

# ANUÁRIO DO TRANSPORTE AÉREO 2013



Dados Estatísticos e Econômicos





## **DIRETORIA**

### **Diretor-Presidente**

Marcelo Pacheco dos Guaranys

### **Diretor de Operações de Aeronaves**

Vago

### **Diretor de Regulação Econômica**

Ricardo Sérgio Maia Bezerra

### **Diretor de Aeronavegabilidade**

Claudio Passos Simão

### **Diretor de Infraestrutura Aeroportuária**

Vago

## **EQUIPE TÉCNICA RESPONSÁVEL**

### **Superintendente de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado – SRE**

Ricardo Bisinotto Catanant

### **Gerente de Análise Estatística e Acompanhamento de Mercado – GEAC**

Cristian Vieira dos Reis

### **Servidores**

Carlos César Gadelha Dantas  
Elenjuce Ferreira Dias Valentin  
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**

Isabella Cristina Soares dos Santos  
Marcelo Pereira dos Santos  
Mayara Lorrane Mendes de Oliveira

### **Apoio**

Gerência de Operações de Serviços Aéreos – GOPE  
Assessoria de Comunicação Social – ASCOM  
Superintendência de Tecnologia da Informação – STI

# **ANUÁRIO DO TRANSPORTE AÉREO**

Dados Estatísticos e Econômicos de 2013

## **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](http://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 2013, 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, 25 de setembro de 2014.

## 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 2013 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](http://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

Em 2013, o transporte aéreo desenvolveu-se em um cenário de menor crescimento da economia brasileira, alta do preço do barril de petróleo e de valorização do Dólar em relação ao Real, impactando a demanda e mais da metade do total de custos e despesas do setor, como o combustível, o arrendamento, o seguro e a manutenção de aeronaves.

O preço médio do barril de petróleo no mercado internacional vem mantendo a sua valorização histórica, tendo passado de US\$ 39,09 em dezembro de 2004, para US\$ 74.88 em dezembro de 2009 e para US\$ 105,49 em dezembro de 2013 (alta de 170%), tendo se mantido acima dos US\$ 100.00 na maior parte dos meses do último ano e atingido pico de US\$ 108,78 no mês de março. Tal comportamento foi similar ao ocorrido em 2012.<sup>1</sup>

A taxa de câmbio do Real em relação ao Dólar registrou tendência de queda no período de janeiro de 2004 (R\$ 3,5258) até julho de 2011 (quando atingiu o seu menor patamar, de R\$ 1,55). No entanto, a tendência se inverteu desde então, tendo a taxa atingido R\$ 2,04 em dezembro de 2012 e alcançado R\$ 2,34 em dezembro de 2013, muito próximo do pico de R\$ 2,37 no mês de novembro (alta de 14,64% entre dezembro de 2012 e dezembro de 2013).<sup>2</sup>

A elevação dos custos do setor pressionou o valor das tarifas aéreas, tendo sido registrada alta de 4,6% na Tarifa Aérea Média Doméstica de 2013 (R\$ 326,72) em relação a 2012 (R\$ 312,25), em termos reais. Nos últimos dez anos, o indicador registrou redução de 48%. Em 2013, a quantidade de assentos comercializados junto ao público adulto em geral com tarifas aéreas inferiores a R\$ 100,00 representou 9,8% do total, tendo sido a maioria (58,9%) comercializada com valores abaixo de R\$ 300,00. Em 2004, esses percentuais foram de apenas 1,1% e 14,4%. Tarifas aéreas superiores a R\$ 1.500,00 representaram 0,5% do total em 2013, enquanto que em 2004 o percentual foi de 3,3%.

A demanda doméstica do transporte aéreo de passageiros mais do que triplicou nos últimos dez anos, em termos de passageiros-quilômetros pagos transportados (RPK), com alta de 203% entre os anos de 2004 e 2013 e crescimento médio de 13,1% ao ano no período. No mesmo período, o crescimento médio da economia brasileira foi de 3,5% 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 3,7 vezes o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro e mais de 13 vezes o crescimento da população. Apesar de haver desacelerado em 2013, com alta 1,4% em relação ao ano anterior, a demanda doméstica atingiu o seu maior nível nos últimos dez anos.

A liderança no mercado doméstico em termos de demanda (RPK) manteve-se com a Tam, com 39,6% de participação em 2013, seguida pela Gol, com 35,4%, pelo grupo Azul/Trip

---

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

<sup>2</sup> 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.



com 17%, e pela Avianca, com 7,15%. A Tam teve sua participação no mercado doméstico reduzida em 1,8% com relação ao ano de 2012, enquanto Gol, Azul/Trip e Avianca registraram crescimento de 4,3%, 16,9% e 33,5%, respectivamente.

A demanda no mercado internacional para voos com origem ou destino no Brasil, por sua vez, mais do que dobrou desde 2004, com alta de 106,4% e crescimento médio de 8,4% ao ano, em termos de RPK. Em 2013, o crescimento do transporte aéreo neste mercado foi de 3,8% em relação a 2012, o que representou desaceleração em relação às taxas apuradas nos últimos anos. Ainda assim, a quantidade de passageiros quilômetros pagos transportados em voos internacionais no Brasil alcançou o seu maior patamar desde 2004. Tam e Gol representaram praticamente a totalidade das operações das empresas aéreas brasileiras neste mercado, com participação de 87,5% e de 12,5%, respectivamente.

A oferta de transporte aéreo de passageiros no país apresentou aumento de 124% de 2004 a 2013, em termos de assentos-quilômetros oferecidos, sendo 158% em voos domésticos e 103% em voos internacionais. Em 2013, a oferta doméstica diminuiu pela primeira vez nos últimos dez anos, com retração de 2,9% em relação a 2012. No mercado internacional, a oferta cresceu 3,9% quando comparada com o ano anterior.

O número de voos tem superado o patamar de 1 milhão ao ano desde 2011, com incremento de 81% nos últimos dez anos – sendo 83% no mercado doméstico e 68% no mercado internacional. No entanto, a quantidade de voos domésticos caiu 4,5% em 2013 em comparação com o ano anterior. No mercado internacional, houve crescimento de 1,4% na quantidade de voos. No geral, houve queda de 3,7% na quantidade de voos em relação a 2012.

A quantidade de passageiros pagos transportados registrou crescimento de 165% nos últimos dez anos, tendo chegado a 109,2 milhões em 2013, quase 90 milhões de passageiros em voos domésticos e 19,2 milhões em voos internacionais. Em termos absolutos, o incremento foi de 68 milhões de passageiros desde 2004, sendo 57,9 milhões no mercado doméstico e 10,1 milhões no mercado internacional.

A quantidade de passageiros transportados no modal aéreo para cada 100 habitantes no Brasil registrou alta de 142% em dez anos, tendo passado de 22,8 em 2004 para 55,1 em 2013, ou seja, mais do que duplicou. Considerando-se a quantidade de passageiros domésticos, essa taxa passou de 17,7 para 45,4 no mesmo período. No caso da quantidade de passageiros internacionais, a taxa passou de 5 para 9,7.

Desde 2010, o avião tem sido o principal meio de transporte utilizado pelos brasileiros nas viagens interestaduais com distâncias superiores a 75 km, em comparativo realizado com o ônibus. Há dez anos, a participação destes dois modais era de 27,93% e 72,07%, respectivamente, tendo passado para 52,6% e 47,38% em 2010 e tendo sido apurada em 59,38% e 40,62% em 2013. Ou seja, a participação do transporte aéreo neste mercado mais do que dobrou nos últimos dez anos.

A taxa de aproveitamento das aeronaves em voos domésticos (RPK/ASK) foi a melhor em dez anos, tendo alcançado 76,1% em 2013, o que representou melhora de 4,4% em relação à registrada em 2012 e de 17,2% quando comparada com 2004. No mercado internacional, o aproveitamento das aeronaves de 2013 foi praticamente estável em relação a 2012, com 79,6%, e 1,4% melhor em relação a 2004. A empresa que alcançou o melhor aproveitamento das aeronaves em voos domésticos em 2013 foi a Avianca, com 82,2%. No mercado internacional, a portuguesa TAP registrou 85,2% de aproveitamento e a Tam foi a empresa brasileira com melhor a taxa (80,0%).

Os percentuais de atrasos superiores a 30 minutos e a 60 minutos atingiram o seu menor nível desde 2004, tendo sido de 7,9% e 3,1% do total de etapas de voos realizadas em 2013, respectivamente. Isto representou expressiva redução de 28,9% para o primeiro e de 36,2% para o segundo. Se comparados com os de 2012, a melhora foi de 28,1% e de 16,5%, respectivamente. Por sua vez, o percentual de cancelamentos de 8,4% em 2013, foi 12,6% superior em relação ao ano anterior, mas ainda ficou 39,9% inferior ao registrado em 2004.

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 2004. Em 2013, 408,6 mil toneladas foram transportadas no mercado doméstico, com variação positiva de 3,8% em relação ao ano anterior. No mercado internacional, a quantidade de carga paga transportada vem registrando crescimento médio de 6% ao ano e atingiu o seu maior nível desde 2004, com 777,6 toneladas em 2013, o que representou alta de 7,2% em relação a 2012 e de 69% em relação a 2004.

O faturamento do setor com receitas de voo em 2013 foi da ordem de 31,2 bilhões de reais, o que representou crescimento de 16,6% em relação a 2012. O principal item das receitas de voo foi a receita de passagens, com participação de 85,5%, seguido da receita de carga, que representou 8,3%.

O total de custos e despesas de voo cresceu 6,1% em 2013 quando comparado a 2012, tendo alcançado a cifra de 31,8 bilhões de reais. O combustível de aeronaves manteve-se como principal item de custos e despesas de voo, com participação de 37,3% em 2013, tendo registrado queda de 3,8% em relação à sua participação em 2012. A representatividade deste item teve alta de 23,9% em relação àquela verificada em 2009, que foi de 30,1%. O segundo item mais representativo em 2013 foram os custos com arrendamento, seguro e manutenção de aeronaves (17,0%) e o terceiro item foram os custos com tripulação (9,6%).

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 2,313 bilhões de reais em 2013, o que representou uma piora de 37,3% em relação àquele registrado em 2012, que foi negativo em 1,685 bilhões de reais.

Assim, o setor encerrou o exercício social de 2013 com um prejuízo líquido da ordem de 2,400 bilhões de reais (o que considera as receitas, custos e despesas das demais atividades operacionais da empresa, além dos serviços aéreos), correspondente a uma margem líquida negativa de 0,07. Trata-se do terceiro ano consecutivo em que o setor apura resultado líquido negativo, com 3,464 bilhões de reais em 2012 e 1,593 bilhões de reais em 2011. O EBIT de 2013 foi negativo em 463,8 milhões de reais, com margem EBIT negativa de 1,4%. O indicador registrou significativa melhora em comparação com o de 2012, que foi negativo da ordem de 2,395 bilhões de reais, correspondente a uma margem EBIT negativa de 8,4%.

O prejuízo nos últimos três exercícios sociais encerrados, impactou a situação líquida patrimonial da indústria, que ainda assim manteve-se positiva em 1,090 bilhões de reais em 2013. Este indicador foi positivo de 65 milhões de reais em 2012.

Diante do cenário adverso em que vem se desenvolvendo o transporte aéreo desde 2011, caracterizado pela desaceleração da economia e da demanda por transporte aéreo e pela elevação do custo dos seus insumos essenciais, a indústria vem adotando 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. Esta última medida é aquela mais sensível e cujo resultado é limitado pela elasticidade-preço da demanda do transporte aéreo.

O transporte aéreo encontra-se sob o regime de livre concorrência, cujos principais pilares são a liberdade tarifária – vigente desde 2001 para voos domésticos e desde 2010 para voos internacionais com origem no Brasil – e a liberdade de oferta, que foi instituída em 2005. Estes preceitos foram assegurados pela Lei nº 11.182/2005, a mesma lei que criou a ANAC.

Atualmente, qualquer linha aérea pode ser atendida 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 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.

## ÍNDICE

<b>SEÇÃO 1. CENÁRIO MACROECONÔMICO.....</b>	<b>27</b>
<b>Introdução.....</b>	<b>28</b>
<b>Produto Interno Bruto e População .....</b>	<b>29</b>
<b>Taxa de Câmbio .....</b>	<b>30</b>
<b>Combustível .....</b>	<b>31</b>
<b>SEÇÃO 2. ESTRUTURA DAS EMPRESAS AÉREAS.....</b>	<b>32</b>
<b>Introdução.....</b>	<b>33</b>
<b>Pessoal .....</b>	<b>35</b>
<b>Frota .....</b>	<b>38</b>
<b>SEÇÃO 3. OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO .....</b>	<b>40</b>
<b>Indústria.....</b>	<b>41</b>
Voos Realizados .....	42
Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK).....	44
<b>Mercado Doméstico.....</b>	<b>45</b>
Voos Realizados .....	46
Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK).....	52
Aeroportos Utilizados .....	56
<b>Mercado Internacional .....</b>	<b>63</b>
Voos Realizados .....	64
Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK).....	70
<b>SEÇÃO 4. DEMANDA POR TRANSPORTE AÉREO .....</b>	<b>74</b>
<b>Indústria.....</b>	<b>75</b>
Passageiros Pagos Transportados.....	75
Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (RPK).....	76
Carga Paga Transportada.....	77
<b>Mercado Doméstico.....</b>	<b>78</b>
Passageiros Pagos Transportados.....	80
Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (RPK).....	93
Carga Paga Transportada.....	96
<b>Mercado Internacional .....</b>	<b>100</b>
Passageiros Pagos Transportados.....	101
Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (RPK).....	106
Carga Paga Transportada.....	109
<b>Comparativo com o modal rodoviário .....</b>	<b>115</b>
<b>SEÇÃO 5. APROVEITAMENTO DAS AERONAVES.....</b>	<b>117</b>
<b>Indústria.....</b>	<b>118</b>

RPK/ASK .....	118
Horas Voadas/Aeronave-Dia Disponível .....	120
<b>Mercado Doméstico.....</b>	<b>121</b>
RPK/ASK .....	121
<b>Mercado Internacional .....</b>	<b>123</b>
RPK/ASK .....	123
<b>SEÇÃO 6. PERCENTUAIS DE ATRASOS E CANCELAMENTOS .....</b>	<b>125</b>
<b>Introdução.....</b>	<b>126</b>
<b>Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos .....</b>	<b>127</b>
Indústria.....	127
Mercado Doméstico .....	129
Mercado Internacional .....	132
<b>Atrasos e Cancelamentos por Rota.....</b>	<b>135</b>
<b>SEÇÃO 7. TARIFAS AÉREAS DOMÉSTICAS .....</b>	<b>140</b>
<b>Introdução.....</b>	<b>141</b>
<b>Tarifa Aérea Doméstica Real .....</b>	<b>143</b>
<b>Yield Tarifa Aérea Doméstico Real .....</b>	<b>146</b>
<b>SEÇÃO 8. ASPECTOS ECONÔMICO-FINANCEIROS .....</b>	<b>149</b>
<b>Introdução.....</b>	<b>150</b>
<b>Receita de Voo .....</b>	<b>151</b>
<b>Custos e Despesas de Voo .....</b>	<b>155</b>
<b>Resultado Financeiro .....</b>	<b>159</b>
<b>Resultado Líquido .....</b>	<b>161</b>
<b>Situação Líquida Patrimonial .....</b>	<b>163</b>
<b>Indicadores .....</b>	<b>165</b>
EBIT .....	165
Margem Bruta.....	167
Margem Líquida .....	169
Índice de Liquidez Corrente .....	171
Índice de Liquidez Geral.....	173
Participação de Capital de Terceiros sobre Recursos Totais.....	175
Grau de Endividamento .....	177
Multiplicador de Capital Próprio .....	179
RASK e CASK.....	181
RATK e CATK .....	186
<b>ANEXO A. GLOSSÁRIO .....</b>	<b>190</b>
<b>ANEXO B. LISTA DE ABREVIATURAS .....</b>	<b>194</b>
<b>ANEXO C. LISTA DE SIGLAS DE EMPRESAS AÉREAS REGULARES .....</b>	<b>196</b>

<b>ANEXO D. LISTA DE SIGLAS DE AERÓDROMOS BRASILEIROS.....</b>	<b>198</b>
<b>ANEXO E. LEGISLAÇÃO BÁSICA.....</b>	<b>205</b>

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1.1:</b> Variação anual do PIB brasileiro (%), de 2004 a 2013 .....	29
<b>Figura 1.2:</b> Evolução da população brasileira, 2004 a 2013 .....	29
<b>Figura 1.3:</b> Evolução da taxa de câmbio R\$/US\$, de 2004 a 2013.....	30
<b>Figura 1.4:</b> Evolução do preço médio internacional do barril do petróleo (Brent, Dubai e WTI), 2004 a 2013.....	31
<b>Figura 2.1:</b> Quantidade de empregados por categoria – empresas aéreas brasileiras, 2010 a 2013 .....	35
<b>Figura 2.2:</b> Percentual de empregados por categoria – empresas aéreas brasileiras, 2013 .....	35
<b>Figura 2.3:</b> Quantidade de funcionários por aeronave – empresas aéreas brasileiras, 2012 e 2013* .....	36
<b>Figura 2.4:</b> Percentual de pilotos e co-pilotos no total de empregados – empresas aéreas brasileiras, 2012 e 2013 .....	36
<b>Figura 2.5:</b> Número de pilotos por mil decolagens – empresas aéreas brasileiras, 2012 e 2013 .....	37
<b>Figura 2.6:</b> Quantidade de aeronaves por fabricante – empresas aéreas brasileiras, 2010 a 2013 .....	38
<b>Figura 2.7:</b> Percentual de aeronaves por assentos de passageiro instalados – empresas aéreas brasileiras, 2013.....	39
<b>Figura 3.1:</b> Evolução da quantidade de voos – mercados doméstico e internacional, 2004-2013 .....	42
<b>Figura 3.2:</b> Variação da quantidade de voos com relação ao ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2004-2013.....	42
<b>Figura 3.3:</b> Variação da quantidade de voos com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2013.....	43
<b>Figura 3.4:</b> Evolução do ASK – mercados doméstico e internacional, 2004-2013 .....	44
<b>Figura 3.5:</b> Variação do ASK com relação ao ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2004-2013 .....	44
<b>Figura 3.6:</b> Evolução da quantidade de voos – mercado doméstico, 2004-2013 .....	46
<b>Figura 3.7:</b> Variação na quantidade de voos com relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2004-2013 .....	46
<b>Figura 3.8:</b> Variação na quantidade de voos com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2013 .....	47

<b>Figura 3.9:</b> Participação das cinco maiores empresas no número de voos – mercado doméstico, 2013.....	47
<b>Figura 3.10:</b> Variação na quantidade de voos com relação ao ano anterior – por empresa – mercado doméstico, 2013.....	48
<b>Figura 3.11:</b> Participação dos 20 principais aeroportos na quantidade de decolagens – mercado doméstico, 2013 .....	48
<b>Figura 3.12:</b> Quantidade de decolagens por Região (milhares) – mercado doméstico, 2013 .....	49
<b>Figura 3.13:</b> Quantidade de decolagens por mil de habitantes, por Região – mercado doméstico, 2013.....	50
<b>Figura 3.14:</b> Quantidade de decolagens para cada mil R\$ em PIB gerado, por Região – mercado doméstico, 2011* .....	50
<b>Figura 3.15:</b> Percentual de decolagens por Região – mercado doméstico, 2012 e 2013 .....	51
<b>Figura 3.16:</b> Evolução do ASK – mercado doméstico, 2004 a 2013 .....	52
<b>Figura 3.17:</b> Variação do ASK em relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2004 a 2013 .....	52
<b>Figura 3.18:</b> Variação no ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2013.....	53
<b>Figura 3.19:</b> Participação das cinco maiores empresas no ASK – mercado doméstico, 2013 .....	53
<b>Figura 3.20:</b> Variação do ASK com relação ao ano anterior – por empresa – mercado doméstico, 2013.....	54
<b>Figura 3.21:</b> Variação no ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – Tam e Trip – mercado doméstico, 2013 .....	54
<b>Figura 3.22:</b> Variação no ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – Gol, Azul e Avianca – mercado doméstico, 2013 .....	55
<b>Figura 3.23:</b> Quantidade de aeroportos utilizados para voos domésticos regulares e não regulares – por Unidade da Federação, 2013 .....	56
<b>Figura 3.24:</b> Decolagens por estado e aeroporto – Região Sudeste, 2013 .....	57
<b>Figura 3.25:</b> Decolagens por estado e aeroporto – Região Nordeste, 2013 .....	58
<b>Figura 3.26:</b> Decolagens por estado e aeroporto – Região Sul, 2013 .....	59
<b>Figura 3.27:</b> Decolagens por estado e aeroporto – Região Centro-Oeste, 2013 .....	60
<b>Figura 3.28:</b> Decolagens por estado e aeroporto – Região Norte, 2013.....	61
<b>Figura 3.29:</b> Aeroportos utilizados por empresa – mercado doméstico, 2012 e 2013 ..	62



<b>Figura 3.30:</b> Evolução do número de voos realizados – mercado internacional, 2004 a 2013 .....	64
<b>Figura 3.31:</b> Variação no número de voos realizados em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2004 a 2013 .....	64
<b>Figura 3.32:</b> Variação no número de voos realizados em relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado internacional, 2013 .....	65
<b>Figura 3.33:</b> Evolução do número de voos realizados – mercado internacional – por nacionalidade da empresa, 2004 a 2013 .....	65
<b>Figura 3.34:</b> Percentual de voos realizados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2004 a 2013.....	65
<b>Figura 3.35:</b> Variação do número de voos realizados em 2013 com relação a 2004 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa.....	66
<b>Figura 3.36:</b> Variação do número de voos realizados em 2013 com relação a 2012 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa.....	66
<b>Figura 3.37:</b> Participação de mercado das quatro maiores empresas em termos de voos realizados – mercado internacional, 2013 .....	67
<b>Figura 3.38:</b> Variação na quantidade de voos realizados pelas quatro maiores empresas em 2013 com relação a 2012– mercado internacional .....	67
<b>Figura 3.39:</b> Quantidade de voos entre Brasil e outros países, por continente, 2012 e 2013 .....	68
<b>Figura 3.40:</b> Quantidade de voos realizados entre o Brasil e os 20 principais destinos internacionais, 2012 e 2013 .....	69
<b>Figura 3.41:</b> Evolução do ASK – mercado internacional, 2004 a 2013.....	70
<b>Figura 3.42:</b> Variação no ASK em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2004 a 2013 .....	70
<b>Figura 3.43:</b> Evolução do ASK – mercado internacional – por nacionalidade das empresas, 2004 a 2013 .....	71
<b>Figura 3.44:</b> Variação do ASK em 2013 com relação a 2004 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa.....	71
<b>Figura 3.45:</b> Variação do ASK em 2013 com relação a 2012 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa.....	72
<b>Figura 3.46:</b> Participação de mercado das quatro maiores empresas em termos de ASK – mercado internacional, 2013.....	72
<b>Figura 3.47:</b> Variação do ASK das quatro maiores empresas em 2013 com relação a 2012 – mercado internacional.....	73

<b>Figura 4.1:</b> Evolução da quantidade de passageiros pagos transportados, 2004 a 2013	75
<b>Figura 4.2:</b> Variação anual da quantidade de passageiros pagos transportados, doméstico e internacional, 2004 a 2013 .....	75
<b>Figura 4.3:</b> Evolução da quantidade de passageiros-quilômetros pagos transportados – mercados doméstico e internacional, 2004 a 2013 .....	76
<b>Figura 4.4:</b> Variação anual da quantidade de passageiros-quilômetros pagos transportados – mercados doméstico e internacional, 2004 a 2013 .....	76
<b>Figura 4.5:</b> Evolução da quantidade de carga paga transportada – mercados doméstico e internacional, 2004 a 2013.....	77
<b>Figura 4.6:</b> Variação anual da quantidade de carga paga transportada – mercados doméstico e internacional, 2004 a 2013 .....	77
<b>Figura 4.7:</b> Evolução do número de passageiros pagos transportados – mercado doméstico, 2004-2013 .....	80
<b>Figura 4.8:</b> Variação nos passageiros pagos transportados em relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2004 a 2013 .....	80
<b>Figura 4.9:</b> Variação nos passageiros pagos transportados com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2013.....	81
<b>Figura 4.10:</b> Evolução da quantidade de passageiros pagos domésticos por grupo de 100 habitantes, 2004 a 2013 .....	81
<b>Figura 4.11:</b> Participação das cinco maiores empresas em passageiros pagos transportados – mercado doméstico, 2013 .....	82
<b>Figura 4.12:</b> Variação de passageiros pagos transportados com relação ao ano anterior – por empresa – mercado doméstico, 2013 .....	82
<b>Figura 4.13:</b> Aumento no número de passageiros pagos transportados (milhões de passageiros) – mercado doméstico, 2013 .....	82
<b>Figura 4.14:</b> Passageiros pagos embarcados por Região brasileira, em milhões – mercado doméstico, 2013 .....	83
<b>Figura 4.15:</b> Quantidade de embarques domésticos por habitante, por Região – mercado doméstico, 2013 .....	83
<b>Figura 4.16:</b> Quantidade de embarques domésticos por real em PIB per capita gerado, por Região – mercado doméstico, 2011* .....	84
<b>Figura 4.17:</b> Distribuição dos passageiros embarcados por Região – mercado doméstico, 2013.....	84
<b>Figura 4.18:</b> Passageiros embarcados por aeroporto e Unidade da Federação – Região Sudeste – mercado doméstico, 2013 .....	85

<b>Figura 4.19:</b> Passageiros embarcados por aeroporto e Unidade da Federação – Região Nordeste – mercado doméstico, 2013.....	86
<b>Figura 4.20:</b> Passageiros embarcados por aeroporto e Unidade da Federação – Região Centro-Oeste – mercado doméstico, 2013.....	87
<b>Figura 4.21:</b> Passageiros embarcados por aeroporto e Unidade da Federação – Região Sul – mercado doméstico, 2013.....	88
<b>Figura 4.22:</b> Passageiros embarcados por aeroporto e Unidade da Federação – Região Norte – mercado doméstico, 2013.....	89
<b>Figura 4.23:</b> Distribuição dos embarques nos 20 maiores aeroportos – mercado doméstico, 2013.....	90
<b>Figura 4.24:</b> Variação no número de embarques em relação ao ano anterior por aeroporto – mercado doméstico, 2013.....	91
<b>Figura 4.25:</b> Passageiros pagos transportados nas 20 principais rotas* – mercado doméstico, 2012 e 2013.....	92
<b>Figura 4.26:</b> Evolução do RPK – mercado doméstico, 2004 a 2013 .....	93
<b>Figura 4.27:</b> Variação do RPK em relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2004 a 2013 .....	93
<b>Figura 4.28:</b> Variação do RPK em relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2013.....	94
<b>Figura 4.29:</b> Variação do RPK doméstico, PIB e população brasileira em relação ao ano anterior, 2004 a 2013 .....	94
<b>Figura 4.30:</b> Participação das cinco maiores empresas no <i>RPK</i> – mercado doméstico, 2010 a 2013 .....	95
<b>Figura 4.31:</b> Variação no <i>RPK</i> com relação ao ano anterior – por empresa – mercado doméstico, 2013.....	95
<b>Figura 4.32:</b> Evolução da quantidade de carga paga transportada – mercado doméstico, 2004 a 2013 .....	96
<b>Figura 4.33:</b> Variação anual da quantidade de carga paga transportada – mercado doméstico, 2004 a 2013 .....	96
<b>Figura 4.34:</b> Participação das cinco principais empresas em termos de carga paga transportada – mercado doméstico, 2013 .....	97
<b>Figura 4.35:</b> Variação da carga paga transportada com relação ao ano anterior – por empresa – mercado doméstico, 2013.....	97
<b>Figura 4.36:</b> Carga paga transportada nas 20 principais rotas – mercado doméstico, 2013 .....	98

<b>Figura 4.37:</b> Carga paga despachada por Unidade da Federação – mercado doméstico, 2013 .....	99
<b>Figura 4.38:</b> Evolução do número de passageiros pagos transportados – mercado internacional, 2004 a 2013.....	101
<b>Figura 4.39:</b> Variação no número de passageiros pagos transportados em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2004 a 2013 .....	101
<b>Figura 4.40:</b> Evolução do número de passageiros pagos transportados – mercado internacional – por nacionalidade da empresa, 2004 a 2013 .....	102
<b>Figura 4.41:</b> Variação do número de passageiros pagos transportados em 2013 com relação a 2004 – mercado internacional, por nacionalidade da empresa.....	102
<b>Figura 4.42:</b> Variação do número de passageiros pagos transportados em 2013 com relação a 2012 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa.....	103
<b>Figura 4.43:</b> Participação de mercado das quatro maiores empresas em termos de passageiros pagos transportados – mercado internacional, 2013 .....	103
<b>Figura 4.44:</b> Variação na quantidade de passageiros pagos transportados em 2013 com relação a 2012 pelas quatro maiores empresas – mercado internacional .....	104
<b>Figura 4.45:</b> Quantidade de passageiros transportados entre o Brasil e outros países – por continente, 2012 e 2013 .....	104
<b>Figura 4.46:</b> Quantidade de passageiros transportados entre o Brasil e os 20 principais destinos internacionais, 2012 e 2013 .....	105
<b>Figura 4.47:</b> Evolução do RPK – mercado internacional, 2004 a 2013 .....	106
<b>Figura 4.48:</b> Variação no RPK em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2004 a 2013 .....	106
<b>Figura 4.49:</b> Evolução do RPK – mercado internacional – por nacionalidade das empresas, 2004 a 2013 .....	107
<b>Figura 4.50:</b> Variação do RPK em 2013 com relação a 2004 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa.....	107
<b>Figura 4.51:</b> Variação do RPK em 2013 com relação a 2012 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa.....	107
<b>Figura 4.52:</b> Participação de mercado das quatro maiores empresas em termos de RPK – mercado internacional, 2013.....	108
<b>Figura 4.53:</b> Variação do RPK das quatro maiores empresas em 2013 com relação a 2012 – mercado internacional.....	108
<b>Figura 4.54:</b> Evolução da quantidade de carga paga transportada – mercado internacional, 2004 a 2013.....	109

<b>Figura 4.55:</b> Evolução da quantidade de carga paga transportada por nacionalidade das empresas – mercado internacional, 2004 a 2013 .....	109
<b>Figura 4.56:</b> Variação na quantidade de carga paga transportada em 2013 com relação a 2004 – mercado internacional.....	110
<b>Figura 4.57:</b> Variação na quantidade de carga paga transportada em 2013 com relação a 2012 – mercado internacional.....	110
<b>Figura 4.58:</b> Participação das principais empresas na quantidade de carga paga transportada – mercado internacional, 2013.....	111
<b>Figura 4.59:</b> Variação da quantidade de carga paga transportada pelas principais empresas em 2013 com relação a 2012 – mercado internacional.....	111
<b>Figura 4.60:</b> Quantidade de carga paga transportada entre Brasil e demais países, por continente – mercado internacional, 2012 e 2013 .....	112
<b>Figura 4.61:</b> Quantidade de carga paga transportada nas 20 principais rotas internacionais com origem no Brasil – 2012 e 2013 .....	113
<b>Figura 4.62:</b> Quantidade de carga paga transportada nas 20 principais rotas internacionais com destino no Brasil – 2012 e 2013 .....	114
<b>Figura 4.63:</b> Comparativo de passageiros interestaduais de longa distância transportados – 2004 a 2013 .....	115
<b>Figura 4.64:</b> Participação dos modais aéreo e rodoviário no transporte de passageiros – 2013 .....	116
<b>Figura 4.65:</b> Participação dos modais aéreo e rodoviário no transporte de passageiros – 2012 e 2004 .....	116
<b>Figura 5.1:</b> Evolução do aproveitamento em termos de RPK/ASK – mercados doméstico e internacional, 2004 a 2013 .....	118
<b>Figura 5.2:</b> Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2004 a 2013 .....	119
<b>Figura 5.3:</b> Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2013 .....	119
<b>Figura 5.4:</b> Aproveitamento em termos de Horas Voadas por Aeronave-Dia Disponível, por empresa – mercados doméstico e internacional, 2012 (esquerda) e 2013 (direita) .....	120
<b>Figura 5.5:</b> Aproveitamento em termos de Horas Voadas por Aeronave-Dia Disponível, por configuração da aeronave – empresas brasileiras, 2012 e 2013.....	120
<b>Figura 5.6:</b> Evolução do aproveitamento em termos de RPK/ASK – mercado doméstico, 2004 a 2013 .....	121
<b>Figura 5.7:</b> Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2004 a 2013 .....	121

<b>Figura 5.8:</b> Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2013.....	122
<b>Figura 5.9:</b> Aproveitamento em termos de RPK/ASK, por empresa – mercado doméstico, 2012 (esquerda) e 2013 (direita) .....	122
<b>Figura 5.10:</b> Evolução do aproveitamento em termos de RPK/ASK – mercado internacional, 2004 a 2013.....	123
<b>Figura 5.11:</b> Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado internacional, 2013 .....	123
<b>Figura 5.12:</b> Aproveitamento em termos de RPK/ASK, por empresa – mercado internacional, 2012 (esquerda) e 2013 (direita).....	124
<b>Figura 6.1:</b> Evolução dos Percentuais de Atraso e Cancelamento – indústria, por ano, 2004 a 2013 .....	127
<b>Figura 6.2:</b> Variação dos Percentuais de Atraso e Cancelamento com relação ao ano anterior – indústria, 2004 a 2013 .....	128
<b>Figura 6.3:</b> Evolução dos Percentuais de Atraso e Cancelamento – indústria, por mês, 2013 .....	128
<b>Figura 6.4:</b> Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao mesmo mês do ano anterior, – indústria, 2013 .....	129
<b>Figura 6.5:</b> Evolução dos Percentuais de Atraso e Cancelamento – indústria, por ano, 2004 a 2013 .....	130
<b>Figura 6.6:</b> Variação dos Percentuais de Atraso e Cancelamento com relação ao ano anterior – indústria, 2004 a 2013 .....	130
<b>Figura 6.7:</b> Evolução dos Percentuais de Atraso e Cancelamento – indústria, por mês, 2013 .....	131
<b>Figura 6.8:</b> Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao mesmo mês do ano anterior, – indústria, 2013 .....	131
<b>Figura 6.9:</b> Evolução dos Percentuais de Atraso e Cancelamento – indústria, por ano, 2004 a 2013 .....	132
<b>Figura 6.10:</b> Variação dos Percentuais de Atraso e Cancelamento com relação ao ano anterior – indústria, 2004 a 2013 .....	133
<b>Figura 6.11:</b> Evolução dos Percentuais de Atraso e Cancelamento – indústria, por mês, 2013 .....	133
<b>Figura 6.12:</b> Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao mesmo mês do ano anterior, – indústria, 2013 .....	134
<b>Figura 6.13:</b> Percentuais de Atrasos nas 20 principais rotas domésticas, 2013 .....	136

<b>Figura 6.14:</b> Percentuais de Cancelamentos nas 20 principais rotas domésticas, 2013 .....	137
<b>Figura 6.15:</b> Percentuais de Atrasos nas 20 principais rotas internacionais, 2013.....	138
<b>Figura 6.16:</b> Percentuais de Cancelamentos nas 20 principais rotas internacionais, 2013 .....	139
<b>Figura 7.1:</b> Evolução da tarifa aérea média doméstica real, 2004 a 2013 .....	143
<b>Figura 7.2:</b> Variação da tarifa aérea média doméstica real com relação ao ano anterior, 2004 a 2013 .....	144
<b>Figura 7.3:</b> Variação da tarifa aérea média doméstica real com relação ao mesmo mês do ano anterior, 2011 a 2013 .....	144
<b>Figura 7.4:</b> Distribuição percentual de assentos comercializados por intervalo de tarifa doméstica real .....	145
<b>Figura 7.5:</b> Evolução do yield tarifa aérea médio doméstico real, 2004 a 2013 .....	146
<b>Figura 7.6:</b> Variação do yield tarifa aérea médio doméstico real com relação ao ano anterior, 2004 a 2013 .....	147
<b>Figura 7.7:</b> Variação do yield tarifa aérea médio doméstico real com relação ao mesmo mês do ano anterior, 2011 a 2013 .....	147
<b>Figura 7.8:</b> Distribuição percentual de assentos comercializados por intervalo de yield tarifa doméstica real.....	148
<b>Figura 8.1:</b> Receita de Voo (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2013.....	151
<b>Figura 8.2:</b> Variação da receita de voo com relação ao ano anterior, 2010 a 2013 ....	152
<b>Figura 8.3:</b> Composição das Receitas de Voo da indústria, 2013 .....	152
<b>Figura 8.4:</b> Evolução da receita de voo – por tipo de receita, 2009 a 2013 .....	152
<b>Figura 8.5:</b> Receita de Voo (R\$ 1.000,00) – por empresa, 2010 a 2013 .....	153
<b>Figura 8.6:</b> Variação percentual da Receita de Voo (R\$ 1.000,00) – por empresa, 2010 a 2013 .....	154
<b>Figura 8.7:</b> Evolução dos custos e despesas de voo da indústria, 2009 a 2013 .....	155
<b>Figura 8.8:</b> Evolução dos custos e despesas de voo da indústria, 2010 a 2013 .....	156
<b>Figura 8.9:</b> Composição dos custos e das despesas de voo da indústria, 2013 .....	156
<b>Figura 8.10:</b> Evolução das despesas e dos custos de voo da indústria – por tipo, 2009 a 2013 .....	157
<b>Figura 8.11:</b> Evolução da composição das despesas e dos custos de voo – por tipo, 2009 a 2013 .....	157
<b>Figura 8.12:</b> Evolução dos custos e despesas de voo – por empresa, 2009 a 2013.....	158

<b>Figura 8.13:</b> Resultado Financeiro (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2013 .....	159
<b>Figura 8.14:</b> Resultado Financeiro (R\$ 1.000,00) por empresa, 2010 a 2013 .....	160
<b>Figura 8.15:</b> Resultado Líquido da indústria, 2009 a 2013 .....	161
<b>Figura 8.16:</b> Resultado Líquido (maiores empresas), 2010 a 2013.....	162
<b>Figura 8.17:</b> Situação Líquida Patrimonial (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2013.	163
<b>Figura 8.18:</b> Situação Líquida Patrimonial (R\$ 1.000,00) por empresa, 2010 a 2013	164
<b>Figura 8.19:</b> EBIT (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2013.....	165
<b>Figura 8.20:</b> EBIT (R\$ 1.000,00) por empresa, 2010 a 2013.....	166
<b>Figura 8.21:</b> Margem Bruta da indústria, 2009 a 2013 .....	167
<b>Figura 8.22:</b> Margem Bruta por empresa, 2010 a 2013 .....	168
<b>Figura 8.23:</b> Margem Líquida da indústria, 2009 a 2013.....	169
<b>Figura 8.24:</b> Margem Líquida por empresa, 2010 a 2013.....	170
<b>Figura 8.25:</b> Índice Liquidez Corrente da indústria, 2009 a 2013.....	171
<b>Figura 8.26:</b> Índice Liquidez Corrente por empresa, 2010 a 2013.....	172
<b>Figura 8.27:</b> Índice Liquidez Geral da indústria, 2009 a 2013.....	173
<b>Figura 8.28:</b> Índice Liquidez Geral por empresa, 2010 a 2013.....	174
<b>Figura 8.29:</b> Participação de Capitais de Terceiros sobre os Recursos Totais da indústria, 2009 a 2013 .....	175
<b>Figura 8.30:</b> Participação de Capitais de Terceiros sobre os Recursos Totais por empresa, 2010 a 2013 .....	176
<b>Figura 8.31:</b> Grau de endividamento da indústria, 2009 a 2013 .....	177
<b>Figura 8.32:</b> Grau de endividamento por empresa, 2010 a 2013 .....	178
<b>Figura 8.33:</b> Multiplicador de capital próprio da indústria, 2009 a 2013 .....	179
<b>Figura 8.34:</b> Multiplicador de capital próprio por empresa, 2010 a 2013.....	180
<b>Figura 8.35:</b> RASK (R\$/ASK) da indústria, 2009 a 2013.....	182
<b>Figura 8.36:</b> RASK (R\$/ASK) por empresa, 2010 a 2013.....	182
<b>Figura 8.37:</b> CASK (R\$/ASK) da indústria, 2009 a 2013.....	183
<b>Figura 8.38:</b> CASK (R\$/ASK) por empresa, 2010 a 2013.....	183
<b>Figura 8.39:</b> RASK Passagem Aérea (R\$/ASK) da indústria, 2009 a 2013 .....	184
<b>Figura 8.40:</b> RASK Passagem Aérea (R\$/ASK) por empresa, 2010 a 2013 .....	184
<b>Figura 8.41:</b> RASK/CASK da indústria, 2009 a 2013 .....	185



<b>Figura 8.42:</b> RASK/CASK por empresa, 2010 a 2013 .....	185
<b>Figura 8.43:</b> RATK (R\$/ATK) da indústria, 2009 a 2013 .....	186
<b>Figura 8.44:</b> RATK (R\$/ATK) por empresa, 2010 a 2013 .....	187
<b>Figura 8.45:</b> CATK (R\$/ATK) da indústria, 2009 a 2013 .....	187
<b>Figura 8.46:</b> CATK (R\$/ATK) por empresa, 2010 a 2013 .....	188
<b>Figura 8.47:</b> RATK/CATK da indústria, 2009 a 2013 .....	188
<b>Figura 8.48:</b> RATK/CATK por empresa, 2010 a 2013 .....	189

## LISTA DE TABELAS

**Tabela 2.1:** Quantitativo funcionários por categoria e empresa – empresas aéreas brasileiras, 2013..... 37

**Tabela 2.2:** Distribuição de aeronaves por operador e fabricante – empresas aéreas brasileiras, 2013..... 39



## 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

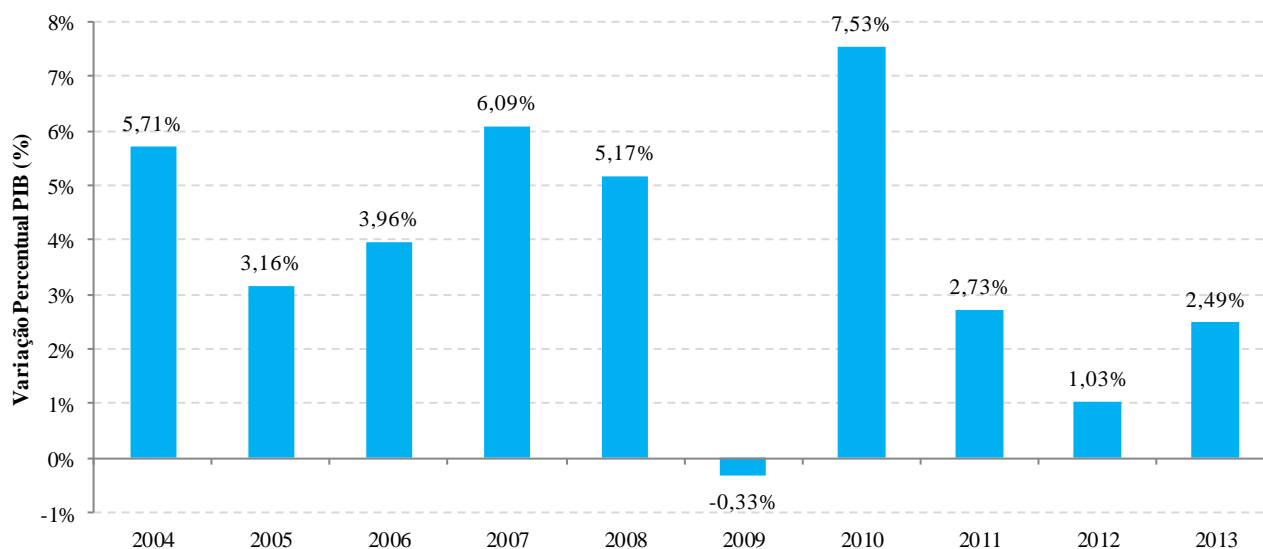
Para uma melhor compreensão da situação operacional e financeira do transporte aéreo, faz-se necessário apresentar o contexto em que está inserido. Para tanto, é evidenciado nesta seção o comportamento nos últimos dez anos das principais variáveis macroeconômicas que afetam diretamente o setor.

Os custos com combustível (que representaram aproximadamente 37% do total de custos e despesas de voo das empresas aéreas em 2013) e com arrendamento, manutenção e seguro de aeronaves (17%), 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

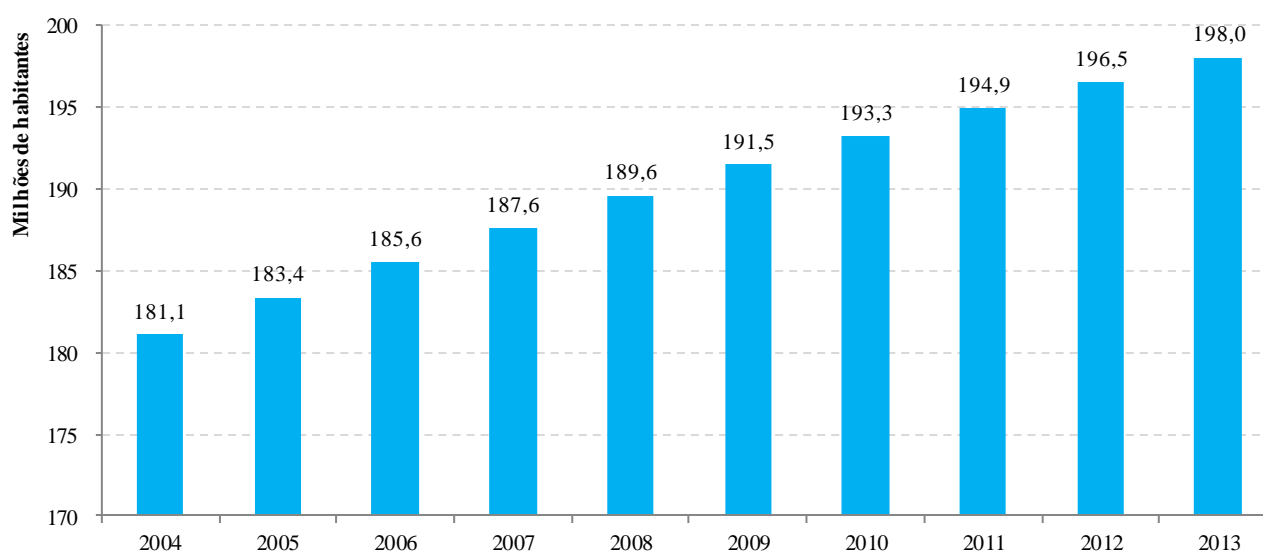
O Produto Interno Bruto – PIB é uma das mais importantes variáveis para mensurar o crescimento de uma economia. Nesse sentido, o efeito renda, associado ao preço dos serviços, constitui um dos principais fatores que explicam o crescimento do transporte aéreo. No ano de 2013, em comparação a 2012, o PIB brasileiro cresceu 2,5%, o que representou uma aceleração em relação ao crescimento do ano anterior, mas um valor menor comparado à taxa média anual de crescimento de 3,5% verificada desde 2004. Já a população brasileira cresceu a uma taxa média de 1,0% ao ano no mesmo período.

**Figura 1.1:** Variação anual do PIB brasileiro (%), de 2004 a 2013



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

**Figura 1.2:** Evolução da população brasileira, 2004 a 2013

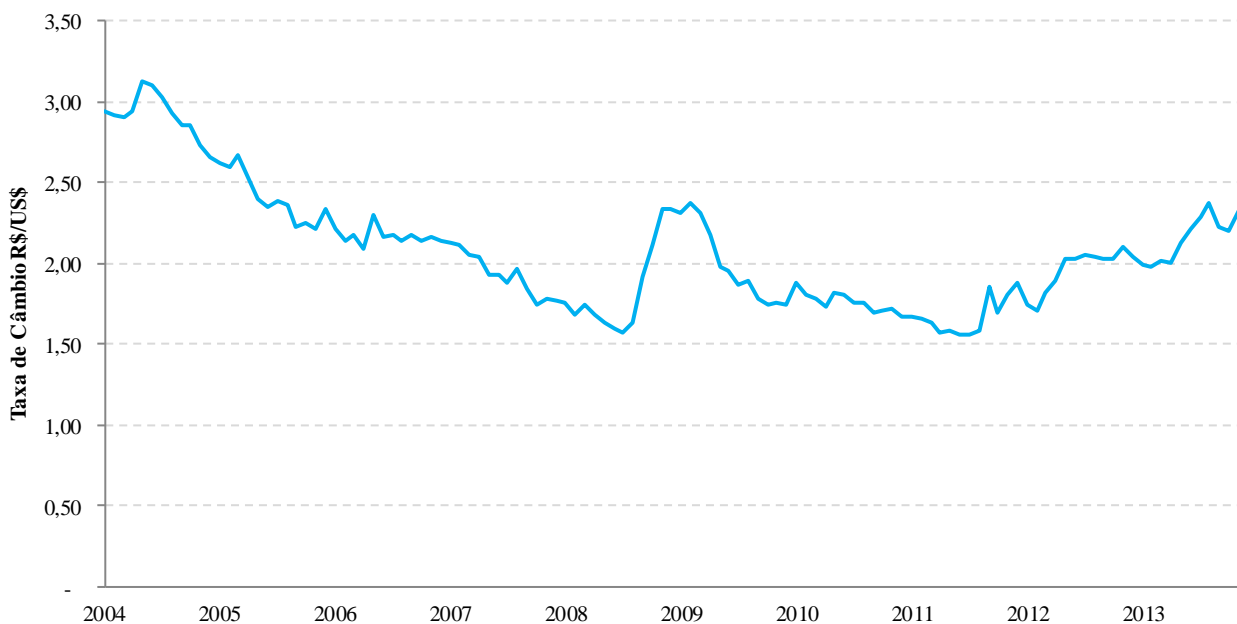


Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

## Taxa de Câmbio

No período de 2004 a julho de 2011 verificou-se uma tendência de desvalorização da moeda norte americana em relação ao Real, com um período de alta em 2009. A partir de agosto de 2012, iniciou-se uma oscilação com tendência de valorização. Em 2013, o Dólar registrou valorização de 14,64% frente ao Real, quando comparada a cotação do final de dezembro em relação à do mesmo mês do ano anterior, tendo encerrado 2013 em 2,34.

**Figura 1.3:** Evolução da taxa de câmbio R\$/US\$, de 2004 a 2013

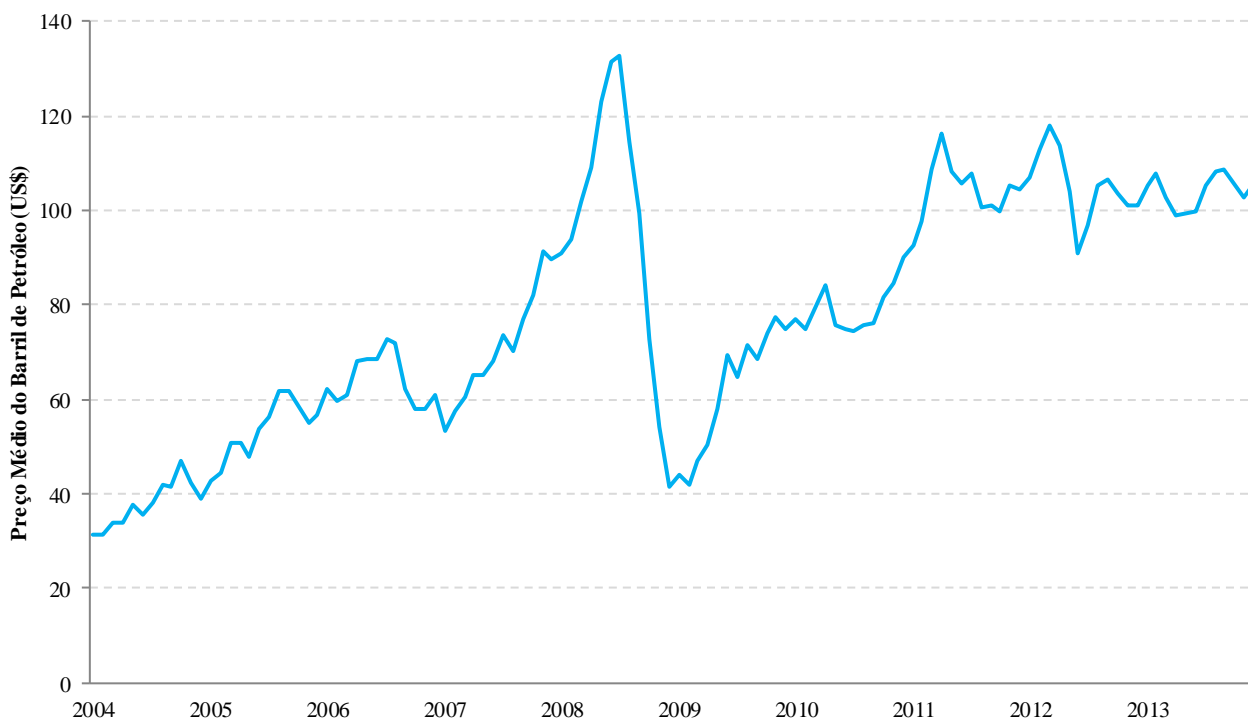


Fonte: Sistema de Informações do Banco Central do Brasil – Sisbacen (PTAX-800).

## Combustível

O preço médio do barril do petróleo (que considera os tipos: Brent, Dubai e *West Texas Intermediate* – WTI) manteve em 2013 o mesmo patamar apresentado em 2012, 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 setembro de 2013, foi de US\$ 108,78, tendo o barril finalizado o ano a uma cotação de US\$ 105,49. Nos últimos dez anos, verificou-se alta de 169,9% em relação à cotação de dezembro de 2004, que foi de US\$ 39,09.

**Figura 1.4:** Evolução do preço médio internacional do barril do petróleo (Brent, Dubai e WTI), 2004 a 2013



Fonte: Fundo Monetário Internacional – FMI.



## Seção 2.

# ESTRUTURA DAS EMPRESAS AEREAS

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 adequado expedidas pela ANAC, nos termos do art. 48 da Lei nº 11.182/2005.

Treze empresas brasileiras prestaram serviços de transporte aéreo no ano de 2013, sendo que duas realizaram essencialmente operações de carga. Já as estrangeiras somaram 77 empresas operando em 2013, com 26 atuando apenas no mercado de transporte de carga.

Entre as empresas brasileiras, destacaram-se cinco empresas que alcançaram, individualmente, mais de 1% de participação no mercado doméstico (em termos de RPK) e que juntas representaram 98,9% dos passageiros transportados neste segmento. São elas: Gol, Tam, Azul, Trip e Avianca. Já entre as essencialmente cargueiras, destacou-se a empresa Absa, que transportou 19,0% 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 2013, participação de 35,4% no mercado doméstico de passageiros e de 12,5% no mercado internacional de passageiros entre as empresas brasileiras, em termos de RPK. A empresa foi responsável, ainda, por 25,2% da carga paga doméstica transportada em 2013. Operou em 55 aeroportos em todos os estados brasileiros e em 18 aeroportos no exterior, distribuídos em 11 países, com uma frota de 147 aeronaves, com capacidade entre 143 e 183 passageiros. Seu quadro de pessoal contou, no período, com mais de 16 mil empregados, entre estes aproximadamente 1.600 pilotos e co-pilotos e 3.200 comissários. Sua receita de voo foi de 8,7 bilhões de reais em 2013.

### **Tam**

Operando voos regulares desde a década de 70, a empresa manteve-se no ano de 2013 na posição de líder dos mercados doméstico e internacional de passageiros entre as empresas aéreas brasileiras, com 39,6% e 87,5% do RPK, respectivamente. A empresa foi responsável, ainda, por 43,0% da carga paga doméstica transportada em 2013. Realizou operações em 44 aeroportos brasileiros em todos os estados e em 20 aeroportos em 14 outros países. A sua frota foi composta de 203 aeronaves, com capacidade entre 144 e 360 passageiros. Seu quadro de pessoal contou com mais de 27 mil empregados, entre estes aproximadamente 2.000 pilotos e co-pilotos e 5.200 comissários. Sua receita de voo foi de 13,3 bilhões de reais.

## **Azul**

A Azul iniciou suas operações em dezembro de 2008 e foi responsável por 13,2% do RPK doméstico em 2013, quando realizou operações em 105 aeroportos brasileiros em todos os estados. A empresa foi responsável, ainda, por 4,2% da carga paga doméstica transportada em 2013. Conta, em dezembro de 2013, com uma frota de 56 aeronaves com capacidade entre 45 e 120 passageiros. Seu quadro de pessoal conta com aproximadamente oito mil empregados, entre estes, 860 pilotos e co-pilotos e 1300 comissários. Sua receita de voo foi de 3,8 bilhões de reais.

## **Trip**

A Trip Linhas Aéreas atua no mercado desde o ano de 1998, com foco na aviação regional. Ao longo de 2013, a empresa registrou participação de 3,8% no mercado doméstico de passageiros em termos de RPK e atuou em 105 aeroportos brasileiros em todos os estados. Finalizou o ano com uma frota de 79 aeronaves, com configuração variando entre 45 e 118 assentos de passageiros. Ao final do ano boa parte de seus empregados já integrava o quadro da empresa Azul. Sua receita de voo foi de 1,5 bilhões de reais em 2013. Ao final de 2013 quase a totalidade de suas operações havia sido absorvida pela azul.

## **Avianca**

A Avianca (Oceanair) está presente no mercado brasileiro desde 1998. Em 2013, a empresa alcançou participação de 7,2% no mercado doméstico de passageiros em termos de RPK e atuou em 25 aeroportos brasileiros em 17 estados. A empresa foi responsável, ainda, por 5,4% da carga paga doméstica transportada em 2013. Finalizou o ano com uma frota de 38 aeronaves, com configuração variando entre 100 e 160 assentos de passageiros. Contou com aproximadamente 3.700 funcionários, dos quais 367 eram pilotos e co-pilotos e 642 comissários. Sua receita de voo foi de 1,8 bilhões de reais.

## **Absa**

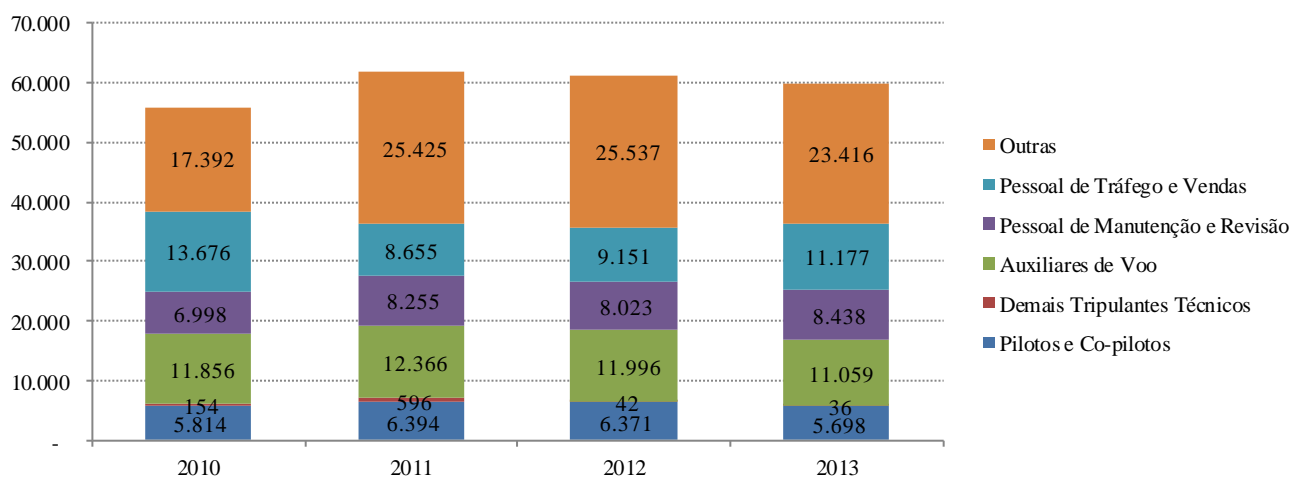
A Absa é a maior empresa brasileira essencialmente cargueira, atuando desde 1995 e tendo sido responsável por 19,0% da carga paga doméstica transportada em 2013. Realizou operações em 13 aeroportos brasileiros com uma frota de 5 aeronaves, cada uma com capacidade para 52 toneladas de carga útil. Empregou 936 funcionários em 2013, sendo 73 pilotos. Sua receita de voo foi de 1 bilhão de reais.

## Pessoal

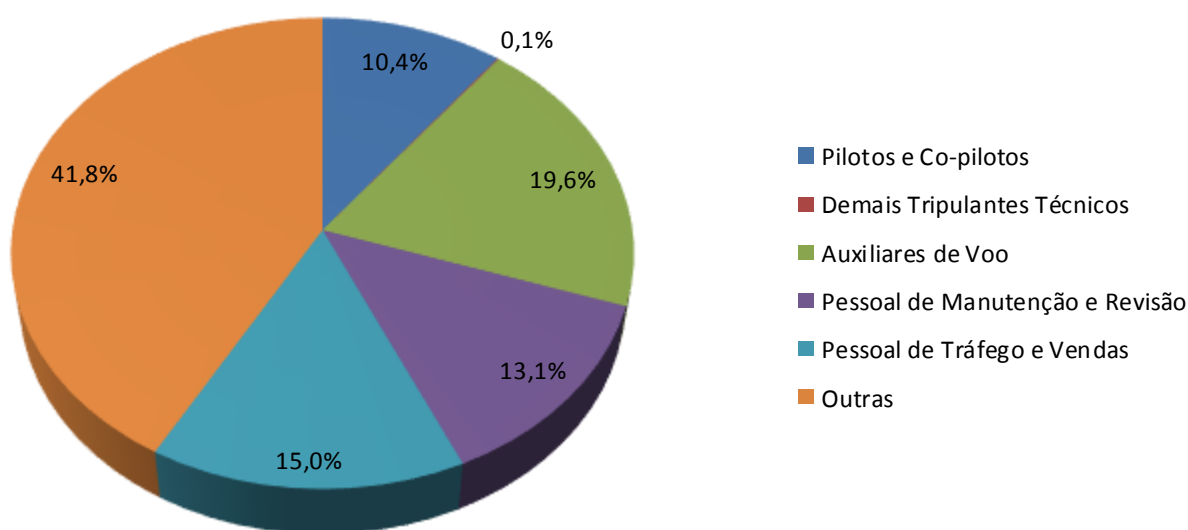
Nota-se que houve pouca alteração no número e na composição do quadro de pessoal das empresas aéreas brasileiras de 2013 em relação ao ano anterior, com pilotos e co-pilotos representando aproximadamente 10% do total e comissários 20%.

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 118 em 2012 para 106. 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.

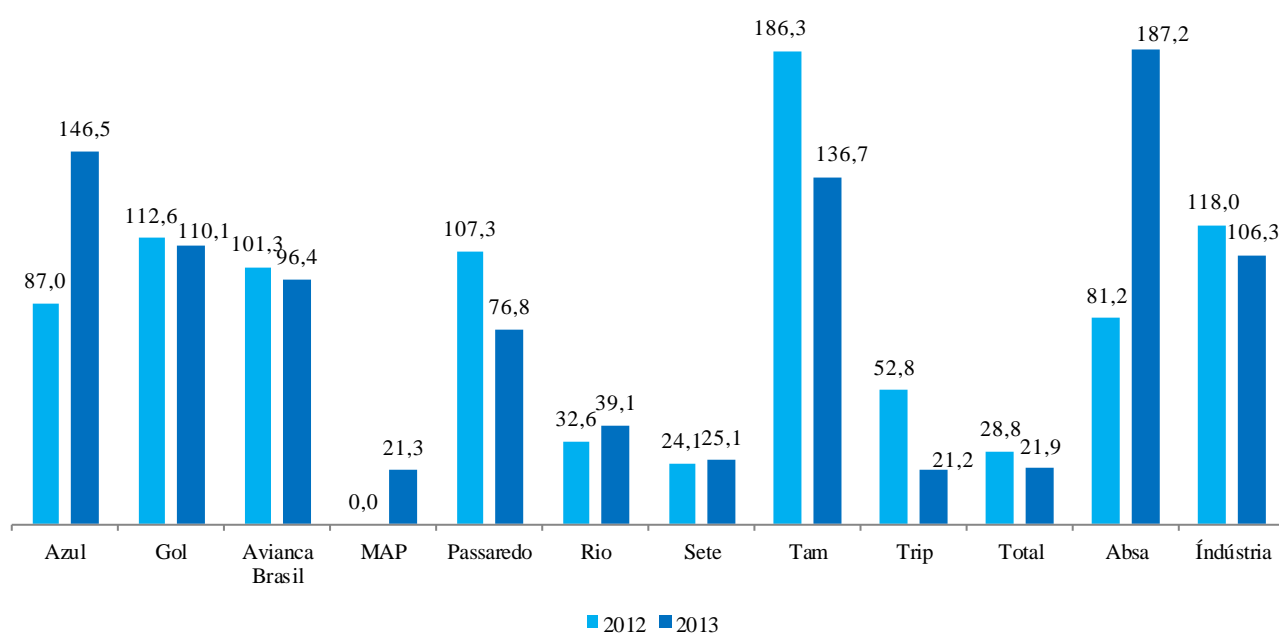
**Figura 2.1:** Quantidade de empregados por categoria – empresas aéreas brasileiras, 2010 a 2013



**Figura 2.2:** Percentual de empregados por categoria – empresas aéreas brasileiras, 2013

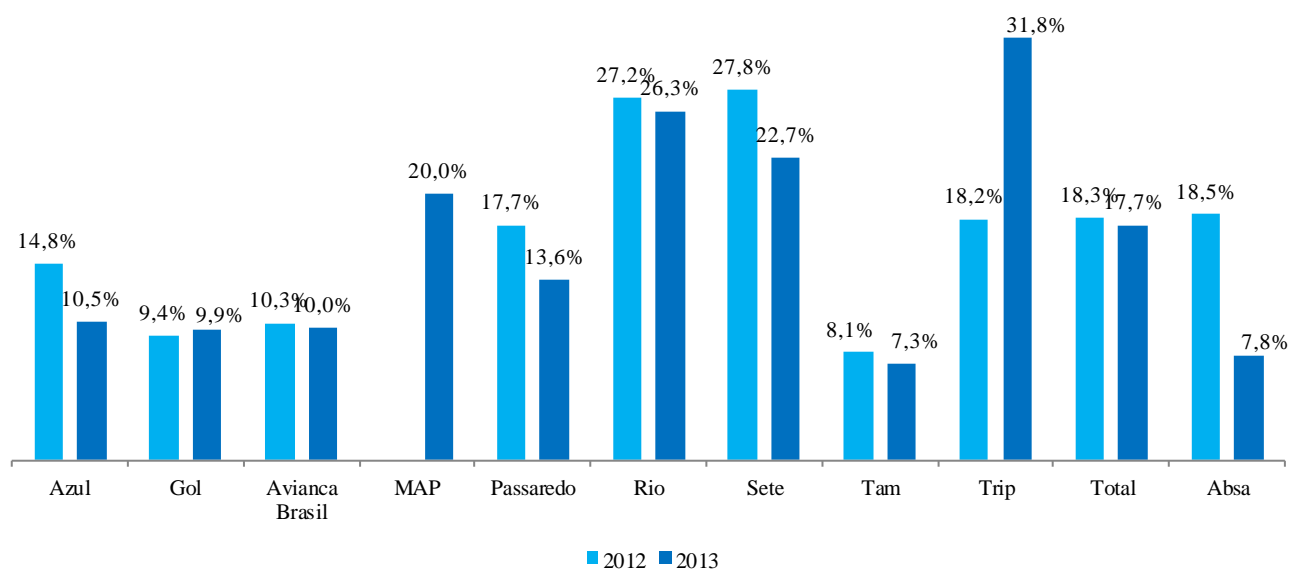


**Figura 2.3:** Quantidade de funcionários por aeronave – empresas aéreas brasileiras, 2012 e 2013\*



\*ao final de 2013, grande parte dos funcionários da Trip já integrava o quadro da Azul

**Figura 2.4:** Percentual de pilotos e co-pilotos no total de empregados – empresas aéreas brasileiras, 2012 e 2013

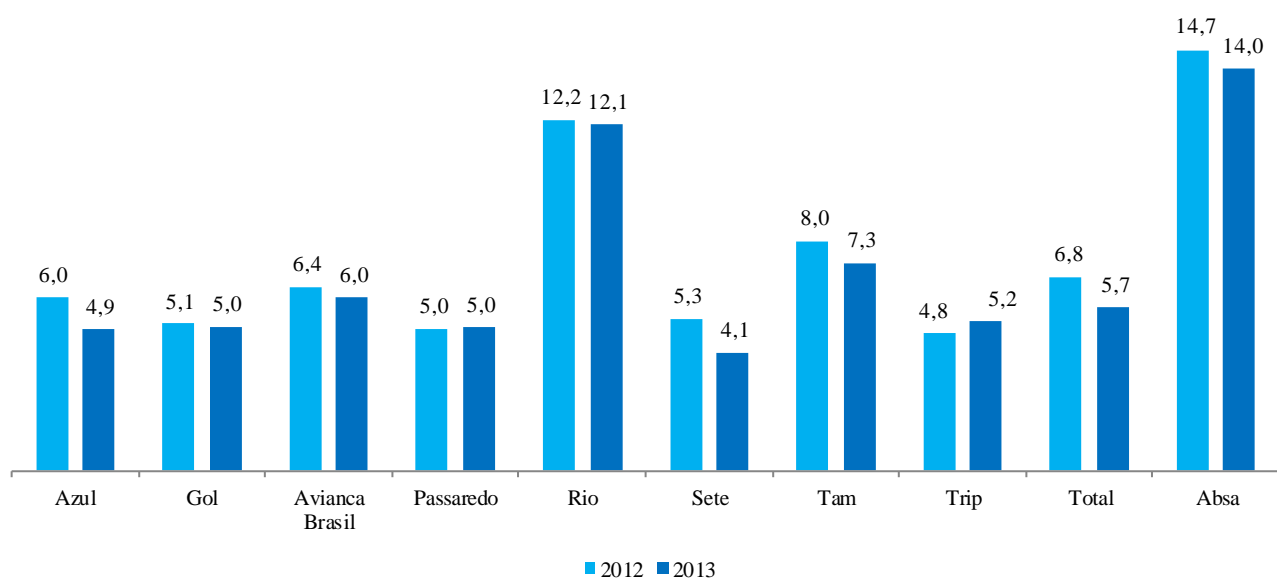


## Seção 2 - Estrutura das Empresas Aéreas

**Tabela 2.1:** Quantitativo funcionários por categoria e empresa – empresas aéreas brasileiras, 2013

Empresa	Pilotos e Co-pilotos	Demais Tripulantes Técnicos	Auxiliares de Voo	Pessoal de Manutenção e Revisão	Pessoal de Tráfego e Vendas	Outras	Total
<b>Azul</b>	858	0	1.289	997	3.407	1.653	8.204
<b>Gol</b>	1.594	0	3.250	2.621	4.941	3.777	16.183
<b>Avianca</b>	367	0	642	566	361	1.728	3.664
<b>Map</b>	17	0	16	14	17	21	85
<b>Passaredo</b>	94	1	94	108	306	88	691
<b>Tam</b>	2.019	0	5.205	3.389	1.957	15.190	27.760
<b>Rio</b>	72	27	0	60	0	115	274
<b>Sete</b>	40	0	11	0	65	60	176
<b>Trip</b>	533	0	535	554	1	53	1.676
<b>Total</b>	31	8	17	51	0	68	175
<b>Absa</b>	73	0	0	78	122	663	936
<b>Indústria</b>	<b>5.698</b>	<b>36</b>	<b>11.059</b>	<b>8.438</b>	<b>11.177</b>	<b>23.416</b>	<b>59.824</b>

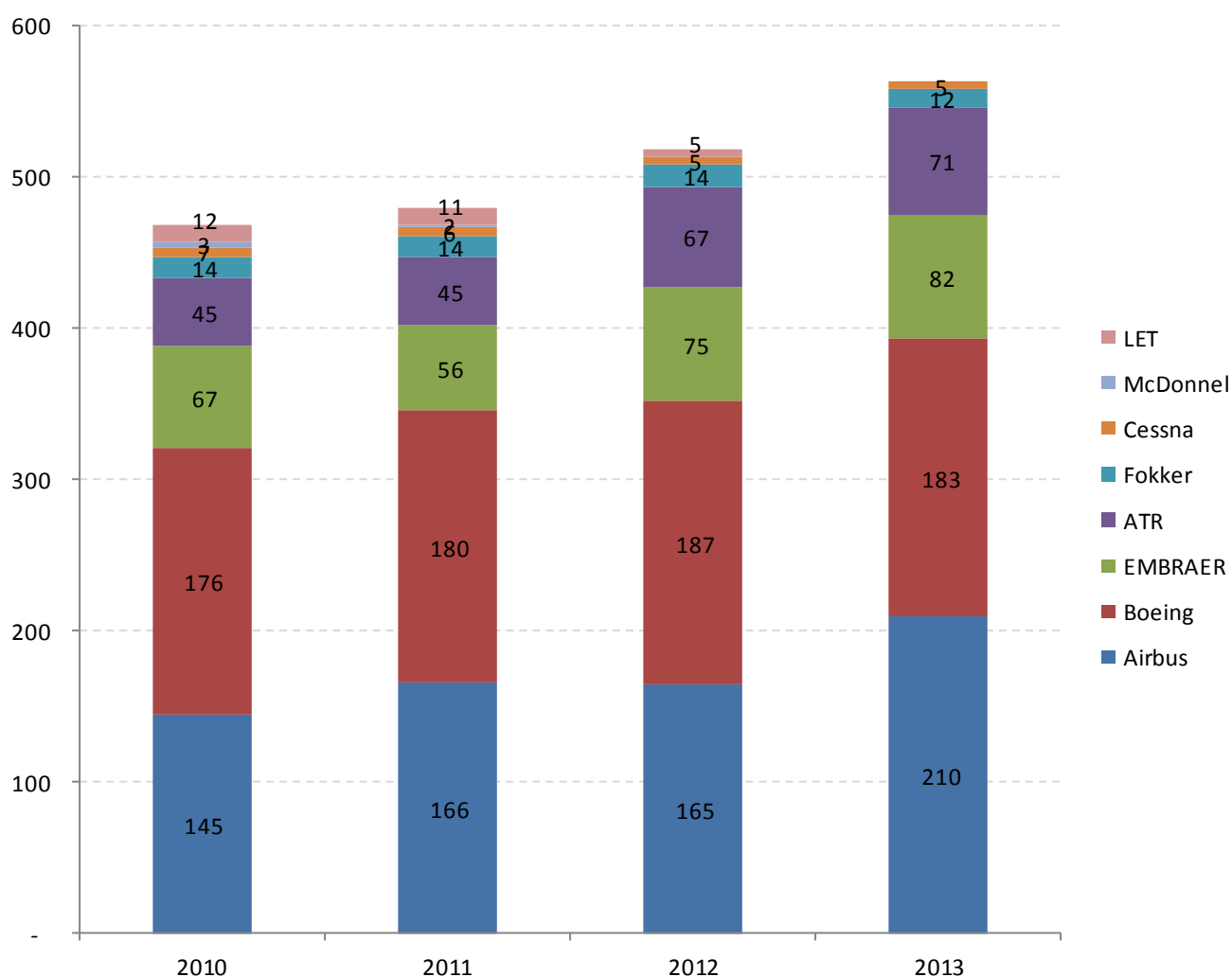
**Figura 2.5:** Número de pilotos por mil decolagens – empresas aéreas brasileiras, 2012 e 2013



## Frota

Ao final de 2013, a frota das empresas brasileiras atingiu 563 aviões, um acréscimo de 8,7% em relação ao número apresentado em dezembro de 2012. Aeronaves com capacidade entre 101 e 150 assentos de passageiros representaram 31%, enquanto aquelas com capacidade de 151 a 200 assentos representaram 40%. A Airbus foi a líder em quantidade de aeronaves operadas por empresas brasileiras no país em 2013, com 37,3% do total, seguida da Boeing, com 32,5%. A Embraer foi a terceira fabricante com mais aeronaves em operação no Brasil em 2013, com 14,6% de participação.

**Figura 2.6:** Quantidade de aeronaves por fabricante – empresas aéreas brasileiras, 2010 a 2013

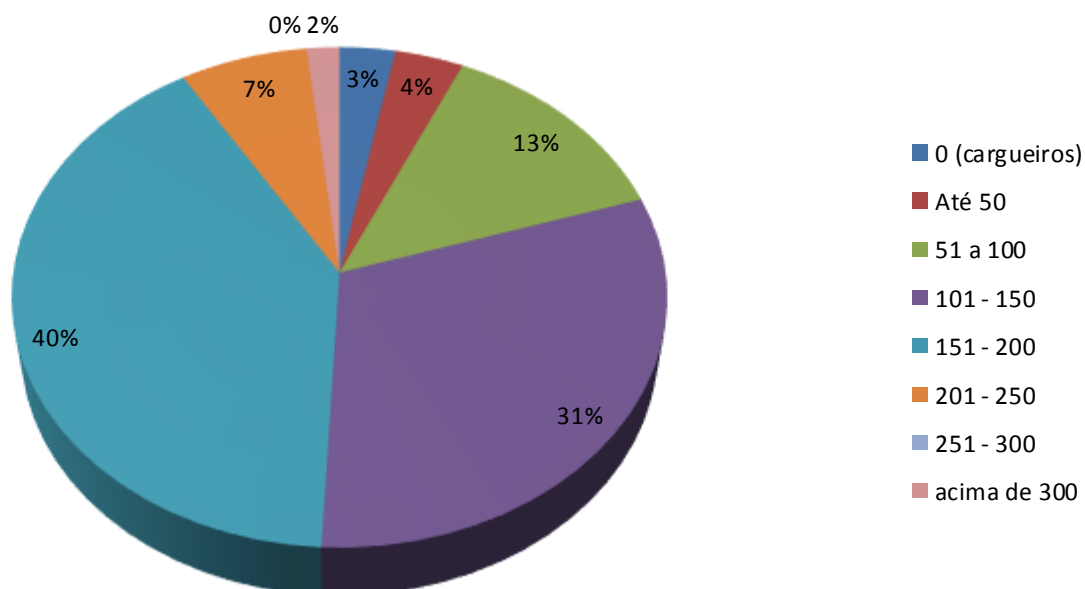


## Seção 2 - Estrutura das Empresas Aéreas

**Tabela 2.2:** Distribuição de aeronaves por operador e fabricante – empresas aéreas brasileiras, 2013

Empresa	Airbus	ATR	Boeing	Cessna	Embraer	Fokker	Total geral
Azul	0	14	0	0	42	0	56
Gol	0	0	147	0	0	0	147
Avianca	26	0	0	0	0	12	38
Map	0	4	0	0	0	0	4
Passaredo	0	9	0	0	0	0	9
Tam	184	0	19	0	0	0	203
Rio	0	0	7	0	0	0	7
Sete	0	0	0	5	2	0	7
Trip	0	41	0	0	38	0	79
Total	0	3	5	0	0	0	8
Absa	0	0	5	0	0	0	5
<b>TOTAL</b>	<b>210</b>	<b>71</b>	<b>183</b>	<b>5</b>	<b>82</b>	<b>12</b>	<b>563</b>

**Figura 2.7:** Percentual de aeronaves por assentos de passageiro instalados – empresas aéreas brasileiras, 2013





## 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.



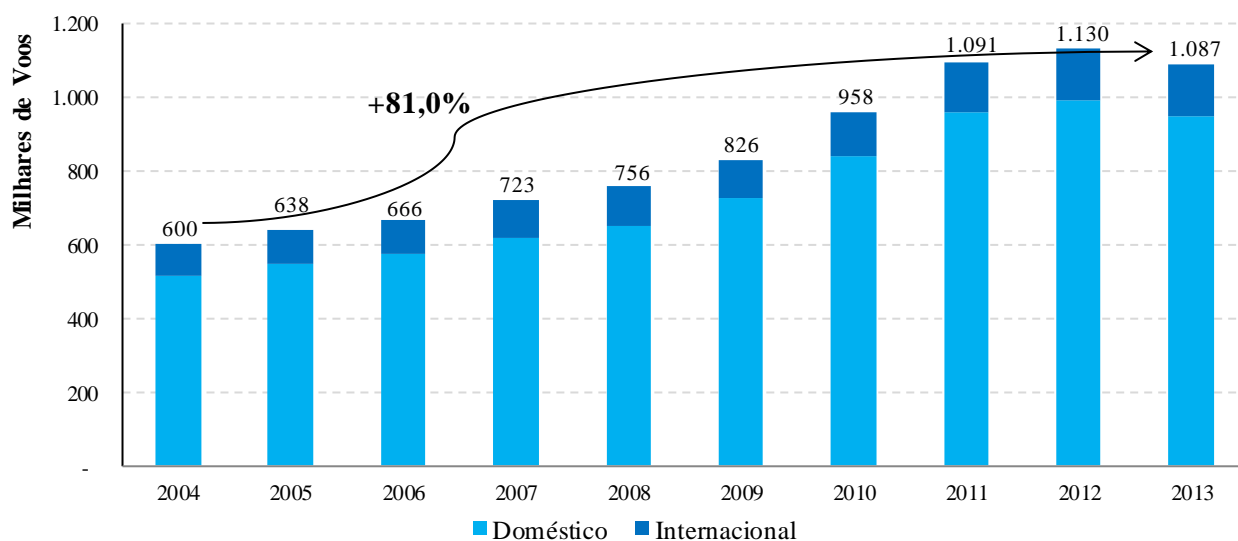
## Indústria

A oferta de transporte aéreo apresentou, em 2013, sua primeira redução desde 2004. Foram realizados 1,09 milhões de voos por empresas brasileiras e estrangeiras, considerando operações domésticas e internacionais, o que representou um aumento de 81% nos últimos 10 anos, mas uma redução de 3,7% em relação a 2012. Esta redução é uma continuação da desaceleração do crescimento apresentada em 2011 (13,9%) e 2012 (3,5%). O comportamento mês a mês mostra a redução da oferta em todos os meses, em relação ao mesmo mês do ano anterior, com exceção de dezembro, quando foram realizados 2,6% mais voos que em dezembro de 2012.

