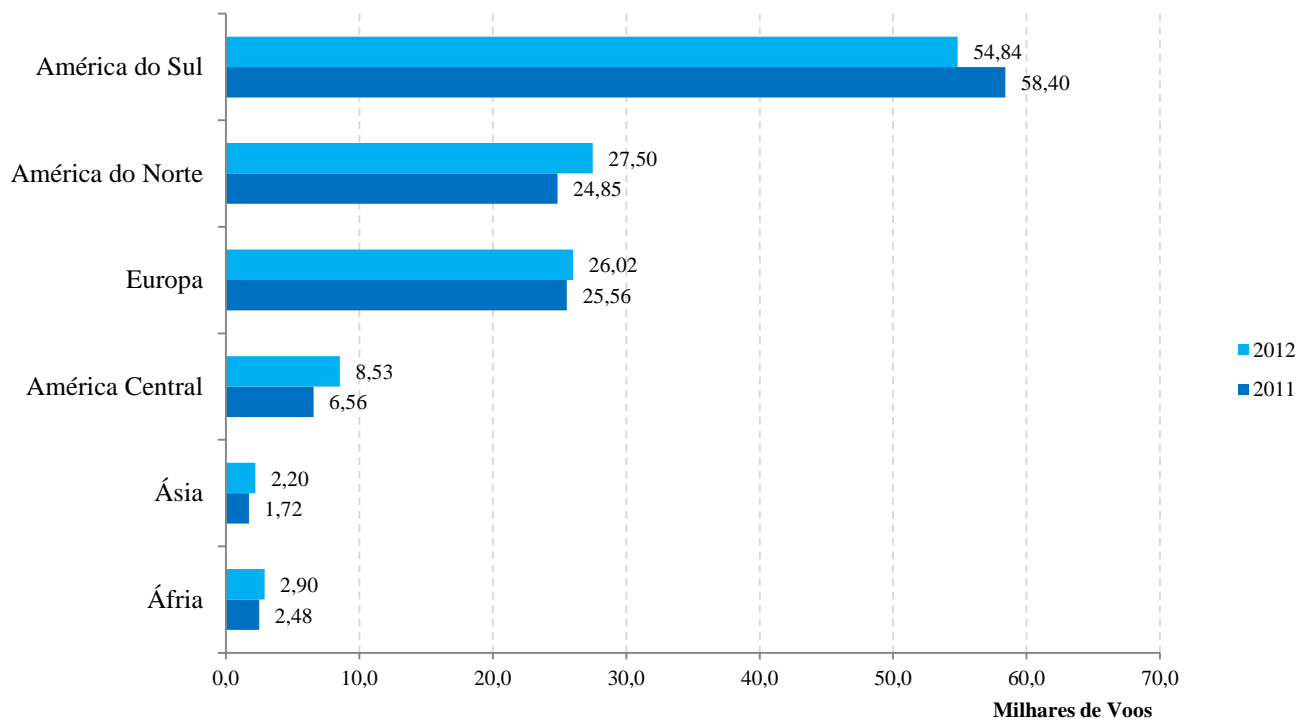
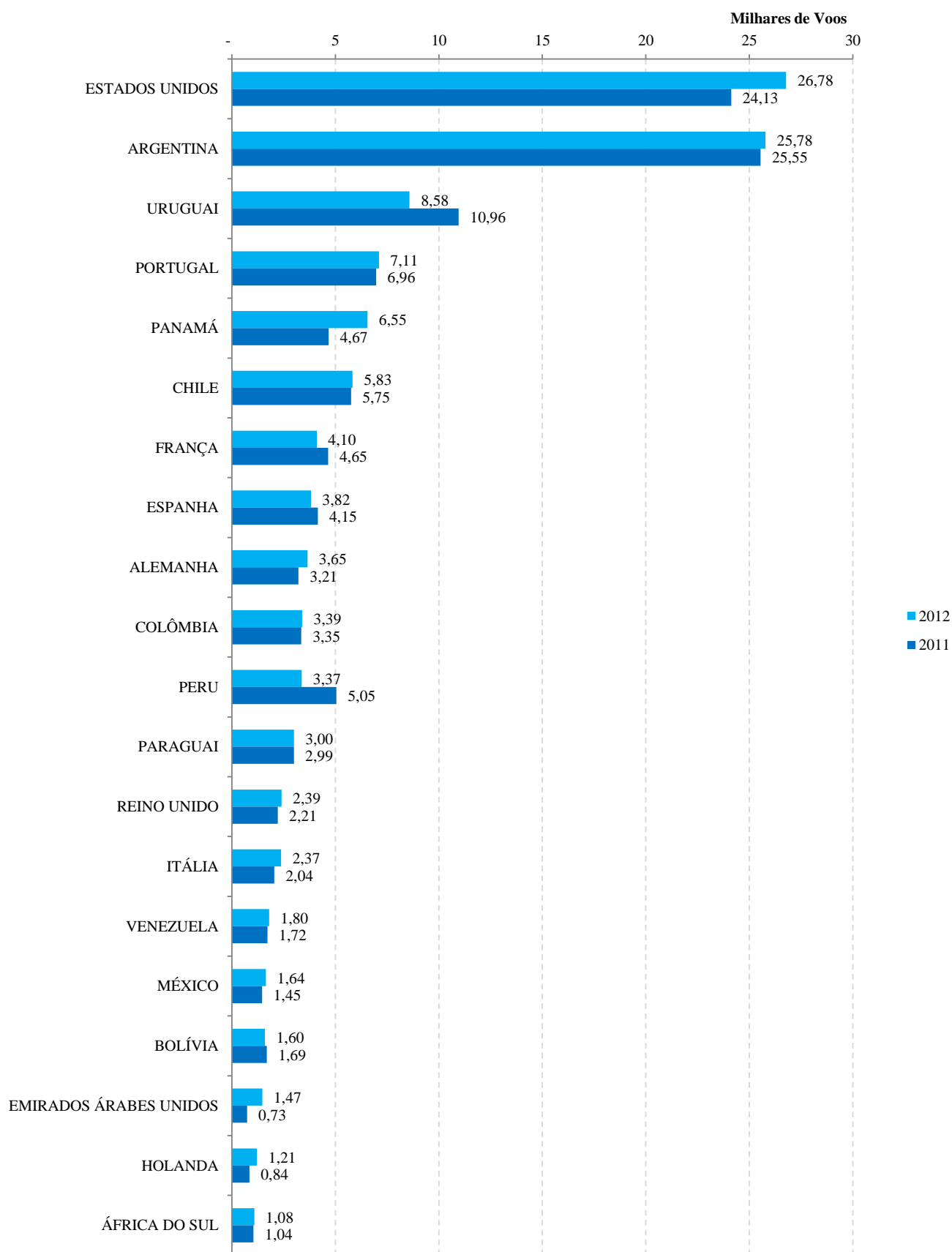


Figura 3.40: Quantidade de voos realizados entre o Brasil e os 20 principais destinos internacionais, 2011 e 2012



Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK)

Figura 3.41: Evolução do ASK – mercado internacional, 2003 a 2012

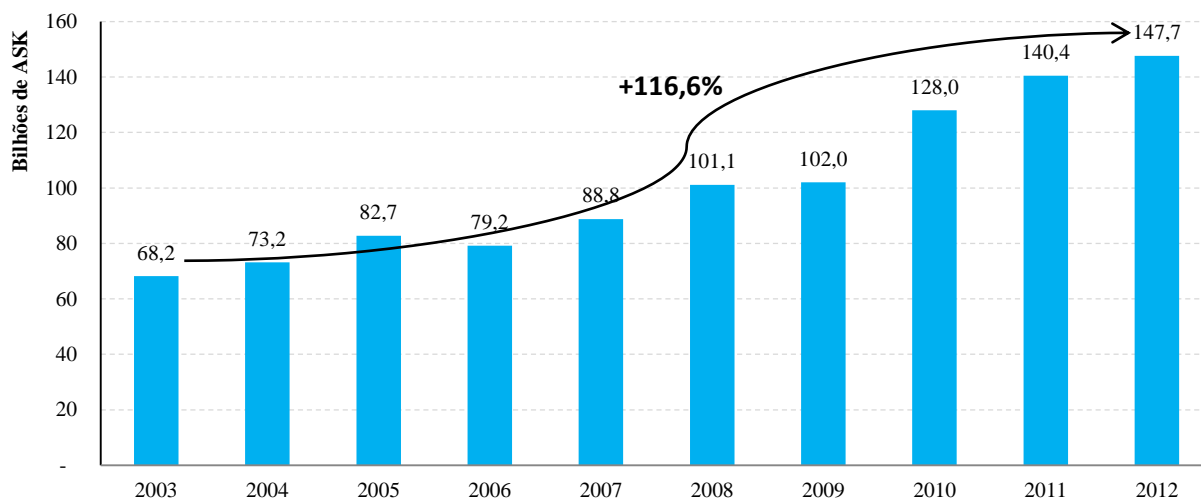


Figura 3.42: Variação no ASK em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2004 a 2012

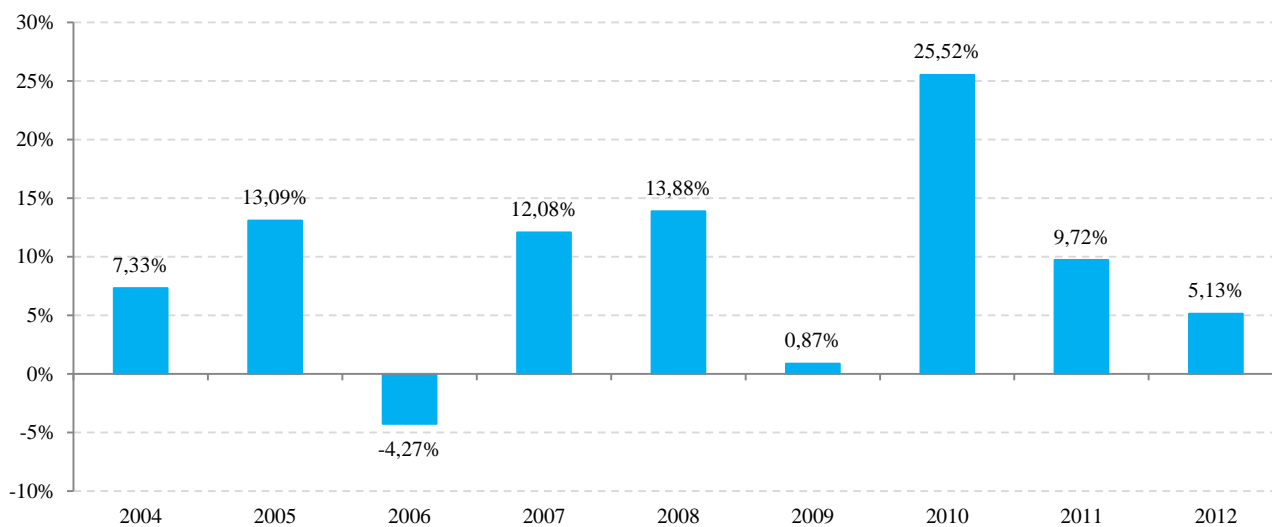


Figura 3.43: Evolução do ASK – mercado internacional – por nacionalidade das empresas, 2003 a 2012

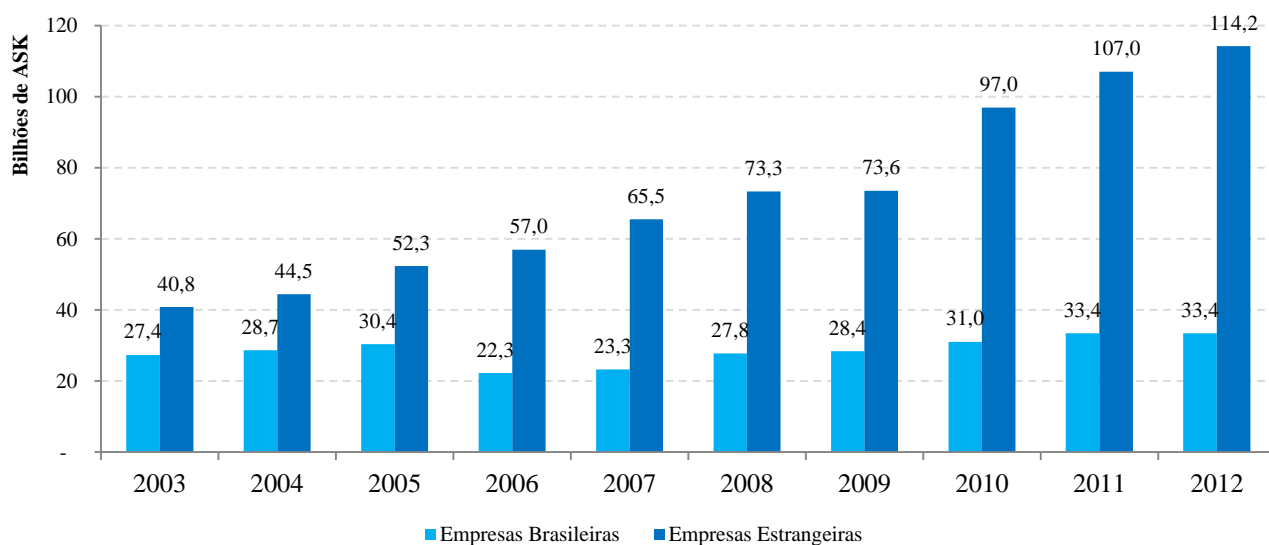


Figura 3.44: Variação do ASK em 2012 com relação a 2003 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa

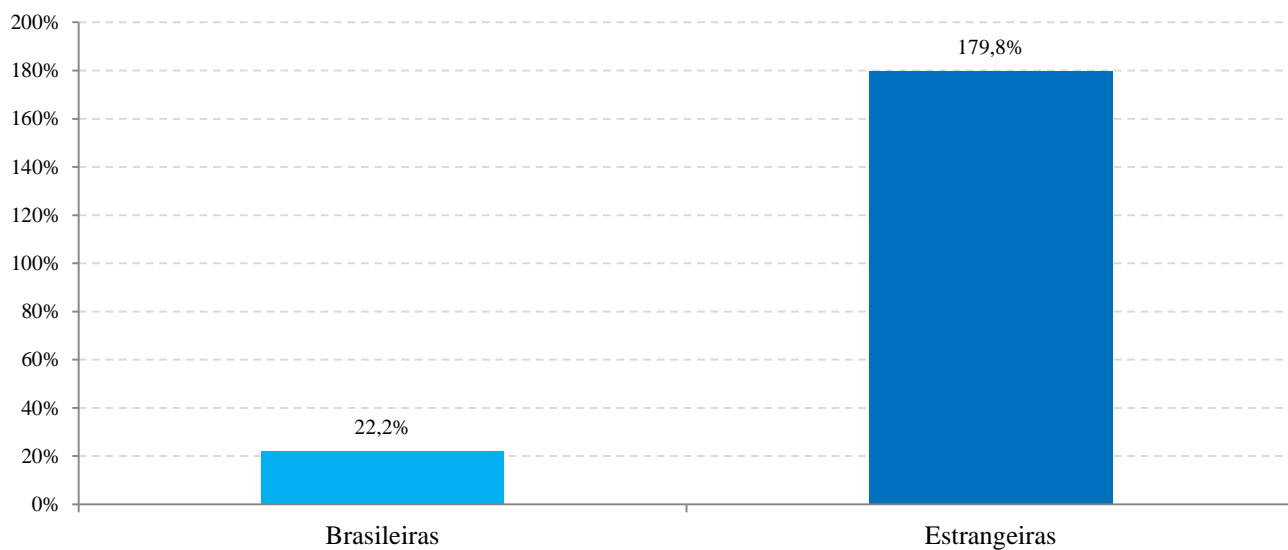


Figura 3.45: Variação do ASK em 2012 com relação a 2011 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa

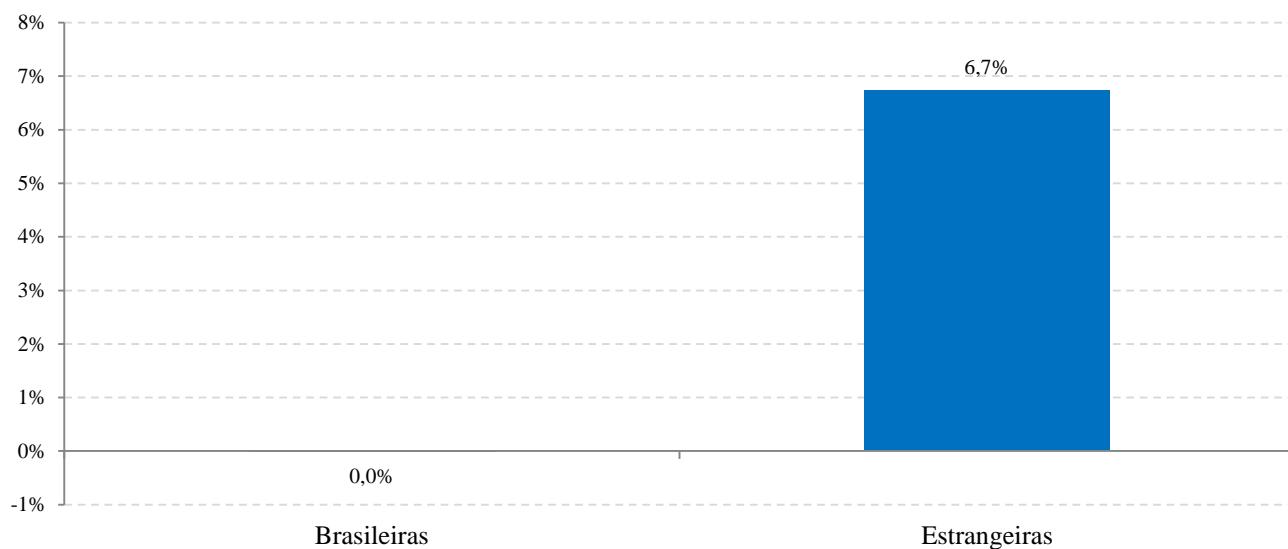


Figura 3.46: Participação de mercado das quatro maiores empresas em termos de ASK – mercado internacional, 2012

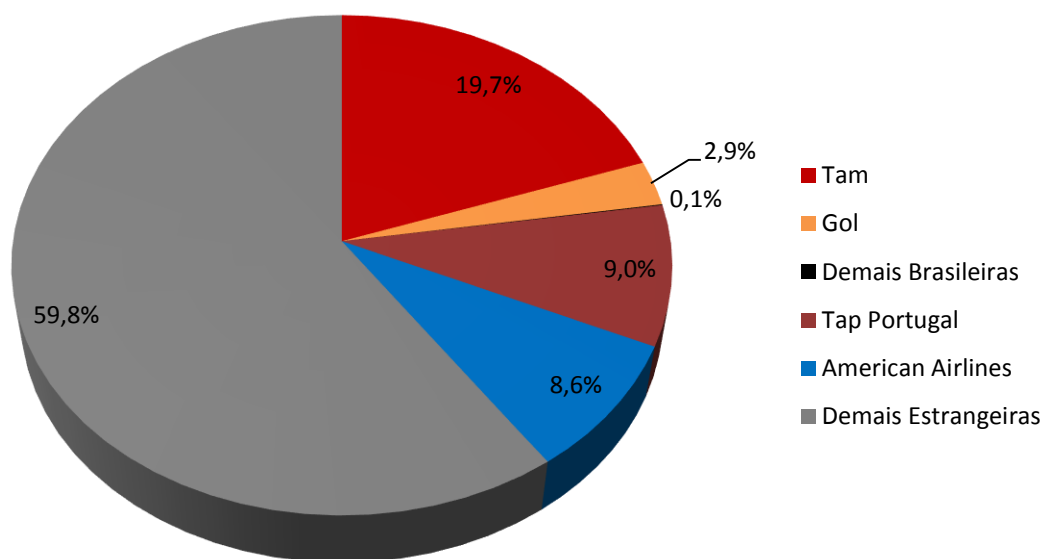
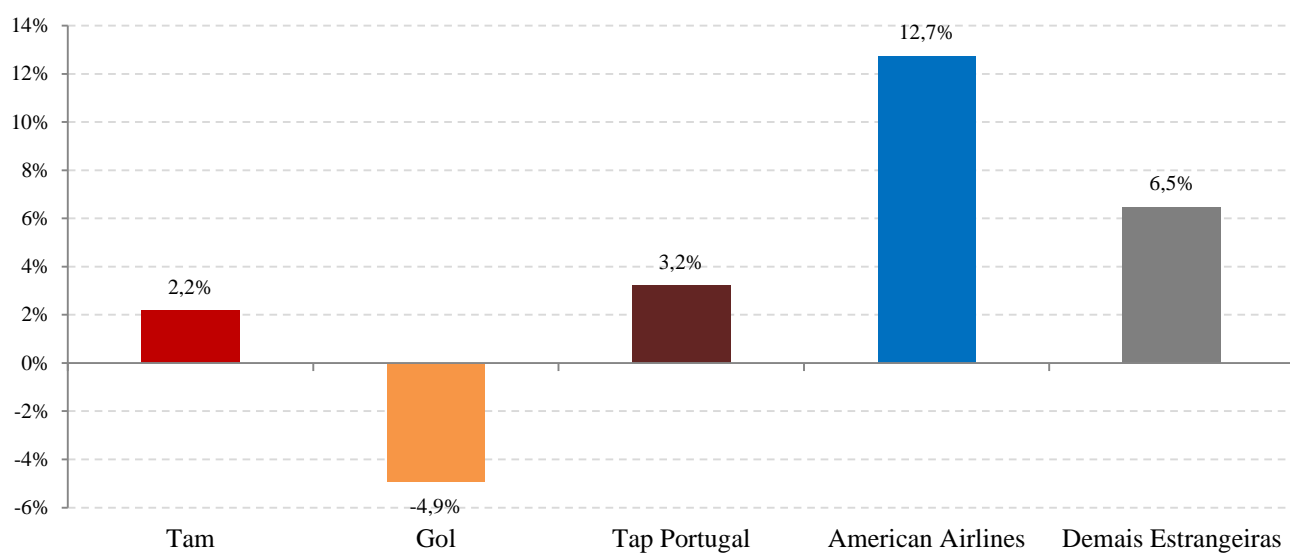


Figura 3.47: Variação do ASK das quatro maiores empresas em 2012 com relação a 2011 – mercado internacional





Seção 4. DEMANDA POR TRANSPORTE AÉREO

A seção 4 apresenta os dados referentes à demanda por transporte aéreo, em termos de passageiros pagos transportados, passageiros-quilômetros pagos transportados (RPK) e carga paga transportada.

Indústria

O mercado de transporte aéreo atingiu um marco histórico: rompeu a barreira dos 100 milhões de passageiros pagos transportados. Em 2012, contabilizando-se os voos domésticos e internacionais, foram transportados 107,2 milhões de passageiros pagos, por empresas brasileiras e estrangeiras. Este número representou um aumento de 188% nos últimos 10 anos. Apesar de ter mantido a tendência de crescimento, o mercado vem desacelerando desde 2010, quando atingiu o pico de 22,65% de crescimento no número de passageiros pagos transportados em relação ao ano anterior, tendo registrado alta de 16,86% em 2011 e de 7,24% em 2012.

Do ponto de vista de passageiros-quilômetros pagos transportados (RPK), o comportamento foi bem semelhante, com um crescimento em 2012 de 5,43%. O crescimento em 2011 foi de 12,49% e o de 2010 foi de 29,82%.

A quantidade de carga paga transportada cresceu 65,96% nos últimos dez anos, com retração de 2,44% em 2012, após crescimento de 12,67% em 2011 e de 38,78% em 2010.

Passageiros Pagos Transportados

Figura 4.1: Evolução da quantidade de passageiros pagos transportados, 2003 a 2012

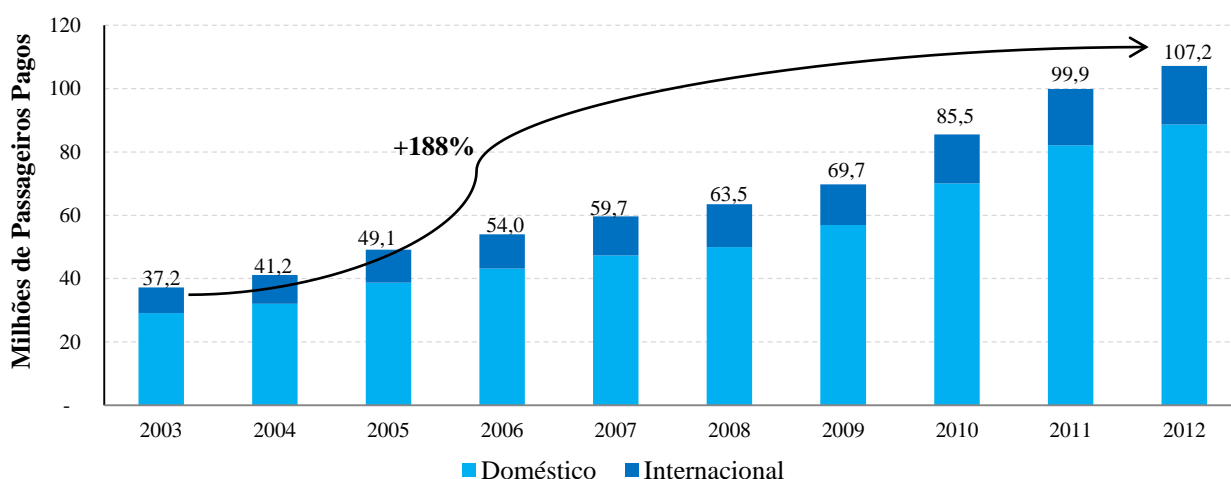
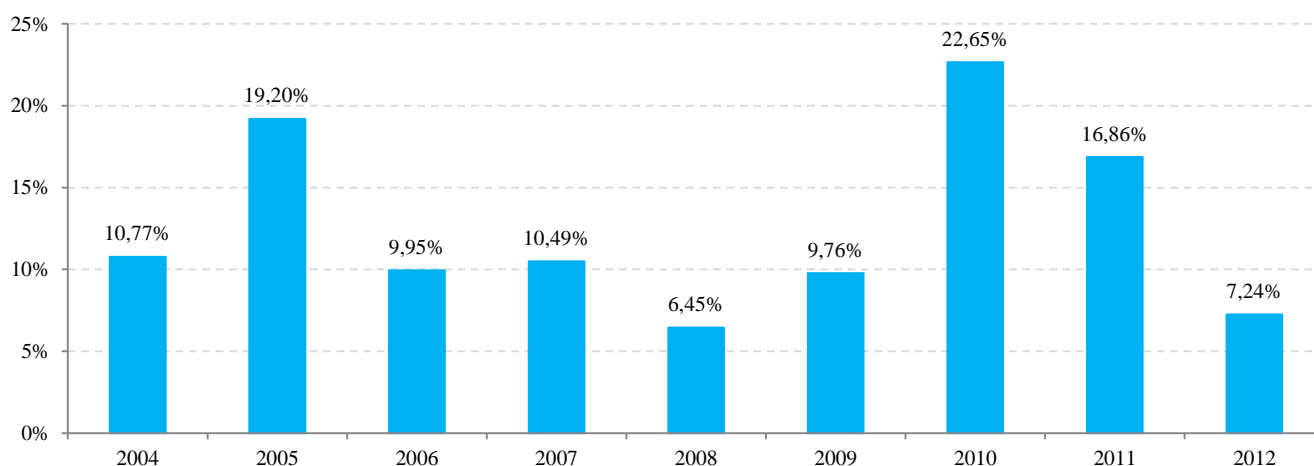


Figura 4.2: Variação anual da quantidade de passageiros pagos transportados, doméstico e internacional, 2004 a 2012



Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (RPK)

Figura 4.3: Evolução da quantidade de passageiros-quilômetros pagos transportados – mercados doméstico e internacional, 2003 a 2012

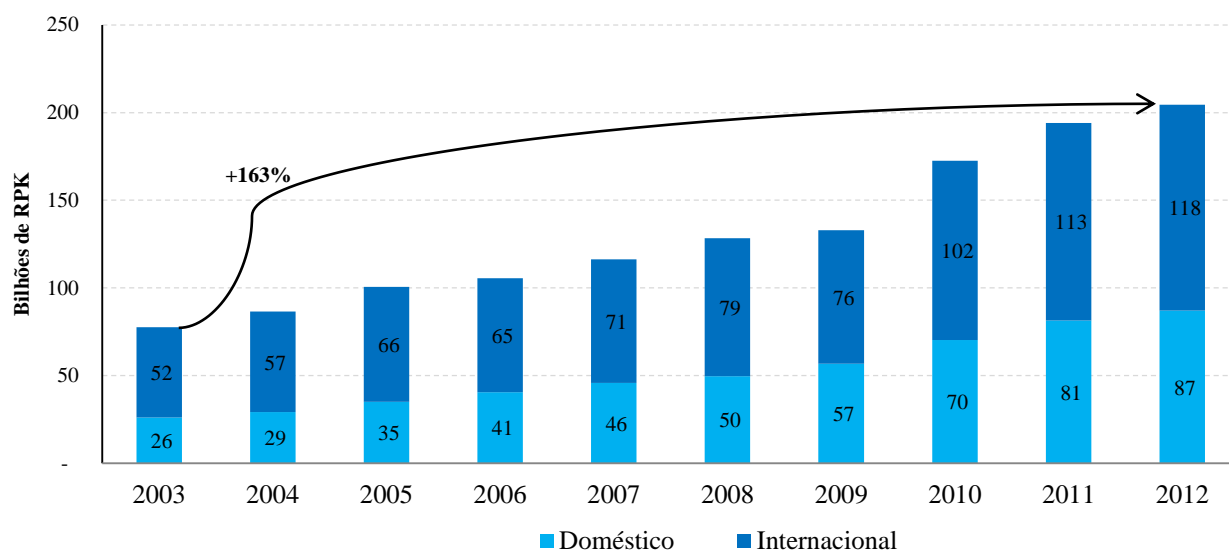
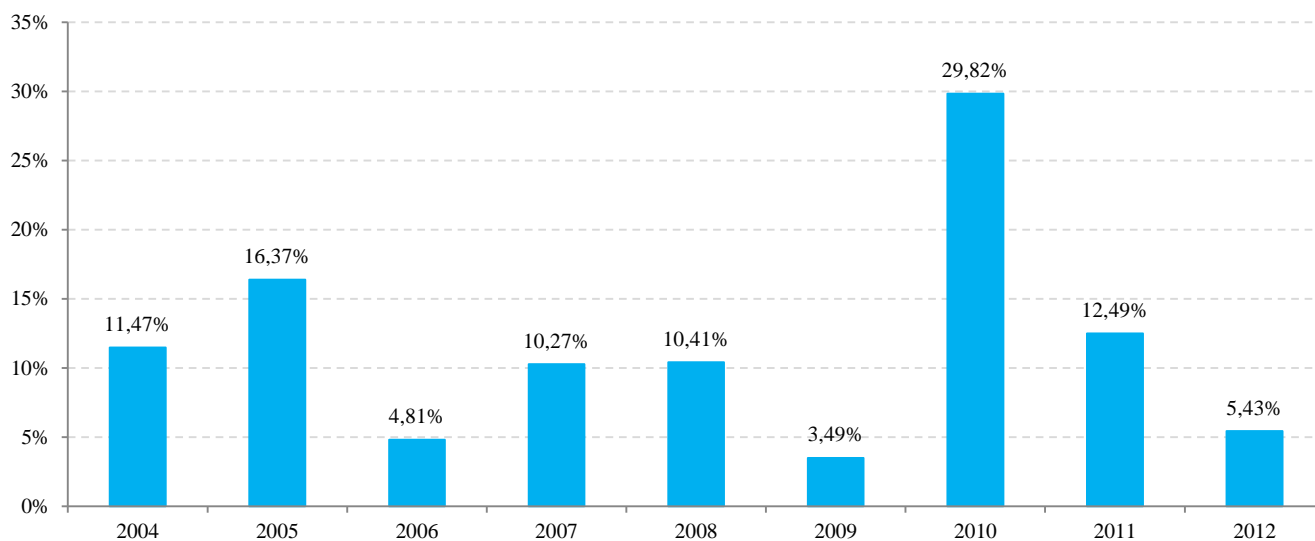


Figura 4.4: Variação anual da quantidade de passageiros-quilômetros pagos transportados – mercados doméstico e internacional, 2004 a 2012



Carga Paga Transportada

Figura 4.5: Evolução da quantidade de carga paga transportada – mercados doméstico e internacional, 2003 a 2012

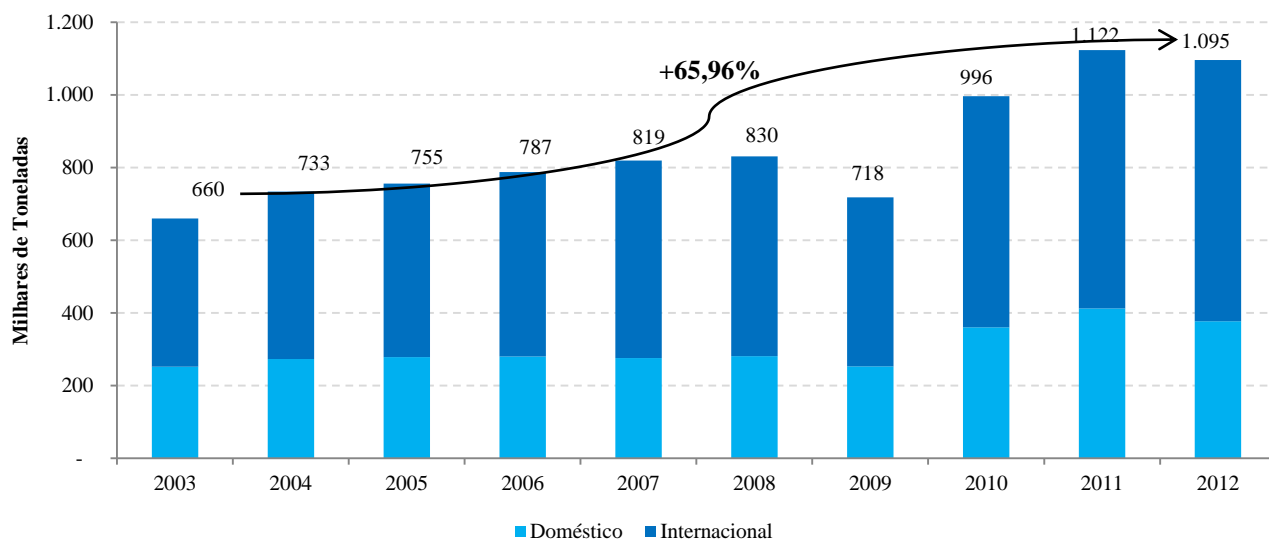
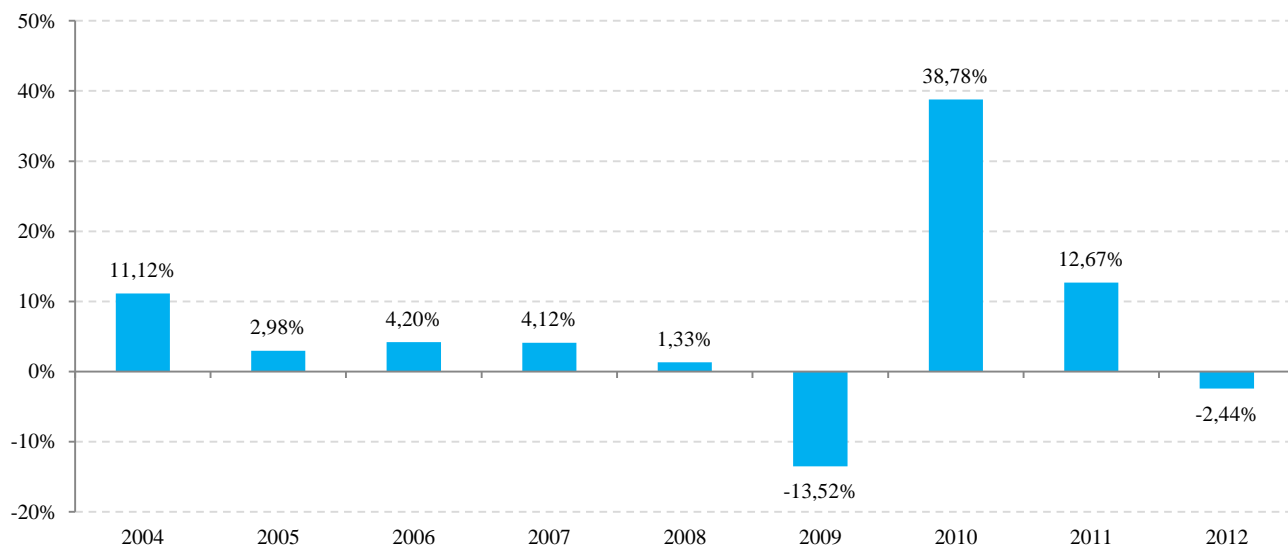


Figura 4.6: Variação anual da quantidade de carga paga transportada – mercados doméstico e internacional, 2004 a 2012



Mercado Doméstico

Após 10 anos consecutivos de crescimento, o número de passageiros pagos transportados no mercado doméstico em 2012 foi de 88,7 milhões, maior valor desde o início da série histórica. Tendo atingido a maior taxa de crescimento em 2010 (23,10%). A partir de então, o ritmo de crescimento desacelerou, mas ainda apresentou alta de 17,11% em 2011 e 8,03% em 2012, mesmo ante à redução na oferta de voos neste último ano. Na avaliação mês a mês, observa-se crescimento em todos os meses, em relação aos respectivos meses de 2011, tendo sido superior a 10% em janeiro, fevereiro e junho, e inferior a 5% apenas em março e dezembro. Fevereiro foi o mês que apresentou a maior taxa de crescimento (13,79%) e dezembro a menor (2,88%), em termos de passageiros pagos transportados.

A empresa que mais transportou passageiros pagos domésticos em 2012 foi a Tam (35,2% do total), seguida muito de perto pela Gol (34,6% do total). Entretanto, a Gol apresentou um número de passageiros pagos transportados estável em relação a 2011, com redução de 0,22%, enquanto a Tam obteve um aumento de 6,31% neste indicador. Azul, Trip, Avianca e Webjet somaram 28,4% dos passageiros domésticos transportados, destas apenas a Webjet apresentou redução na comparação com o ano anterior. O maior crescimento percentual foi da Avianca, com um incremento de 52,78%. Já em números absolutos, o maior aumento foi da Azul, que transportou 2,60 milhões de passageiros a mais, seguida pela Tam, com 1,85 milhões de passageiros a mais.

O crescimento do mercado doméstico em 2012 foi de 6,8% em termos de passageiros-quilômetros pagos transportados (RPK). O indicador registrou alta de 15,9% em 2011 e de 23,8% em 2010.

Quanto à participação de mercado das empresas, em termos de RPK, a Gol apresentou uma redução de 37,4% em 2011 para 33,9% em 2012, enquanto a parcela da Tam permaneceu praticamente estável (40,0% em 2011 e 40,3% em 2012). As demais companhias, combinadas, passaram de 22,6% do RPK em 2011 para 25,8% em 2012, crescimento de 14,2% na participação.

A Região brasileira que concentrou a maior parte dos embarques de passageiros pagos foi o Sudeste, com 43,1 milhões de passageiros (48,7%). Em seguida vieram as regiões Nordeste com 16,8 milhões (19,0%), Centro-Oeste com 11,9 milhões (13,4%) e Sul com 11,4 milhões (12,9%). A Região com o menor número de passageiros pagos embarcados em 2012 no mercado doméstico foi a Norte, com 5,4 milhões (6,06%).

Quando considerada a quantidade de embarques em relação à população de cada Região, Centro-Oeste destacou-se com 83 embarques para cada 100 habitantes em 2012, seguida pela Sudeste (53/100), Sul (41/100), Norte (36/100) e Nordeste (30/100).

Ao confrontar a quantidade de passageiros pagos embarcados nas aeronaves com o PIB de cada Região, tem-se que a Centro-Oeste figurou com a maior proporção em 2012, com 64 embarques para cada R\$ 1.000,00 de PIB gerado, seguida da Nordeste (com 59 embarques), Norte (com 55 embarques), Sudeste (com 35 embarques) e Sul (com 32 embarques).

Os 20 maiores aeroportos em quantidade de passageiros pagos abrigaram 85% dos embarques e desembarques em voos domésticos. Todos registraram crescimento na movimentação de passageiros em 2012, com destaque para Viracopos-SP (18%).

O mercado doméstico de carga paga transportada registrou retração de 8,6% em 2012, após haver crescido 14,5% em 2011 e 42,55% em 2010. Tam alcançou participação de 41,7% em 2012 neste mercado, seguida da Gol com 27,4% e Absa com 22,8%. No entanto, a Avianca destacou-se com crescimento de 26,7% na quantidade de carga paga transportada em 2012. Todas as 10 principais rotas da carga em 2012 envolveram o aeroporto de Guarulhos em São Paulo, sendo que a principal rota foi Manaus/São Paulo-Guarulhos/Manaus (com mais de 74 mil toneladas).

Passageiros Pagos Transportados

Figura 4.7: Evolução do número de passageiros pagos transportados – mercado doméstico, 2003-2012

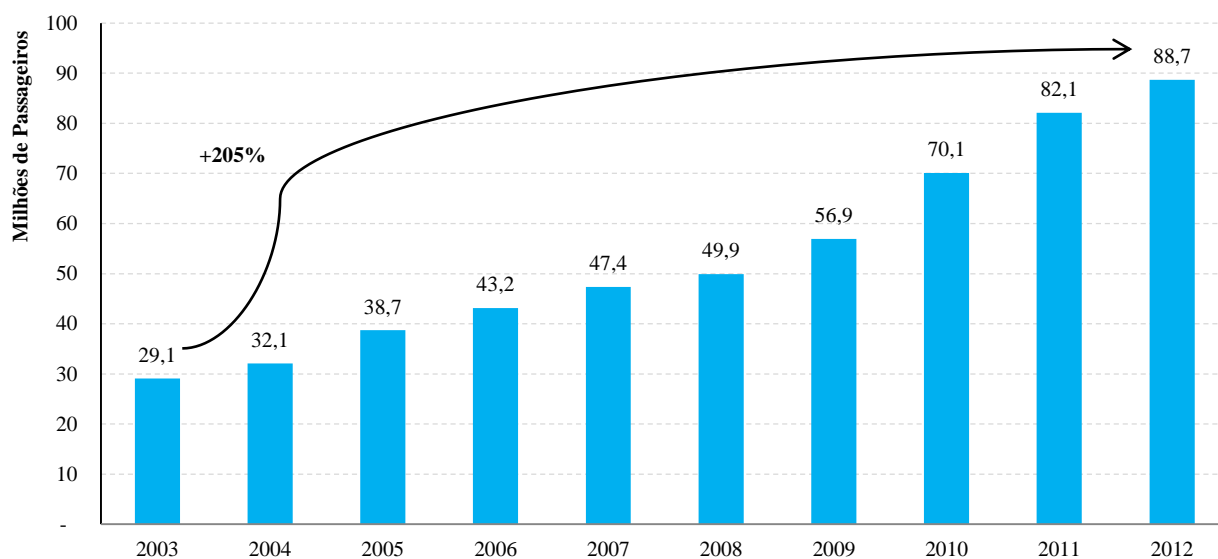


Figura 4.8: Variação nos passageiros pagos transportados em relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2004 a 2012

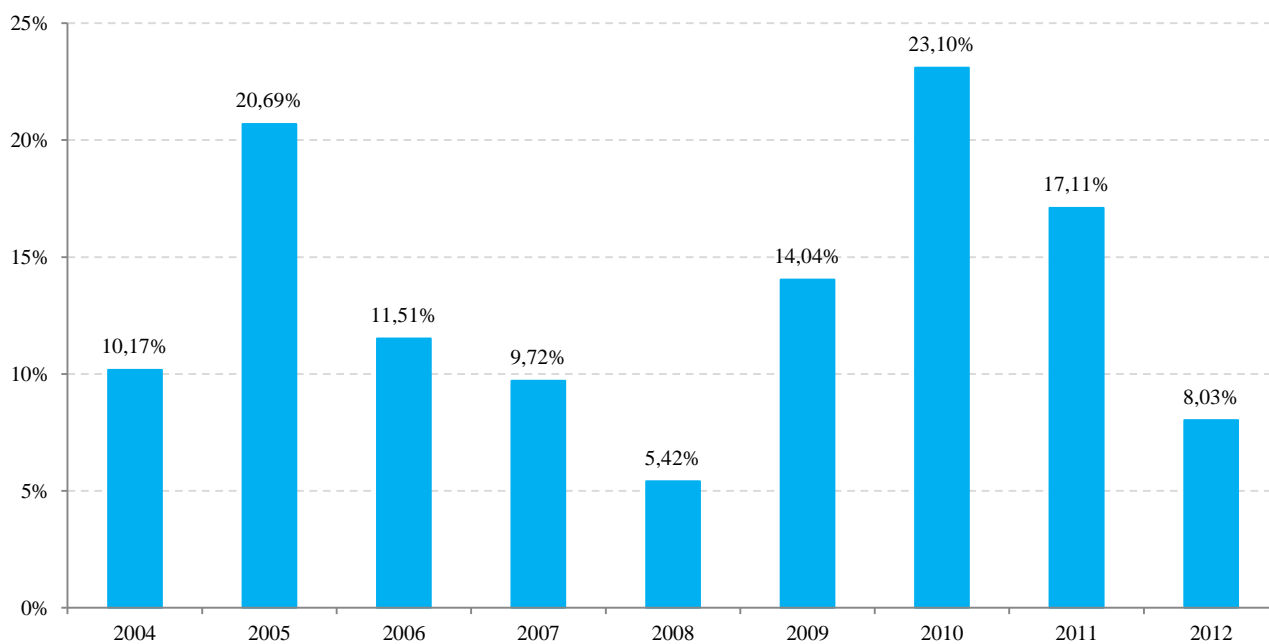


Figura 4.9: Variação nos passageiros pagos transportados com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2012

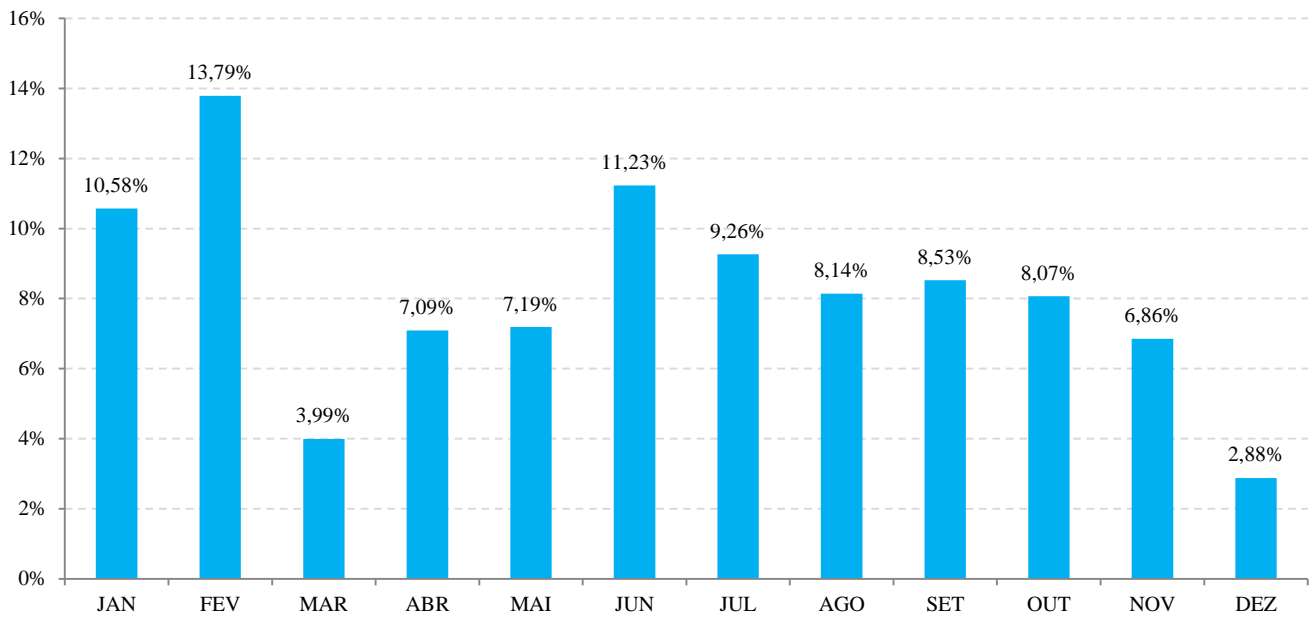


Figura 4.10: Evolução da quantidade de passageiros pagos domésticos e da população brasileira, 2003 a 2012

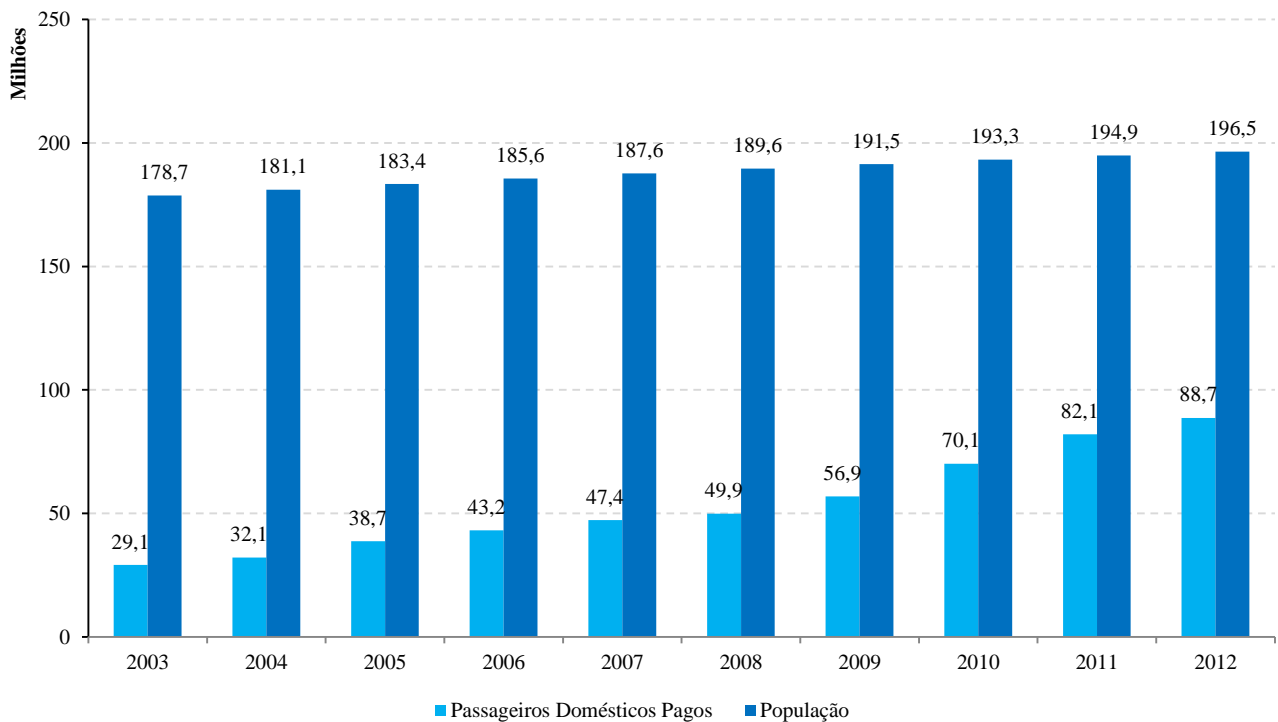


Figura 4.11: Participação das sete maiores empresas em passageiros pagos transportados – mercado doméstico, 2012

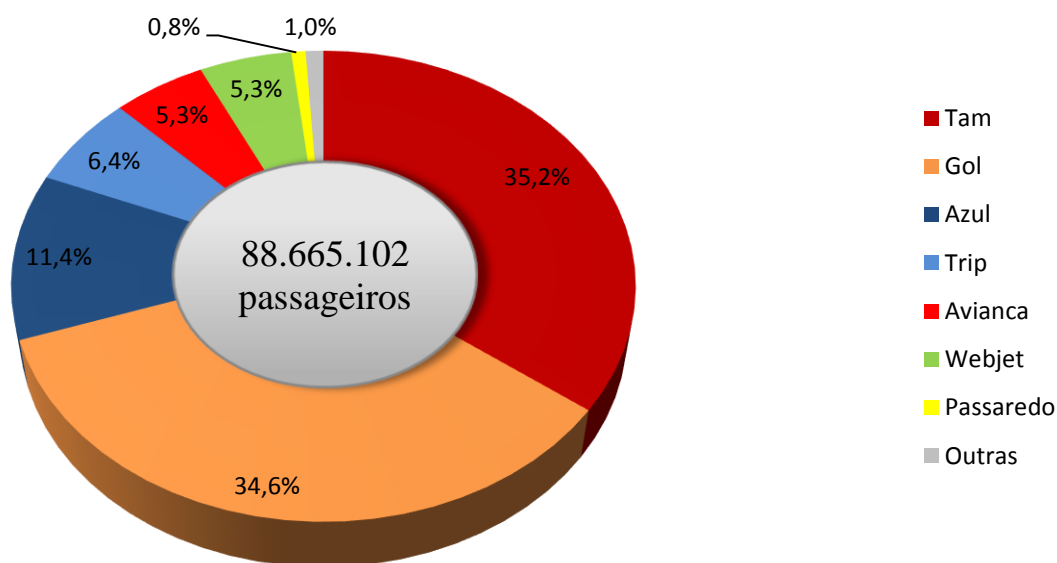


Figura 4.12: Variação de passageiros pagos transportados com relação ao ano anterior – por empresa – mercado doméstico, 2012

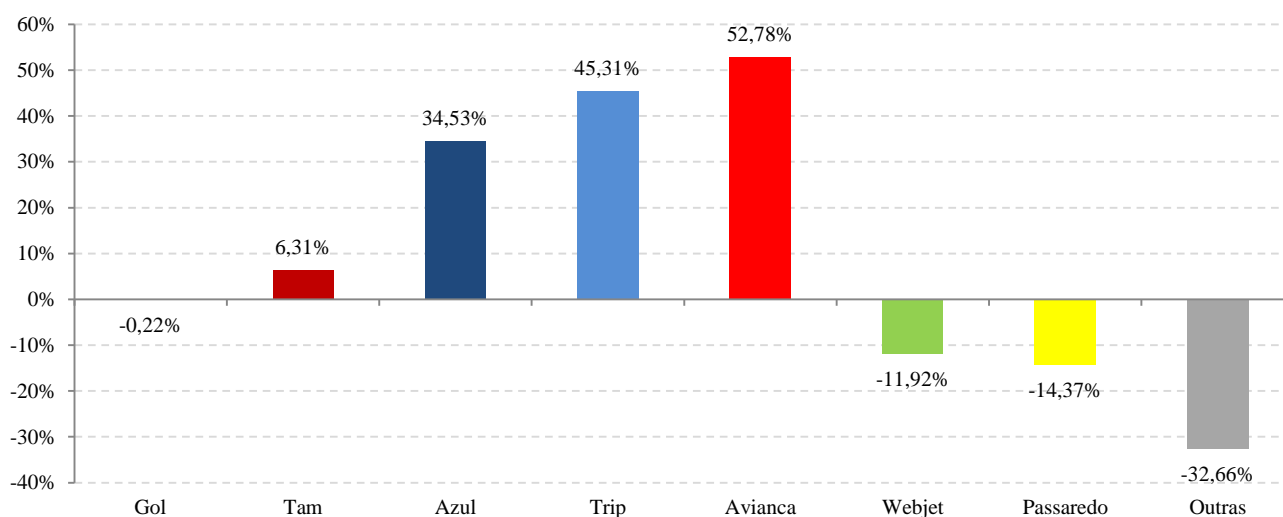


Figura 4.13: Aumento no número de passageiros pagos transportados (milhões de passageiros) – mercado doméstico, 2012

