

ANUÁRIO DO TRANSPORTE AÉREO



2014



DIRETORIA

Diretor-Presidente

Marcelo Pacheco dos Guarany's

Diretor

Cláudio Passos Simão

Diretor

José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz

Diretor

Ricardo Fenelon das Neves Junior

Diretor

Vago

EQUIPE TÉCNICA RESPONSÁVEL

Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos

SAS

Ricardo Bisinotto Catanant

Gerente de Acompanhamento de Mercado

GEAC

Cristian Vieira dos Reis

Gerente de Operações de Serviços Aéreos

GOPE

Antônio Marcos Ferreira de Oliveira

Organizador

Rafael Oliveira de Castro Alves

Gerente Técnico de Monitoramento de Serviços

Aéreos

GTMS

Marcelo Pereira Queiroz

Gerente Técnico de Análise Econômica

GTEC

Luiz André de Abreu Cruvinel Gordo

Alan Klaubert Bezerra Camelo de Melo

Felemon Gomes Boaventura

Frederico Alves Silva Ribeiro

Flávia Macedo Rocha

Jose Humberto Borges Junior

Laís Macedo Facó Alencar

Marcos Rogério dos Santos

Gerente Técnico de Análise Estatística

GTES

Vitor Caixeta Santos

Apoio

Assessoria de Comunicação Social

ASCOM

Carlos César Gadelha Dantas

Elenjuce Ferreira Dias Valentin

Guilherme Gontijo Adame

Murilo Sakai

Thiago Juntolli Vilhena

Superintendência de Tecnologia da Informação

STI

ANUÁRIO DO TRANSPORTE AÉREO 2014

ENDEREÇO

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos – SAS
Gerência de 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, 163

É permitida a reprodução do conteúdo deste Anuário, desde que mencionada a fonte: Anuário do Transporte Aéreo 2014, 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, 29 de dezembro de 2015.

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 Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS), conforme a Resolução ANAC nº 110/2009 e suas alterações.

O Anuário do Transporte Aéreo de 2014 apresenta dados dos últimos dez anos, 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 novidades desta edição são as informações sobre as tarifas aéreas domésticas comercializadas com detalhamento por unidade da federação e por pares de região do país e também sobre as tarifas aéreas domésticas comercializadas para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014.

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.

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.

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 163.

Boa leitura!

Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos

SUMÁRIO EXECUTIVO

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 homologada 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.

Em 2014, o transporte aéreo desenvolveu-se em um cenário de desaceleração econômica no Brasil, o que afetou diretamente a demanda por serviços aéreos. Neste ano, realizaram-se também a Copa do Mundo no Brasil e as eleições presidenciais, eventos que impactaram o mercado.

Além disso, o preço médio do barril de petróleo no mercado internacional manteve-se na casa dos US\$ 100,00 na maior parte do ano, até o mês de agosto, quando se encerrou um ciclo de alta histórica. A partir de setembro observou-se uma acentuada queda, finalizando dezembro cotado a US\$ 60,55, uma desvalorização de 42,6% no ano.¹ O preço internacional do barril de petróleo é adotado como base de precificação do querosene de aviação no Brasil, que é um dos principais insumos do setor e que representou aproximadamente 37% do total de custos e despesas da indústria em 2014.

A taxa de câmbio do Real em relação ao Dólar, por outro lado, registrou queda entre fevereiro e agosto de 2014. No entanto, a partir de setembro de 2014, a moeda americana entrou em um período de alta, finalizando o ano cotada a R\$ 2,66, 13,4% maior que o valor de dezembro do ano anterior.² Nesse sentido, é importante observar que os custos com combustíveis, arrendamento, seguro e manutenção de aeronaves, que representaram cerca de 56% do total de custos e despesas da indústria em 2014, estão diretamente atrelados à moeda norte americana.

Neste cenário, a Tarifa Aérea Média Doméstica foi apurada em R\$ 332,08 e o valor médio do quilômetro voado por passageiro (Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico) registrou

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

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

redução real de 5,1% em 2014 na comparação com o ano anterior. Nos últimos dez anos, este indicador caiu a menos da metade, passando de R\$ 0,792 por km para R\$ 0,310, com redução real de 61%. Em 2014, de cada 100 bilhetes de passagem aérea doméstica, 12 foram vendidos ao público adulto em geral com tarifas aéreas inferiores a R\$ 100,00, tendo sido a maioria (59,3%) comercializada com valores abaixo de R\$ 300,00. Tarifas aéreas domésticas superiores a R\$ 1.500,00 representaram 0,6% no ano.

O estado do Amapá/AP na região Norte registrou a menor Tarifa Aérea Média Doméstica em 2014 entre as 27 unidades da federação, da ordem de R\$ 270,24. Já as viagens com origem ou destino na Paraíba/PB na região Nordeste apresentaram o menor valor por quilômetro voado, da ordem de R\$ 0,217. Entre os 22 estados que apresentaram variação negativa real do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico em 2014 na comparação com 2013, Goiás/GO no Centro-Oeste teve a queda mais expressiva, da ordem de 12,6% em termos reais.

Em razão de debates ocorridos no âmbito do Governo Federal desde outubro/2013 que diziam respeito a preocupações sobre possíveis abusos nos preços das passagens aéreas comercializadas para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, a ANAC realizou um acompanhamento específico das tarifas aéreas domésticas comercializadas para os voos programados para o período do evento, com origem ou destino nas suas cidades-sede. Como resultado deste acompanhamento, verificou-se que, em todos os cenários comparativos avaliados, as tarifas aéreas domésticas comercializadas para a Copa foram inferiores ou compatíveis com aquelas apuradas para outros grandes eventos realizados no país, para os períodos de alta temporada de 2013/2014 e com aquelas praticadas no ano de 2013. A Tarifa Aérea Média Doméstica vendida para a Copa foi apurada em R\$ 320,49, em valores reais atualizados pelo IPCA até julho/2014, sendo que 17,9% do total de assentos foram vendidos ao público adulto em geral com tarifas aéreas inferiores a R\$ 100 e a maioria (63%) foi vendida com valores abaixo de R\$ 300. Valores superiores a R\$ 1.500 representaram 0,14% do total.

Assim, em 2014, foi transportado o número recorde de 117 milhões de passageiros pagos, tendo sido 95,9 milhões em voos domésticos e 21,3 milhões em voos internacionais no Brasil. Com este resultado, o setor registrou mais de 68 milhões de passageiros incluídos nos últimos dez anos.

A demanda doméstica do transporte aéreo de passageiros mais do que duplicou nos últimos dez anos, em termos de passageiros-quilômetros pagos transportados (RPK), com alta de 162,5% entre os anos de 2005 e 2014 e com crescimento médio de 11,3% ao ano. Esse crescimento representou mais de 3 vezes o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro e mais de 12 vezes o da população. Com alta de 5,8% em 2014, a demanda doméstica acelerou e atingiu o seu maior nível nos últimos dez anos.

A quantidade de passageiros pagos transportados no modal aéreo para cada 100 habitantes no Brasil mais do que dobrou em dez anos, tendo passado de 26,8 em 2005 para 58,7 em 2014.

Desde 2010, o avião tem sido o principal meio de transporte utilizado pelos passageiros nas viagens interestaduais com distâncias superiores a 75 km, em comparativo realizado com o modal rodoviário. Há dez anos, a participação do transporte aéreo neste mercado era de 34,8%, contra 65,2% do rodoviário. Em 2014, o modal aéreo ampliou a sua participação e alcançou 63,0%, ante 59,4% no ano anterior.

A liderança no mercado doméstico em termos de demanda (RPK) manteve-se com a Tam, com 38,1% de participação em 2014, seguida pela Gol, com 36,1%, pela Azul com 16,6%, e pela Avianca, com 8,4%. A Tam teve sua participação no mercado doméstico reduzida em 1,9% com relação ao ano de 2013, enquanto Gol, Azul e Avianca registraram crescimento de 8,0%, 33,6% e 23,9%, respectivamente.

A demanda no mercado internacional para voos com origem ou destino no Brasil, por sua vez, praticamente dobrou desde 2005, com crescimento médio de 7,9% ao ano. Em 2014, o crescimento do transporte aéreo neste mercado foi de 8,8% em relação a 2013, o que representou aceleração em relação às taxas apuradas nos últimos anos. A quantidade de passageiros quilômetros pagos transportados em voos internacionais no Brasil alcançou o seu maior patamar desde 2005. Tam e Gol representaram praticamente a totalidade das operações das empresas aéreas brasileiras neste mercado, com participação de 84,6% e de 14,9%, respectivamente.

O número de voos tem superado o patamar de 1 milhão ao ano desde 2011, com incremento de 67,7% nos últimos dez anos. No entanto, a quantidade de voos domésticos caiu 0,5% em 2014 em comparação com 2013, tendo, assim, o segundo ano seguido de redução. No mercado internacional, houve crescimento de 3,0% na quantidade de voos. No geral, a quantidade de voos em 2014 ficou praticamente estável em relação a 2013, da ordem de 1,09 milhões.

A taxa de aproveitamento dos assentos das aeronaves em voos domésticos (RPK/ASK) foi o melhor em dez anos, tendo alcançado 79,7% em 2014, o que representou melhora de 4,7% em relação à registrada em 2013 e de 14,9% quando comparada com 2005. No mercado internacional, o aproveitamento das aeronaves de 2014 foi praticamente estável em relação a 2013, com 80,0%, e aumentou 1,0% em relação a 2005.

O percentual de atrasos superiores a 30 minutos e a 60 minutos em voos domésticos foram de 7,89% e de 2,93% do total de etapas de voos realizadas em 2014, com exceção dos meses de junho e julho, cujos dados estão em auditoria. O resultado representou alta de 2,2% e de 1,30%, respectivamente, em relação ao ano de 2013. Se comparados com os de 2005, houve melhora de aproximadamente 46% em ambos os indicadores. Por sua vez, o percentual de cancelamentos de 11,15% em 2014 foi 21,8% superior em relação ao ano anterior, mas ainda ficou 20,8% abaixo do registrado em 2005. Nos voos internacionais, os atrasos superiores a 30 minutos e a 60 minutos representaram 10,22% e 4,87% do total de etapas realizadas em 2014. O percentual de cancelamentos foi de 4,04% do total de etapas previstas.

A quantidade de carga paga transportada no mercado doméstico, em toneladas, registrou crescimento médio de 3,6% ao ano nos últimos dez anos, com incremento de 37% desde 2005. Em 2014, 410,6 mil toneladas foram transportadas no mercado doméstico, com variação negativa de 0,8% em relação ao ano anterior. No mercado internacional, a quantidade de carga paga transportada vem registrando crescimento médio de 3,8% ao ano os últimos dez anos e atingiu 792,3 toneladas em 2014, o que representou queda de 0,7% em relação a 2013 e alta de 40,2% desde 2005.

O faturamento com receitas de voo das empresas brasileiras concessionárias dos serviços de transporte aéreo público foi da ordem de 33,2 bilhões de reais em 2014, o que representou crescimento de 6,3% em relação a 2013. O principal item das receitas de voo foi a receita de passagens, com participação de 86,5%, seguida da receita de carga, que representou 7,7%.

O total de custos e despesas de voo cresceu 6,5% em 2014 quando comparado a 2013, tendo alcançado a cifra de 33,9 bilhões de reais. O combustível de aeronaves manteve-se como principal item de custos e despesas de voo em 2014, com participação de 36,6%. O segundo item mais representativo em 2014 foram os custos com arrendamento, seguro e manutenção de aeronaves (19,8%) 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 2,2 bilhões de reais em 2014.

Assim, o setor apurou prejuízo pelo quarto exercício social consecutivo, com resultado negativo de 1,653 bilhões de reais em 2014, correspondente a uma margem líquida negativa de 5%.

ÍNDICE

SEÇÃO 1. CENÁRIO MACROECONÔMICO.....	28
Introdução.....	29
Produto Interno Bruto e População	30
Taxa de Câmbio	31
Preço Internacional do Barril de Petróleo	32
SEÇÃO 2. ESTRUTURA DAS EMPRESAS AÉREAS.....	33
Introdução.....	34
Pessoal	36
Frota	39
SEÇÃO 3. OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO	42
Introdução.....	43
Total da Indústria	44
Voos Realizados	45
Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK).....	47
Mercado Doméstico.....	48
Voos Realizados	49
Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK).....	55
Aeroportos Utilizados	59
Mercado Internacional	66
Voos Realizados	67
Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK).....	73
SEÇÃO 4. DEMANDA POR TRANSPORTE AÉREO	77
Introdução.....	78
Total da Indústria	79
Passageiros Pagos Transportados.....	79
Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (RPK).....	80
Carga Paga Transportada.....	81
Mercado Doméstico.....	82
Passageiros Pagos Transportados.....	85
Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (RPK).....	99
Carga Paga Transportada.....	102
Mercado Internacional	106
Passageiros Pagos Transportados.....	108
Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (RPK).....	114
Carga Paga Transportada	117
Transporte interestadual de passageiros	123

SEÇÃO 5. APROVEITAMENTO DAS AERONAVES.....	125
Introdução.....	126
Total da Indústria	127
RPK/ASK	127
Horas Voadas/Aeronave-Dia Disponível	129
Mercado Doméstico.....	130
RPK/ASK	130
Mercado Internacional	132
RPK/ASK	132
SEÇÃO 6. PERCENTUAIS DE ATRASOS E CANCELAMENTOS	134
Introdução.....	135
Total da Indústria	136
Mercado Doméstico.....	139
Mercado Internacional	142
Dados por Rota.....	145
SEÇÃO 7. TARIFAS AÉREAS DOMÉSTICAS	150
Introdução.....	151
Tarifa Aérea Doméstica Real	153
Yield Tarifa Aérea Doméstico Real.....	167
Tarifas Aéreas Domésticas Comercializadas para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014	178
SEÇÃO 8. ASPECTOS ECONÔMICO-FINANCEIROS	181
Introdução.....	182
Receita de Voo	183
Custos e Despesas de Voo	187
Resultado Financeiro	191
Resultado Líquido	193
Situação Líquida Patrimonial	195
Indicadores	197
EBIT	197
Margem Bruta.....	199
Margem EBIT	201
Margem Líquida.....	203
Índice de Liquidez Corrente	205
Índice de Liquidez Geral.....	207
Participação de Capital de Terceiros sobre Recursos Totais.....	209
RASK e CASK.....	211
RATK e CATK	216

ANEXO A. GLOSSÁRIO	220
ANEXO B. LISTA DE ABREVIATURAS	224
ANEXO C. LISTA DE SIGLAS DE EMPRESAS AÉREAS REGULARES	226
ANEXO D. LISTA DE SIGLAS DE AERÓDROMOS BRASILEIROS.....	228
ANEXO E. LEGISLAÇÃO BÁSICA	235

LISTA DE FIGURAS

Figura 1.1: Variação do PIB brasileiro, de 2005 a 2014.....	30
Figura 1.2: Evolução da população brasileira, 2005 a 2014	30
Figura 1.3: Evolução da taxa de câmbio R\$/US\$, de 2005 a 2014.....	31
Figura 1.4: Evolução do preço médio internacional do barril do petróleo (Brent, Dubai e WTI), 2005 a 2014.....	32
Figura 2.1: Quantidade de empregados por categoria – empresas aéreas brasileiras, 2010 a 2014	36
Figura 2.2: Proporção de empregados por categoria – empresas aéreas brasileiras, 2014	36
Figura 2.3: Quantidade de empregados por aeronave – empresas aéreas brasileiras, 2012 a 2014	37
Figura 2.4: Proporção de pilotos e co-pilotos no total de empregados – empresas aéreas brasileiras, 2012 a 2014	37
Figura 2.5: Número de pilotos por mil decolagens – empresas aéreas brasileiras, 2012 a 2014	38
Figura 2.6: Quantidade de aeronaves por fabricante – empresas aéreas brasileiras, 2010 a 2014	39
Figura 2.7: Proporção de aeronaves por assentos de passageiro instalados – empresas aéreas brasileiras, 2014.....	40
Figura 3.1: Evolução da quantidade de voos – mercados doméstico e internacional, 2005 a 2014	45
Figura 3.2: Variação da quantidade de voos com relação ao ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2005 a 2014	45
Figura 3.3: Variação da quantidade de voos com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2014	46
Figura 3.4: Evolução do ASK – mercados doméstico e internacional, 2005 a 2014....	47
Figura 3.5: Variação do ASK com relação ao ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2005 a 2014.....	47
Figura 3.6: Evolução da quantidade de voos – mercado doméstico, 2005 a 2014.....	49
Figura 3.7: Variação na quantidade de voos com relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2005 a 2014	49
Figura 3.8: Variação na quantidade de voos com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2014	50

Figura 3.9: Participação das cinco maiores empresas no número de voos – mercado doméstico, 2014.....	50
Figura 3.10: Variação na quantidade de voos com relação ao ano anterior por empresa – mercado doméstico, 2014.....	51
Figura 3.11: Participação dos 20 principais aeroportos na quantidade de decolagens – mercado doméstico, 2014.....	51
Figura 3.12: Quantidade de decolagens por região (milhares) – mercado doméstico, 2014.....	52
Figura 3.13: Quantidade de decolagens por mil de habitantes por região – mercado doméstico, 2014.....	53
Figura 3.14: Quantidade de decolagens para cada hum milhão de reais em PIB gerado em 2012* por região – mercado doméstico, 2014.....	53
Figura 3.15: Número de decolagens por região – mercado doméstico, 2013 e 2014 ...	54
Figura 3.16: Evolução do ASK – mercado doméstico, 2005 a 2014.....	55
Figura 3.17: Variação do ASK em relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2005 a 2014.....	55
Figura 3.18: Variação no ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2014.....	56
Figura 3.19: Participação das cinco maiores empresas no ASK – mercado doméstico, 2014.....	56
Figura 3.20: Variação do ASK com relação ao ano anterior por empresa – mercado doméstico, 2014.....	57
Figura 3.21: Variação no ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – Tam e Gol – mercado doméstico, 2014.....	57
Figura 3.22: Variação no ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – Azul, Avianca e Passaredo – mercado doméstico, 2014.....	58
Figura 3.23: Quantidade de aeroportos utilizados para voos domésticos regulares e não regulares por unidade da federação, 2014.....	59
Figura 3.24: Decolagens por estado e aeroporto – região Sudeste, 2014.....	60
Figura 3.25: Decolagens por estado e aeroporto – região Nordeste, 2014.....	61
Figura 3.26: Decolagens por estado e aeroporto – região Sul, 2014.....	62
Figura 3.27: Decolagens por estado e aeroporto – região Centro-Oeste, 2014.....	63
Figura 3.28: Decolagens por estado e aeroporto – região Norte, 2014.....	64
Figura 3.29: Aeroportos utilizados por empresa – mercado doméstico, 2013 e 2014..	65

Figura 3.30: Evolução do número de voos realizados – mercado internacional, 2005 a 2014	67
Figura 3.31: Variação no número de voos realizados em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2005 a 2014.....	67
Figura 3.32: Variação no número de voos realizados em relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado internacional, 2014	68
Figura 3.33: Evolução do número de voos realizados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2005 a 2014.....	68
Figura 3.34: Proporção de voos realizados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2005 a 2014.....	68
Figura 3.35: Variação do número de voos realizados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2014/2005	69
Figura 3.36: Variação do número de voos realizados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2014/2013	69
Figura 3.37: Participação de mercado das maiores empresas em termos de voos realizados – mercado internacional, 2014	70
Figura 3.38: Variação na quantidade de voos realizados pelas maiores empresas – mercado internacional, 2014/2013	70
Figura 3.39: Quantidade de voos entre Brasil e outros países, por continente, 2013 e 2014	71
Figura 3.40: Quantidade de voos realizados entre o Brasil e os 20 principais destinos internacionais, 2013 e 2014	72
Figura 3.41: Evolução do ASK – mercado internacional, 2005 a 2014.....	73
Figura 3.42: Variação no ASK em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2005 a 2014	73
Figura 3.43: Evolução do ASK por nacionalidade das empresas – mercado internacional, 2005 a 2014.....	74
Figura 3.44: Variação do ASK por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2014/2005	74
Figura 3.45: Variação do ASK por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2014/2013	75
Figura 3.46: Participação de mercado das maiores empresas em termos de ASK – mercado internacional, 2014.....	75
Figura 3.47: Variação do ASK das maiores empresas – mercado internacional, 2014/2013	76

Figura 4.1: Evolução da quantidade de passageiros pagos transportados – mercados doméstico e internacional, 2005 a 2014	79
Figura 4.2: Variação da quantidade de passageiros pagos transportados – mercados doméstico e internacional, 2005 a 2014	79
Figura 4.3: Evolução do RPK – mercados doméstico e internacional, 2005 a 2014	80
Figura 4.4: Variação do RPK – mercados doméstico e internacional, 2005 a 2014.....	80
Figura 4.5: Evolução da quantidade de carga paga transportada – mercados doméstico e internacional, 2005 a 2014.....	81
Figura 4.6: Variação da quantidade de carga paga transportada – mercados doméstico e internacional, 2005 a 2014.....	81
Figura 4.7: Evolução do número de passageiros pagos transportados – mercado doméstico, 2005 a 2014	85
Figura 4.8: Variação nos passageiros pagos transportados em relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2005 a 2014	85
Figura 4.9: Variação nos passageiros pagos transportados com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2014.....	86
Figura 4.10: Evolução da quantidade de passageiros pagos domésticos por grupo de 100 habitantes, 2005 a 2014	86
Figura 4.11: Participação das cinco maiores empresas em passageiros pagos transportados – mercado doméstico, 2014	87
Figura 4.12: Variação de passageiros pagos transportados com relação ao ano anterior por empresa – mercado doméstico, 2014	87
Figura 4.13: Aumento no número de passageiros pagos transportados (milhões de passageiros) – mercado doméstico, 2014	87
Figura 4.14: Passageiros pagos embarcados por região brasileira, em milhões – mercado doméstico, 2014.....	88
Figura 4.15: Quantidade de embarques domésticos por grupo de 100 habitantes por região – mercado doméstico, 2014.....	89
Figura 4.16: Quantidade de embarques domésticos por milhão de reais em PIB gerado em 2012* por região – mercado doméstico, 2014.....	89
Figura 4.17: Distribuição dos passageiros embarcados por região – mercado doméstico, 2014	90
Figura 4.18: Passageiros embarcados por aeroporto e unidade da federação – região Sudeste – mercado doméstico, 2014	91

Figura 4.19: Passageiros embarcados por aeroporto e unidade da federação – região Nordeste – mercado doméstico, 2014.....	92
Figura 4.20: Passageiros embarcados por aeroporto e unidade da federação – região Centro-Oeste – mercado doméstico, 2014.....	93
Figura 4.21: Passageiros embarcados por aeroporto e unidade da federação – região Sul – mercado doméstico, 2014	94
Figura 4.22: Passageiros embarcados por aeroporto e unidade da federação – região Norte – mercado doméstico, 2014.....	95
Figura 4.23: Distribuição dos embarques nos 20 maiores aeroportos – mercado doméstico, 2014.....	96
Figura 4.24: Variação no número de embarques em relação ao ano anterior por aeroporto – mercado doméstico, 2014.....	97
Figura 4.25: Passageiros pagos transportados nas 20 principais rotas* – mercado doméstico, 2013 e 2014	98
Figura 4.26: Evolução do RPK – mercado doméstico, 2005 a 2014	99
Figura 4.27: Variação do RPK em relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2005 a 2014	99
Figura 4.28: Variação do RPK em relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2014.....	100
Figura 4.29: Variação do RPK doméstico, PIB e população brasileira em relação ao ano anterior, 2005 a 2014	100
Figura 4.30: Participação das cinco maiores empresas no <i>RPK</i> – mercado doméstico, 2010 a 2014	101
Figura 4.31: Variação no <i>RPK</i> com relação ao ano anterior por empresa – mercado doméstico, 2014.....	101
Figura 4.32: Evolução da quantidade de carga paga transportada – mercado doméstico, 2005 a 2014	102
Figura 4.33: Variação anual da quantidade de carga paga transportada – mercado doméstico, 2005 a 2014	102
Figura 4.34: Participação das cinco principais empresas em termos de carga paga transportada – mercado doméstico, 2014	103
Figura 4.35: Variação da carga paga transportada com relação ao ano anterior por empresa – mercado doméstico, 2014.....	103
Figura 4.36: Carga paga transportada nas 20 principais rotas – mercado doméstico, 2013 e 2014	104

Figura 4.37: Carga paga despachada por unidade da federação – mercado doméstico, 2014	105
Figura 4.38: Evolução do número de passageiros pagos transportados – mercado internacional, 2005 a 2014.....	108
Figura 4.39: Variação no número de passageiros pagos transportados em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2005 a 2014	108
Figura 4.40: Variação nos passageiros pagos transportados com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado internacional, 2014	109
Figura 4.41: Evolução do número de passageiros pagos transportados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2005 a 2014	109
Figura 4.42: Variação do número de passageiros pagos transportados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2014/2005	110
Figura 4.43: Variação do número de passageiros pagos transportados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2014/2013	110
Figura 4.44: Participação de mercado das maiores empresas em termos de passageiros pagos transportados – mercado internacional, 2014.....	111
Figura 4.45: Variação na quantidade de passageiros pagos transportados pelas maiores empresas – mercado internacional, 2014/2013.....	111
Figura 4.46: Quantidade de passageiros transportados entre o Brasil e outros países por continente, 2013 e 2014.....	112
Figura 4.47: Quantidade de passageiros transportados entre o Brasil e os 20 principais destinos internacionais, 2013 e 2014	113
Figura 4.48: Evolução do RPK – mercado internacional, 2005 a 2014.....	114
Figura 4.49: Variação no RPK em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2005 a 2014	114
Figura 4.50: Evolução do RPK por nacionalidade das empresas – mercado internacional – 2005 a 2014.....	115
Figura 4.51: Variação do RPK por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2014/2005	115
Figura 4.52: Variação do RPK por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2014/2013	115
Figura 4.53: Participação de mercado das maiores empresas em termos de RPK – mercado internacional, 2014.....	116
Figura 4.54: Variação do RPK das maiores empresas – mercado internacional, 2014/2013	116

Figura 4.55: Evolução da quantidade de carga paga transportada – mercado internacional, 2005 a 2014.....	117
Figura 4.56: Evolução da quantidade de carga paga transportada por nacionalidade das empresas – mercado internacional, 2005 a 2014.....	117
Figura 4.57: Variação na quantidade de carga paga transportada – mercado internacional, 2014/2005	118
Figura 4.58: Variação na quantidade de carga paga transportada – mercado internacional, 2014/2013	118
Figura 4.59: Participação das principais empresas na quantidade de carga paga transportada – mercado internacional, 2014.....	119
Figura 4.60: Variação da quantidade de carga paga transportada pelas principais empresas – mercado internacional, 2014/2013.....	119
Figura 4.61: Quantidade de carga paga transportada entre Brasil e demais países por continente – mercado internacional, 2014	120
Figura 4.62: Quantidade de carga paga transportada nas 20 principais rotas internacionais com origem no Brasil, 2014	121
Figura 4.63: Quantidade de carga paga transportada nas 20 principais rotas internacionais com destino no Brasil, 2014	122
Figura 4.64: Evolução da quantidade de passageiros interestaduais de longa distância transportados pelos modais aéreo e rodoviário, 2005 a 2014.....	123
Figura 4.65: Participação dos modais aéreo e rodoviário no transporte interestadual de passageiros de longa distância, 2014	123
Figura 4.66: Participação dos modais aéreo e rodoviário no transporte interestadual de passageiros de longa distância, 2005 e 2010	124
Figura 5.1: Evolução do aproveitamento em termos de RPK/ASK – mercados doméstico e internacional, 2005 a 2014	127
Figura 5.2: Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2005 a 2014.....	128
Figura 5.3: Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2014	128
Figura 5.4: Aproveitamento em termos de Horas Voadas por Aeronave-Dia Disponível por empresa – mercados doméstico e internacional, 2013 (esquerda) e 2014 (direita)	129
Figura 5.5: Aproveitamento em termos de Horas Voadas por Aeronave-Dia Disponível por configuração da aeronave – empresas brasileiras, 2013 e 2014.....	129
Figura 5.6: Evolução do aproveitamento em termos de RPK/ASK – mercado doméstico, 2005 a 2014	130

Figura 5.7: Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2005 a 2014	130
Figura 5.8: Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2014.....	131
Figura 5.9: Aproveitamento em termos de RPK/ASK, por empresa – mercado doméstico, 2013 (esquerda) e 2014 (direita)	131
Figura 5.10: Evolução do aproveitamento em termos de RPK/ASK – mercado internacional, 2005 a 2014.....	132
Figura 5.11: Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado internacional, 2014	133
Figura 5.12: Aproveitamento em termos de RPK/ASK por empresa – mercado internacional, 2013 (esquerda) e 2014 (direita).....	133
Figura 6.1: Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos – indústria, por ano, 2005 a 2014*	136
Figura 6.2: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao ano anterior – indústria, 2005 a 2014	137
Figura 6.3: Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos – indústria, por mês, 2014*	137
Figura 6.4: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao mesmo mês do ano anterior, – indústria, 2014*	138
Figura 6.5: Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos – mercado doméstico, por ano, 2005 a 2014*	139
Figura 6.6: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2005 a 2014*	140
Figura 6.7: Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos – mercado doméstico, por mês, 2014*	140
Figura 6.8: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2014*	141
Figura 6.9: Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos – mercado internacional, por ano, 2005 a 2014*	142
Figura 6.10: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao ano anterior – indústria, 2005 a 2014*	143
Figura 6.11: Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos – indústria, por mês, 2014*	143
Figura 6.12: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao mesmo mês do ano anterior, – indústria, 2014*	144

Figura 6.13: Percentuais de Atrasos nas 20 principais rotas domésticas, 2014*	146
Figura 6.14: Percentuais de Cancelamentos nas 20 principais rotas domésticas, 2014*	147
Figura 6.15: Percentuais de Atrasos nas 20 principais rotas internacionais, 2014*....	148
Figura 6.16: Percentuais de Cancelamentos nas 20 principais rotas internacionais, 2014*	149
Figura 7.1: Evolução da Tarifa Aérea Média Doméstica Real, 2005 a 2014.....	155
Figura 7.2: Variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real com relação ao ano anterior, 2005 a 2014	155
Figura 7.3: Variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real com relação ao mesmo mês do ano anterior, 2012 a 2014.....	156
Figura 7.4: Distribuição percentual de assentos comercializados por intervalo de Tarifa Aérea Doméstica Real, 2005, 2013 e 2014	156
Figura 7.5: Evolução da distância direta média, 2005 a 2014.....	157
Figura 7.6: Tarifa Aérea Média Doméstica Real por pares de regiões – 2014	157
Figura 7.7: Variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real por par de região – 2014/2011	158
Figura 7.8: Variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real por par de região – 2014/2013	158
Figura 7.9: Distância direta média por pares de regiões – 2014	159
Figura 7.10: Percentual de assentos comercializados a tarifas inferiores a R\$ 300,00 por pares de região, 2014	159
Figura 7.11: Percentual de assentos comercializados a tarifas inferiores a R\$ 100,00 por pares de região, 2014	160
Figura 7.12: Percentual de assentos comercializados a tarifas superiores a R\$ 1.500,00 por pares de região, 2014.....	160
Figura 7.13: Tarifa Aérea Média Doméstica Real por UF, 2014.....	161
Figura 7.14: Variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real por UF – 2014/2013. 162	
Figura 7.15: Variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real por UF – 2014/2011. 163	
Figura 7.16: Percentual de assentos comercializados a tarifas inferiores a R\$ 300,00 por UF, 2014	164
Figura 7.17: Percentual de assentos comercializados a tarifas inferiores a R\$ 100,00 por UF, 2014	165
Figura 7.18: Distância média por UF em quilômetros, 2014	166

Figura 7.19: Evolução do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real, 2005 a 2014 .	168
Figura 7.20: Variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real com relação ao ano anterior, 2005 a 2014	169
Figura 7.21: Variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real com relação ao mesmo mês do ano anterior, 2012 a 2014	169
Figura 7.22: Distribuição percentual de assentos comercializados por intervalo de Yield Tarifa Aérea Doméstico Real, 2005, 2013 e 2014	170
Figura 7.23: Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real por pares de regiões, 2014.	170
Figura 7.24: Variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real por pares de regiões 2014/2013	171
Figura 7.25: Variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real por pares de regiões 2014/2011	171
Figura 7.26: Percentual de assentos comercializados com Yields inferiores a R\$ 0,30 por pares de região em 2014.....	172
Figura 7.27: Percentual de assentos comercializados com Yields inferiores a R\$ 0,10 por pares de região em 2014.....	172
Figura 7.28: Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real por UF, 2014.....	173
Figura 7.29: Variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real por UF 2014/2013	174
Figura 7.30: Variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real por UF 2014/2011	175
Figura 7.31: Percentual de assentos comercializados com Yield inferior a R\$ 0,30 por UF em 2014	176
Figura 7.32: Percentual de assentos comercializados com Yield inferior a R\$ 0,10 por UF em 2014	177
Figura 7.33: Tarifa Aérea Média Doméstica vendida para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, out/2013 a jul/2014	178
Figura 7.34: Proporção de assentos vendidos ao público adulto em geral nos voos domésticos para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, out/2013 a jul/2014.....	179
Figura 7.35: Distribuição percentual de assentos comercializados nos voos domésticos para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 por intervalo de Tarifa Aérea Doméstica Real	179
Figura 7.36: Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real, Cenário Comparativo: Voos com origem ou destino nas mesmas cidades-sede da Copa das Confederações	180
Figura 8.1: Receita de Voo (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2014.....	183

Figura 8.2: Variação da Receita de Voo da indústria com relação ao ano anterior, 2010 a 2014	184
Figura 8.3: Composição das receitas de voo da indústria, 2014	184
Figura 8.4: Evolução da composição da Receita de Voo por tipo de receita, 2009 a 2014	185
Figura 8.5: Receita de Voo (R\$ 1.000,00) por empresa, 2011 a 2014.....	185
Figura 8.6: Variação da Receita de Voo (R\$ 1.000,00) por empresa, 2011 a 2014....	186
Figura 8.7: Evolução dos custos e despesas de voo da indústria, 2009 a 2014	187
Figura 8.8: Variação dos custos e despesas de voo da indústria, 2010 a 2014	188
Figura 8.9: Composição dos custos e das despesas de voo da indústria, 2014	188
Figura 8.10: Evolução das despesas e dos custos de voo da indústria – por tipo, 2009 a 2014	189
Figura 8.11: Evolução da composição das despesas e dos custos de voo – por tipo, 2009 a 2014	189
Figura 8.12: Evolução dos custos e despesas de voo por empresa, 2009 a 2014.....	190
Figura 8.13: Resultado Financeiro (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2014	191
Figura 8.14: Resultado Financeiro (R\$ 1.000,00) por empresa, 2011 a 2014	192
Figura 8.15: Resultado Líquido da indústria (R\$ 1.000,00), 2009 a 2014.....	193
Figura 8.16: Resultado Líquido (R\$ 1.000,00), 2011 a 2014.....	194
Figura 8.17: Situação Líquida Patrimonial (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2014.	195
Figura 8.18: Situação Líquida Patrimonial (R\$ 1.000,00) por empresa, 2011 a 2014	196
Figura 8.19: EBIT (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2014.....	197
Figura 8.20: EBIT (R\$ 1.000,00) por empresa, 2011 a 2014.....	198
Figura 8.21: Margem Bruta da indústria, 2009 a 2014	199
Figura 8.22: Margem Bruta por empresa, 2011 a 2014	200
Figura 8.23: Margem EBIT da indústria, 2009 a 2014	201
Figura 8.24: Margem EBIT por empresa, 2011 a 2014	202
Figura 8.25: Margem Líquida da indústria, 2009 a 2014.....	203
Figura 8.26: Margem Líquida por empresa, 2011 a 2014.....	204
Figura 8.27: Índice Liquidez Corrente da indústria, 2009 a 2014.....	205
Figura 8.28: Índice Liquidez Corrente por empresa, 2011 a 2014.....	206
Figura 8.29: Índice Liquidez Geral da indústria, 2009 a 2014.....	207

Figura 8.30: Índice Liquidez Geral por empresa, 2011 a 2014.....	208
Figura 8.31: Participação de Capitais de Terceiros sobre os Recursos Totais da indústria, 2009 a 2014	209
Figura 8.32: Participação de Capitais de Terceiros sobre os Recursos Totais por empresa, 2011 a 2014	210
Figura 8.33: RASK (R\$/ASK) da indústria, 2009 a 2014.....	212
Figura 8.34: RASK (R\$/ASK) por empresa, 2011 a 2014.....	212
Figura 8.35: CASK (R\$/ASK) da indústria, 2009 a 2014.....	213
Figura 8.36: CASK (R\$/ASK) por empresa, 2011 a 2014.....	213
Figura 8.37: RASK Passagem Aérea (R\$/ASK) da indústria, 2009 a 2014	214
Figura 8.38: RASK Passagem Aérea (R\$/ASK) por empresa, 2011 a 2014	214
Figura 8.39: RASK/CASK da indústria, 2009 a 2014	215
Figura 8.40: RASK/CASK por empresa, 2011 a 2014	215
Figura 8.41: RATK (R\$/ATK) da indústria, 2009 a 2014	216
Figura 8.42: RATK (R\$/ATK) por empresa, 2011 a 2014	217
Figura 8.43: CATK (R\$/ATK) da indústria, 2009 a 2014	217
Figura 8.44: CATK (R\$/ATK) por empresa, 2011 a 2014	218
Figura 8.45: RATK/CATK da indústria, 2009 a 2014.....	218
Figura 8.46: RATK/CATK por empresa, 2011 a 2014.....	219

LISTA DE TABELAS

Tabela 2.1: Distribuição de empregados por categoria e empresa – empresas aéreas brasileiras, 2014.....	38
Tabela 2.2: Distribuição de aeronaves por operador e fabricante – empresas aéreas brasileiras, 2014.....	40
Tabela 2.3: Quantidade de aeronaves por assentos de passageiro instalados em cada empresa aérea brasileira, 2014.....	41



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 internacional 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 de aeronaves, que representaram aproximadamente 37% do total de custos e despesas de voo em 2014, são diretamente influenciados pela variação do preço internacional do barril de petróleo e pela flutuação da taxa de câmbio (R\$/US\$). Além do combustível, a taxa de câmbio também influencia os custos com arrendamento, manutenção e seguro de aeronaves, que representaram cerca de 20% do total de custos de despesas de voo em 2014.

O desempenho da economia brasileira, por sua vez, é variável determinante do comportamento da demanda por transporte aéreo.

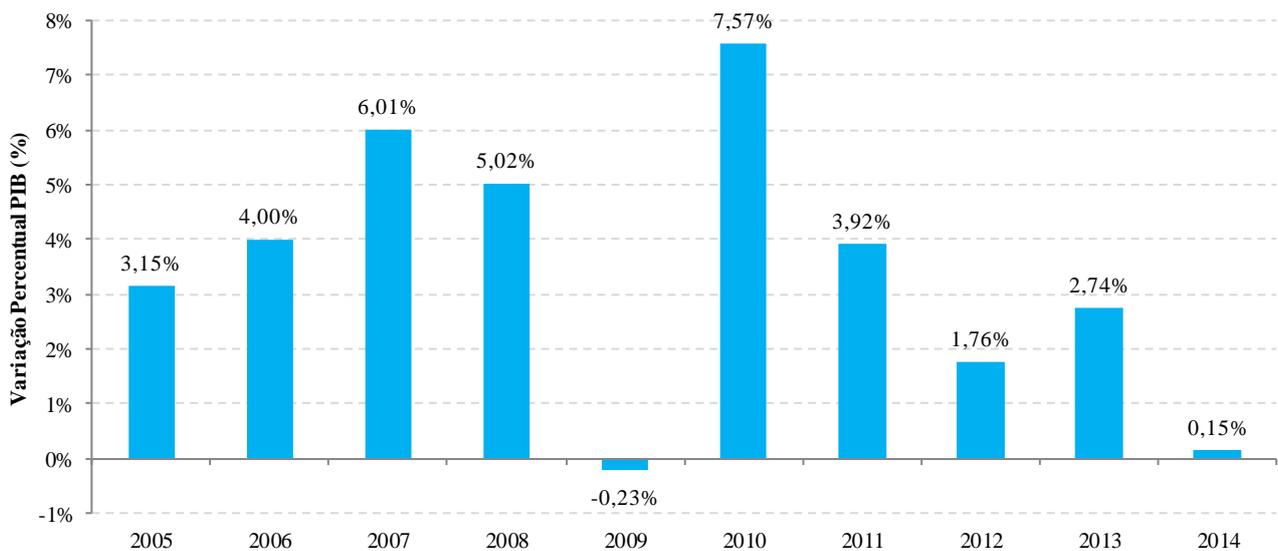
Produto Interno Bruto e População

O Produto Interno Bruto – PIB é uma das mais importantes variáveis para mensurar o crescimento de uma economia. Nesse sentido, o efeito renda é um dos principais fatores que explicam o crescimento da demanda por transporte aéreo.

No ano de 2014, o PIB brasileiro permaneceu praticamente estável, crescendo 0,15% quando comparado com 2013, muito abaixo da média registrada entre 2005 e 2014, que foi de 3,5%.

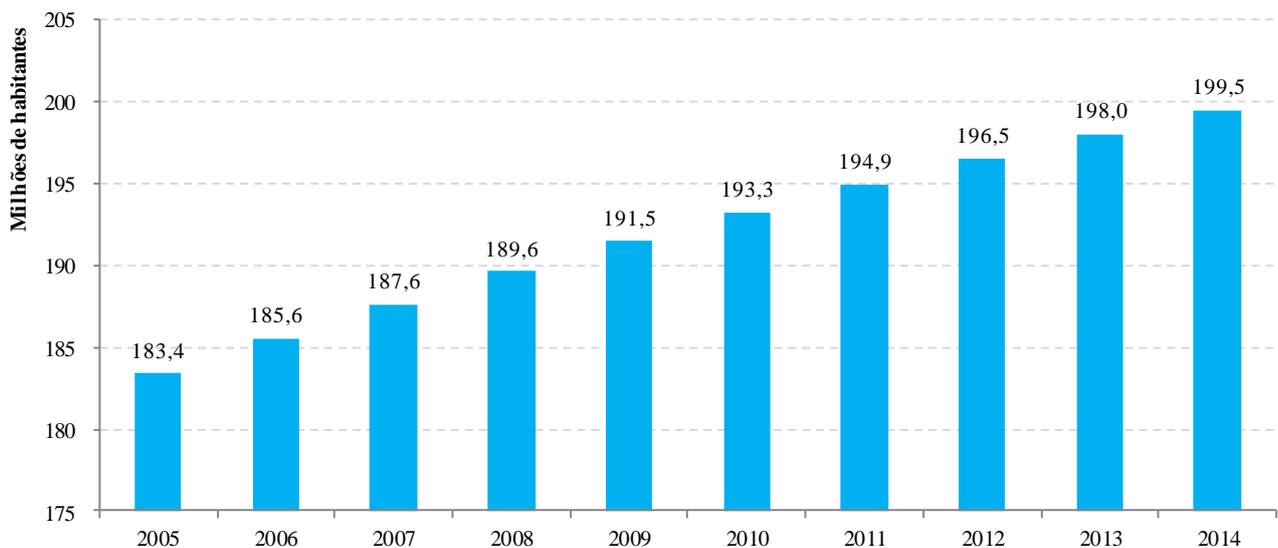
Já a população brasileira cresceu a uma taxa média de 0,8% ao ano no mesmo período.

Figura 1.1: Variação do PIB brasileiro, de 2005 a 2014



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

Figura 1.2: Evolução da população brasileira, 2005 a 2014



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

Taxa de Câmbio

No período observado de janeiro de 2005 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 2013, iniciou-se uma oscilação com tendência de valorização. Em 2014, o Dólar registrou valorização de 13,4% frente ao Real, quando comparada a cotação do final de dezembro em relação à do mesmo mês do ano anterior, tendo encerrado 2014 cotado a R\$ 2,66.

Figura 1.3: Evolução da taxa de câmbio R\$/US\$, de 2005 a 2014



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

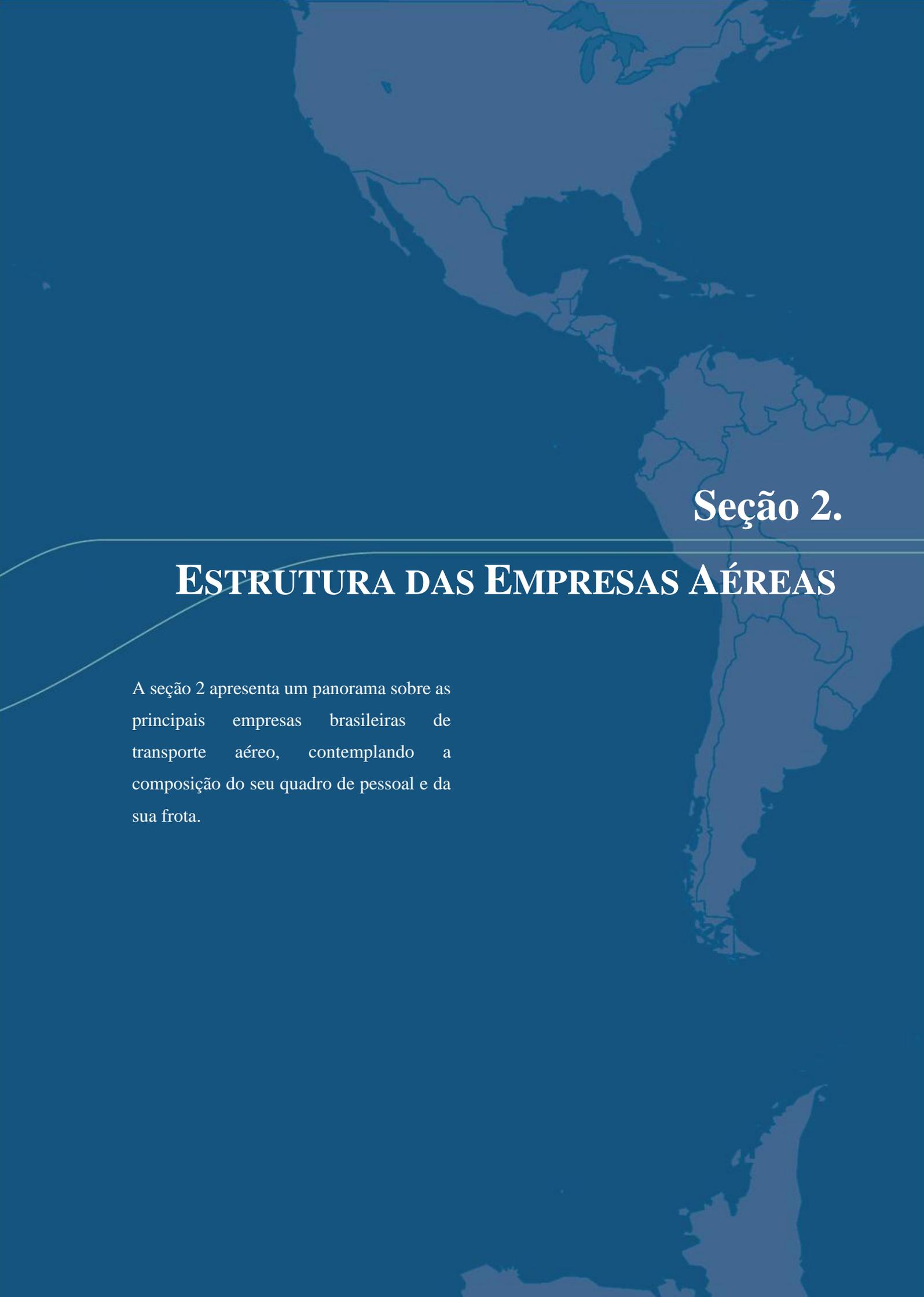
Preço Internacional do Barril de Petróleo

O preço médio internacional do barril do petróleo (que considera os tipos: Brent, Dubai e *West Texas Intermediate* – WTI) apresentou acentuada queda em 2014, finalizando o ano cotado a US\$ 60,55, uma depreciação de mais de 40% com relação ao seu valor em dezembro de 2013.

Figura 1.4: Evolução do preço médio internacional do barril do petróleo (Brent, Dubai e WTI), 2005 a 2014



Fonte: Fundo Monetário Internacional – FMI.



Seção 2.

ESTRUTURA DAS EMPRESAS AÉREAS

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

Introdução

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

As informações sobre frota e pessoal apresentadas nesta seção foram apuradas com base nos dados do *Form D, Fleet and Personnel – Commercial Air Carriers*, que é anualmente requerido pela OACI de seus Estados-Membros. O formulário é preenchido pelas empresas aéreas brasileiras e enviado à ANAC.

Treze empresas brasileiras prestaram serviços de transporte aéreo público regular e não regular, exceto táxi-aéreo, no ano de 2014, sendo que quatro realizaram essencialmente operações de carga. Já as estrangeiras somaram 84 empresas operando em 2014, com 25 atuando apenas no mercado de transporte de carga.

Entre as empresas brasileiras, destacaram-se quatro empresas, que alcançaram, individualmente, mais de 1% de participação no mercado doméstico (em termos de RPK) e que juntas representaram 98,8% dos passageiros transportados neste segmento. São elas: Gol, Tam, Azul e Avianca. Já entre as essencialmente cargueiras, destacou-se a empresa Absa, que transportou 16,3% do total da carga paga no mercado doméstico.

A seguir, uma breve descrição de cada uma dessas principais empresas aéreas brasileiras:

Tam

Operando voos regulares desde a década de 70, a empresa encerrou o ano de 2014 na posição de líder dos mercados doméstico e internacional de passageiros entre as empresas aéreas brasileiras, com 38,1% e 84,6% do RPK, respectivamente. A Tam foi a segunda empresa brasileira que mais transportou passageiros em voos domésticos no ano, com 32,2 milhões, e a primeira em voos internacionais, com 4,4 milhões. A empresa foi responsável, ainda, por 39,4% da carga paga doméstica transportada em 2014. Realizou operações em 45 aeroportos brasileiros em todos os estados e em 24 aeroportos em 14 outros países. A sua frota foi composta de 163 aeronaves, com capacidade entre 144 e 363 passageiros. Seu quadro de pessoal contou com mais de 27 mil empregados, entre estes, aproximadamente 2.000 pilotos e co-pilotos e 5.100 comissários. Sua receita de voo foi de 13,9 bilhões de reais.

Gol

A empresa iniciou suas operações no ano de 2001 e se manteve na vice-liderança entre as empresas aéreas brasileiras ao final de 2014, com participação de 36,1% no mercado doméstico de passageiros e de 14,9% no mercado internacional de passageiros, em termos de RPK. A Gol foi a empresa brasileira que transportou o maior número de passageiros em voos domésticos no ano, com 35,7 milhões, e foi a segunda em voos internacionais, com 1,9 milhões. A empresa foi responsável, ainda, por 21,5% da carga paga doméstica transportada em 2014. Operou em 60 aeroportos em todos os estados brasileiros e em 24 aeroportos no exterior, distribuídos em 15 países, com uma frota de 141 aeronaves com capacidade entre 138 e 177 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 9,7 bilhões de reais em 2014.

Azul

A Azul iniciou suas operações em dezembro de 2008 e, após a incorporação da Trip, figurou como a terceira principal empresa aérea brasileira em 2014, tendo sido responsável por 16,6% do RPK doméstico e pelo transporte de 20 milhões de passageiros pagos em voos domésticos. Realizou operações em 112 aeroportos brasileiros em todos os estados do país e, ao final do ano, iniciou a oferta de voos internacionais para os Estados Unidos. A empresa foi responsável, ainda, por 9,2% da carga paga doméstica transportada em 2014. Contou, em dezembro de 2014, com uma frota de 151 aeronaves com capacidade entre 47 e 276 passageiros. Seu quadro de pessoal contou com praticamente onze mil empregados, entre estes, 1,5 mil pilotos e co-pilotos e 2 mil comissários. Sua receita de voo foi de 5,4 bilhões de reais.

Avianca

A Avianca (Oceanair) está presente no mercado brasileiro desde 1998. Em 2014, a empresa alcançou participação de 8,4% no mercado doméstico de passageiros em termos de RPK, tendo transportado 6,9 milhões de passageiros pagos em voos domésticos e atuado em 30 aeroportos brasileiros de 19 estados no país. A empresa foi responsável, ainda, por 7,1% da carga paga doméstica transportada em 2014. Finalizou o ano com uma frota de 48 aeronaves, com configuração de 100 a 160 assentos de passageiros. Contou com aproximadamente 4.300 funcionários, dos quais 450 eram pilotos e co-pilotos e 776 comissários. Sua receita de voo foi de 2,2 bilhões de reais.

Absa

A Absa é a maior empresa aérea brasileira essencialmente cargueira. Em operação desde 1995, foi responsável por 16,3% da carga paga doméstica transportada em 2014 e por 25% do total das empresas brasileiras em voos internacionais. Realizou operações em 16 aeroportos de 12 estados brasileiros, além de 11 outros países, com uma frota de 6 aeronaves, cada uma com capacidade para 52 toneladas de carga útil. Empregou 394 funcionários em 2014, sendo 79 pilotos e co-pilotos. Sua receita de voo foi de aproximadamente 1 bilhão de reais.

Pessoal

A quantidade total de empregados do quadro de pessoal das empresas aéreas brasileiras cresceu 3,3% no ano de 2014 em relação ao ano anterior. Pilotos e co-pilotos representaram 9,7% do total e comissários 18,4%.

O indicador do número de empregados por aeronave das empresas aéreas brasileiras, por sua vez, registrou alta de 20,5%, tendo passado de 92,7 em 2013 para 111,6 em 2014.

Já o número de pilotos e co-pilotos para cada mil decolagens cresceu 5% em 2014, quando comparado com o ano anterior, tendo passado de 5,8 para 6,1 no período observado.

Estes são alguns dos indicadores utilizados para avaliar a eficiência operacional de uma empresa aérea.

A seguir, são apresentados os números por empresa.

Figura 2.1: Quantidade de empregados por categoria – empresas aéreas brasileiras, 2010 a 2014

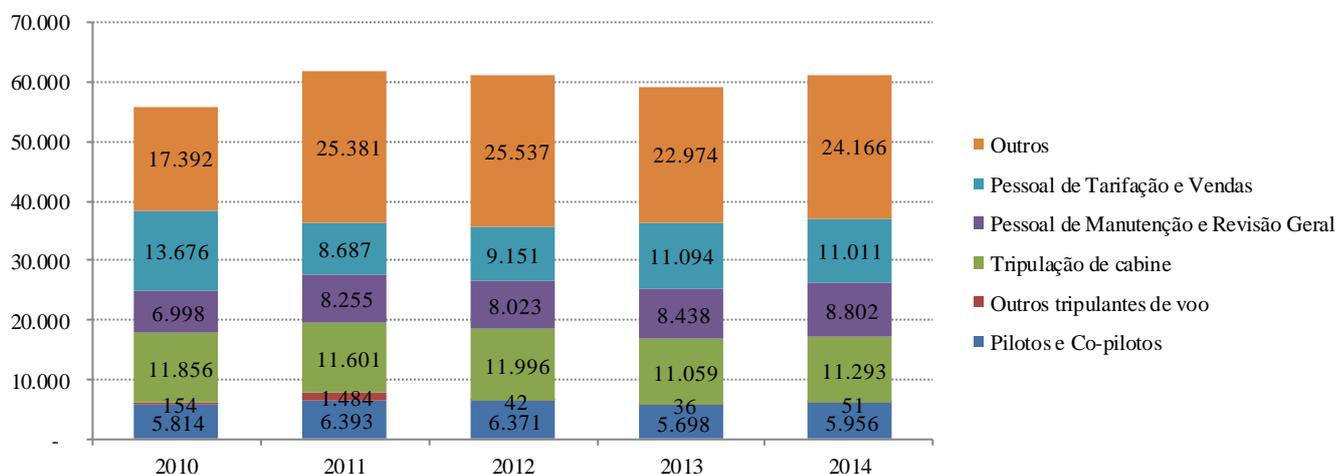
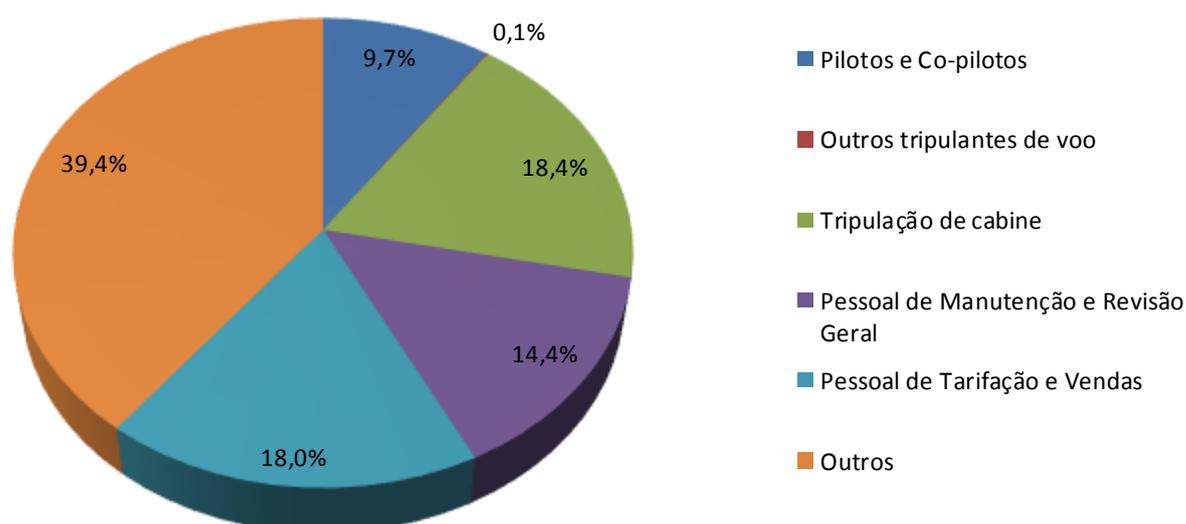


Figura 2.2: Proporção de empregados por categoria – empresas aéreas brasileiras, 2014



Seção 2 - Estrutura das Empresas Aéreas

Figura 2.3: Quantidade de empregados por aeronave – empresas aéreas brasileiras, 2012 a 2014

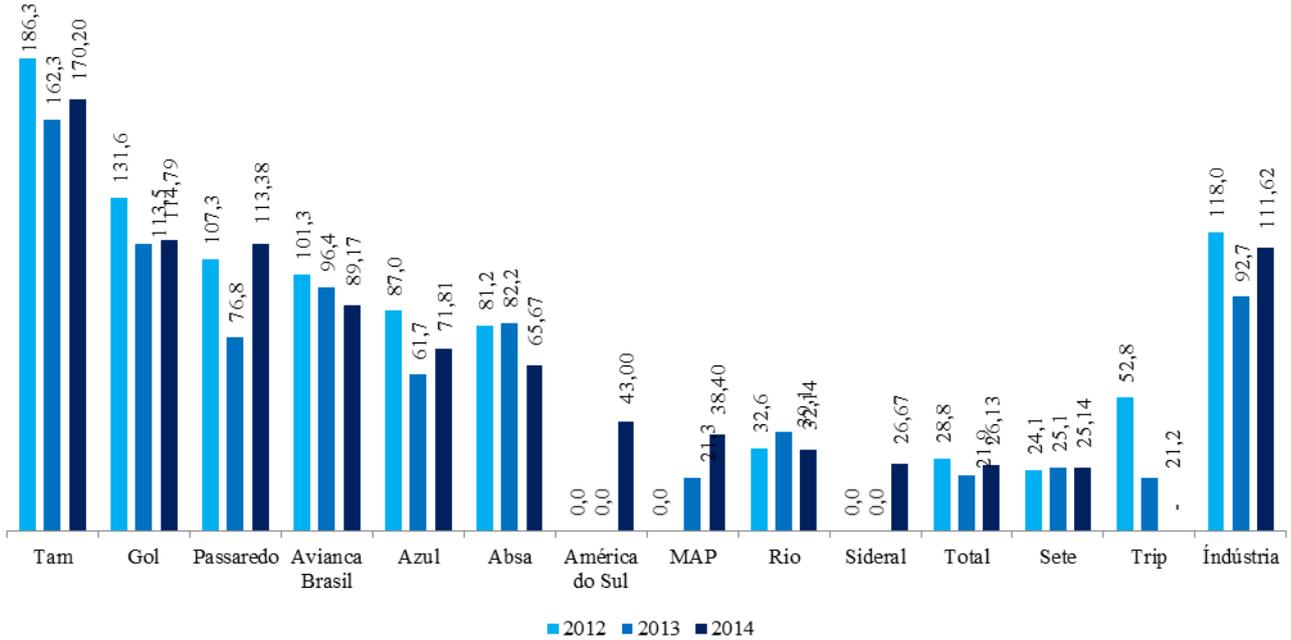


Figura 2.4: Proporção de pilotos e co-pilotos no total de empregados – empresas aéreas brasileiras, 2012 a 2014

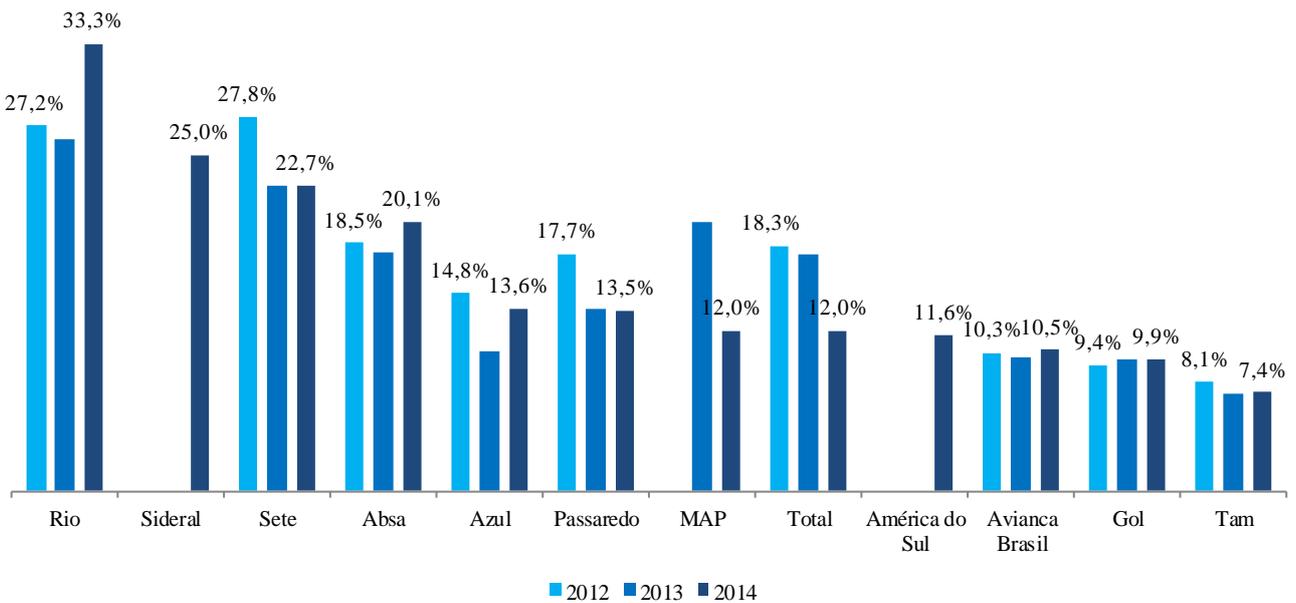
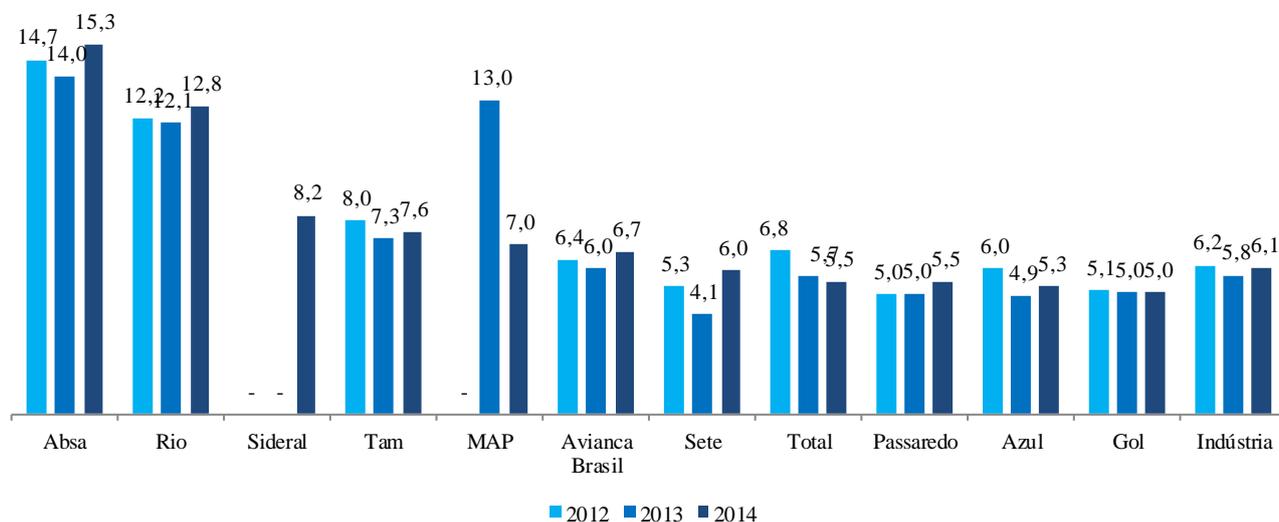


Tabela 2.1: Distribuição de empregados por categoria e empresa – empresas aéreas brasileiras, 2014

Empresa	Pilotos e Co-pilotos	Outros tripulantes de voo	Tripulação de cabine	Pessoal de Manutenção e Revisão Geral	Pessoal de Tarifação e Vendas	Outros	Total
Abaeté	2	0	0	0	0	0	2
Azul	1.475	0	2.067	1.734	3.500	2.067	10.843
Gol	1.599	0	3.195	2.606	4.884	3.902	16.186
Avianca	450	0	776	610	447	1.997	4.280
MAP	23	0	25	20	24	100	192
Passaredo	122	1	126	165	365	128	907
Tam	2.041	0	5.087	3.458	1.694	15.462	27.742
Rio	75	26	0	26	0	98	225
Sete	40	0	11	0	65	60	176
Total	25	23	6	53	0	102	209
Absa	79	0	0	84	30	201	394
Sideral	20	0	0	36	0	24	80
América do Sul	5	1	0	10	2	25	43
Indústria	5.956	51	11.293	8.802	11.011	24.166	61.279

Figura 2.5: Número de pilotos por mil decolagens – empresas aéreas brasileiras, 2012 a 2014



Frota

Ao final de 2014, a frota das empresas brasileiras era de 549 aviões, o que representou uma redução de 14,2% em relação ao número apresentado em dezembro de 2013. Trata-se da primeira redução desde o início da série em 2010.

A Boeing foi a fabricante líder em quantidade de aeronaves operadas por empresas brasileiras em 2014, com 33,5% do total, seguida da Airbus, com 33,3%. A Embraer foi a terceira fabricante com mais aeronaves em operação no Brasil em 2014, com 16,2% de participação.

Aeronaves com capacidade entre 101 e 150 assentos de passageiros representaram 29%, enquanto aquelas com capacidade de 151 a 200 assentos representaram 38%.

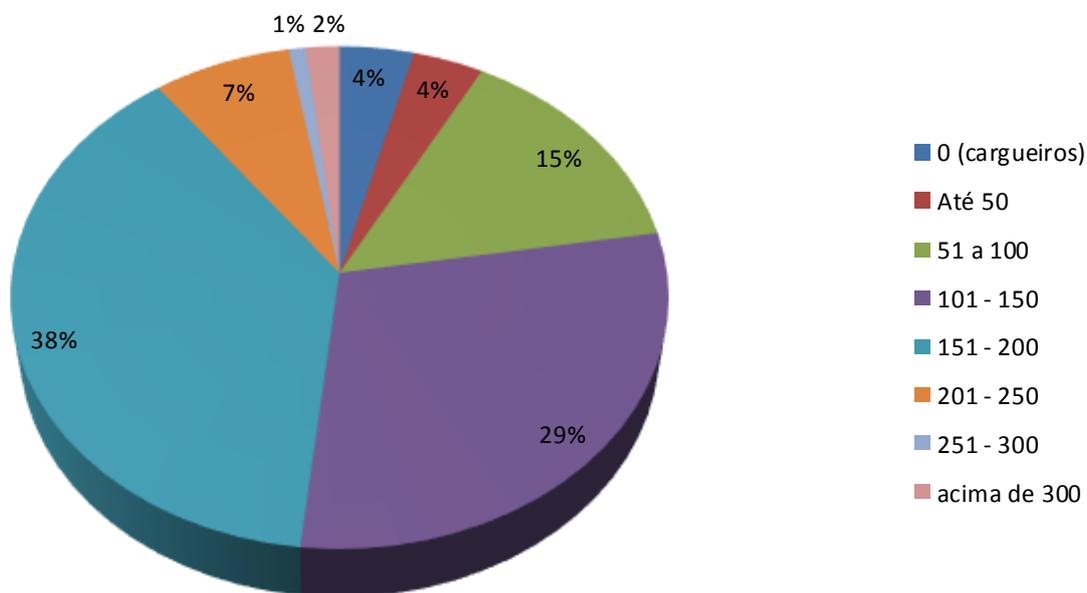
Figura 2.6: Quantidade de aeronaves por fabricante – empresas aéreas brasileiras, 2010 a 2014



Tabela 2.2: Distribuição de aeronaves por operador e fabricante – empresas aéreas brasileiras, 2014

Empresa	Airbus	ATR	Boeing	Cessna	Embraer	Fokker	Total geral
TAM	141		22				163
AZU	5	60			86		151
GLO			141				141
ONE	37					11	48
PTB		8					8
TTL		3	5				8
SLX				5	2		7
RIO			7				7
TUS			6				6
PAM		5					5
SID			3				3
SUL				1			1
ABJ					1		1
Indústria	183	76	184	6	89	11	549

Figura 2.7: Proporção de aeronaves por assentos de passageiro instalados – empresas aéreas brasileiras, 2014



Seção 2 - Estrutura das Empresas Aéreas

Tabela 2.3: Quantidade de aeronaves por assentos de passageiro instalados em cada empresa aérea brasileira, 2014

Assentos de Passageiro Instalados	Tam	Azul	Gol	Avianca	Passaredo	Demais Empresas	Todas
Nenhum (cargueiro)				1		21	22
Até 50		7				14	21
51 a 100		58		11	8	3	80
101 a 150	26	81	35	19		0	161
151 a 200	86		106	17		0	209
201 a 250	41					0	41
251 a 300	0	5				0	5
Acima de 300	10					0	10
Total	163	151	141	48	8	38	549



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.

Introdução

As informações apresentadas nesta seção foram apuradas com base nos dados estatísticos de voos mensalmente fornecidos à ANAC pelas empresas brasileiras e estrangeiras que operam no país, em cumprimento às obrigações estabelecidas pela Resolução nº 191/2011 e aos procedimentos estabelecidos pelas Portarias nº 1189 e 1190/SRE/2011, expedidas pela Agência.

Mais informações sobre a oferta de transporte aéreo estão disponíveis nos Dados Estatísticos do Transporte Aéreo do Brasil, no relatório Demanda e Oferta do Transporte Aéreo e no relatório Transporte Aéreo na Copa do Mundo FIFA Brasil 2014: Demanda, Oferta e Tarifas Aéreas, localizados na seção Dados e Estatísticas do portal da ANAC na internet.

Total da Indústria

Em 2014, foram realizados 1,09 milhões de voos regulares e não regulares por empresas brasileiras e estrangeiras, considerando o total das operações domésticas e internacionais, o que representou um aumento de 67,7% nos últimos 10 anos.

O número de voos manteve-se praticamente estável no ano de 2014 em relação a 2013, ante uma redução de 3,5% no comparativo entre 2013 e 2012.

O comportamento mês a mês mostra a redução da oferta de voos entre os meses de março e agosto, e aumento nos demais, em relação ao mesmo mês do ano anterior. A maior redução ocorreu no mês de março (3,23%) e o maior aumento em outubro (3,21%).

Do ponto de vista de assentos-quilômetros oferecidos (ASK), observou-se aceleração da oferta, com crescimento de 5,1% em 2014, ante alta de 1,5% em 2013.