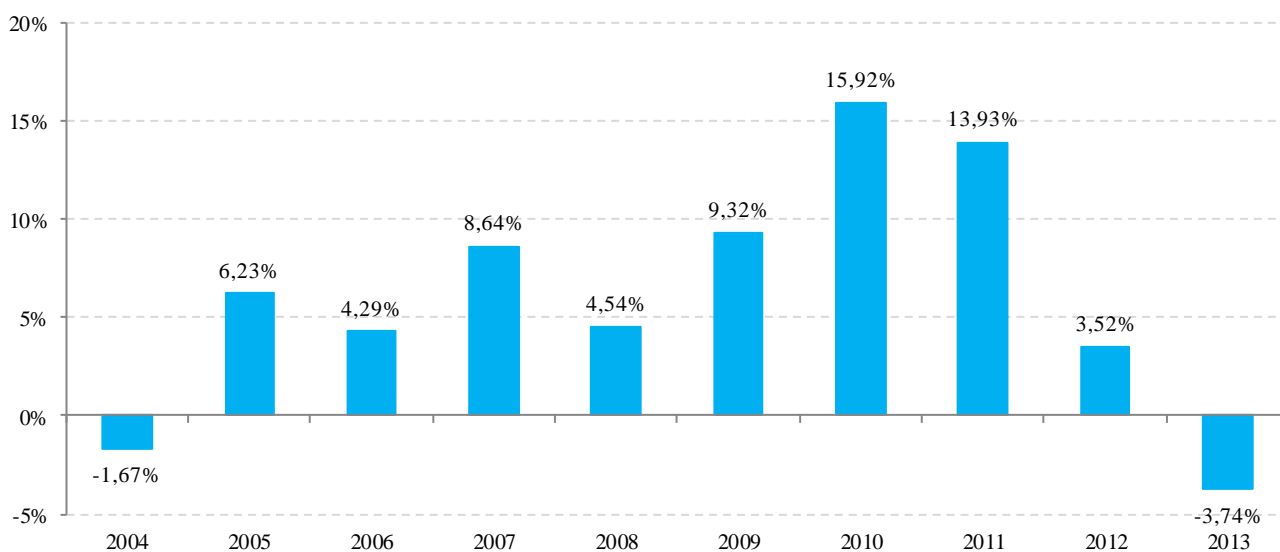
Do ponto de vista de assentos-quilômetros oferecidos (ASK), a oferta desacelerou, mas não registrou variação negativa, com crescimento de 0,8% em 2013, após altas de 5,9% em 2012 e 13,5% em 2011.

## Voos Realizados

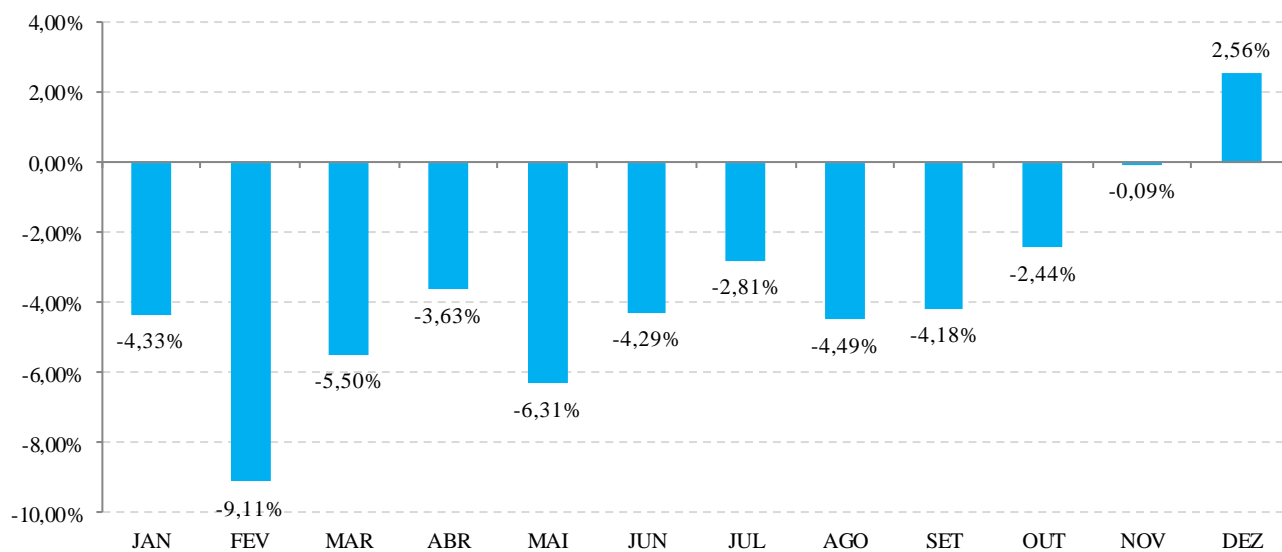
**Figura 3.1:** Evolução da quantidade de voos – mercados doméstico e internacional, 2004-2013



**Figura 3.2:** Variação da quantidade de voos com relação ao ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2004-2013

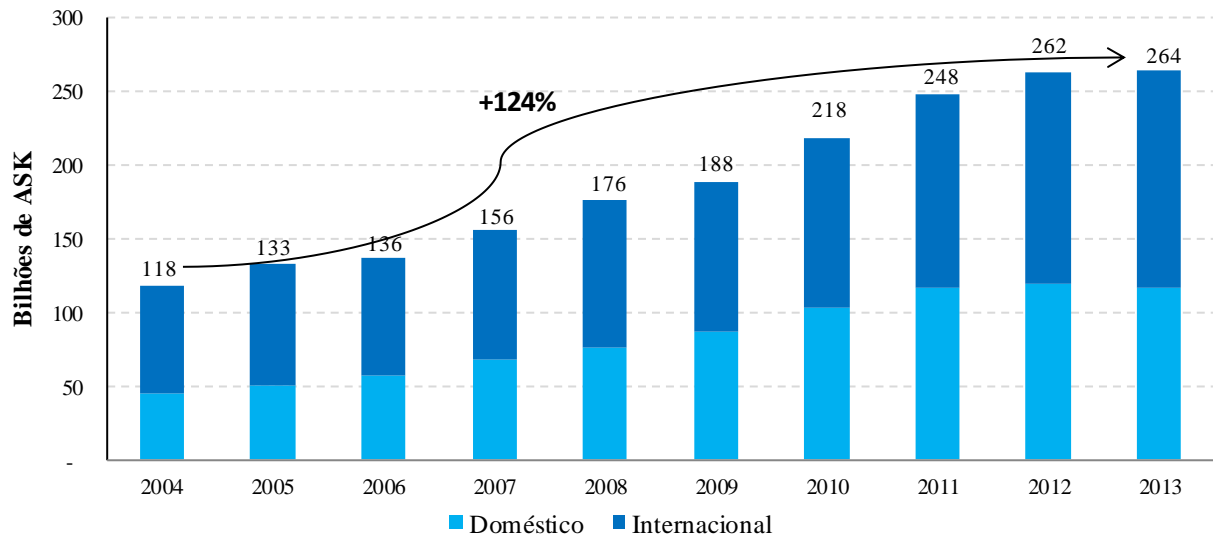


**Figura 3.3:** Variação da quantidade de voos com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2013

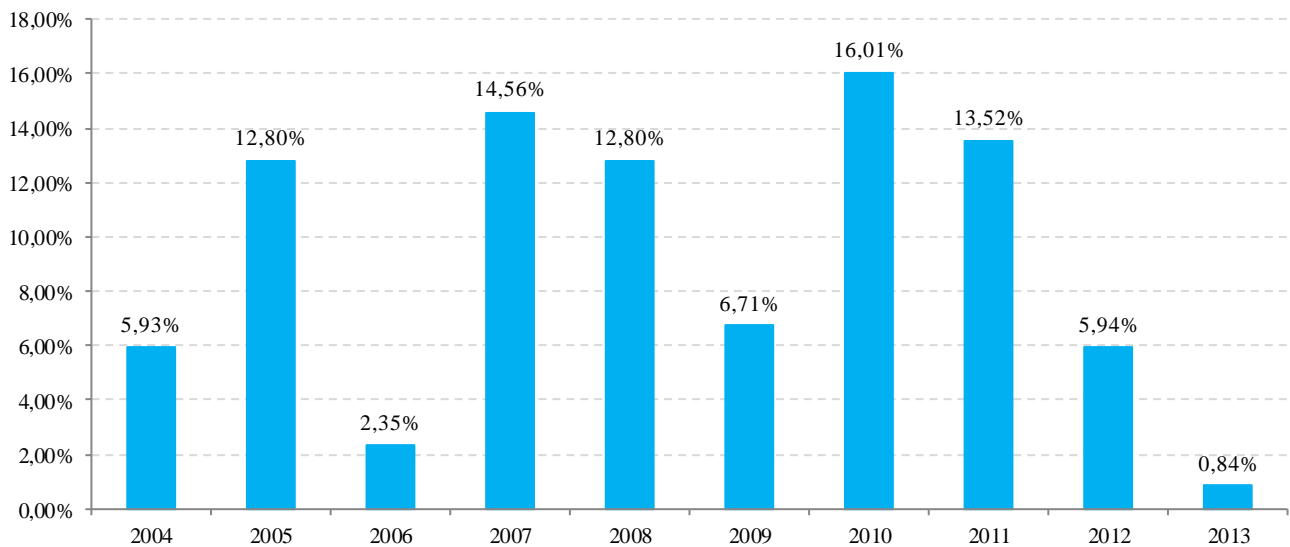


## Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK)

**Figura 3.4:** Evolução do ASK – mercados doméstico e internacional, 2004-2013



**Figura 3.5:** Variação do ASK com relação ao ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2004-2013



## Mercado Doméstico

Em 2013, o mercado de transporte aéreo doméstico apresentou sua primeira redução no número de voos desde 2004, com 947 mil voos realizados, 4,5% abaixo de 2012 e um crescimento acumulado de 83,1% em 10 anos. Na avaliação mês a mês, o ano de 2013 apresentou redução em praticamente todos os meses, com o pior resultado em fevereiro (10,13% de redução) e crescimento apenas em dezembro (2,27%).

Entre as principais empresas de transporte aéreo (com mais de 1% de participação de mercado em termos de RPK), Tam e Trip apresentaram redução no número de voos (-7,8% e -26,0%, respectivamente), sendo que parte dos voos da Trip foram absorvidos pela Azul, no processo de consolidação das operações das duas empresas. Assim, a Azul apresentou o maior crescimento na quantidade de voos realizados (34,3%), seguida pela Avianca (16,7%).

Analisando-se a oferta de assentos-quilômetros (ASK), observou-se redução de 2,9% em 2013, após um crescimento de 2,8% em 2012 e de 13,0% em 2011.

Tam e Gol foram responsáveis por 38% da oferta em ASK cada uma no ano de 2013, totalizando 76% da oferta doméstica. A oferta da Tam apresentou redução de 7,6%, enquanto a Gol teve registrada alta de 5,2% neste indicador. Trip, Azul e Avianca somaram 23% da oferta de assentos-quilômetros no ano, com Azul e Avianca apresentando aumento volume de ASK, de 31,3% e 30,8%, respectivamente, e redução por parte da Trip. O crescimento somado das três foi de 17,7%.

Observando-se os dados mês a mês, nota-se que a Tam teve reduções entre 3,9% e 12% em sua oferta em todos os meses do ano; a Trip apresentou crescimento apenas em janeiro, e em dezembro teve uma redução de mais de 80% em seu ASK, devido à absorção de suas operações pela Azul. Tanto Avianca quanto Azul aumentaram sua oferta em todos os meses, enquanto a Gol apresentou redução em janeiro e fevereiro, e aumento a partir de então.

Com relação ao tráfego em aeroportos, os 20 maiores abrigaram 79,61% das decolagens de voos domésticos. Destes, oito encontram-se na Região Sudeste, quatro na Região Nordeste, três 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 18,55% das decolagens em etapas domésticas de voos.

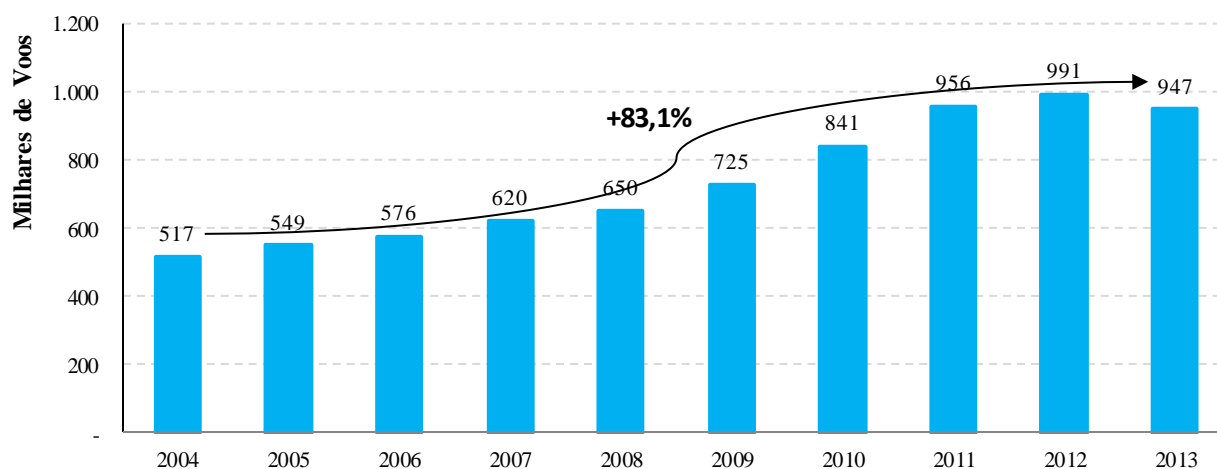
Sob o aspecto geográfico, todas as regiões apresentaram redução no número de decolagens domésticas em 2013, sendo que as regiões Sul e Centro-Oeste foram as que mais reduziram, em 7% e 7,5%, respectivamente.

Um total de 147 aeroportos recebeu voos regulares e não-regulares em 2013. O estado com o maior número de aeródromos utilizados foi o Amazonas, com 19, seguido por Minas Gerais (15), Pará (12) e São Paulo (11).

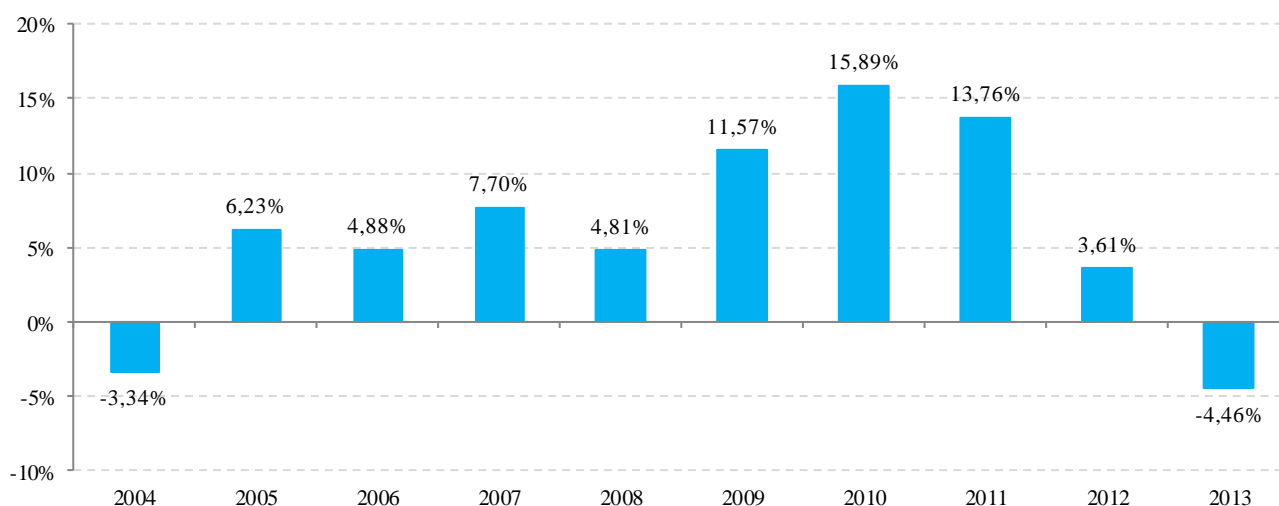
Azul e Trip foram as empresas com maior número de aeroportos utilizados em 2013, com 106 e 105, respectivamente. Em seguida aparecem Gol, operando em 56 aeroportos, e Tam com 44 aeroportos utilizados.

## Voos Realizados

**Figura 3.6:** Evolução da quantidade de voos – mercado doméstico, 2004-2013

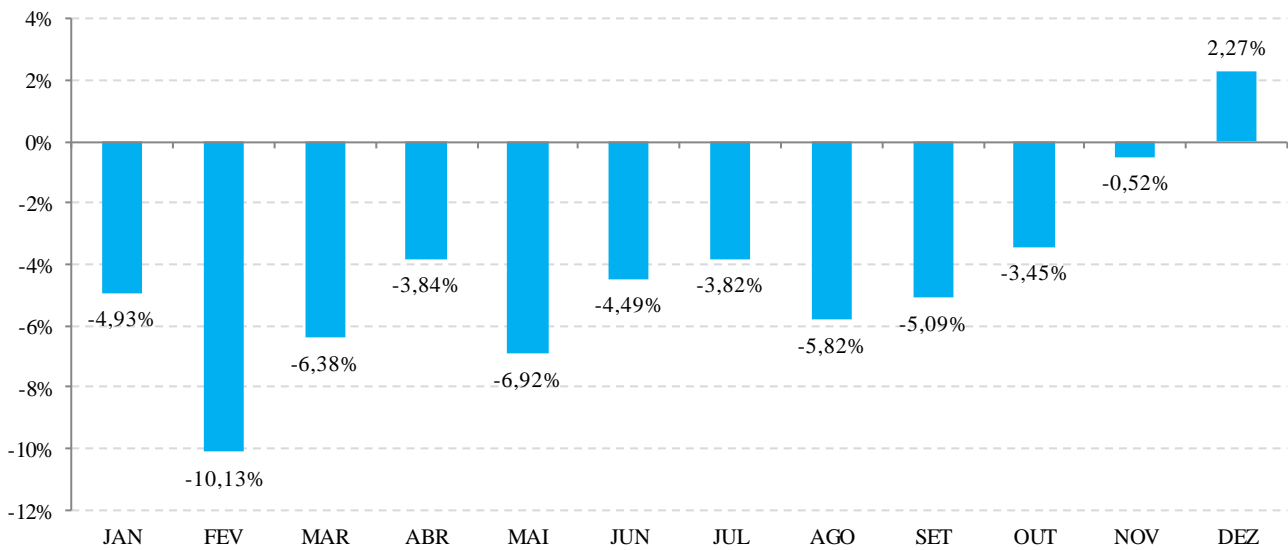


**Figura 3.7:** Variação na quantidade de voos com relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2004-2013

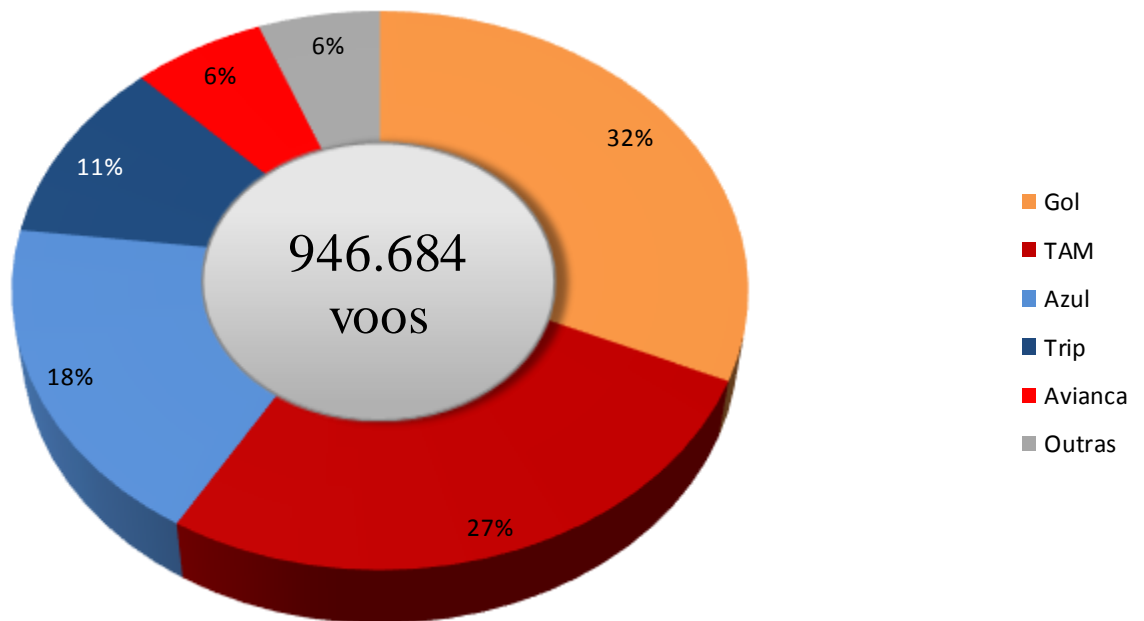


### Seção 3 – Oferta de transporte aéreo

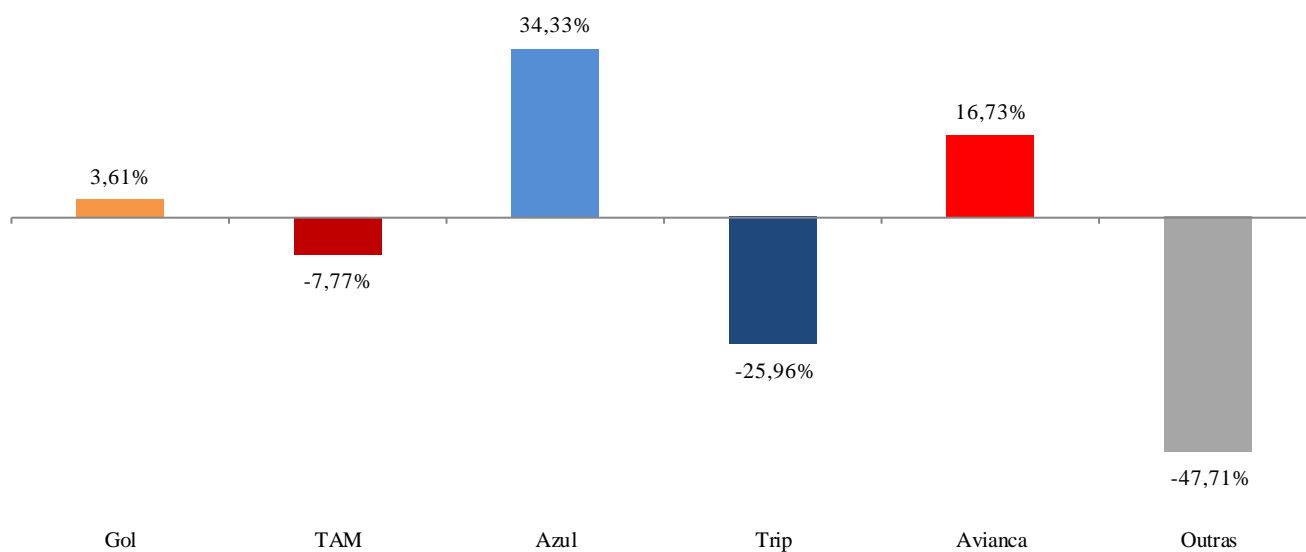
**Figura 3.8:** Variação na quantidade de voos com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2013



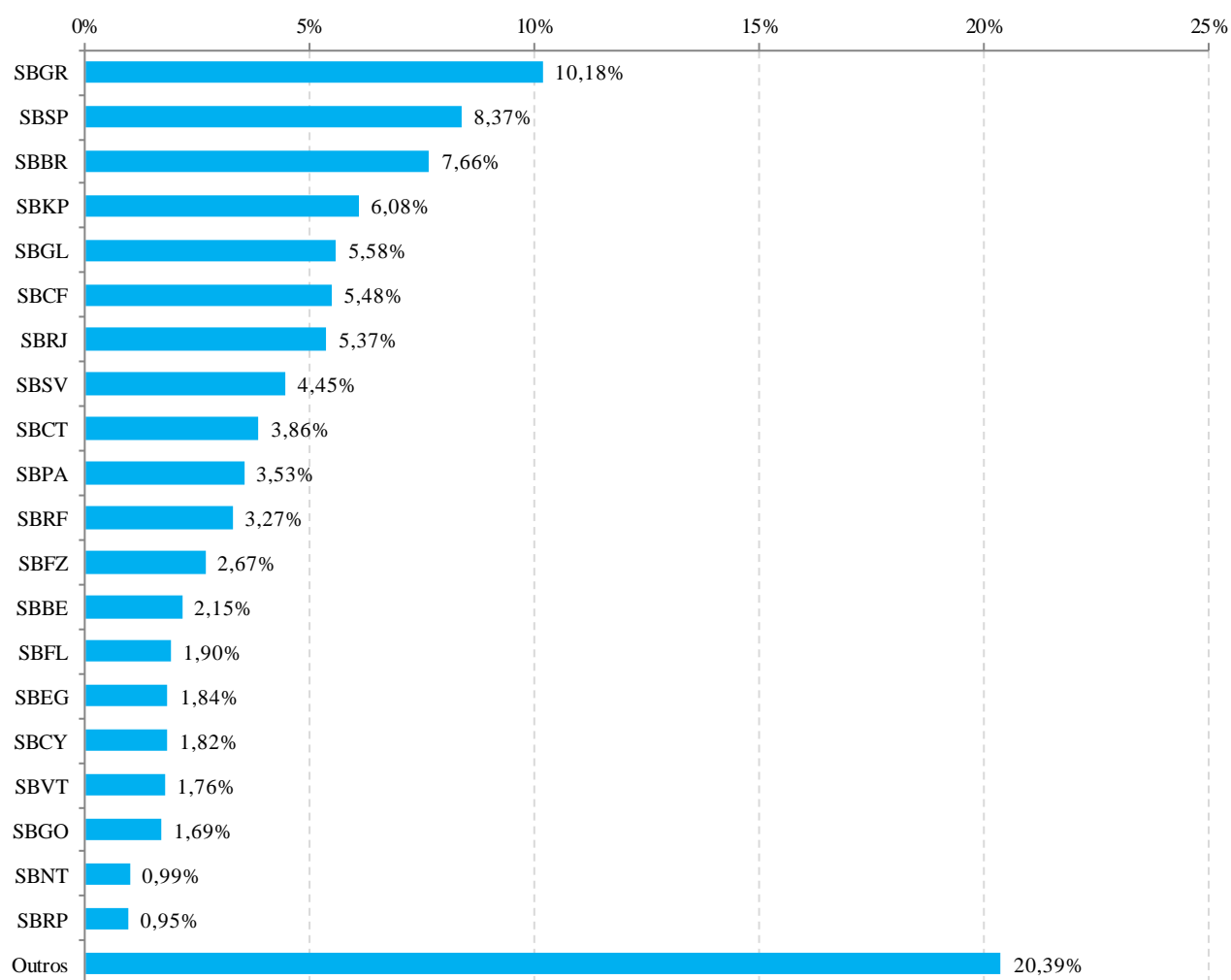
**Figura 3.9:** Participação das cinco maiores empresas no número de voos – mercado doméstico, 2013



**Figura 3.10:** Variação na quantidade de voos com relação ao ano anterior – por empresa – mercado doméstico, 2013

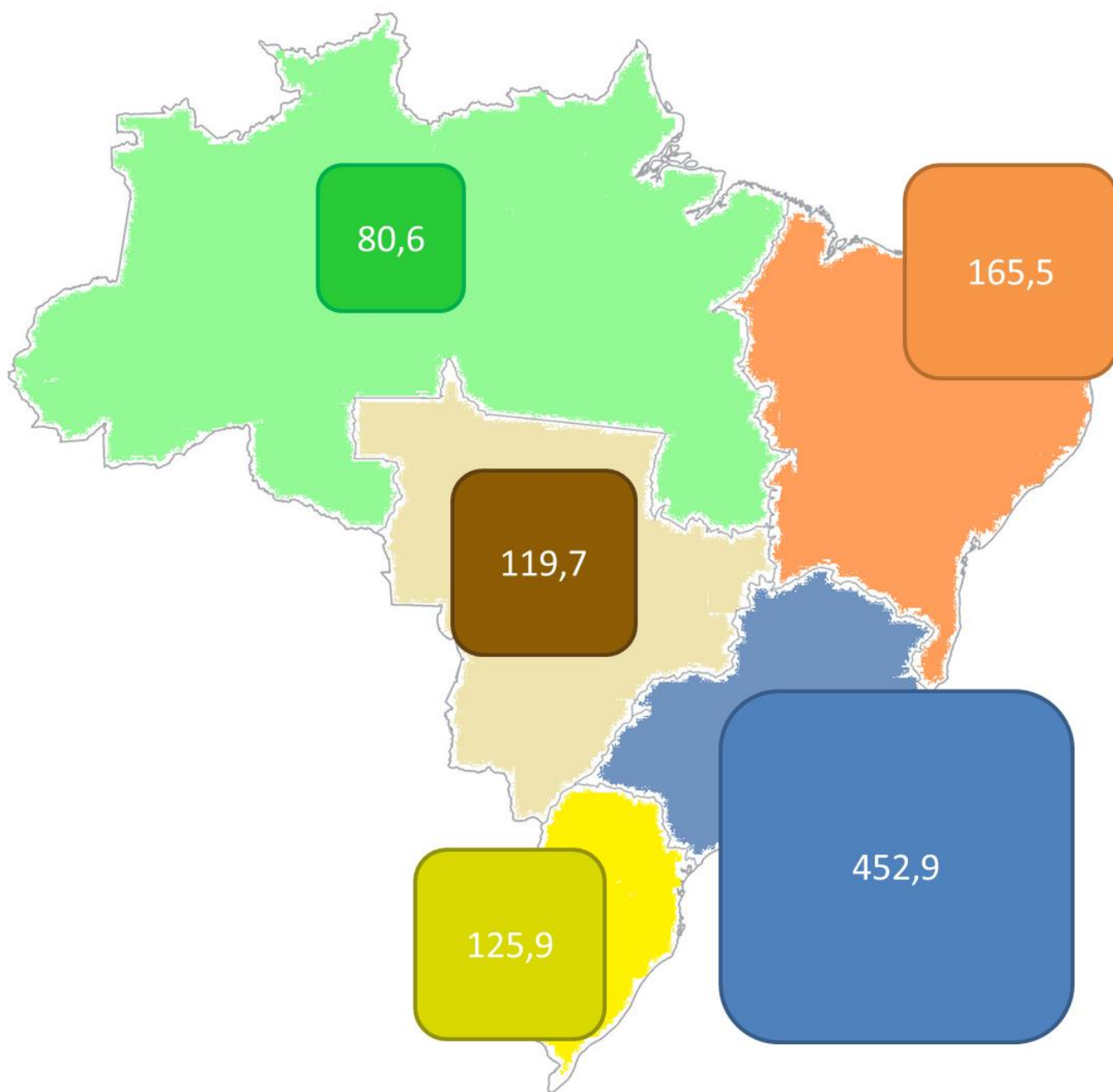


**Figura 3.11:** Participação dos 20 principais aeroportos na quantidade de decolagens – mercado doméstico, 2013

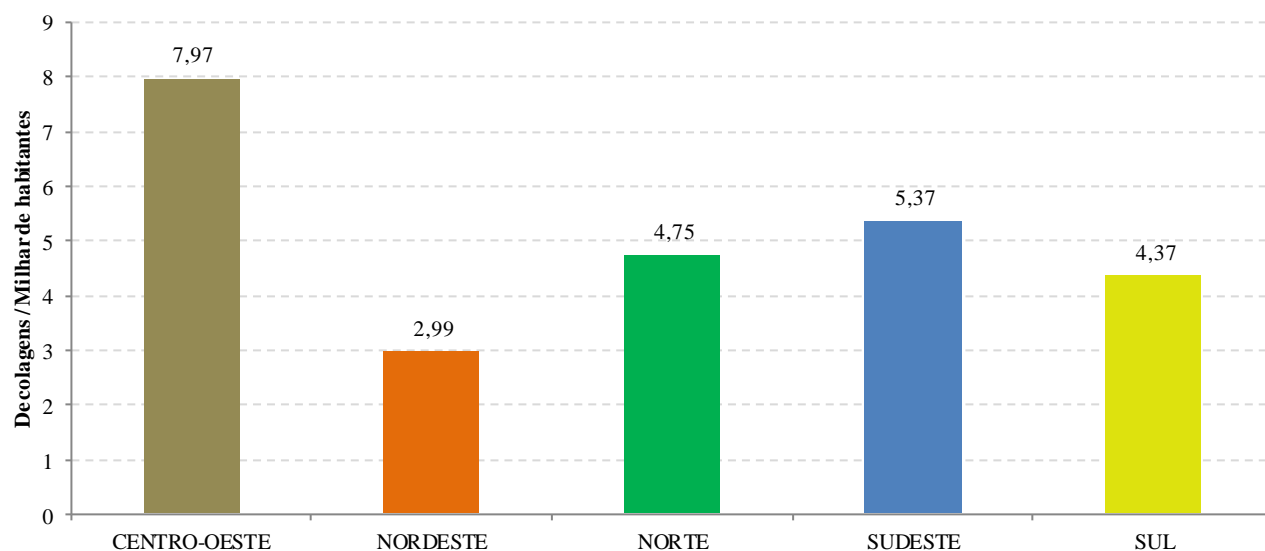




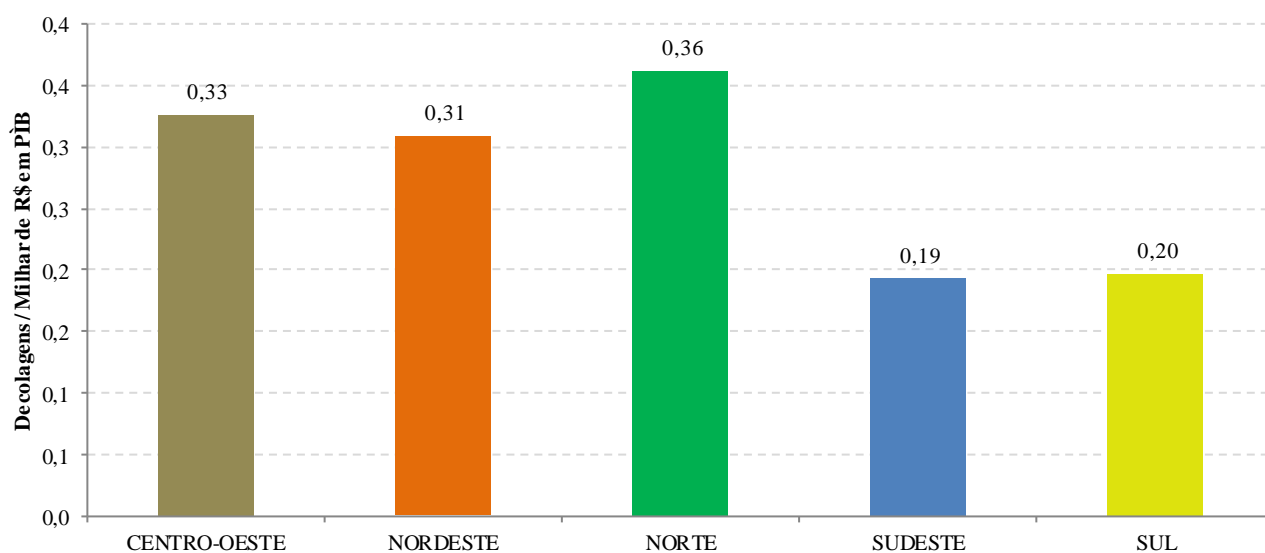
**Figura 3.12:** Quantidade de decolagens por Região (milhares) – mercado doméstico, 2013



**Figura 3.13:** Quantidade de decolagens por mil de habitantes, por Região – mercado doméstico, 2013

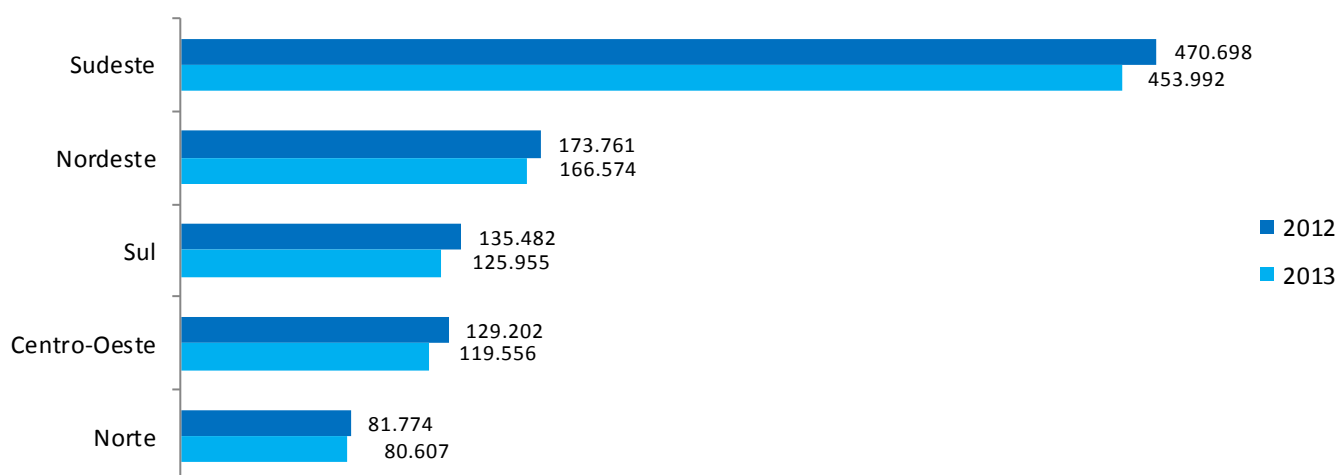


**Figura 3.14:** Quantidade de decolagens para cada mil R\$ em PIB gerado, por Região – mercado doméstico, 2011\*



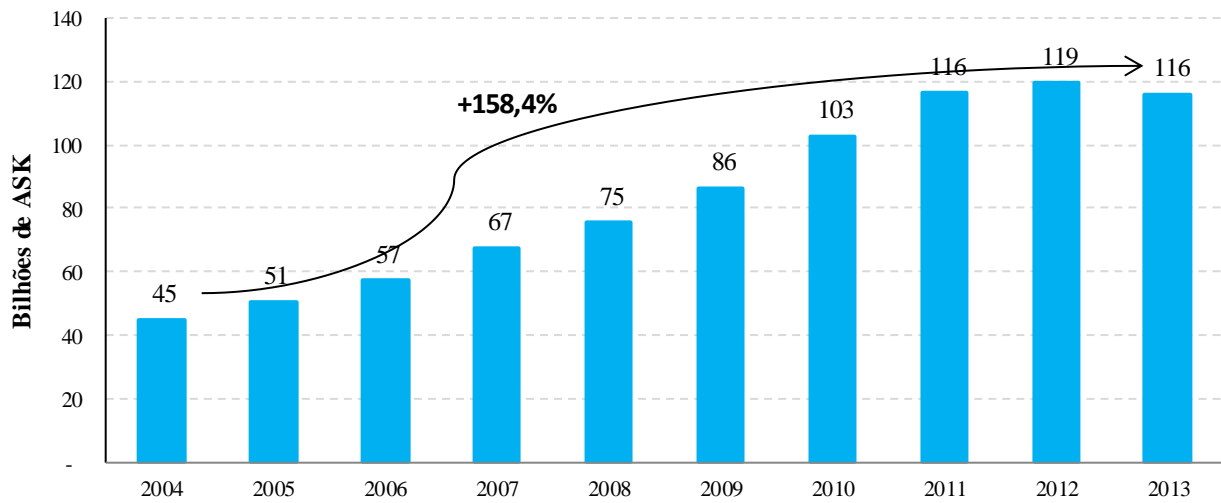
\*Dados de PIB anual por estados após 2011 ainda não divulgados pelo IBGE

**Figura 3.15:** Percentual de decolagens por Região – mercado doméstico, 2012 e 2013

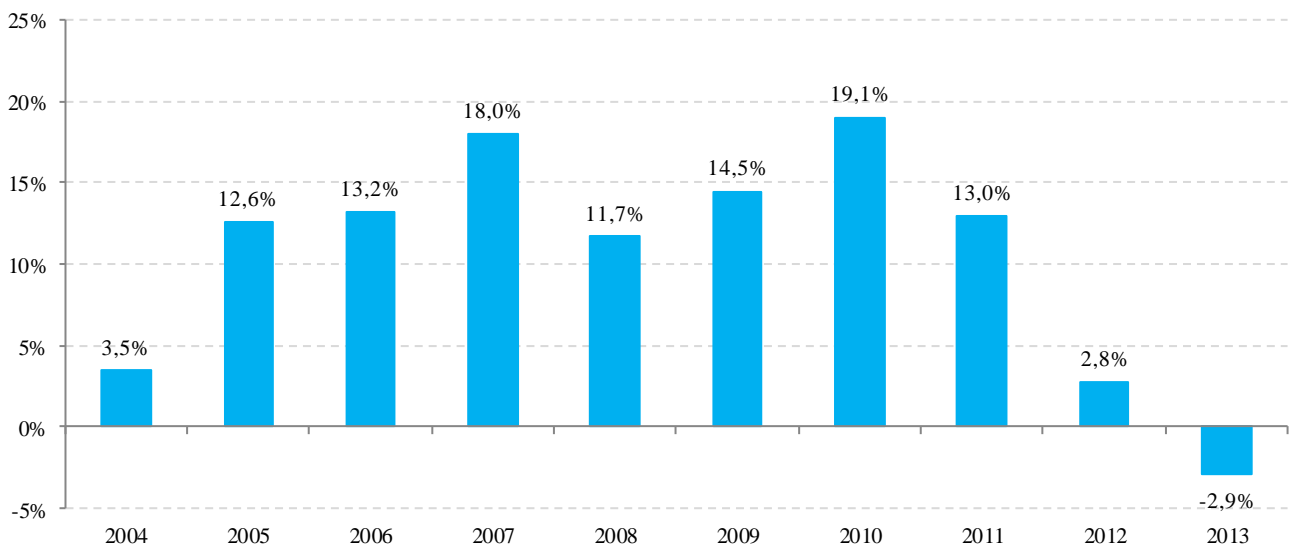


## Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK)

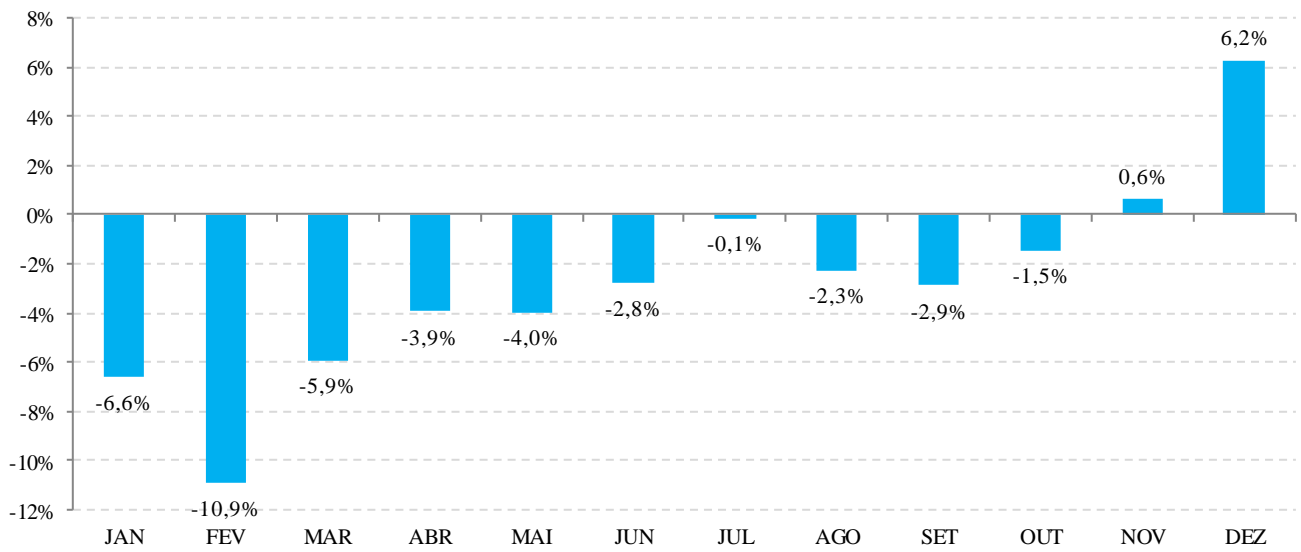
**Figura 3.16:** Evolução do ASK – mercado doméstico, 2004 a 2013



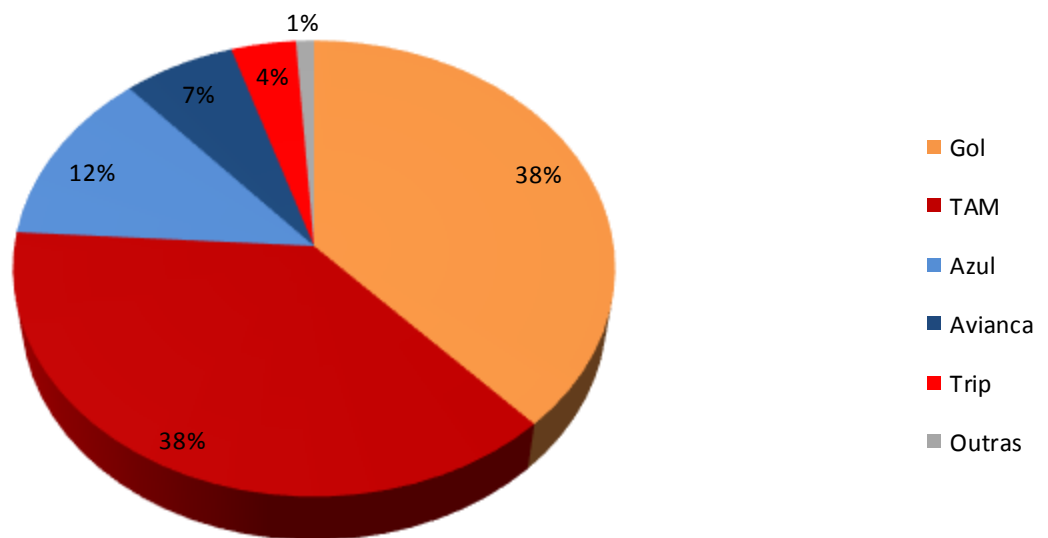
**Figura 3.17:** Variação do ASK em relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2004 a 2013



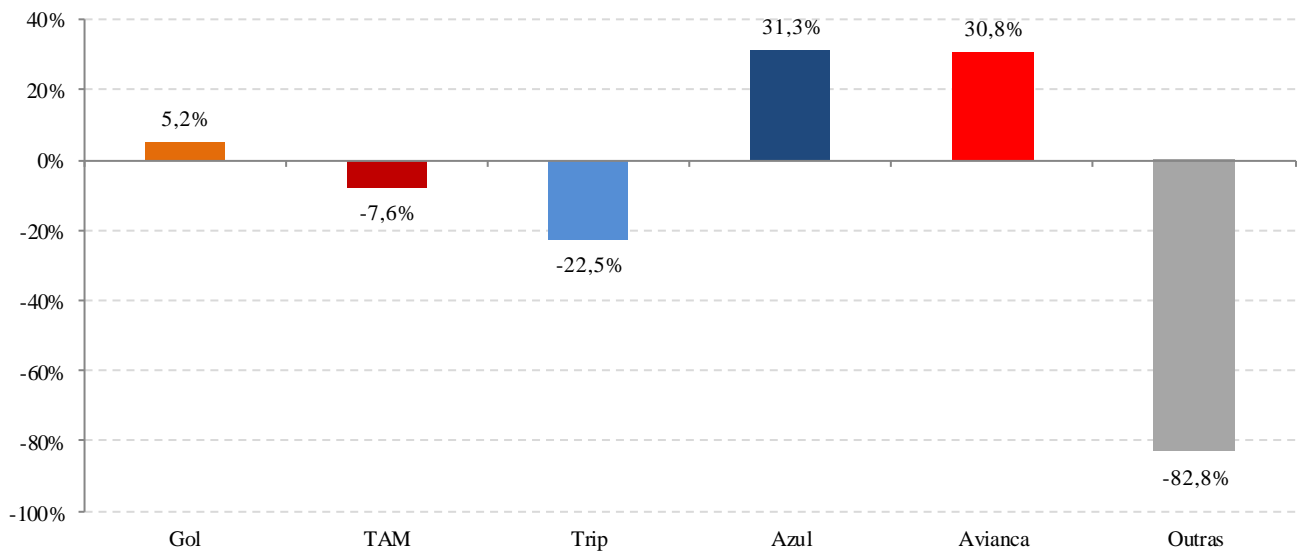
**Figura 3.18:** Variação no ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2013



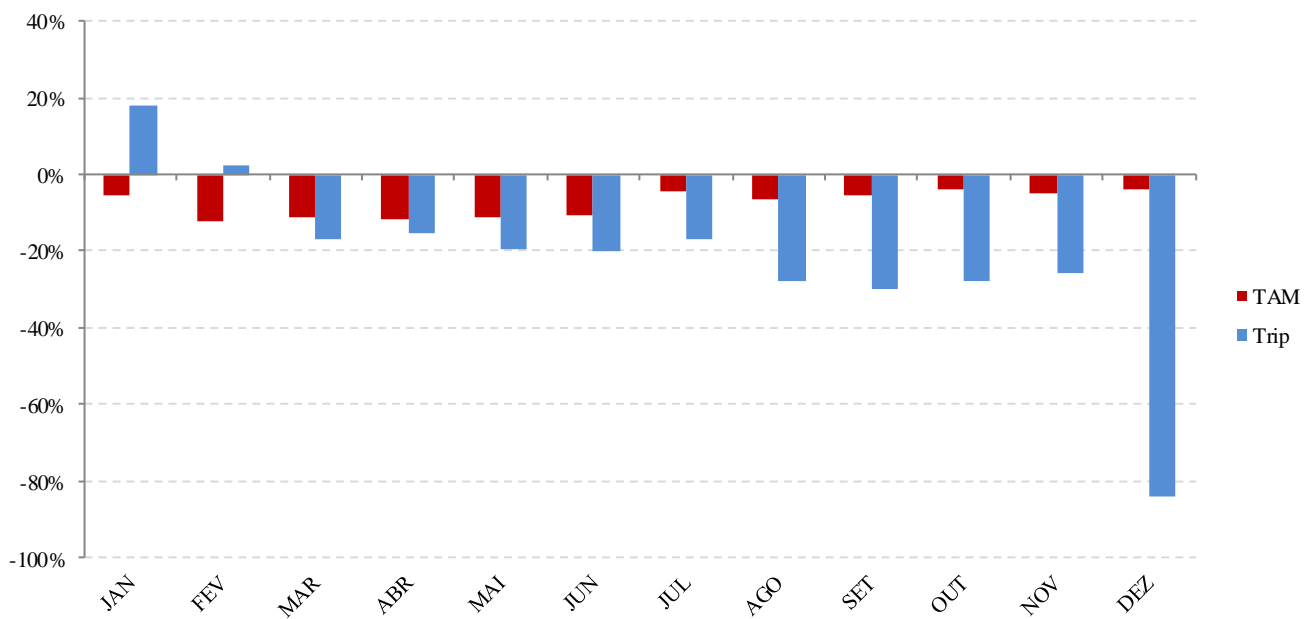
**Figura 3.19:** Participação das cinco maiores empresas no ASK – mercado doméstico, 2013



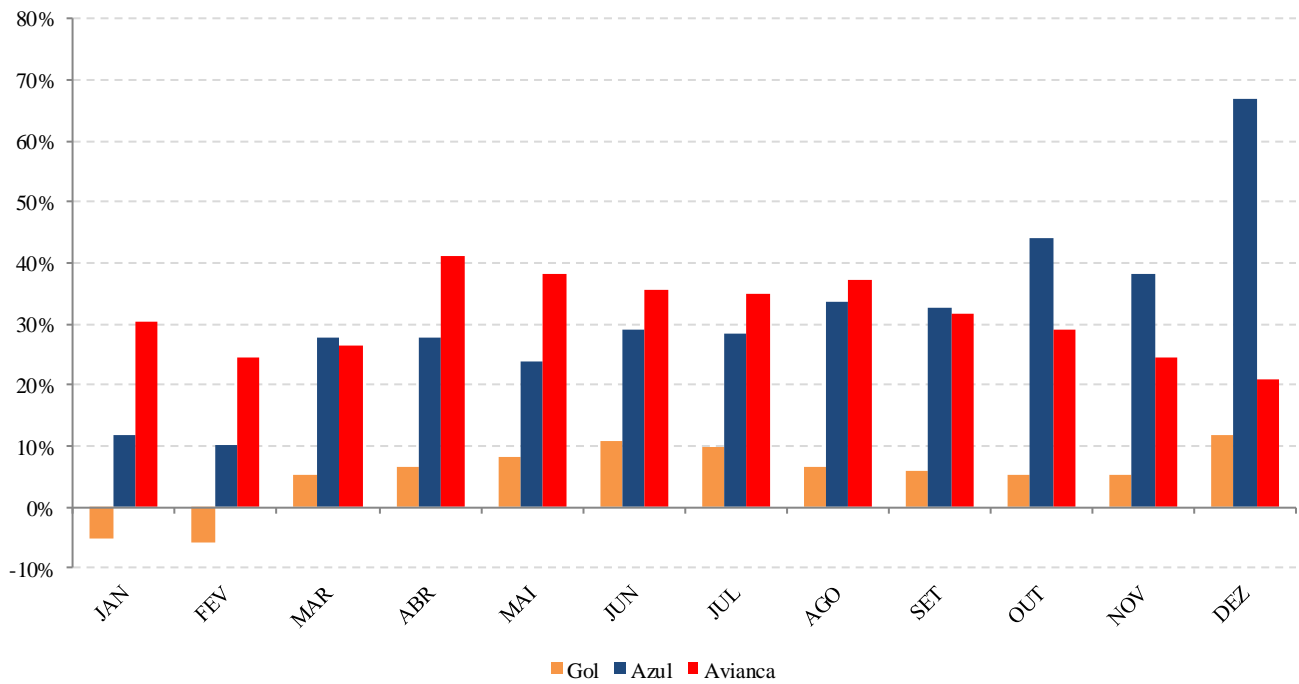
**Figura 3.20:** Variação do ASK com relação ao ano anterior – por empresa – mercado doméstico, 2013



**Figura 3.21:** Variação no ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – Tam e Trip – mercado doméstico, 2013

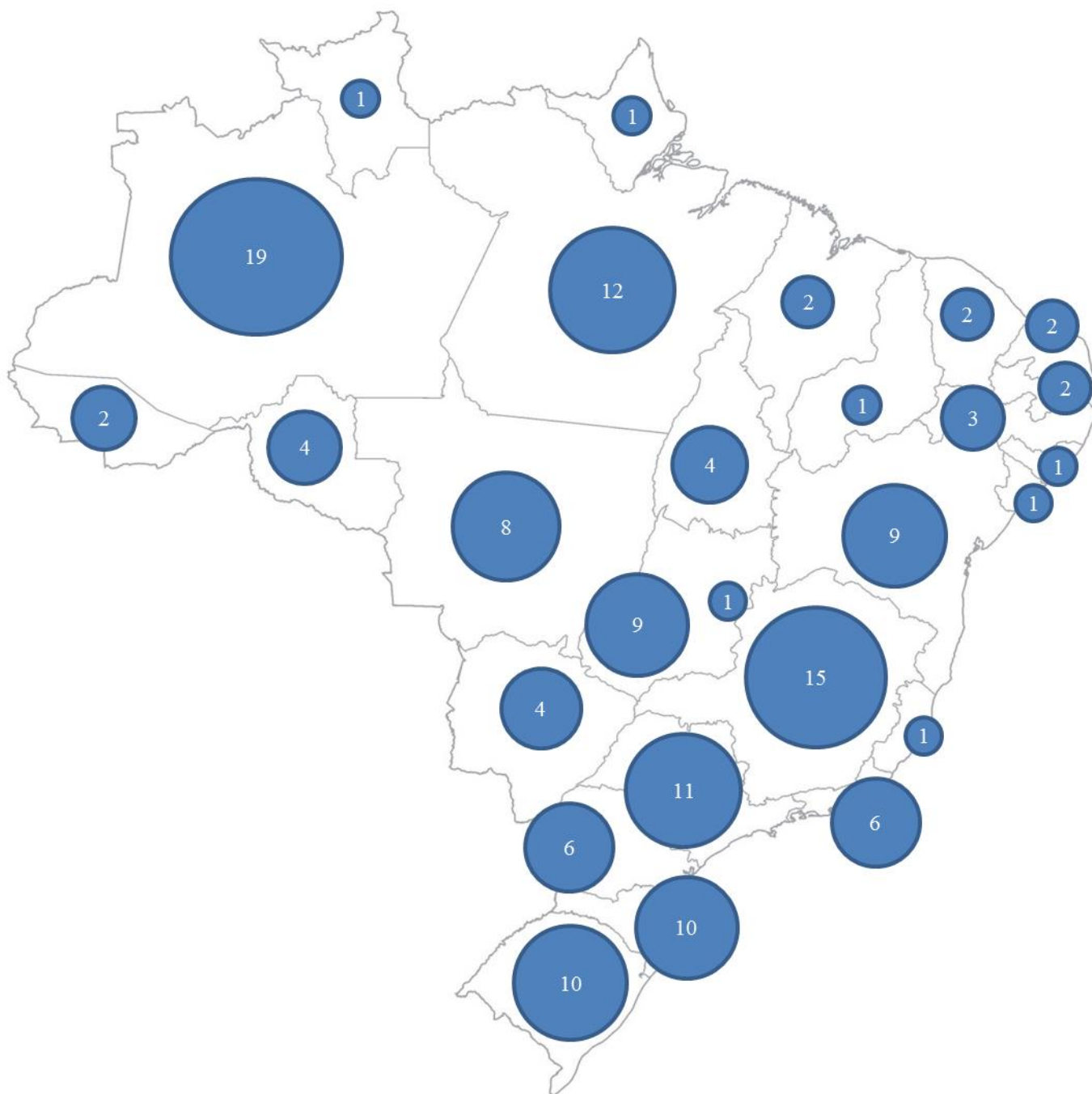


**Figura 3.22:** Variação no ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – Gol, Azul e Avianca – mercado doméstico, 2013



## Aeroportos Utilizados

**Figura 3.23:** Quantidade de aeroportos utilizados para voos domésticos regulares e não regulares – por Unidade da Federação, 2013





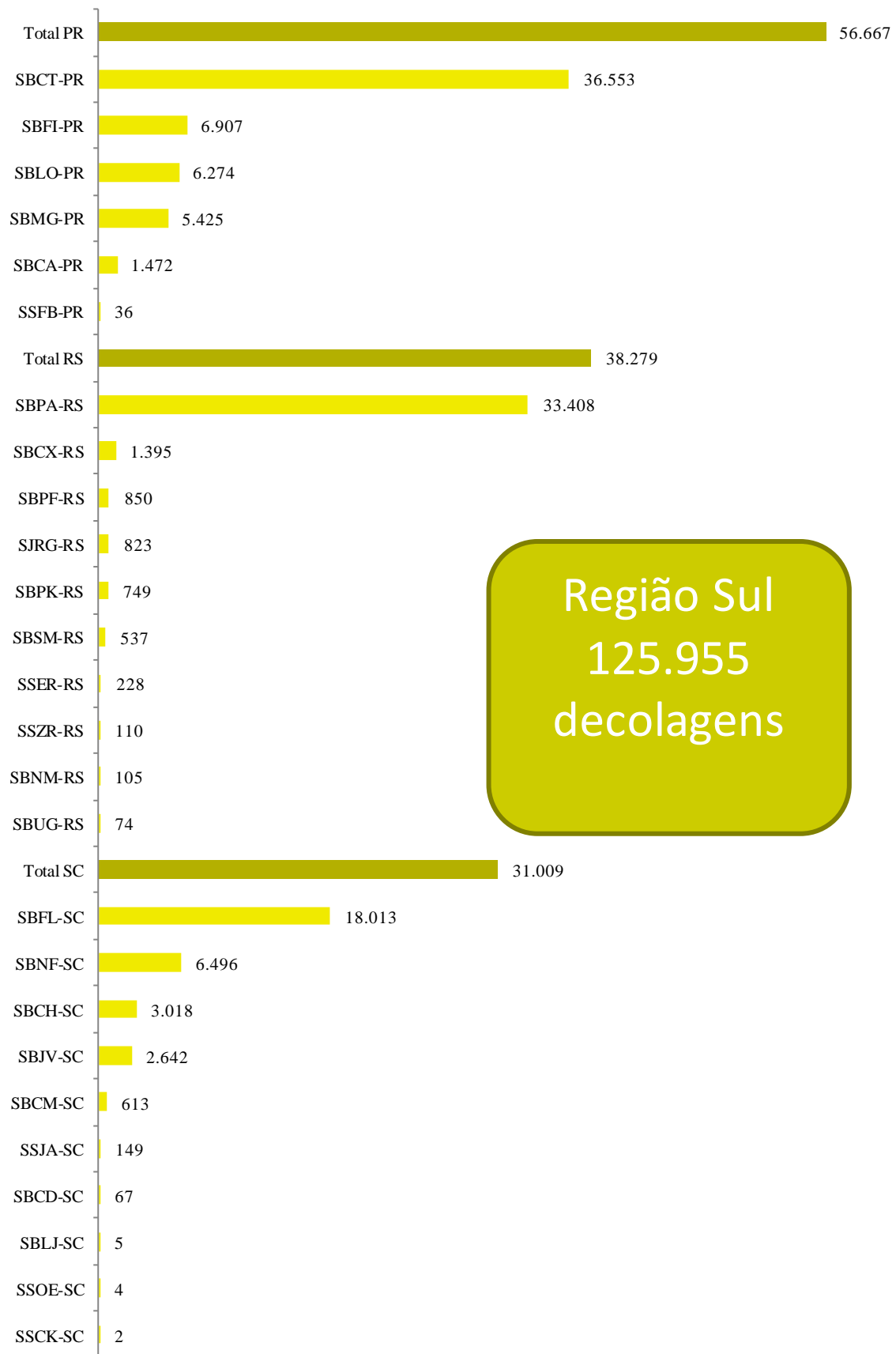
**Figura 3.24:** Decolagens por estado e aeroporto – Região Sudeste, 2013



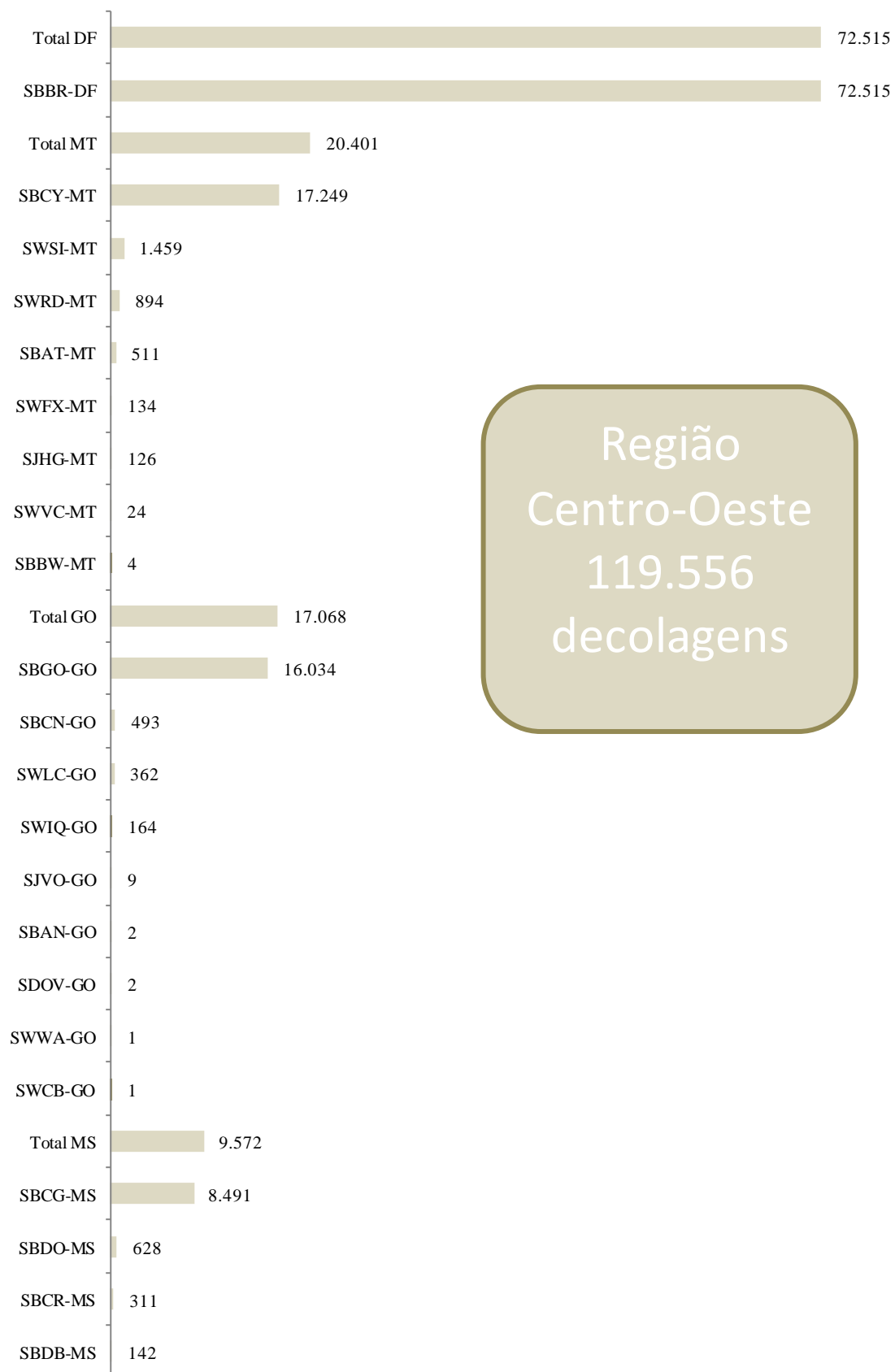
**Figura 3.25:** Decolagens por estado e aeroporto – Região Nordeste, 2013



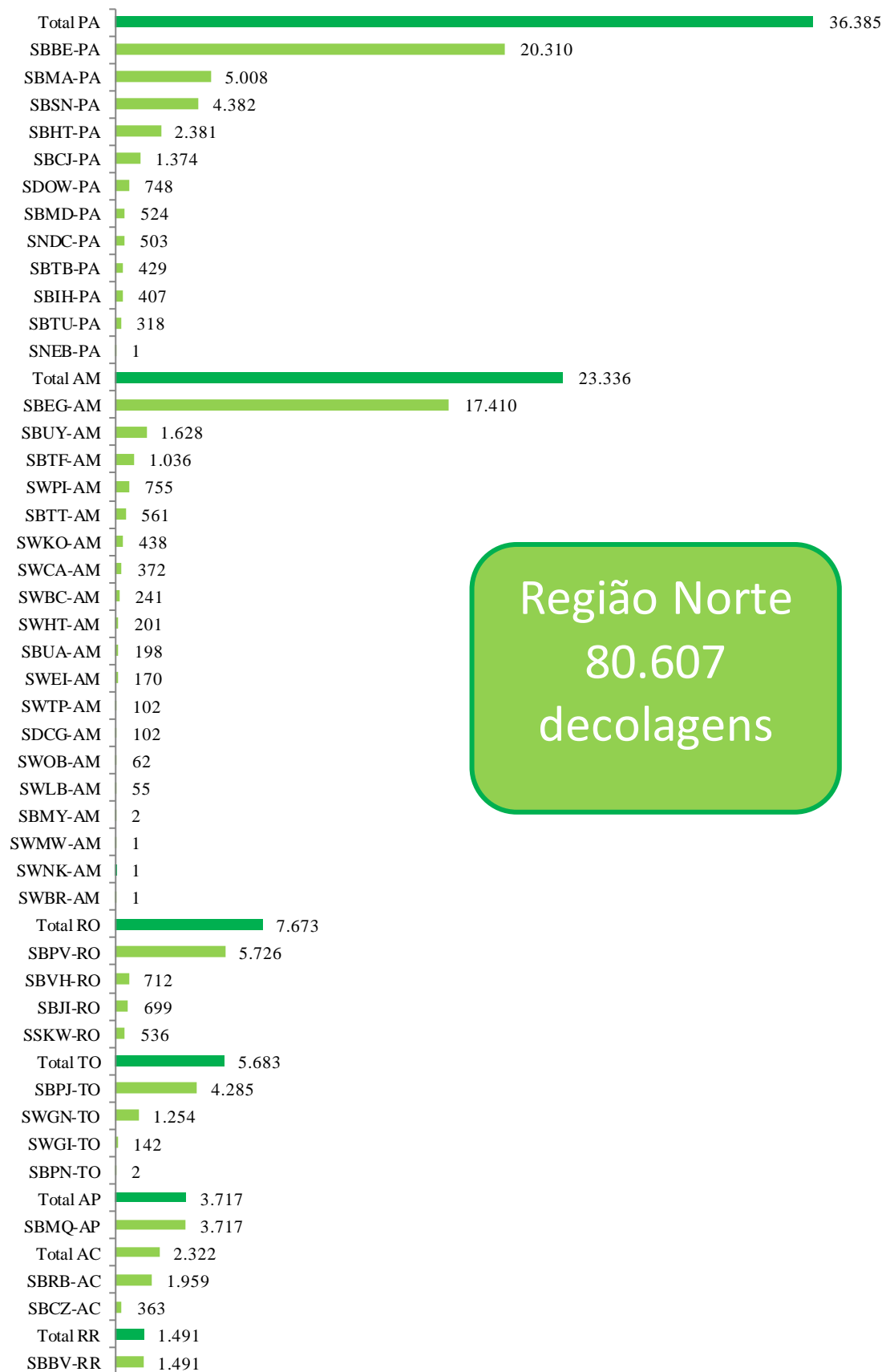
**Figura 3.26:** Decolagens por estado e aeroporto – Região Sul, 2013



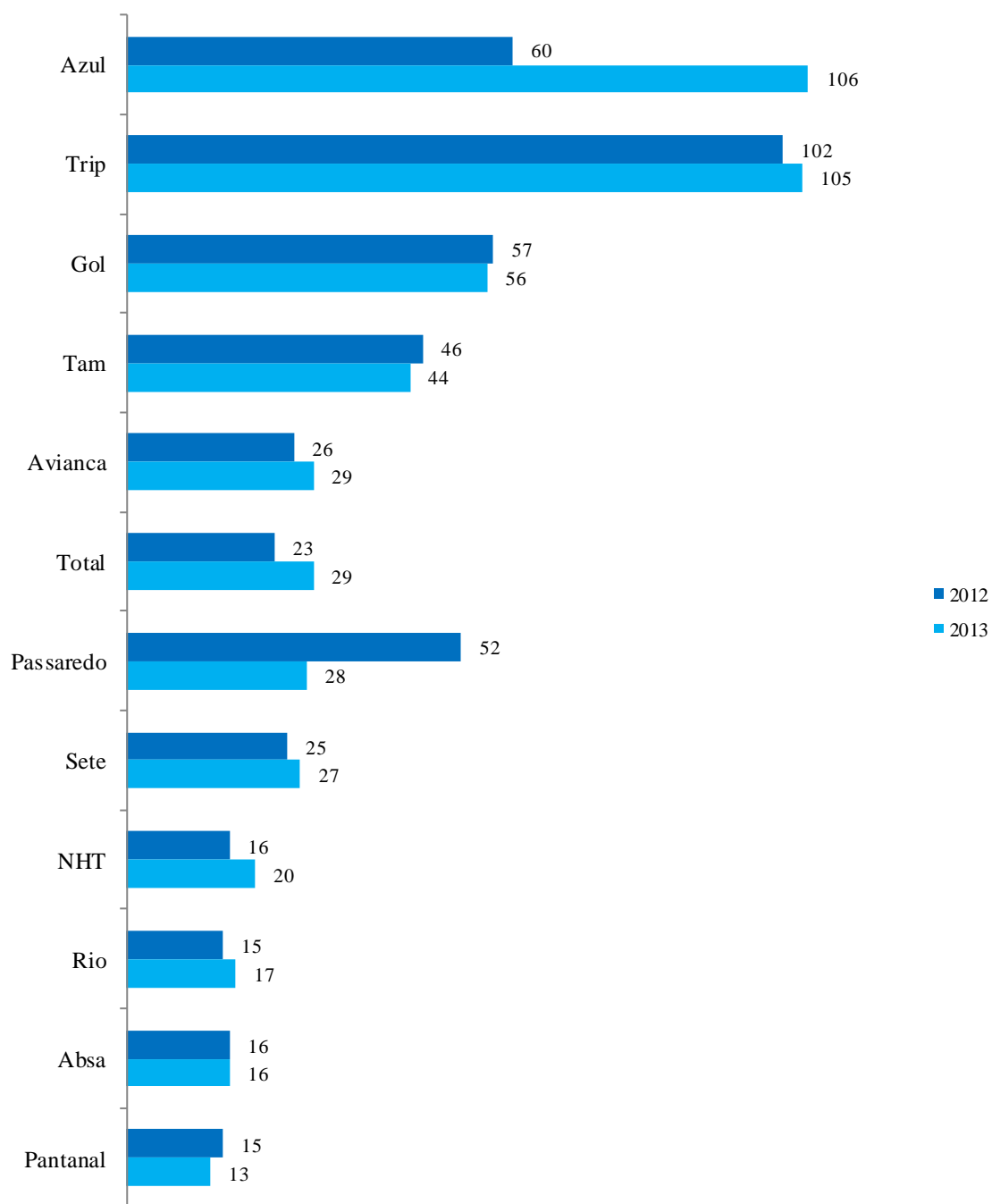
**Figura 3.27:** Decolagens por estado e aeroporto – Região Centro-Oeste, 2013



**Figura 3.28:** Decolagens por estado e aeroporto – Região Norte, 2013



**Figura 3.29:** Aeroportos utilizados por empresa – mercado doméstico, 2012 e 2013



## Mercado Internacional

Em 2013, o mercado internacional atingiu o maior nível de oferta dos últimos 10 anos, chegando a 140 mil voos realizados. Entretanto, o crescimento do número de voos em 2013, de 1,4%, foi menor do que aquele registrado nos três anos anteriores, de 16,1% em 2010, 15,1% em 2011 e de 2,8% em 2012, ano que já apresentou forte desaceleração. Na avaliação mês a mês, verifica-se que predominou retração de até 2,9% no primeiro semestre, enquanto que em todos os meses do segundo semestre houve crescimento de até 5,4%.

Analisando-se a oferta de assentos-quilômetros (ASK), observou-se um aumento de 3,9% em 2013, após um crescimento de 8,7% em 2012 e 14% em 2011.

As empresas brasileiras foram responsáveis por 29,9% dos voos internacionais, ante uma participação de 29,5% em 2012. Isto se deve a um aumento de 2,61% na quantidade de voos ofertados pelas nacionais aumento de apenas 0,9% do número de voos ofertados pelas estrangeiras.

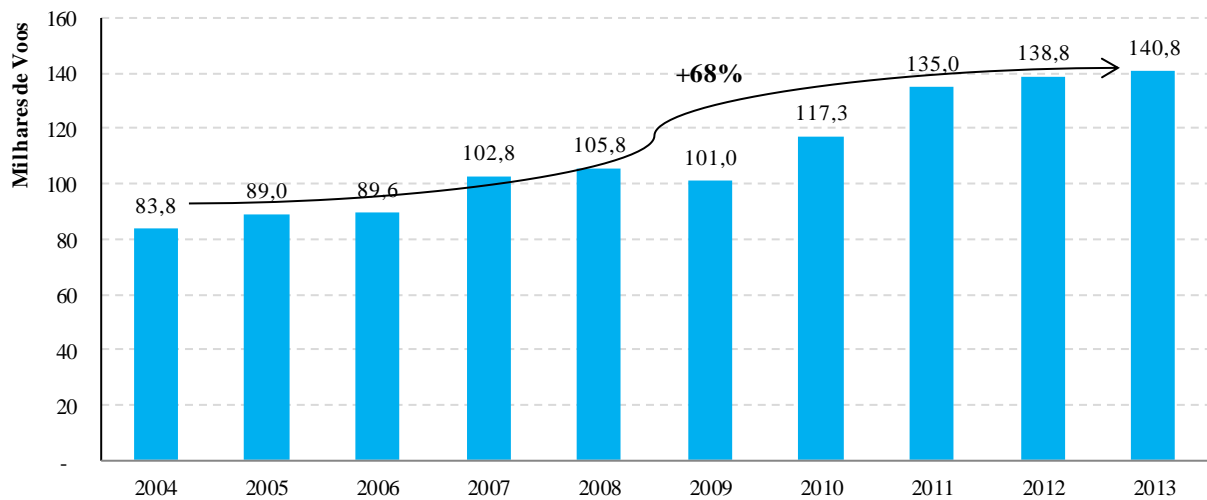
Tam e Gol somadas foram responsáveis por 97% dos voos internacionais operados por empresas brasileiras. Considerando todas as empresas brasileiras e estrangeiras, as duas maiores brasileiras tiveram 17,6% e 11,3% de participação na oferta de voos em 2013, respectivamente. Em seguida, aparecem as empresas estrangeiras American Airlines (7,5% dos voos) e Copa Airlines (5,6%), lugar ocupado pela TAP em 2012. As quatro tiveram aumento no número de voos internacionais em 2013, sendo o maior crescimento da Copa Airlines (19,8%) e o menor da Tam (2,5%).

Ao se avaliar o ASK, a participação da Tam sobe para 20,4%, enquanto a da Gol recua para 3,7%; American Airlines obteve 10,6% e a TAP 8,7%.