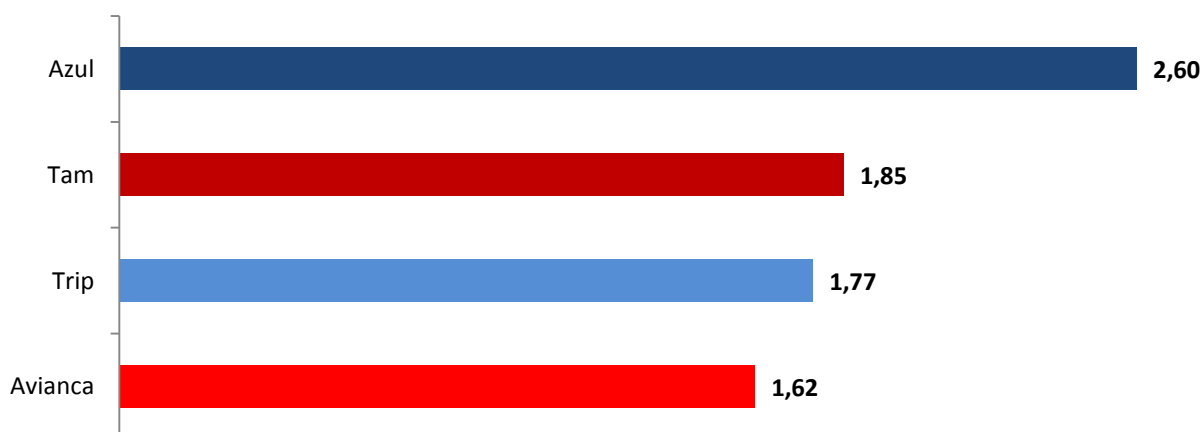


Figura 4.14: Passageiros pagos embarcados por Região brasileira – mercado doméstico, 2012

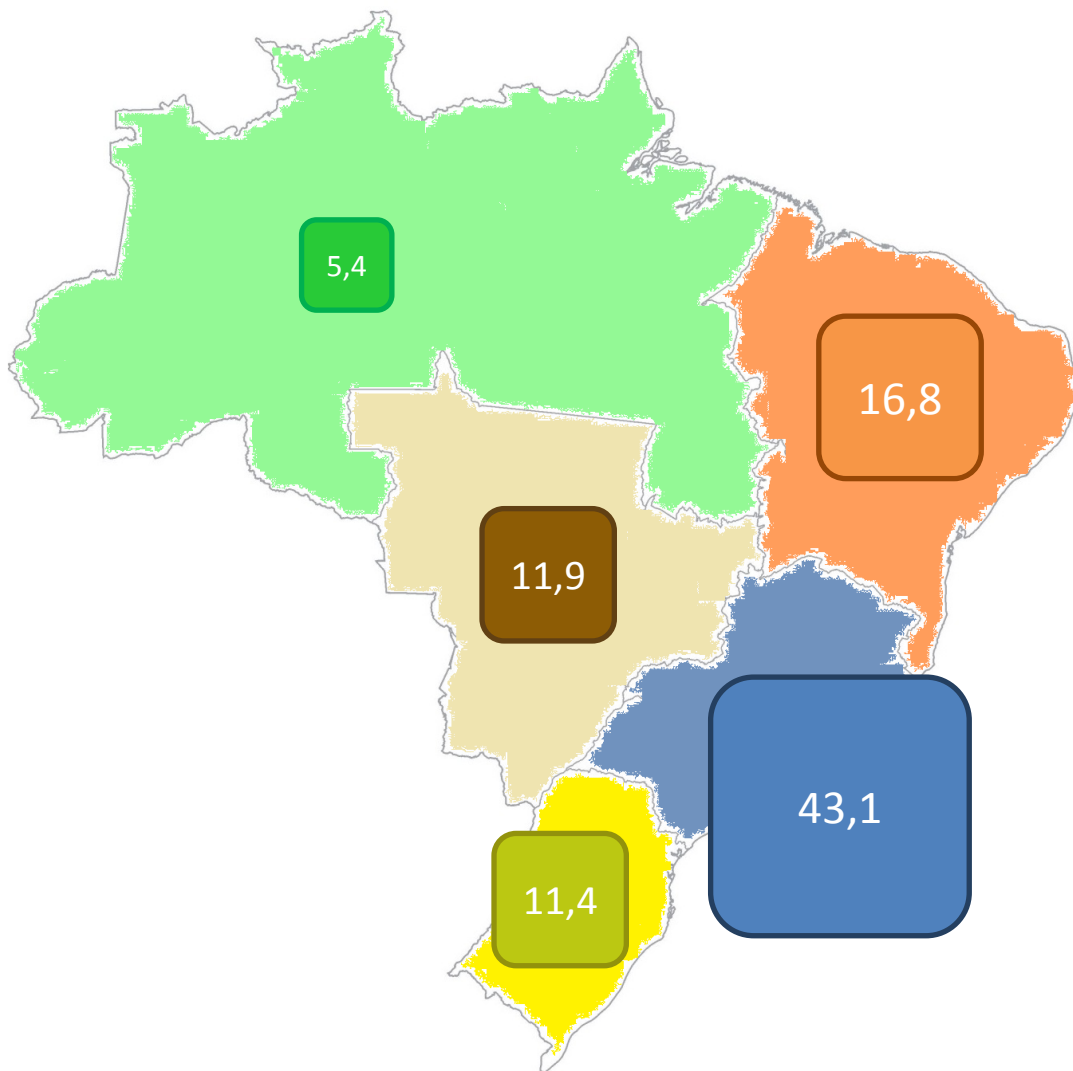


Figura 4.15: Quantidade de embarques por habitante, por Região – mercado doméstico, 2012

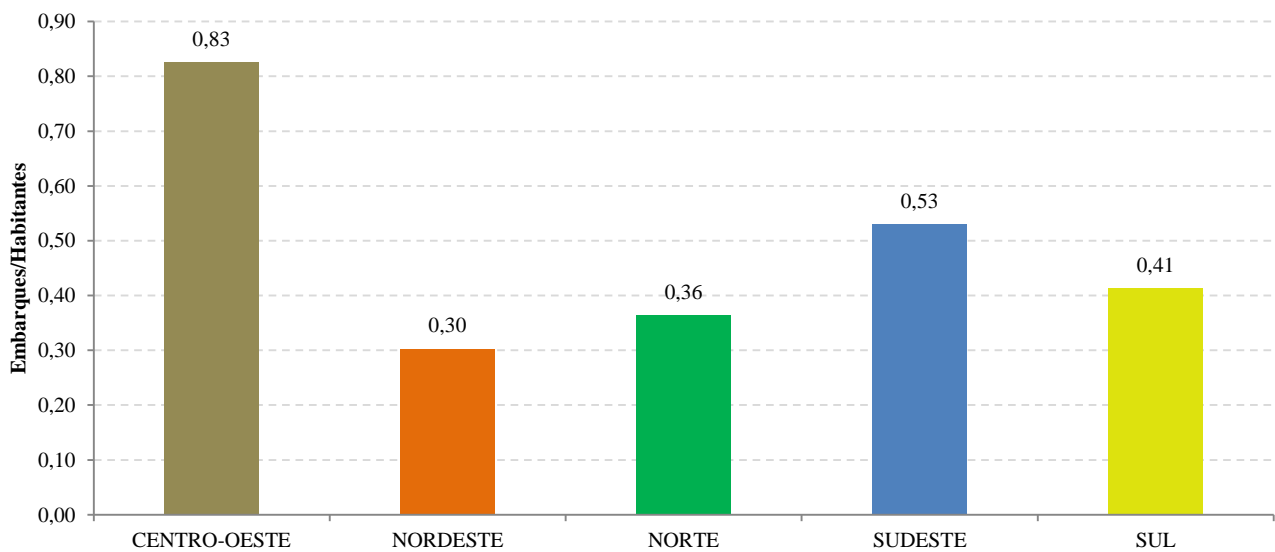
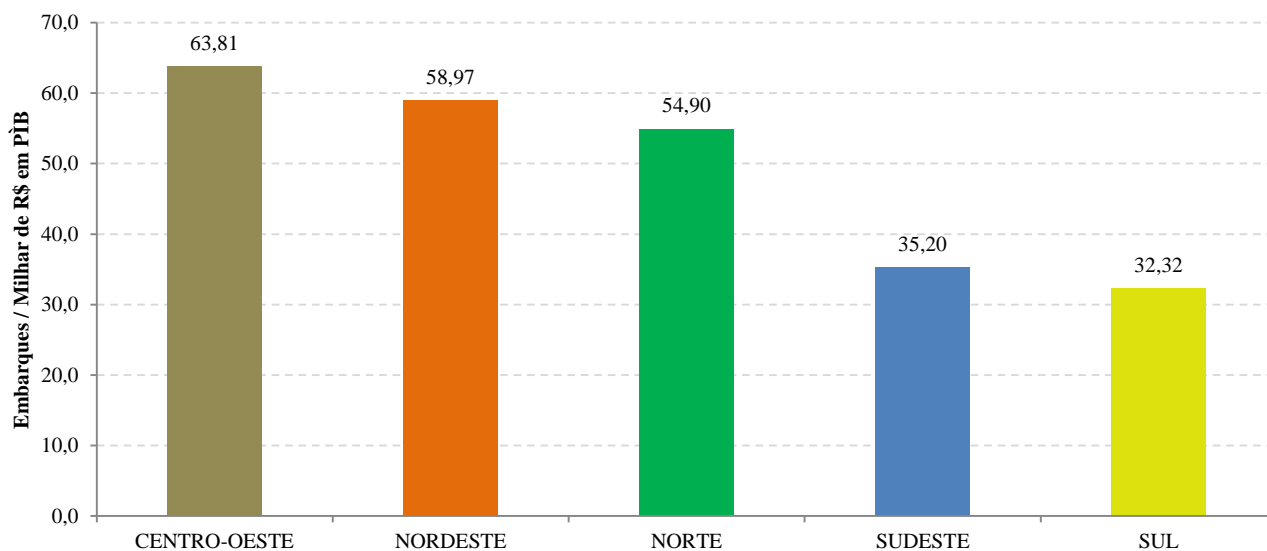


Figura 4.16: Quantidade de embarques por milhar de reais em PIB gerado, por Região – mercado doméstico, 2010*



*Dados de PIB anual por estados após 2010 ainda não divulgados pelo IBGE

Figura 4.17: Distribuição dos passageiros embarcados por Região – mercado doméstico, 2012

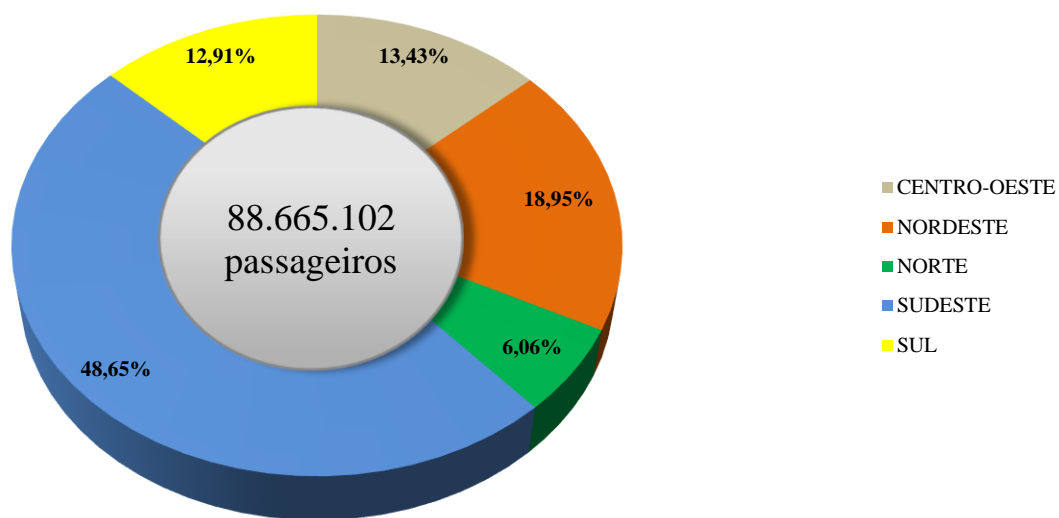


Figura 4.18: Passageiros embarcados por aeroporto e Unidade da Federação – Região Sudeste – mercado doméstico, 2012

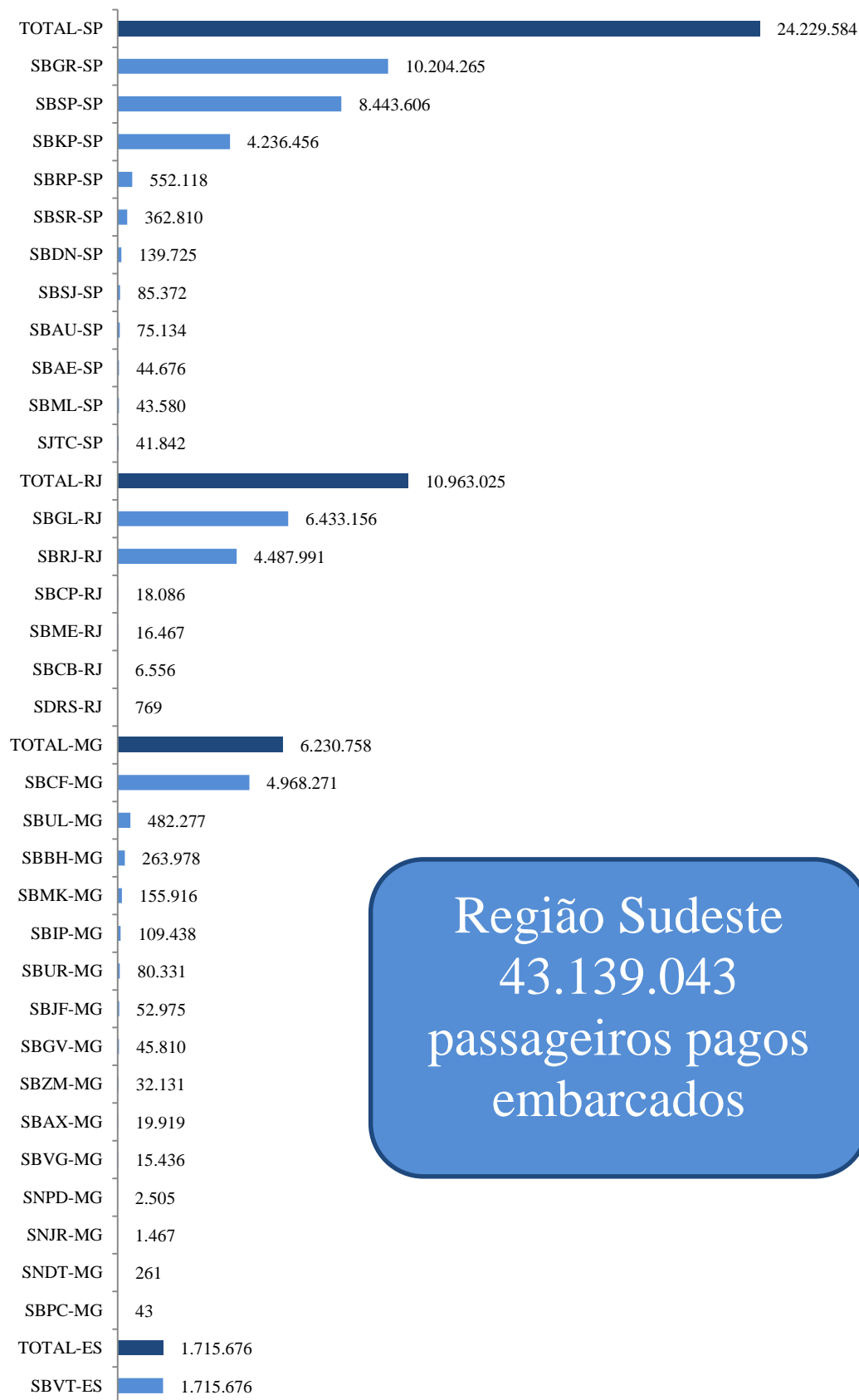


Figura 4.19: Passageiros embarcados por aeroporto e Unidade da Federação – Região Nordeste – mercado doméstico, 2012

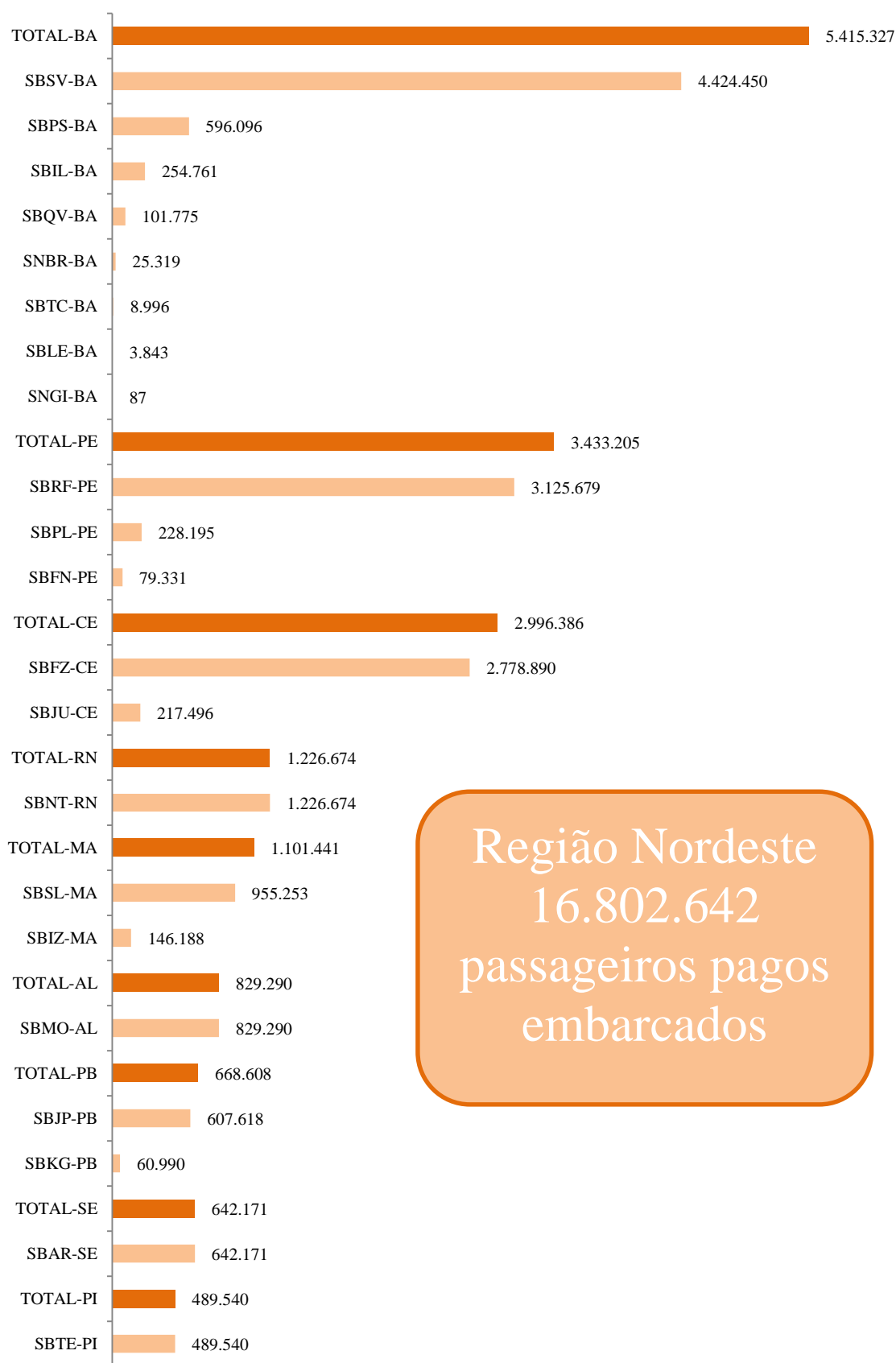


Figura 4.20: Passageiros embarcados por aeroporto e Unidade da Federação – Região Centro-Oeste – mercado doméstico, 2012

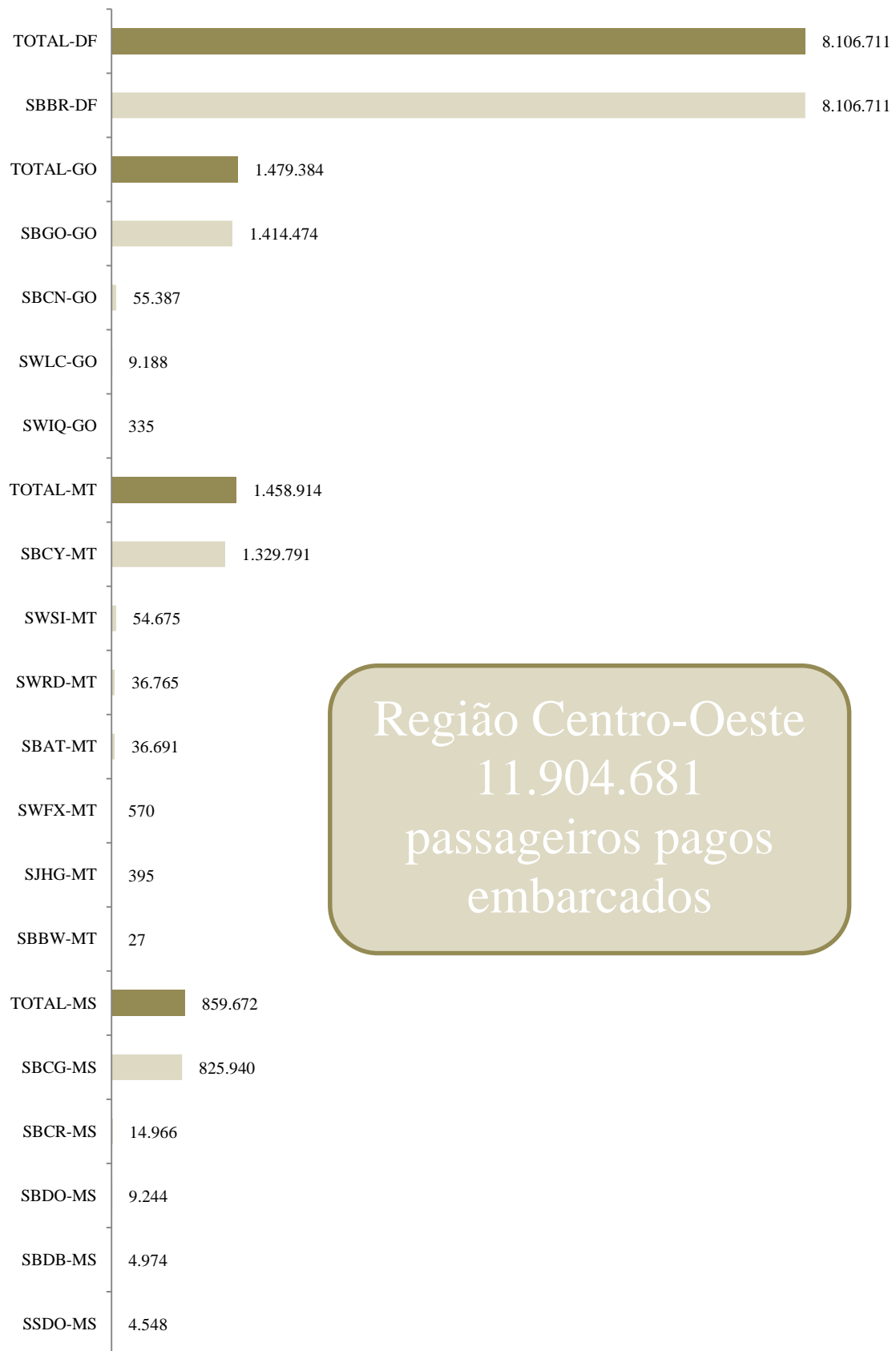


Figura 4.21: Passageiros embarcados por aeroporto e Unidade da Federação – Região Sul – mercado doméstico, 2012



Figura 4.22: Passageiros embarcados por aeroporto e Unidade da Federação – Região Norte – mercado doméstico, 2012



Figura 4.23: Distribuição dos embarques nos 20 maiores aeroportos – mercado doméstico, 2012

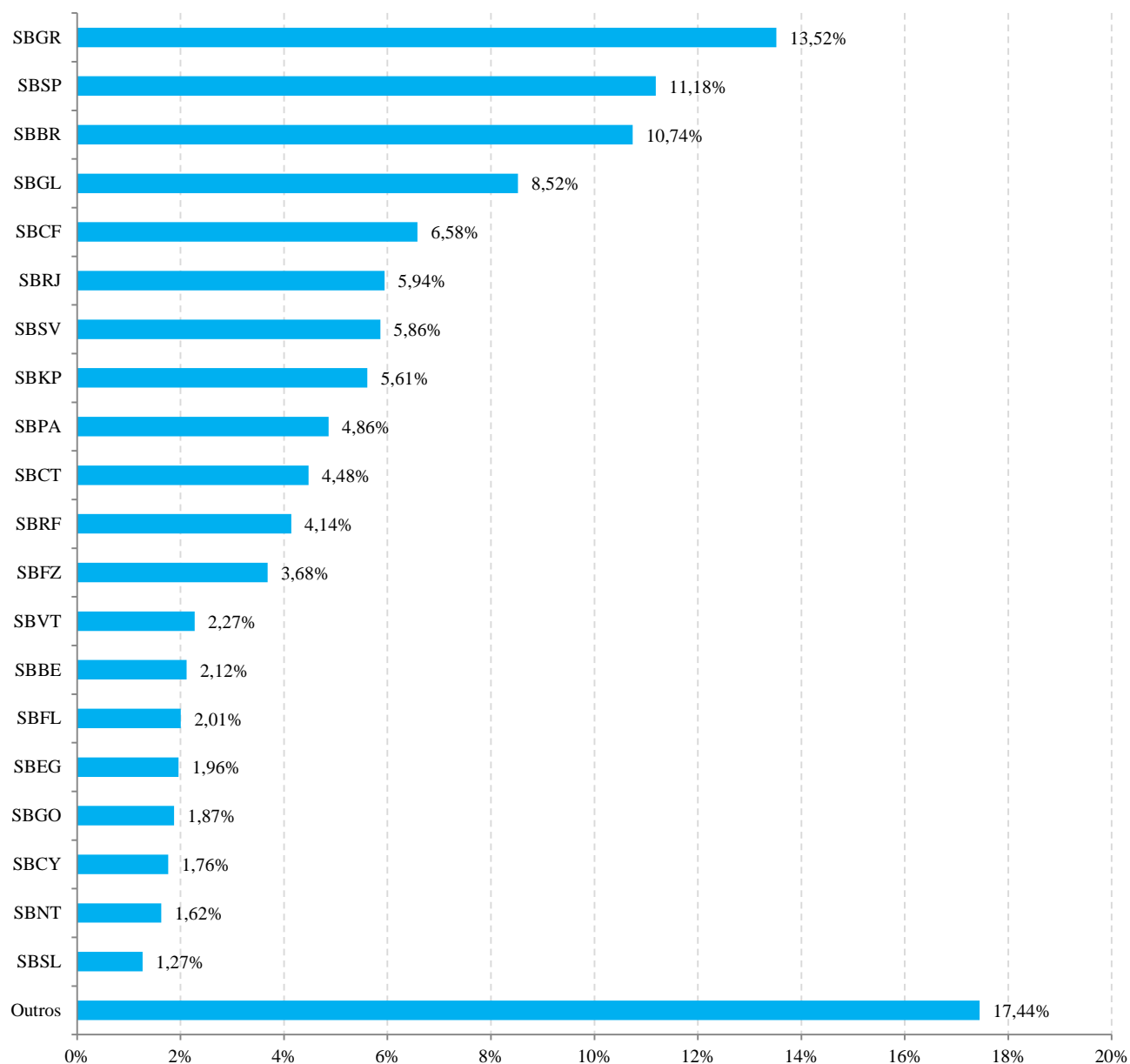


Figura 4.24: Variação no número de embarques e desembarques em relação ao ano anterior por aeroporto – mercado doméstico, 2012

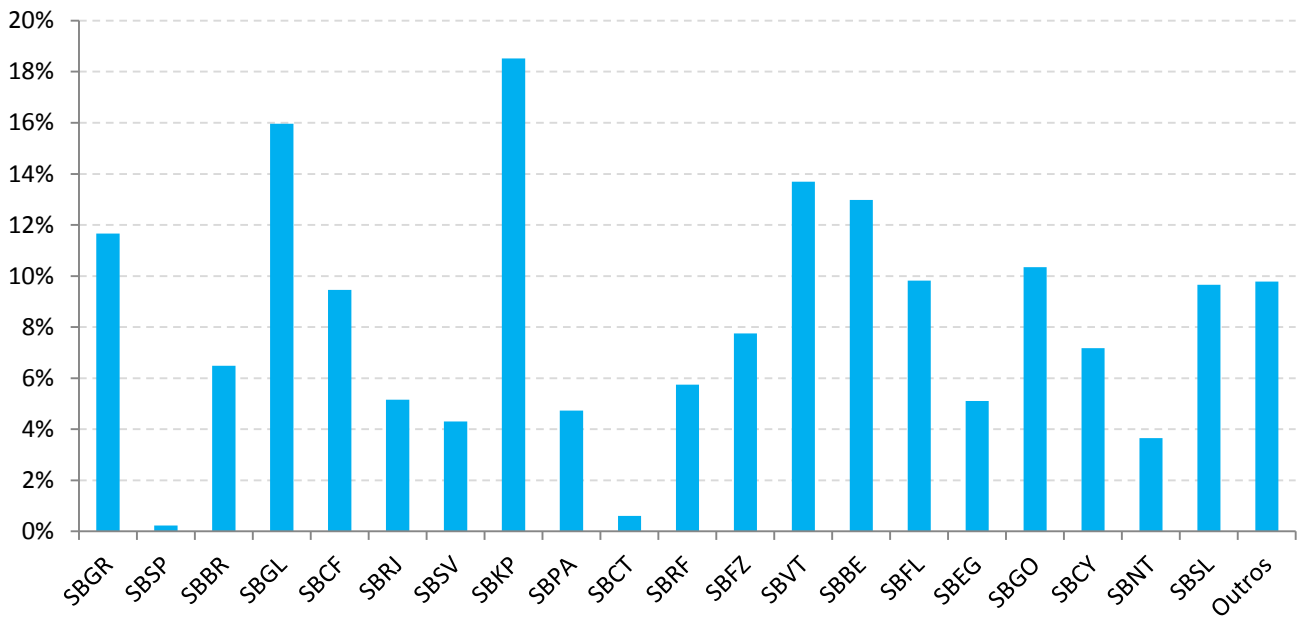
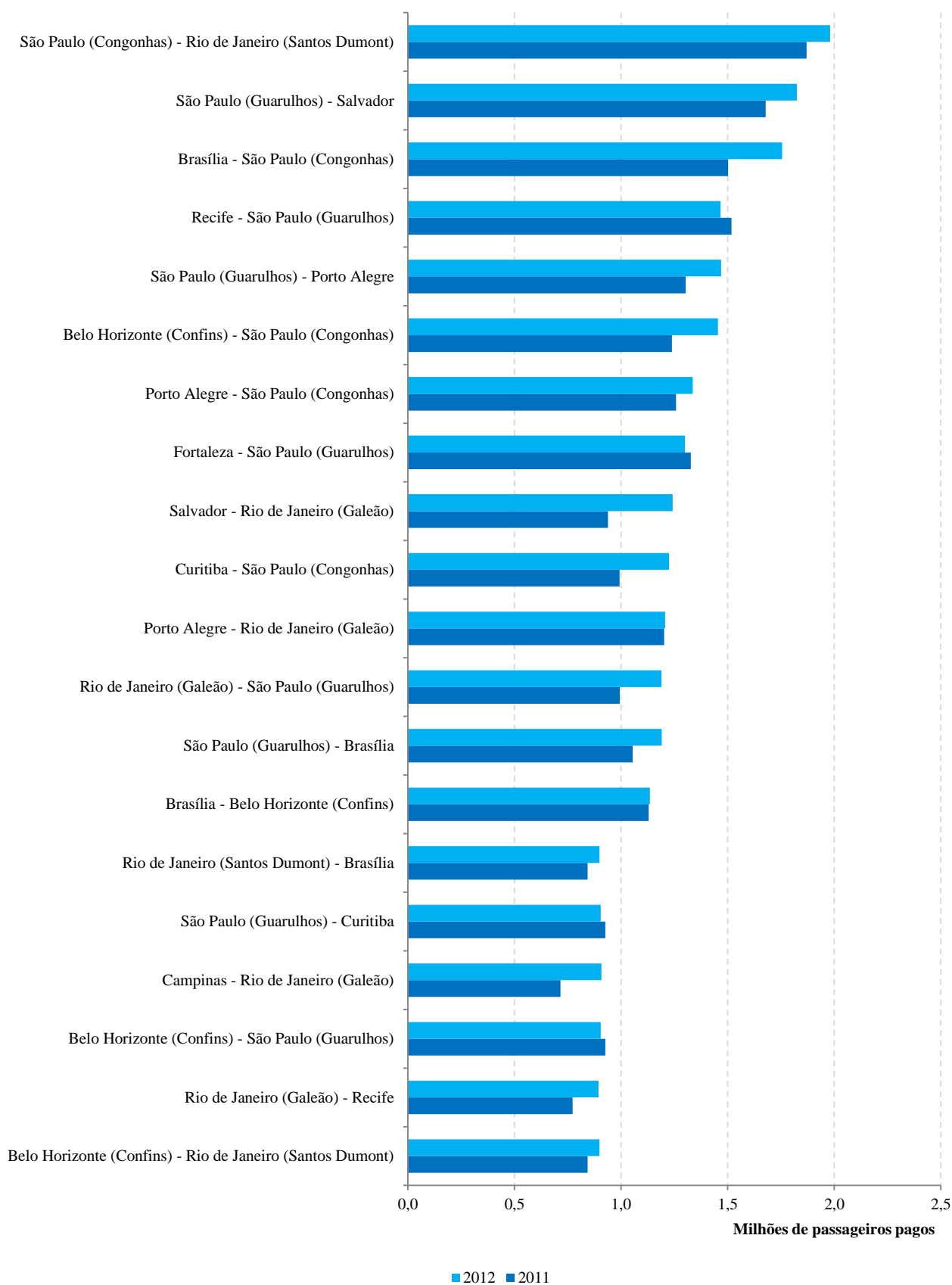


Figura 4.25: Passageiros pagos transportados nas 20 principais rotas – mercado doméstico, 2011 e 2012



Considerando passageiros viajando em ambos os sentidos.

Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (RPK)

Figura 4.26: Evolução do RPK – mercado doméstico, 2003 a 2012

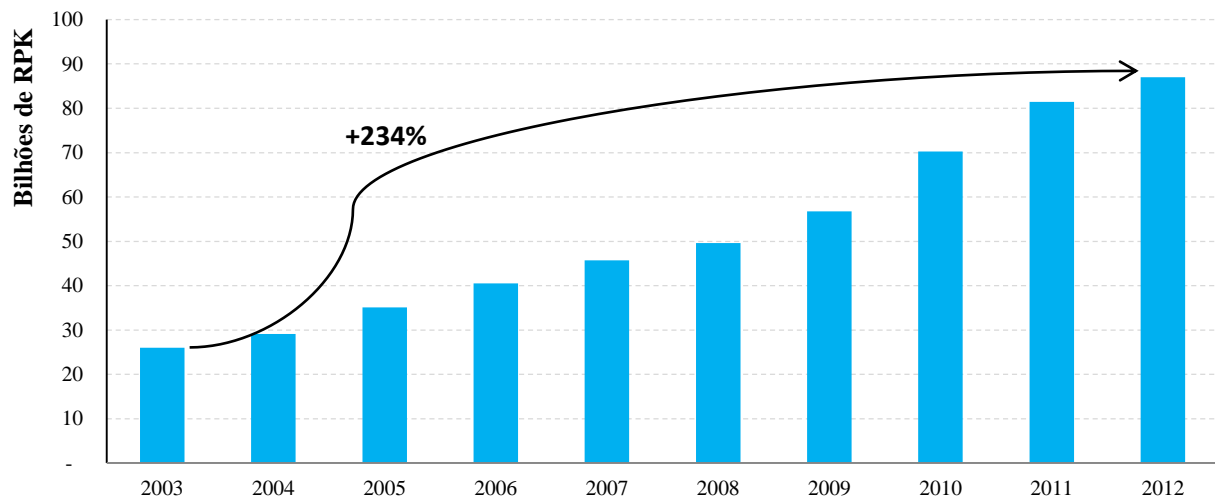


Figura 4.27: Variação do RPK em relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2004 a 2012

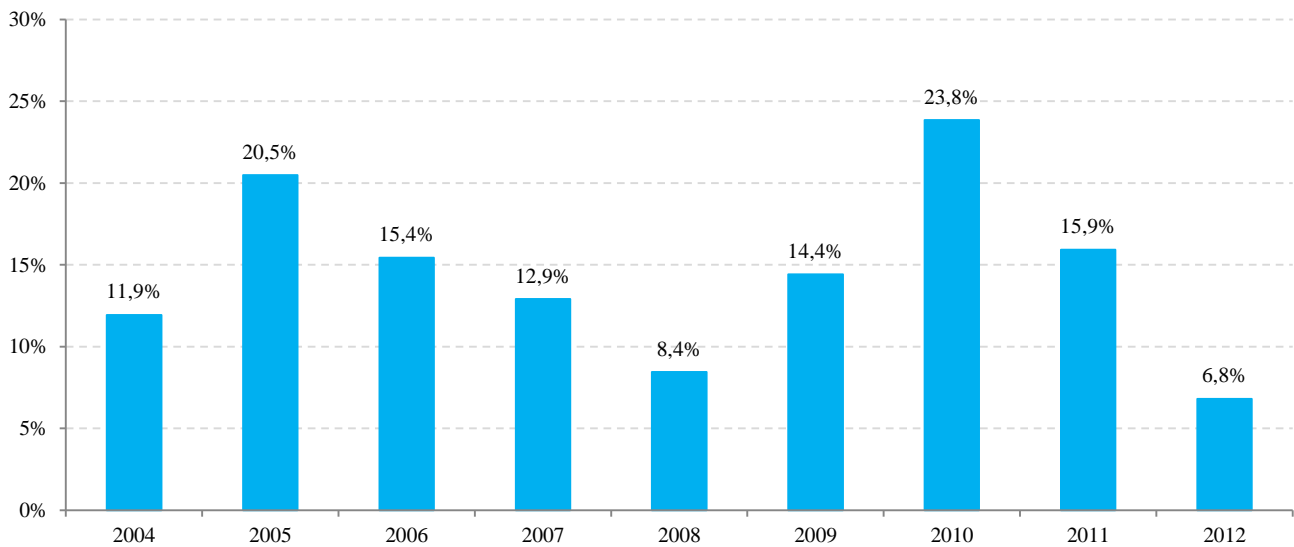


Figura 4.28: Variação do RPK em relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2012

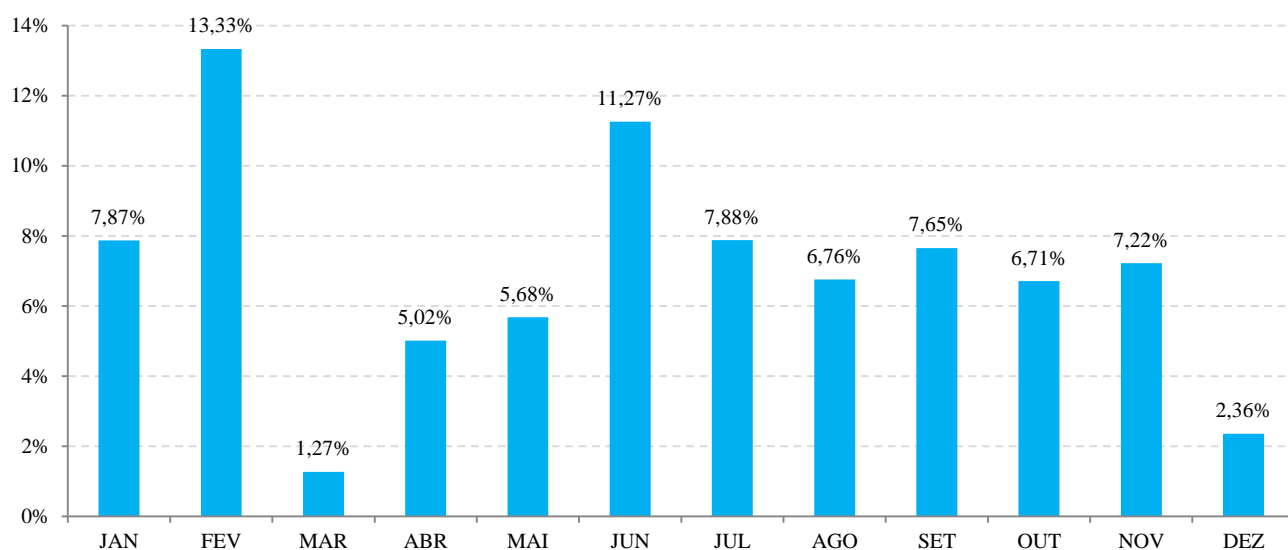
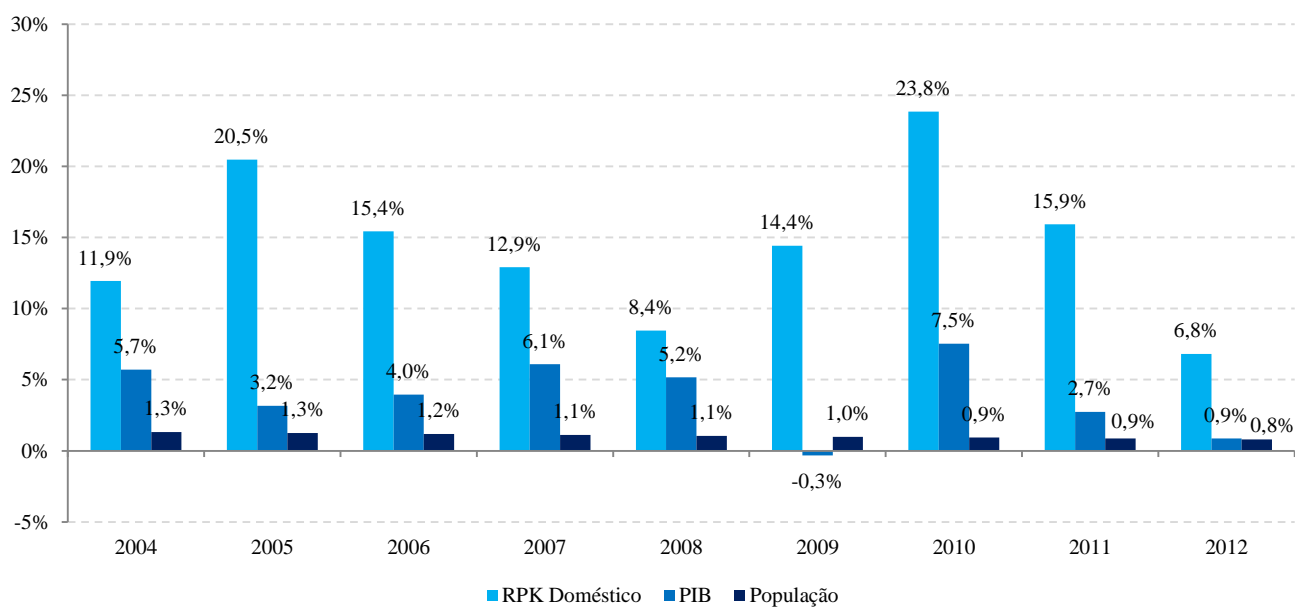


Figura 4.29: Variação do RPK doméstico, PIB e população brasileira em relação ao ano anterior, 2004 a 2012



Seção 4 – Demanda por Transporte Aéreo

Figura 4.30: Participação das seis maiores empresas no *RPK* – mercado doméstico, 2011 e 2012

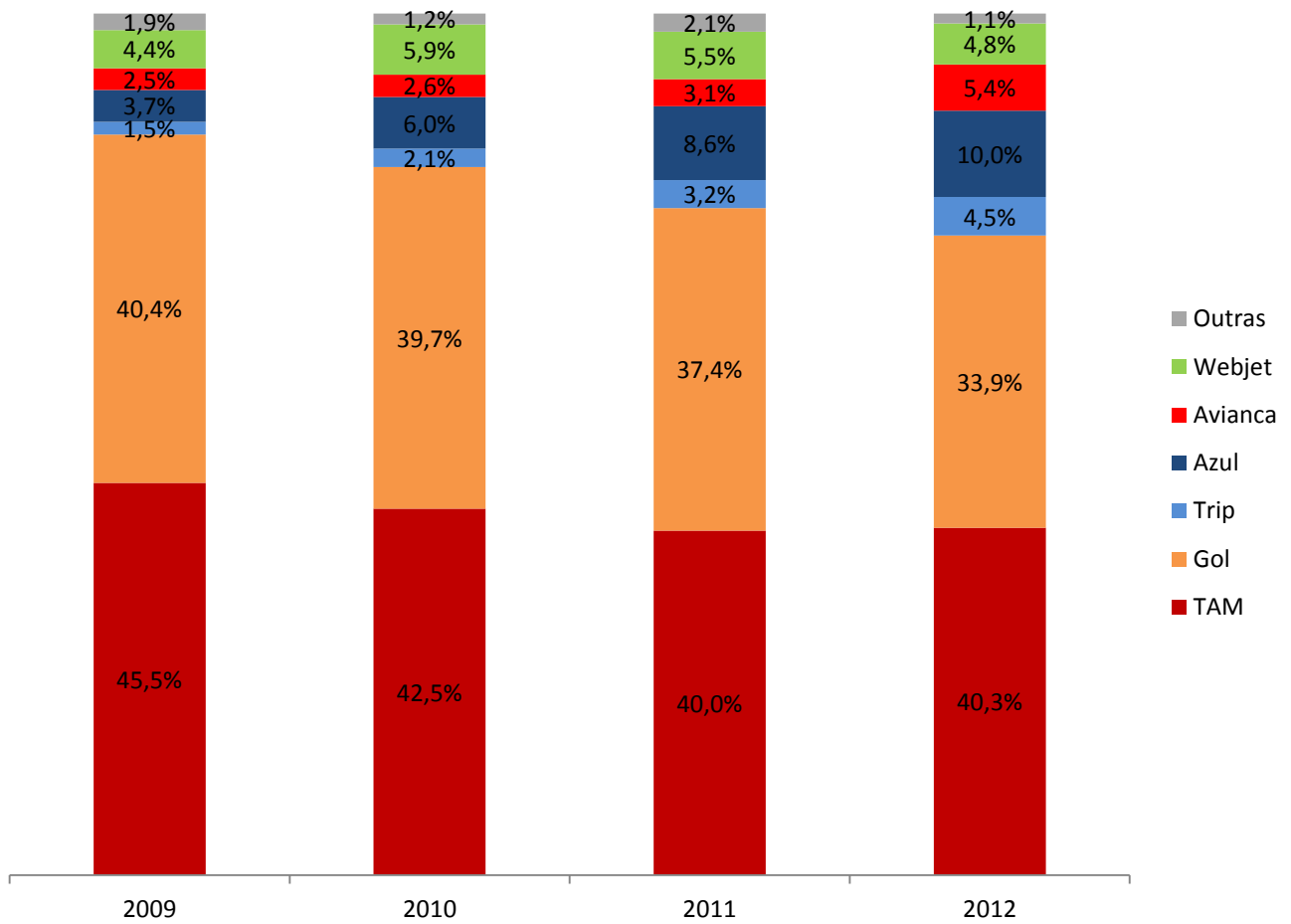
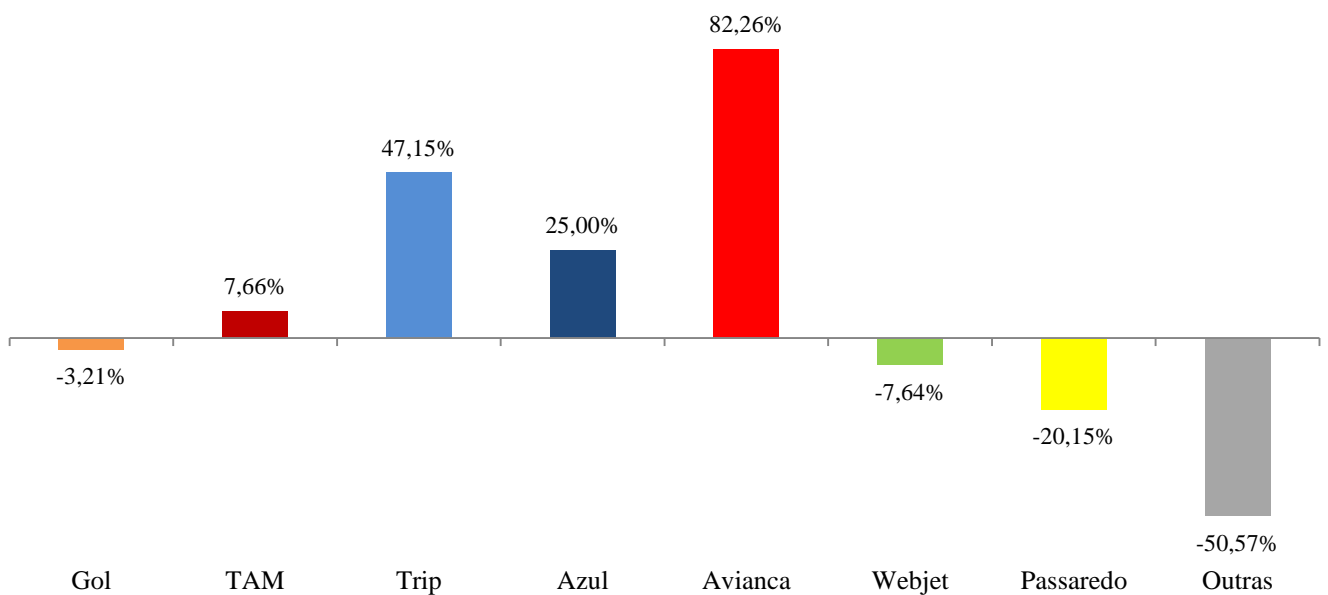


Figura 4.31: Variação no *RPK* com relação ao ano anterior – por empresa – mercado doméstico, 2012



Carga Paga Transportada

Figura 4.32: Evolução da quantidade de carga paga transportada – mercado doméstico, 2003 a 2012

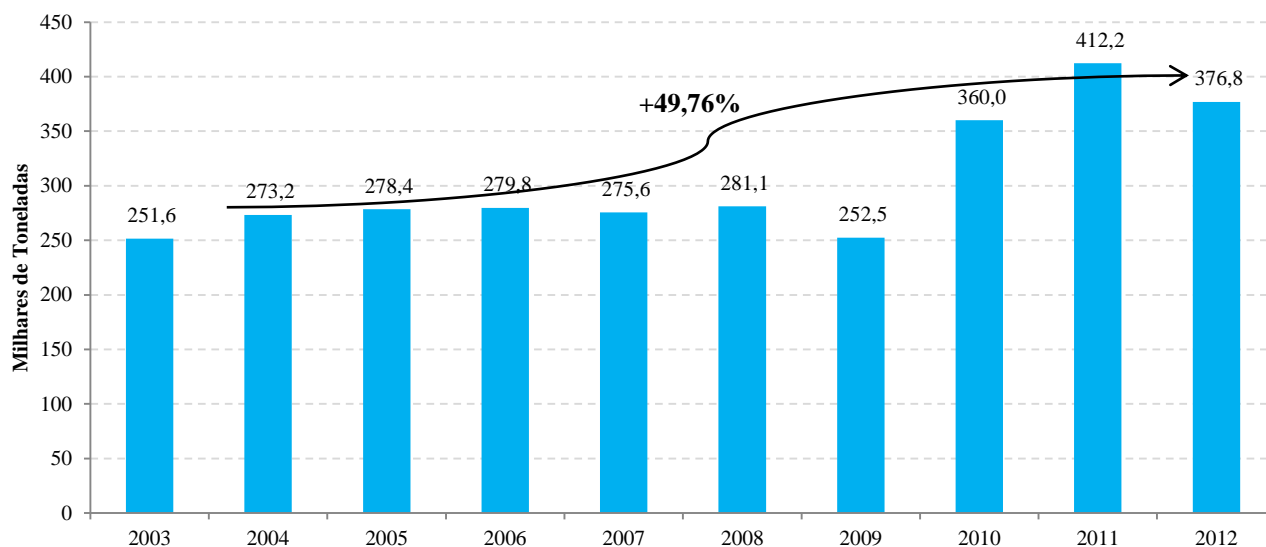


Figura 4.33: Variação anual da quantidade de carga paga transportada – mercado doméstico, 2004 a 2012

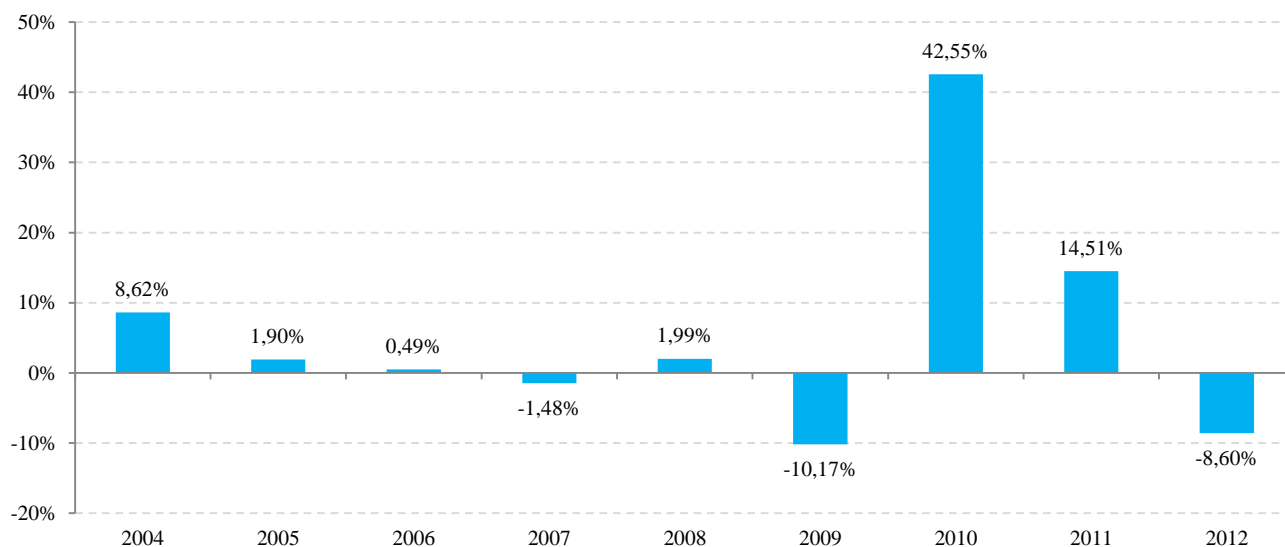


Figura 4.34: Participação das quatro principais empresas em termos de carga paga transportada – mercado doméstico, 2012