Voos Realizados

Figura 3.1: Evolução da quantidade de voos – mercados doméstico e internacional, 2005 a 2014

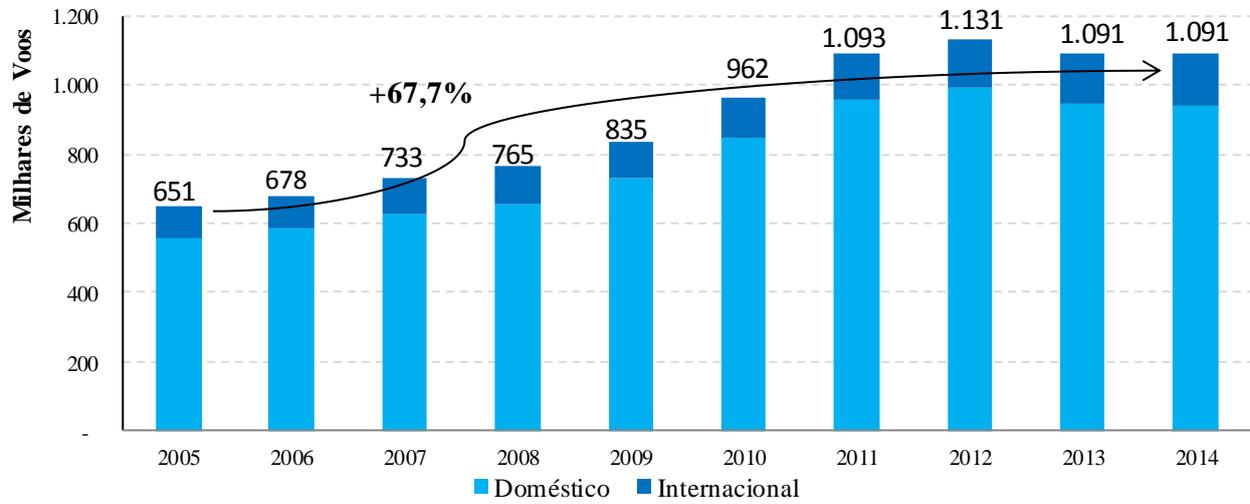


Figura 3.2: Variação da quantidade de voos com relação ao ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2005 a 2014

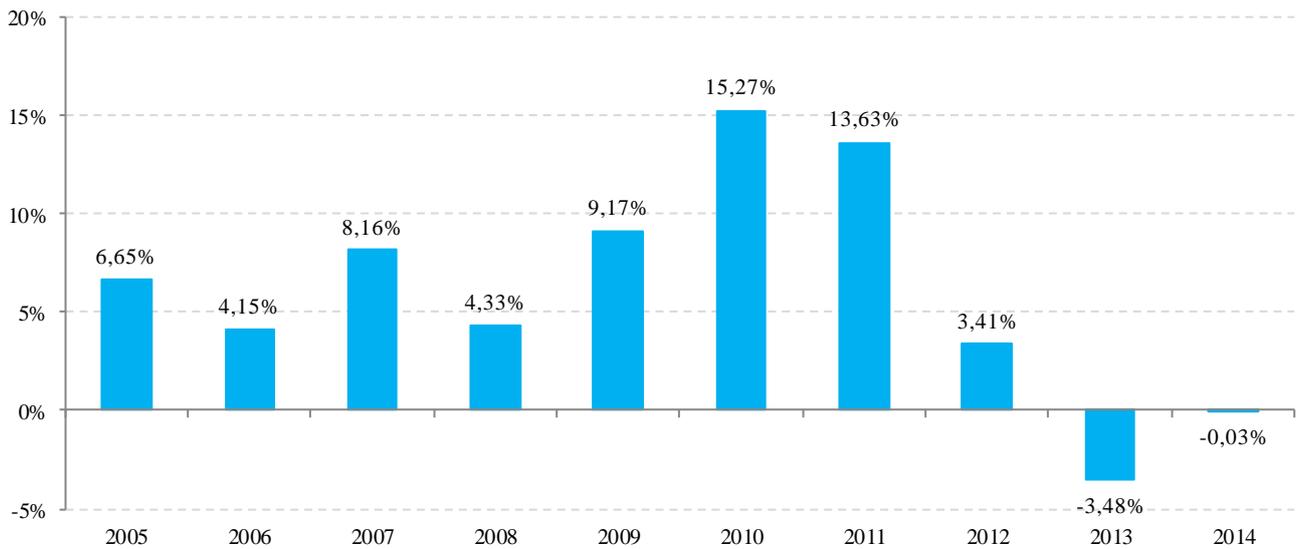
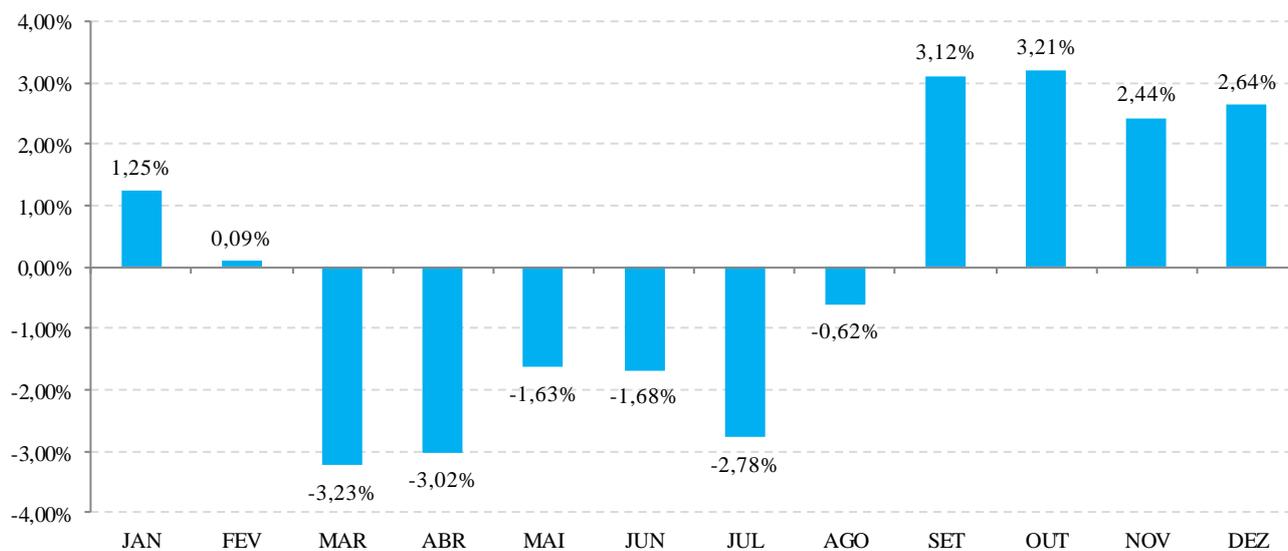


Figura 3.3: Variação da quantidade de voos com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2014



Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK)

Figura 3.4: Evolução do ASK – mercados doméstico e internacional, 2005 a 2014

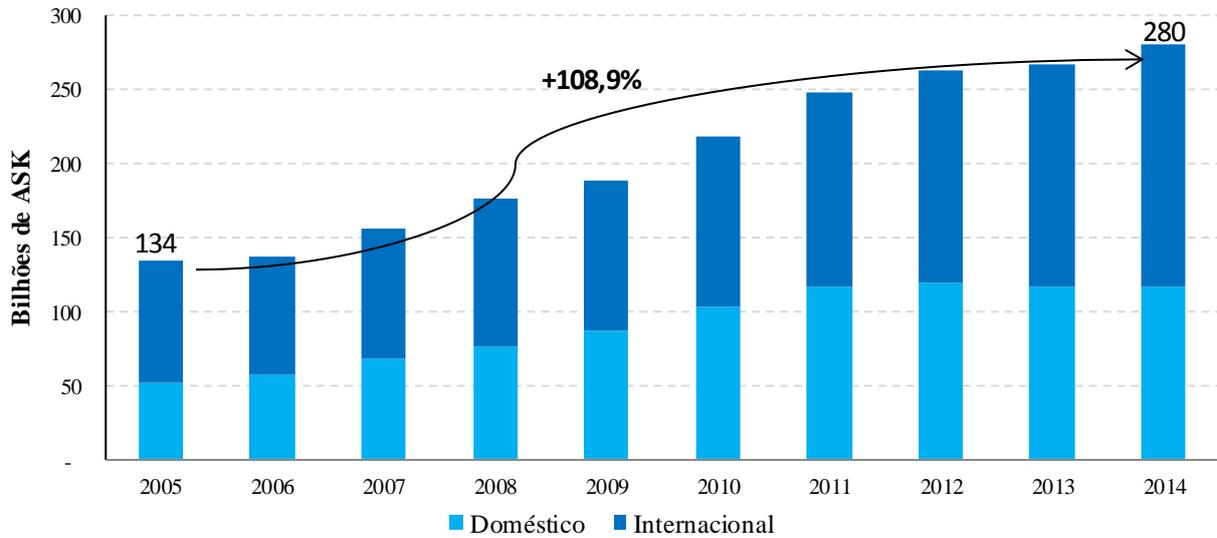
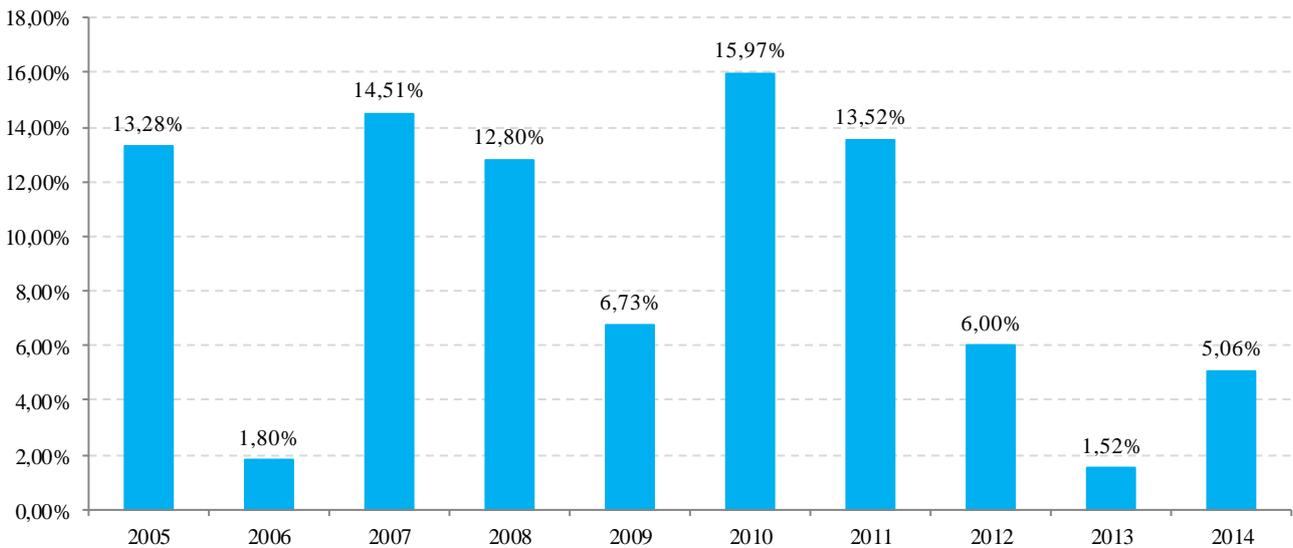


Figura 3.5: Variação do ASK com relação ao ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2005 a 2014



Mercado Doméstico

Em 2014, o mercado de transporte aéreo doméstico apresentou nova redução no número de voos, com 942 mil voos realizados, 0,5% abaixo de 2013, ante retração de 4,5% verificada no ano de 2013 em relação a 2012.

Nos últimos dez anos, a quantidade de voos domésticos registrou um crescimento acumulado de 68,6%.

Na avaliação mês a mês, o ano de 2014 apresentou redução na quantidade de voos domésticos em metade dos meses (março a agosto), com o pior resultado em abril (3,9% de redução) e maior crescimento em outubro (3,2%).

A Gol foi a empresa com o maior número de voos domésticos realizados, representando 32% do total, seguida pela Azul, com participação de 30%, e pela Tam, com 26%.

Entre as cinco maiores empresas de transporte aéreo em número de voos, apenas a Tam apresentou redução em suas operações (-2,7%). Com a absorção dos voos da Trip pela Azul, no processo de consolidação das operações das duas empresas, a empresa apresentou o maior crescimento na quantidade de voos realizados (60,0%), seguida pela Passaredo (18,6%) e Avianca (10,1%).

Analisando-se a oferta de assentos-quilômetros (ASK) em voos domésticos, observou-se aumento de 1,0% em 2014, após queda de 2,9% em 2013. Nos últimos dez anos, o ASK doméstico mais do que dobrou, acumulando crescimento de 128,6%.

Tam e Gol foram responsáveis por 37% da oferta em ASK cada uma no ano de 2014, totalizando 74,4% do total em voos domésticos. A oferta da Tam apresentou redução de 0,6%, enquanto a Gol registrou baixa de 1,7% neste indicador. Azul, Avianca e Passaredo somaram 25,5% da oferta de assentos-quilômetros no ano, com alta de 35,1%, 22,8% e 20,5%, respectivamente.

Com relação ao tráfego em aeroportos, os 20 maiores abrigaram 80,4% das decolagens domésticas. 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 três aeroportos com maior número de decolagens foram os de Guarulhos/SP (10,9%), Congonhas/SP (8,3%) e Brasília/DF (8%), respectivamente, que juntos representaram 27,3% das decolagens em etapas domésticas de voos.

Apenas as regiões Sudeste e Centro-Oeste apresentaram aumento no número de decolagens domésticas em 2014, de 0,2% e 4,0%, respectivamente. As regiões Nordeste, Sul e Norte tiveram reduções de 2,1%, 3,5% e 3,0%, respectivamente.

A região Centro-Oeste foi a que registrou o maior número de decolagens para cada mil habitantes (8,2), enquanto a região Nordeste foi a que registrou o menor número (2,9).

Já a maior quantidade de decolagens realizadas em 2014 para cada um milhão de reais de PIB gerado em 2012 foi registrado na região Norte, com 353. O menor número foi registrado pela região Sul, com 191.

Um total de 164 aeroportos recebeu voos regulares ou não-regulares em 2014, o que representou aumento de 10,8% em relação ao ano anterior e uma redução de 11,8% em relação a 2005. O estado com o maior número de aeródromos utilizados em 2014 foi o Amazonas, com 19, seguido por Mato Grosso (17) e Bahia (17).

A Azul destacou-se com o maior número de aeroportos utilizados em 2014, 112 no total.

Voos Realizados

Figura 3.6: Evolução da quantidade de voos – mercado doméstico, 2005 a 2014

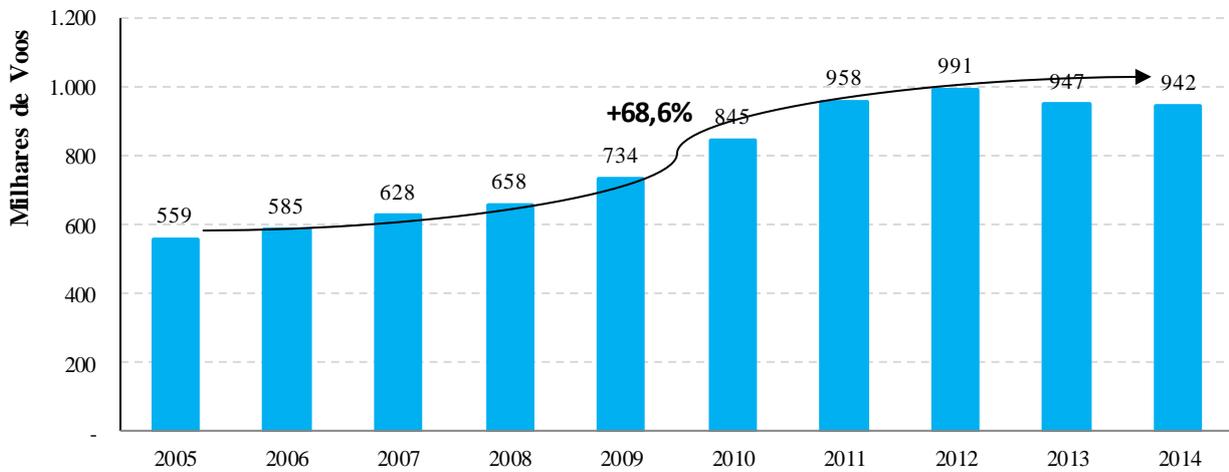


Figura 3.7: Variação na quantidade de voos com relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2005 a 2014

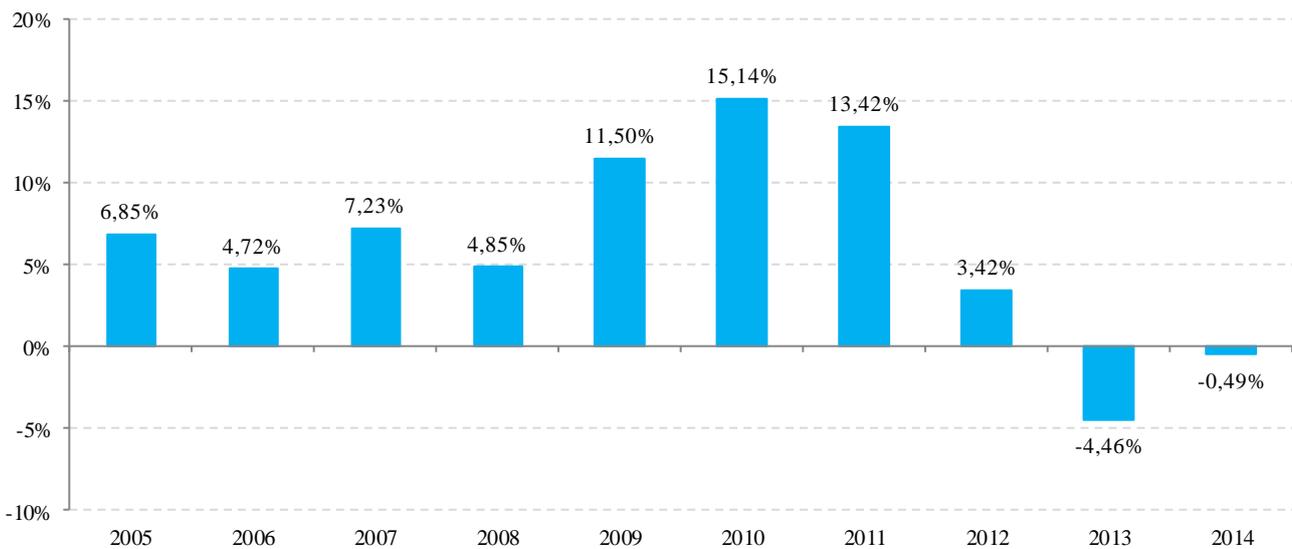


Figura 3.8: Variação na quantidade de voos com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2014

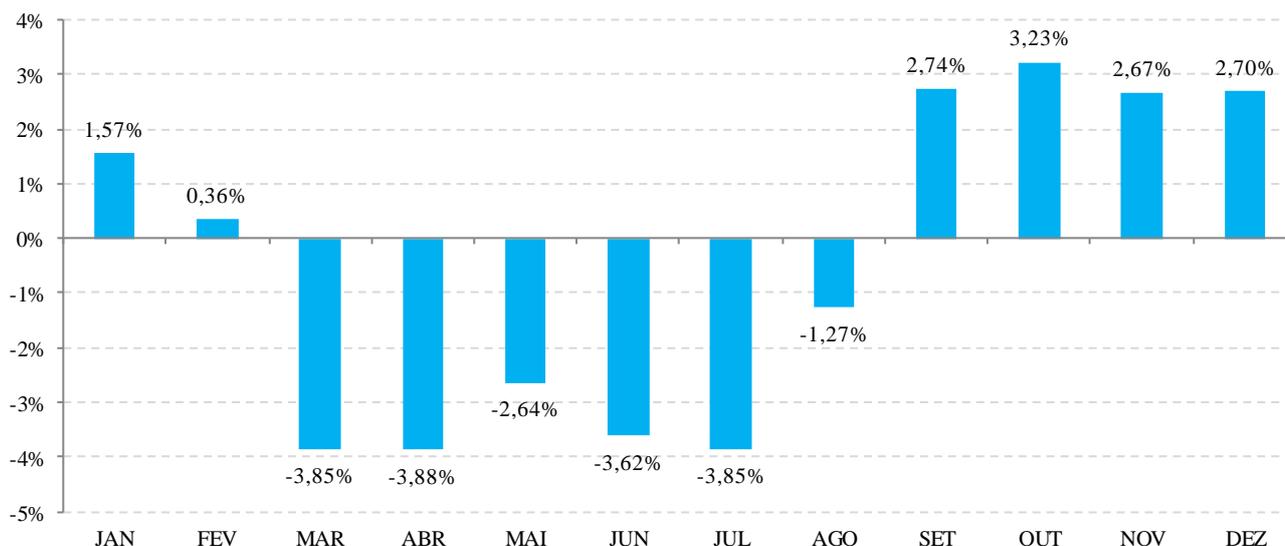
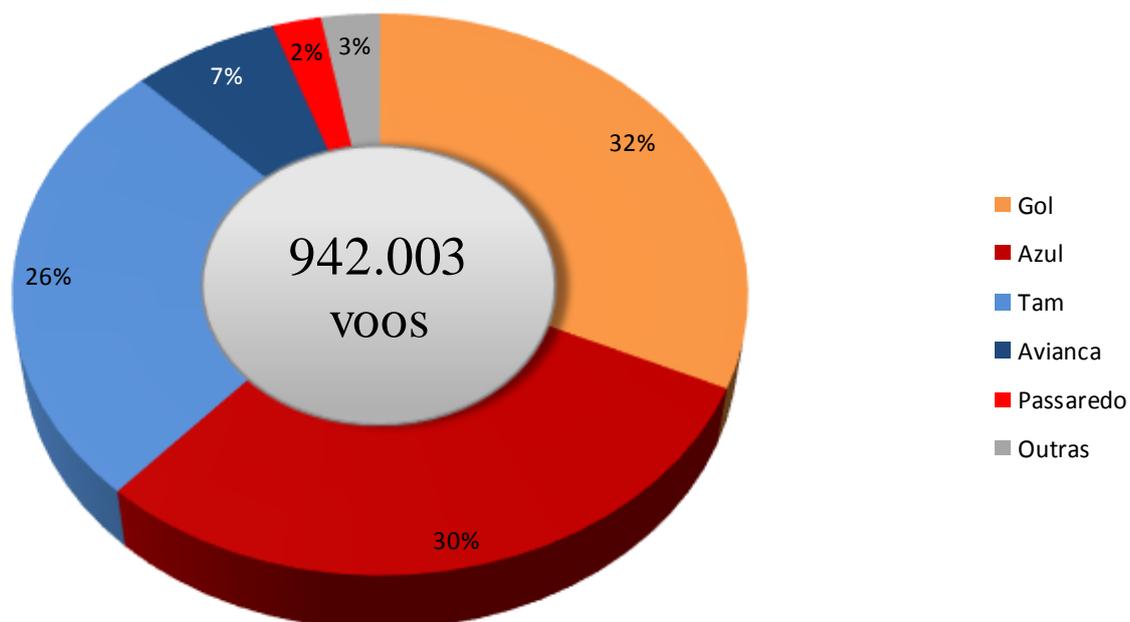


Figura 3.9: Participação das cinco maiores empresas no número de voos – mercado doméstico, 2014



Seção 3 – Oferta de transporte aéreo

Figura 3.10: Variação na quantidade de voos com relação ao ano anterior por empresa – mercado doméstico, 2014

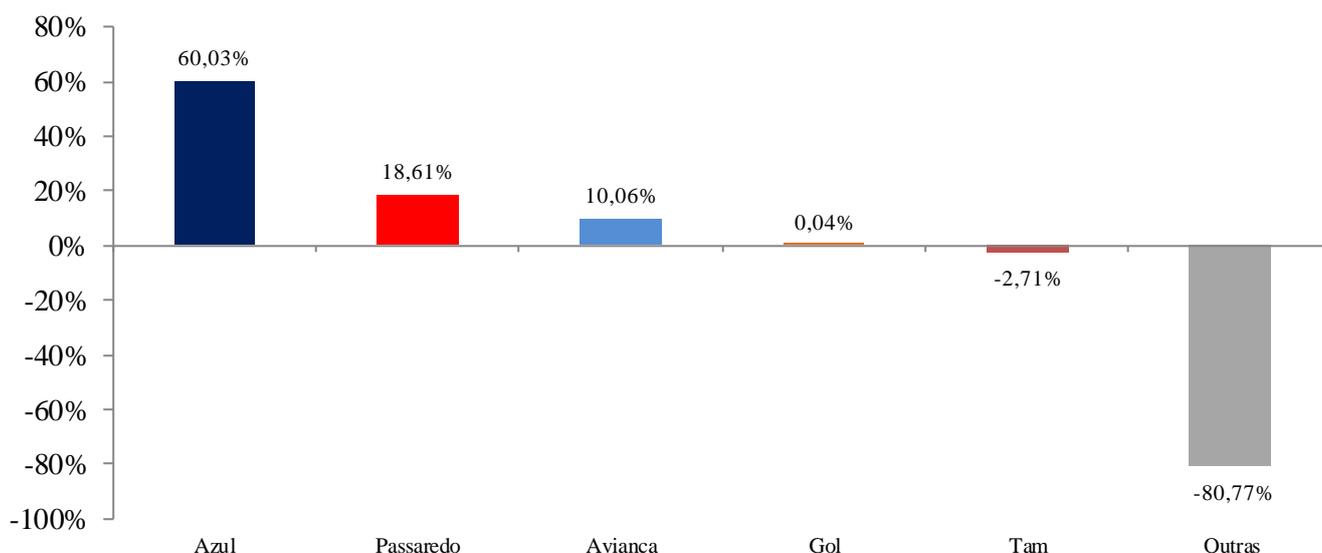


Figura 3.11: Participação dos 20 principais aeroportos na quantidade de decolagens – mercado doméstico, 2014

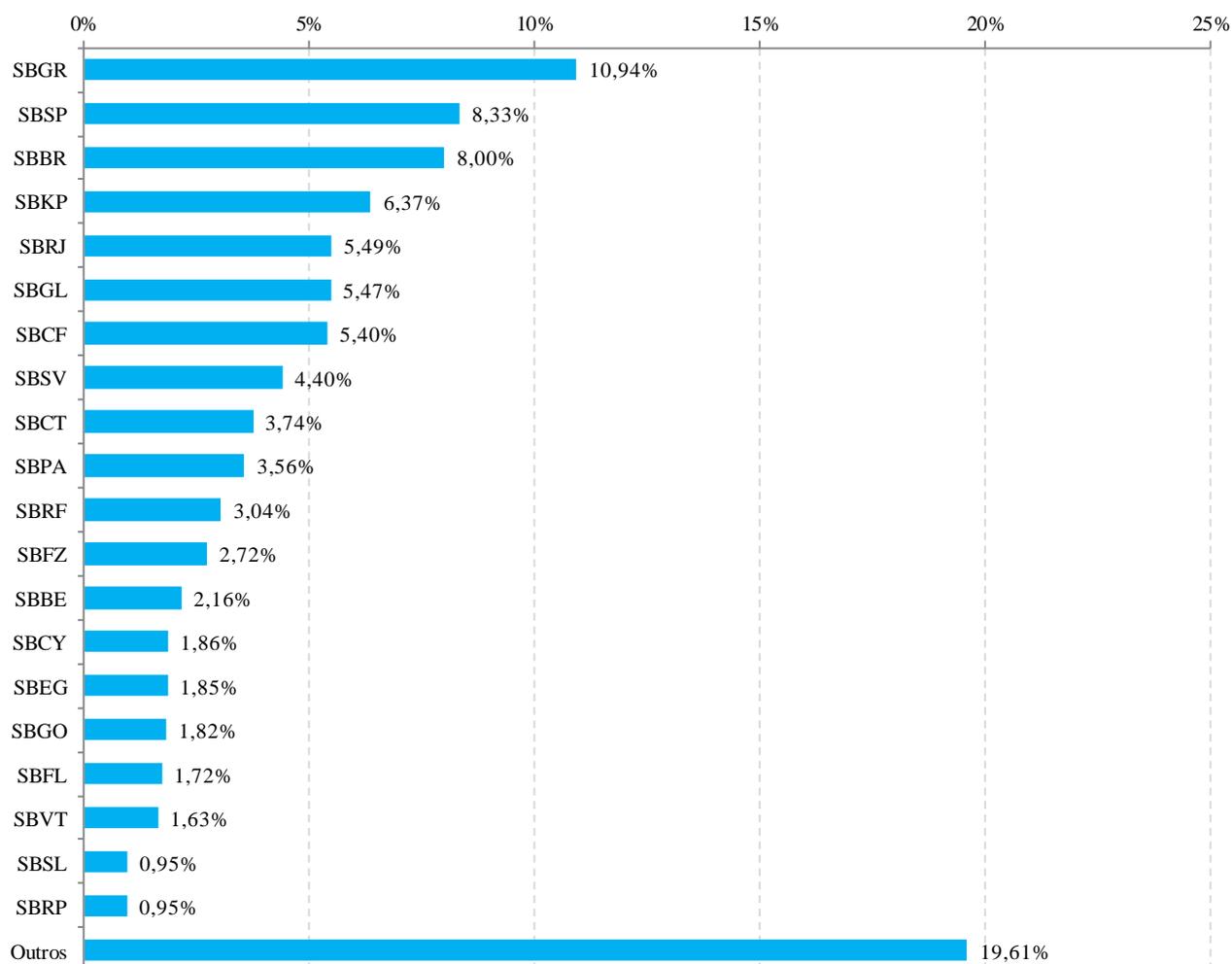


Figura 3.12: Quantidade de decolagens por região (milhares) – mercado doméstico, 2014

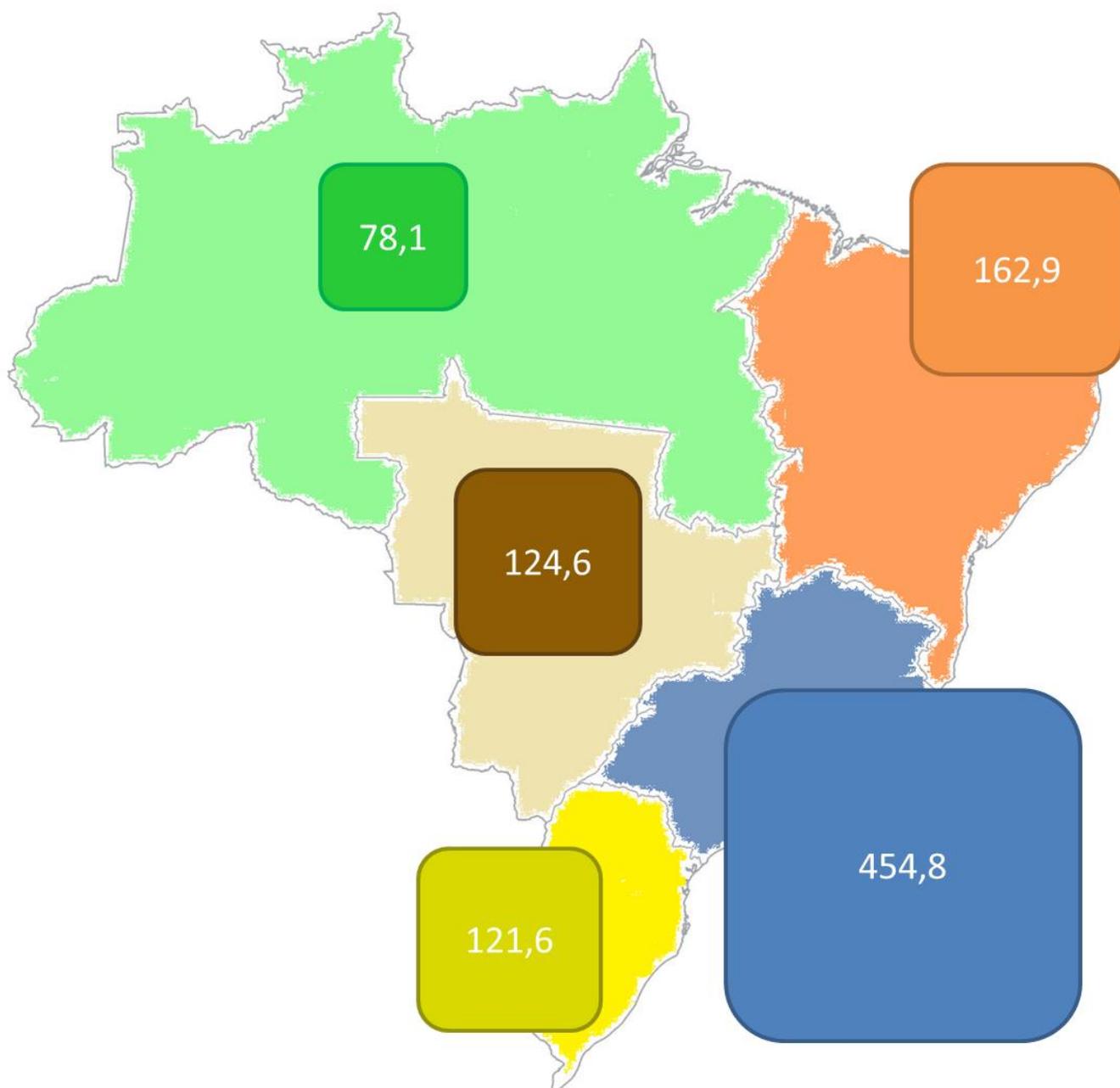


Figura 3.13: Quantidade de decolagens por mil de habitantes por região – mercado doméstico, 2014

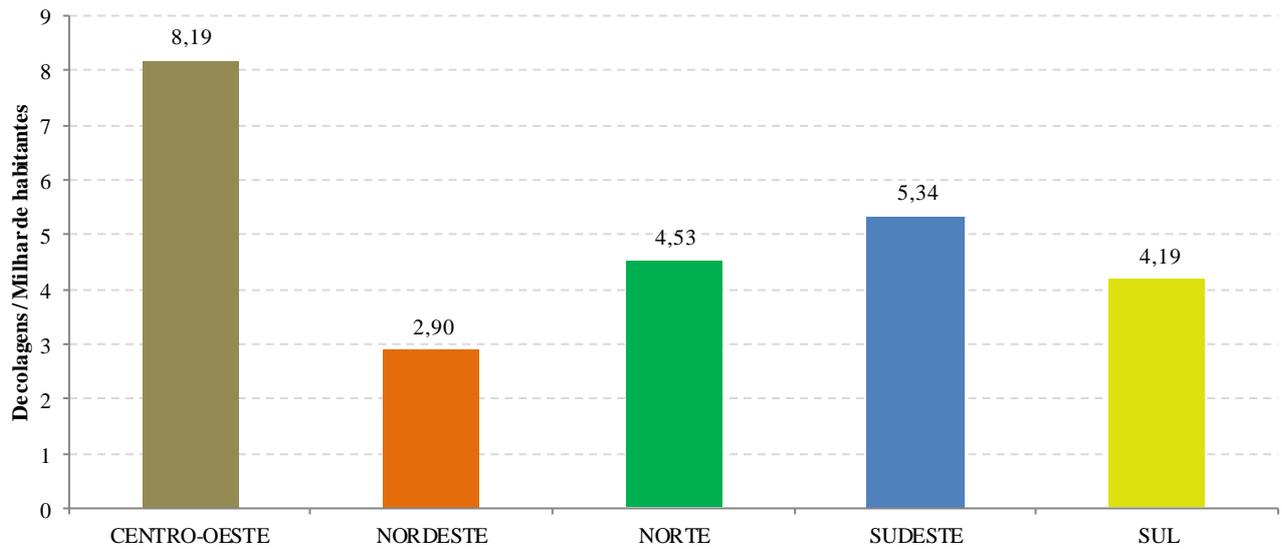
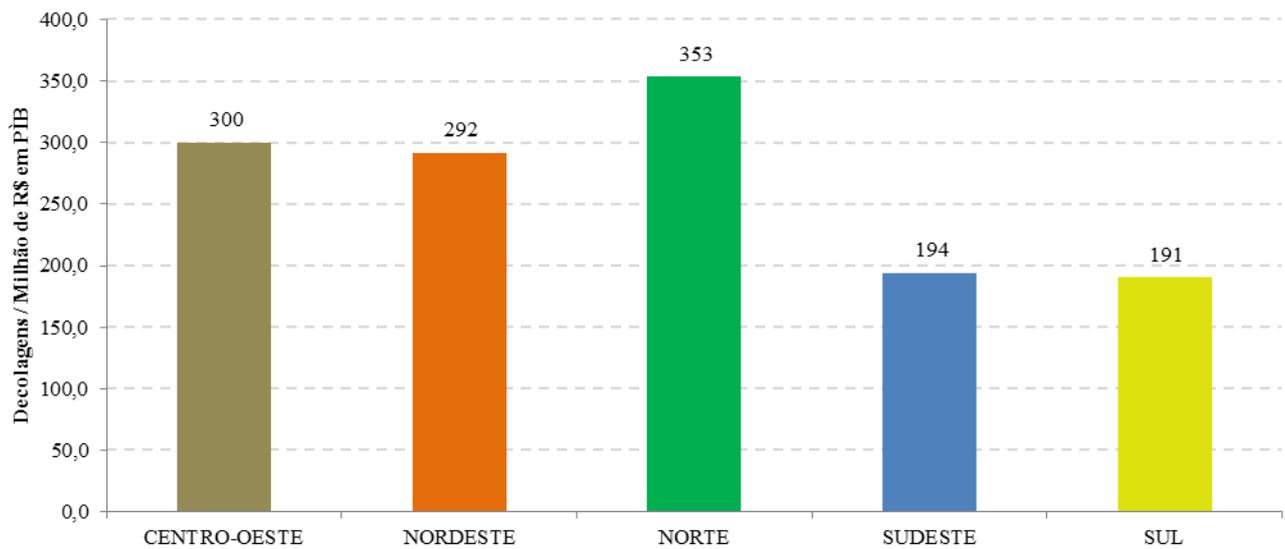
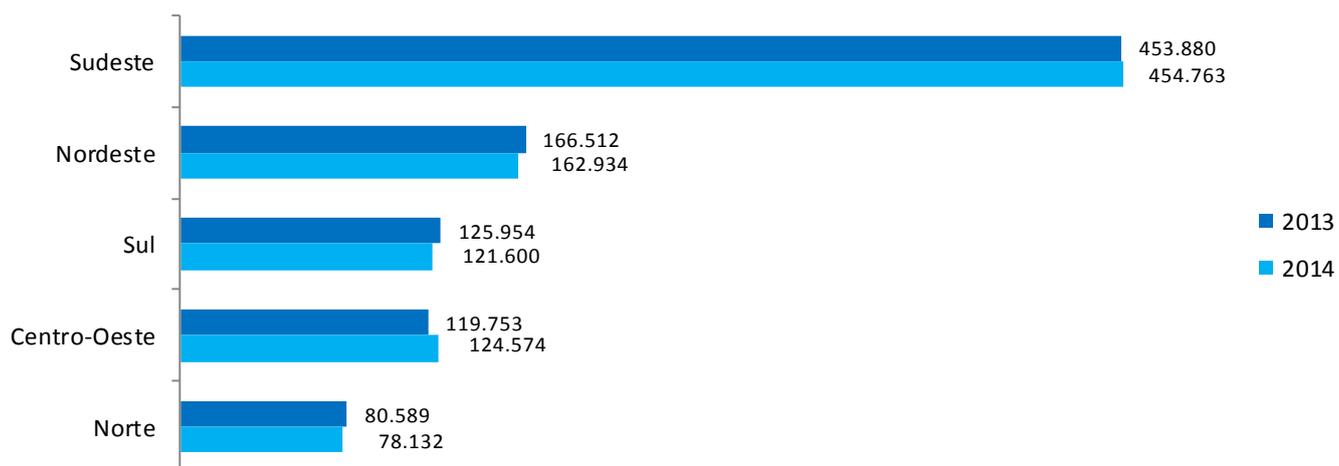


Figura 3.14: Quantidade de decolagens para cada hum milhão de reais em PIB gerado em 2012* por região – mercado doméstico, 2014



*Dados de PIB anual por estados após 2012 ainda não divulgados pelo IBGE

Figura 3.15: Número de decolagens por região – mercado doméstico, 2013 e 2014



Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK)

Figura 3.16: Evolução do ASK – mercado doméstico, 2005 a 2014

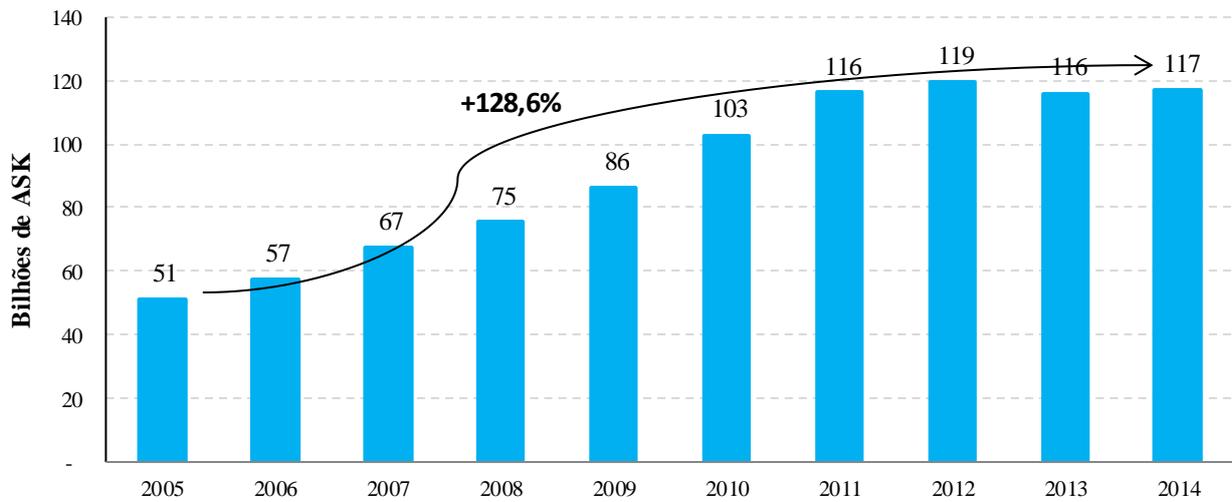


Figura 3.17: Variação do ASK em relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2005 a 2014



Figura 3.18: Variação no ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2014

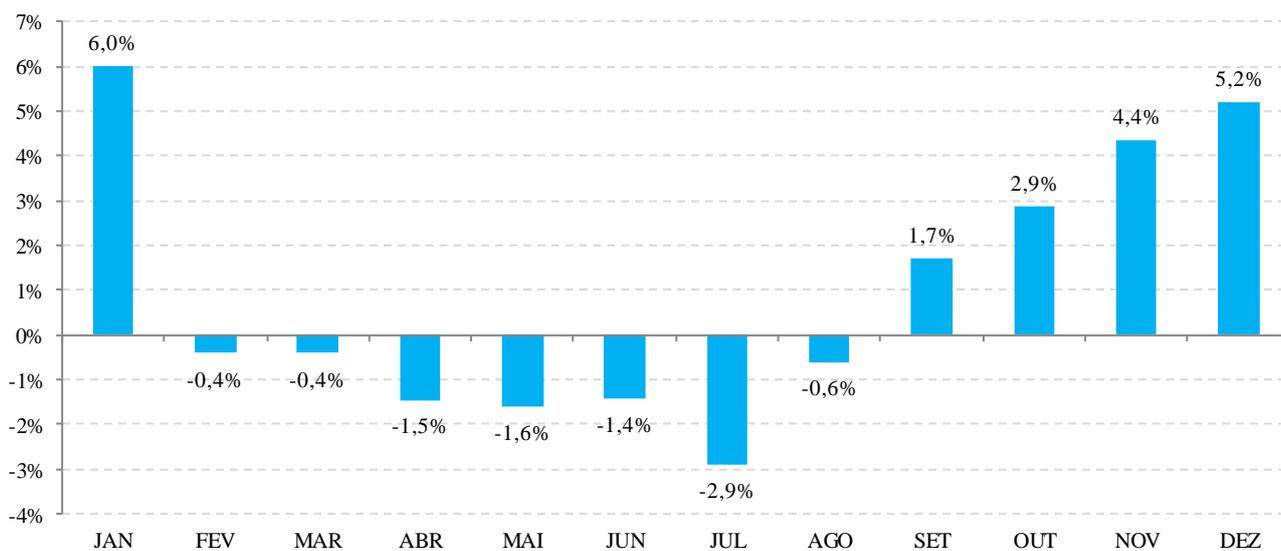


Figura 3.19: Participação das cinco maiores empresas no ASK – mercado doméstico, 2014

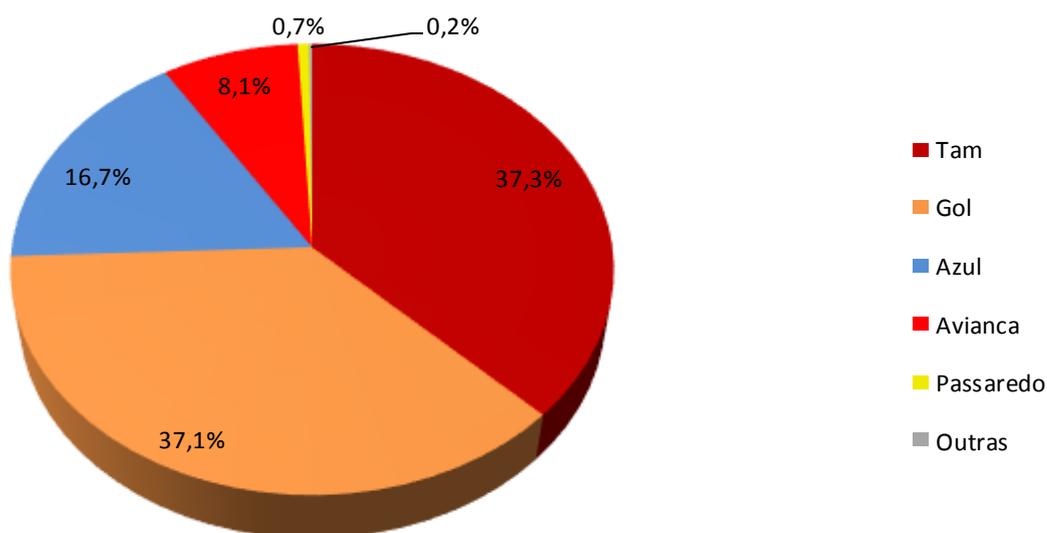


Figura 3.20: Variação do ASK com relação ao ano anterior por empresa – mercado doméstico, 2014

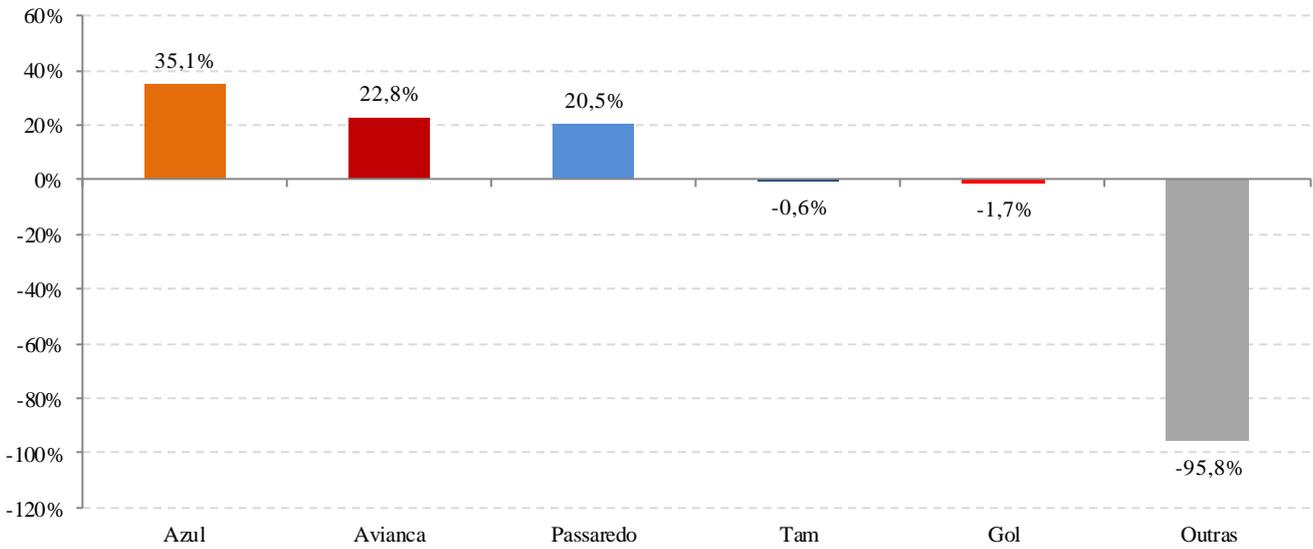


Figura 3.21: Variação no ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – Tam e Gol – mercado doméstico, 2014

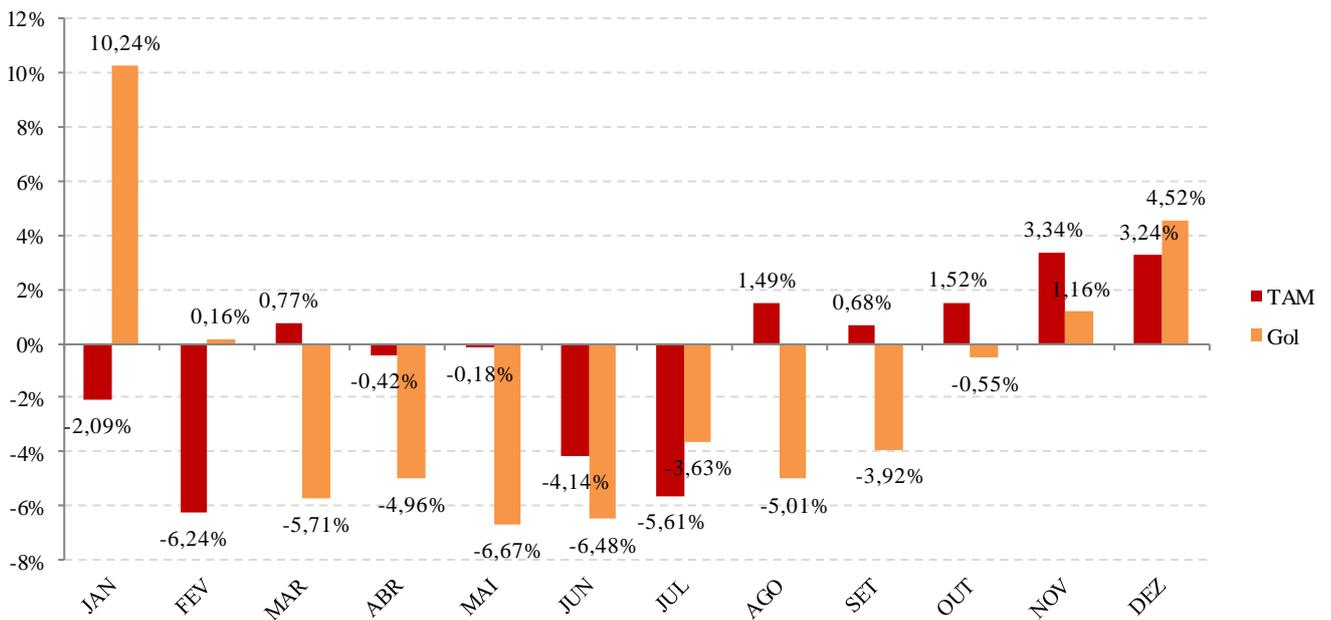
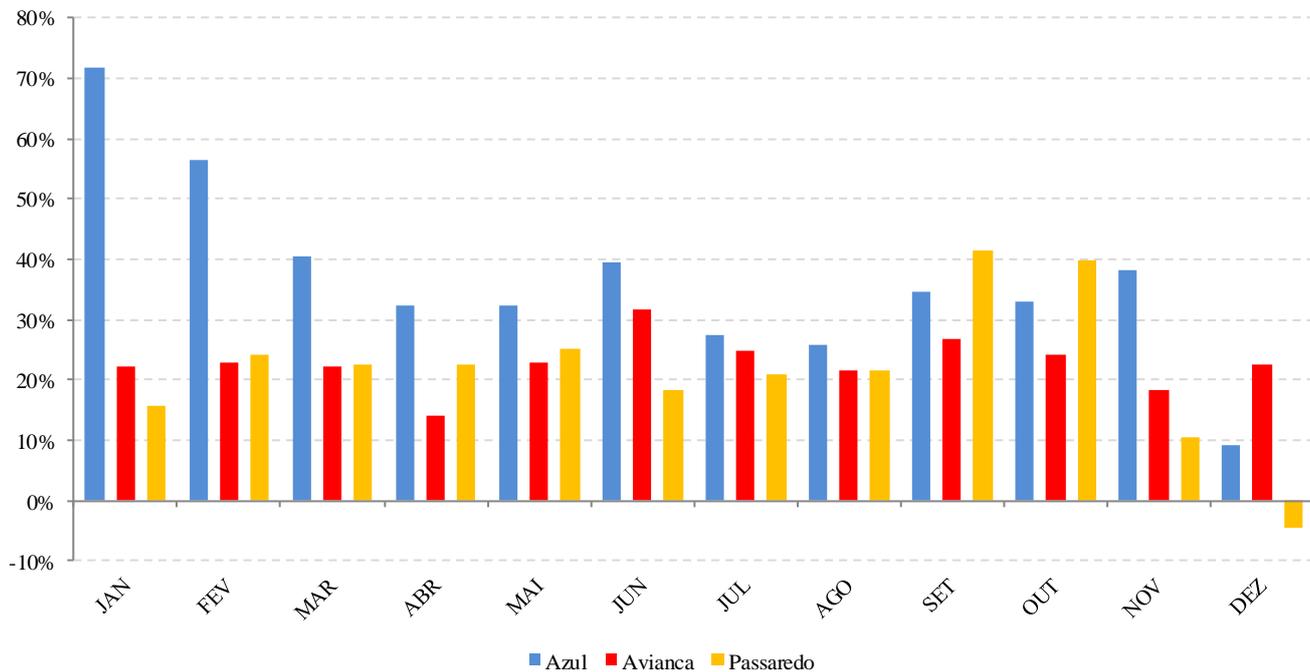


Figura 3.22: Variação no ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – Azul, Avianca e Passaredo – mercado doméstico, 2014



Aeroportos Utilizados

Figura 3.23: Quantidade de aeroportos utilizados para voos domésticos regulares e não regulares por unidade da federação, 2014

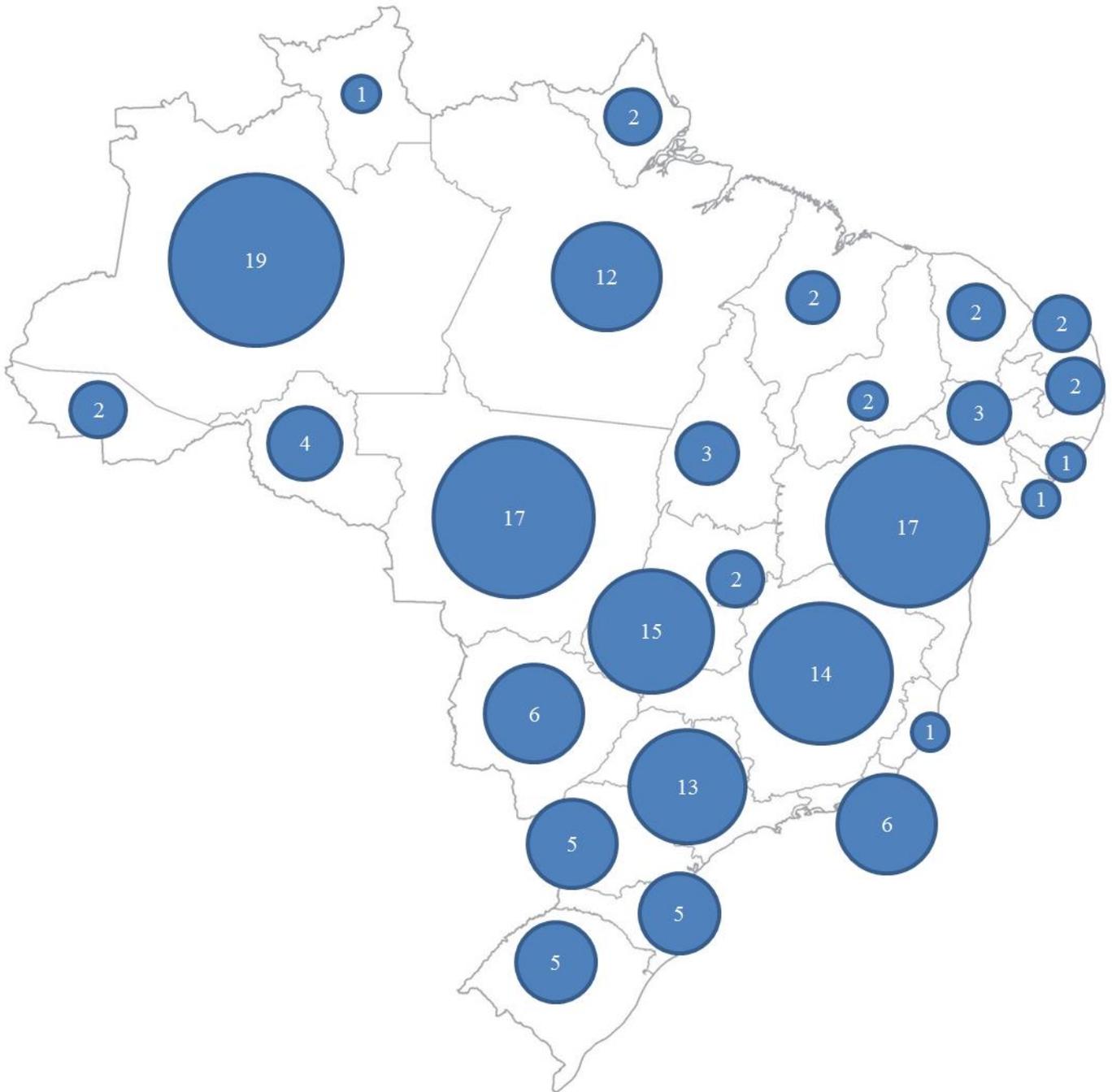


Figura 3.24: Decolagens por estado e aeroporto – região Sudeste, 2014

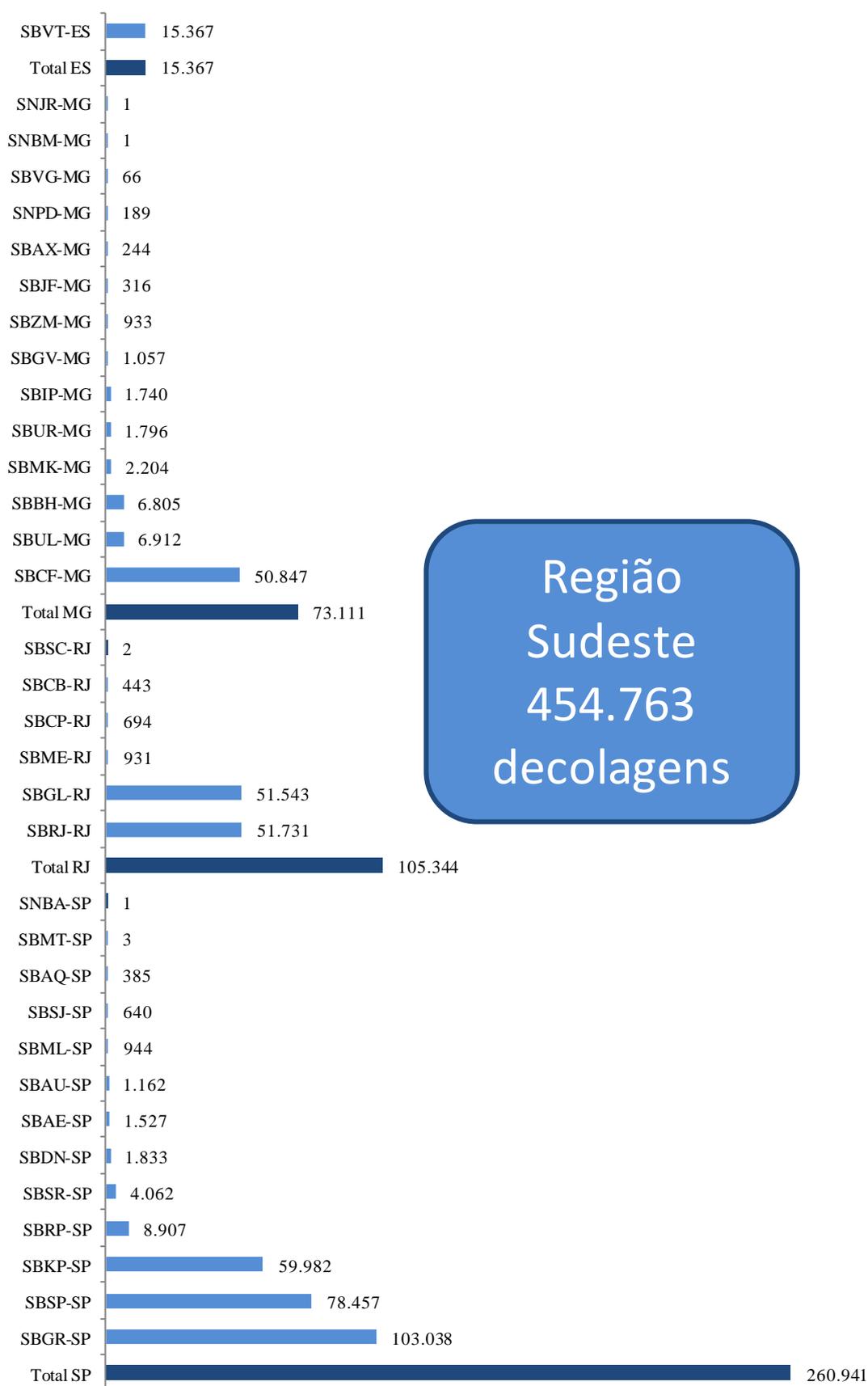


Figura 3.25: Decolagens por estado e aeroporto – região Nordeste, 2014

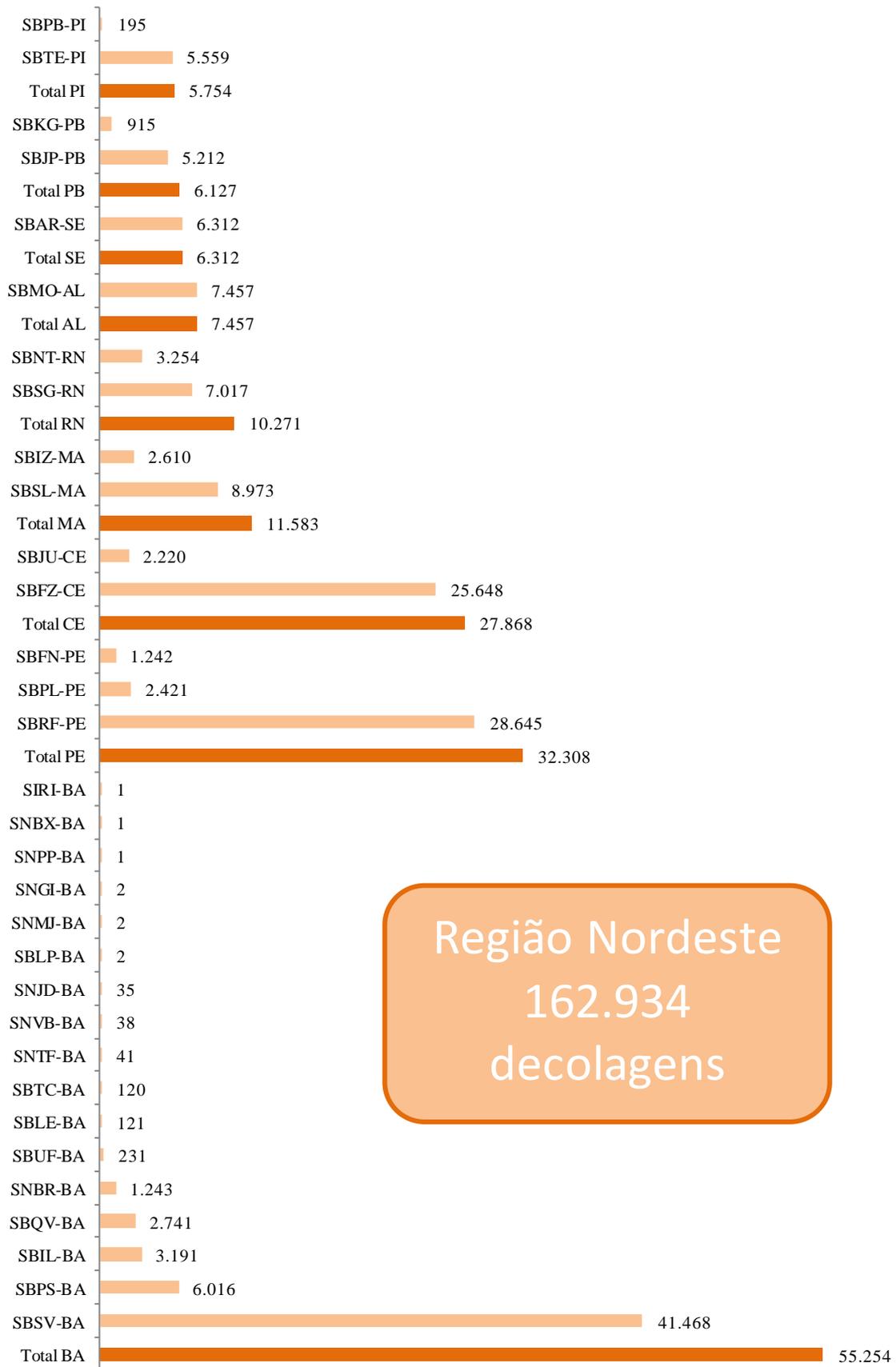


Figura 3.26: Decolagens por estado e aeroporto – região Sul, 2014

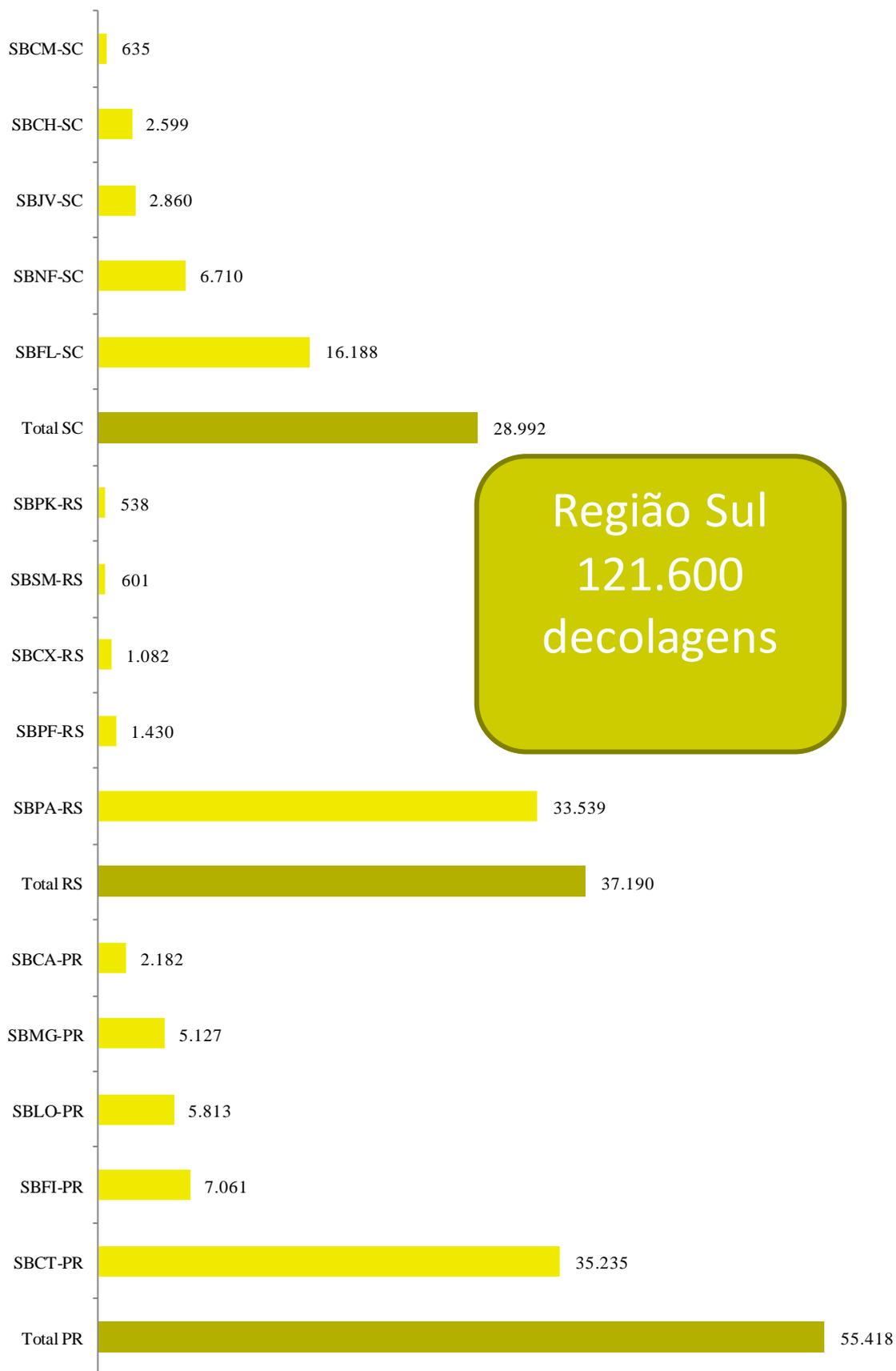


Figura 3.27: Decolagens por estado e aeroporto – região Centro-Oeste, 2014

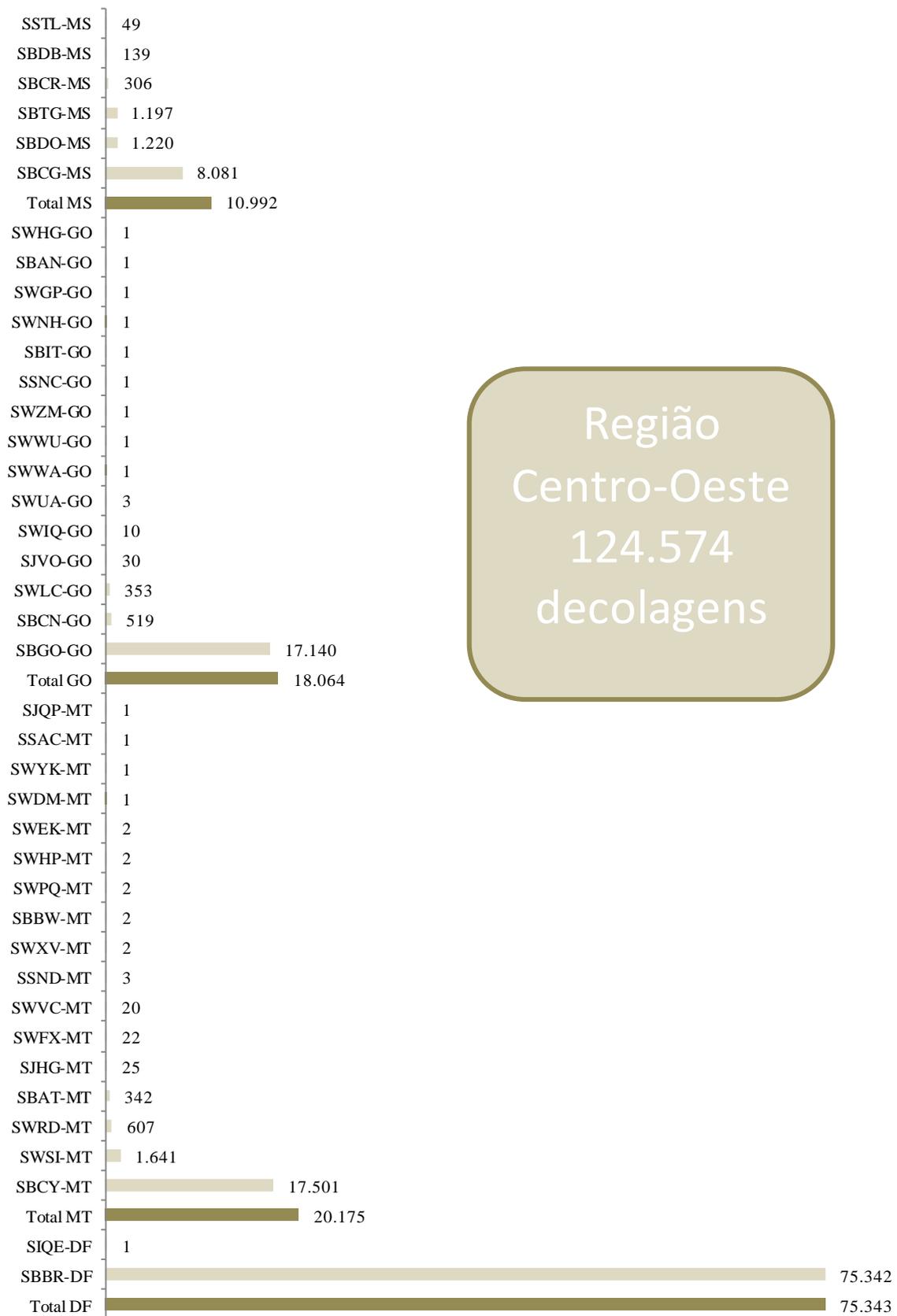
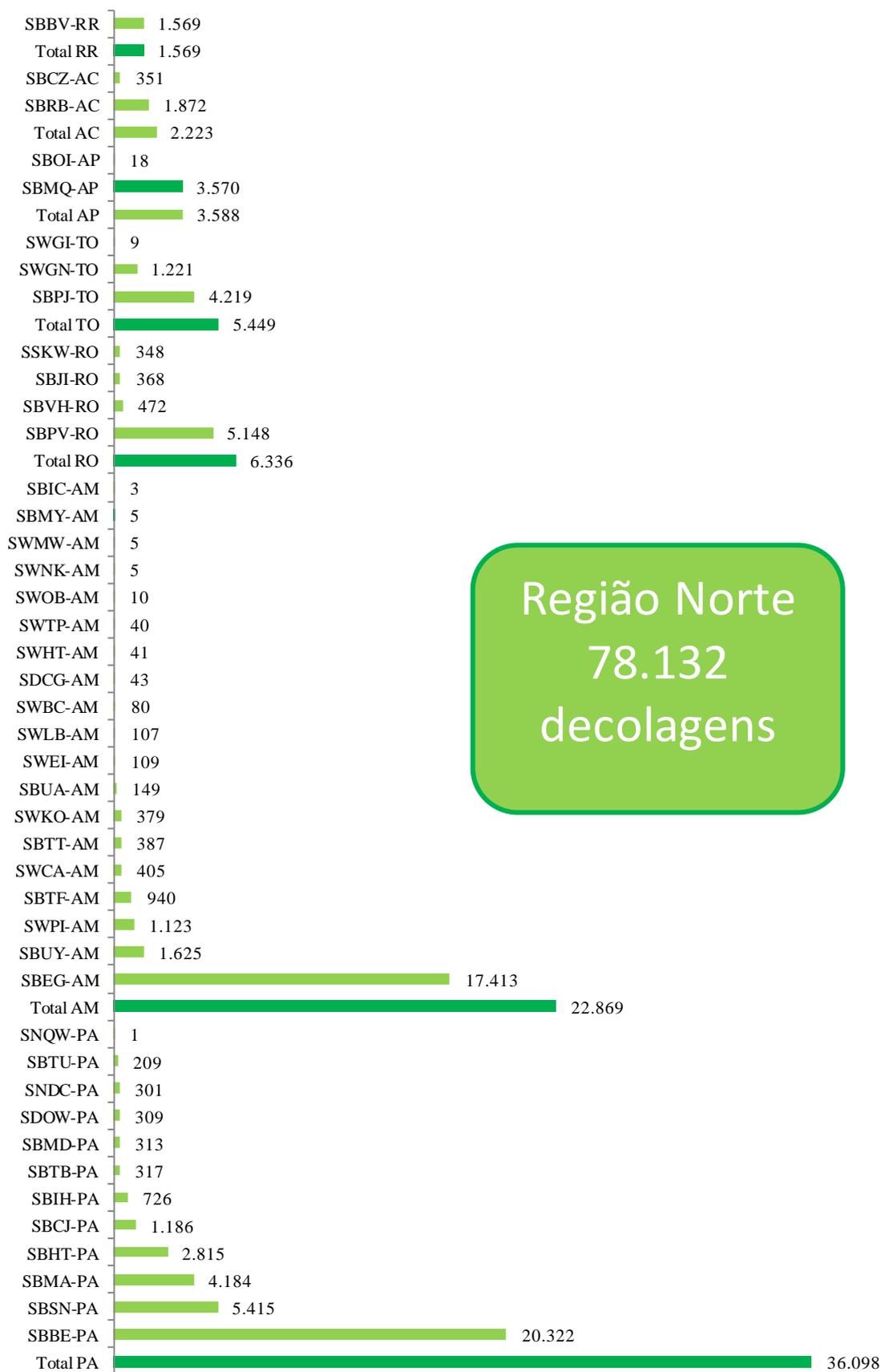
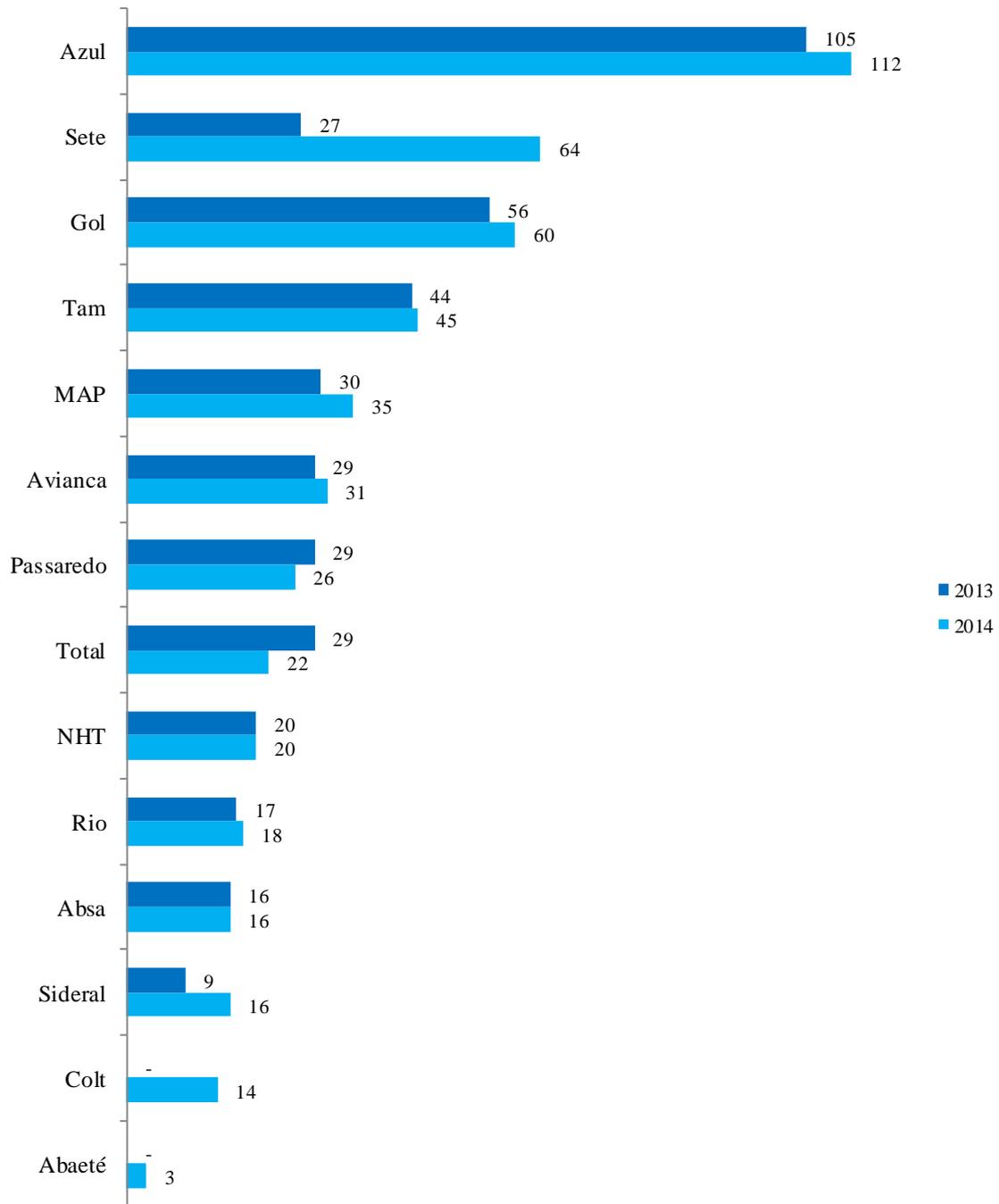


Figura 3.28: Decolagens por estado e aeroporto – região Norte, 2014



Seção 3 – Oferta de transporte aéreo

Figura 3.29: Aeroportos utilizados por empresa – mercado doméstico, 2013 e 2014



Mercado Internacional

Em 2014, o mercado internacional registrou alta de 3% no número de voos realizados e manteve o ritmo de crescimento próximo ao apresentado nos dois anos anteriores, atingindo o maior nível de oferta nos últimos 10 anos e chegando a aproximadamente 149 mil voos realizados. O número representou incremento de 62% em relação à quantidade de voos realizados em 2005.