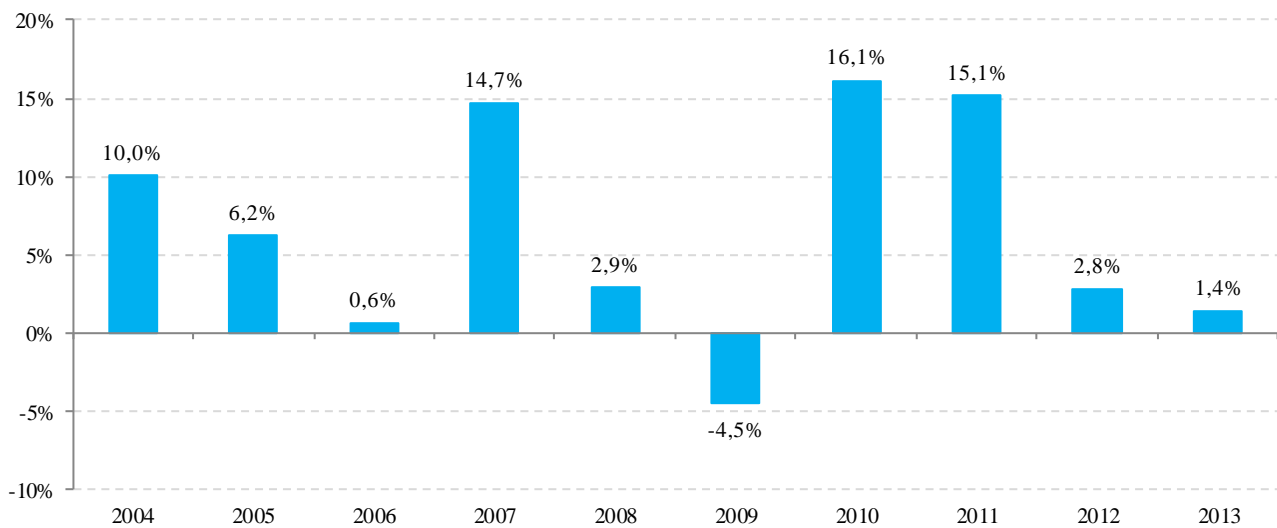
O continente com o maior número de voos com origem ou destino no Brasil foi a América do Sul, seguido de América do Norte e Europa. Considerando os países individualmente, o maior volume de voos se concentrou entre Brasil e Estados Unidos, sendo a Argentina o segundo destino com mais voos.

## Voos Realizados

**Figura 3.30:** Evolução do número de voos realizados – mercado internacional, 2004 a 2013

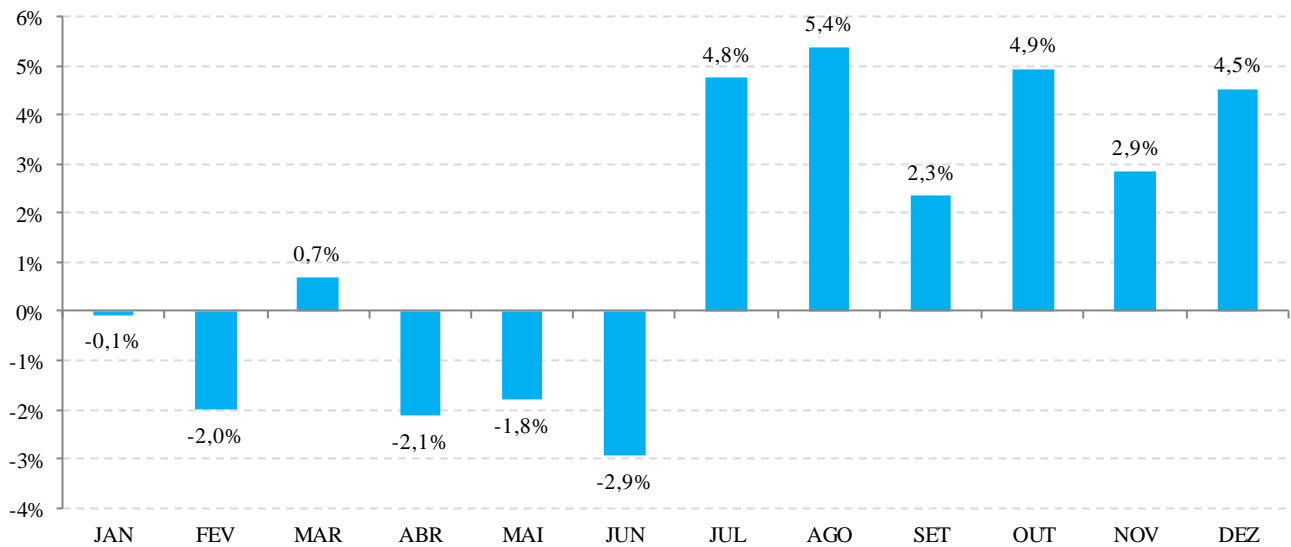


**Figura 3.31:** Variação no número de voos realizados em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2004 a 2013

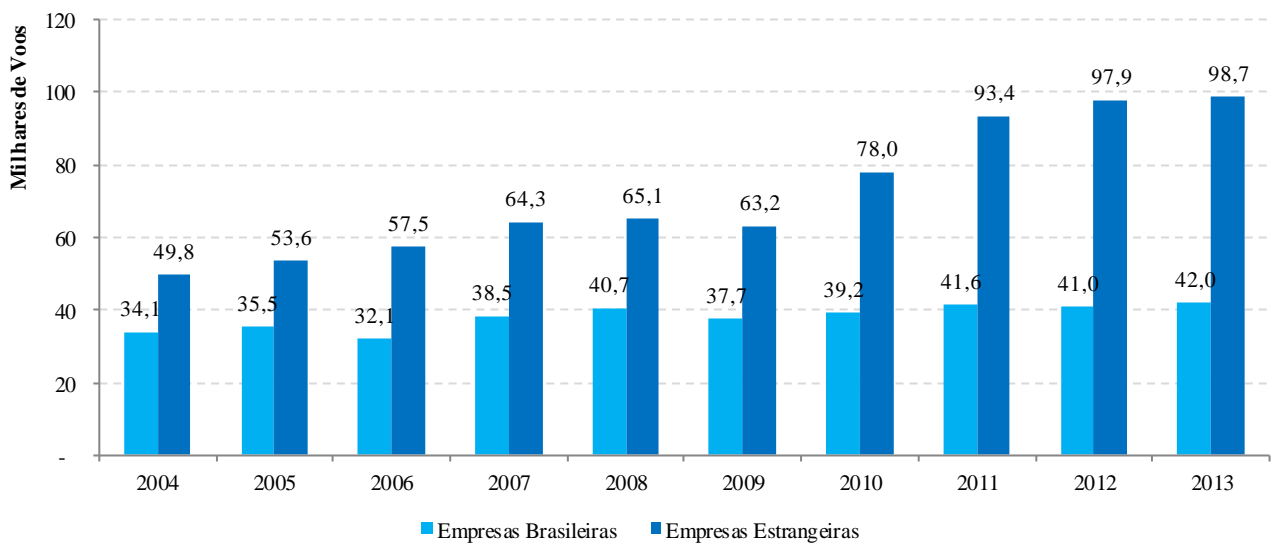




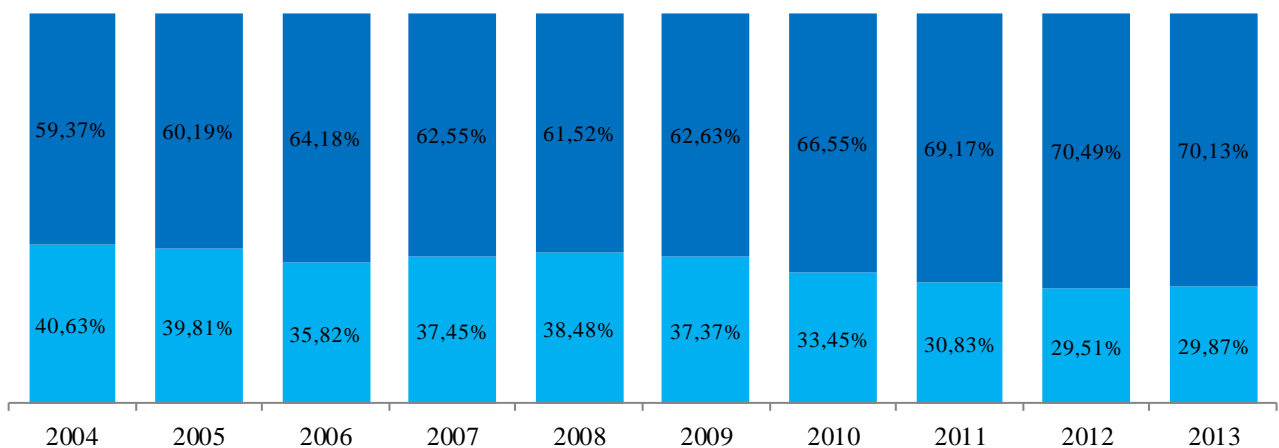
**Figura 3.32:** Variação no número de voos realizados em relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado internacional, 2013



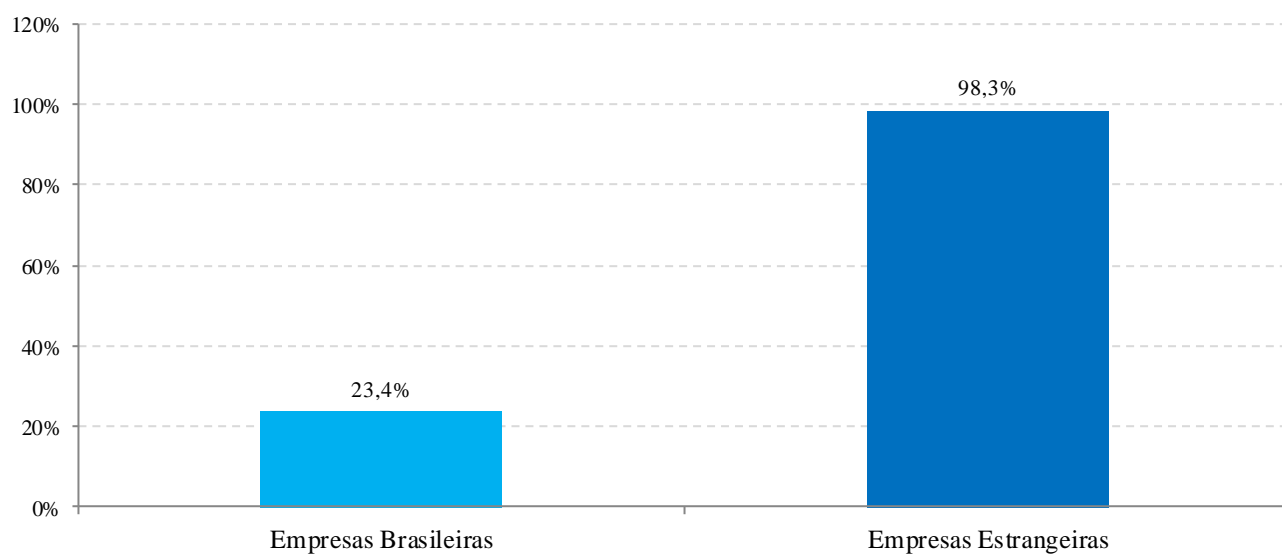
**Figura 3.33:** Evolução do número de voos realizados – mercado internacional – por nacionalidade da empresa, 2004 a 2013



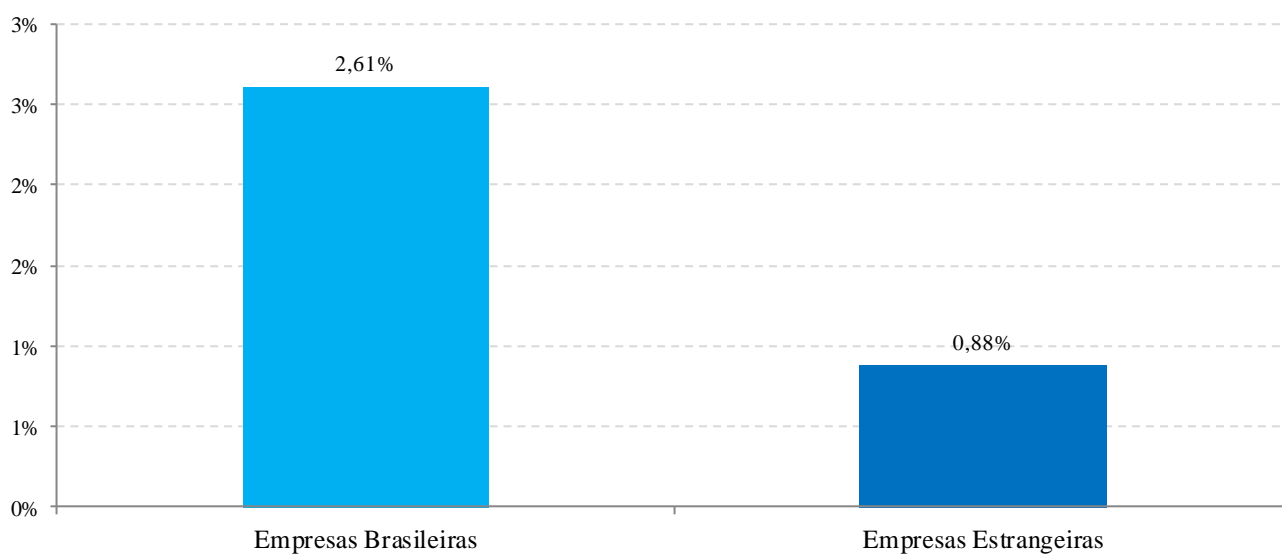
**Figura 3.34:** Percentual de voos realizados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2004 a 2013



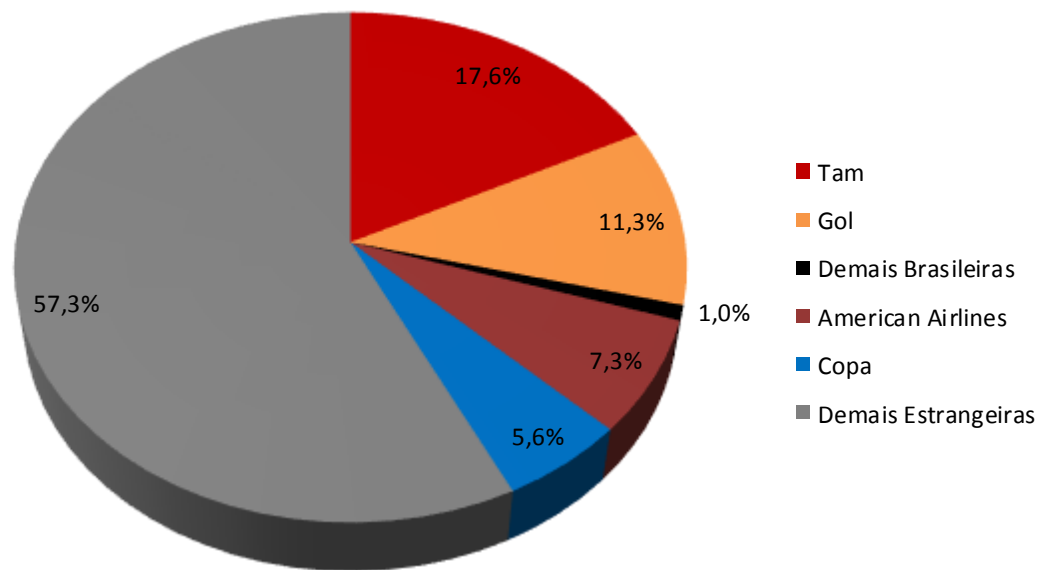
**Figura 3.35:** Variação do número de voos realizados em 2013 com relação a 2004 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa



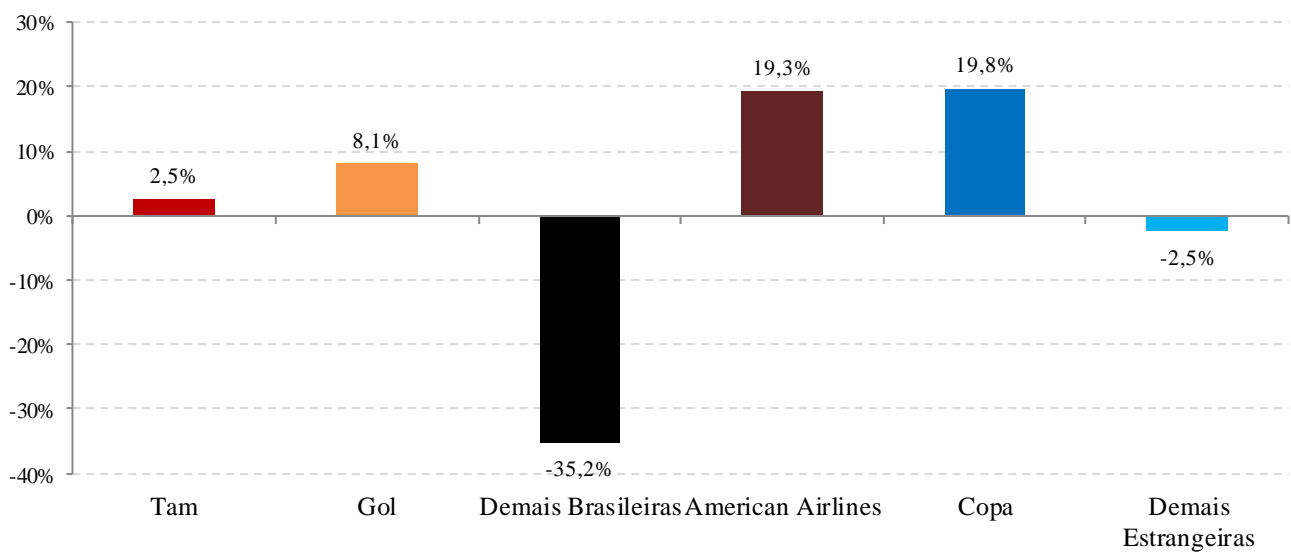
**Figura 3.36:** Variação do número de voos realizados em 2013 com relação a 2012 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa



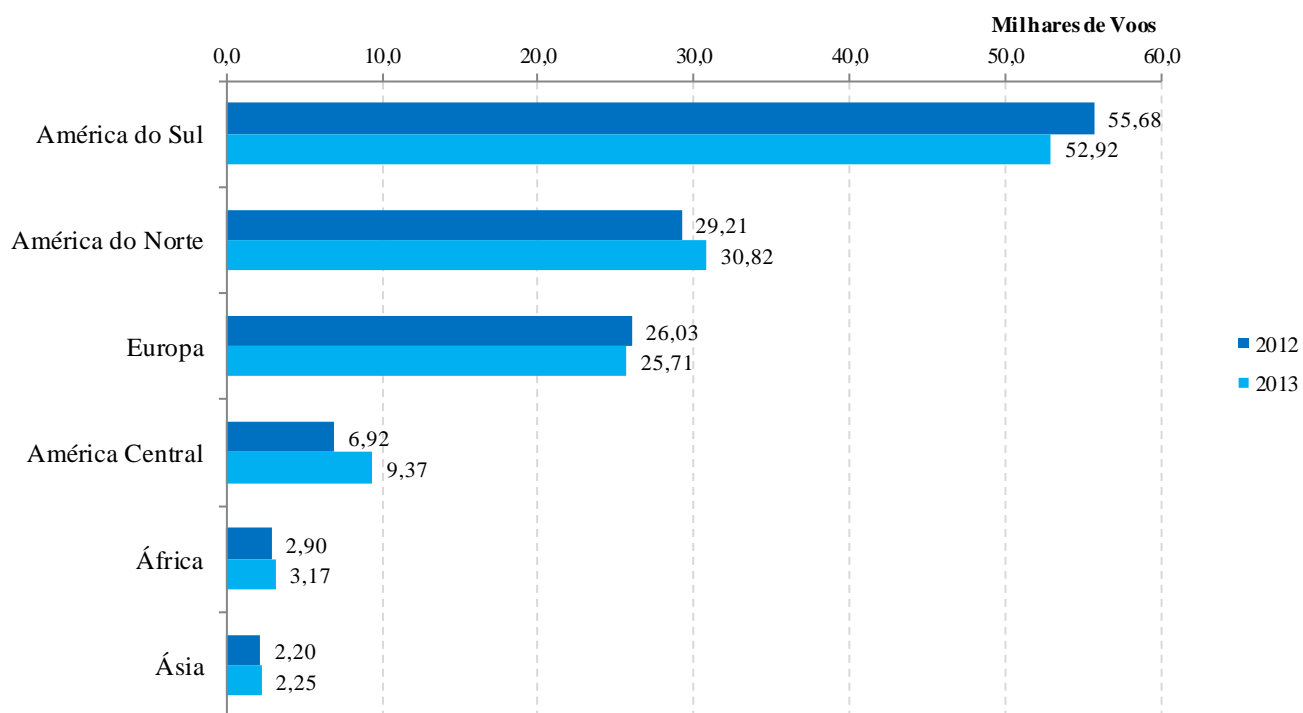
**Figura 3.37:** Participação de mercado das quatro maiores empresas em termos de voos realizados – mercado internacional, 2013



**Figura 3.38:** Variação na quantidade de voos realizados pelas quatro maiores empresas em 2013 com relação a 2012– mercado internacional

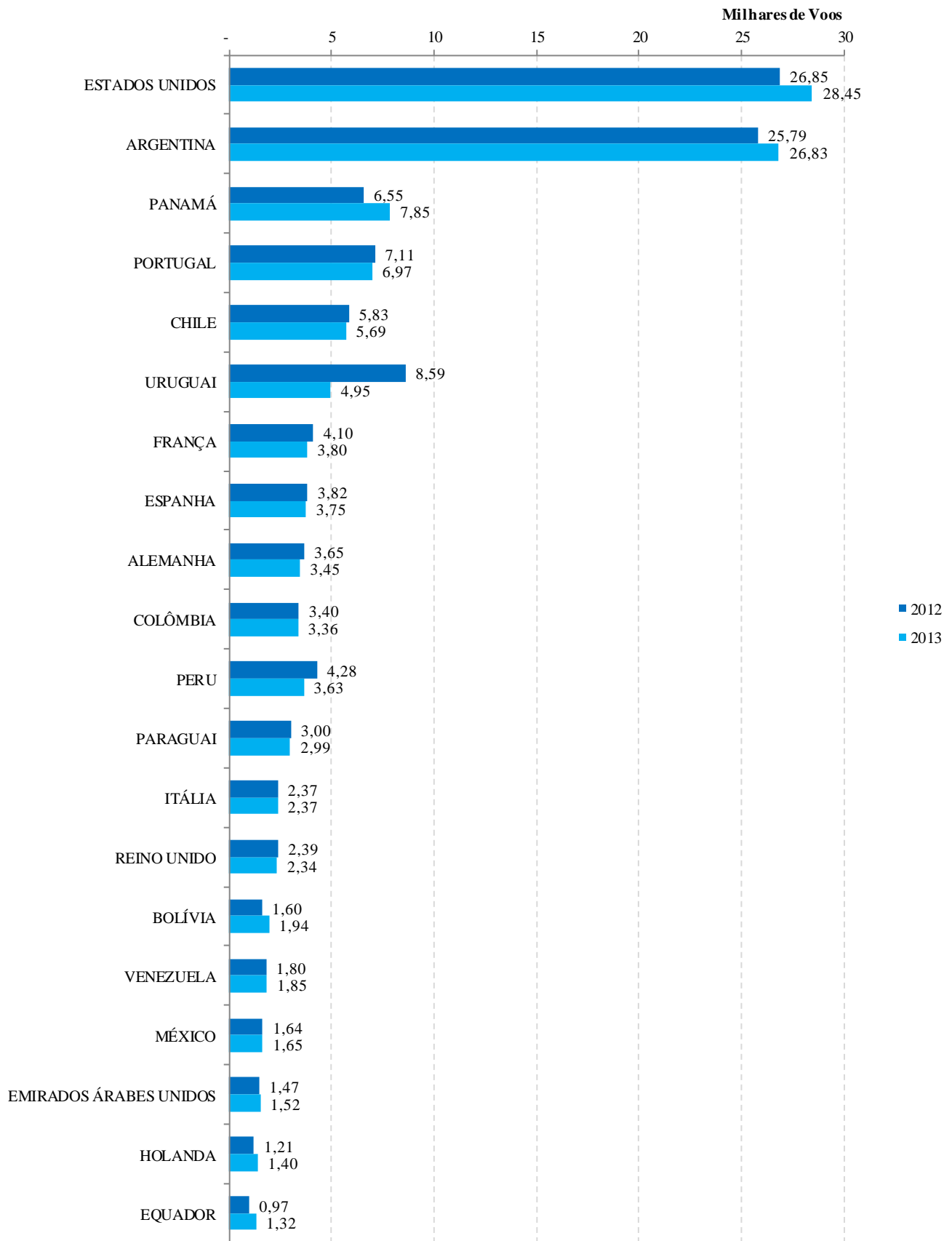


**Figura 3.39:** Quantidade de voos entre Brasil e outros países, por continente, 2012 e 2013



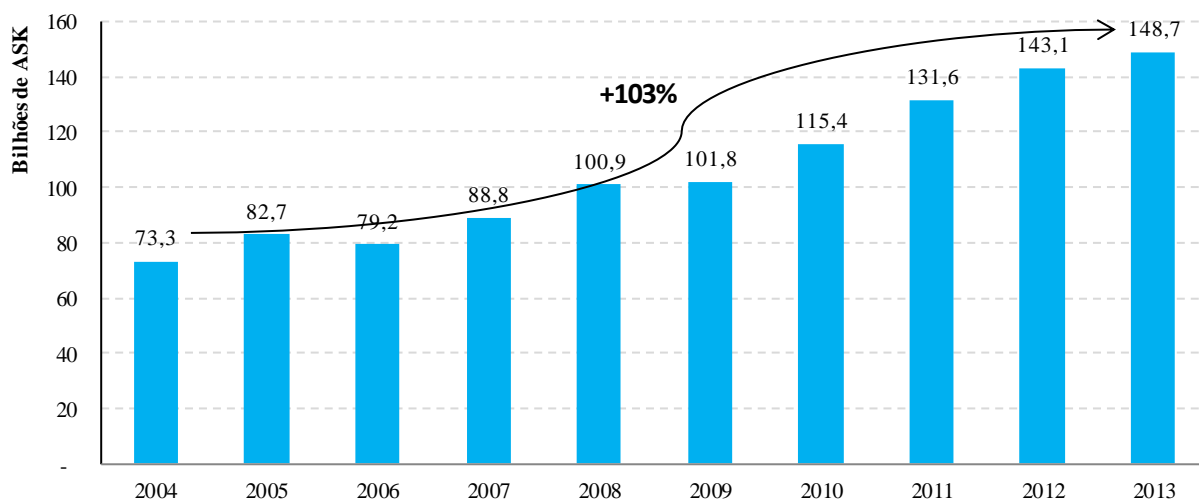
### Seção 3 – Oferta de transporte aéreo

**Figura 3.40:** Quantidade de voos realizados entre o Brasil e os 20 principais destinos internacionais, 2012 e 2013

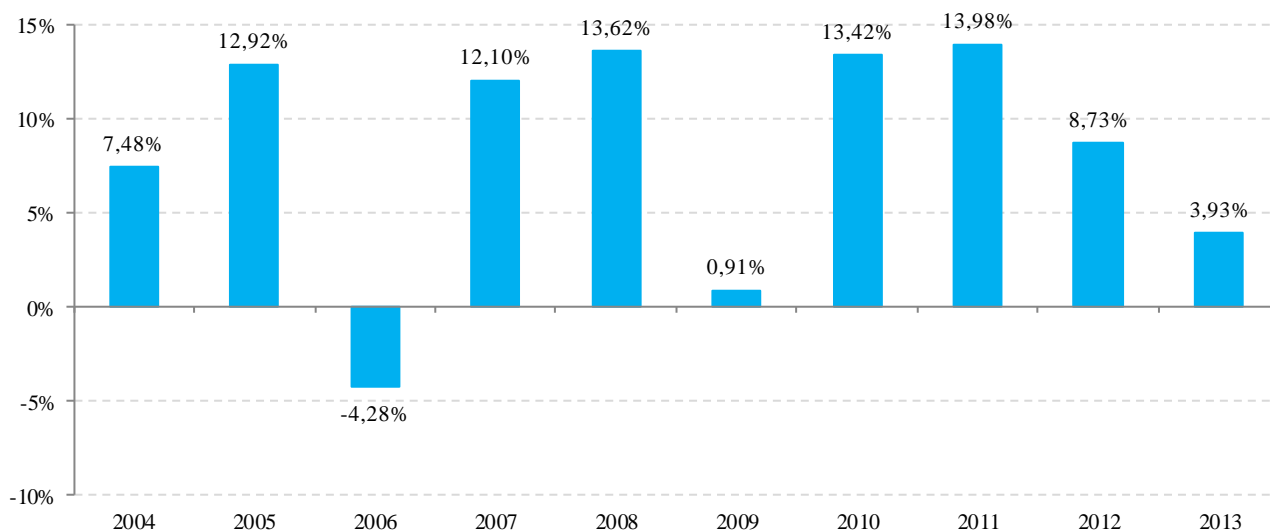


## Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK)

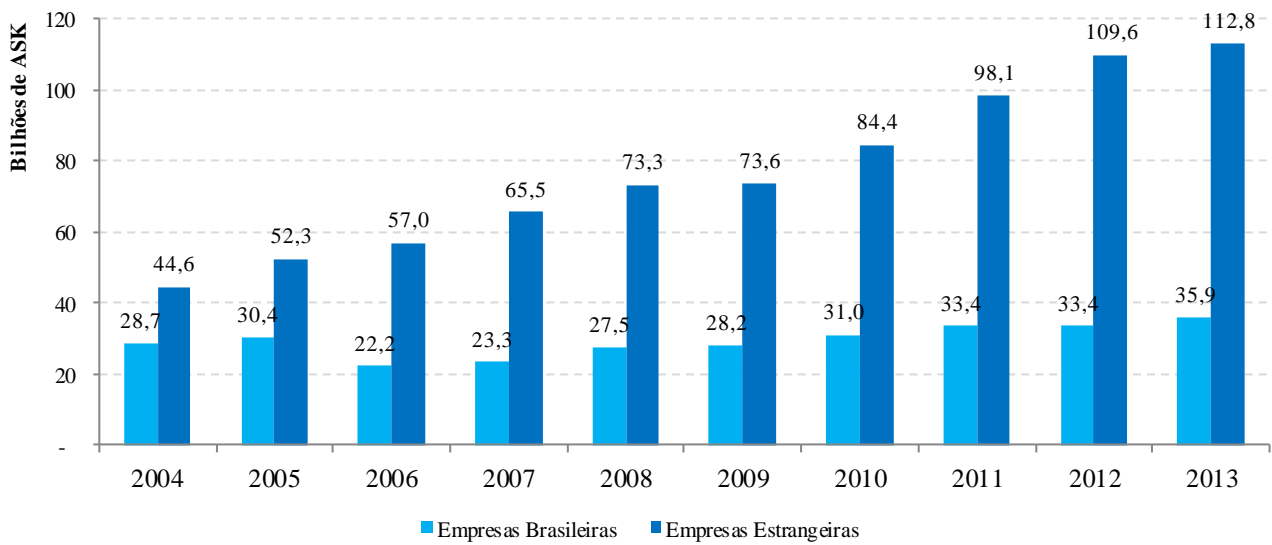
**Figura 3.41:** Evolução do ASK – mercado internacional, 2004 a 2013



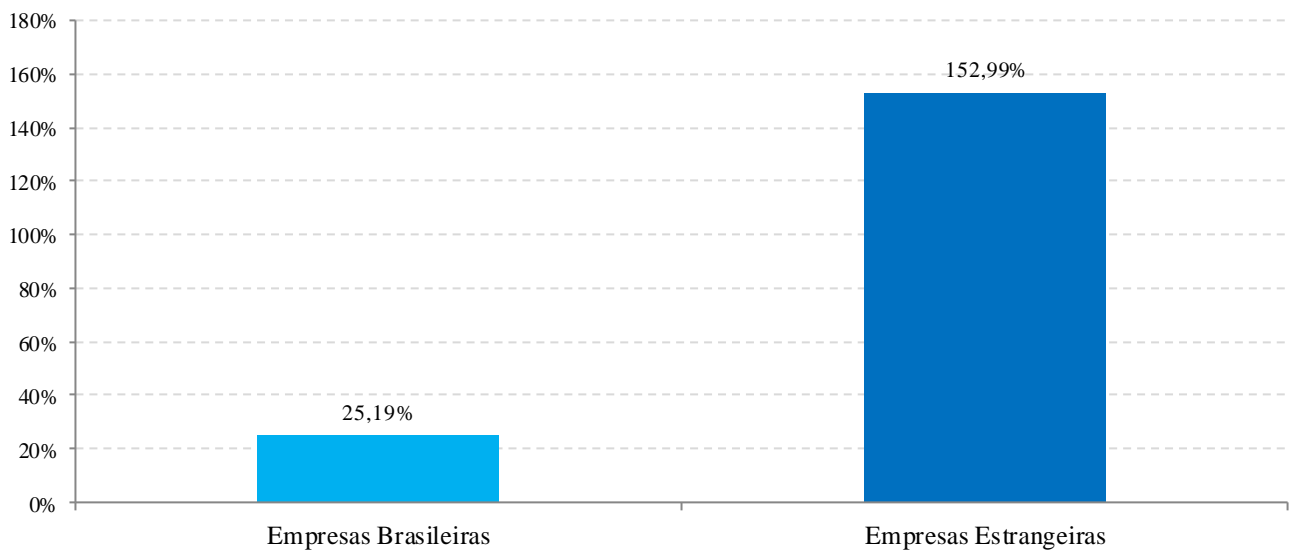
**Figura 3.42:** Variação no ASK em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2004 a 2013



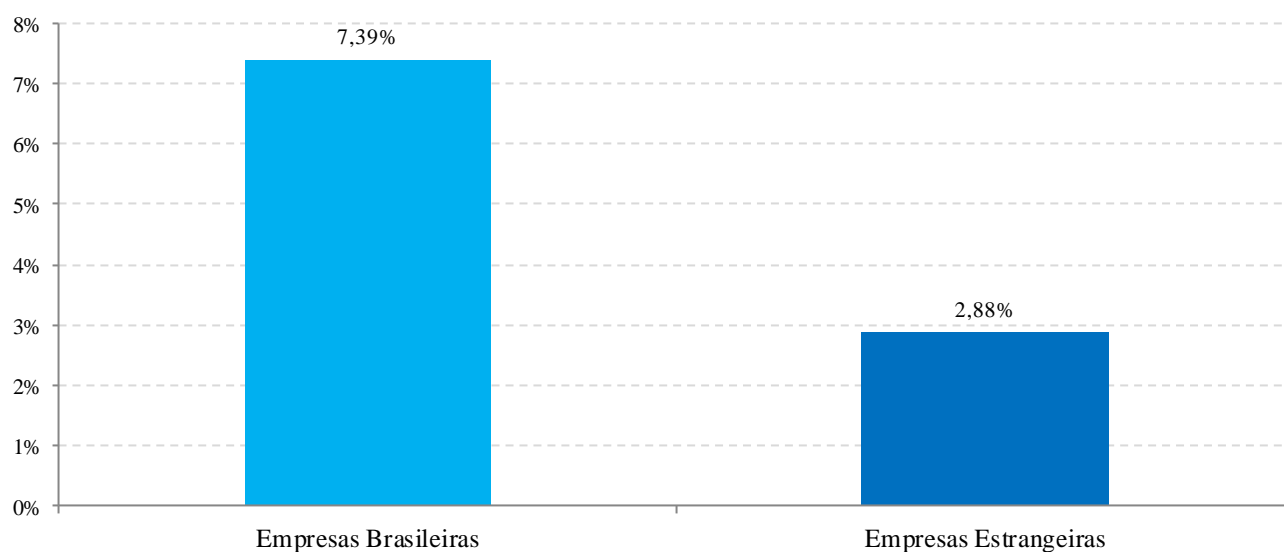
**Figura 3.43:** Evolução do ASK – mercado internacional – por nacionalidade das empresas, 2004 a 2013



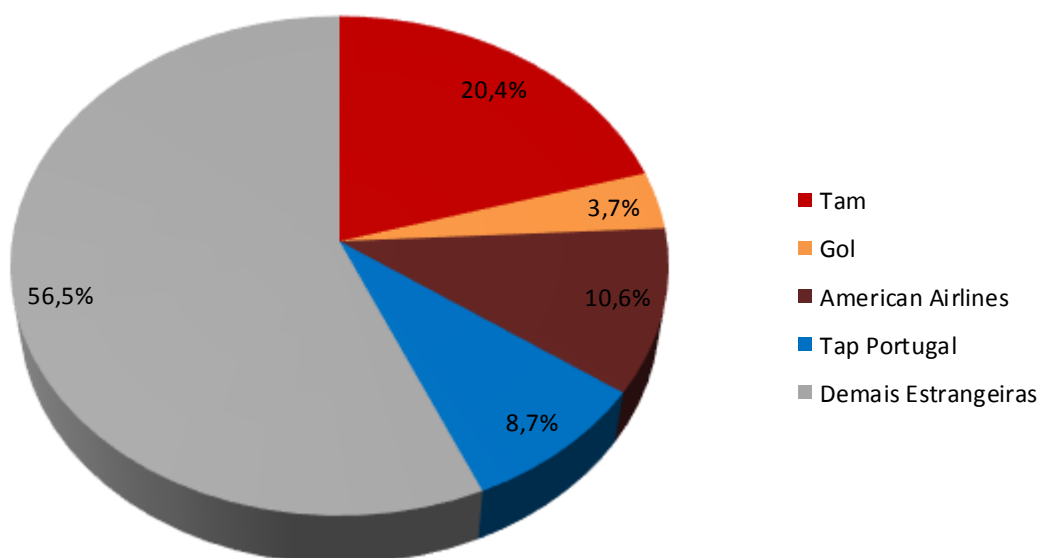
**Figura 3.44:** Variação do ASK em 2013 com relação a 2004 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa



**Figura 3.45:** Variação do ASK em 2013 com relação a 2012 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa

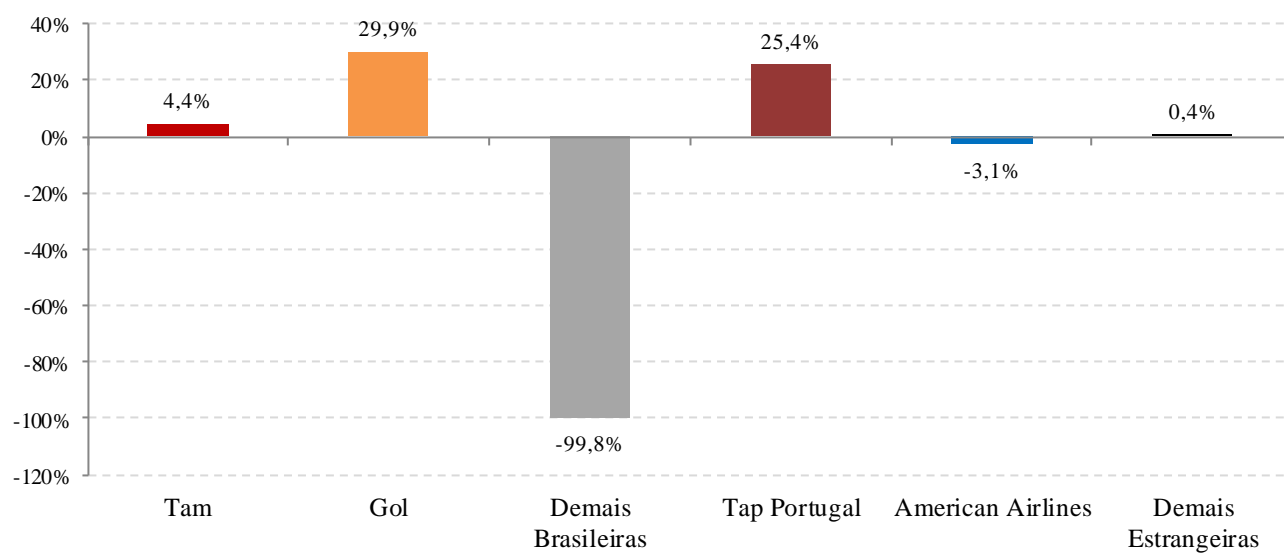


**Figura 3.46:** Participação de mercado das quatro maiores empresas em termos de ASK – mercado internacional, 2013





**Figura 3.47:** Variação do ASK das quatro maiores empresas em 2013 com relação a 2012 – 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

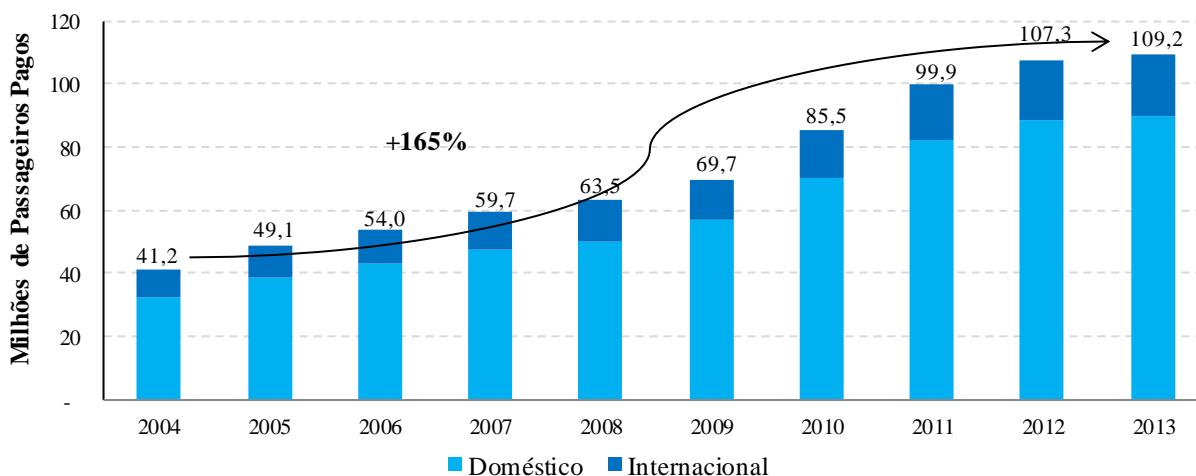
Após romper a barreira dos 100 milhões de passageiros pagos transportados em 2012, o mercado de transporte aéreo teve mais um ano de crescimento em 2013, atingindo mais um recorde histórico. Contabilizando-se os voos domésticos e internacionais, foram transportados 109,2 milhões de passageiros pagos, por empresas brasileiras e estrangeiras. Este número representou um aumento de 165% nos últimos 10 anos. Apesar de ter mantido a tendência de crescimento, o mercado vem desacelerando desde o pico de 22,7% de crescimento no número de passageiros pagos transportados, atingido em 2010, com relação ao ano anterior. Em 2013, o crescimento foi de 1,73%.

Do ponto de vista de passageiros-quilômetros pagos transportados (RPK), o comportamento foi bem semelhante, com um crescimento em 2013 de 2,7%.

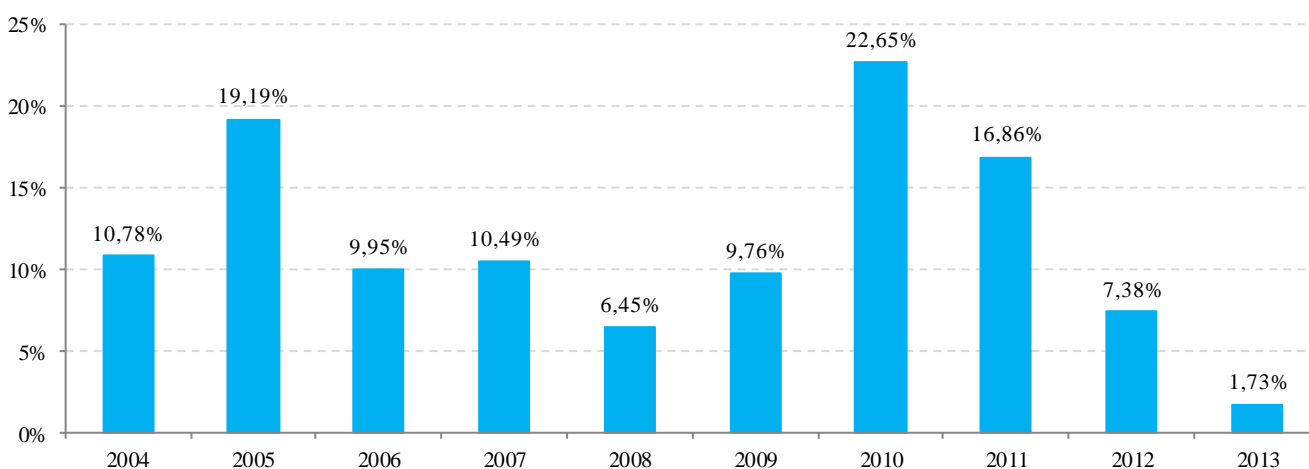
A quantidade de carga paga transportada cresceu 62% nos últimos dez anos, com aumento de 6,0% em 2013.

### Passageiros Pagos Transportados

**Figura 4.1:** Evolução da quantidade de passageiros pagos transportados, 2004 a 2013

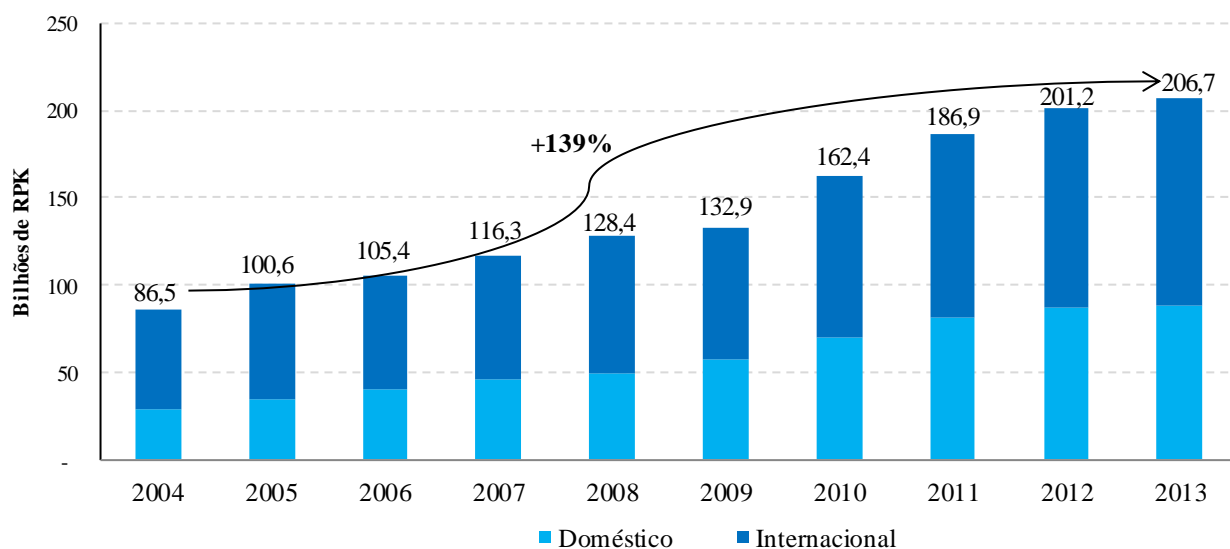


**Figura 4.2:** Variação anual da quantidade de passageiros pagos transportados, doméstico e internacional, 2004 a 2013

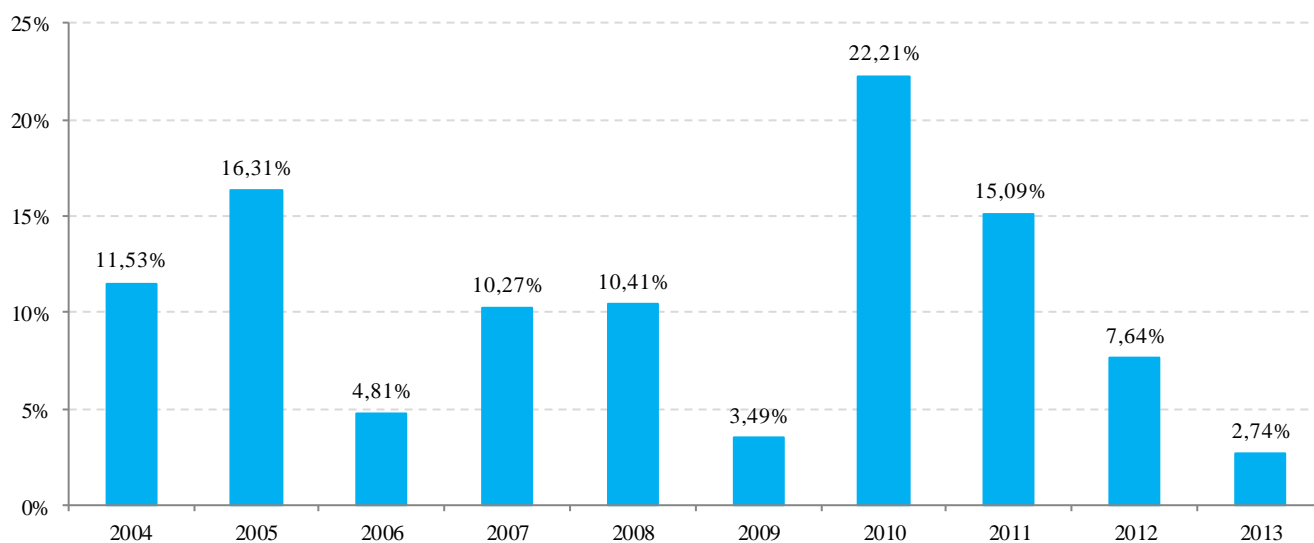


## Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (RPK)

**Figura 4.3:** Evolução da quantidade de passageiros-quilômetros pagos transportados – mercados doméstico e internacional, 2004 a 2013

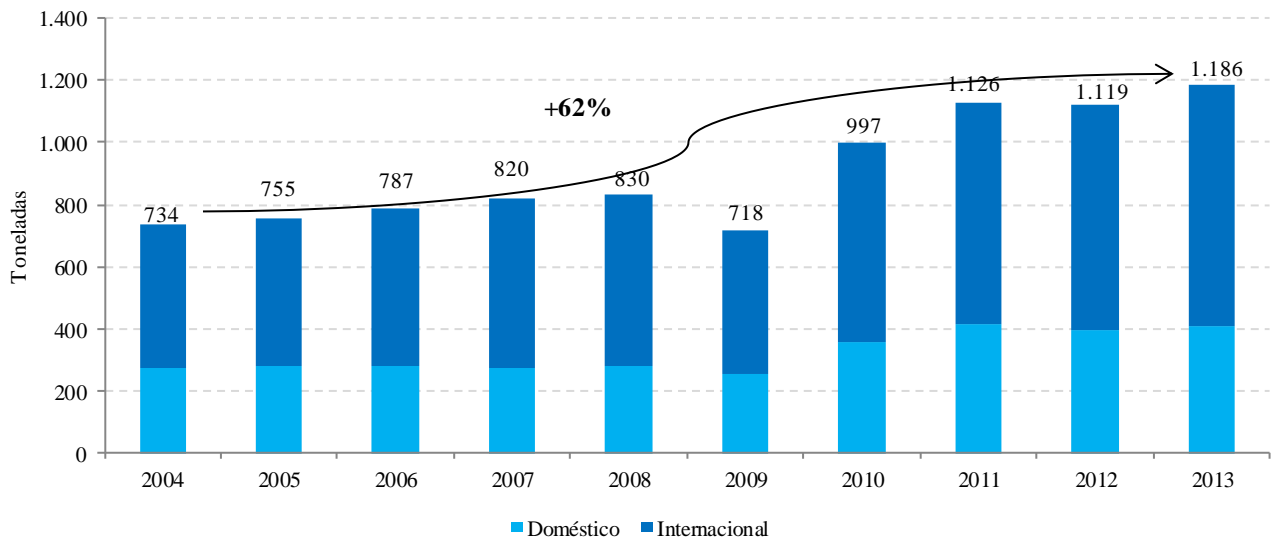


**Figura 4.4:** Variação anual da quantidade de passageiros-quilômetros pagos transportados – mercados doméstico e internacional, 2004 a 2013

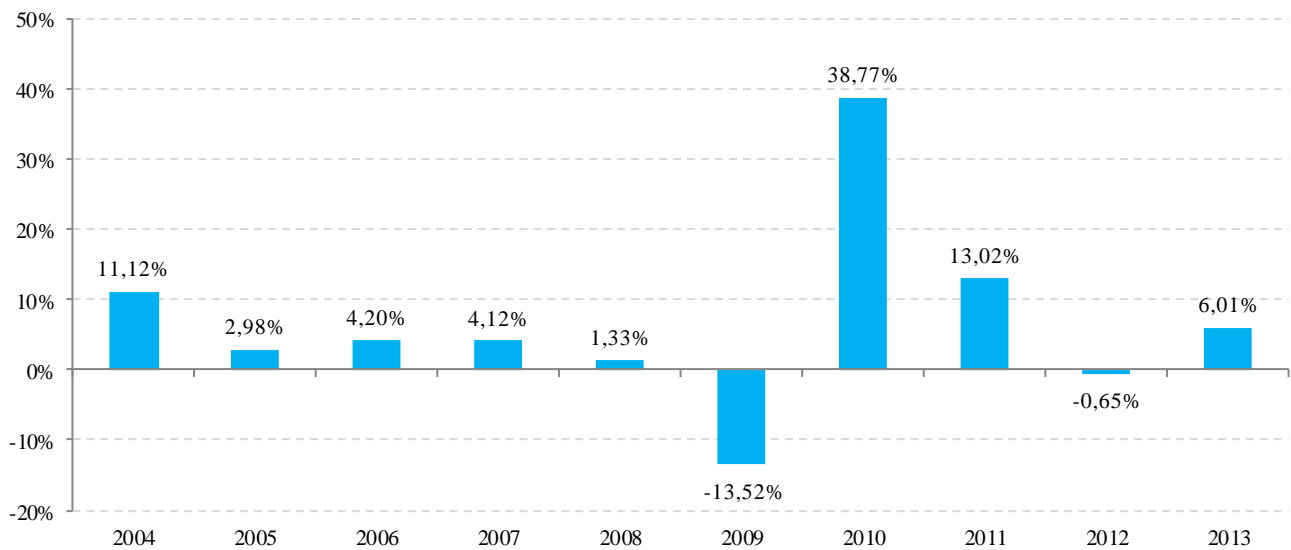


## Carga Paga Transportada

**Figura 4.5:** Evolução da quantidade de carga paga transportada – mercados doméstico e internacional, 2004 a 2013



**Figura 4.6:** Variação anual da quantidade de carga paga transportada – mercados doméstico e internacional, 2004 a 2013



## Mercado Doméstico

Após mais de 10 anos consecutivos de crescimento, o número de passageiros pagos transportados no mercado doméstico em 2013 foi de 90,0 milhões, maior valor desde o início da série histórica, tendo atingido um pico de crescimento em 2010 (22,8%). A partir de então, o ritmo de crescimento desacelerou, mas ainda apresentou alta de 17,0% em 2011, 8,1% em 2012 e 1,4% em 2013, mesmo ante a redução na oferta de voos neste último ano. Na avaliação mês a mês, observa-se alternância de meses com crescimento e redução, em relação aos respectivos meses de 2012, com exceção do último trimestre, onde observou-se altas consecutivas de 4,7%, 6,6% e 10,0% em outubro, novembro e dezembro, respectivamente.

A empresa que mais transportou passageiros pagos domésticos em 2013 foi a Gol (36,1% do total), superando a Tam (35,4% do total). Esta inversão em relação ao verificado em 2012 deve-se a um crescimento de 5,9% na quantidade de passageiros pagos transportados pela Gol, enquanto a Tam obteve um aumento de apenas 0,9%. Azul, Trip e Avianca somaram 27,3% dos passageiros domésticos transportados e os maiores crescimentos percentuais foram da Azul (31,6%) e da Avianca (25,5%). Cabe ressaltar que Azul e Trip estão em processo de unificação de suas operações, sob a marca Azul, o que justifica parte do crescimento da Azul e da redução da Trip (-6,4%). Em números absolutos, o maior aumento foi também da Azul, que transportou 3,22 milhões de passageiros a mais, seguida pela Gol, com 1,8 milhões de passageiros a mais, no comparativo com 2012.

O crescimento do mercado doméstico em 2013 foi de 1,4% em termos de passageiros-quilômetros pagos transportados (RPK). O indicador registrou alta de 6,9% em 2012 e 15,9% em 2011.

Quanto à participação de mercado das empresas, em termos de RPK, a Tam apresentou uma redução de 40,3% em 2012 para 39,6% em 2013, enquanto a parcela da Gol passou de 33,9% em 2012 para 35,4% em 2013. As demais companhias, combinadas, passaram de 25,8% do RPK em 2012 para 25,0% em 2013, redução de 2,9% na participação.

A Região brasileira que concentrou a maior parte dos embarques de passageiros pagos foi o Sudeste, com 44,2 milhões de passageiros (49,2%). Em seguida vieram as regiões Nordeste com 16,6 milhões (18,4%), Centro-Oeste com 12,1 milhões (13,4%) e Sul com 11,5 milhões (12,8%). A Região com o menor número de passageiros pagos embarcados em 2013 no mercado doméstico foi a Norte, com 5,6 milhões (6,2%).

Quando considerada a quantidade de embarques em relação à população de cada Região, Centro-Oeste destacou-se com 80 embarques para cada 100 habitantes em 2013, seguida pela Sudeste (52/100), Sul (40/100), Norte (33/100) e Nordeste (30/100).

Ao confrontar a quantidade de passageiros pagos embarcados nas aeronaves com o PIB de cada Região, tem-se que a Nordeste figurou com a maior proporção em 2013, com 28,3 embarques para cada R\$ 1.000.000,00 de PIB gerado, seguida da Centro-oeste (com 28,0 embarques), Norte (com 22,3 embarques), Sudeste (com 17,1 embarques) e Sul (com 16,2 embarques).

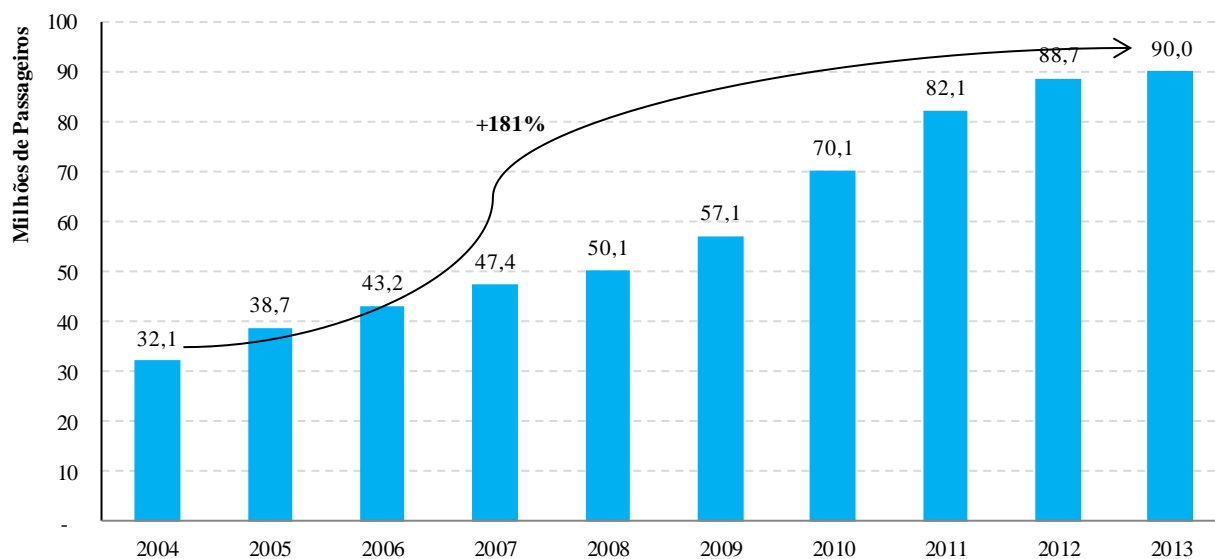
Em 2013, o avião foi responsável pelo transporte de 59,4% dos passageiros em viagens interestaduais com distâncias superiores a 75 km (classificação utilizada pela ANTT), enquanto o ônibus foi o meio utilizado por 40,6%. Em 2004, a participação do modal aéreo neste tipo de viagem era de 27,9%, passou a 52,6% em 2010 e em 2012 foi de 58,2%.

Os 20 maiores aeroportos em quantidade de passageiros pagos abrigaram 85% dos embarques em voos domésticos.

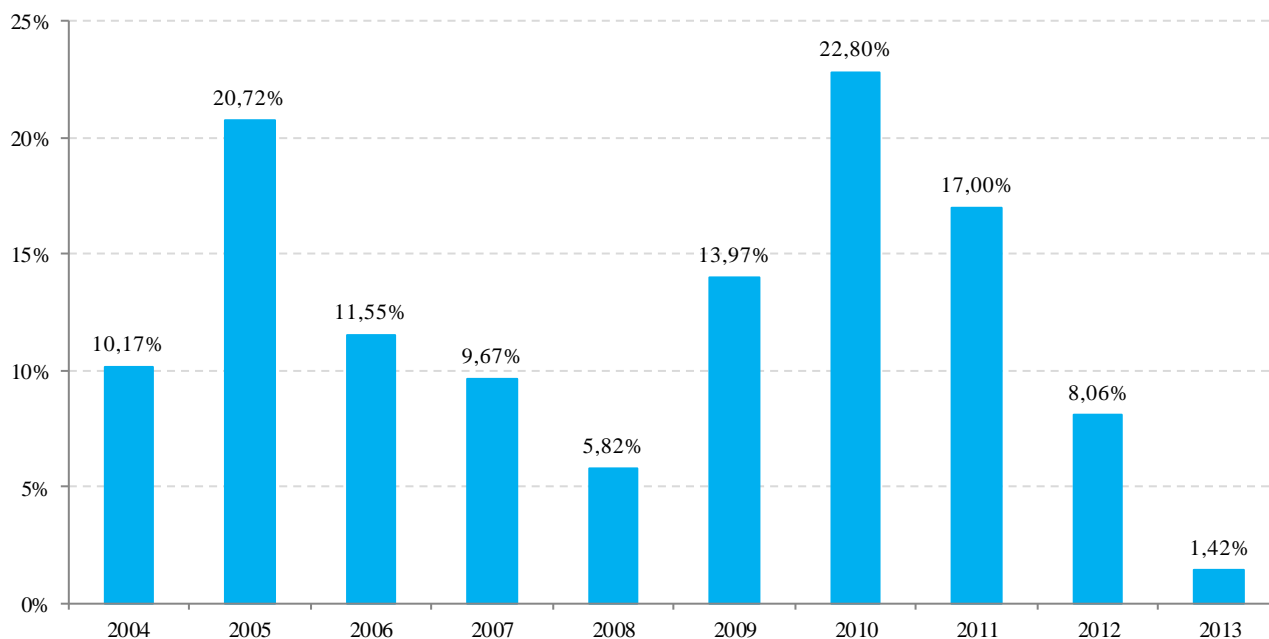
O mercado doméstico de carga paga transportada registrou aumento de 3,8% em 2013, após retração de 4,6% em 2012. Tam alcançou participação de 41,3% em 2013 neste mercado, seguida da Gol com 24,4% e Absa com 18,4%. No entanto, a Azul destacou-se, transportando 4,0% da carga, tendo entrado neste mercado no final de 2012, e a Avianca aumentou sua carga paga transportada em 45,9%. Entre as 10 principais rotas de carga em 2013, 9 envolveram o aeroporto de Guarulhos em São Paulo, sendo que as duas principais rotas foram Manaus/Guarulhos e Guarulhos/Manaus (com mais de 84,7 mil toneladas).

## Passageiros Pagos Transportados

**Figura 4.7:** Evolução do número de passageiros pagos transportados – mercado doméstico, 2004-2013

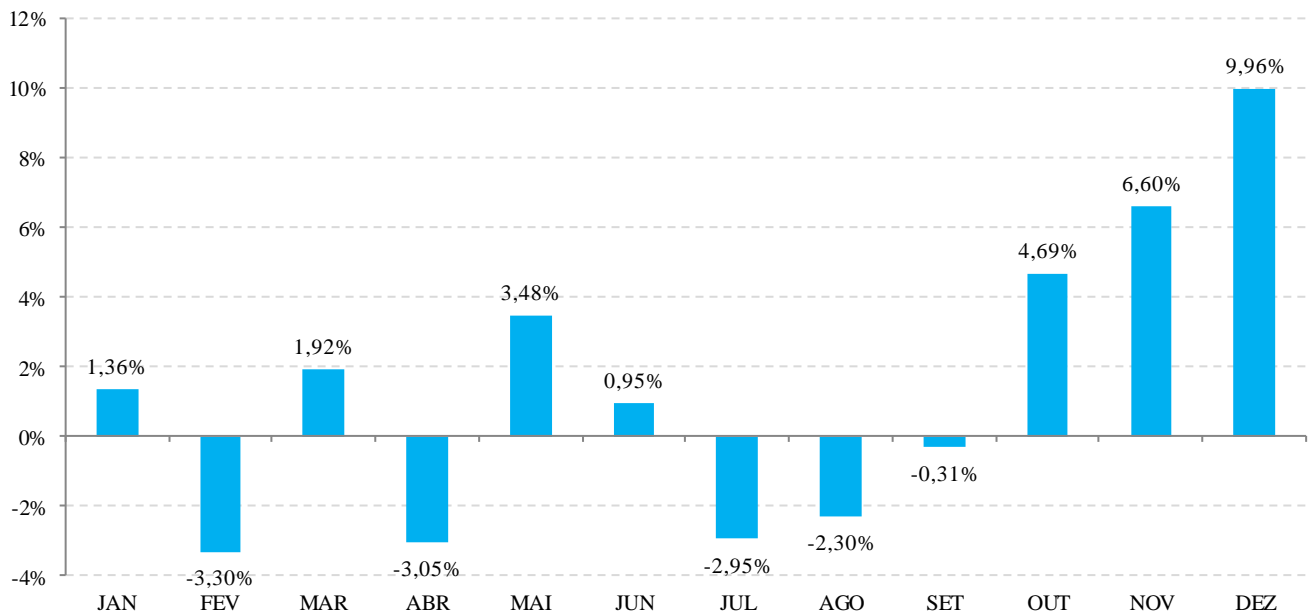


**Figura 4.8:** Variação nos passageiros pagos transportados em relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2004 a 2013

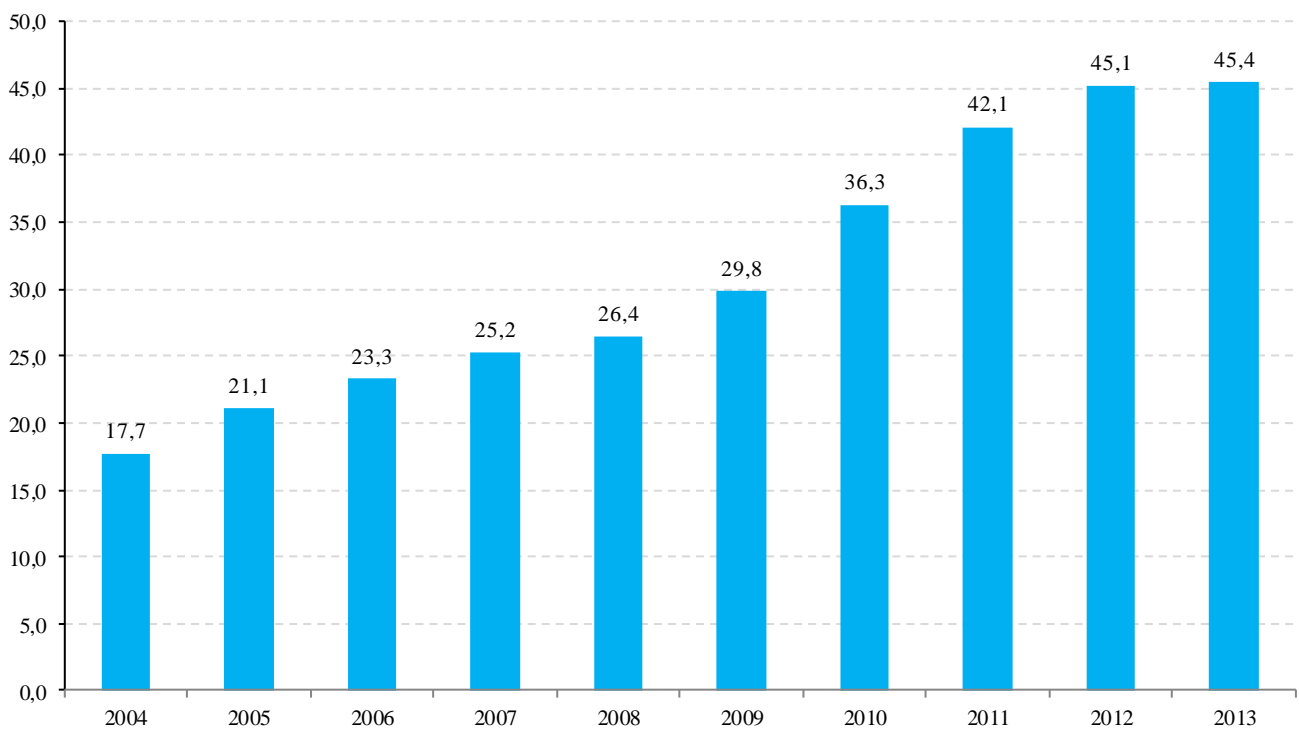




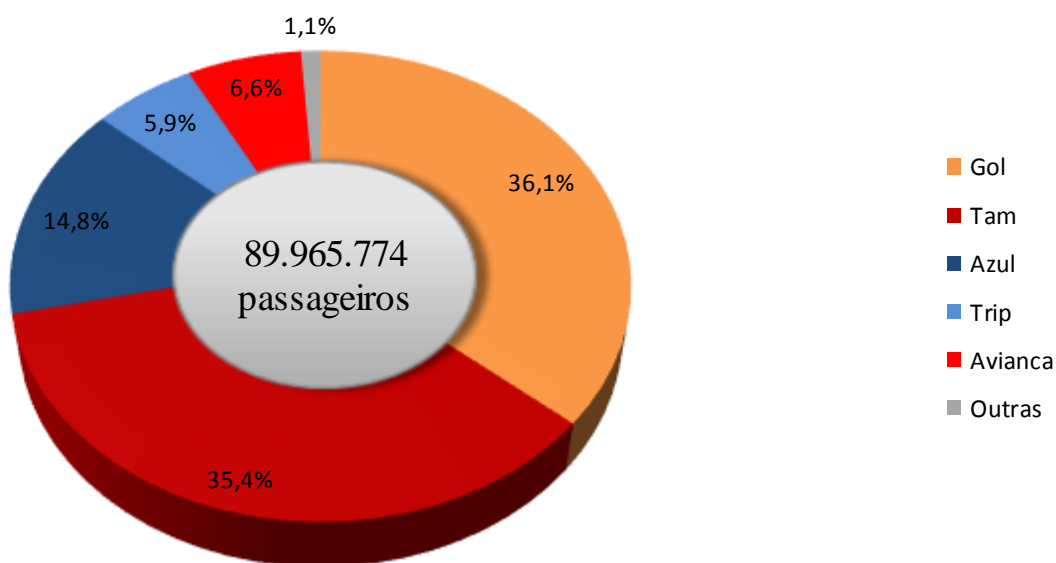
**Figura 4.9:** Variação nos passageiros pagos transportados com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2013



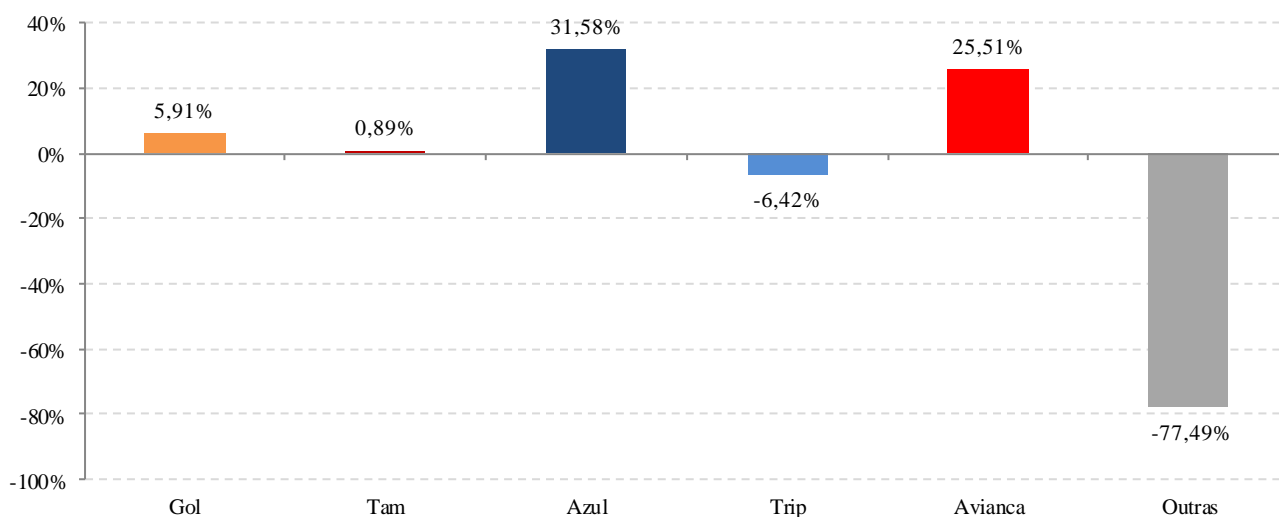
**Figura 4.10:** Evolução da quantidade de passageiros pagos domésticos por grupo de 100 habitantes, 2004 a 2013



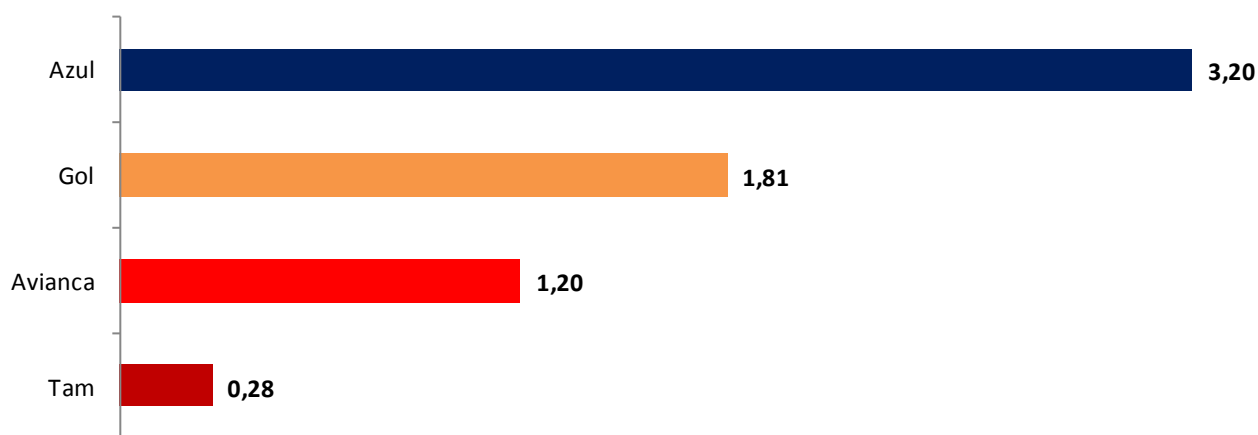
**Figura 4.11:** Participação das cinco maiores empresas em passageiros pagos transportados – mercado doméstico, 2013



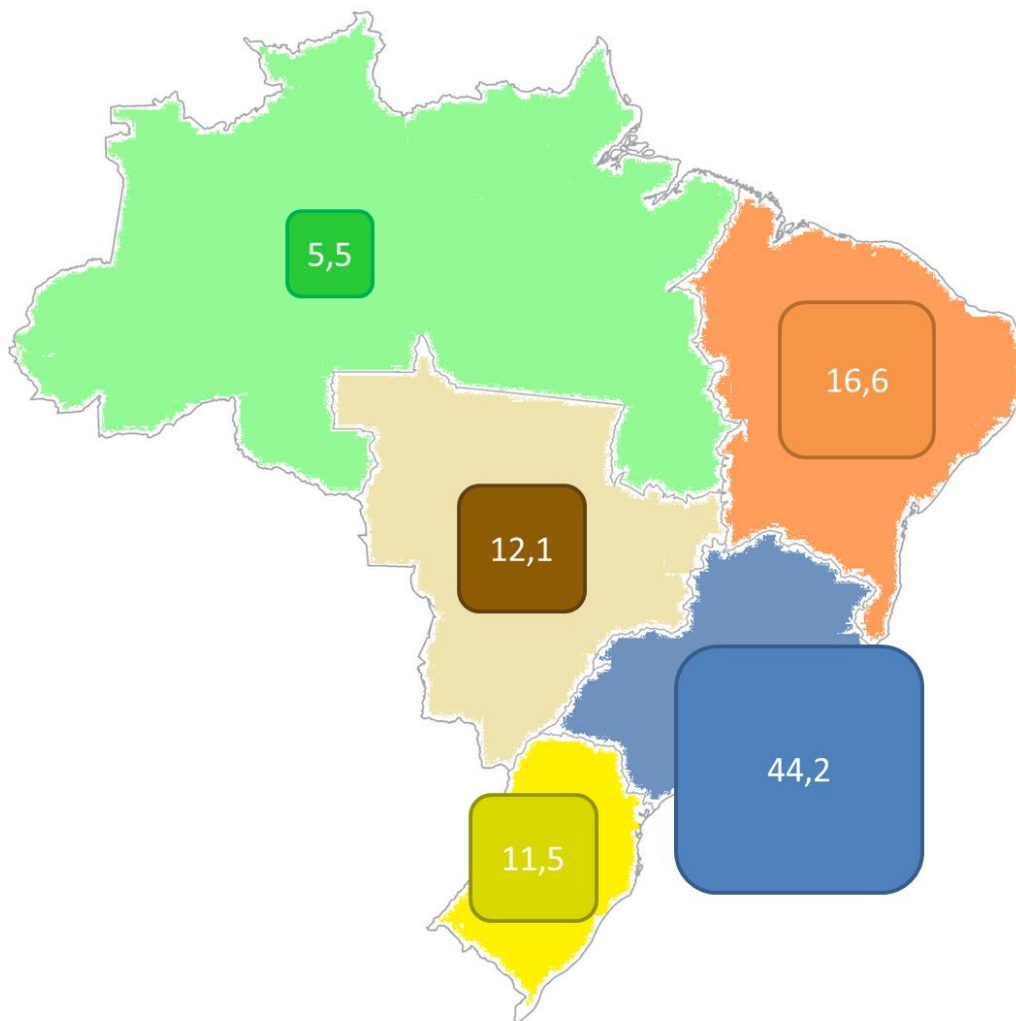
**Figura 4.12:** Variação de passageiros pagos transportados com relação ao ano anterior – por empresa – mercado doméstico, 2013



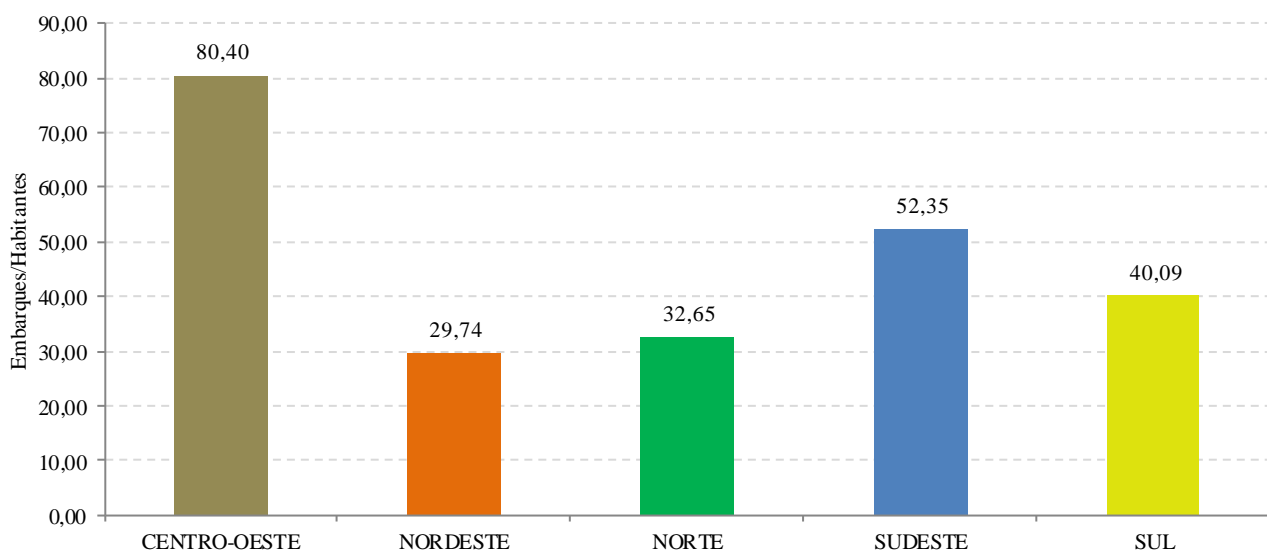
**Figura 4.13:** Aumento no número de passageiros pagos transportados (milhões de passageiros) – mercado doméstico, 2013