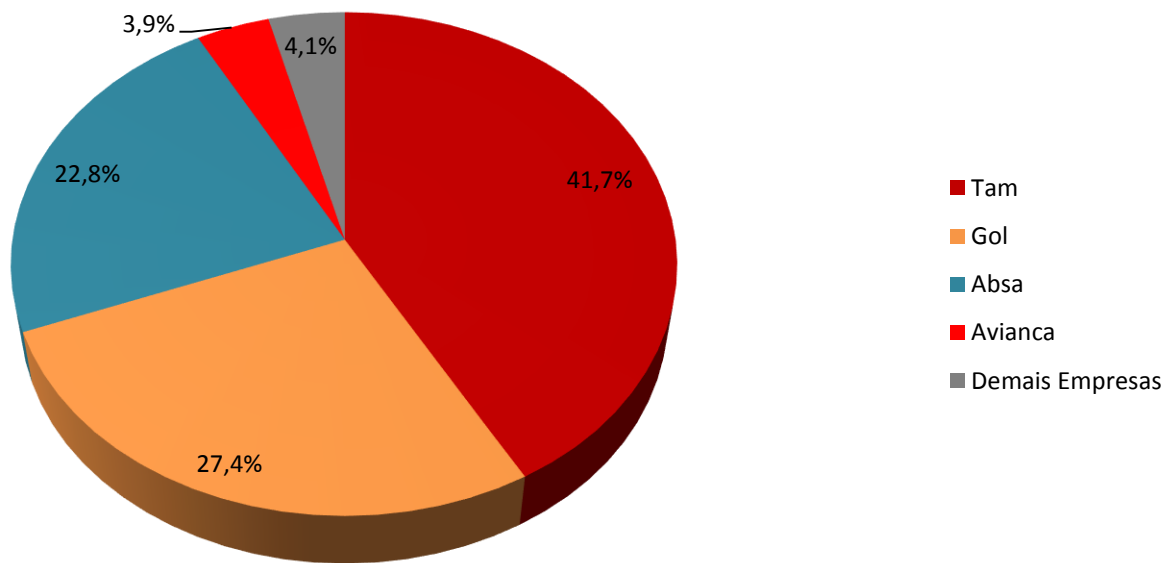


Figura 4.35: Variação da carga paga transportada com relação ao ano anterior – por empresa – mercado doméstico, 2012

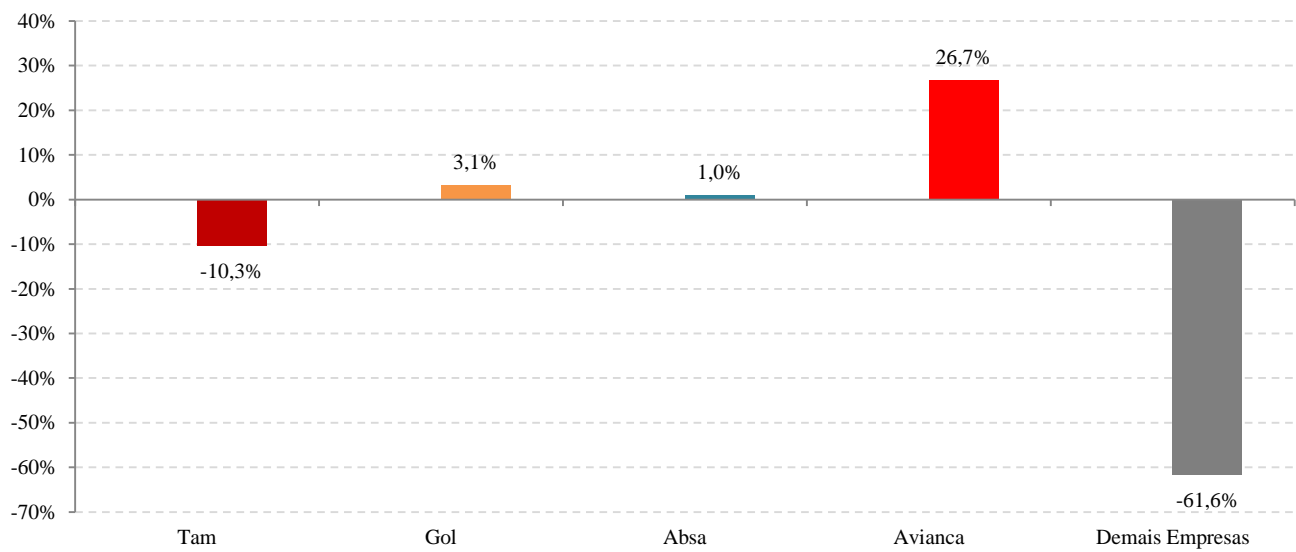


Figura 4.36: Carga paga transportada nas 20 principais rotas – mercado doméstico, 2012

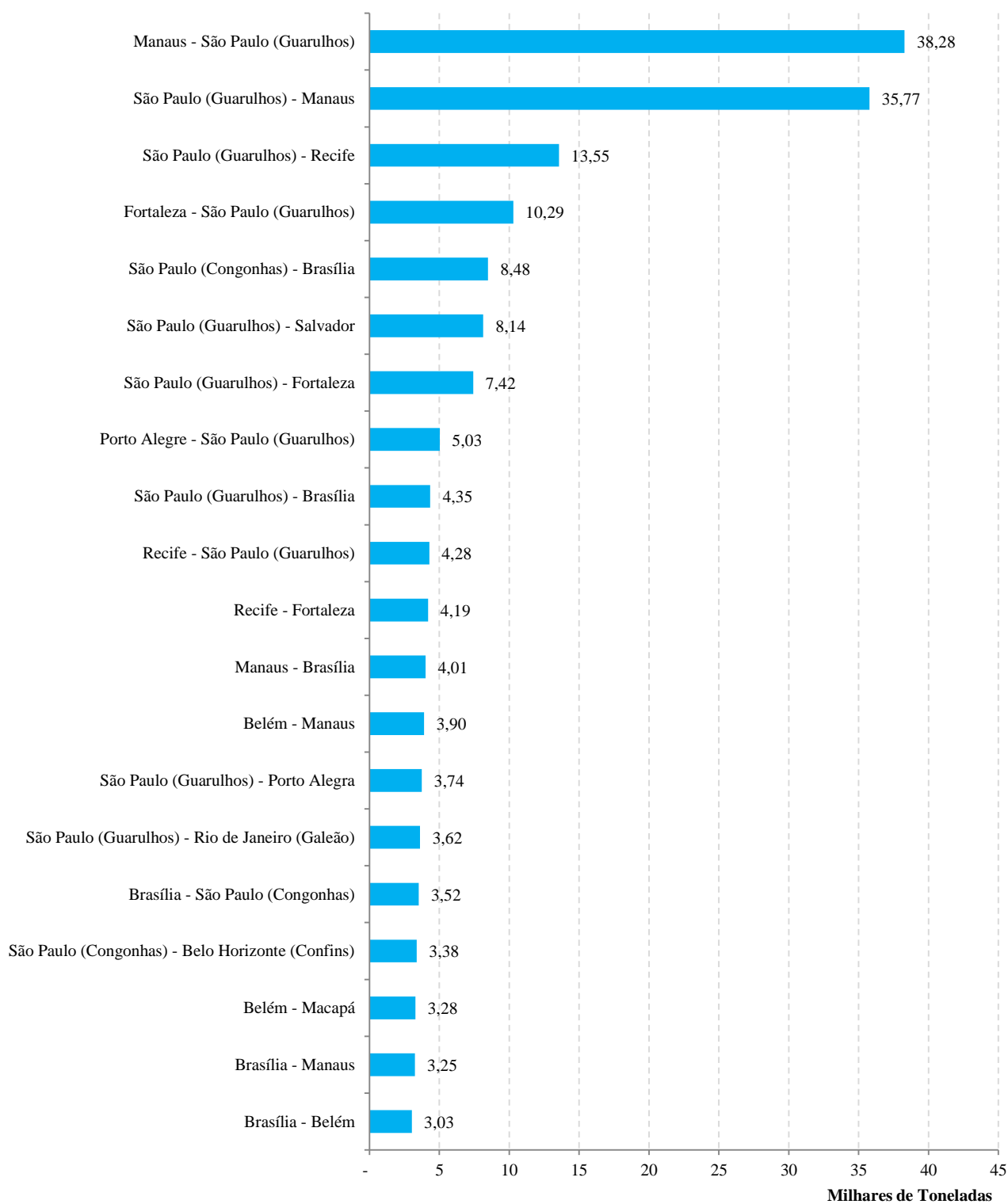
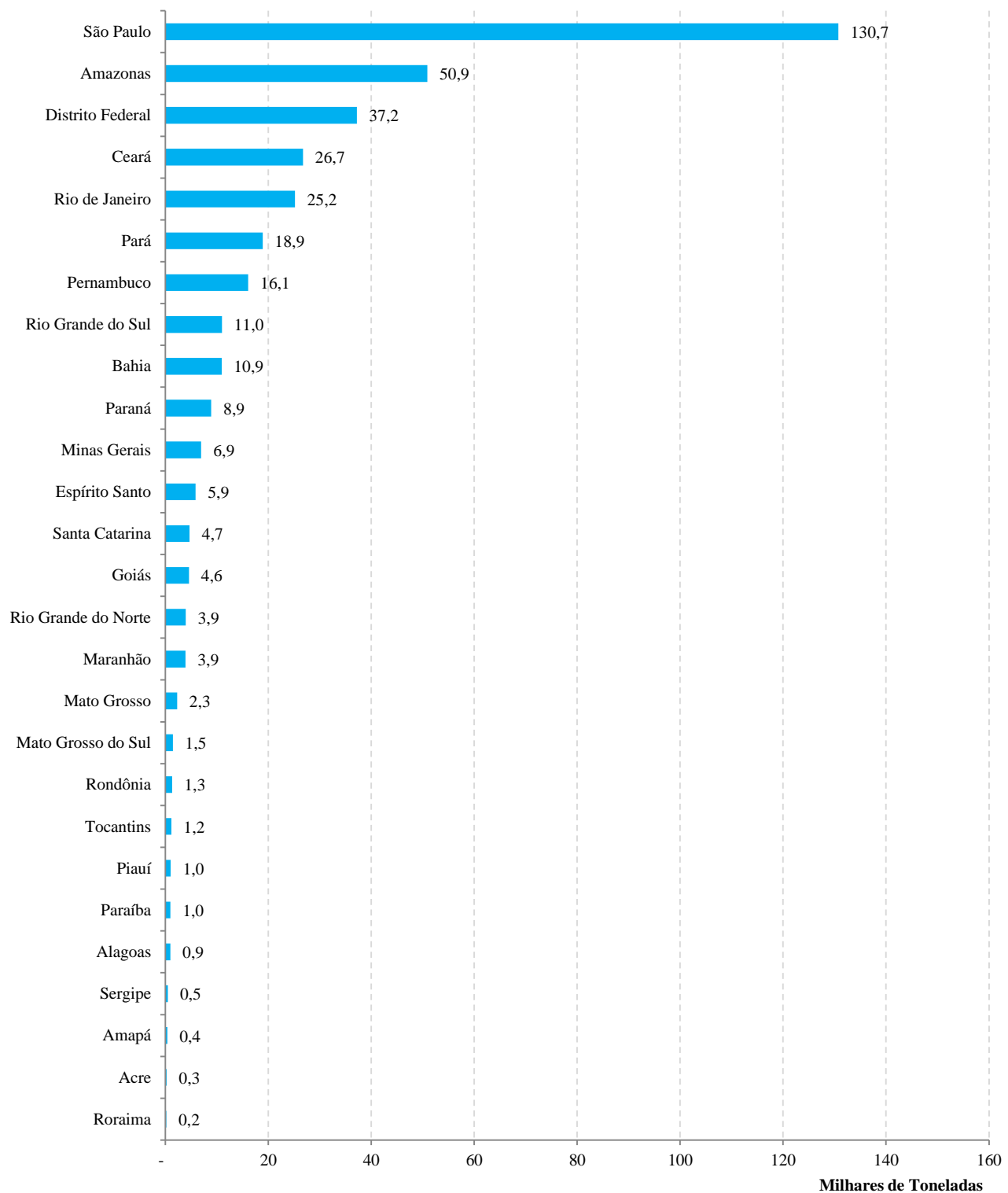


Figura 4.37: Carga paga despachada por Unidade da Federação – mercado doméstico, 2012



Mercado Internacional

O ano de 2012 também registrou o maior número de passageiros pagos transportados em voos internacionais com origem ou destino no Brasil dos últimos dez anos: 18,5 milhões. De modo semelhante ao mercado doméstico, apesar de crescente, a demanda vem desacelerando desde 2011, tendo crescido 3,59% em 2012, após crescimento de 15,77% em 2011 e 20,67% em 2010.

Comparando-se o desempenho das empresas brasileiras e estrangeiras, temos que as estrangeiras tiveram um crescimento mais expressivo na última década, transportando 174,6% mais passageiros pagos em 2012 com relação a 2003, frente a um crescimento de 67,1% das brasileiras. Comparando-se com o desempenho em 2011, o aumento foi de 5,2% em passageiros pagos transportados por empresas estrangeiras e de 0,3% no caso das brasileiras.

As quatro principais empresas atuantes neste mercado foram Tam, Gol, Tap e American Airlines, responsáveis por 47,4% dos passageiros pagos transportados. As demais empresas estrangeiras responderam por 52,4% e as demais brasileiras por 0,2%. Entre as quatro maiores, a Tam se destacou com 22,7% dos passageiros pagos transportados, seguida pela Tap, com 8,5%. Já na variação em relação a 2011, o maior crescimento foi da American Airlines, que transportou 9,5% mais passageiros pagos.

Europa, América do Sul e América do Norte foram os continentes que registraram a maior quantidade de passageiros pagos transportados em voos internacionais com origem ou destino no Brasil em 2012, com 5,81 milhões, 5,76 milhões e 4,45 milhões, respectivamente. Estados Unidos (4,3 milhões), Argentina (2,81 milhões) e Portugal (1,57 milhões) foram os países com a maior movimentação de passageiros com o Brasil em 2012.

Em termos de RPK, mercado internacional de voos com origem ou destino no Brasil cresceu 4,44% em 2012, 10,13% em 2011 e 34,28% em 2010. Em 2012, a demanda internacional em RPK alcançou o maior nível dos últimos dez anos. A Tam registrou 20,1% de participação nesse mercado, frente a 9,5% da Tap, 8,7% da American Airlines e 2,3% da Gol. As demais empresas estrangeiras somadas registram 59% de participação em 2012. Enquanto Gol teve reduzida em 2,5% a sua demanda em RPK no mercado internacional, Tam registrou alta de 1,9% e a American Airlines destacou-se com crescimento de 7,9%.

A quantidade de carga paga transportada em 2012 no transporte aéreo internacional com origem ou destino no Brasil foi recorde em relação aos últimos dez anos, com 718,7 mil toneladas e crescimento de 76% em relação a 2003. O crescimento em relação a 2011 foi de 1,13%. A Tam foi a empresa com maior participação nesse mercado, com 12,3%, seguida da Absa, (7,5%), e da Atlas (7,1%). América do Norte, Europa e América do Sul foram os continentes com maior movimentação de carga paga com o Brasil em 2012, com 267 mil, 247 mil e 95 mil toneladas transportadas, respectivamente. Estados Unidos, Alemanha e Holanda foram os principais países de destino, com 262 mil, 68 mil e 35 mil toneladas de carga paga transportada.

Passageiros Pagos Transportados

Figura 4.38: Evolução do número de passageiros pagos transportados – mercado internacional, 2003 a 2012

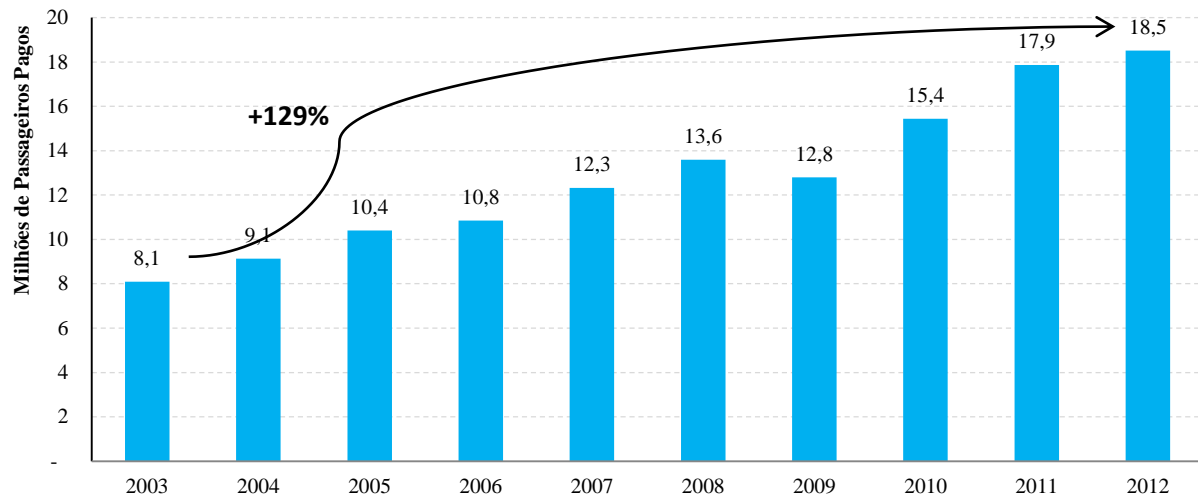


Figura 4.39: Variação no número de passageiros pagos transportados em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2004 a 2012

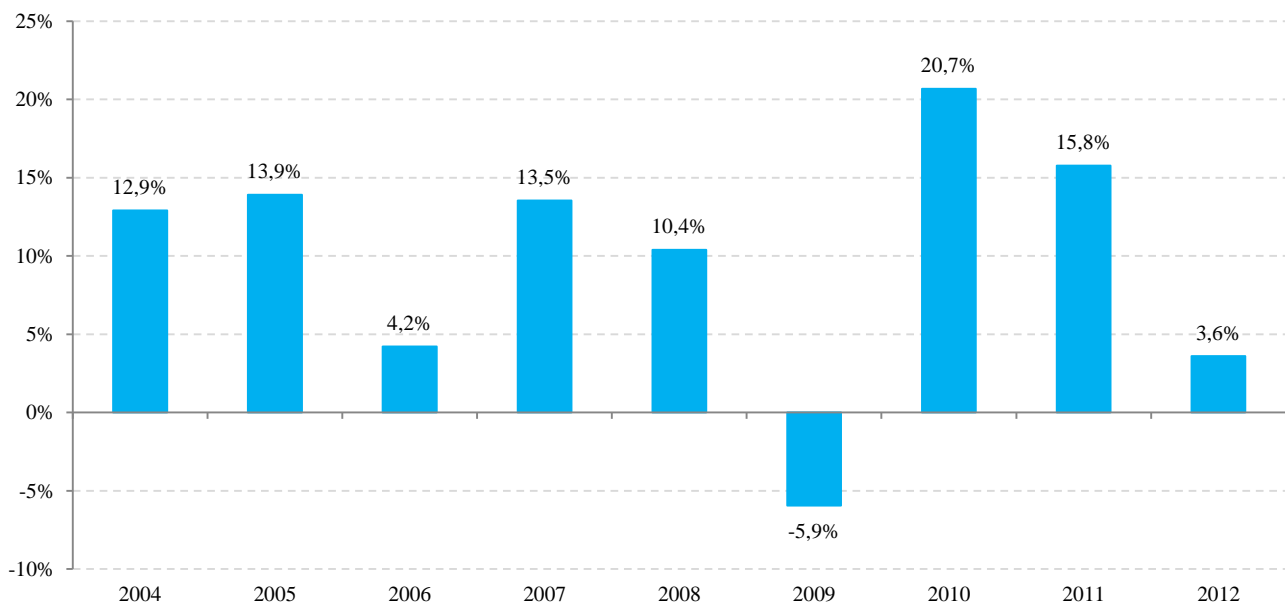


Figura 4.40: Evolução do número de passageiros pagos transportados – mercado internacional – por nacionalidade da empresa, 2003 a 2012

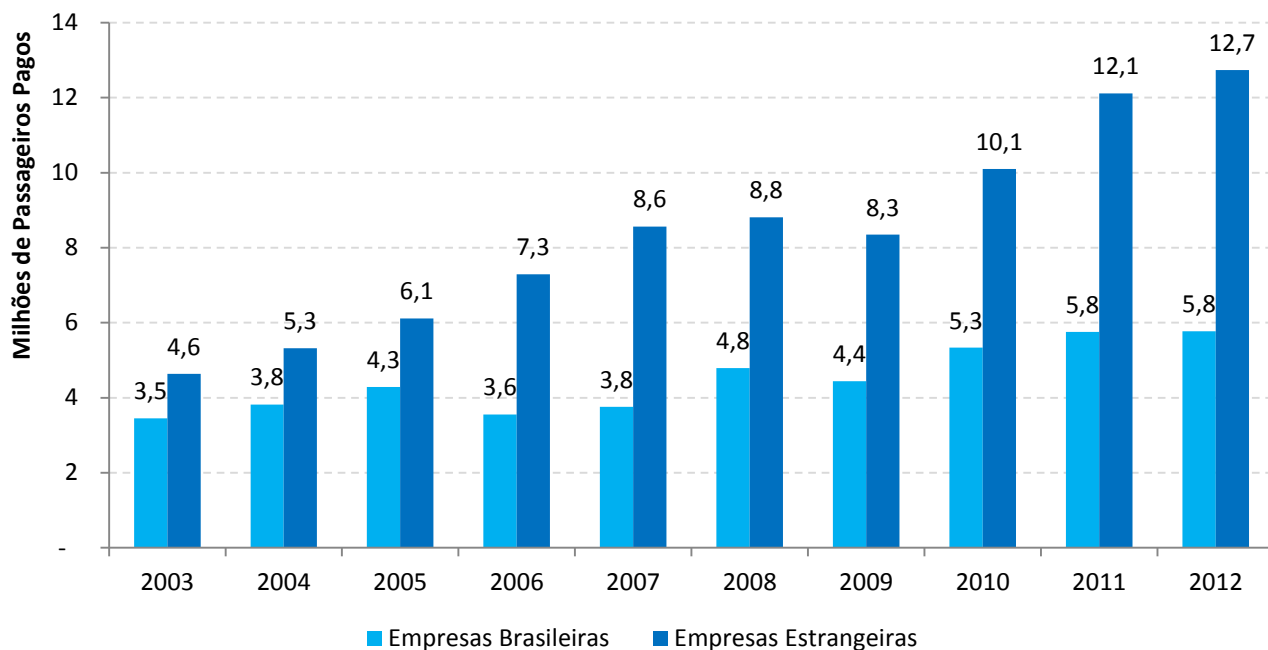


Figura 4.41: Variação do número de passageiros pagos transportados em 2012 com relação a 2003 – mercado internacional, por nacionalidade da empresa

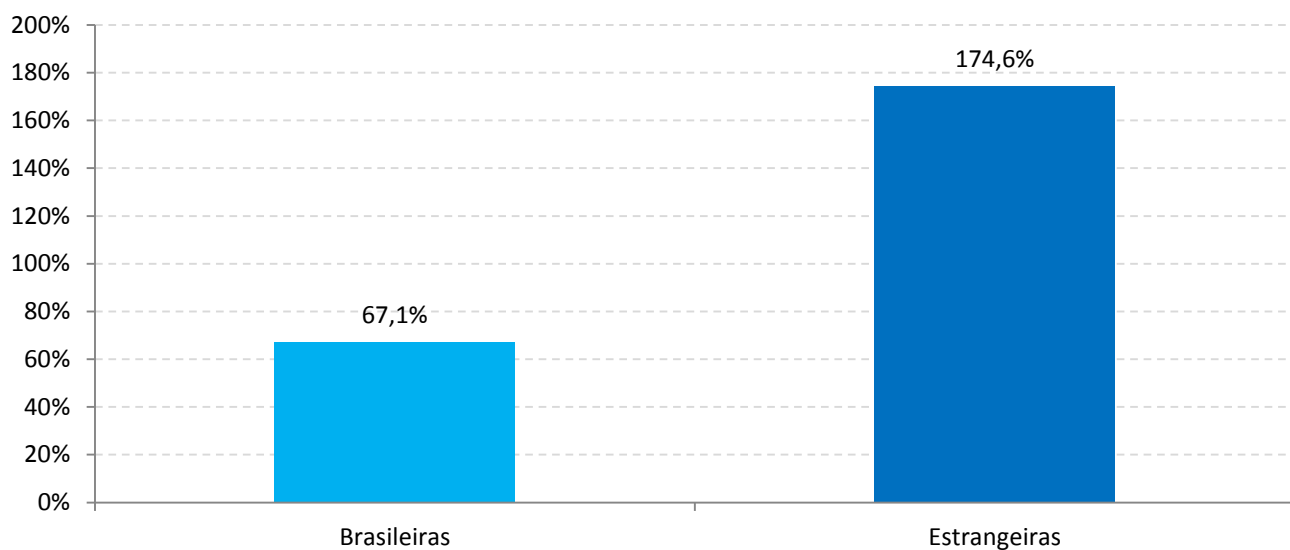


Figura 4.42: Variação do número de passageiros pagos transportados em 2012 com relação a 2011 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa

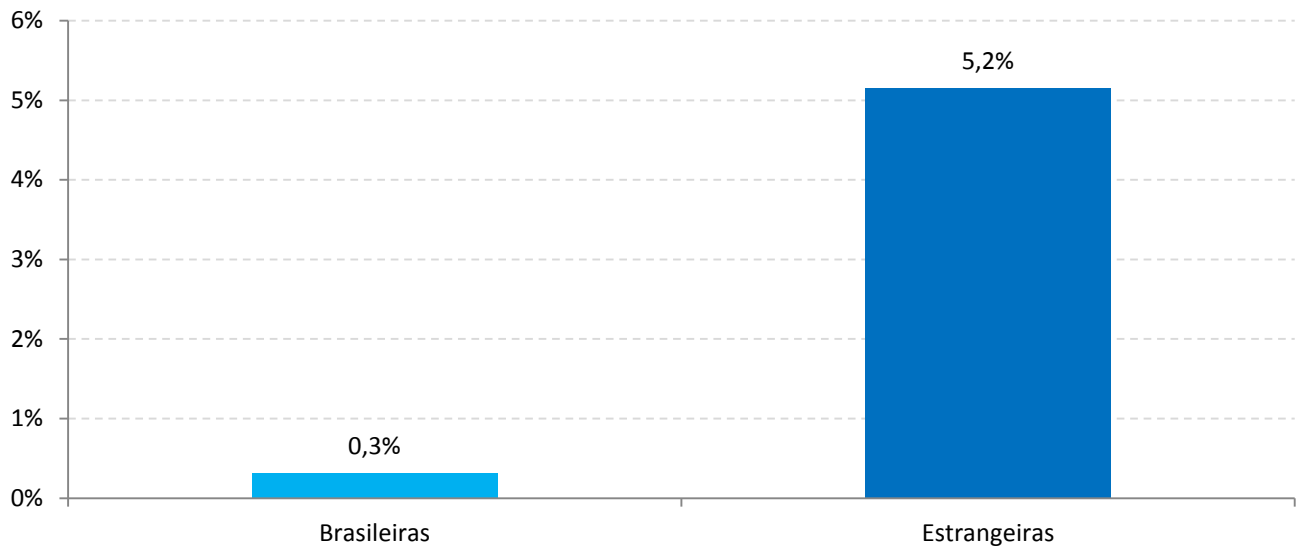


Figura 4.43: Participação de mercado das quatro maiores empresas em termos de passageiros pagos transportados – mercado internacional, 2012

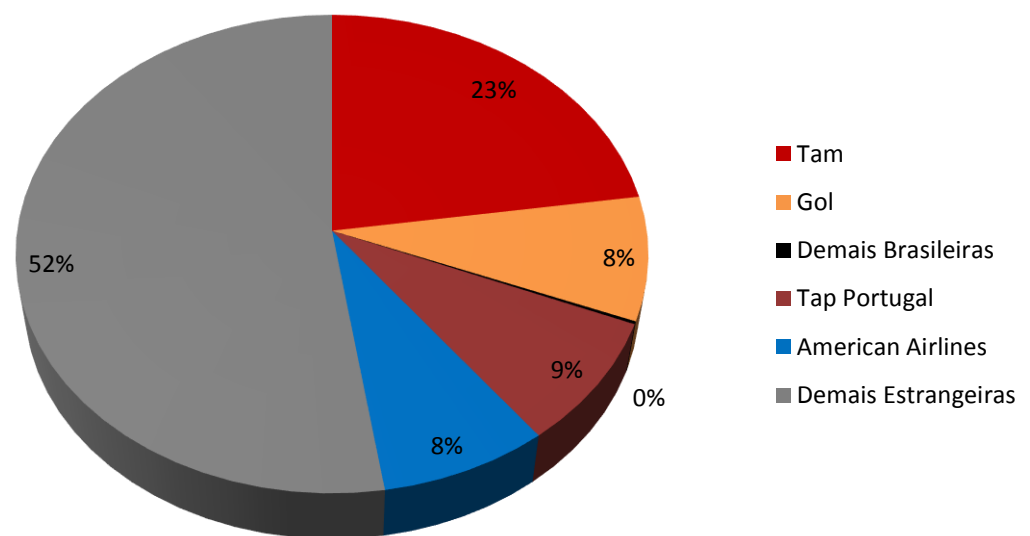


Figura 4.44: Variação na quantidade de passageiros pagos transportados em 2012 com relação a 2011 pelas quatro maiores empresas – mercado internacional

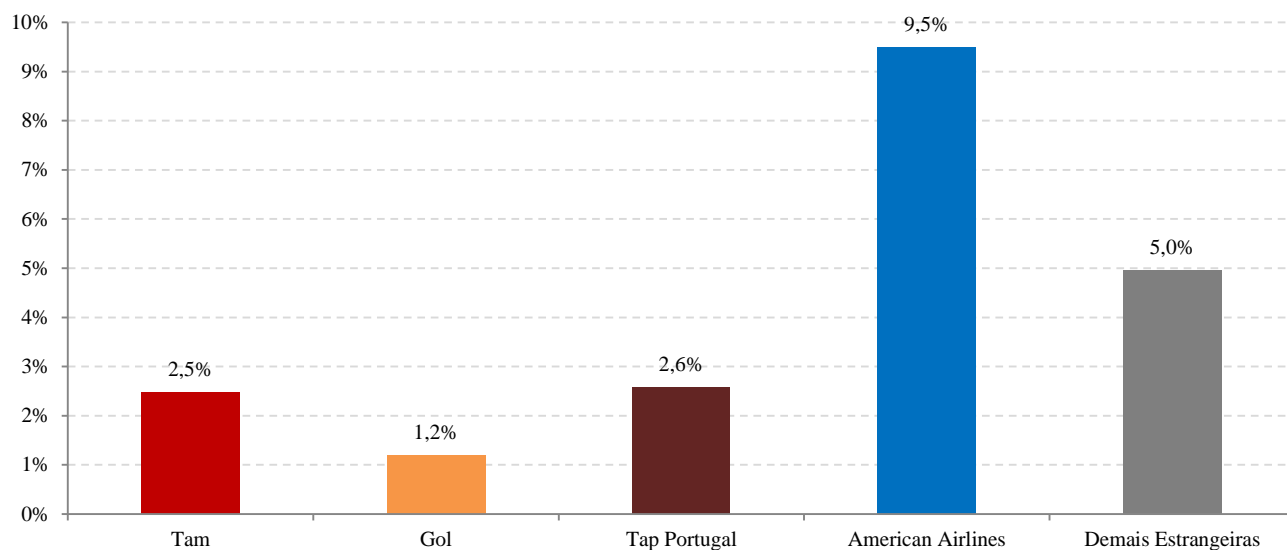
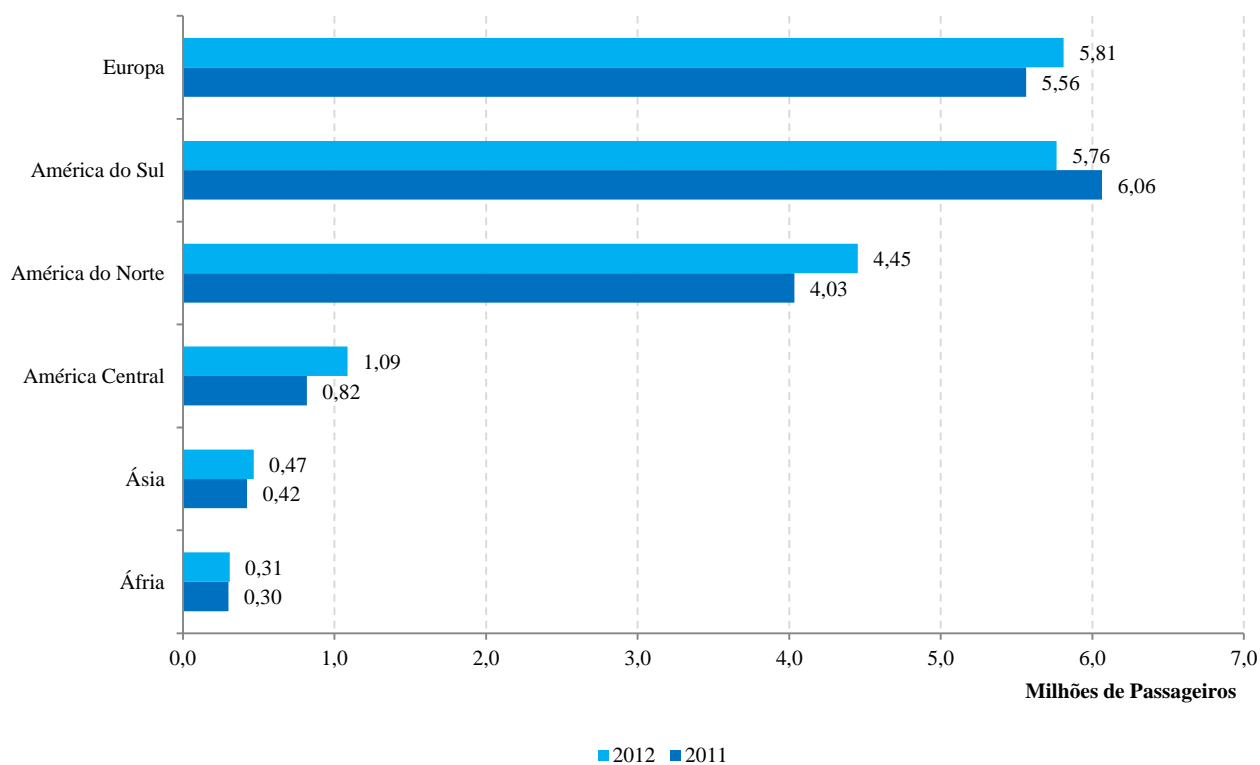


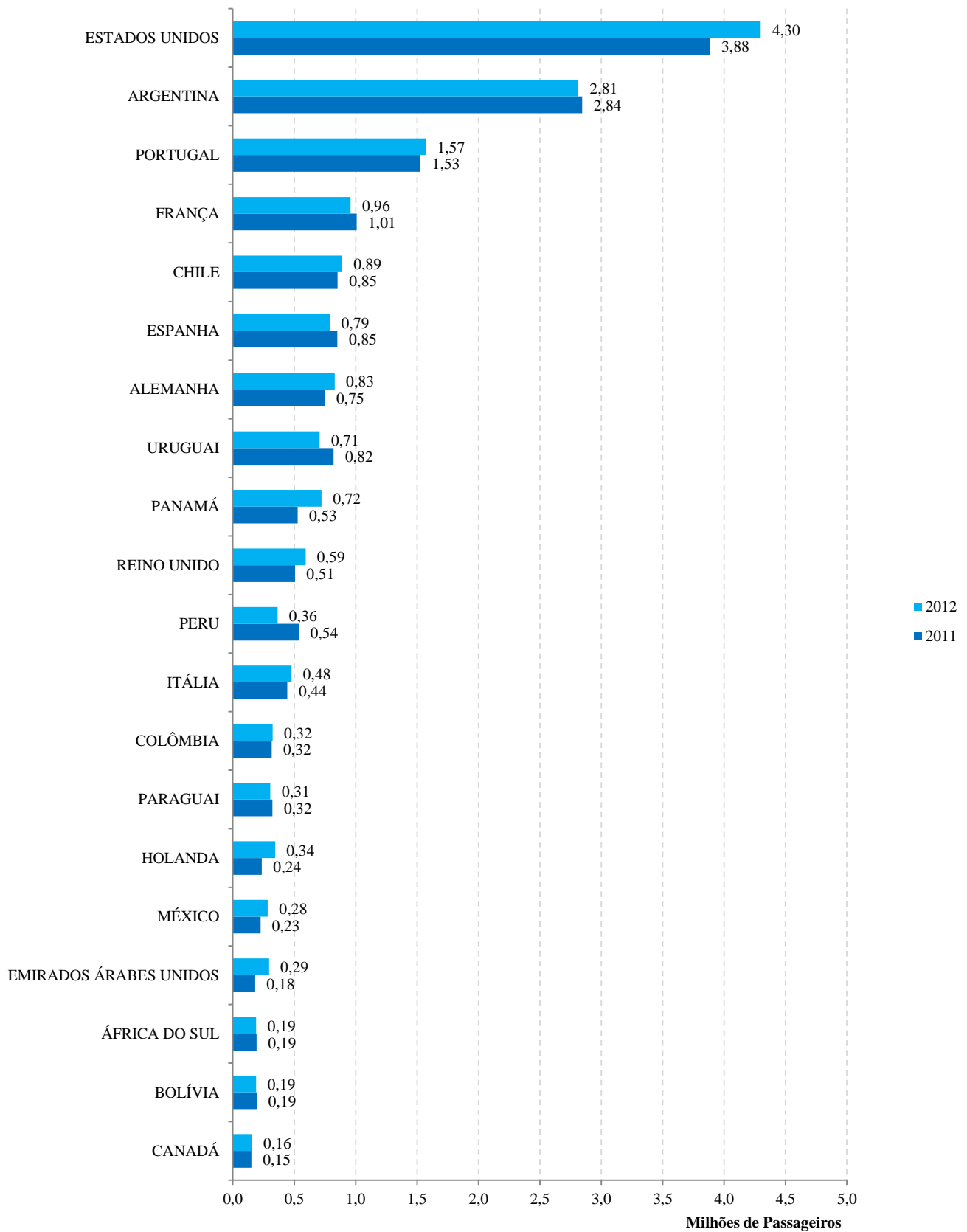
Figura 4.45: Quantidade de passageiros transportados entre o Brasil e outros países – por continente, 2011 e 2012



*Foram considerados passageiros transportados nos dois sentidos.

Seção 4 – Demanda por Transporte Aéreo

Figura 4.46: Quantidade de passageiros transportados entre o Brasil e os 20 principais destinos internacionais, 2011 e 2012



*Foram considerados passageiros transportados nos dois sentidos.

Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (RPK)

Figura 4.47: Evolução do RPK – mercado internacional, 2003 a 2012

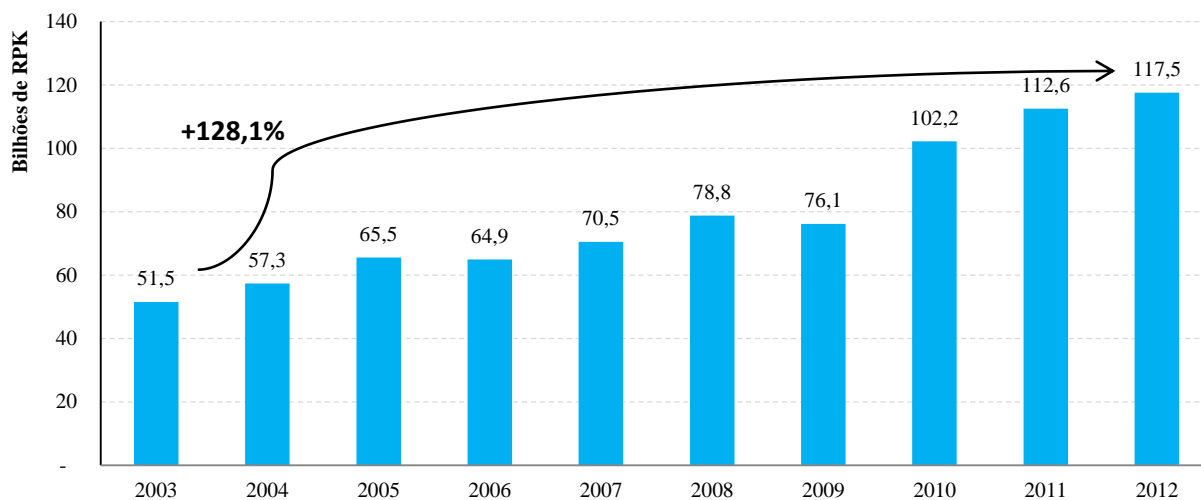


Figura 4.48: Variação no RPK em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2004 a 2012

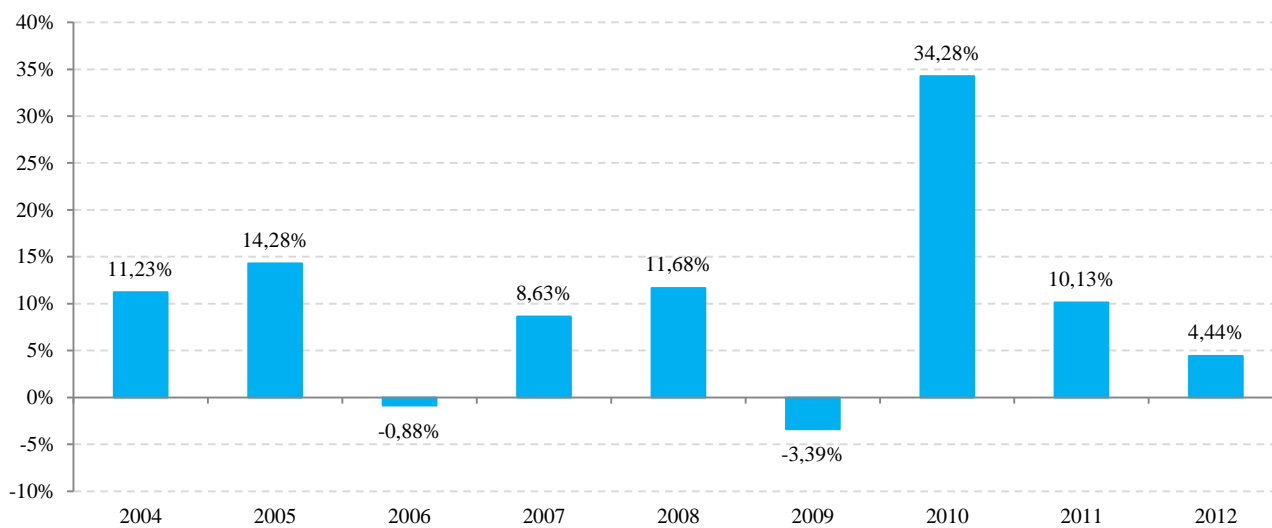


Figura 4.49: Evolução do RPK – mercado internacional – por nacionalidade das empresas, 2003 a 2012

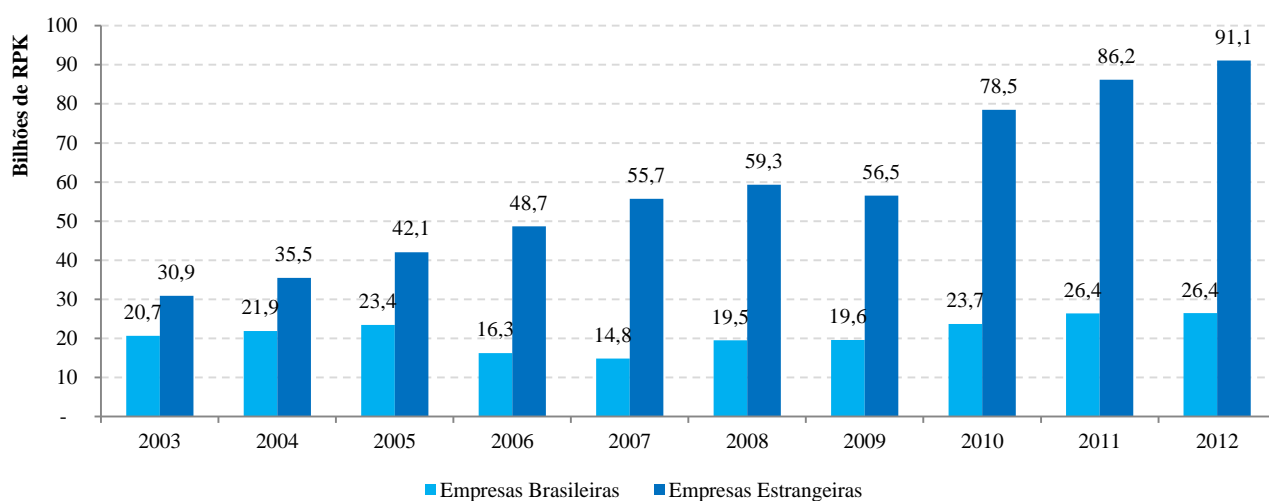


Figura 4.50: Variação do RPK em 2012 com relação a 2003 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa

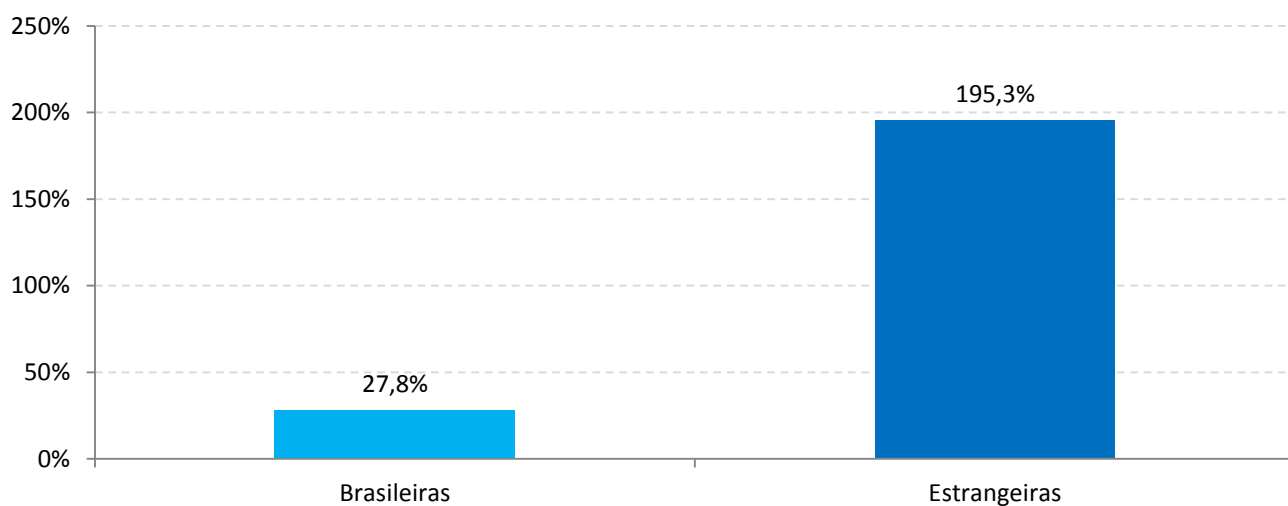


Figura 4.51: Variação do RPK em 2012 com relação a 2011 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa

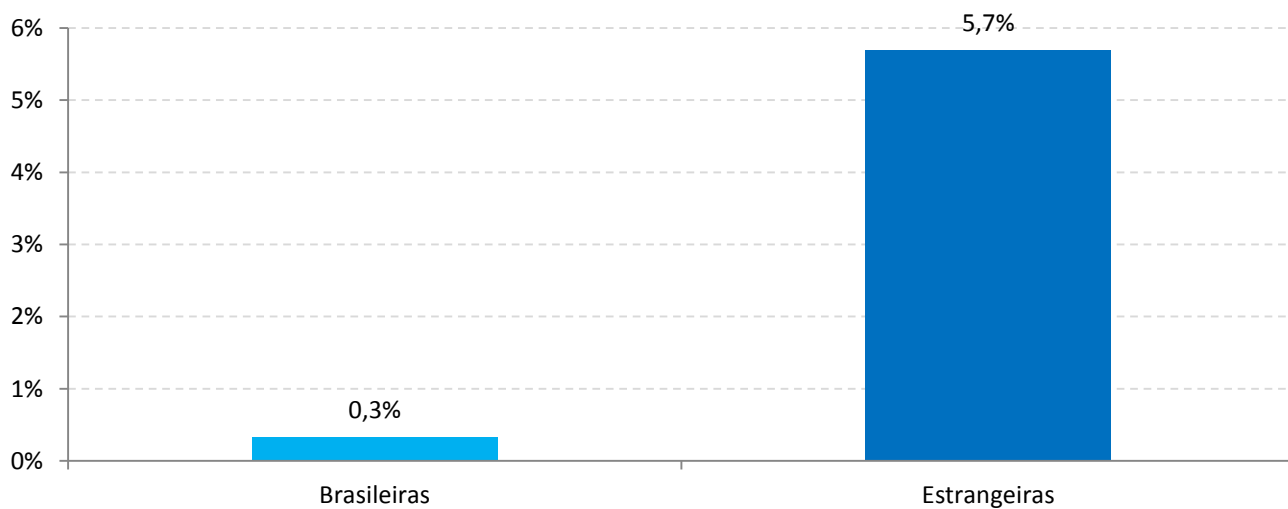


Figura 4.52: Participação de mercado das quatro maiores empresas em termos de RPK – mercado internacional, 2012

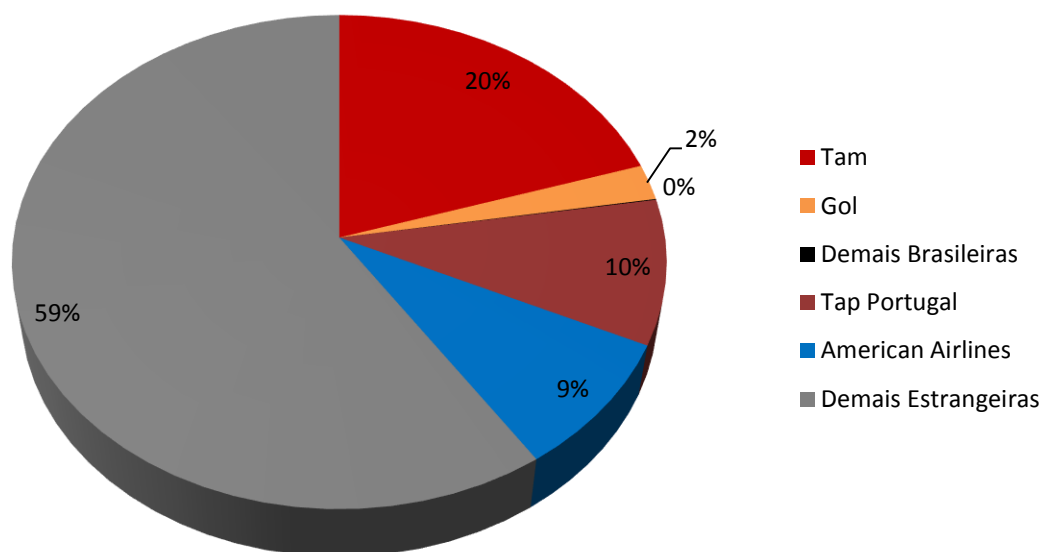
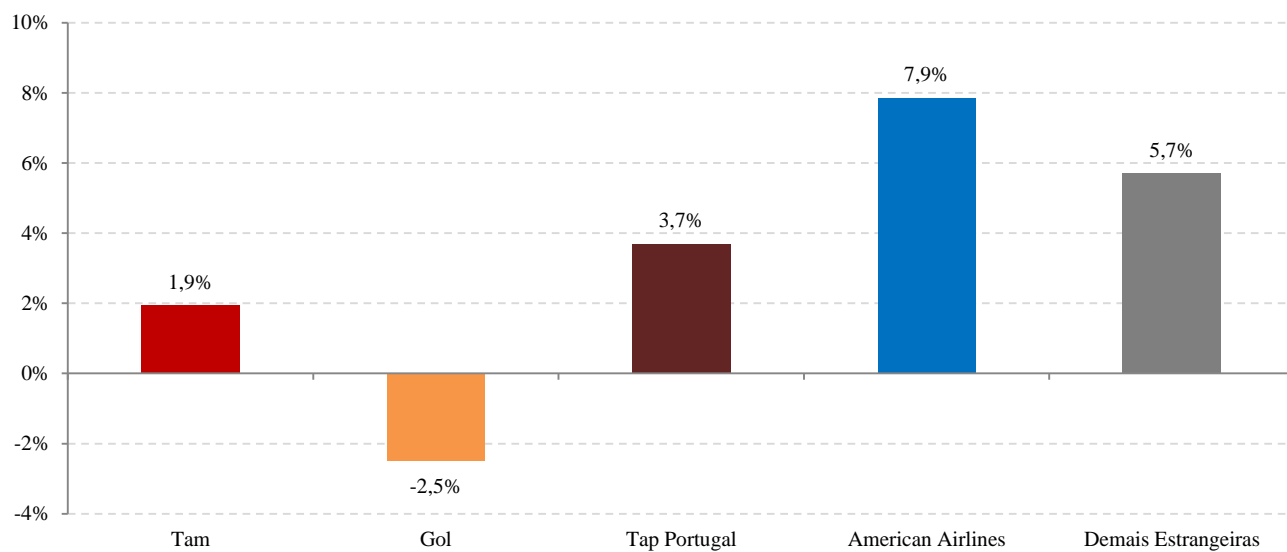


Figura 4.53: Variação do RPK das quatro maiores empresas em 2012 com relação a 2011 – mercado internacional



Carga Paga Transportada

Figura 4.54: Evolução da quantidade de carga paga transportada – mercado internacional, 2003 a 2012