Na avaliação mês a mês, verificou-se retração em janeiro e fevereiro (-0,9% e -1,6%, respectivamente) e expansão em todos os demais meses. O resultado mais expressivo deu-se em junho, com aumento de 10,9%.

Analisando-se a oferta de assentos-quilômetros (ASK), observou-se um aumento de 8,2% em 2014, após um crescimento de 5,2% em 2013 e de 8,8% em 2012. O ASK internacional praticamente dobrou no período de 2005 a 2014, com crescimento médio de 7,8% ao ano.

As empresas brasileiras foram responsáveis por 28,4% dos voos internacionais com origem ou destino no Brasil, ante uma participação de 29,1% em 2013 e de 38,8% em 2005. Enquanto o número de voos internacionais das empresas brasileiras cresceu 19% de 2005 a 2014, o das estrangeiras cresceu 89,7% no mesmo período.

Tam e Gol somadas foram responsáveis por 96,1% dos voos internacionais operados por empresas brasileiras. Considerando todas as empresas brasileiras e estrangeiras, as duas maiores brasileiras tiveram 16,0% e 11,3% de participação na oferta de voos em 2014, respectivamente. Em seguida, aparecem as empresas estrangeiras American Airlines (7,7% dos voos), Copa Airlines (5,5%), Tap (4,8%), Aerolineas Argentinas (3,7%) e United Airlines (3,2%). Destas, apenas Tam e United apresentaram redução na quantidade de voos internacionais, da ordem de 4,0% e 24,8%, respectivamente. Aerolineas Argentinas teve o maior aumento, de 22,5%.

Ao se avaliar o ASK, a participação da Tam foi de 17,8% em 2014, enquanto a da Gol foi de 3,8%. Entre as estrangeiras, os maiores ASK foram alcançados pelas empresas American Airlines (11,0%), Tap (8,2%), Air France (5,0%), Emirates (4,7%) e United Airlines (4,6%). Destas empresas, apenas a Tam registrou redução do ASK em comparação com 2013, da ordem de 4,5%. Já a American foi a empresa que registrou a maior alta, da ordem de 13,6%, seguida da Gol, com 11%.

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, a maior quantidade 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, 2005 a 2014

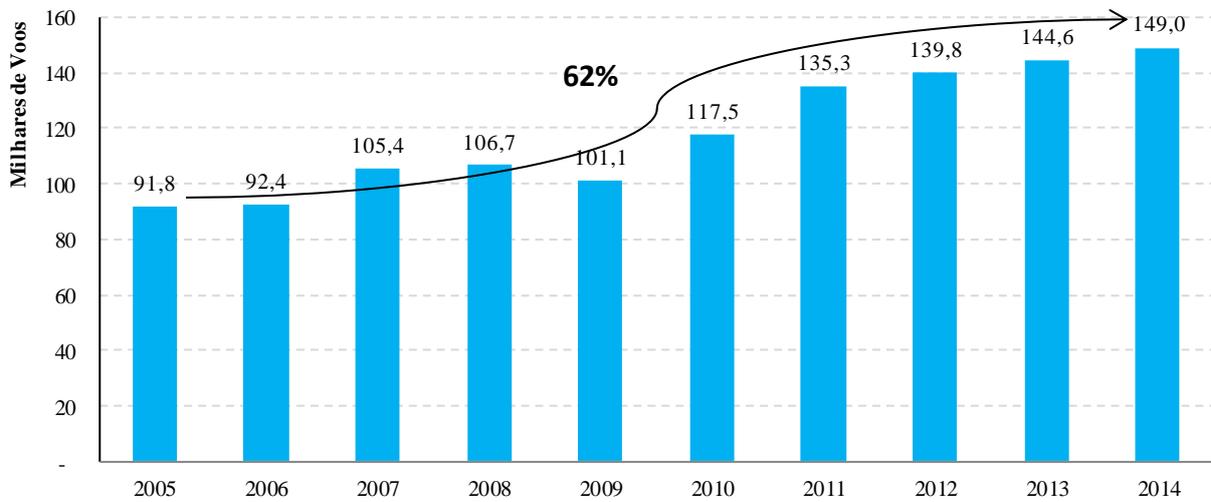


Figura 3.31: Variação no número de voos realizados em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2005 a 2014

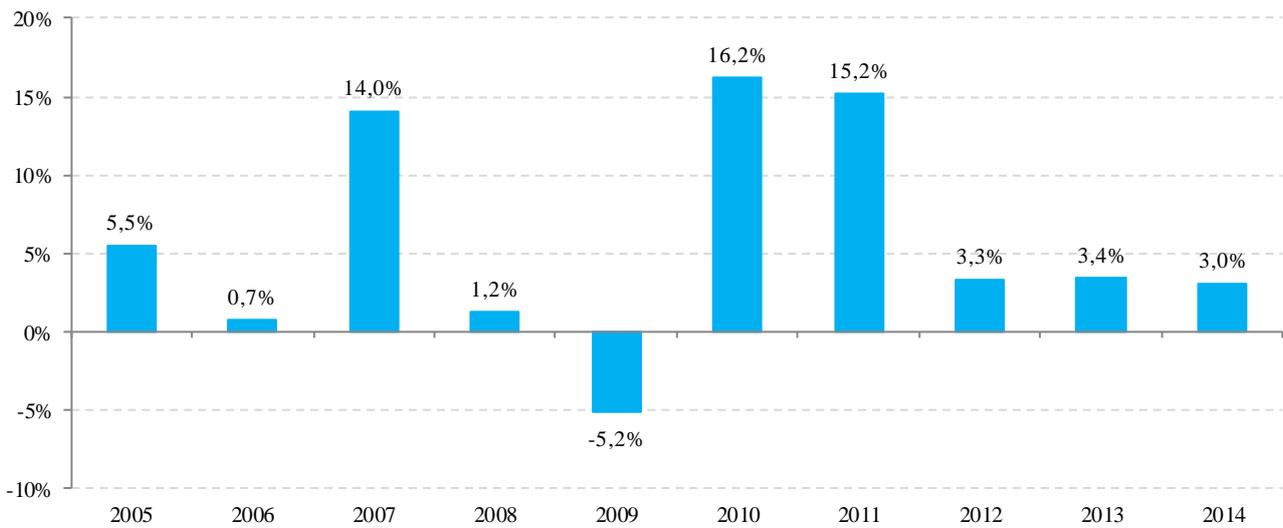


Figura 3.32: Variação no número de voos realizados em relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado internacional, 2014

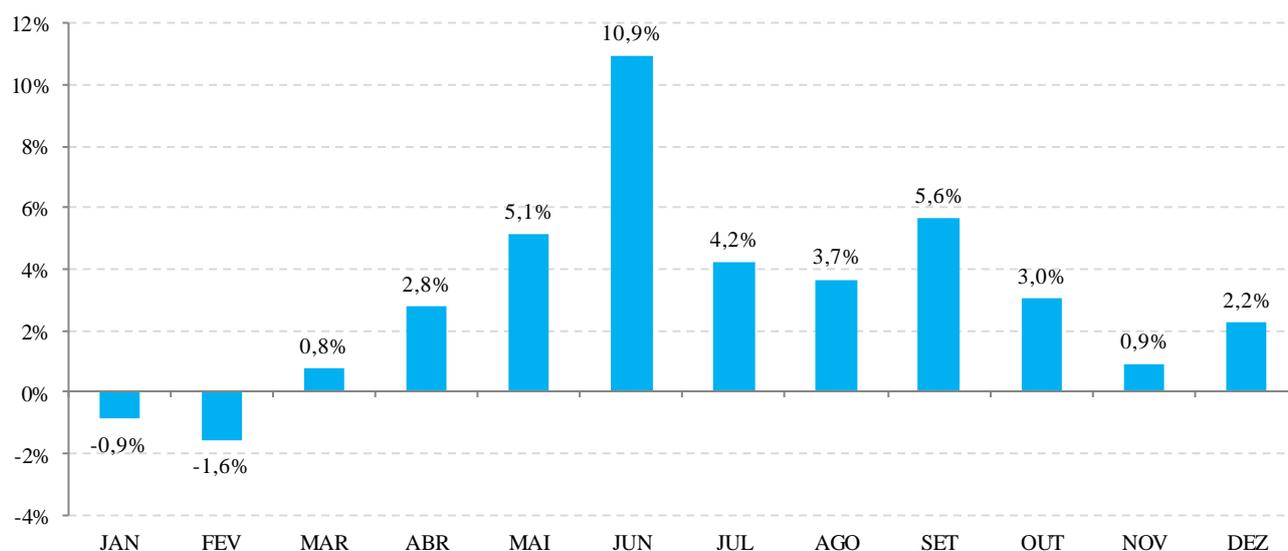


Figura 3.33: Evolução do número de voos realizados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2005 a 2014

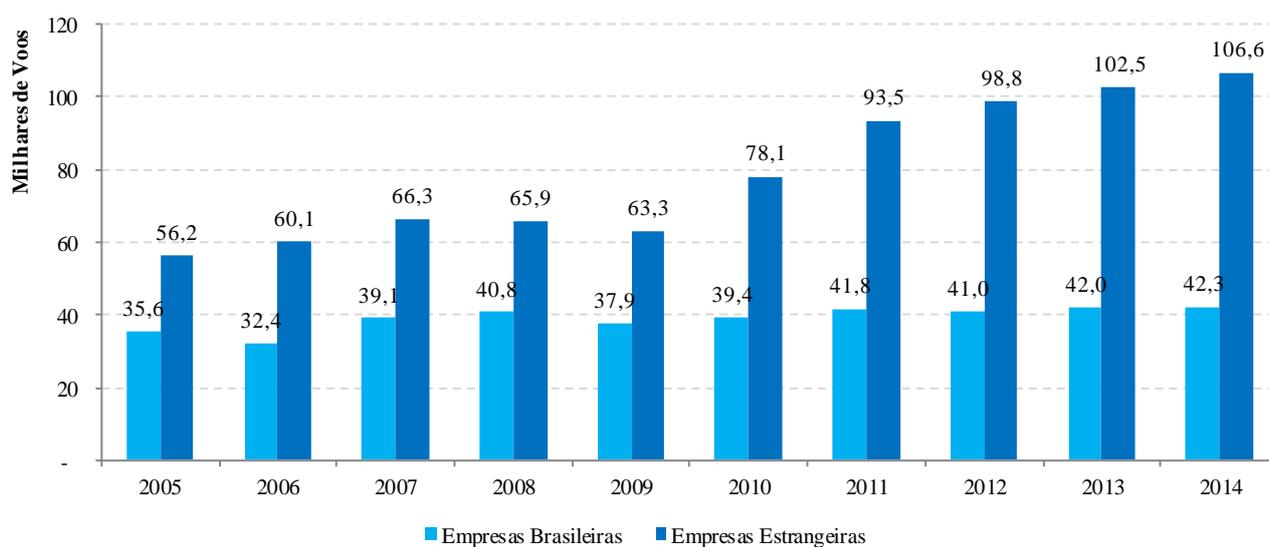


Figura 3.34: Proporção de voos realizados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2005 a 2014

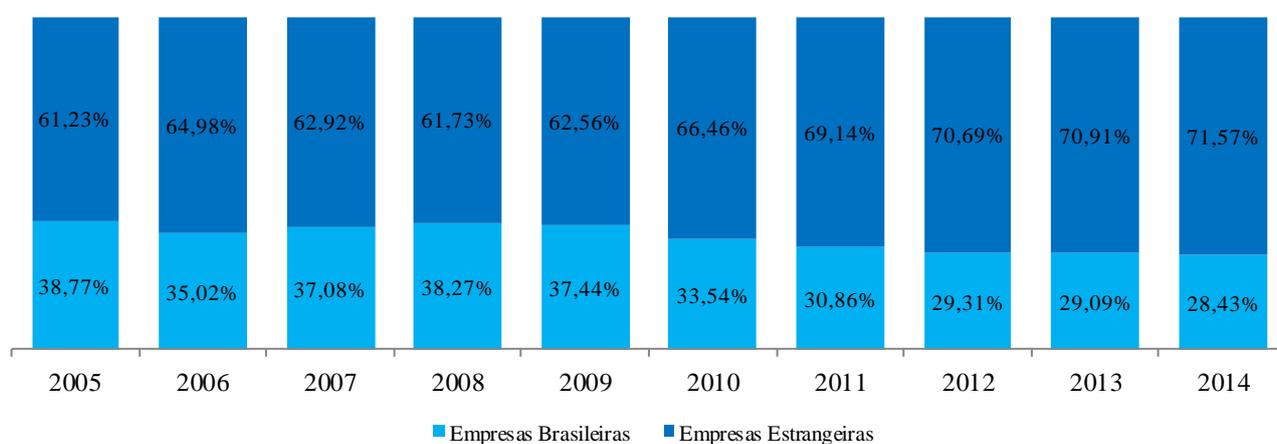


Figura 3.35: Variação do número de voos realizados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2014/2005

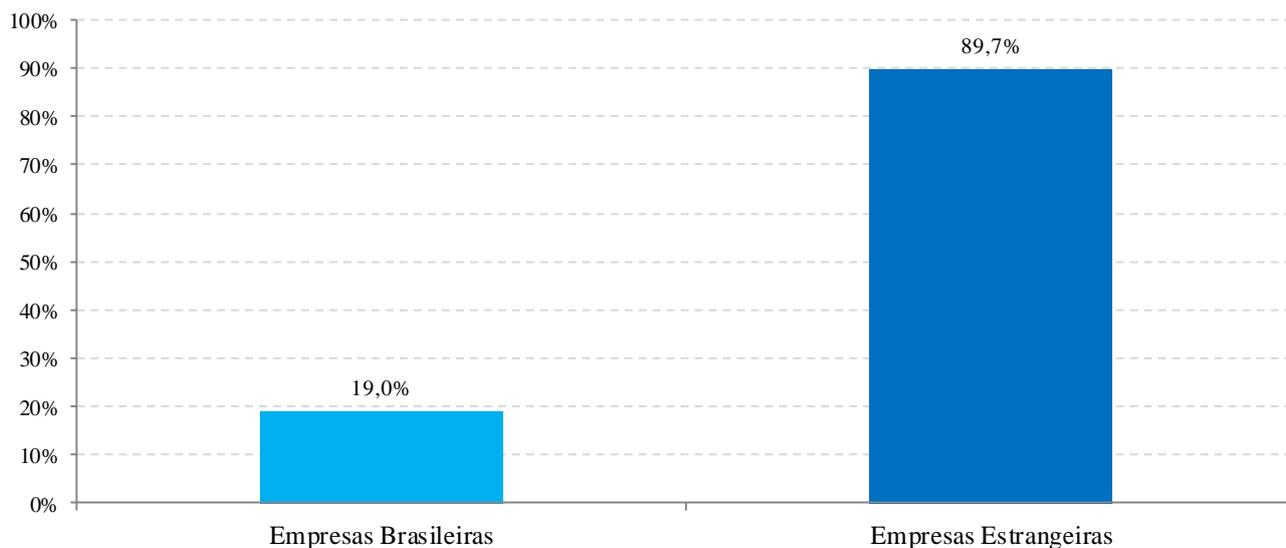


Figura 3.36: Variação do número de voos realizados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2014/2013

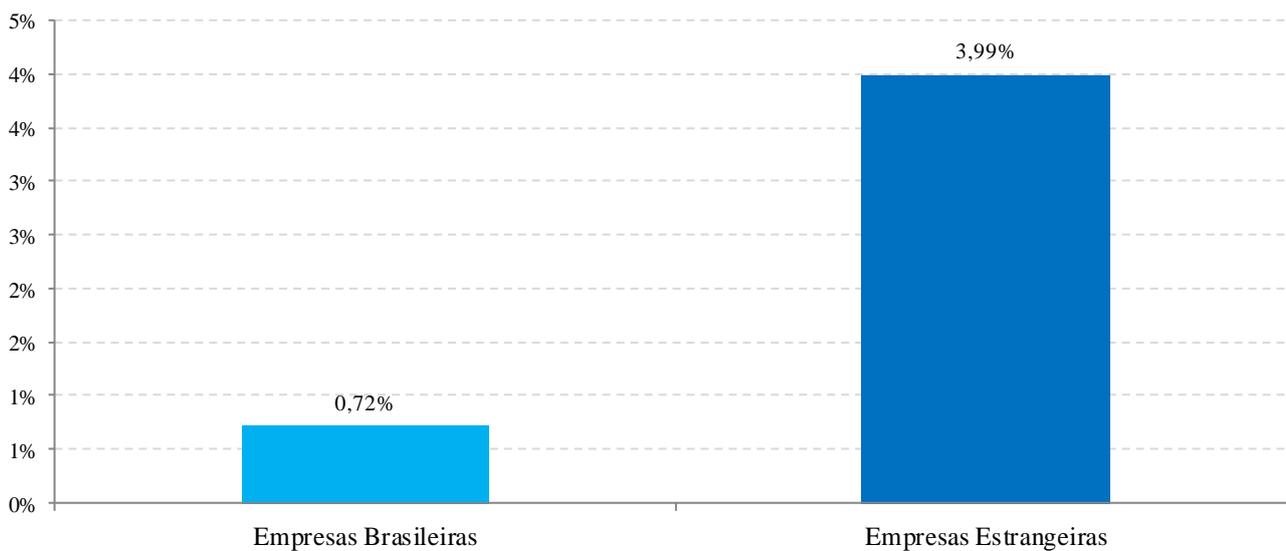


Figura 3.37: Participação de mercado das maiores empresas em termos de voos realizados – mercado internacional, 2014

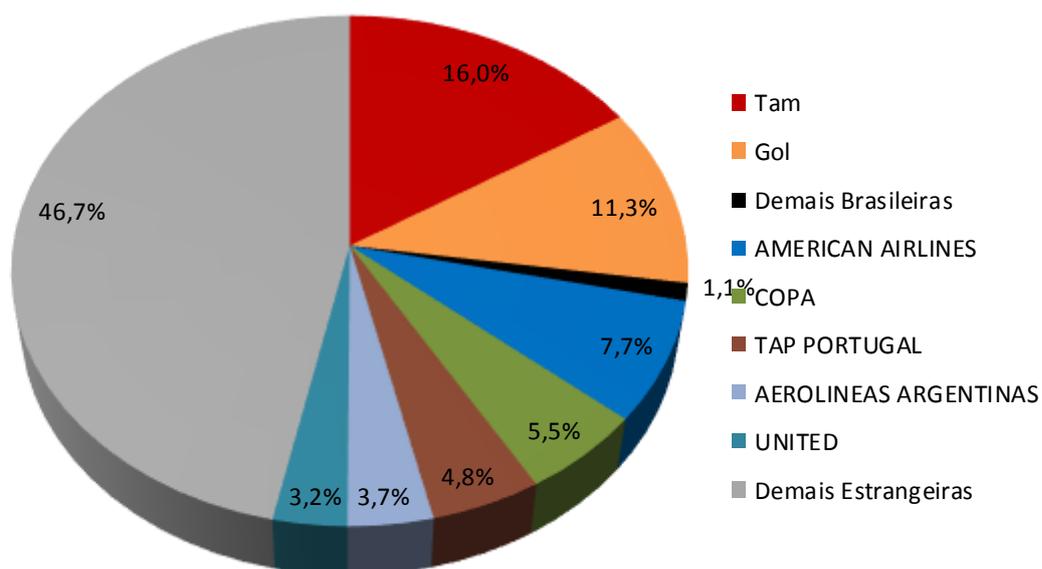
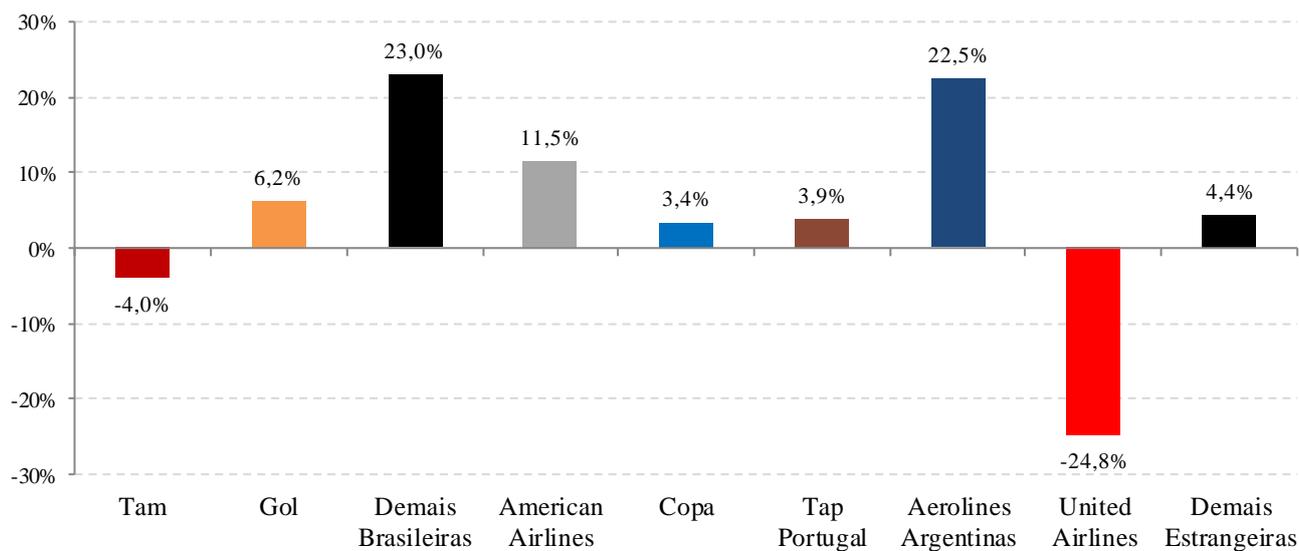


Figura 3.38: Variação na quantidade de voos realizados pelas maiores empresas – mercado internacional, 2014/2013



Seção 3 – Oferta de transporte aéreo

Figura 3.39: Quantidade de voos entre Brasil e outros países, por continente, 2013 e 2014

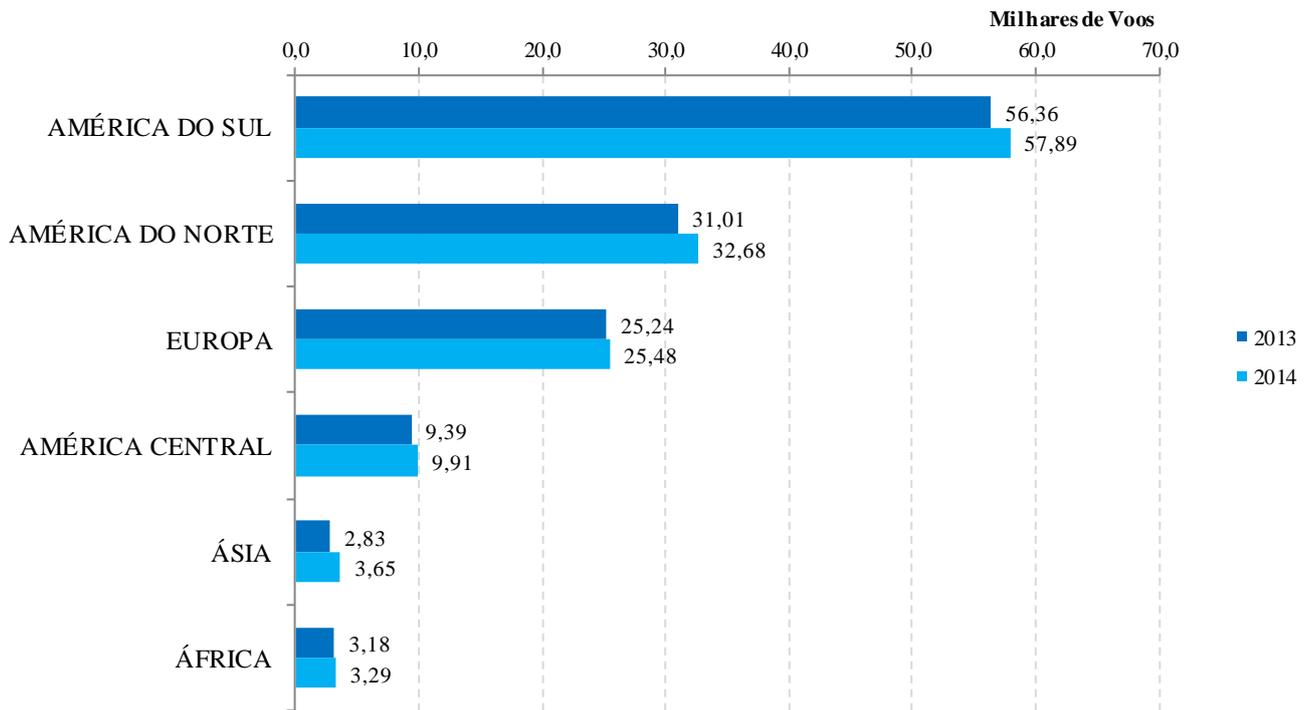
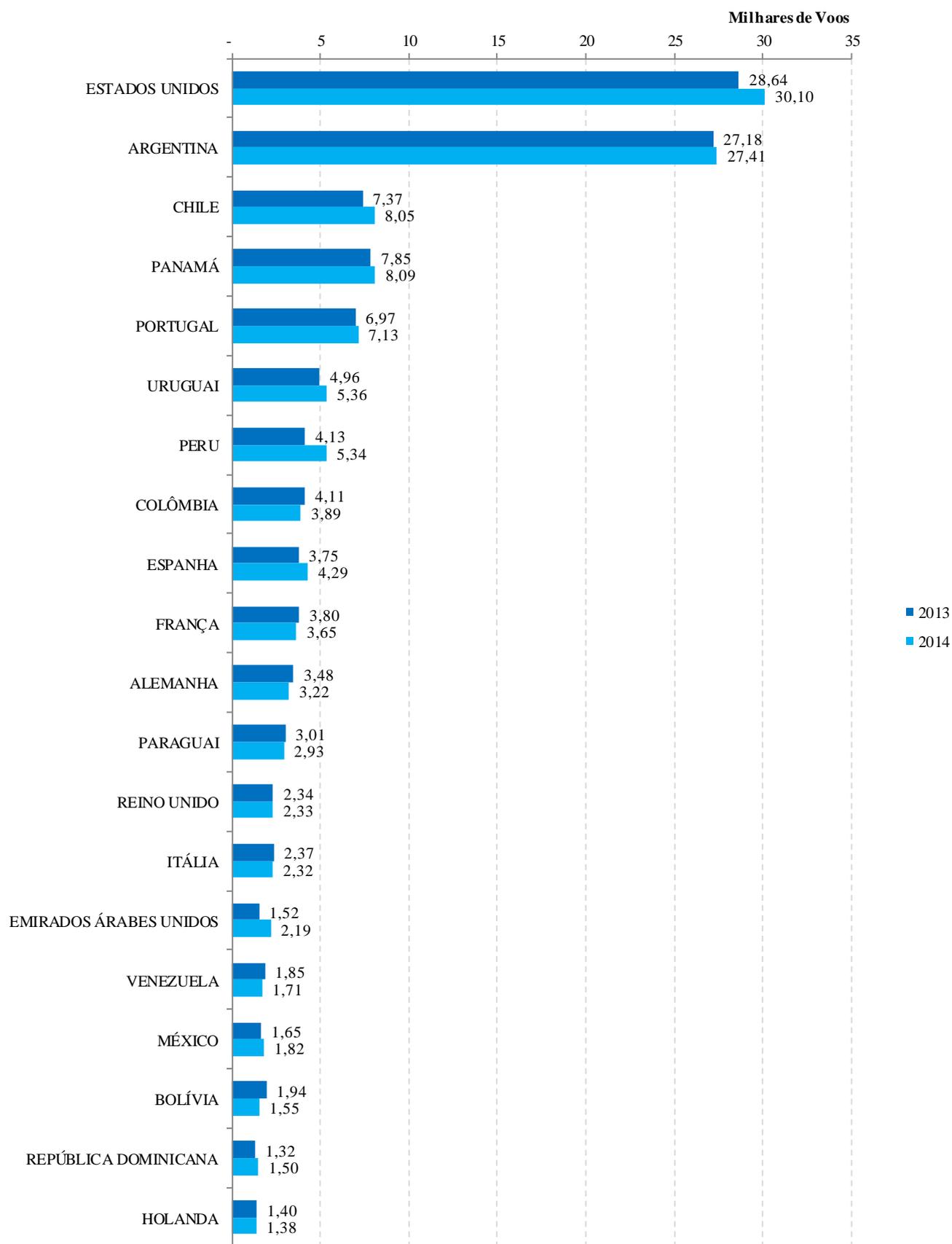


Figura 3.40: Quantidade de voos realizados entre o Brasil e os 20 principais destinos internacionais, 2013 e 2014



Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK)

Figura 3.41: Evolução do ASK – mercado internacional, 2005 a 2014

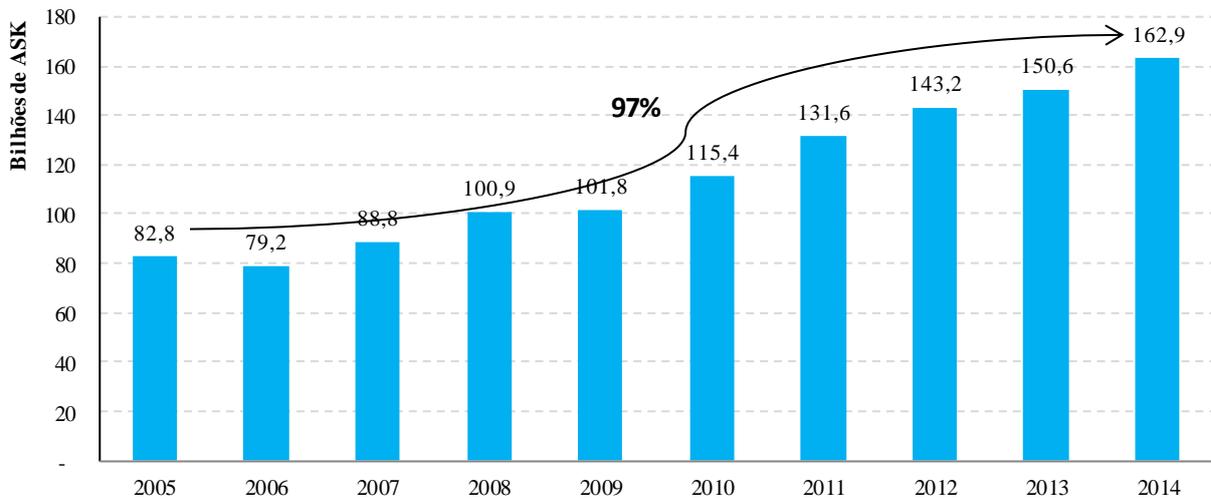


Figura 3.42: Variação no ASK em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2005 a 2014

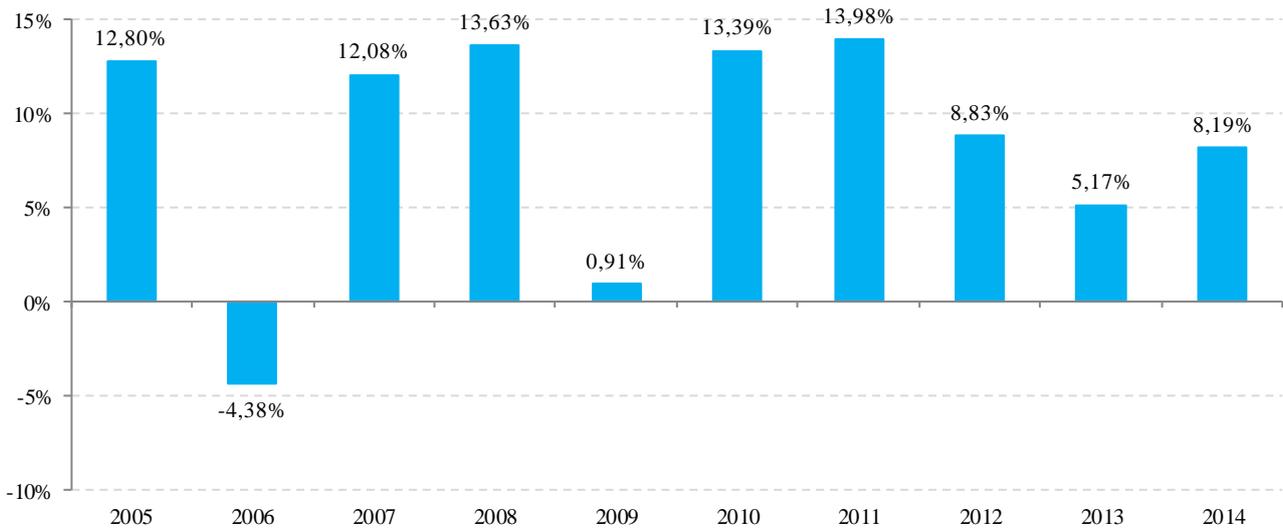


Figura 3.43: Evolução do ASK por nacionalidade das empresas – mercado internacional, 2005 a 2014

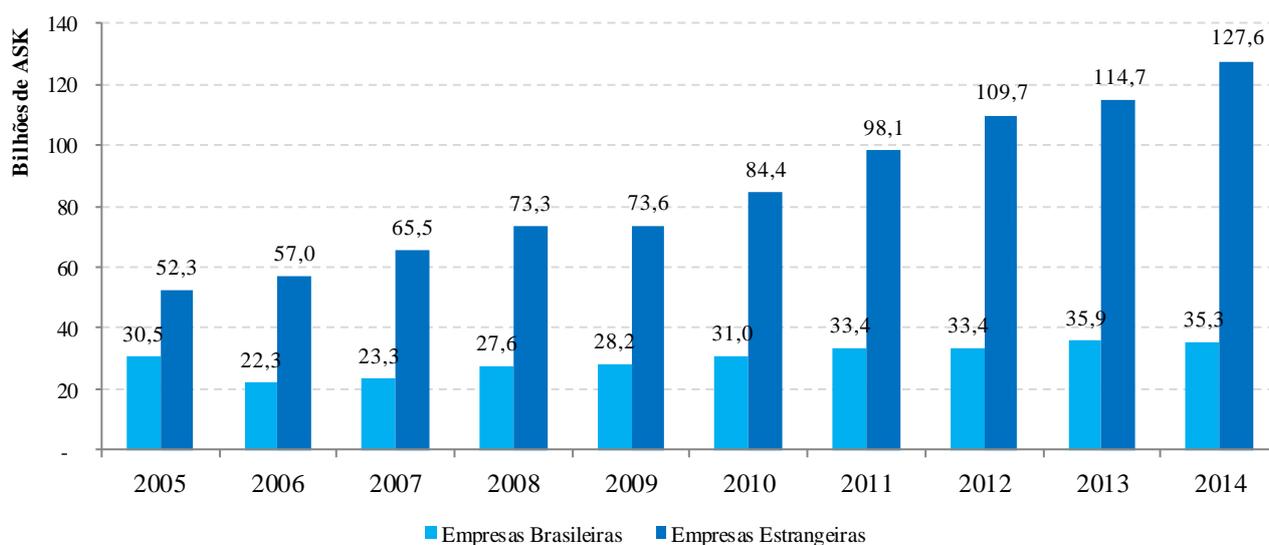
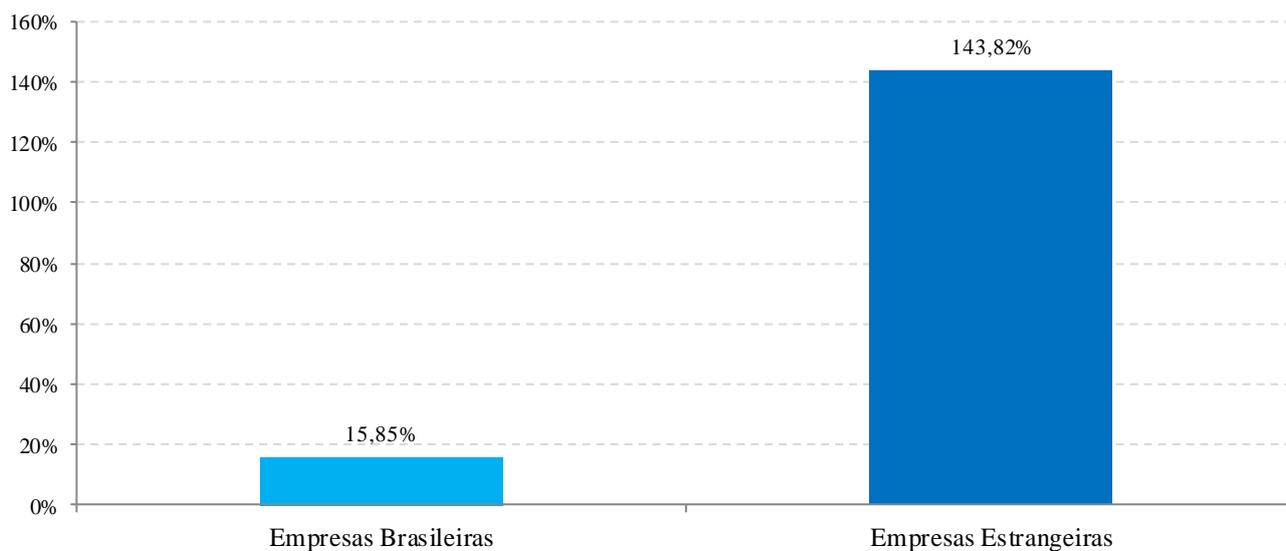


Figura 3.44: Variação do ASK por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2014/2005



Seção 3 – Oferta de transporte aéreo

Figura 3.45: Variação do ASK por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2014/2013

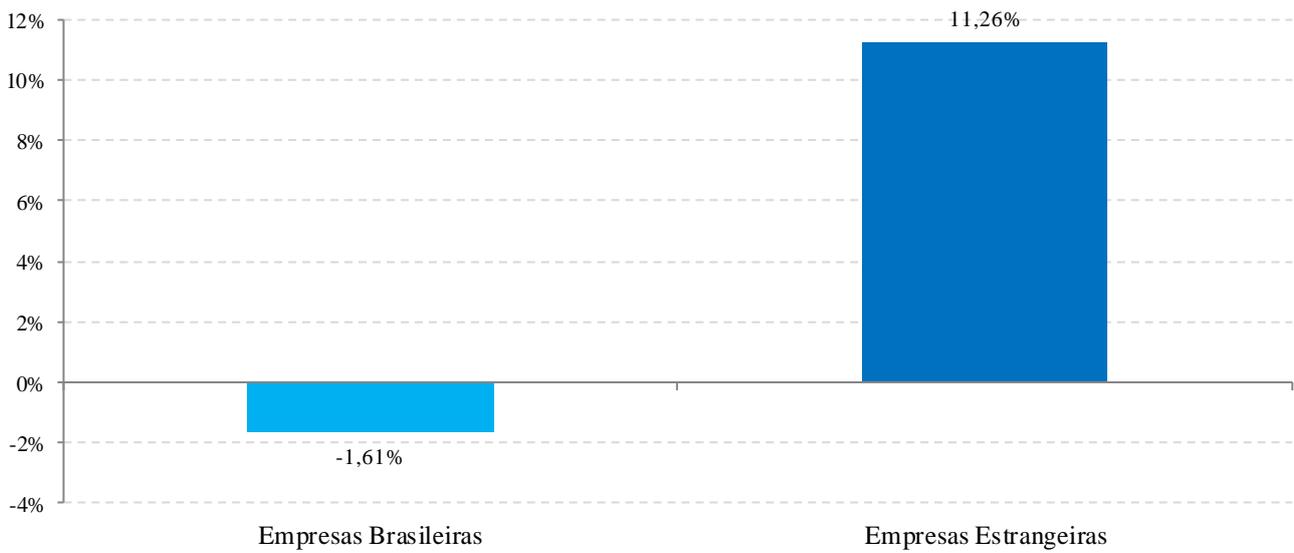


Figura 3.46: Participação de mercado das maiores empresas em termos de ASK – mercado internacional, 2014

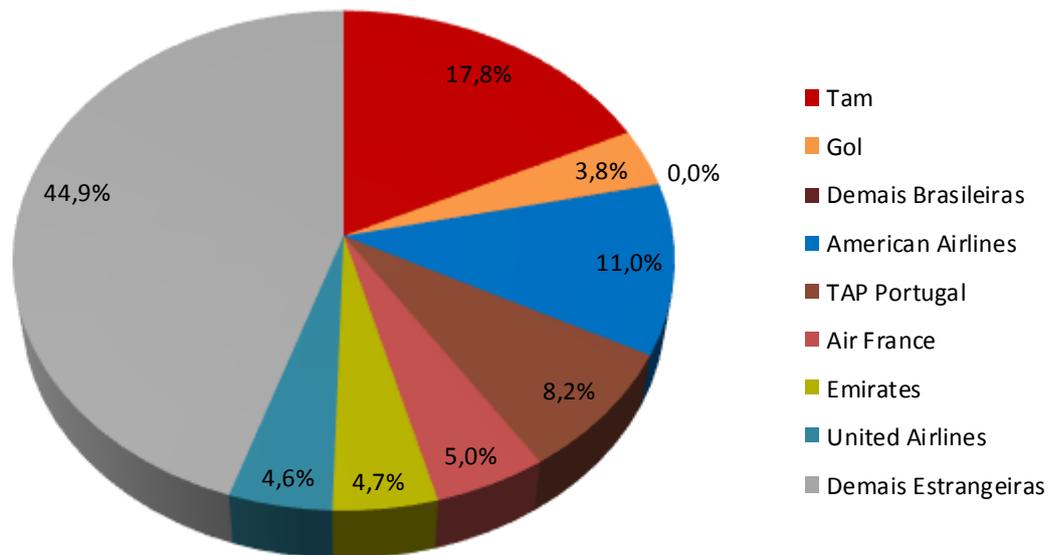
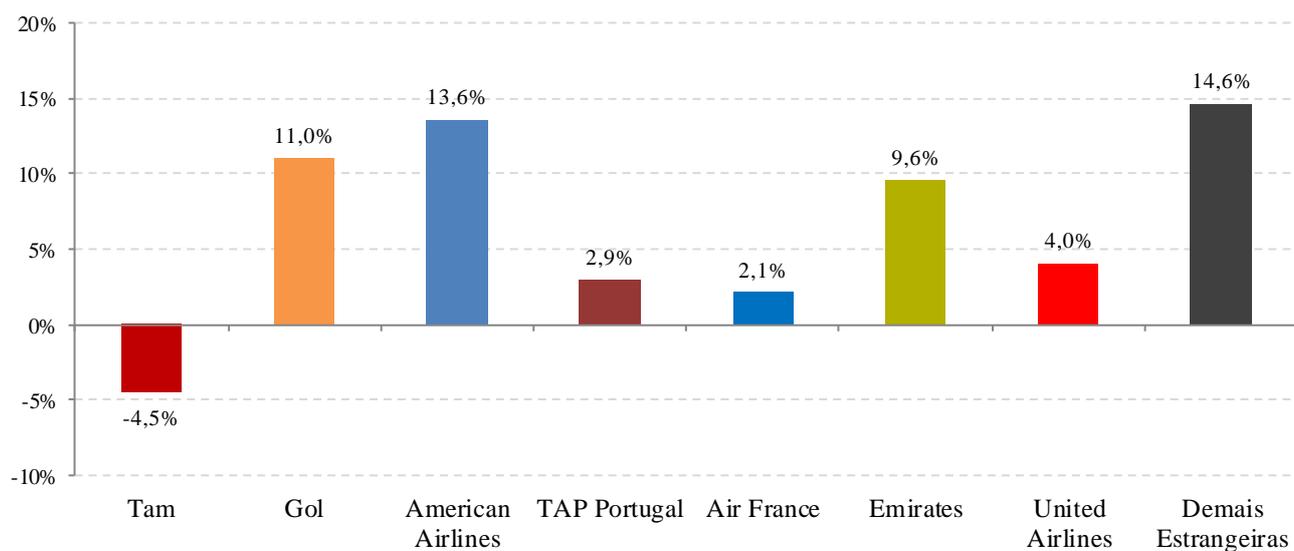
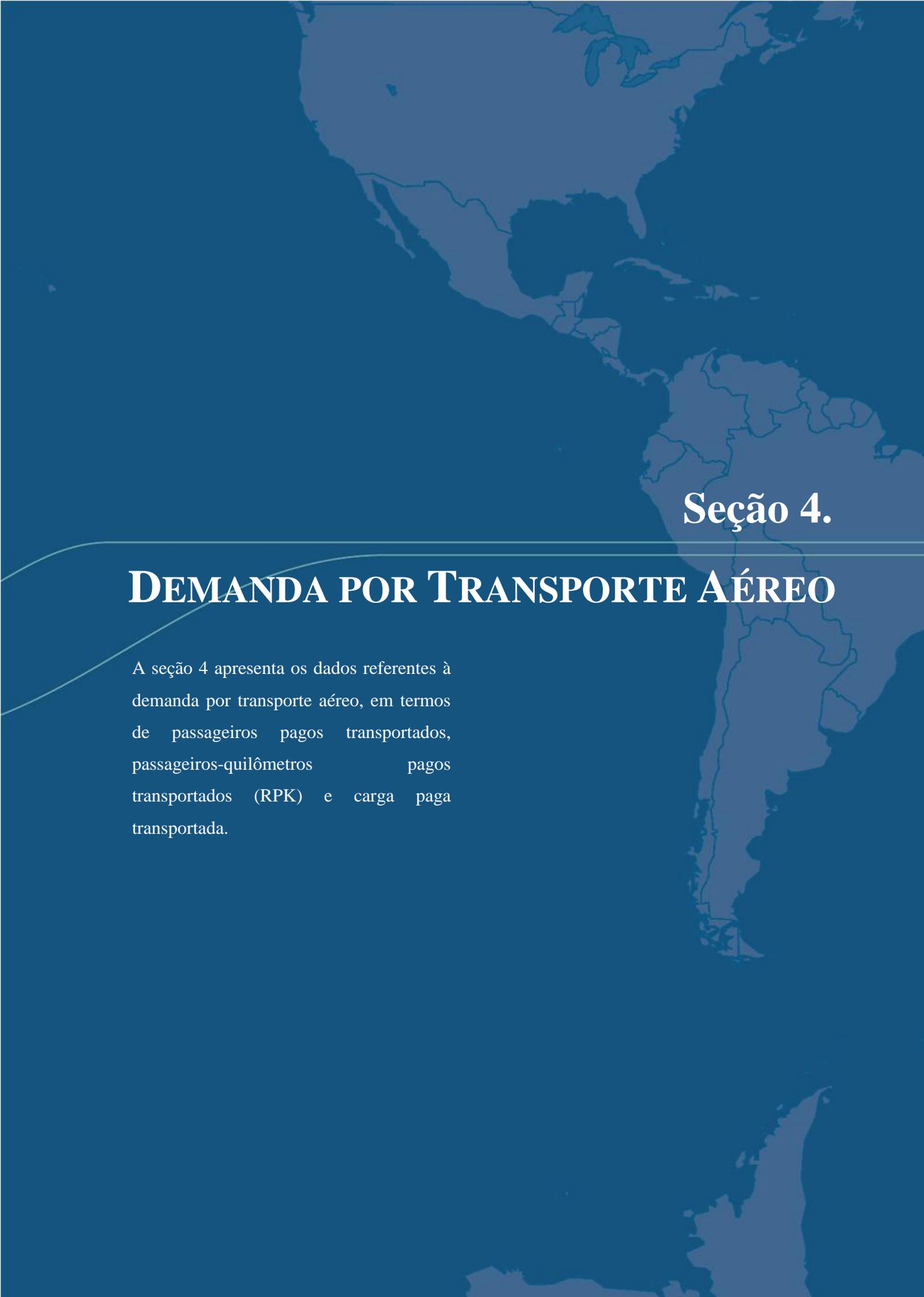


Figura 3.47: Variação do ASK das maiores empresas – mercado internacional, 2014/2013





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.

Introdução

As informações apresentadas nesta seção foram apuradas com base nos dados estatísticos de voos mensalmente fornecidos à ANAC pelas empresas brasileiras e estrangeiras que operam no país, em cumprimento às obrigações estabelecidas pela Resolução nº 191/2011 e aos procedimentos estabelecidos pelas Portarias nº 1189 e 1190/SRE/2011, expedidas pela Agência.

Mais informações sobre a demanda por transporte aéreo estão disponíveis nos Dados Estatísticos do Transporte Aéreo do Brasil, no relatório Demanda e Oferta do Transporte Aéreo e no relatório Transporte Aéreo na Copa do Mundo FIFA Brasil 2014: Demanda, Oferta e Tarifas Aéreas, localizados na seção Dados e Estatísticas do portal da ANAC na internet.

Total da Indústria

Contabilizando-se os voos domésticos e internacionais, as empresas brasileiras e estrangeiras transportaram o número recorde de 117,2 milhões de passageiros pagos em 2014.

Após três anos de desaceleração no número de passageiros pagos transportados, desde o pico de 22,7% de crescimento atingido em 2010, o ano de 2014 apresentou alta de 6,6%, que foi superior ao incremento observado em 2013, de 2,5%. O resultado representou um aumento acumulado de 138,6% nos últimos 10 anos.

Sob o ponto de vista de passageiros-quilômetros pagos transportados (RPK), o comportamento da demanda foi semelhante, com um crescimento em 2014 de 7,5%.

A quantidade de carga paga transportada totalizou 1,2 milhões de toneladas em 2014 e cresceu 39,2% nos últimos dez anos. Quando comparada com o ano anterior, houve redução de 0,7%, após 4 anos consecutivos de crescimento.

Passageiros Pagos Transportados

Figura 4.1: Evolução da quantidade de passageiros pagos transportados – mercados doméstico e internacional, 2005 a 2014

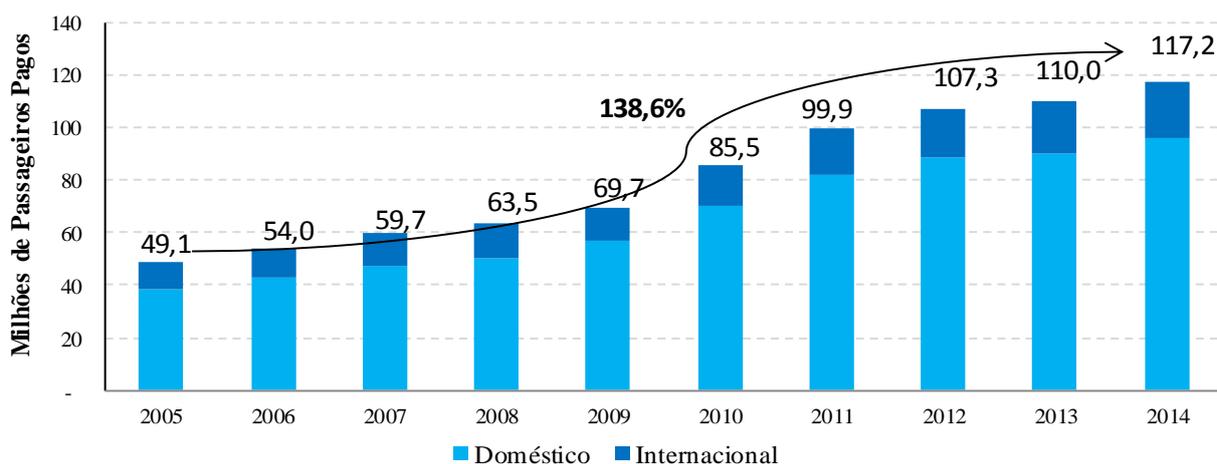
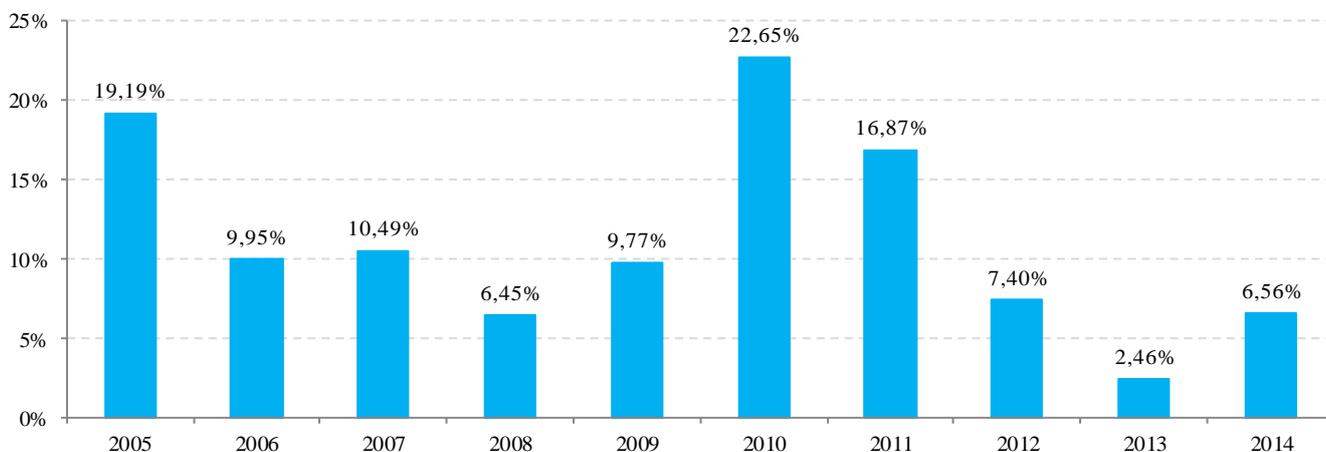


Figura 4.2: Variação da quantidade de passageiros pagos transportados – mercados doméstico e internacional, 2005 a 2014



Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (RPK)

Figura 4.3: Evolução do RPK – mercados doméstico e internacional, 2005 a 2014

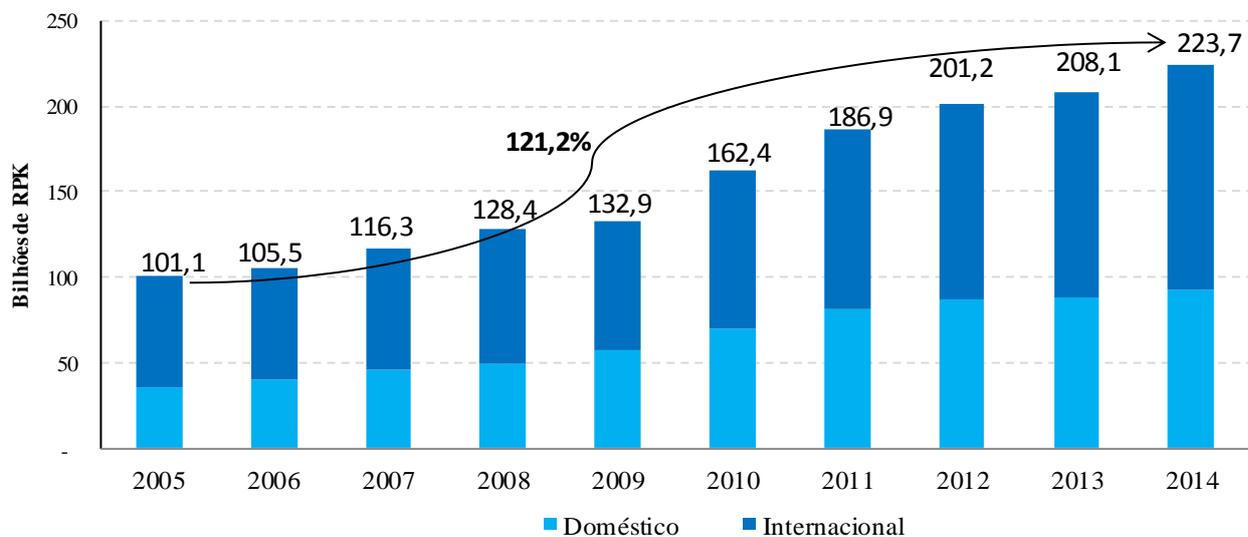
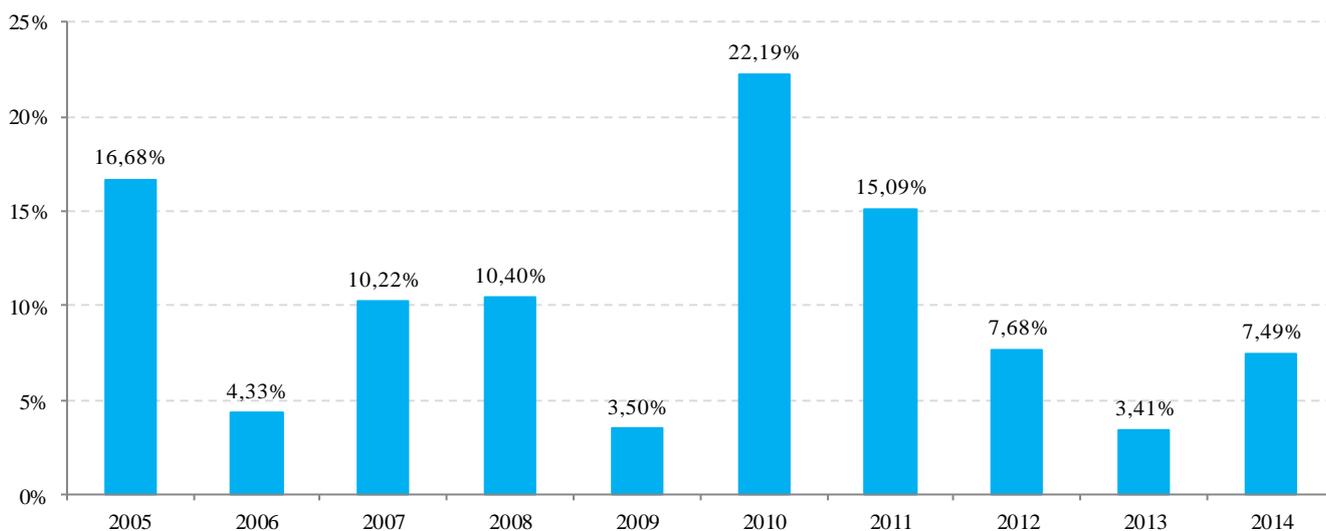


Figura 4.4: Variação do RPK – mercados doméstico e internacional, 2005 a 2014



Carga Paga Transportada

Figura 4.5: Evolução da quantidade de carga paga transportada – mercados doméstico e internacional, 2005 a 2014

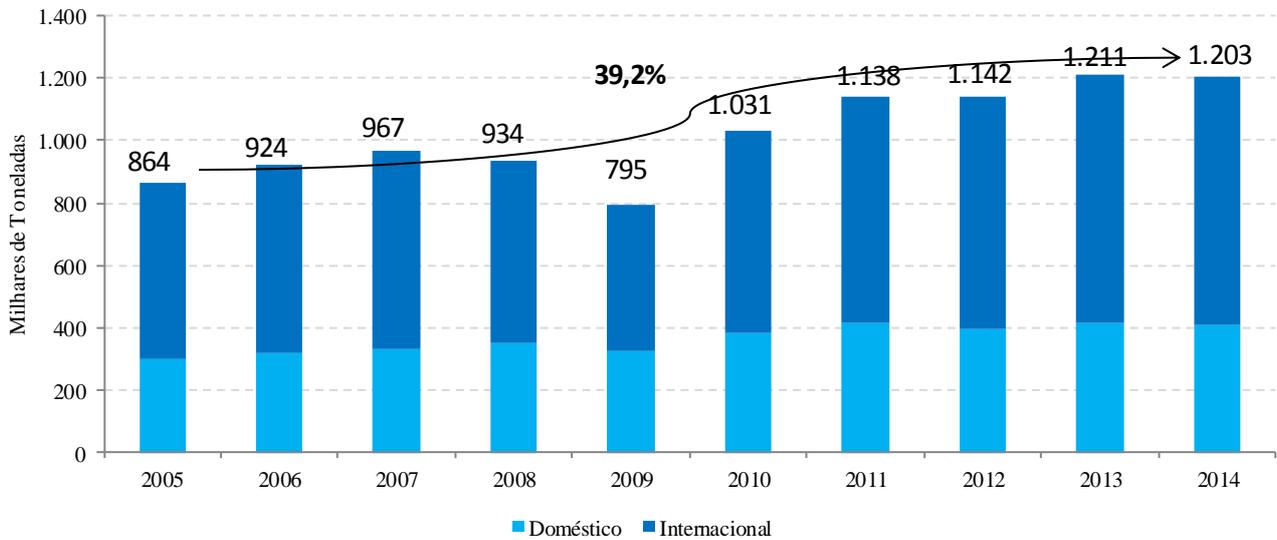
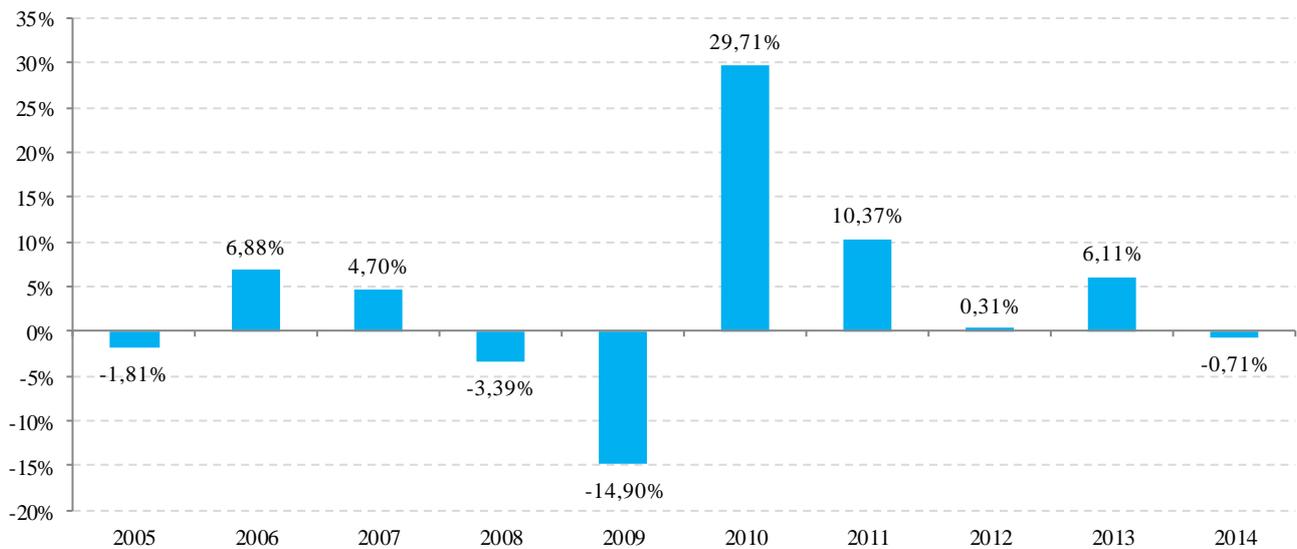


Figura 4.6: Variação da quantidade de carga paga transportada – mercados doméstico e internacional, 2005 a 2014



Mercado Doméstico

Após mais de 10 anos consecutivos de crescimento, o número de passageiros pagos transportados no mercado doméstico em 2014 foi de 95,9 milhões, maior valor desde o início da série histórica.

Além disto, houve uma reversão da tendência de desaceleração observada nos três últimos anos. A quantidade de passageiros cresceu 6,3% em 2014, ante um crescimento de 1,8% em 2013 e de 22,8% em 2010.

Todos os meses do ano apresentaram crescimento no número de passageiros quando comparados aos mesmos meses de 2013. O melhor resultado foi apurado no mês de fevereiro, com alta de 13,4%.

Nota-se que os meses de junho e julho, quando foi realizada a Copa do Mundo FIFA no Brasil, apresentaram os menores aumentos, de 0,8% e 1,7%, respectivamente. Fato este que pode ser explicado, em boa parte, pela redução da atividade empresarial durante o período, que teve diversos feriados em dias de jogos nas cidades-sede, impactando o número de passageiros de negócios.

A proporção de passageiros pagos em voos domésticos para cada 100 habitantes passou de 45,6 em 2013 para 48,1 em 2014, representando alta de 5,5%. Nos últimos dez anos, este indicador mais do que dobrou, tendo registrado crescimento de 128%.

A empresa que mais transportou passageiros pagos em voos domésticos no ano de 2014 foi a Gol (37,2% do total), seguida pela Tam (33,6%). Com relação a 2013, observou-se um crescimento de 8,9% na quantidade de passageiros pagos transportados pela Gol, enquanto a Tam obteve um aumento de 2,3%. As demais empresas somaram 28,9% dos passageiros domésticos transportados e o maior crescimento percentual entre elas foi da Azul (49,6%), devido, em boa parte, à incorporação da Trip. Já a Avianca transportou 16,6% mais passageiros domésticos em 2014 do que em 2013. Em números absolutos, o maior aumento na quantidade de passageiros pagos transportados foi também da Azul, que transportou 6,6 milhões a mais, seguida pela Gol, com incremento de 2,9 milhões, no comparativo com 2013.

O crescimento da demanda no mercado doméstico foi de 5,8% em termos de passageiros-quilômetros pagos transportados (RPK) no ano de 2014. O indicador havia registrado alta de 1,4% em 2013 e de 6,9% em 2012.

A demanda doméstica RPK em 2014 cresceu, em média, 11,3% ao ano nos últimos dez anos e representou mais do que 2,5 vezes aquela apurada em 2005, havendo um incremento de 162,5% no período. Este crescimento correspondeu a mais do que triplo do crescimento anual médio do PIB no mesmo período e mais do que 13 vezes o da população brasileira.

A Tam encerrou o ano de 2014 como líder do mercado doméstico em termos de RPK, com participação de 38,14%, que foi 3,7% inferior à apurada no ano anterior. A parcela da Gol passou de 35,4% em 2013 para 36,1% em 2014, representando crescimento de 2,2%. As demais companhias, combinadas, passaram de 25,0% do RPK em 2013 para 25,7% em 2014, aumento de 2,8% na participação. Entre elas, a participação da Azul no RPK doméstico teve alta de 26,3%, após a incorporação da Trip, e a da Avianca cresceu 17,1%.

Entre as principais empresas aéreas brasileiras, Azul e Avianca registraram as maiores taxas de crescimento da demanda doméstica em RPK no ano de 2014, da ordem de 33,6% e 23,9%, respectivamente, enquanto a Gol cresceu 8% e a Tam 1,9%.

A região brasileira que concentrou a maior parte dos embarques domésticos de passageiros pagos foi a Sudeste, com 47,0 milhões de passageiros (49,0% do total). Em seguida vieram as regiões Nordeste com 17,7 milhões (18,4%), Centro-Oeste com 13,1 milhões (13,6%) e Sul com 12,3 milhões (12,8%). A região com o menor número de passageiros pagos embarcados em 2014 no mercado doméstico foi a Norte, com 6,0 milhões (6,2%).

Quando considerada a quantidade de embarques em relação à população de cada região, a Centro-Oeste destacou-se com 85,9 embarques para cada 100 habitantes em 2014, seguida pela Sudeste (55,2/100), Sul (42,2/100), Norte (34,6/100) e Nordeste (31,5/100).

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 2014, com 28,2 embarques para cada R\$ 1.000.000,00 de PIB gerado, seguida da Centro-oeste (com 27,7 embarques), Norte (com 23,2 embarques), Sudeste (com 17,8 embarques) e Sul (com 16,1 embarques).

Os 20 maiores aeroportos em quantidade de passageiros pagos abrigaram 85% dos embarques em voos domésticos, sendo Guarulhos/SP (13,1%), Congonhas/SP (9,2%) e Brasília/DF (9,1%) os três principais. Entre eles, apenas Florianópolis/SC e Maceió/AL registraram redução na quantidade de passageiros embarcados em 2014 no comparativo com 2013, da ordem de -6,1% e -0,4%. O aeroporto que registrou a alta mais expressiva entre os 20 principais foi o de Goiânia/GO, com 14%.