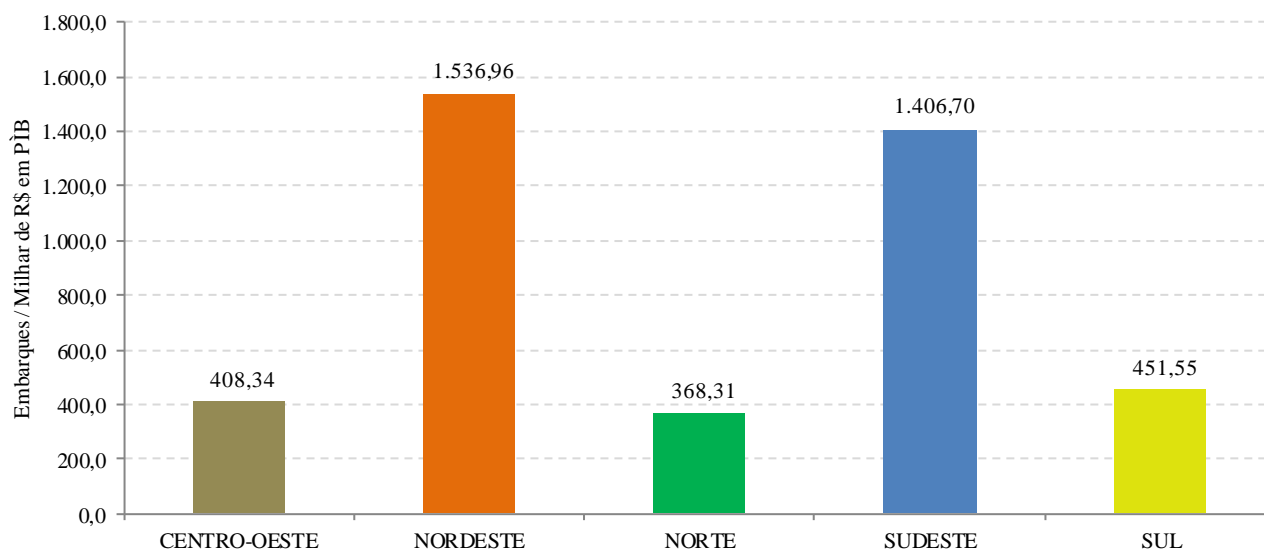
**Figura 4.14:** Passageiros pagos embarcados por Região brasileira, em milhões – mercado doméstico, 2013



**Figura 4.15:** Quantidade de embarques domésticos por habitante, por Região – mercado doméstico, 2013

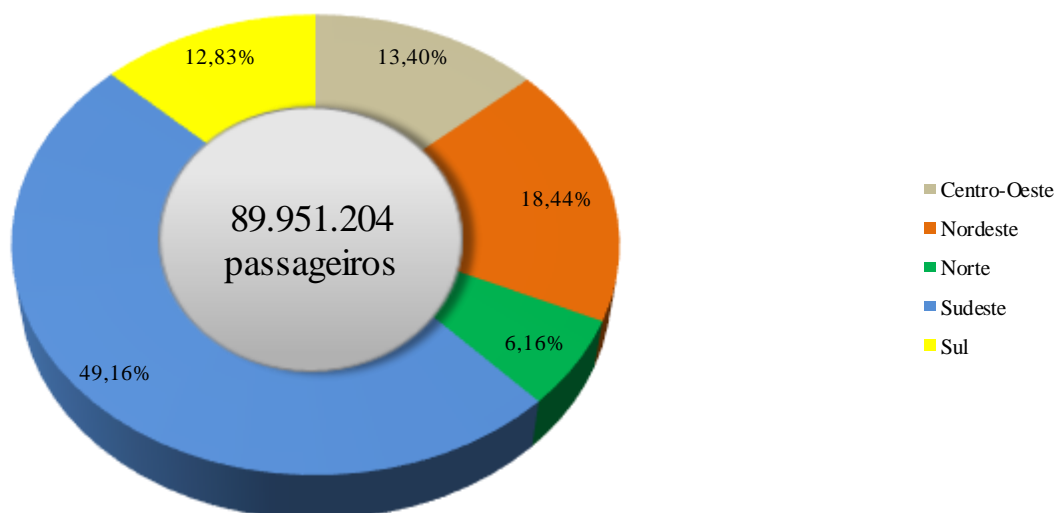


**Figura 4.16:** Quantidade de embarques domésticos por real em PIB per capita gerado, por Região – mercado doméstico, 2011\*

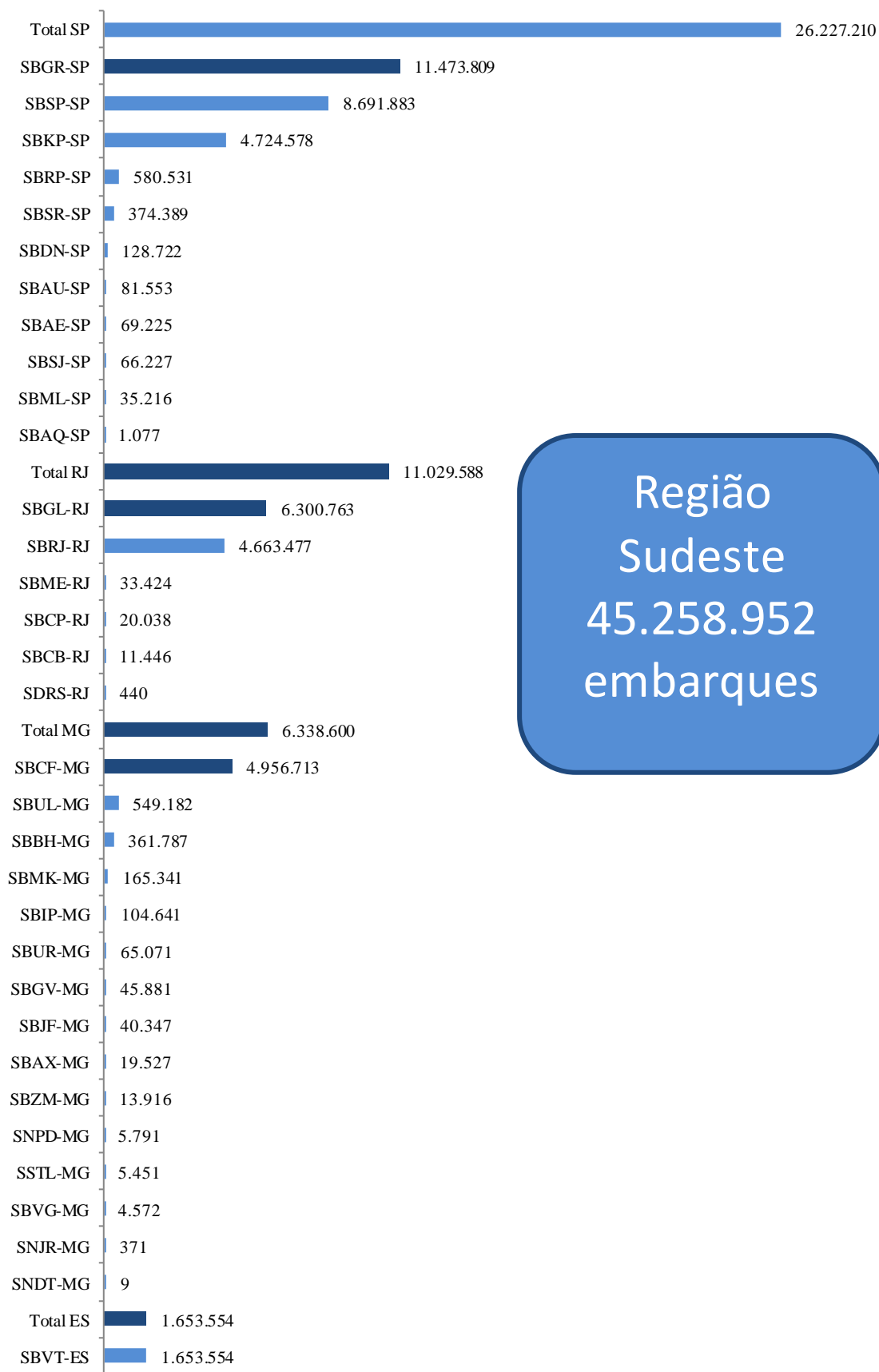


\*Dados de PIB anual por estados após 2011 ainda não divulgados pelo IBGE

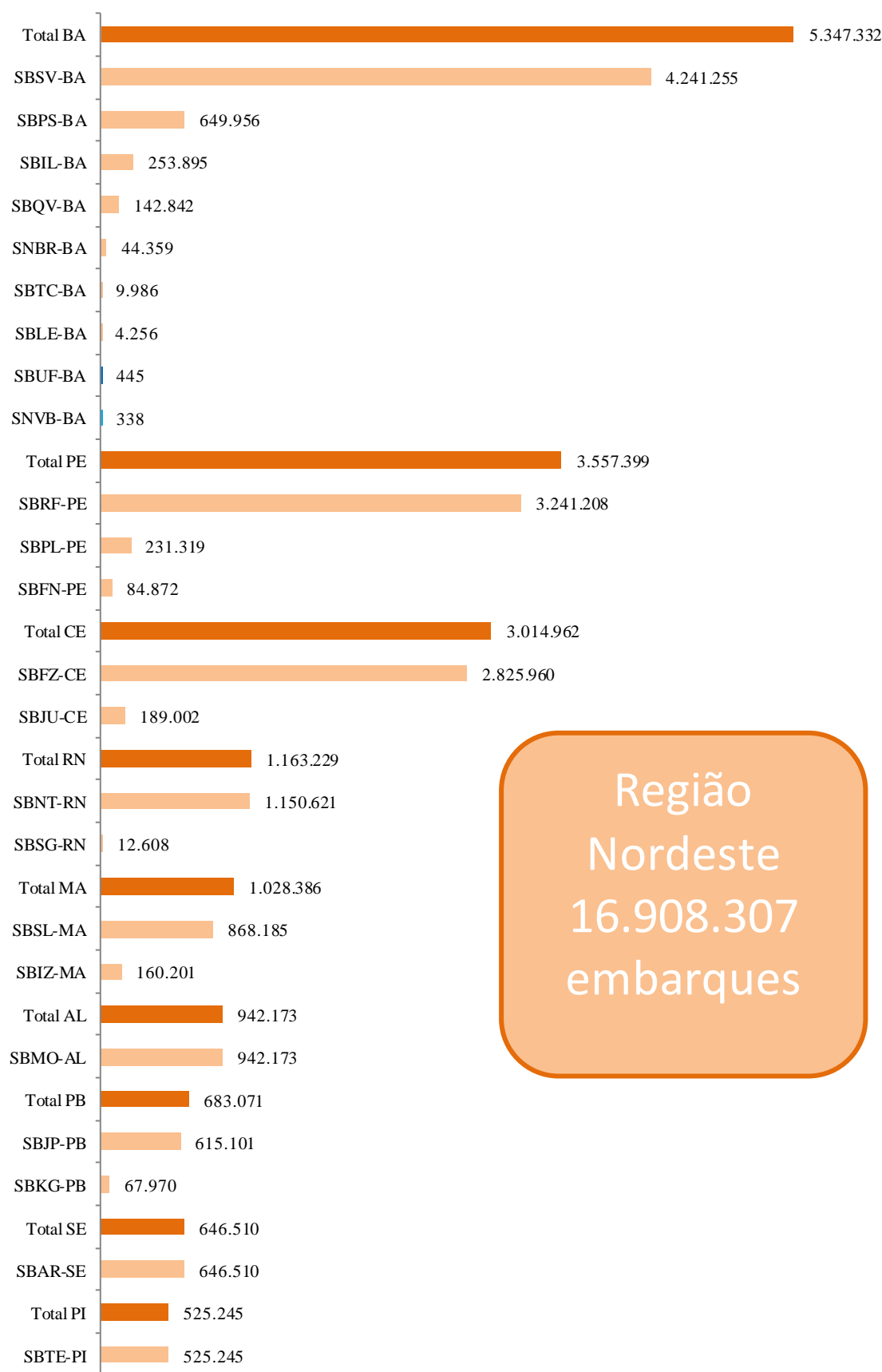
**Figura 4.17:** Distribuição dos passageiros embarcados por Região – mercado doméstico, 2013



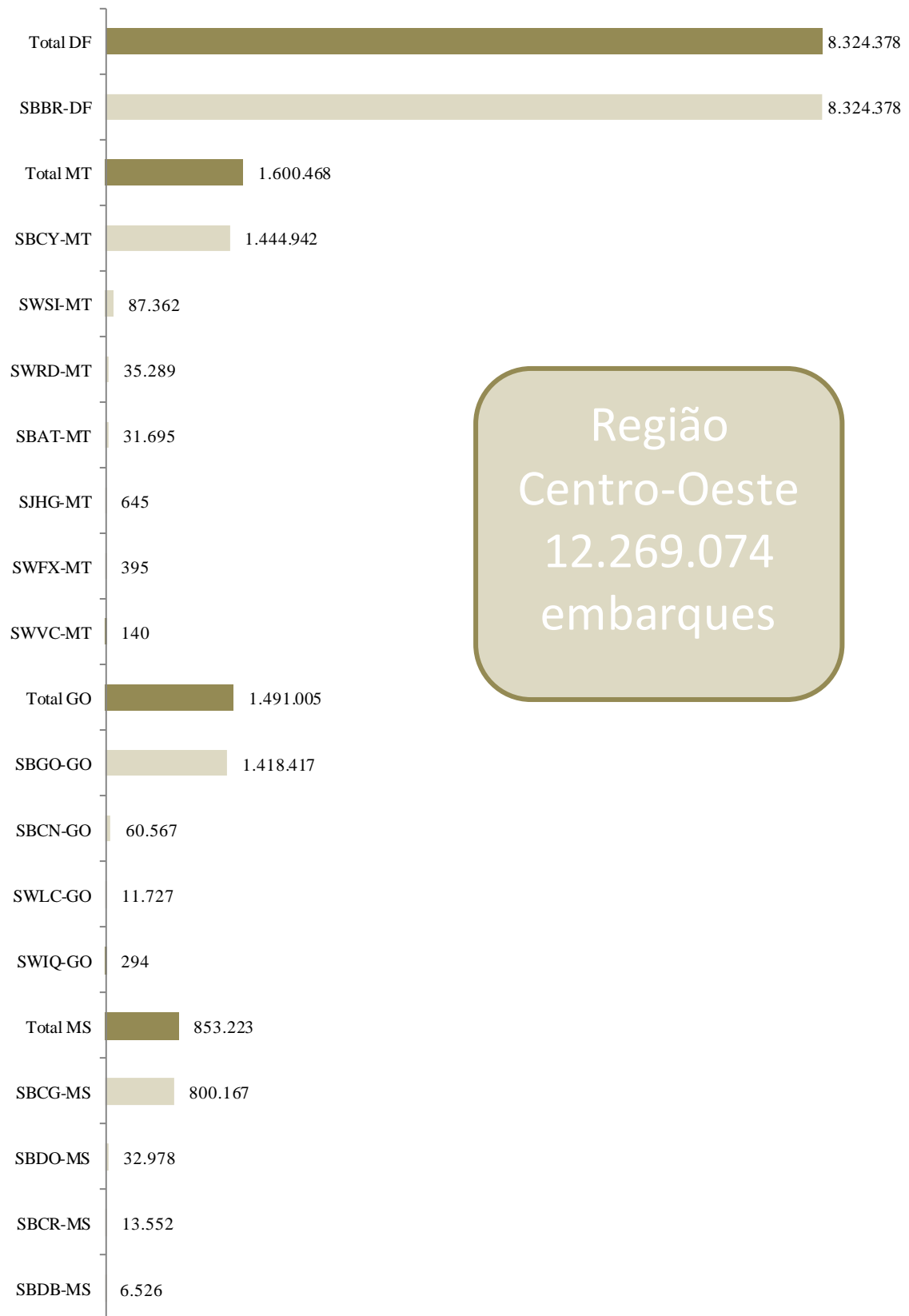
**Figura 4.18:** Passageiros embarcados por aeroporto e Unidade da Federação – Região Sudeste – mercado doméstico, 2013



**Figura 4.19:** Passageiros embarcados por aeroporto e Unidade da Federação – Região Nordeste – mercado doméstico, 2013



**Figura 4.20:** Passageiros embarcados por aeroporto e Unidade da Federação – Região Centro-Oeste – mercado doméstico, 2013

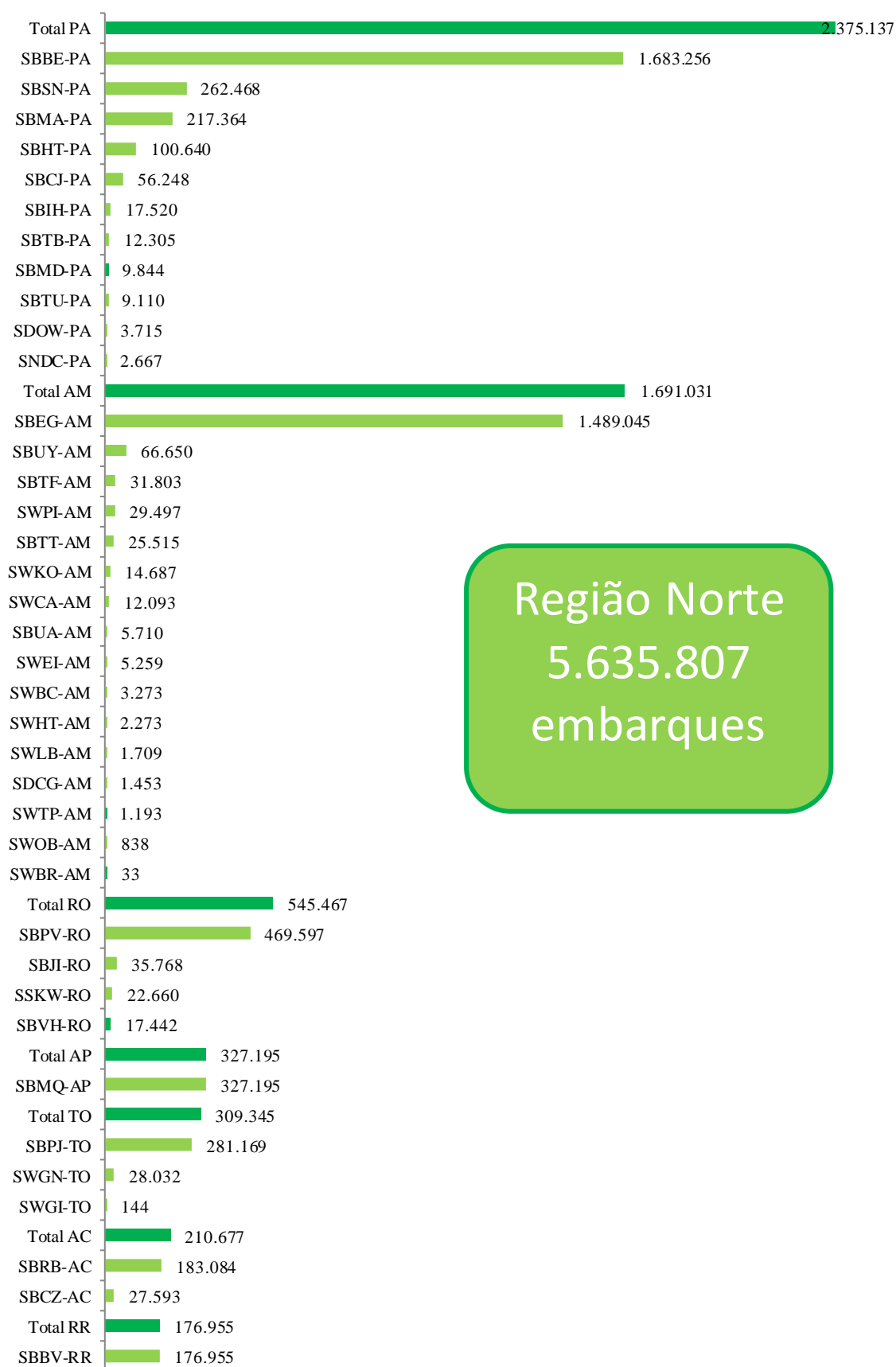


**Figura 4.21:** Passageiros embarcados por aeroporto e Unidade da Federação – Região Sul – mercado doméstico, 2013

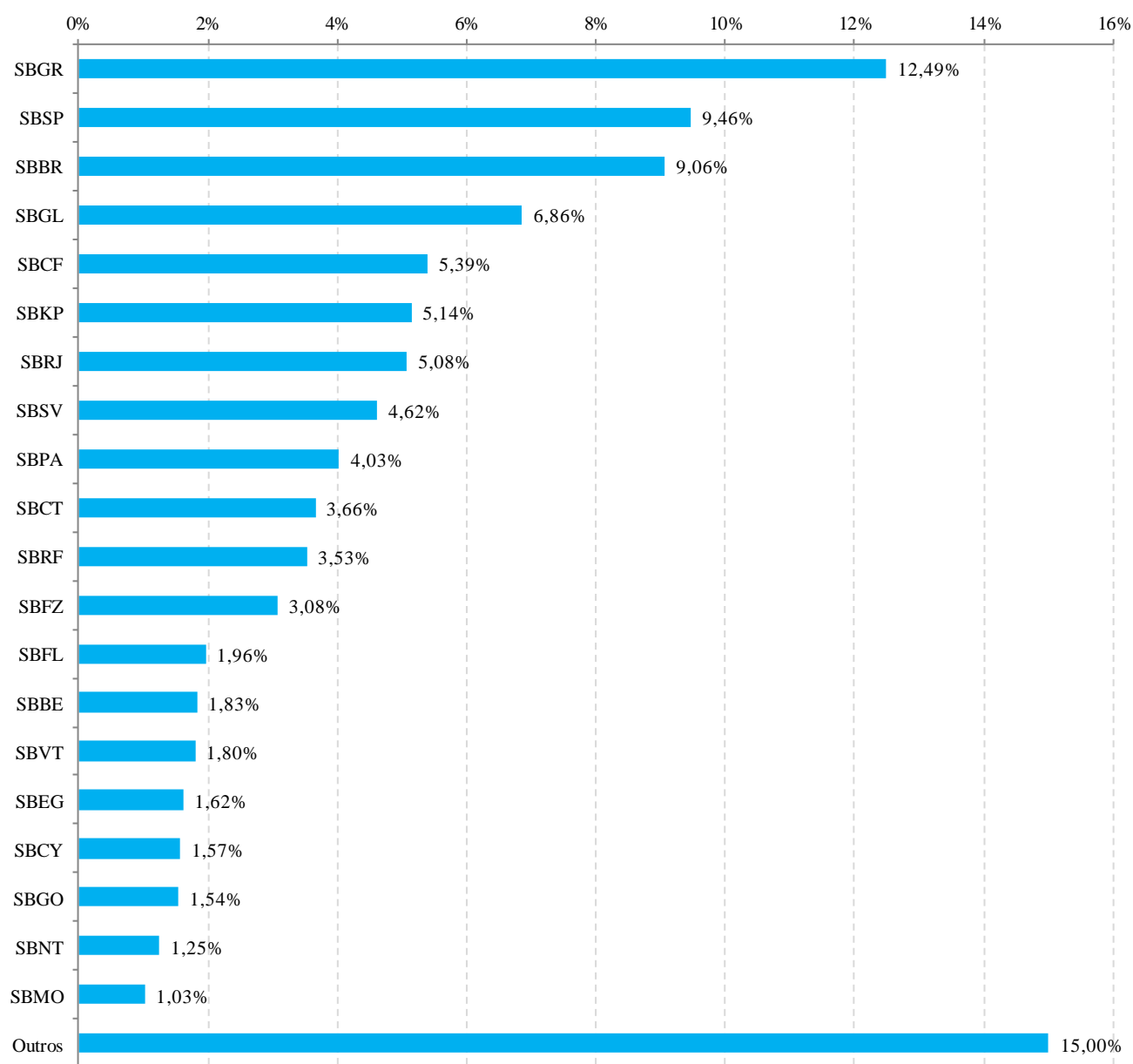




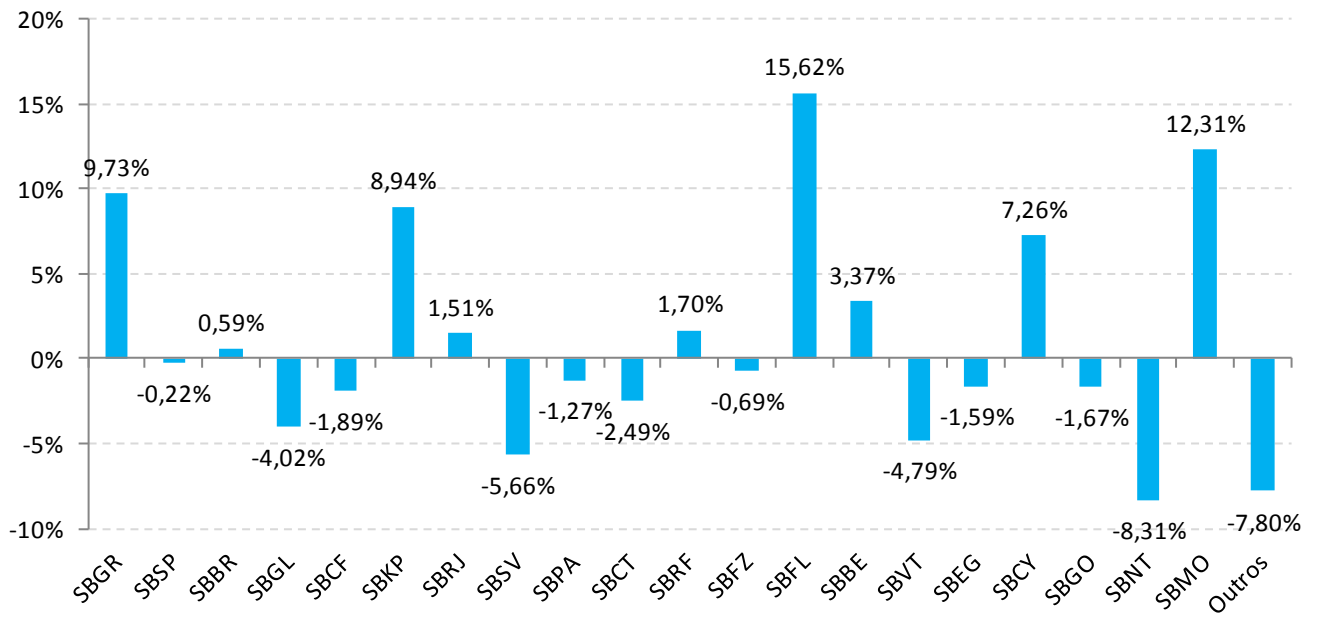
Figura 4.22: Passageiros embarcados por aeroporto e Unidade da Federação – Região Norte – mercado doméstico, 2013



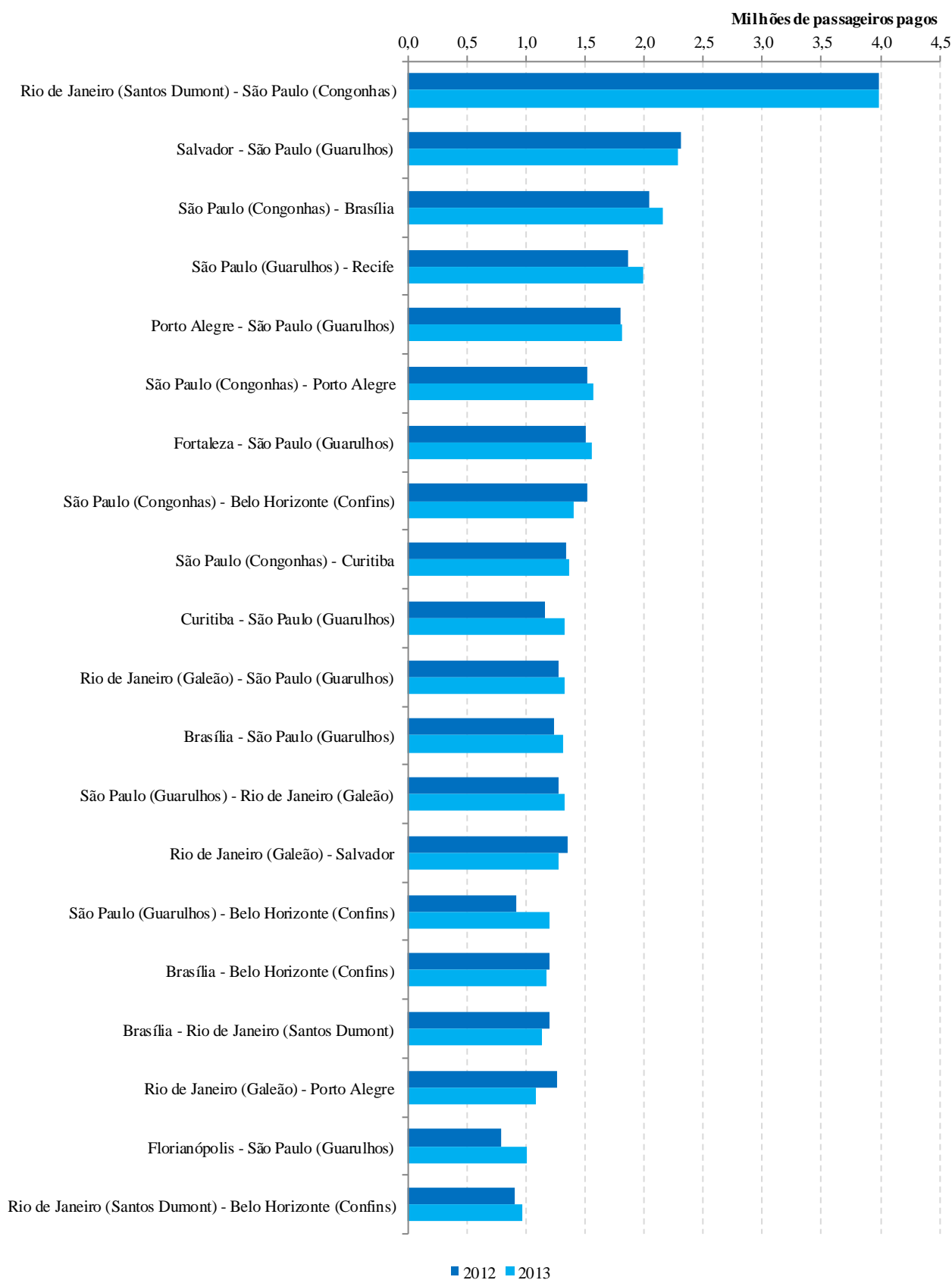
**Figura 4.23:** Distribuição dos embarques nos 20 maiores aeroportos – mercado doméstico, 2013



**Figura 4.24:** Variação no número de embarques em relação ao ano anterior por aeroporto – mercado doméstico, 2013



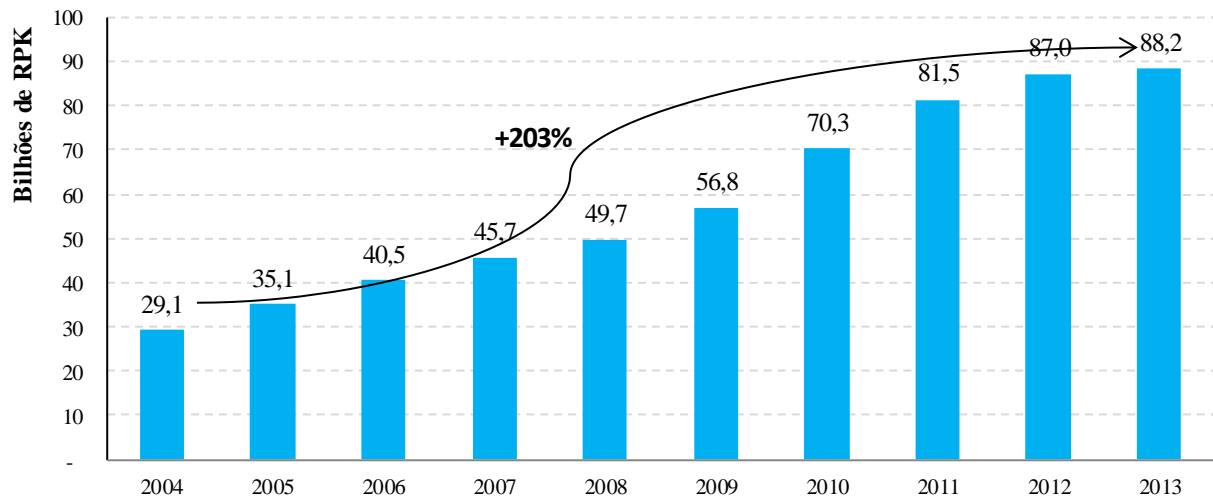
**Figura 4.25:** Passageiros pagos transportados nas 20 principais rotas\* – mercado doméstico, 2012 e 2013



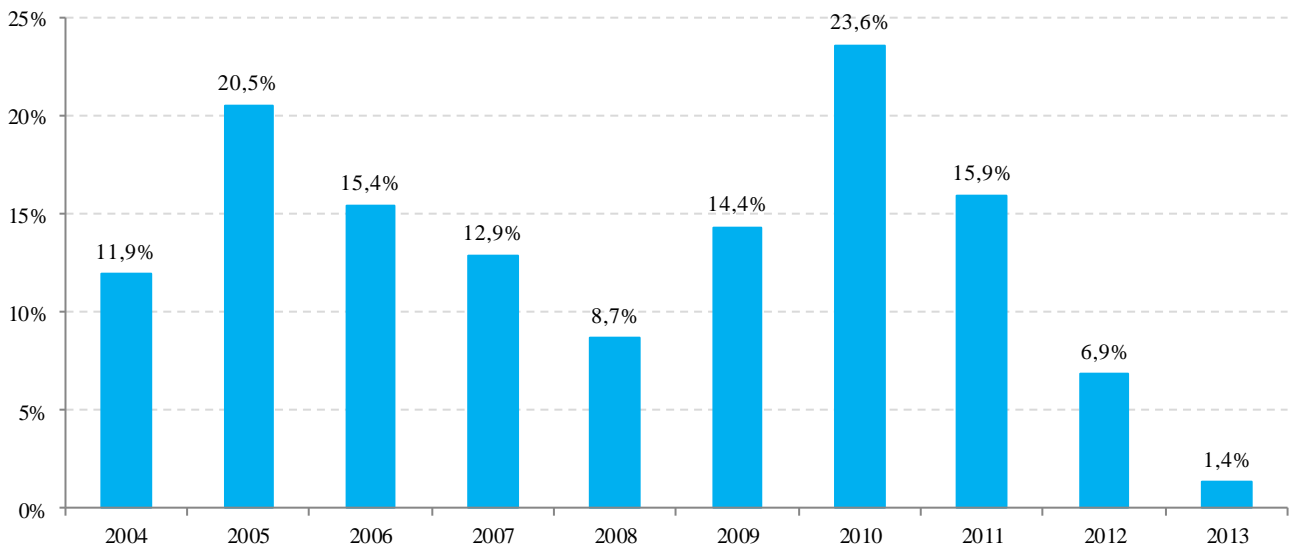
\*Considerando passageiros viajando em ambos os sentidos.

### Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (RPK)

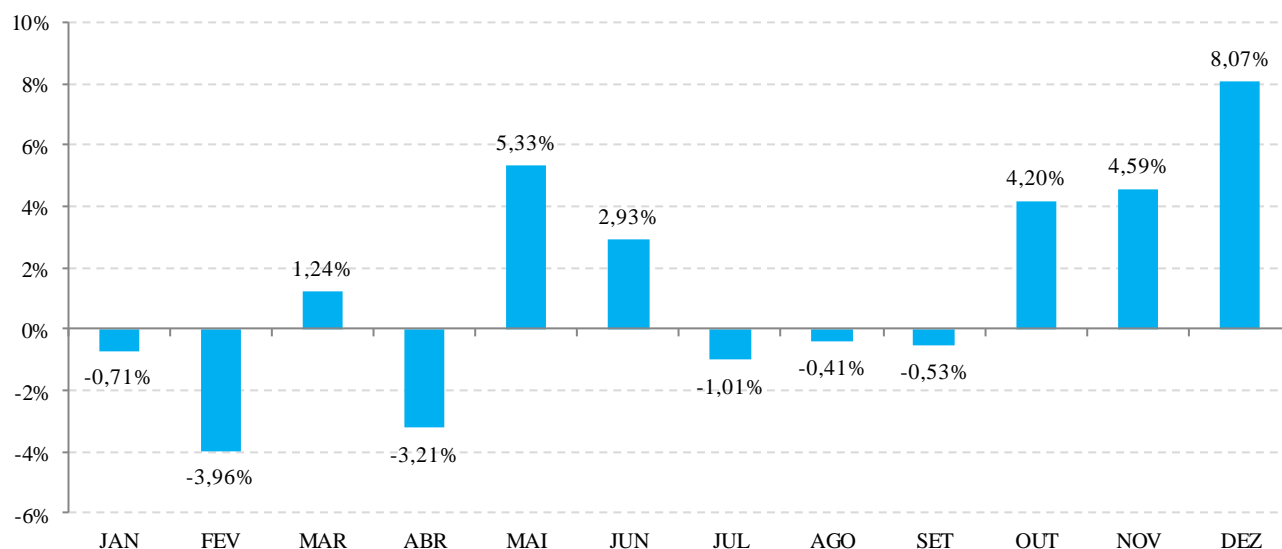
**Figura 4.26:** Evolução do RPK – mercado doméstico, 2004 a 2013



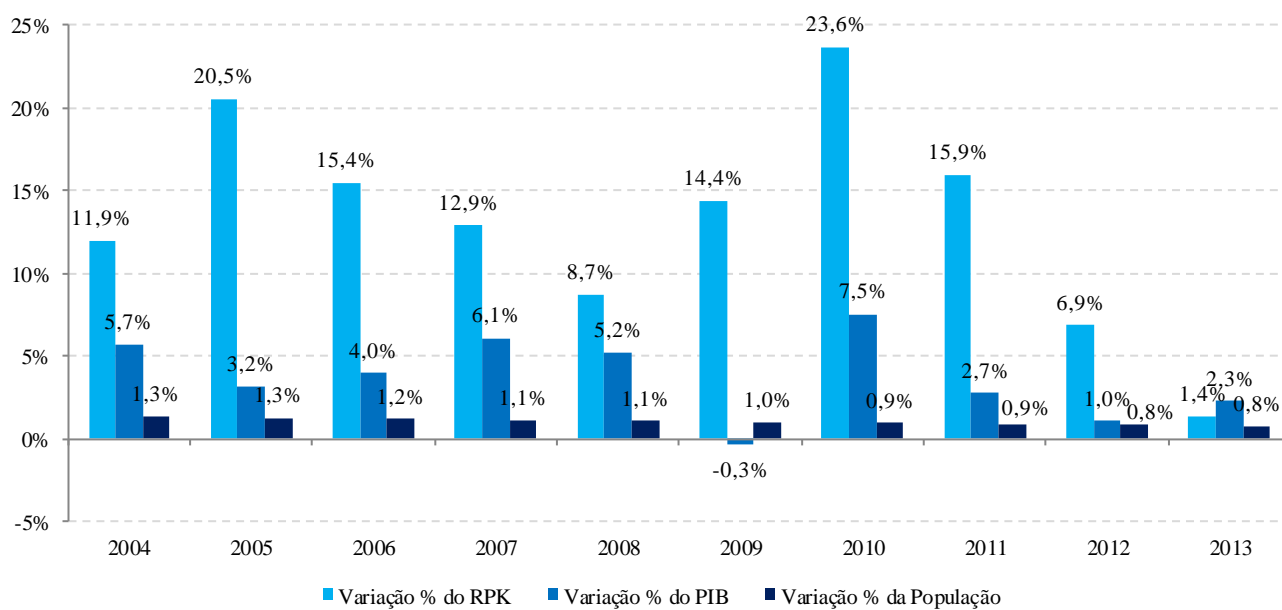
**Figura 4.27:** Variação do RPK em relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2004 a 2013



**Figura 4.28:** Variação do RPK em relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2013

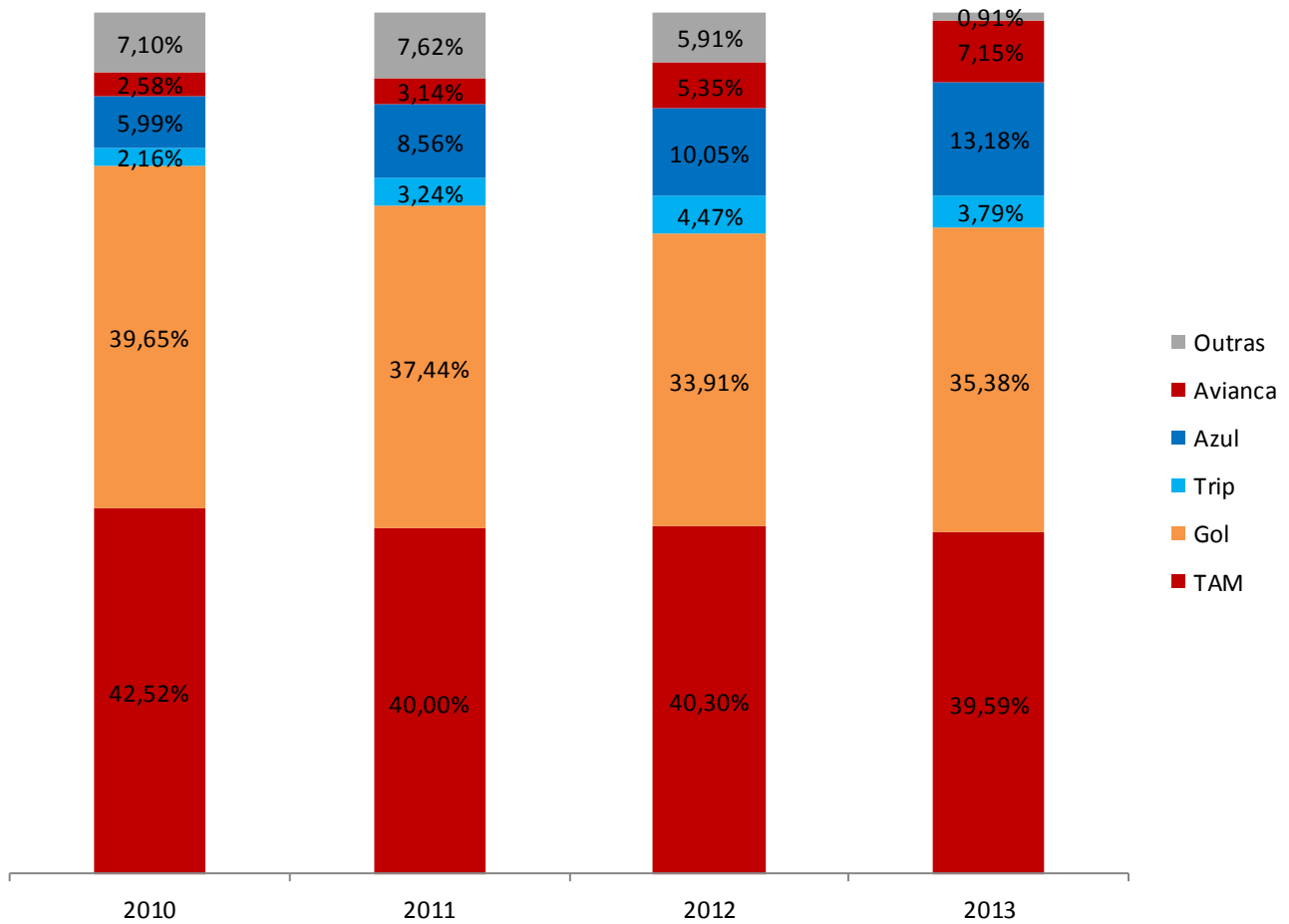


**Figura 4.29:** Variação do RPK doméstico, PIB e população brasileira em relação ao ano anterior, 2004 a 2013

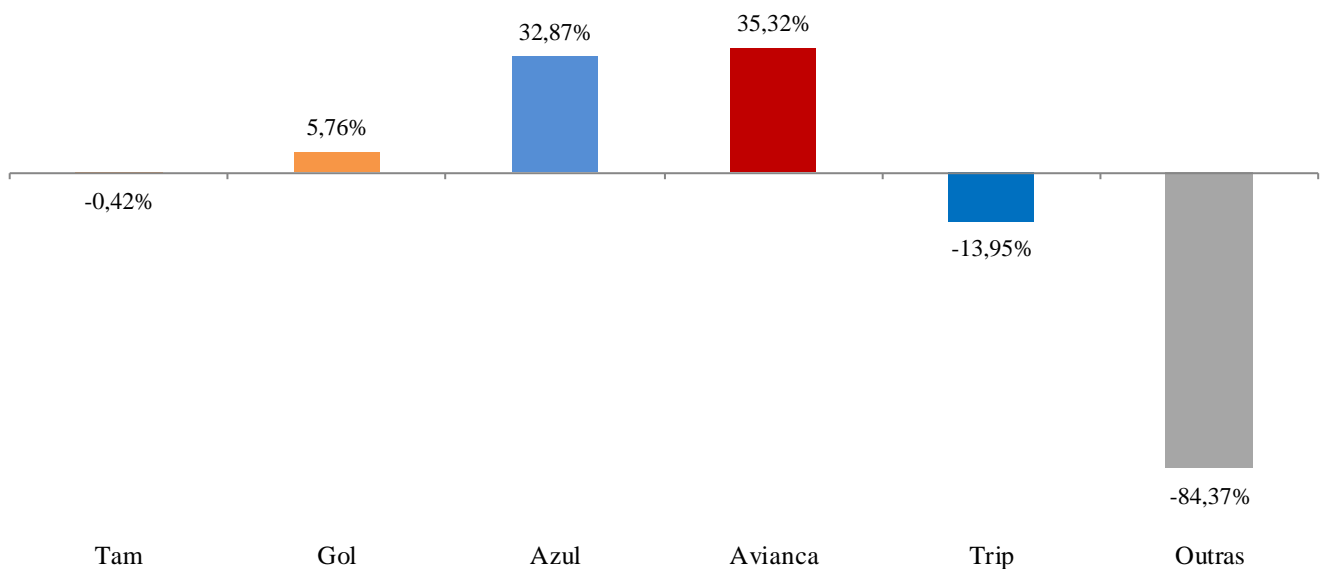


## Seção 4 – Demanda por Transporte Aéreo

**Figura 4.30:** Participação das cinco maiores empresas no *RPK* – mercado doméstico, 2010 a 2013

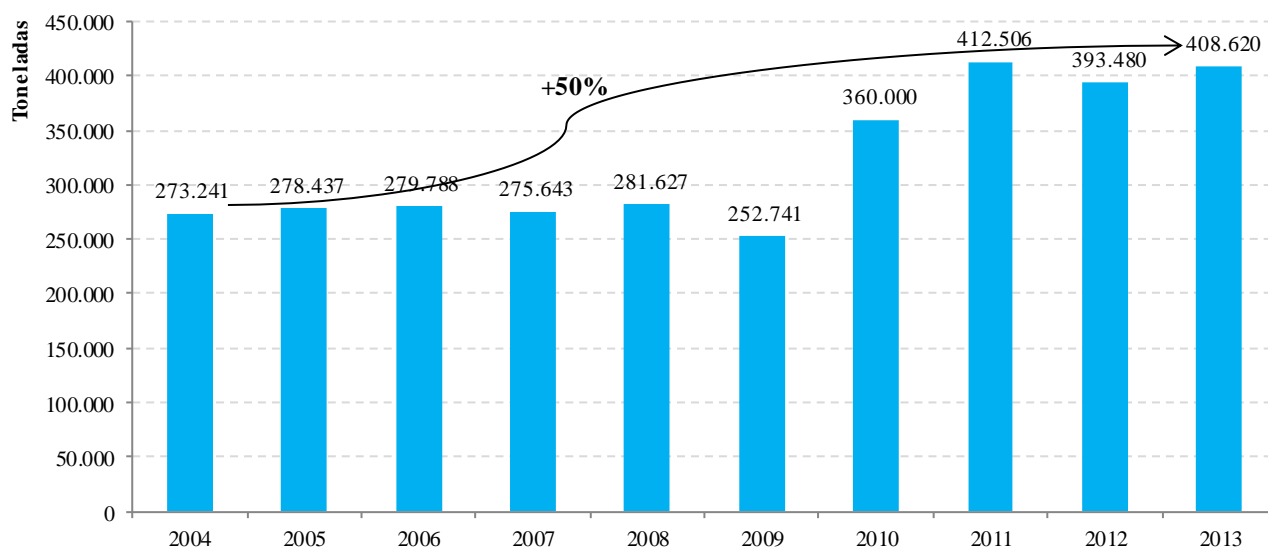


**Figura 4.31:** Variação no *RPK* com relação ao ano anterior – por empresa – mercado doméstico, 2013

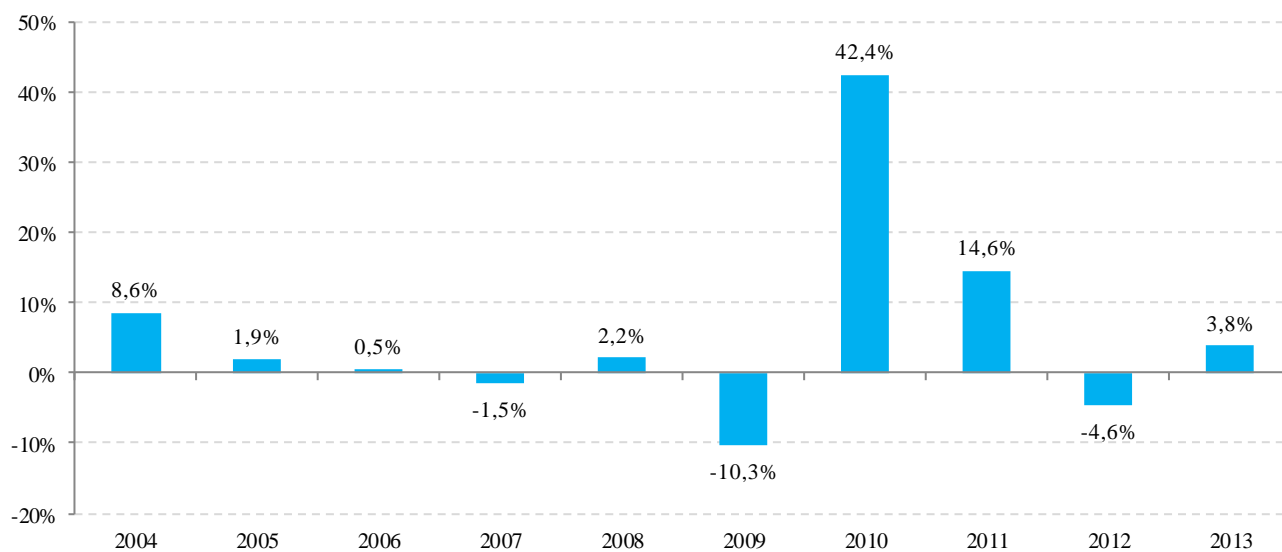


## Carga Paga Transportada

**Figura 4.32:** Evolução da quantidade de carga paga transportada – mercado doméstico, 2004 a 2013

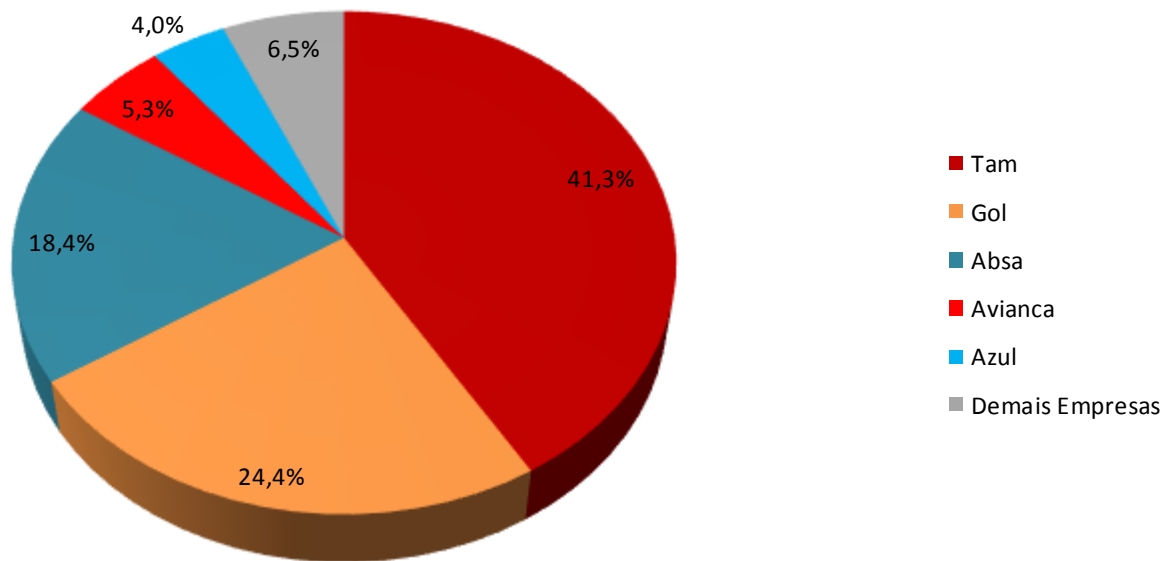


**Figura 4.33:** Variação anual da quantidade de carga paga transportada – mercado doméstico, 2004 a 2013

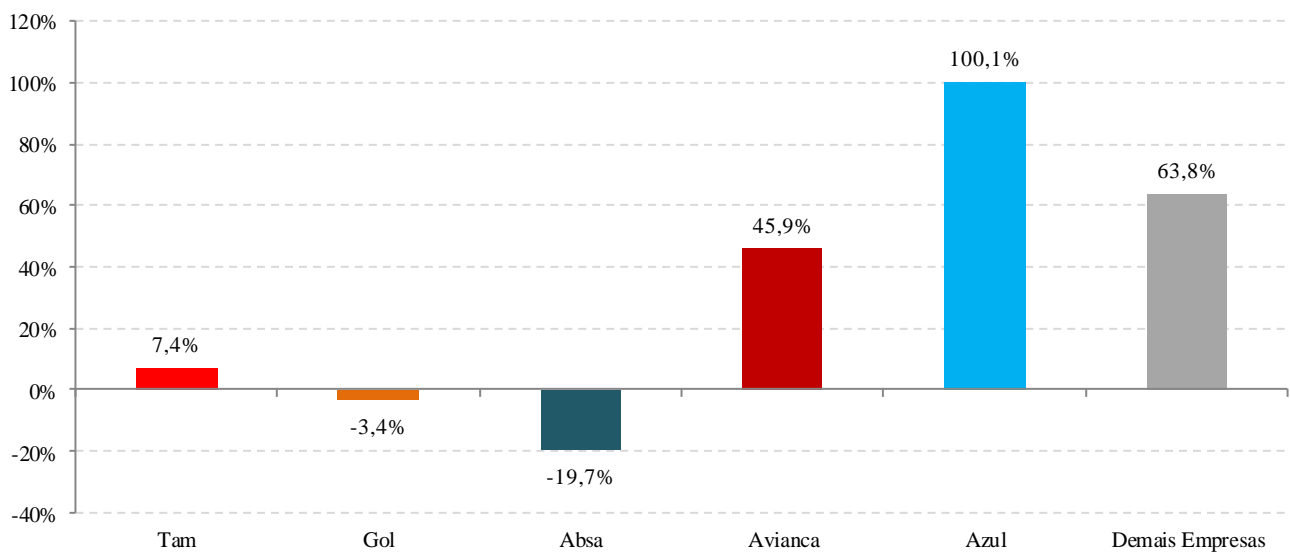




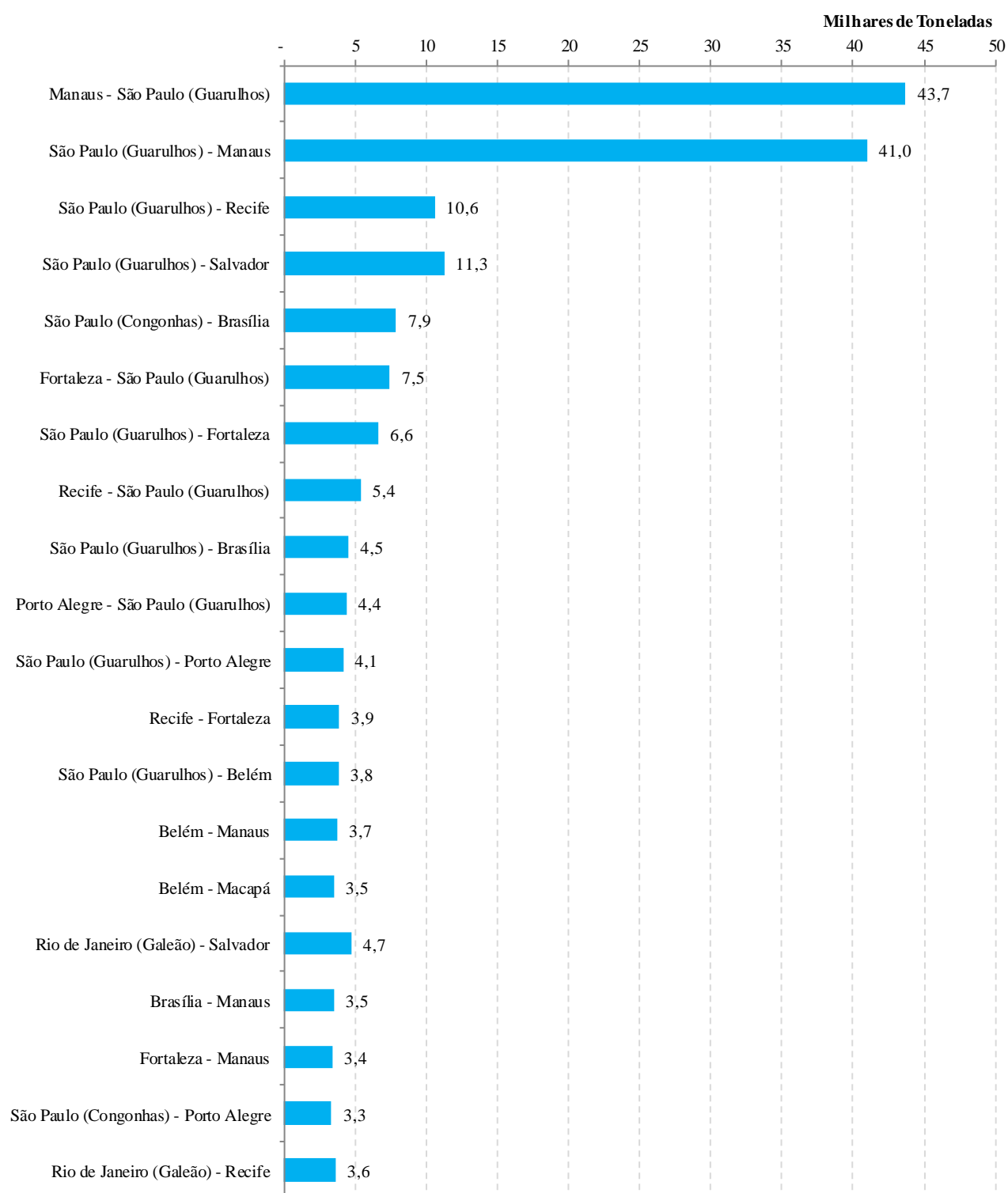
**Figura 4.34:** Participação das cinco principais empresas em termos de carga paga transportada – mercado doméstico, 2013



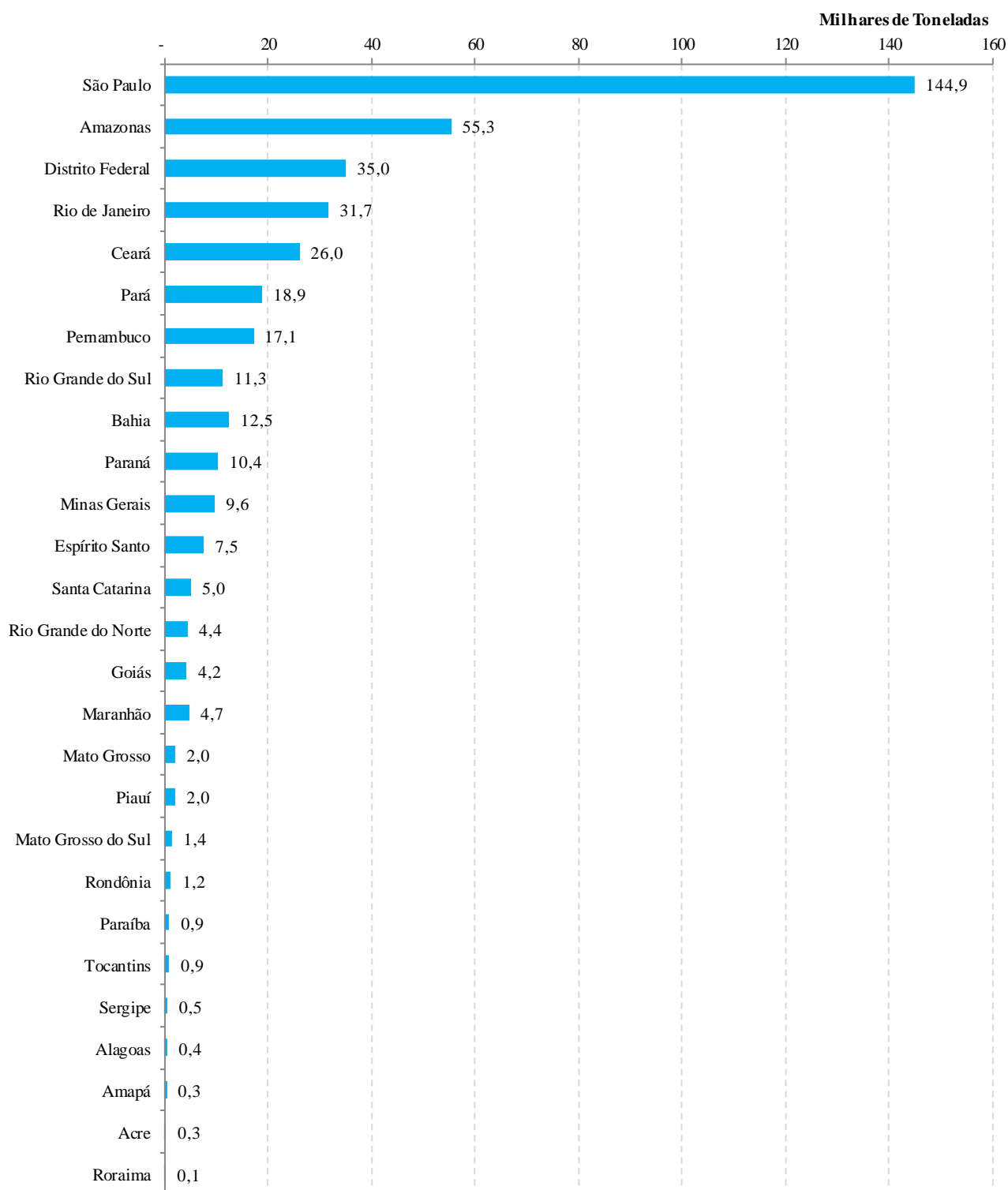
**Figura 4.35:** Variação da carga paga transportada com relação ao ano anterior – por empresa – mercado doméstico, 2013



**Figura 4.36:** Carga paga transportada nas 20 principais rotas – mercado doméstico, 2013



**Figura 4.37:** Carga paga despachada por Unidade da Federação – mercado doméstico, 2013



## Mercado Internacional

O ano de 2013 também registrou o maior número de passageiros pagos transportados em voos internacionais com origem ou destino no Brasil dos últimos dez anos: 19,2 milhões. De modo semelhante ao mercado doméstico, apesar de crescente, a demanda vem desacelerando desde 2012, tendo crescido 3,2% em 2013, após crescimento de 4,3% em 2012 e 16,2% em 2011, em número de passageiros transportados pagos.

Comparando-se o desempenho das empresas brasileiras e estrangeiras, temos que as brasileiras apresentaram maior crescimento em 2013 em comparação ao ano anterior, transportando 4,5% mais passageiros contra um aumento de 2,6% das empresas estrangeiras. Entretanto, na última década as empresas estrangeiras aumentaram em 147,8% o número de passageiros transportados, enquanto as brasileiras cresceram 58,1%.

As quatro principais empresas atuantes neste mercado foram Tam, Gol, American Airlines e Tap, responsáveis por 48,5% dos passageiros pagos transportados. As demais empresas estrangeiras responderam por 51,5%. Entre as quatro maiores, a Tam se destacou com 23,1% dos passageiros pagos transportados, seguida pela American Airlines, com 9,0%, superando a TAP. Já na variação em relação a 2012, o maior crescimento foi da American Airlines, que transportou 18,4% 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 2013, com 5,76 milhões, 5,67 milhões e 5,40 milhões, respectivamente. Estados Unidos (4,95 milhões), Argentina (2,82 milhões) e Portugal (1,57 milhões) foram os países com a maior movimentação de passageiros de ou para o Brasil em 2013.

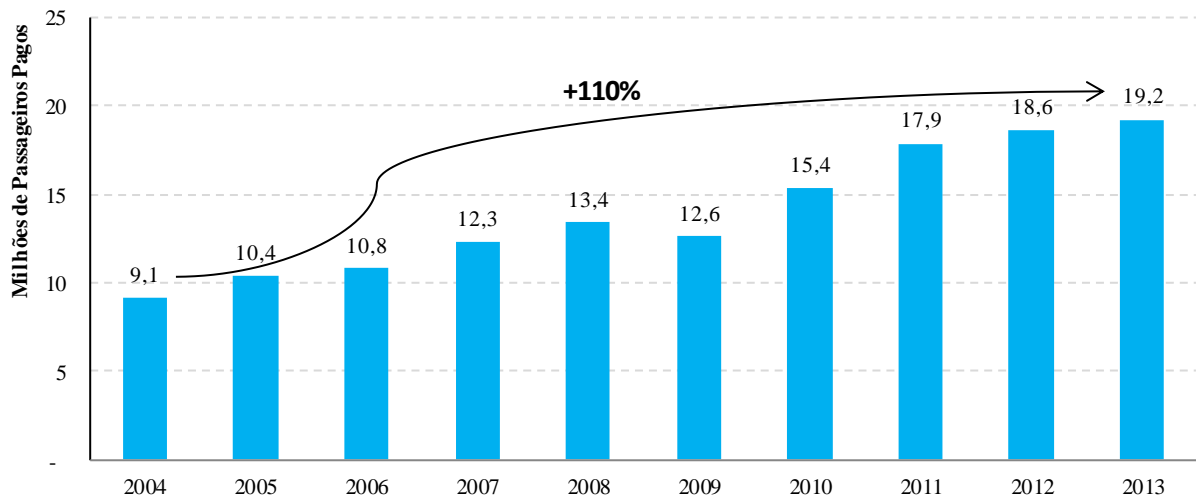
Em termos de RPK, o mercado internacional de voos com origem ou destino no Brasil cresceu 3,8% em 2013, ante crescimentos de 8,3% em 2012 e 14,5% em 2011. A Tam registrou 20,5% de participação nesse mercado, frente a 10,1% da American Airlines, 9,3% da Tap e 2,9% da Gol. As demais empresas estrangeiras somadas registram 57,1% de participação em 2013. A Gol registrou a maior alta da demanda em RPK no mercado internacional entre as quatro principais, com 26,9% de crescimento, seguida pela American Airlines, com alta de 17,9%.

A quantidade de carga paga transportada em 2013 no transporte aéreo internacional com origem ou destino no Brasil foi recorde em relação aos últimos dez anos, com 777,6 mil toneladas e crescimento de 69% em relação a 2004. O crescimento em relação a 2012 foi de 7,2%. A Tam foi a empresa com maior participação nesse mercado, com 17,5%, seguida pela Atlas (6,4%), e pela Absa (5,3%). América do Norte, Europa e América do Sul foram os continentes com maior volume de carga paga despachada para o Brasil em 2013, com 202 mil, 171 mil e 48 mil toneladas transportadas, respectivamente. Em termos de carga com origem no Brasil a ordem se inverte, sendo o principal destino a Europa, seguida pela América do Norte e América do Sul, com 94 mil, 89 mil e 48 mil toneladas.

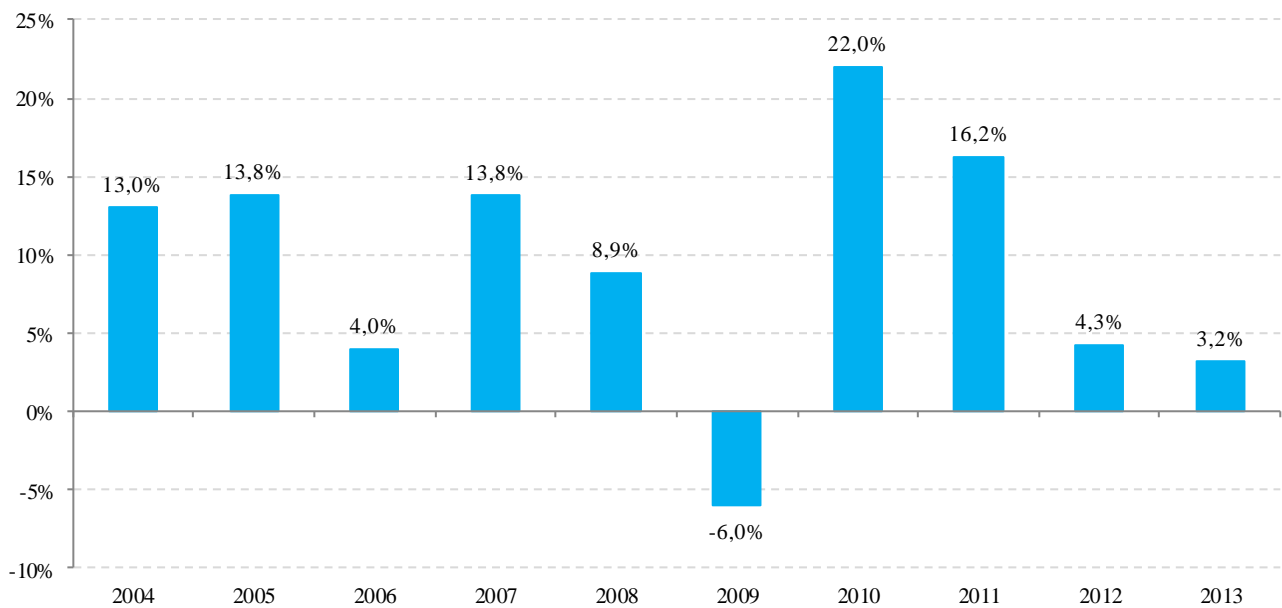
Estados Unidos, Alemanha e Argentina foram os principais destinos em termos de carga paga com origem no Brasil, com 77 mil, 27 mil e 17 mil toneladas de carga paga transportada. Analisando a carga paga com destino ao Brasil, os principais países de origem foram Estados Unidos, Alemanha e Holanda, com 191 mil, 48 mil e 33 mil toneladas.

## Passageiros Pagos Transportados

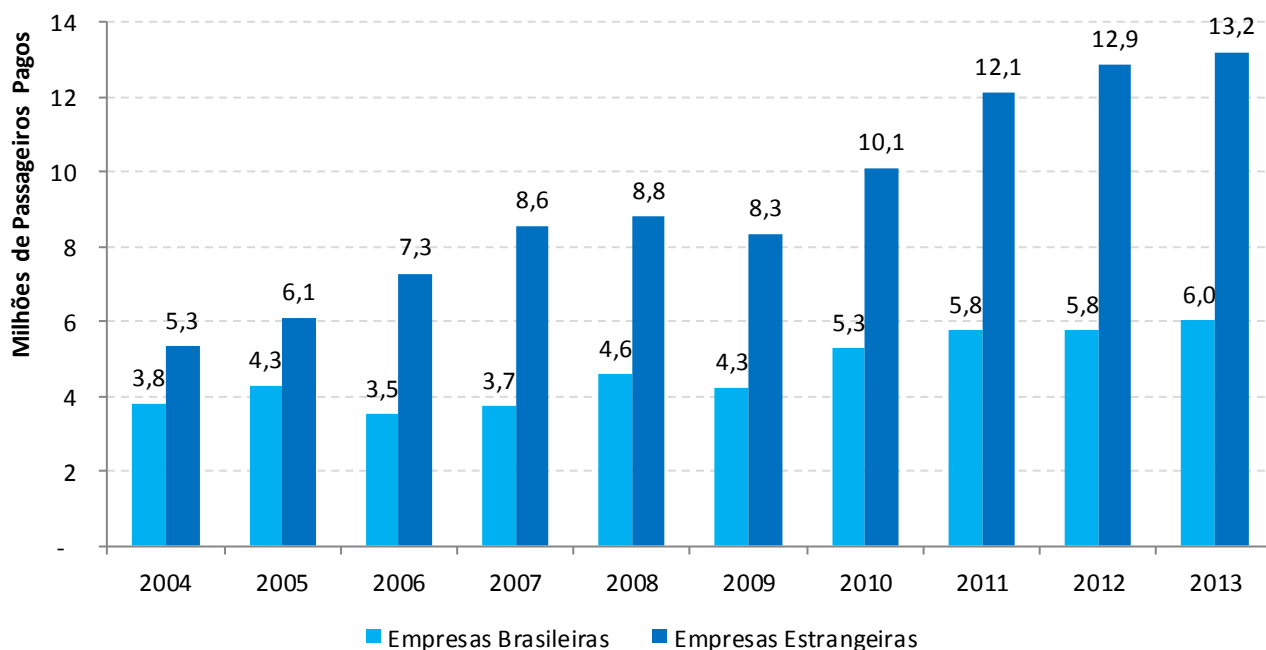
**Figura 4.38:** Evolução do número de passageiros pagos transportados – mercado internacional, 2004 a 2013



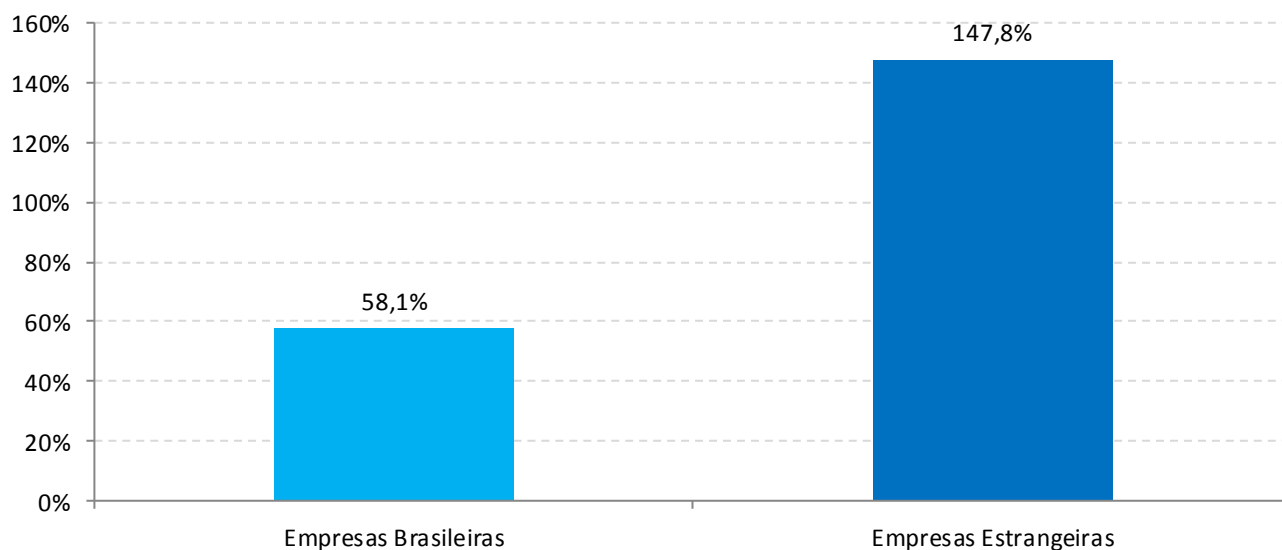
**Figura 4.39:** Variação no número de passageiros pagos transportados em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2004 a 2013



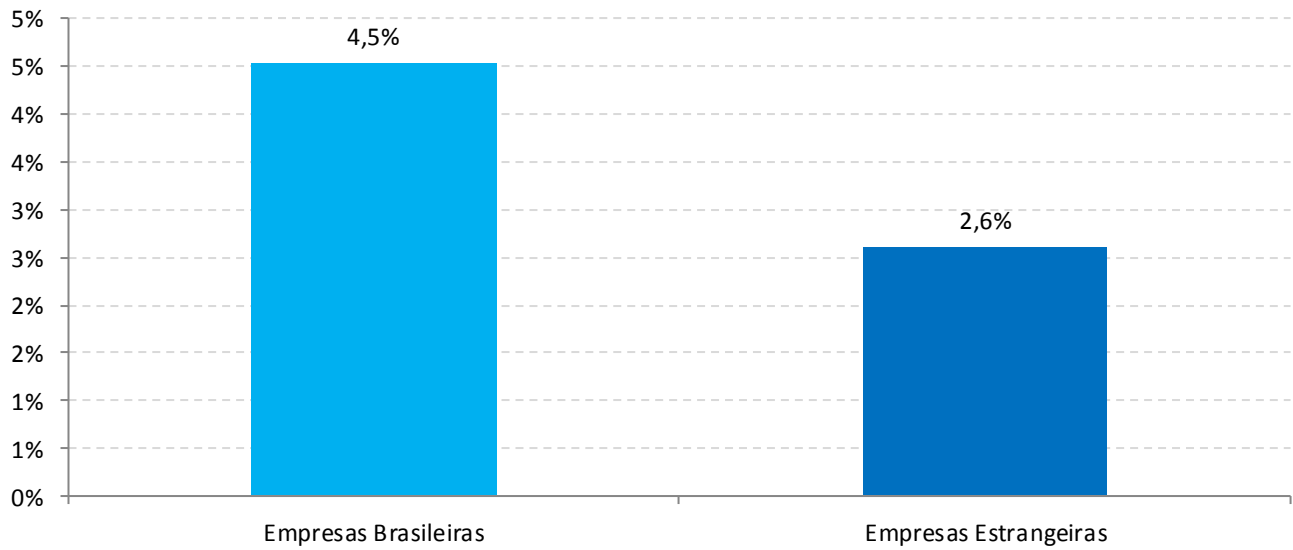
**Figura 4.40:** Evolução do número de passageiros pagos transportados – mercado internacional – por nacionalidade da empresa, 2004 a 2013



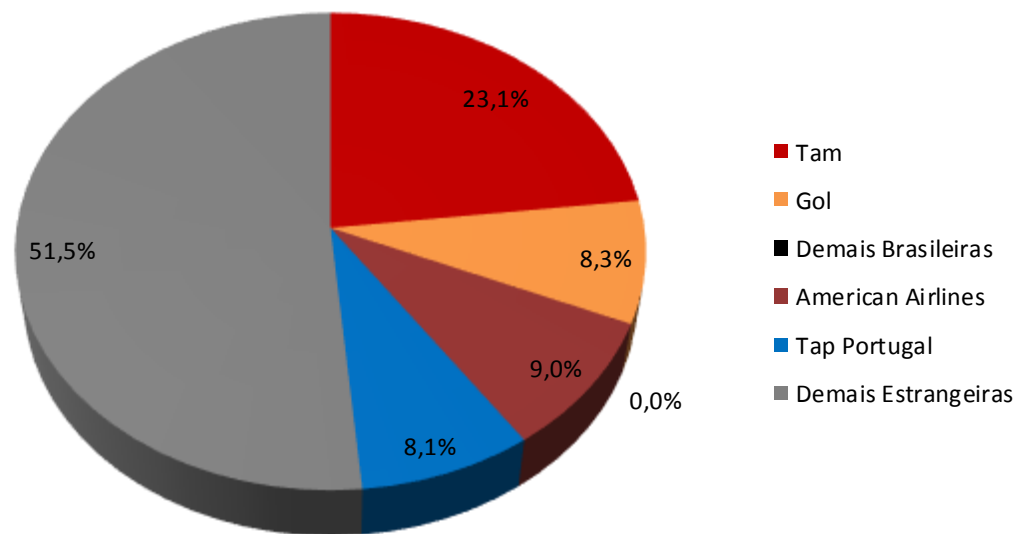
**Figura 4.41:** Variação do número de passageiros pagos transportados em 2013 com relação a 2004 – mercado internacional, por nacionalidade da empresa



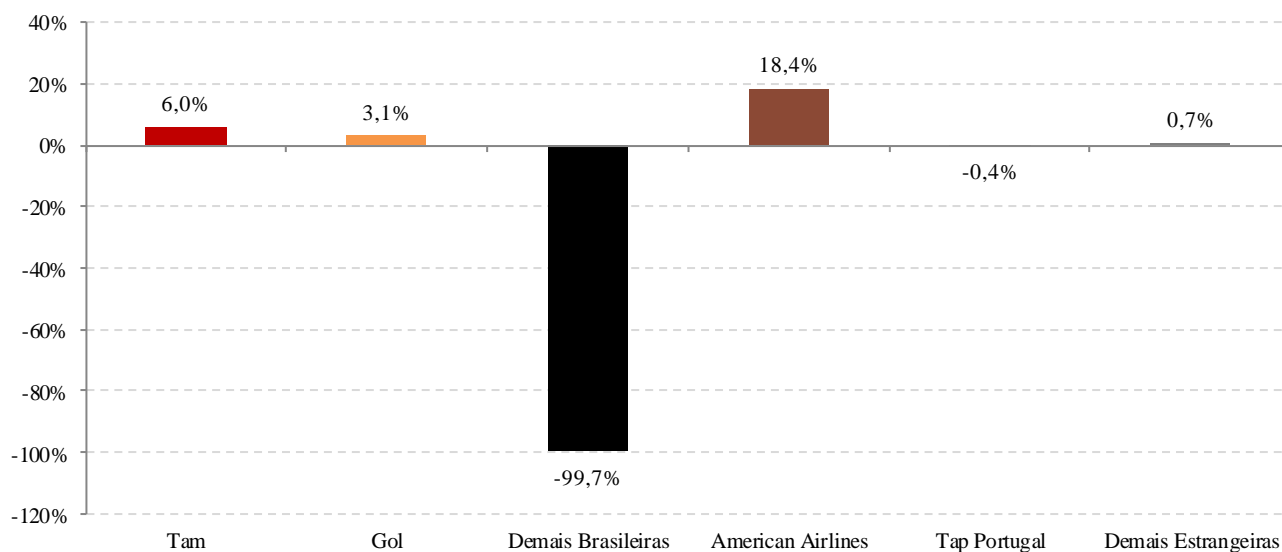
**Figura 4.42:** Variação do número de passageiros pagos transportados em 2013 com relação a 2012 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa



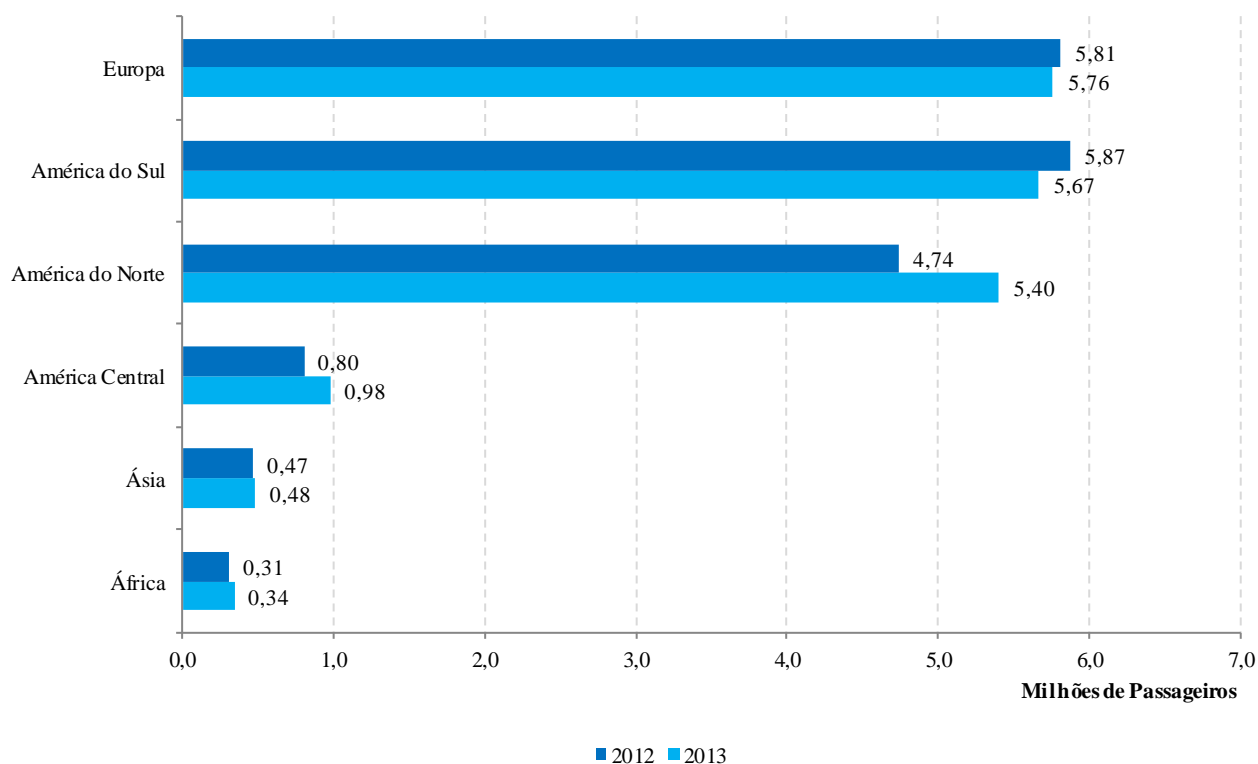
**Figura 4.43:** Participação de mercado das quatro maiores empresas em termos de passageiros pagos transportados – mercado internacional, 2013



**Figura 4.44:** Variação na quantidade de passageiros pagos transportados em 2013 com relação a 2012 pelas quatro maiores empresas – mercado internacional



**Figura 4.45:** Quantidade de passageiros transportados entre o Brasil e outros países – por continente, 2012 e 2013

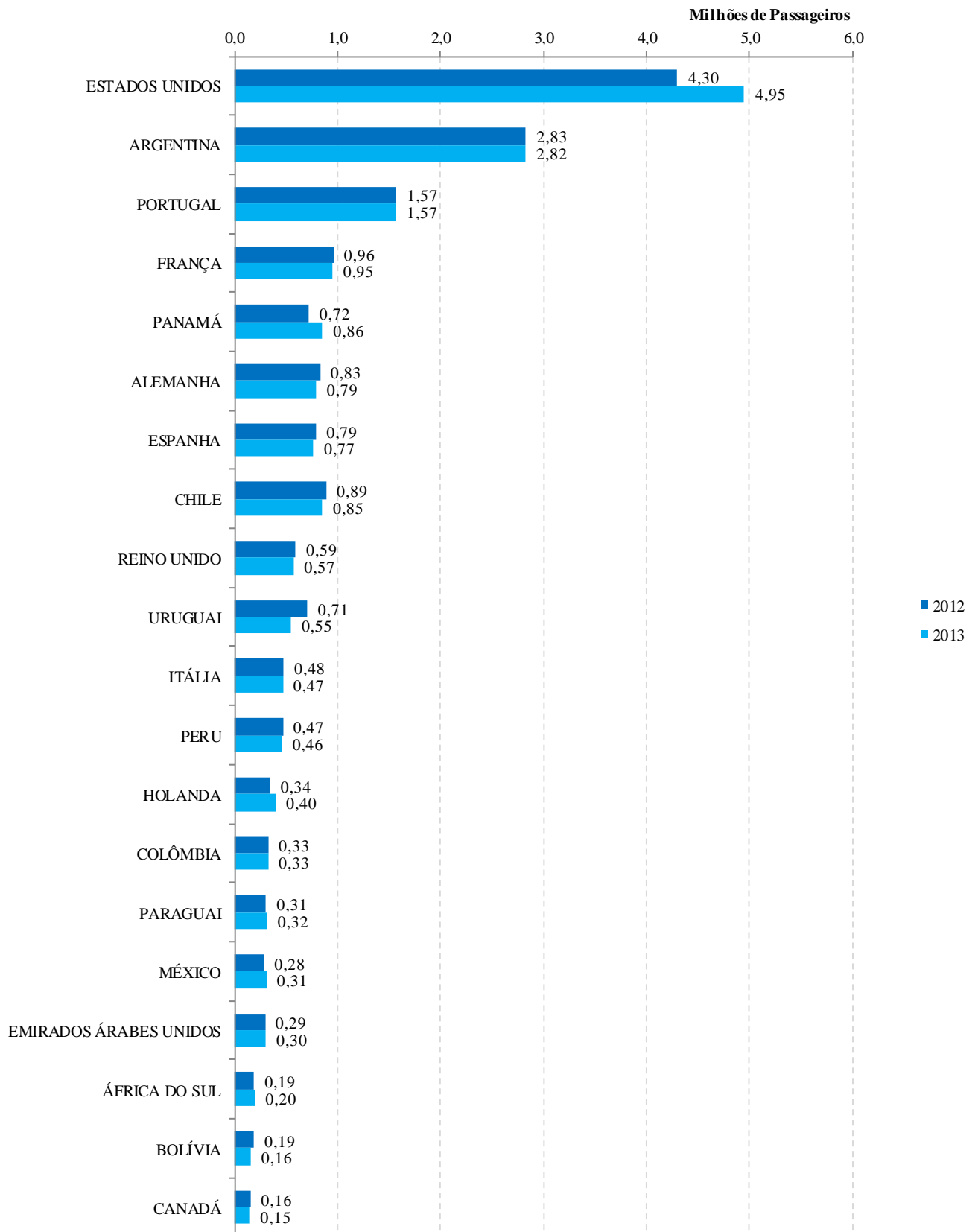


\*Foram considerados passageiros transportados nos dois sentidos.