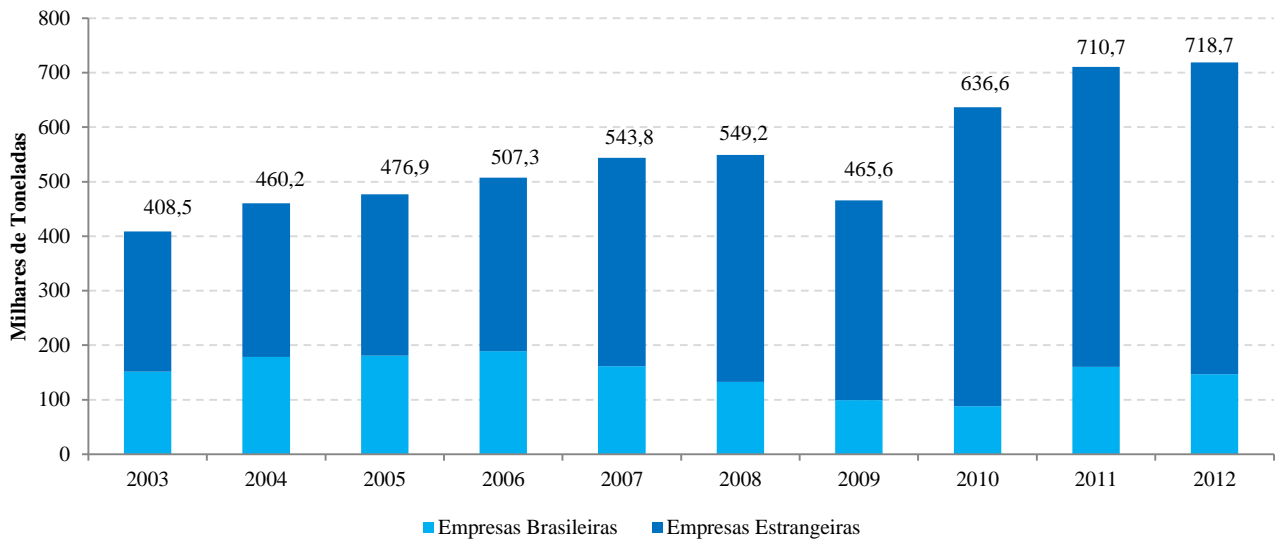


Figura 4.55: Evolução da quantidade de carga paga transportada por nacionalidade das empresas – mercado internacional, 2003 a 2012

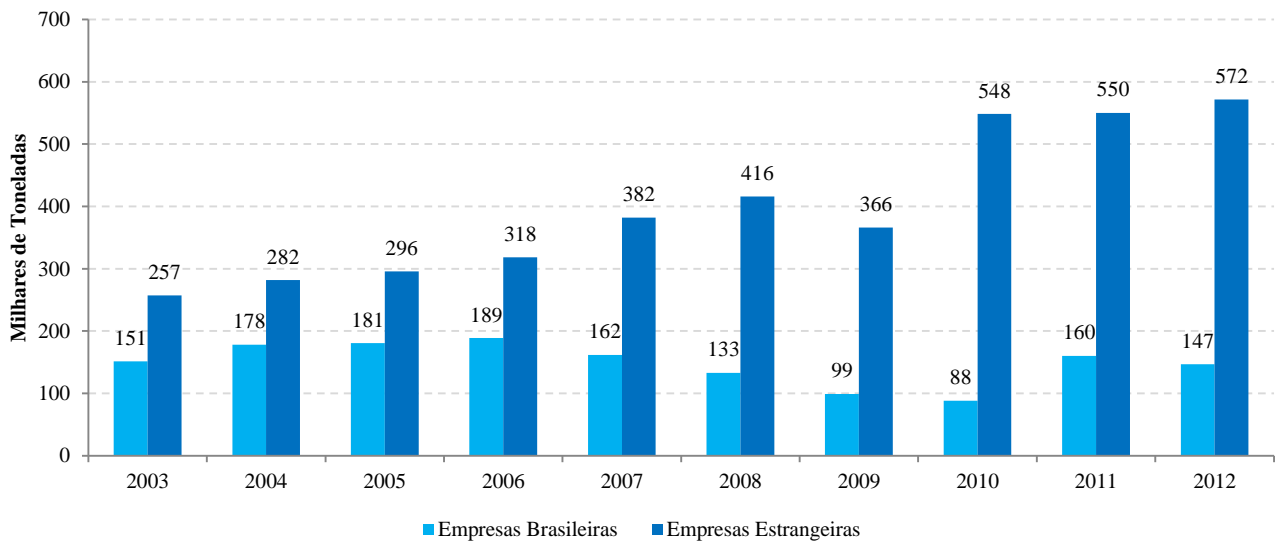


Figura 4.56: Variação na quantidade de carga paga transportada em 2012 com relação a 2003 – mercado internacional

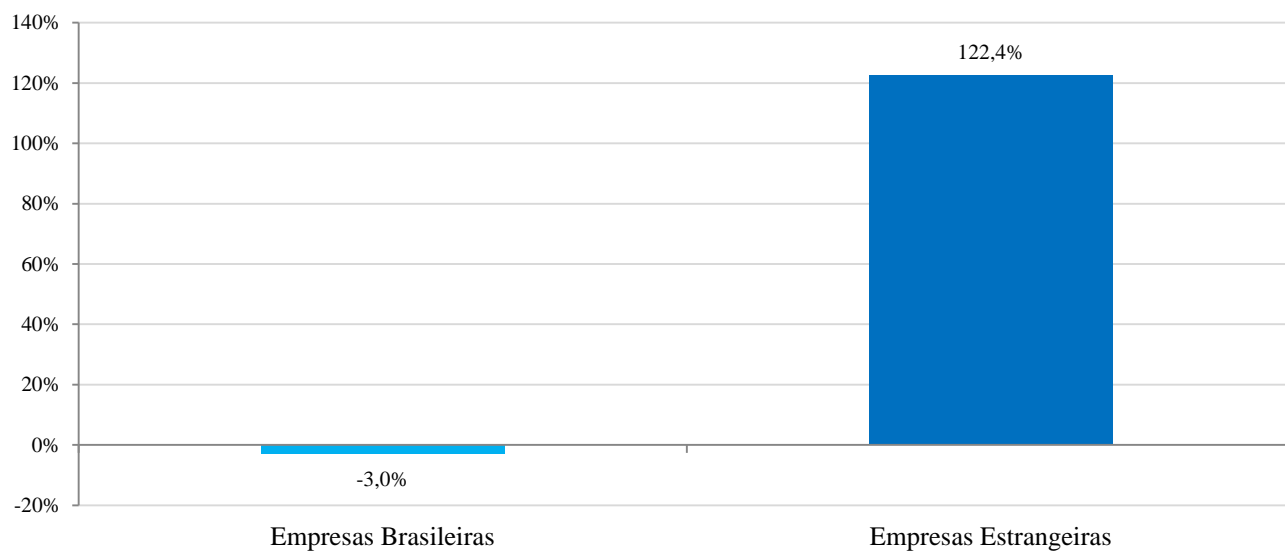
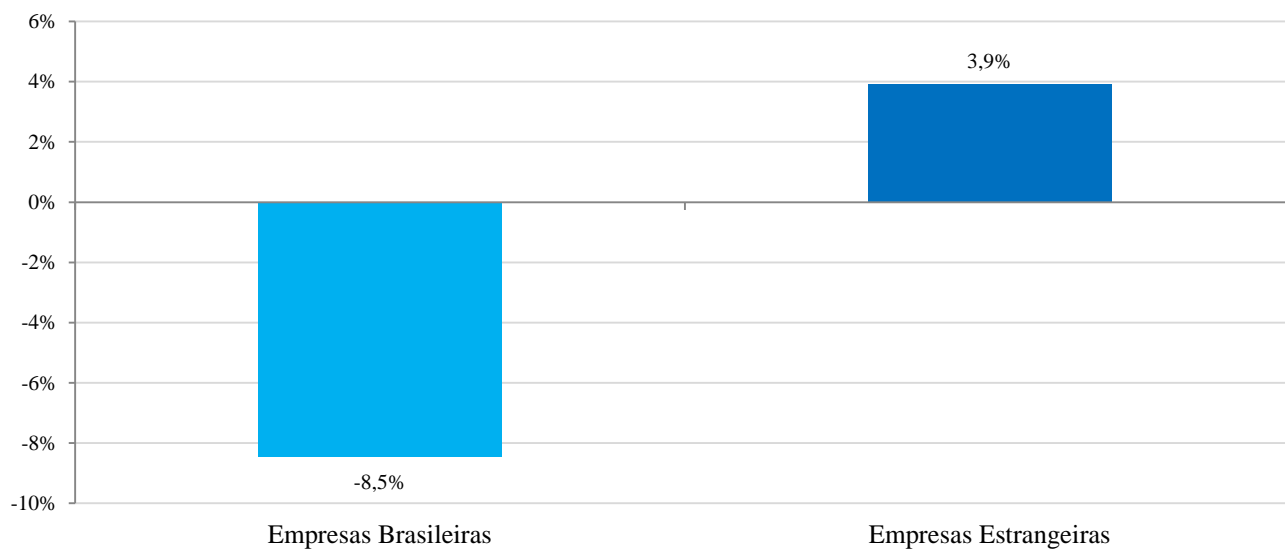


Figura 4.57: Variação na quantidade de carga paga transportada em 2012 com relação a 2011 – mercado internacional



Seção 4 – Demanda por Transporte Aéreo

Figura 4.58: Participação das principais empresas na quantidade de carga paga transportada – mercado internacional, 2012

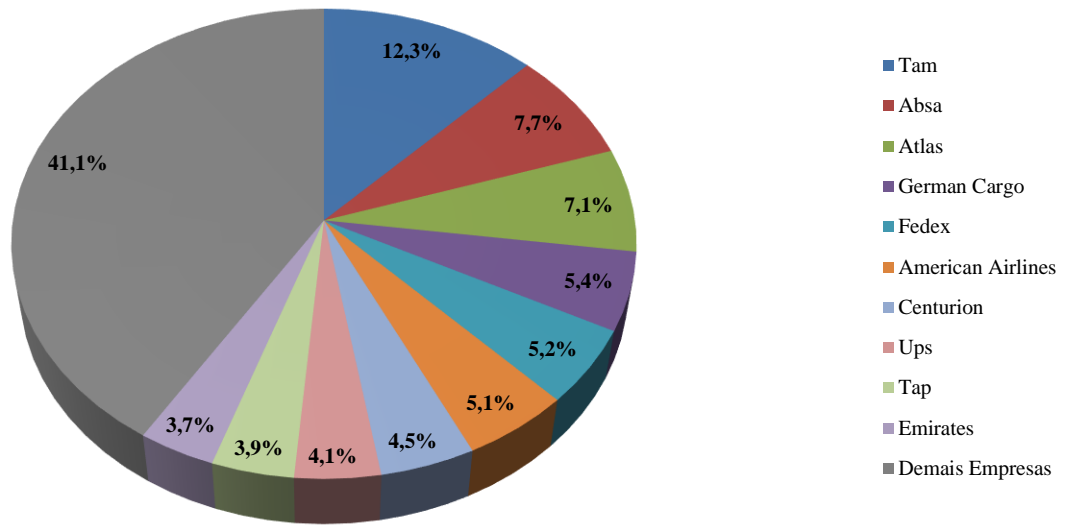


Figura 4.59: Variação da quantidade de carga paga transportada pelas principais empresas em 2012 com relação a 2011 – mercado internacional

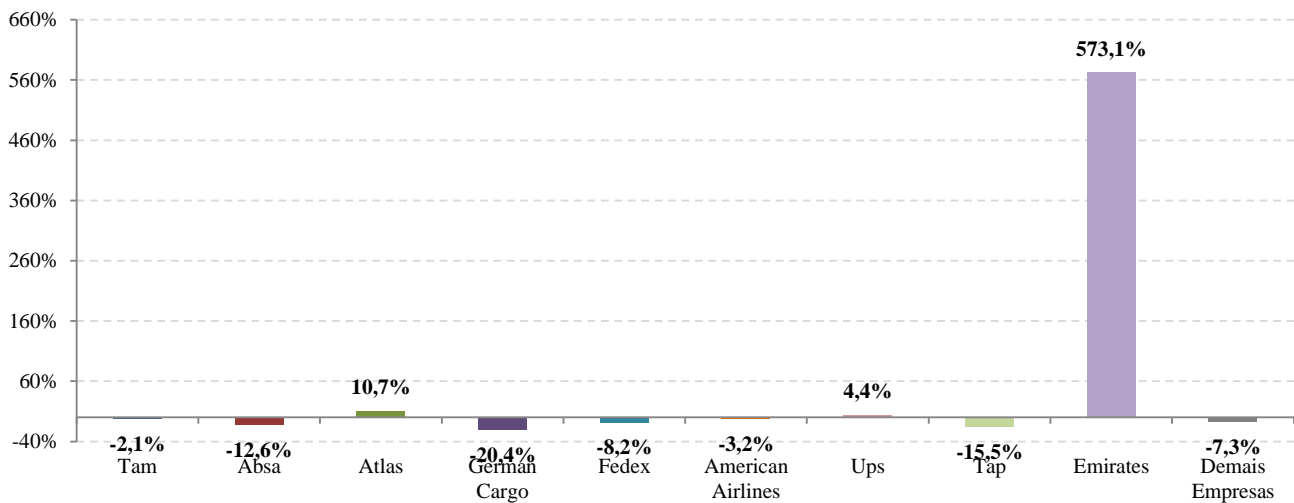
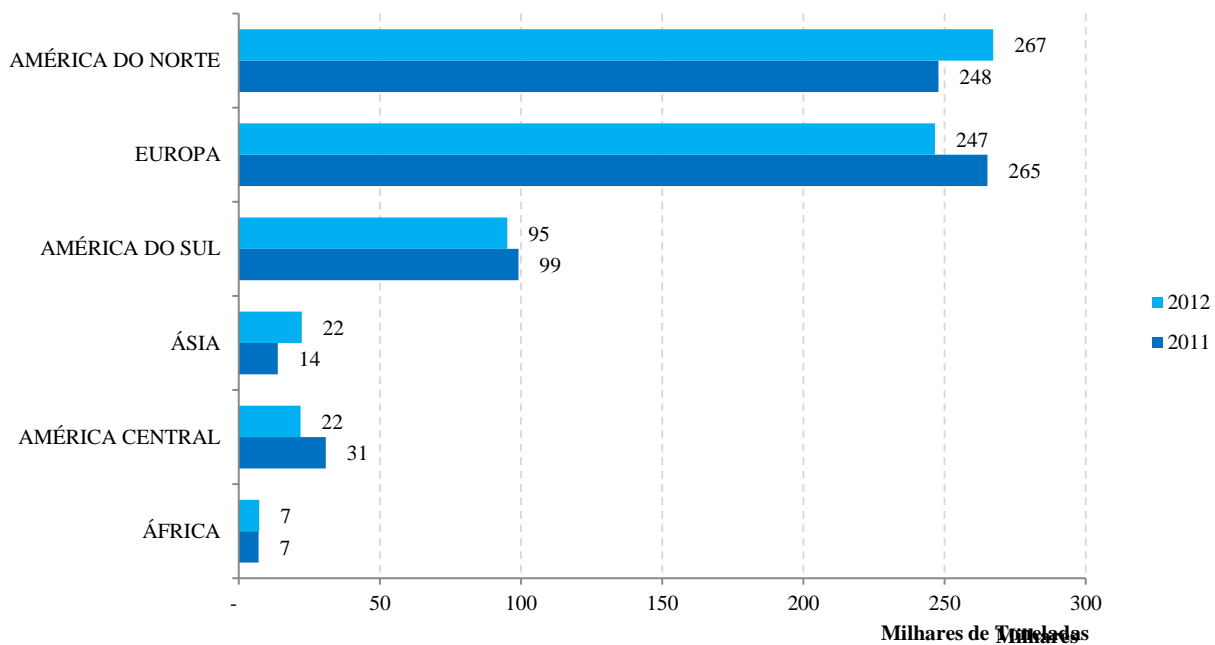


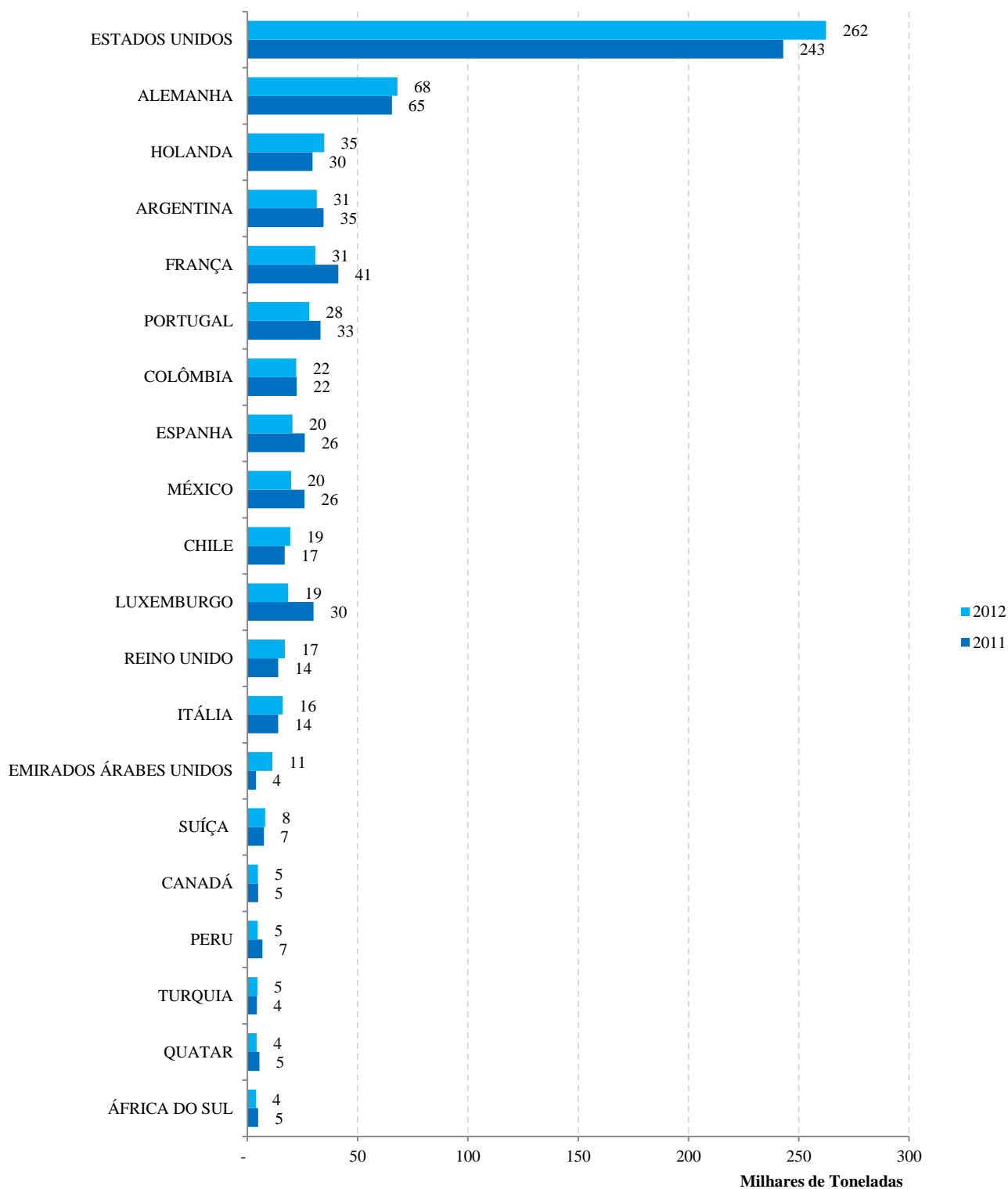
Figura 4.60: Quantidade de carga paga transportada entre Brasil e demais países, por continente – mercado internacional, 2012



*Considerando-se voos nos dois sentidos

Seção 4 – Demanda por Transporte Aéreo

Figura 4.61: Quantidade de carga paga transportada entre Brasil e demais 20 principais destinos internacionais – mercado internacional, 2012



*Considerando-se voos nos dois sentidos



Seção 5. APROVEITAMENTO DAS AERONAVES

Nesta seção são apresentados os dados referentes ao aproveitamento das aeronaves pelas empresas brasileiras, por meio de dois indicadores: RPK sobre ASK e Horas Voadas por Dia Disponível.

Indústria

Considerando-se os mercados doméstico e internacional de passageiros, o aproveitamento das aeronaves em termos de RPK/ASK apresentou melhora de 1,3% em 2012 com relação a 2011, alcançando o segundo maior nível já registrado nos últimos dez anos. O aproveitamento RPK/ASK das aeronaves melhorou 10% desde 2003.

Em termos de horas voadas por dia disponível das aeronaves, a média das empresas brasileiras foi de 10 horas em 2012. As duas maiores companhias, Tam e Gol, apresentaram o melhor aproveitamento neste quesito, com 11,5 e 11,4 horas voadas por aeronave-dia disponível, em média.

Analisando-se por capacidade das aeronaves, observa-se que, em média, as aeronaves maiores apresentam-se com uma utilização maior.

RPK/ASK

Figura 5.1: Evolução do aproveitamento em termos de RPK/ASK – mercados doméstico e internacional, 2003 a 2012

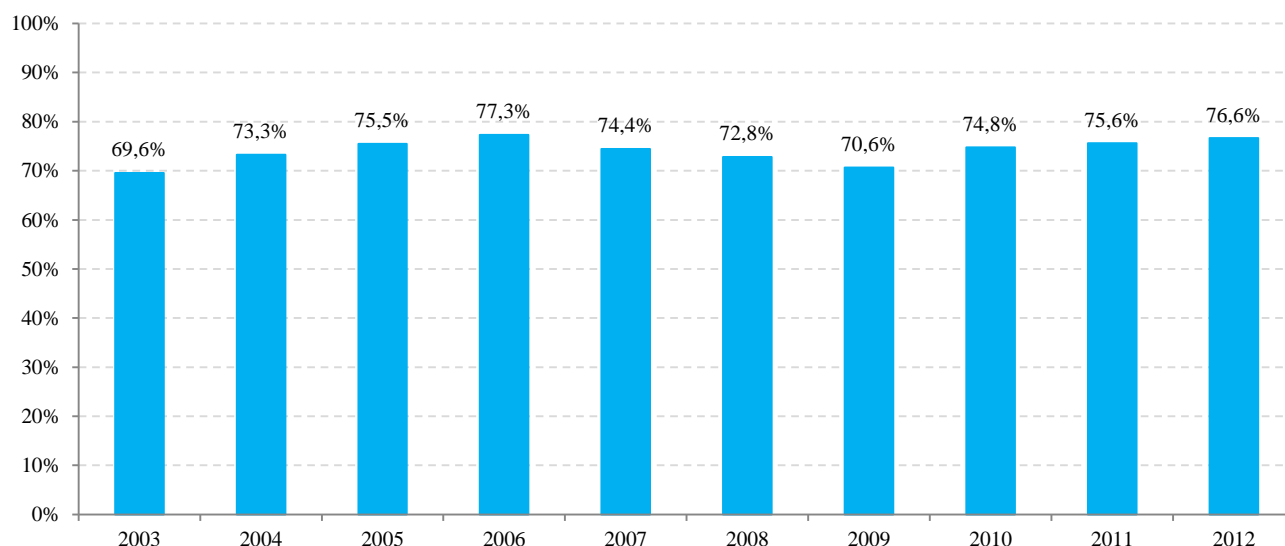


Figura 5.2: Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2004 a 2012

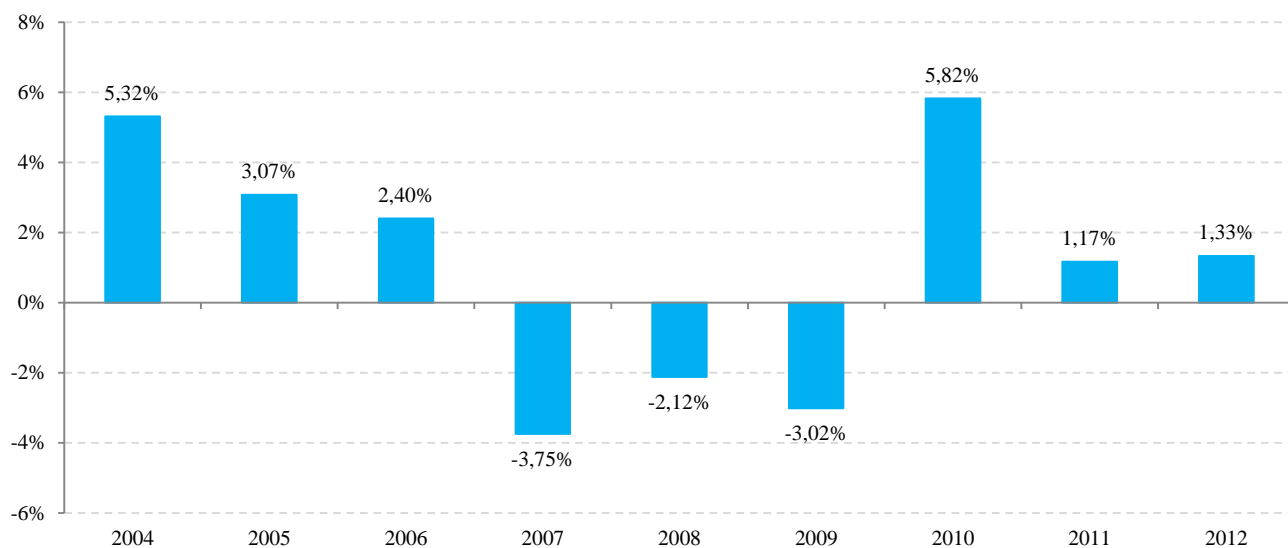
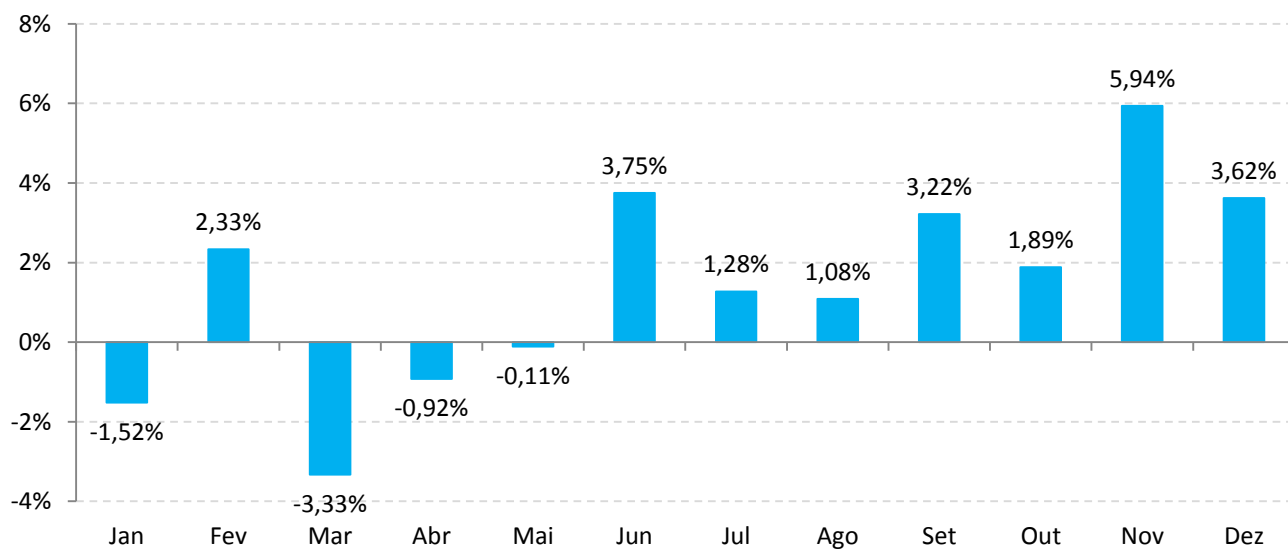


Figura 5.3: Variação do aproveitamento com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2012



Horas Voadas/Aeronave-Dia Disponível

Figura 5.4: Aproveitamento em termos de Horas Voadas por Aeronave-Dia Disponível, por empresa – mercado doméstico, 2011 (esquerda) e 2012 (direita)

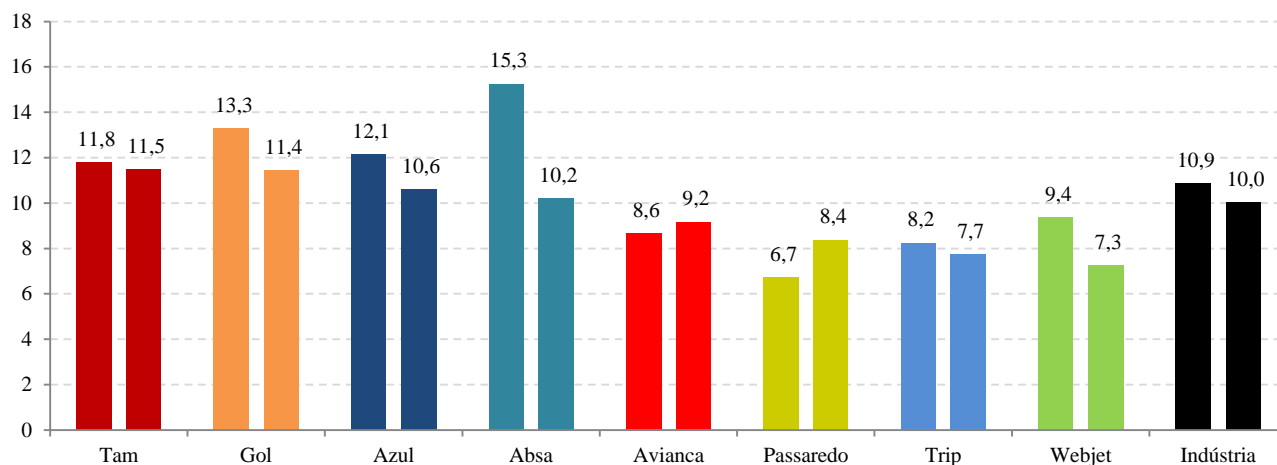
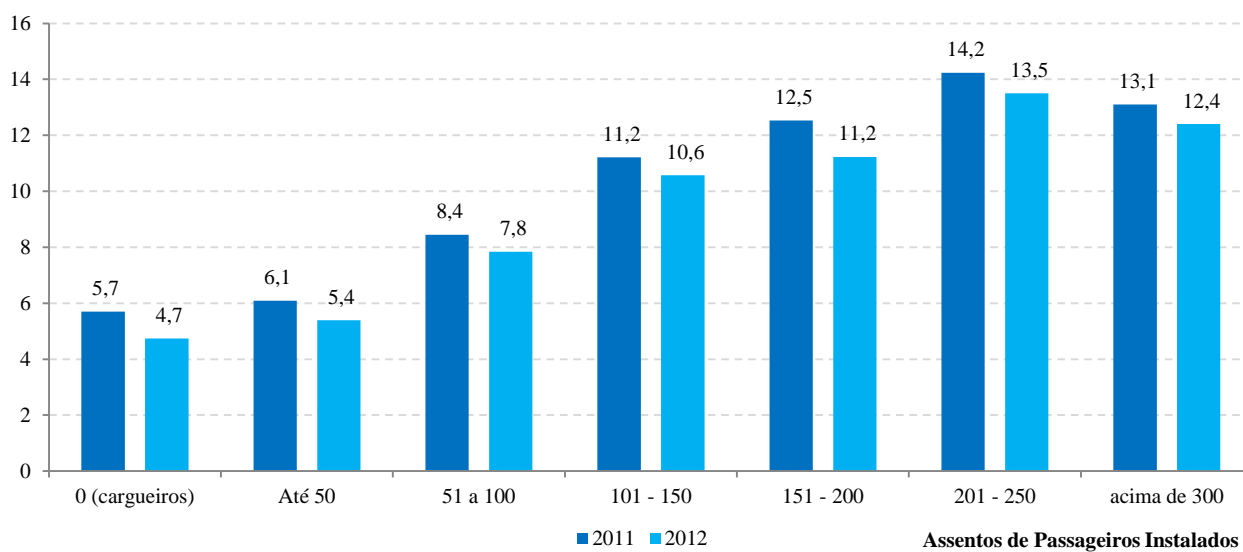


Figura 5.5: Aproveitamento em termos de Horas Voadas por Aeronave-Dia Disponível, por configuração da aeronave – empresas brasileiras, 2011 e 2012



Mercado Doméstico

No mercado doméstico, o aproveitamento das aeronaves em voos domésticos em termos de RPK/ASK alcançou em 2012 o seu maior valor em dez anos, com uma taxa de 72,9%. Essa taxa representou melhora de 21,5% com relação a 2003 e de 3,96% comparando com 2011. Os primeiros quatro meses do ano apresentaram redução no aproveitamento doméstico. A partir de maio, observa-se um aumento que se intensifica.

Entre as principais empresas brasileiras, Avianca e Azul registraram as maiores taxas de aproveitamento em voos domésticos (79,4% e 79,2%, respectivamente).

RPK/ASK

Figura 5.6: Evolução do aproveitamento em termos de RPK/ASK – mercado doméstico, 2003 a 2012

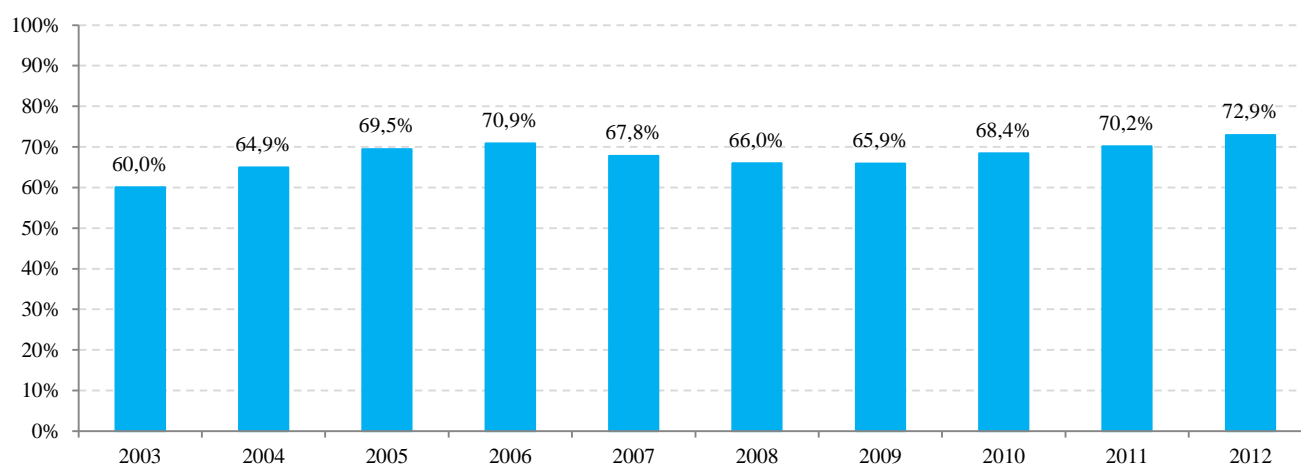
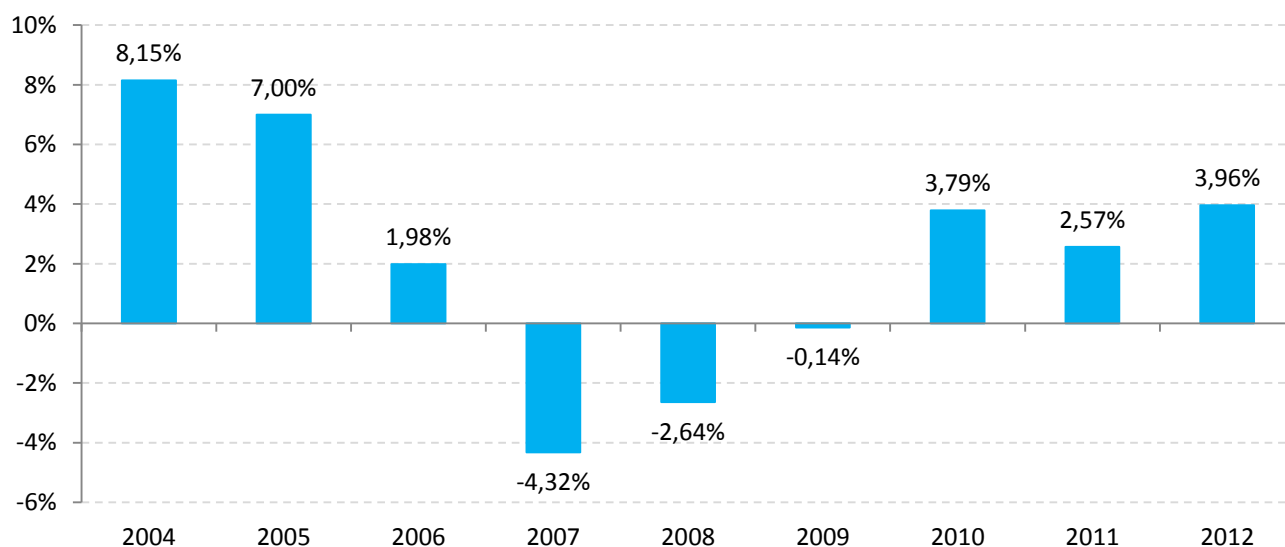


Figura 5.7: Variação do aproveitamento com relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2004 a 2012



Seção 5 – Aproveitamento das Aeronaves

Figura 5.8: Variação do aproveitamento com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2012

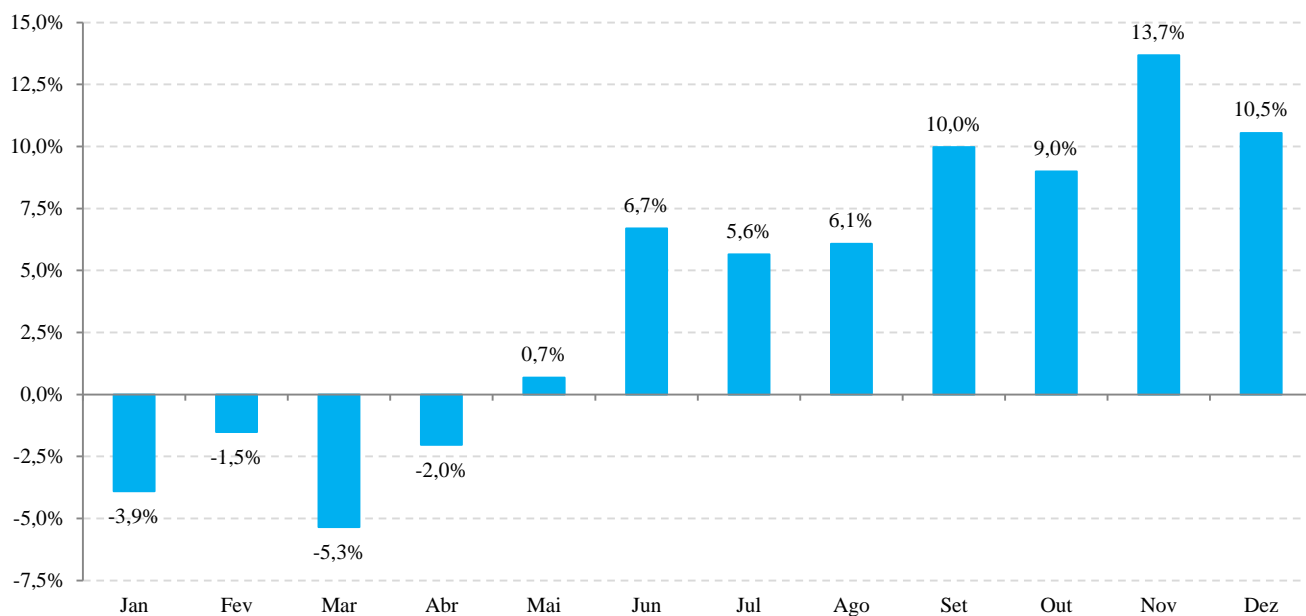
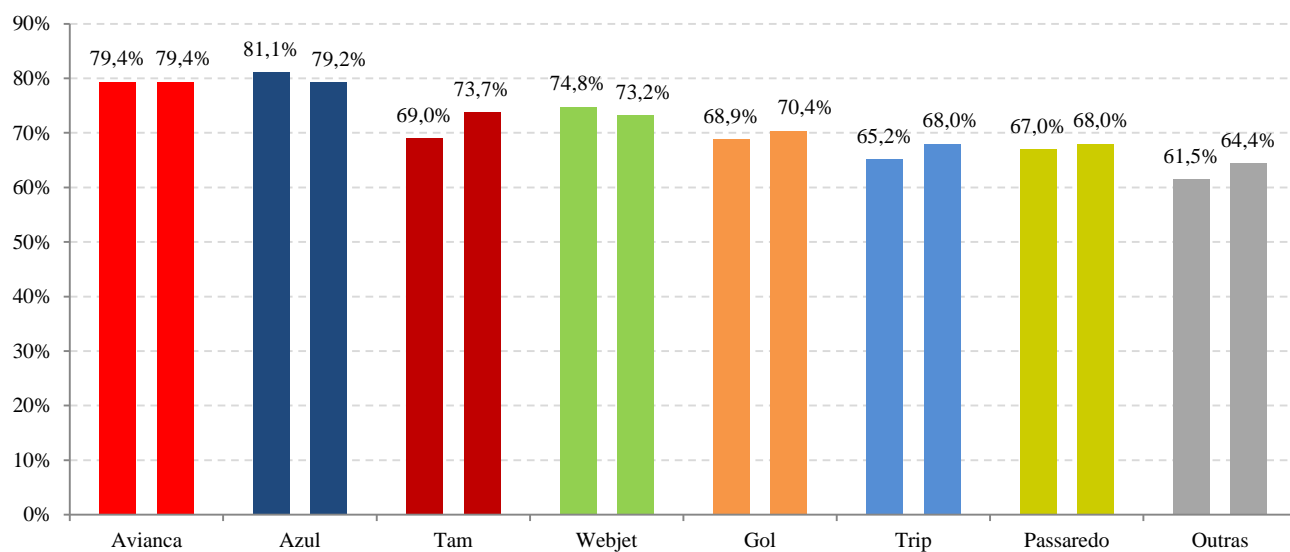


Figura 5.9: Aproveitamento em termos de RPK/ASK, por empresa – mercado doméstico, 2011 (esquerda) e 2012 (direita)



Mercado Internacional

Diferentemente do que ocorreu no mercado doméstico, a taxa de aproveitamento das aeronaves no mercado internacional em 2012 (79,6%) registrou queda de 0,62% com relação ao ano anterior. Ainda assim, a taxa representou melhora de 5,29% em relação a 2003.

Entre as quatro maiores empresas do segmento, a portuguesa Tap e a brasileira Tam apresentaram as maiores taxa de aproveitamento em voos internacionais com origem ou destino no Brasil, com taxas de 83,4% e 81,3%, respectivamente.

RPK/ASK

Figura 5.10: Evolução do aproveitamento em termos de RPK/ASK – mercado internacional, 2003 a 2012

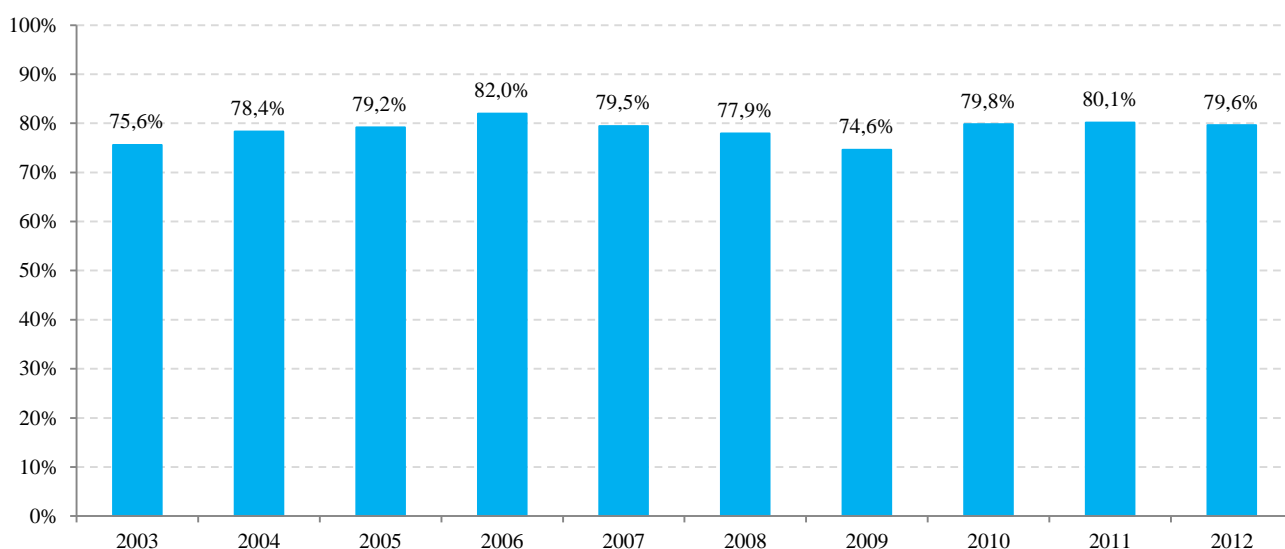


Figura 5.11: Variação do aproveitamento com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado internacional, 2012

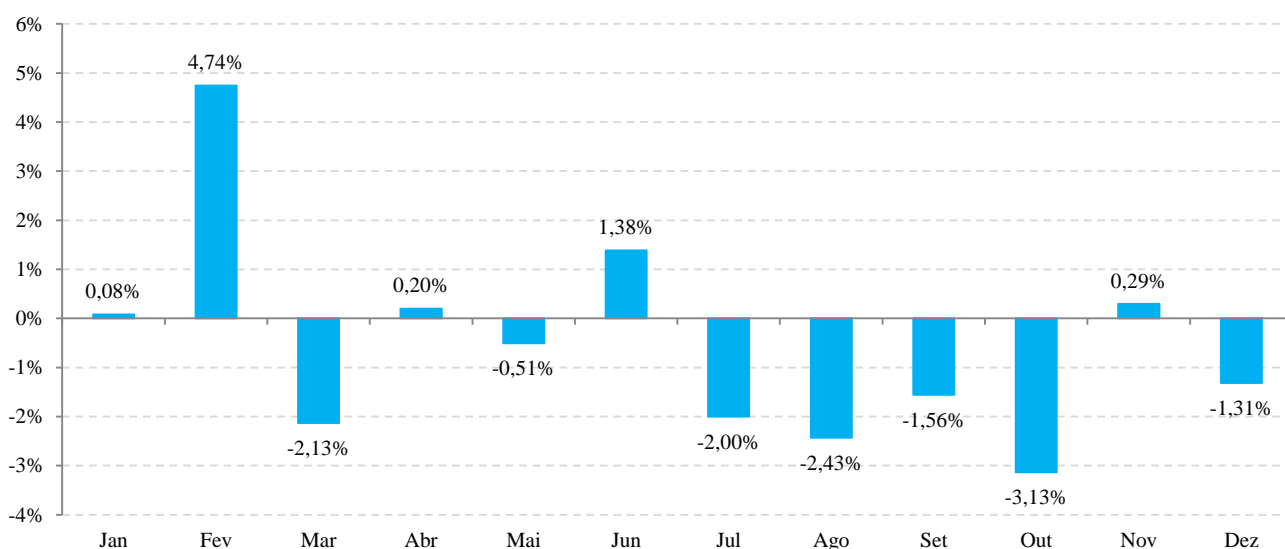
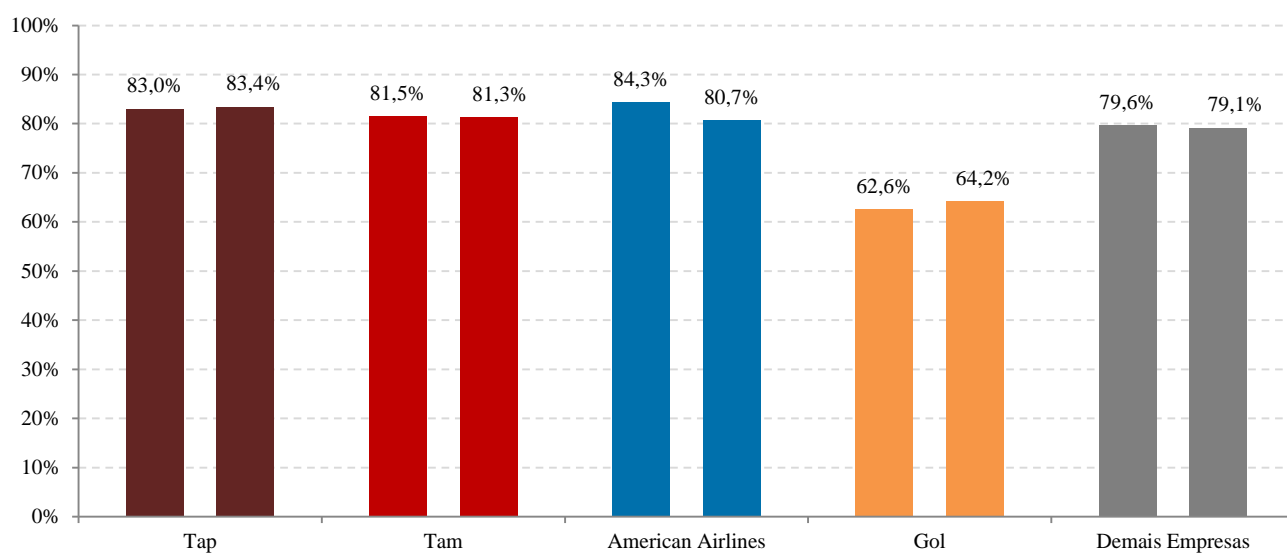


Figura 5.12: Aproveitamento em termos de RPK/ASK, por empresa – mercado internacional, 2011 (esquerda) e 2012 (direita)





Seção 6. PERCENTUAIS DE ATRASOS E CANCELAMENTOS

Nesta seção apresentam-se os percentuais de atrasos e de cancelamentos dos voos regulares, tanto em etapas domésticas quanto internacionais.

Introdução

A metodologia adotada para a apuração e a divulgação dos percentuais de atrasos e cancelamentos de voos está estabelecida na Resolução ANAC nº 218, de 28 de fevereiro de 2012, e pela Portaria ANAC nº 1.096/SRE, de 1º de junho de 2012.

As informações de atrasos e cancelamentos de voos são apuradas com base nos dados dos voos autorizados pela ANAC e registrados em Horário de Transporte – HOTRAN, regulamentado pela Instrução de Aviação Civil – IAC 1223, e dos Boletins de Alteração de Voos – BAV que são registrados na ANAC pelas empresas aéreas em periodicidade aproximadamente semanal, em cumprimento à IAC 1504.

Assim, o percentual de cancelamentos é apurado com base na quantidade de etapas de voo canceladas sobre o total de etapas de voo previstas. Já o percentual de atrasos é apurado com base na quantidade de etapas de voo atrasadas sobre o total de etapas de voo realizadas (que são as previstas menos as canceladas).

Ressalta-se que os atrasos e cancelamentos de voos podem ser ocasionados por motivos diversos que afetam os serviços aéreos, entre eles as condições meteorológicas, de segurança operacional, de tráfego aéreo, aeroportuárias, operacionais das empresas aéreas e outros.

De modo a dispor de uma visão mais ampla do comportamento dos voos, serão computadas, no presente capítulo, as etapas de todas as naturezas.

Faz-se oportuno mencionar que, de acordo com a Resolução ANAC nº 218/2012, desde junho de 2012, as empresas aéreas brasileiras e estrangeiras que exploram os serviços de transporte aéreo regular de passageiros no Brasil, doméstico e internacional, estão obrigadas a disponibilizar ao adquirente do bilhete de passagem, na fase inicial do processo de comercialização e em todos os canais de vendas, as informações sobre os percentuais históricos de atrasos e de cancelamentos de cada etapa dos voos ofertados.

Os dados devem corresponder àqueles mensalmente apurados e divulgados na página da ANAC na internet (<http://www2.anac.gov.br/percentuaisdeatraso>).

Em linhas gerais, os percentuais de atrasos e cancelamentos representam o comportamento histórico dos voos, independentemente dos motivos que os ocasionaram, e visam:

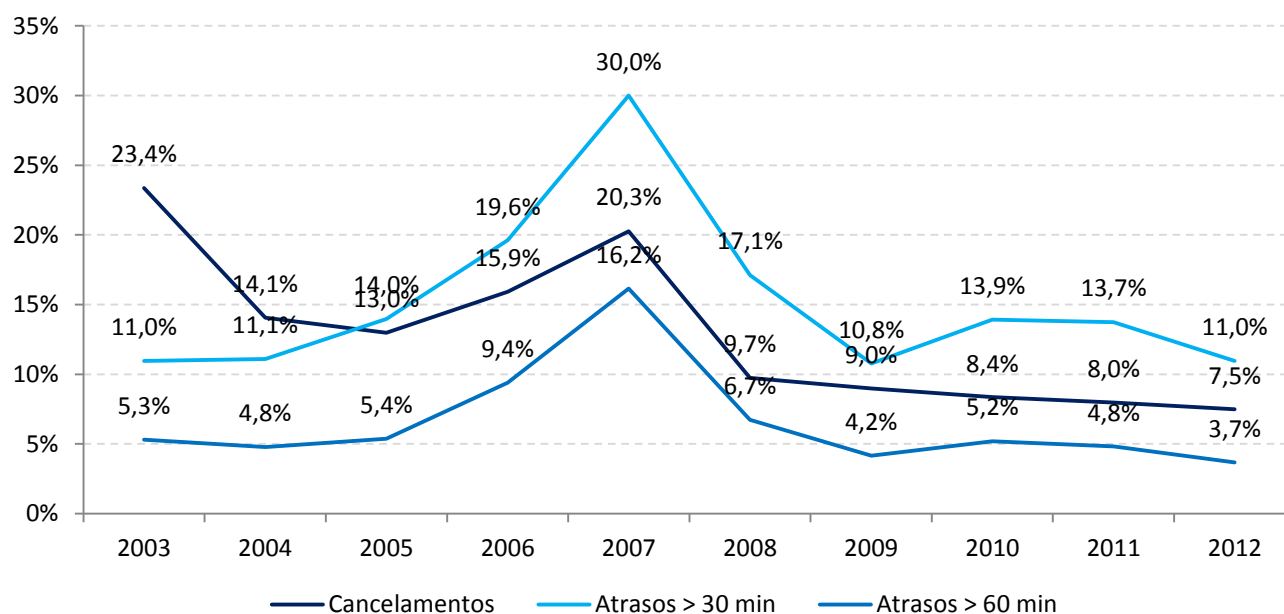
- I - a divulgação das características dos serviços ofertados; e
- II - a transparência nas relações de consumo.

Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos

No ano de 2012, houve uma diminuição mais acentuada nos percentuais de atrasos e cancelamentos de voos do que a observada em 2011. O índice de cancelamentos foi de 7,5% dos voos programados (6% menor que no ano anterior), o de atrasos superiores a 30 minutos foi de 11,0% (20% menor) e o de atrasos superiores a 60 minutos foi de 3,7% (redução de 24%).