As rotas mais movimentadas foram Congonhas/Santos Dummont, com 4 milhões de passageiros transportados nos dois sentidos, Guarulhos/Salvador, com 2,4 milhões, e Brasília/Congonhas, com 2,2 milhões.

O modal aéreo ampliou a sua participação em viagens interestaduais de passageiros com distâncias superiores a 75 km em 2014 na comparação com 2013, tendo passado de 59,4% para 63%. Mais de 88,5 milhões de passageiros optaram pelo transporte aéreo e 52,1 milhões pelo transporte rodoviário em 2014. Há dez anos, o transporte rodoviário predominava neste mercado, com participação de 65,2%. O avião passou a ser a preferência dos passageiros neste mercado a partir de 2010.

O mercado doméstico de carga paga transportada registrou redução de 0,8% em 2014, após aumento de 3,8% em 2013. Nos últimos dez anos, a quantidade de carga paga doméstica transportada aumentou 37,2%, passando de 299,3 mil toneladas em 2005 para 410,6 mil em 2014.

A Tam alcançou participação de 39,4% em 2014 no mercado de transporte aéreo de carga doméstica, seguida da Gol com 21,5% e da Absa com 16,3%. Entre as cinco empresas com maior participação no mercado doméstico de carga, Azul e Avianca foram as únicas que obtiveram crescimento na quantidade de carga transportada com relação a 2013, da ordem de 125,9% e 35,3%, respectivamente.

Entre as 10 principais rotas de carga em 2014, 8 envolveram o aeroporto de Guarulhos em São Paulo, sendo que as duas principais rotas foram Manaus/Guarulhos e Guarulhos/Manaus (com mais de 81,9 mil toneladas).

Os estados de São Paulo (com 146,4 mil toneladas), do Amazonas (com 50,8 mil toneladas) e do Distrito Federal (com 34,2 mil toneladas) foram as unidades da federação que mais despacharam carga doméstica no transporte aéreo.

Passageiros Pagos Transportados

Figura 4.7: Evolução do número de passageiros pagos transportados – mercado doméstico, 2005 a 2014

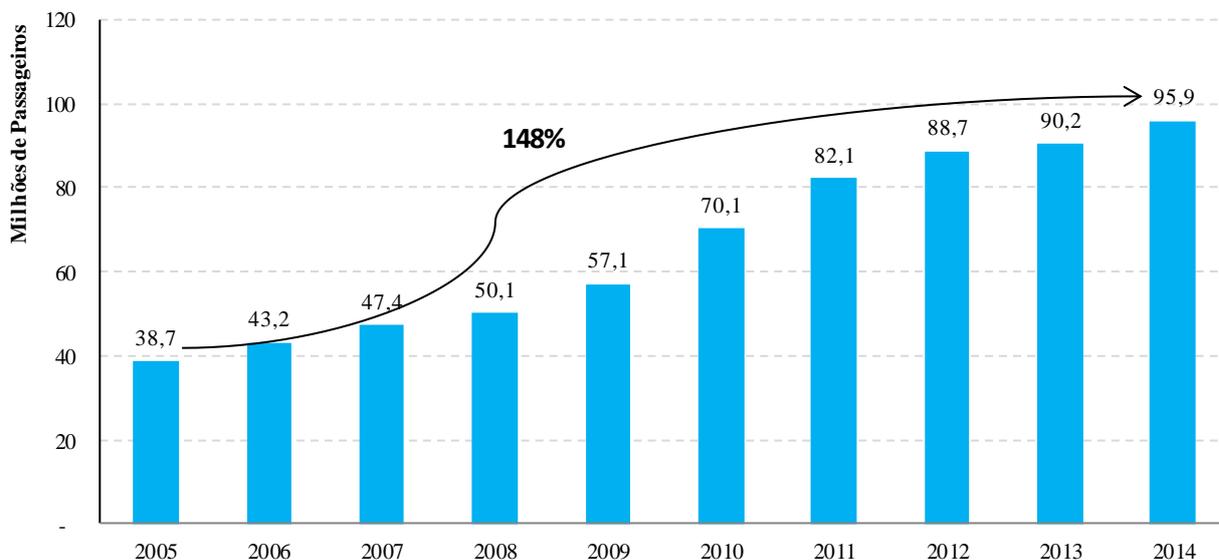


Figura 4.8: Variação nos passageiros pagos transportados em relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2005 a 2014

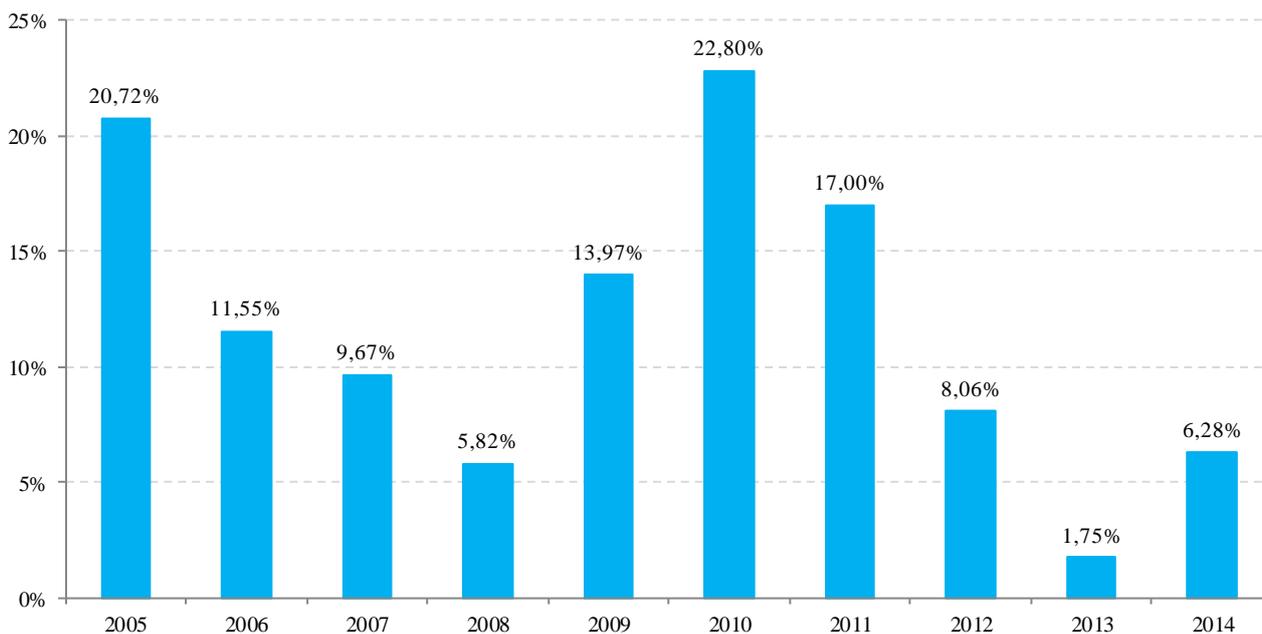


Figura 4.9: Variação nos passageiros pagos transportados com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2014

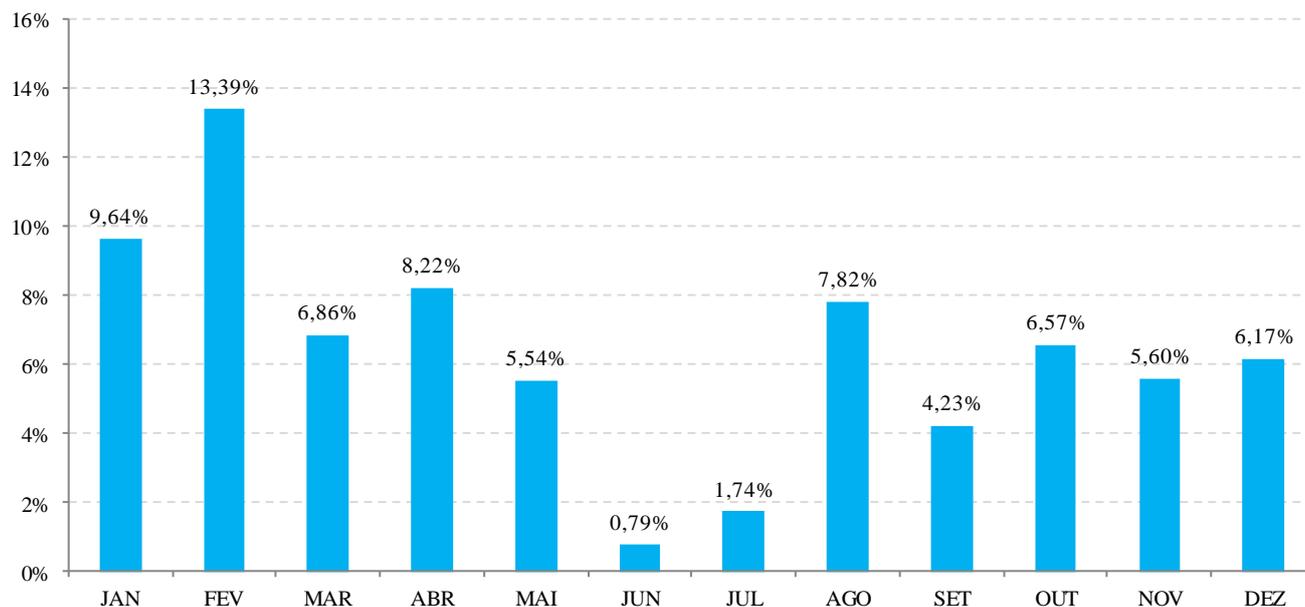
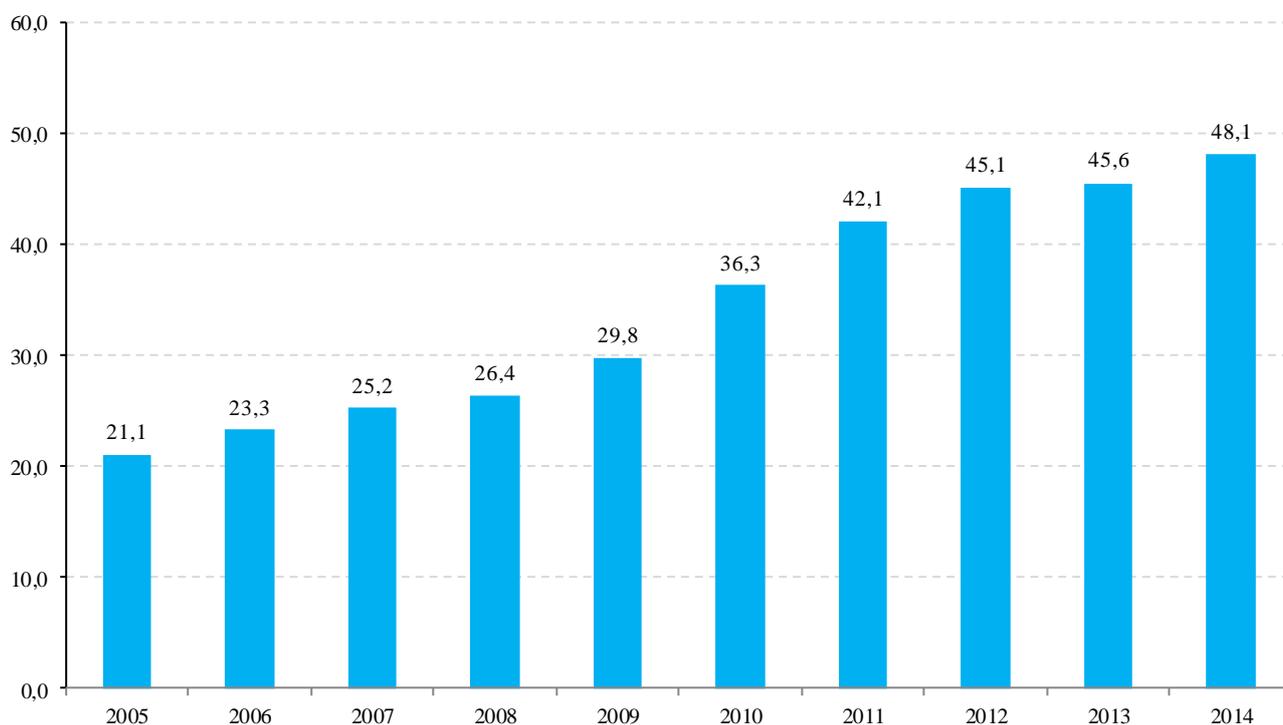


Figura 4.10: Evolução da quantidade de passageiros pagos domésticos por grupo de 100 habitantes, 2005 a 2014



Seção 4 – Demanda por Transporte Aéreo

Figura 4.11: Participação das cinco maiores empresas em passageiros pagos transportados – mercado doméstico, 2014

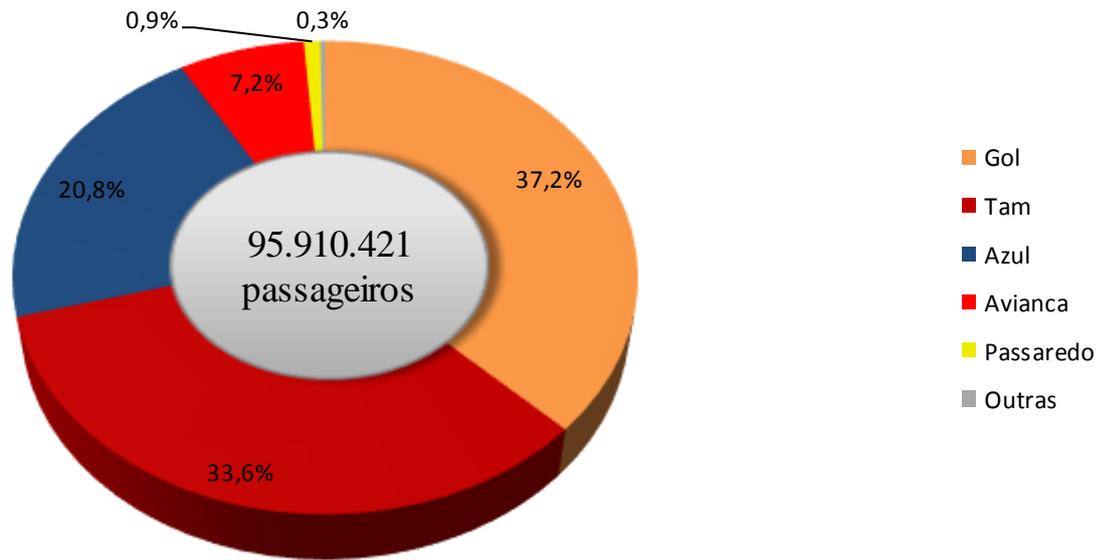


Figura 4.12: Variação de passageiros pagos transportados com relação ao ano anterior por empresa – mercado doméstico, 2014

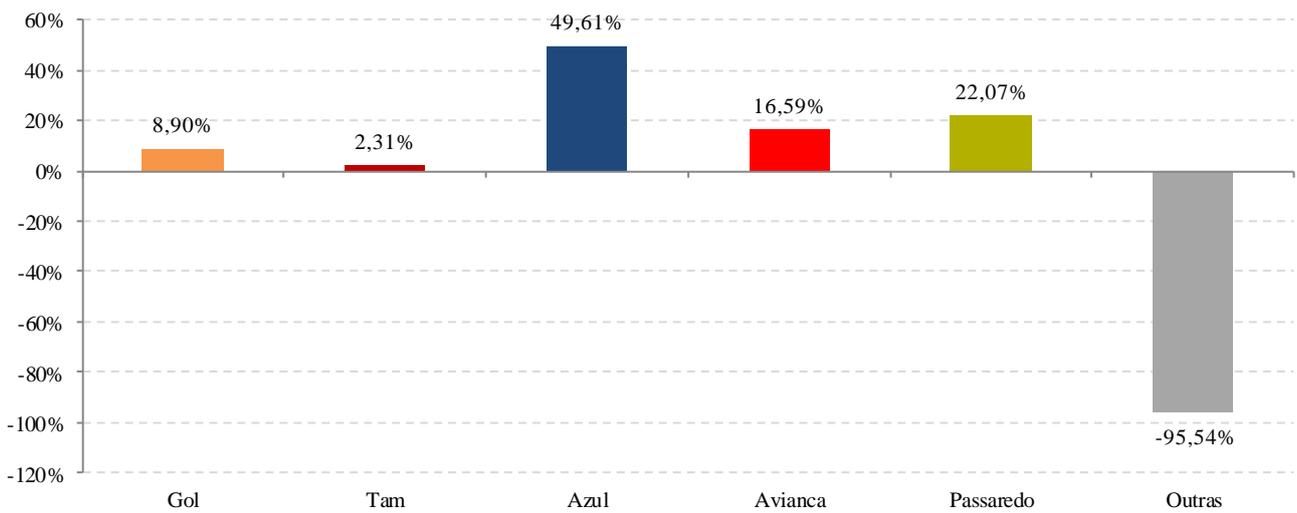


Figura 4.13: Aumento no número de passageiros pagos transportados (milhões de passageiros) – mercado doméstico, 2014

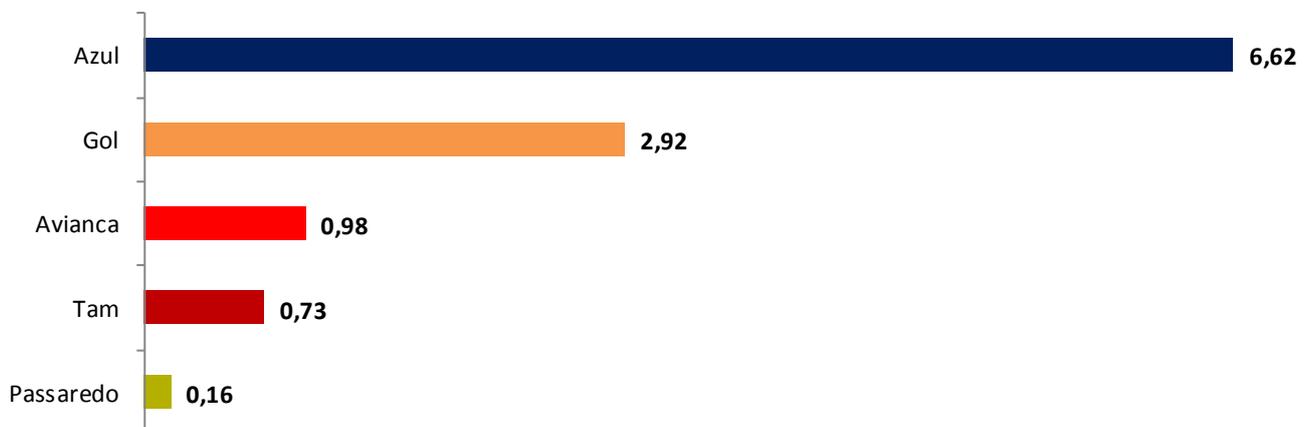
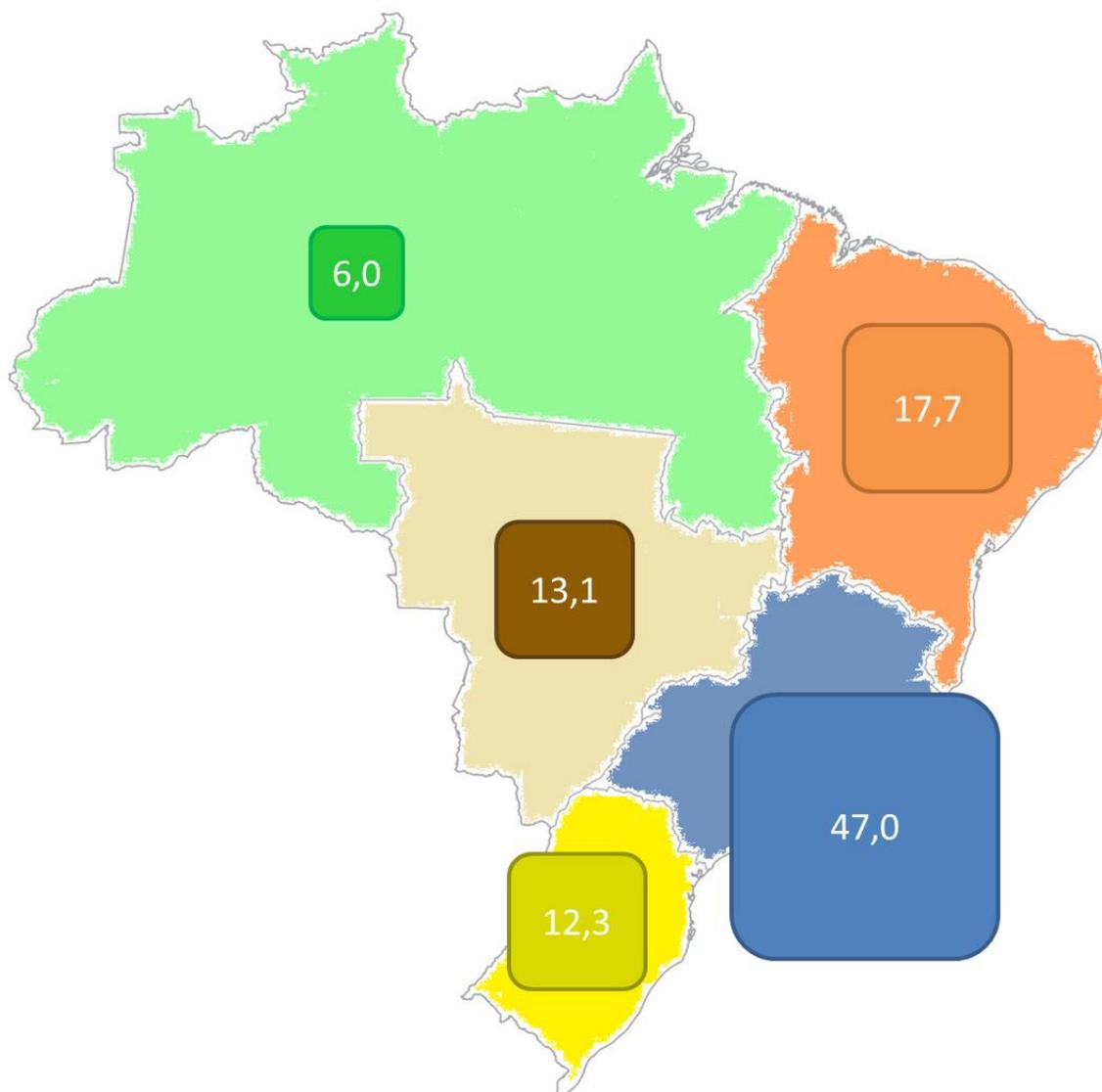


Figura 4.14: Passageiros pagos embarcados por região brasileira, em milhões – mercado doméstico, 2014



Seção 4 – Demanda por Transporte Aéreo

Figura 4.15: Quantidade de embarques domésticos por grupo de 100 habitantes por região – mercado doméstico, 2014

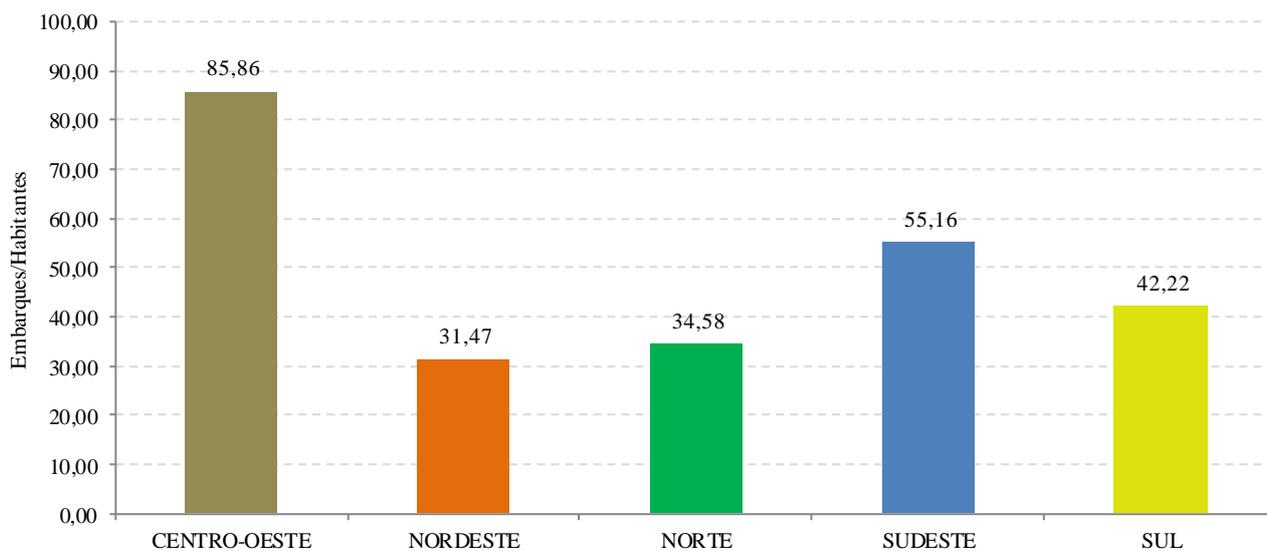
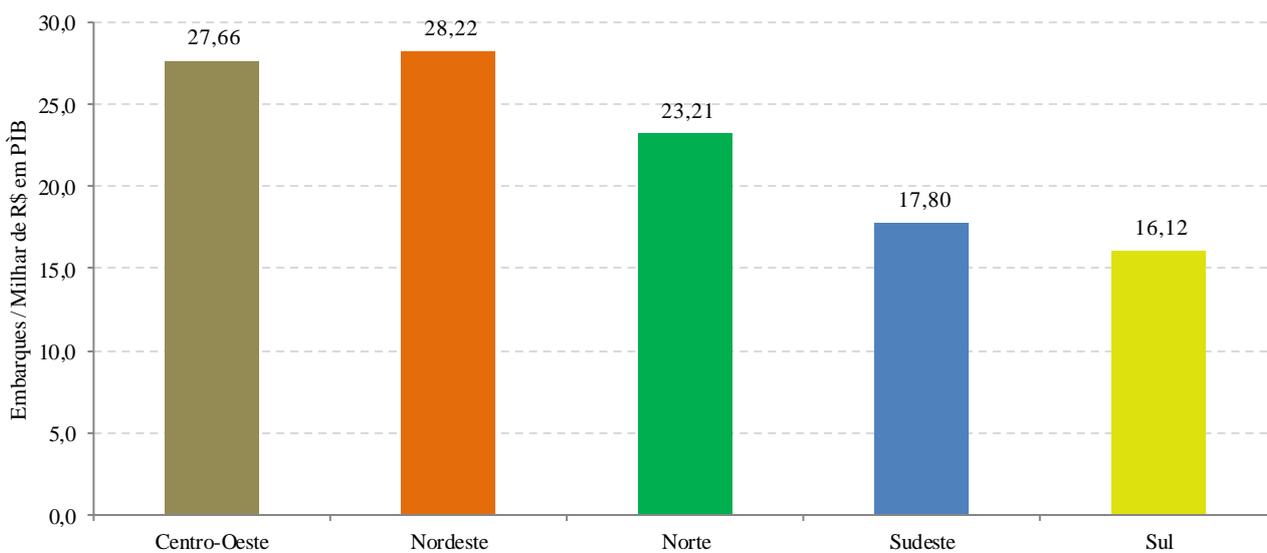
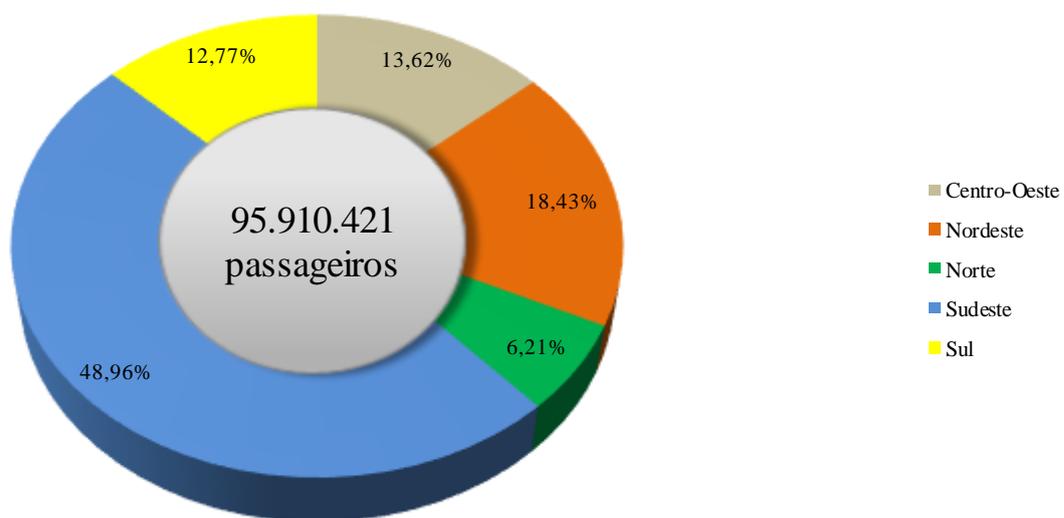


Figura 4.16: Quantidade de embarques domésticos por milhão de reais em PIB gerado em 2012* por região – mercado doméstico, 2014



*Dados de PIB anual por unidade da federação após 2012 ainda não divulgados pelo IBGE

Figura 4.17: Distribuição dos passageiros embarcados por região – mercado doméstico, 2014



Seção 4 – Demanda por Transporte Aéreo

Figura 4.18: Passageiros embarcados por aeroporto e unidade da federação – região Sudeste – mercado doméstico, 2014

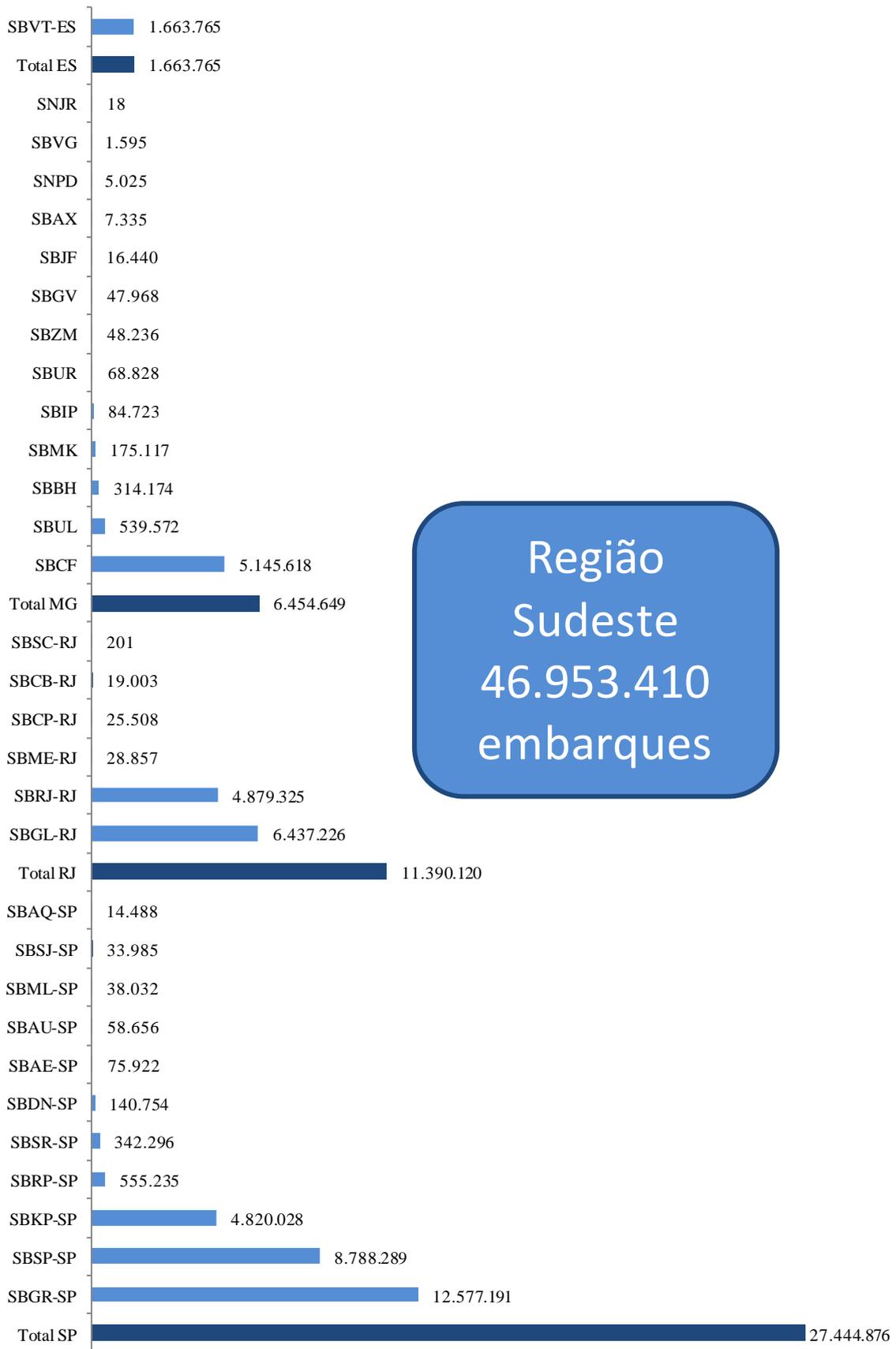


Figura 4.19: Passageiros embarcados por aeroporto e unidade da federação – região Nordeste – mercado doméstico, 2014



Seção 4 – Demanda por Transporte Aéreo

Figura 4.20: Passageiros embarcados por aeroporto e unidade da federação – região Centro-Oeste – mercado doméstico, 2014

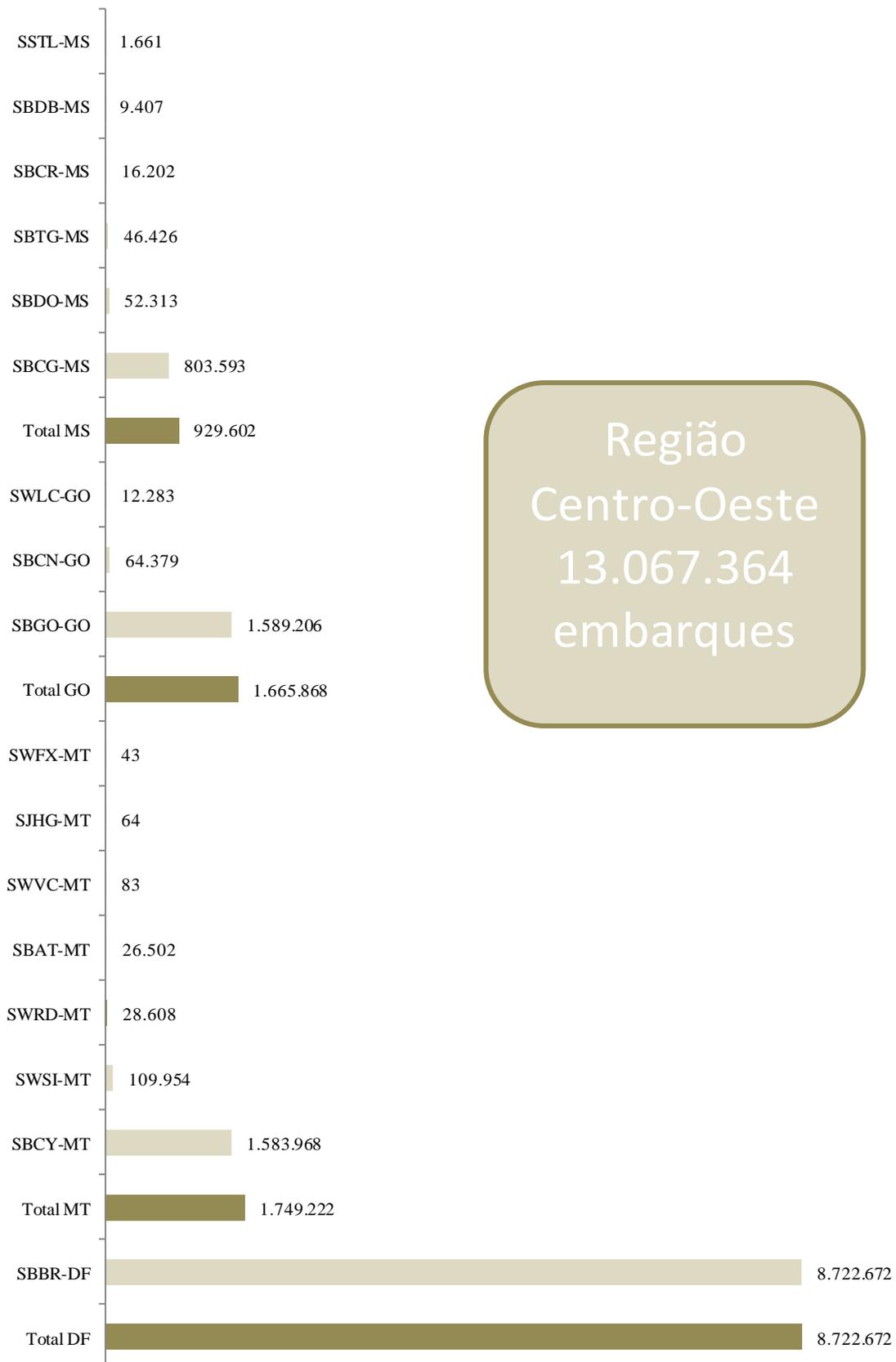
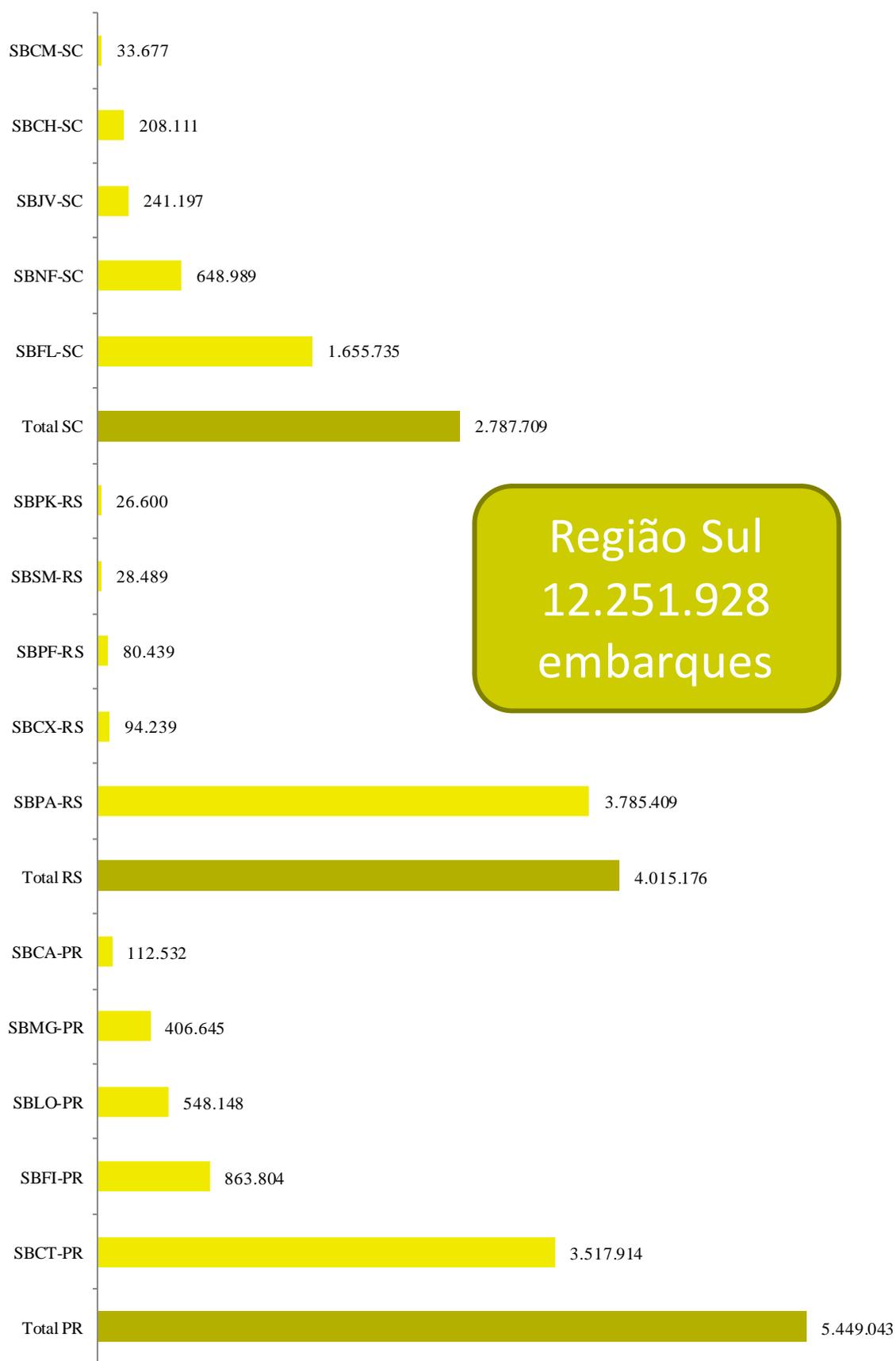


Figura 4.21: Passageiros embarcados por aeroporto e unidade da federação – região Sul – mercado doméstico, 2014

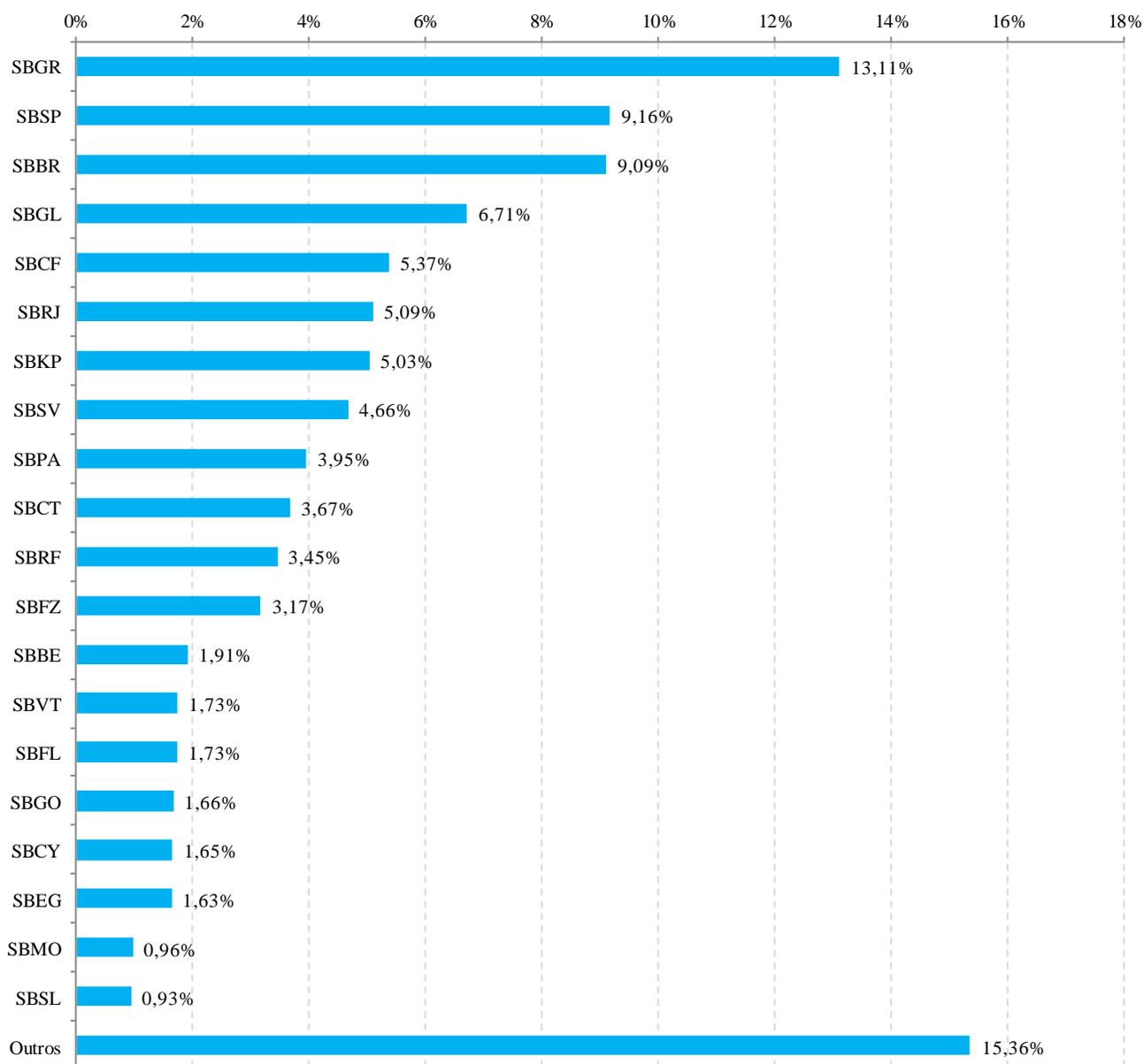


Seção 4 – Demanda por Transporte Aéreo

Figura 4.22: Passageiros embarcados por aeroporto e unidade da federação – região Norte – mercado doméstico, 2014



Figura 4.23: Distribuição dos embarques nos 20 maiores aeroportos – mercado doméstico, 2014



Seção 4 – Demanda por Transporte Aéreo

Figura 4.24: Variação no número de embarques em relação ao ano anterior por aeroporto – mercado doméstico, 2014

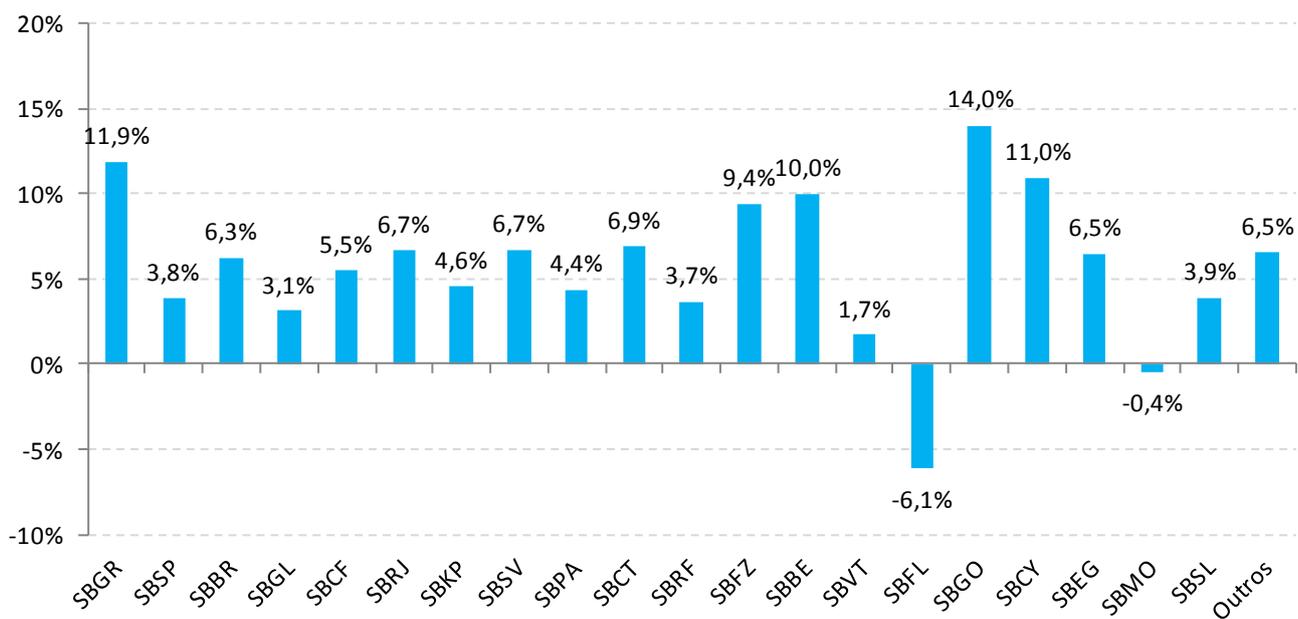
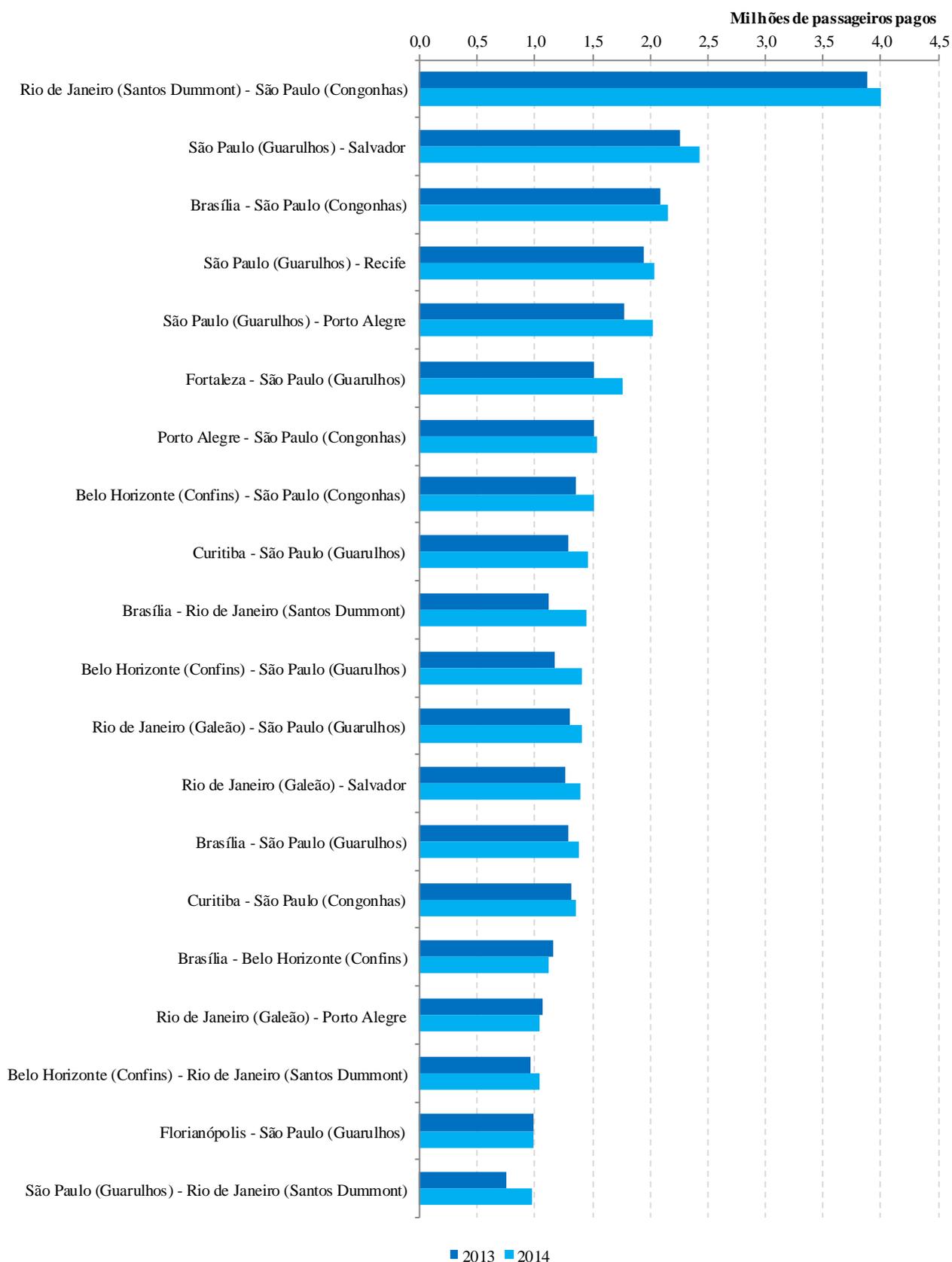


Figura 4.25: Passageiros pagos transportados nas 20 principais rotas* – mercado doméstico, 2013 e 2014



*Considerando passageiros viajando em ambos os sentidos.

Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (RPK)

Figura 4.26: Evolução do RPK – mercado doméstico, 2005 a 2014

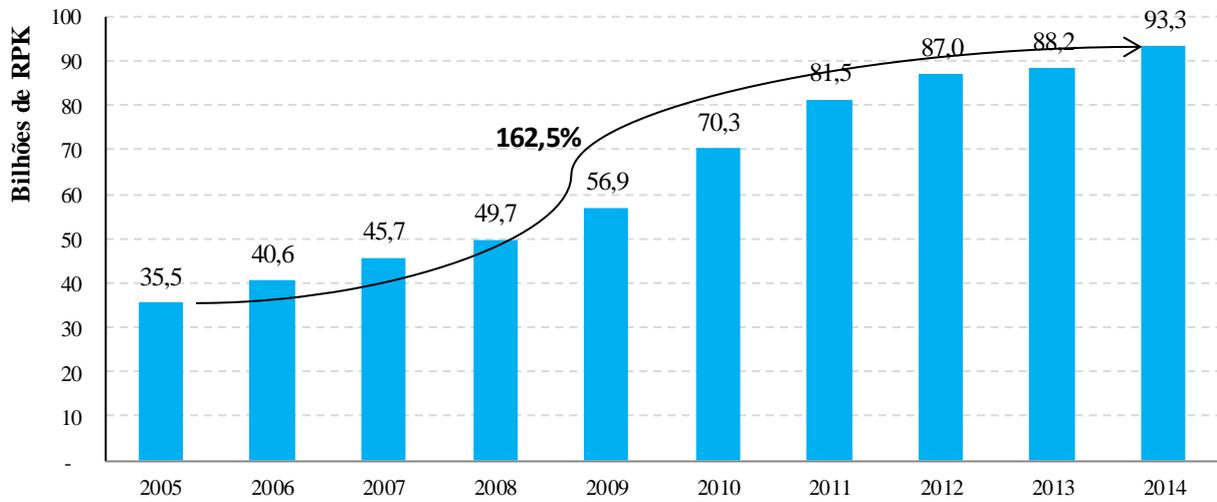


Figura 4.27: Variação do RPK em relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2005 a 2014

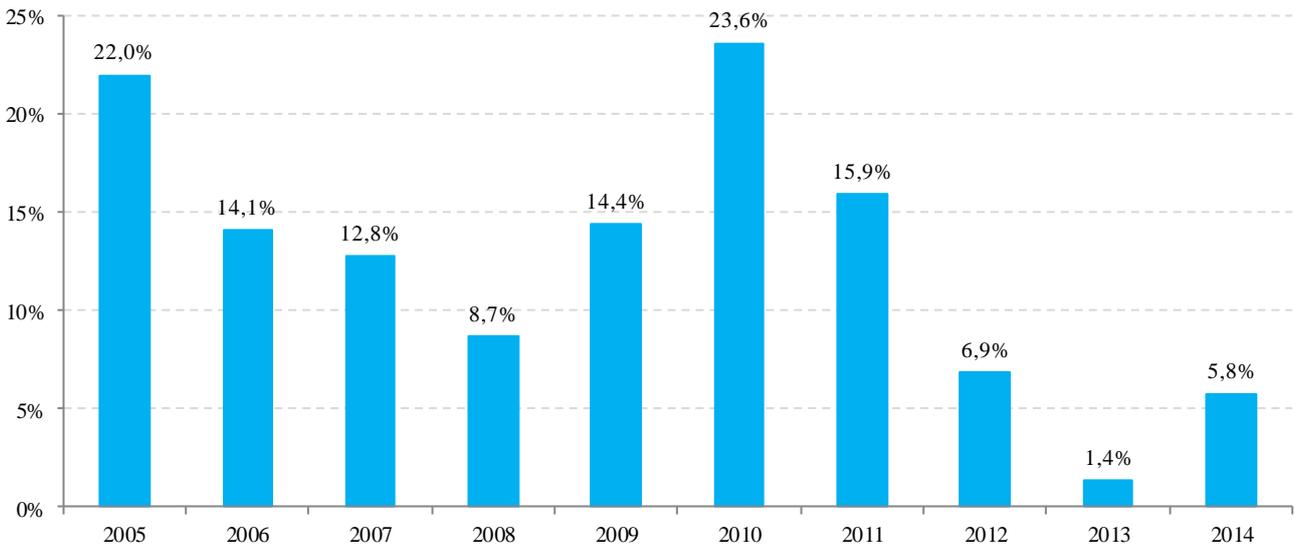


Figura 4.28: Variação do RPK em relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2014

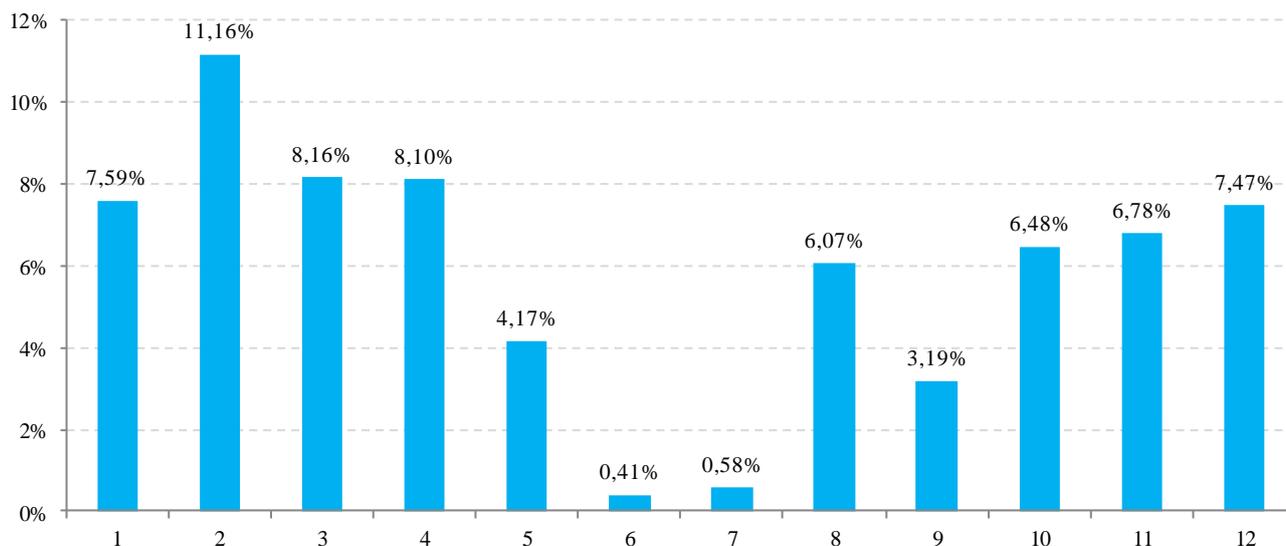
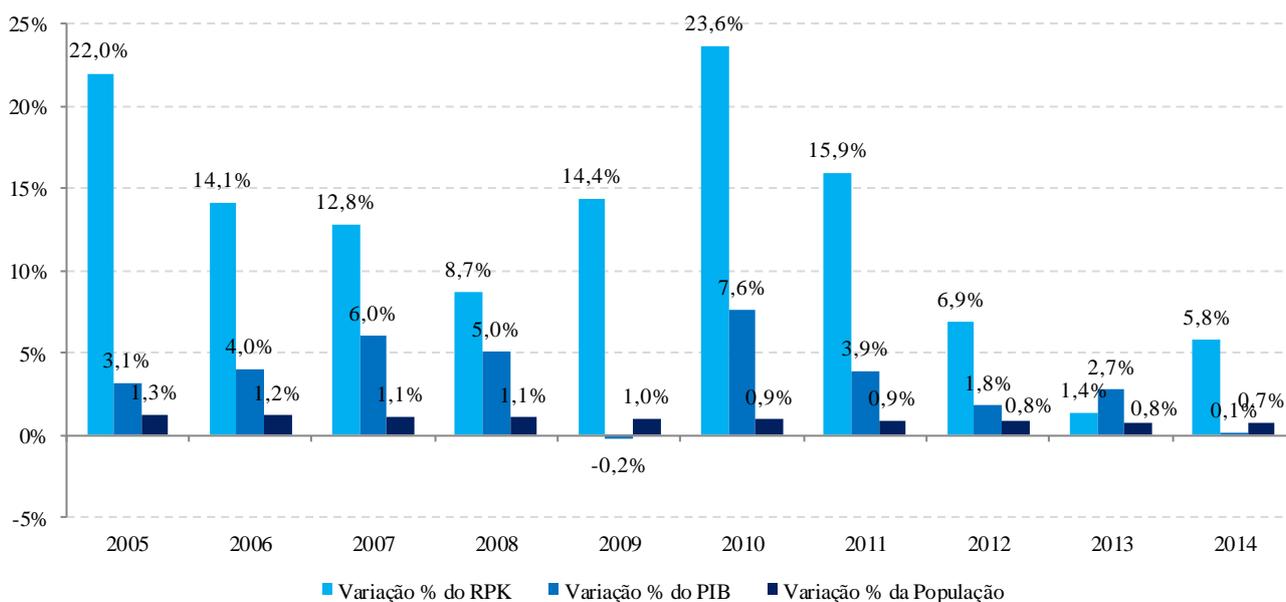


Figura 4.29: Variação do RPK doméstico, PIB e população brasileira em relação ao ano anterior, 2005 a 2014



Seção 4 – Demanda por Transporte Aéreo

Figura 4.30: Participação das cinco maiores empresas no *RPK* – mercado doméstico, 2010 a 2014

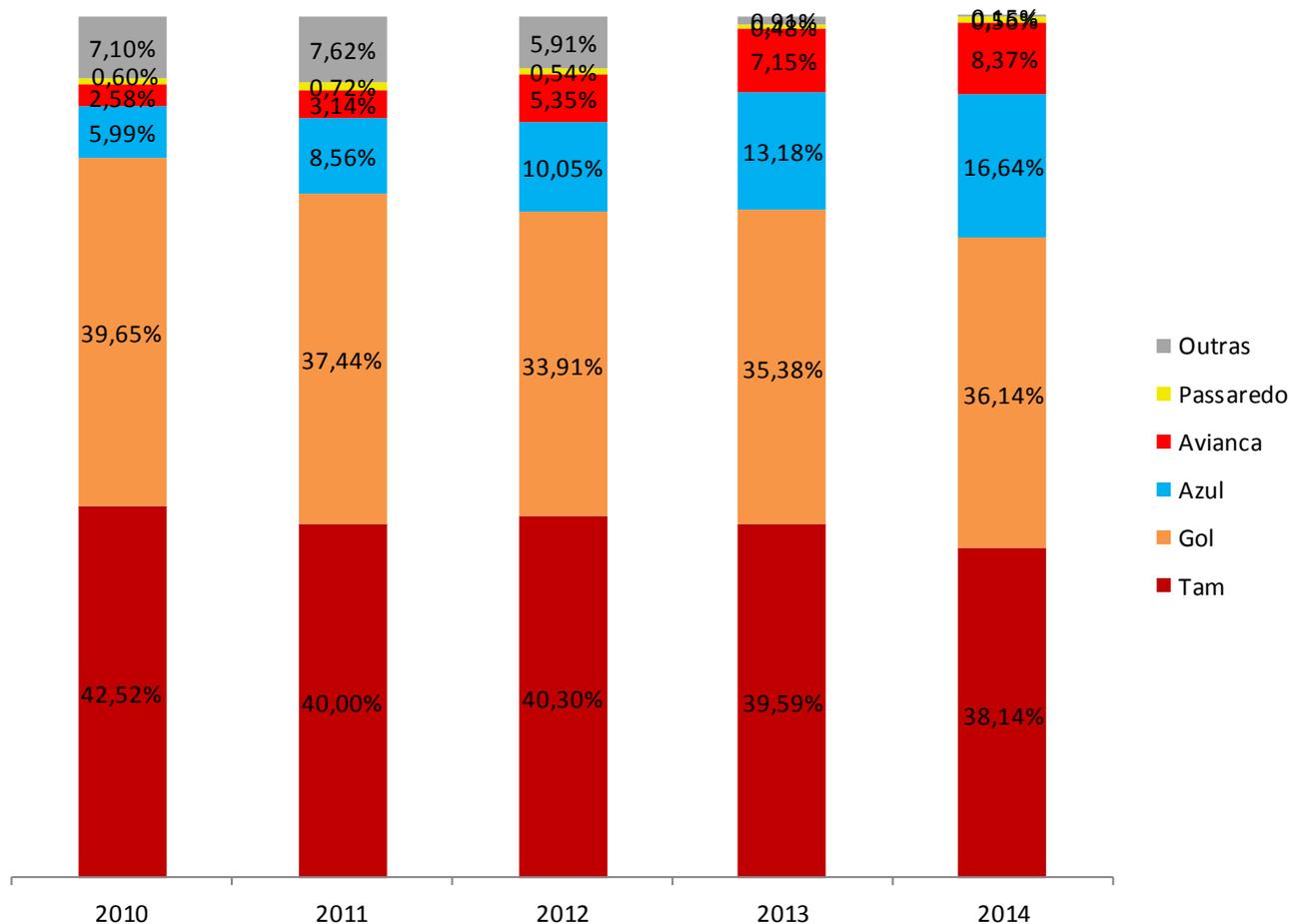
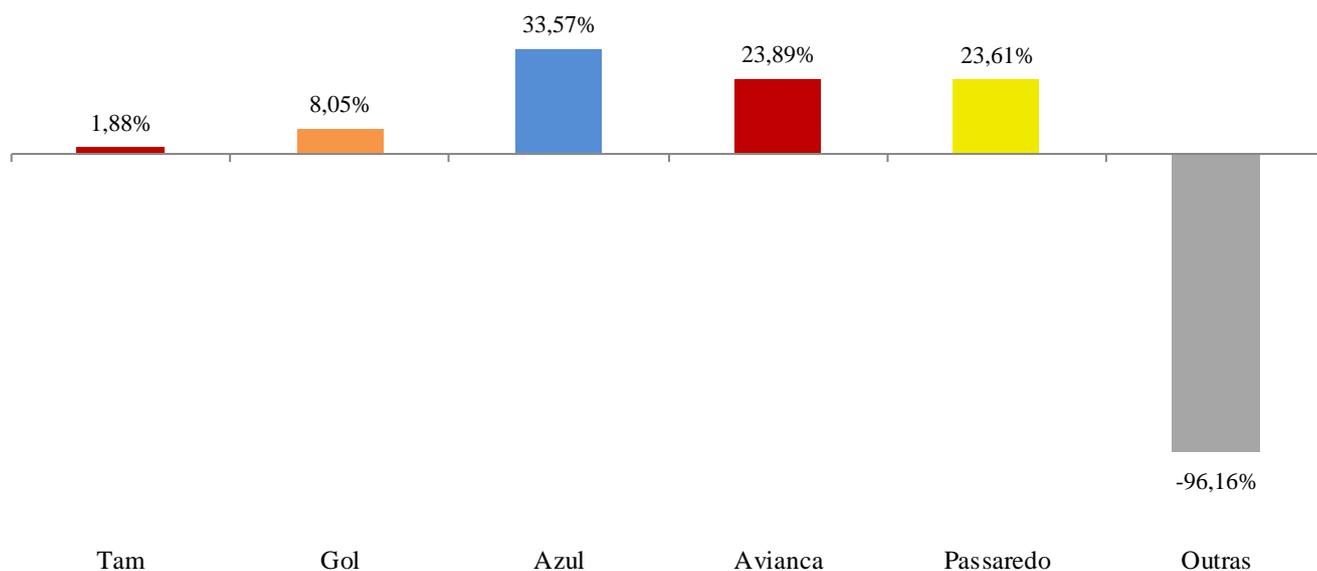


Figura 4.31: Variação no *RPK* com relação ao ano anterior por empresa – mercado doméstico, 2014



Carga Paga Transportada

Figura 4.32: Evolução da quantidade de carga paga transportada – mercado doméstico, 2005 a 2014

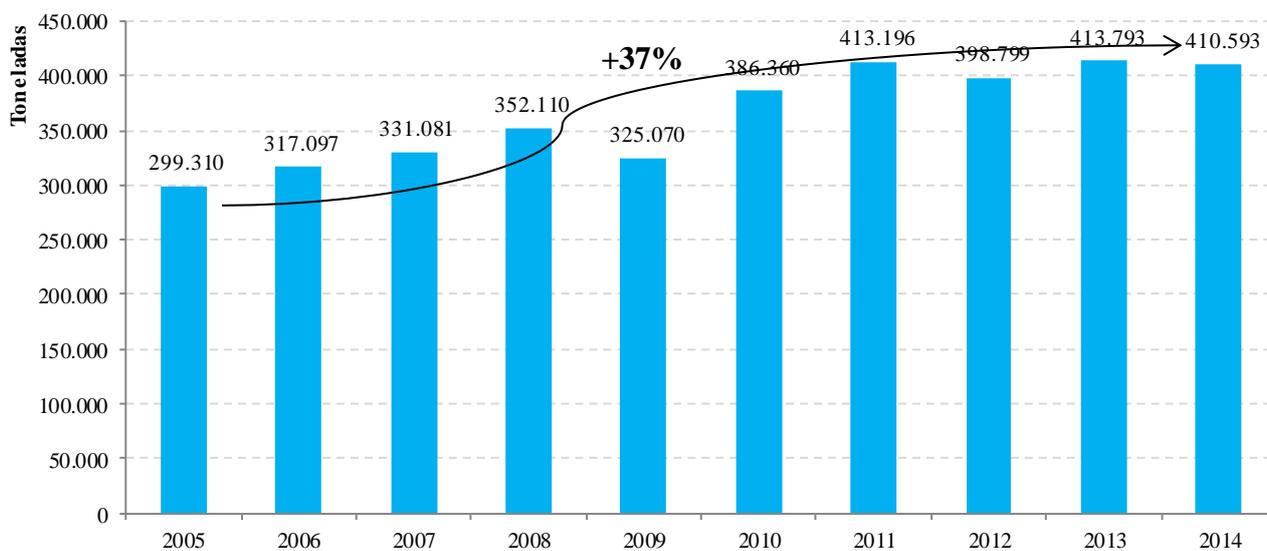
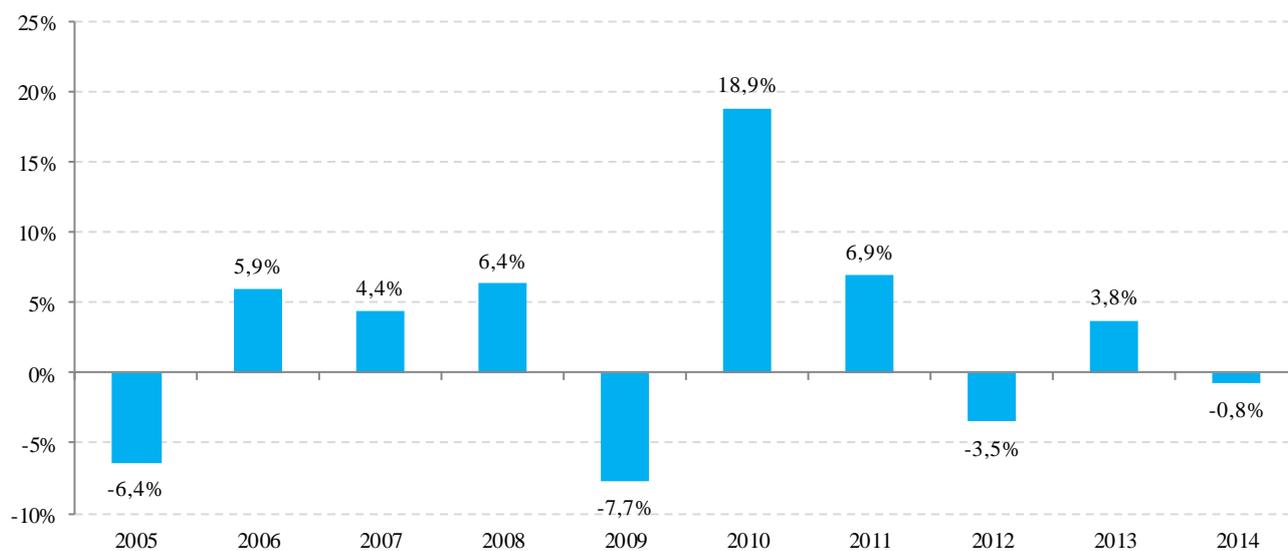


Figura 4.33: Variação anual da quantidade de carga paga transportada – mercado doméstico, 2005 a 2014



Seção 4 – Demanda por Transporte Aéreo

Figura 4.34: Participação das cinco principais empresas em termos de carga paga transportada – mercado doméstico, 2014

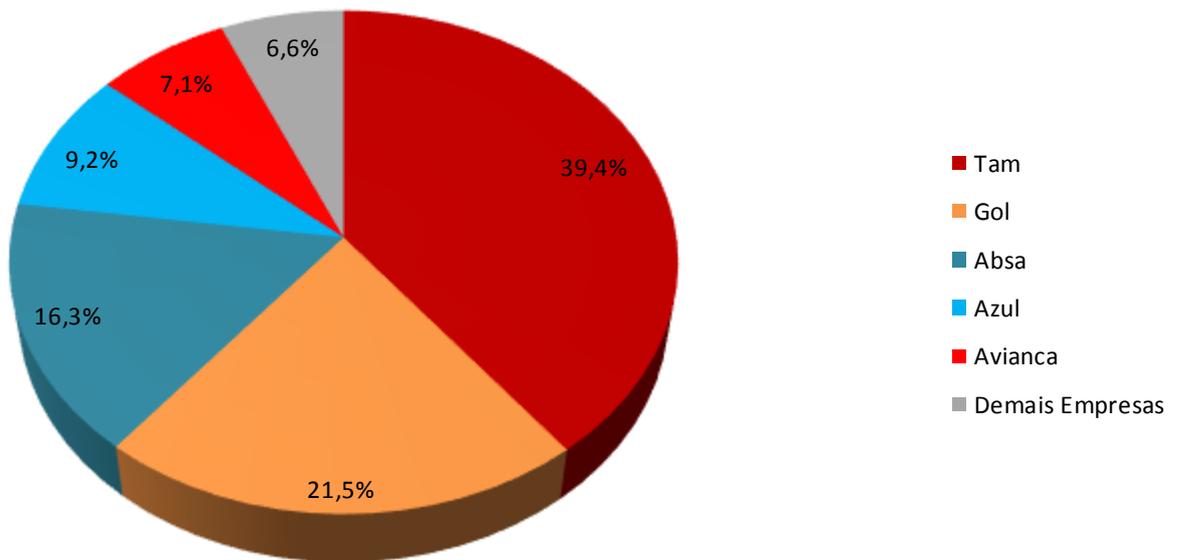


Figura 4.35: Variação da carga paga transportada com relação ao ano anterior por empresa – mercado doméstico, 2014

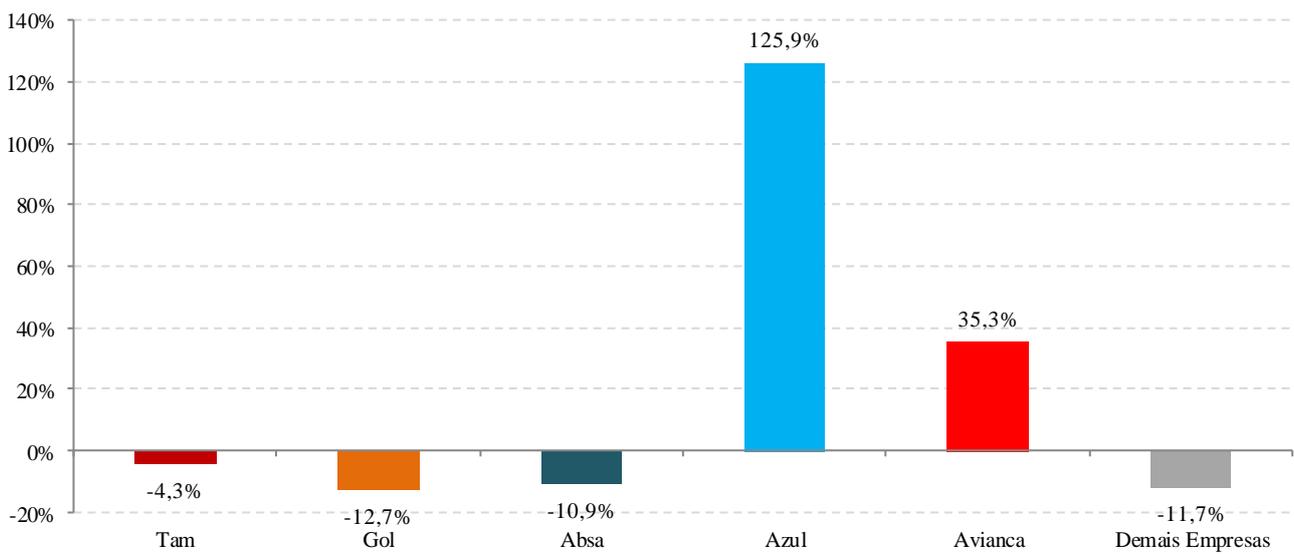
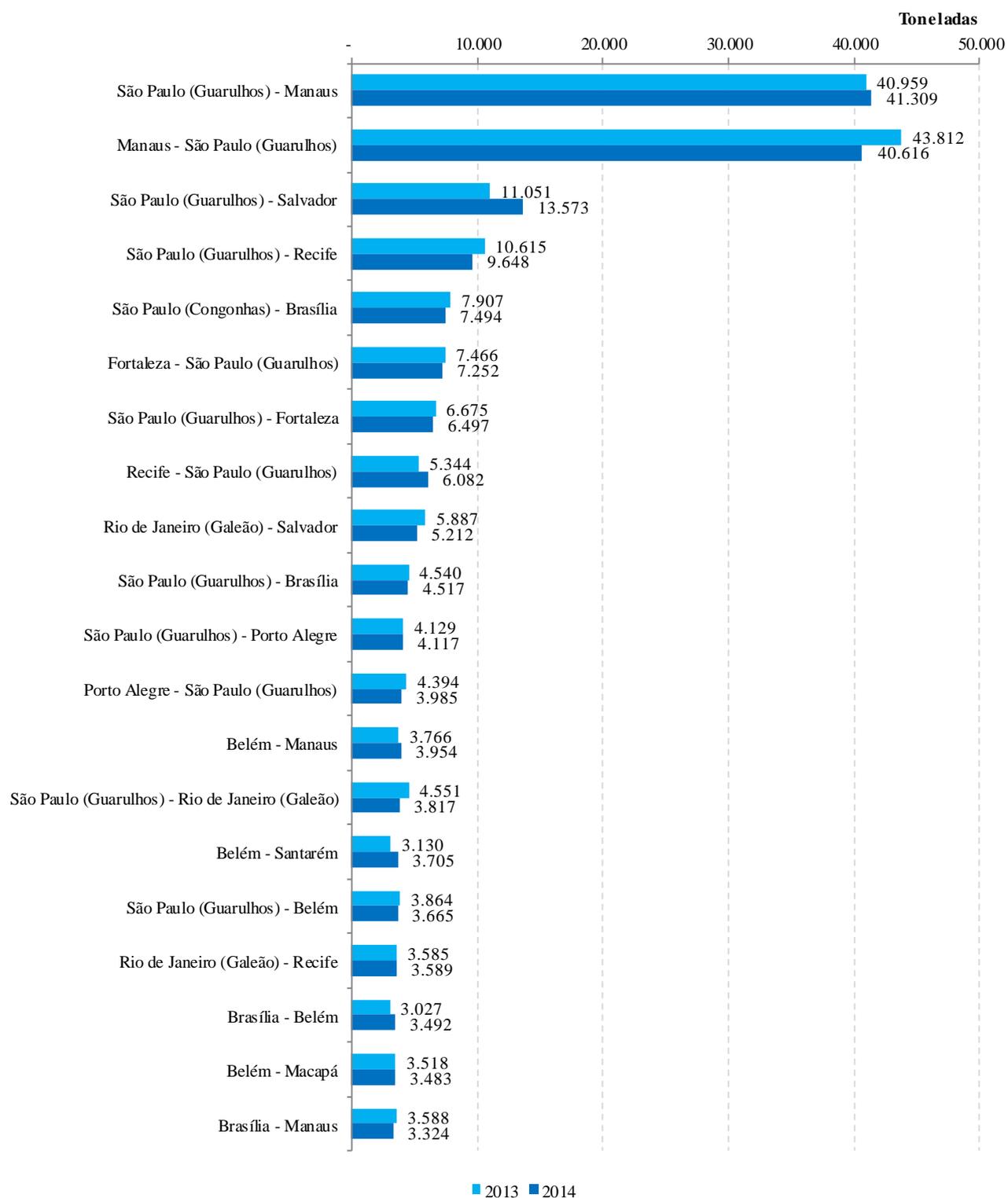
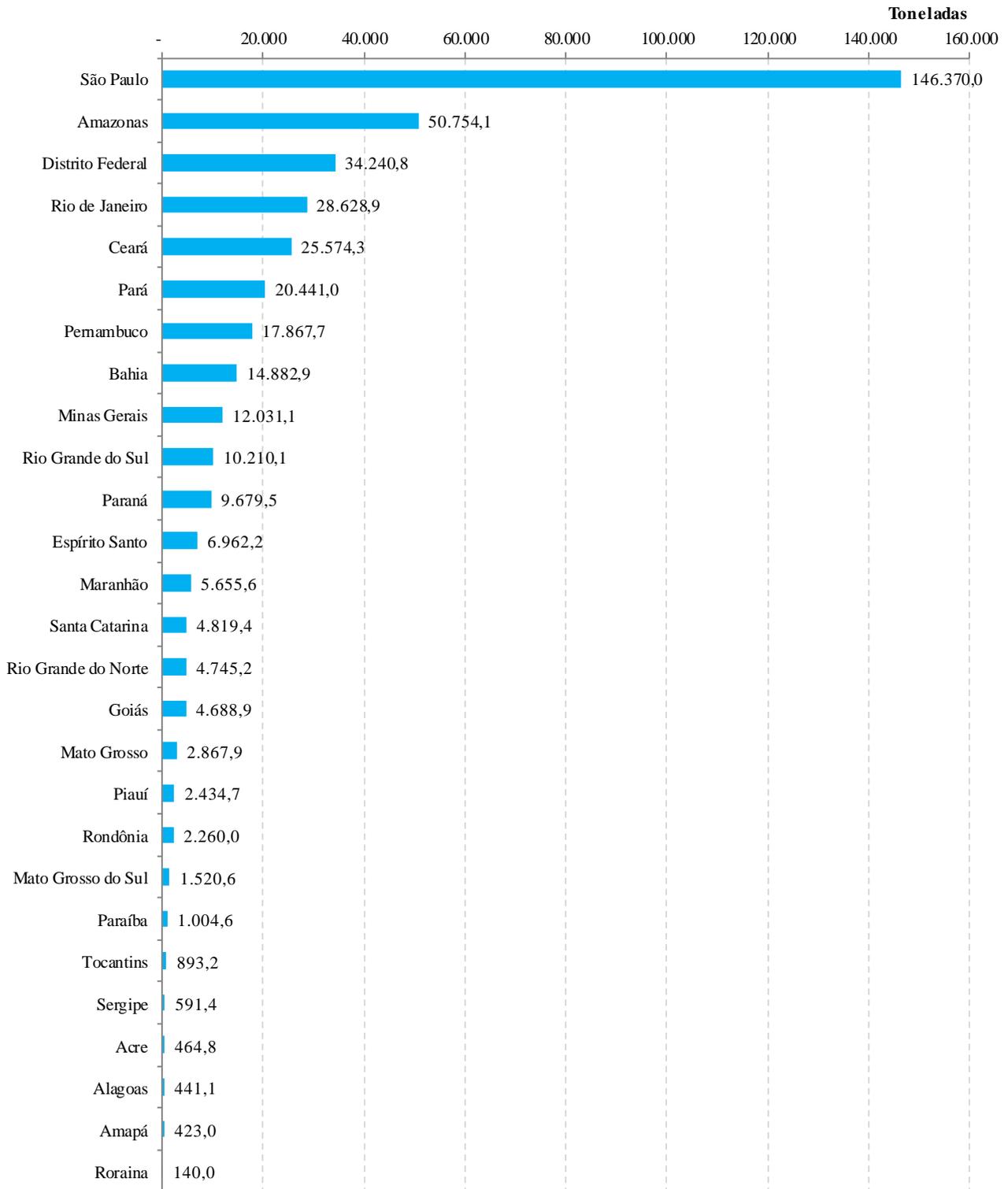


Figura 4.36: Carga paga transportada nas 20 principais rotas – mercado doméstico, 2013 e 2014



Seção 4 – Demanda por Transporte Aéreo

Figura 4.37: Carga paga despachada por unidade da federação – mercado doméstico, 2014



Mercado Internacional

O ano de 2014 também registrou o maior número de passageiros pagos transportados em voos internacionais com origem ou destino no Brasil dos últimos dez anos: 21,3 milhões.