## Seção 4 – Demanda por Transporte Aéreo

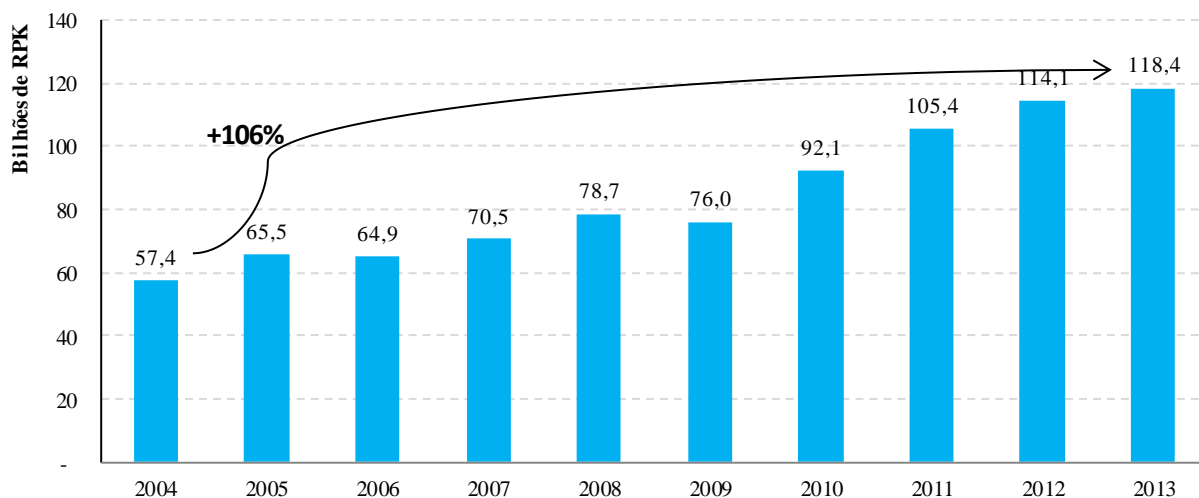
**Figura 4.46:** Quantidade de passageiros transportados entre o Brasil e os 20 principais destinos internacionais, 2012 e 2013



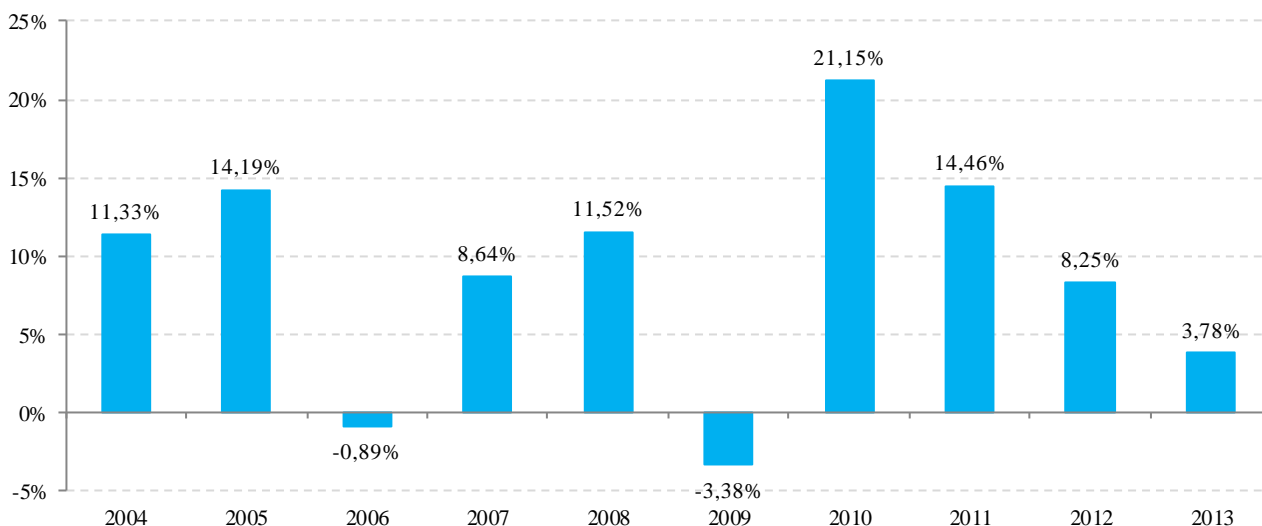
\*Foram considerados passageiros transportados nos dois sentidos.

## Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (RPK)

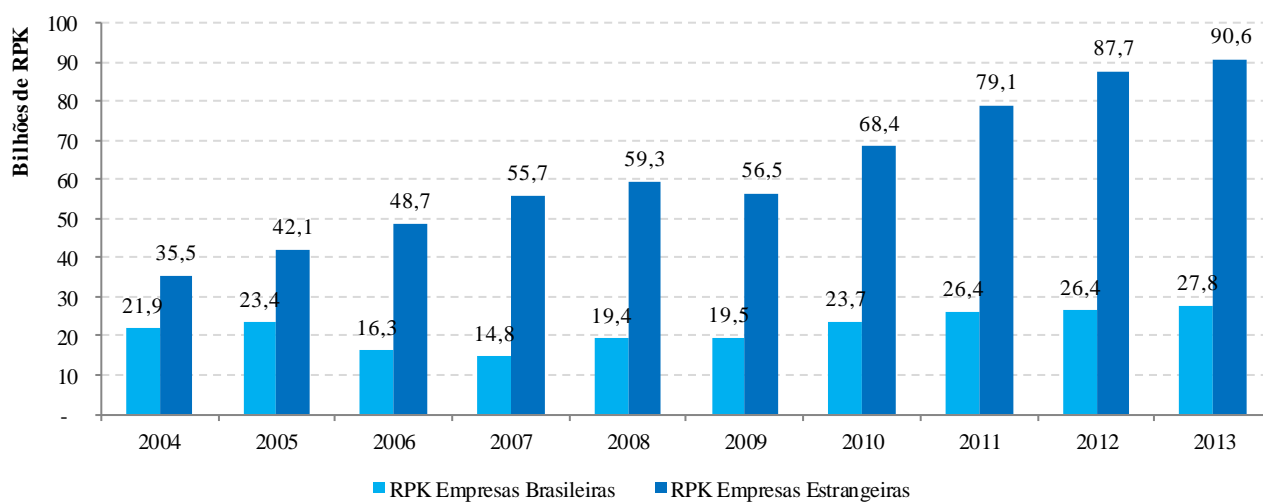
**Figura 4.47:** Evolução do RPK – mercado internacional, 2004 a 2013



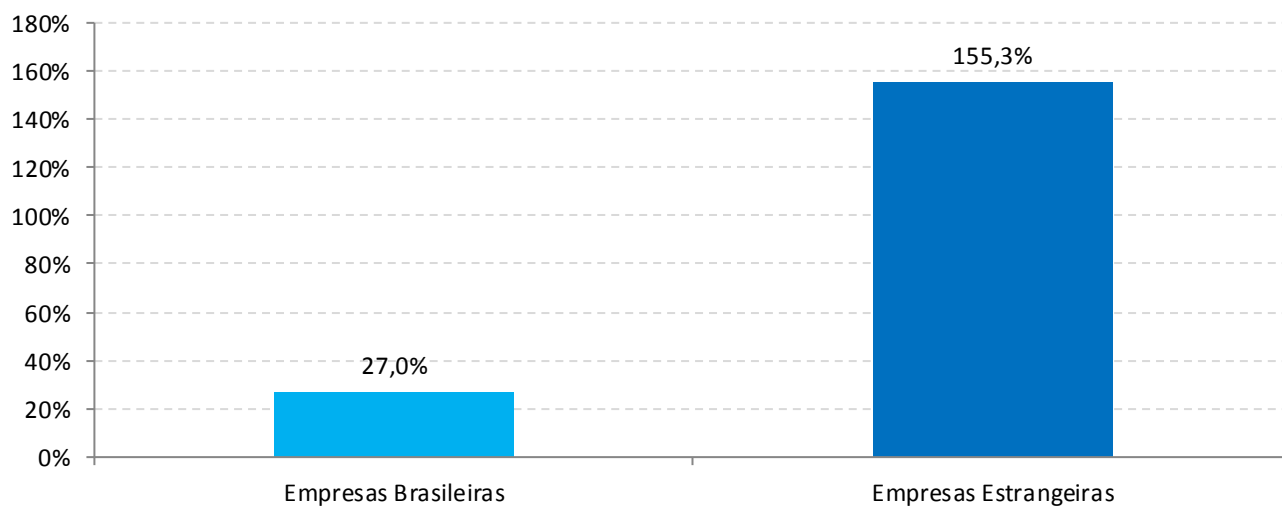
**Figura 4.48:** Variação no RPK em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2004 a 2013



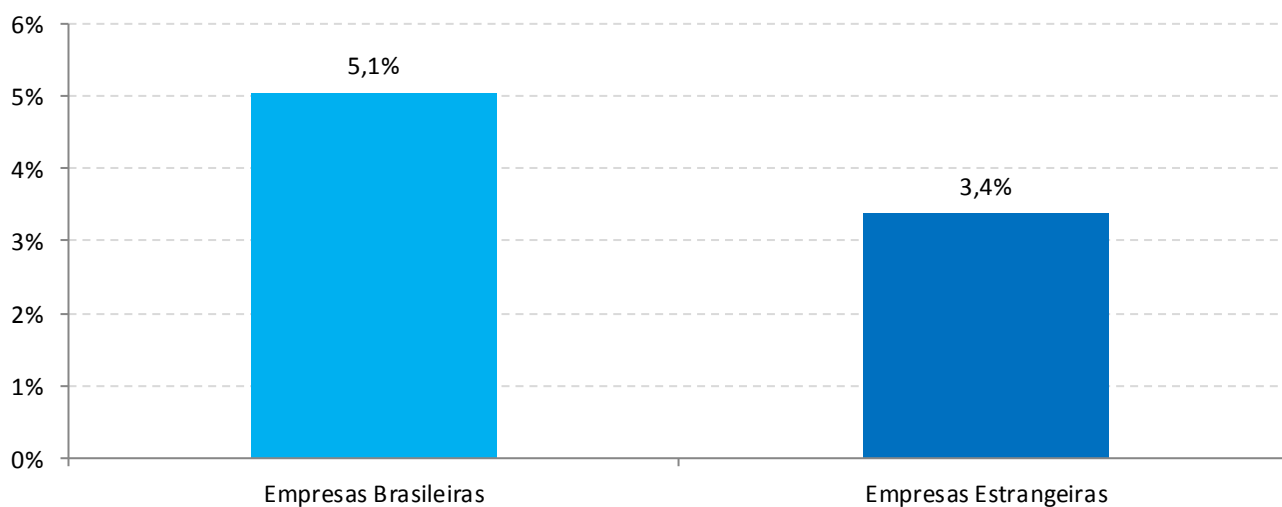
**Figura 4.49:** Evolução do RPK – mercado internacional – por nacionalidade das empresas, 2004 a 2013



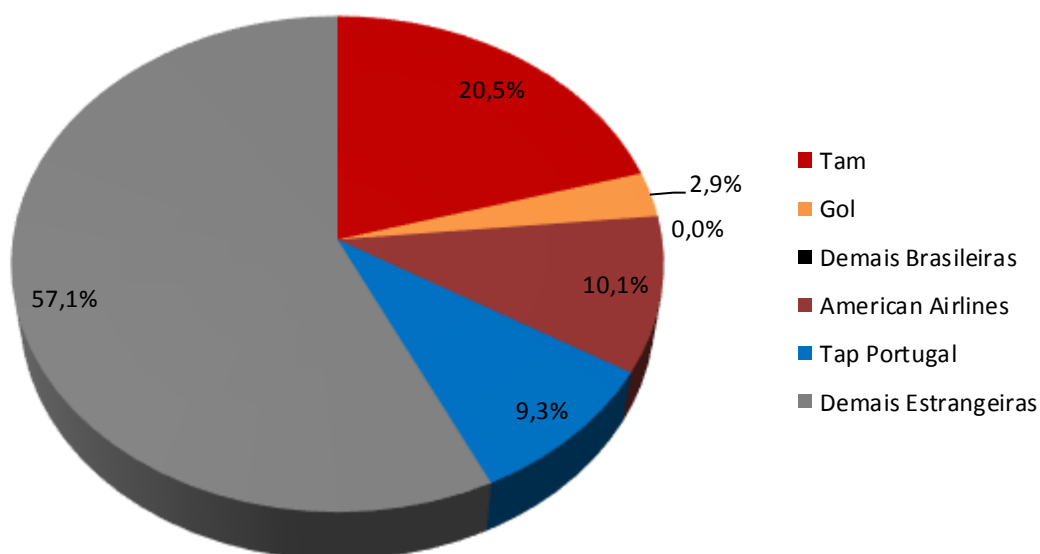
**Figura 4.50:** Variação do RPK em 2013 com relação a 2004 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa



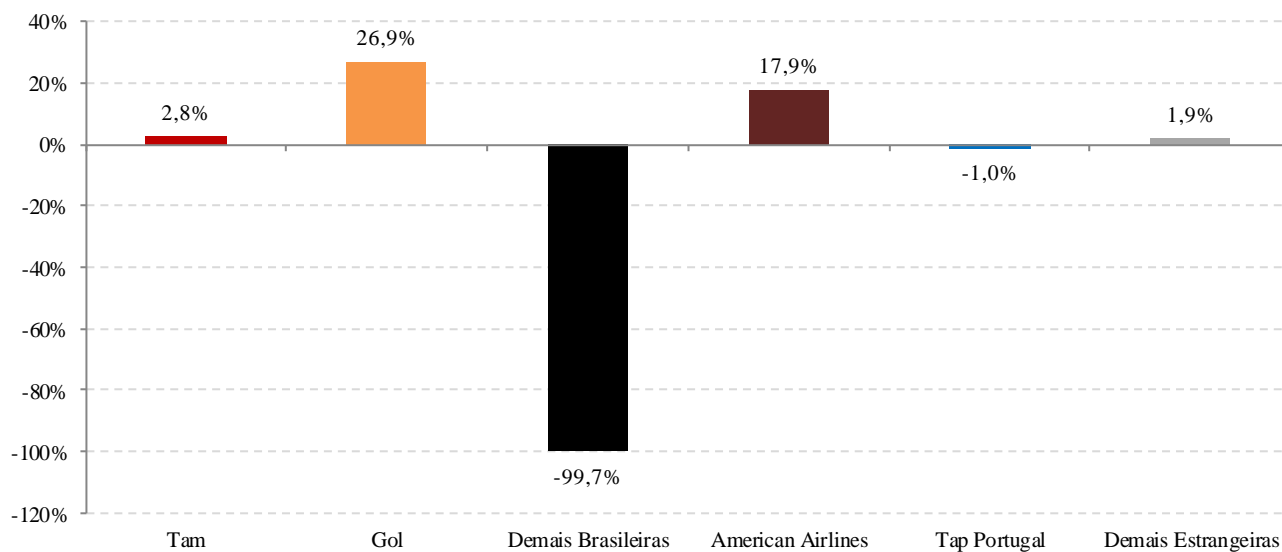
**Figura 4.51:** Variação do RPK em 2013 com relação a 2012 – mercado internacional – por nacionalidade da empresa



**Figura 4.52:** Participação de mercado das quatro maiores empresas em termos de RPK – mercado internacional, 2013

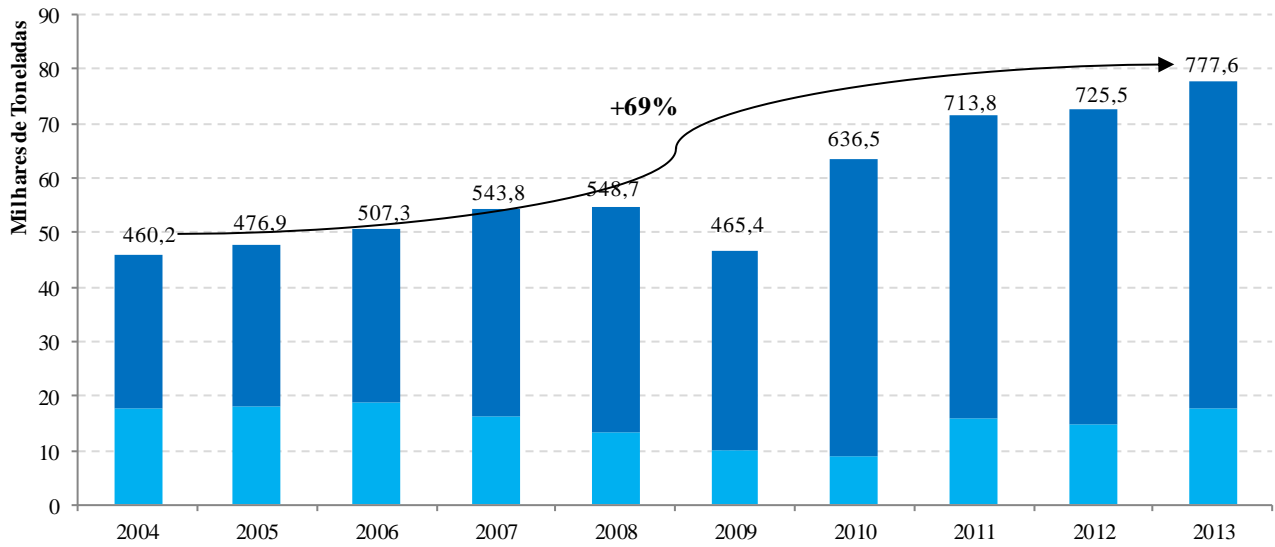


**Figura 4.53:** Variação do RPK das quatro maiores empresas em 2013 com relação a 2012 – mercado internacional

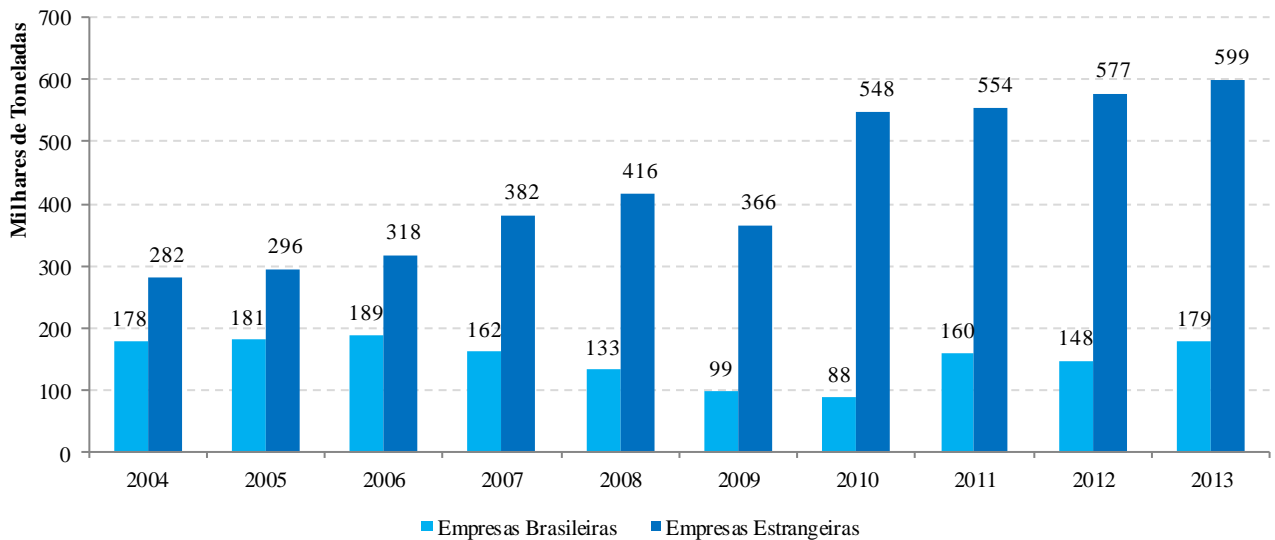


## Carga Paga Transportada

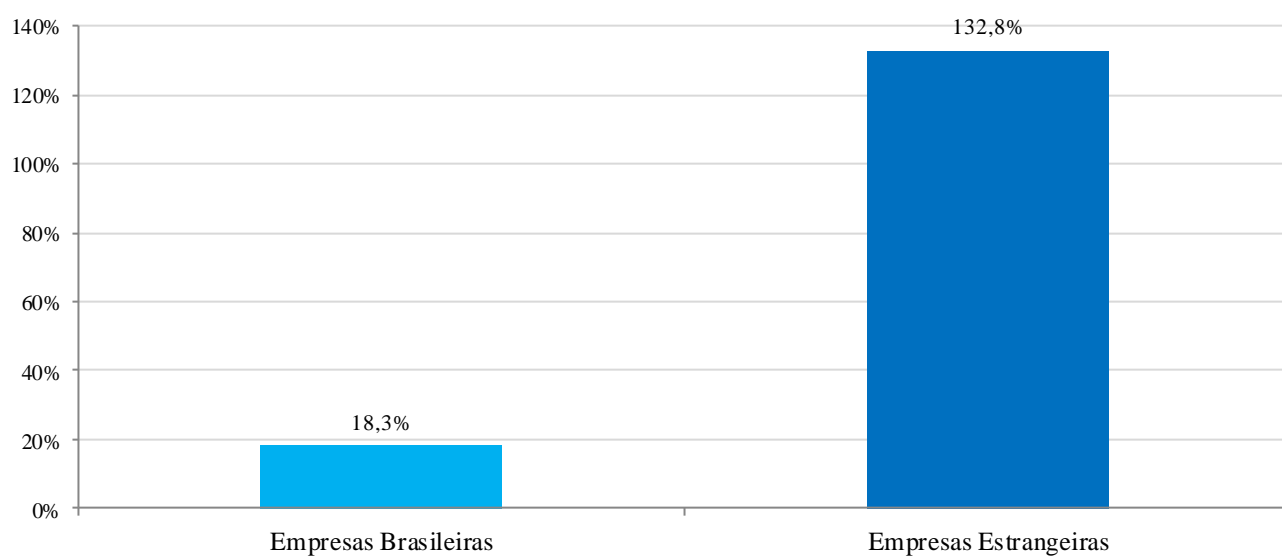
**Figura 4.54:** Evolução da quantidade de carga paga transportada – mercado internacional, 2004 a 2013



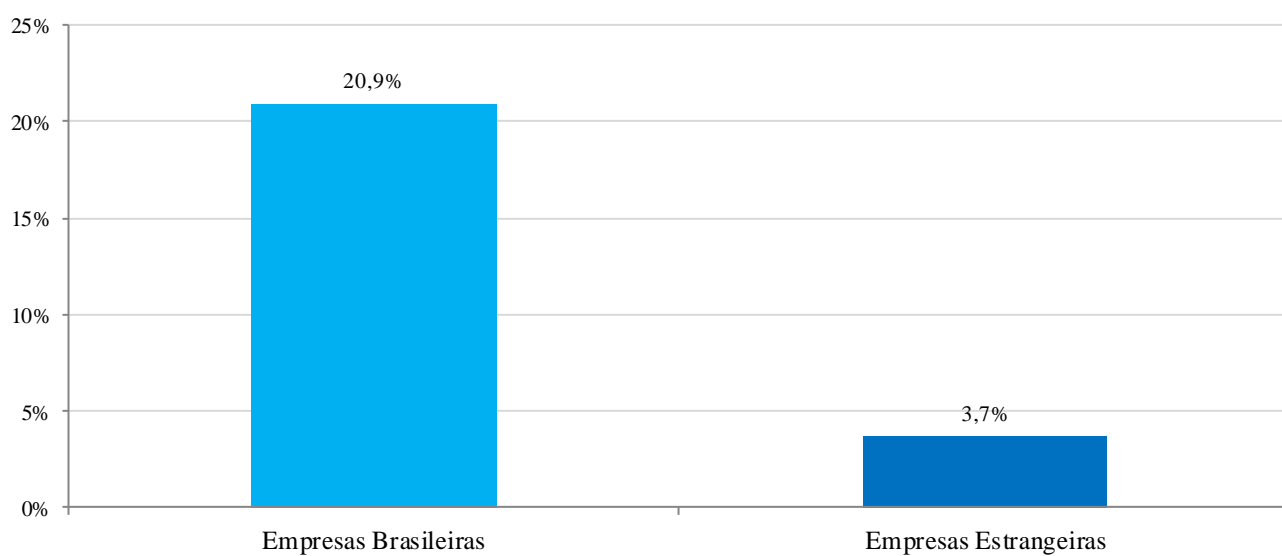
**Figura 4.55:** Evolução da quantidade de carga paga transportada por nacionalidade das empresas – mercado internacional, 2004 a 2013



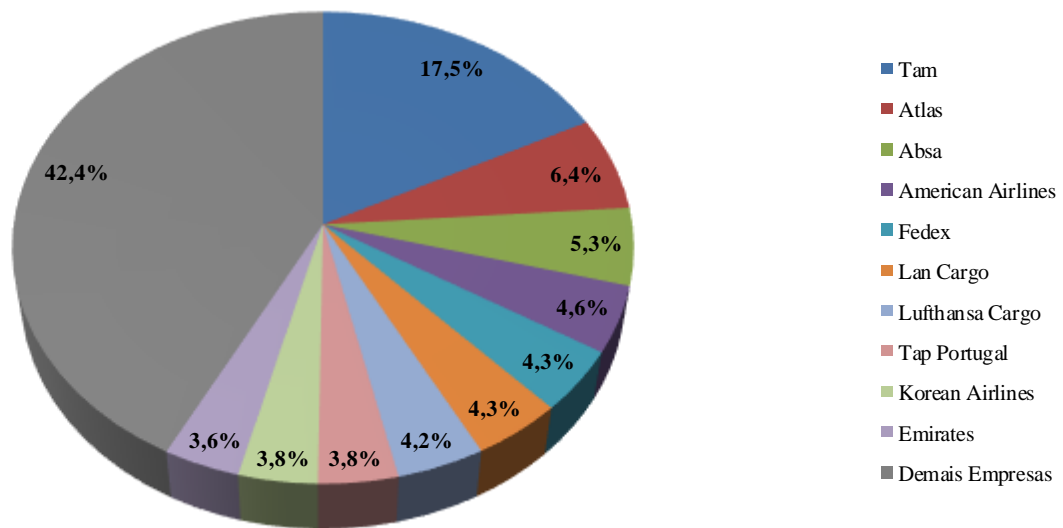
**Figura 4.56:** Variação na quantidade de carga paga transportada em 2013 com relação a 2004 – mercado internacional



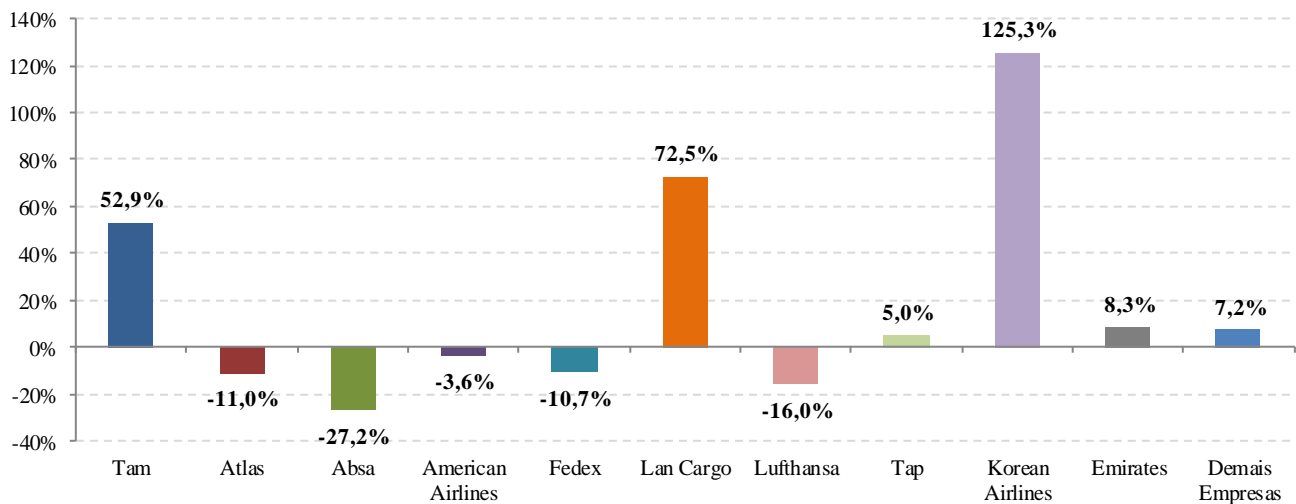
**Figura 4.57:** Variação na quantidade de carga paga transportada em 2013 com relação a 2012 – mercado internacional



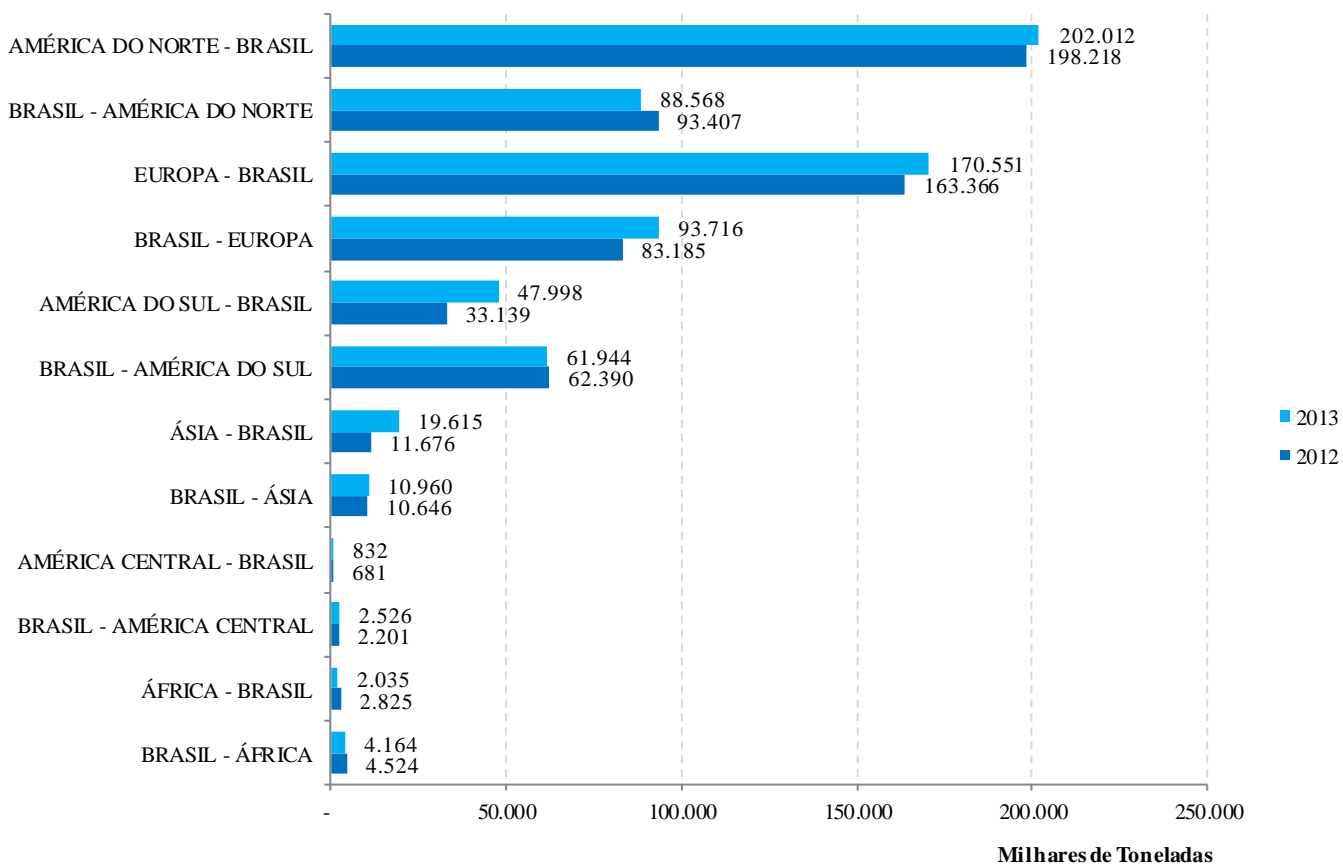
**Figura 4.58:** Participação das principais empresas na quantidade de carga paga transportada – mercado internacional, 2013



**Figura 4.59:** Variação da quantidade de carga paga transportada pelas principais empresas em 2013 com relação a 2012 – mercado internacional

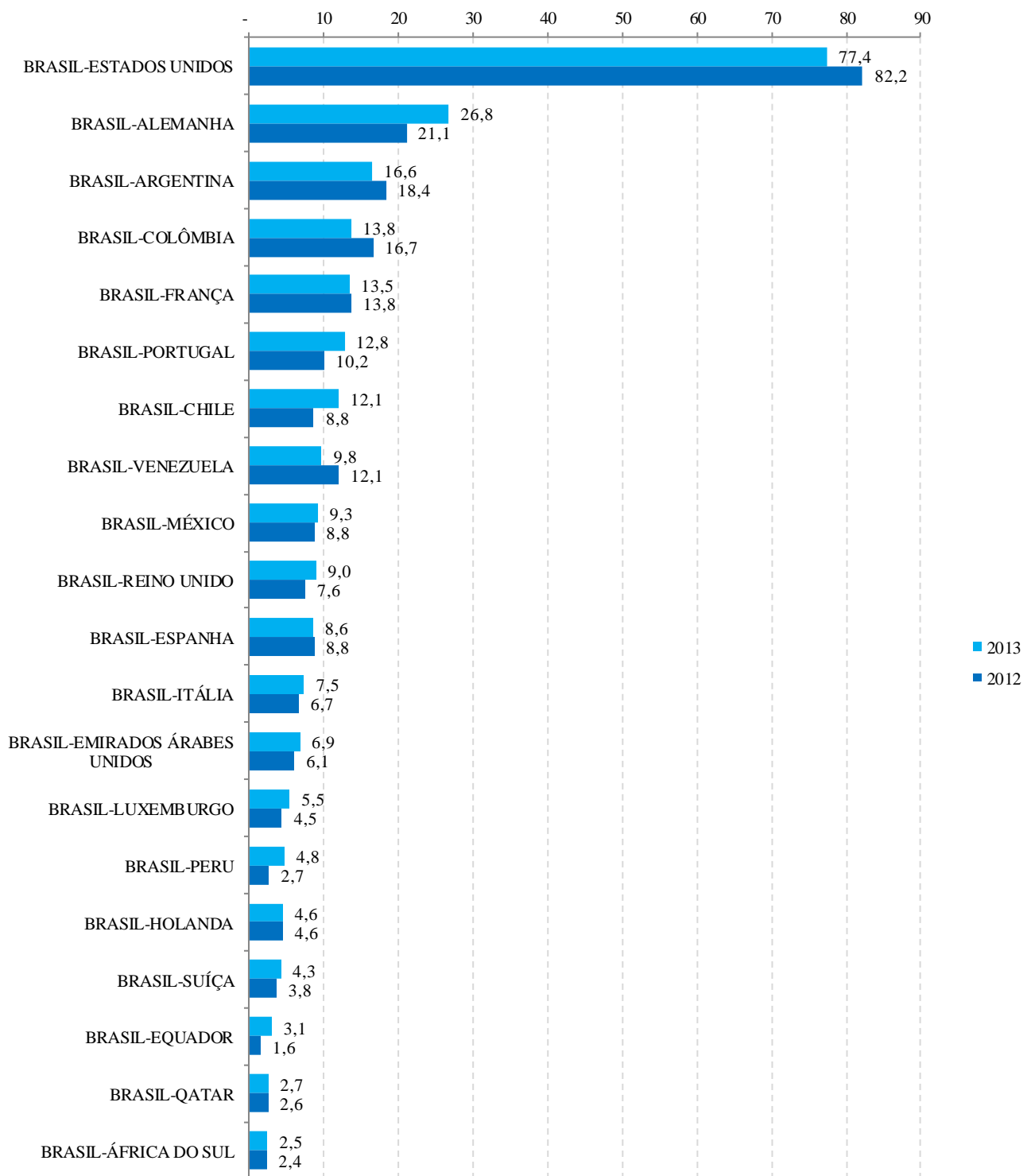


**Figura 4.60:** Quantidade de carga paga transportada entre Brasil e demais países, por continente – mercado internacional, 2012 e 2013

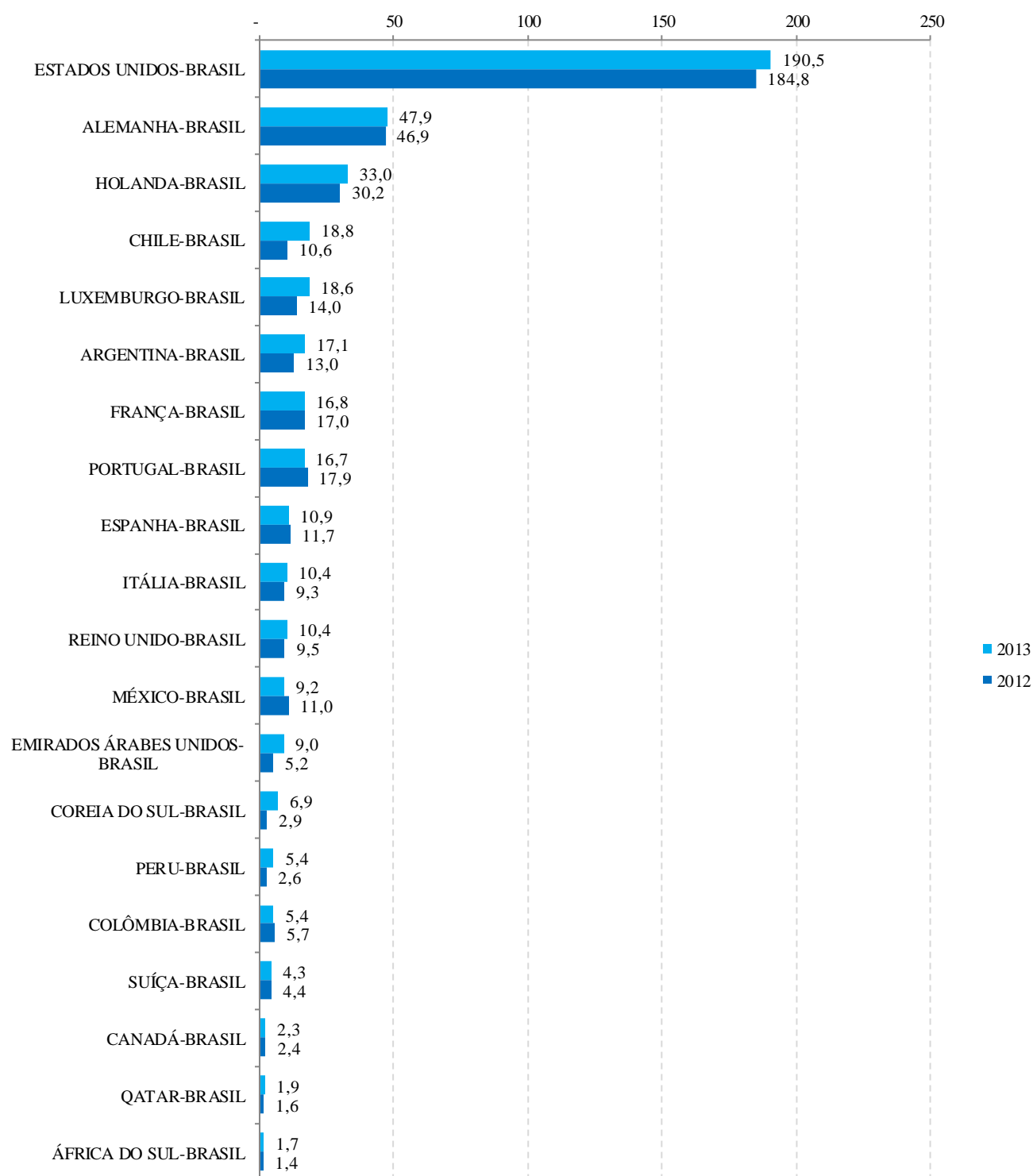




**Figura 4.61:** Quantidade de carga paga transportada nas 20 principais rotas internacionais com origem no Brasil – 2012 e 2013



**Figura 4.62:** Quantidade de carga paga transportada nas 20 principais rotas internacionais com destino no Brasil – 2012 e 2013

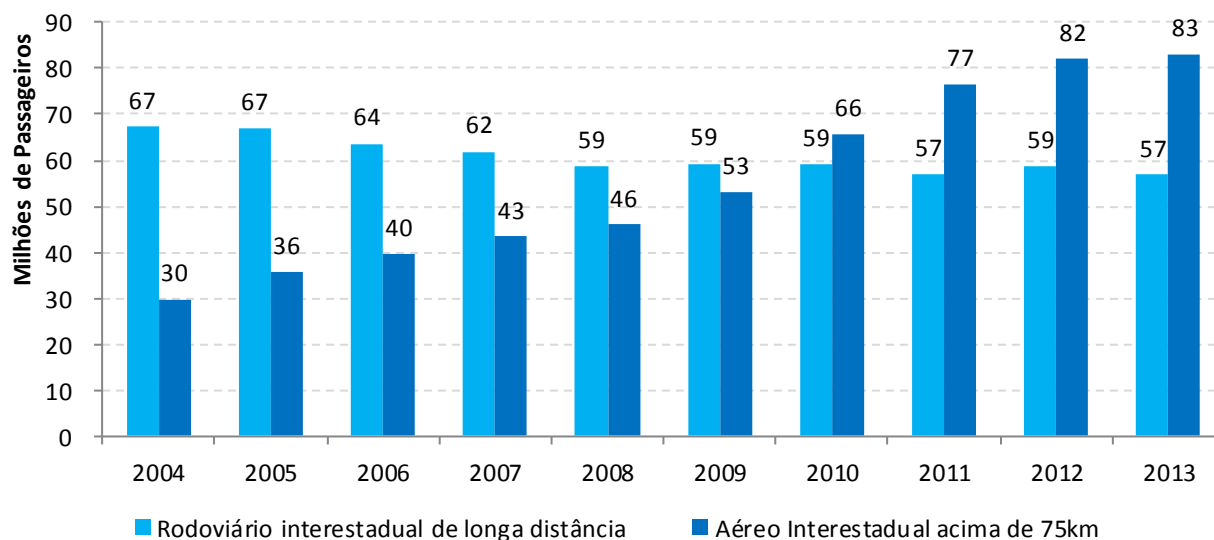


## Comparativo com o modal rodoviário

O Para se ter uma visão relativa da evolução da quantidade de passageiros transportados no modal aéreo, foi realizado um comparativo com o transporte rodoviário. Para tanto, considerou-se a quantidade de passageiros que utilizaram o transporte rodoviário interestadual de longa distância, definido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT como transporte utilizando ônibus rodoviário (sem catraca ou outro dispositivo de controle de tarifação e que permita o transporte de bagagem em compartimento específico) em percursos com distância superior a 75 km, onde a unidade da federação de destino é diferente da de origem. Assim, os números de passageiros transportados apresentados a seguir para o transporte aéreo consideram apenas voos interestaduais e de distância maior que 75 km.

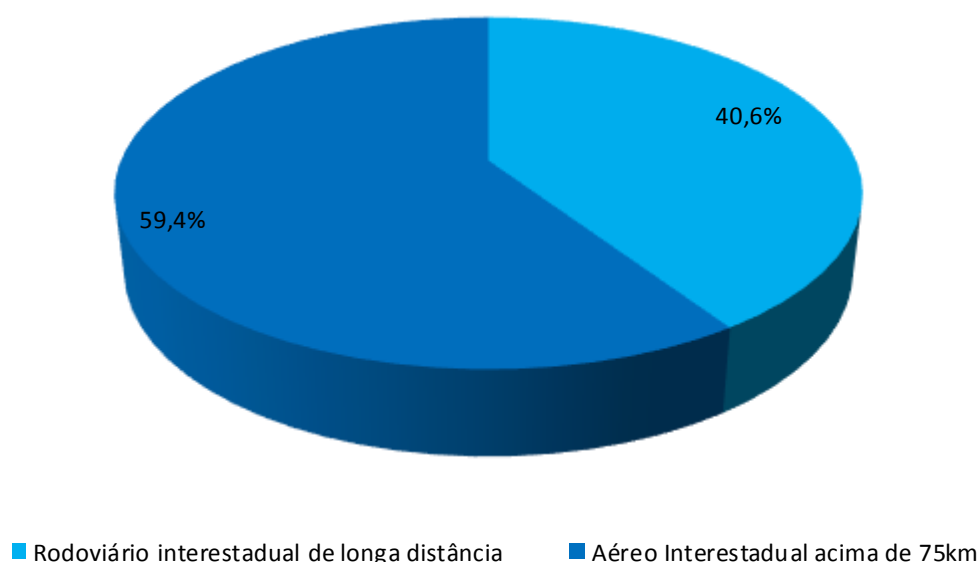
Nos últimos dez anos, o transporte rodoviário interestadual de longa distância teve uma redução de 19,0% no número de passageiros transportados, passando de 67,2 milhões em 2004 para 54,4 milhões em 2013. No transporte aéreo, observou-se um movimento inverso neste mercado, e acentuado, com 83 milhões de passageiros transportados em 2013 e 29,9 milhões em 2004, o que representou um incremento de 177,9%.

**Figura 4.63:** Comparativo de passageiros interestaduais de longa distância transportados – 2004 a 2013

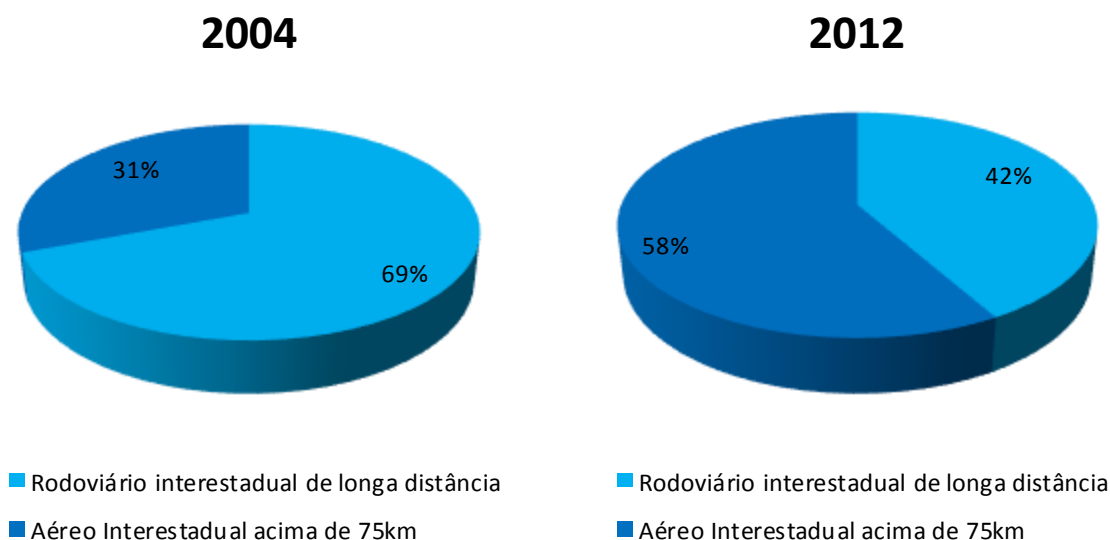


Assim, a participação destes modais no transporte interestadual de passageiros de longa distância inverteu-se no período observado, já que, em 2004, o transporte rodoviário era responsável por 69,2% dos passageiros transportados e o modal aéreo por 30,8%. No ano de 2013, as empresas aéreas transportaram 60,4% dos passageiros neste mercado e as de transporte rodoviário 39,6%.

**Figura 4.64:** Participação dos modais aéreo e rodoviário no transporte de passageiros – 2013



**Figura 4.65:** Participação dos modais aéreo e rodoviário no transporte de passageiros – 2012 e 2004





## 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

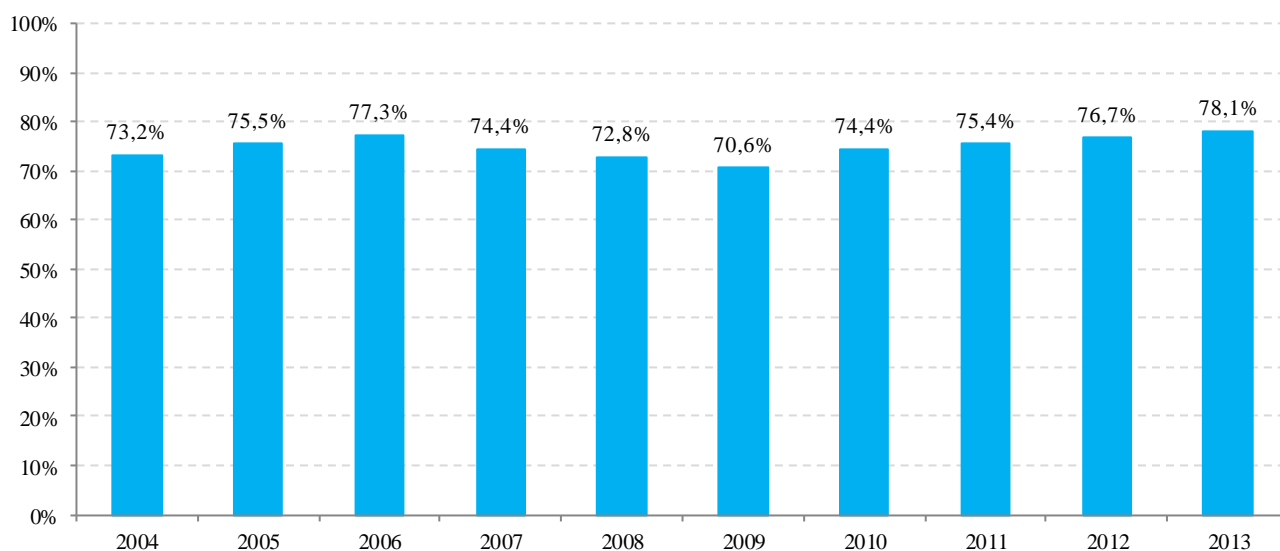
Considerando-se os mercados doméstico e internacional de passageiros, o aproveitamento das aeronaves em termos de RPK/ASK apresentou melhora de 1,9% em 2013 com relação a 2012, alcançando o maior nível registrado nos últimos dez anos, de 78,1%. O aproveitamento RPK/ASK das aeronaves melhorou 6,7% desde 2004.

Em termos de horas voadas por dia disponível das aeronaves, a média das empresas brasileiras foi de 9,9 horas em 2013, que representou redução de 4,1% em relação a 2012. A Avianca apresentou o melhor aproveitamento neste quesito, com 14,2 horas voadas por aeronave-dia disponível, em média.

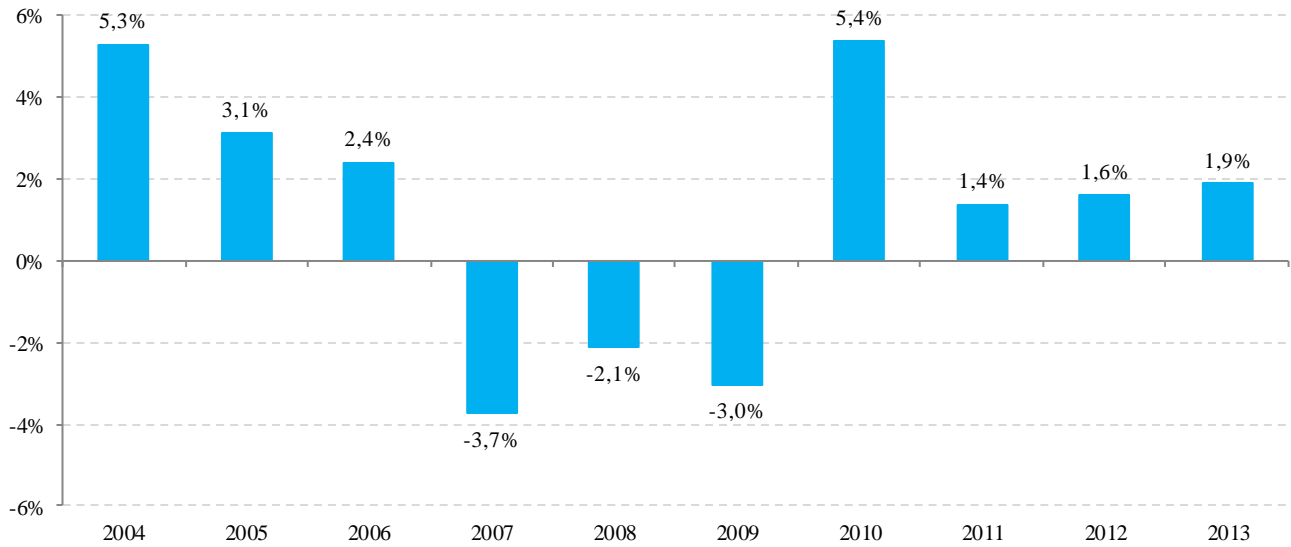
Analisando-se por capacidade das aeronaves, observa-se que, em média, as aeronaves maiores apresentam uma utilização maior.

### RPK/ASK

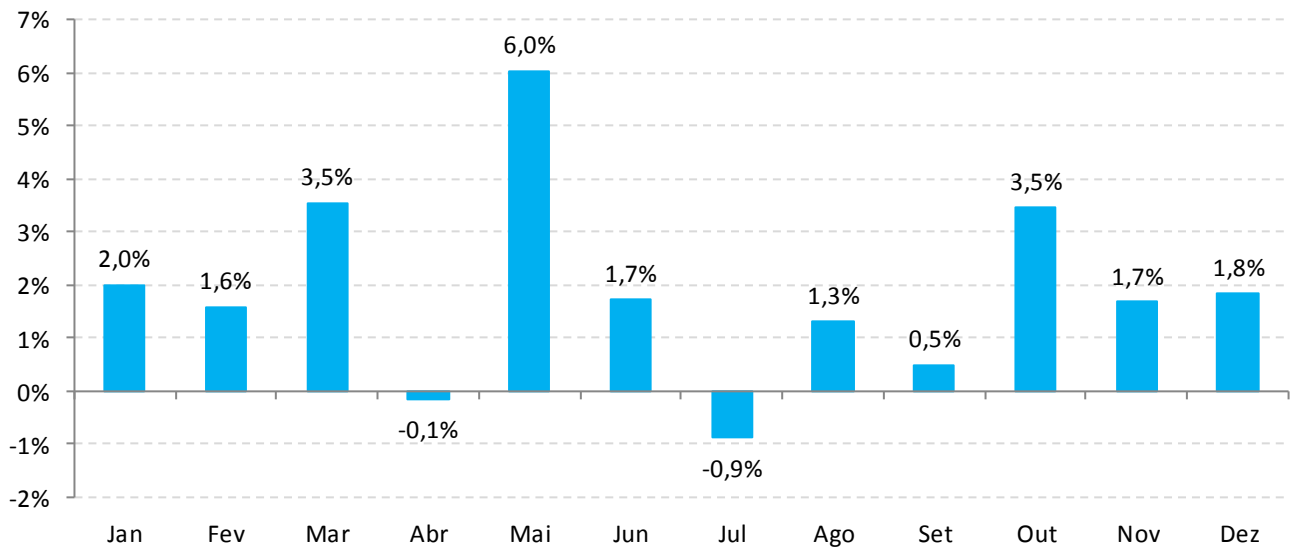
**Figura 5.1:** Evolução do aproveitamento em termos de RPK/ASK – mercados doméstico e internacional, 2004 a 2013



**Figura 5.2:** Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2004 a 2013

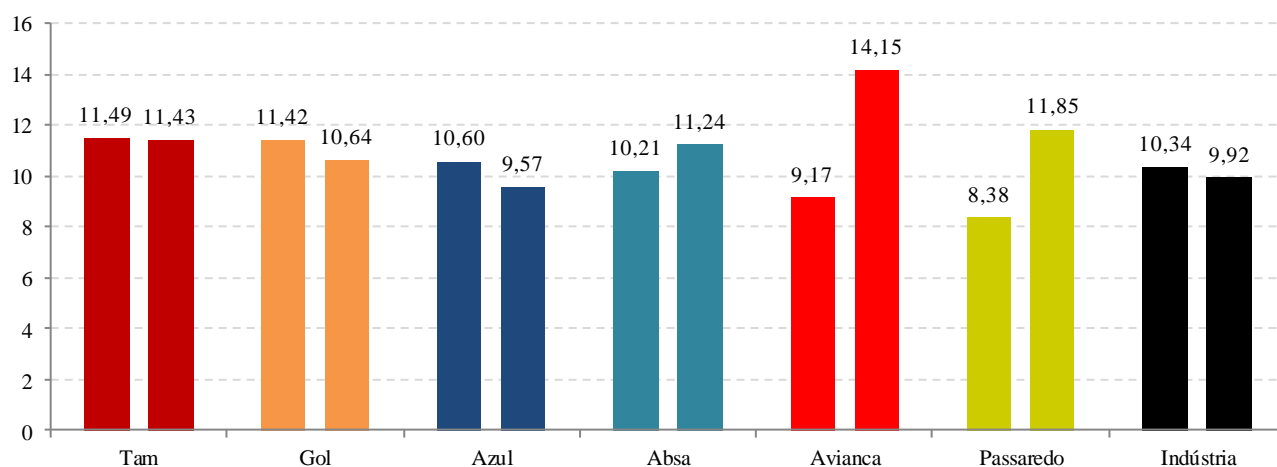


**Figura 5.3:** Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2013

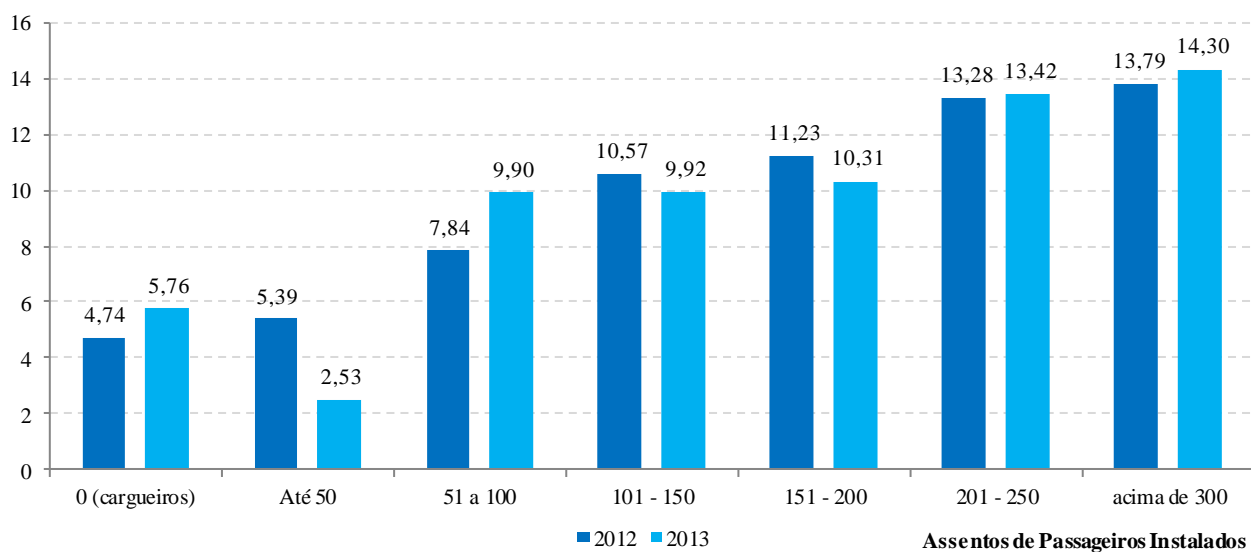


## Horas Voadas/Aeronave-Dia Disponível

**Figura 5.4:** Aproveitamento em termos de Horas Voadas por Aeronave-Dia Disponível, por empresa – mercados doméstico e internacional, 2012 (esquerda) e 2013 (direita)



**Figura 5.5:** Aproveitamento em termos de Horas Voadas por Aeronave-Dia Disponível, por configuração da aeronave – empresas brasileiras, 2012 e 2013





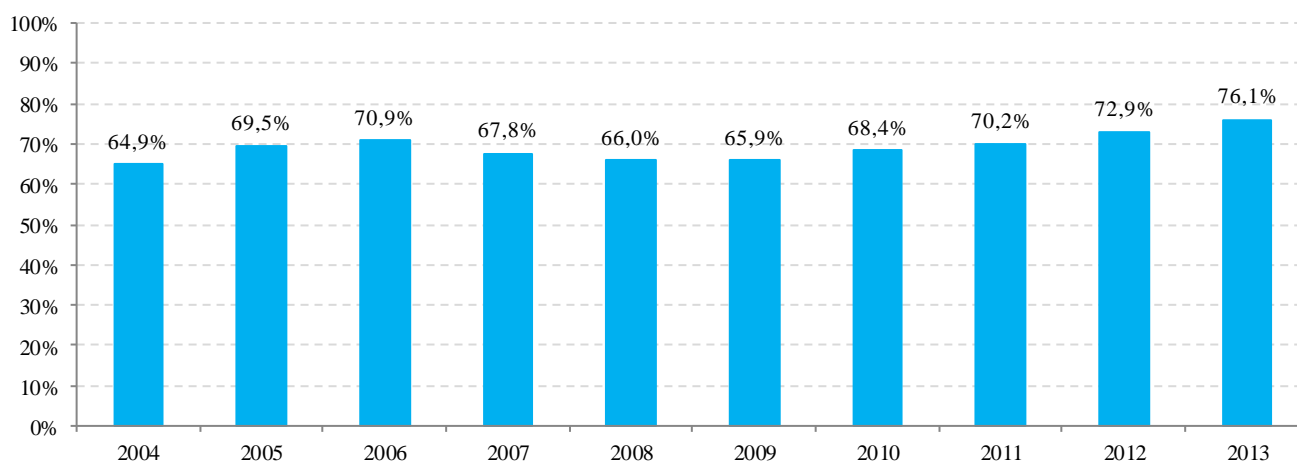
## Mercado Doméstico

No mercado doméstico, o aproveitamento das aeronaves em voos domésticos em termos de RPK/ASK também alcançou em 2013 o seu maior valor em dez anos, com uma taxa de 76,1%. Essa taxa representou melhora de 17,2% com relação a 2004 e de 4,4% comparando com 2012. Com exceção de julho, em que houve redução de 0,9%, observou-se melhora no aproveitamento em todos os meses do ano, quando comparados ao mesmo mês do ano anterior.

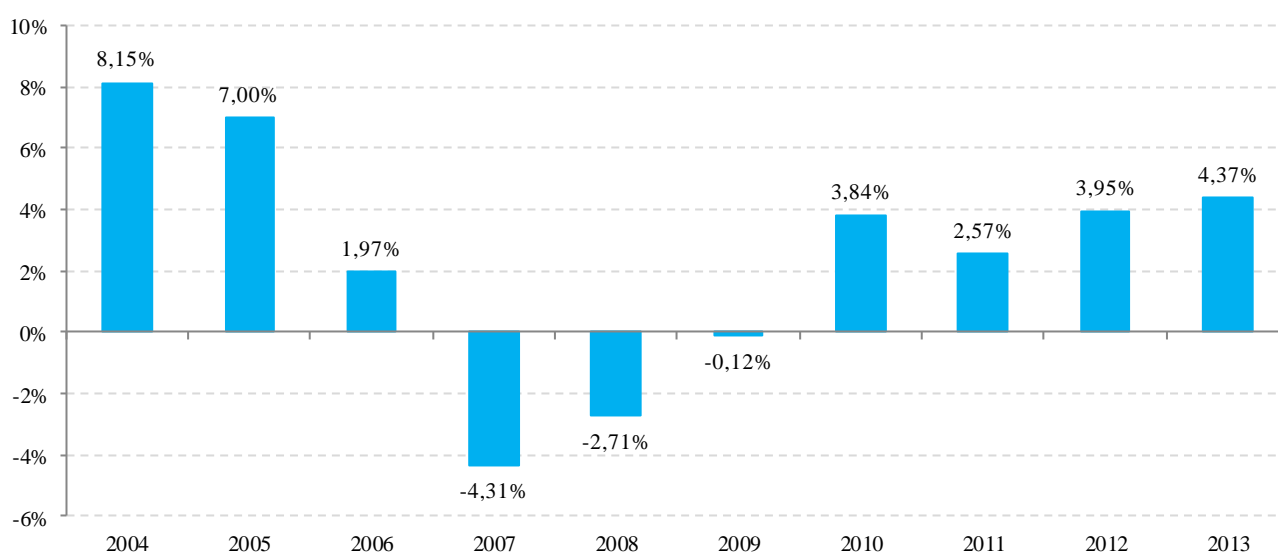
Entre as principais empresas brasileiras, Avianca e Azul registraram as maiores taxas de aproveitamento em voos domésticos (82,1% e 80,2%, respectivamente).

### RPK/ASK

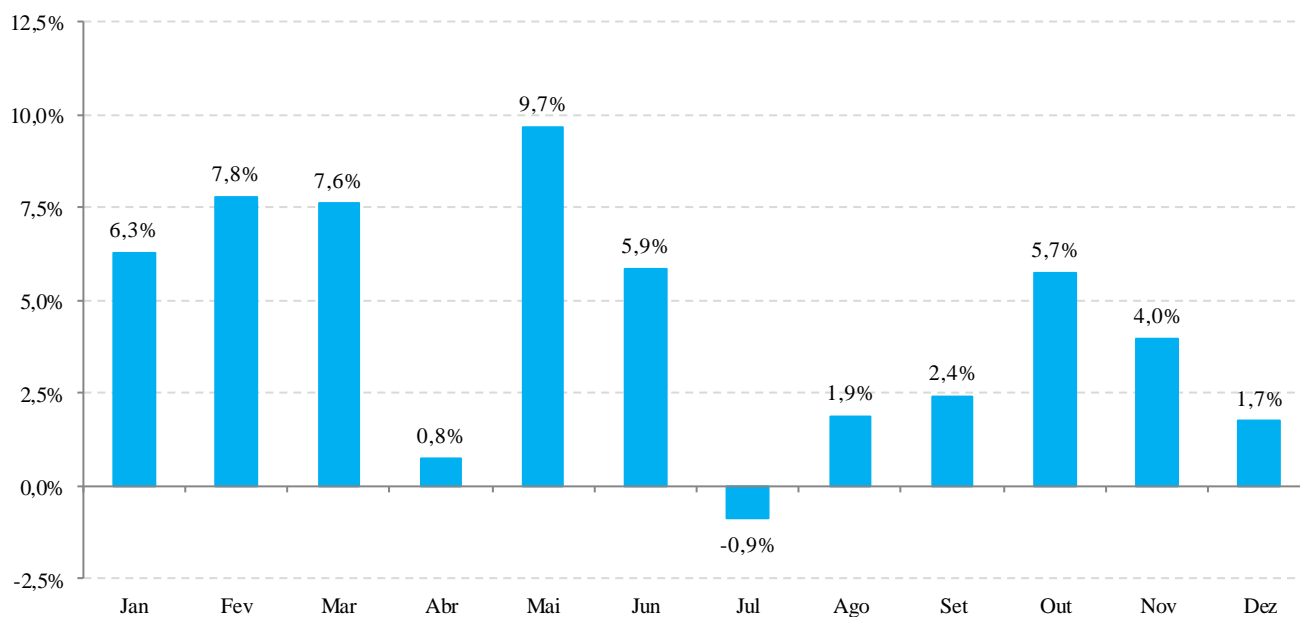
**Figura 5.6:** Evolução do aproveitamento em termos de RPK/ASK – mercado doméstico, 2004 a 2013



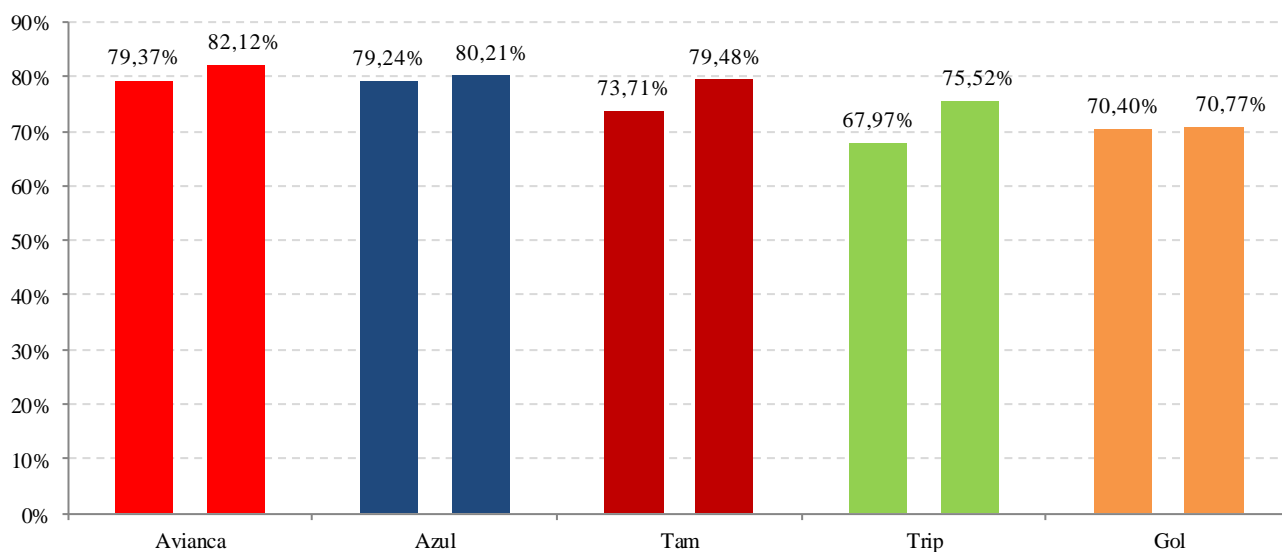
**Figura 5.7:** Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2004 a 2013



**Figura 5.8:** Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2013



**Figura 5.9:** Aproveitamento em termos de RPK/ASK, por empresa – mercado doméstico, 2012 (esquerda) e 2013 (direita)



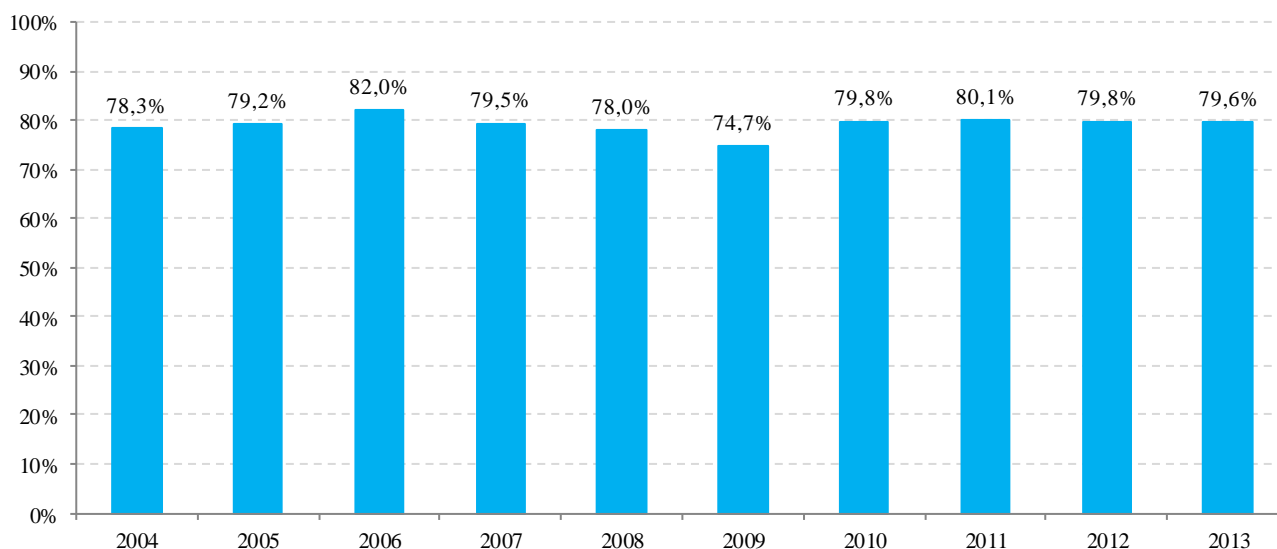
## Mercado Internacional

A taxa de aproveitamento das aeronaves no mercado internacional em 2013 (79,6%) manteve-se praticamente estável com relação ao ano anterior. Isso representou melhora de 1,7% em relação a 2004 e queda de 0,2% em relação a 2012.