Na análise mensal, o mês de junho de 2012 apresentou os maiores percentuais (9,9% de cancelamentos, 14,9% de atrasos superiores a 30 minutos e 5,4% de atrasos superiores a 60 minutos), enquanto o mês de agosto apresentou o menores percentuais (4,9% de cancelamentos, 6,7% de atrasos superiores a 30 minutos e 2,0% de atrasos superiores a 60 minutos). Todos os meses registraram redução nos percentuais de atrasos em relação ao mesmo mês do ano anterior. Já para os percentuais de cancelamentos, os meses de setembro, outubro, novembro e dezembro apresentaram aumento, e todos os outros meses registraram redução.

Figura 6.1: Evolução dos Percentuais de Atraso e Cancelamento – por ano, 2003 a 2012



Seção 6 – Percentuais de Atrasos e Cancelamentos

Figura 6.2: Variação dos Percentuais de Atraso e Cancelamento com relação ao ano anterior, 2003 a 2012

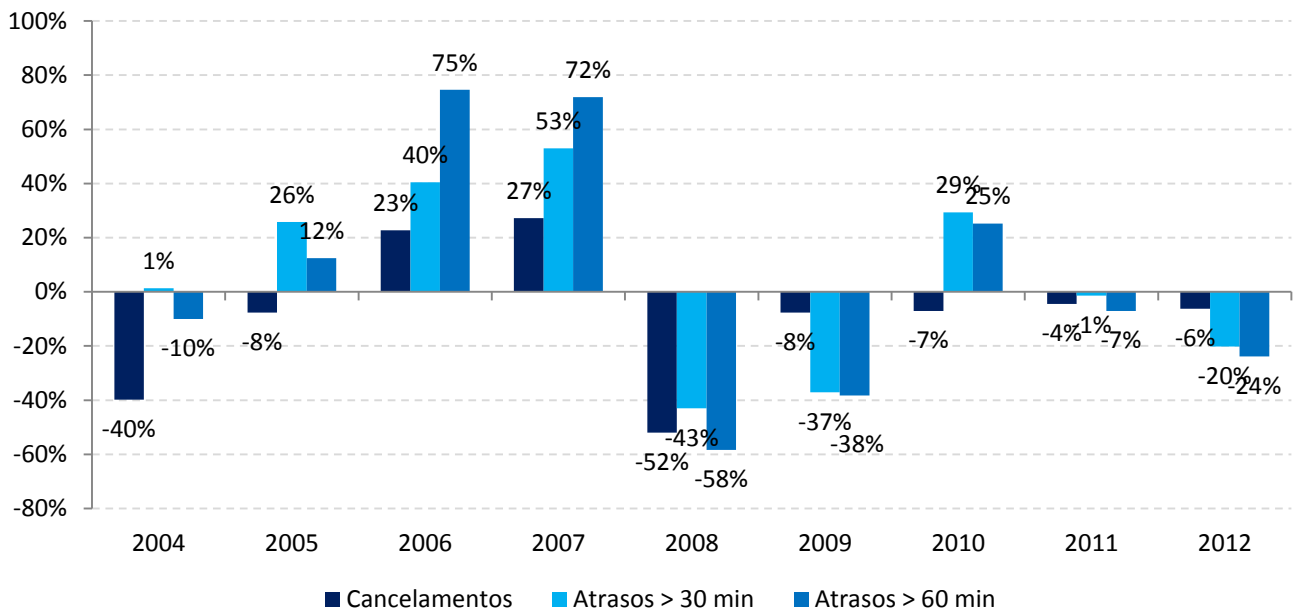


Figura 6.3: Evolução dos Percentuais de Atraso e Cancelamento – por mês, 2012

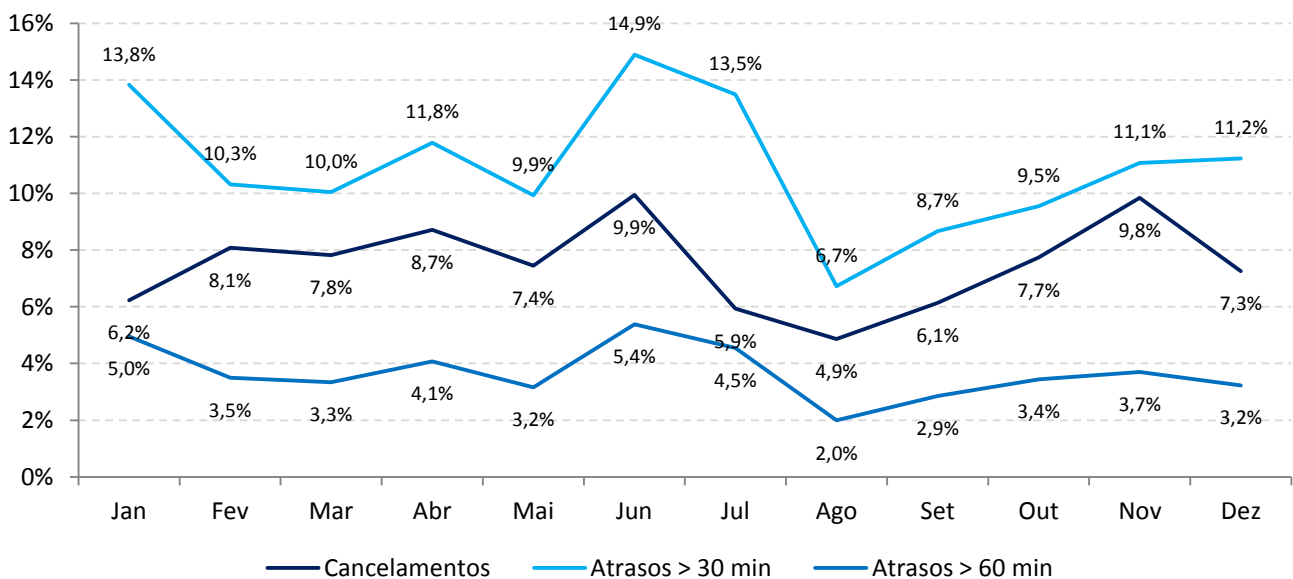
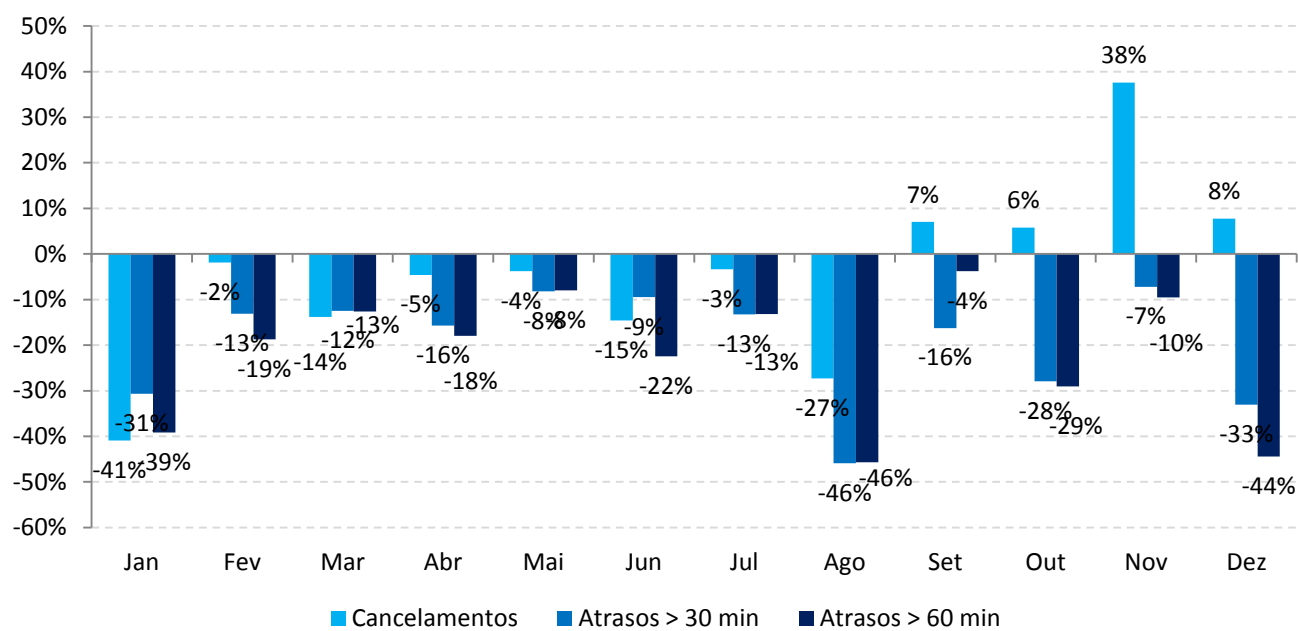


Figura 6.4: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao mesmo mês do ano anterior, 2012



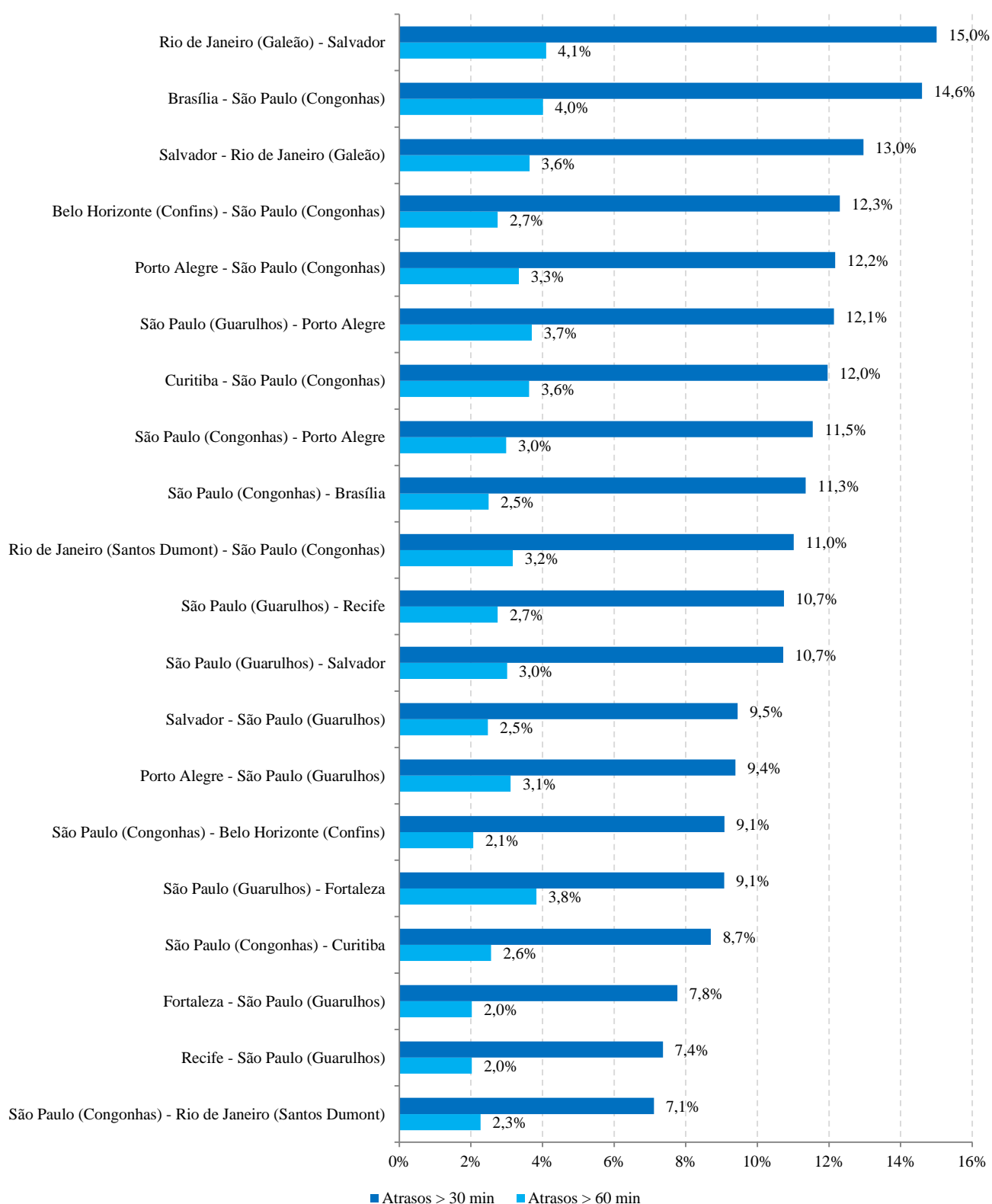
Atrasos e Cancelamentos por Rota

Analisando-se as 20 principais rotas domésticas em 2012 (considerando-se o número de passageiros transportados), os percentuais de atrasos superiores a 30 minutos ficaram entre 7,1% (Congonhas/Santos Dumont) e 15,0% (Galeão/Salvador). Os atrasos superiores a 60 minutos, por sua vez, variaram entre 2,0% (Fortaleza/Guarulhos) e 4,1% (Galeão/Salvador). A rota Santos Dumont/Congonhas registrou o maior percentual de cancelamentos em linhas domésticas, 12,5%, enquanto a rota Guarulhos/Recife teve o menor índice, com 4,0% dos voos cancelados.

Nos voos internacionais com origem ou destino no Brasil, também considerando as 20 maiores rotas em número de passageiros transportados, a maior proporção de atrasos superiores a 30 minutos ocorreu na rota Galeão/Paris (23,9%). Quando analisado o percentual de atrasos superiores a 60 minutos, o maior valor foi registrado na Miami/Guarulhos, com 11,2%. O menor valor para ambos os indicadores foi registrado na rota Frankfurt/Guarulhos (com 7% e 1,8%, respectivamente).

O maior percentual de cancelamentos em voos internacionais foi registrado na rota Guarulhos/Santiago (12,8%), enquanto Guarulhos/Frankfurt foi novamente a mais regular, com apenas 1% de voos cancelados.

Figura 6.5: Percentuais de Atrasos nas 20 principais rotas domésticas, 2012



Seção 6 – Percentuais de Atrasos e Cancelamentos

Figura 6.6: Percentuais de Cancelamentos nas 20 principais rotas domésticas, 2012

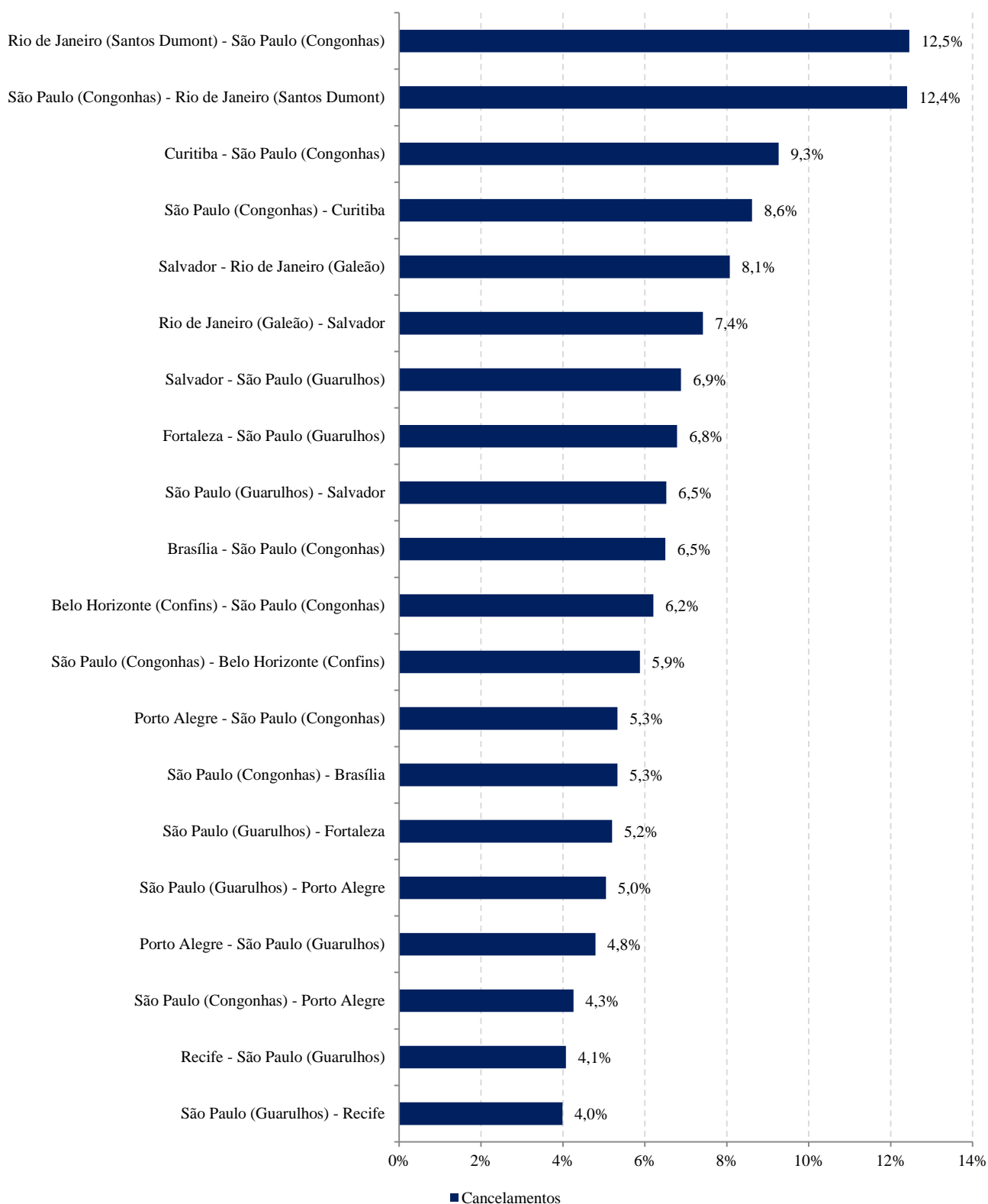
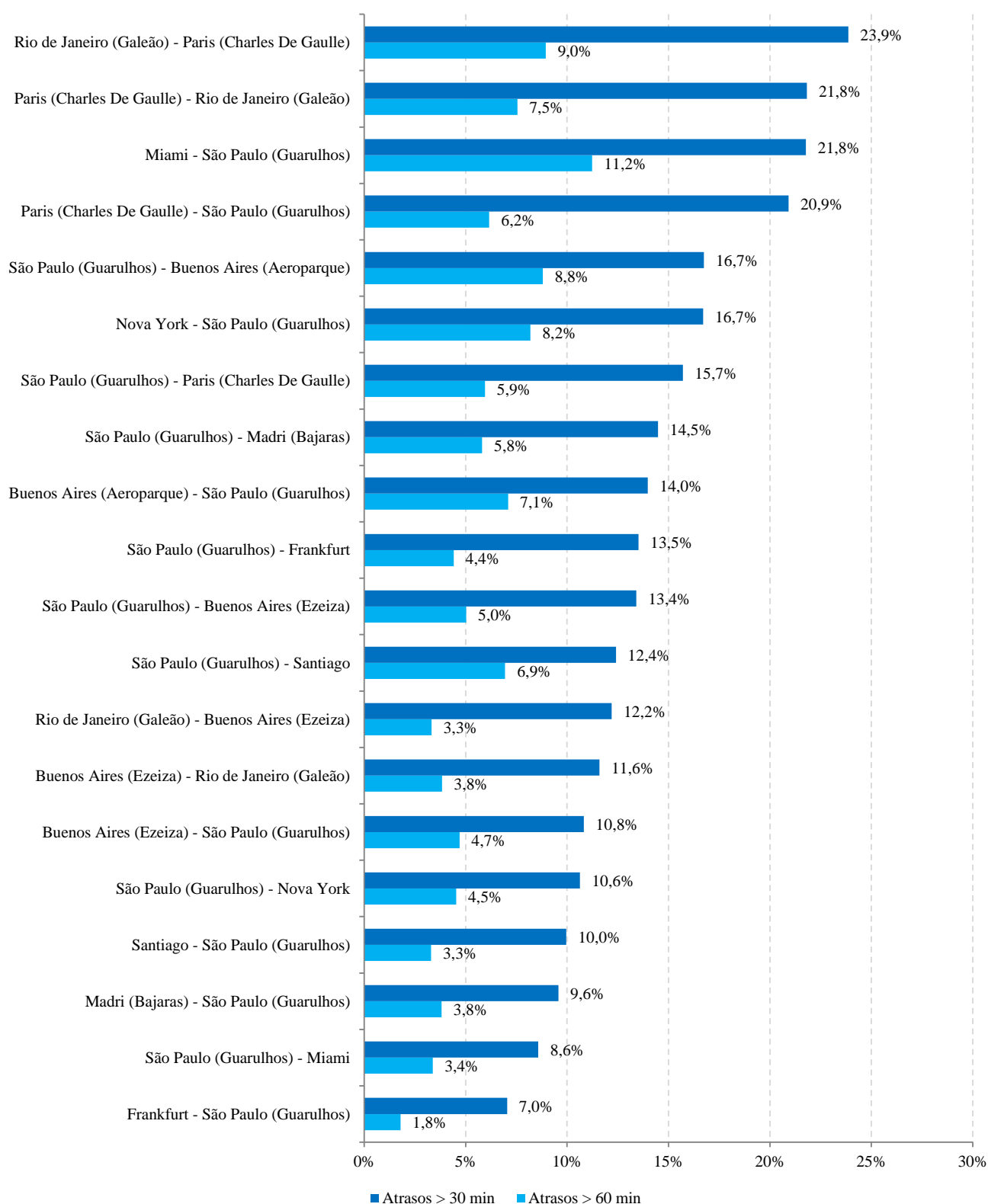
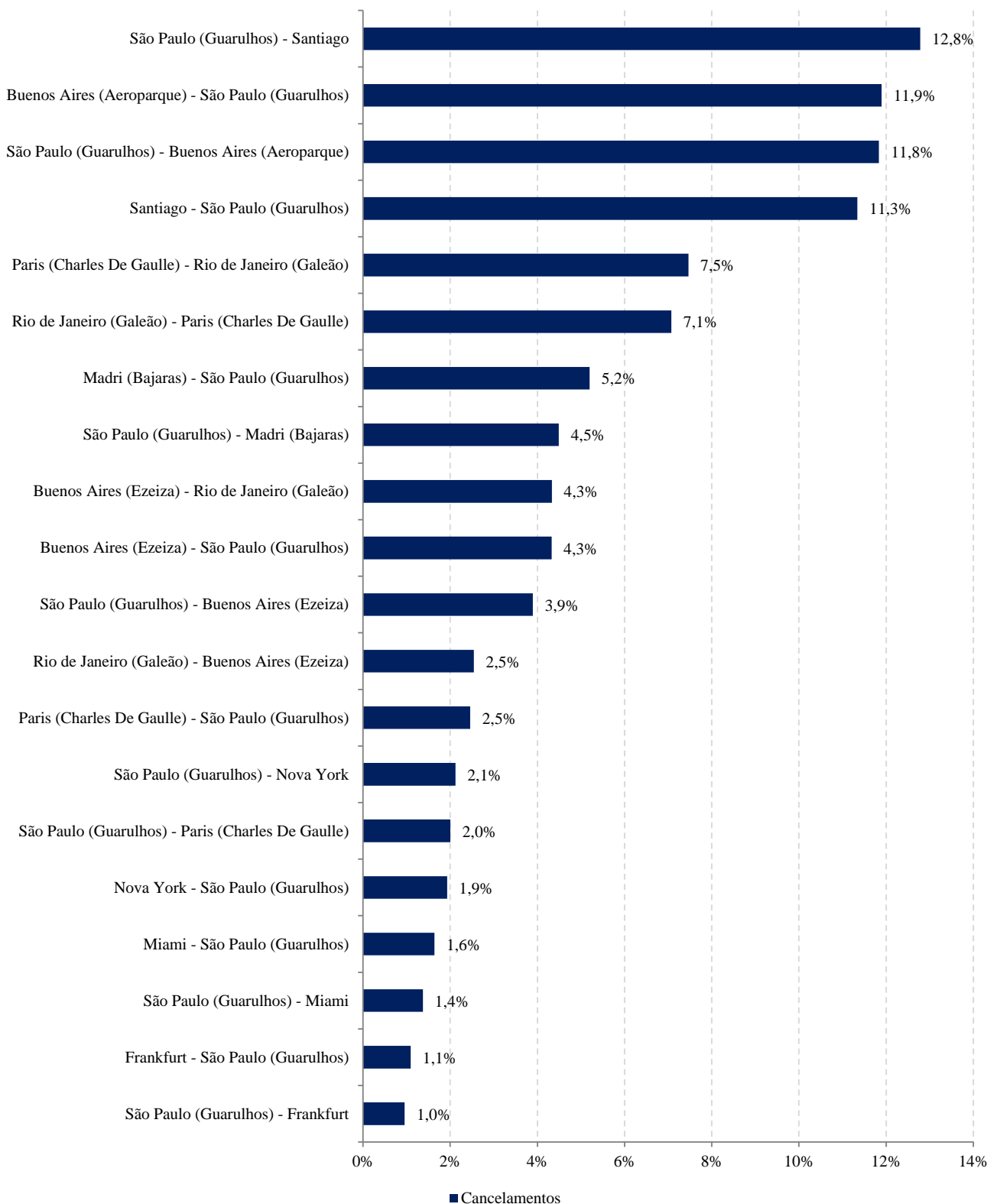


Figura 6.7: Percentuais de Atrasos nas 20 principais rotas internacionais, 2012


Seção 6 – Percentuais de Atrasos e Cancelamentos

Figura 6.8: Percentuais de Cancelamentos nas 20 principais rotas internacionais, 2012





Seção 7. TARIFAS AÉREAS DOMÉSTICAS

Esta seção apresenta dados referentes à evolução do Yield Tarifa Aérea Médio e da Tarifa Aérea Média do transporte aéreo doméstico regular de passageiros, assim como da distribuição dos assentos comercializados conforme os intervalos de tarifas.

Introdução

O registro, a fiscalização e a publicidade das tarifas aéreas domésticas no Brasil se encontram regulamentados pela Resolução nº 140/2010 e pela Portaria ANAC nº 804/SRE/2010, que substituíram a Portaria DAC nº 447/DGAC, de 13/5/2004, e a Portaria DAC nº 1.282/DGAC, de 21/12/2004 (vigentes até 30/6/2010). Conforme a regulamentação em vigor, os dados são mensalmente registrados na Agência pelas empresas brasileiras regulares de transporte de passageiros.

Após um período de 10 anos de forte redução das tarifas aéreas domésticas, crescimento da oferta, da demanda e do aproveitamento das aeronaves, o setor vem passando por ajustes na estrutura de oferta e de tarifas desde o segundo semestre de 2011.

Tais ajustes têm sido ocasionados por um conjunto de fatores – em especial, a desaceleração econômica, a alta do preço do barril de petróleo e a valorização do Dólar em relação ao Real – que impactam diretamente nos custos de combustível, arrendamento, manutenção e seguro de aeronaves. Tais custos representaram mais da metade dos custos e despesas totais de voo da indústria em 2012.

O preço médio do barril de petróleo, que tem registrado crescimento histórico, com oscilações, alcançou US\$ 101,17 em dezembro de 2012, o que representou alta de 35% em relação a dezembro de 2009 e de 262,75% em relação a dezembro de 2002.

A taxa de câmbio (Real/Dólar) vem registrando desvalorização da moeda nacional desde julho de 2011, quando a cotação foi de 1,56, tendo alcançado 2,04 em dezembro/2012.

A oscilação da taxa de câmbio e do preço do barril de petróleo gera incerteza, desfavorece o planejamento do setor e ocasiona custos adicionais com instrumentos financeiros de proteção adotados pelas empresas para mitigar os correspondentes riscos e perdas.

O setor vem registrando prejuízos bilionários desde 2011 e os ajustes de oferta e de tarifas que têm sido realizados pela própria indústria representam uma adequação ao novo cenário, com vistas a recuperar a rentabilidade e assegurar a continuidade e a segurança dos serviços.

Informações mais detalhadas sobre as tarifas aéreas podem ser encontradas no Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas, disponível na seção Dados e Estatísticas do site da ANAC na internet.

Tarifa Aérea Doméstica Real

A Tarifa Aérea Média Doméstica comercializada em 2012 no transporte regular de passageiros foi apurada no valor de R\$ 294,83, expresso em termos reais, com atualização pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) até dezembro/2012. Esse valor representou alta de 0,84% em relação a 2011 e foi 42,77% inferior em relação ao apurado para o ano de 2002. A maioria dos assentos comercializados em 2012 (65,27%) correspondeu a tarifas aéreas domésticas inferiores a R\$ 300,00. Em 2002, o percentual de tarifas comercializadas abaixo desse valor foi de apenas 22,86%. Verifica-se, ainda, que assentos comercializados com tarifas inferiores a R\$ 100,00 representaram 13,16% do total em 2012, enquanto que em 2002 era praticamente nula a comercialização de assentos abaixo desse valor. Tarifas superiores a R\$ 1.500,00 representaram 0,38% do total em 2012, contra 1,5% em 2002. O comportamento das tarifas aéreas verificado em 2012 foi muito similar ao de 2011.

Em 2012, os meses de janeiro, fevereiro, março, julho, novembro e dezembro registraram alta de tarifas em relação aos respectivos meses de 2011, enquanto que os demais meses, notadamente de baixa temporada, registraram redução. A maior alta de tarifas foi registrada no mês de dezembro (15,2%), enquanto o mês de setembro registrou a maior redução (8,9%).

Figura 7.1: Evolução da tarifa aérea média doméstica real, 2002 a 2012

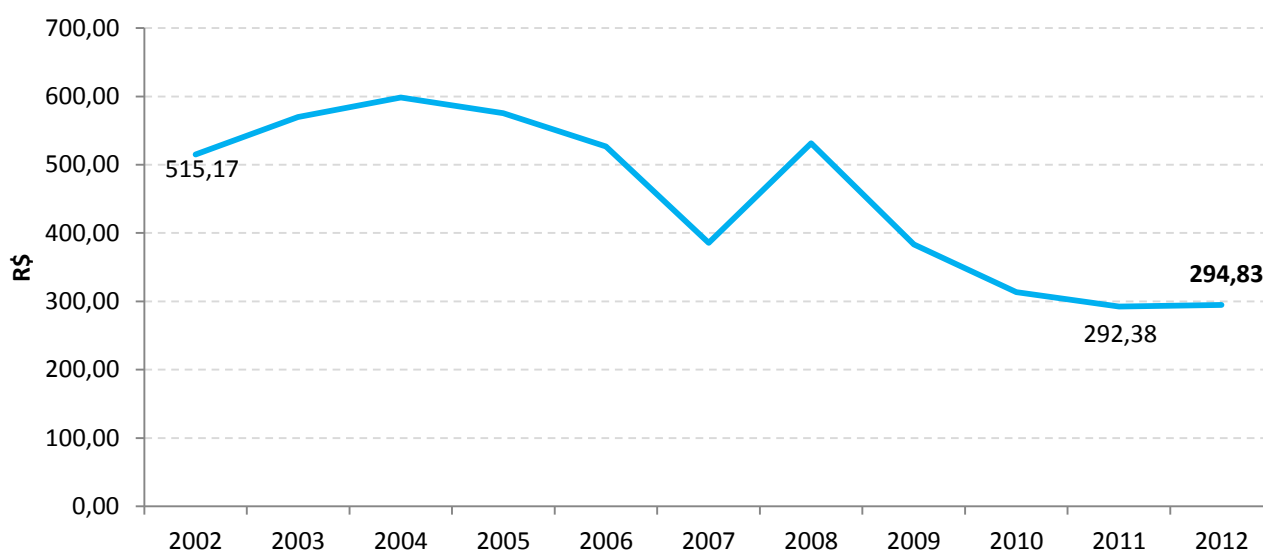


Figura 7.2: Variação da tarifa aérea média doméstica real com relação ao ano anterior, 2003 a 2012

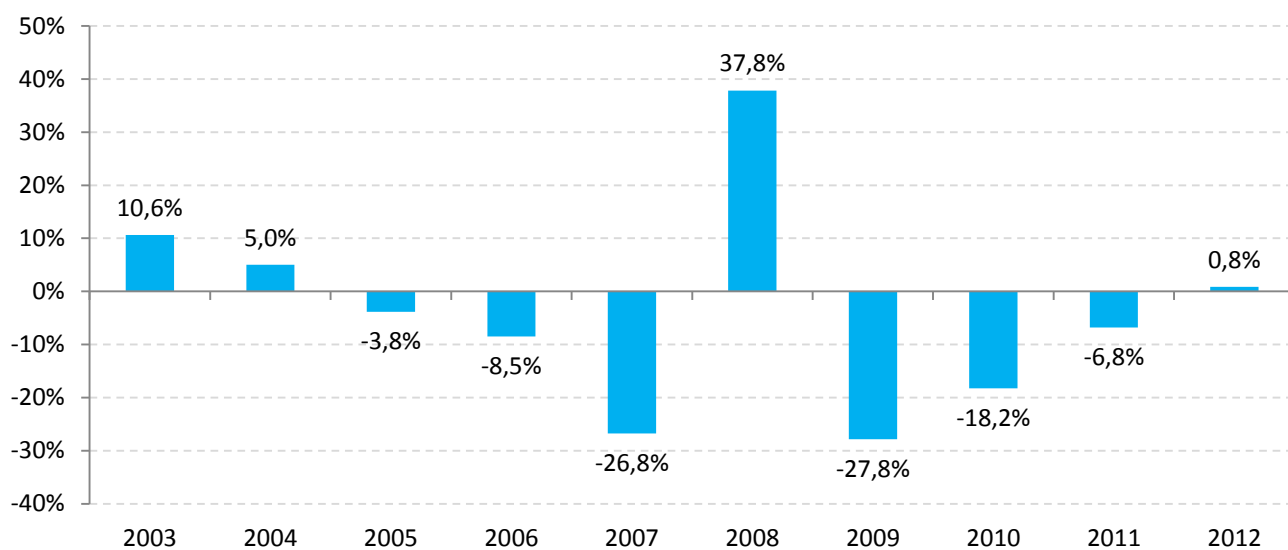


Figura 7.3: Variação da tarifa aérea média doméstica real com relação ao mesmo mês do ano anterior, 2010 a 2012

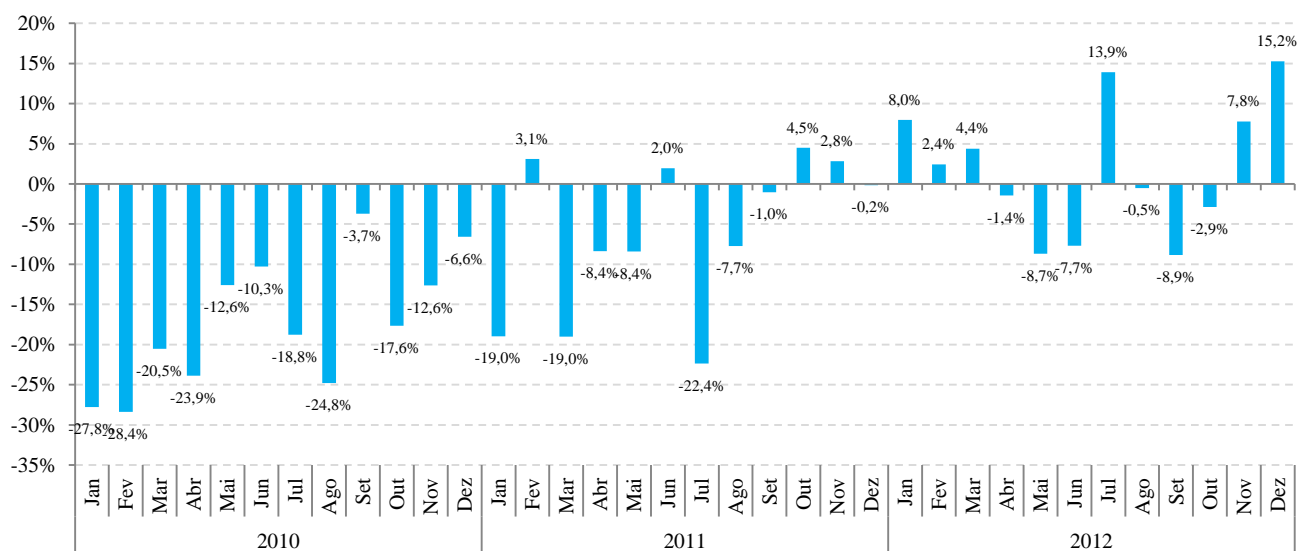
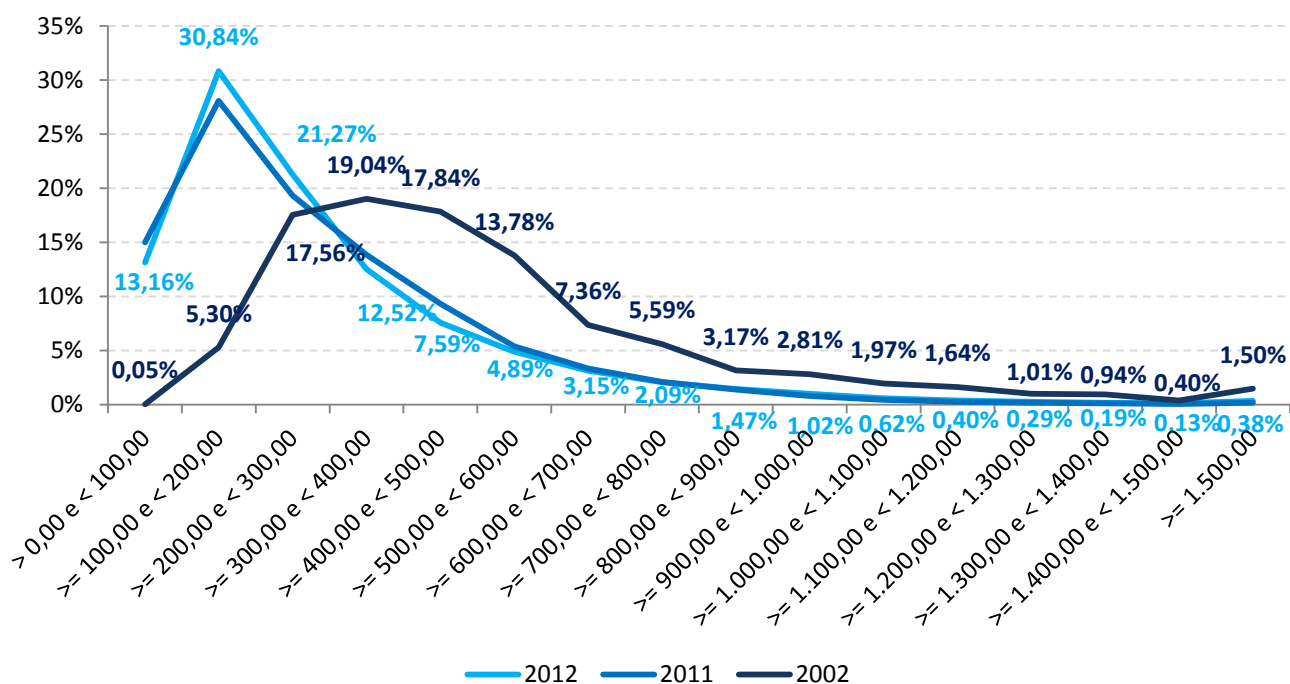


Figura 7.4: Distribuição percentual de assentos comercializados por intervalo de tarifa doméstica real



Yield Tarifa Aérea Doméstico Real

Em 2012, o Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real comercializado foi apurado no valor de R\$ 0,37107. O valor representou alta de 0,35% em relação a 2011 e menos da metade do valor apurado para o ano de 2002. A maioria dos assentos comercializados em 2012 (57,85%) correspondeu a valores de Yield Tarifa Aérea Doméstico inferiores a R\$ 0,30 por quilômetro voado em 2012. Em 2002, apenas 3,45% dos assentos foram comercializados com yield abaixo desse valor. Assentos comercializados com yields inferiores a R\$ 0,10 por quilômetro voado representaram 7,74% do total em 2012, enquanto que em 2002 era praticamente nula a quantidade de assentos comercializados com yield abaixo de R\$ 0,20/km. Yields superiores a R\$ 1,50/km representaram 2,19% do total de assentos comercializados em 2012, ao passo que em 2002 essa proporção era de 7,52%. O comportamento do valor do quilômetro voado em 2012 foi muito similar ao de 2011.

A oscilação do Yield Tarifa Aérea Médio do transporte regular de passageiros nos meses de 2012 foi semelhante à que ocorreu com a Tarifa Aérea Média.

Figura 7.5: Evolução do yield tarifa aérea médio doméstico real, 2002 a 2012

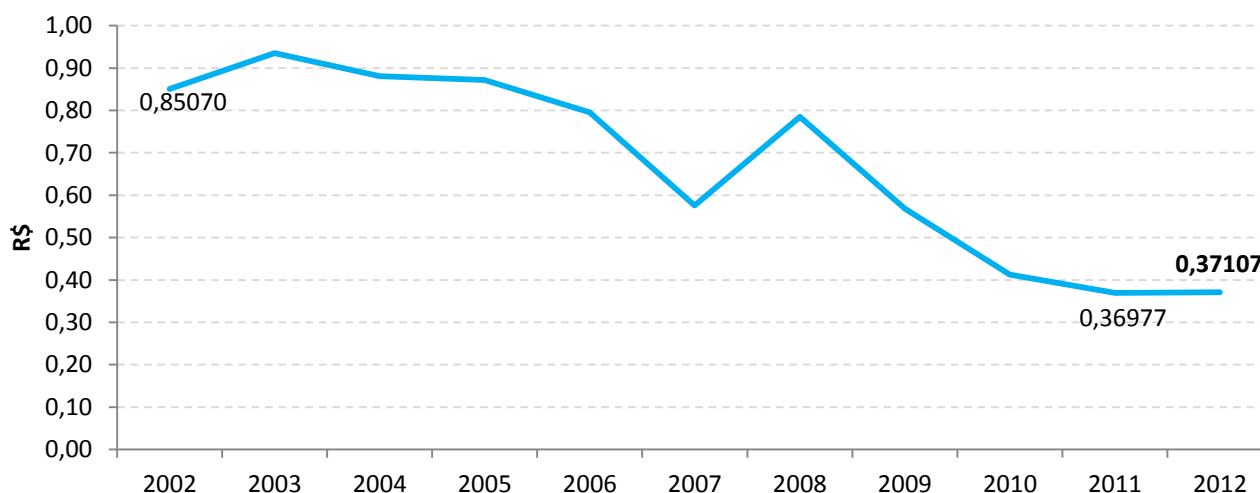


Figura 7.6: Variação do yield tarifa aérea médio doméstico real com relação ao ano anterior, 2002 a 2012

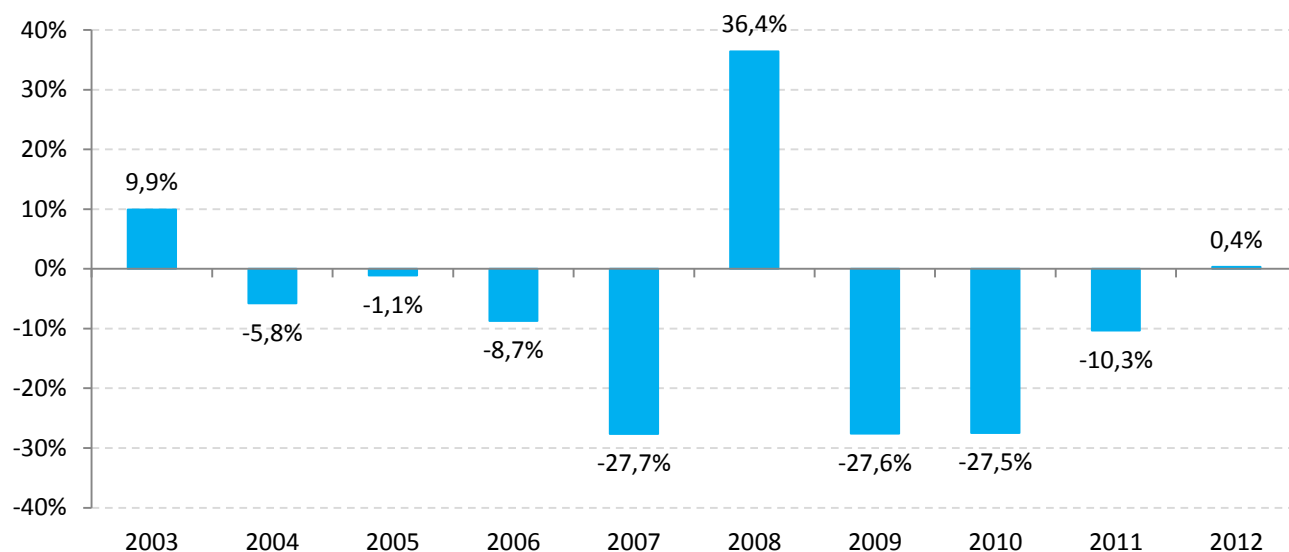


Figura 7.7: Variação do yield tarifa aérea médio doméstico real com relação ao mesmo mês do ano anterior, 2010 a 2012

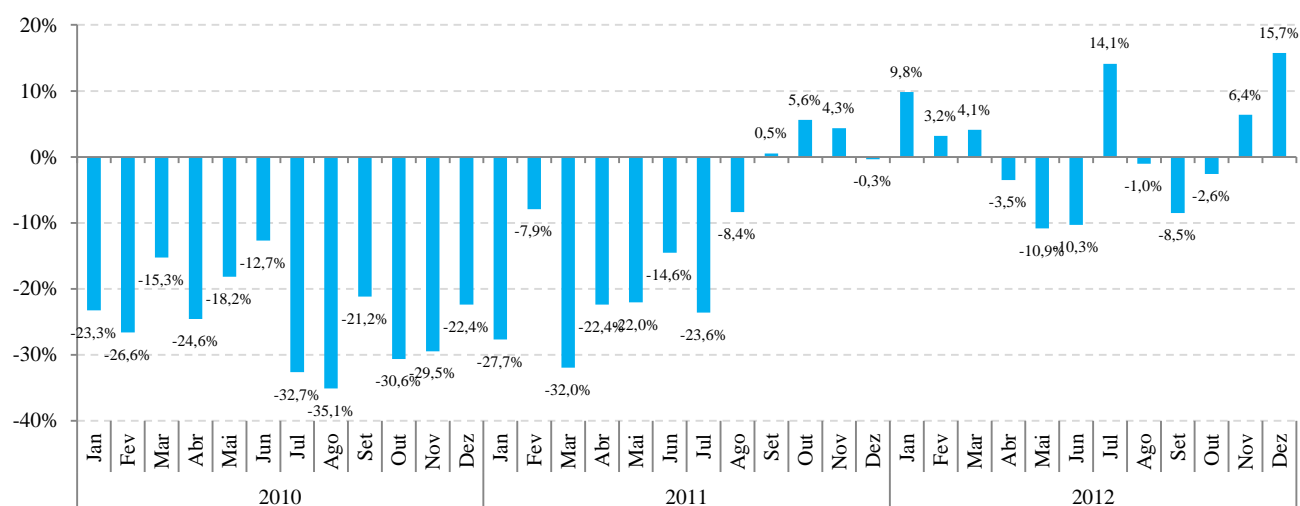
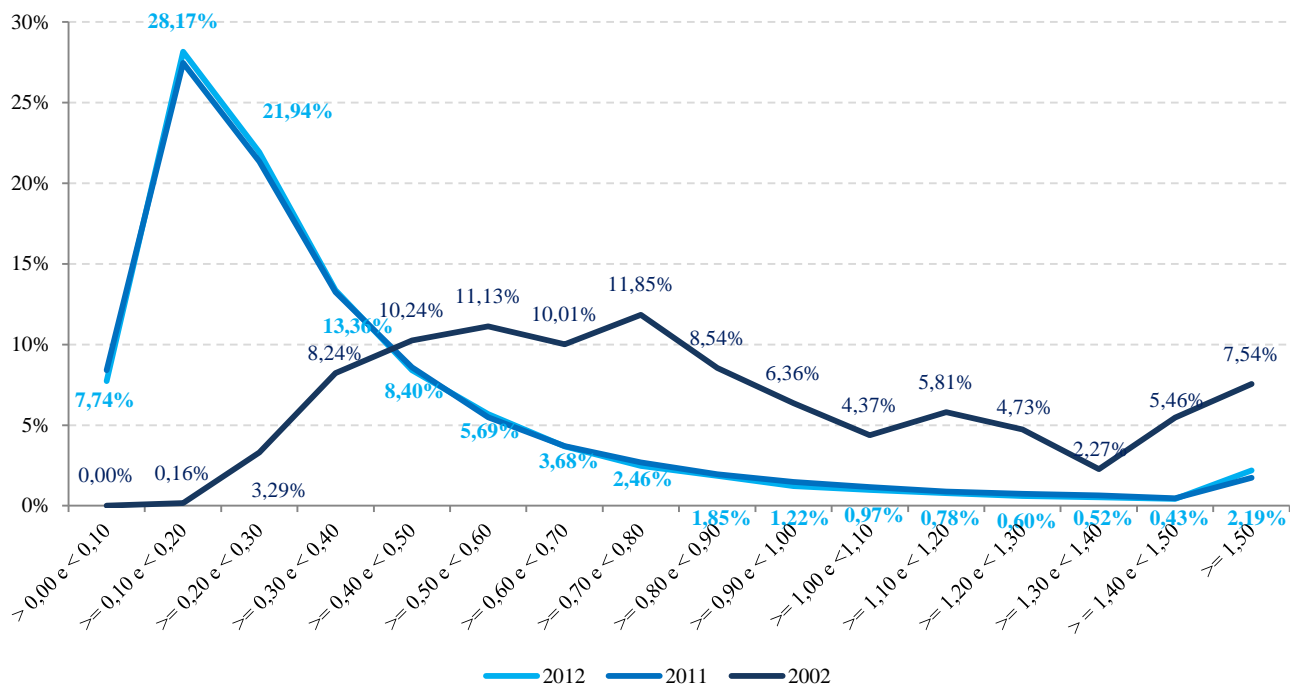


Figura 7.8: Distribuição percentual de assentos comercializados por intervalo de yield tarifa doméstica real





Seção 8. ASPECTOS ECONÔMICO-FINANCEIROS

Nesta seção, serão apresentados dados das demonstrações contábeis e dos relatórios econômico-financeiros das principais empresas brasileiras concessionárias dos serviços de transporte aéreo público, a fim de propiciar ao leitor uma breve visão da evolução dos seus principais aspectos econômico-financeiros.

Introdução

As demonstrações contábeis e os relatórios econômico-financeiros são amplamente utilizados para o acompanhamento do desempenho das empresas, especialmente sob os aspectos de rentabilidade, eficiência operacional, liquidez, alavancagem, geração de caixa, situação líquida patrimonial, entre outros.

As informações apresentadas foram apuradas com base nos dados periodicamente registrados na ANAC pelas empresas aéreas brasileiras, nos termos da Portaria nº 1.334/SSA, de 30 de dezembro de 2004.

Nesta seção, daremos destaque aos dados das sete maiores empresas brasileiras de transporte aéreo de passageiros e das três maiores empresas aéreas brasileiras exclusivamente cargueiras.

Os dados da indústria compreendem todas as empresas brasileiras de transporte aéreo e consideram tanto a operação doméstica quanto internacional.

Destaca-se que as demonstrações contábeis apresentadas pelas empresas aéreas foram ajustadas e padronizadas para possibilitar a comparabilidade.

Resultado Líquido

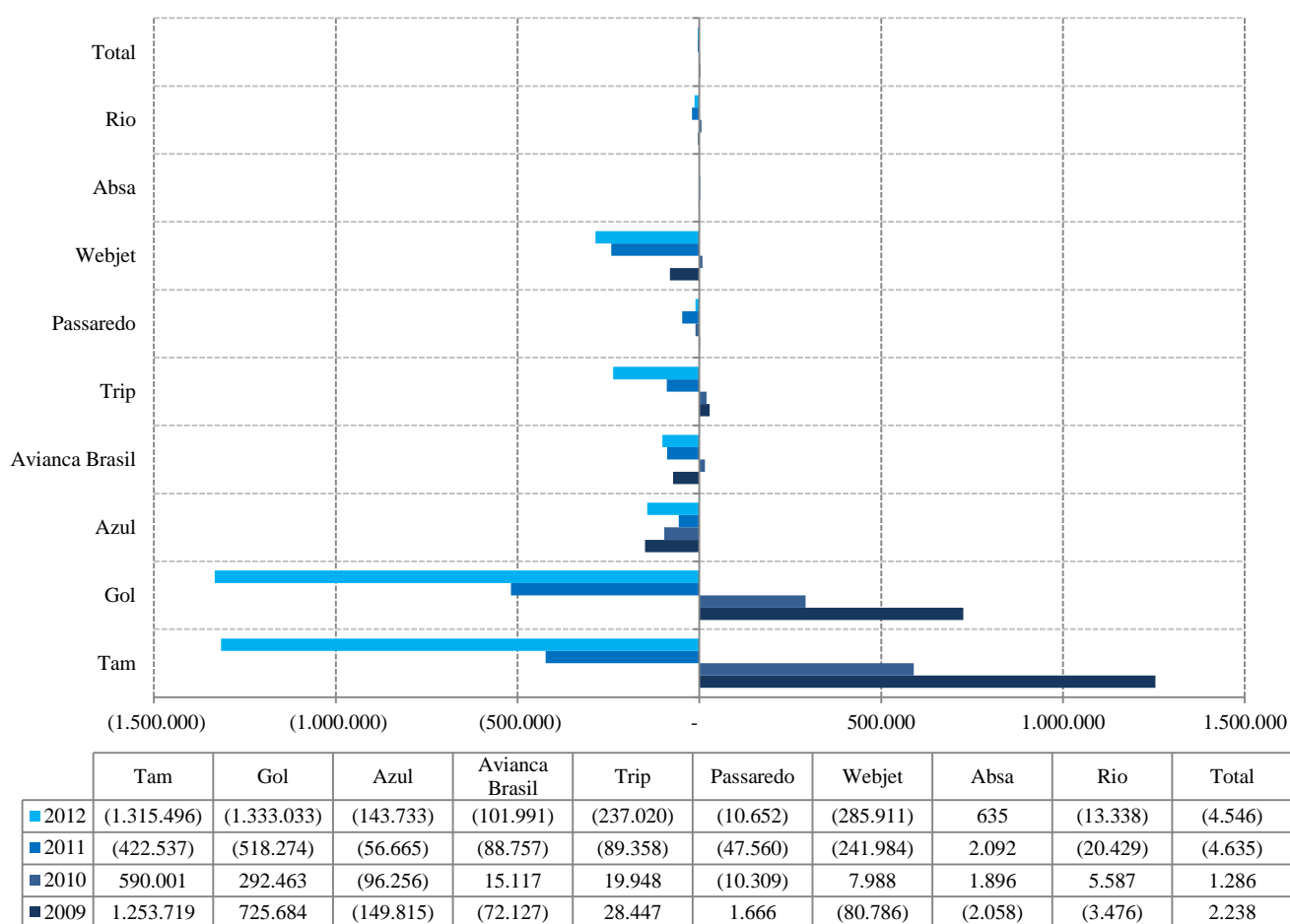
As empresas brasileiras concessionárias dos serviços de transporte aéreo encerraram o exercício social de 2012 com um prejuízo de aproximadamente R\$ 3,5 bilhões. No ano anterior, 2011, o setor registrou um prejuízo superior a R\$ 1,5 bilhões.