Este número representou um aumento de 7,8% em relação a 2013, crescimento superior ao apresentado nos dois últimos anos (5,8% em 2013 e 4,4% em 2012). A quantidade de passageiros pagos transportados em voos internacionais no país mais do que dobrou nos últimos dez anos, tendo apresentado crescimento médio de 8,3% ao ano no período.

Com exceção de fevereiro, que registrou redução de 2,1%, todos os meses do ano apresentaram aumento no número de passageiros quando comparados aos mesmos meses de 2013. O mês de junho, quando teve início a Copa do Mundo no Brasil, apresentou o maior aumento no número de passageiros internacionais, de 19,4%.

Comparando-se o desempenho das empresas brasileiras e estrangeiras, temos que as estrangeiras apresentaram maior crescimento em 2014 em comparação ao ano anterior, transportando 9,1% mais passageiros contra um aumento de 5,1% das empresas brasileiras. Na última década as empresas estrangeiras aumentaram em 143,0% o número de passageiros transportados, enquanto as brasileiras cresceram 49,6%.

As principais empresas atuantes neste mercado foram Tam, Gol, American Airlines, Tap, Copa, Delta e Air France, responsáveis por 58% dos passageiros pagos transportados em 2014. As demais empresas estrangeiras responderam por 42%. Entre as maiores, a Tam se destacou com 20,9% dos passageiros pagos transportados, seguida pela Gol, com 9,2%, e pela American Airlines, com 8,9%. Já na variação em relação a 2013, o maior crescimento foi da Gol, que transportou 18,2% mais passageiros pagos em 2014.

América do Sul, Europa 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 2014, com 6,50 milhões, 5,96 milhões e 5,90 milhões, respectivamente. Em todos eles houve alta no ano de 2014 em relação ao quantitativo de 2013.

Estados Unidos (5,4 milhões), Argentina (2,9 milhões) e Portugal (1,6 milhões) foram os países com a maior movimentação de passageiros com destino ou origem no Brasil em 2014. Com exceção de Holanda e Paraguai, todos os 20 principais destinos internacionais registraram crescimento na quantidade de passageiros transportados em 2014 em relação ao ano anterior. As maiores altas em 2014 foram apuradas por Emirados Árabes Unidos, Peru e Espanha, da ordem de 54,1%, 20,5% e 19,3%, respectivamente.

Em termos de RPK, a demanda internacional de passageiros para voos com origem ou destino no Brasil cresceu 8,8% em 2014, ante crescimentos de 5,0% em 2013 e 8,3% em 2012. O RPK internacional praticamente dobrou nos últimos dez anos, com crescimento médio anual de 7,9% no período.

As empresas brasileiras responderam por 22,4% da demanda internacional em RPK no Brasil no ano de 2014, contra 23,2% em 2013 e 35,9% em 2005. Desde 2005, as empresas aéreas brasileiras acumularam crescimento de 23,9% no RPK internacional, enquanto as estrangeiras registraram alta de 140,5% no mesmo período.

A Tam foi a empresa que registrou a maior participação no RPK de voos internacionais com origem ou destino no Brasil, da ordem de 18,9%, frente a 10,3% da American Airlines, 8,5% da Tap, 5,5% da Air France, 4,7% da United Airlines, 4,5% da Emirates e

3,3% da Gol. As demais empresas estrangeiras somadas registram 44,2% de participação em 2014.

A Gol registrou a maior alta da demanda em RPK no mercado internacional entre as principais empresas aéreas brasileiras e estrangeiras no ano de 2014, com 25,6% de crescimento, seguida pela American Airlines, com alta de 11,2%. A Tam registrou incremento de 1,4%.

A quantidade de carga paga transportada em 2014 no transporte aéreo internacional com origem ou destino no Brasil foi de 792,3 mil toneladas, representando crescimento de 40% em relação a 2005, mas queda de 0,7% na comparação com 2013. Trata-se da primeira retração após 4 anos consecutivos de crescimento.

As empresas brasileiras foram responsáveis por 22% do total da carga aérea internacional transportada no país em 2014, ante 22,5% em 2013 e 32% em 2005. Em 2014, tanto as empresas brasileiras quanto as estrangeiras registraram retração da quantidade de carga paga internacional transportada em relação a 2013, da ordem de -2,9% e -0,1%, respectivamente. Já nos últimos dez anos, enquanto as estrangeiras registraram alta de 60,9%, as brasileiras apuraram redução de 3,7% na carga paga internacional transportada.

A Tam foi a empresa com maior participação nesse mercado, com 16,2%, seguida pela Atlas (7,3%), e pela Lan Cargo (6,7%). A Absa figurou na quarta posição, com 5,5% de participação na quantidade de carga paga internacional transportada no país. Entre as 10 principais empresas, apenas Tam, Cargolux e Korean registraram redução no ano de 2014 em relação ao ano anterior, da ordem de -5,5%, -9,7% e -6,6%. Entre essas empresas, a LAN Cargo registrou a maior alta no período, da ordem de 59,4%.

América do Norte, Europa e América do Sul foram os continentes com maior volume de carga aérea paga despachada com destino no Brasil em 2014, com 195 mil, 157 mil e 57 mil toneladas, respectivamente. Em termos de carga com origem no Brasil, o principal destino foi a Europa, seguida pela América do Norte e América do Sul, com 99 mil, 92 mil e 61 mil toneladas.

Estados Unidos, Alemanha e Portugal foram os principais destinos em termos de carga aérea paga transportada com origem no Brasil, com 82 mil, 24 mil e 16 mil toneladas. Analisando a carga paga com destino ao Brasil, os principais países de origem foram Estados Unidos, Alemanha e Holanda, com 187 mil, 37 mil e 30 mil toneladas.

Passageiros Pagos Transportados

Figura 4.38: Evolução do número de passageiros pagos transportados – mercado internacional, 2005 a 2014

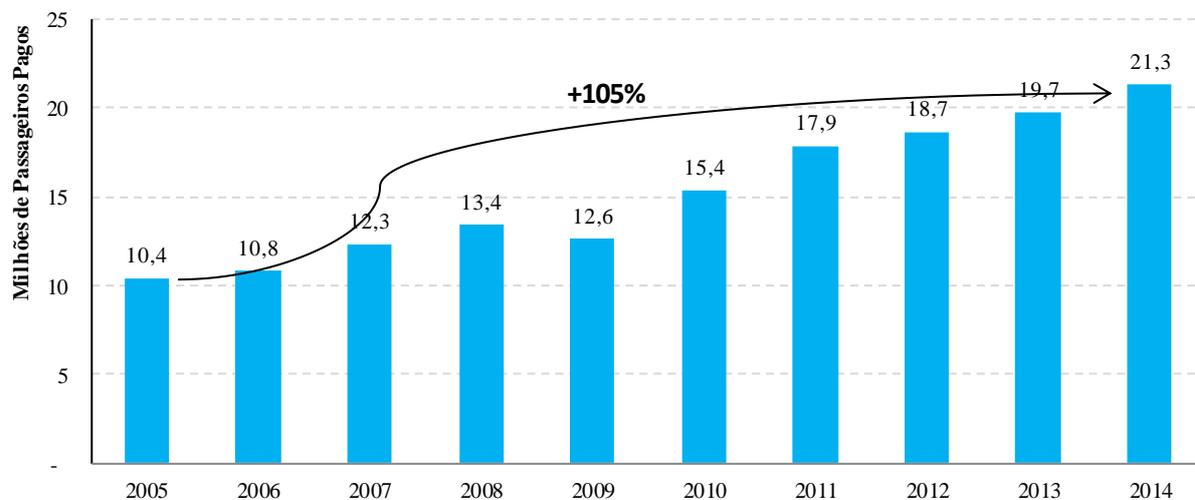
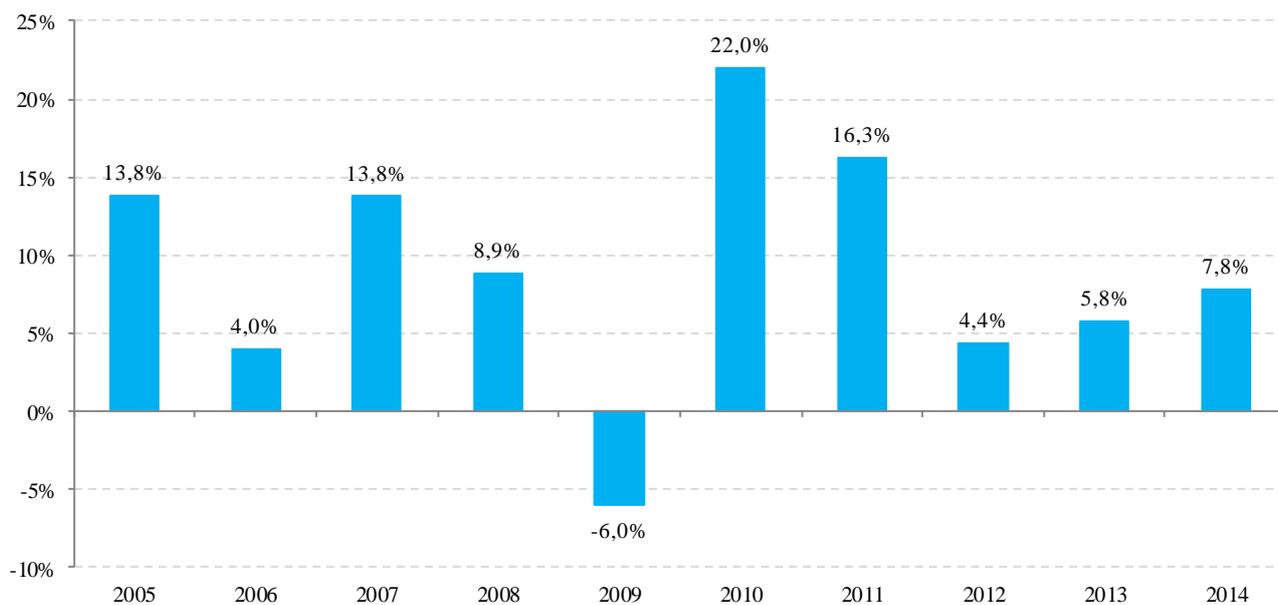


Figura 4.39: Variação no número de passageiros pagos transportados em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2005 a 2014



Seção 4 – Demanda por Transporte Aéreo

Figura 4.40: Variação nos passageiros pagos transportados com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado internacional, 2014

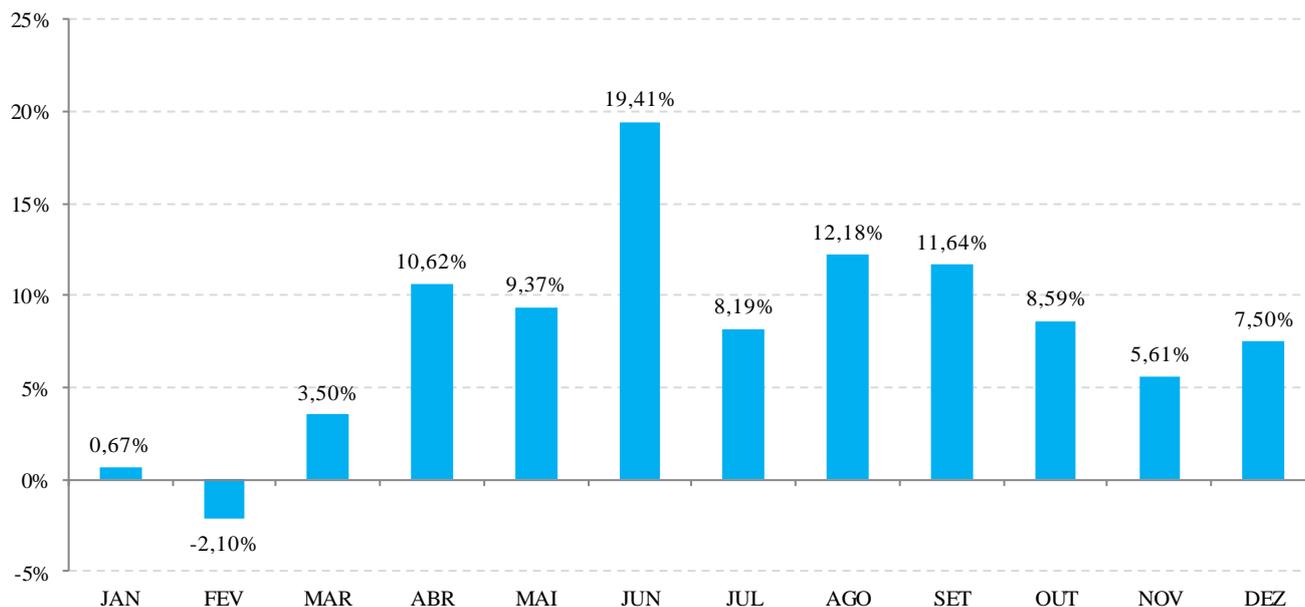


Figura 4.41: Evolução do número de passageiros pagos transportados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2005 a 2014

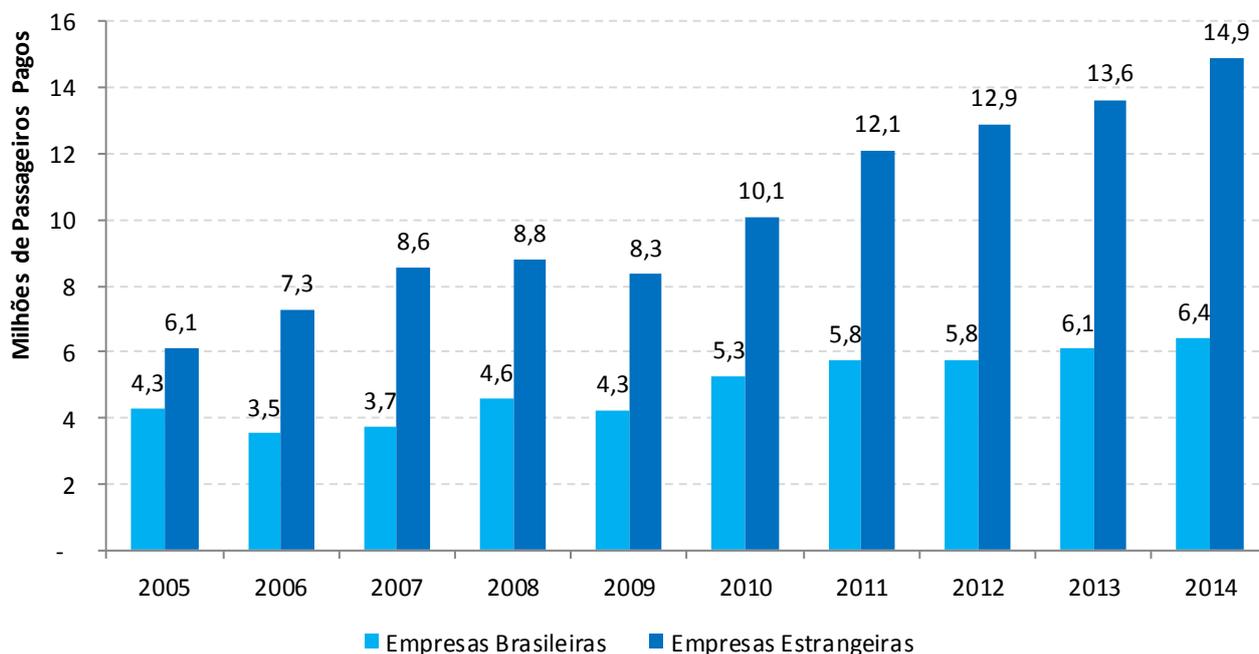


Figura 4.42: Variação do número de passageiros pagos transportados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2014/2005

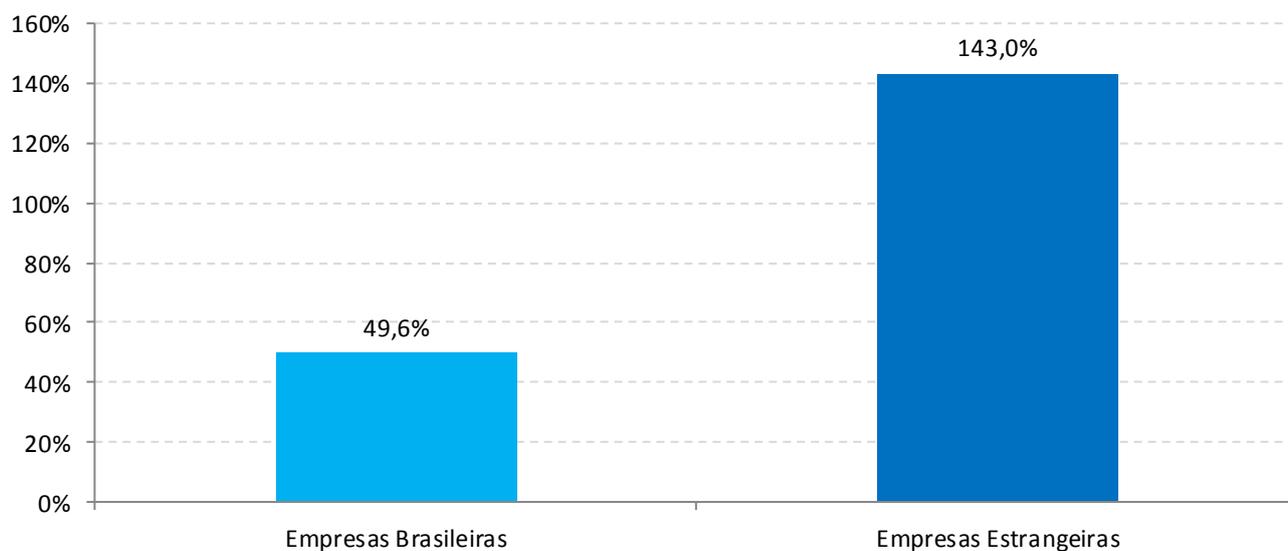
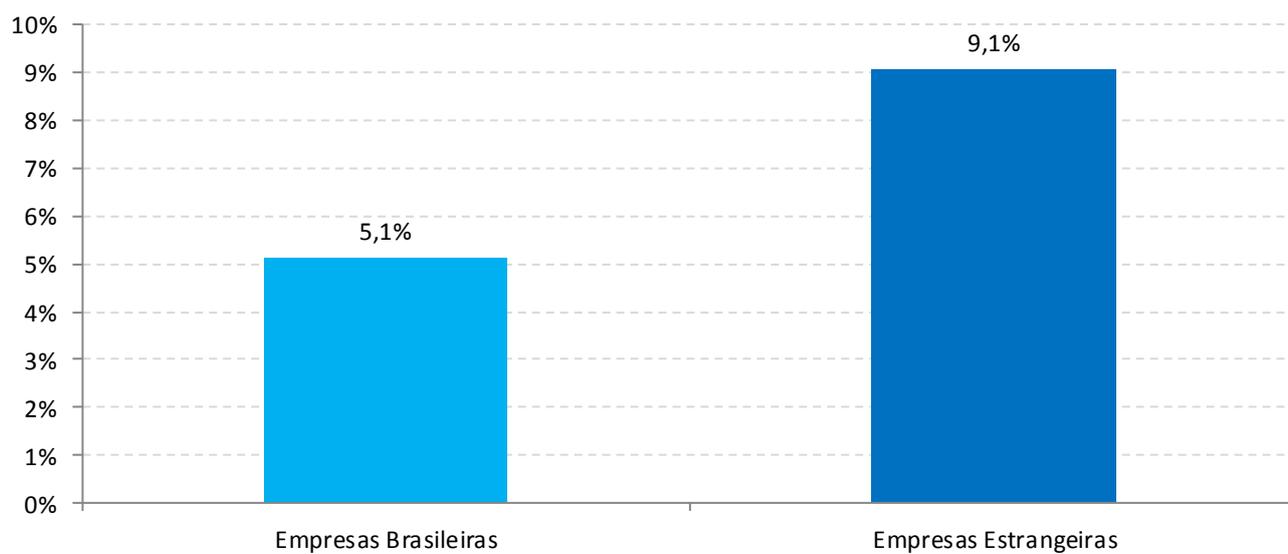


Figura 4.43: Variação do número de passageiros pagos transportados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2014/2013



Seção 4 – Demanda por Transporte Aéreo

Figura 4.44: Participação de mercado das maiores empresas em termos de passageiros pagos transportados – mercado internacional, 2014

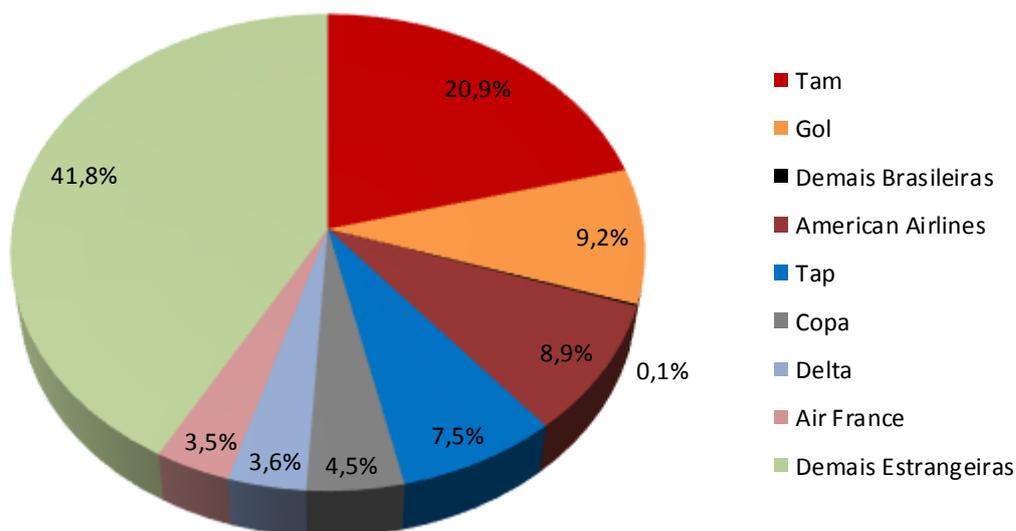


Figura 4.45: Variação na quantidade de passageiros pagos transportados pelas maiores empresas – mercado internacional, 2014/2013

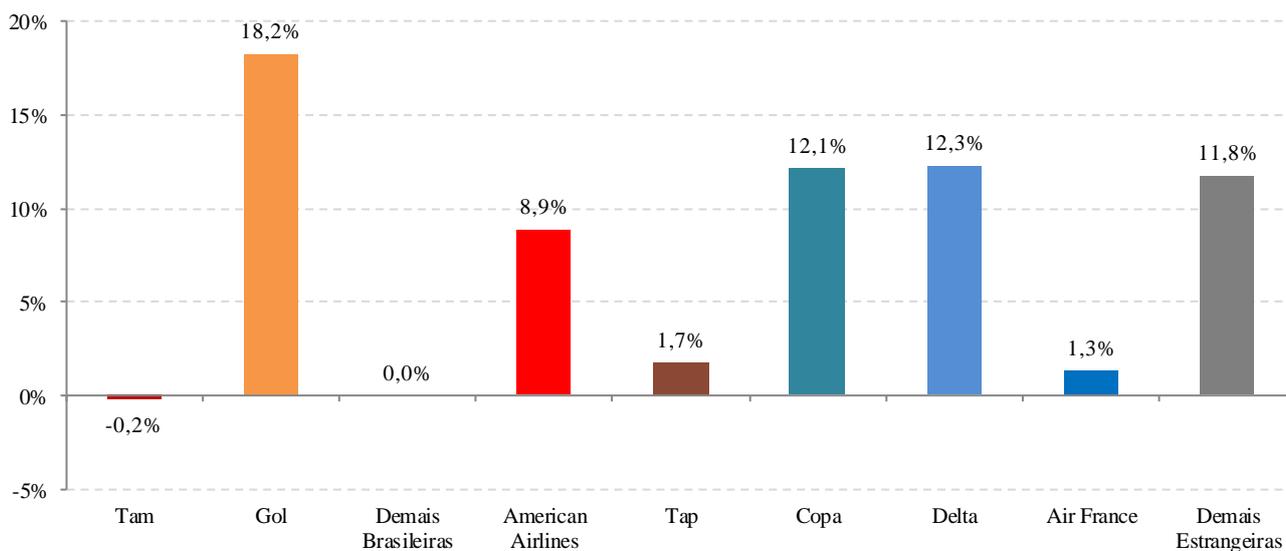
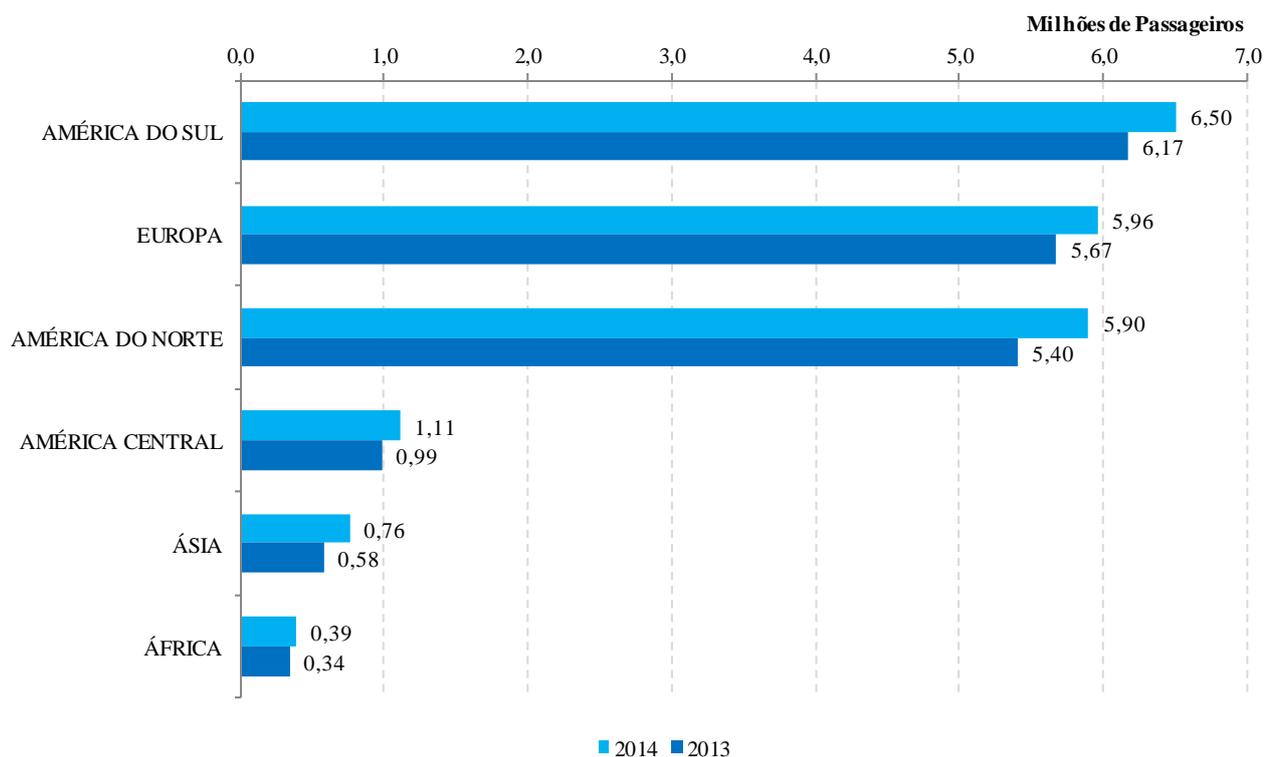


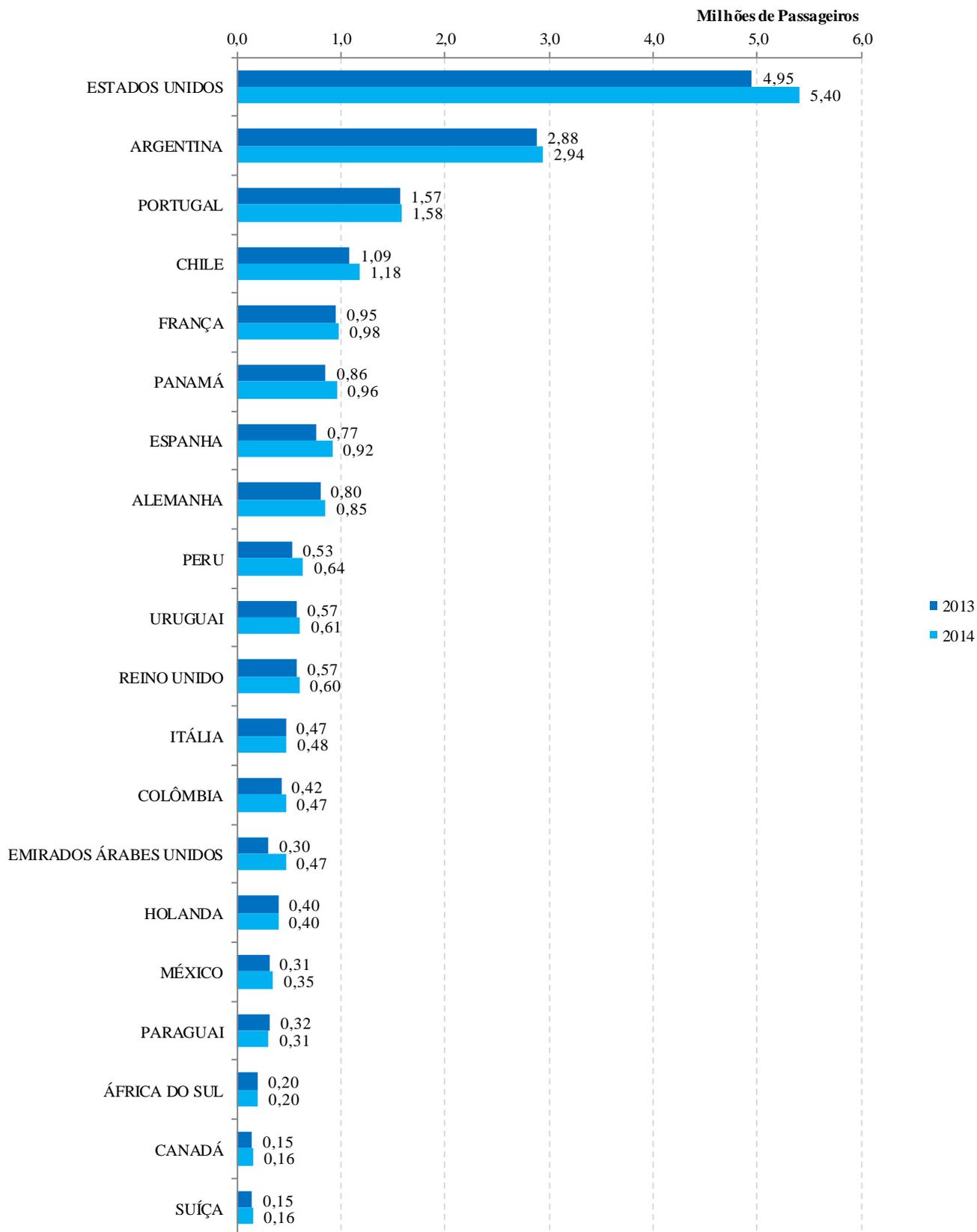
Figura 4.46: Quantidade de passageiros transportados entre o Brasil e outros países por continente, 2013 e 2014



*Foram considerados passageiros transportados nos dois sentidos.

Seção 4 – Demanda por Transporte Aéreo

Figura 4.47: Quantidade de passageiros transportados entre o Brasil e os 20 principais destinos internacionais, 2013 e 2014



*Foram considerados passageiros transportados nos dois sentidos.

Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (RPK)

Figura 4.48: Evolução do RPK – mercado internacional, 2005 a 2014

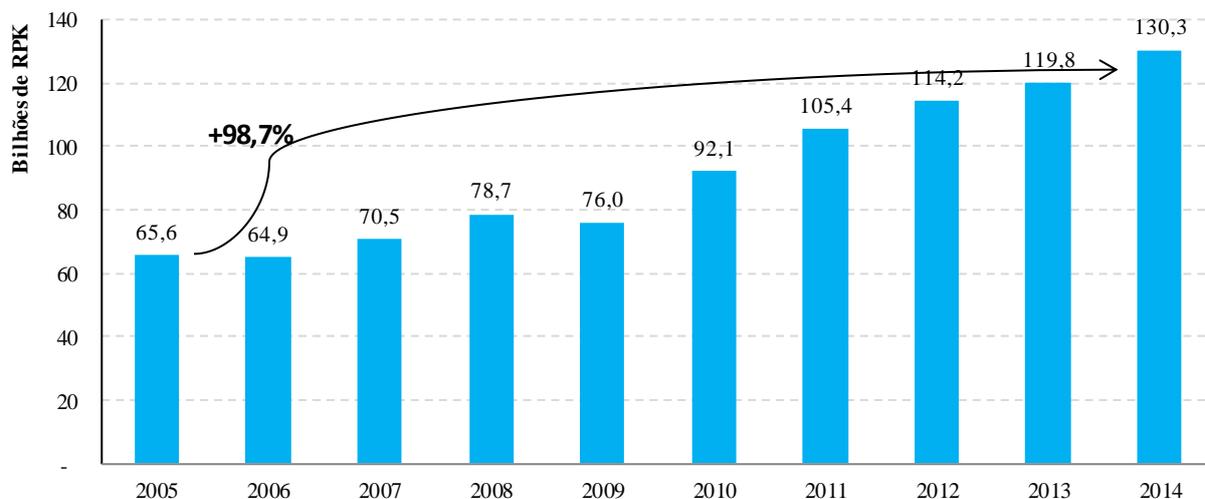
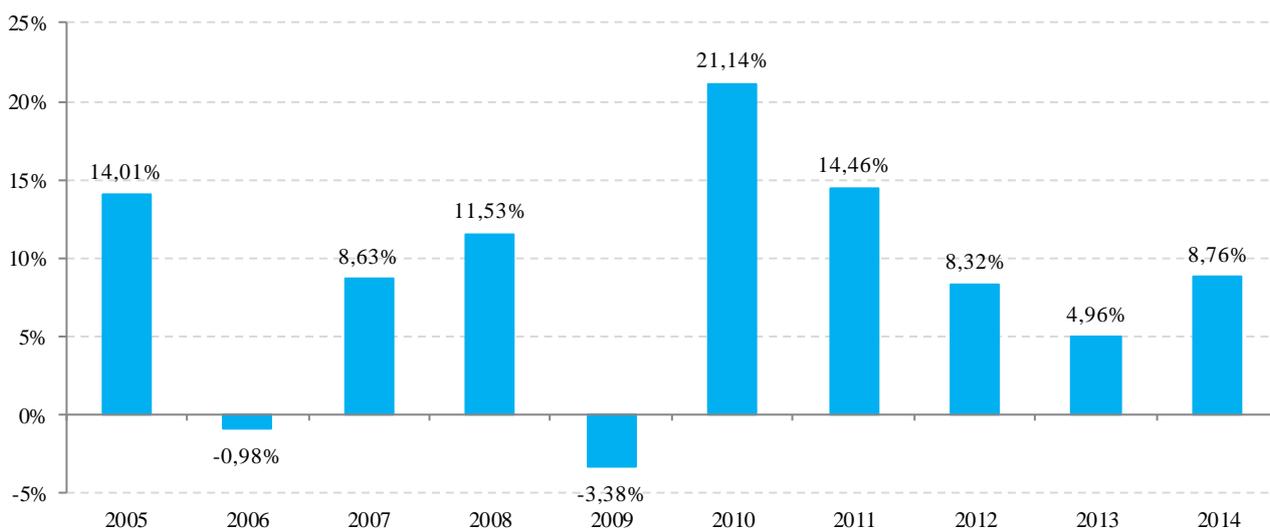


Figura 4.49: Variação no RPK em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2005 a 2014



Seção 4 – Demanda por Transporte Aéreo

Figura 4.50: Evolução do RPK por nacionalidade das empresas – mercado internacional – 2005 a 2014

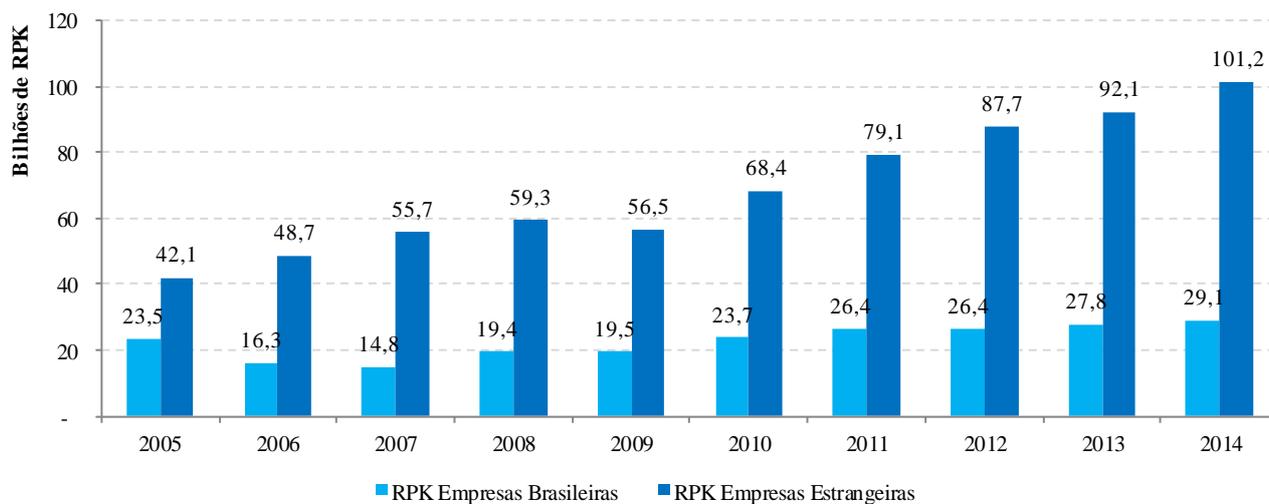


Figura 4.51: Variação do RPK por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2014/2005

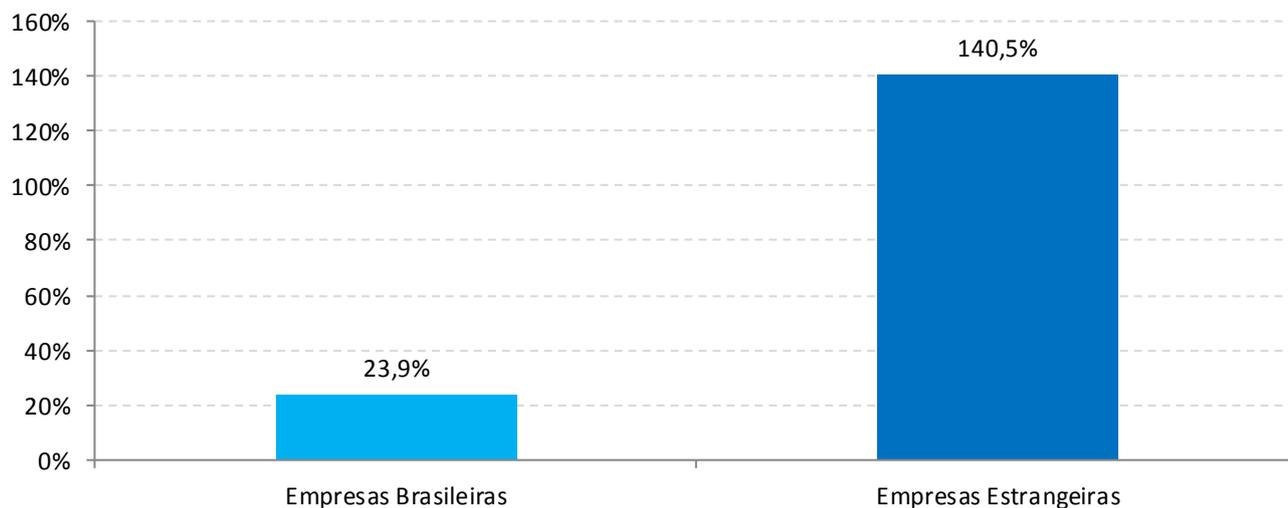


Figura 4.52: Variação do RPK por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2014/2013

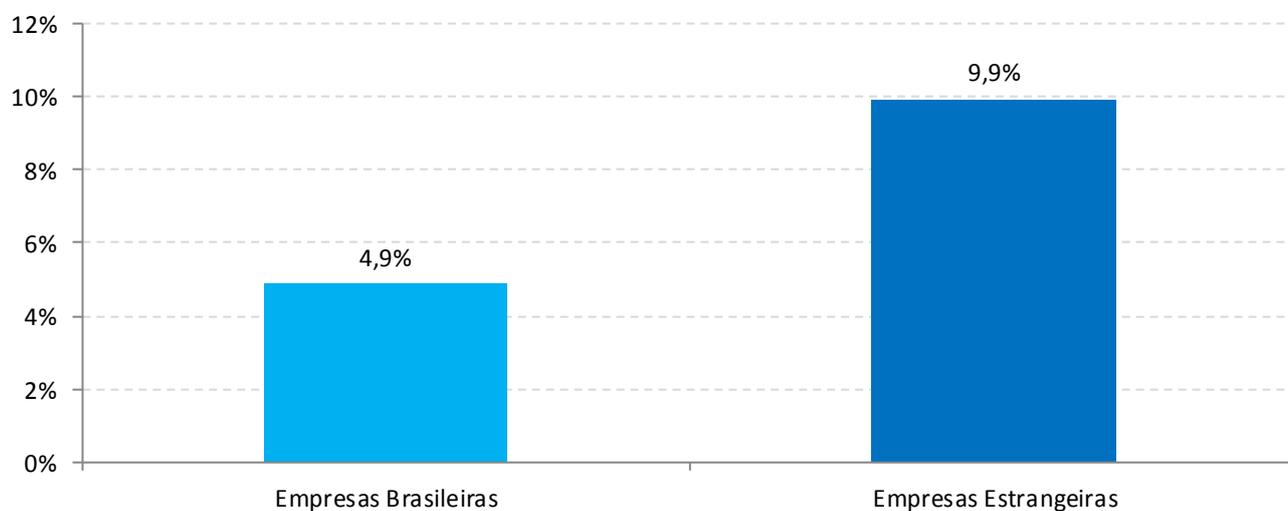


Figura 4.53: Participação de mercado das maiores empresas em termos de RPK – mercado internacional, 2014

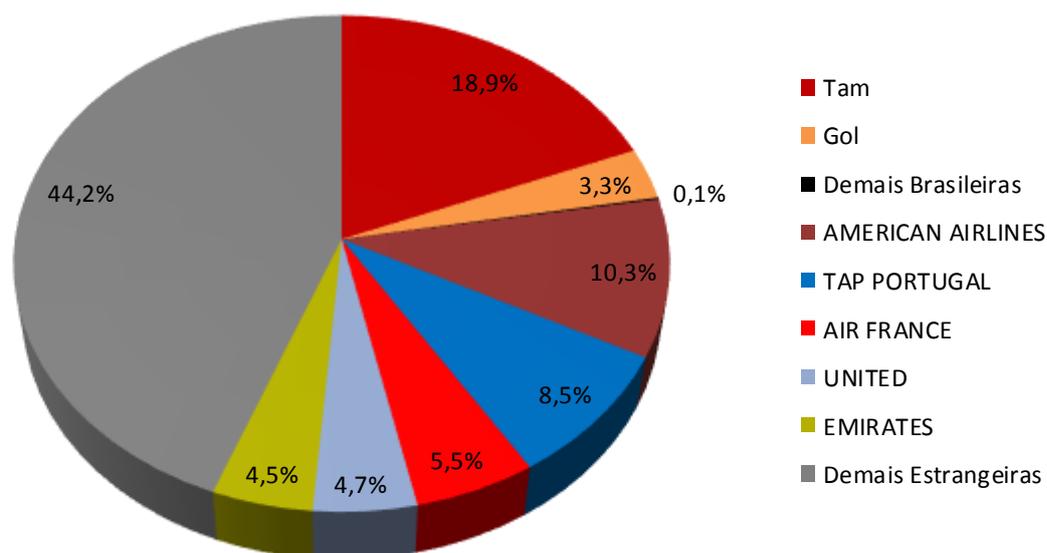
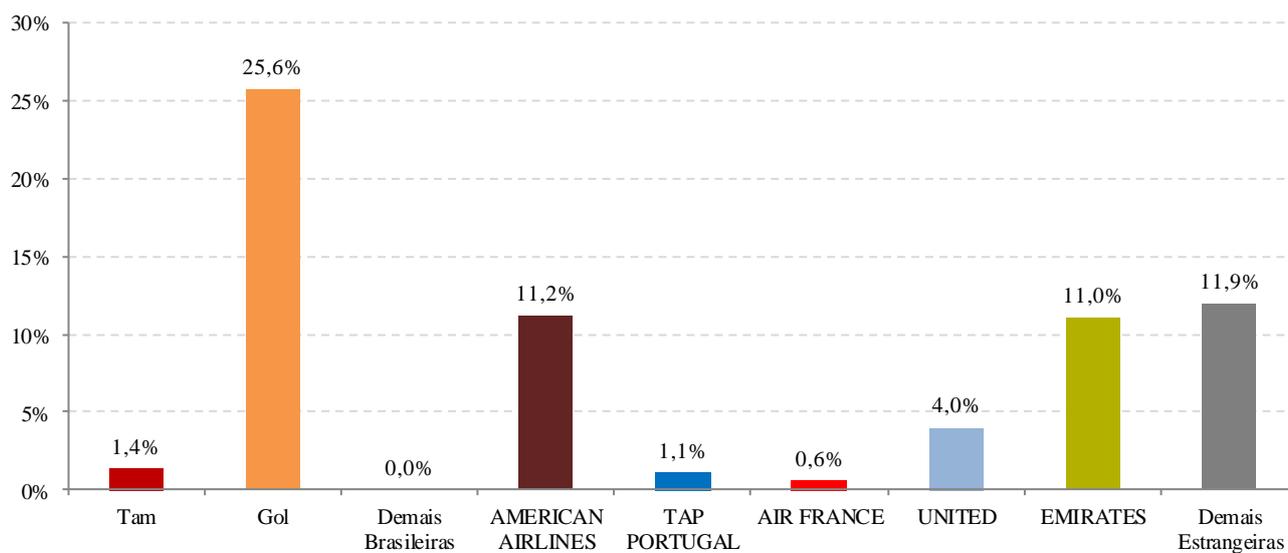


Figura 4.54: Variação do RPK das maiores empresas – mercado internacional, 2014/2013



Carga Paga Transportada

Figura 4.55: Evolução da quantidade de carga paga transportada – mercado internacional, 2005 a 2014

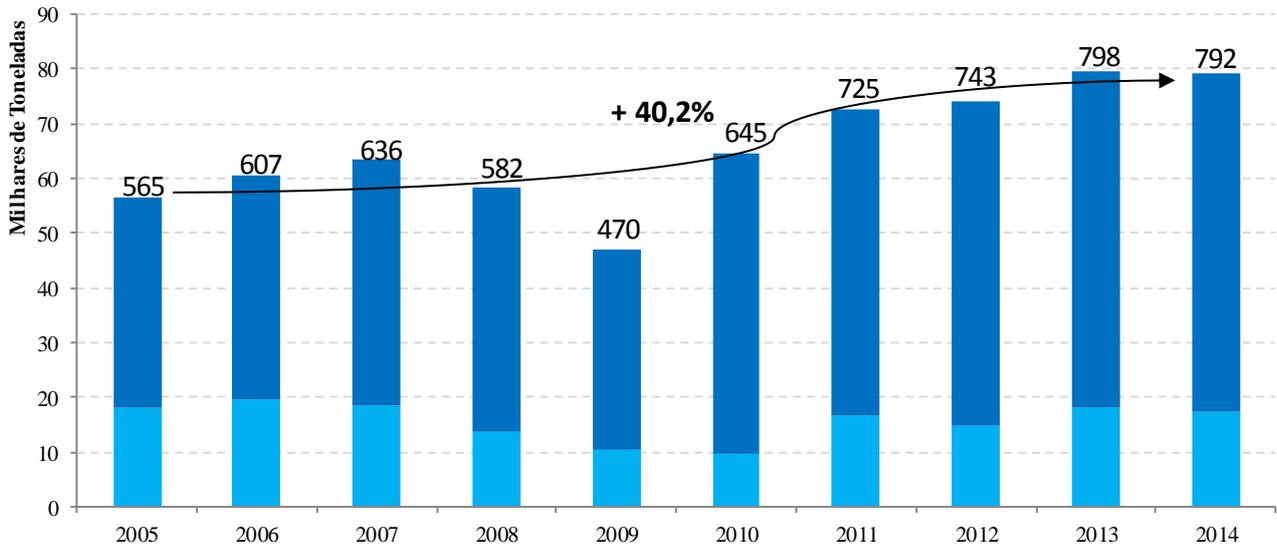


Figura 4.56: Evolução da quantidade de carga paga transportada por nacionalidade das empresas – mercado internacional, 2005 a 2014

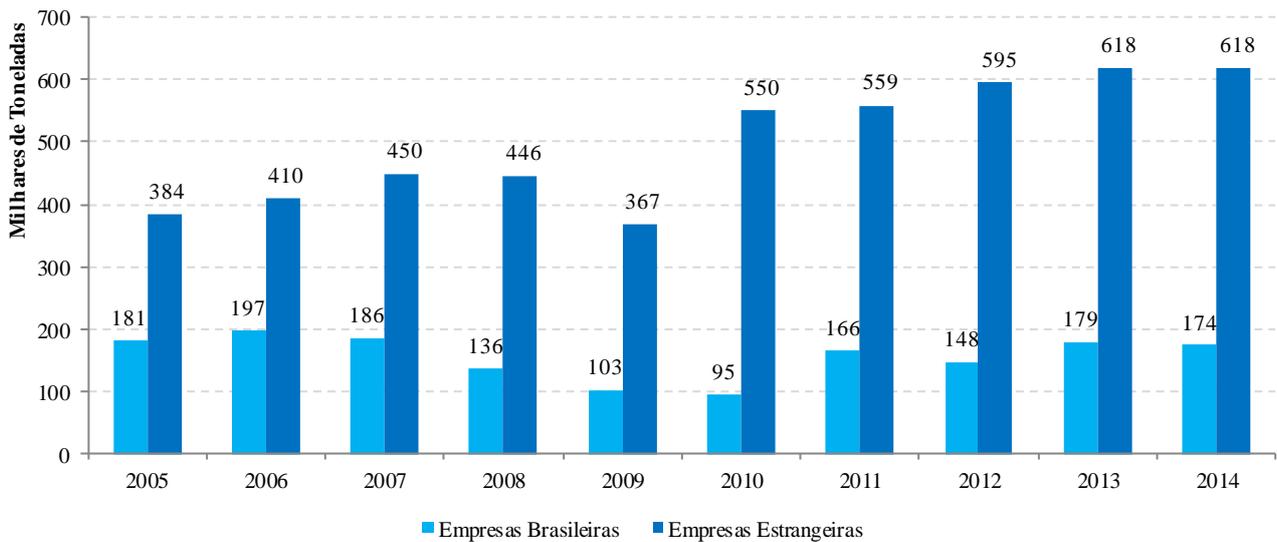


Figura 4.57: Variação na quantidade de carga paga transportada – mercado internacional, 2014/2005

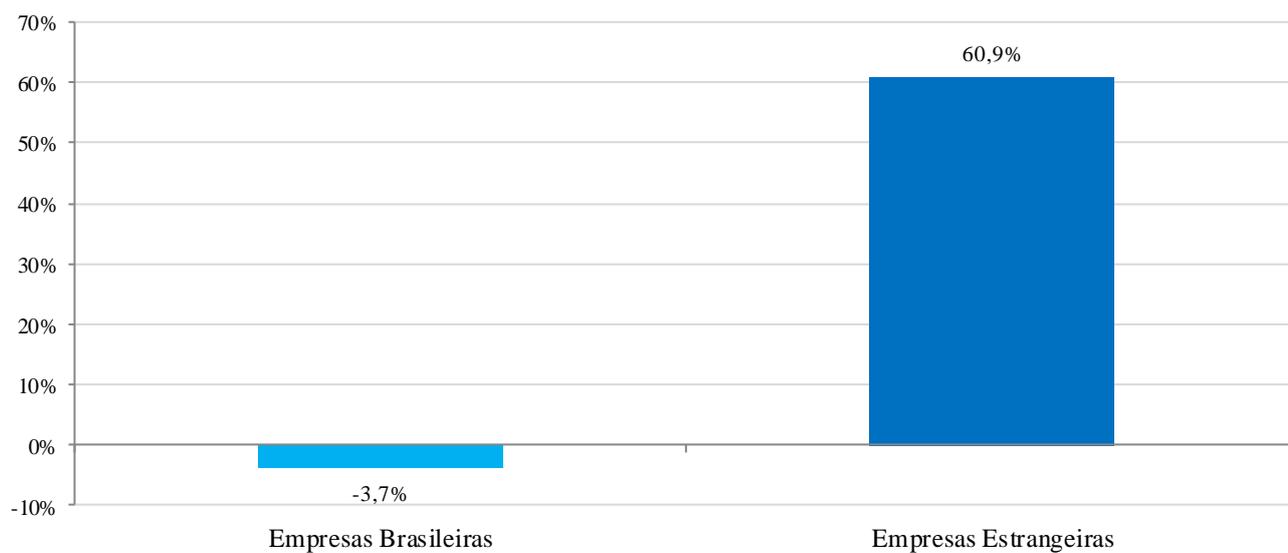
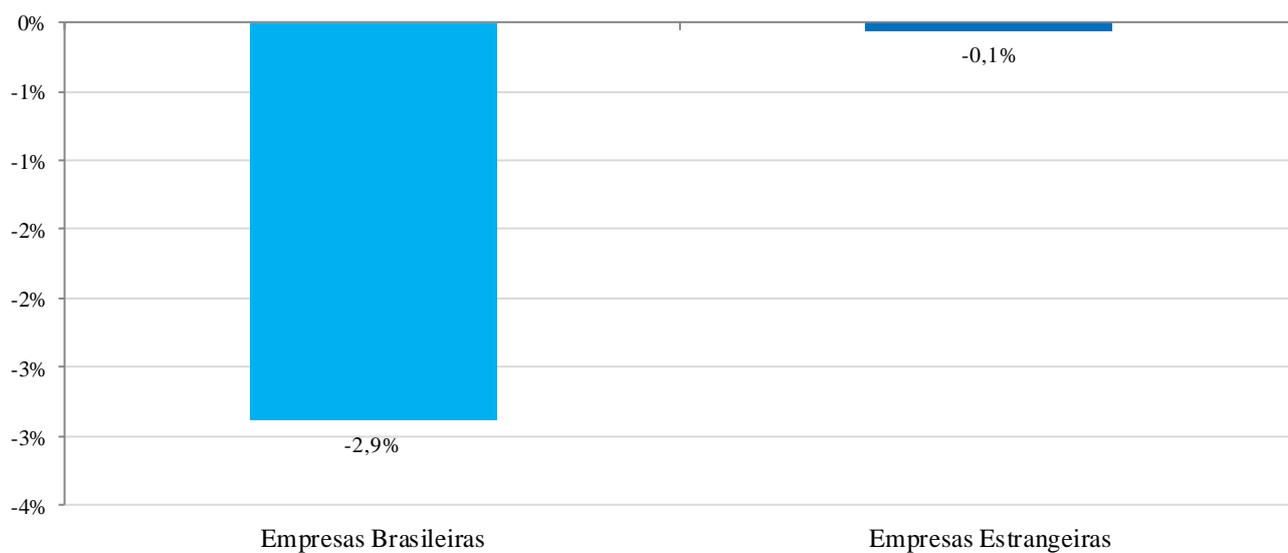


Figura 4.58: Variação na quantidade de carga paga transportada – mercado internacional, 2014/2013



Seção 4 – Demanda por Transporte Aéreo

Figura 4.59: Participação das principais empresas na quantidade de carga paga transportada – mercado internacional, 2014

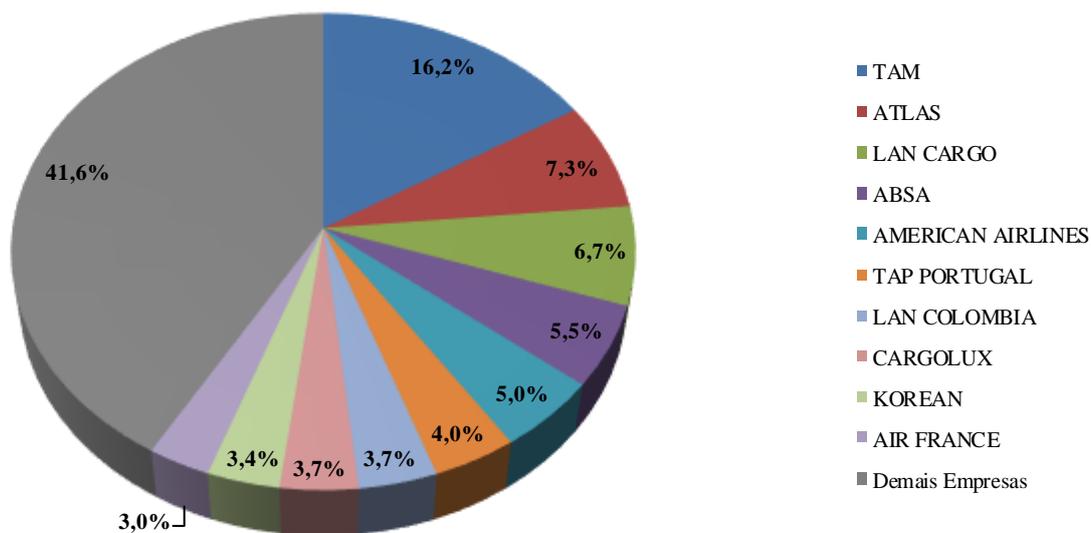


Figura 4.60: Variação da quantidade de carga paga transportada pelas principais empresas – mercado internacional, 2014/2013

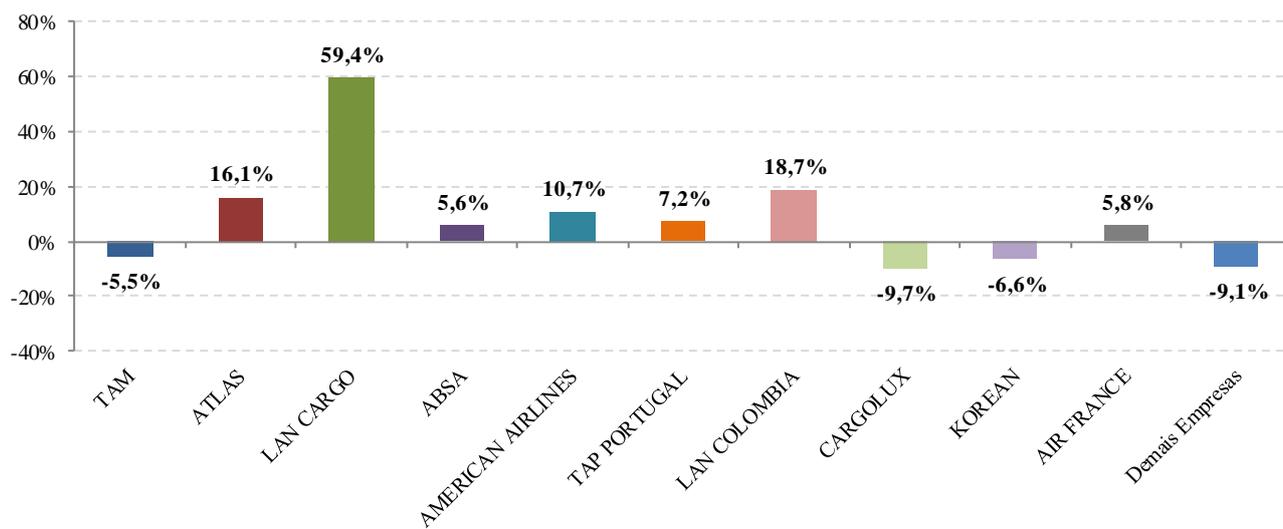
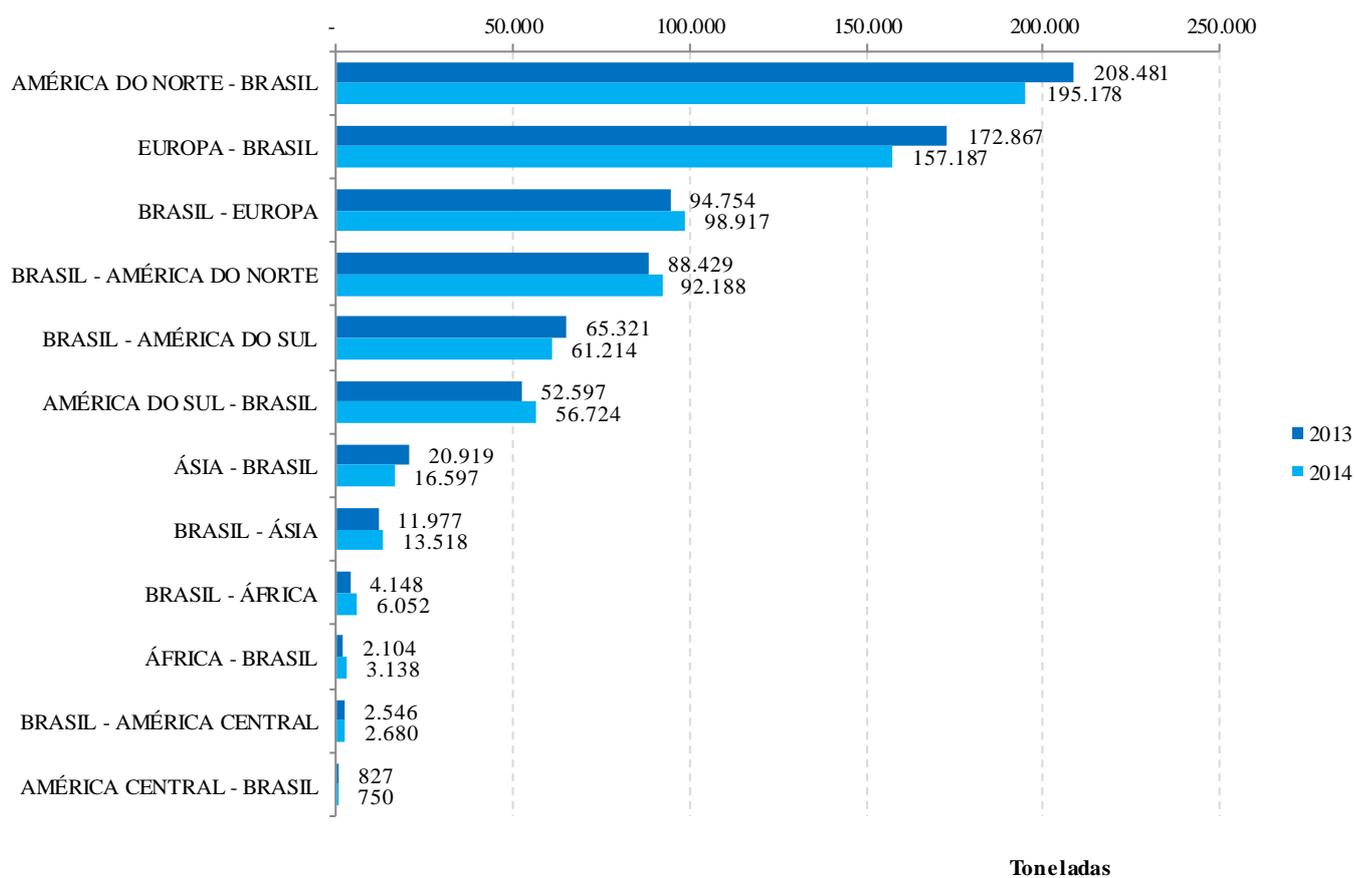


Figura 4.61: Quantidade de carga paga transportada entre Brasil e demais países por continente – mercado internacional, 2014



Seção 4 – Demanda por Transporte Aéreo

Figura 4.62: Quantidade de carga paga transportada nas 20 principais rotas internacionais com origem no Brasil, 2014

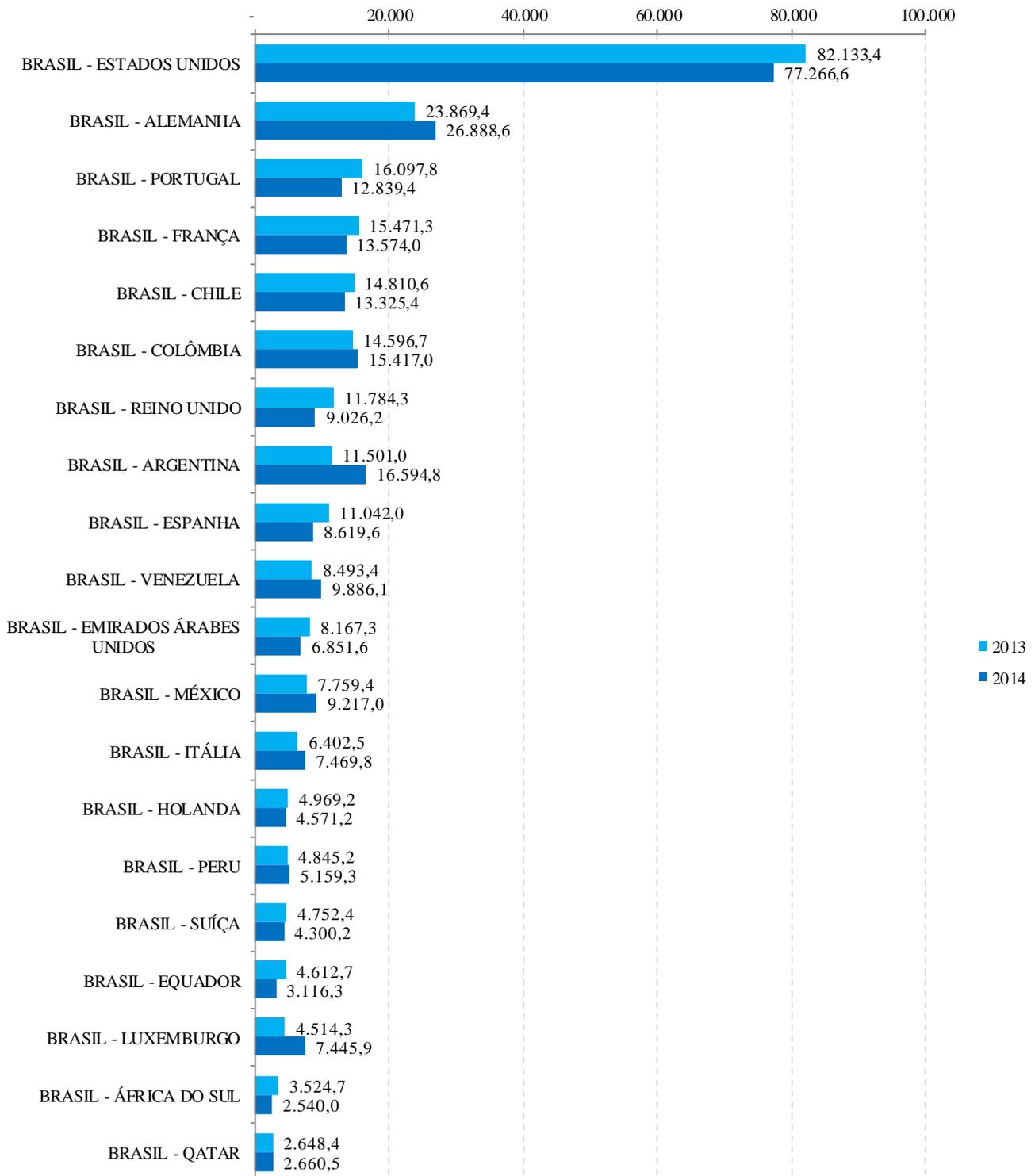
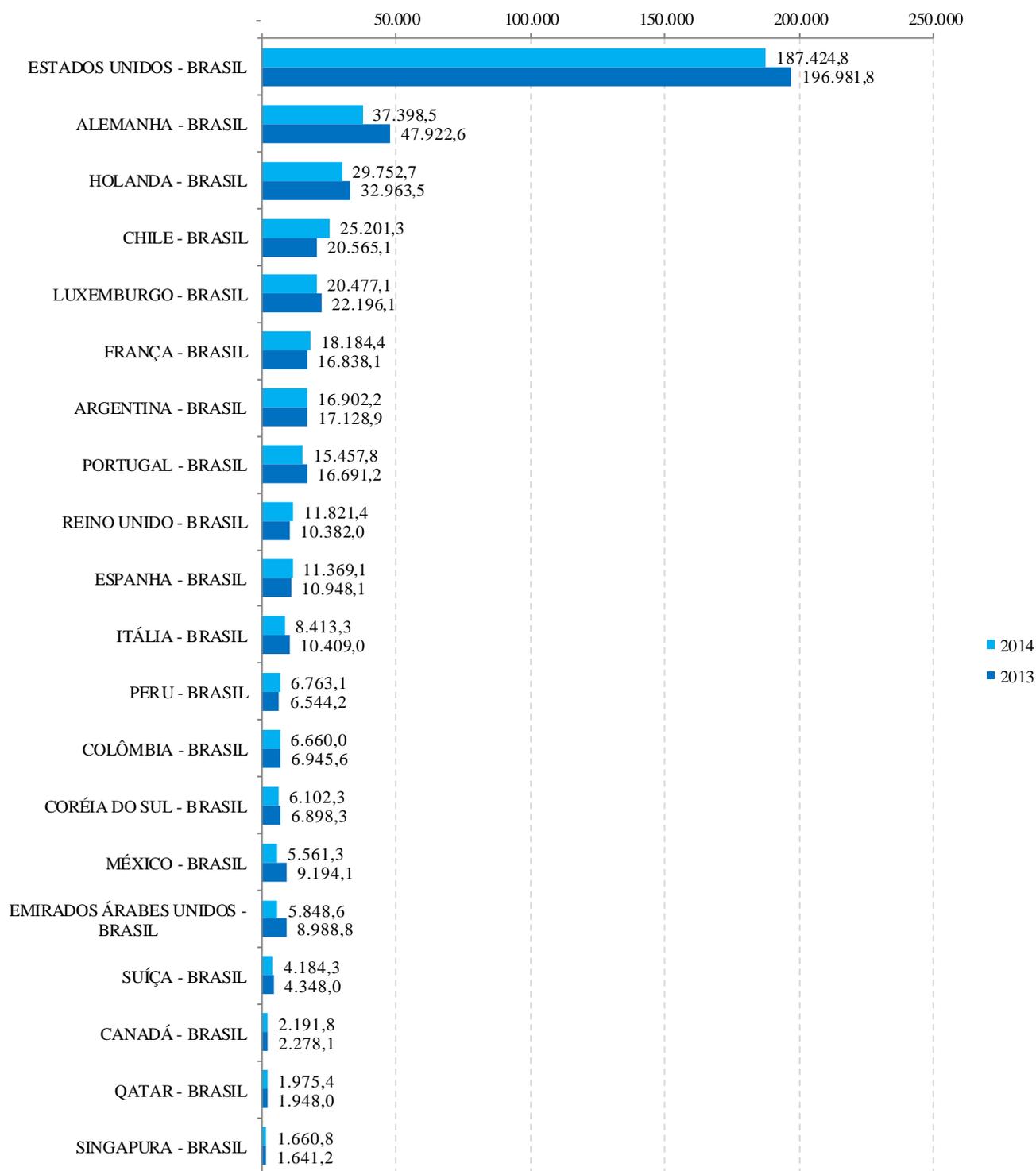


Figura 4.63: Quantidade de carga paga transportada nas 20 principais rotas internacionais com destino no Brasil, 2014



Transporte interestadual de passageiros

Para se ter uma visão relativa da evolução da quantidade de passageiros transportados no modal aéreo, 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.