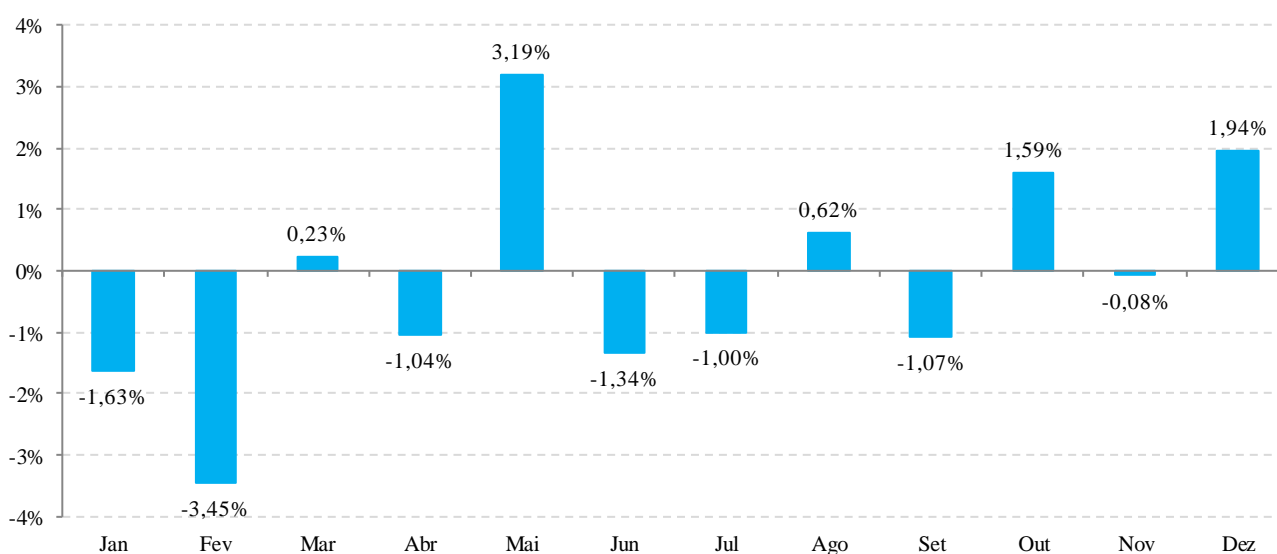
Entre as quatro maiores empresas do segmento, a portuguesa Tap e a brasileira Tam apresentaram as maiores taxa de aproveitamento em voos internacionais com origem ou destino no Brasil em 2013, com taxas de 85,2% e 80,0%, respectivamente.

### RPK/ASK

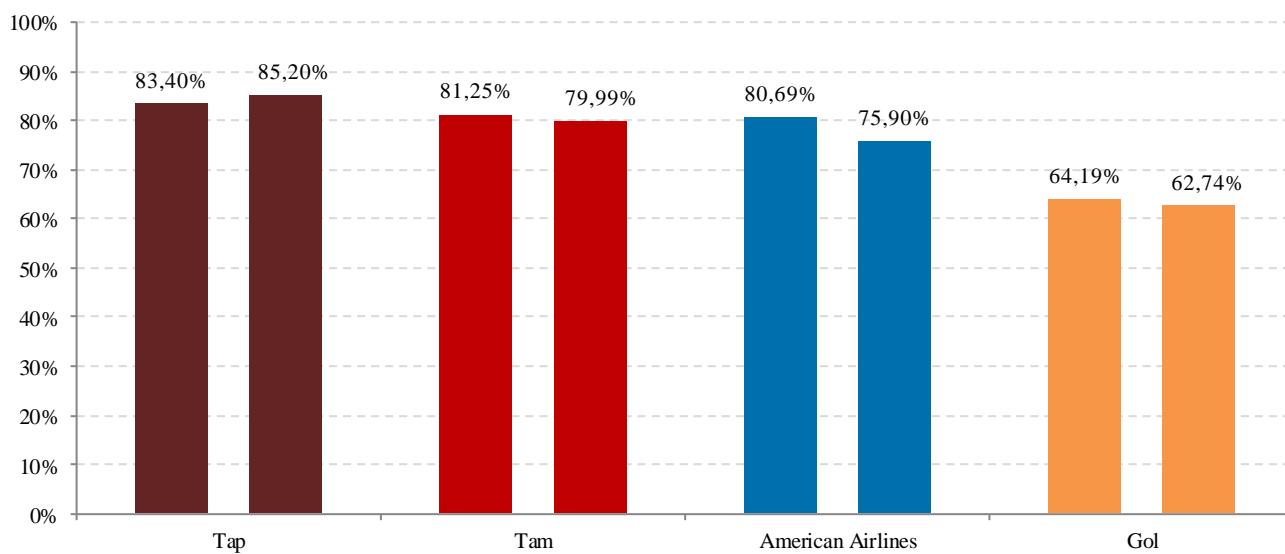
**Figura 5.10:** Evolução do aproveitamento em termos de RPK/ASK – mercado internacional, 2004 a 2013



**Figura 5.11:** Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado internacional, 2013



**Figura 5.12:** Aproveitamento em termos de RPK/ASK, por empresa – mercado internacional, 2012 (esquerda) e 2013 (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 2013, e pela Portaria ANAC nº 1.096/SRE, de 1º de junho de 2013.

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.

Faz-se oportuno mencionar que, de acordo com a Resolução ANAC nº 218/2013, desde junho de 2013, 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.

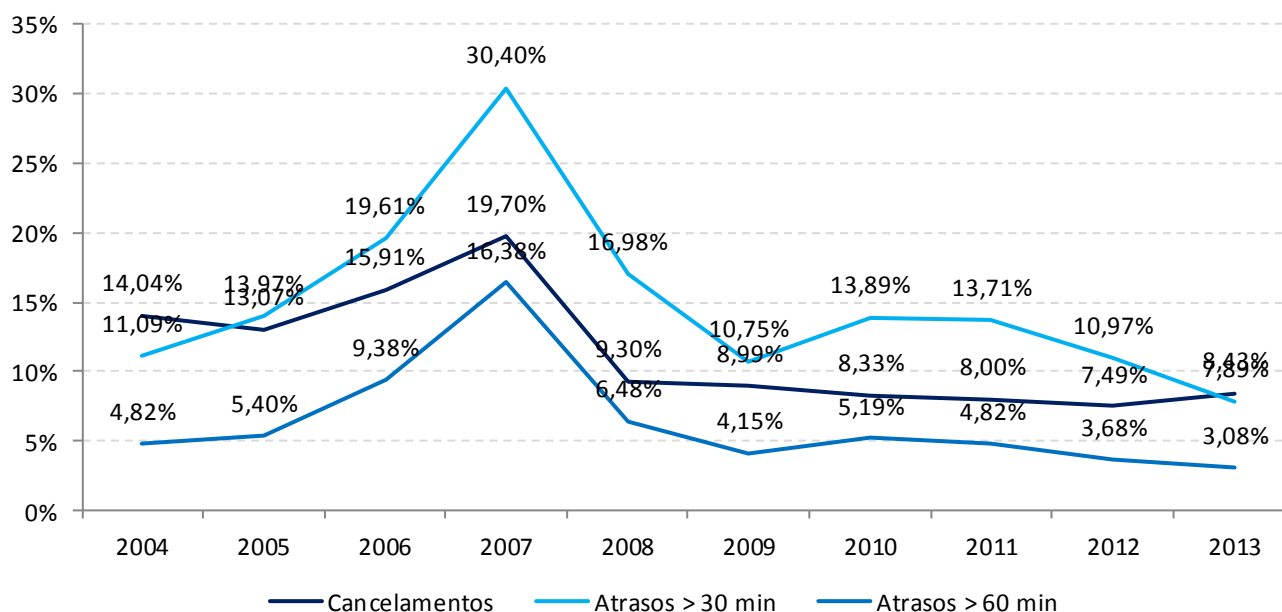
## Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos

### Indústria

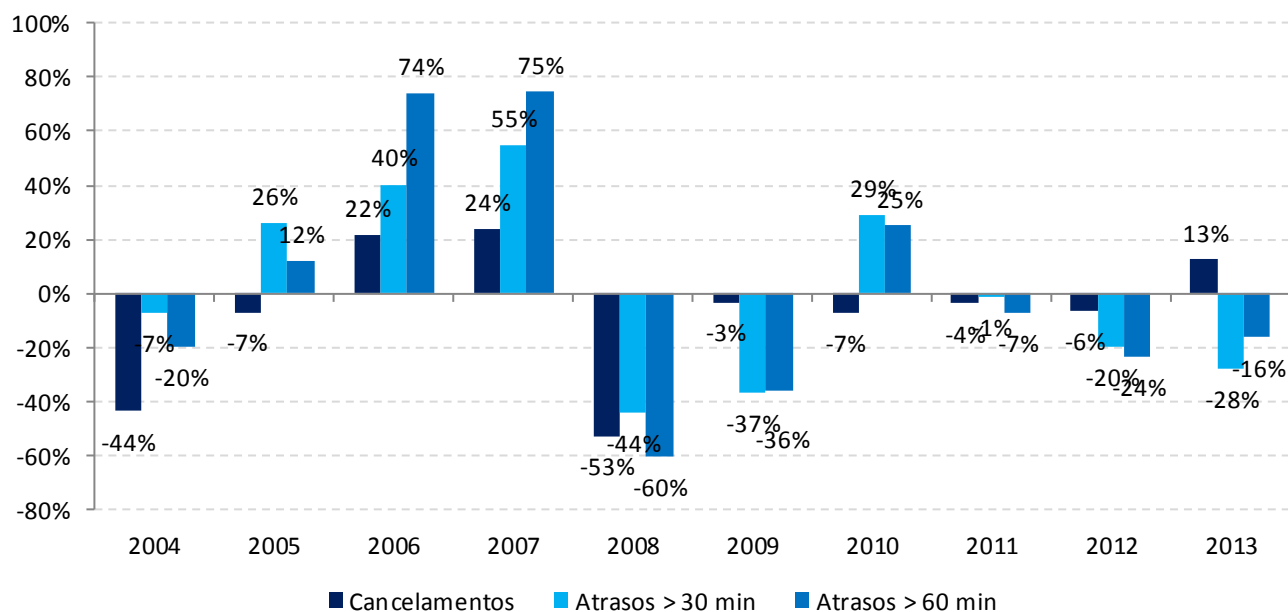
O ano de 2013 apresentou novamente redução nos percentuais de atrasos em relação ao ano anterior, com 28,1% menos atrasos superiores a 30 minutos e 16,5% menos atrasos superiores a 60 minutos. Por outro lado, observou-se um aumento de 12,6% no percentual de voos cancelados. O percentual de cancelamentos foi de 8,4% dos voos programados, enquanto 7,9% dos voos realizados sofreram atraso de 30 minutos ou mais e 3,1% tiveram atraso de 60 minutos ou mais, o que representou melhora em relação a 2004, de 40%, 28,9% e 36,2%, respectivamente.

Na análise mensal, o mês de fevereiro de 2013 apresentou o maior percentual de cancelamentos (11,5%) e o mês de dezembro os maiores percentuais de atrasos (13,9% de atrasos superiores a 30 minutos e 5,5% de atrasos superiores a 60 minutos). Por outro lado, outubro foi o mês com os menores percentuais de cancelamentos e atrasos (5,4% de cancelamento dos voos programados), 4,3% de atrasos superiores a 30 minutos e 1,7% de atrasos maiores que 60 minutos).

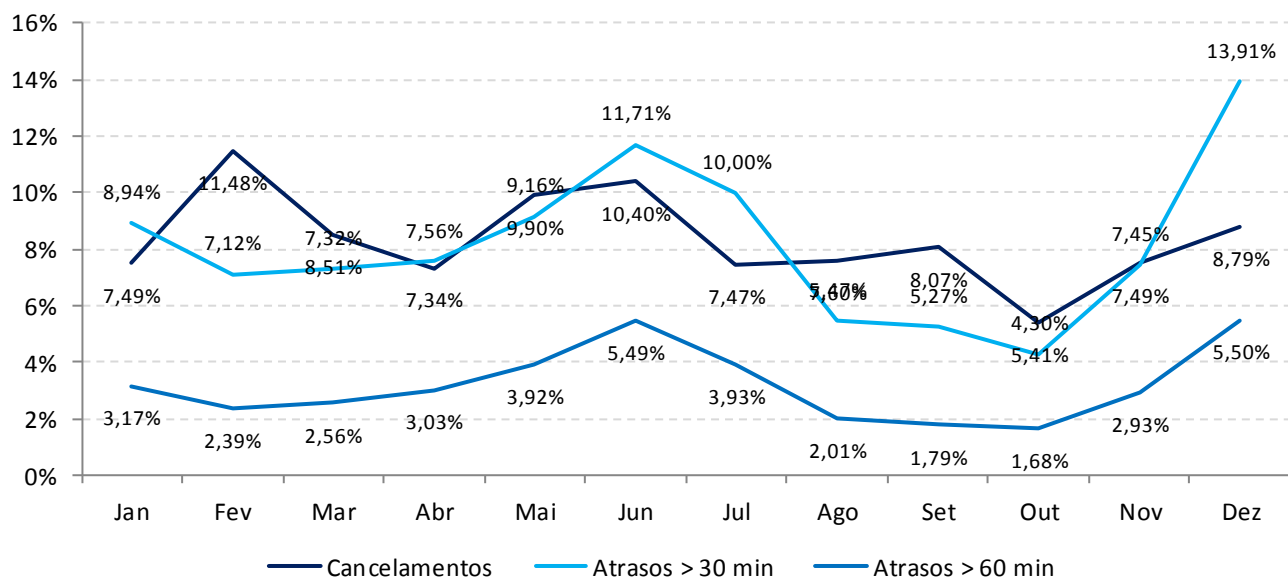
**Figura 6.1:** Evolução dos Percentuais de Atraso e Cancelamento – indústria, por ano, 2004 a 2013



**Figura 6.2:** Variação dos Percentuais de Atraso e Cancelamento com relação ao ano anterior – indústria, 2004 a 2013

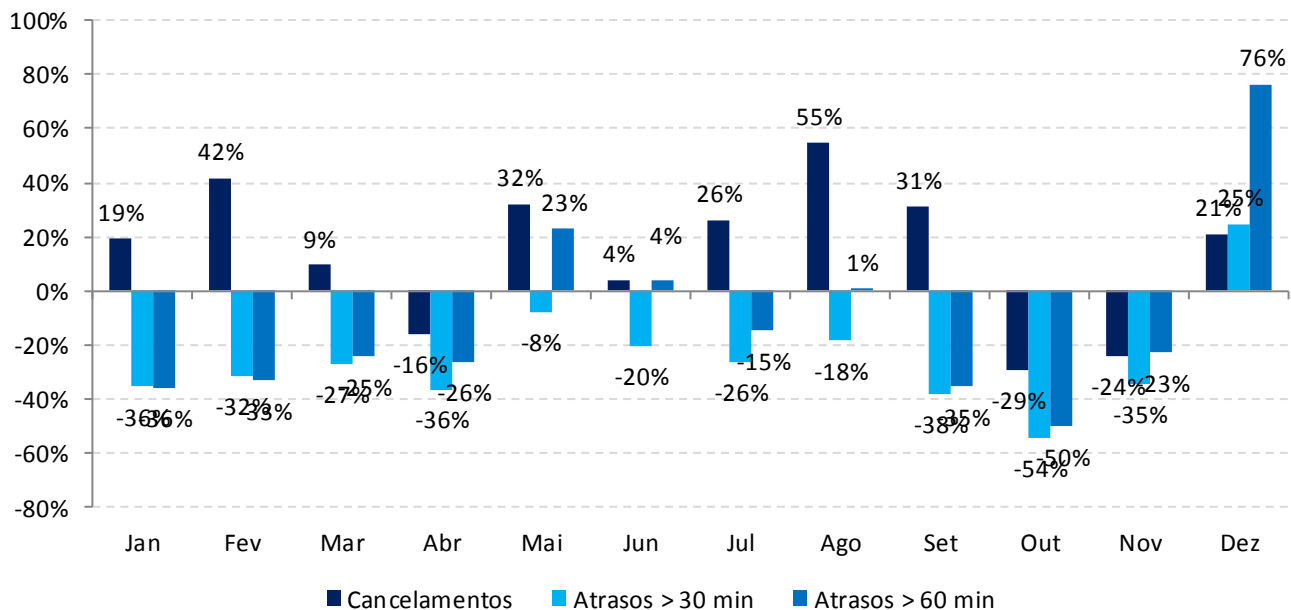


**Figura 6.3:** Evolução dos Percentuais de Atraso e Cancelamento – indústria, por mês, 2013





**Figura 6.4:** Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao mesmo mês do ano anterior, – indústria, 2013

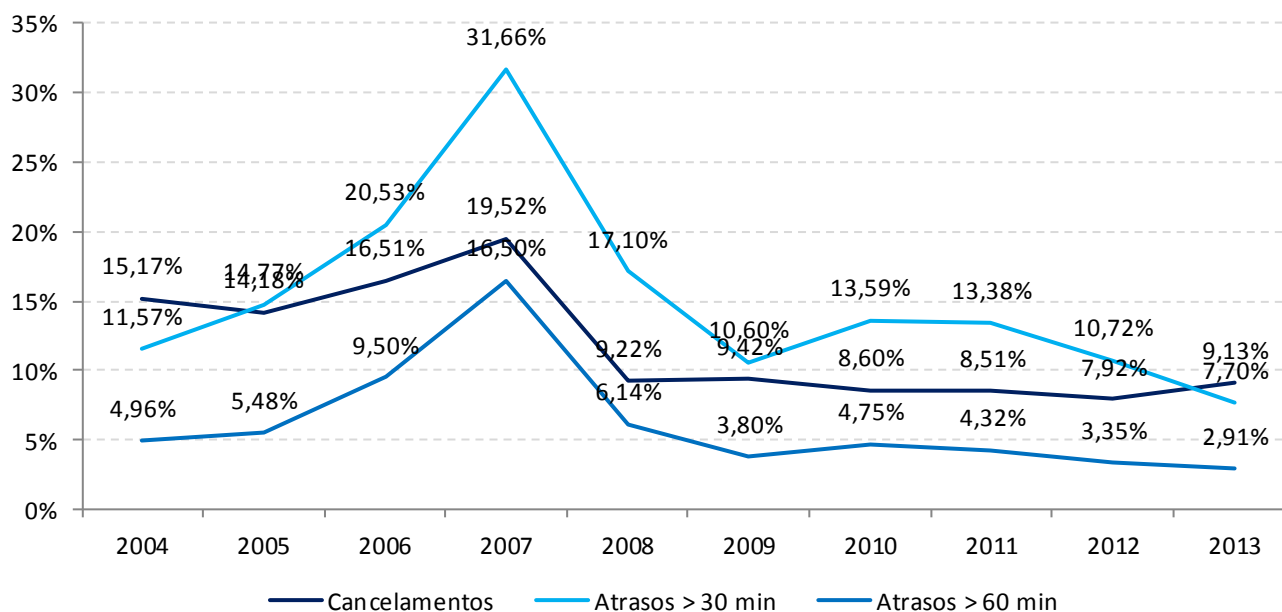


### Mercado Doméstico

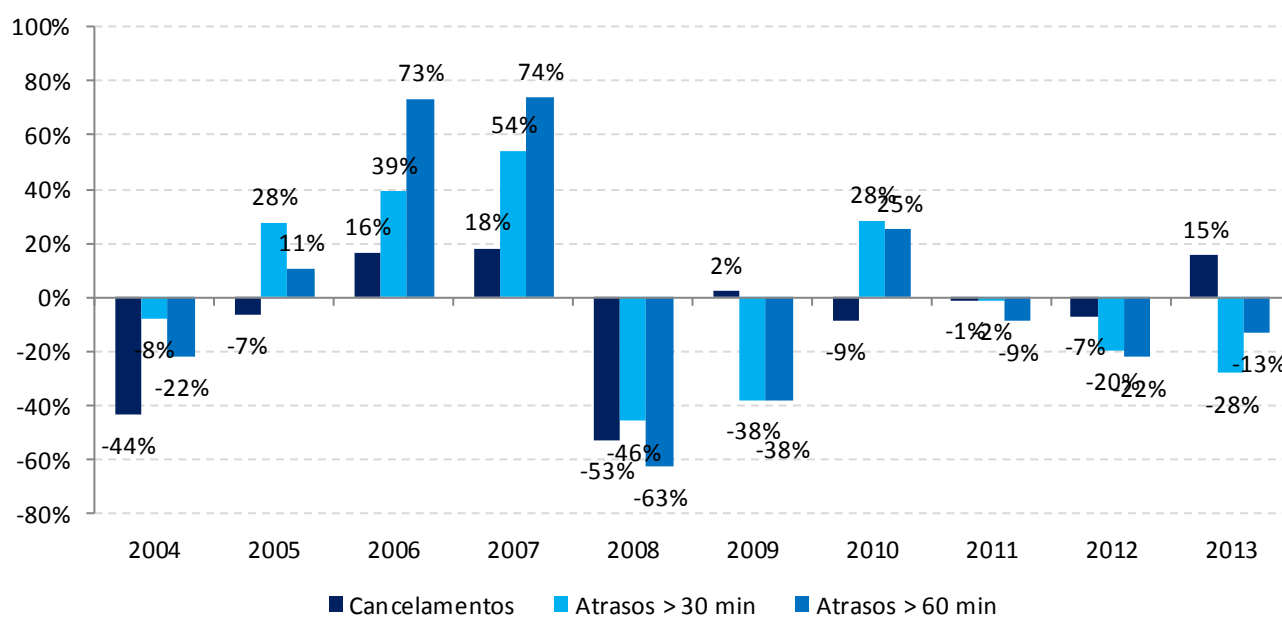
O mercado doméstico é responsável por 87% do total de voos, e por isso seus percentuais de atraso e cancelamento são bem próximos da média da indústria. Em 2013 observamos redução nos percentuais de atrasos superiores a 30 e 60 minutos, da ordem de 28,2% e 16,3%, e aumento de 15,4% no percentual de cancelamentos. Assim, 9,1% dos voos domésticos programados foram cancelados e, dos voos realizados, 7,7% sofreram atrasos superiores a 30 min e 2,9% sofreram atrasos superiores a 60 minutos. Estas taxas sofreram reduções de 39,8%, 33,5% e 41,4%, respectivamente, quando comparadas às taxas de 2004.

O mês de fevereiro de 2013 apresentou o maior percentual de cancelamentos (12,9%) e os meses de junho e dezembro os maiores percentuais de atrasos (13,1% de atrasos superiores a 30 minutos em dezembro e 5,5% de atrasos superiores a 60 minutos em junho). Por outro lado, outubro foi o mês com os menores percentuais de cancelamentos e atrasos de 30 minutos ou mais (5,8% e 4,2%), e setembro teve o menor percentual de atrasos maiores que 60 minutos, 1,5%.

**Figura 6.5:** Evolução dos Percentuais de Atraso e Cancelamento – indústria, por ano, 2004 a 2013

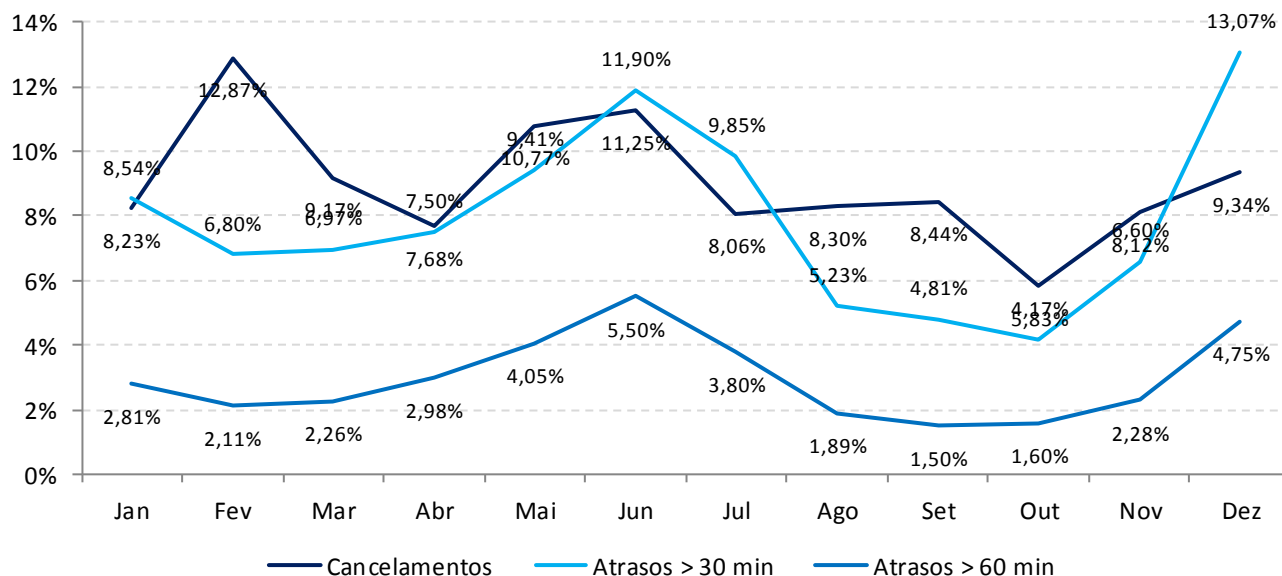


**Figura 6.6:** Variação dos Percentuais de Atraso e Cancelamento com relação ao ano anterior – indústria, 2004 a 2013

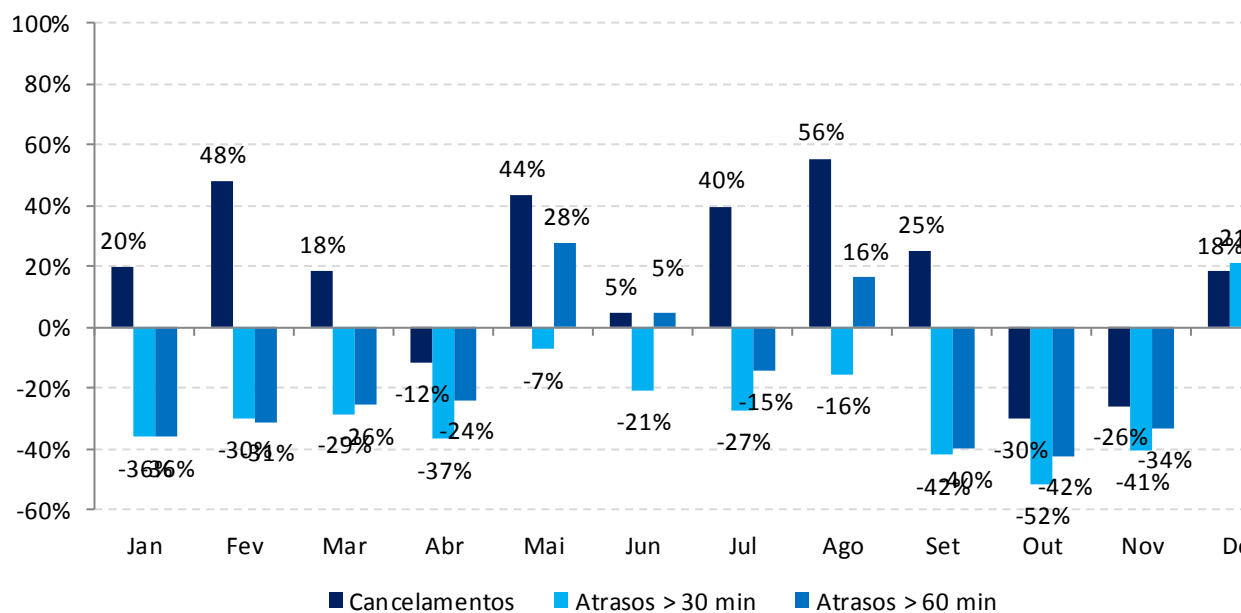


## Seção 6 – Percentuais de Atrasos e Cancelamentos

**Figura 6.7:** Evolução dos Percentuais de Atraso e Cancelamento – indústria, por mês, 2013



**Figura 6.8:** Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao mesmo mês do ano anterior, – indústria, 2013

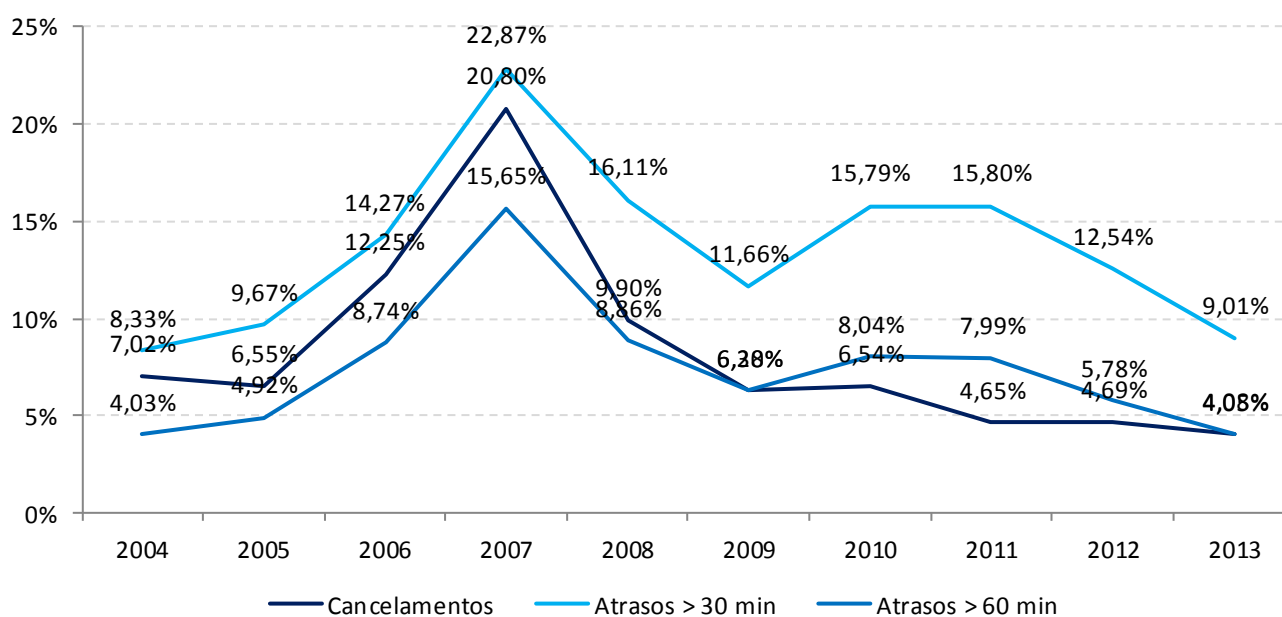


## Mercado Internacional

O mercado internacional apresentou as maiores reduções nos percentuais de atrasos e cancelamentos em 2013. Os atrasos superiores a 30 e 60 minutos tiveram redução de 28,2% e 29,4%, respectivamente. A taxa de cancelamentos, que aumentou no mercado doméstico, sofreu redução de 13,8% no mercado internacional. Assim, 4,0% dos voos domésticos programados foram cancelados e, dos voos realizados, 9,0% sofreram atrasos superiores a 30 min e 4,8% sofreram atrasos superiores a 60 minutos. Estas taxas sofreram reduções de 13,8%, 22,2% e 24,4%, respectivamente, quando comparadas às taxas de 2004.

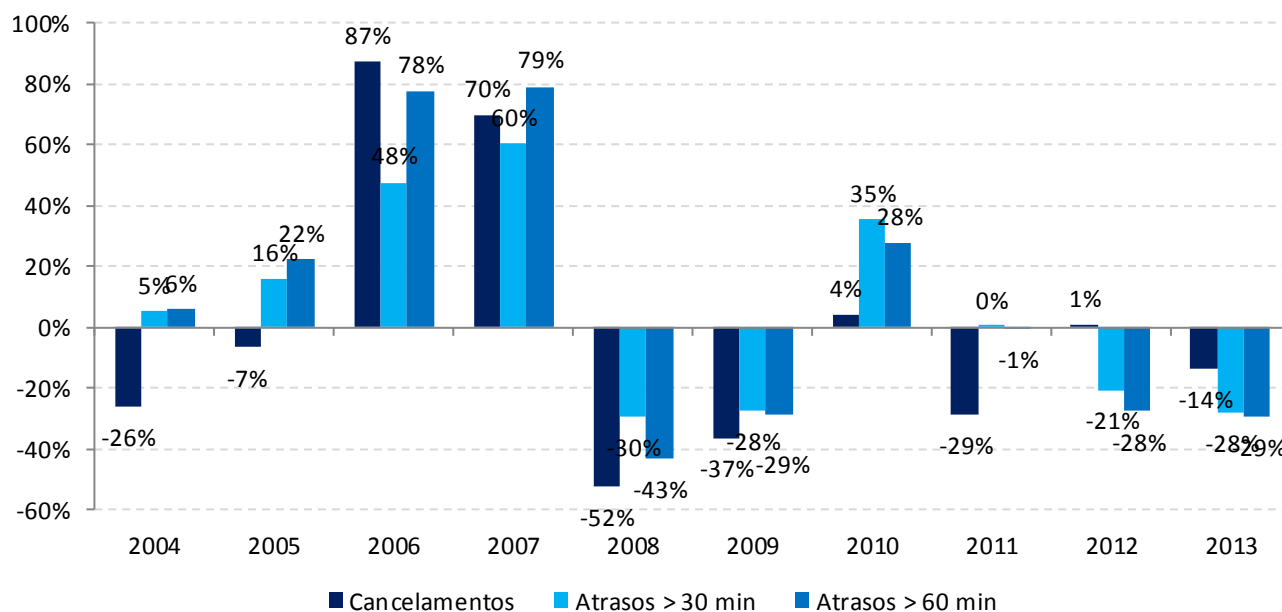
O mês de setembro de 2013 apresentou o maior percentual de cancelamentos (5,8%) e o mês de dezembro apresentou os maiores percentuais de atrasos (19,1% de atrasos superiores a 30 minutos e 10,1% de atrasos superiores a 60 minutos). Por outro lado, outubro foi o mês com os menores percentuais de cancelamentos e atrasos, com 2,7% de voos cancelados, 5,1% de voos com atrasos de 30 minutos ou mais e 2,2% de voos com atrasos de 60 minutos ou mais.

**Figura 6.9:** Evolução dos Percentuais de Atraso e Cancelamento – indústria, por ano, 2004 a 2013

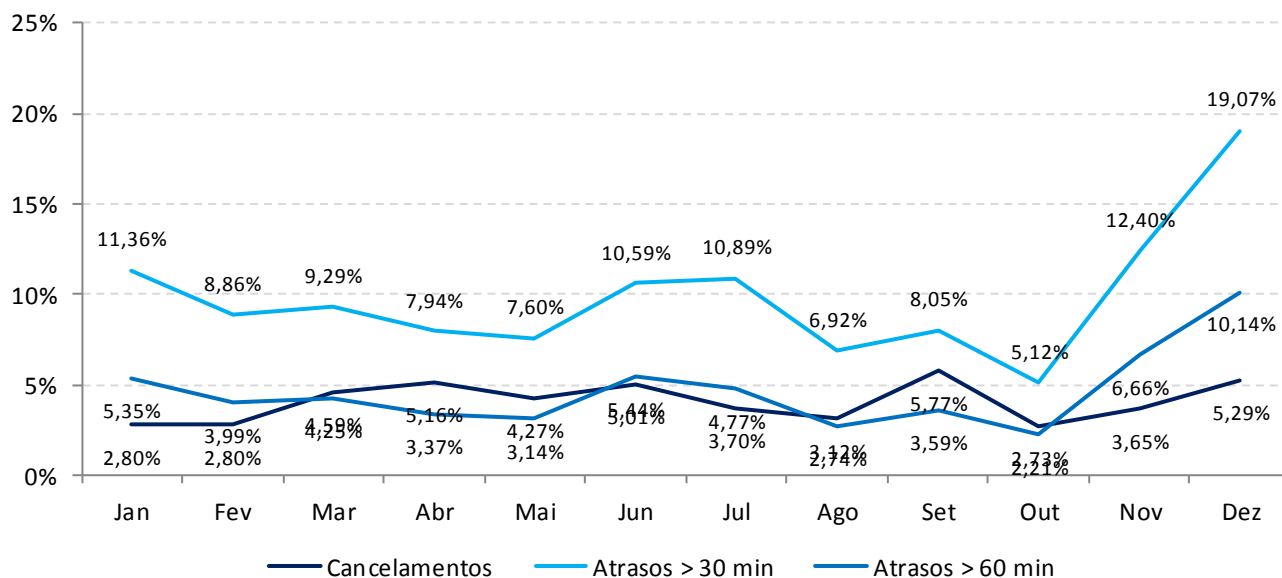


## Seção 6 – Percentuais de Atrasos e Cancelamentos

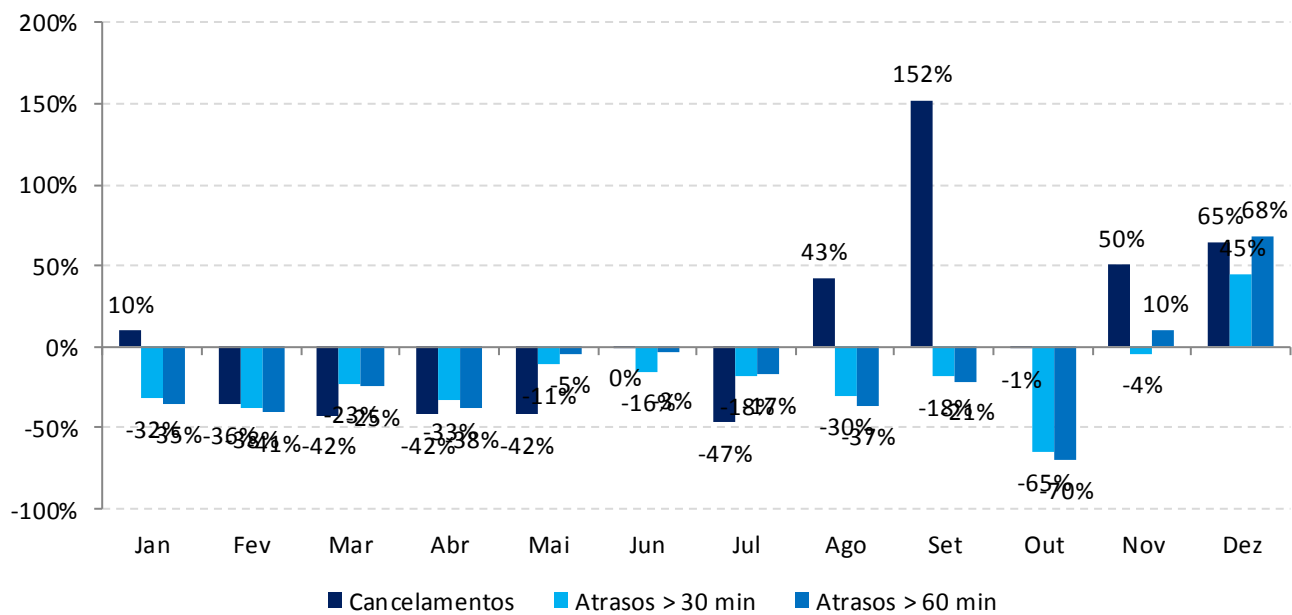
**Figura 6.10:** Variação dos Percentuais de Atraso e Cancelamento com relação ao ano anterior – indústria, 2004 a 2013



**Figura 6.11:** Evolução dos Percentuais de Atraso e Cancelamento – indústria, por mês, 2013



**Figura 6.12:** Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao mesmo mês do ano anterior, – indústria, 2013



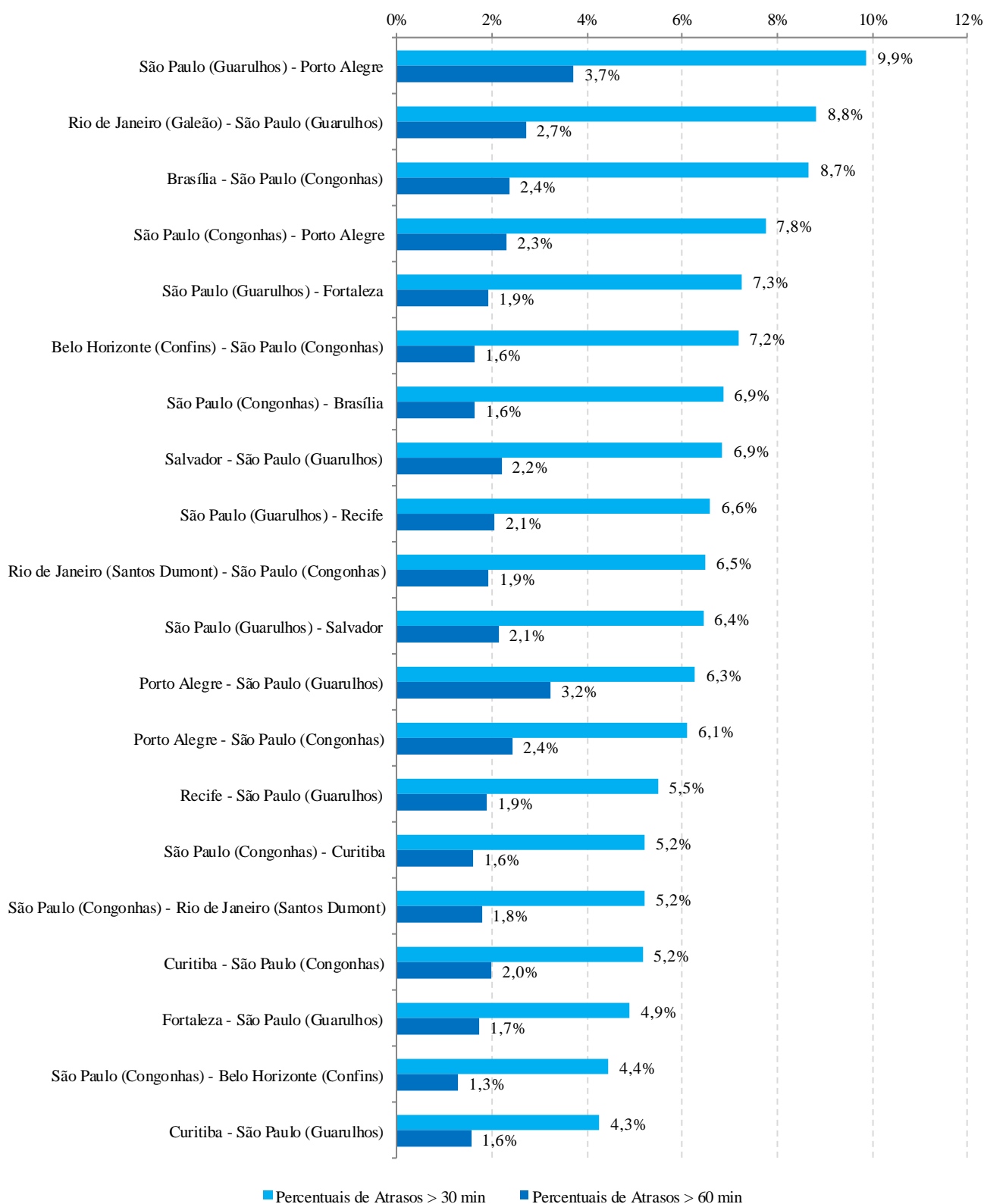
## Atrasos e Cancelamentos por Rota

Analisando-se as 20 principais rotas domésticas em 2013 (considerando-se o número de passageiros transportados), os percentuais de atrasos superiores a 30 minutos ficaram entre 4,3% (Curitiba-Guarulhos) e 9,9% (Guarulhos-Porto Alegre). Os atrasos superiores a 60 minutos, por sua vez, variaram entre 1,3% (Congonhas-Confins) e 3,7% (Guarulhos-Porto Alegre). A rota Galeão-Guarulhos registrou o maior percentual de cancelamentos em linhas domésticas, 13,2%, enquanto a rota Guarulhos-Fortaleza teve o menor índice, com 3,0% 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 Paris-Rio de Janeiro (22,8%). Quando analisado o percentual de atrasos superiores a 60 minutos, o maior valor foi registrado na rota Nova York-Guarulhos, com 10,6%. O menor valor para ambos os indicadores foi registrado na rota Buenos Aires (Ezeiza)-Rio de Janeiro (com 5,1% e 1,9%, respectivamente).

O maior percentual de cancelamentos em voos internacionais foi registrado na rota Buenos Aires (Aeroparque)-São Paulo (9,4%), enquanto Frankfurt-Guarulhos foi a mais regular, com apenas 0,6% de voos cancelados.

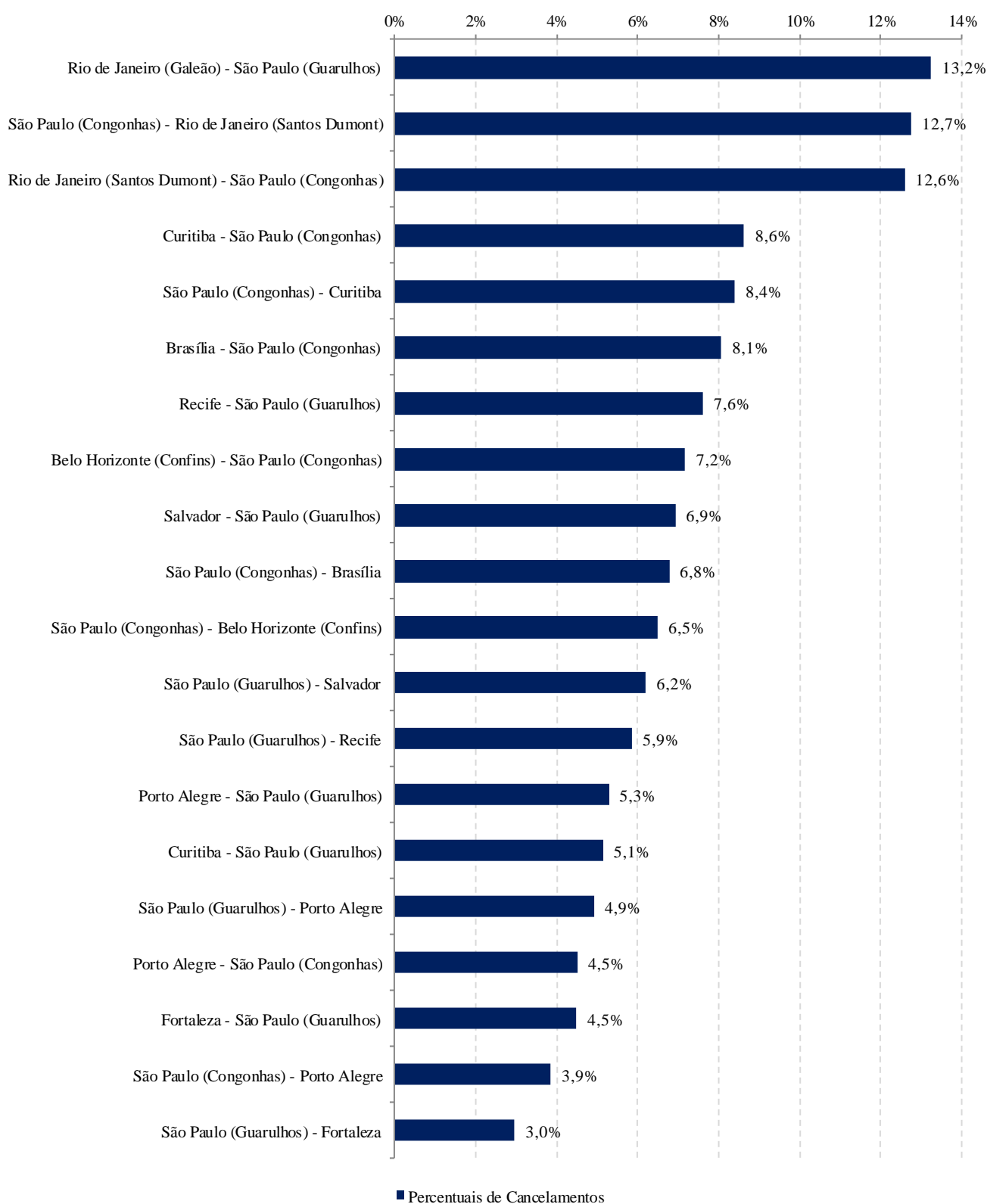
**Figura 6.13:** Percentuais de Atrasos nas 20 principais rotas domésticas, 2013



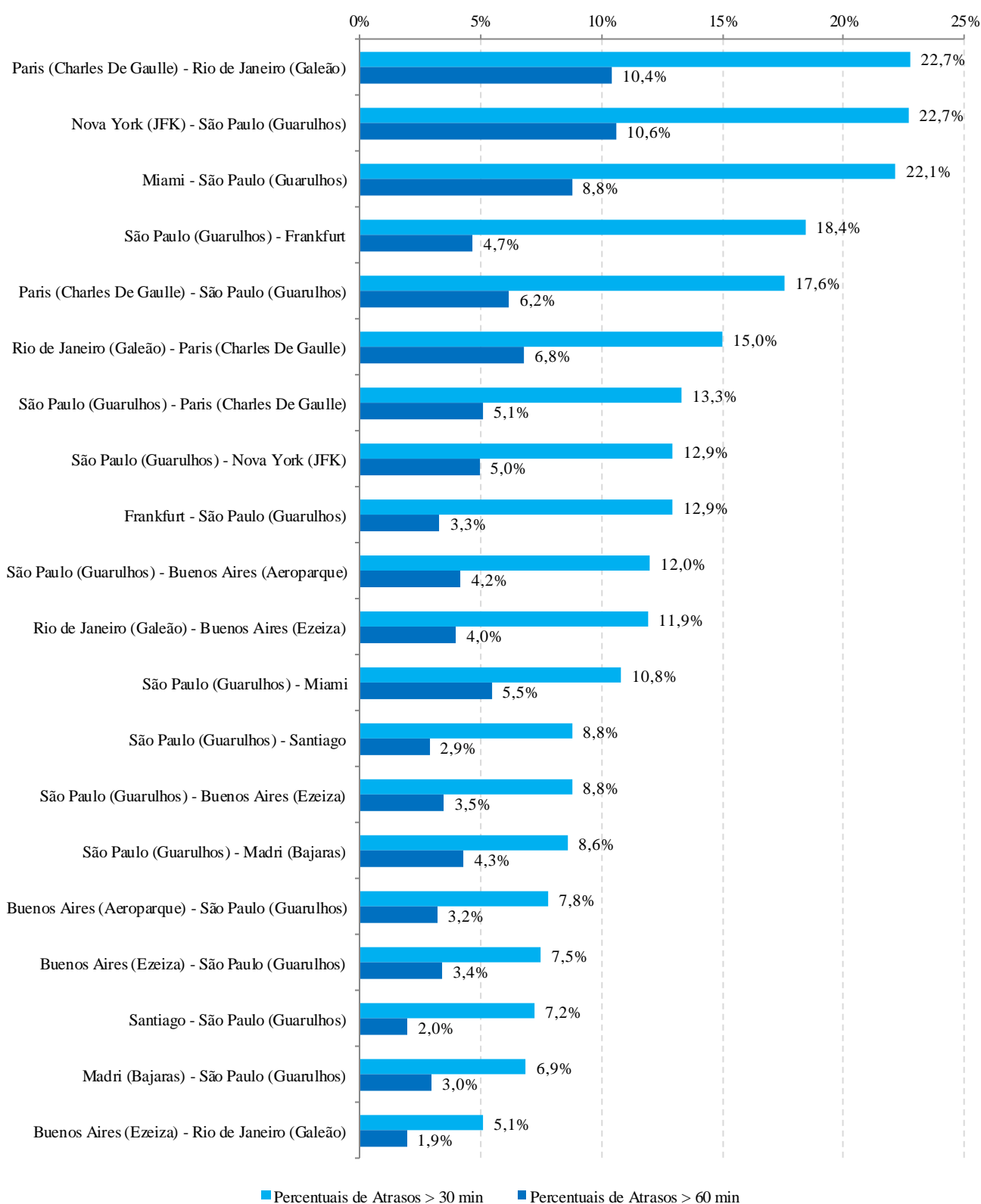


## Seção 6 – Percentuais de Atrasos e Cancelamentos

**Figura 6.14:** Percentuais de Cancelamentos nas 20 principais rotas domésticas, 2013

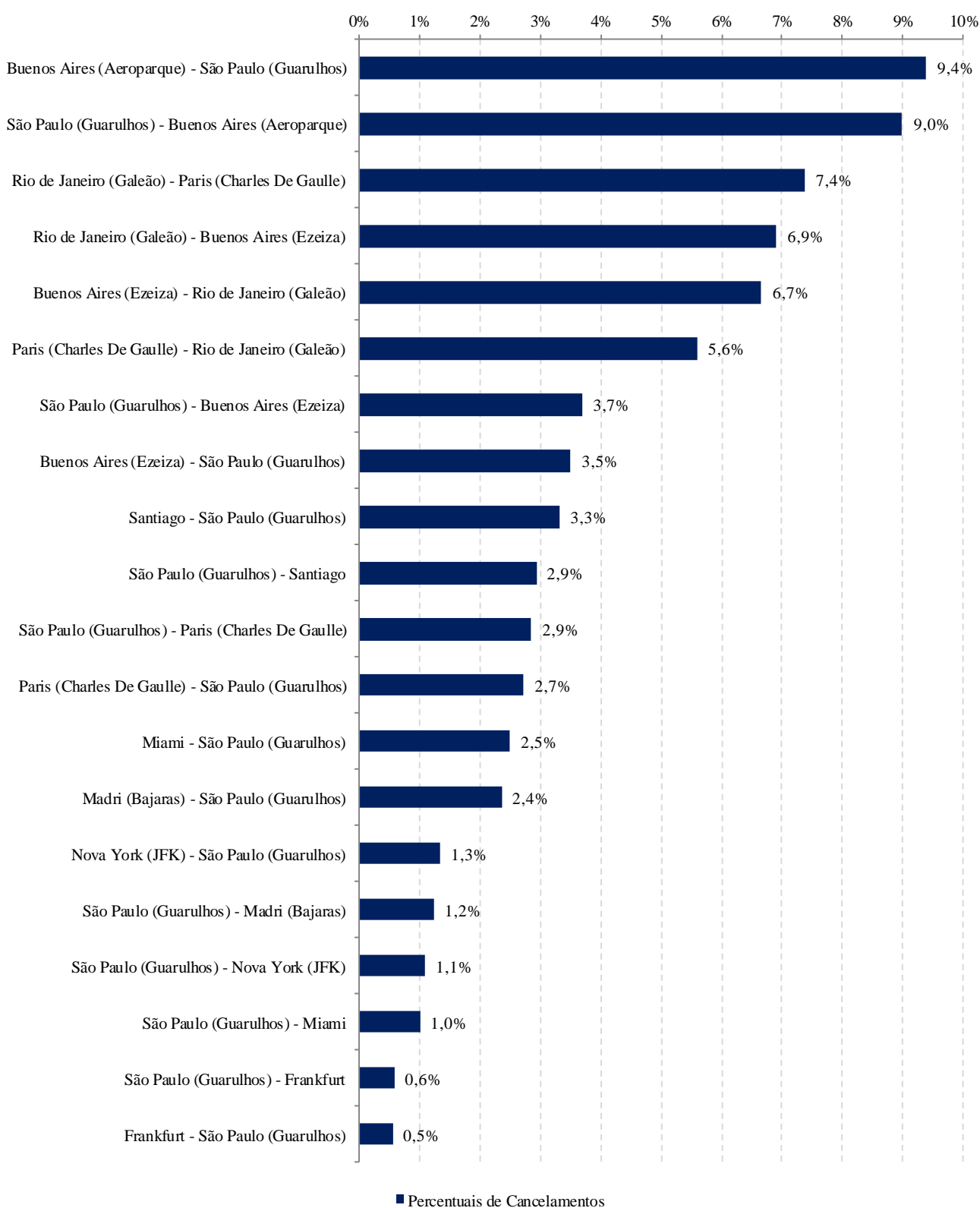


**Figura 6.15:** Percentuais de Atrasos nas 20 principais rotas internacionais, 2013



## Seção 6 – Percentuais de Atrasos e Cancelamentos

**Figura 6.16:** Percentuais de Cancelamentos nas 20 principais rotas internacionais, 2013





## 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.

No início do regime de liberdade tarifária, em agosto de 2001, as empresas ficaram obrigadas a registrar junto à autoridade aeronáutica, à época o DAC, todas as bases tarifárias ofertadas e, ainda, as tarifas aéreas praticadas (efetivamente vendidas) em 63 linhas aéreas domésticas monitoradas.

Posteriormente, em 2004, o monitoramento das tarifas aéreas domésticas comercializadas foi ampliado pela Portaria DAC nº 447/DGAC/2004, passando a abranger 67 linhas aéreas domésticas.

Em julho de 2010, a regulamentação do registro de tarifas aéreas domésticas foi novamente revisada, observando-se as competências da ANAC e os princípios instituídos pela Lei nº 11.182/2005.

O registro das tarifas aéreas domésticas de passageiros foi mais uma vez ampliado pela Resolução ANAC nº 140/2010, passando a contemplar os dados das tarifas aéreas comercializadas de todas as linhas aéreas domésticas regulares de passageiros, propiciando o completo acompanhamento dos preços praticados no mercado nacional.

O objetivo do registro das tarifas aéreas domésticas comercializadas passou a ser o acompanhamento da variação dos preços comercializados junto ao público adulto em geral.

Assim, os dados de bilhetes de passagem aérea comercializados nas seguintes condições não são considerados:

- i. transporte aéreo não regular;
- ii. tarifa cujo contrato de transporte aéreo esteja vinculado a um pacote terrestre, turístico ou outros serviços similares;
- iii. tarifas decorrentes de acordos corporativos firmados entre a empresa aérea e outras organizações para a prestação do serviço de transporte aéreo com condições diferenciadas ou exclusivas;
- iv. assentos oferecidos a tripulantes ou a outros empregados da empresa aérea de forma gratuita ou mediante tarifa com desconto individual, exclusivo ou diferenciado;
- v. assentos oferecidos gratuitamente ou mediante tarifa com desconto individual, exclusivo ou diferenciado ou decorrente de programas de milhagem, pontuação, fidelização ou similares;

- vi. assentos oferecidos gratuitamente ou mediante tarifa diferenciada a crianças;
- vii. tarifas diferenciadas para criança que não ocupe assento; e
- viii. bilhetes de passagem emitidos por outra empresa aérea.

O acompanhamento das tarifas aéreas domésticas comercializadas de passageiros é realizado por meio de dois indicadores: a Tarifa Aérea Média Doméstica e o Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico.

A Tarifa Aérea Média Doméstica é um indicador que representa o valor médio pago pelo passageiro em uma viagem em razão da prestação dos serviços de transporte aéreo.

Este indicador é calculado por meio da média ponderada das tarifas aéreas domésticas comercializadas e as correspondentes quantidades de assentos comercializados.

O valor da tarifa aérea corresponde ao valor cobrado do passageiro no bilhete de passagem em razão dos serviços de transporte aéreo. Não inclui a tarifa de embarque, taxas ou valores de outros serviços.

O Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico é um indicador que representa o valor médio pago pelo passageiro por quilômetro voado.

Tal indicador é o resultado da divisão da Tarifa Aérea Média Doméstica pela distância média direta entre a origem e o destino do passageiro.

Estes indicadores representam os preços médios efetivamente comercializados (vendidos) ao público em geral em todas as linhas aéreas domésticas de passageiros.

Os valores reais foram deflacionados (atualizados) pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) até dezembro/2013, de maneira a possibilitar a comparação dos preços ao longo do tempo.

Os indicadores adotados pela ANAC não devem ser confundidos com outros divulgados no mercado, em razão de possíveis diferenças no foco da informação e na metodologia de apuração.

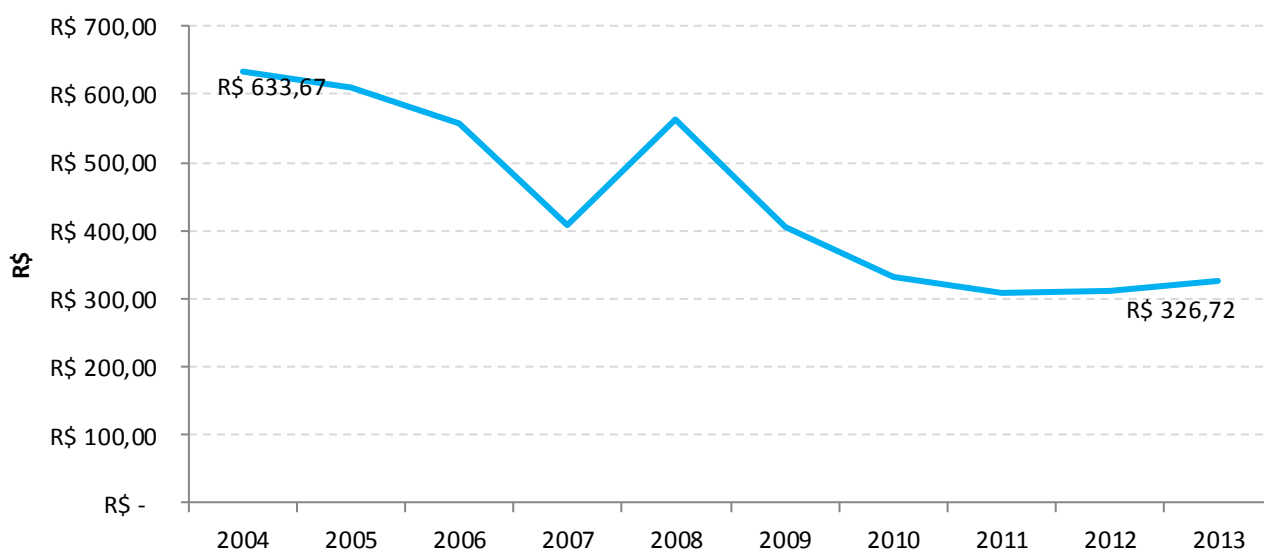
Mais informações sobre as tarifas aéreas domésticas e o regime de liberdade tarifária estão disponíveis na opção Tarifas Aéreas da seção Dados e Estatísticas do portal da ANAC na internet.

## Tarifa Aérea Doméstica Real

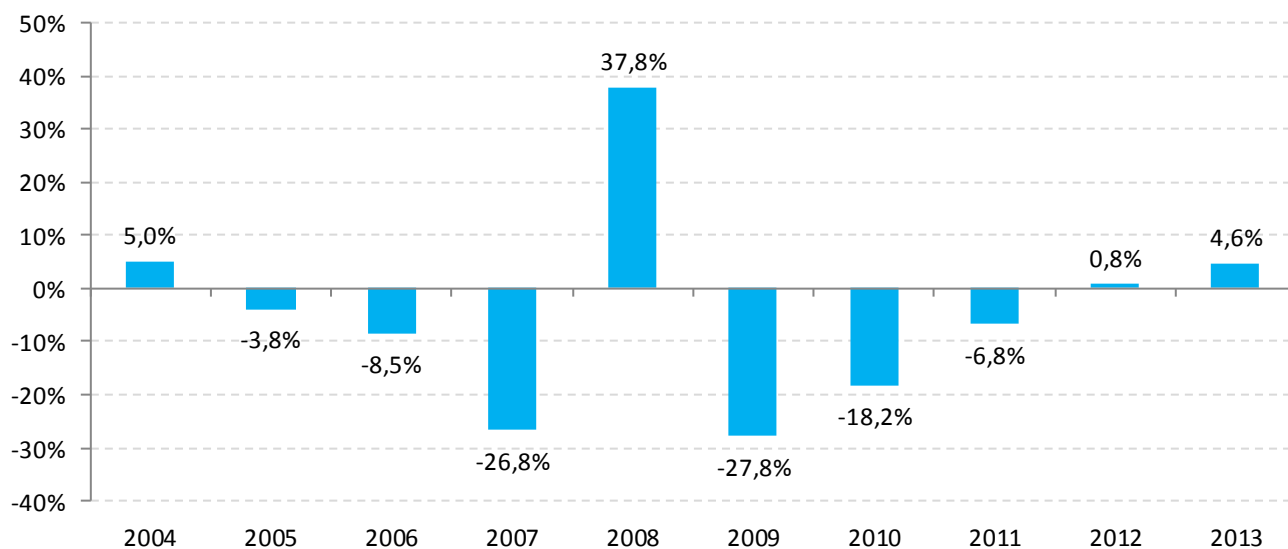
A Tarifa Aérea Média Doméstica comercializada em 2013 no transporte regular de passageiros foi apurada no valor de R\$ 326,72, expresso em termos reais. Esse valor representou alta de 4,6% em relação a 2012 e foi 48,44% inferior ao apurado para o ano de 2004. A maioria dos assentos comercializados em 2013 (58,89%) correspondeu a tarifas aéreas domésticas inferiores a R\$ 300,00. Em 2004, o percentual de tarifas comercializadas abaixo desse valor foi de apenas 14,36%. Verifica-se, ainda, que assentos comercializados com tarifas inferiores a R\$ 100,00 representaram 9,81% do total em 2013, enquanto que em 2004 tais tarifas representaram apenas 1,09% das vendas. Tarifas superiores a R\$ 1.500,00 representaram 0,50% do total em 2013, contra 3,34% em 2004. O comportamento das tarifas aéreas vendidas em 2013 foi muito similar ao de 2012.

Em 2013, os meses de fevereiro, abril, novembro e dezembro registraram queda no valor das tarifas em relação aos respectivos meses de 2012, enquanto que os demais meses, registraram alta. Os meses de julho e agosto apresentaram as maiores altas (+21,8% e +22,6%, respectivamente) enquanto que em novembro e dezembro foram observadas as maiores reduções (-18,1% e -14,0%, respectivamente).

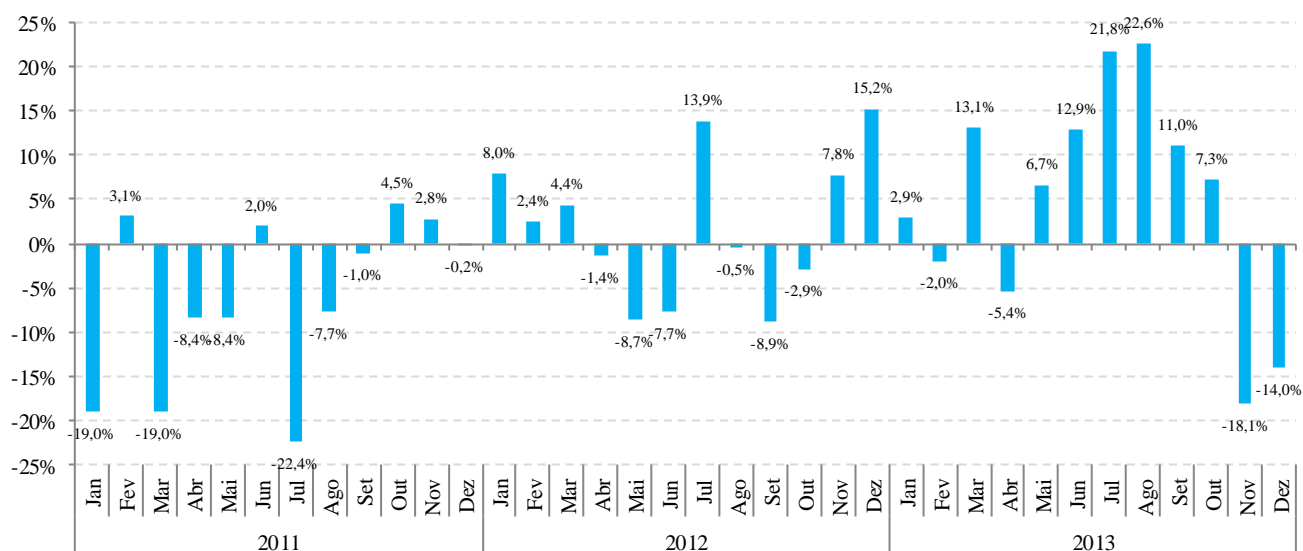
**Figura 7.1:** Evolução da tarifa aérea média doméstica real, 2004 a 2013



**Figura 7.2:** Variação da tarifa aérea média doméstica real com relação ao ano anterior, 2004 a 2013

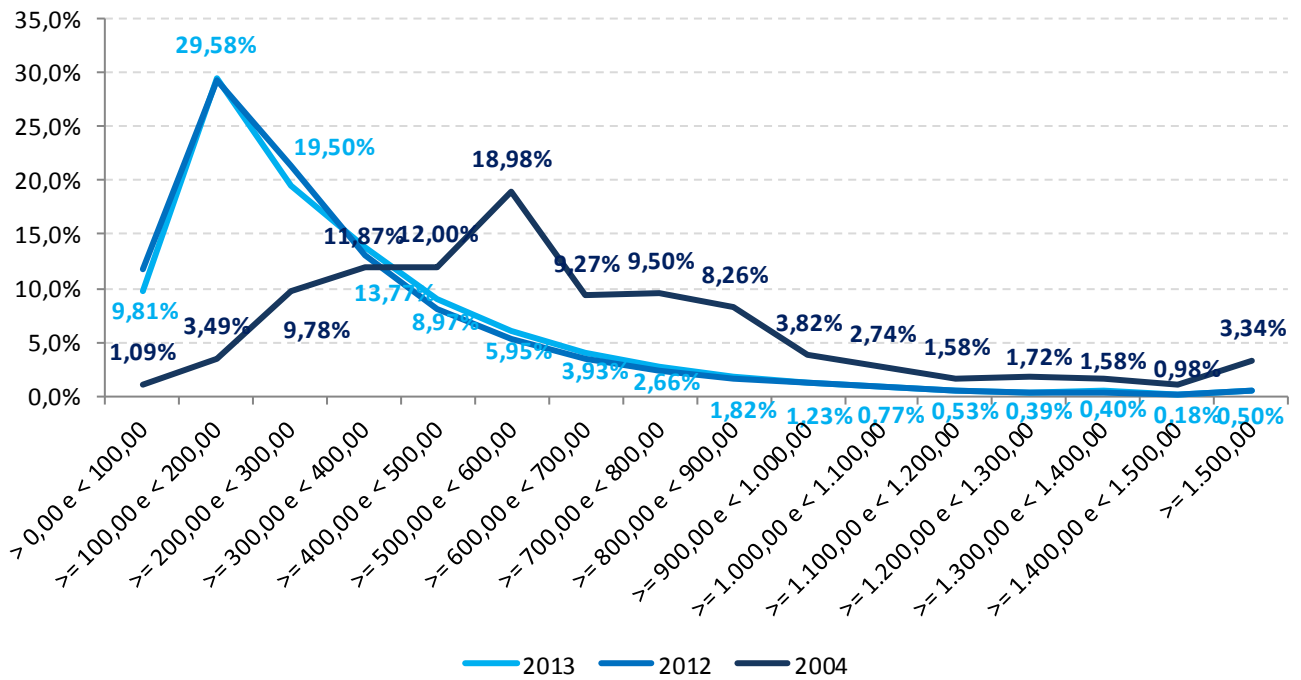


**Figura 7.3:** Variação da tarifa aérea média doméstica real com relação ao mesmo mês do ano anterior, 2011 a 2013





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

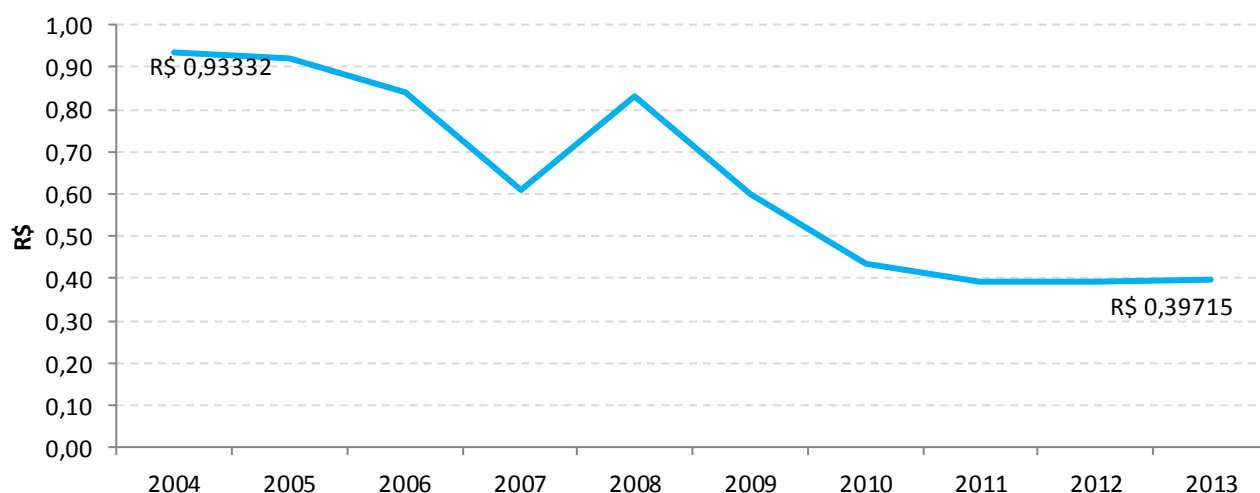


## Yield Tarifa Aérea Doméstico Real

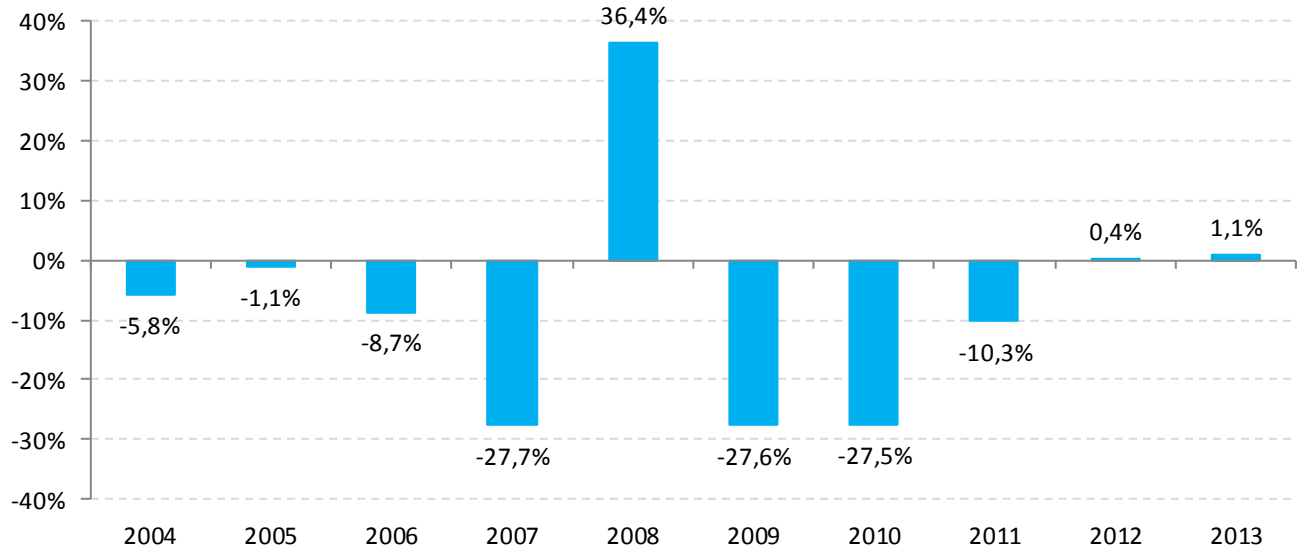
Em 2013, o Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real comercializado foi apurado no valor de R\$ 0,39715. O valor representou alta de 1,1% em relação a 2012 e menos da metade do valor apurado para o ano de 2004. A maioria dos assentos comercializados em 2013 (53,61%) correspondeu a valores de Yield Tarifa Aérea Doméstico inferiores a R\$ 0,30 por quilômetro voado em 2013. Em 2004, apenas 4,74% dos assentos foram comercializados com yields abaixo desse valor. Assentos comercializados com yields inferiores a R\$ 0,10 por quilômetro voado representaram 6,43% do total em 2013, enquanto que em 2004 assentos comercializados com yield abaixo de R\$ 0,20/km representaram 0,83%. Yields superiores a R\$ 1,50/km representaram 2,32% do total de assentos comercializados em 2013, ao passo que em 2004 essa proporção era de 9,75%. O comportamento do valor do quilômetro voado em 2013 foi muito similar ao de 2012.

A oscilação do Yield Tarifa Aérea Médio do transporte regular de passageiros nos meses de 2013 foi semelhante à que ocorreu com a Tarifa Aérea Média.

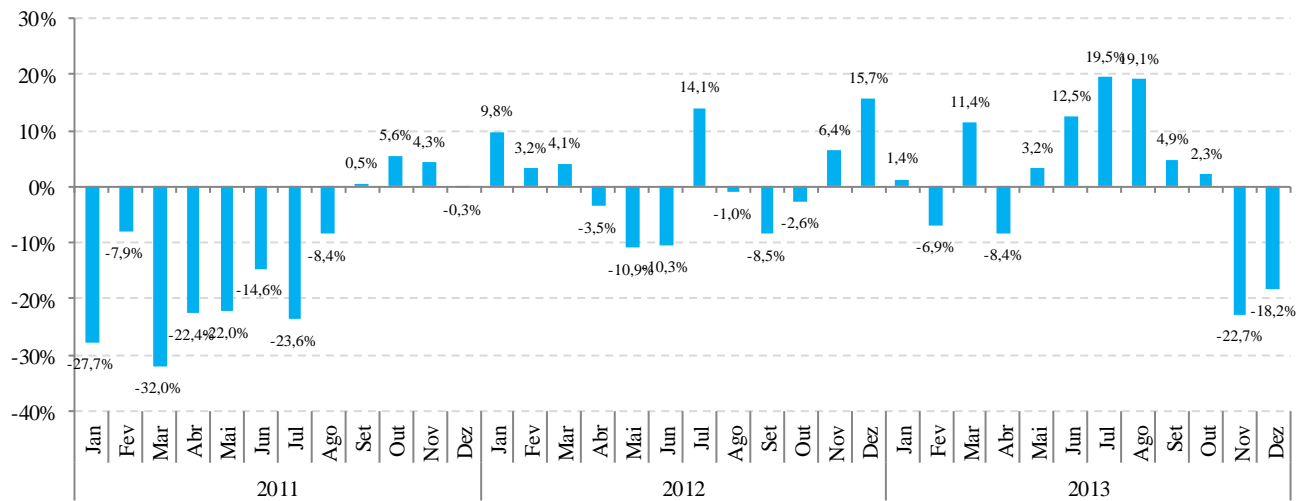
**Figura 7.5:** Evolução do yield tarifa aérea médio doméstico real, 2004 a 2013



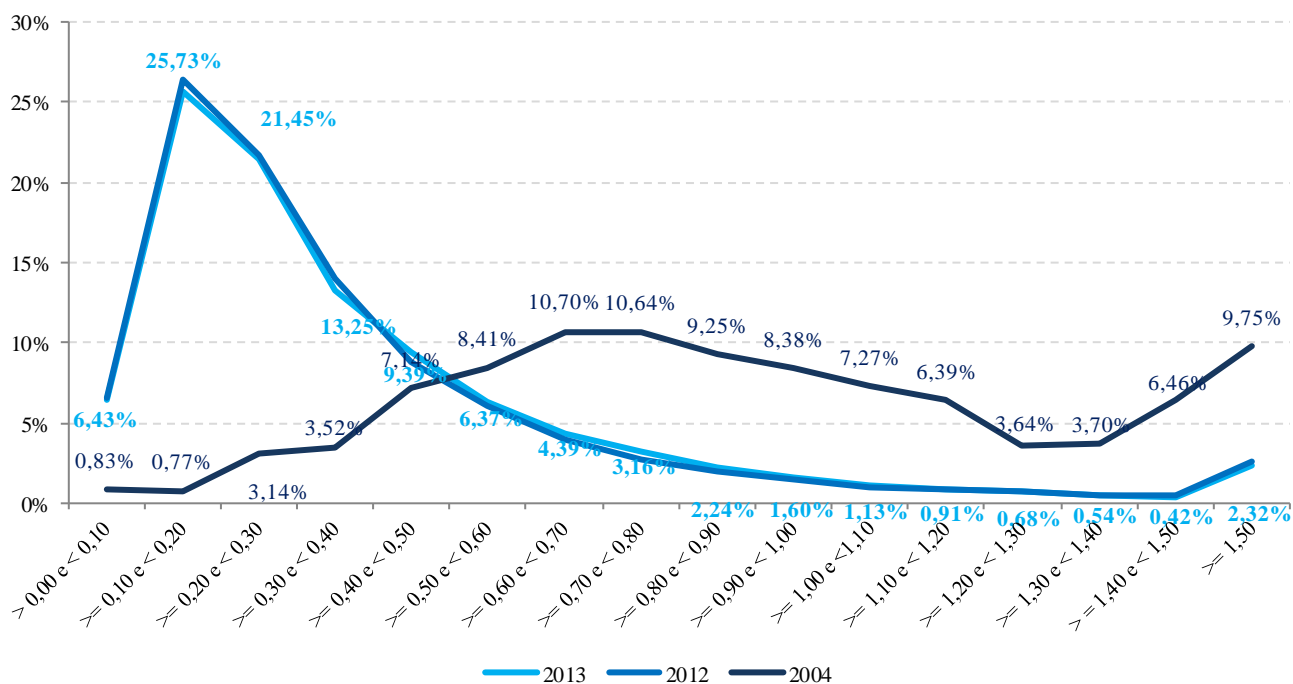
**Figura 7.6:** Variação do yield tarifa aérea médio doméstico real com relação ao ano anterior, 2004 a 2013



**Figura 7.7:** Variação do yield tarifa aérea médio doméstico real com relação ao mesmo mês do ano anterior, 2011 a 2013



**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.

## 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 aqui apresentadas foram apuradas com base nos dados periodicamente registrados na ANAC pelas empresas brasileiras concessionárias dos serviços de transporte aéreo público, nos termos da Portaria nº 1.334/SSA, de 30 de dezembro de 2004.