O principal item de receita de voo das empresas em 2012 foram as passagens, com 86,35%, enquanto que o principal item de custos e despesas foi o combustível de aeronaves, com participação de 38,49%. A representatividade deste custo registrou alta de 30% desde 2009, principalmente em razão da valorização do barril de petróleo. As receitas de voo cresceram 11,58% em 2012, ao passo que as despesas e custos de voo cresceram 20%.

O resultado financeiro negativo, da ordem de 1,685 bilhões de reais, também contribuiu para o prejuízo do exercício em 2012.

Após dois anos consecutivos de prejuízo, a indústria encerrou o ano de 2012 com situação patrimonial positiva de 65,1 milhões de reais, contra 3,3 bilhões de reais em 2011.

Figura 8.1: Resultado Líquido, 2009 a 2012



EBIT

O *Earnings Before Interest and Taxes* – EBIT representa o lucro antes do resultado financeiro e tributos (imposto de renda e contribuição social sobre o lucro líquido).

O EBIT reflete o quanto uma empresa obteve de lucro se só fossem consideradas as operações realizadas pelas atividades fim da empresa. É, portanto, a diferença entre as receitas operacionais e os custos e as despesas operacionais, sem a inclusão de receitas ou despesas financeiras, por exemplo.

Figura 8.2: EBIT (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2012

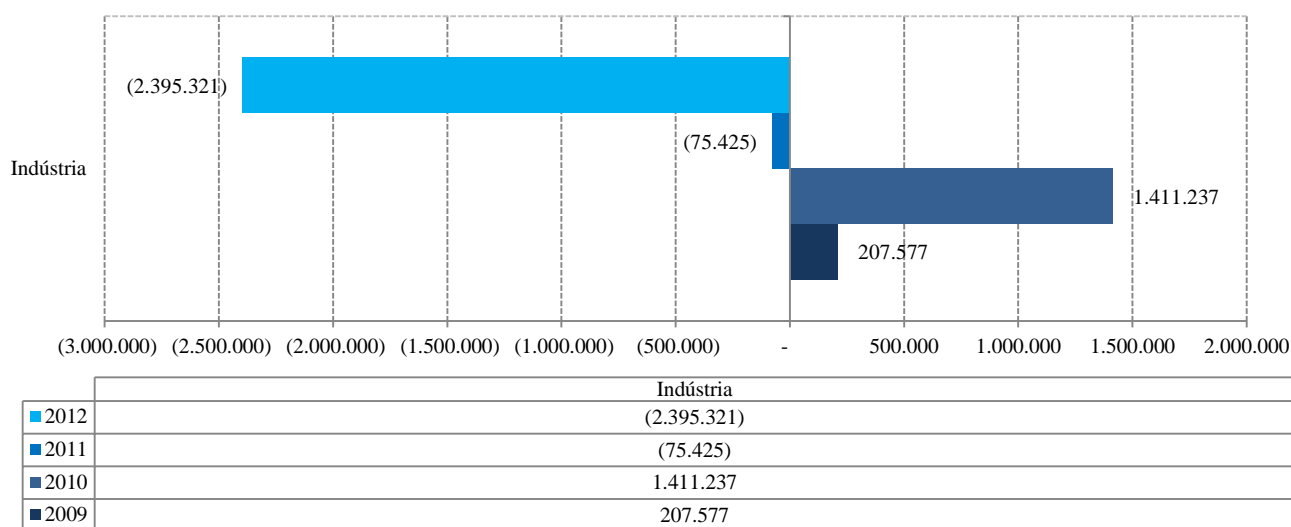
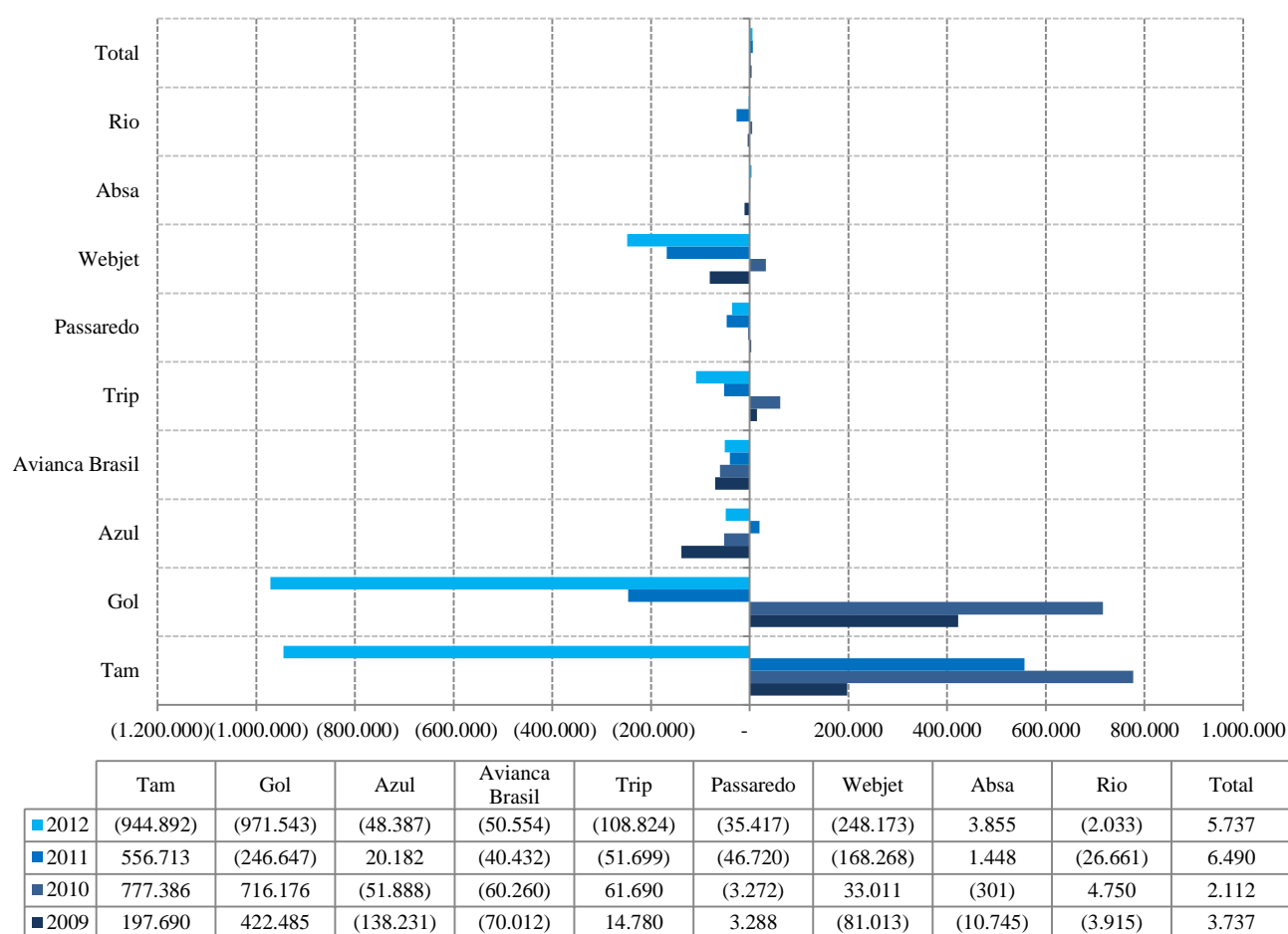


Figura 8.3: EBIT (R\$ 1.000,00) por empresa, 2009 a 2012



Indicadores de Rentabilidade

Os indicadores de rentabilidade indicam quanto da Receita uma empresa conseguiu transformar em lucro.

Margem Bruta

A Margem Bruta representa a proporção do resultado alcançado pela empresa em relação à sua receita líquida, quando deduzidos os custos dos serviços prestados. Quanto mais alto este indicador, mais favorável à empresa.

A Margem Bruta é calculada dividindo o Lucro Bruto (Receita Líquida menos o Custo dos Serviços Prestados) pela Receita Líquida.

$$\text{Margem Bruta} = \frac{\text{Receita Líquida} - \text{Custo dos Serviços Prestados}}{\text{Receita Líquida}}$$

Figura 8.4: Margem Bruta da indústria, 2009 a 2012

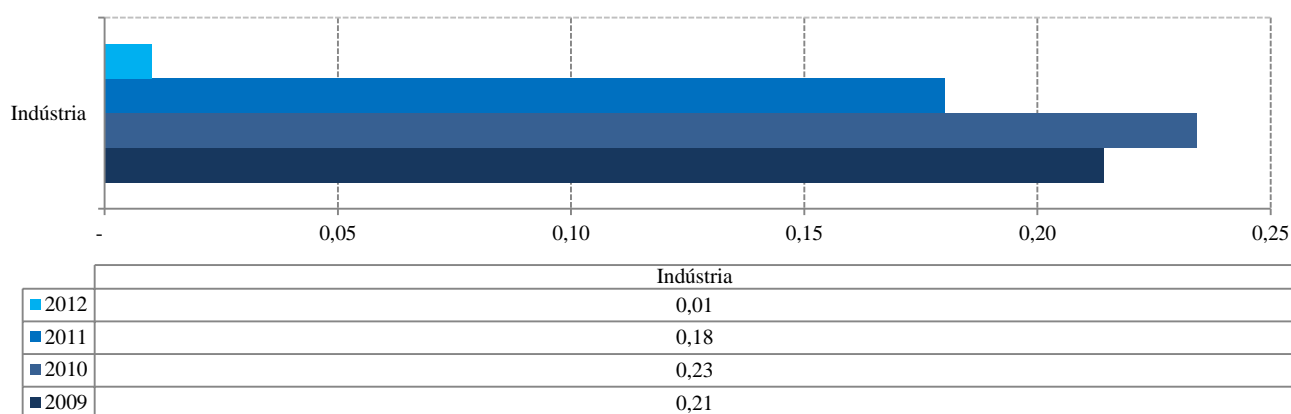
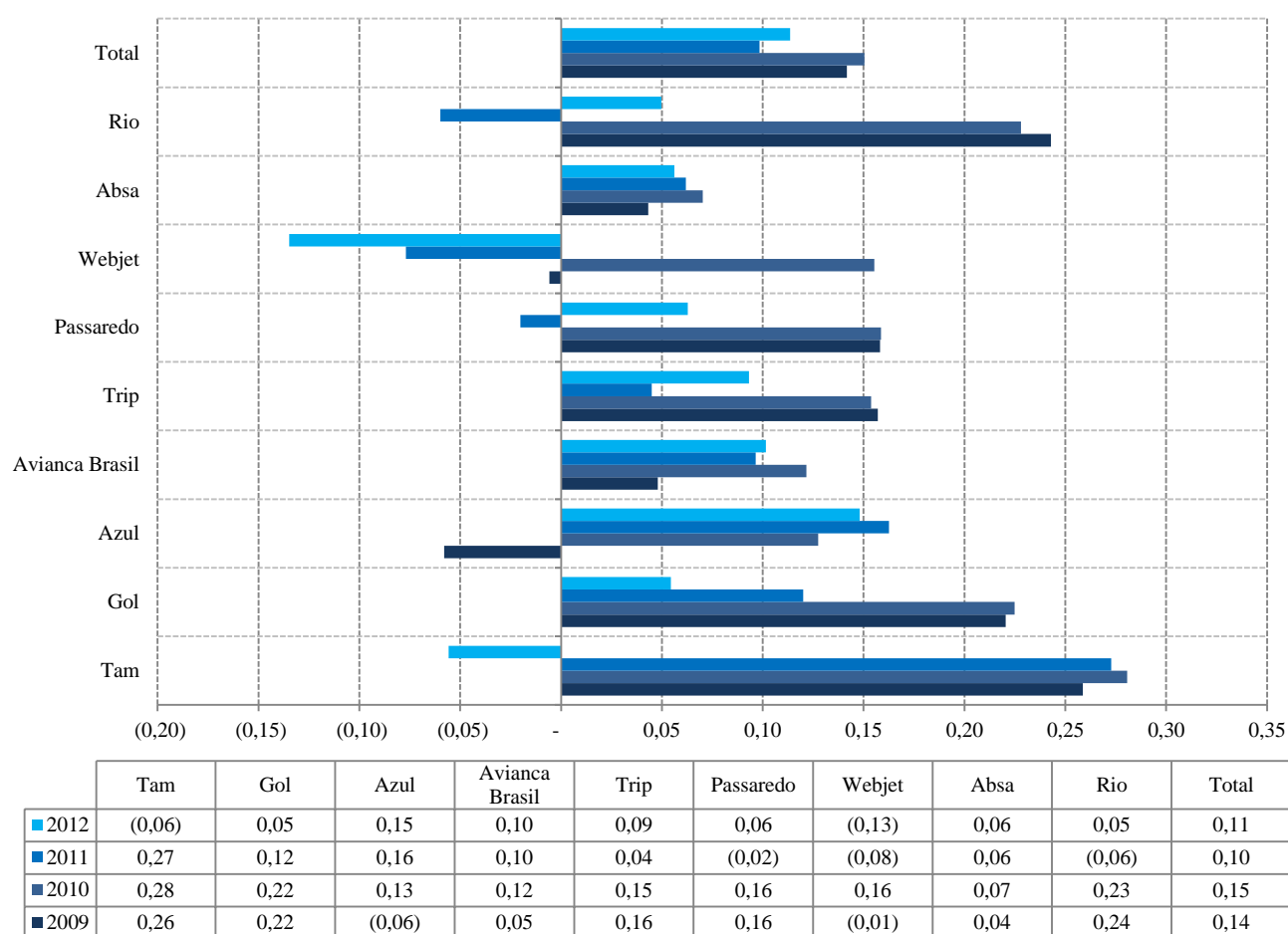


Figura 8.5: Margem Bruta por empresa, 2009 a 2012



Margem Líquida

A Margem Líquida, por sua vez, indica a proporção do resultado líquido alcançado pela empresa em relação à sua Receita Líquida, quando deduzidos todos os Custos, Despesas, Resultado Financeiro, Impostos e Contribuições. É calculada por meio da seguinte fórmula:

$$\text{Margem Líquida} = \frac{\text{Lucro Líquido}}{\text{Receita Líquida}}$$

Margens líquidas negativas indicam que a empresa registrou prejuízo no período.

Figura 8.6: Margem Líquida da indústria, 2009 a 2012

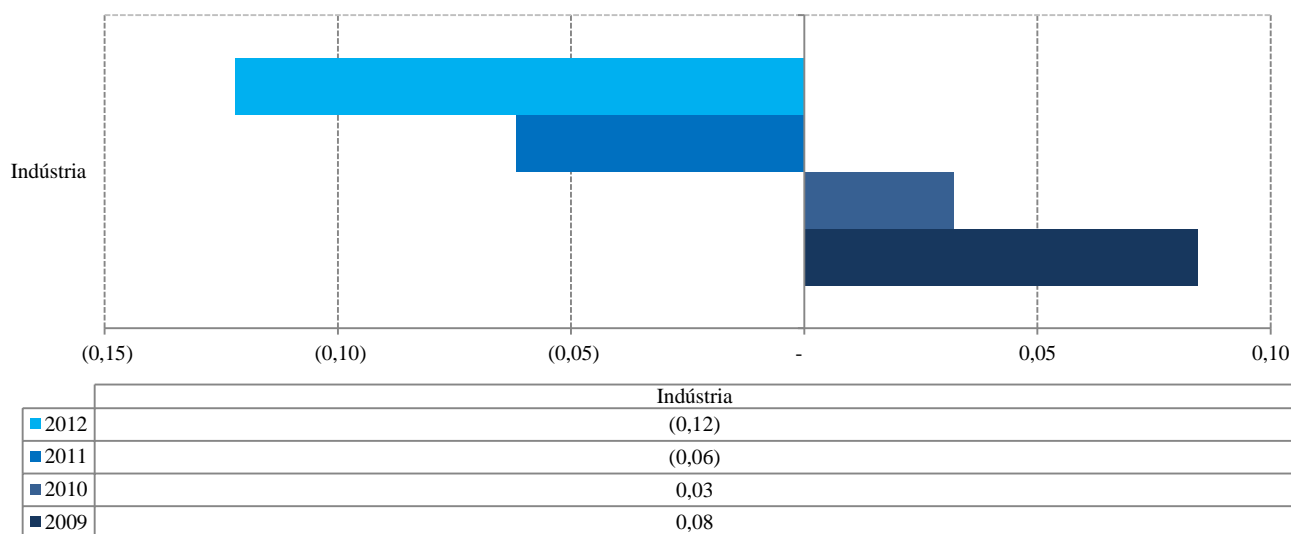
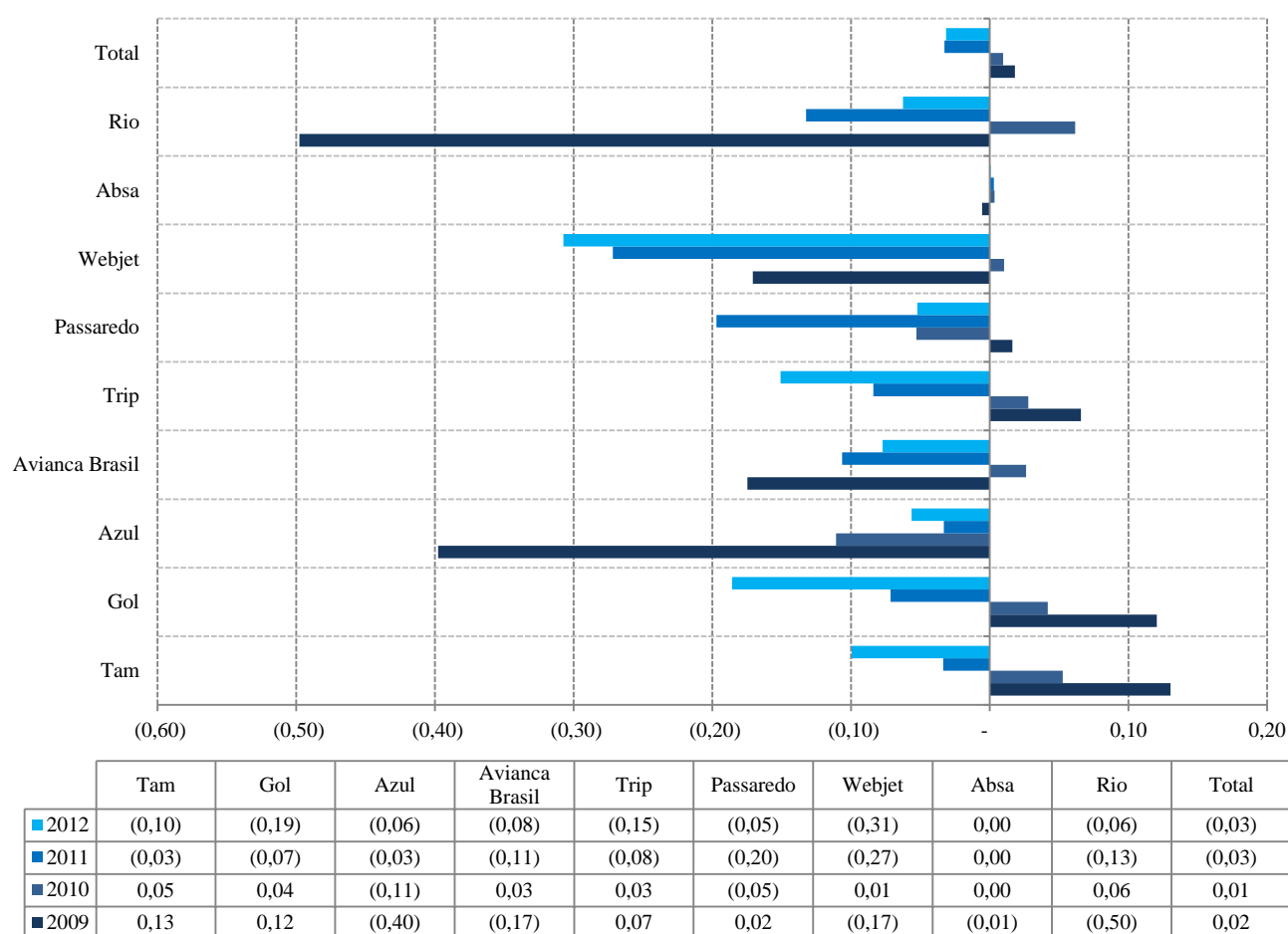


Figura 8.7: Margem Líquida por empresa, 2009 a 2012


Margem EBIT

A Margem EBIT (*Earnings Before Interest and Taxes*) representa a proporção do lucro antes do resultado financeiro e tributos (imposto de renda e contribuição social sobre o lucro líquido) em relação à receita líquida e é calculada pela seguinte fórmula:

$$\text{Margem EBIT} = \frac{\text{EBIT}}{\text{Receita Líquida}}$$

Figura 8.8: Margem EBIT da indústria, 2009 a 2012

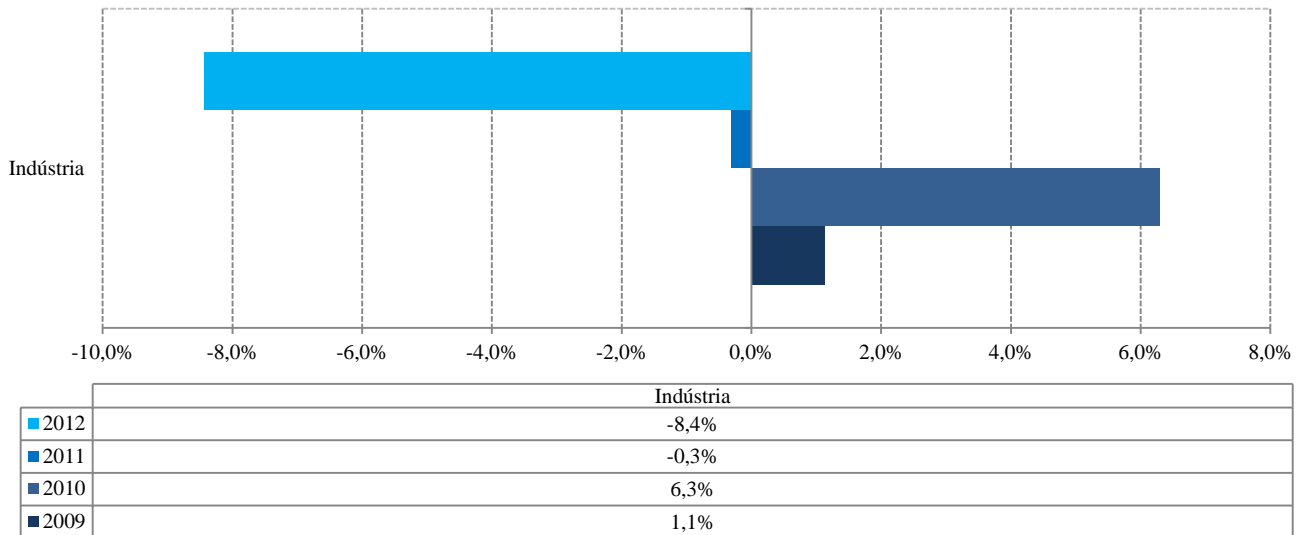
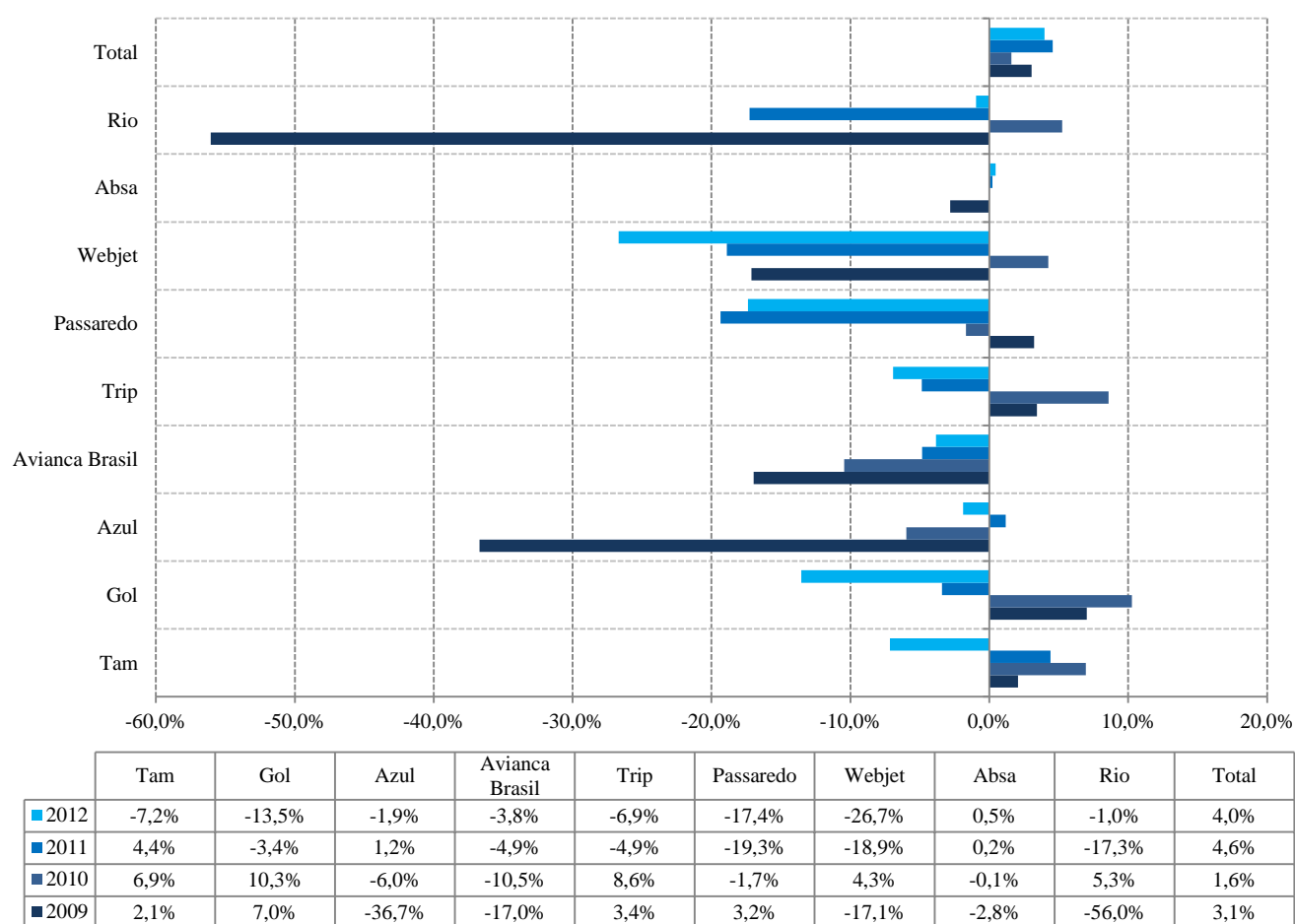
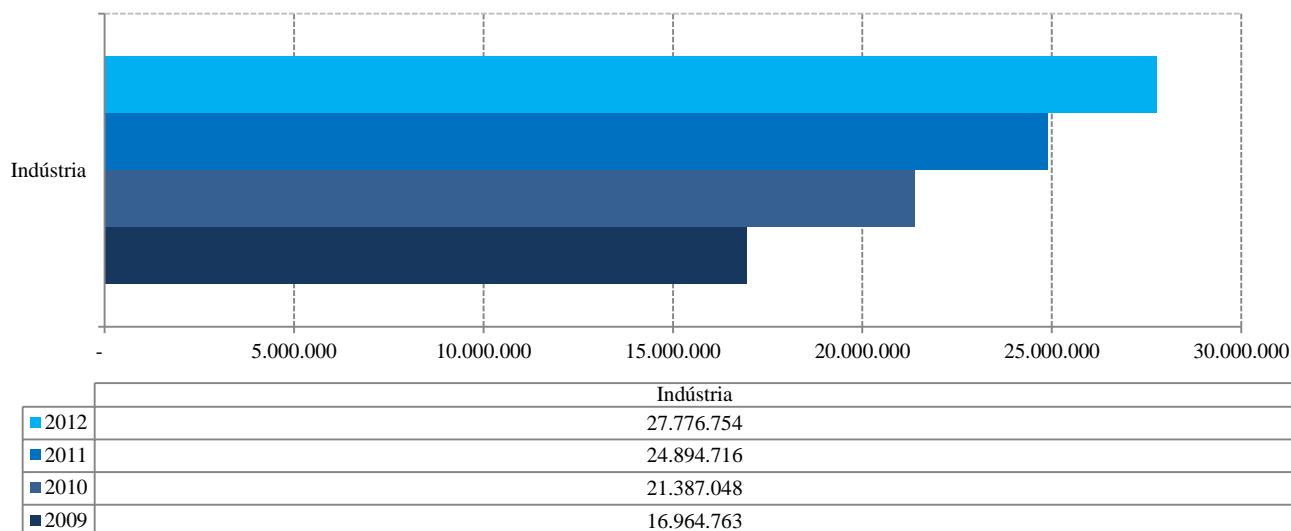


Figura 8.9: Margem EBIT por empresa, 2009 a 2012


Receitas de Voo

A Receita de Voo, extraída do Demonstrativo do Relatório Operacional, compreende as receitas obtidas pelas empresas diretamente com a prestação de serviços de transporte aéreo, (venda de passagens, frete de voos não regulares, transporte de carga e malote postal, etc.).*

Figura 8.10: Receita de Voo (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2012



*A empresa Gol Linhas Aéreas está revisando as informações do Demonstrativo do Relatório Operacional apresentadas à agência em razão da classificação dos dados definida na regulamentação vigente.

Figura 8.11: Receita de Voo (R\$ 1.000,00), 2009 a 2012

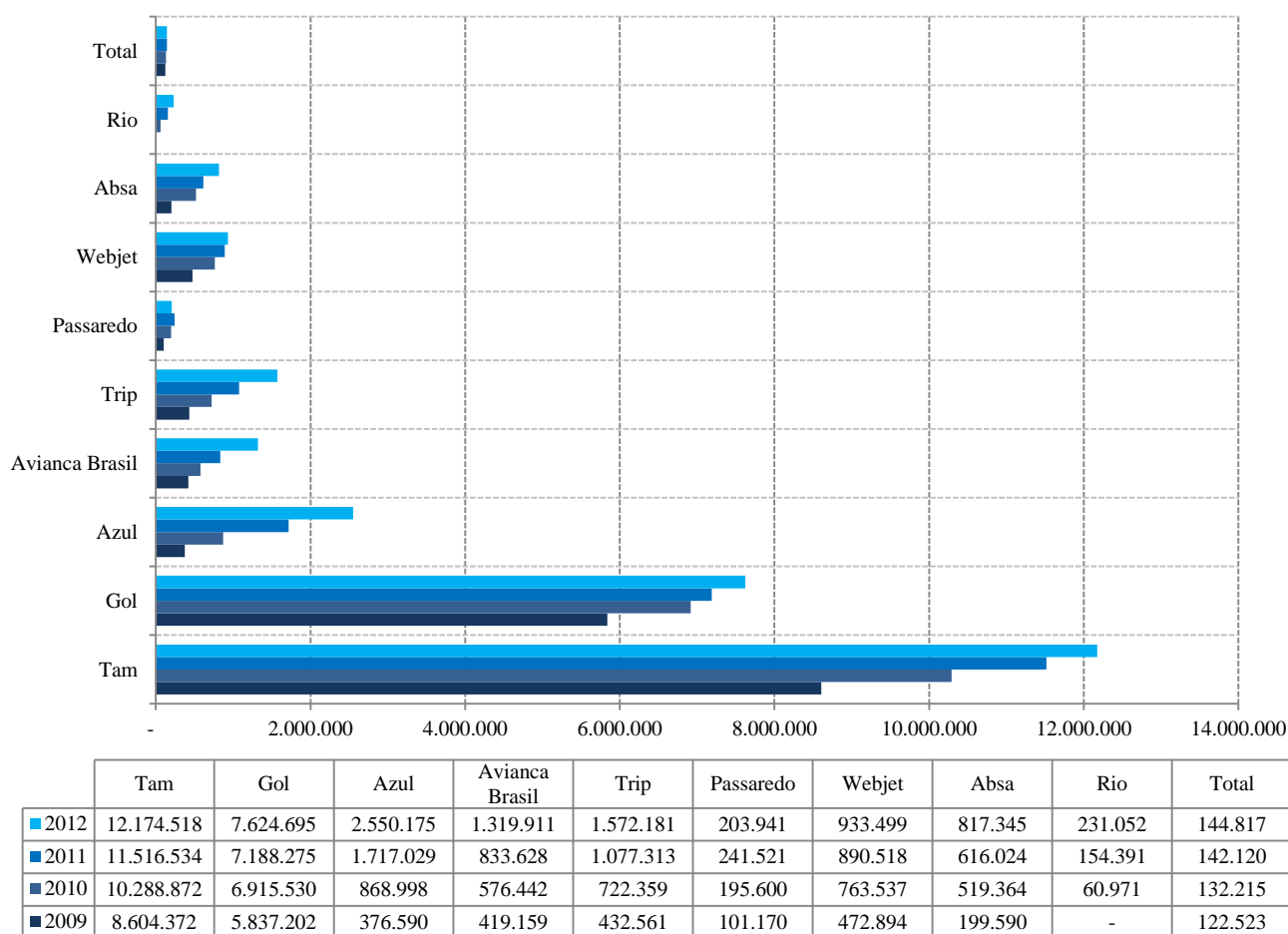


Figura 8.12: Composição das Receitas de Voo da indústria, 2012

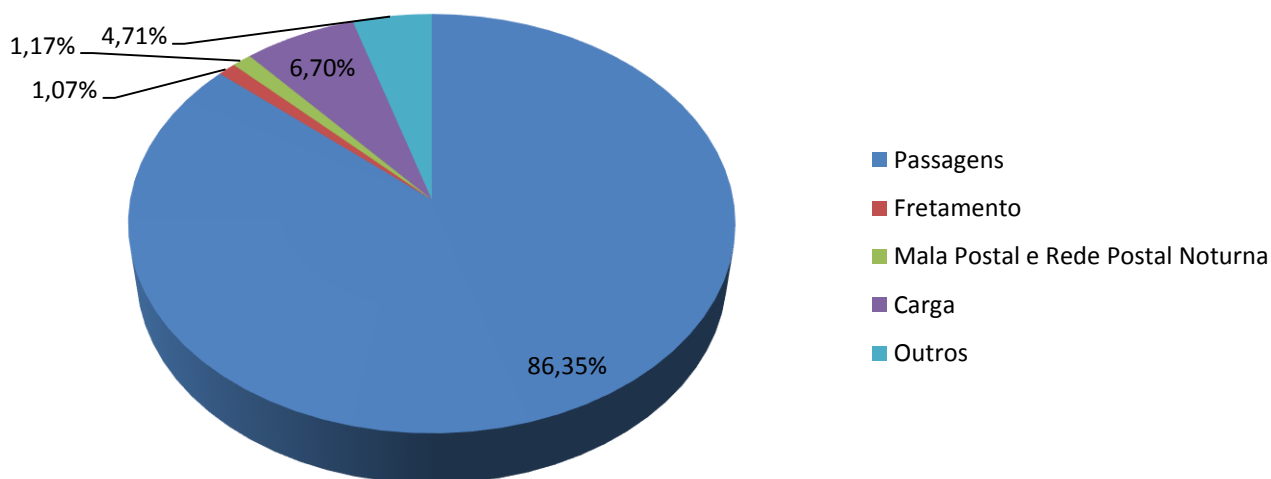


Figura 8.13: Evolução da receita de voo – por tipo de receita, 2009 a 2012

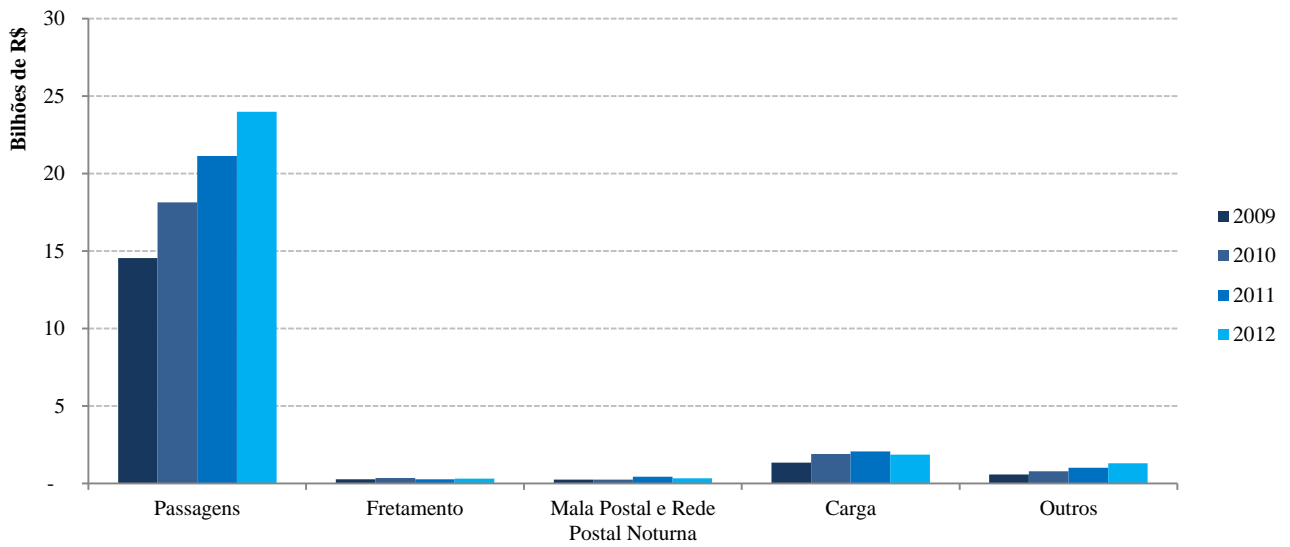
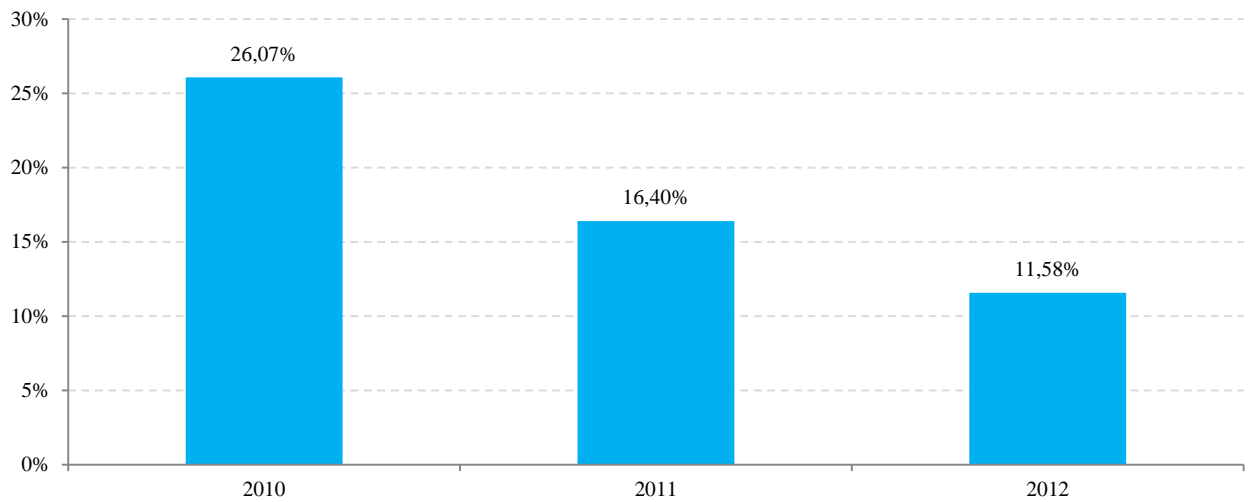


Figura 8.14: Variação da receita de voo com relação ao ano anterior, 2010 a 2012



Custos e Despesas de Voo

A Composição dos Custos e das Despesas de Voo também foi extraída do Demonstrativo do Relatório Operacional. Ressalta-se a relevância dos custos com combustível, arrendamento, manutenção e seguro de aeronaves, que juntas representaram, em 2011, aproximadamente 47% dos Custos e das Despesas de Voo das empresas.*

Figura 8.15: Evolução dos custos e despesas de voo da indústria, 2009 a 2012

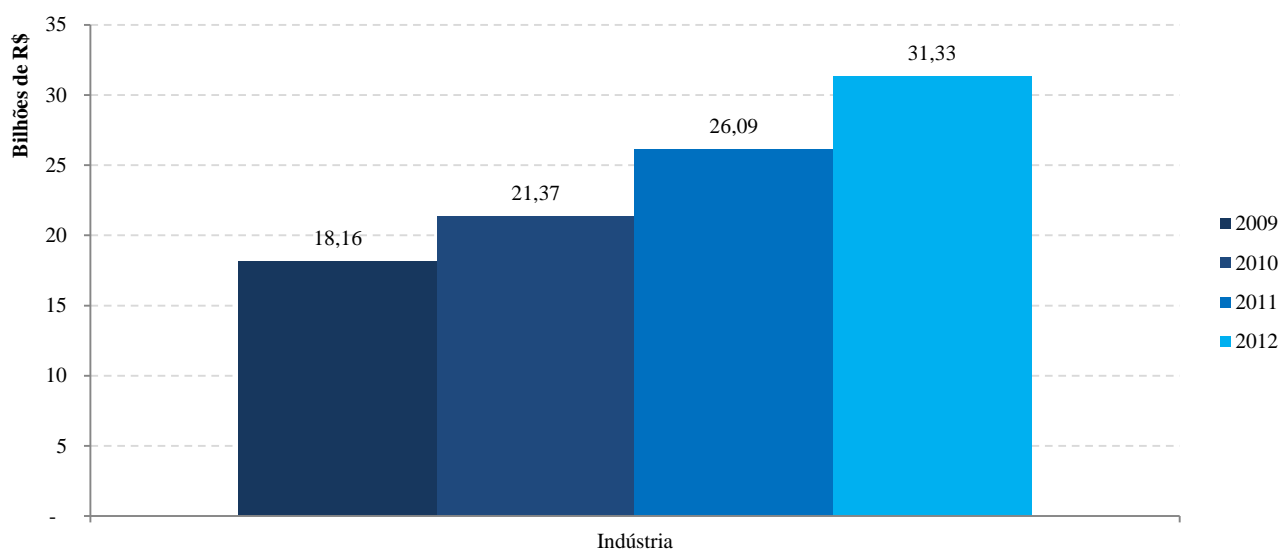
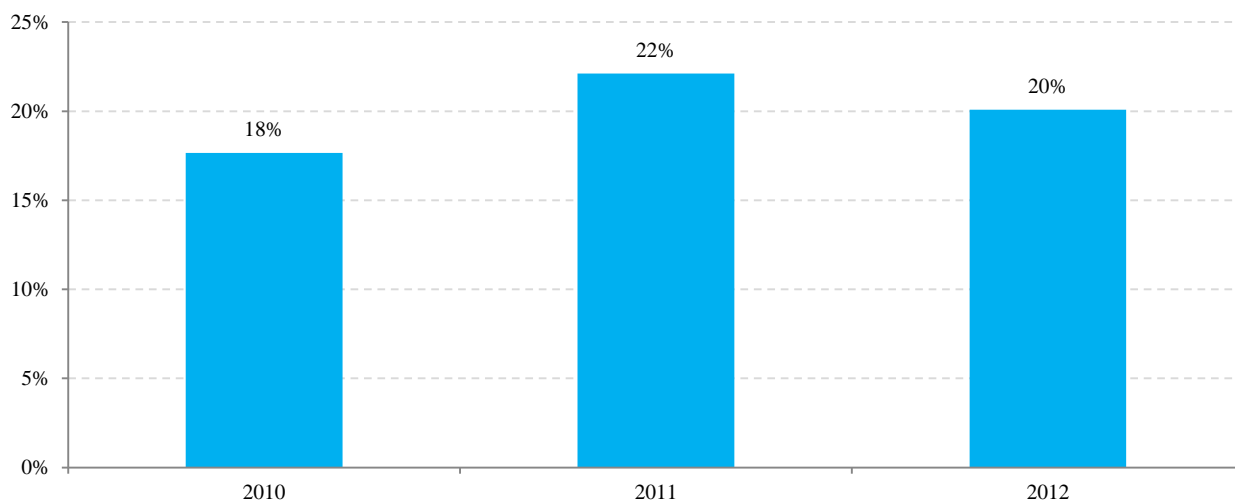


Figura 8.16: Variação dos custos e despesas de voo da indústria com relação ao ano anterior, 2010 a 2012



*A empresa Gol Linhas Aéreas está revisando as informações do Demonstrativo do Relatório Operacional apresentadas à agência em razão da classificação dos dados definida na regulamentação vigente.

Figura 8.17: Composição dos custos e das despesas de voo da indústria, 2012

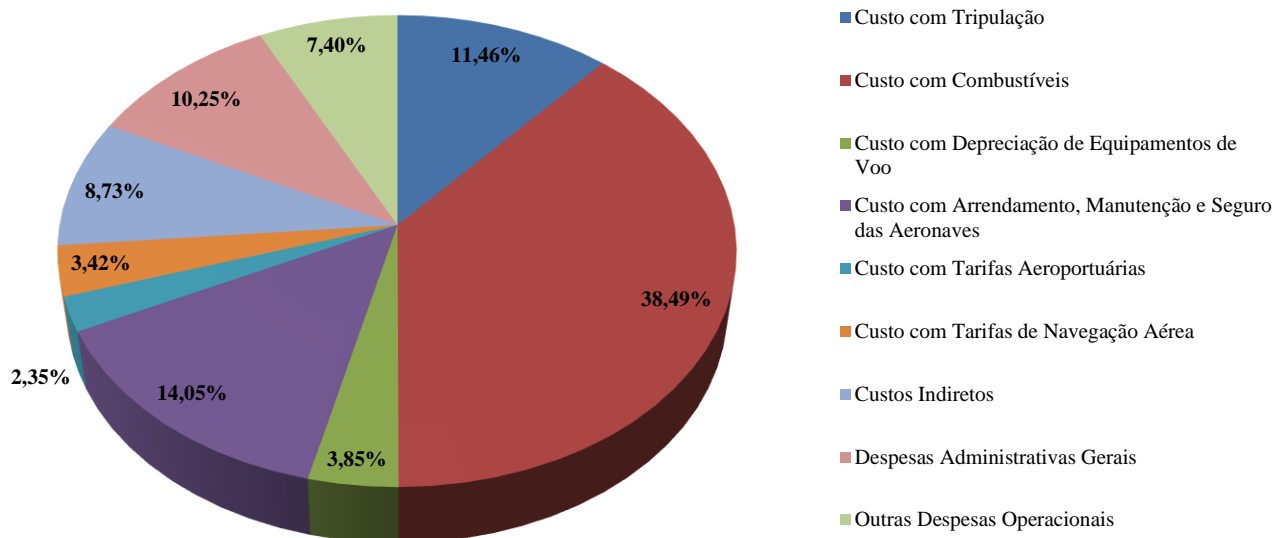


Figura 8.18: Evolução das despesas e dos custos de voo da indústria – por tipo, 2009 a 2012

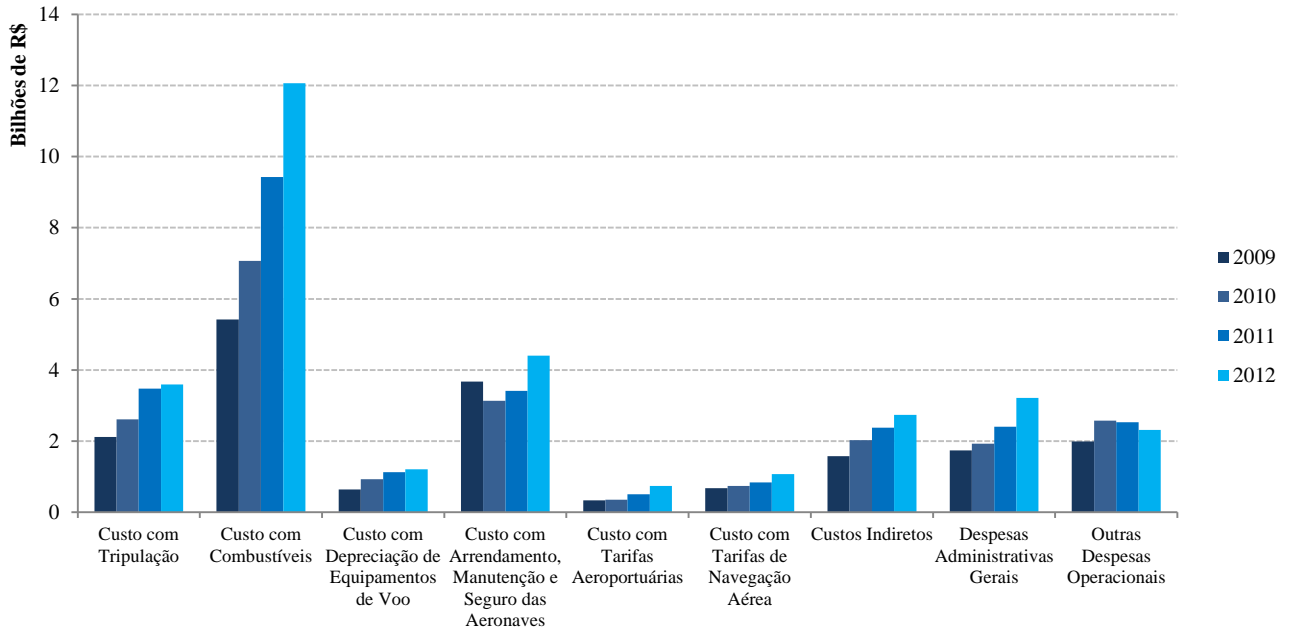


Figura 8.19: Evolução da composição das despesas e dos custos de voo – por tipo, 2009 a 2012

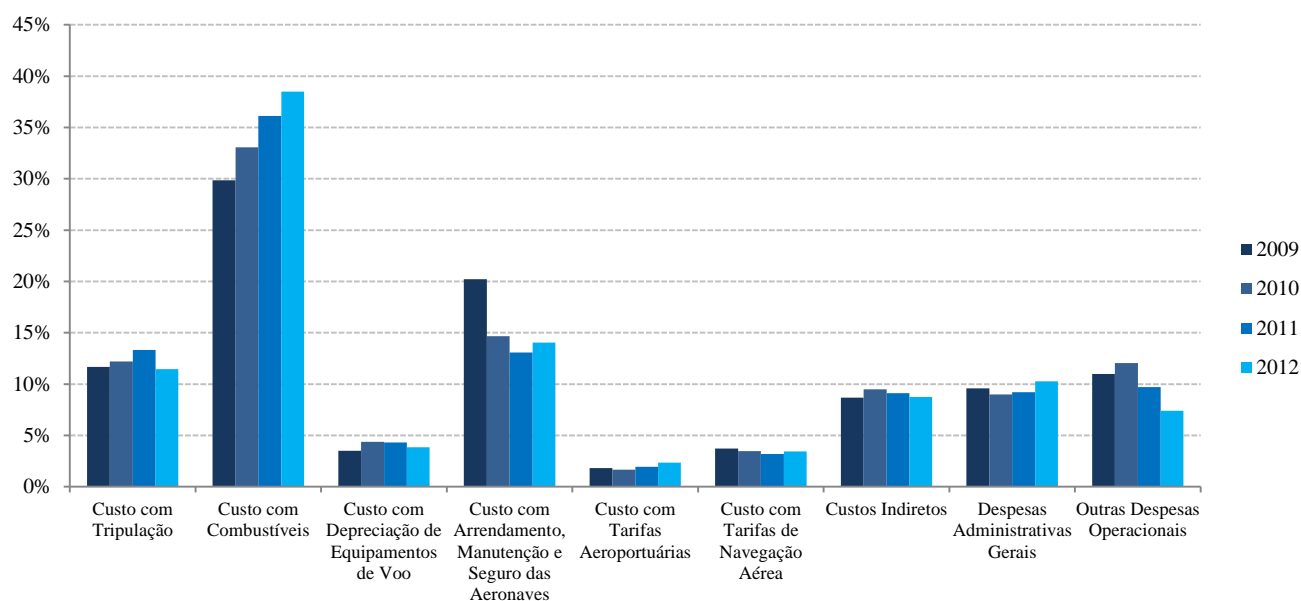
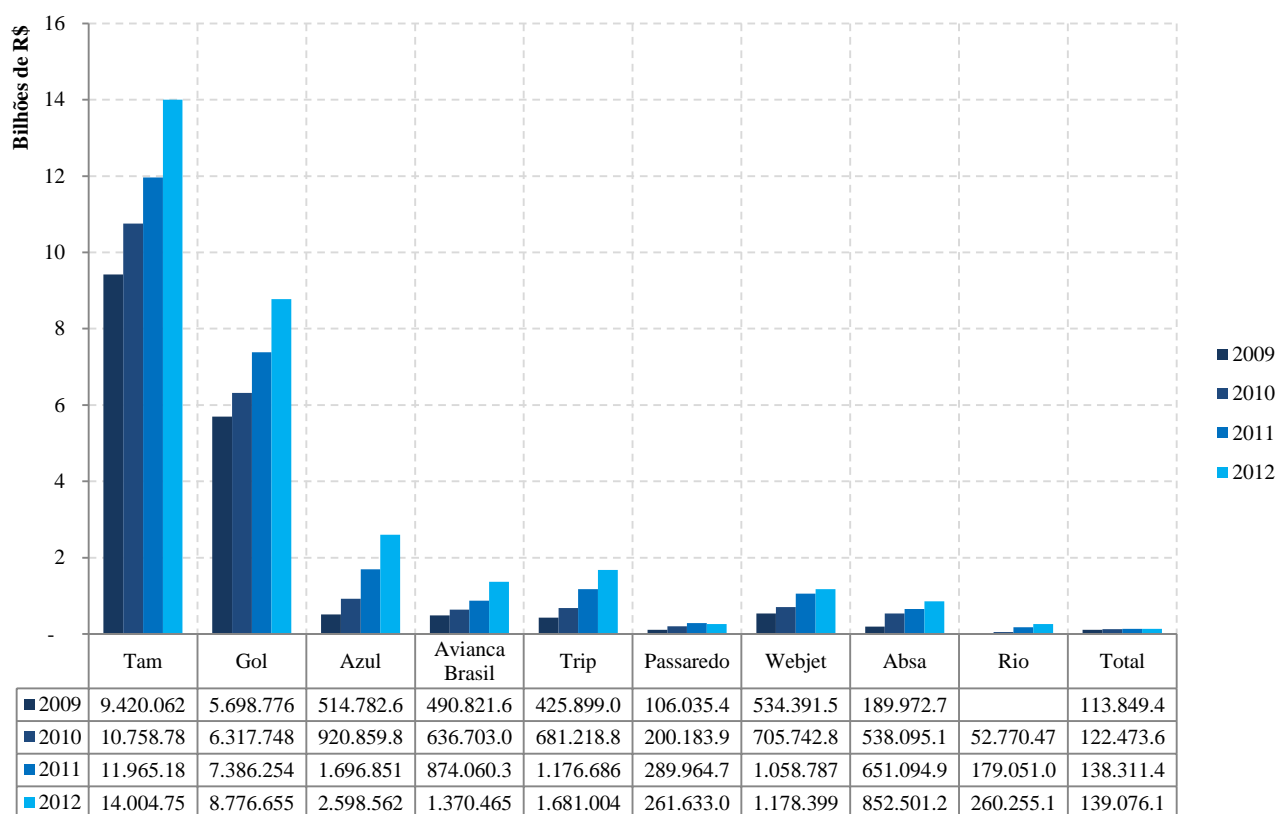


Figura 8.20: Evolução dos custos e despesas de voo – por empresa, 2009 a 2012



Resultado Financeiro

O resultado financeiro compreende os ganhos e perdas com variação cambial e instrumentos financeiros, juros de empréstimos e financiamentos entre outras operações.