Figura 4.64: Evolução da quantidade de passageiros interestaduais de longa distância transportados pelos modais aéreo e rodoviário, 2005 a 2014

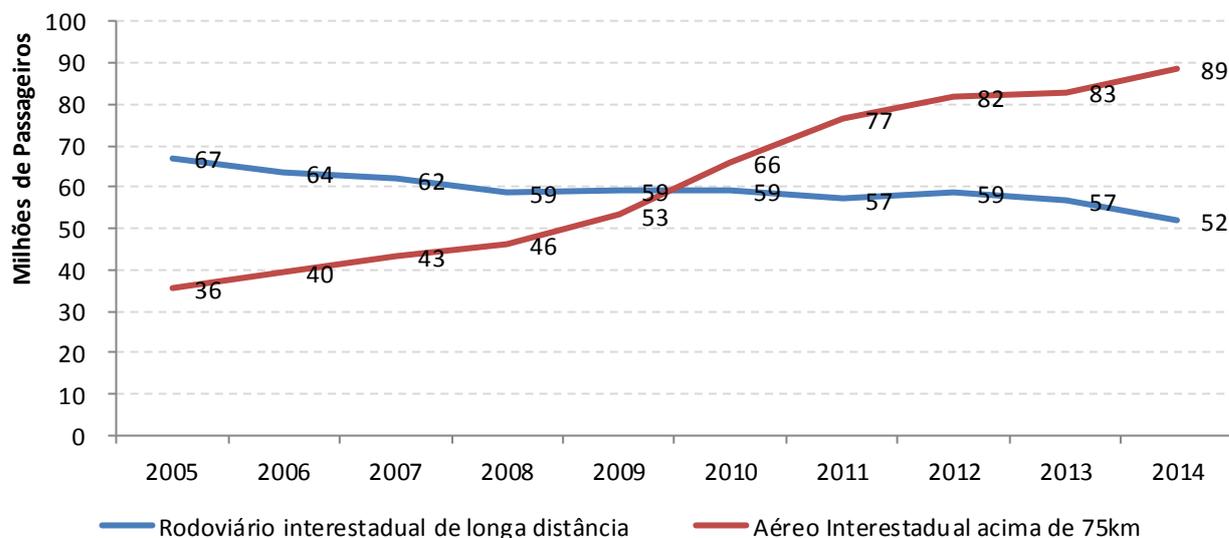


Figura 4.65: Participação dos modais aéreo e rodoviário no transporte interestadual de passageiros de longa distância, 2014

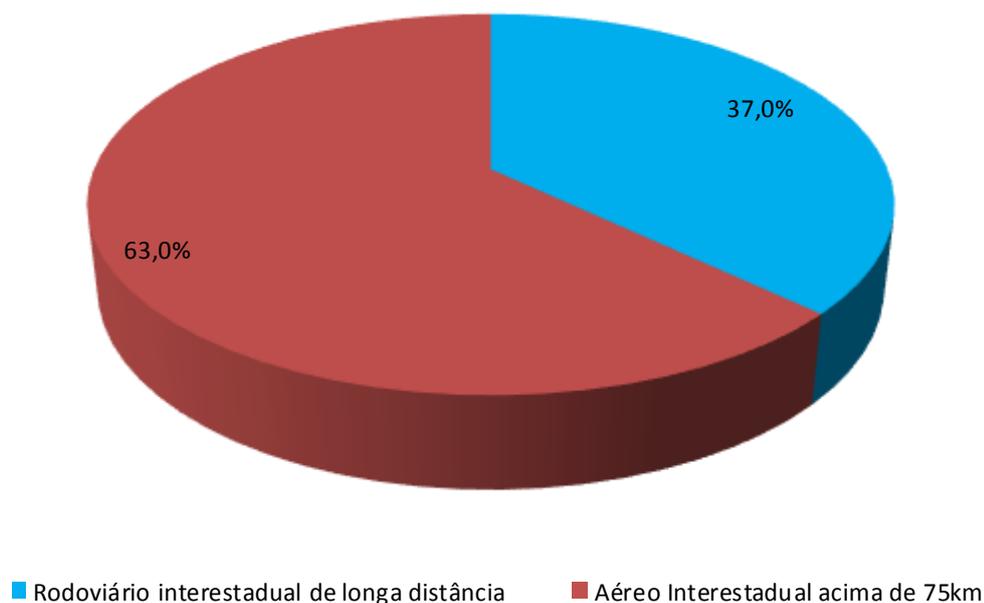
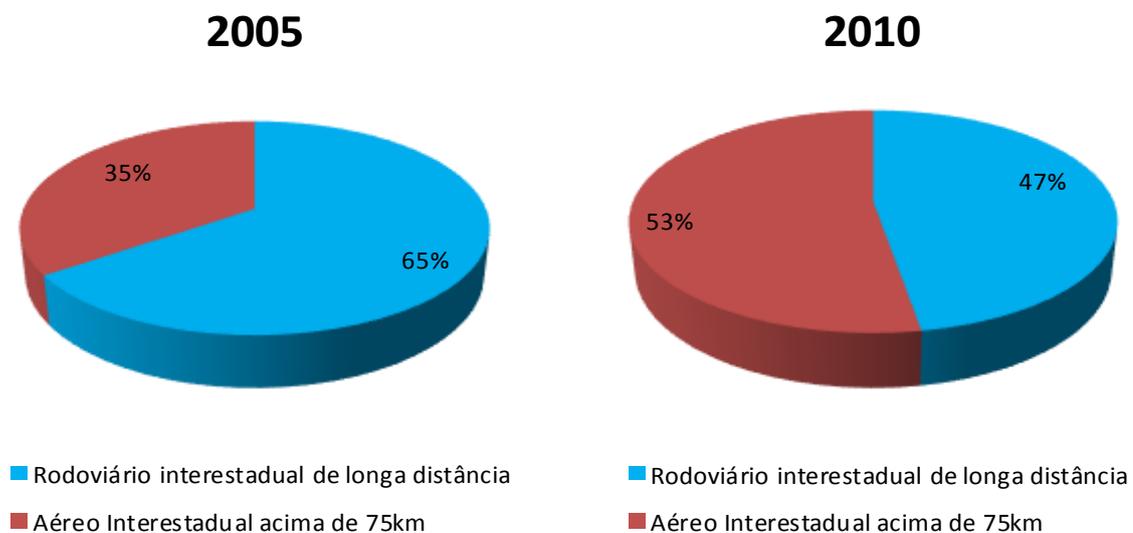
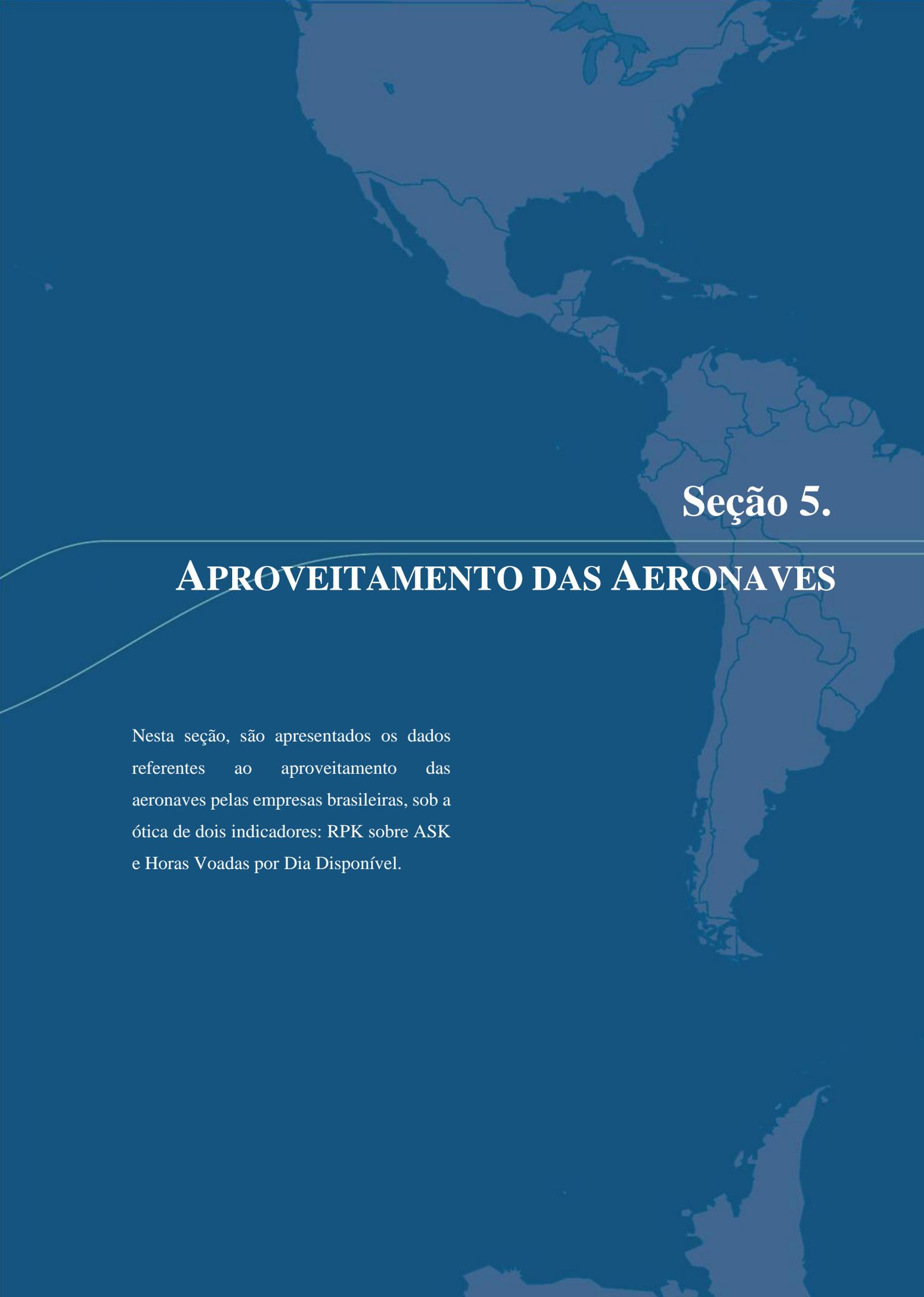


Figura 4.66: Participação dos modais aéreo e rodoviário no transporte interestadual de passageiros de longa distância, 2005 e 2010



A faint, light blue world map is visible in the background of the page. The map shows the outlines of continents and countries. The text is overlaid on the map, with the title 'Seção 5.' positioned in the upper right quadrant and the main title 'APROVEITAMENTO DAS AERONAVES' centered below it. A thin white horizontal line runs across the page, separating the header from the main content area.

Seção 5.

APROVEITAMENTO DAS AERONAVES

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

Introdução

As informações apresentadas nesta seção foram apuradas com base nos dados estatísticos de voos mensalmente fornecidos à ANAC pelas empresas brasileiras que operam no país, em cumprimento às obrigações estabelecidas pela Resolução nº 191/2011 e aos procedimentos estabelecidos pelas Portarias nº 1189 e 1190/SRE/2011, expedidas pela Agência, e, ainda, com base nos dados do *Form D, Fleet and Personnel – Commercial Air Carriers*, que é anualmente requerido pela OACI de seus Estados-Membros. Este formulário é preenchido pelas empresas aéreas brasileiras e enviado à ANAC.

Mais informações sobre o aproveitamento de aeronaves estão disponíveis nos Dados Estatísticos do Transporte Aéreo do Brasil, no relatório Demanda e Oferta do Transporte Aéreo e no relatório Transporte Aéreo na Copa do Mundo FIFA Brasil 2014: Demanda, Oferta e Tarifas Aéreas, localizados na seção Dados e Estatísticas do portal da ANAC na internet.

Total da Indústria

Considerando-se os mercados doméstico e internacional de passageiros, o aproveitamento das aeronaves em termos de RPK/ASK, também conhecido como taxa de ocupação ou *Load Factor*, apresentou melhora de 2,3% em 2014 com relação a 2013, alcançando o maior nível registrado nos últimos dez anos, de 79,9%. O aproveitamento RPK/ASK das aeronaves melhorou 5,9% desde 2005 e vem registrando variação positiva há 5 anos consecutivos.

Na análise mensal de 2014, verificou-se melhora da taxa de ocupação em todos os meses, sendo que as maiores altas foram verificadas nos meses de baixa temporada.

Em termos de horas voadas ao dia por aeronave, a média das empresas brasileiras foi de 9,6 horas em 2014, que representou aumento de 13,1% em relação a 2013. Entre as quatro principais empresas aéreas brasileiras de passageiros, a Tam registrou o maior valor, com 10,84 horas voadas por dia e a Avianca apresentou o menor valor, da ordem de 8,8 horas voadas por dia.

Analisando-se por capacidade das aeronaves, observa-se que, em geral, as aeronaves maiores apresentam uma utilização maior em horas voadas por dia.

RPK/ASK

Figura 5.1: Evolução do aproveitamento em termos de RPK/ASK – mercados doméstico e internacional, 2005 a 2014

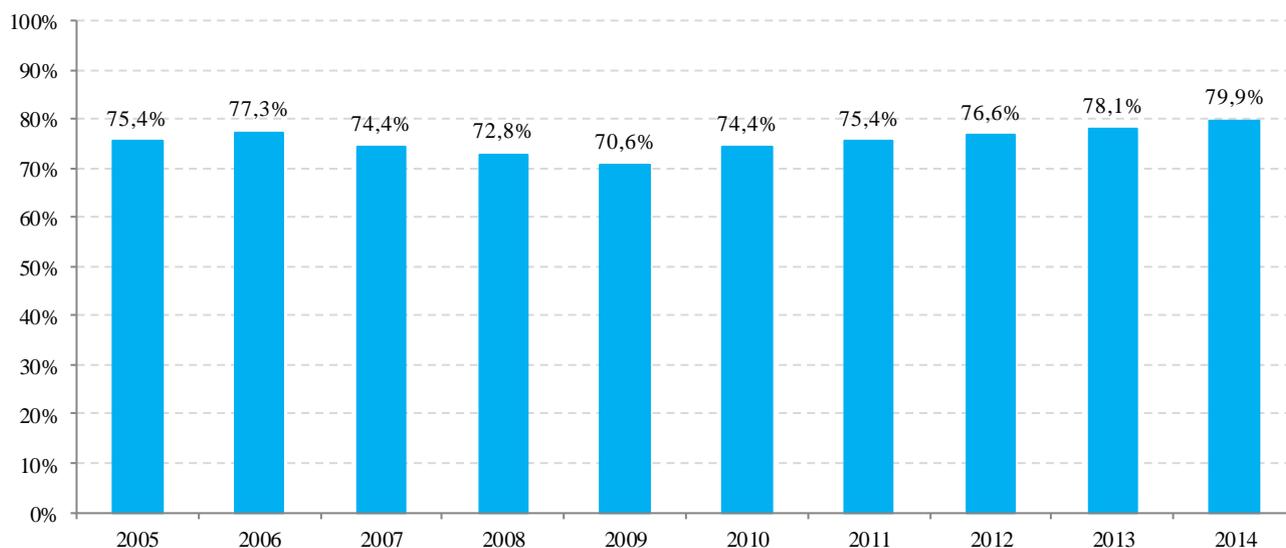


Figura 5.2: Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2005 a 2014

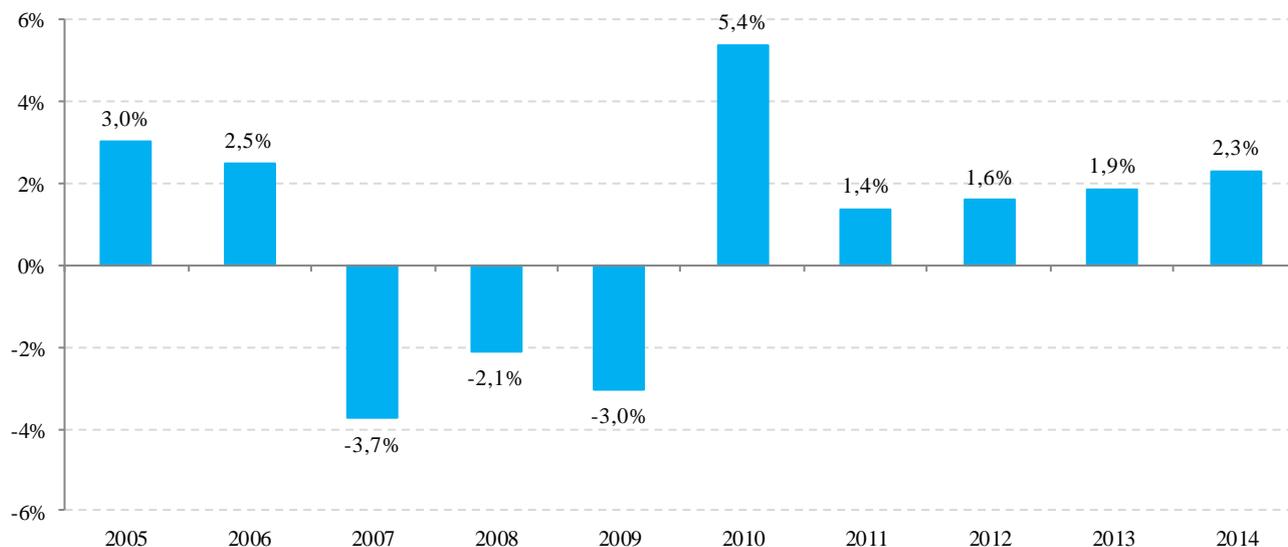
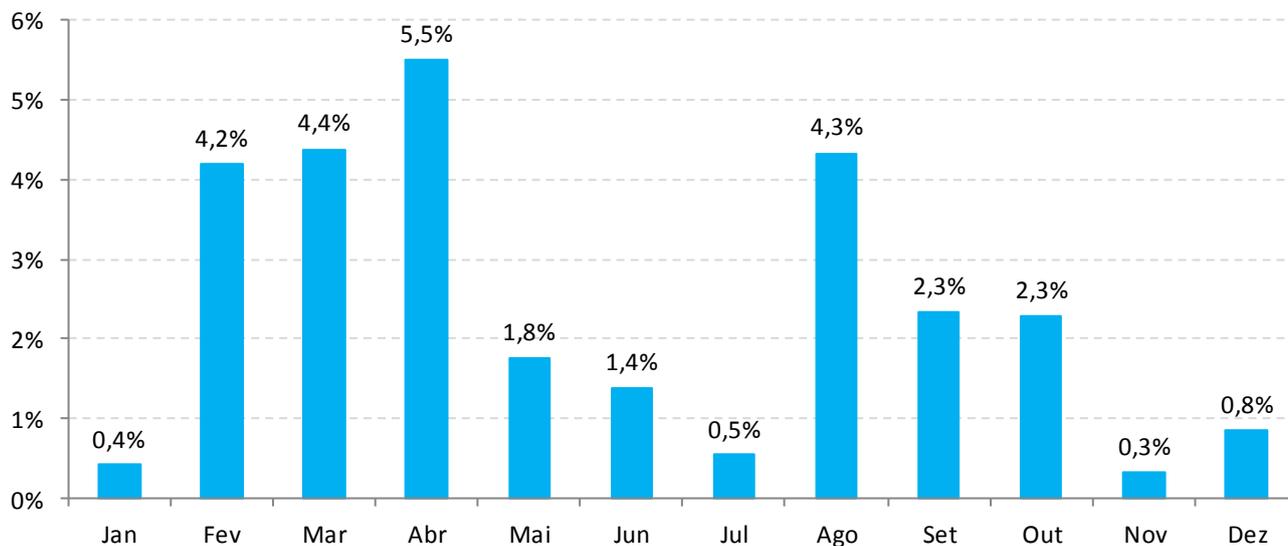


Figura 5.3: Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2014



Horas Voadas/Aeronave-Dia Disponível

Figura 5.4: Aproveitamento em termos de Horas Voadas por Aeronave-Dia Disponível por empresa – mercados doméstico e internacional, 2013 (esquerda) e 2014 (direita)

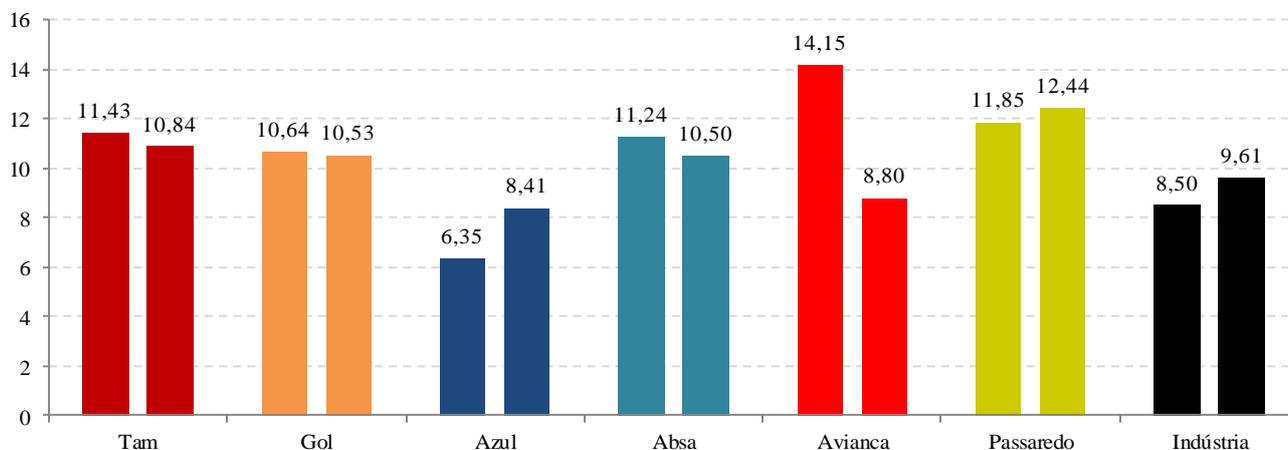
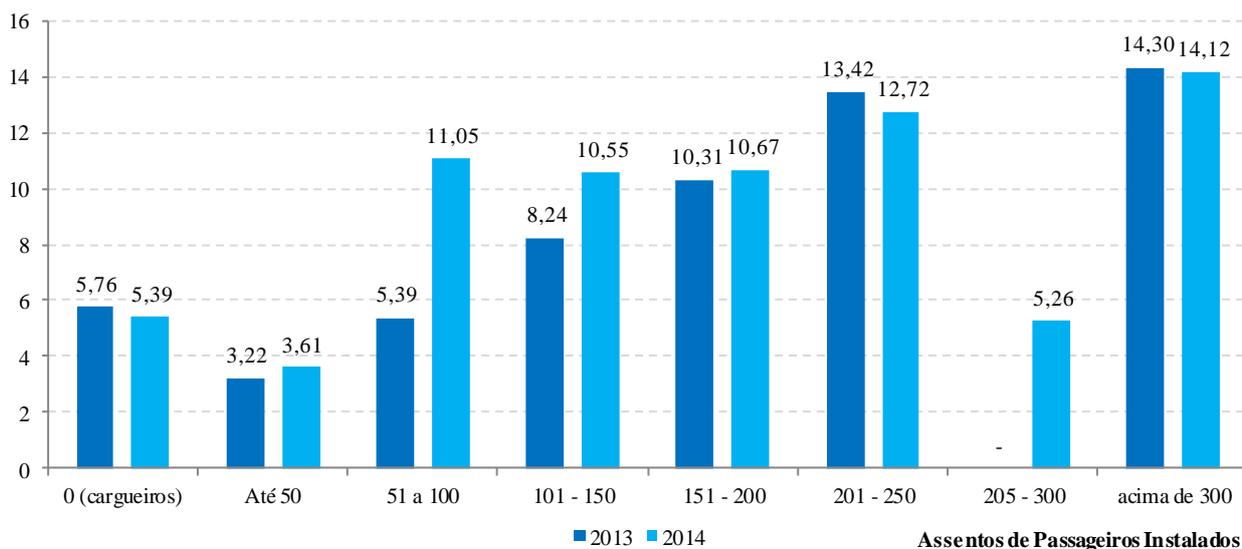


Figura 5.5: Aproveitamento em termos de Horas Voadas por Aeronave-Dia Disponível por configuração da aeronave – empresas brasileiras, 2013 e 2014



Mercado Doméstico

No mercado doméstico, o aproveitamento das aeronaves em voos domésticos em termos de RPK/ASK também alcançou em 2014 o seu maior valor em dez anos, com uma taxa de 79,7%. Essa taxa representou melhora de 14,9% com relação a 2005 e de 4,7% comparando com 2013. O indicador apresentou variação positiva nos últimos cinco anos.

Observou-se melhora no aproveitamento em todos os meses do ano, quando comparados ao mesmo mês do ano anterior, com as maiores altas ocorridas durante a baixa temporada.

Entre as principais empresas brasileiras, Avianca e Tam registraram as maiores taxas de aproveitamento em voos domésticos no ano de 2014 (82,8% e 81,5%, respectivamente).

RPK/ASK

Figura 5.6: Evolução do aproveitamento em termos de RPK/ASK – mercado doméstico, 2005 a 2014

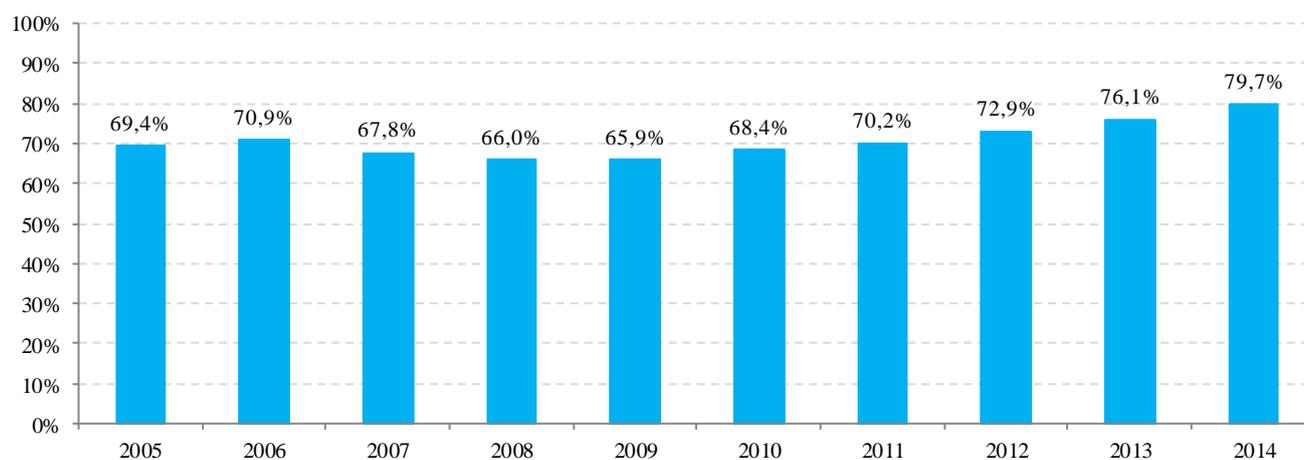
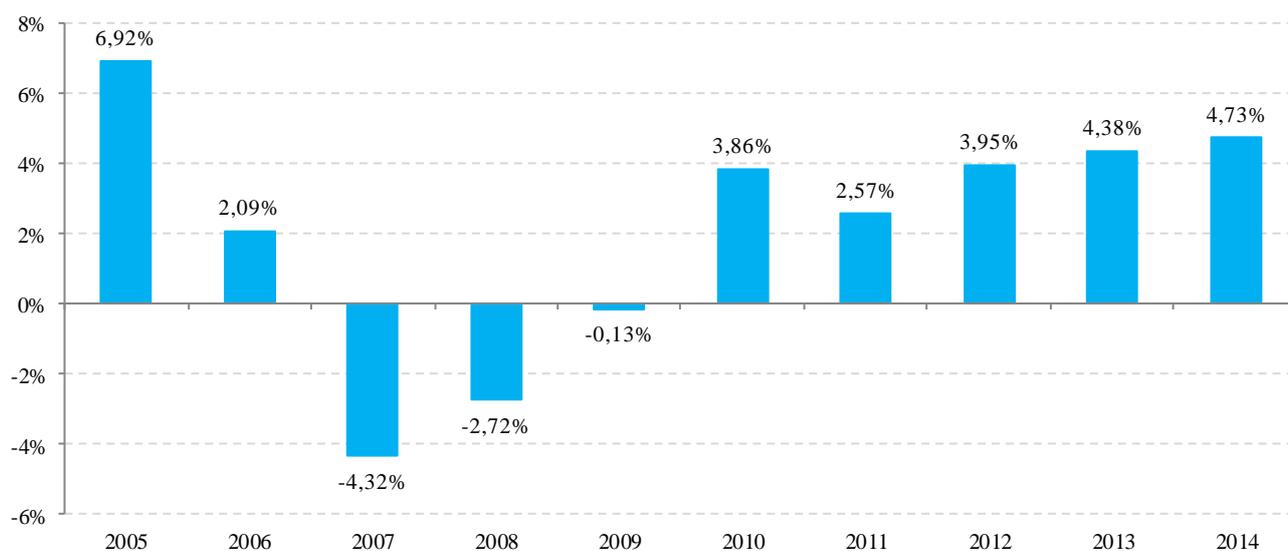


Figura 5.7: Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2005 a 2014



Seção 5 – Aproveitamento das Aeronaves

Figura 5.8: Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2014

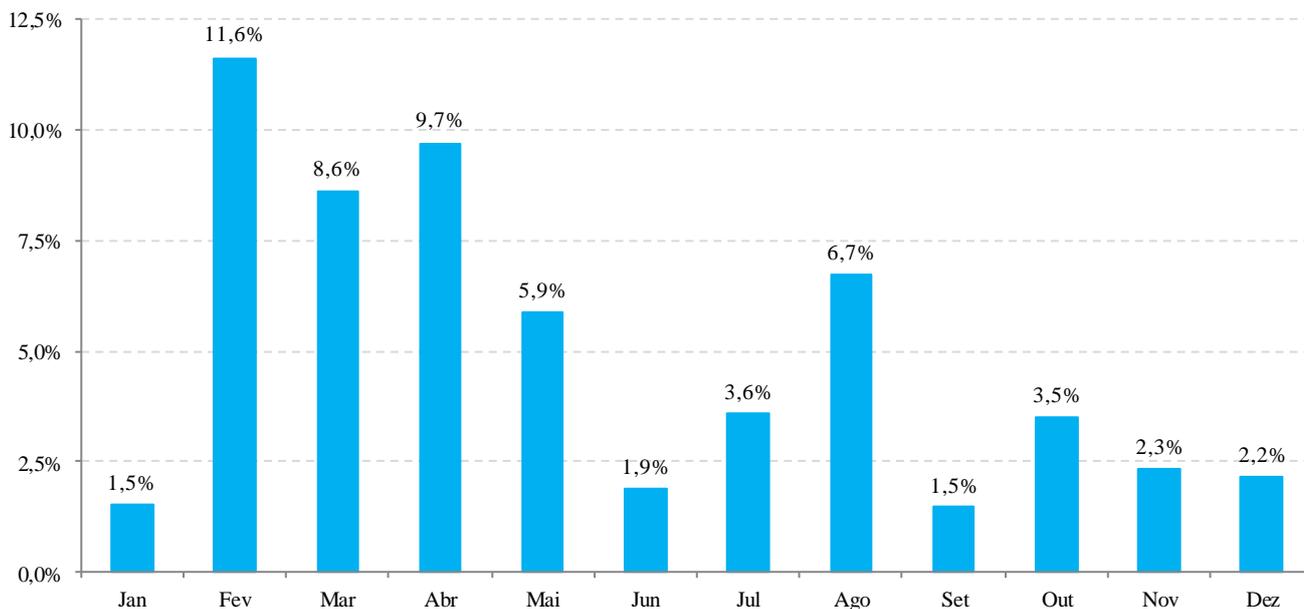
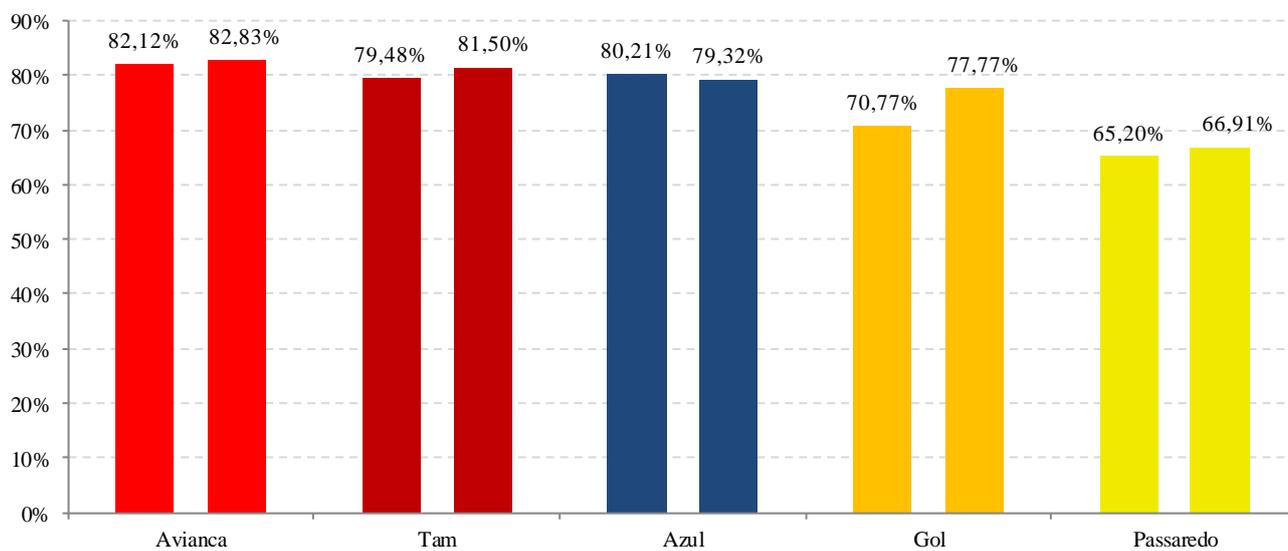


Figura 5.9: Aproveitamento em termos de RPK/ASK, por empresa – mercado doméstico, 2013 (esquerda) e 2014 (direita)



Mercado Internacional

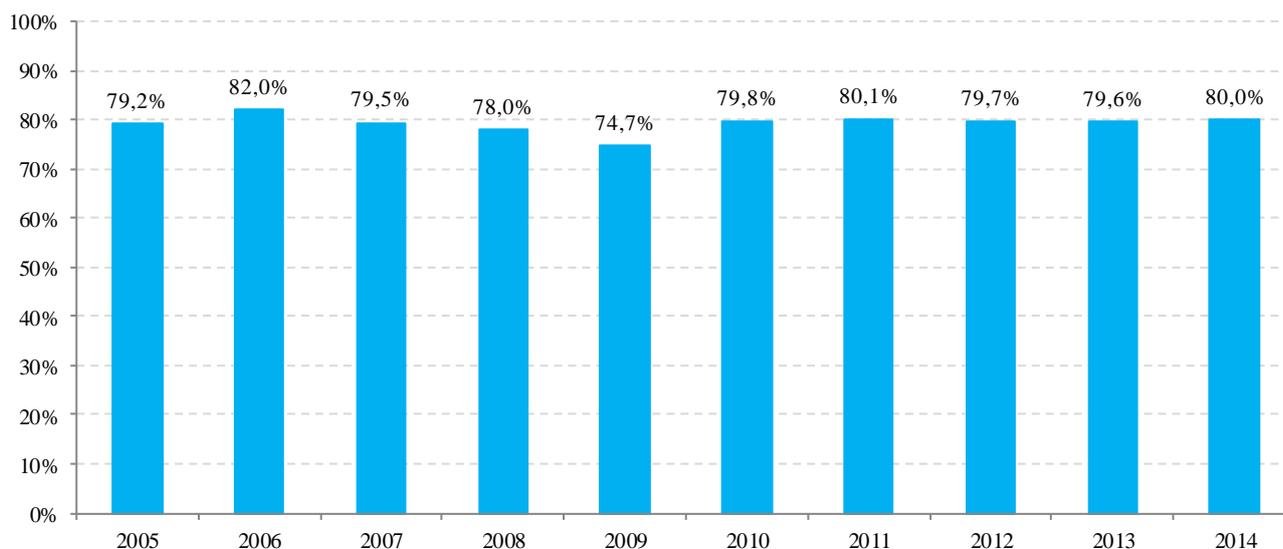
A taxa de aproveitamento das aeronaves no mercado internacional em 2014 (apurada em 80,0%) manteve-se praticamente estável em relação ao ano anterior, com variação positiva de 0,5% em relação a 2013. O resultado representou melhora de 1,0% em relação a 2005.

O indicador registrou variação negativa em todos os meses de alta temporada de 2014, além de fevereiro, maio e novembro, no comparativo com os mesmos meses de 2013, tendo sido a maior redução verificada em julho (-1,72%). A maior alta foi registrada no mês de setembro, de 2,75%.

Entre as quatro maiores empresas do segmento, a estrangeira Air France e a brasileira Tam apresentaram as maiores taxas de aproveitamento em voos internacionais com origem ou destino no Brasil em 2014, com taxas de 86,9% e 84,9%, respectivamente. O indicador da Gol, segunda principal empresa brasileira neste mercado, foi de 71% em 2014, tendo representado melhora de 13,2% em relação a 2013.

RPK/ASK

Figura 5.10: Evolução do aproveitamento em termos de RPK/ASK – mercado internacional, 2005 a 2014



Seção 5 – Aproveitamento das Aeronaves

Figura 5.11: Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado internacional, 2014

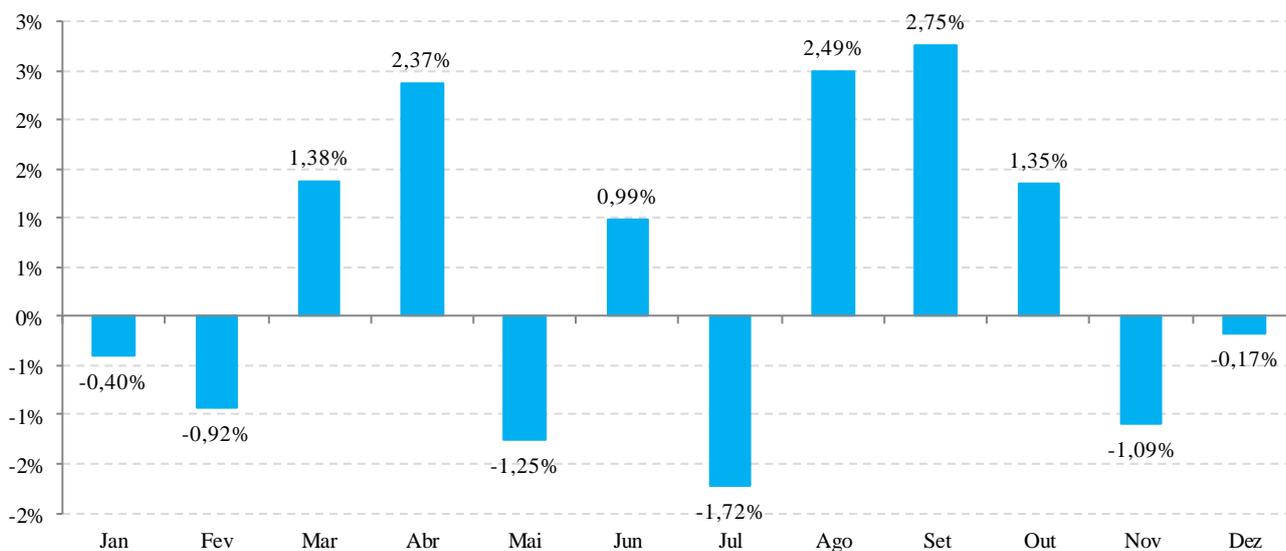
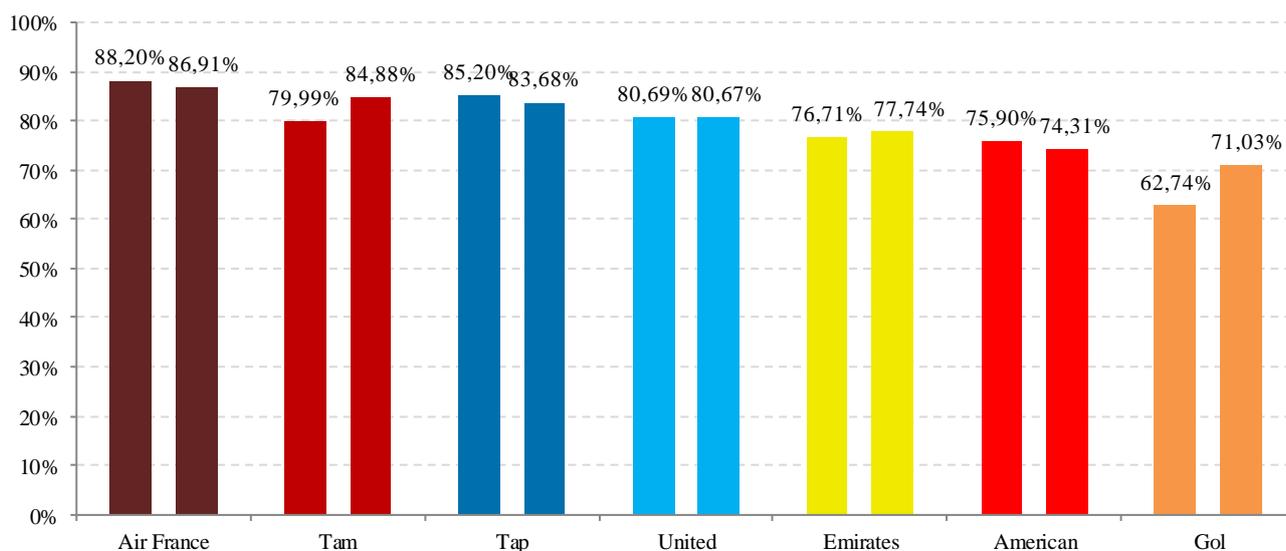
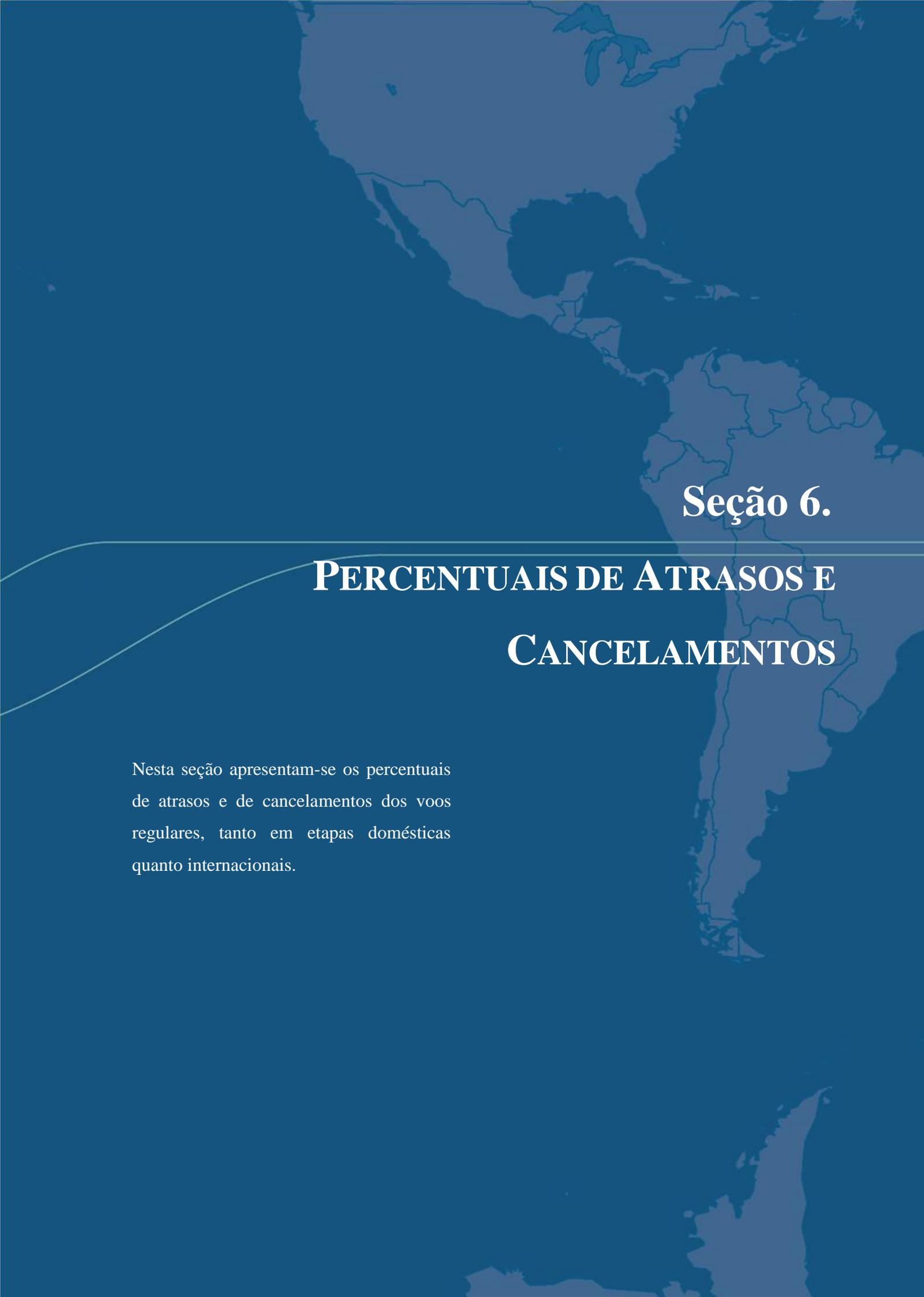


Figura 5.12: Aproveitamento em termos de RPK/ASK por empresa – mercado internacional, 2013 (esquerda) e 2014 (direita)





Seção 6.

PERCENTUAIS DE ATRASOS E CANCELAMENTOS

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

Introdução

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

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

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

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

Faz-se oportuno mencionar que, de acordo com a Resolução ANAC nº 218/2012, desde junho de 2014, 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 seção Dados e Estatísticas do portal 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.

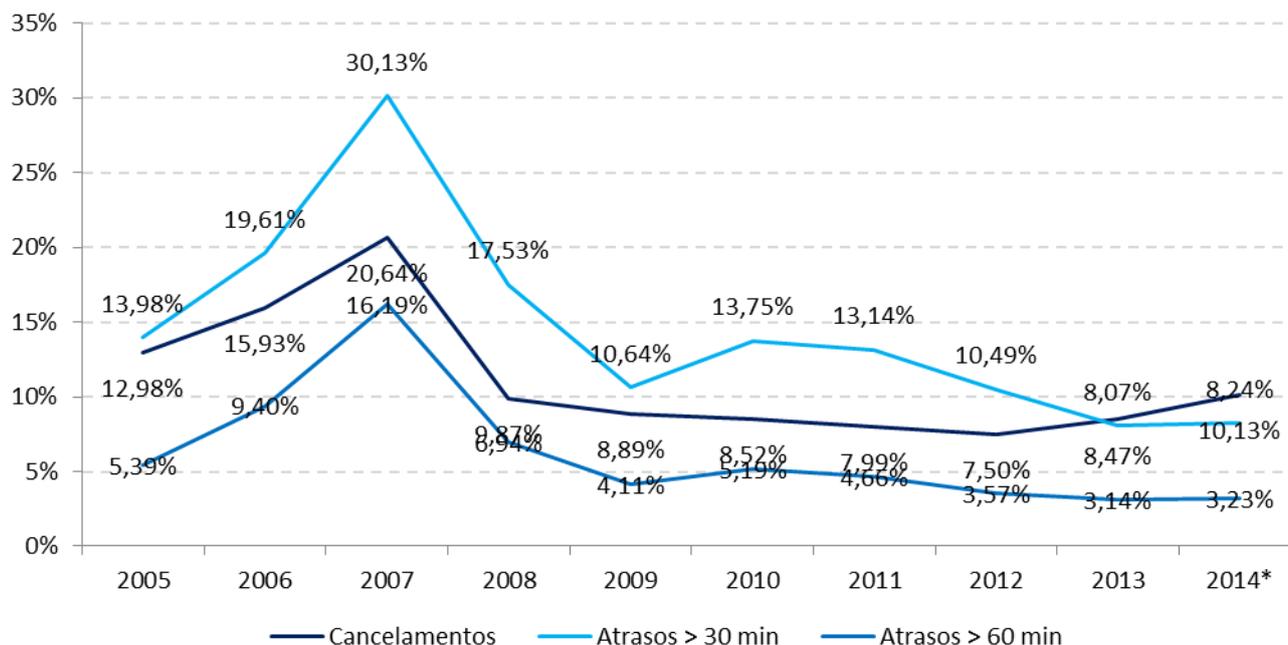
Para o ano de 2014, as informações apresentadas nesta seção contemplam apenas os meses de janeiro a maio e de agosto a dezembro, tendo em vista que os dados dos meses de junho e julho encontram-se em auditoria.

Total da Indústria

O ano de 2014 apresentou percentuais de atrasos superiores aos do ano anterior, com 2,2% mais atrasos superiores a 30 minutos e 2,8% menos atrasos superiores a 60 minutos. Já o percentual de cancelamentos aumentou de 19,6%. O percentual de cancelamentos foi de 10,1% do total de voos programados, enquanto 8,2% dos voos realizados sofreram atraso de 30 minutos ou mais e 3,2% tiveram atraso de 60 minutos ou mais, o que representou melhora em relação a 2005, de 21,9%, 41,0% e 40,0%, respectivamente.

O mês de março de 2014 apresentou o maior percentual de cancelamentos (12,4%) e o mês de janeiro os maiores percentuais de atrasos (11,6% de atrasos superiores a 30 minutos e 4,5% de atrasos superiores a 60 minutos). Por outro lado, janeiro foi o mês com o menor percentual de cancelamentos (7,4%) e setembro teve os menores percentuais de atrasos (5,6% de atrasos superiores a 30 minutos e 2,1% de atrasos maiores que 60 minutos).

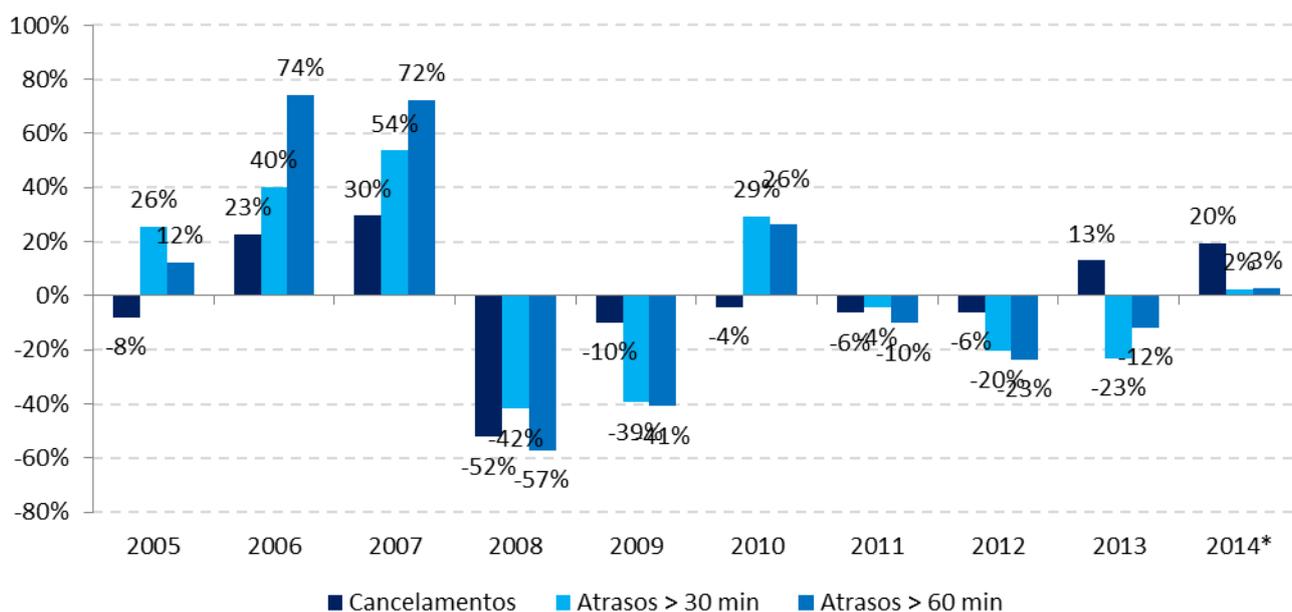
Figura 6.1: Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos – indústria, por ano, 2005 a 2014*



* As informações dos meses de junho e julho de 2014 encontram-se em auditoria. Assim, os dados apresentados para este ano contemplam os meses de janeiro a maio e agosto a dezembro.

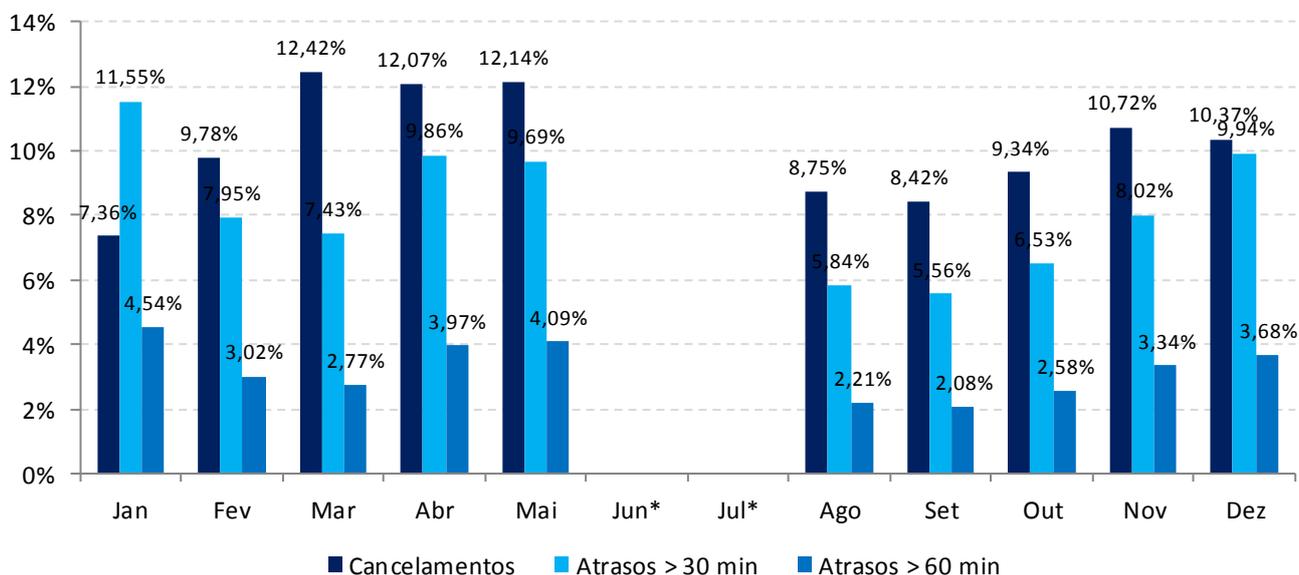
Seção 6 – Percentuais de Atrasos e Cancelamentos

Figura 6.2: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao ano anterior – indústria, 2005 a 2014



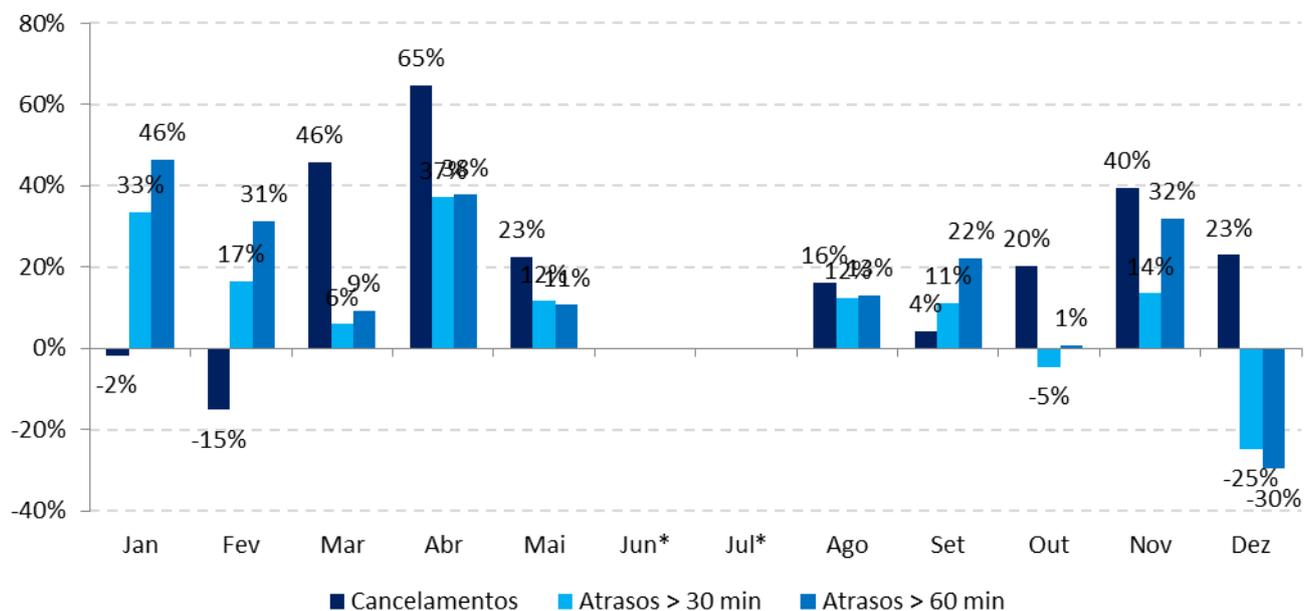
* As informações dos meses de junho e julho de 2014 encontram-se em auditoria. Assim, os dados apresentados para este ano contemplam os meses de janeiro a maio e agosto a dezembro.

Figura 6.3: Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos – indústria, por mês, 2014*



* As informações dos meses de junho e julho de 2014 encontram-se em auditoria. Assim, os dados apresentados para este ano contemplam os meses de janeiro a maio e agosto a dezembro.

Figura 6.4: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao mesmo mês do ano anterior, – indústria, 2014*



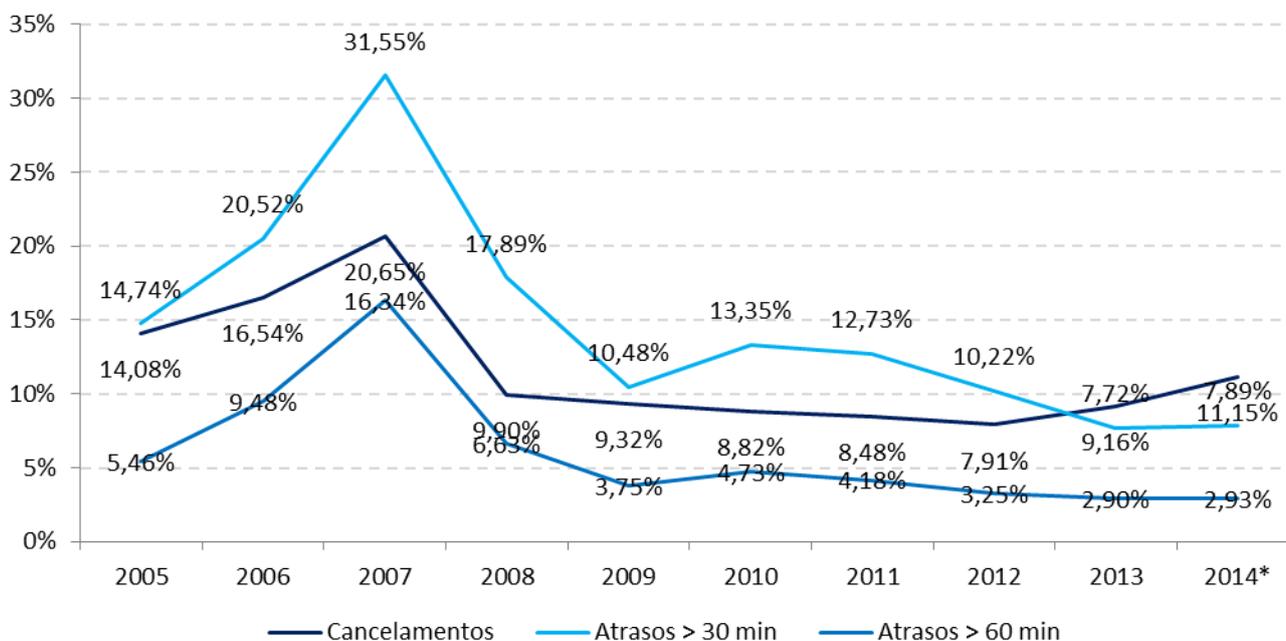
* As informações dos meses de junho e julho de 2014 encontram-se em auditoria. Assim, os dados apresentados para este ano contemplam os meses de janeiro a maio e agosto a dezembro.

Mercado Doméstico

Em 2014, observamos aumento nos percentuais de atrasos superiores a 30 e 60 minutos, da ordem de 2,2% e 1,3%, e de 21,8% no percentual de cancelamentos no mercado doméstico. Assim, 11,2% dos voos domésticos programados foram cancelados e, dos voos realizados, 7,9% sofreram atrasos superiores a 30 min e 2,9% sofreram atrasos superiores a 60 minutos. Estas taxas sofreram reduções de 20,8%, 46,5% e 46,3%, respectivamente, quando comparadas às de 2005.

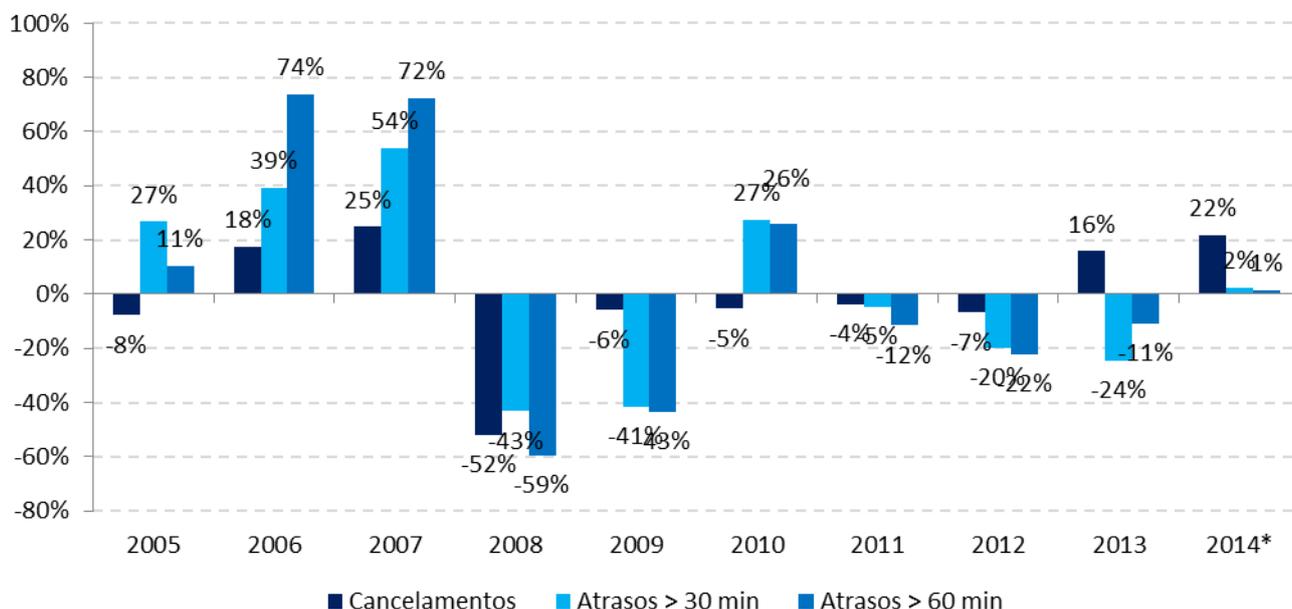
O mês de março apresentou o maior percentual de cancelamentos (13,6%) em 2014 e o mês de janeiro os maiores percentuais de atrasos (10,6% de atrasos superiores a 30 minutos e 3,8% de atrasos superiores a 60 minutos). Janeiro foi o mês com o menor percentual de cancelamentos (8,0%) e setembro teve os menores percentuais de atrasos acima de 30 minutos e acima de 60 minutos, 5,3% e 1,9%.