O faturamento com receitas de voo e a evolução e a composição das receitas, dos custos e das despesas de voo foram obtidos a partir do Demonstrativo do Relatório Operacional que é mensalmente remetido à ANAC.

Já o resultado financeiro, o resultado líquido do exercício, a situação patrimonial e os indicadores de avaliação econômico-financeira foram obtidos com base nos dados da Demonstração do Resultado e do Balanço Patrimonial encerrados em 31 de dezembro de cada ano.

Nesta seção, daremos destaque aos dados das sete maiores empresas brasileiras de transporte aéreo de passageiros (Tam, Gol, Azul, Avianca, Trip, Passaredo e Webjet) e das três maiores empresas aéreas brasileiras essencialmente cargueiras (Absa, Rio e Total).

Ressalva-se que a empresa Passaredo Transportes Aéreos Ltda – que teve pedido de recuperação judicial deferido pela 8ª Vara Civil, Foro de Riberão Preto, no mês de outubro de 2012, sob processo número 0959104-15.2012.8.26.0506, cujo plano foi aprovado pelos credores em maio de 2013 – apresentou à ANAC apenas parte das demonstrações contábeis requeridas pela Portaria nº 1.334/SSA/2004, que não estão acompanhadas do parecer dos auditores independentes.

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

Destaca-se que os dados das demonstrações contábeis apresentadas pelas empresas aéreas foram ajustados e padronizados para possibilitar a sua consolidação e comparabilidade.

Os dados aqui apresentados não contemplam os valores das demonstrações contábeis consolidadas do grupo econômico a que pertencem as empresas concessionárias de serviços aéreos públicos.

## Receita de Voo

A Receita de Voo compreende as receitas obtidas pelas empresas que estão diretamente associadas com a prestação de serviços de transporte aéreo público, como a venda de passagens, fretamentos (voos não regulares), transporte de carga e malote postal, etc.

Em 2013, o faturamento do setor com receitas de voo cresceu 16,6% quando comparado com o ano anterior, tendo alcançado a cifra de 31,2 bilhões de reais. No período de 2009 a 2013, o crescimento médio anual foi de 16,5%.

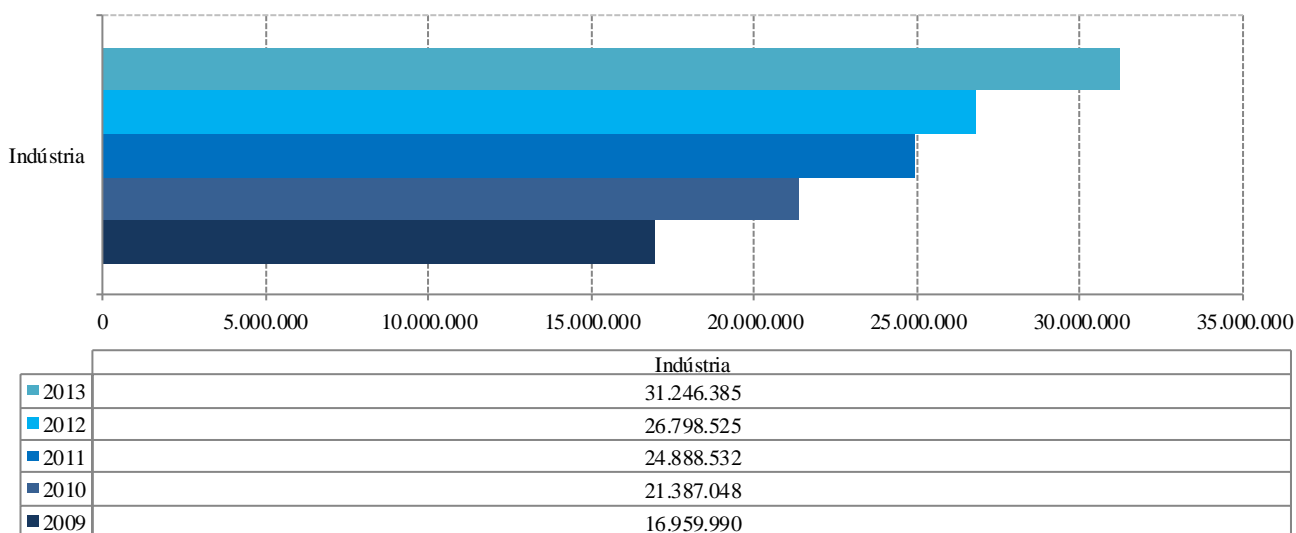
Entre elas, a receita com passagens representou 85,5%, seguida da receita com carga (8,3%).

A Tam foi a empresa que auferiu o maior montante com as receitas de voo em 2013, da ordem de 13,3 bilhões de reais, representando 9% de crescimento em relação a 2012. A Gol foi a segunda empresa que mais faturou com este tipo de receita em 2013 (8,7 bilhões de reais).

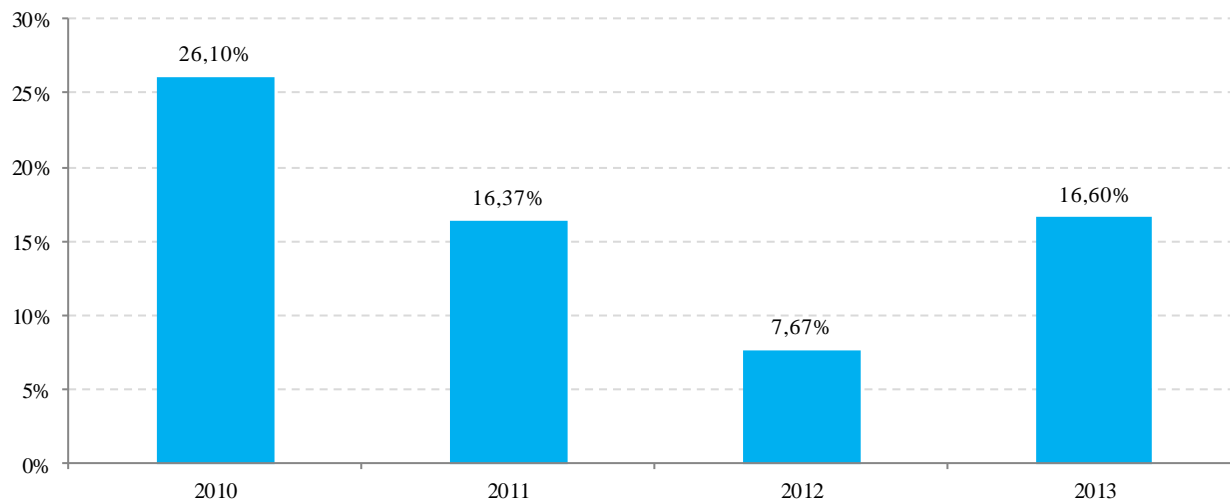
Entre as principais empresas de passageiros, Azul e Trip somadas registraram a maior taxa de crescimento das receitas de voo em relação a 2012, da ordem de 42,9%. A Avianca foi a empresa que apresentou a segunda maior taxa entre elas (36,1%).

Entre as empresas que transportam essencialmente carga, a Absa apurou o maior faturamento com receitas de voo em 2013 (R\$ 1 bilhão), seguida da Rio, com 746,4 milhões.

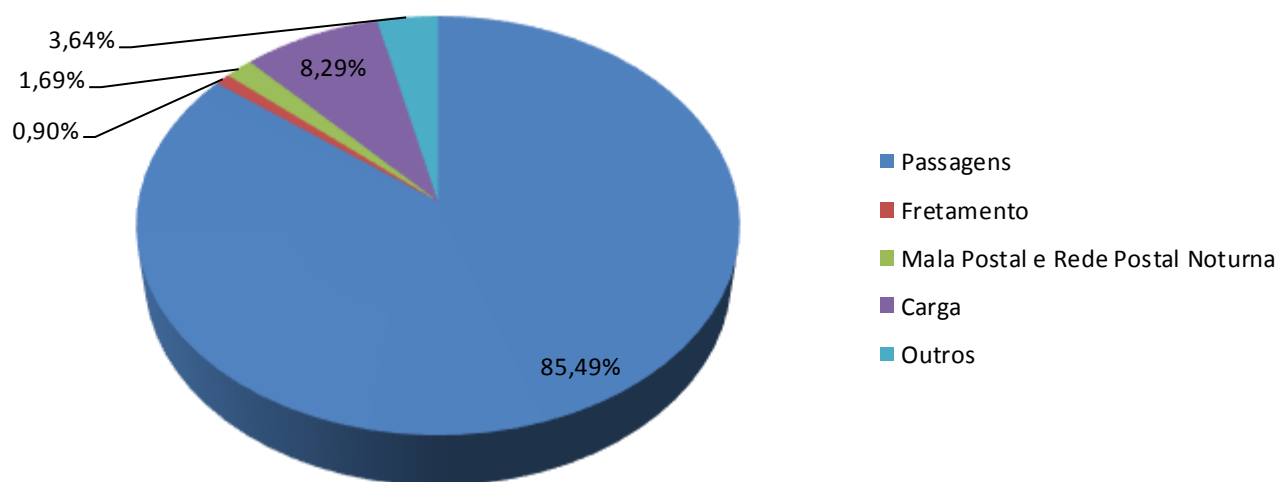
**Figura 8.1:** Receita de Voo (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2013



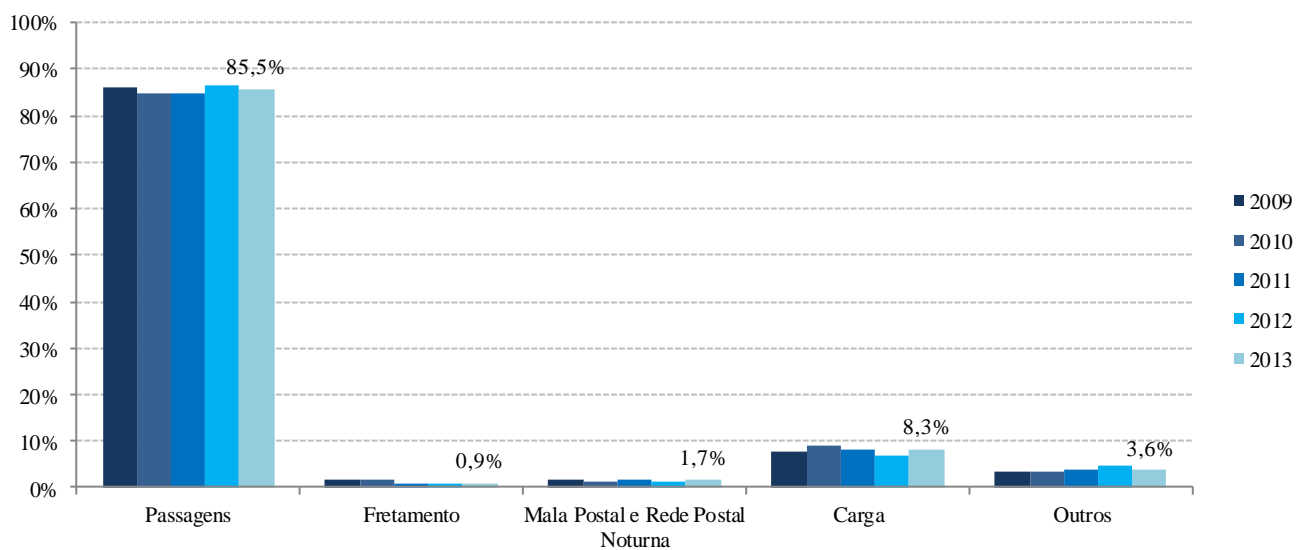
**Figura 8.2:** Variação da receita de voo com relação ao ano anterior, 2010 a 2013



**Figura 8.3:** Composição das Receitas de Voo da indústria, 2013

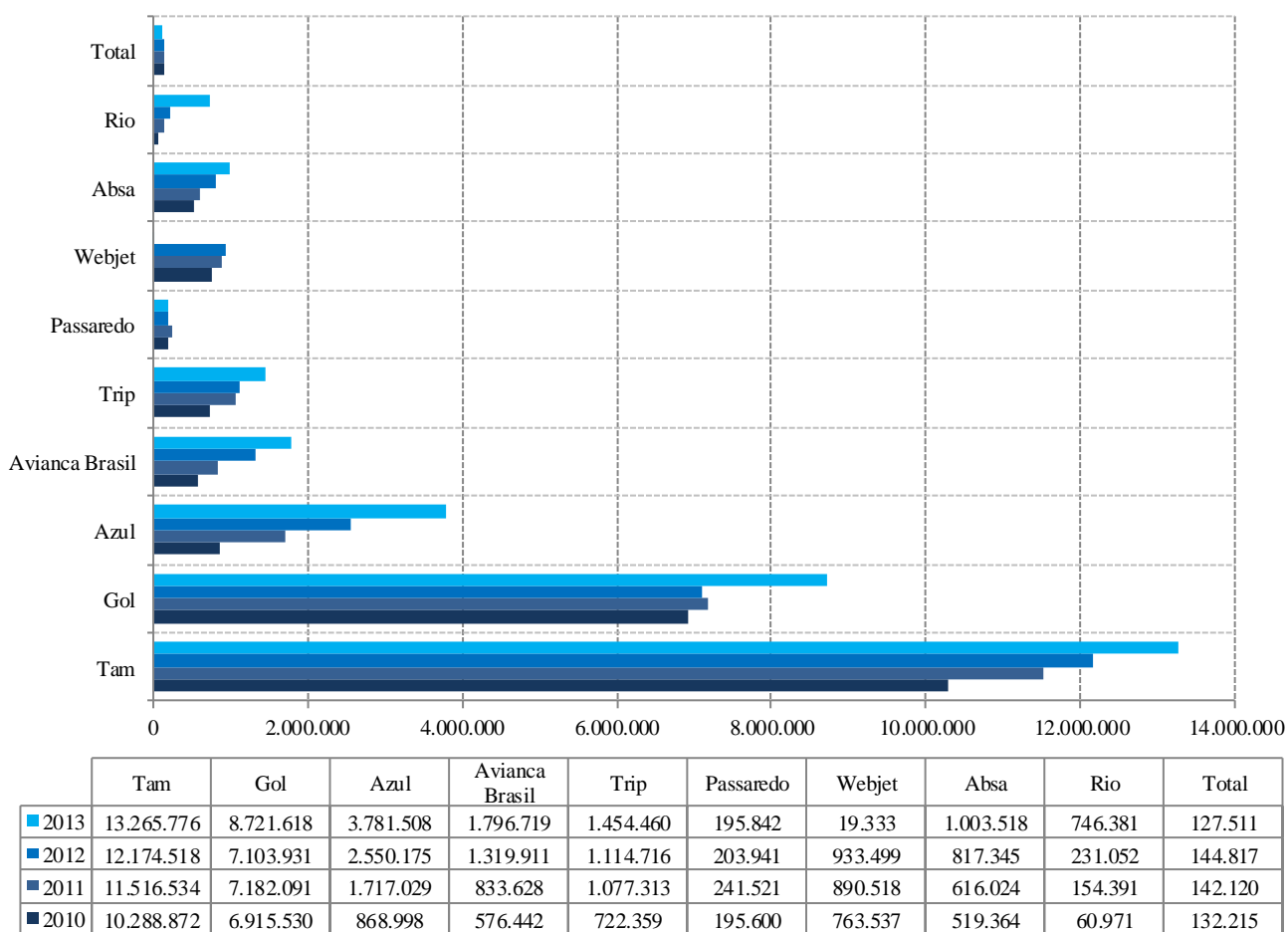


**Figura 8.4:** Evolução da receita de voo – por tipo de receita, 2009 a 2013

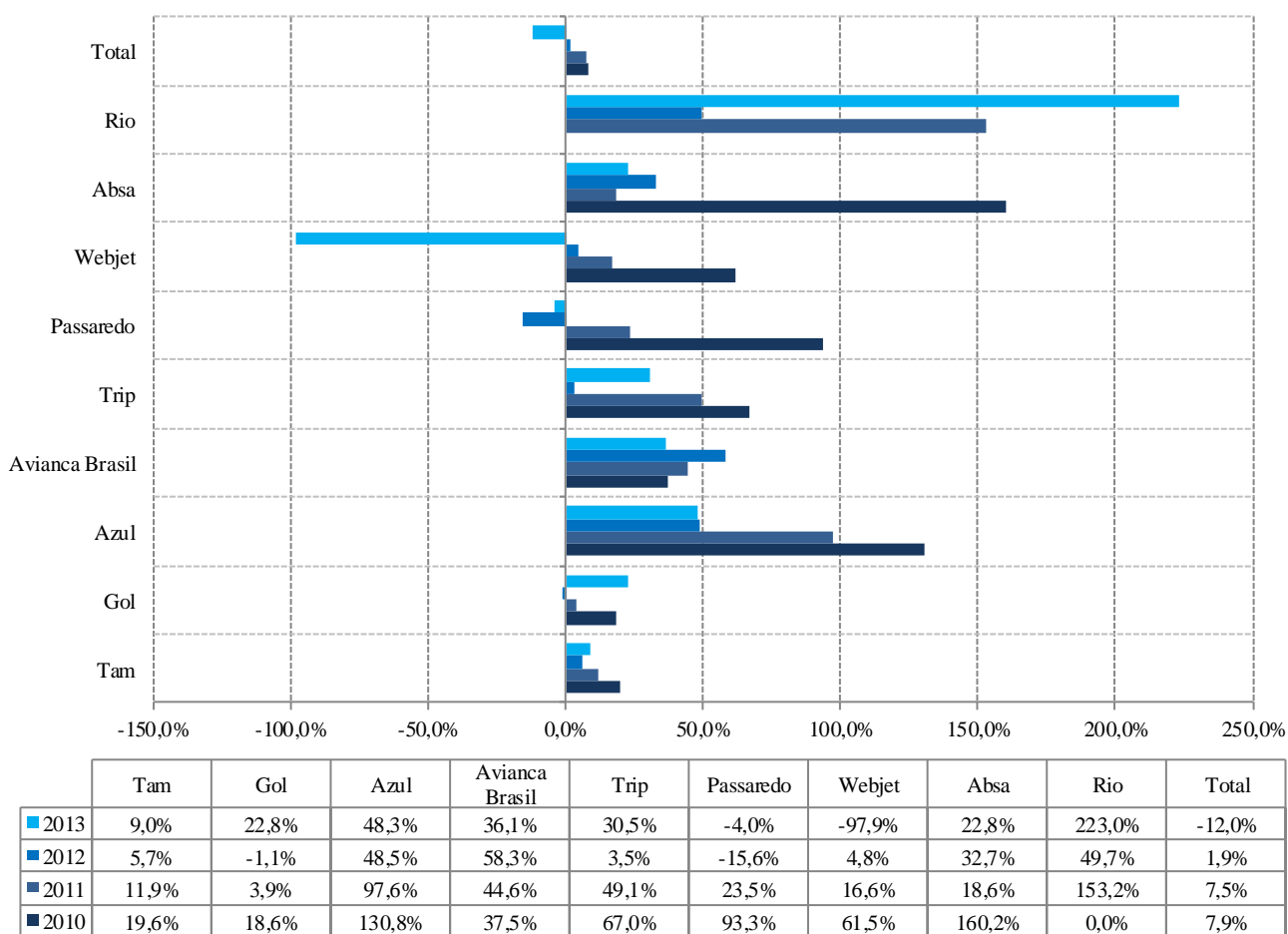




**Figura 8.5:** Receita de Voo (R\$ 1.000,00) – por empresa, 2010 a 2013



**Figura 8.6:** Variação percentual da Receita de Voo (R\$ 1.000,00) – por empresa, 2010 a 2013



## Custos e Despesas de Voo

Os custos e as despesas de voo atingiram 31,8 bilhões de reais em 2013, o que representou alta de 6,1% em relação ao ano anterior. Apesar de haver registrado crescimento inferior, o valor ainda foi superior ao apurado para as receitas de voo. No período de 2009 a 2013, o crescimento médio dos custos e despesas de voo foi de 15,3% ao ano.

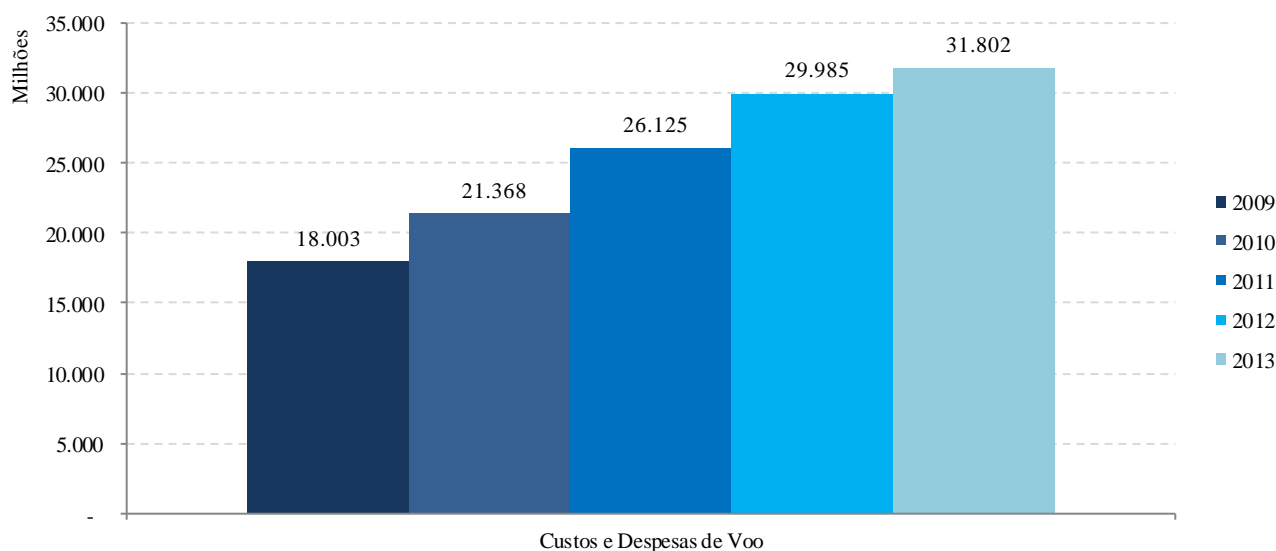
O principal item dos custos e despesas de voo em 2013 foi o combustível de aeronaves, com participação de 37,3%. A representatividade deste item foi de 30,1% em 2009 e de 38,8% em 2012. Os custos com arrendamento, seguro e manutenção de aeronaves foram o segundo principal item em 2013, com 17%, após haver registrado participação de 19,7% em 2009 e 14,1% em 2012.

A Tam foi a empresa que registrou o maior valor de custos e despesas de voo em 2013 (14,6 bilhões de reais), com crescimento de 4,3% em relação a 2012. A Gol, com 8,7 bilhões de reais, registrou o segundo maior valor, com crescimento de 11,1% neste item em relação ao anterior.

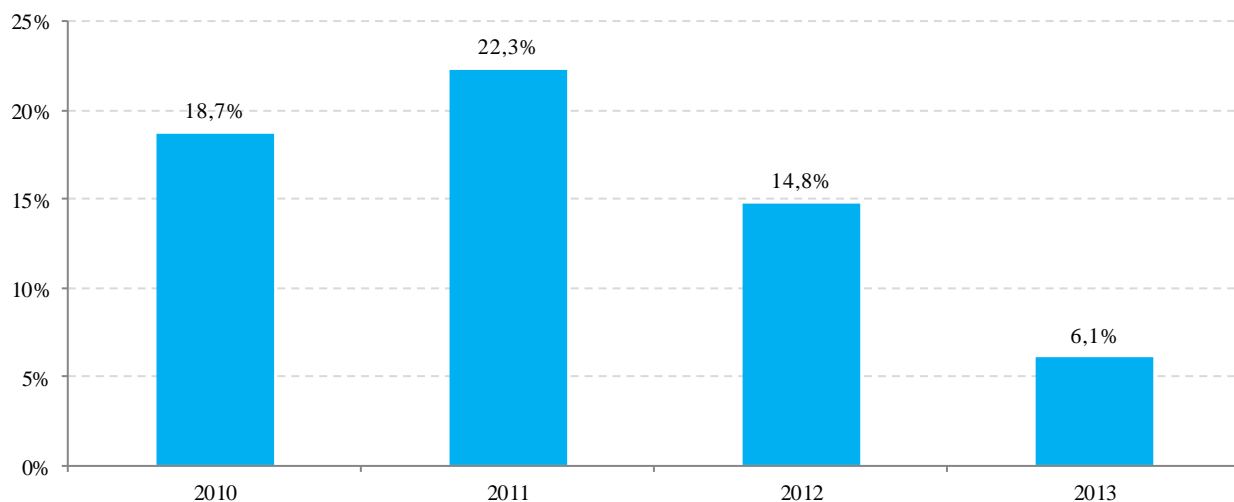
Avianca apresentou a maior taxa de crescimento neste item em 2013 no comparativo com 2012 (27,4%), seguida da Azul/Trip, que, somadas, apuraram crescimento de 26,5% no período.

Entre as empresas que transportam essencialmente carga, a Absa apurou o maior valor em 2013 com custos e despesas de voo, da ordem de 1 bilhão de reais, seguida da Rio, com 247 milhões de reais.

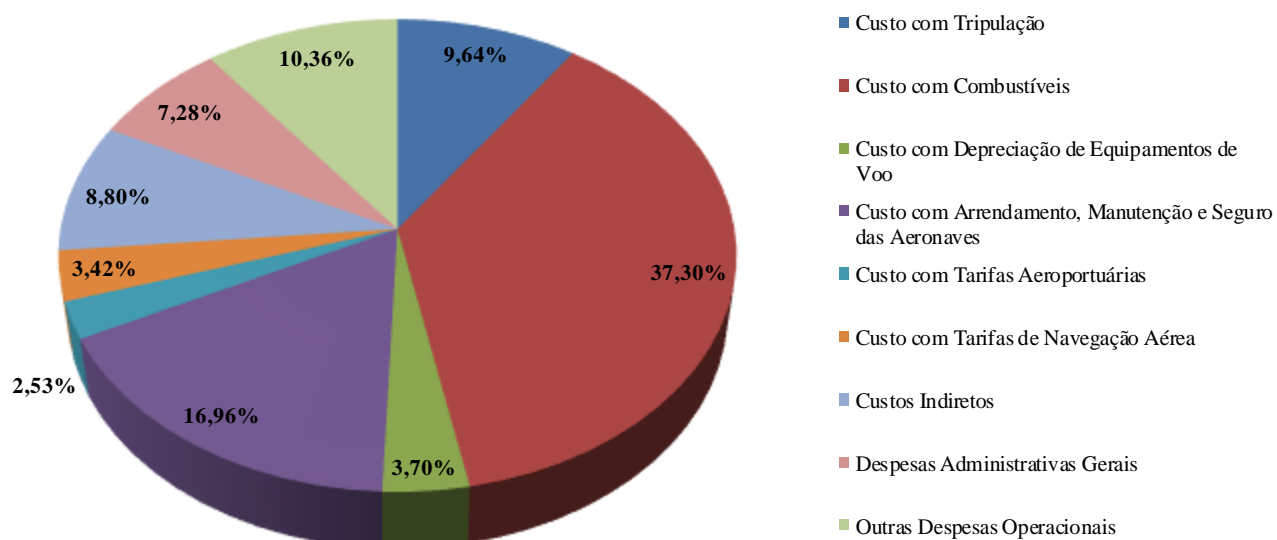
**Figura 8.7:** Evolução dos custos e despesas de voo da indústria, 2009 a 2013



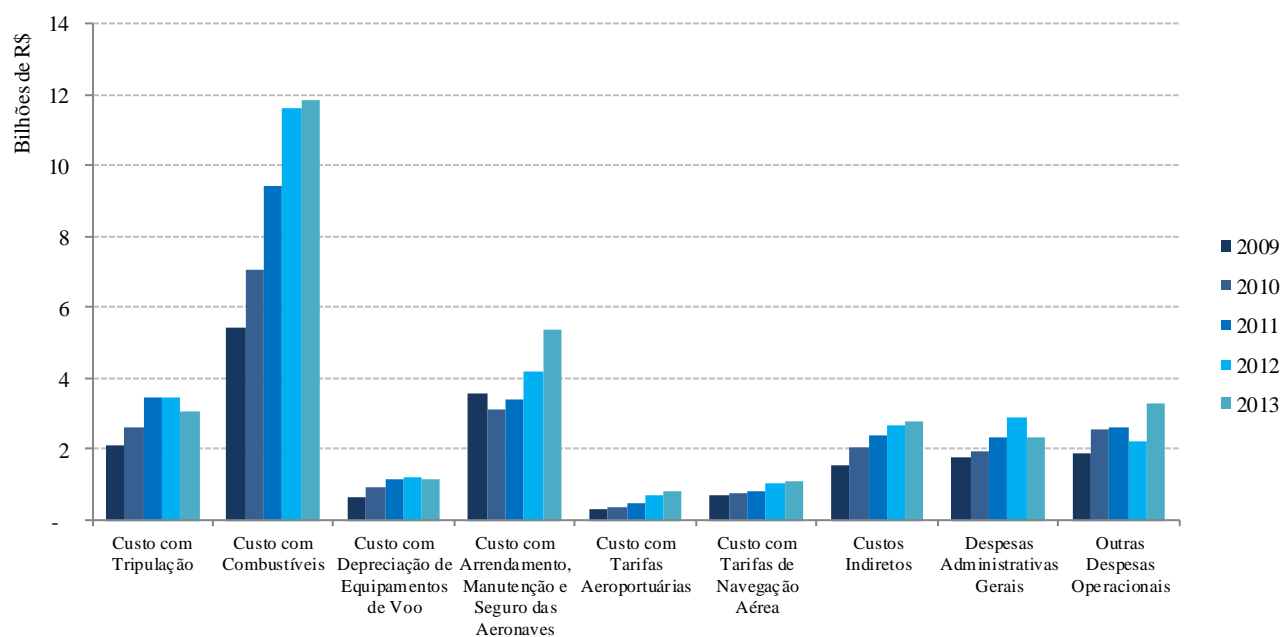
**Figura 8.8:** Evolução dos custos e despesas de voo da indústria, 2010 a 2013



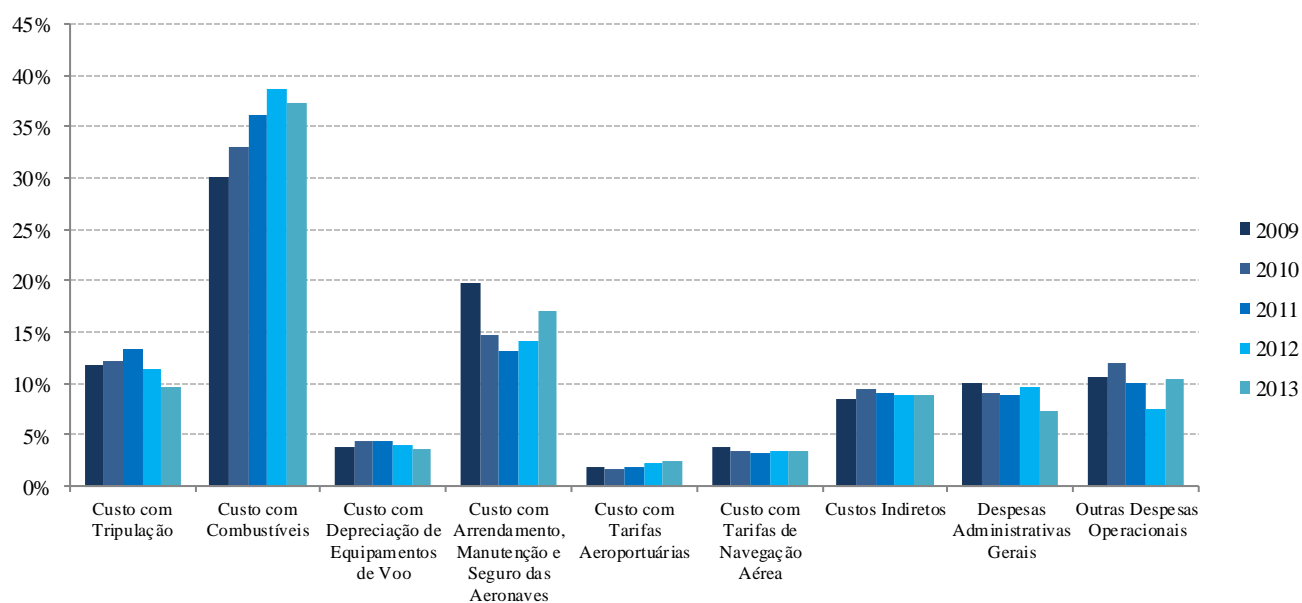
**Figura 8.9:** Composição dos custos e das despesas de voo da indústria, 2013



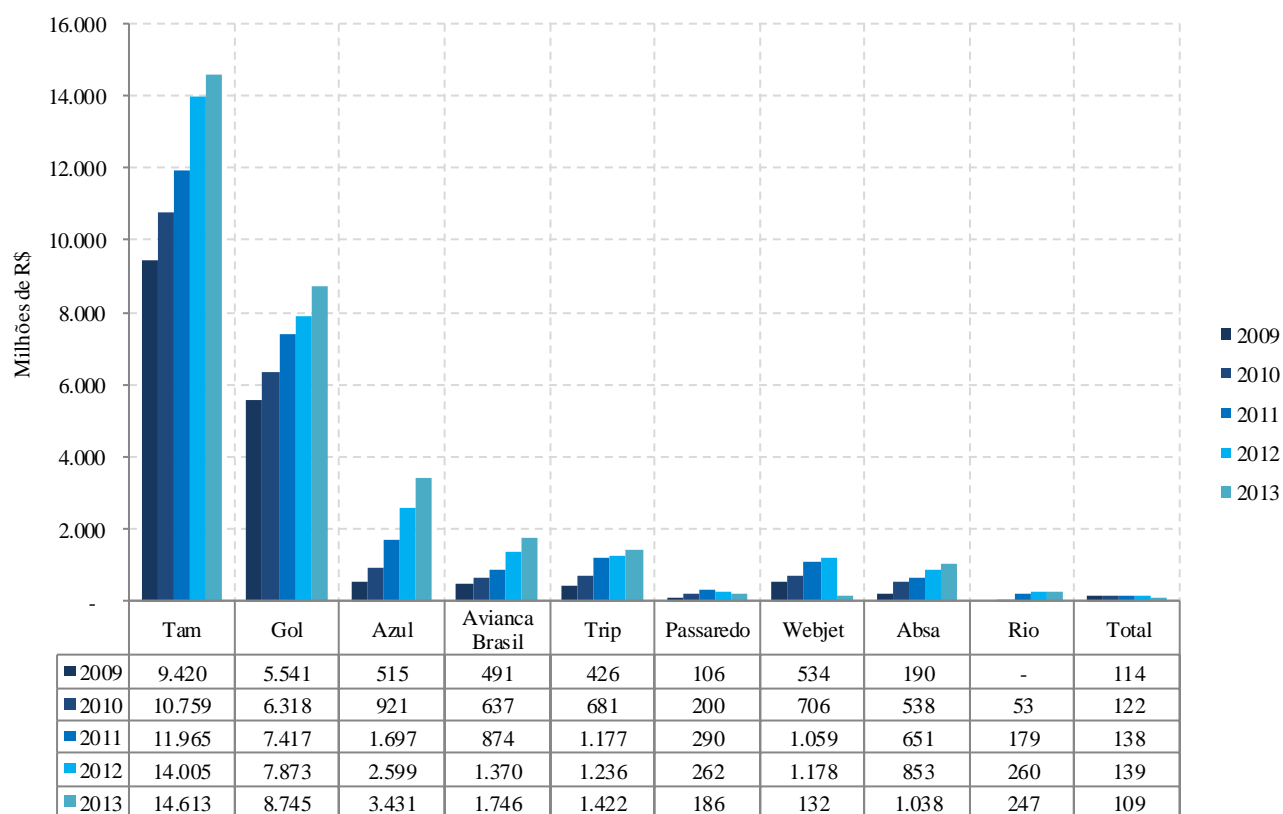
**Figura 8.10:** Evolução das despesas e dos custos de voo da indústria – por tipo, 2009 a 2013



**Figura 8.11:** Evolução da composição das despesas e dos custos de voo – por tipo, 2009 a 2013



**Figura 8.12:** Evolução dos custos e despesas de voo – por empresa, 2009 a 2013



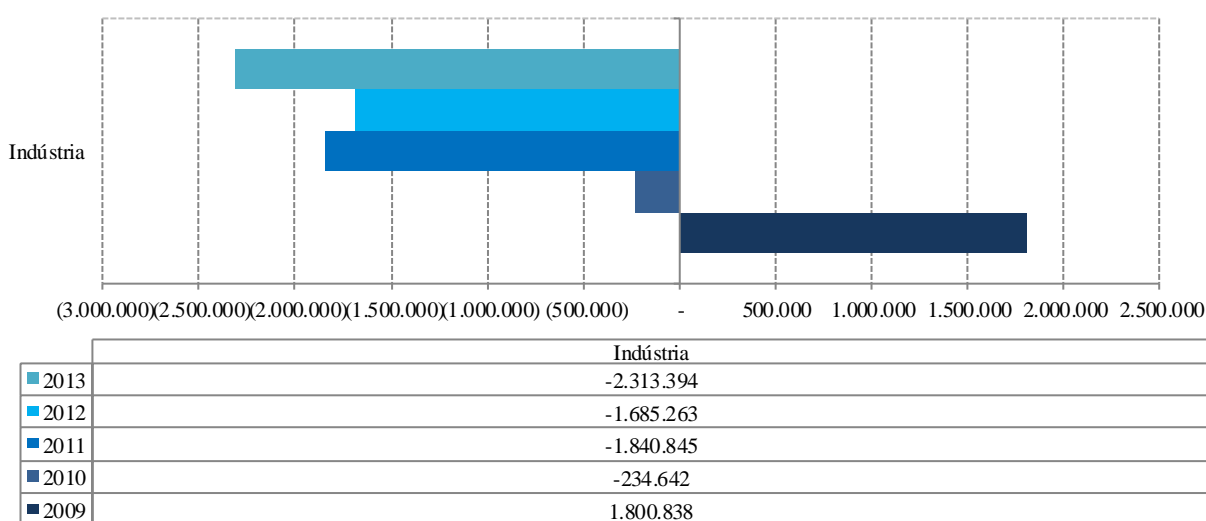
## Resultado Financeiro

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

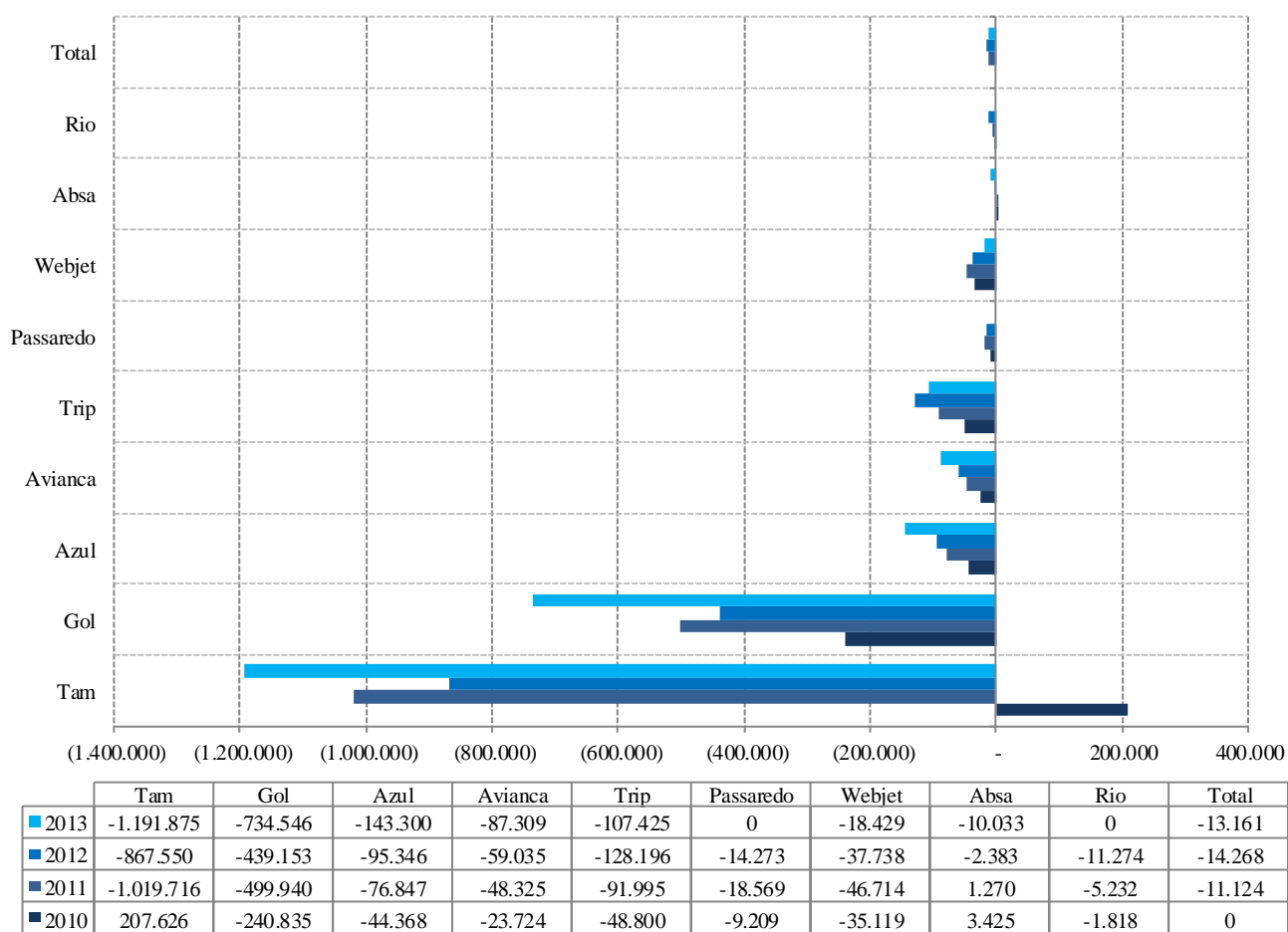
Em 2013, o setor registrou o maior resultado financeiro negativo dos últimos 5 anos, da ordem de 2,3 bilhões de reais. No ano anterior, o valor foi de 1,7 bilhões de reais negativos.

O maior valor negativo em 2013 foi da Tam, com 1,2 bilhões de reais, seguida da Gol, com 734,5 milhões de reais negativos.

**Figura 8.13:** Resultado Financeiro (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2013



**Figura 8.14:** Resultado Financeiro (R\$ 1.000,00) por empresa, 2010 a 2013



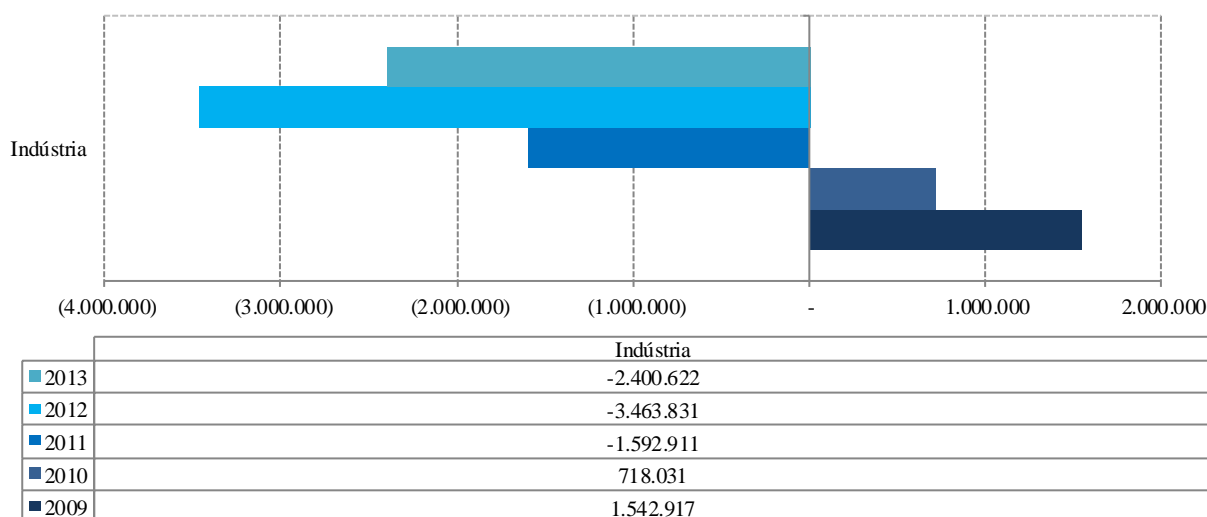


## Resultado Líquido

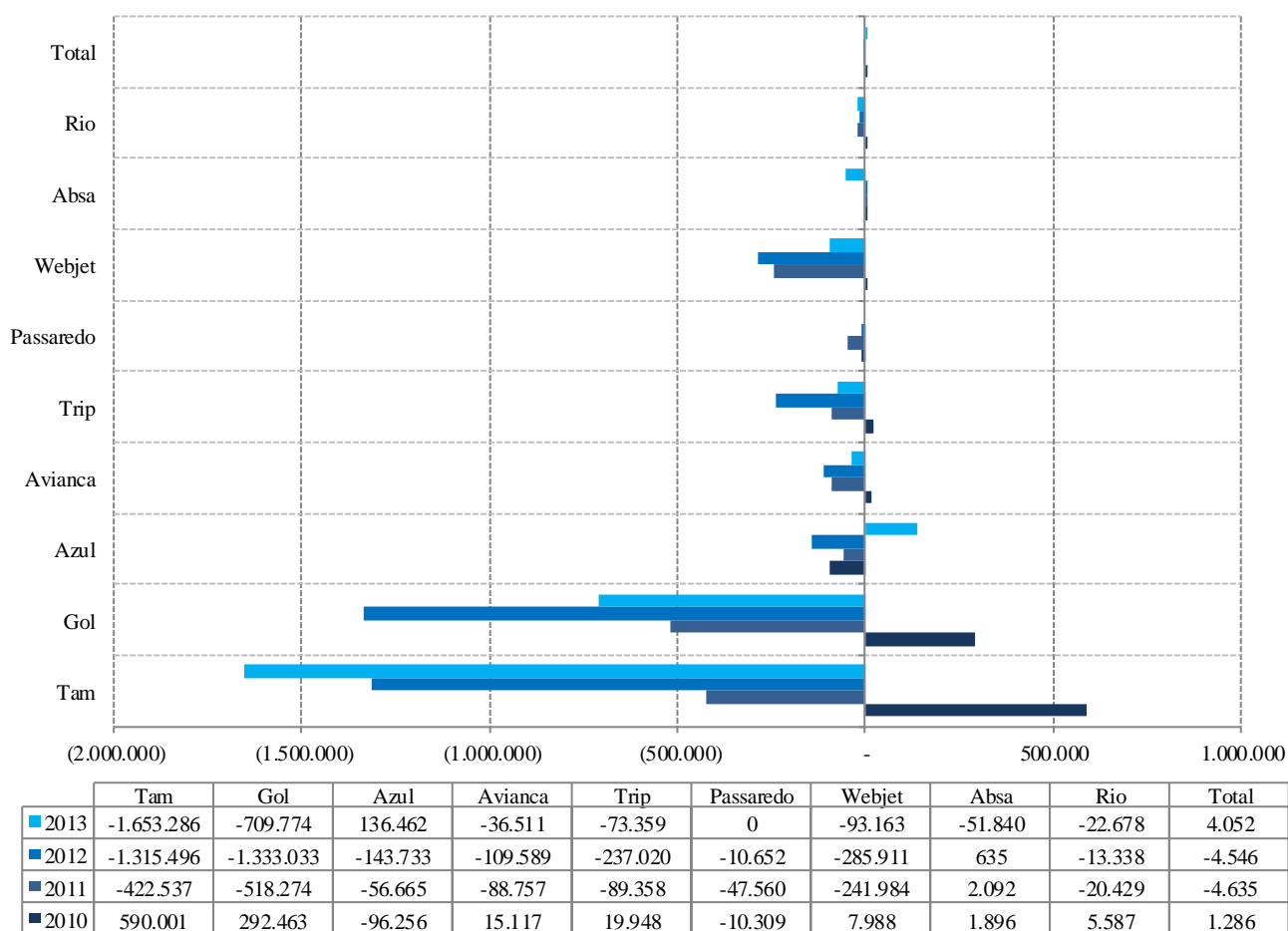
As empresas brasileiras concessionárias dos serviços de transporte aéreo público encerraram o exercício social de 2013 com um prejuízo da ordem de 2,4 bilhões de reais. No ano anterior, 2012, o setor registrou um prejuízo superior a 3,5 bilhões de reais. O setor vem apurando resultado negativo desde 2011, quando o prejuízo foi de quase 1,6 bilhões de reais.

O maior prejuízo em 2013 foi apurado pela líder Tam, com 1,653 bilhões de reais. A empresa havia registrado prejuízo de 1,315 bilhões de reais em 2012. Entre as cargueiras, a Absa teve resultado negativo de 51,8 milhões de reais em 2013, após haver registrado lucro no ano anterior. Gol, Avianca, Trip e Webjet reduziram o prejuízo em relação ao resultado negativo apurado em 2012. A exemplo da Tam, a Rio teve prejuízo maior que o apurado no ano anterior. A Azul e a Total foram as únicas que auferiram lucro em 2013.

**Figura 8.15:** Resultado Líquido da indústria, 2009 a 2013



**Figura 8.16:** Resultado Líquido (maiores empresas<sup>3</sup>), 2010 a 2013



<sup>3</sup> Até a data da confecção deste relatório a empresa Passaredo Linhas Aéreas não havia enviado todas as informações obrigatórias

## Situação Líquida Patrimonial

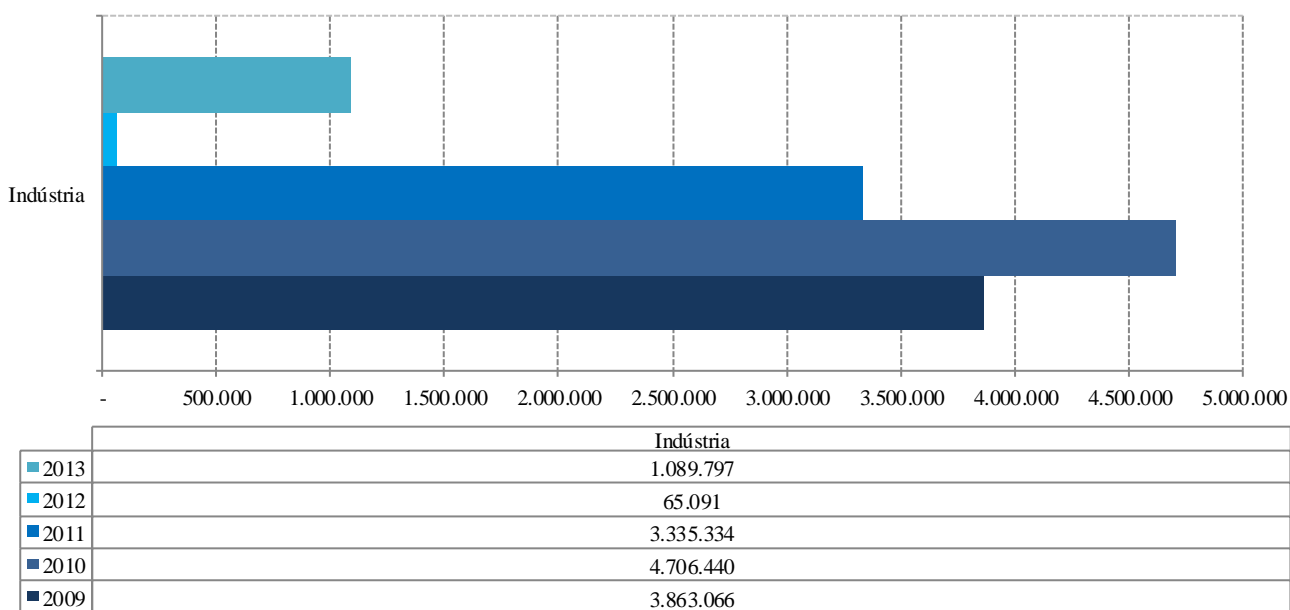
A Situação Líquida Patrimonial representa a diferença entre os ativos da empresa e as suas obrigações com terceiros. Em outras palavras, trata-se do resultado entre os bens + recebíveis e as dívidas, de curto e longo prazo. Caso os ativos superem os passivos, a Situação Líquida Patrimonial é positiva,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

Apesar de haver apurado prejuízo nos últimos 3 exercícios sociais, a situação líquida patrimonial da indústria permaneceu positiva, tendo passado de 3,9 bilhões de reais positivos em 2009 para 1,1 bilhões em 2013. Cabe observar que houve aporte de recursos de sócios no período.

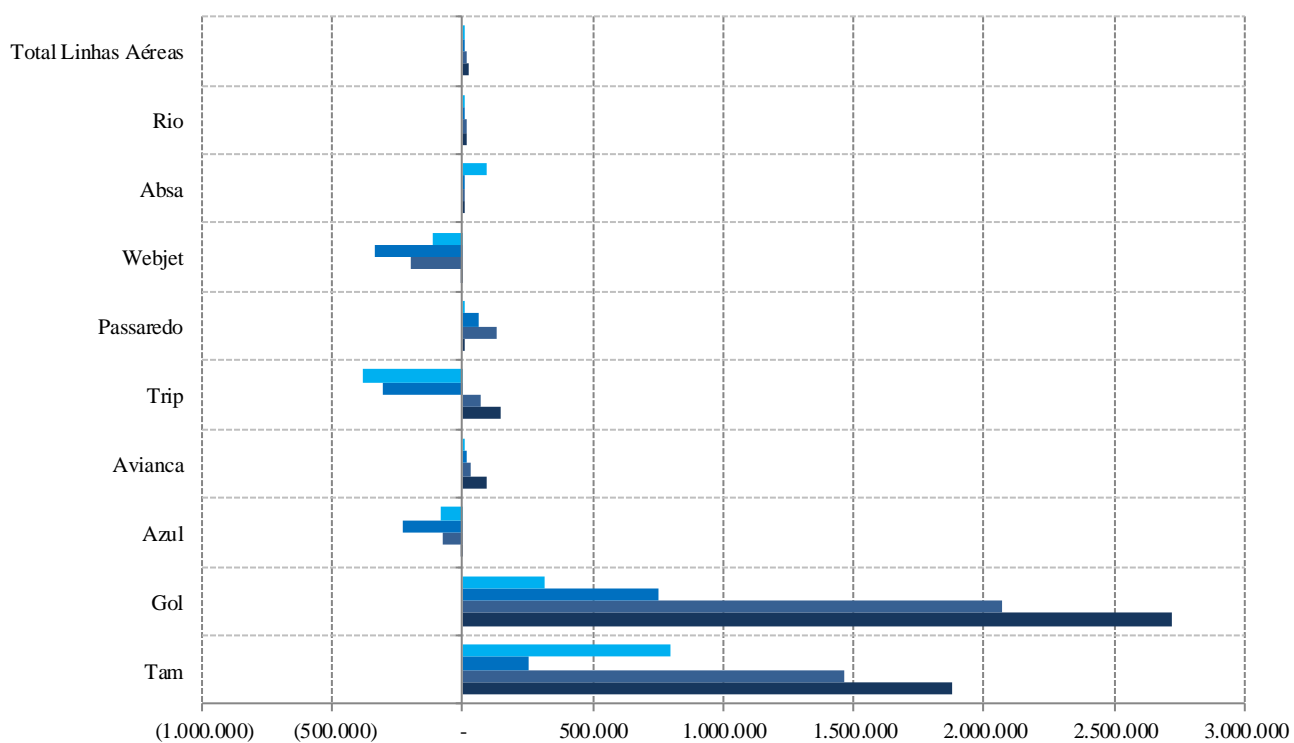
A empresa que apresentou a melhor situação líquida patrimonial em 2013 foi a Tam, com 796 milhões de reais positivos, seguida da Gol, com 313 milhões de reais. Trip, Webjet e Azul encerraram o ano de 2013 com situação líquida patrimonial negativa, da ordem de R\$ 378,8 milhões, R\$ 113,9 milhões e R\$ 85,8 milhões, respectivamente.

Todas as empresas cargueiras apresentaram situação líquida patrimonial positiva em 2013.

**Figura 8.17:** Situação Líquida Patrimonial (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2013



**Figura 8.18:** Situação Líquida Patrimonial (R\$ 1.000,00) por empresa, 2010 a 2013



	Tam	Gol	Azul	Avianca	Trip	Passaredo	Webjet	Absa	Rio	Total Linhas Aéreas
■ 2013	796.333	313.912	(85.777)	647	(378.773)	9.508	(113.903)	95.203	6.728	6.084
■ 2012	255.162	750.293	(226.426)	14.444	(305.414)	61.821	(335.494)	6.917	9.346	10.125
■ 2011	1.465.678	2.072.640	(75.452)	29.672	73.258	134.294	(197.983)	6.214	16.488	16.500
■ 2010	1.879.110	2.718.229	(1.188)	94.066	149.870	11.339	(999)	4.036	13.752	23.863

## Indicadores

### 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).

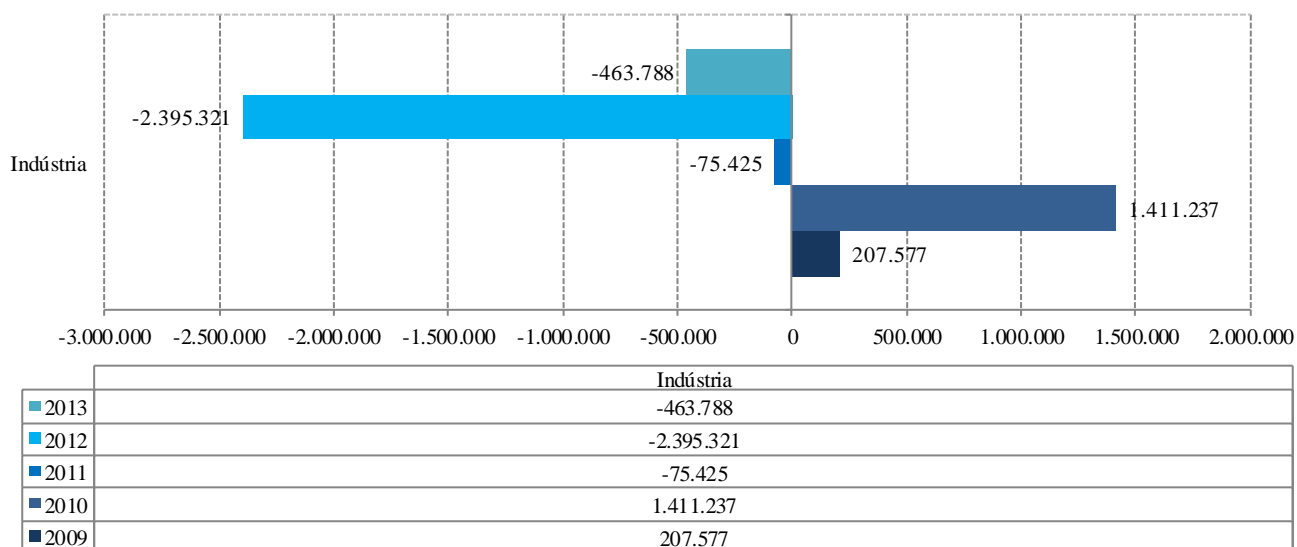
O EBIT reflete o resultado das atividades-fim da empresa. É, portanto, a diferença entre as receitas operacionais e os custos e as despesas operacionais, sem a inclusão de receitas ou despesas financeiras, por exemplo.

O EBIT do setor em 2013 foi negativo da ordem de 463,8 milhões de reais, o que significou melhoria em relação àquele apurado no ano anterior (- R\$ 2,395 bilhões de reais).

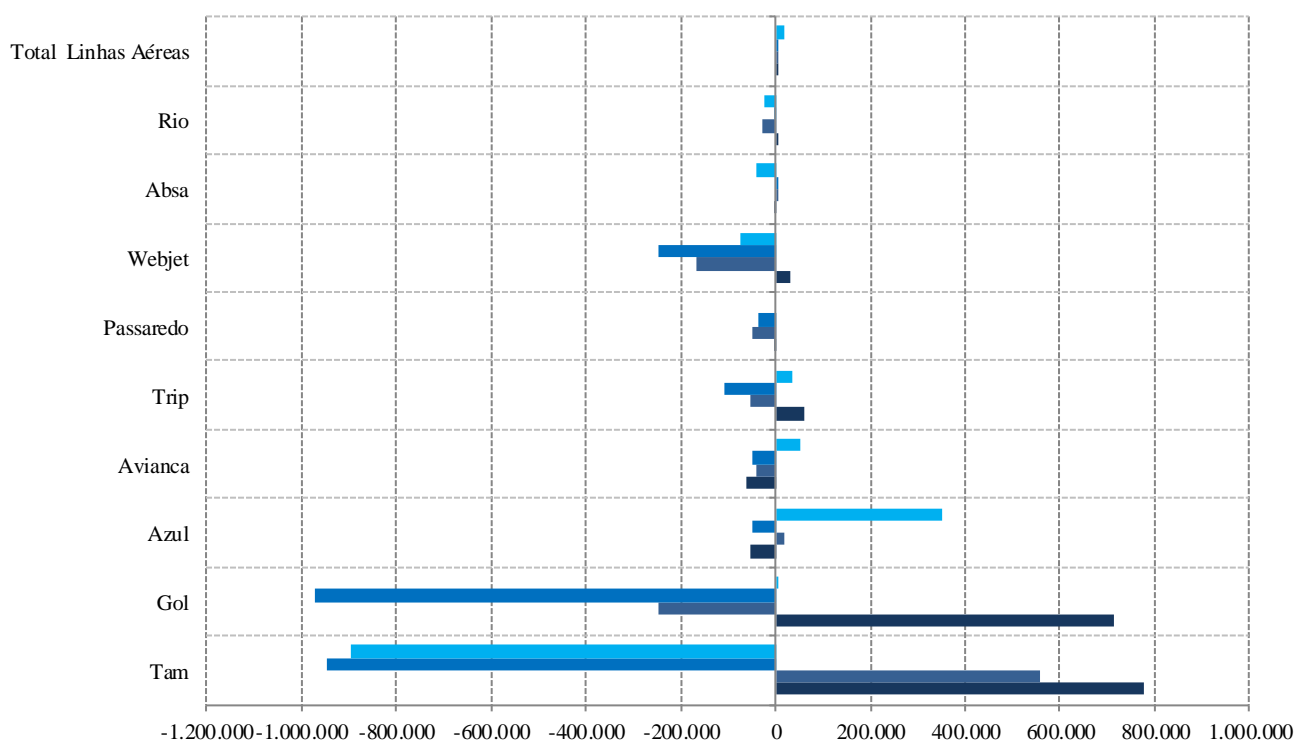
Entre as principais empresas de passageiros, apenas a Tam e a Webjet apresentaram EBIT negativo em 2013, da ordem de R\$ 894,1 milhões e 74,7 milhões de reais, respectivamente. As demais apresentaram EBIT positivo em 2013, após haver registrado resultado negativo em 2012.

Entre as empresas que transportam essencialmente carga, Absa e Rio apresentaram resultado negativo neste indicador em 2013, de 41 milhões de reais e de 22,7 milhões de reais, respectivamente.

**Figura 8.19:** EBIT (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2013



**Figura 8.20:** EBIT (R\$ 1.000,00) por empresa, 2010 a 2013



	Tam	Gol	Azul	Avianca	Trip	Passaredo	Webjet	Absa	Rio	Total Linhas Aéreas
■ 2013	-894.147	6.505	351.005	50.798	34.066	0	-74.734	-41.004	-22.678	18.678
■ 2012	-944.892	-971.543	-48.387	-50.554	-108.824	-35.417	-248.173	3.855	-2.033	5.737
■ 2011	556.713	-246.647	20.182	-40.432	-51.699	-46.720	-168.268	1.448	-26.661	6.490
■ 2010	777.386	716.176	-51.888	-60.260	61.690	-3.272	33.011	-301	4.750	2.112

## 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.

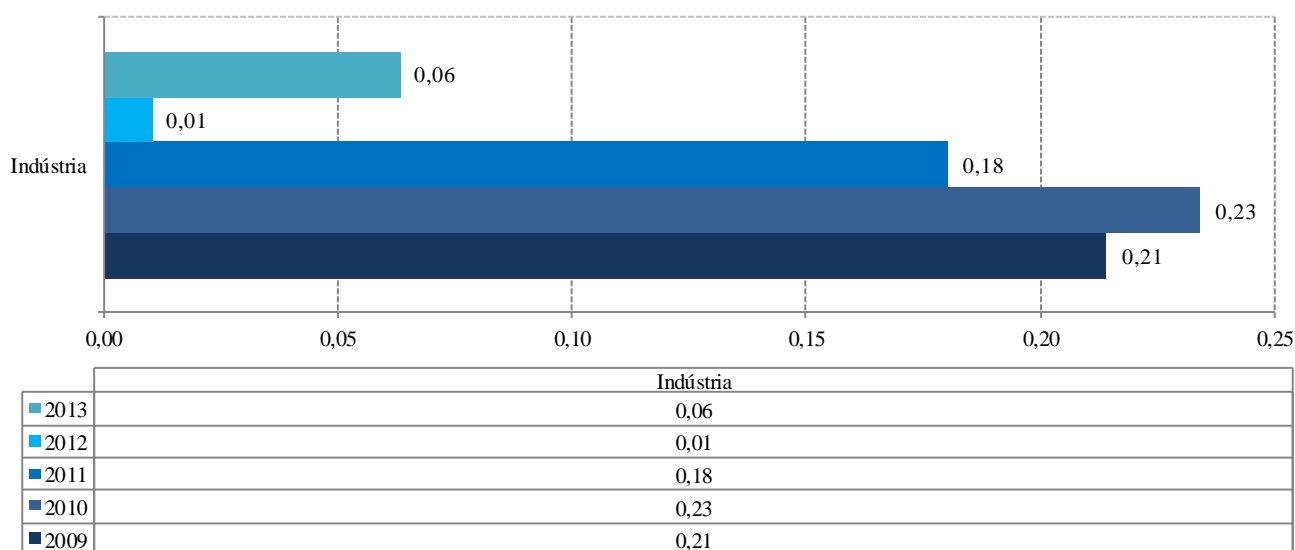
$$\text{Margem Bruta} = \frac{\text{Receita Líquida} - \text{Custo dos Serviços Prestados}}{\text{Receita Líquida}}$$

A margem bruta do setor em 2013 melhorou em relação àquela verificada no ano anterior, tendo alcançado o índice de 0,06.

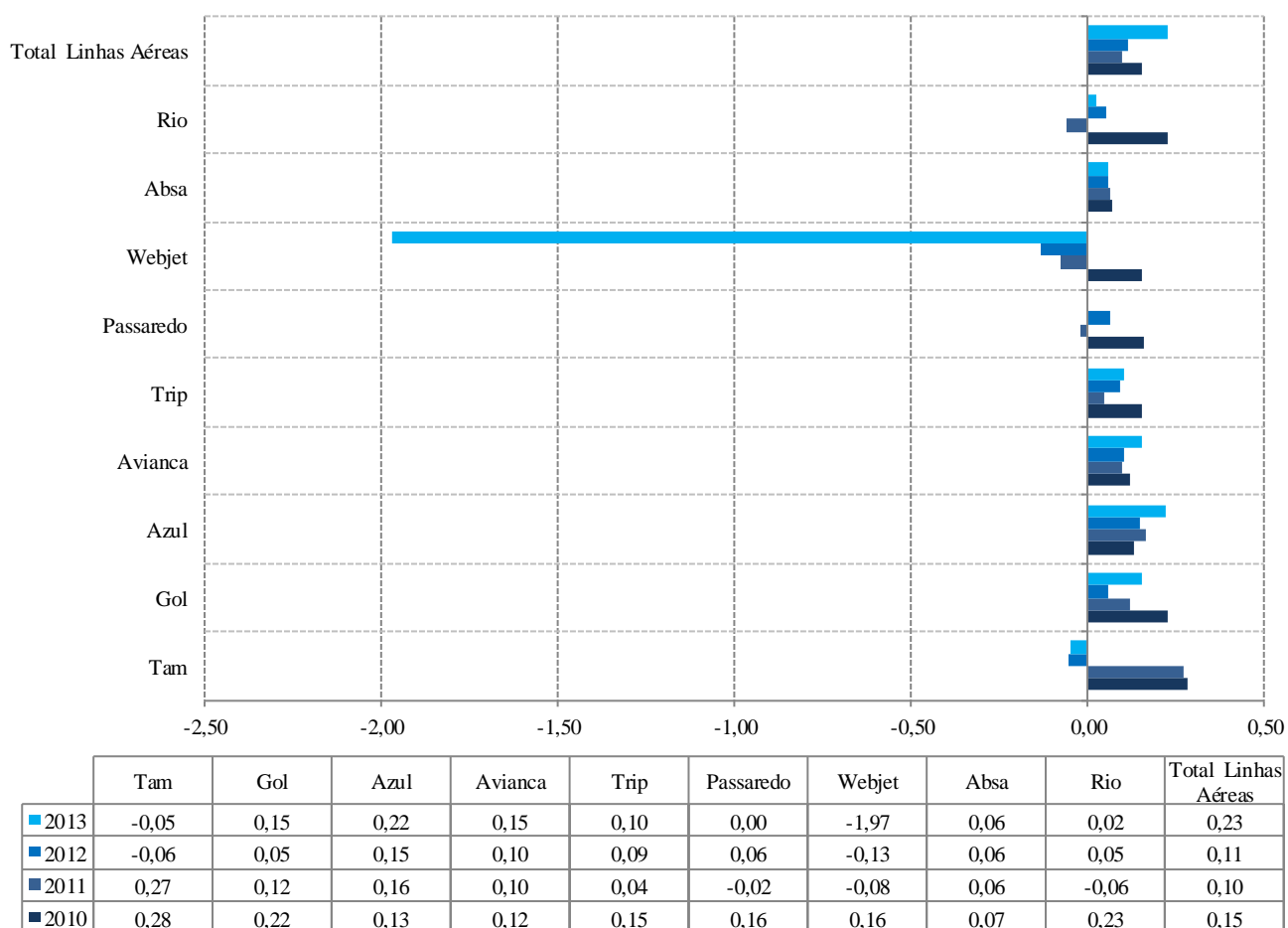
Gol e Avianca atingiram as melhores margens brutas entre as principais empresas de passageiros em 2013, ambas com 0,15, enquanto a Tam e Webjet registraram resultado negativo neste indicador.

Entre as empresas que transportam essencialmente carga, todas alcançaram margem bruta positiva em 2013, sendo que a Total teve o melhor desempenho, com índice de 0,23.

**Figura 8.21:** Margem Bruta da indústria, 2009 a 2013



**Figura 8.22:** Margem Bruta por empresa, 2010 a 2013





## 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:

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

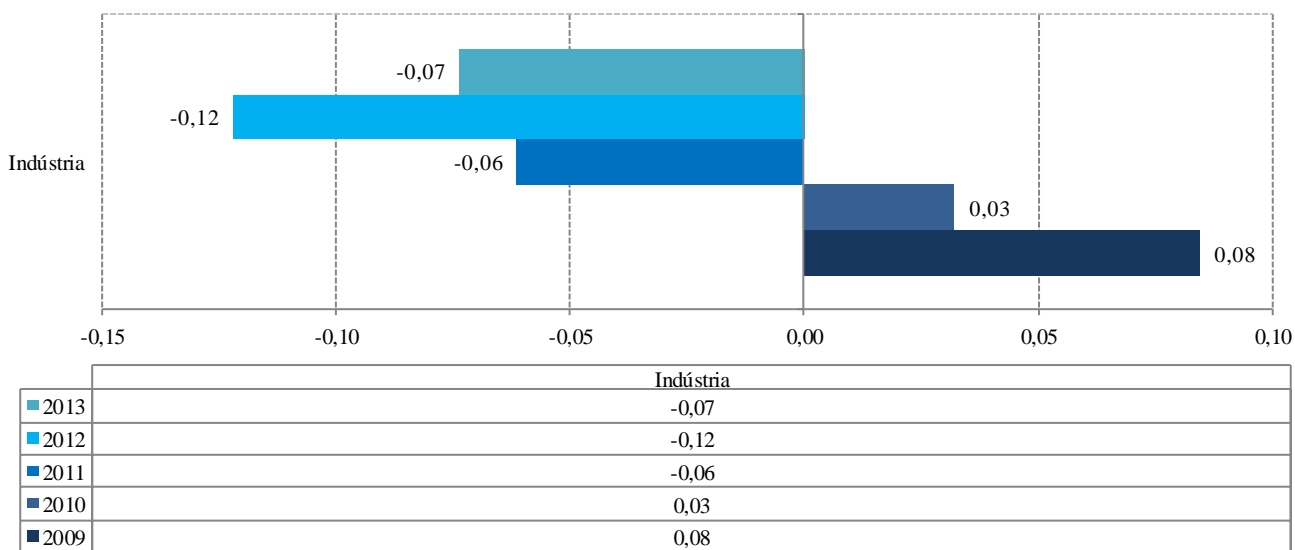
Margens líquidas negativas indicam que a empresa registrou prejuízo no período.

A margem líquida do setor em 2013 foi negativa em 0,07, contra 0,12 negativos no ano anterior.

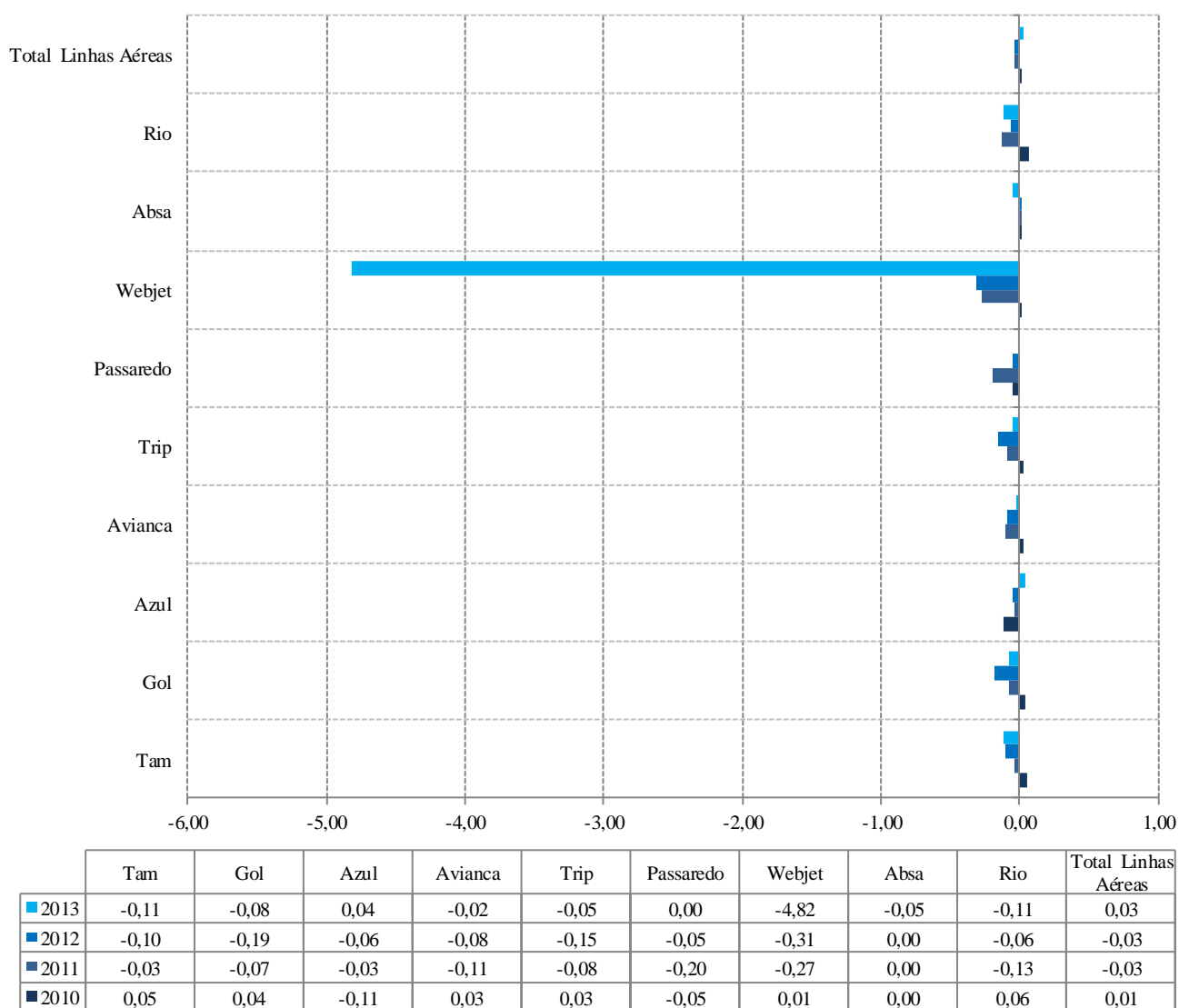
A melhor margem líquida em 2013 entre as principais empresas de passageiros foi alcançada pela Azul, com 0,04, enquanto Webjet e Tam registraram as piores, de -4,82 e -0,11, respectivamente.

Entre as empresas essencialmente cargueiras, a Total apresentou o melhor desempenho neste indicador em 2013, com margem líquida positiva de 0,03. Rio e Absa registram margens negativas de 0,11 e 0,05, respectivamente.

**Figura 8.23:** Margem Líquida da indústria, 2009 a 2013



**Figura 8.24:** Margem Líquida por empresa, 2010 a 2013



### Índice de Liquidez Corrente

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 realizáveis no curto prazo para cada R\$ 1,00 de dívida com vencimento no curto prazo.