Figura 8.21: Resultado Financeiro (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2012

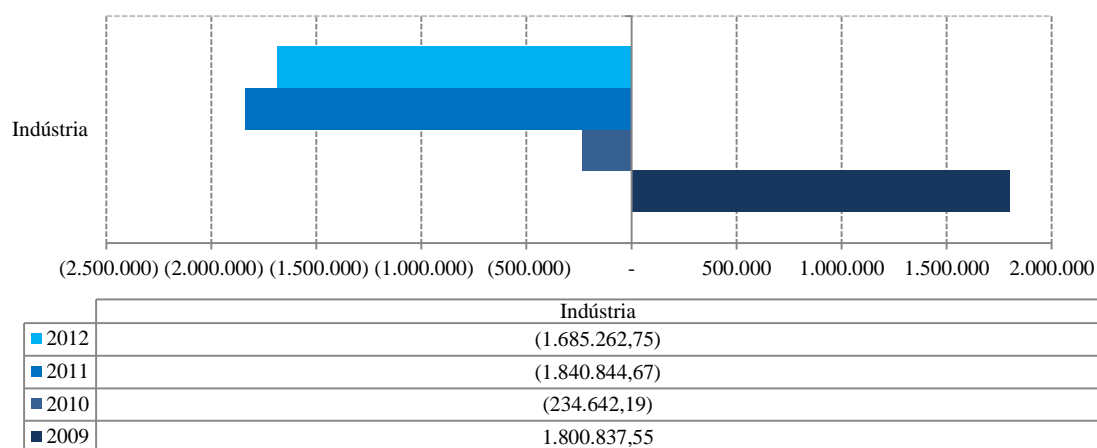
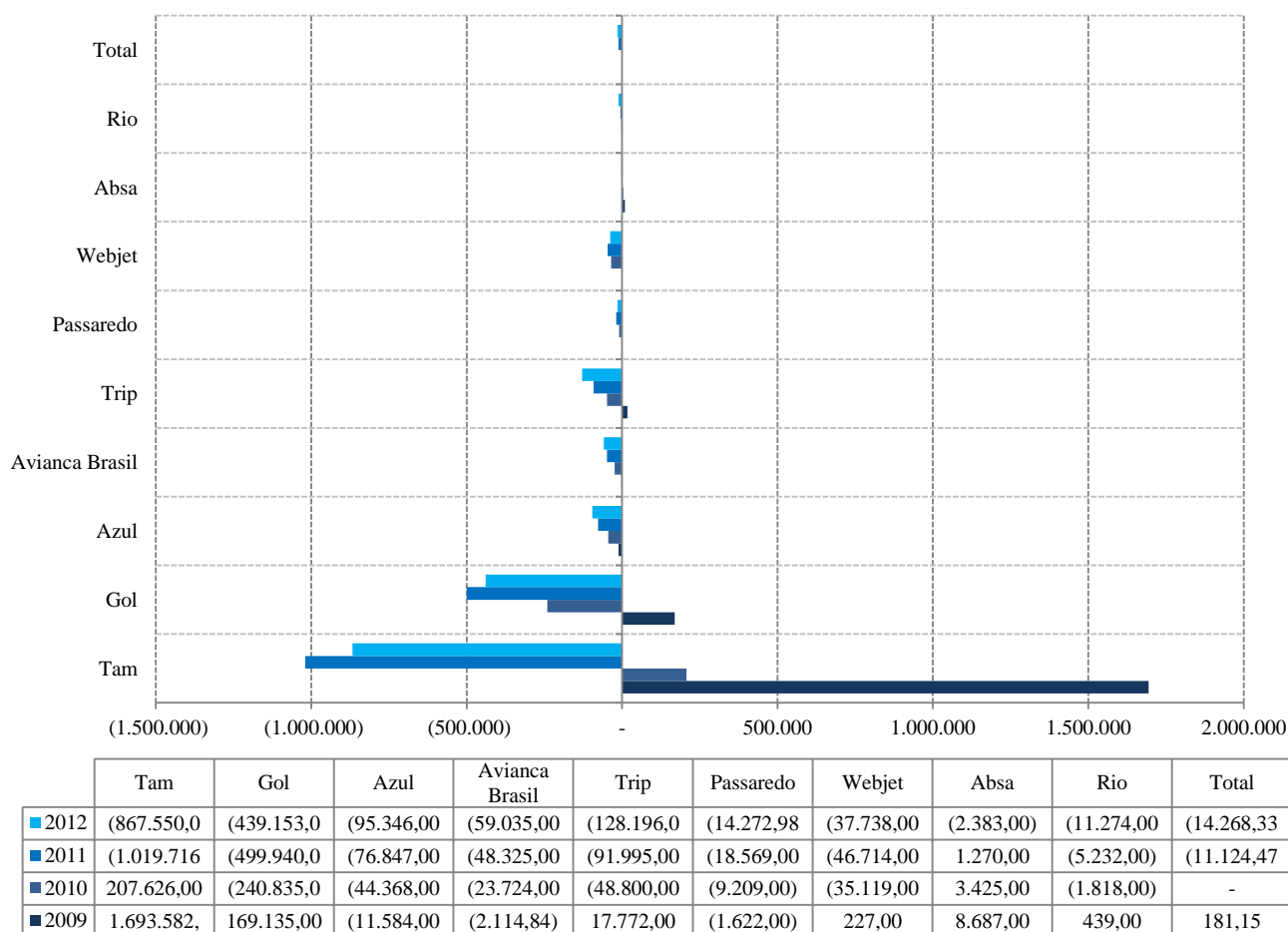


Figura 8.22: Resultado Financeiro (R\$ 1.000,00) – por empresa, 2009 a 2012



Situação Patrimonial

Situação Líquida Patrimonial

A Situação Líquida Patrimonial representa a diferença entre os ativos da empresa e as suas dívidas. Em outras palavras, trata-se do resultado entre os bens + recebíveis e as dívidas, de curto e longo prazo. Caso os ativos superem os passivos, a Situação Líquida Patrimonial é positiva, do contrário, é negativa (também denominada de Passivo a Descoberto).

Figura 8.23: Situação Líquida Patrimonial (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2012

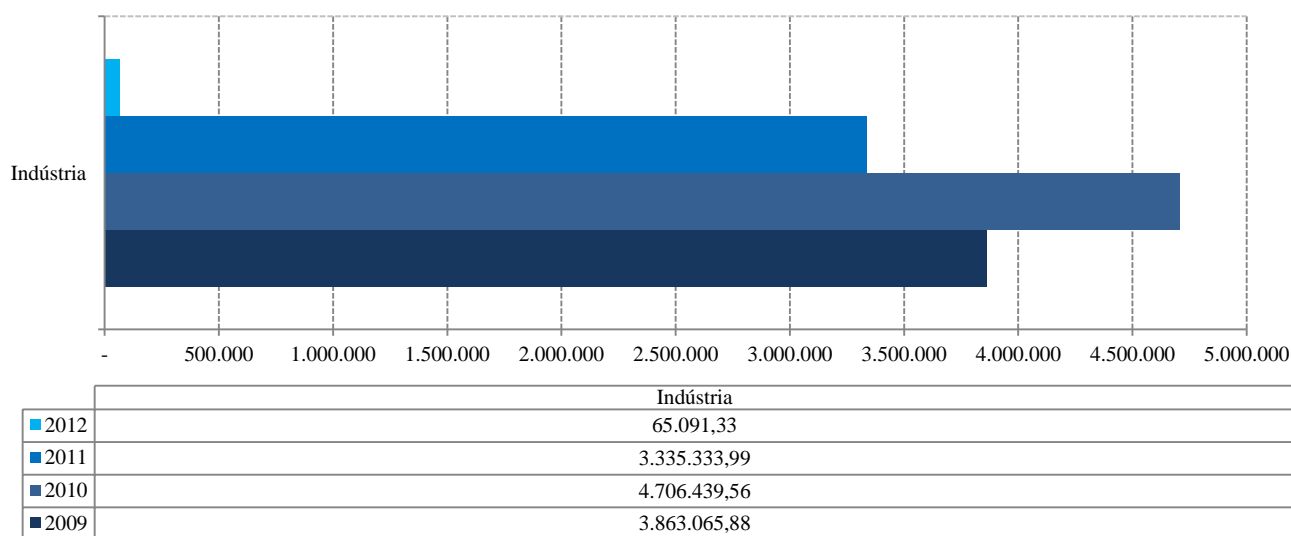
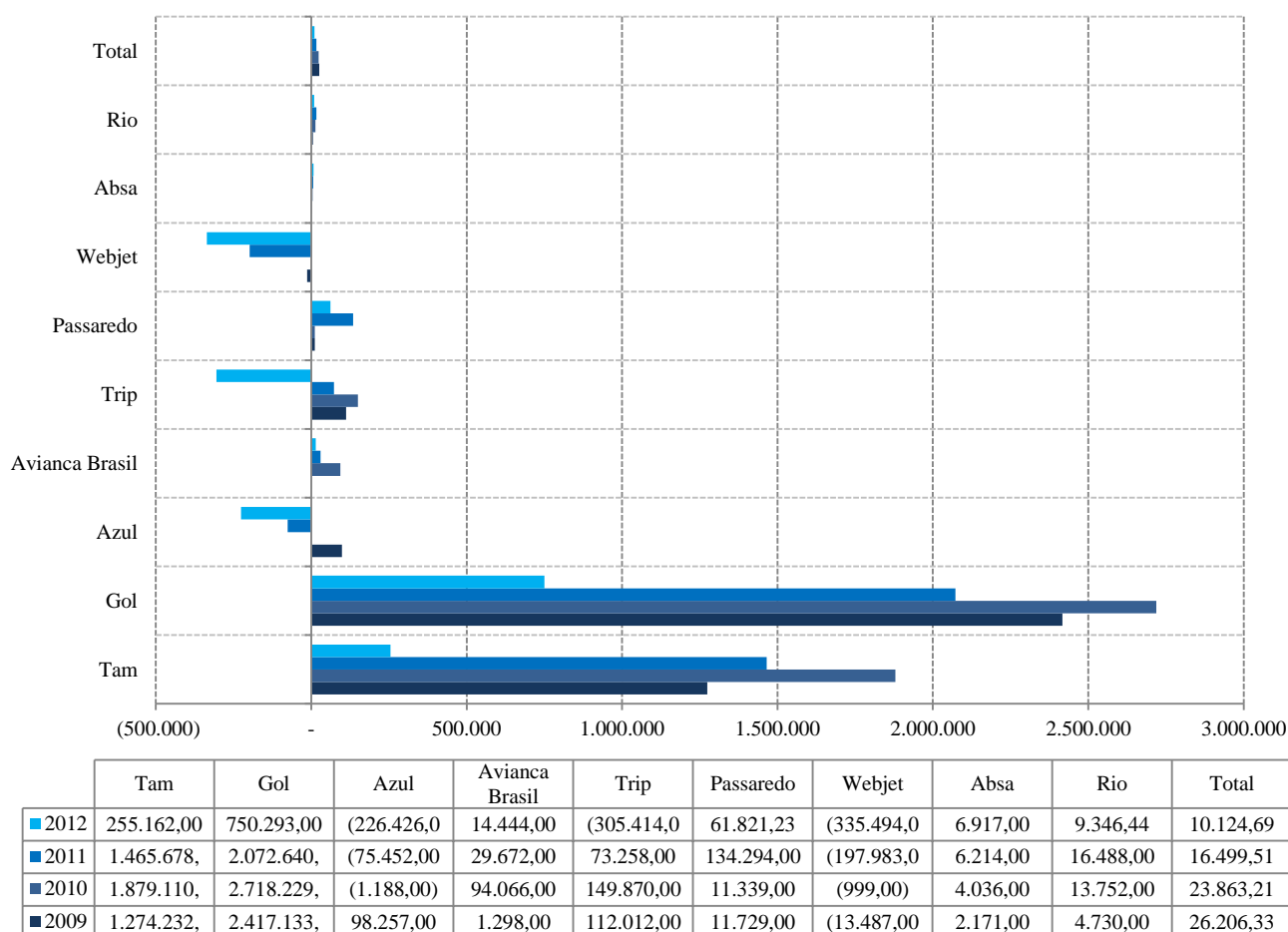


Figura 8.24: Situação Líquida Patrimonial (R\$ 1.000,00) – por empresa, 2009 a 2012



Indicadores de Liquidez

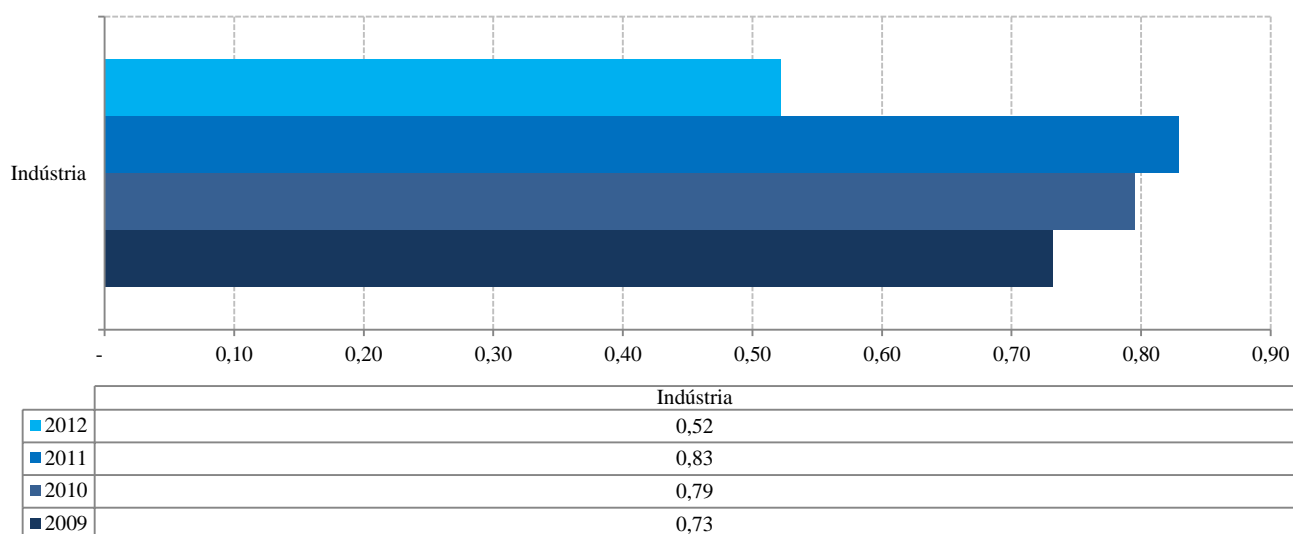
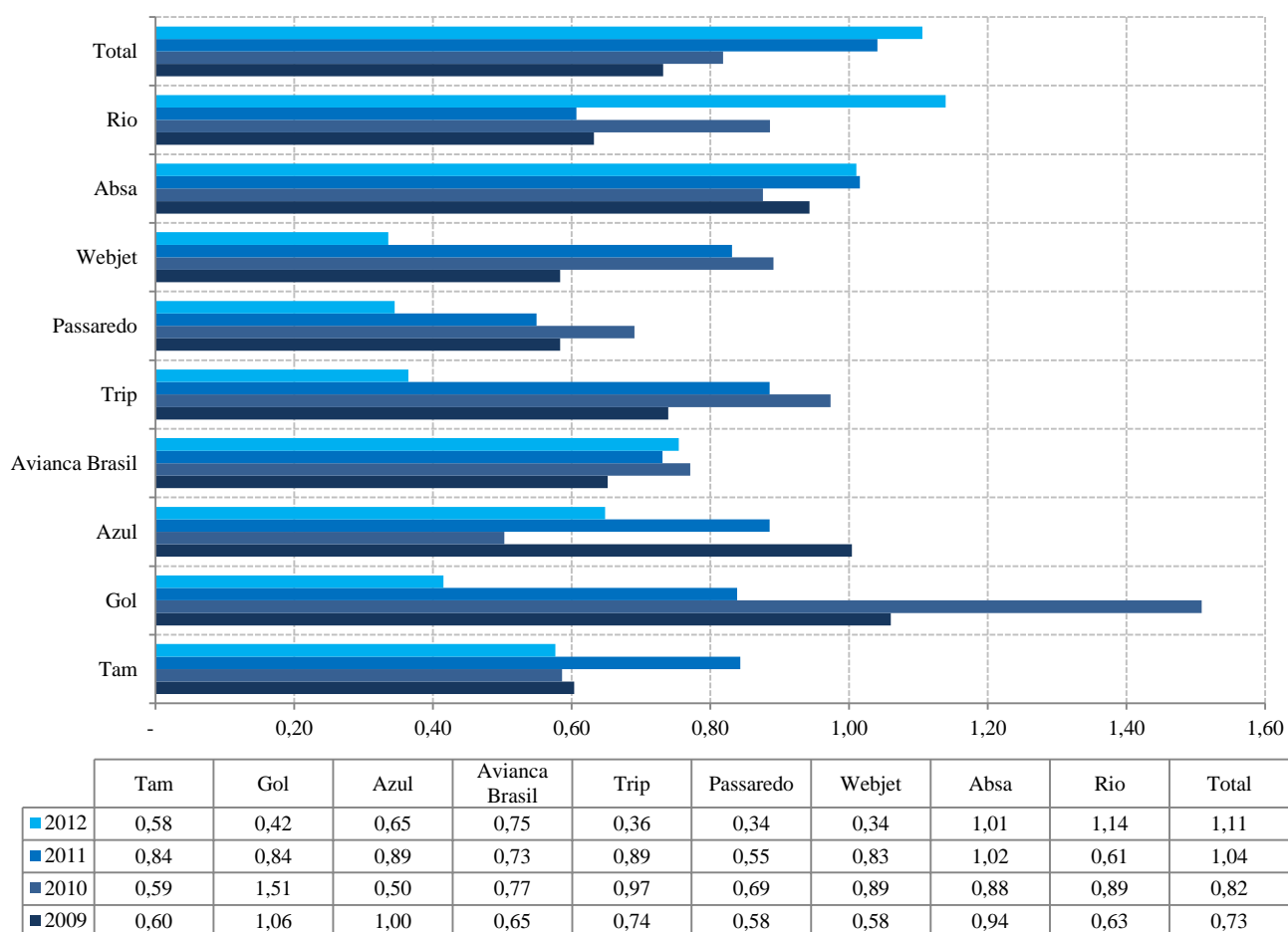
As informações para o cálculo dos indicadores de liquidez foram apuradas com base nos dados do Balanço Patrimonial anual, demonstração contábil que evidência a posição patrimonial da empresa e que é apresentada à ANAC pelas empresas aéreas brasileiras.

Os indicadores de liquidez têm por finalidade medir os recursos disponíveis em relação às dívidas no momento do encerramento das demonstrações contábeis.

O Índice de Liquidez Corrente – ILC refere-se à relação existente entre o Ativo Circulante e o Passivo Circulante. Seu resultado representa quantos reais a empresa dispõe em recursos de curto prazo para cada R\$ 1,00 de dívida de curto prazo.

O ILC foi calculado dividindo o Ativo Circulante pelo Passivo Circulante.

$$\text{Índice de Liquidez Corrente} = \frac{\text{Ativo Circulante}}{\text{Passivo Circulante}}$$

Figura 8.25: Índice Liquidez Corrente da indústria, 2009 a 2012

Figura 8.26: Índice Liquidez Corrente por empresa, 2009 a 2012


O Índice de Liquidez Geral – ILG, por sua vez, indica a proporção entre as dívidas com terceiros, de curto e de longo prazo, e os recursos e os créditos disponíveis ou realizáveis no curto e no longo prazo.

Foi utilizada a seguinte fórmula para o cálculo do ILG:

$$\text{Índice de Liquidez Geral} = \frac{(\text{Ativo Circulante} + \text{Ativo Realizável a Longo Prazo})}{(\text{Passivo Circulante} + \text{Passivo Não Circulante})}$$

Figura 8.27: Índice Liquidez Geral da indústria, 2009 a 2012

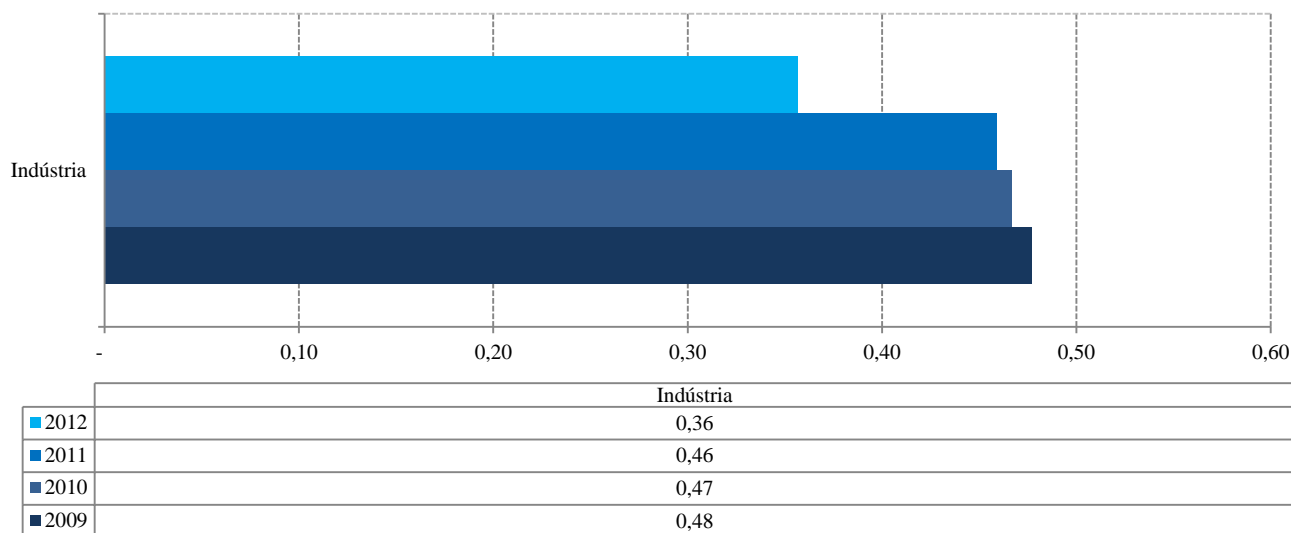
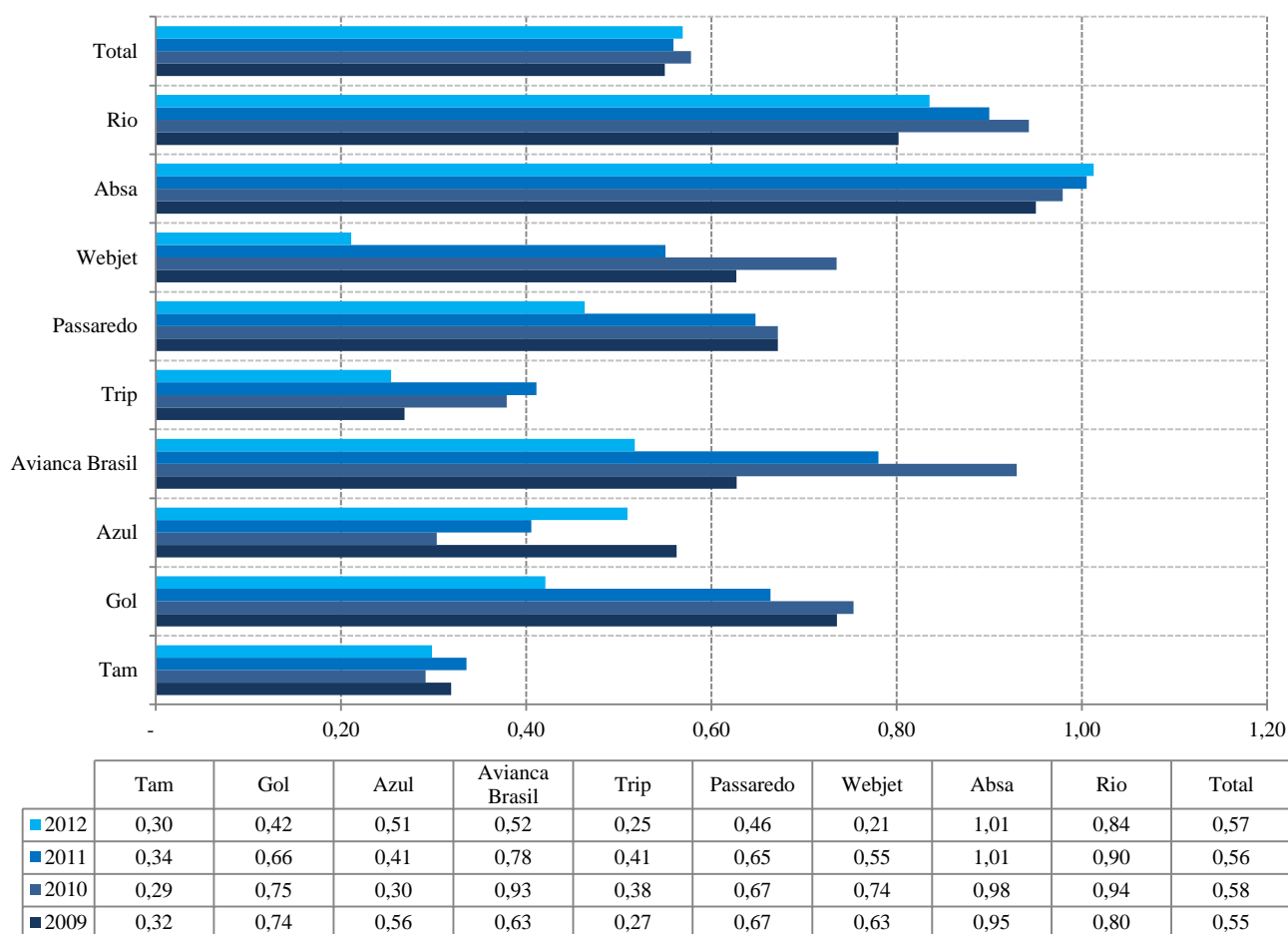


Figura 8.28: Índice Liquidez Geral por empresa, 2009 a 2012



Indicadores de Alavancagem Financeira

A alavancagem financeira está associada à intensidade com a qual a empresa utiliza recursos de terceiros para financiar as suas operações ao invés de recursos dos sócios.

A seguinte fórmula foi utilizada para o cálculo da Participação de Capitais de Terceiros sobre os Recursos Totais:

$$\text{Participação de Capitais de Terceiros sobre os Recursos Totais} = \frac{\text{Passivo Circulante} + \text{Passivo Não Circulante}}{\text{Ativo Total}}$$

Figura 8.29: Participação de Capitais de Terceiros sobre os Recursos Totais da indústria, 2009 a 2012

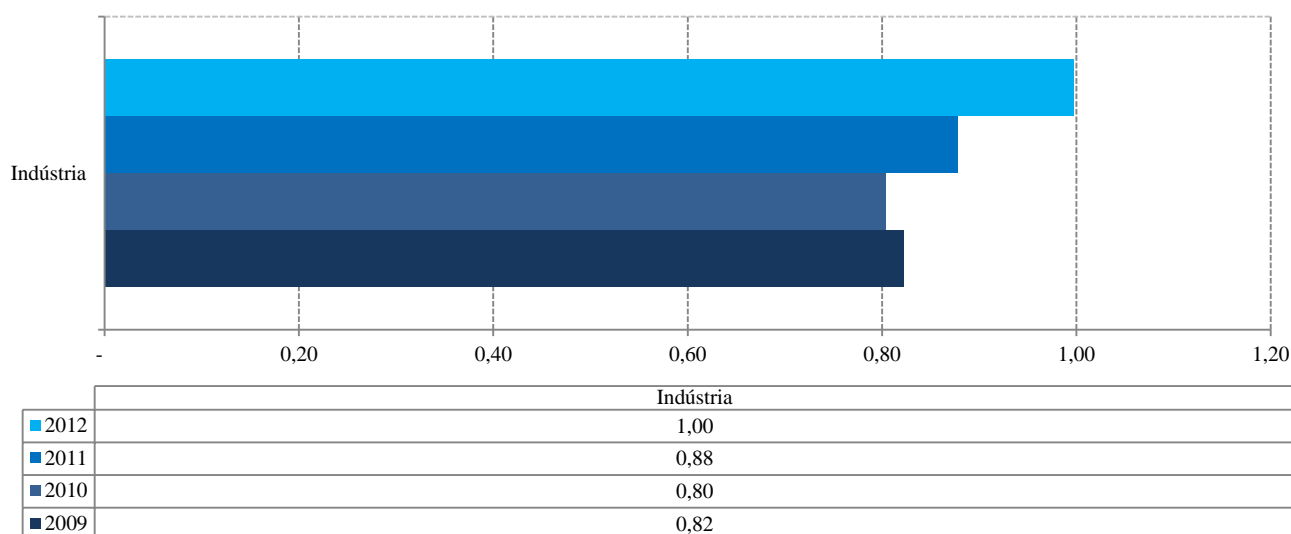
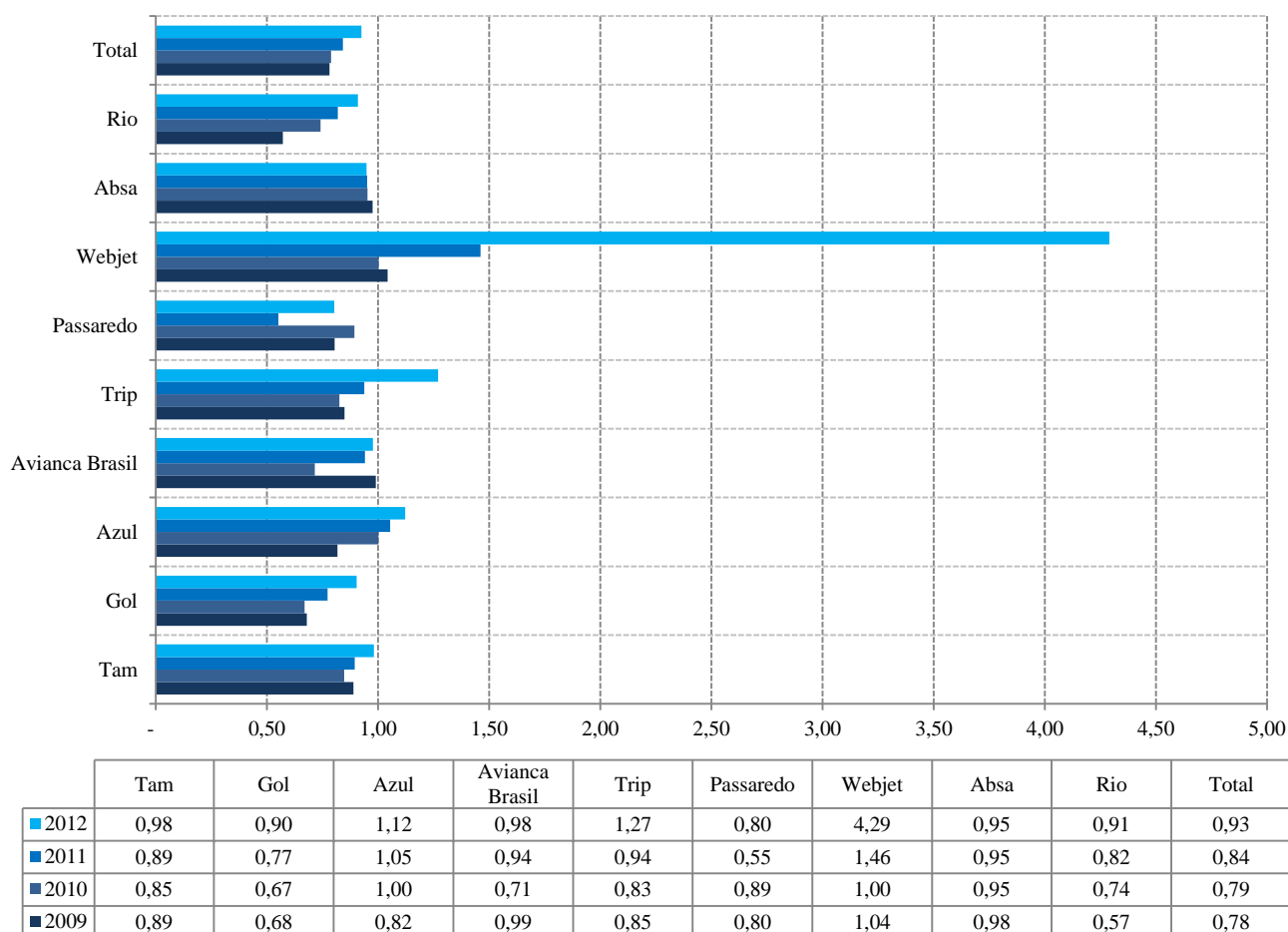


Figura 8.30: Participação de Capitais de Terceiros sobre os Recursos Totais por empresa, 2009 a 2012



O Multiplicador de Capital Próprio sugere quanto uma empresa se alavancou em determinado período, em outras palavras, significa a proporção existente entre os ativos totais e o patrimônio próprio de determinada empresa.

A seguinte fórmula foi utilizada para o cálculo do Multiplicador de Capital Próprio:

$$\text{Multiplicador de Capital Próprio} = \frac{\text{Ativo Total}}{\text{Patrimônio Líquido}}$$

Figura 8.31: Multiplicador de capital próprio da indústria, 2009 a 2012

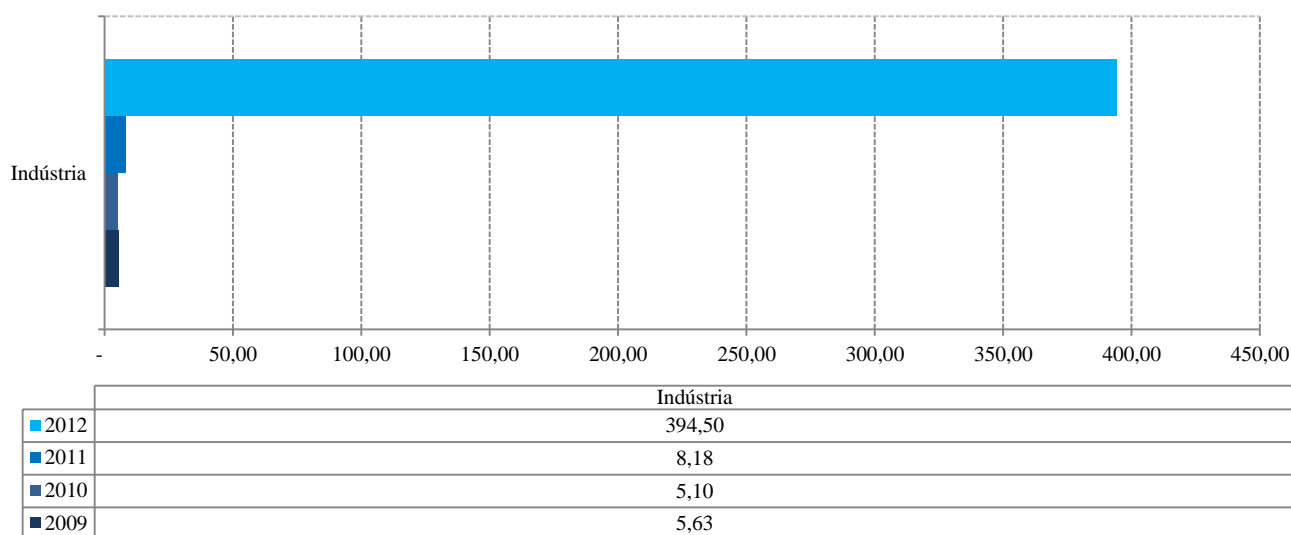
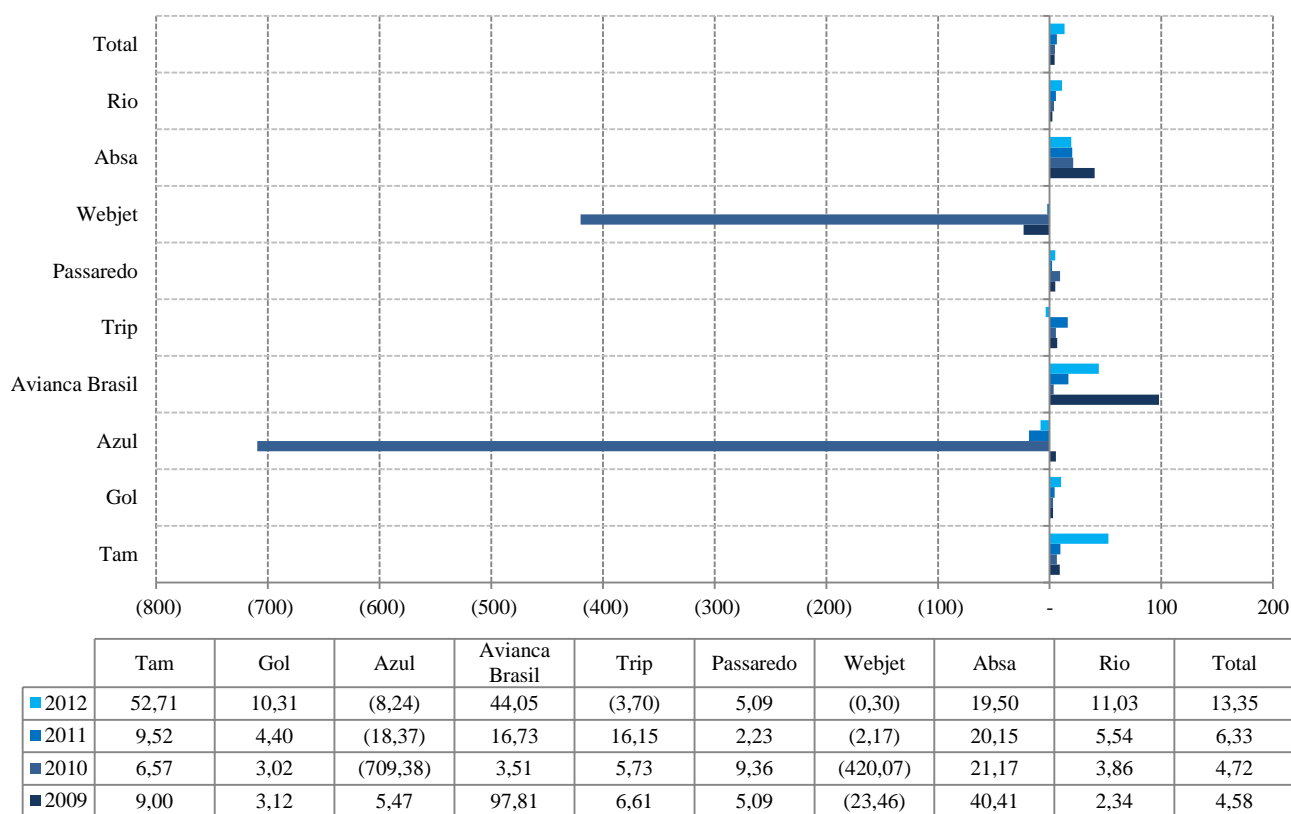


Figura 8.32: Multiplicador de capital próprio por empresa, 2009 a 2012



Grau de Endividamento

O Grau de Endividamento representa o quanto uma empresa utilizou de capital de terceiros para cada real de capital próprio e demonstra a estrutura de capital de uma empresa do ponto de vista do nível de endividamento.

A seguinte fórmula foi utilizada para o cálculo do Grau de Endividamento:

$$\text{Grau de Endividamento} = \frac{\text{Passivo Circulante} + \text{Passivo Não Circulante}}{\text{Patrimônio Líquido}}$$

Figura 8.33: Grau de endividamento da indústria, 2009 a 2012

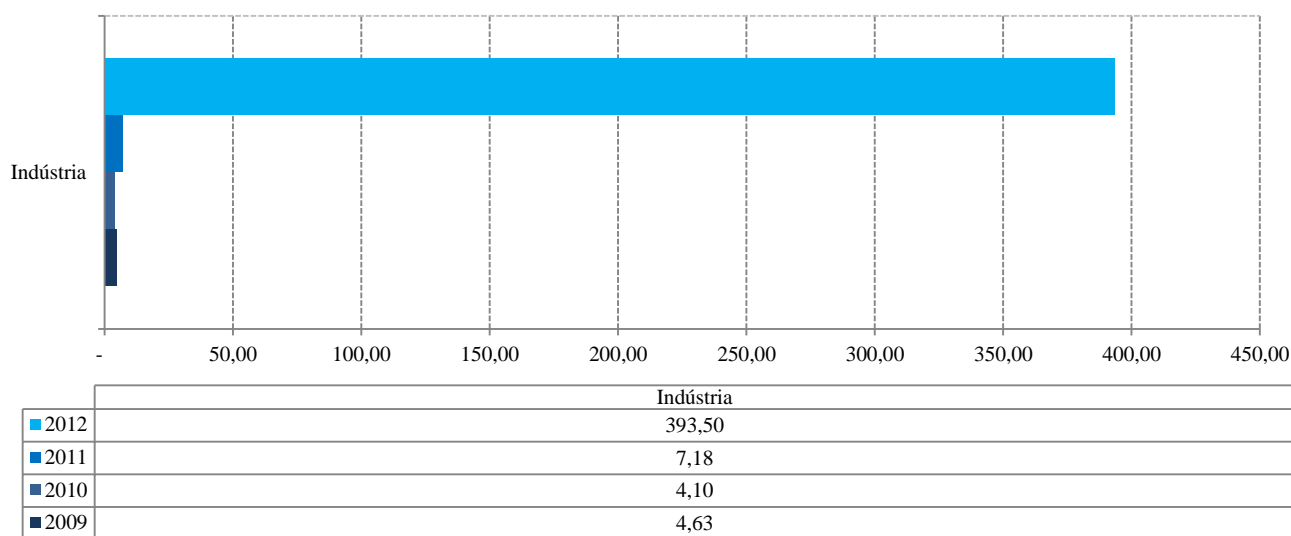


Figura 8.34: Grau de endividamento por empresa, 2009 a 2012

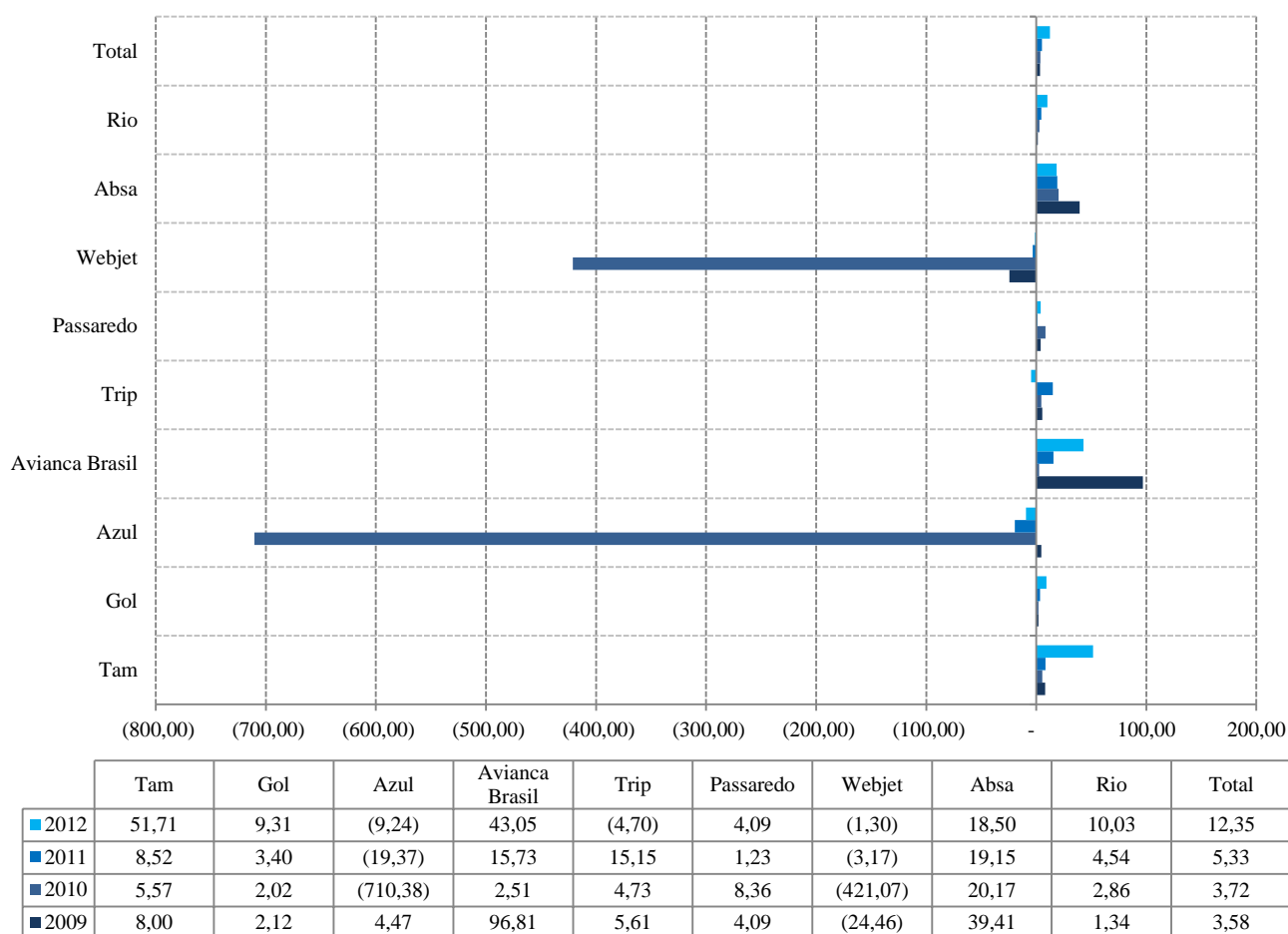


Figura 8.35: Grau de endividamento ajustado da indústria, 2009 a 2012

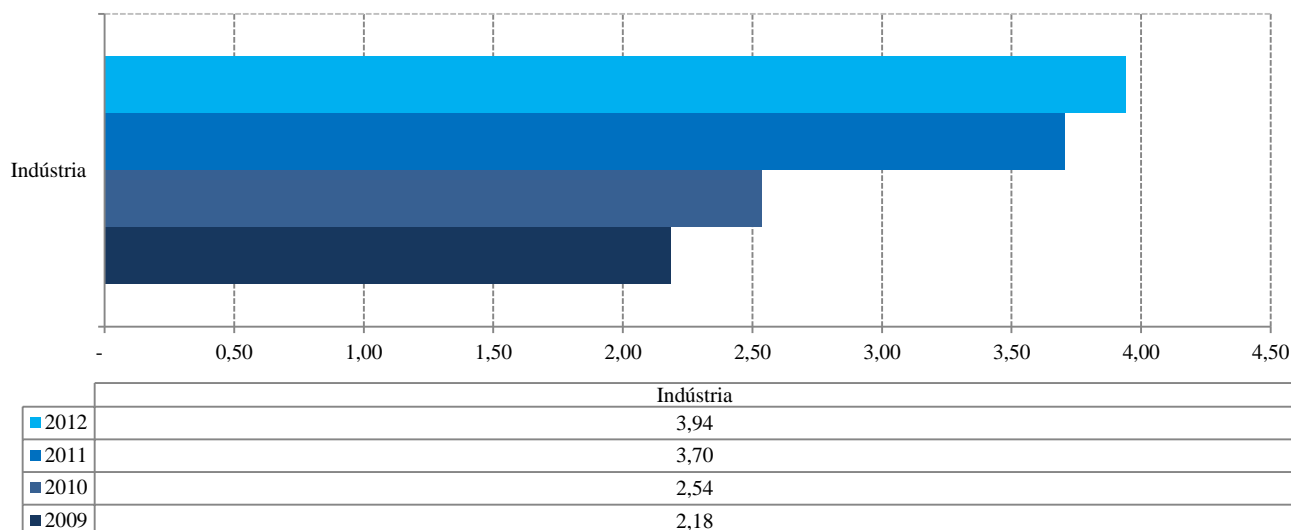
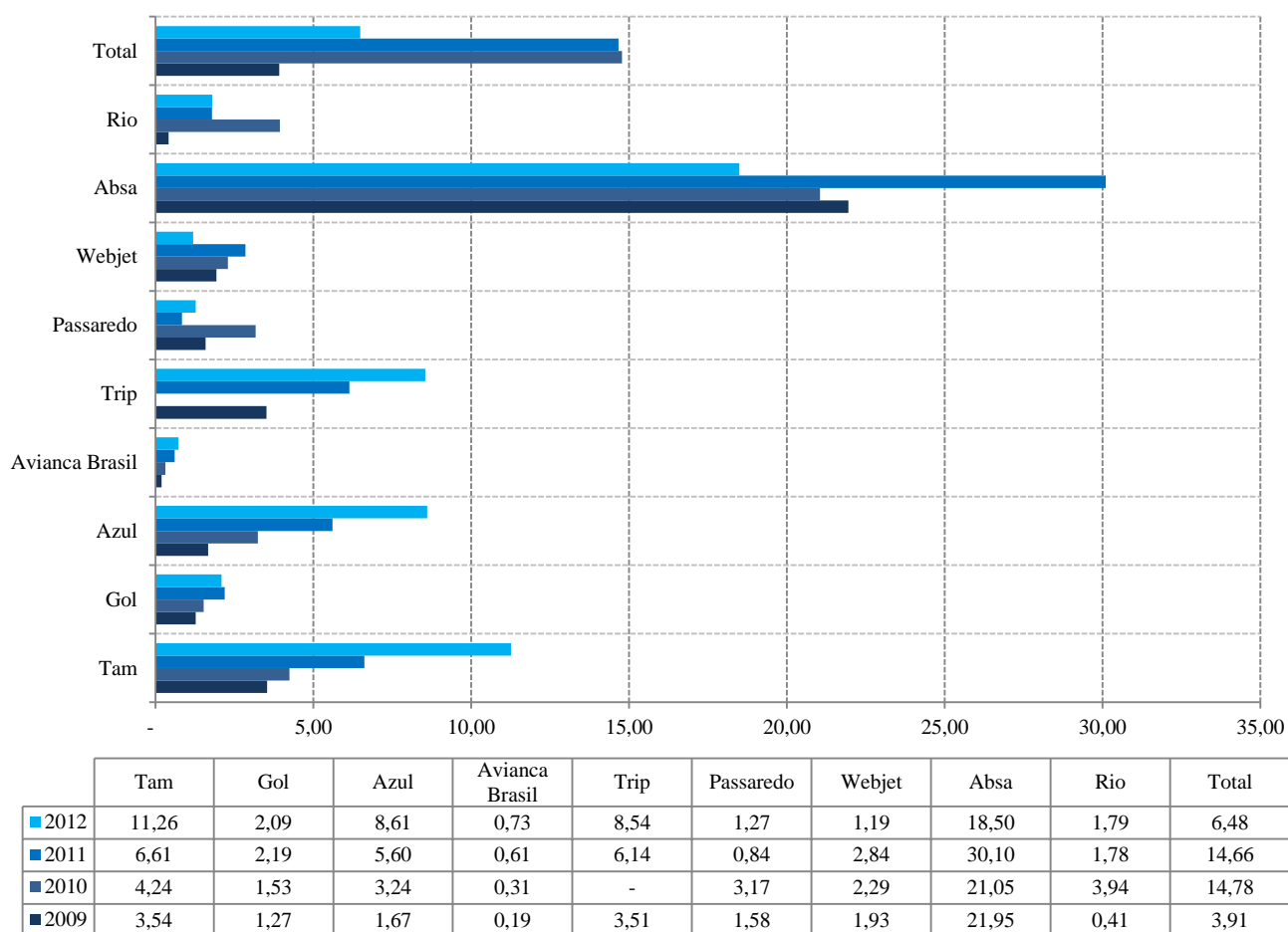


Figura 8.36: Grau de endividamento ajustado – por empresa, 2009 a 2012



Indicadores de Desempenho Específicos do Setor

Os indicadores *Revenue per Available Seat Kilometer* – RASK e *Cost per Available Seat Kilometer* – CASK (Receita por Assento Quilômetro Ofertado e Custo por Assento Quilômetro Ofertado, respectivamente) devem ser analisados em conjunto, pois representam o resultado das operações por unidade de oferta de serviço de transporte aéreo de passageiros (ASK). Abaixo também é apresentado o RASK Passagem Aérea, no qual se consideram apenas as receitas obtidas com a venda de bilhetes aéreos. Empresas que transportam exclusivamente carga, não apresentam estes indicadores.

Já os indicadores *Revenue per Available Ton Kilometer* – RATK e *Cost per Available Ton Kilometer* – CATK (Receita por Tonelada Quilômetro Ofertada e Custo por Tonelada Quilômetro Ofertada, respectivamente) consideram a oferta geral de serviços (passageiros, carga, serviço postal, etc.).

Ressalta-se que os indicadores apresentados nesta seção não devem ser confundidos com outros divulgados pelo mercado, em razão de possíveis diferenças na metodologia de cálculo.*

RASK e CASK

Para o cálculo do RASK, do CASK e do RASK Passagem Aérea, foram utilizadas as seguintes fórmulas:

$$\text{RASK} = \frac{\text{Receitas de Voo}}{\text{ASK}}$$

$$\text{CASK} = \frac{\text{Custos e Despesas Operacionais}}{\text{ASK}}$$

$$\text{RASK Passagem} = \frac{\text{Receitas de Passagens Aéreas}}{\text{ASK}}$$

*A empresa Gol Linhas Aéreas está revisando as informações do Demonstrativo do Relatório Operacional apresentadas à agência em razão da classificação dos dados definida na regulamentação vigente.