Figura 6.5: Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos – mercado doméstico, por ano, 2005 a 2014*



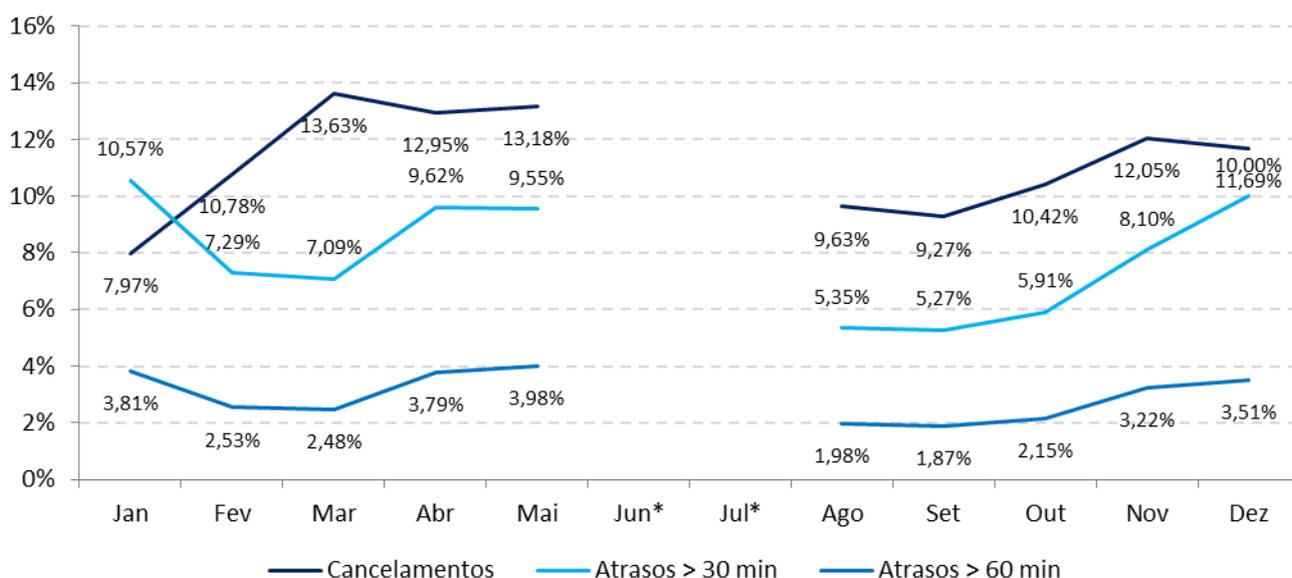
* As informações dos meses de junho e julho de 2014 encontram-se em auditoria. Assim, os dados apresentados para este ano contemplam os meses de janeiro a maio e agosto a dezembro.

Figura 6.6: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2005 a 2014*



* As informações dos meses de junho e julho de 2014 encontram-se em auditoria. Assim, os dados apresentados para este ano contemplam os meses de janeiro a maio e agosto a dezembro.

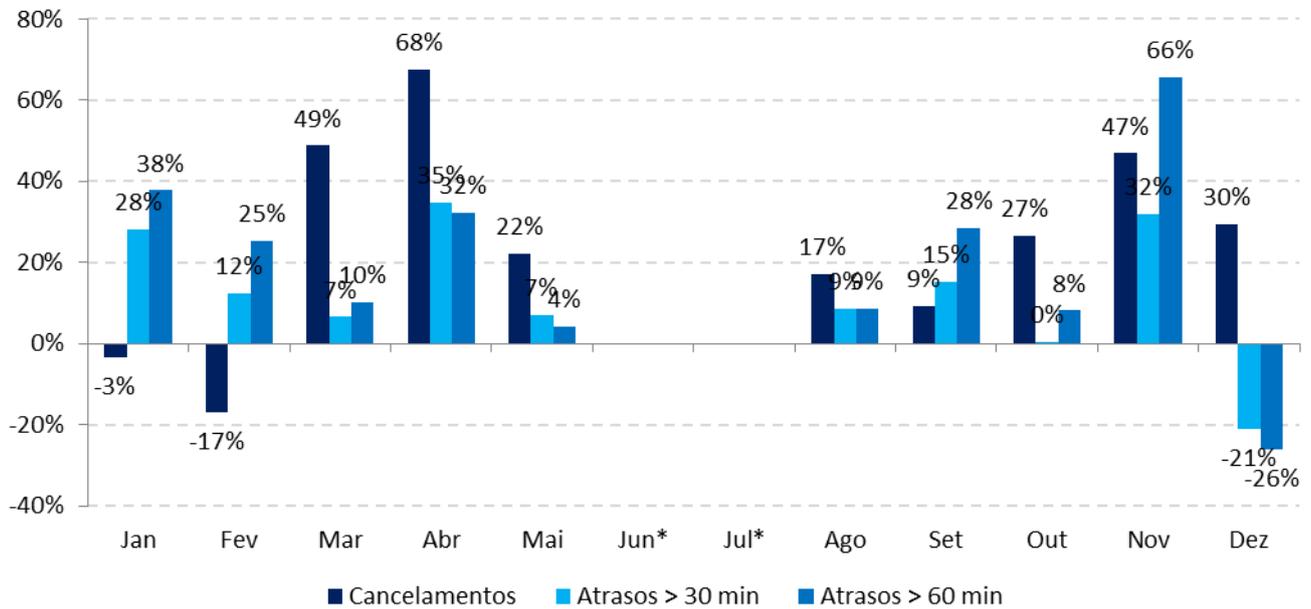
Figura 6.7: Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos – mercado doméstico, por mês, 2014*



* As informações dos meses de junho e julho de 2014 encontram-se em auditoria. Assim, os dados apresentados para este ano contemplam os meses de janeiro a maio e agosto a dezembro.

Seção 6 – Percentuais de Atrasos e Cancelamentos

Figura 6.8: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2014*



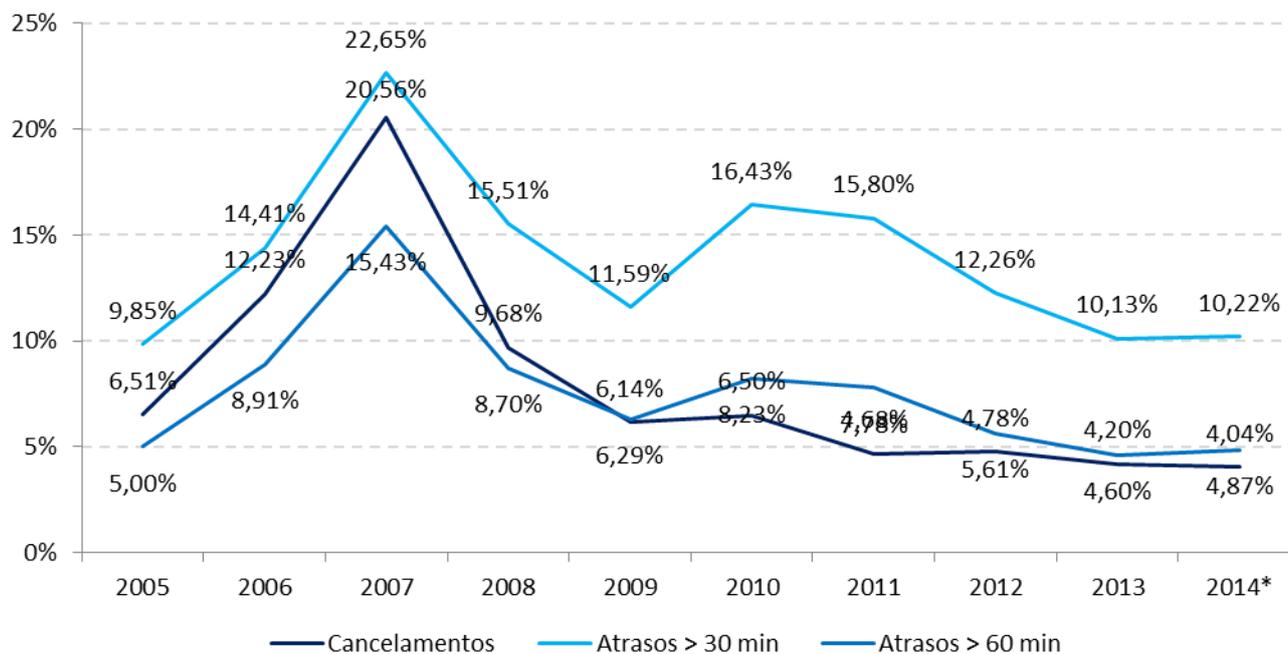
* As informações dos meses de junho e julho de 2014 encontram-se em auditoria. Assim, os dados apresentados para este ano contemplam os meses de janeiro a maio e agosto a dezembro.

Mercado Internacional

O mercado internacional também registrou aumento nos percentuais de atrasos em 2014. Os atrasos superiores a 30 e 60 minutos, apresentaram aumento de 0,9% e 5,8%, respectivamente. Já a taxa de cancelamentos sofreu redução de 3,8% no mercado internacional. Assim, 4,0% dos voos internacionais programados foram cancelados e, dos voos realizados, 10,2% sofreram atrasos superiores a 30 min e 4,9% sofreram atrasos superiores a 60 minutos.

O mês de abril de 2014 apresentou o maior percentual de cancelamentos (6,8%) e o mês de janeiro apresentou os maiores percentuais de atrasos (17,3% de atrasos superiores a 30 minutos e 8,8% de atrasos superiores a 60 minutos). Dezembro foi o mês com o menor percentual de cancelamentos, com 2,4% de voos cancelados, e setembro teve os menores percentuais de atrasos (7,1% de voos com atrasos de 30 minutos ou mais e 3,3% de voos com atrasos de 60 minutos ou mais).

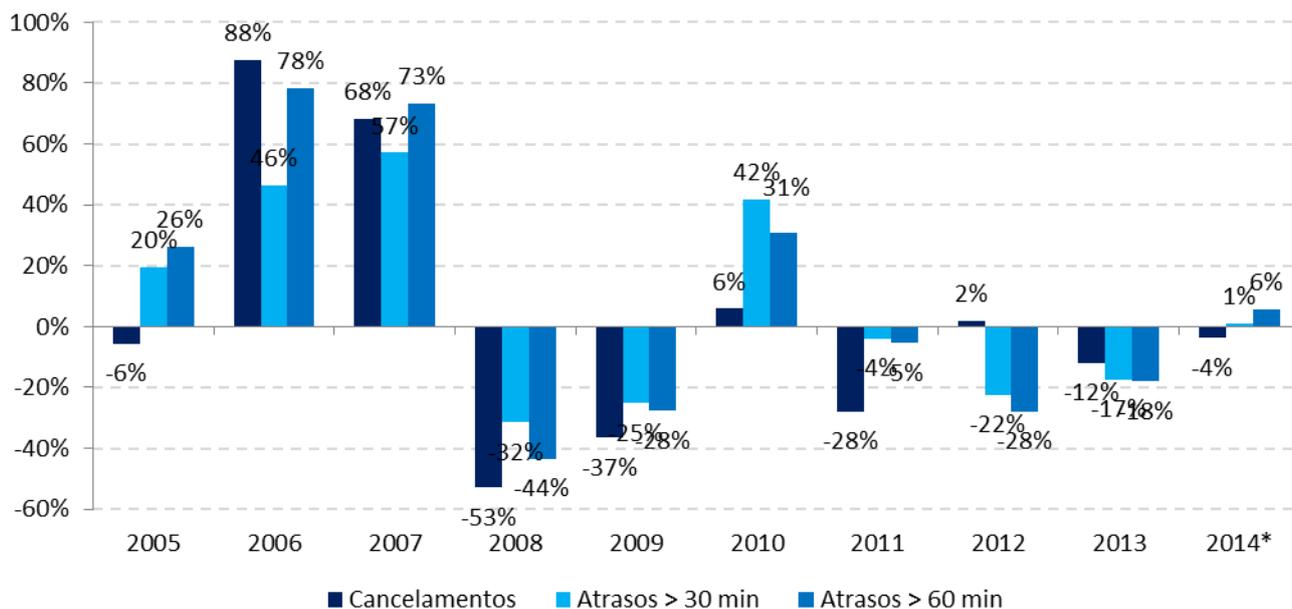
Figura 6.9: Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos – mercado internacional, por ano, 2005 a 2014*



* As informações dos meses de junho e julho de 2014 encontram-se em auditoria. Assim, os dados apresentados para este ano contemplam os meses de janeiro a maio e agosto a dezembro.

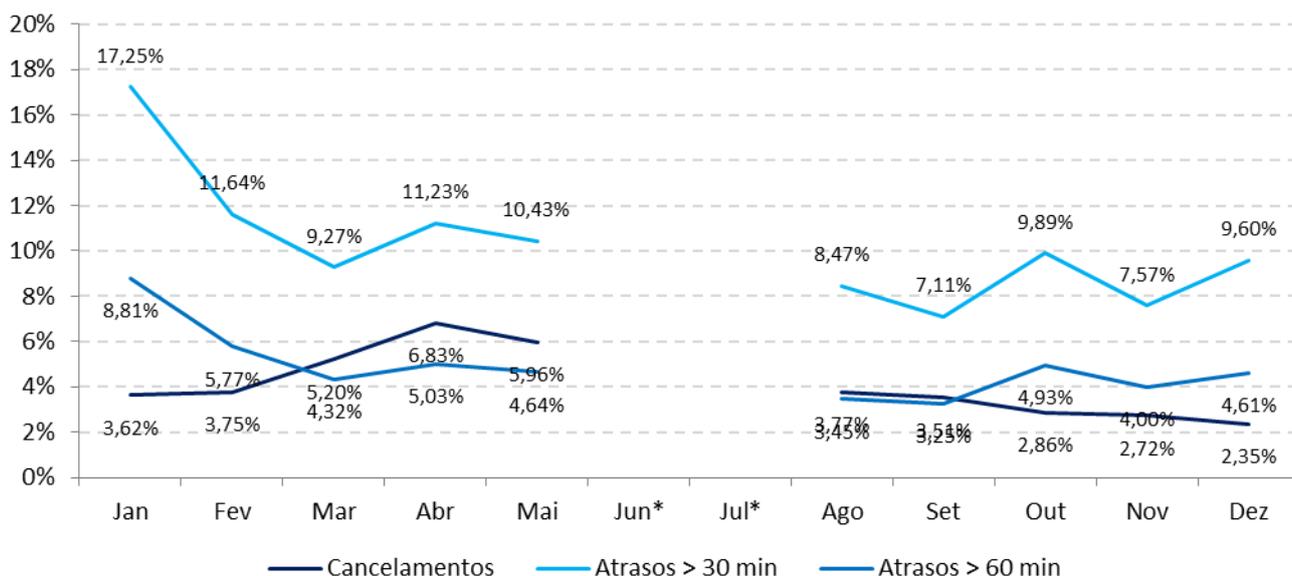
Seção 6 – Percentuais de Atrasos e Cancelamentos

Figura 6.10: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao ano anterior – indústria, 2005 a 2014*



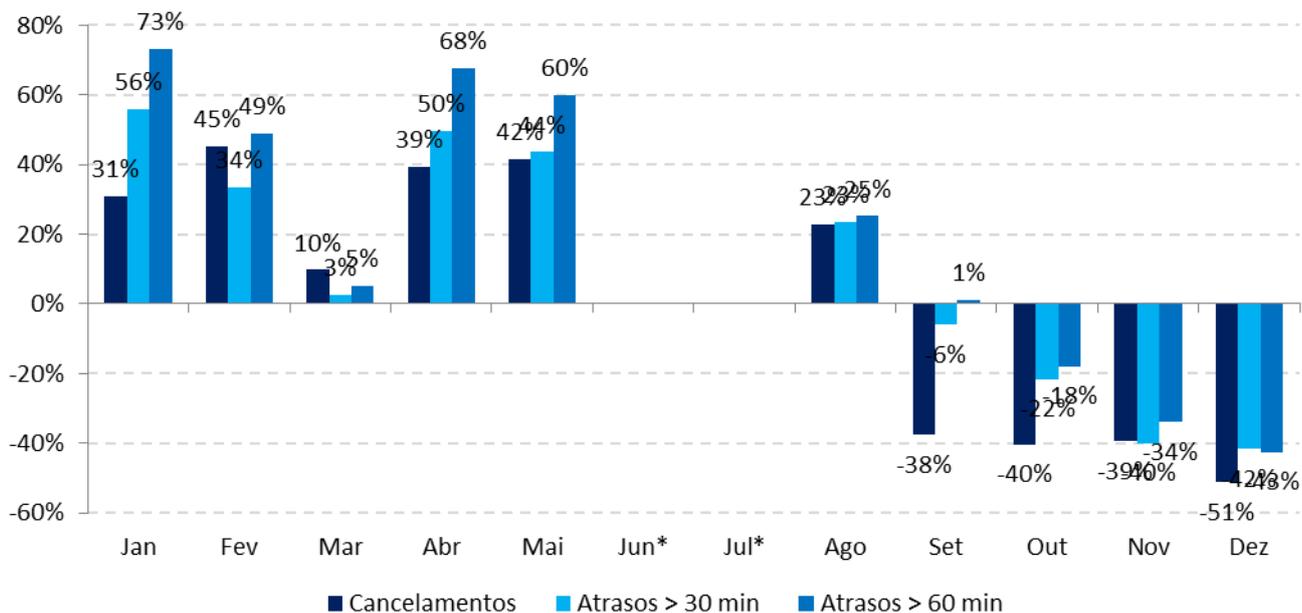
* As informações dos meses de junho e julho de 2014 encontram-se em auditoria. Assim, os dados apresentados para este ano contemplam os meses de janeiro a maio e agosto a dezembro.

Figura 6.11: Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos – indústria, por mês, 2014*



* As informações dos meses de junho e julho de 2014 encontram-se em auditoria. Assim, os dados apresentados para este ano contemplam os meses de janeiro a maio e agosto a dezembro.

Figura 6.12: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao mesmo mês do ano anterior, – indústria, 2014*



* As informações dos meses de junho e julho de 2014 encontram-se em auditoria. Assim, os dados apresentados para este ano contemplam os meses de janeiro a maio e agosto a dezembro.

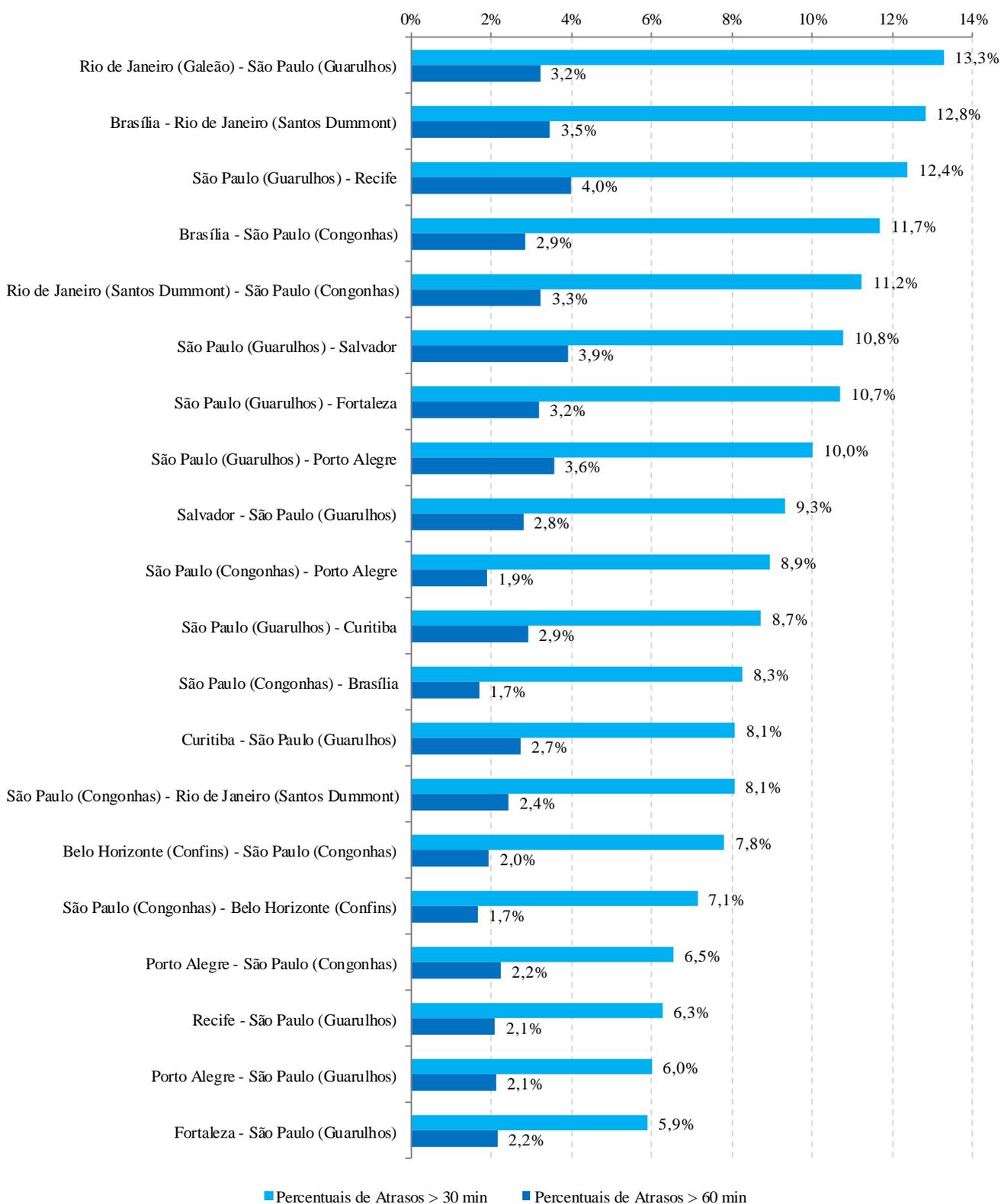
Dados por Rota

Analisando-se as 20 principais rotas domésticas em 2014 (considerando-se o número de passageiros transportados), os percentuais de atrasos superiores a 30 minutos ficaram entre 5,9% (Fortaleza/Guarulhos) e 13,3% (Galeão/Guarulhos). Os atrasos superiores a 60 minutos, por sua vez, variaram entre 2,1% (Recife/Guarulhos) e 4,0% (Guarulhos/Recife). A rota Recife/Guarulhos registrou o maior percentual de cancelamentos em linhas domésticas, 18,2%, enquanto a rota Congonhas/Porto Alegre teve o menor índice, com 3,4% dos voos cancelados.

Nos voos internacionais com origem ou destino no Brasil, também considerando as 20 principais rotas em número de passageiros transportados, a maior proporção de atrasos superiores a 30 minutos ocorreu na rota Nova York/Guarulhos (27,6%). Quando analisado o percentual de atrasos superiores a 60 minutos, o maior valor foi registrado na rota Guarulhos/Paris, com 16,1%. O menor valor para ambos os indicadores foi registrado na rota Frankfurt/Guarulhos (com 3,1% e 0,7%, respectivamente).

O maior percentual de cancelamentos em voos internacionais foi registrado na rota Buenos Aires (Aeroparque)/Guarulhos (5,4%), enquanto Guarulhos/Santiago foi a mais regular, com 0,1% de voos cancelados.

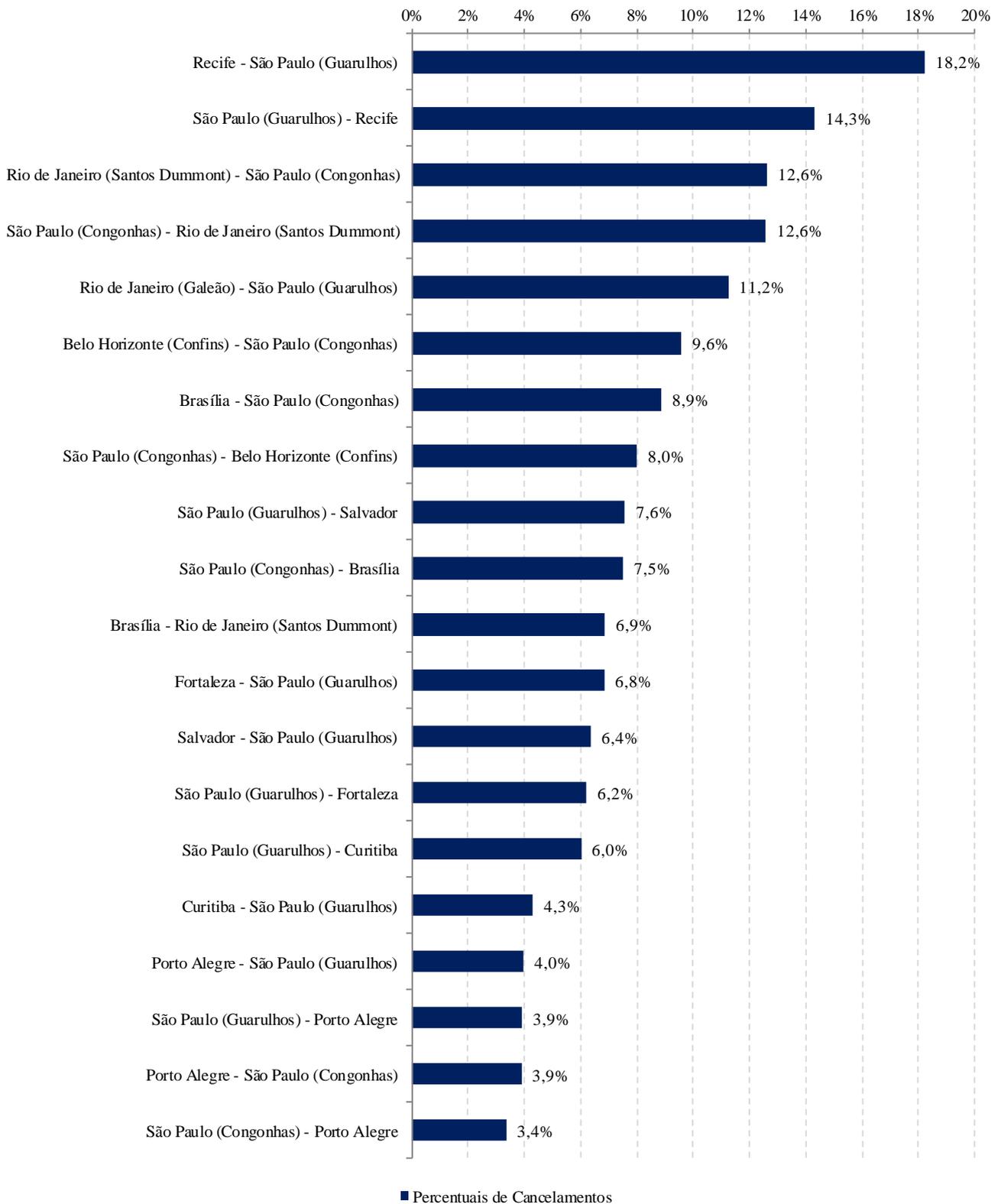
Figura 6.13: Percentuais de Atrasos nas 20 principais rotas domésticas, 2014*



* As informações dos meses de junho e julho de 2014 encontram-se em auditoria. Assim, os dados apresentados para este ano contemplam os meses de janeiro a maio e agosto a dezembro.

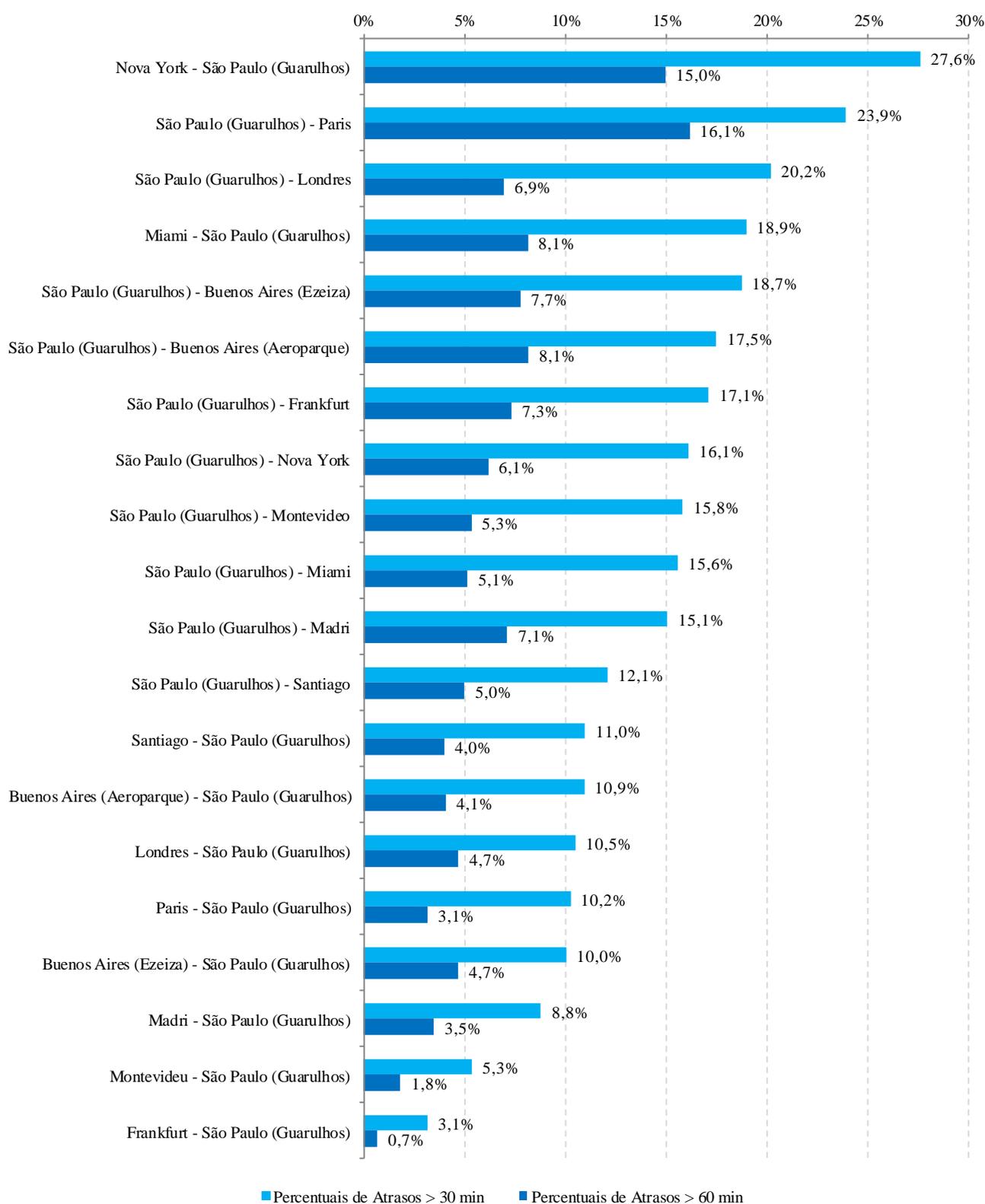
Seção 6 – Percentuais de Atrasos e Cancelamentos

Figura 6.14: Percentuais de Cancelamentos nas 20 principais rotas domésticas, 2014*



* As informações dos meses de junho e julho de 2014 encontram-se em auditoria. Assim, os dados apresentados para este ano contemplam os meses de janeiro a maio e agosto a dezembro.

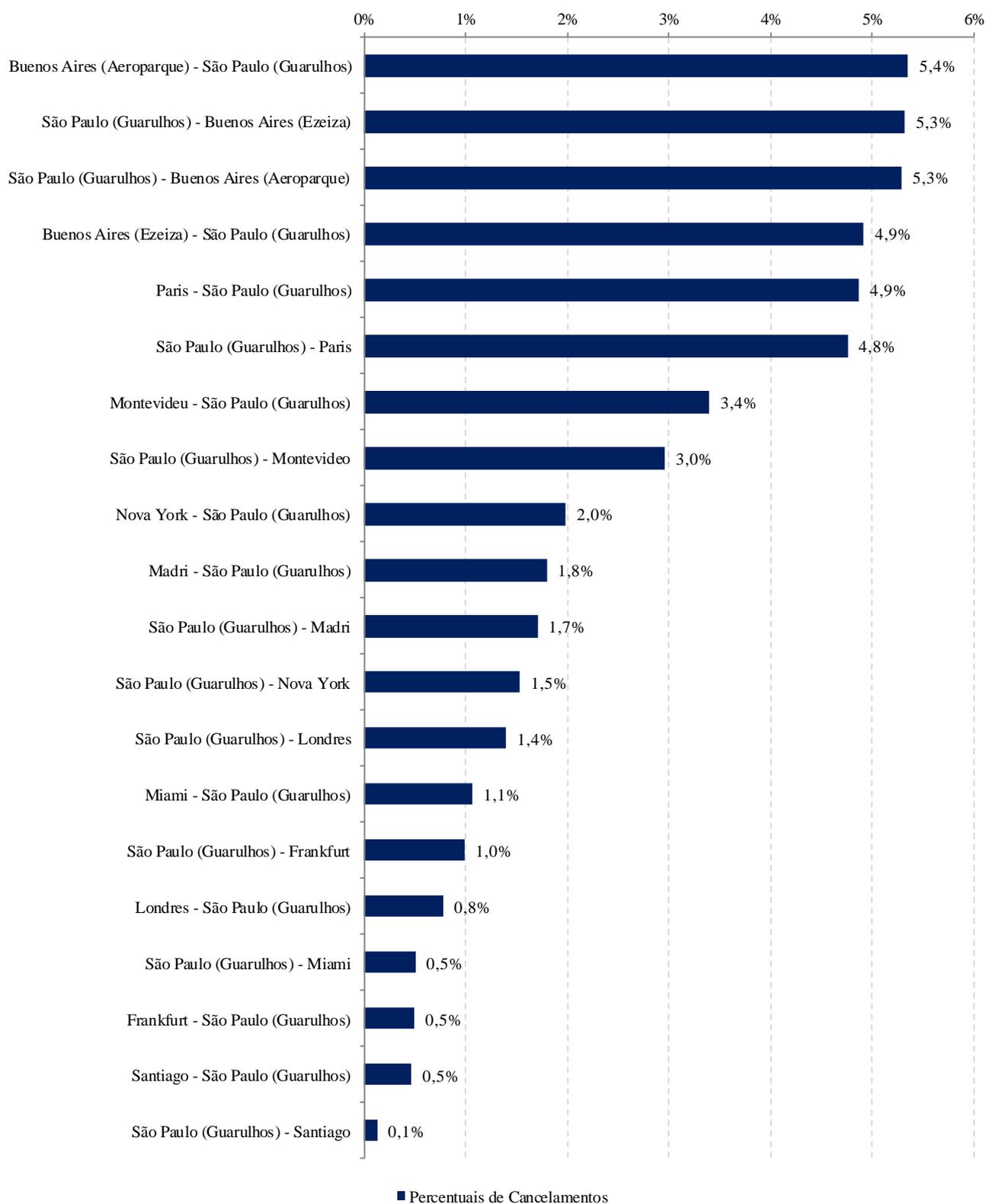
Figura 6.15: Percentuais de Atrasos nas 20 principais rotas internacionais, 2014*



* As informações dos meses de junho e julho de 2014 encontram-se em auditoria. Assim, os dados apresentados para este ano contemplam os meses de janeiro a maio e agosto a dezembro.

Seção 6 – Percentuais de Atrasos e Cancelamentos

Figura 6.16: Percentuais de Cancelamentos nas 20 principais rotas internacionais, 2014*



* As informações dos meses de junho e julho de 2014 encontram-se em auditoria. Assim, os dados apresentados para este ano contemplam os meses de janeiro a maio e agosto a dezembro.

A faint, light blue world map is visible in the background of the page. The map shows the outlines of continents and countries. The text is overlaid on this map.

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 a distribuição de frequência destes indicadores conforme os intervalos de valores. Também são apresentados os valores apurados para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, contemplando um comparativo com outros grandes eventos e períodos de alta temporada.

Introdução

O registro, a fiscalização e a publicidade das tarifas aéreas domésticas no Brasil encontram-se regulamentados pela Resolução nº 140/2010 e pela Portaria ANAC nº 804/SRE/2010, que substituíram a Portaria DAC nº 447/DGAC, de 13/5/2005, e a Portaria DAC nº 1.282/DGAC, de 21/12/2005 (vigentes até 30/6/2010). Conforme a regulamentação em vigor, os dados são mensalmente registrados na Agência pelas empresas brasileiras de transporte aéreo doméstico regular 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 Departamento de Aviação Civil (DAC) do Comando da Aeronáutica, todas as bases tarifárias ofertadas e, ainda, as tarifas aéreas praticadas (efetivamente vendidas) em 63 linhas aéreas domésticas monitoradas.

Posteriormente, em 2005, o monitoramento das tarifas aéreas domésticas comercializadas foi ampliado pela Portaria DAC nº 447/DGAC/2005, passando a abranger 67 linhas aéreas domésticas.

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

Assim, 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 é o acompanhamento da evolução 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 um sentido da viagem em razão da prestação dos serviços de transporte aéreo. Não inclui a tarifa de embarque, taxas ou valores de outros serviços.

Este indicador é calculado por meio da média ponderada das tarifas aéreas domésticas comercializadas e as correspondentes quantidades de assentos comercializados em cada origem e destino do passageiro expresso no bilhete de passagem, independentemente de escalas ou conexões.

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, conforme expressos no bilhete de passagem, independentemente de escalas ou conexões.

Estes indicadores representam os preços médios efetivamente comercializados (vendidos) ao público adulto 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/2014, 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.

No período de outubro/2013 a julho/2014, a ANAC realizou um acompanhamento específico das tarifas aéreas domésticas vendidas ao público adulto em geral correspondentes aos voos programados para o período da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, com origem ou destino nas cidades-sede do evento. Assim, nesta seção, também são apresentados os valores comercializados para Copa em comparativo com outros grandes eventos realizados no país e períodos de alta temporada.

Mais informações sobre as tarifas aéreas domésticas, o regime de liberdade tarifária e as tarifas aéreas comercializadas para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 estão disponíveis no relatório de Tarifas Aéreas Domésticas e no relatório Transporte Aéreo na Copa do Mundo FIFA Brasil 2014: Demanda, Oferta e Tarifas Aéreas, que podem ser acessados na seção Dados e Estatísticas do portal da ANAC na internet.

Tarifa Aérea Doméstica Real

A Tarifa Aérea Média Doméstica comercializada em 2014 no transporte regular de passageiros foi apurada no valor de R\$ 332,08, expresso em termos reais, correspondente a uma distância direta média entre a origem e o destino do passageiro de 1.072 km, independentemente de escalas ou conexões. Esse valor representou redução de 4,5% em relação a 2013, cuja distância direta média foi de 1.065 km, e foi praticamente a metade do valor apurado para o ano de 2005, cuja distância direta média foi de 819 km.

Apenas os meses de fevereiro, abril e novembro de 2014 registraram alta em relação aos mesmos meses de 2013, de 5,5%, 13,4% e 0,5%. Todos os demais meses do ano apresentaram redução da Tarifa Aérea Média Doméstica, sendo que a maior baixa ocorreu justamente em um dos meses de realização da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, -14,4% em julho.

A maioria dos assentos das aeronaves comercializados em 2014 (59,3%) correspondeu a tarifas aéreas domésticas inferiores a R\$ 300,00. Em 2013, essa proporção foi de 55,8% e de apenas 14,3% em 2005.

Destaca-se, ainda, que assentos comercializados com tarifas inferiores a R\$ 100,00 representaram 12,1% do total em 2014, enquanto elas representaram 8,4% em 2013 e apenas 0,2% das vendas em 2005.

Tarifas aéreas domésticas superiores a R\$ 1.500,00 representaram 0,6% do total em 2014, contra 0,7% em 2013 e 4,1% em 2005.

Entre os 15 pares de regiões do país, a menor Tarifa Aérea Média Doméstica foi apurada para o par Sul/Sul (R\$ 206,63, com distância direta média de 451 km), seguido do par Nordeste/Nordeste (R\$ 236,67, com distância direta média de 591 km) e do par Sudeste/Sudeste (R\$ 260,30, com distância direta média de 436km). O maior valor foi registrado para o par de regiões Norte/Sul (R\$ 665,33, com distância direta média de 2.603 km).

Os pares de regiões em que a maioria das tarifas aéreas domésticas foram comercializadas com valores inferiores a R\$ 300 em 2014 são Sul/Sul (81% do total), Nordeste/Nordeste (76,5%), Sudeste/Sudeste (71%), Norte/Norte (70,6%), Centro-Oeste/Sudeste (69,3%); Centro-Oeste/Centro-Oeste (69,1%) e Sudeste/Sul (65,9%).

Quando avaliadas as tarifas aéreas domésticas comercializadas com valores inferiores a R\$ 100 em 2014, o par de regiões em que foi apurada a maior proporção foi Sul/Sul (20,7% do total), seguido de Sudeste/Sudeste (20,4%) e Norte/Norte (18,6%).

A maior proporção de tarifas aéreas domésticas comercializadas com valores superiores a R\$ 1.500 em 2014 ocorreu no par Norte/Sul (4,23% do total do par).

O par de regiões Centro-Oeste/Sudeste registrou a maior redução da Tarifa Aérea Média em 2014 no comparativo com 2013, da ordem de -15,4% em termos reais, seguido do par Nordeste/Norte (-12,8%) e do par Norte/Norte (-10,6%).

Entre os quatro pares de regiões que registraram alta nas tarifas aéreas domésticas em 2014 no comparativo com o ano anterior, Centro-Oeste/Norte apresentou a maior variação positiva (+1,3%).

Entre os 15 pares de regiões do país, Norte/Norte apresentou a maior redução (-21,1%) nas tarifas aéreas domésticas comercializadas no ano de 2014 em comparação com 2011, ano a partir do qual estão disponíveis dados do registro de tarifas aéreas domésticas de

todas as linhas aéreas. O par de regiões Nordeste/Norte registrou a segunda maior redução no período avaliado (-11,2%) e o par Nordeste/Sul registrou a terceira maior redução (-10,3%).

Entre os cinco pares de regiões que registraram elevação das tarifas aéreas domésticas comercializadas no comparativo de 2014 e 2011, Sudeste/Sul foi o que apurou a maior alta (+12%, em termos reais).

A análise por unidade da federação do país revela que passageiros com origem ou destino no estado do Amapá/AP pagaram a menor Tarifa Aérea Média Doméstica em 2014 (R\$ 270,24, com distância direta média de 847 km), seguido do Espírito Santo/ES (R\$ 280,35 e 774 km) e Minas Gerais/MG (R\$ 285,99 e 723 km).

Entre as 27 unidades da federação, o estado de Rondônia/RO registrou o maior valor de tarifa aérea média doméstica comercializada em 2014 (R\$ 561,77) e também a quinta maior distância direta média entre a origem e o destino do passageiro (1.716 km).

A maior proporção de tarifas aéreas domésticas comercializadas em 2014 com valores inferiores a R\$ 300 foi verificada no estado do Amapá/AP (71,3% do total), seguido do Espírito Santo/ES (69,2%) e de Minas Gerais/MG (66,8%). 17 das 27 unidades da federação tiveram a maioria das tarifas aéreas domésticas comercializadas abaixo deste valor em 2014.

O estado do Amapá registrou a maior proporção de tarifas aéreas domésticas comercializadas em 2014 com valores inferiores a R\$ 100 (36,1%), seguido do Paraná/PR (17,0%) e do Rio de Janeiro/RJ (16,4%).

O estado de Goiás/GO apurou a maior redução na Tarifa Aérea Média Doméstica comercializada no ano de 2014 em relação ao ano anterior (-13,6%, em termos reais), seguido do Distrito Federal/DF (-11,3%) e do Pará/PA (-10,6%).

Entre os 27 estados, 6 registraram alta nas tarifas aéreas domésticas comercializadas em 2014 na comparação com 2013, tendo sido Roraima/RR aquele que apresentou a maior variação positiva (+8,3%).

Na comparação com 2011, o estado do Amapá/AP foi aquele que registrou a maior redução das tarifas aéreas domésticas comercializadas em 2014 (-29,3%), seguido do Pará/PA (-17,6%) e de Roraima/RR (-17,4%).

A maior alta na comparação de 2014 com 2011 foi registrada no estado de Rondônia/RO (+17,9%).

Seção 7 – Tarifas Aéreas Domésticas

Figura 7.1: Evolução da Tarifa Aérea Média Doméstica Real, 2005 a 2014

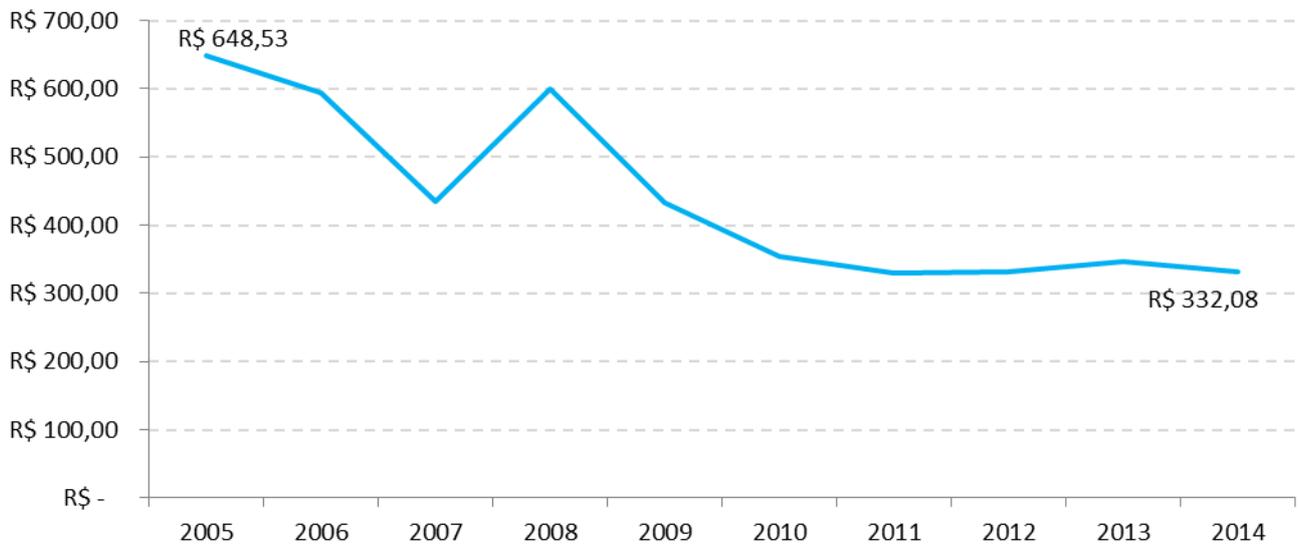


Figura 7.2: Variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real com relação ao ano anterior, 2005 a 2014

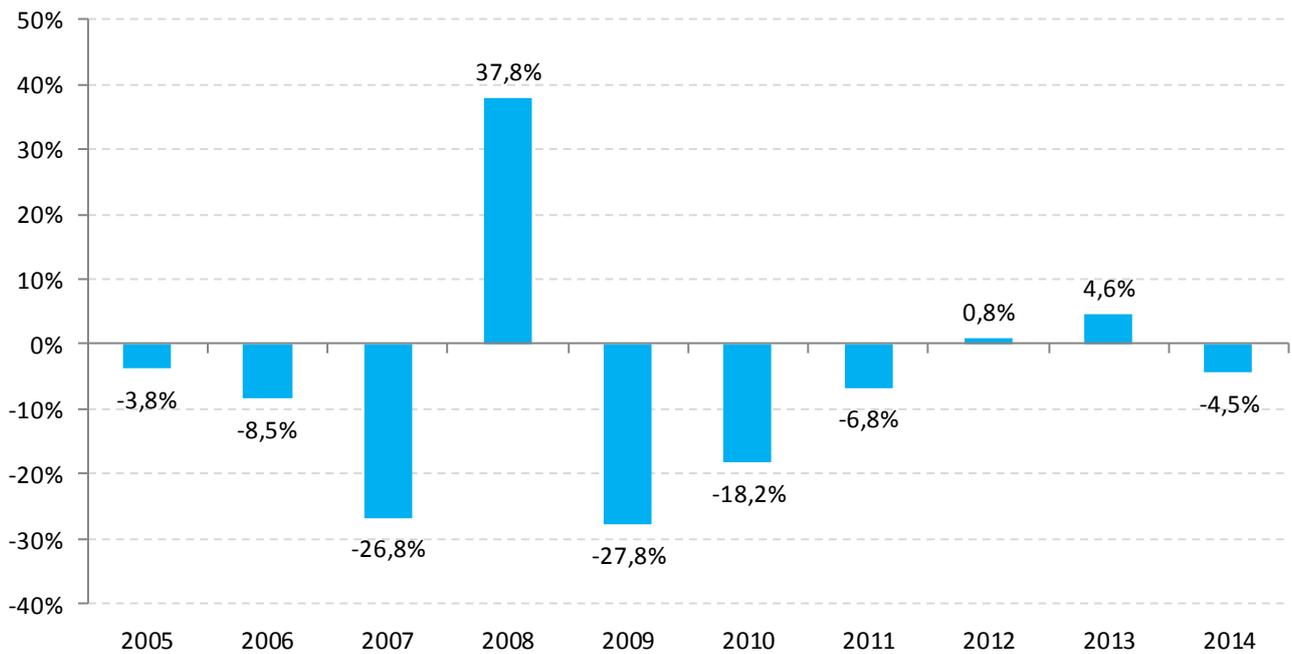


Figura 7.3: Variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real com relação ao mesmo mês do ano anterior, 2012 a 2014

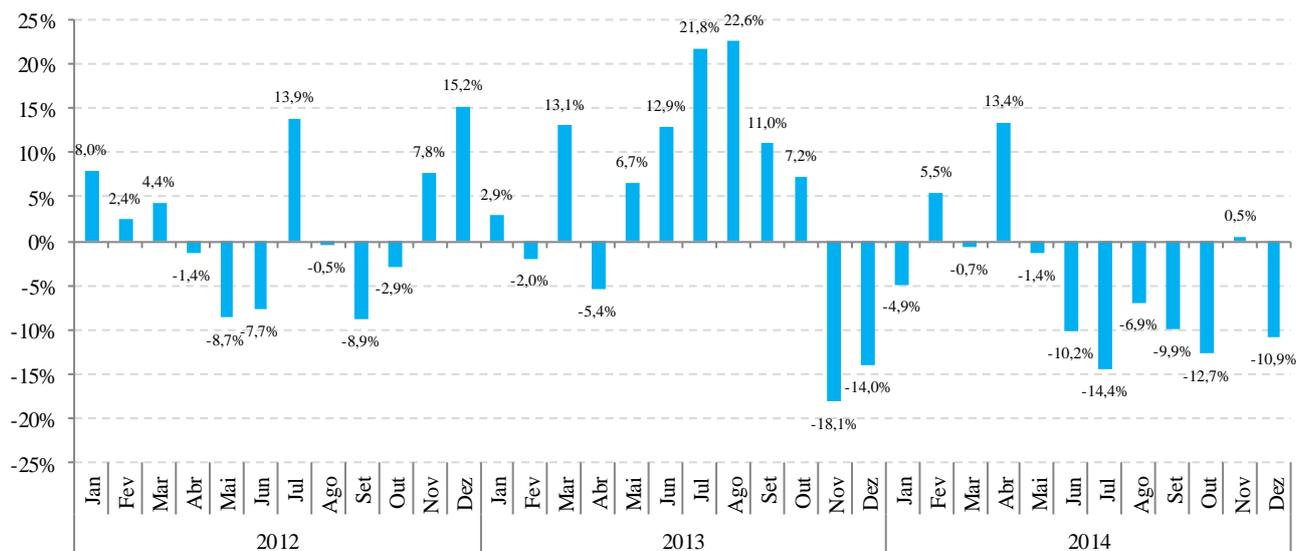
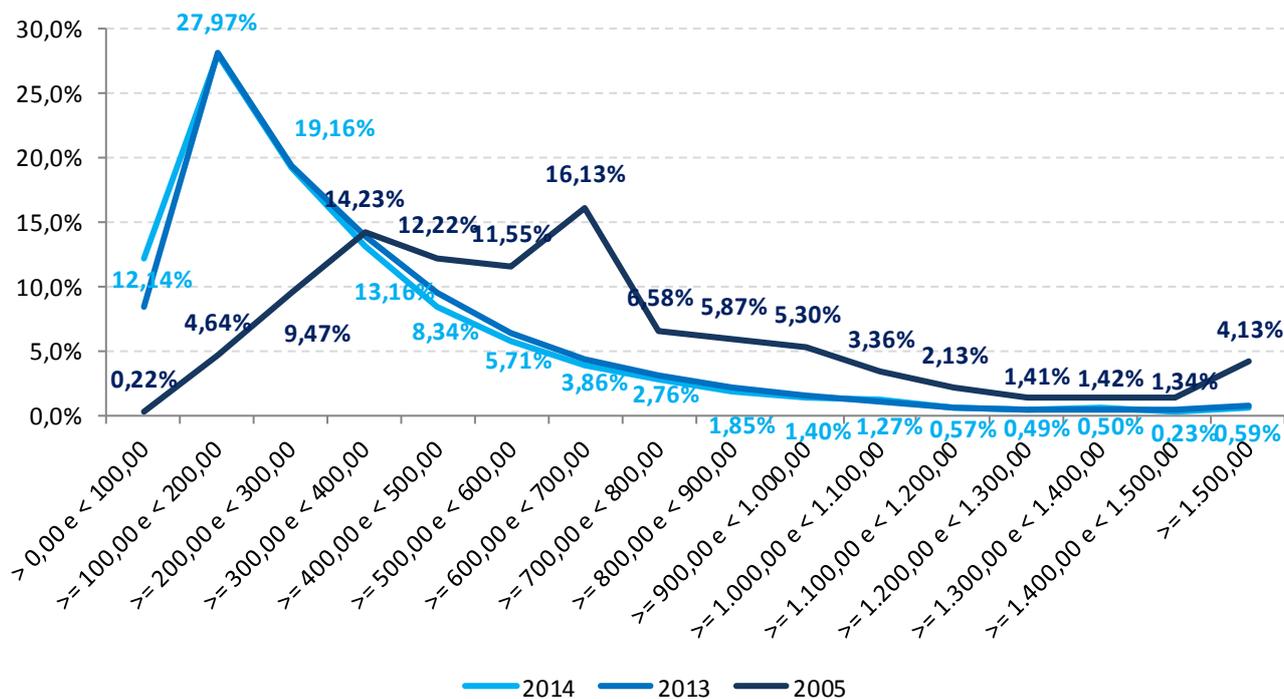


Figura 7.4: Distribuição percentual de assentos comercializados por intervalo de Tarifa Aérea Doméstica Real, 2005, 2013 e 2014



Seção 7 – Tarifas Aéreas Domésticas

Figura 7.5: Evolução da distância direta média, 2005 a 2014

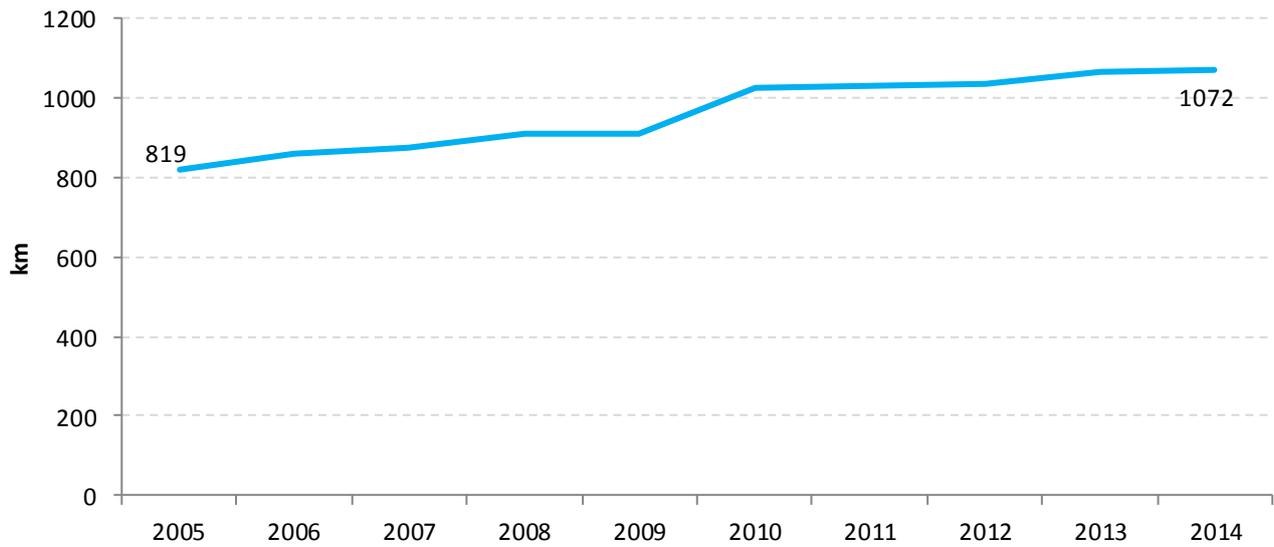


Figura 7.6: Tarifa Aérea Média Doméstica Real por pares de regiões – 2014

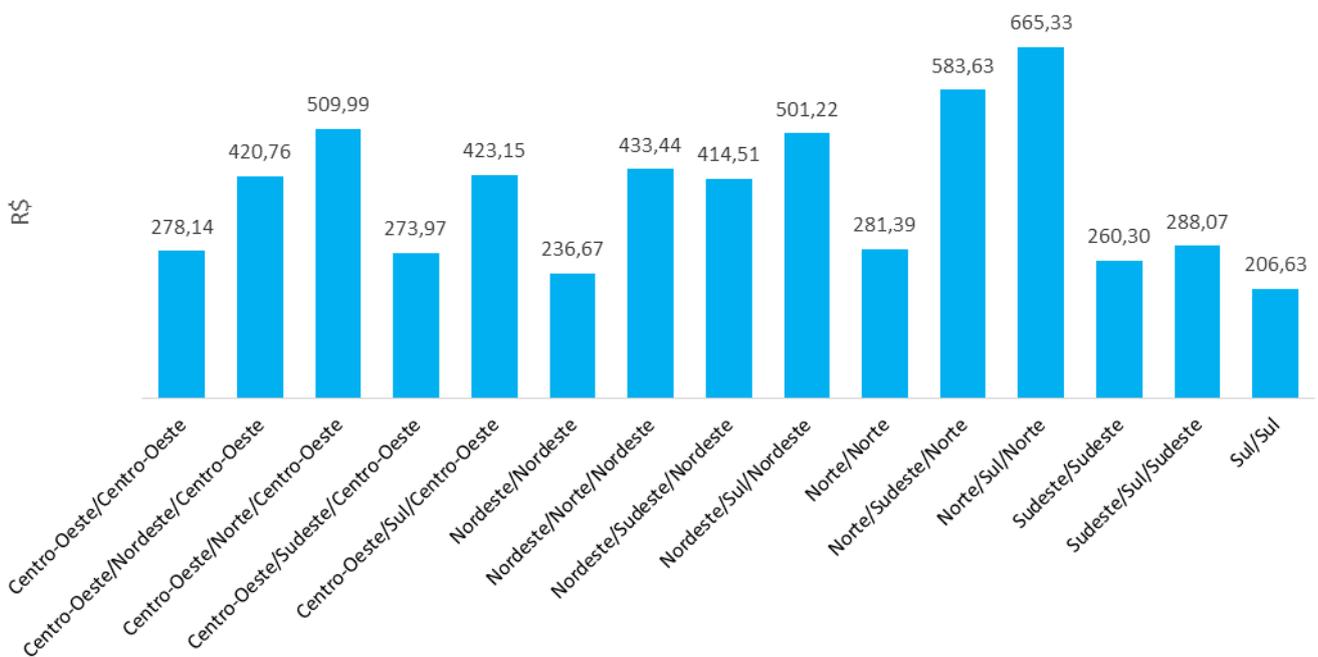


Figura 7.7: Variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real por par de região – 2014/2011

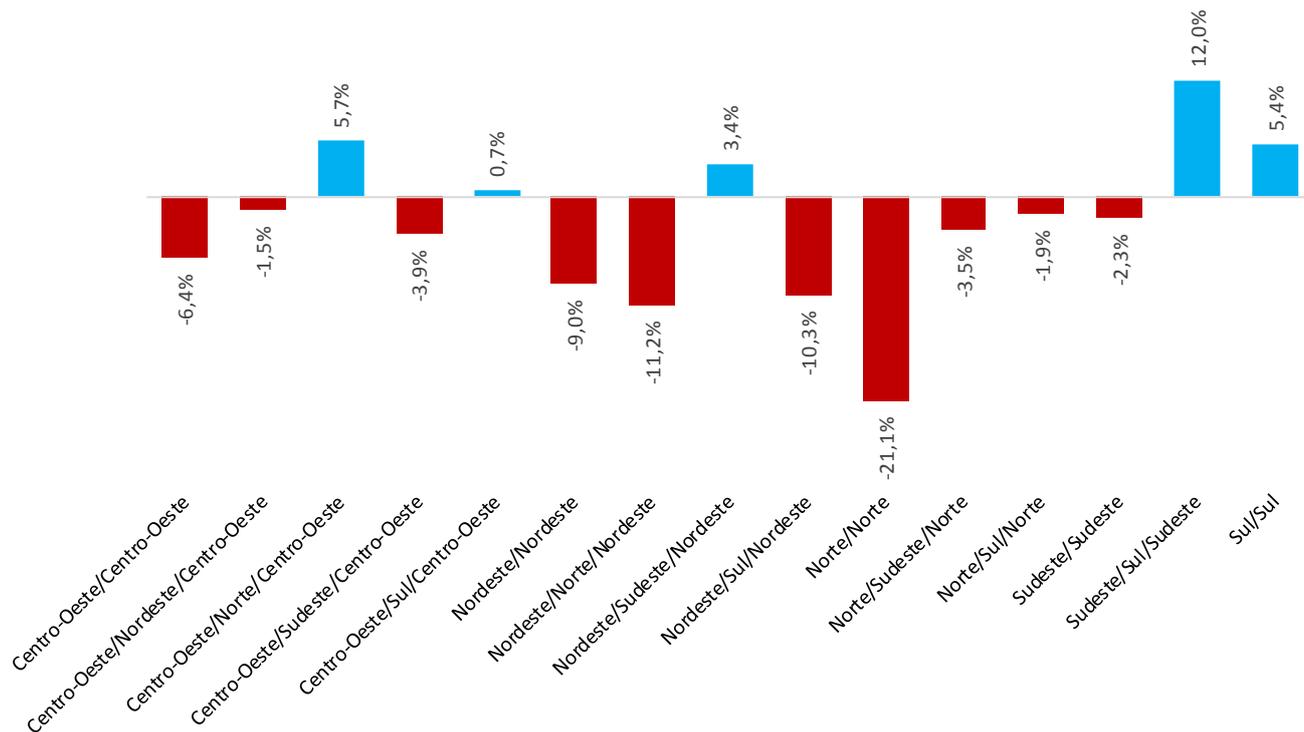
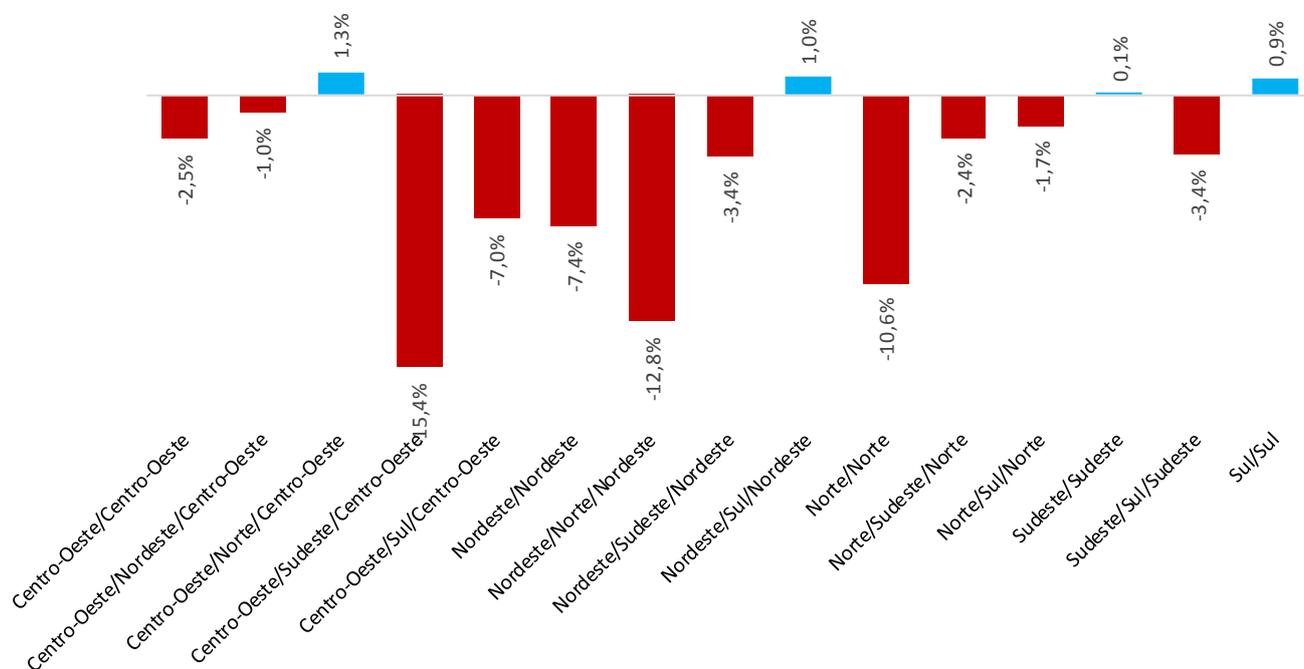


Figura 7.8: Variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real por par de região – 2014/2013



Seção 7 – Tarifas Aéreas Domésticas

Figura 7.9: Distância direta média por pares de regiões – 2014

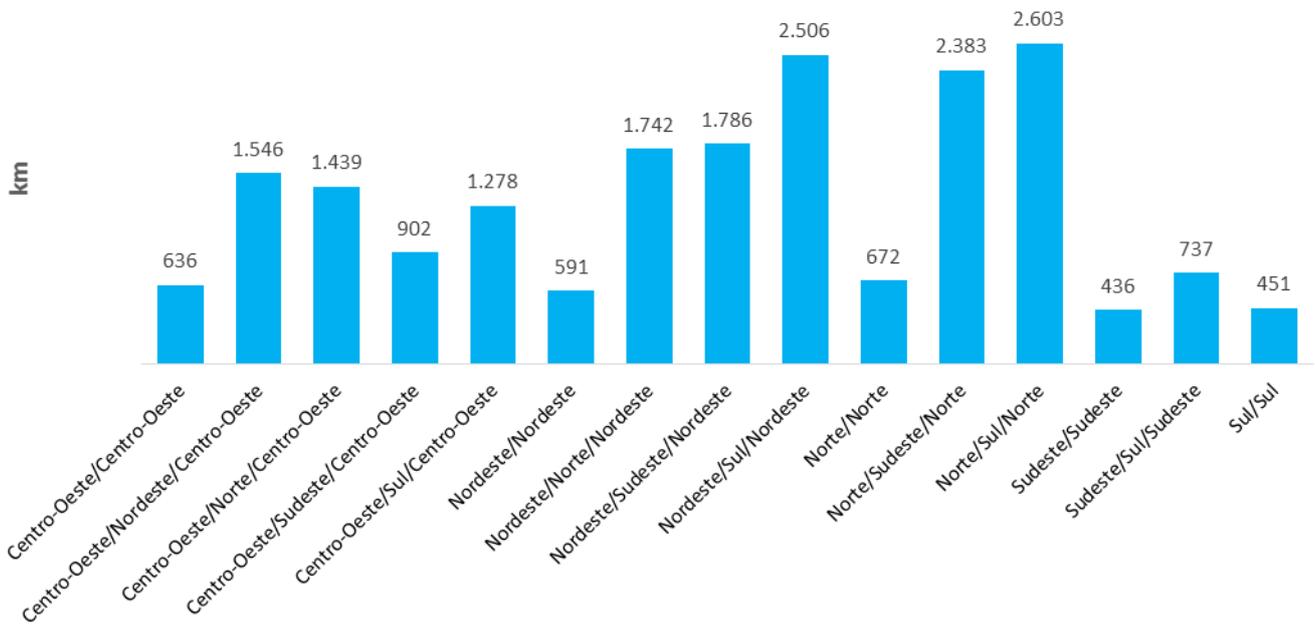


Figura 7.10: Percentual de assentos comercializados a tarifas inferiores a R\$ 300,00 por pares de região, 2014

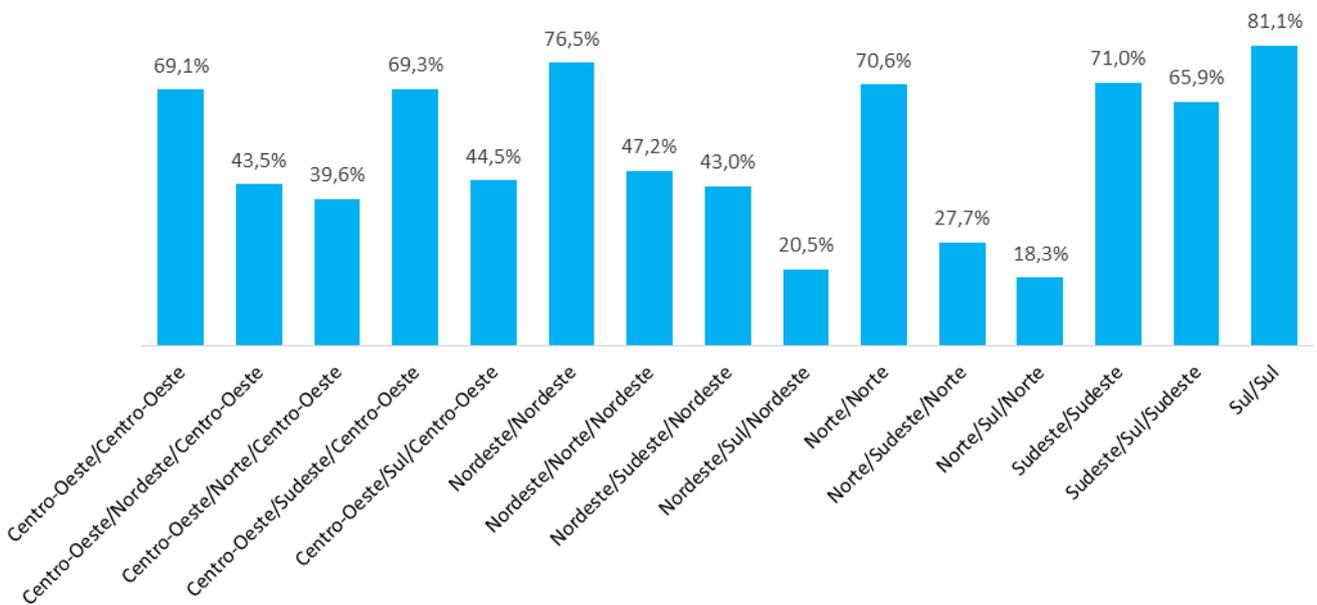


Figura 7.11: Percentual de assentos comercializados a tarifas inferiores a R\$ 100,00 por pares de região, 2014

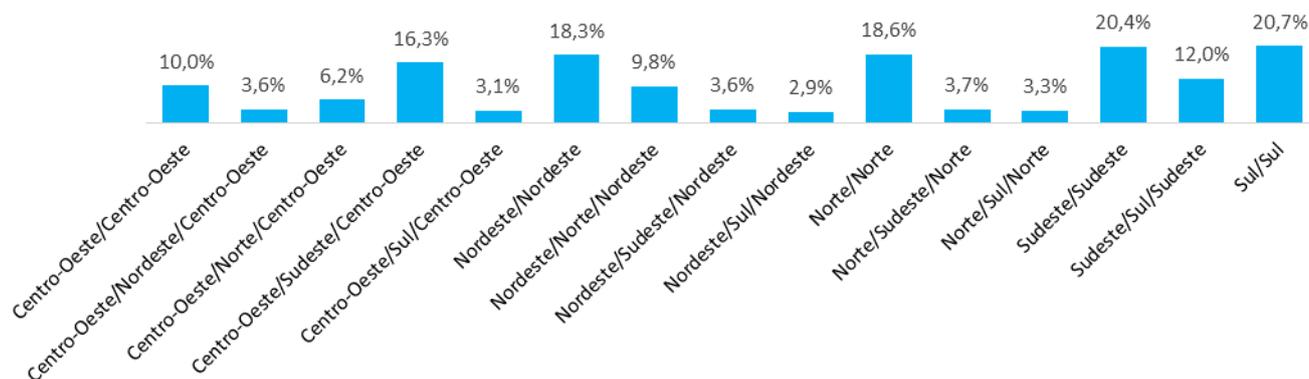


Figura 7.12: Percentual de assentos comercializados a tarifas superiores a R\$ 1.500,00 por pares de região, 2014