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

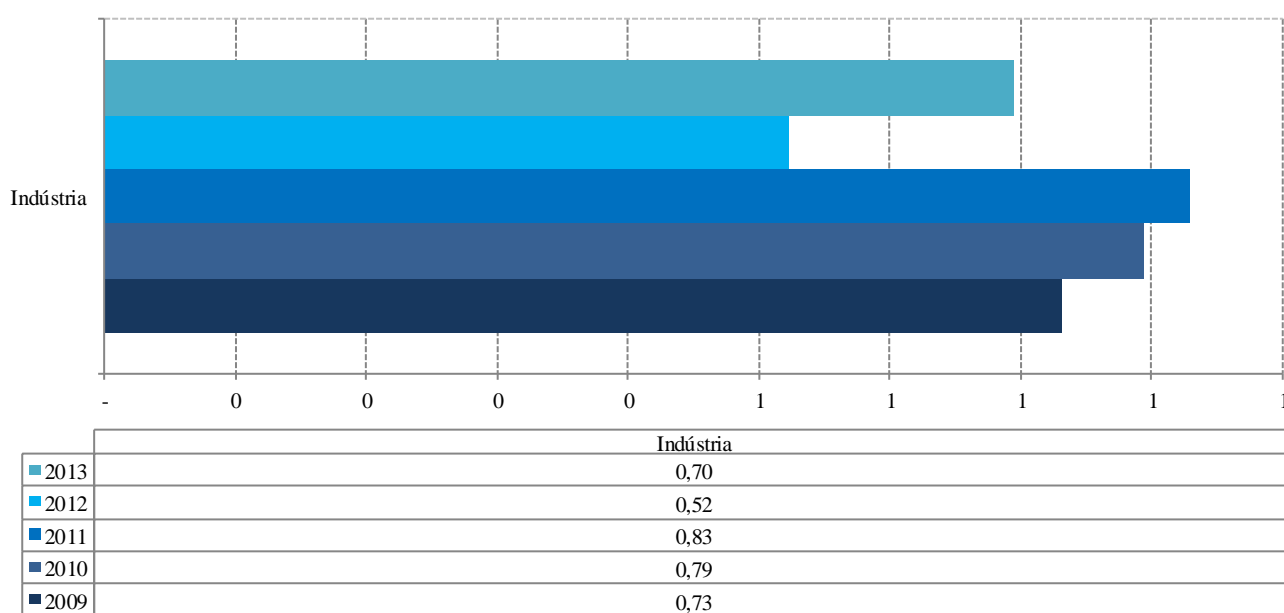
$$\text{Índice de Liquidez Corrente} = \frac{\text{Ativo Circulante}}{\text{Passivo Circulante}}$$

O ILC do setor passou de 0,52 em 2012 para 0,70 em 2013.

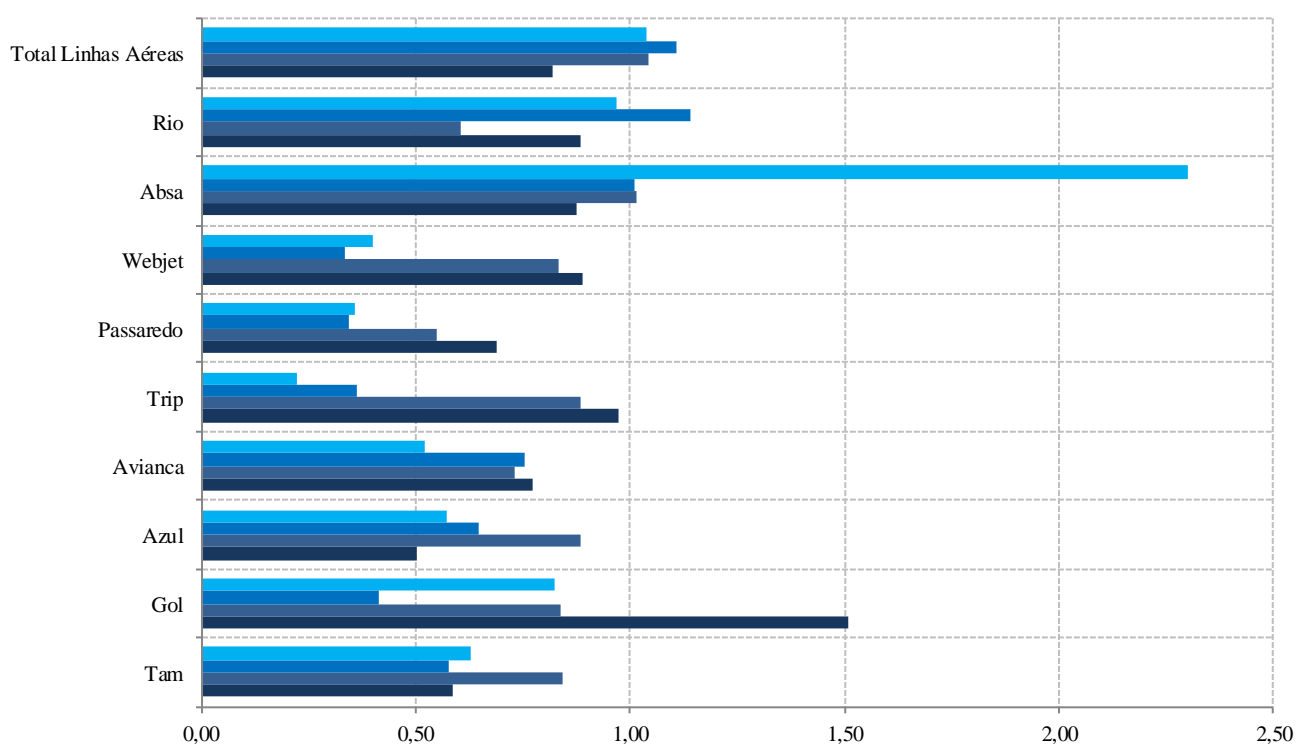
Entre as quatro principais empresas de passageiros, a Gol apresentou o ILC mais elevado em 2013 (0,82), enquanto que a Avianca registrou o menor (0,52), tendo sido a única delas que apurou redução do indicador em relação a 2012 (0,75).

Quando analisadas as empresas que transportam essencialmente carga, a Absa apresentou o maior ILC em 2013 (2,30), enquanto que a Rio apresentou o menor (0,97).

**Figura 8.25:** Índice Liquidez Corrente da indústria, 2009 a 2013



**Figura 8.26:** Índice Liquidez Corrente por empresa, 2010 a 2013



	Tam	Gol	Azul	Avianca	Trip	Passaredo	Webjet	Absa	Rio	Total Linhas Aéreas
2013	0,63	0,82	0,57	0,52	0,22	0,36	0,40	2,30	0,97	1,04
2012	0,58	0,42	0,65	0,75	0,36	0,34	0,34	1,01	1,14	1,11
2011	0,84	0,84	0,89	0,73	0,89	0,55	0,83	1,02	0,61	1,04
2010	0,59	1,51	0,50	0,77	0,97	0,69	0,89	0,88	0,89	0,82

### Índice de Liquidez Geral

O Índice de Liquidez Geral – ILG, por sua vez, indica a proporção entre as dívidas com terceiros e os recursos e os créditos disponíveis ou realizáveis, considerando-se o horizonte de curto e longo prazo.

Foi utilizada a seguinte fórmula para o cálculo do ILG:

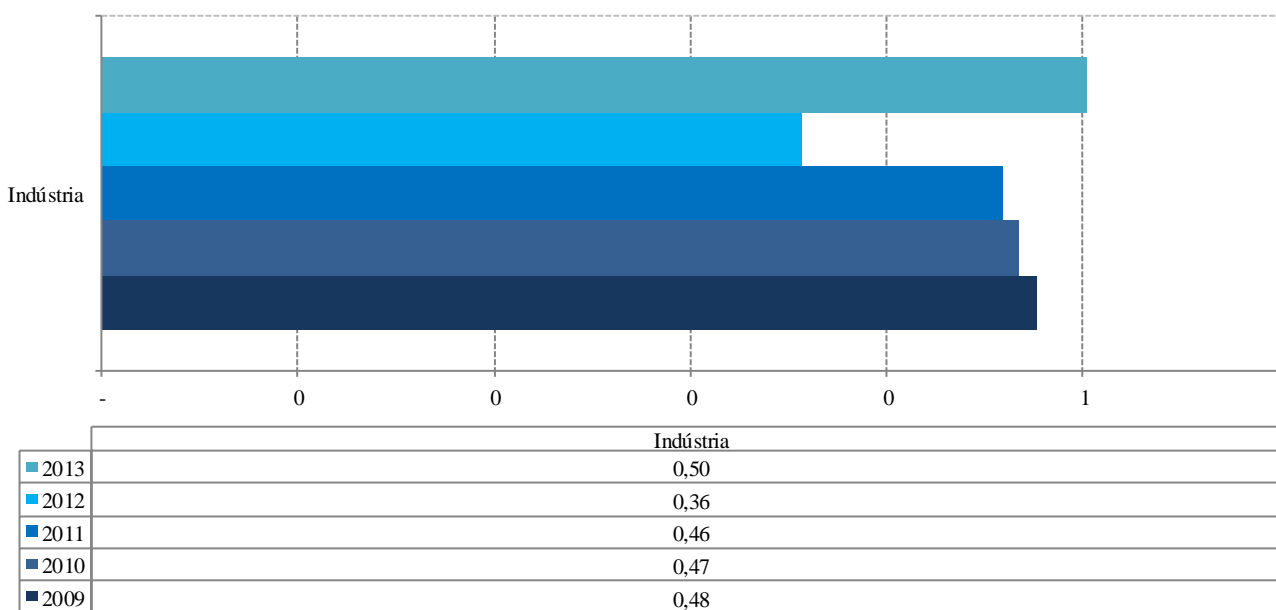
$$\text{Índice de Liquidez Geral} = \frac{(\text{Ativo Circulante} + \text{Ativo Realizável a Longo Prazo})}{(\text{Passivo Circulante} + \text{Passivo Não Circulante})}$$

O ILG do setor em 2013 foi apurado em 0,50, o maior dos últimos cinco anos.

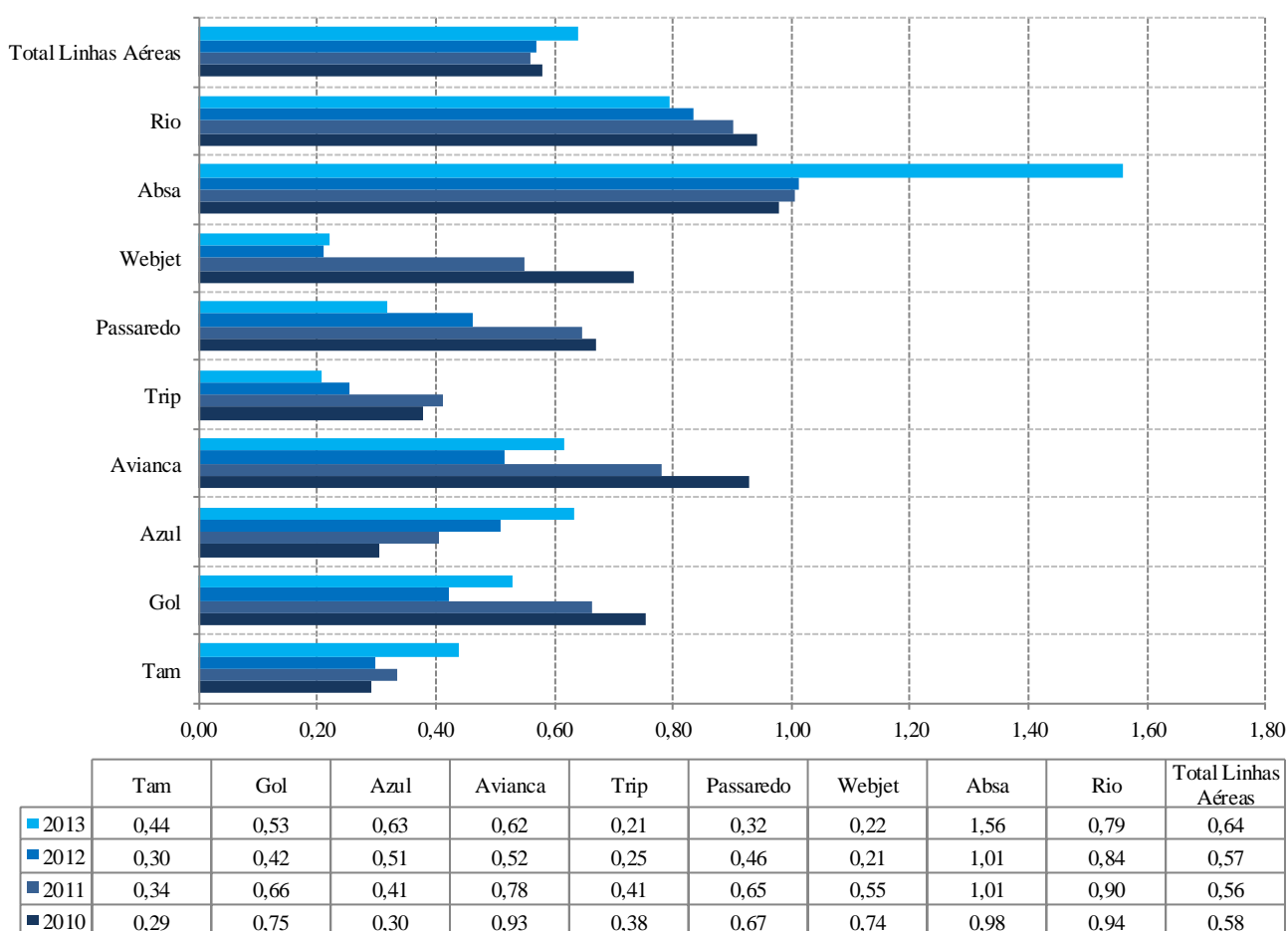
Entre as quatro principais empresas de passageiros, a Azul registrou o ILG mais elevado em 2013 (0,63) e a Tam o menor (0,44). Todas apresentaram elevação em relação ao índice apurado em 2012.

A Absa foi a empresa com mais alto ILG em 2013 entre as empresas que transportam essencialmente carga (1,56) e a Total registrou o menor (0,64). A Rio foi a única delas que registrou redução do índice de 2013 em relação ao índice do ano anterior.

**Figura 8.27:** Índice Liquidez Geral da indústria, 2009 a 2013



**Figura 8.28:** Índice Liquidez Geral por empresa, 2010 a 2013



### Participação de Capital de Terceiros sobre Recursos Totais

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:

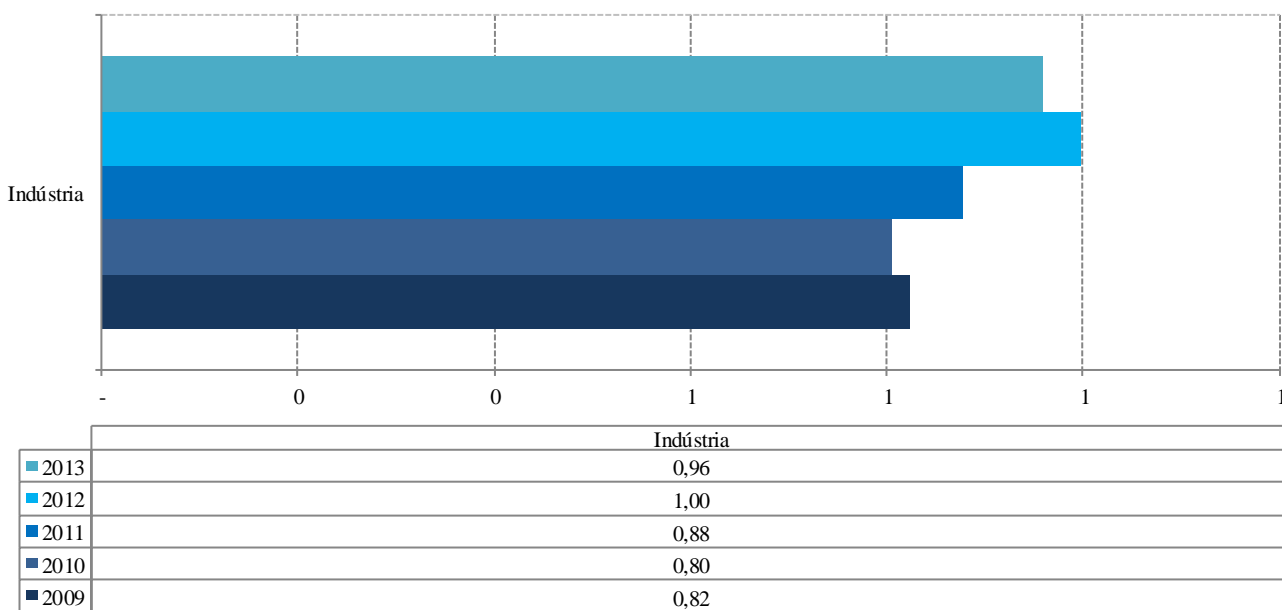
$$\text{Participação de Capitais de Terceiros sobre os Recursos Totais} = \frac{\text{Passivo Circulante} + \text{Passivo Não Circulante}}{\text{Ativo Total}}$$

O índice do setor passou de 1,00 em 2012 para 0,96 em 2013.

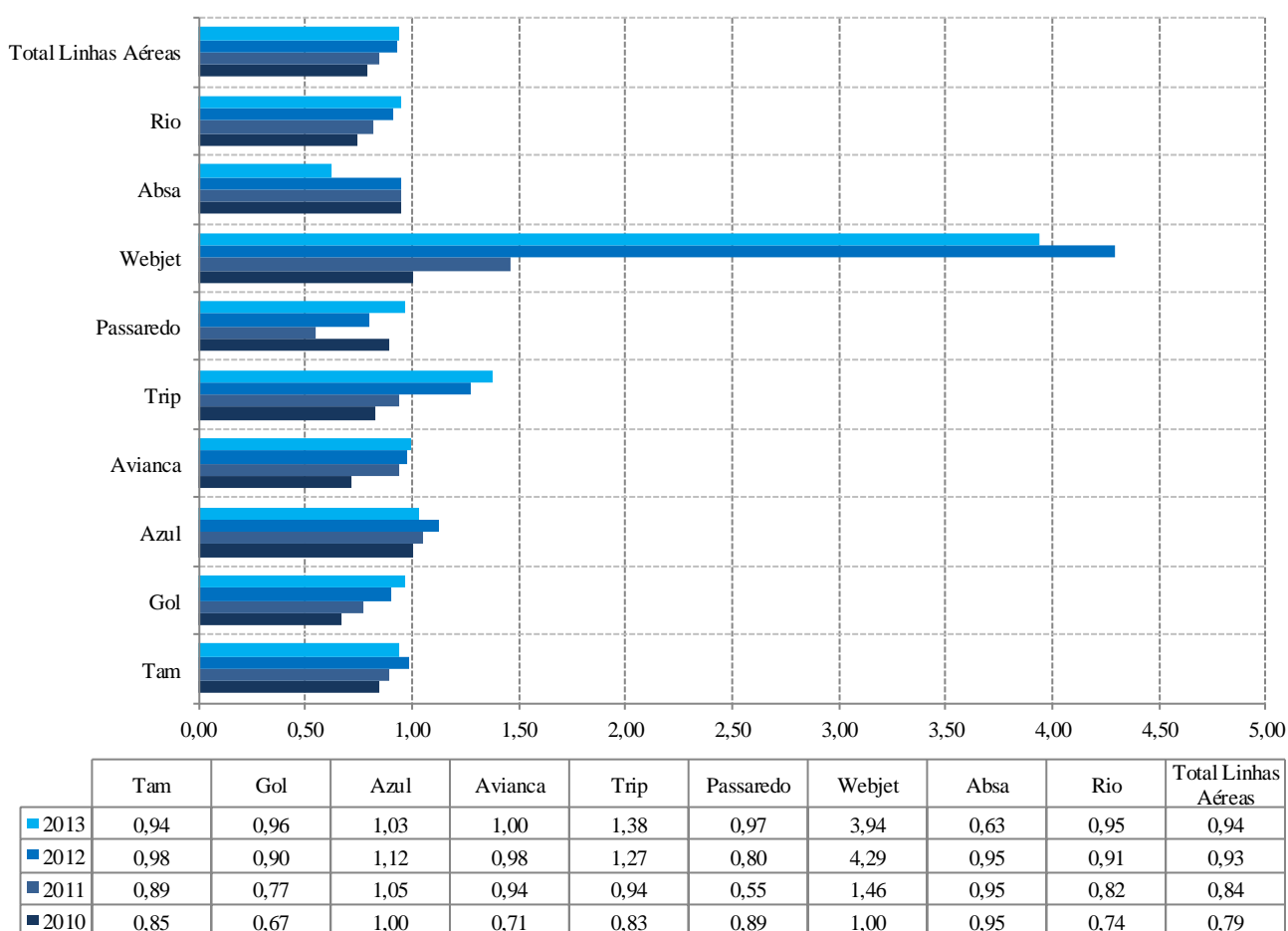
Entre as quatro principais empresas de passageiros, a Azul apresentou o maior índice em 2013 (1,03), enquanto a Tam registrou o menor (0,94).

Entre as empresas que transportam essencialmente carga, a Rio foi a que apresentou o maior índice em 2013 (0,95), enquanto a Absa registrou o menor (0,63).

**Figura 8.29:** Participação de Capitais de Terceiros sobre os Recursos Totais da indústria, 2009 a 2013



**Figura 8.30:** Participação de Capitais de Terceiros sobre os Recursos Totais por empresa, 2010 a 2013





## 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.

Quanto menor a dependência de capital de terceiros, mais solvente se encontra a empresa. No entanto, o endividamento é uma importante fonte de recursos e na maioria das vezes possui custo de captação inferior ao capital próprio.

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

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

O grau de endividamento da indústria no ano de 2013 foi apurado em 24,29, após pico de 393,50 em 2012.

A empresa que apresentou maior grau de endividamento em 2013 foi a Avianca, com 1.270,96, após haver registrado índice de 43,05 no ano anterior. As empresas que apresentaram grau de endividamento com sinal negativo são aquelas que estão em situação de Passivo a Descoberto.

Entre as empresas que transportam essencialmente carga, a Rio foi a que apresentou o maior valor para esse índice em 2013, de 18,98.

**Figura 8.31:** Grau de endividamento da indústria, 2009 a 2013

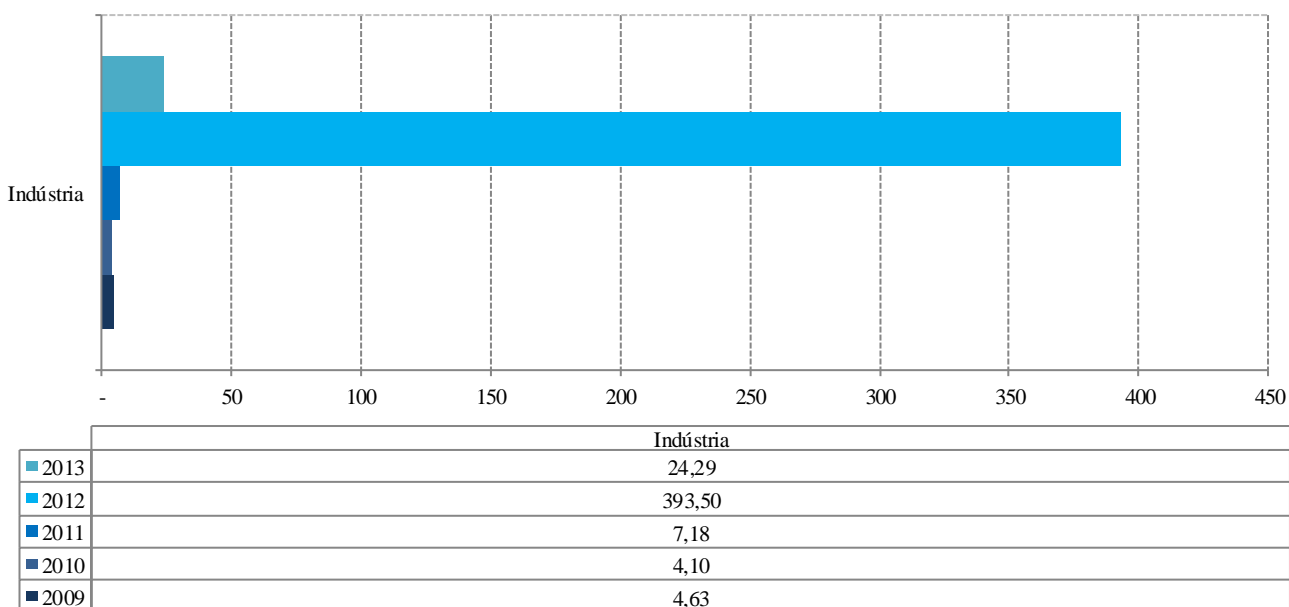
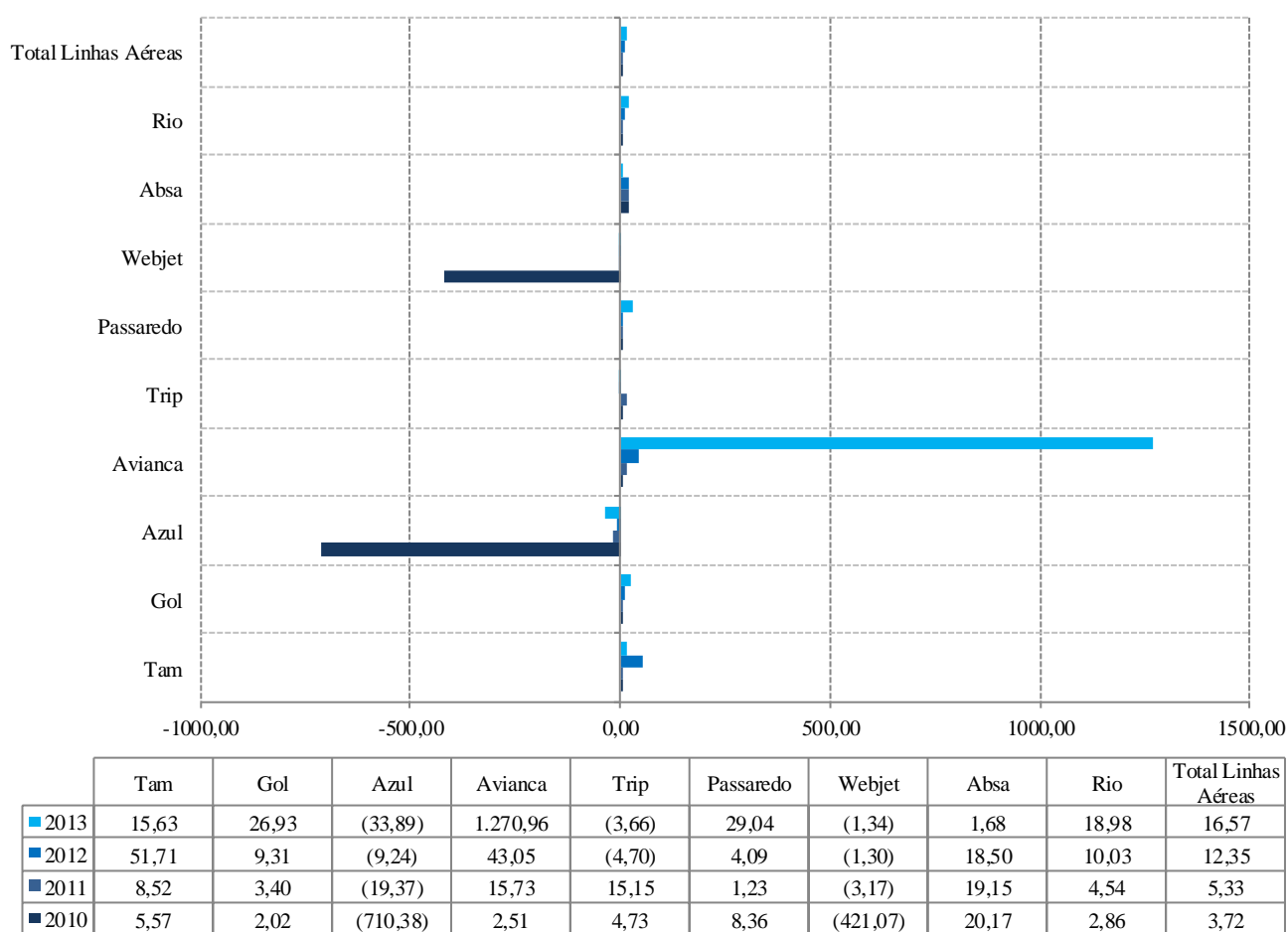


Figura 8.32: Grau de endividamento por empresa, 2010 a 2013



## Multiplicador de Capital Próprio

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:

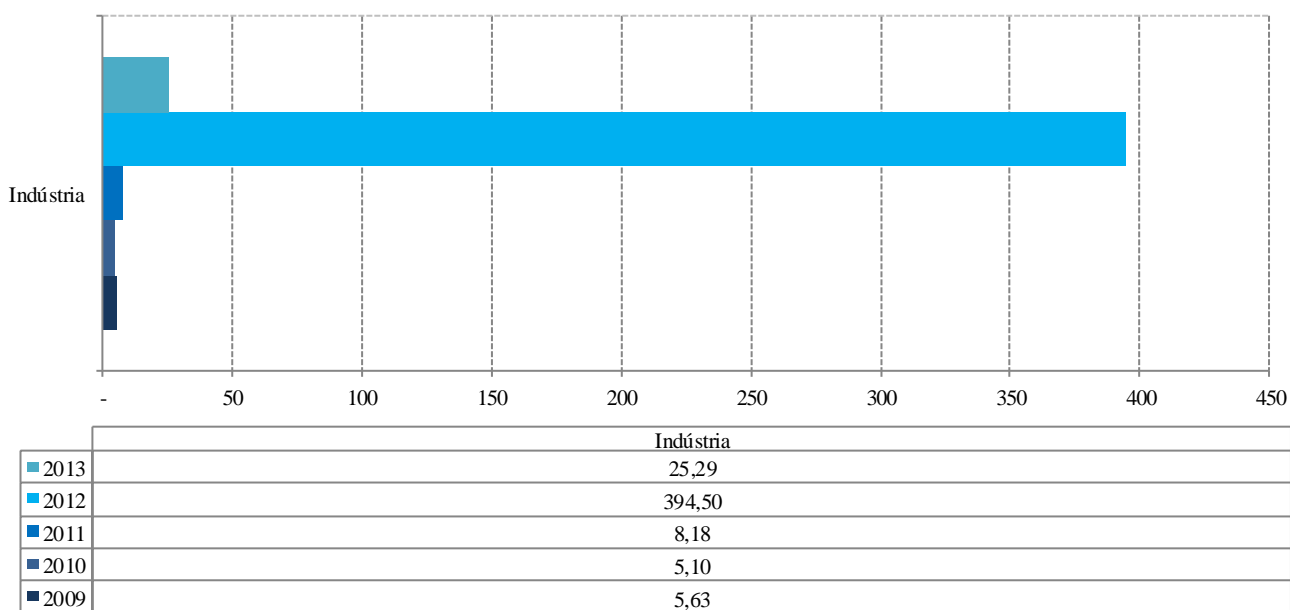
$$\text{Multiplicador de Capital Próprio} = \frac{\text{Ativo Total}}{\text{Patrimônio Líquido}}$$

O indicador da indústria foi apurado em 25,29 no ano de 2013, após pico de 394,50 no ano anterior.

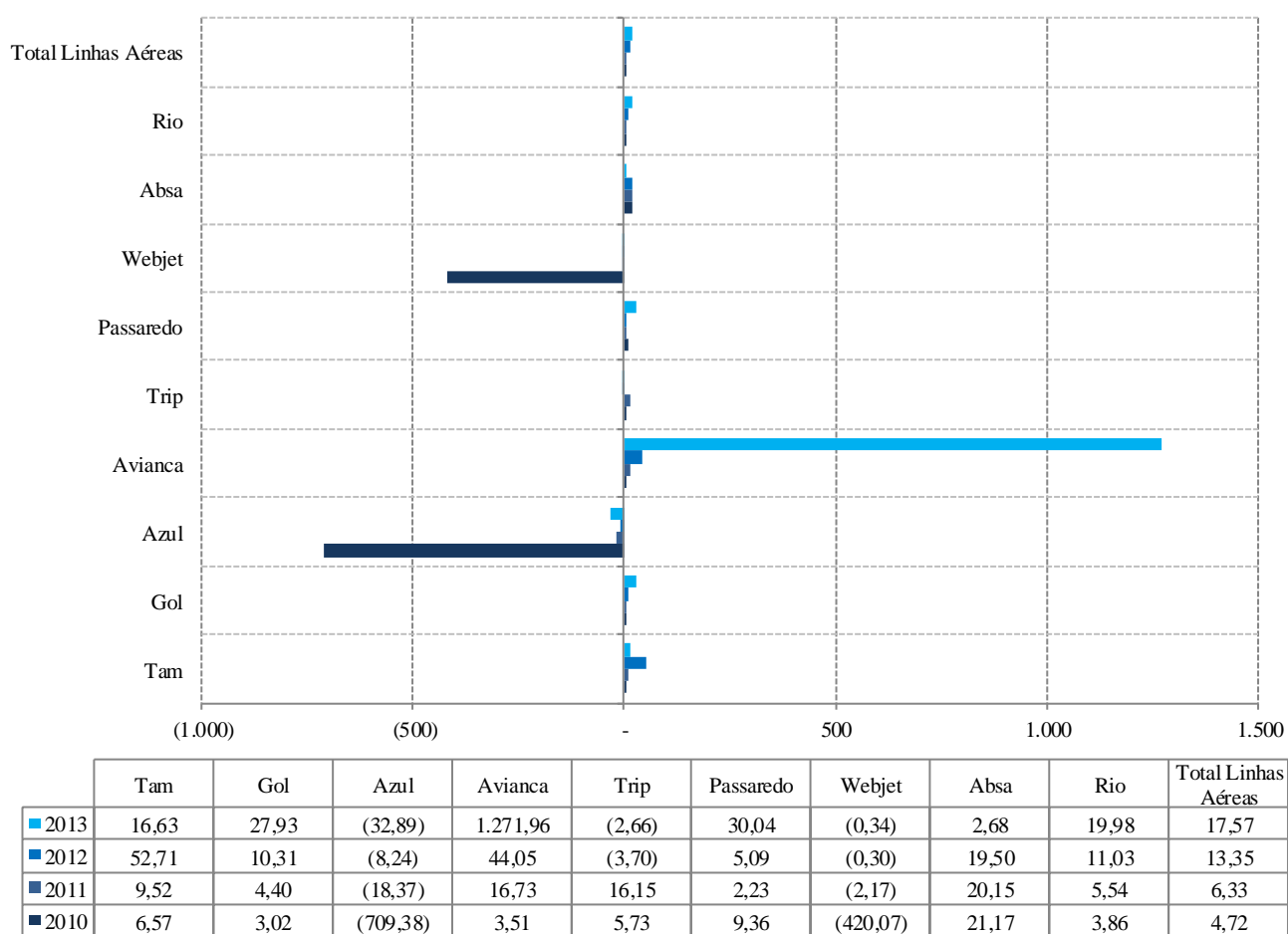
A empresa que apresentou o multiplicador de capital próprio com maior valor em 2013 foi a Avianca, com 1.271,96. No ano anterior, o indicador da empresa foi de 44,05. As empresas que apresentaram o indicador com sinal negativo foram aquelas que se encontram em situação de Passivo a Descoberto.

Entre as empresas que transportam essencialmente carga, a Rio foi a que apresentou o maior valor de multiplicador de capital próprio em 2013, com 19,98.

**Figura 8.33:** Multiplicador de capital próprio da indústria, 2009 a 2013



**Figura 8.34:** Multiplicador de capital próprio por empresa, 2010 a 2013



## RASK e CASK

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). A seguir, também é apresentado o RASK Passagem Aérea, no qual se consideram apenas as receitas obtidas com a venda de bilhetes aéreos. Empresas que transportam essencialmente carga, não apresentam estes indicadores.

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

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

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

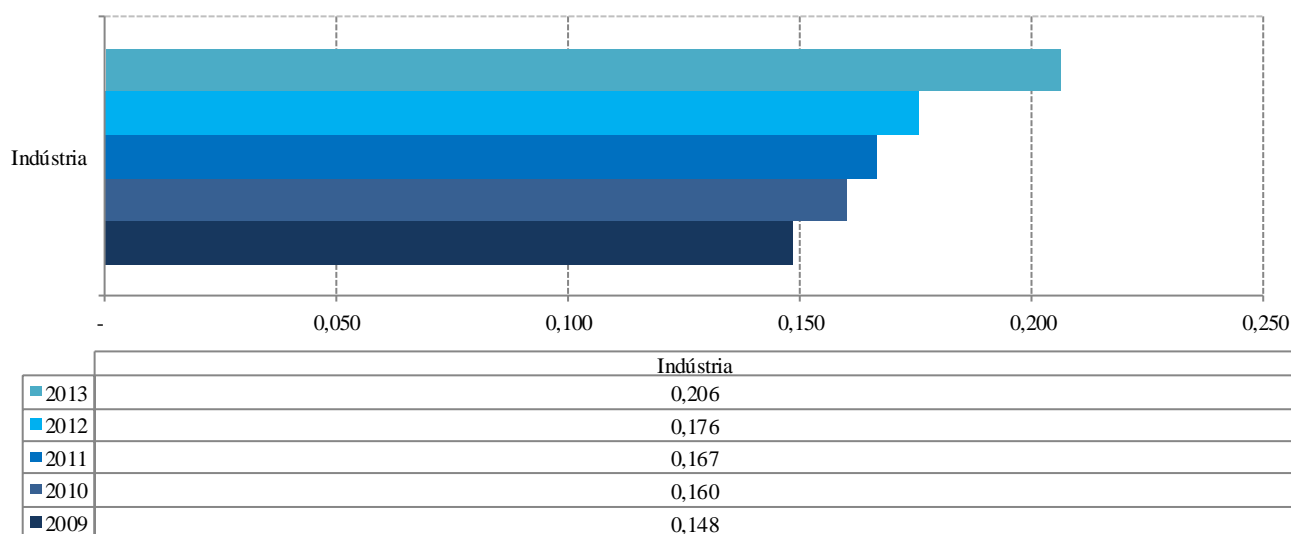
$$\text{RASK Passagem} = \frac{\text{Receitas de Passagens Aéreas}}{\text{ASK}}$$

O RASK da indústria registrou alta de 17,3% em 2013 quando comparado com o ano anterior, tendo alcançado o patamar de R\$ 0,206. O CASK, por sua vez, cresceu menos no mesmo período (6,7%), mas ainda foi superior ao RASK em 2013, tendo sido apurado em R\$ 0,210.

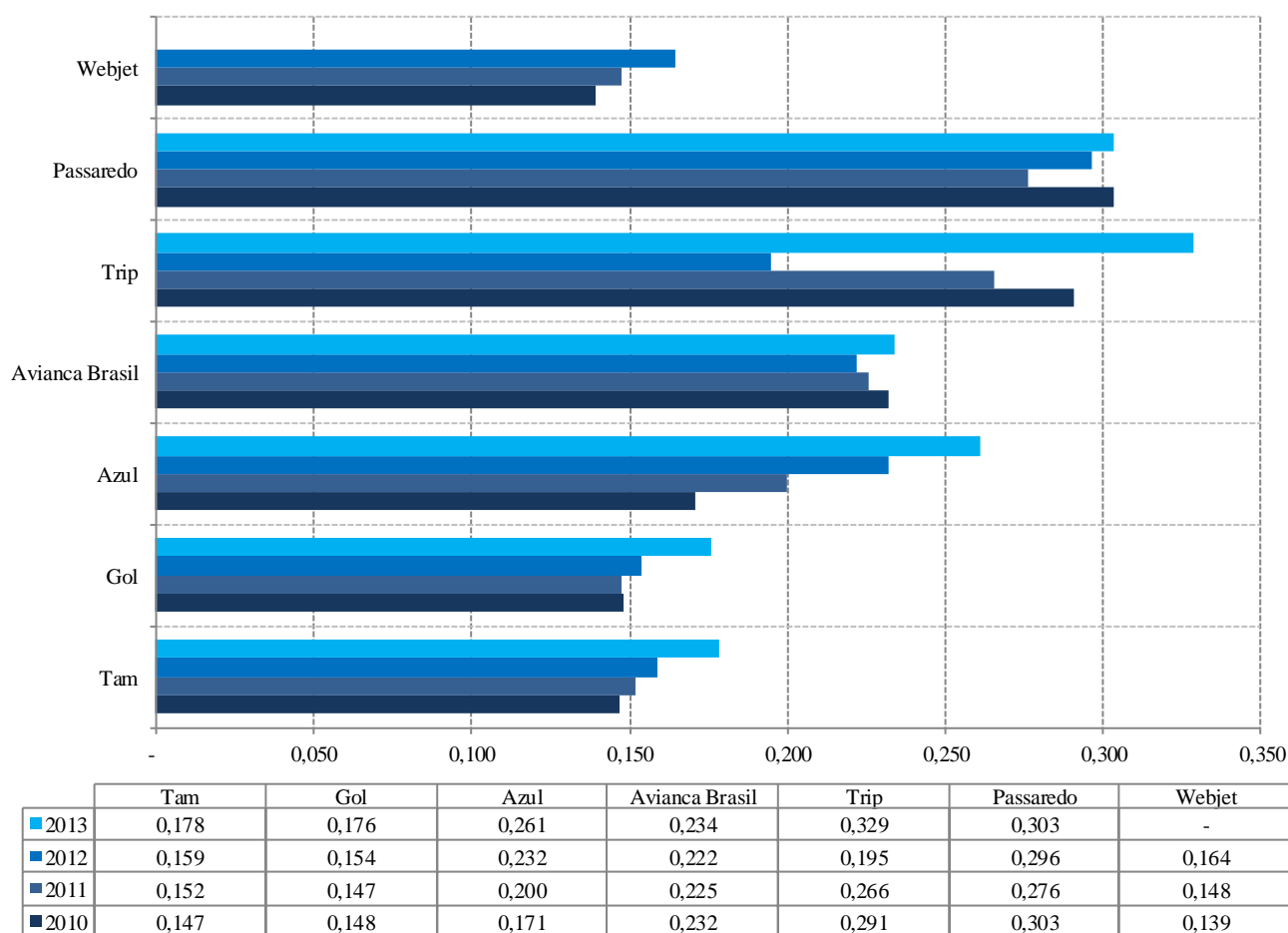
Entre as quatro principais empresas de passageiros, a Azul registrou o maior RASK em 2013, de R\$ 0,261, valor que foi superior ao CASK de R\$ 0,237. O menor RASK foi registrado pela Gol, de R\$ 0,176, valor 0,3% inferior ao CASK.

Entre essas empresas, a Tam foi a empresa que apurou o pior resultado na relação RASK/CASK em 2013, da ordem de 9,2% negativo e a Azul teve o melhor desempenho com 10,2% positivo.

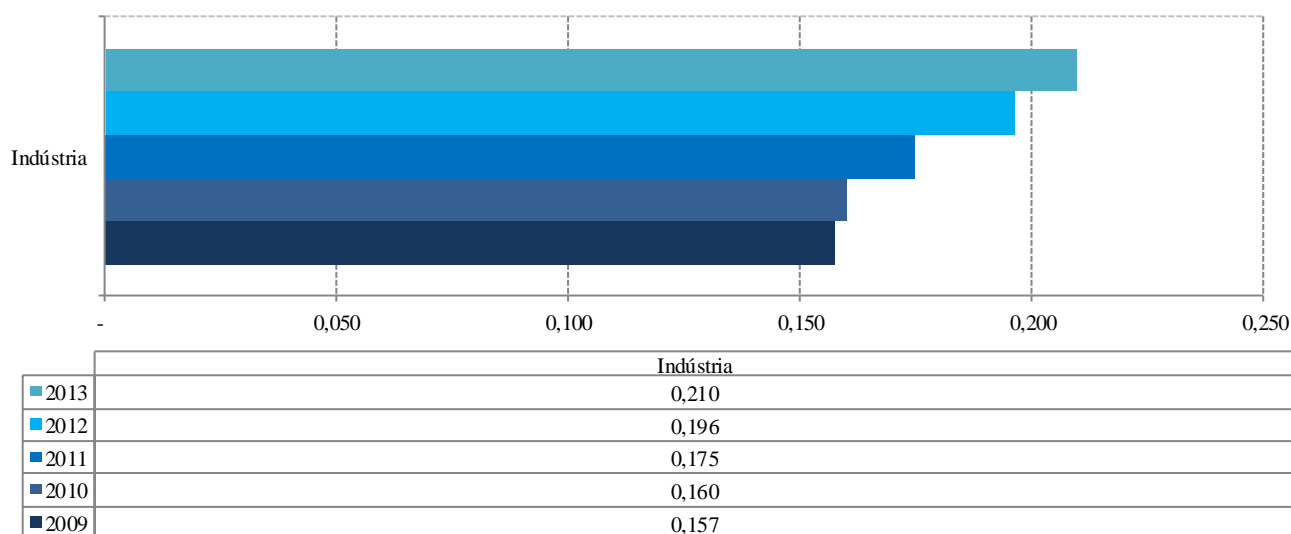
**Figura 8.35:** RASK (R\$/ASK) da indústria, 2009 a 2013



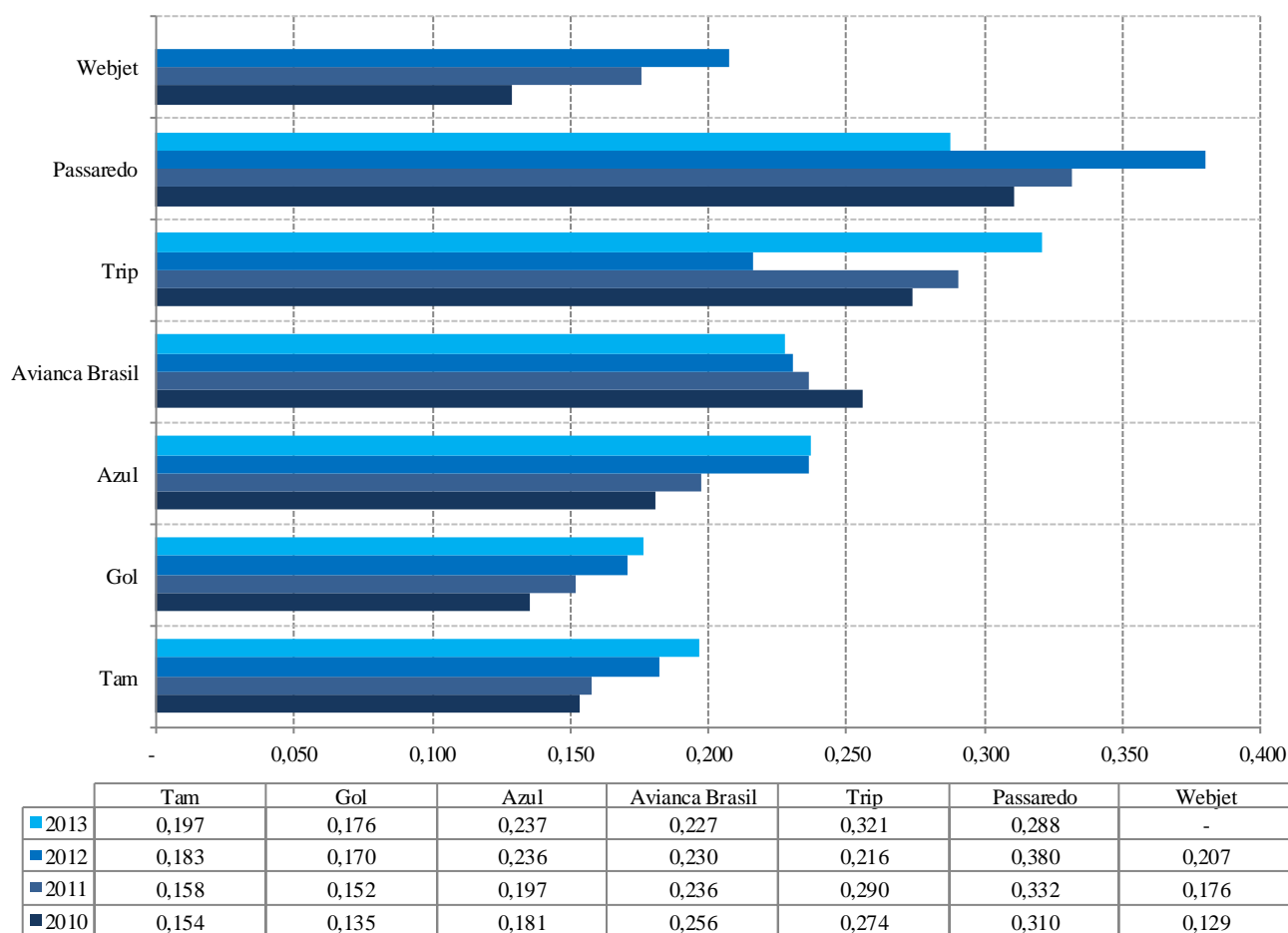
**Figura 8.36:** RASK (R\$/ASK) por empresa, 2010 a 2013



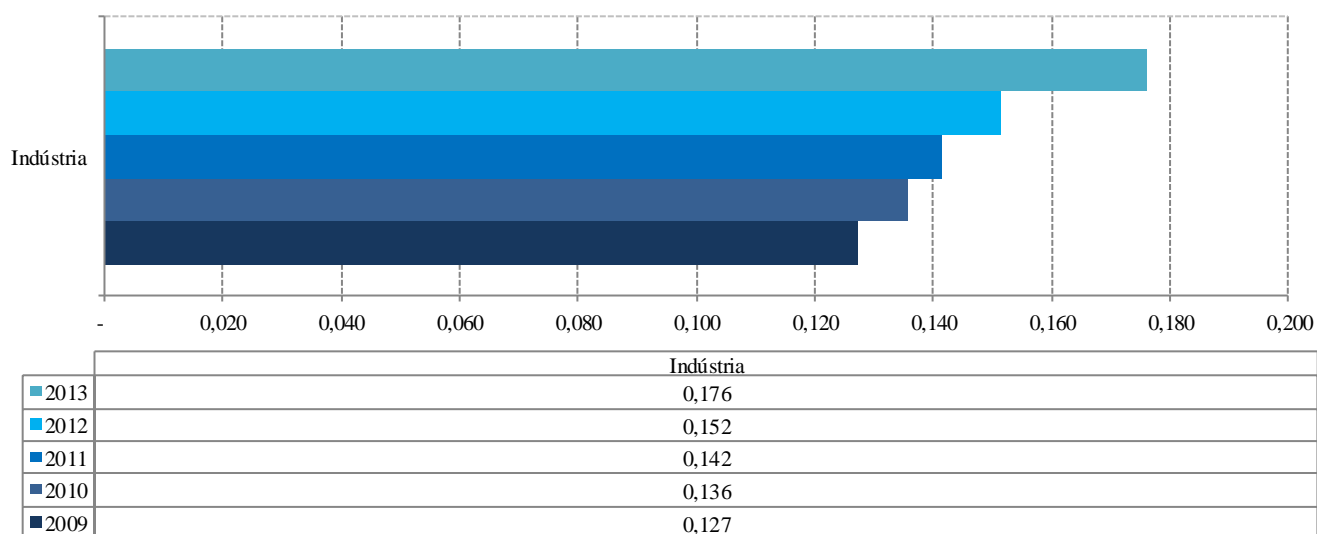
**Figura 8.37:** CASK (R\$/ASK) da indústria, 2009 a 2013



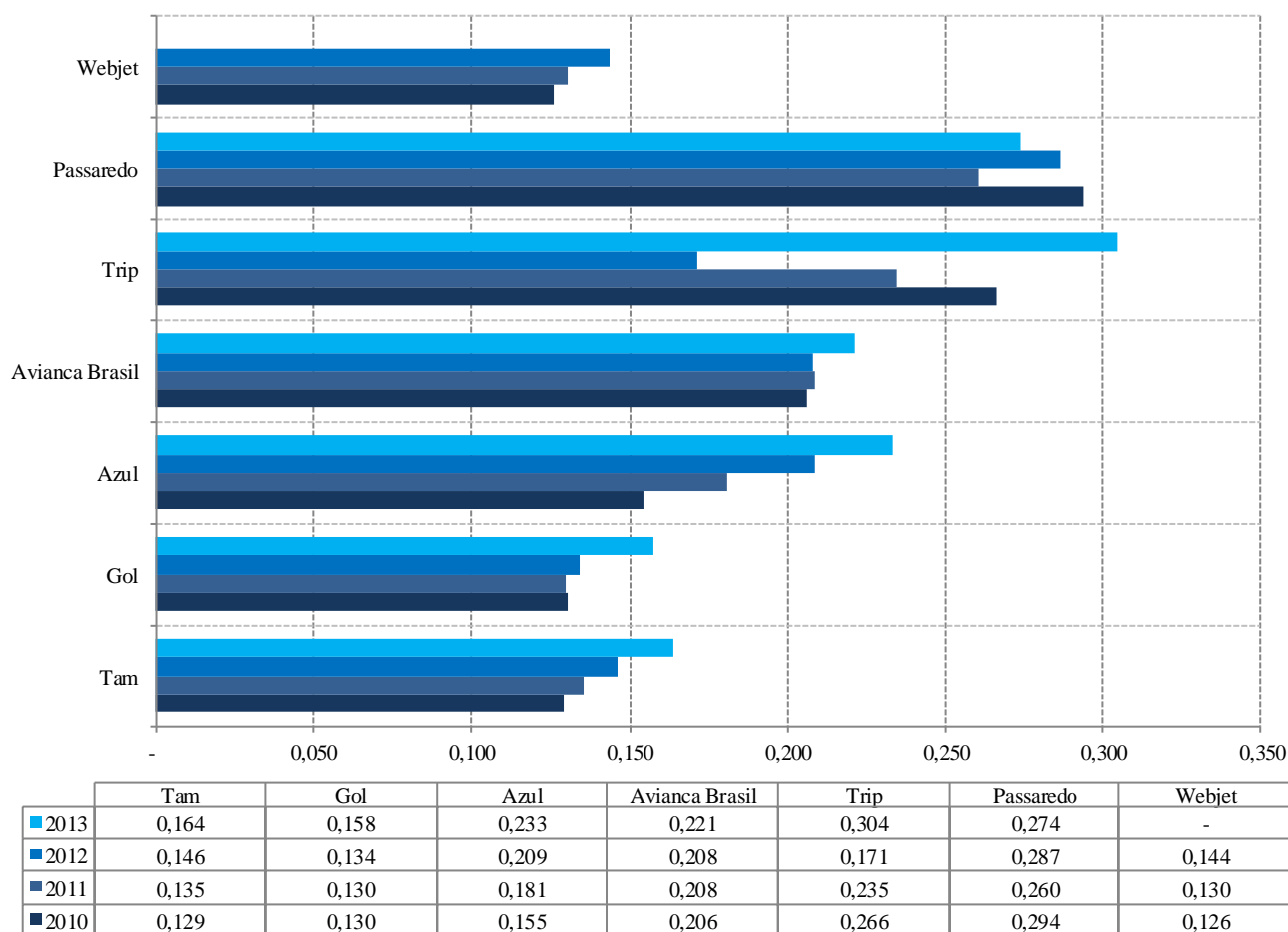
**Figura 8.38:** CASK (R\$/ASK) por empresa, 2010 a 2013



**Figura 8.39:** RASK Passagem Aérea (R\$/ASK) da indústria, 2009 a 2013

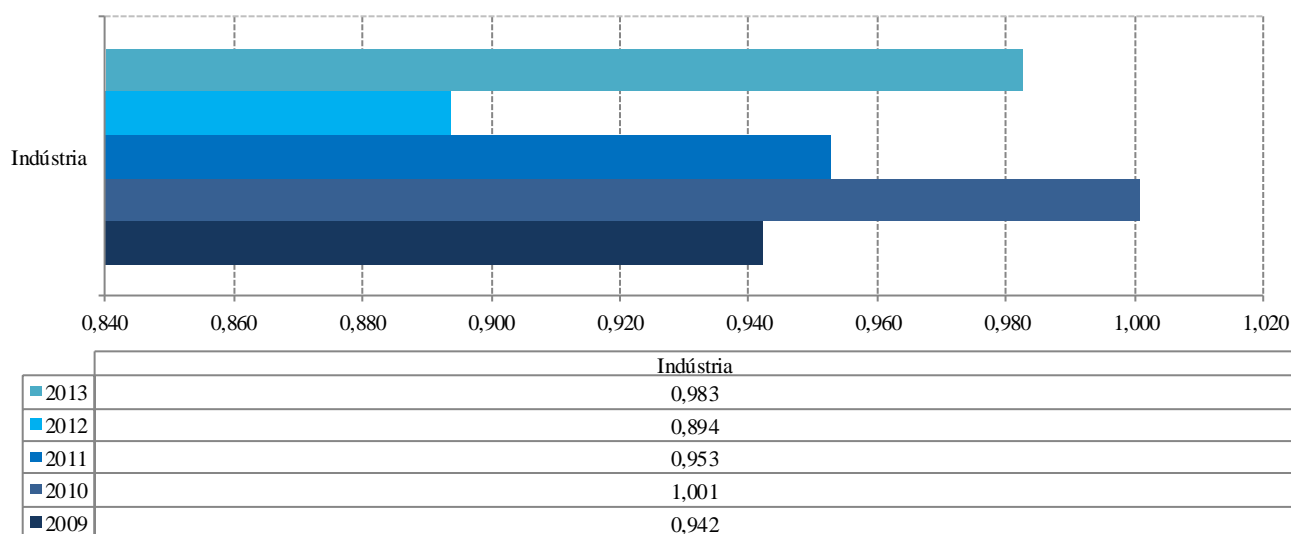


**Figura 8.40:** RASK Passagem Aérea (R\$/ASK) por empresa, 2010 a 2013

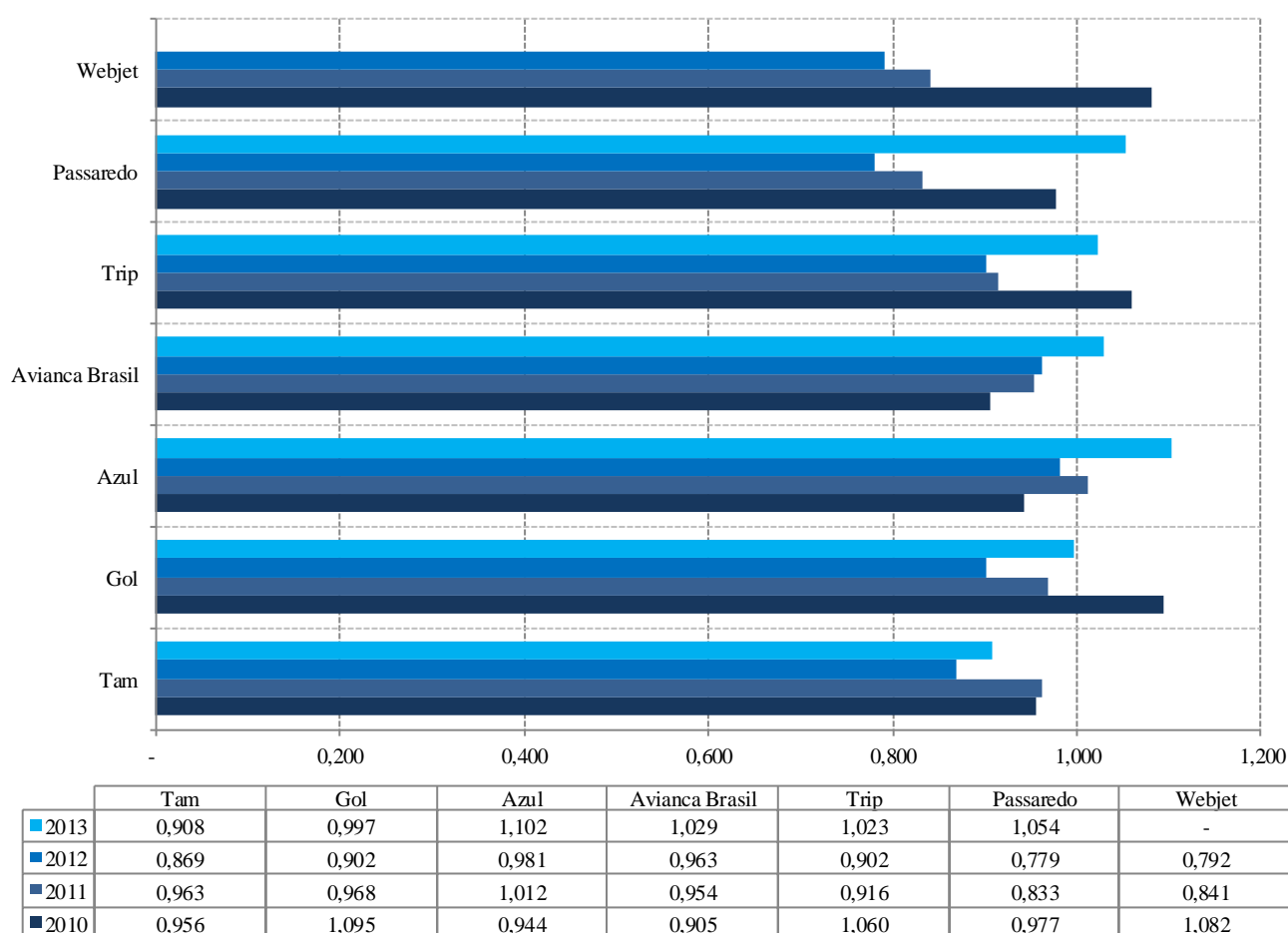




**Figura 8.41:** RASK/CASK da indústria, 2009 a 2013



**Figura 8.42:** RASK/CASK por empresa, 2010 a 2013



## RATK e CATK

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.

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

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

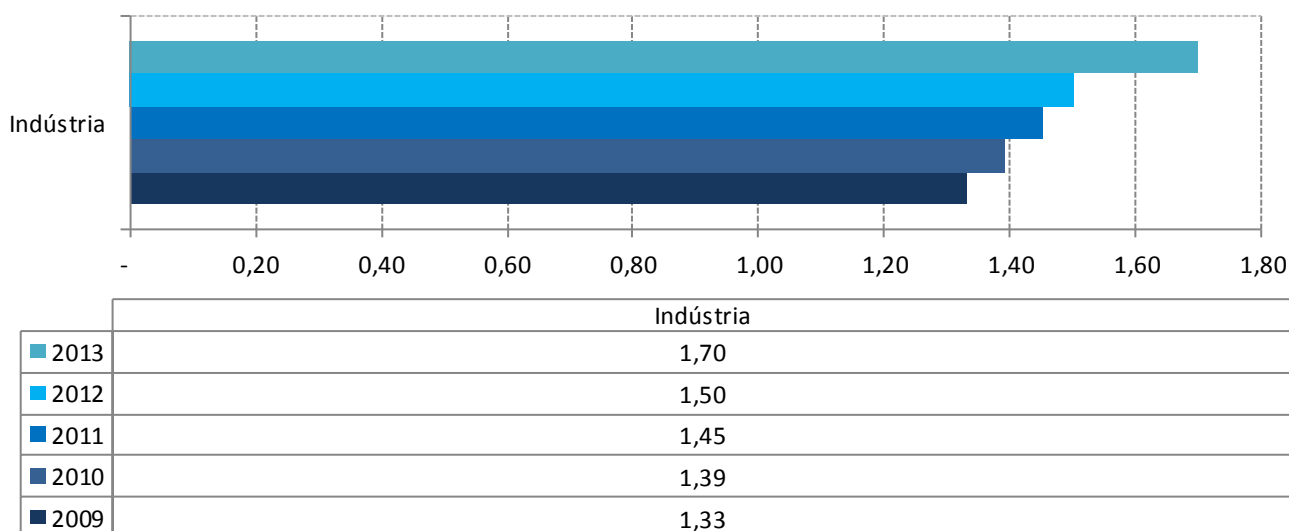
$$\text{CATK} = \frac{\text{Custos e Despesas Operacionais}}{\text{ATK}}$$

O RATK da indústria em 2013 foi de R\$ 1,698, com crescimento de 13% em relação ao ano anterior. No entanto, o valor ainda foi 1,7% inferior ao CATK, de 1,729, que cresceu apenas 2,8% no mesmo período.

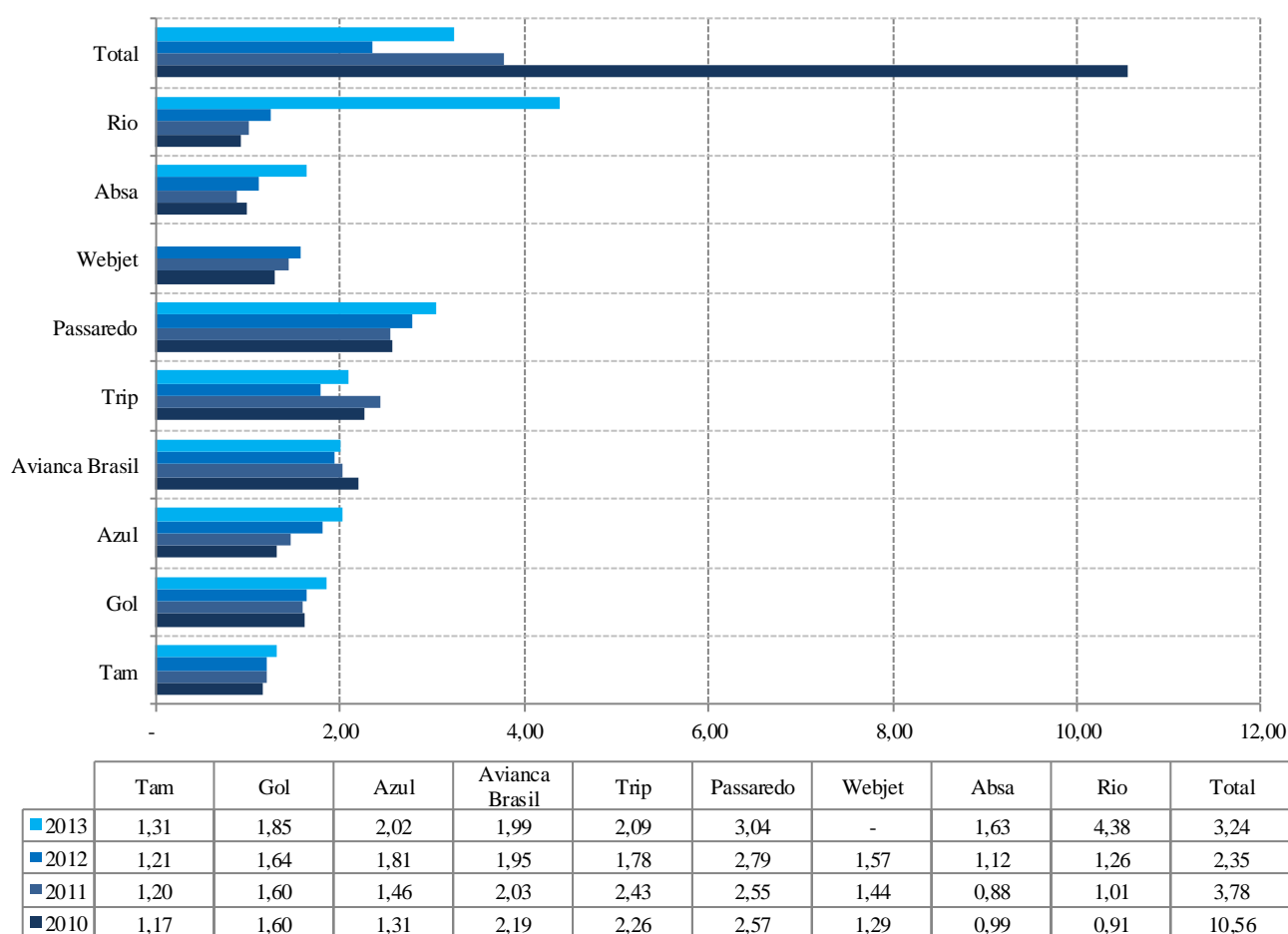
Entre as quatro principais empresas de passageiros, a Azul alcançou o maior RATK em 2013, de R\$ 2,02, valor 10,2% superior ao CATK. A empresa apresentou o melhor resultado RATK/CATK. O menor RTAK entre essas empresas foi registrado pela Tam, de R\$ 1,31, que também registrou a pior relação desse indicador com o CATK (negativa em 9,2%).

Quando avaliadas as empresas que transportam essencialmente carga, a Rio apurou o maior RATK em 2013, de 4,38.

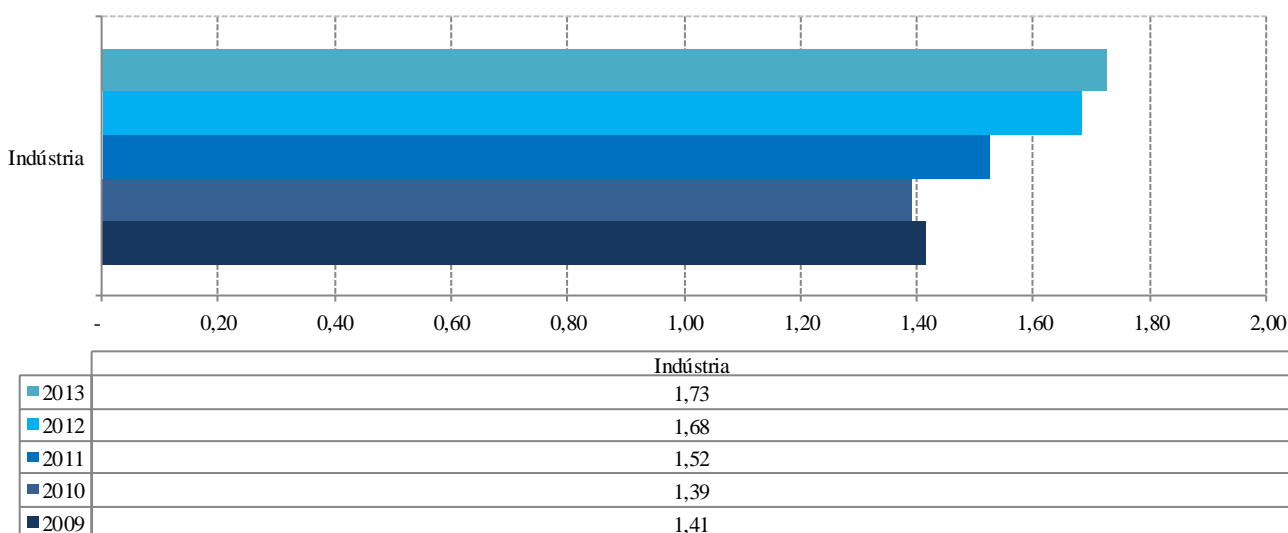
**Figura 8.43:** RATK (R\$/ATK) da indústria, 2009 a 2013

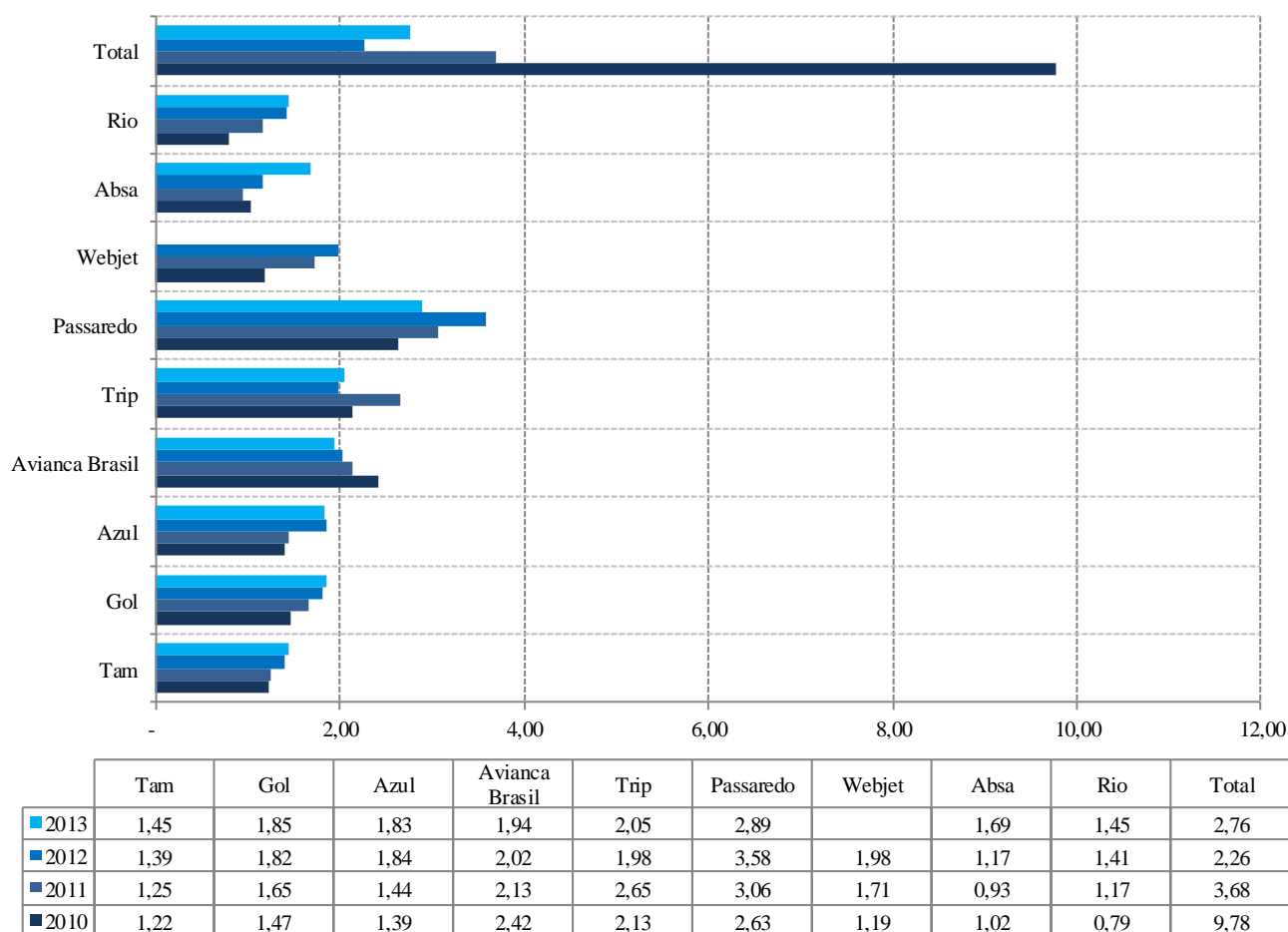
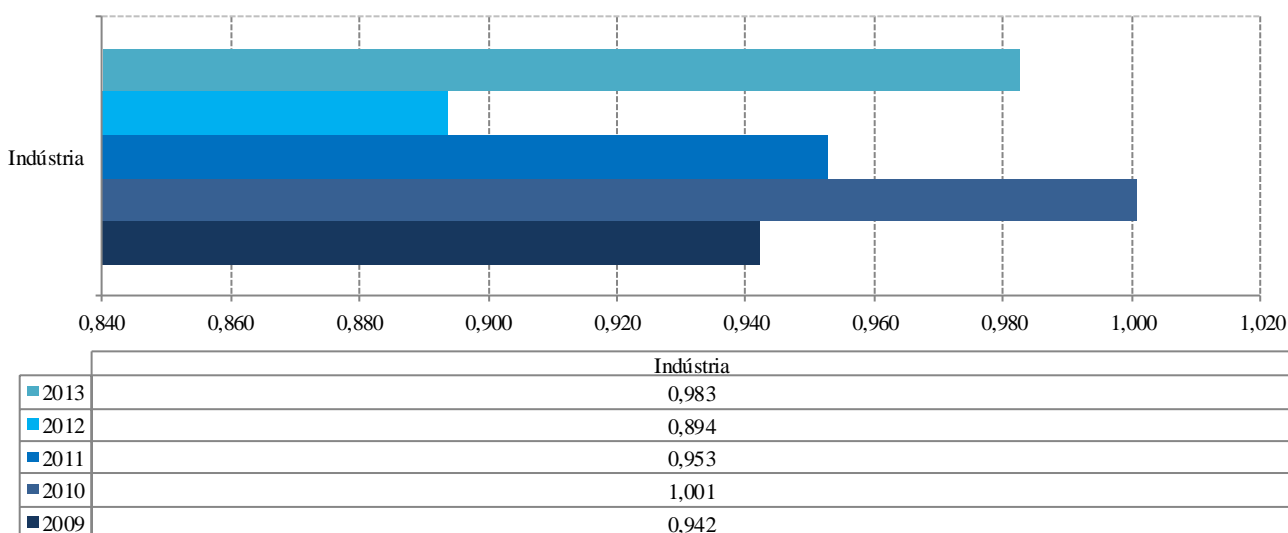


**Figura 8.44:** RATK (R\$/ATK) por empresa, 2010 a 2013

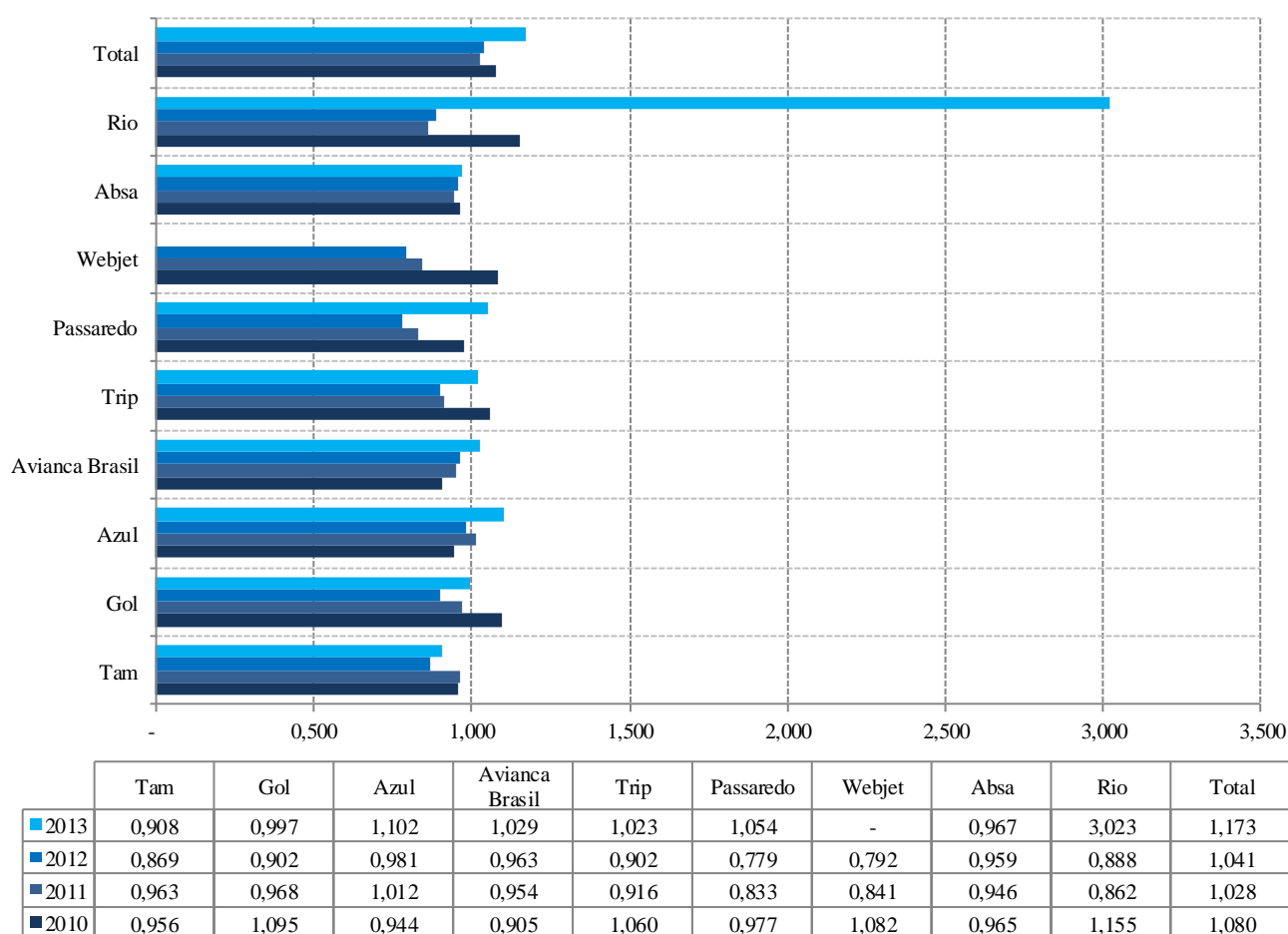


**Figura 8.45:** CATK (R\$/ATK) da indústria, 2009 a 2013



**Figura 8.46:** CATK (R\$/ATK) por empresa, 2010 a 2013

**Figura 8.47:** RATK/CATK da indústria, 2009 a 2013


**Figura 8.48:** RATK/CATK por empresa, 2010 a 2013



## 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.

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

**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.

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

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**

<b>Designador OACI</b>	<b>Nome da Empresa</b>
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
SWGJ	Gurupi	Gurupi-TO
SWGK	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 2012** – Altera a Portaria nº 804/SRE, de 21 de maio de 2010.

**Resolução ANAC nº 191, de 16 de junho de 2012** – Fornecimento de dados estatísticos relativos aos serviços de transporte aéreo público.

**Portaria ANAC nº 1.189/SRE, de 17 de junho de 2012** – 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 2012** – 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 2013** – 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>