Figura 8.37: RASK (R\$/ASK) da indústria, 2009 a 2012

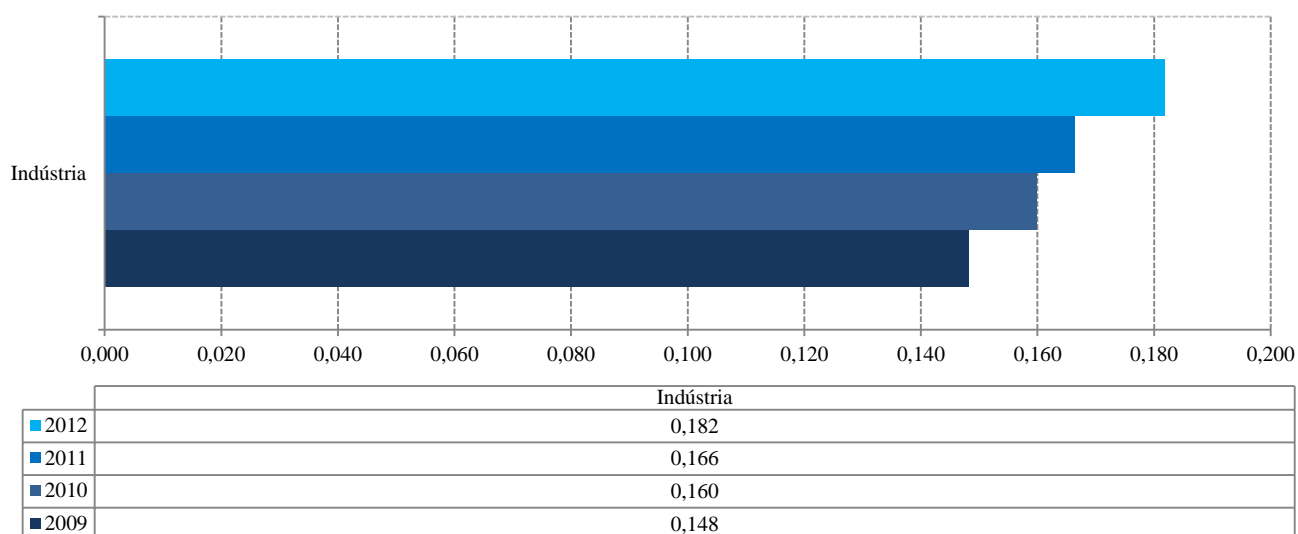


Figura 8.38: RASK (R\$/ASK) por empresa, 2009 a 2012

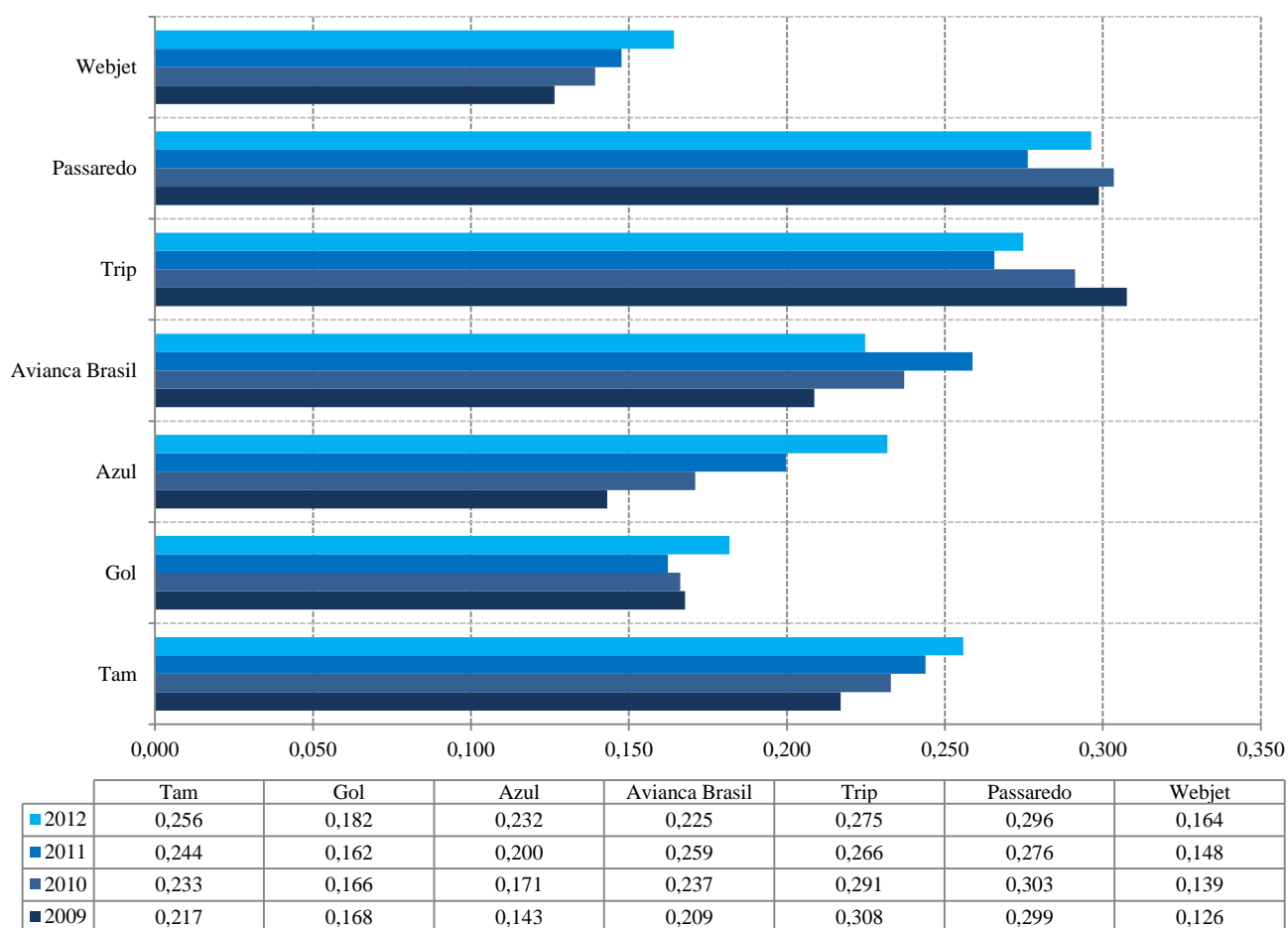


Figura 8.39: CASK (R\$/ASK) da indústria, 2009 a 2012

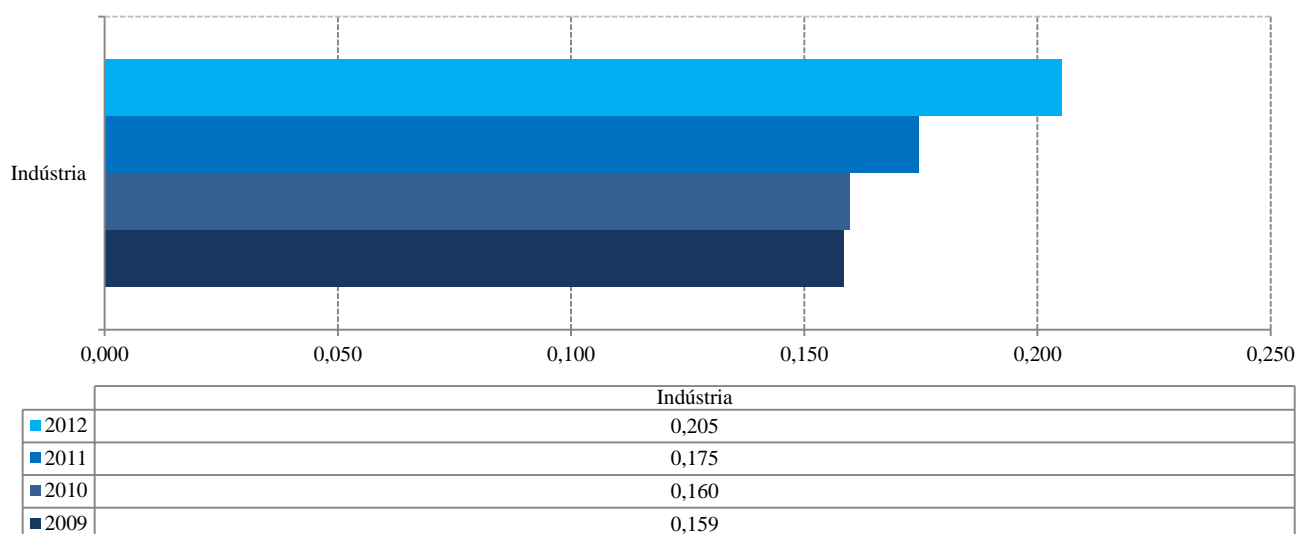


Figura 8.40: CASK (R\$/ASK) por empresa, 2009 a 2012

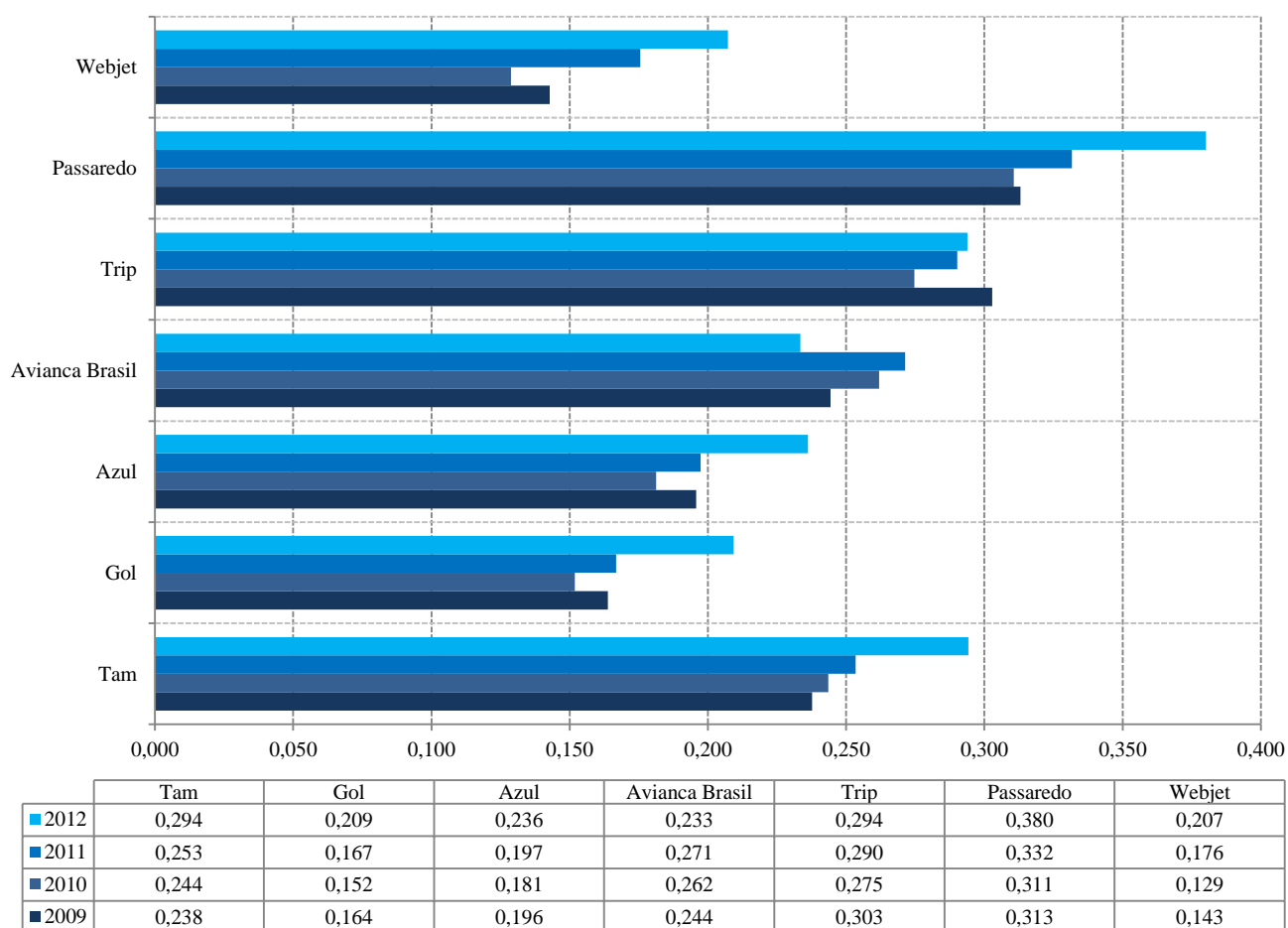


Figura 8.41: RASK Passagem Aérea (R\$/ASK) da indústria, 2009 a 2012

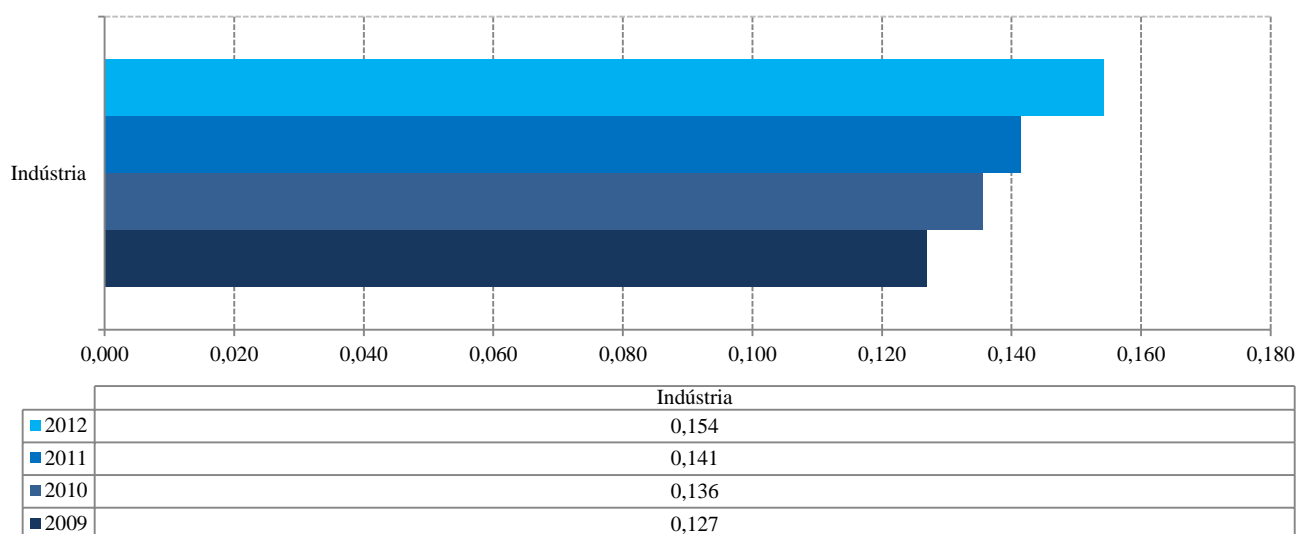
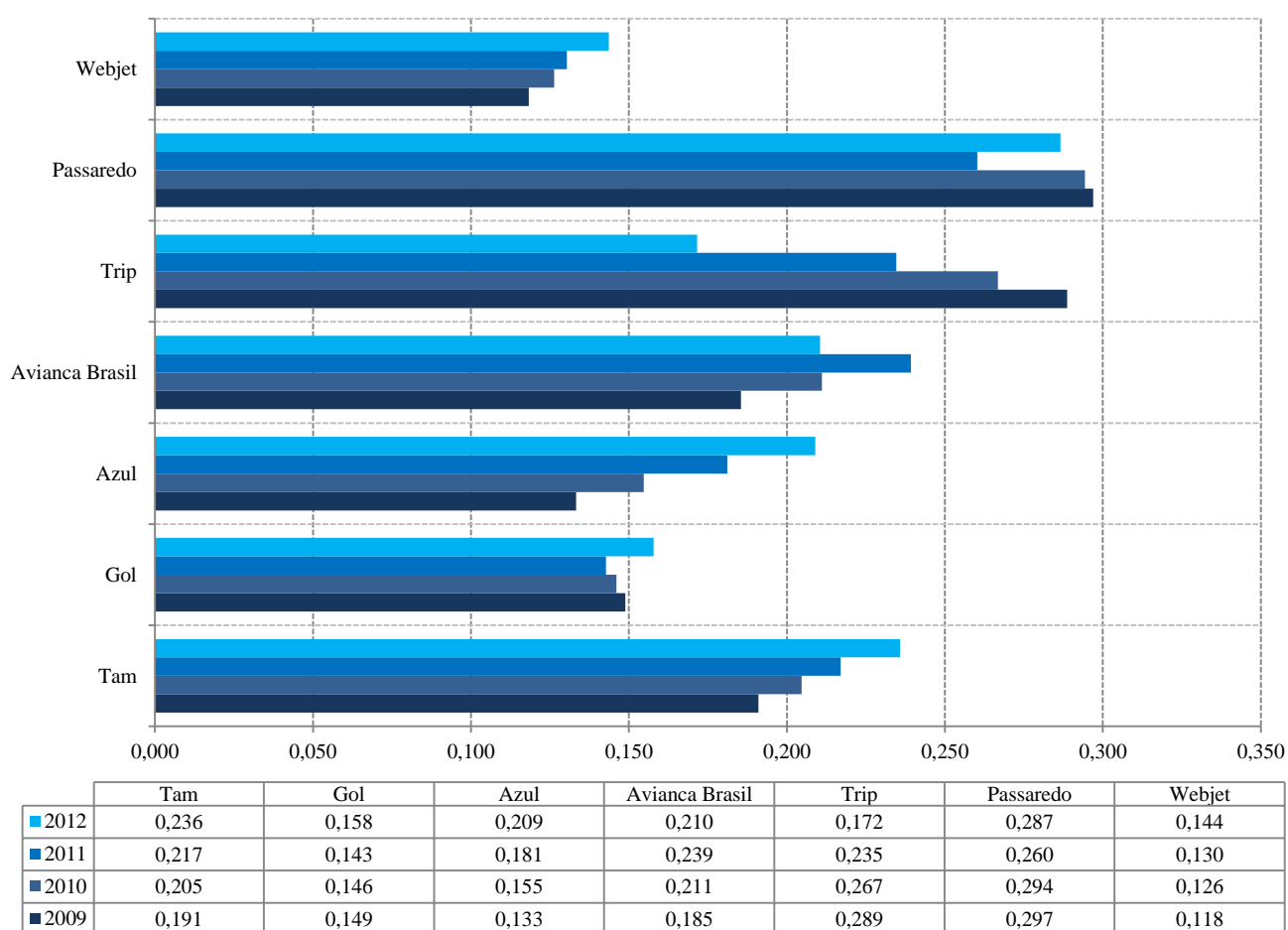


Figura 8.42: RASK Passagem Aérea (R\$/ASK) por empresa, 2009 a 2012



RATK e CATK

Para o cálculo do RATK e do CATK foram utilizadas as seguintes fórmulas:

$$\text{RATK} = \frac{\text{Receitas de Voo}}{\text{ATK}}$$

$$\text{CATK} = \frac{\text{Custos e Despesas Operacionais}}{\text{ATK}}$$

Figura 8.43: RATK (R\$/ATK) da indústria, 2009 a 2012

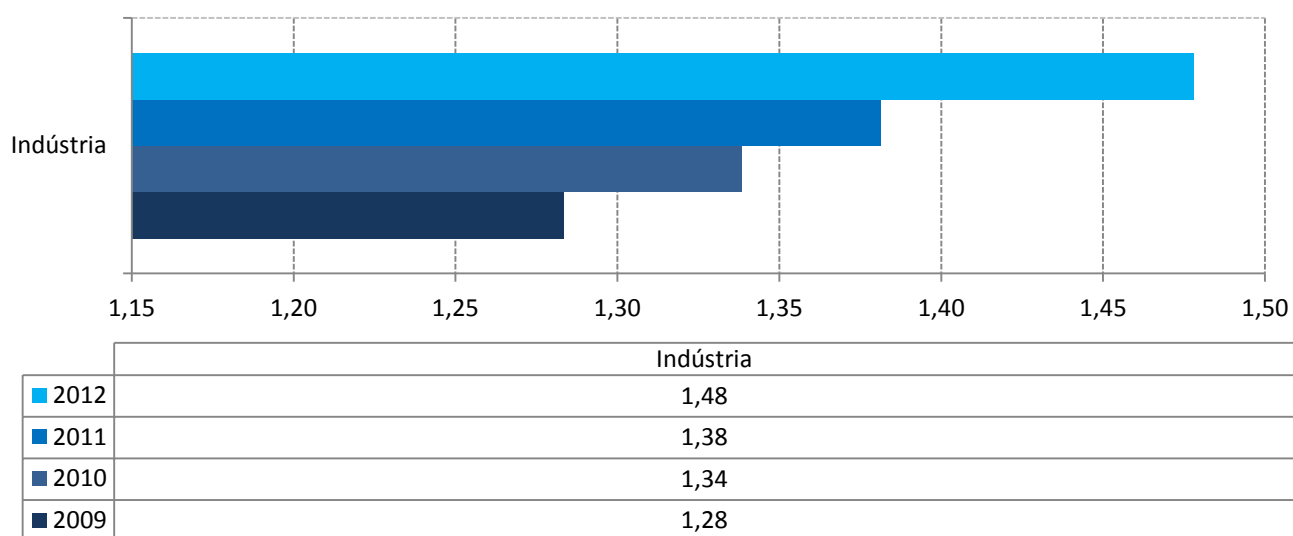


Figura 8.44: RATK (R\$/ATK) por empresa, 2009 a 2012

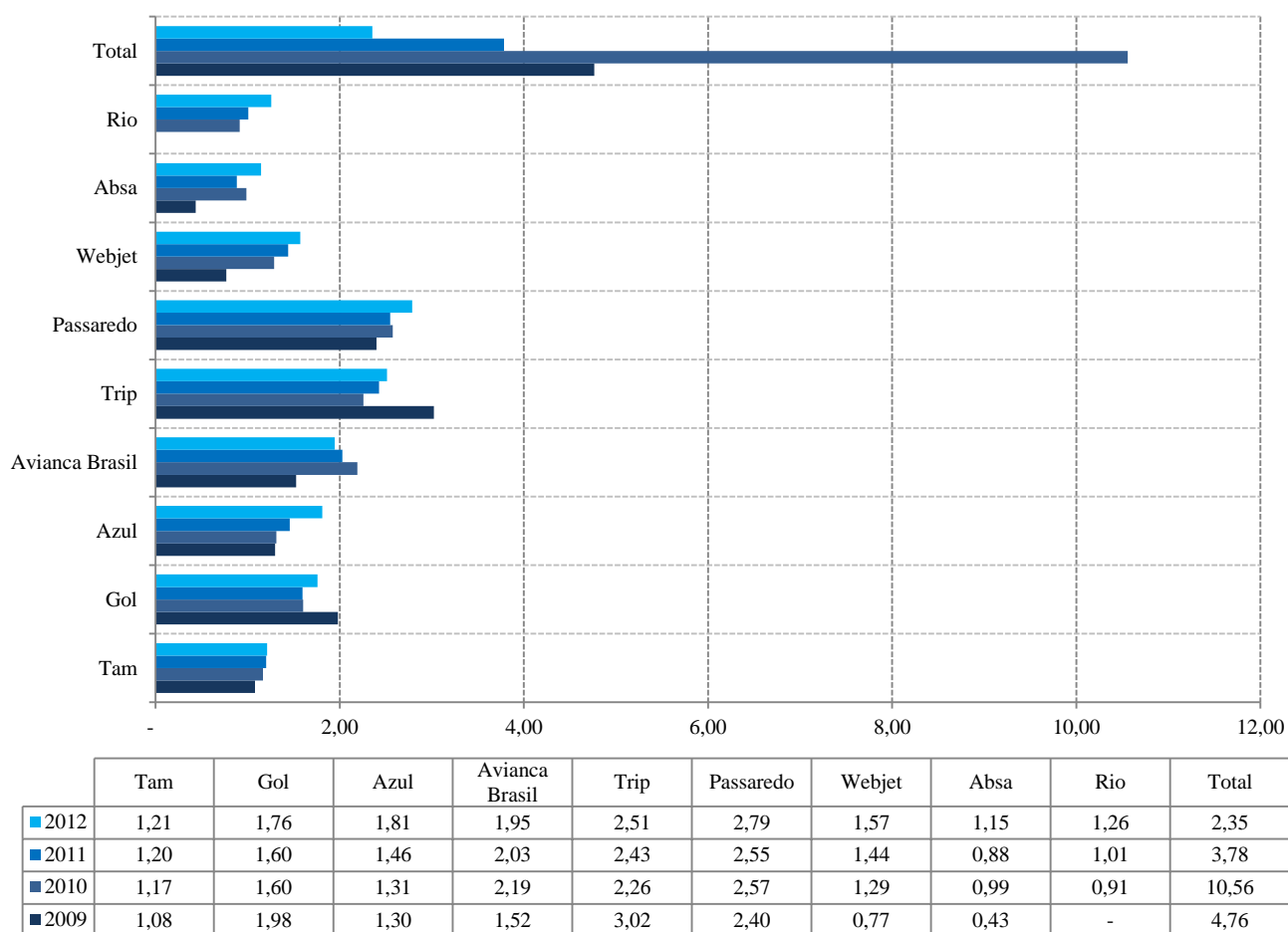


Figura 8.45: CATK (R\$/ATK) da indústria, 2009 a 2012

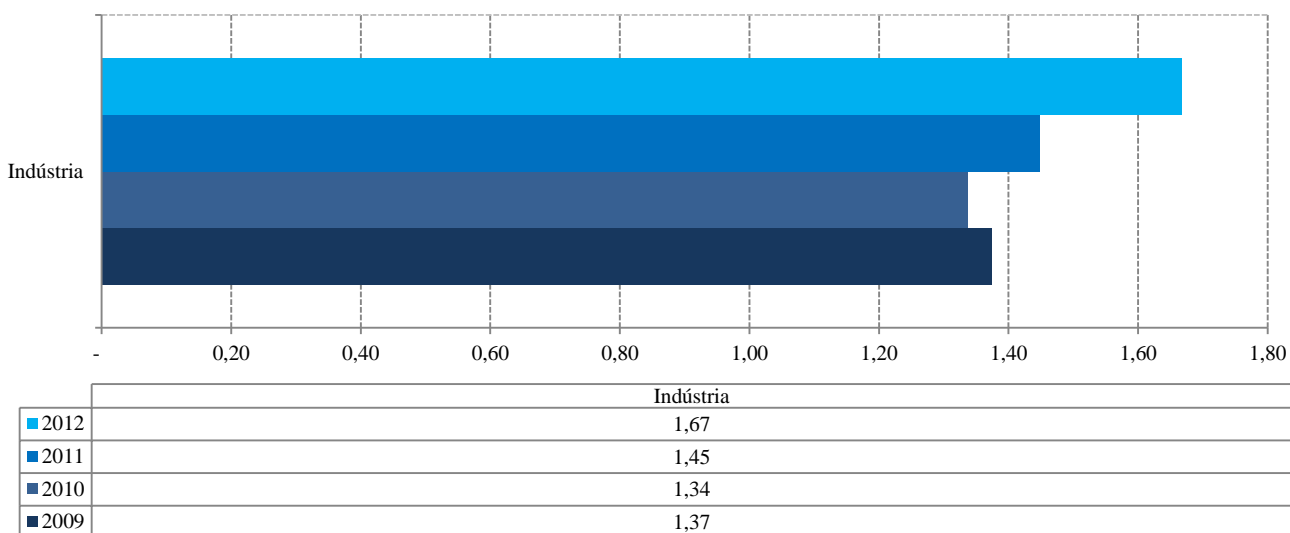
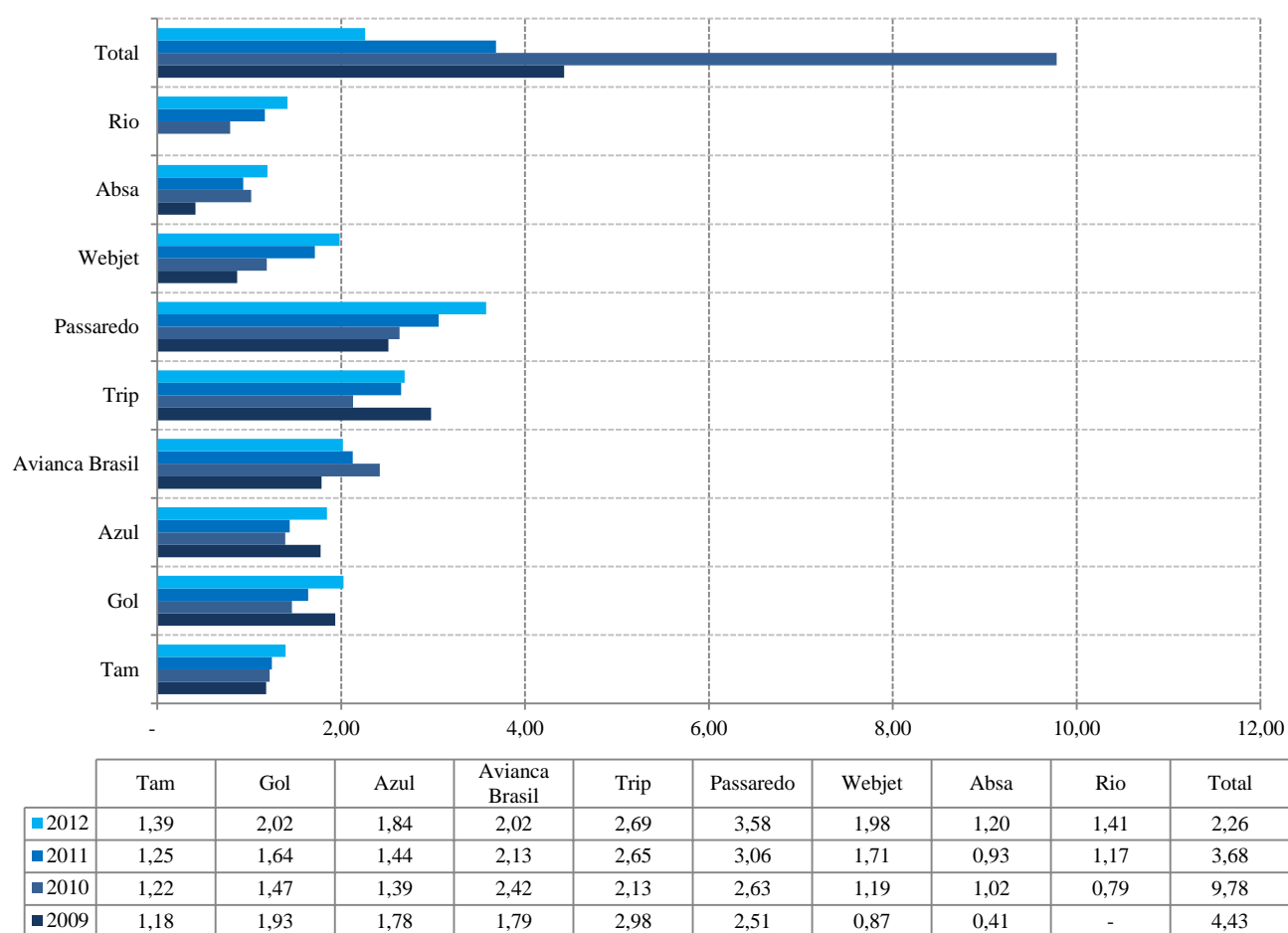


Figura 8.46: CATK (R\$/ATK) por empresa, 2009 a 2012



Anexo A. GLOSSÁRIO

As definições têm o objetivo exclusivo de contribuir para a compreensão geral dos conceitos descritos neste Anuário.

Assentos Ofertados – número de assentos disponíveis em cada etapa de voo, de acordo com a configuração da aeronave na execução da etapa.

Assento Quilômetro Ofertado (ASK) – representa, em linhas gerais, a oferta de transporte aéreo de passageiros. Para o cálculo do índice, multiplica-se, em cada etapa remunerada de voo, o número de assentos ofertados pela distância da etapa em quilômetros.

$$ASK = \sum (\text{Assentos Ofertados} \times \text{Distância})$$

Bagagem Livre (Franqueada) – total de bagagem transportada dentro dos limites acordados entre a empresa aérea e o passageiro (franquia), expressa em quilogramas.

Carga Grátis – expressa em quilogramas, representa todos os bens que tenham sido transportados na aeronave, exceto correio e bagagem, e que não tenham gerado receitas diretas ou indiretas para a empresa aérea.

Carga Paga – expressa em quilogramas, representa todos os bens que tenham sido transportados na aeronave, exceto correio e bagagem, e que tenham gerado receitas diretas ou indiretas para a empresa aérea.

Correio (Mala Postal) – somatório de objetos transportados de rede postal em cada trecho de voo realizado, expresso em quilogramas.

Distância da Etapa – distância, expressa em quilômetros, entre os aeródromos de origem e destino da etapa, considerando a curvatura do planeta Terra.

Etapa Básica – etapa identificada pelo par de aeródromos de decolagem e de pouso subsequente de um voo, independentemente de onde tenha sido realizado o embarque ou o desembarque do objeto de transporte (pessoas ou cargas) desse voo. É a etapa de voo com foco no movimento de passageiros e carga entre um pouso e uma decolagem.

Etapa Combinada – etapa identificada pelo par de aeródromos de origem e de destino de um voo, independentemente da passagem desse voo por aeródromos intermediários.

É a etapa de voo vista com foco no objeto de transporte embarcado no aeródromo de origem e desembarcado no aeródromo destino.

Etapa Média de Voo – etapa calculada pela divisão da distância total percorrida, expressa em quilômetros, pelo número de etapas básicas realizadas.

$$\text{Etapa Média de Voo} = \frac{\text{Distância}}{\text{Etapas Realizadas}}$$

Etapa Não Regular – operação remunerada de natureza extraordinária, não regular, de transporte de passageiros, carga, mala postal ou misto, entre duas ou mais localidades. Exemplos: etapa extra, fretamento e *charter*.

Etapa Não Remunerada ou Improdutiva – operação não remunerada realizada pela empresa aérea. Exemplos: voos de reposicionamento de aeronaves, traslados, instrução, treinamento, experiência, teste e manutenção.

Etapa Regular – operação remunerada de transporte de passageiros, carga, mala postal ou misto, entre duas ou mais localidades, caracterizadas por um número, por meio do qual é executado serviço regular de transporte aéreo, de acordo com horário, equipamento e frequência previstos em HOTRAN.

Excesso de Bagagem – total de bagagem que excede os limites acordados entre a empresa aérea e o passageiro (franquia), expresso em quilogramas.

Horas Voadas – medida calculada pelo tempo de voo. O horário de partida e parada da aeronave é apurado pelo critério do calço e descalço, conhecido internacionalmente pela expressão *block-to-block*.

HOTRAN Eletrônico – sistema que armazena os dados dos voos regulares aprovados pela ANAC.

Índice de Aproveitamento – também conhecido como “taxa de aproveitamento”, é a razão entre a demanda e a oferta de transporte aéreo. É obtido pela divisão do Passageiro Quilômetro Pago Transportado (ou Tonelada Quilômetro Utilizada Paga) pelo Assento Quilômetro Ofertado (ou Tonelada Quilômetro Ofertada). Esse índice é conhecido internacionalmente como *Load Factor*.

$$\text{Índice de Aproveitamento (passageiro)} = \frac{\text{RPK}}{\text{ASK}}$$

$$\text{Índice de Aproveitamento (carga)} = \frac{\text{RTK}}{\text{ATK}}$$

Movimento de Aeronave – calculado pela quantidade de decolagens e aterrissagens de uma aeronave em um aeroporto. Para efeito do tráfego de aeroportos, a chegada e a saída de uma aeronave devem ser contadas como dois movimentos.

Participação de Mercado – representa o quanto uma empresa tem de participação em um dado mercado. Também conhecido como *market share* ou fatia de mercado.

Passageiros Grátis – passageiros que ocupam assentos comercializados ao público, mas que não geram receita, com a compra de assentos para a empresa de transporte aéreo. Incluem-se nesta definição as pessoas que viajam gratuitamente, as que se valem dos descontos de funcionários das empresas aéreas e seus agentes, os funcionários de empresas aéreas que viajam a negócios pela própria empresa e os tripulantes ou quem estiver ocupando assento destinado a estes.

Passageiros Pagos – passageiros que ocupam assentos comercializados ao público e que geram receita com a compra de assentos para a empresa de transporte aéreo. Incluem-se nesta definição as pessoas que viajam em virtude de ofertas promocionais, as que se valem dos programas de fidelização de clientes e dos descontos concedidos pelas empresas, as que viajam com tarifas preferenciais, as que compram passagem no balcão ou por meio do *site* de empresa de transporte aéreo e as que compram passagem em agências de viagem.

Passageiro Quilômetro Pago Transportado (RPK) – representa, em linhas gerais, a demanda por transporte aéreo de passageiros. Para o cálculo do índice, multiplica-se, em cada etapa remunerada de voo, a quantidade de passageiros pagos transportados pela quantidade de quilômetros voados (1 passageiro-quilômetro é o mesmo que 1 passageiro que voou 1 quilômetro).

$$RPK = \sum (\text{distância} \times \text{Passageiros Pagos})$$

Payload Capacity – capacidade total de peso na aeronave, expressa em quilogramas, disponível para efetuar o transporte de passageiros, carga e correio.

Quilômetros Voados – distância percorrida pela aeronave durante o voo.

Tonelada Quilômetro Ofertada (ATK) – representa, em linhas gerais, a oferta de transporte aéreo em termos de capacidade de toneladas, incluindo as toneladas para passageiros. Para o cálculo do índice, multiplica-se, em cada etapa remunerada de voo, a capacidade total de peso na aeronave (*Payload Capacity*) pela distância da etapa. A

unidade de medida é tonelada-quilômetro, que representa 1 tonelada transportada por 1 quilômetro.

$$ATK = \sum \left[\left(\frac{Payload\ Capacity}{1000} \right) \times Distância \right]$$

Tonelada Quilômetro Utilizada Paga (RTK) – representa, em linhas gerais, a demanda por transporte aéreo em termos de capacidade de toneladas, incluindo as toneladas para passageiros. Para o cálculo do índice, multiplica-se, em cada etapa remunerada de voo, o peso pagante transportado pela distância da etapa. No Brasil adota-se a média de 75 quilos para cada passageiro transportado, já incluída a bagagem de mão. A unidade de medida é tonelada-quilômetro, que representa 1 tonelada transportada por 1 quilômetro.

$$RTK = \sum \left[\frac{(Carga Paga + Correio + Bagagem + Passageiros Pagos \times 75)}{1000} \times d \right]$$

Onde:

Bagagem = Bagagem Livre + Excesso de Bagagem;

d = Distância da etapa em quilômetros.

Voo Charter – voo realizado para execução de um contrato de transporte aéreo, celebrado com pessoa física ou jurídica no qual é permitida a tomada de passageiros ou cargas estranhas ao afretador, mediante comercialização aberta ao público. É um serviço de transporte aéreo não regular.

Voo Extra – voo realizado, eventualmente, para atender excessos esporádicos de demanda em voo regular, ou então, para atender a uma demanda específica, envolvendo a ligação de localidades não servidas por linha aérea regular. É um serviço de transporte aéreo não regular.

Voo de Fretamento – voo realizado para execução de um contrato de transporte com pessoa física ou jurídica, sem tomar passageiros ou carga estranhos ao afretador. É um serviço de transporte aéreo não regular.

Voo Regular – voo entre duas ou mais localidades, caracterizadas por um número, pela qual é executado serviço regular de transporte aéreo, de acordo com horário, equipamento e frequência registrados em HOTRAN Eletrônico e aprovado pela ANAC. Todas as outras situações são consideradas como voos não regulares.

Anexo B. LISTA DE ABREVIATURAS

ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ANP	Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
ASK	<i>Available Seat Kilometer</i> (Assento Quilômetro Ofertado)
ATK	<i>Available Ton Kilometer</i> (Tonelada Quilômetro Ofertada)
CADE	Conselho Administrativo de Defesa Econômica
CASK	<i>Cost per Available Seat Kilometer</i> (Custo dos Serviços Prestados por Assento Quilômetro Ofertado)
CATK	<i>Cost per Available Ton Kilometer</i> (Custo por Tonelada Quilômetro Ofertada)
BAV	Boletim de Alteração de Voo
DAC	Departamento de Aviação Civil
EBIT	<i>Earnings Before Interest and Taxes</i>
FMI	Fundo Monetário Internacional
HHI	Índice Herfindahl-Hirschman
HOTRAN	Horário de Transporte
IAC	Instrução de Aviação Civil
IATA	Associação Internacional de Transporte Aéreo
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IEO	Índice de Eficiência Operacional
ILC	Índice de Liquidez Corrente
ILG	Índice de Liquidez Geral

ILI	Índice de Liquidez Imediata
IPCA	Índice de Preços ao Consumidor Amplo
Ipea	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
OACI	Organização da Aviação Civil Internacional
PIB	Produto interno Bruto
NOSAI	Norma de Serviço Aéreo Internacional
RASK	<i>Revenue per Available Seat Kilometer</i> (Receita por Assento Quilômetro Ofertado)
RATK	<i>Revenue per Available Ton Kilometer</i> (Custo por Tonelada Quilômetro Ofertada)
RPK	<i>Revenue Passenger Kilometer</i> (Passageiro Quilômetro Pago Transportado)
RTK	<i>Revenue Ton Kilometer</i> (Tonelada Quilômetro Utilizada Paga)
SARIMA	<i>Seasonal Autoregressive Integrated Moving Average</i>
Selic	Sistema Especial de Liquidação e Custódia
SINTAC	Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil
Sisbacen	Sistema de Informações do Banco Central do Brasil
VRA	Voo Regular Ativo
WTI	<i>West Texas Intermediate</i>

Anexo C. LISTA DE SIGLAS DE EMPRESAS AÉREAS REGULARES

Designador OACI	Nome da Empresa
AAL	AMERICAN AIRLINES INC. (Estados Unidos)
ABJ	ABAETÉ Linhas Aéreas S/A (Brasil)
AZU	AZUL Linhas Aéreas Brasileiras S/A (Brasil)
GEC	LUFTHANSA CARGO AG. (Alemanha)
GLO	VRG Linhas Aéreas S/A (GOL) (Brasil)
GTI	ATLAS AIR INC. (Estados Unidos)
MEL	MEGA Linhas Aéreas Ltda. (Brasil)
MSQ	META Mesquita Transportes Aéreos Ltda. (Brasil)
MST	MASTER TOP Linhas Aéreas S/A (Brasil)
NHG	NHT Linhas Aéreas Ltda. (Brasil)
NRA	NOAR Linhas Aéreas S/A (Brasil)
ONE	OCEANAIR Linhas Aéreas S/A (nome de fantasia: AVIANCA) (Brasil)
PLY	PUMA AIR Linhas Aéreas Ltda. (Brasil)
PTB	PASSAREDO Transportes Aéreos Ltda. (Brasil)
PTN	PANTANAL Linhas Aéreas S/A (Brasil)
RIO	RIO Linhas Aéreas S/A (Brasil)
SBA	SOL Linhas Aéreas Ltda. (Brasil)
SLX	SETE Linhas Aéreas Ltda. (Brasil)

Designador OACI	Nome da Empresa
TAM	TAM Linhas Aéreas S/A (Brasil)
TAP	TRANSPORTES AEREOS PORTUGUESES AS. (nome de fantasia: TAP AIR PORTUGAL) (Portugal)
TIB	TRIP - Linhas Aéreas S/A (Brasil)
TIM	Transportes Especiais Aéreos e Malotes Ltda. (nome de fantasia: TEAM - Brasil) (Brasil)
TTL	TOTAL Linhas Aéreas S/A (Brasil)
TUS	ABSA Aerolinhas Brasileiras S/A (Brasil)
UPS	UPS – UNITED PARCEL SERVICES CO. (Estados Unidos)
VLO	VARIG Logística S/A (nome de fantasia: VARIG LOG.) (Brasil)
WEB	WEBJET Linhas Aéreas S/A (Brasil)

Anexo D. LISTA DE SIGLAS DE AERÓDROMOS BRASILEIROS

Designador OACI	Nome da Empresa	Município
SBAA	Conceição Do Araguaia	Conceição Do Araguaia-PA
SBAE	Bauru/Arealva	Arealva-SP
SBAR	Santa Maria	Aracaju-SE
SBAT	Deputado Benedito Santiago	Alta Floresta-MT
SBAU	Estadual Dario Guarita	Araçatuba-SP
SBAX	Romeu Zema	Araxá-MG
SBBE	Val De Cans	Belém-PA
SBBH	Pampulha - Carlos Drummond De Andrade	Belo Horizonte-MG
SBBR	Presidente Juscelino Kubitschek	Brasília-DF
SBBV	Atlas Brasil Cantanhede	Boa Vista-RR
SBBW	Barra Do Garças	Barra Do Garças-MT
SBCA	Adalberto Mendes Da Silva	Cascavel-PR
SBCB	Cabo Frio	Cabo Frio-RJ
SBCD	Carlos Alberto Da Costa Neves	Caçador-SC
SBCF	Tancredo Neves	Confins-MG
SBCG	Campo Grande	Campo Grande-MS
SBCH	Serafin Enoss Bertaso	Chapecó-SC
SBCJ	Carajás	Parauapebas-PA
SBCM	Diomício Freitas	Forquilha-SC
SBCN	Nelson Rodrigues Guimarães	Caldas Novas-GO
SBCP	Bartolomeu Lisandro	Campos Dos Goytacazes-RJ

SBCR	Corumbá	Corumbá-MS
SBCT	Afonso Pena	São José Dos Pinhais-PR
SBCX	Regional Hugo Cantergiani	Caxias Do Sul-RS
SBCY	Marechal Rondon	Várzea Grande-MT
SBCZ	Cruzeiro Do Sul	Cruzeiro Do Sul-AC
SBDB	Bonito	Bonito-MS
SBDN	Presidente Prudente	Presidente Prudente-SP
SBDO	Municipal Francisco De Matos Pereira	Dourados-MS
SBEG	Eduardo Gomes	Manaus-AM
SBFI	Cataratas	Foz Do Iguaçu-PR
SBFL	Hercílio Luz	Florianópolis-SC
SBFN	Fernando De Noronha	Fernando De Noronha-PE
SBFZ	Pinto Martins	Fortaleza-CE
SBGL	Aeroporto Internacional Do Rio De Janeiro/Galeão – Antonio Carlos Jobim	Rio De Janeiro-RJ
SBGO	Santa Genoveva	Goiânia-GO
SBGR	Guarulhos - Governador André Franco Montoro	Guarulhos-SP
SBGV	Coronel Altino Machado	Governador Valadares-MG
SBHT	Altamira	Altamira-PA
SBIH	Itaituba	Itaituba-PA
SBIL	Bahia - Jorge Amado	Ilhéus-BA
SBIP	Usiminas	Santana Do Paraíso-MG
SBIZ	Prefeito Renato Moreira	Imperatriz-MA
SBJF	Francisco De Assis	Juiz De Fora-MG
SBJI	Ji-Paraná	Ji-Paraná-RO

SBJP	Presidente Castro Pinto	Bayeux-PB
SBJR	Jacarepaguá/Rj - Roberto Marinho	Rio De Janeiro-RJ
SBJU	Orlando Bezerra De Menezes	Juazeiro Do Norte-CE
SBJV	Lauro Carneiro De Loyola	Joinville-SC
SBKG	Presidente João Suassuna	Campina Grande-PB
SBKP	Viracopos	Campinas-SP
SBLE	Horácio De Mattos	Lençóis-BA
SBLO	Governador José Richa	Londrina-PR
SBMA	Marabá	Marabá-PA
SBMD	Monte Dourado	Almeirim-PA
SBME	Macaé	Macaé-RJ
SBMG	Regional De Maringá - Sílvio Name Júnior	Maringá-PR
SBMK	Mário Ribeiro	Montes Claros-MG
SBML	Frank Miloye Milenkovich	Marília-SP
SBMO	Zumbi Dos Palmares	Rio Largo-AL
SBMQ	Macapá	Macapá-AP
SBMY	Manicoré	Manicoré-AM
SBNF	Ministro Victor Konder	Navegantes-SC
SBNM	Santo Ângelo	Santo Ângelo-RS
SBNT	Augusto Severo	Parnamirim-RN
SBOI	Oiapoque	Oiapoque-AP
SBPA	Salgado Filho	Porto Alegre-RS
SBPC	Embaixador Walther Moreira Salles	Poços De Caldas-MG
SBPF	Lauro Kurtz	Passo Fundo-RS

SBPJ	Brigadeiro Lysias Rodrigues	Palmas-TO
SBPK	Pelotas	Pelotas-RS
SBPL	Senador Nilo Coelho	Petrolina-PE
SBPS	Porto Seguro	Porto Seguro-BA
SBPV	Governador Jorge Teixeira De Oliveira	Porto Velho-RO
SBQV	Vitória Da Conquista	Vitória Da Conquista-BA
SBRB	Plácido De Castro	Sena Madureira-AC
SBRF	Guararapes - Gilberto Freyre	Recife-PE
SBRJ	Santos Dumont	Rio De Janeiro-RJ
SBRP	Leite Lopes	Ribeirão Preto-SP
SBSJ	Professor Urbano Ernesto Stumpf	São José Dos Campos-SP
SBSL	Marechal Cunha Machado	São Luís-MA
SBSM	Santa Maria	Santa Maria-RS
SBSN	Maestro Wilson Fonseca	Santarém-PA
SBSP	Congonhas	São Paulo-SP
SBSR	Professor Eriberto Manoel Reino	São José Do Rio Preto-SP
SBSV	Deputado Luís Eduardo Magalhães	Salvador-BA
SBTB	Trombetas	Oriximiná-PA
SBTC	Hotel Transamérica	Una-BA
SBTE	Senador Petrônio Portella	Teresina-PI
SBTF	Tefé	Tefé-AM
SBTR	Torres	Torres-RS
SBTT	Tabatinga	Tabatinga-AM
SBTU	Tucuruí	Tucuruí-PA

SBUA	São Gabriel Da Cachoeira	São Gabriel Da Cachoeira-AM
SBUG	Rubem Berta	Uruguaiana-RS
SBUL	Tenente-Coronel Aviador César Bombonato	Uberlândia-MG
SBUR	Mário De Almeida Franco	Uberaba-MG
SBUY	Urucu	Coari-AM
SBVG	Major Brigadeiro Trompowsky	Varginha-MG
SBVH	Brigadeiro Camarão	Vilhena-RO
SBVT	Eurico De Aguiar Salles	Vitória-ES
SBYS	Campo Fontenelle/Academia Da Força Aérea	Pirassununga-SP
SBZM	Regional Da Zona Da Mata	Goianá-MG
SDCG	Senadora Eunice Michiles	São Paulo De Olivença-AM
SDCO	Sorocaba	Sorocaba-SP
SDOW	Ourilândia Do Norte	Ourilândia Do Norte-PA
SDRS	Resende	Resende-RJ
SDSC	Mário Pereira Lopes	São Carlos-SP
SDTK	Parati	Parati-RJ
SDVG	Domingos Pignatari	Votuporanga-SP
SIMK	Tenente Lund Presetto	Franca-SP
SIXE	Aeroclube De Eldorado Do Sul	Eldorado Do Sul-RS
SJHG	Confresa	Confresa-MT
SJRG	Rio Grande	Rio Grande-RS
SJTC	Moussa Nakhil Tobias	Arealva-SP
SNBA	Asa Branca	Tartarugalzinho-AP
SNBR	Barreiras	Barreiras-BA

SNDC	Redenção	Redenção-PA
SNDT	Diamantina	Diamantina-MG
SNGI	Guanambi	Guanambi-BA
SNJR	São João Del Rei	São João Del Rei-MG
SNPD	Patos De Minas	Patos De Minas-MG
SNRU	Oscar Laranjeiras	Caruaru-PE
SNSW	Soure	Soure-PA
SNXL	Primavera	Querência-MT
SSCK	Olavo Cecco Rigon	Concórdia-SC
SSDO	Municipal Francisco De Matos Pereira	Dourados-MS
SSER	Erechim	Erechim-RS
SSFB	Aeroporto Paulo Abdala	Francisco Beltrão-PR
SSIJ	Ijuí	Ijuí-RS
SSJA	Santa Terezinha	Joaçaba-SC
SSKW	Cacoal	Cacoal-RO
SSZR	Santa Rosa	Santa Rosa-RS
SWBC	Barcelos	Barcelos-AM
SWCA	Carauari	Carauari-AM
SWEI	Eirunepé	Eirunepé-AM
SWFX	São Félix Do Araguaia	São Félix Do Araguaia-MT
SWGI	Gurupi	Gurupi-TO
SWGN	Araguaína	Araguaína-TO
SWGP	Palmeiras De Goiás	Palmeiras De Goiás-GO
SWHG	Aeroporto De Santa Helena Do Goiás	Santa Helena Do Goiás-GO

SWHP	Fazenda Olho Dagua	Água Boa-MT
SWHT	Francisco Correa Da Cruz	Humaitá-AM
SWIQ	Minaçu	Minaçu-GO
SWKO	Coari	Coari-AM
SWLB	Lábrea	Lábrea-AM
SWLC	General Leite De Castro	Rio Verde-GO
SWOB	Fonte Boa	Fonte Boa-AM
SWPI	Júlio Bélem	Parintins-AM
SWRD	Rondonópolis	Rondonópolis-MT
SWSI	Presidente João Batista Figueiredo	Sinop-MT
SWTP	Tapuruquara	Santa Isabel Do Rio Negro-AM

Anexo E. LEGISLAÇÃO BÁSICA

Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica.

Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 – Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências

IAC 1223, de 30 de abril de 2000 – Confecção e aprovação de Horário de Transporte – HOTRAN.

IAC 1224, de 30 de abril de 2000 – Alterações em voos regulares e realização de voos não-regulares.

IAC 1502, de 30 de junho de 1999 – Cálculo dos índices de regularidade, de pontualidade e de eficiência operacional.

IAC 1504, de 30 de abril de 2000 – Procedimentos para o registro de alterações em voos de empresas de transporte aéreo regular.

Portaria nº 1.334/SSA, de 30 de dezembro de 2004 – Instruções relativas ao plano de contas das empresas de transporte aéreo regular.

Resolução ANAC nº 16, 27 de fevereiro de 2008 – Altera os valores máximos de desconto para as tarifas aéreas internacionais, com origem no Brasil e destino nos países da América do Sul.

Resolução ANAC nº 83, 22 de abril de 2009 – Altera a política tarifária para voos internacionais regulares com origem no Brasil.

Resolução ANAC nº 140, 9 de março de 2010 – Registro de tarifas referentes aos serviços de transporte aéreo regular.

Portaria ANAC nº 804/SRE, de 21 de maio de 2010 – Procedimentos para o registro das tarifas aéreas comercializadas correspondentes aos serviços de transporte aéreo doméstico regular de passageiros.

Portaria ANAC nº 1.887/SRE, de 25 de outubro de 2010 – Procedimentos para o registro das tarifas aéreas comercializadas correspondentes aos serviços de transporte aéreo internacional regular de passageiros.

Portaria ANAC nº 274/SRE, de 14 de fevereiro de 2011 – Altera a Portaria nº 804/SRE, de 21 de maio de 2010.

Resolução ANAC nº 191, de 16 de junho de 2011 – Fornecimento de dados estatísticos relativos aos serviços de transporte aéreo público.

Portaria ANAC nº 1.189/SRE, de 17 de junho de 2011 – Procedimentos para fornecimento dos dados estatísticos das empresas brasileiras de transporte aéreo público regular e não regular, exceto as de táxi-aéreo.

Portaria ANAC nº 1.190/SRE, de 17 de junho de 2011 – Procedimentos para fornecimento dos dados estatísticos das empresas estrangeiras de transporte aéreo público regular e não regular que operam no Brasil, exceto as de táxi-aéreo.

Resolução ANAC nº 218, de 28 de fevereiro de 2012 – Estabelece procedimentos para divulgação de percentuais de atrasos e cancelamentos de voos do transporte aéreo público regular de passageiros.

Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 – Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências

Todas disponíveis em: <http://www2.anac.gov.br/biblioteca/biblioteca2.asp>