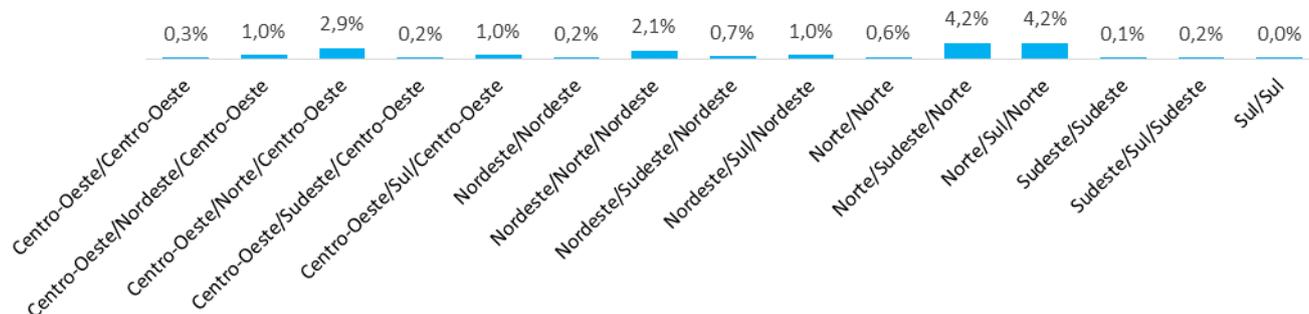


Figura 7.13: Tarifa Aérea Média Doméstica Real por UF, 2014

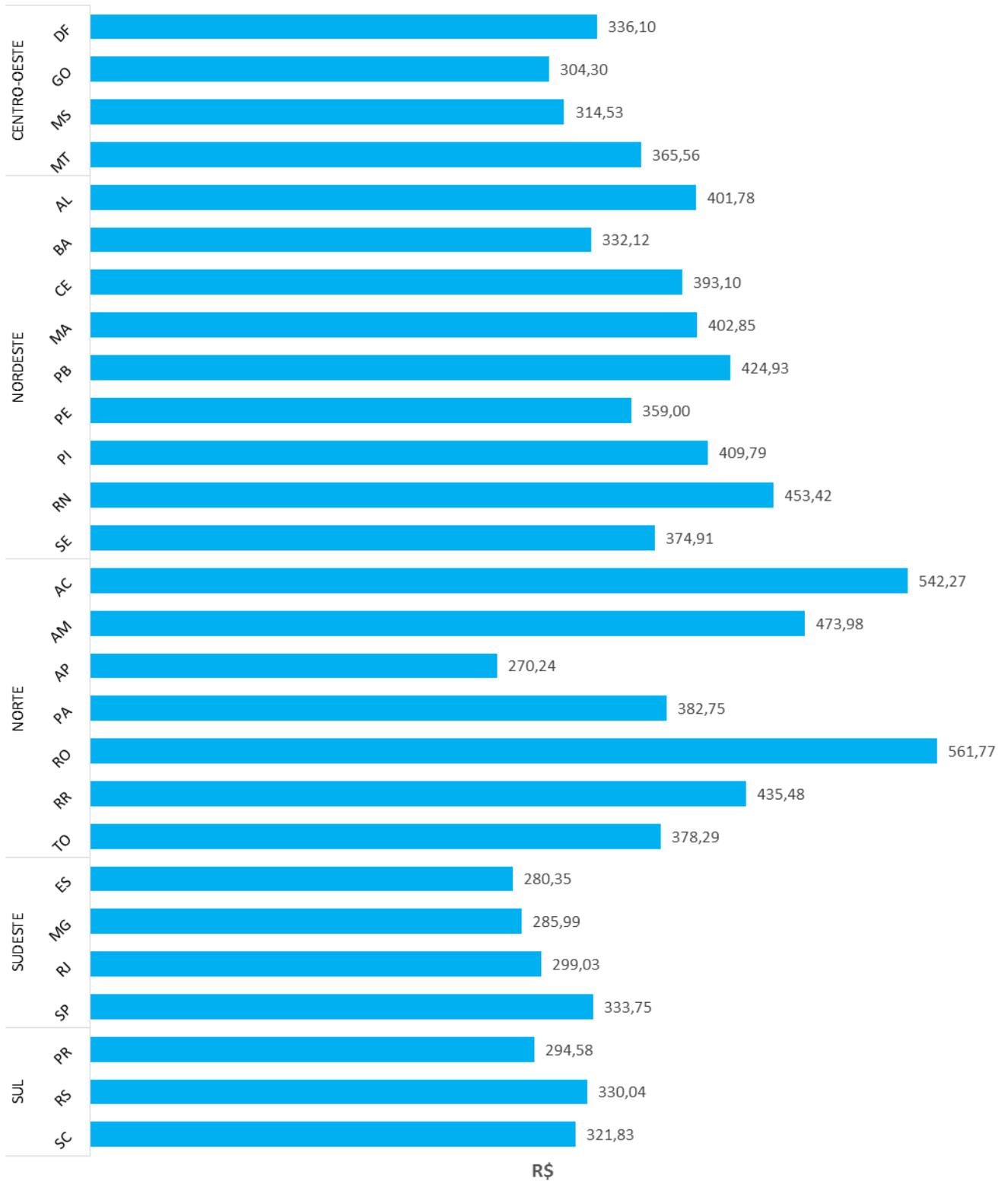
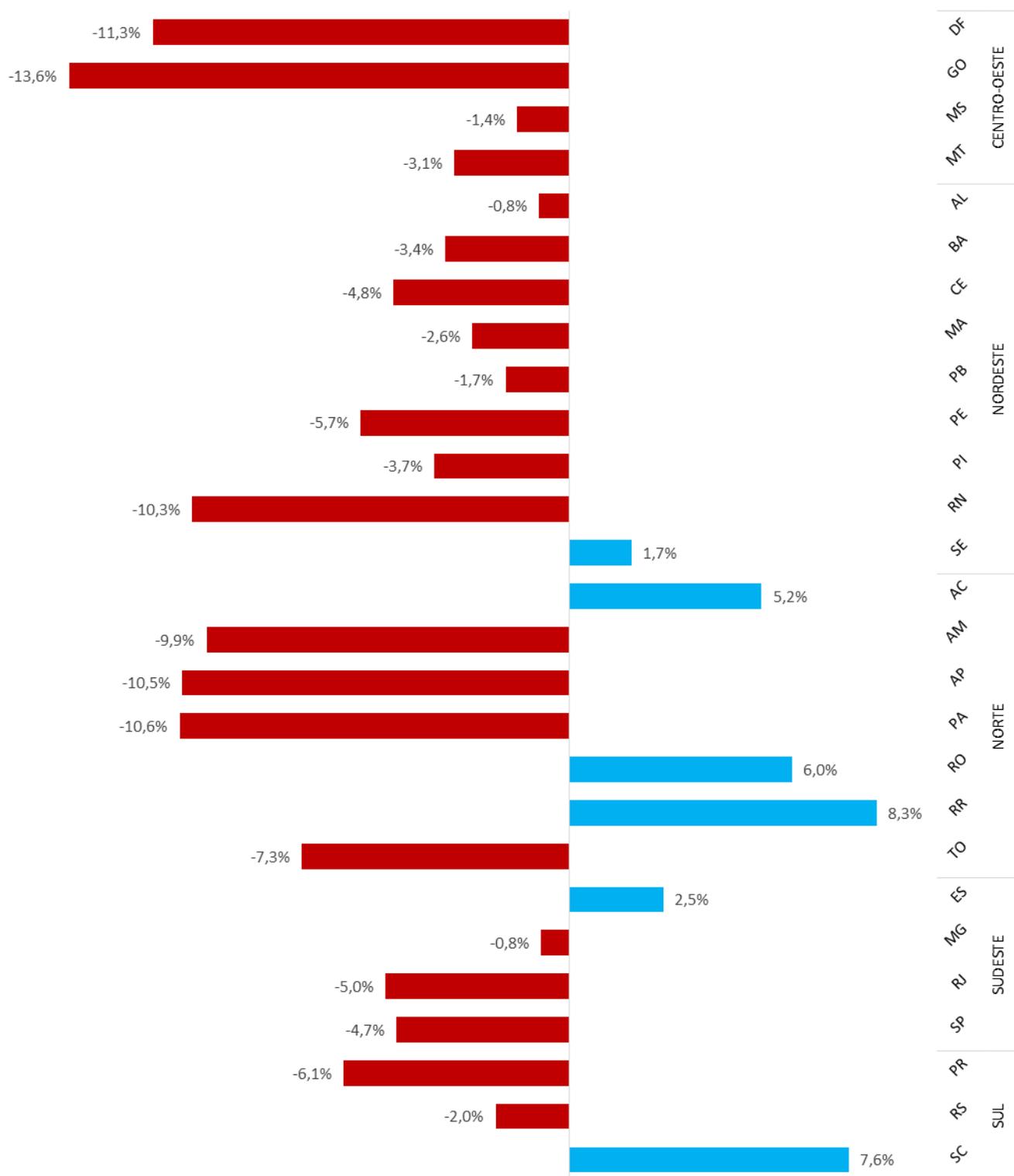


Figura 7.14: Variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real por UF – 2014/2013



Seção 7 – Tarifas Aéreas Domésticas

Figura 7.15: Variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real por UF – 2014/2011

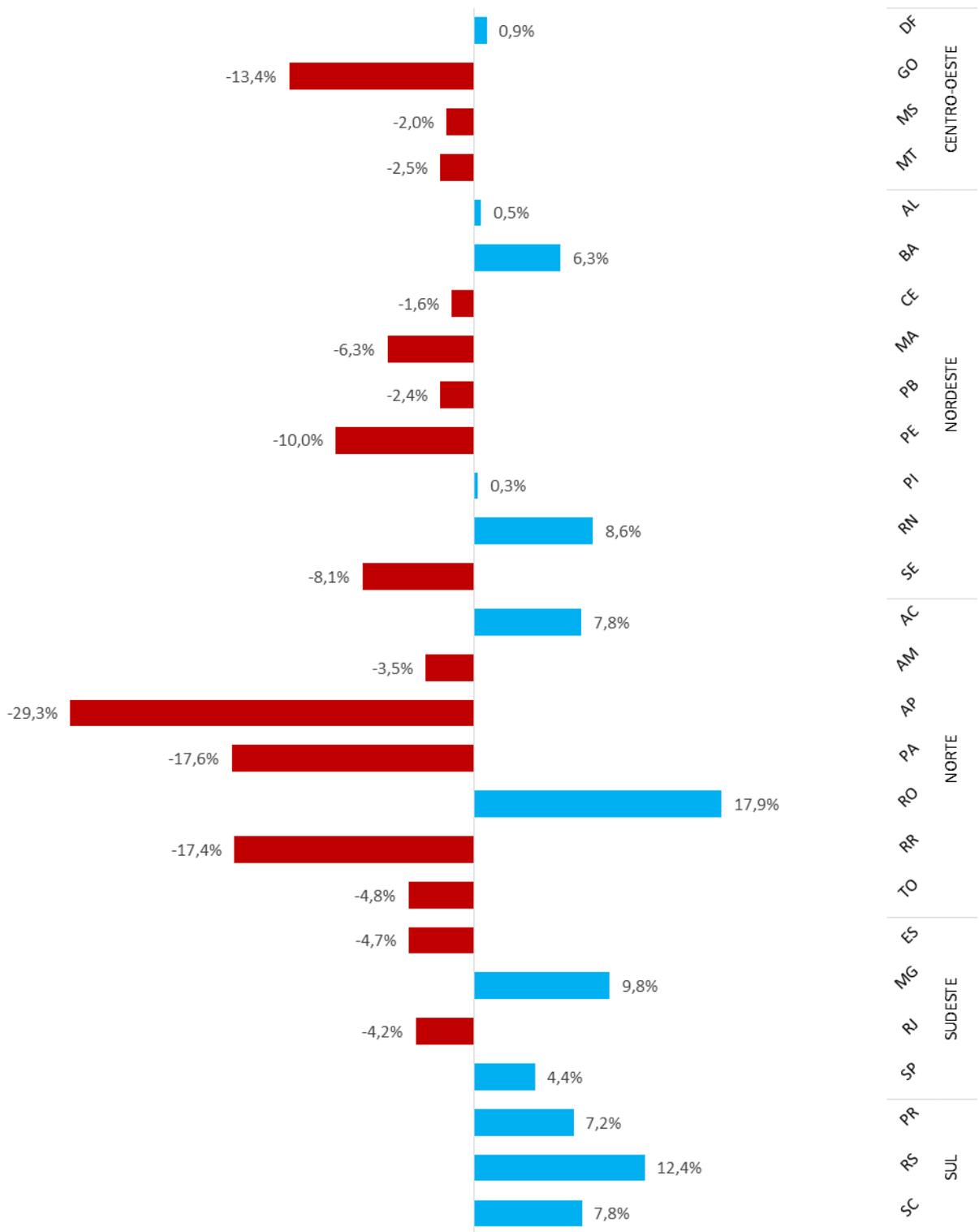


Figura 7.16: Percentual de assentos comercializados a tarifas inferiores a R\$ 300,00 por UF, 2014

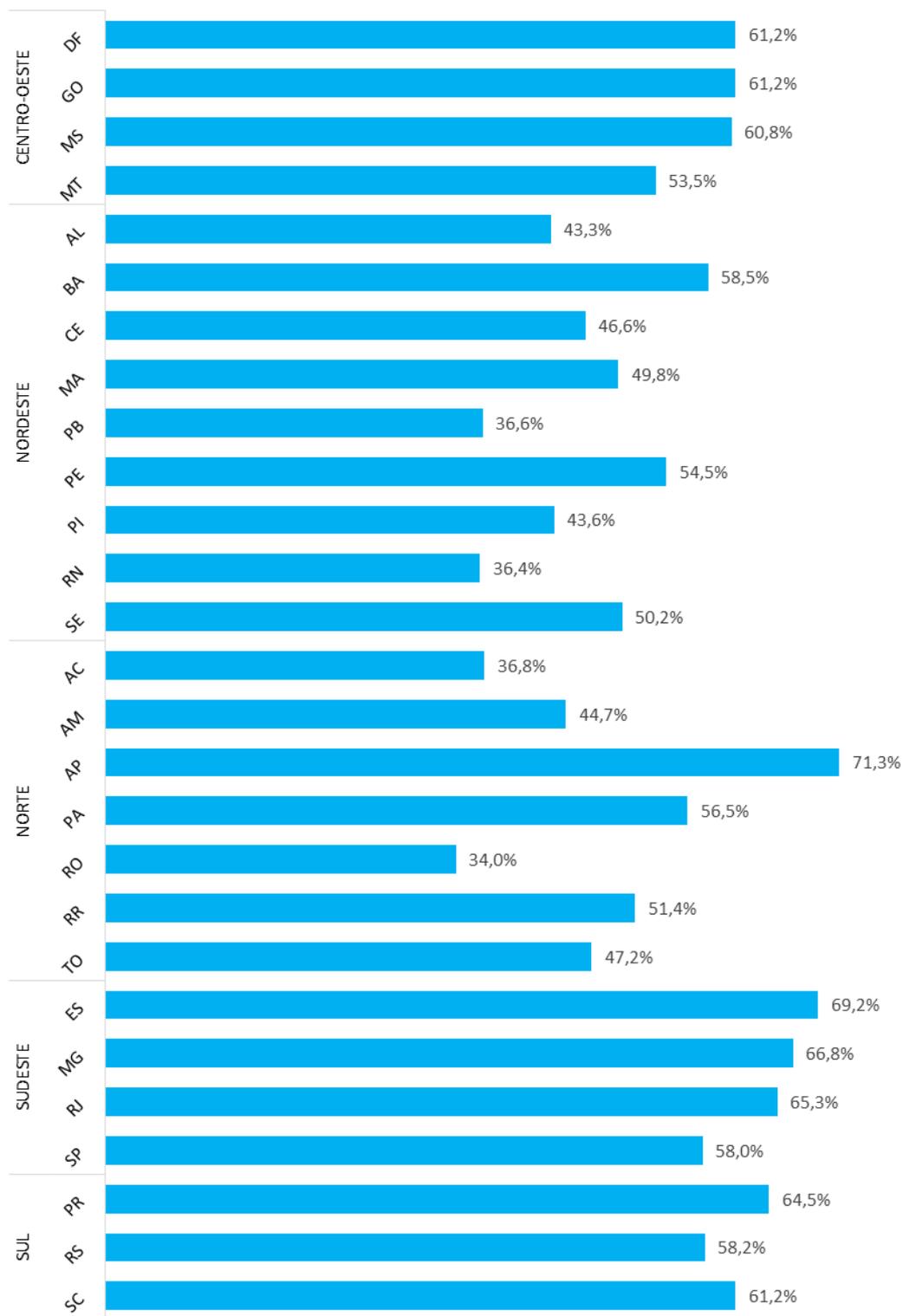


Figura 7.17: Percentual de assentos comercializados a tarifas inferiores a R\$ 100,00 por UF, 2014

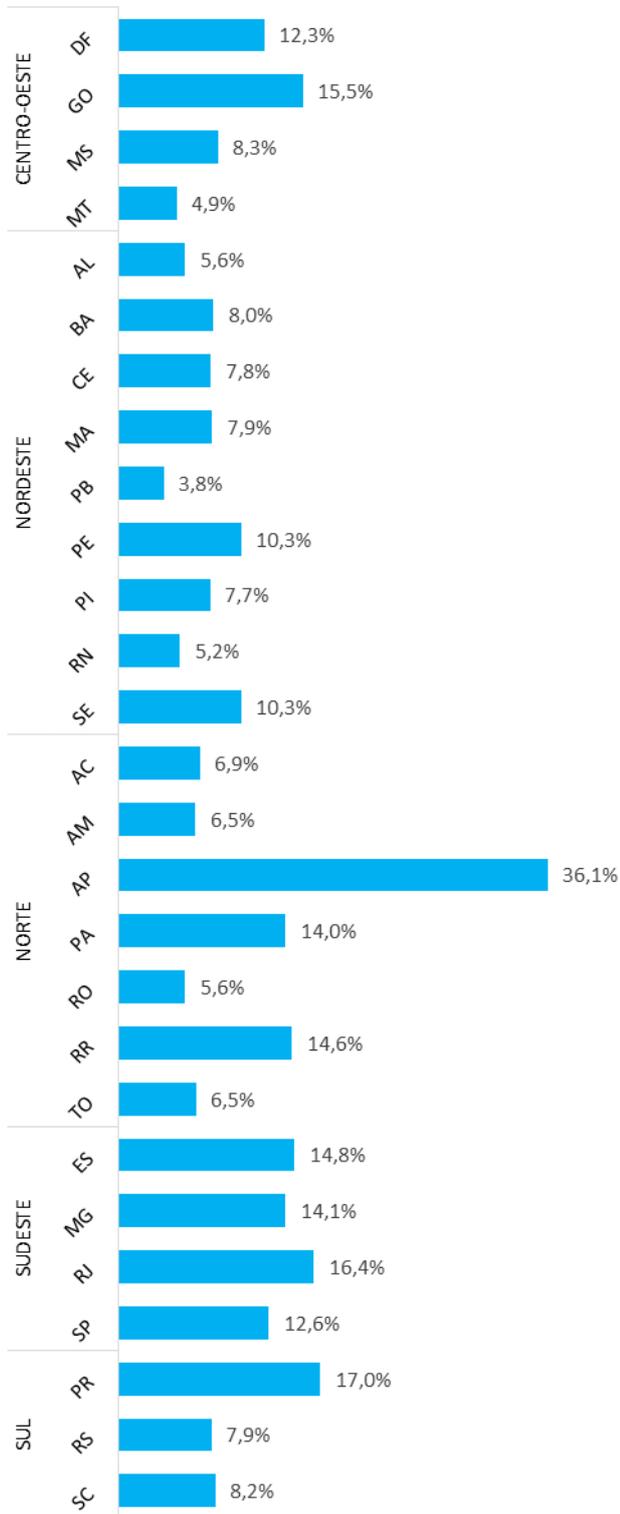
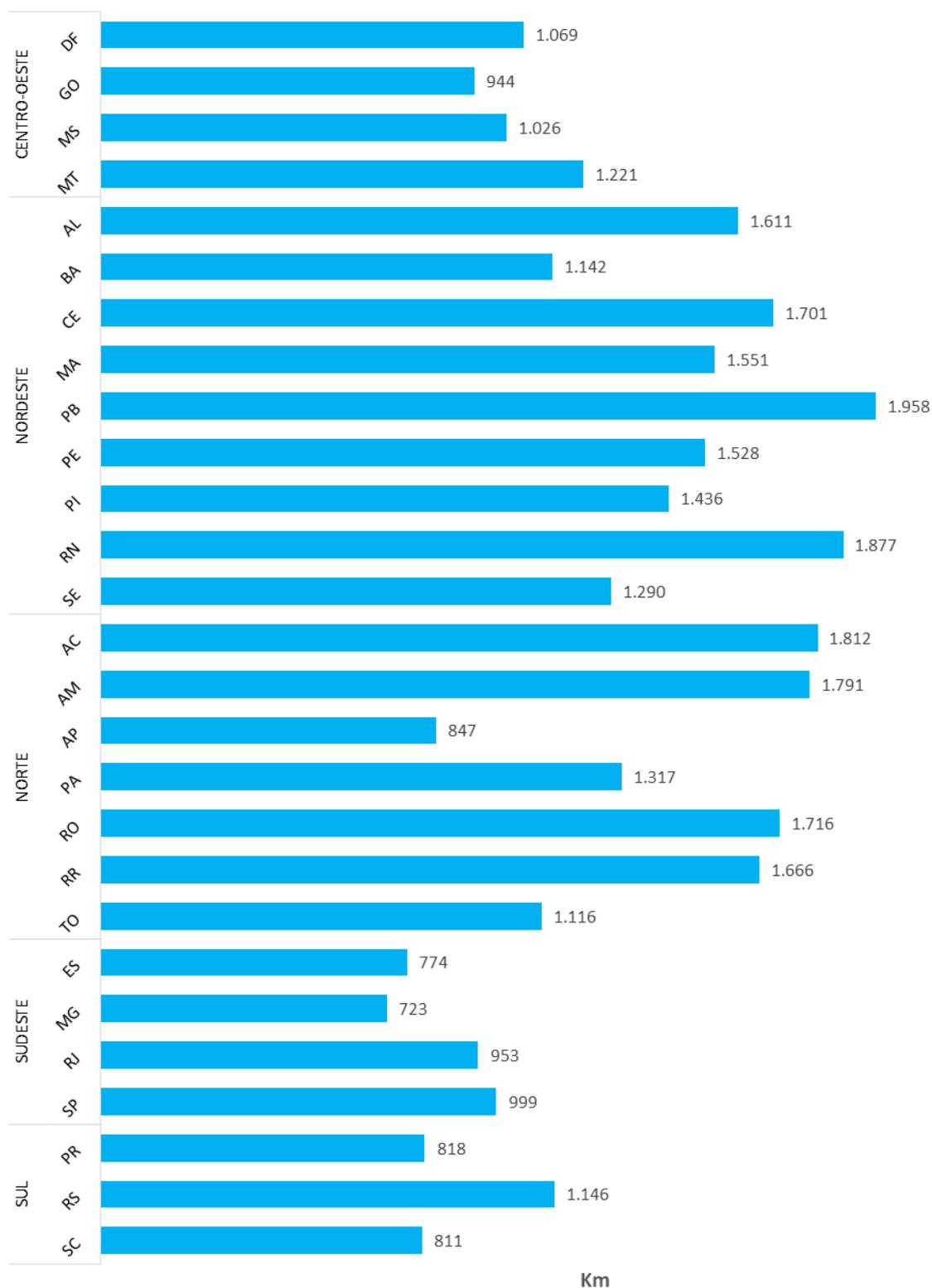


Figura 7.18: Distância média por UF em quilômetros, 2014



Yield Tarifa Aérea Doméstico Real

Em 2014, o Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico comercializado foi apurado no valor de R\$ 0,310, em termos reais. O valor pago por quilômetro em 2014 representou queda de 5,1% em relação a 2013 e foi 60,9% inferior (menos da metade) ao valor apurado para o ano de 2005.

Em oito meses de 2014 houve redução no Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico na comparação com 2013, tendo o mês de julho, justamente um dos meses de realização da Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, apresentado a maior variação negativa (-15,8%). A maior alta foi registrada no mês de abril (+14,4%).

A maioria dos assentos comercializados em 2014 (55,1%) correspondeu a valores de Yield Tarifa Aérea Doméstico inferiores a R\$ 0,30 por quilômetro. Em 2013, 50,3% dos assentos foram comercializados abaixo desse valor, enquanto esta proporção foi de 7,3% em 2005.

Assentos comercializados com valores inferiores a R\$ 0,10 por quilômetro representaram 7,4% do total em 2014, ante 5,5% em 2013 e 0,1% em 2005.

Em 2014, 2,7% dos assentos foram comercializados com valores superiores a R\$ 1,50 por quilômetro no país, proporção igual à de 2013, mas inferior à apurada em 2005 (21,5%).

Entre os 15 pares de regiões do país, Nordeste/Sul apresentou o menor Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico comercializado em 2014 (da ordem de R\$ 0,200 por quilômetro, com distância direta média entre a origem e o destino do passageiro de 2.506 km), seguido do par Nordeste/Sudeste (R\$ 0,232 e 1.786 km) e do par Norte/Sudeste (R\$ 0,245 e 2.383 km). O maior valor foi apurado no par Sudeste/Sudeste (R\$ 0,597 por quilômetro e 436 km).

Em oito pares de regiões do país, a maior parte dos assentos das aeronaves foi comercializada com valores inferiores a R\$ 0,30 por quilômetro em 2014. A maior proporção abaixo deste valor foi apurada no par Nordeste/Sul (84,1% do total), seguido de Nordeste/Sudeste (73,7%) e Norte/Sudeste (70,8%).

Já a maior proporção de assentos comercializados abaixo de R\$ 0,10 por quilômetro em 2014 foi verificada no par Nordeste/Norte (19% do total), seguido de Norte/Sudeste (17,1%) e Nordeste/Sudeste (14,3%).

O par de regiões que apresentou a maior redução do valor por quilômetro comercializado em 2014 na comparação com 2013 foi Centro-Oeste/Sudeste (-14,8%), seguido de Norte/Norte (-13,3%) e Nordeste/Norte (-10,7%). Dez pares de regiões apresentaram redução no período.

Entre os cinco pares que registraram variação positiva do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico entre 2014 e o ano anterior, Centro-Oeste/Norte foi aquele que apresentou a maior alta (+1,94%).

Na comparação de 2014 com 2011, primeiro ano completo em que os dados das tarifas aéreas domésticas comercializadas foram registrados para todas as linhas do país, o par de regiões Norte/Norte apresentou a maior redução do valor pago por quilômetro (-18,8%), seguido de Nordeste/Sul (-10,8%) e Nordeste/Norte (-10,4%).

Entre os quatro pares de regiões que apuraram alta no valor do quilômetro na comparação de 2014 com 2011, Sudeste/Sul foi aquele que apresentou a maior variação positiva (+9%).

Entre as 27 unidades da federação, o menor Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico no ano de 2014 foi apurado no estado da Paraíba/PB (R\$ 0,217 por quilômetro), seguido do Ceará/CE (R\$ 0,231) e de Pernambuco/PE (R\$ 0,235). O maior valor foi registrado em Santa Catarina/SC (R\$ 0,397).

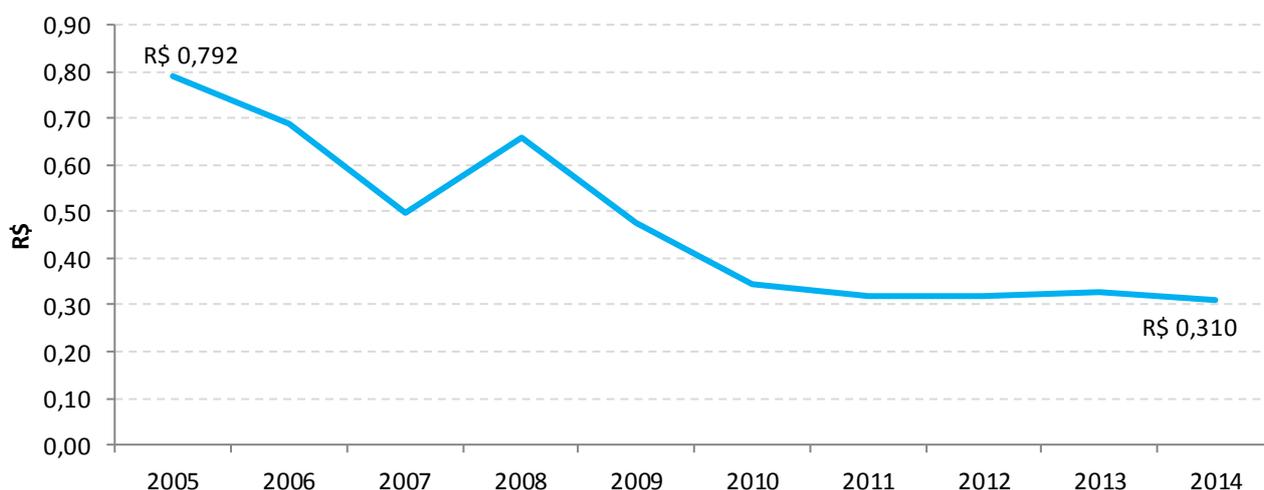
No ano de 2014, a maior parte dos assentos foi comercializada com valores inferiores a R\$ 0,30 por quilômetro em 23 unidades da federação, tendo a Paraíba/PB apresentado a maior proporção comercializada abaixo desse valor (77,3% do total do estado), seguida de Pernambuco/PE (71,2%) e do Ceará/CE (70,9%).

Os valores comercializados por quilômetro voado inferiores a R\$ 0,10 em 2014 tiveram maior representatividade no Maranhão/MA (15,1% do total do estado), Ceará/CE (14,3%) e Pernambuco/PE (14,2%).

Vinte e duas unidades da federação registraram redução no valor do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico comercializado em 2014 em comparação com 2013. O estado de Goiás/GO registrou a maior variação negativa no período (-12,6%), seguido do Rio Grande do Norte/RN (-11,2%) e de Tocantins/TO (-10,6%). Rondônia/RO apurou a maior alta do valor médio por quilômetro voado no período (+10,4%).

Na comparação de 2014 com 2011, a maior redução do valor por quilômetro ocorreu no Amapá/AP (-23,8%), seguido do estado do Pará/PA (-15,2%) e de Goiás/GO (-13,5%). Em 20 das 27 unidades da federação, registrou-se variação negativa do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico no período avaliado, em termos reais. Rondônia/RO apurou a maior alta (+11,9%).

Figura 7.19: Evolução do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real, 2005 a 2014



Seção 7 – Tarifas Aéreas Domésticas

Figura 7.20: Variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real com relação ao ano anterior, 2005 a 2014

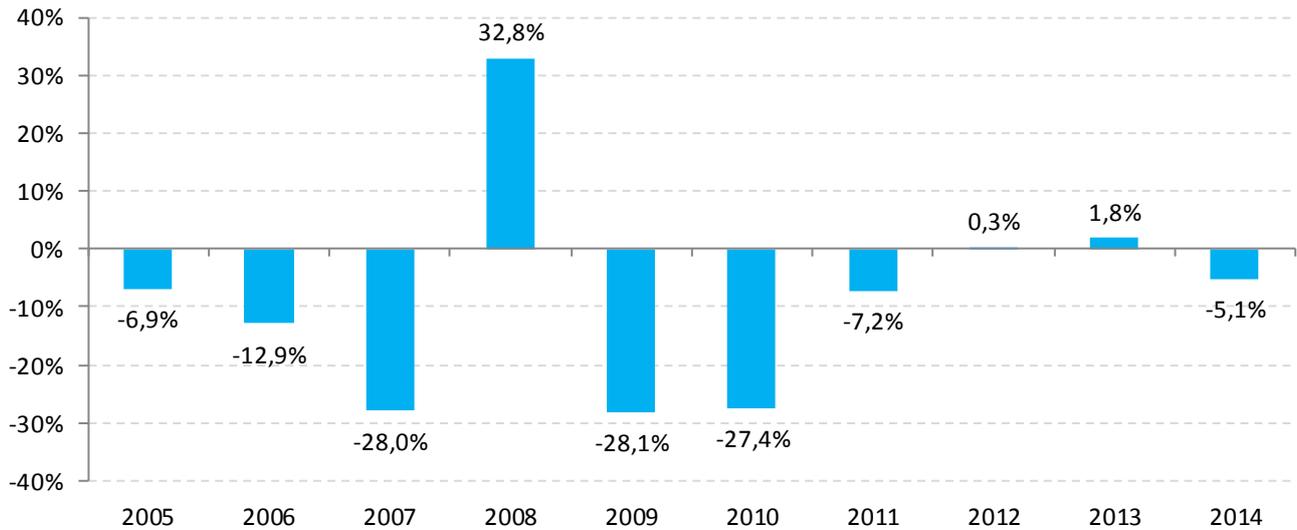


Figura 7.21: Variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real com relação ao mesmo mês do ano anterior, 2012 a 2014

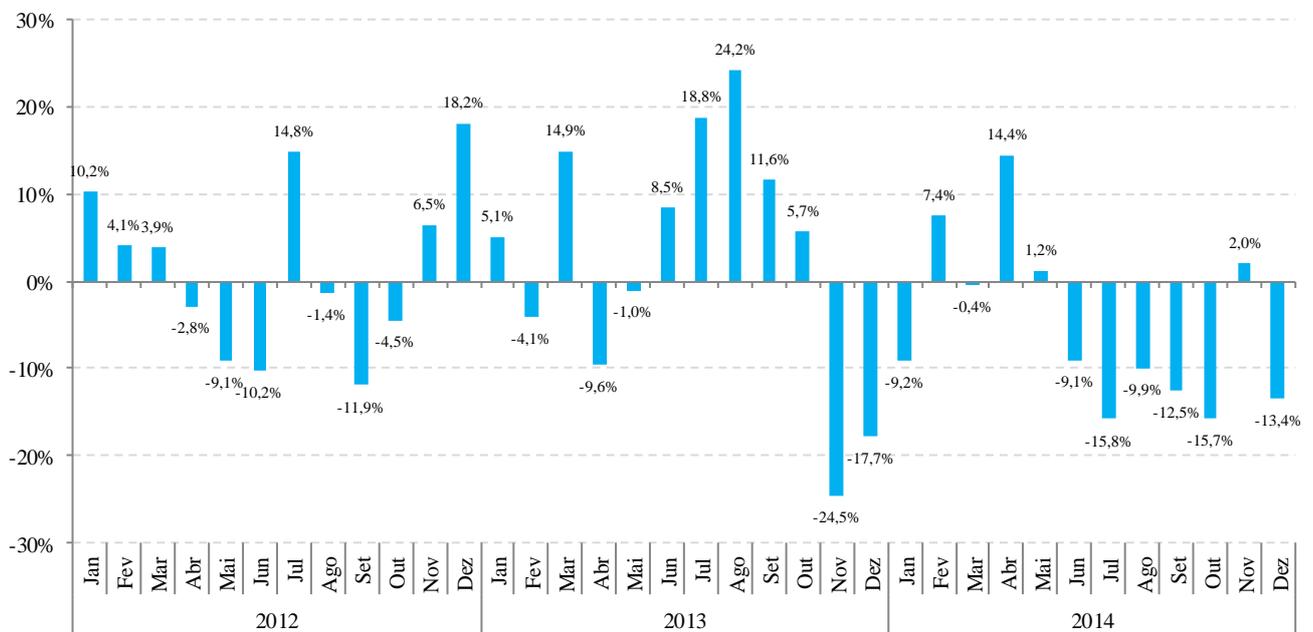


Figura 7.22: Distribuição percentual de assentos comercializados por intervalo de Yield Tarifa Aérea Doméstico Real, 2005, 2013 e 2014

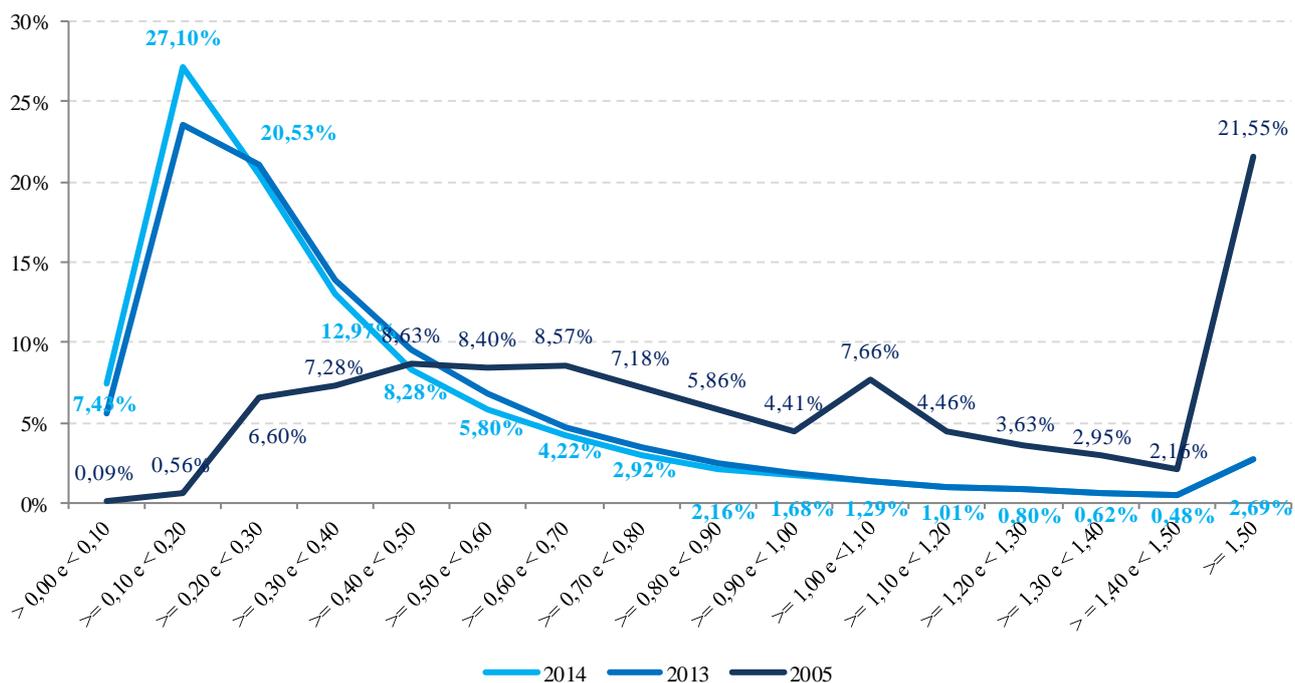
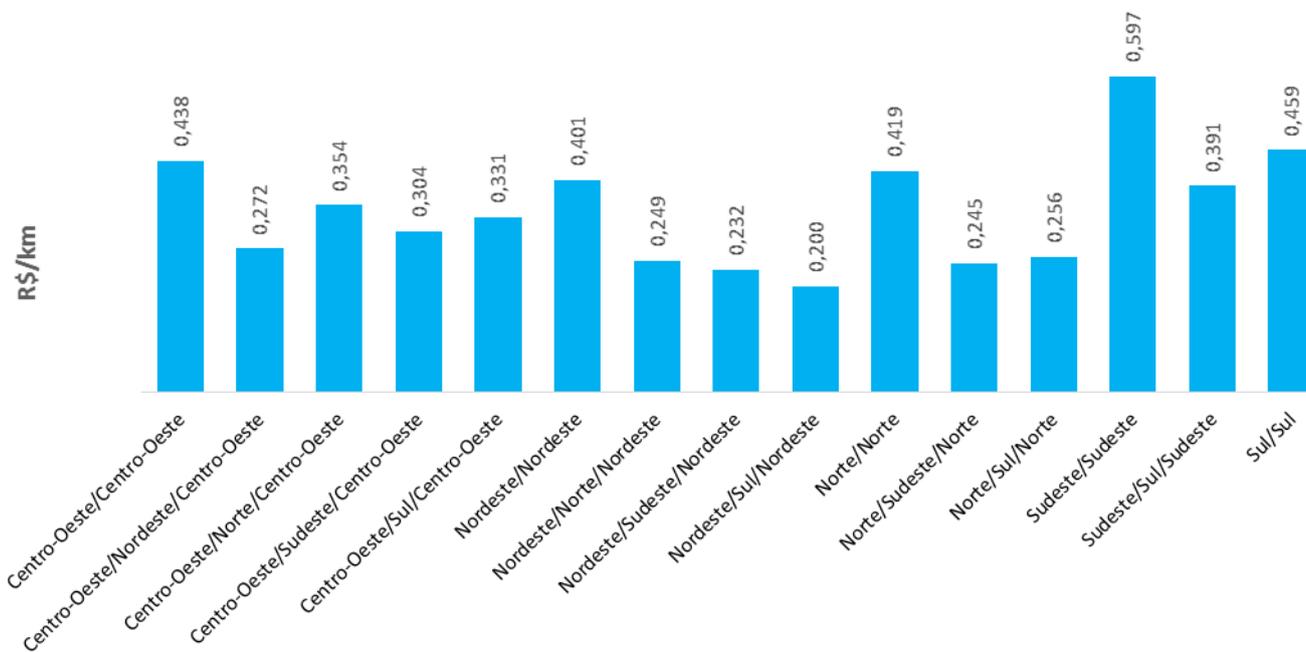


Figura 7.23: Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real por pares de regiões, 2014



Seção 7 – Tarifas Aéreas Domésticas

Figura 7.24: Variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real por pares de regiões 2014/2013

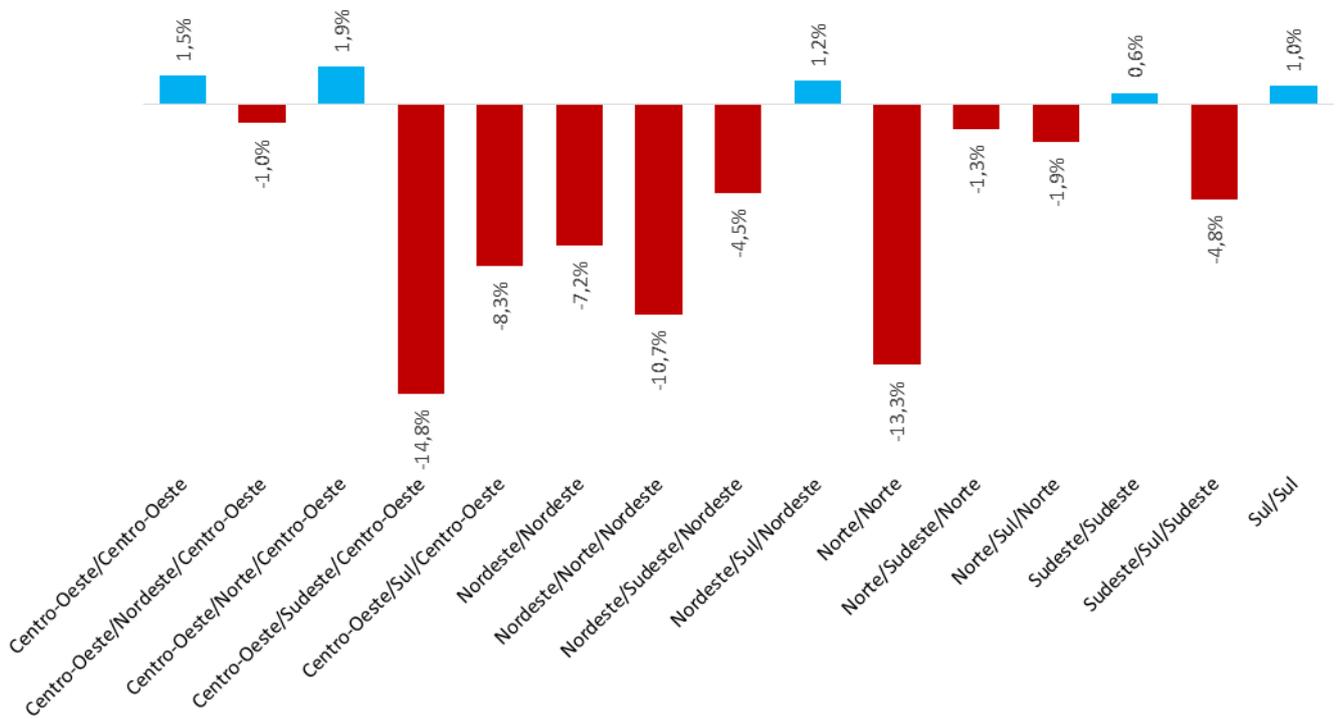


Figura 7.25: Variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real por pares de regiões 2014/2011

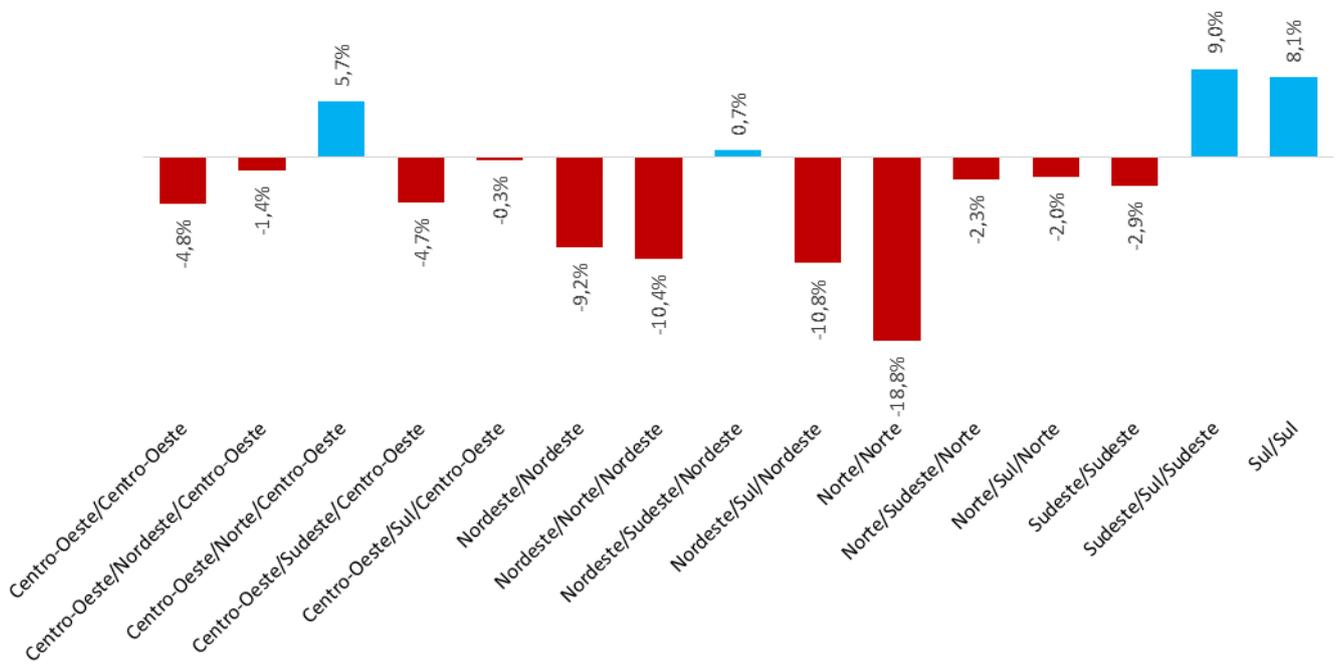


Figura 7.26: Percentual de assentos comercializados com Yields inferiores a R\$ 0,30 por pares de região em 2014

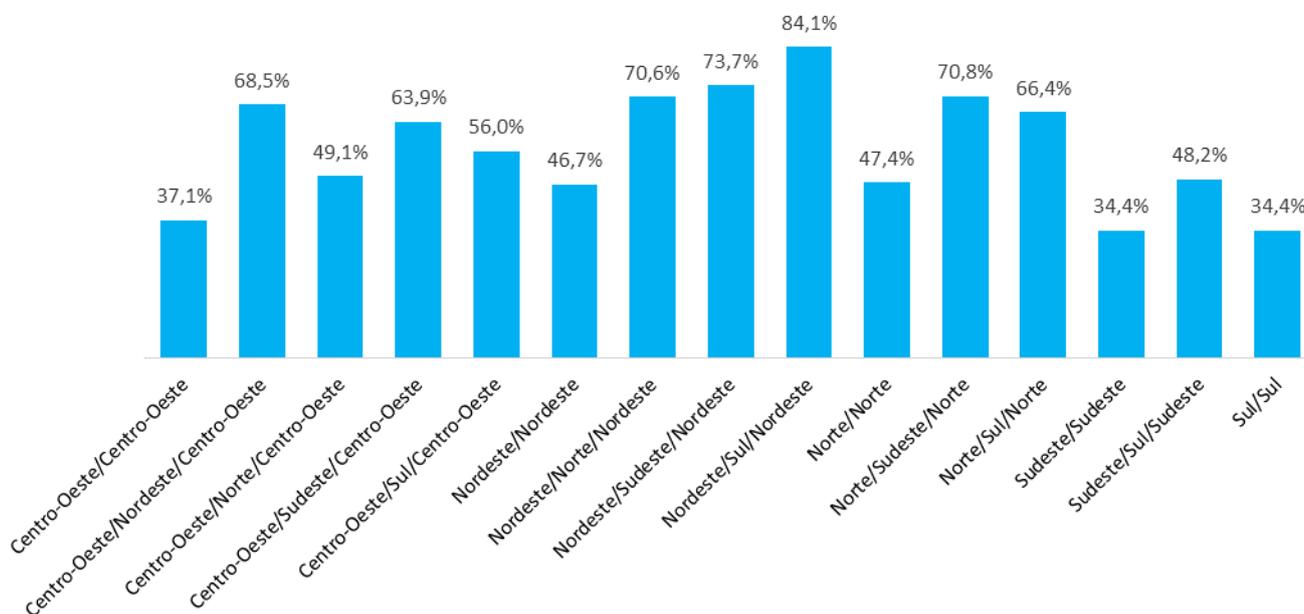
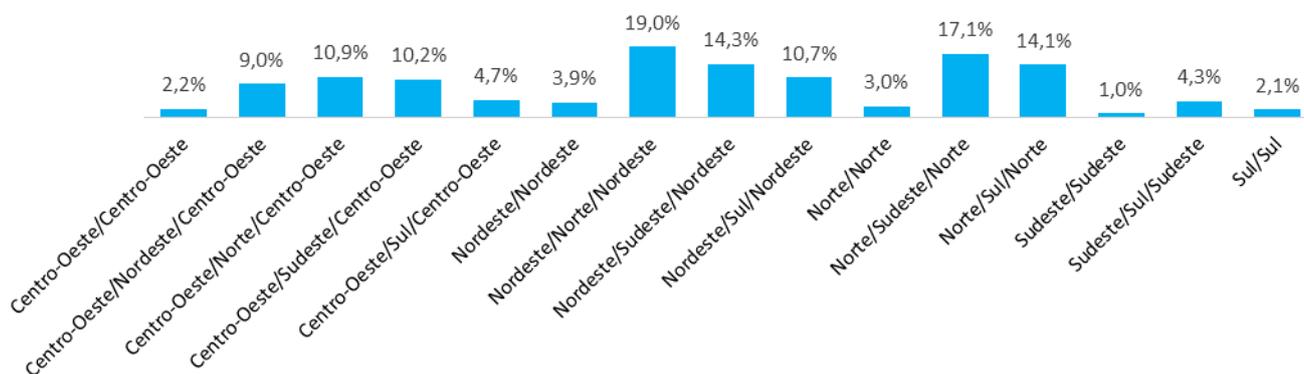


Figura 7.27: Percentual de assentos comercializados com Yields inferiores a R\$ 0,10 por pares de região em 2014



Seção 7 – Tarifas Aéreas Domésticas

Figura 7.28: Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real por UF, 2014

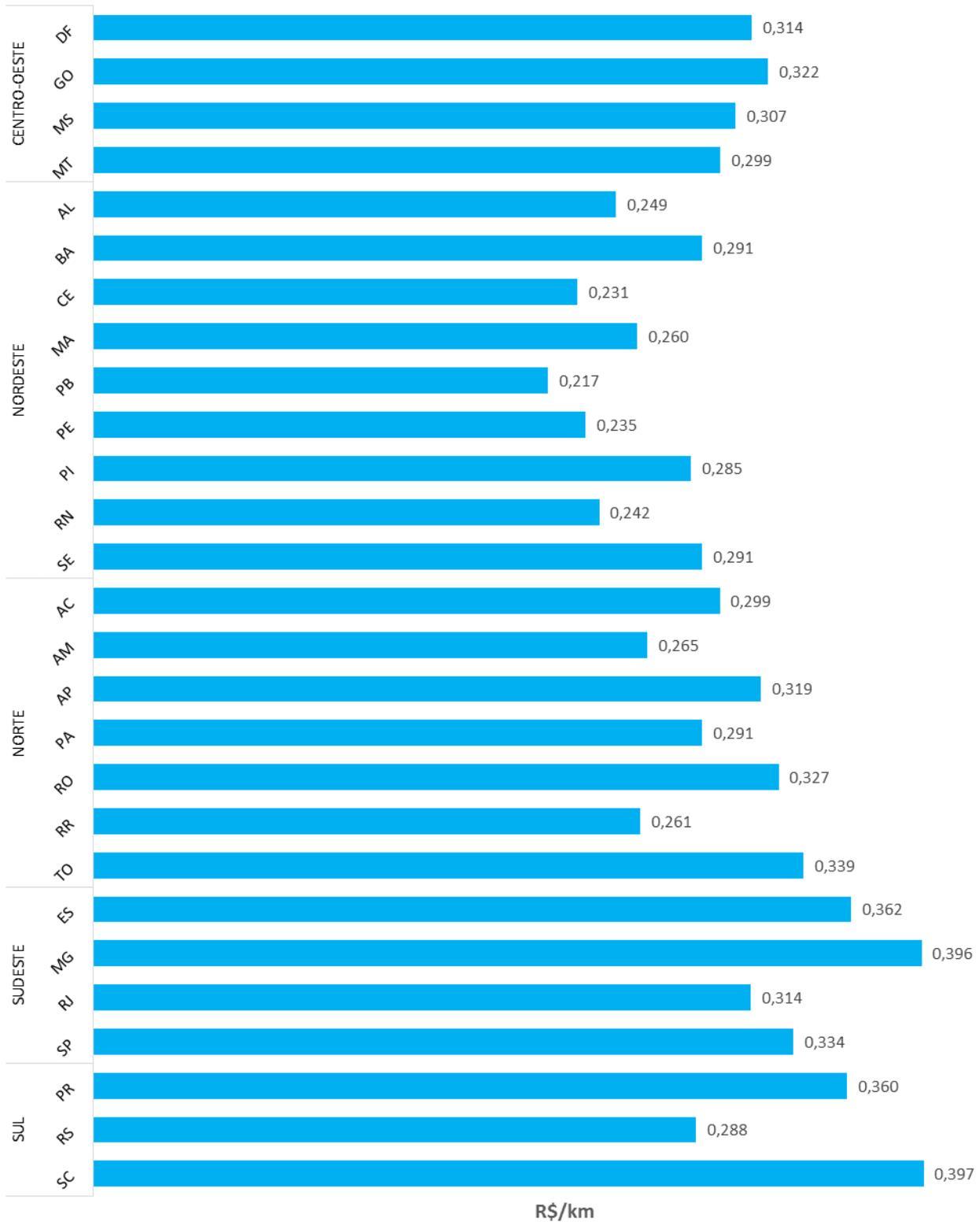
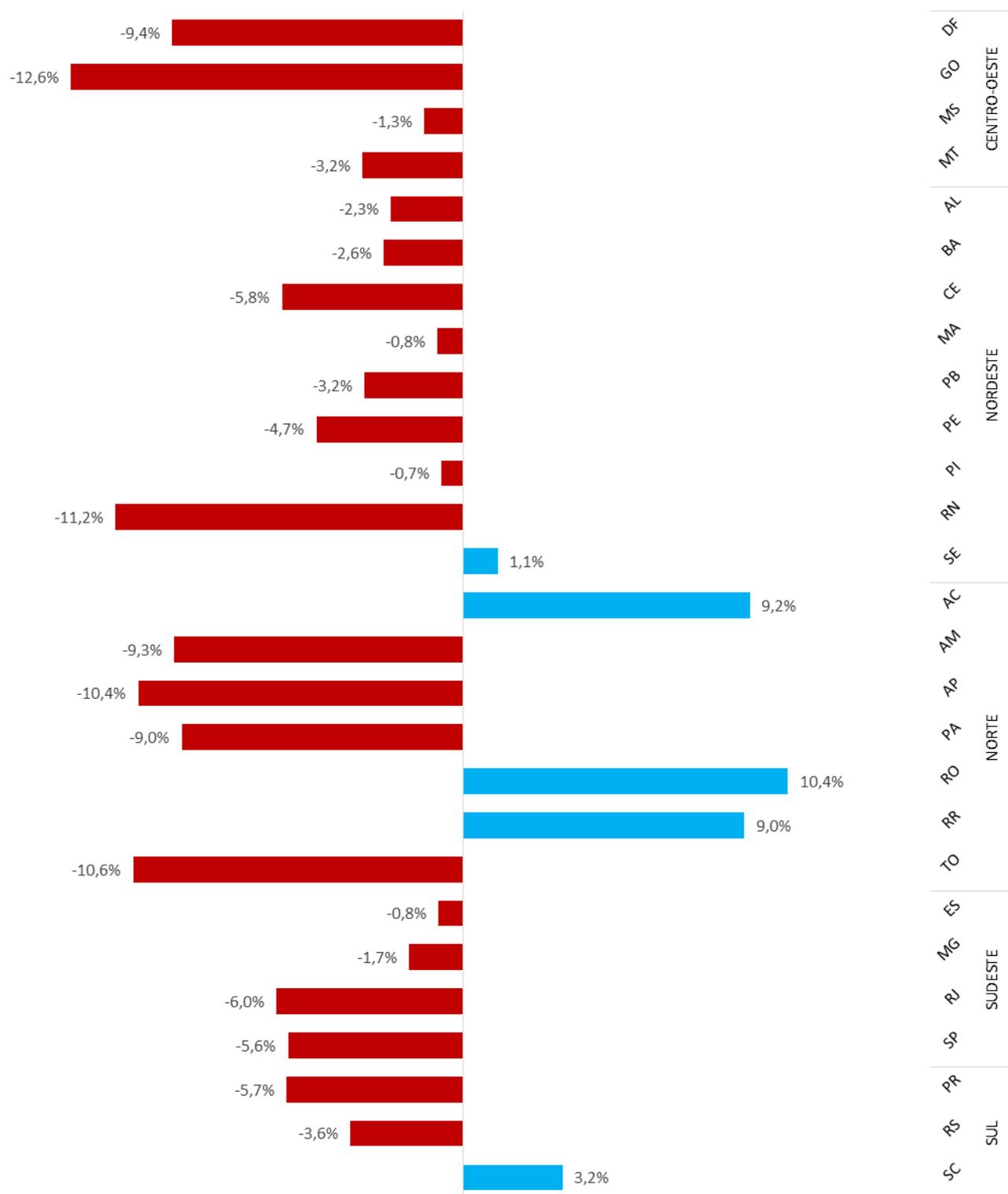


Figura 7.29: Variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real por UF 2014/2013



Seção 7 – Tarifas Aéreas Domésticas

Figura 7.30: Variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real por UF 2014/2011

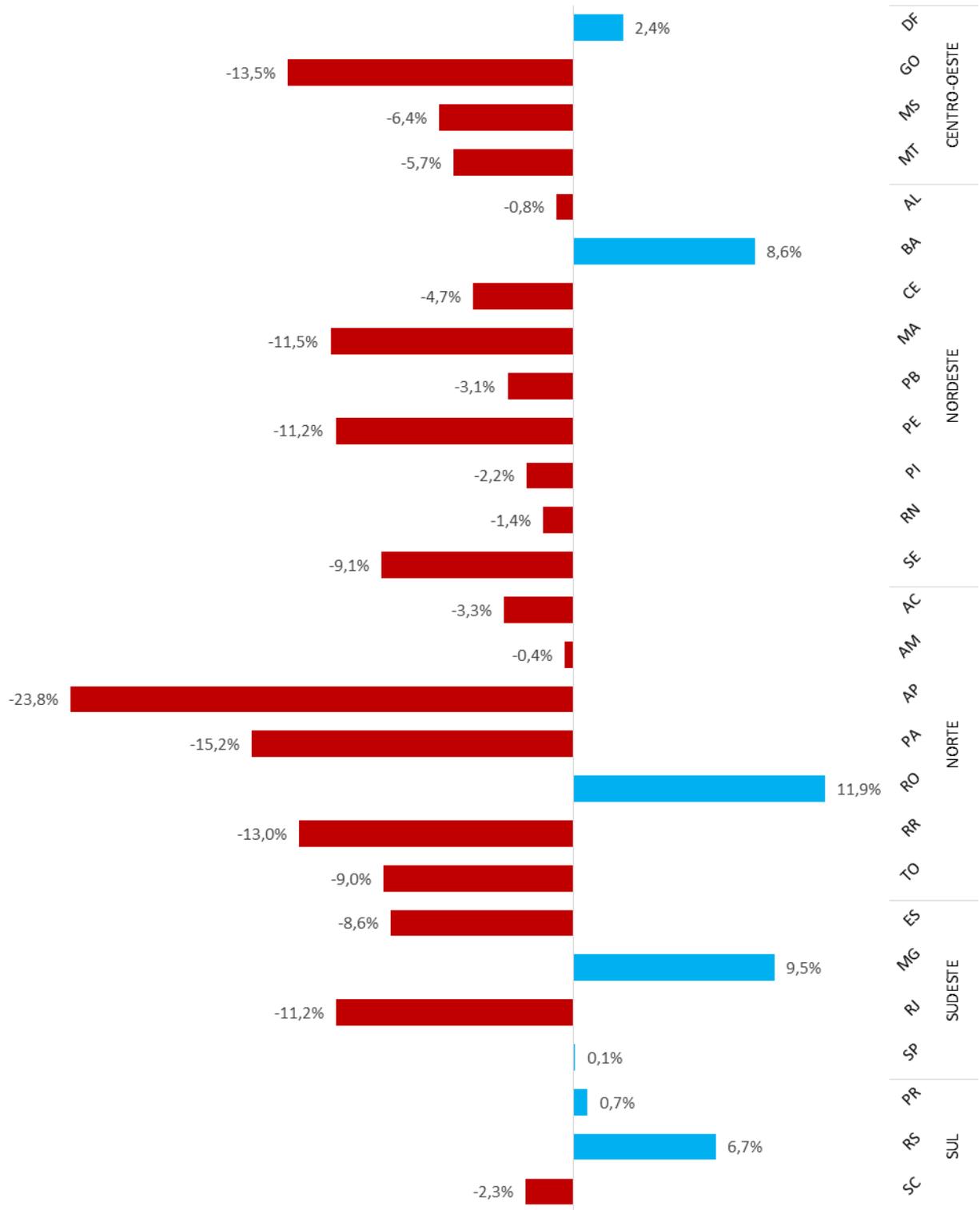


Figura 7.31: Percentual de assentos comercializados com Yield inferior a R\$ 0,30 por UF em 2014

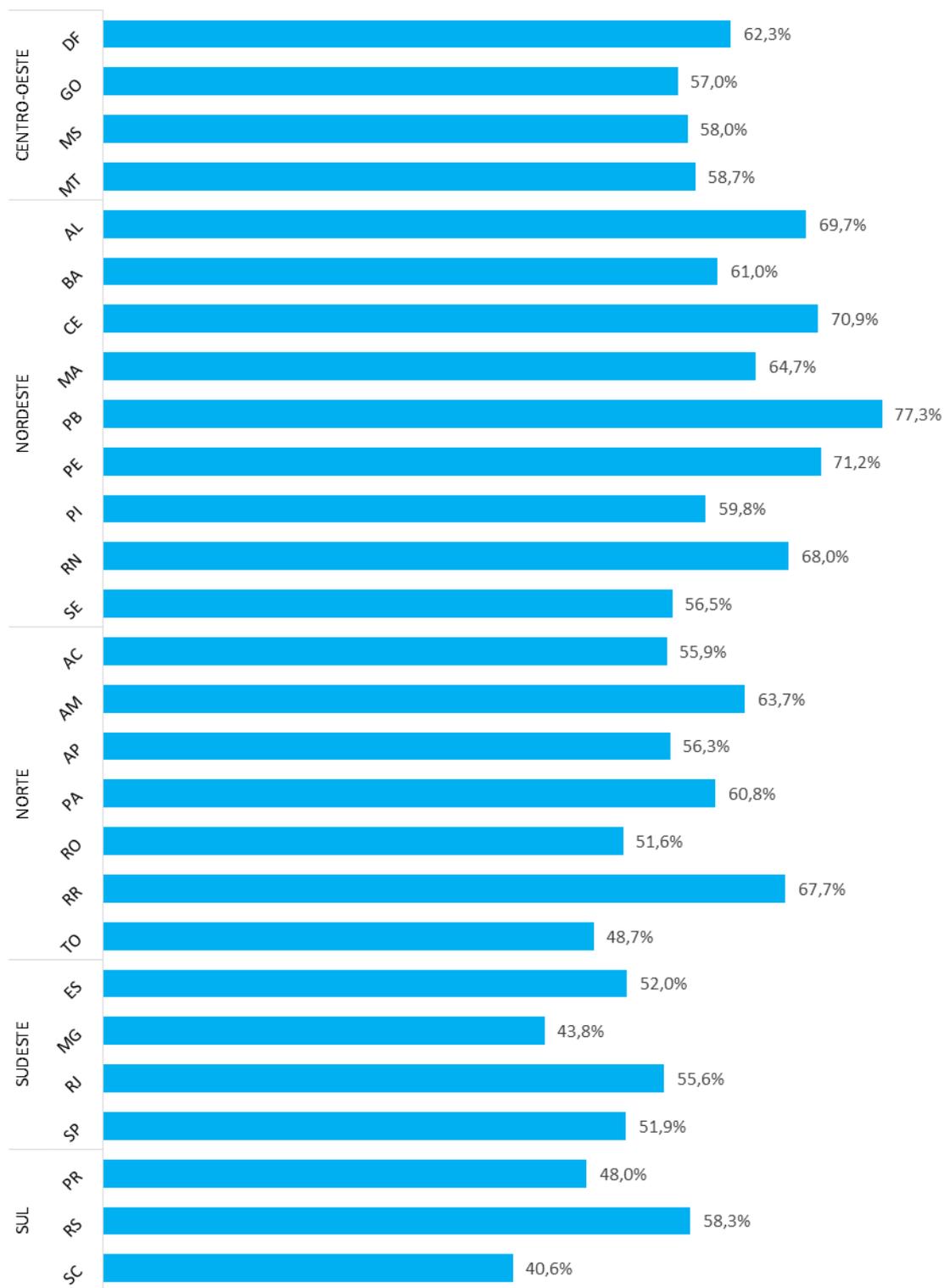
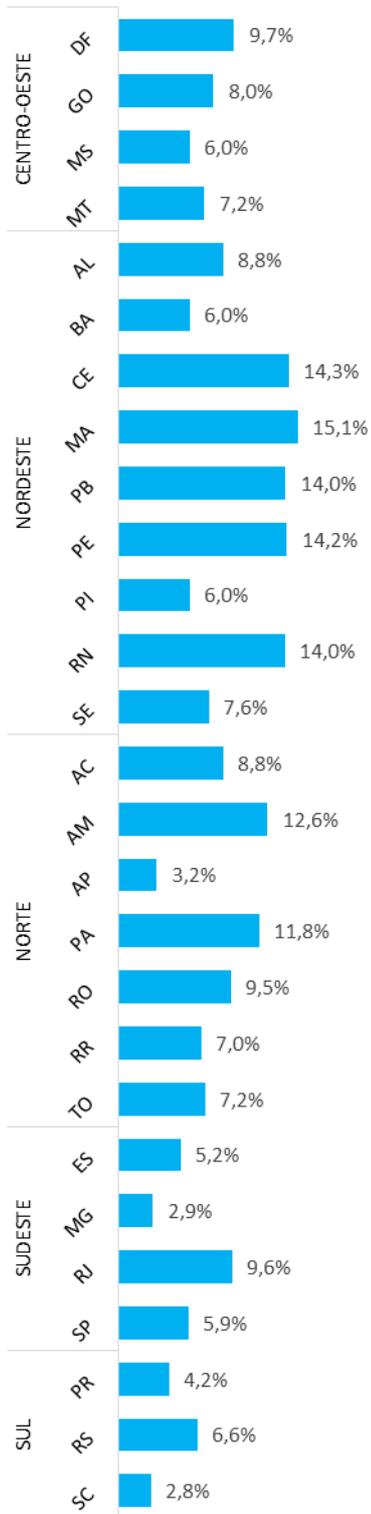


Figura 7.32: Percentual de assentos comercializados com Yield inferior a R\$ 0,10 por UF em 2014



Tarifas Aéreas Domésticas Comercializadas para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014

A Tarifa Aérea Média Doméstica vendida para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 foi de R\$ 320,49, considerando-se apenas os voos programados para os dias de jogos e 2 dias adjacentes, com origem/destino nas cidades-sede do evento.

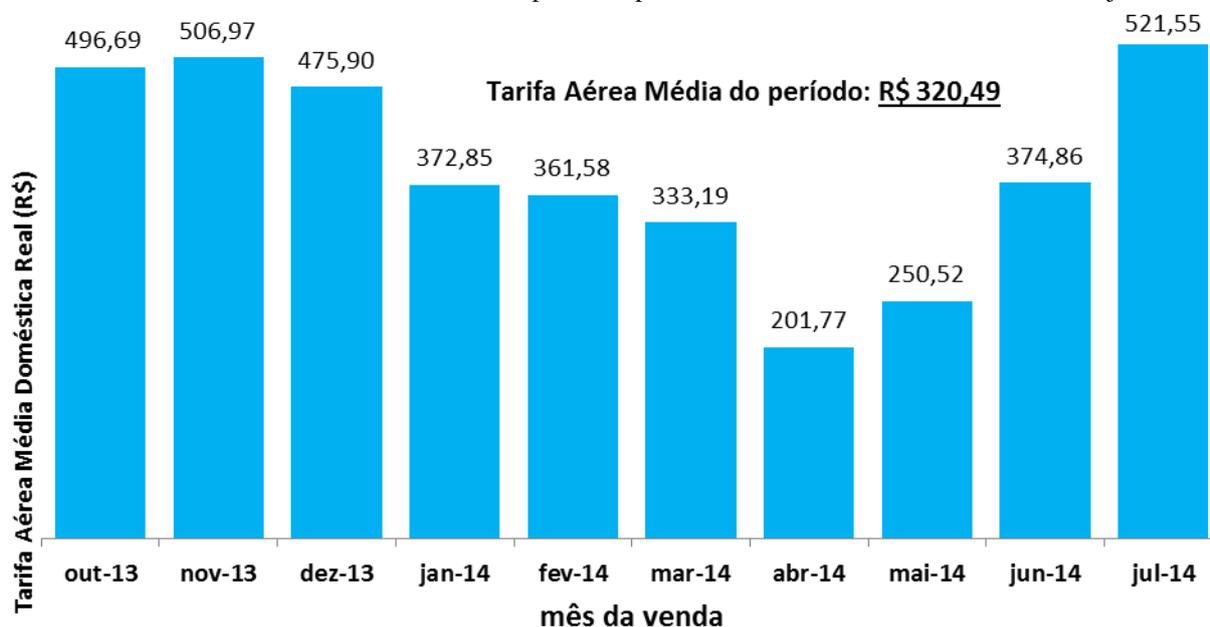
O valor foi inferior à média nacional apurada para o ano completo de 2014 (R\$ 332,08), considerando-se todas as linhas aéreas domésticas

A maior parte (63%) das tarifas aéreas domésticas comercializadas para o evento foram inferiores a R\$ 300,00. Já os valores inferiores a R\$ 100,00 representaram 17,9% do total e aqueles superiores a R\$ 1.500,00 corresponderam a 0,14%.

A quantidade de assentos comercializados em voos domésticos elevou-se conforme a proximidade do evento. Em outubro/2013, a representatividade foi de 0,2% do total de assentos comercializados ao público adulto em geral para o evento, enquanto a maior parte foi vendida nos meses de junho/2014 (30,7%), maio/2014 (24,3%) e abril/2014 (18,3%).

O valor médio comercializado por quilômetro para voos domésticos para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 foi inferior ao apurado para outros grandes eventos e períodos de elevada temporada, em todos os cenários comparativos avaliados.

Figura 7.33: Tarifa Aérea Média Doméstica vendida para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, out/2013 a jul/2014



Seção 7 – Tarifas Aéreas Domésticas

Figura 7.34: Proporção de assentos vendidos ao público adulto em geral nos voos domésticos para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014, out/2013 a jul/2014

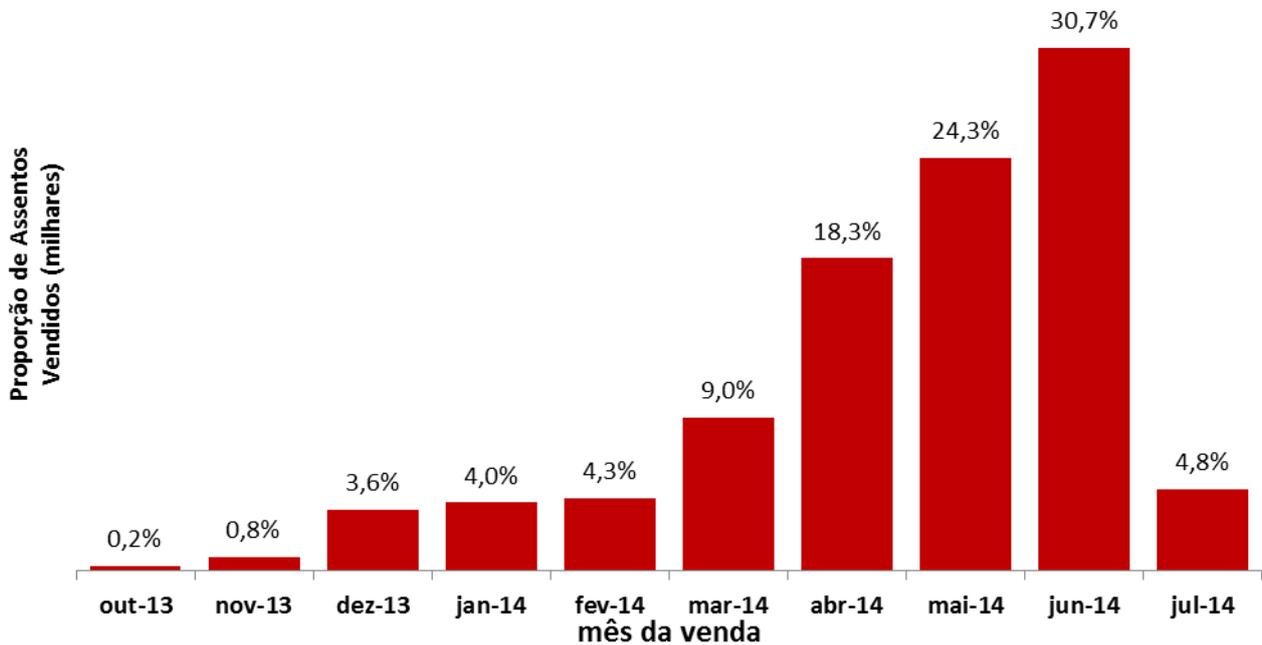


Figura 7.35: Distribuição percentual de assentos comercializados nos voos domésticos para a Copa do Mundo FIFA Brasil 2014 por intervalo de Tarifa Aérea Doméstica Real

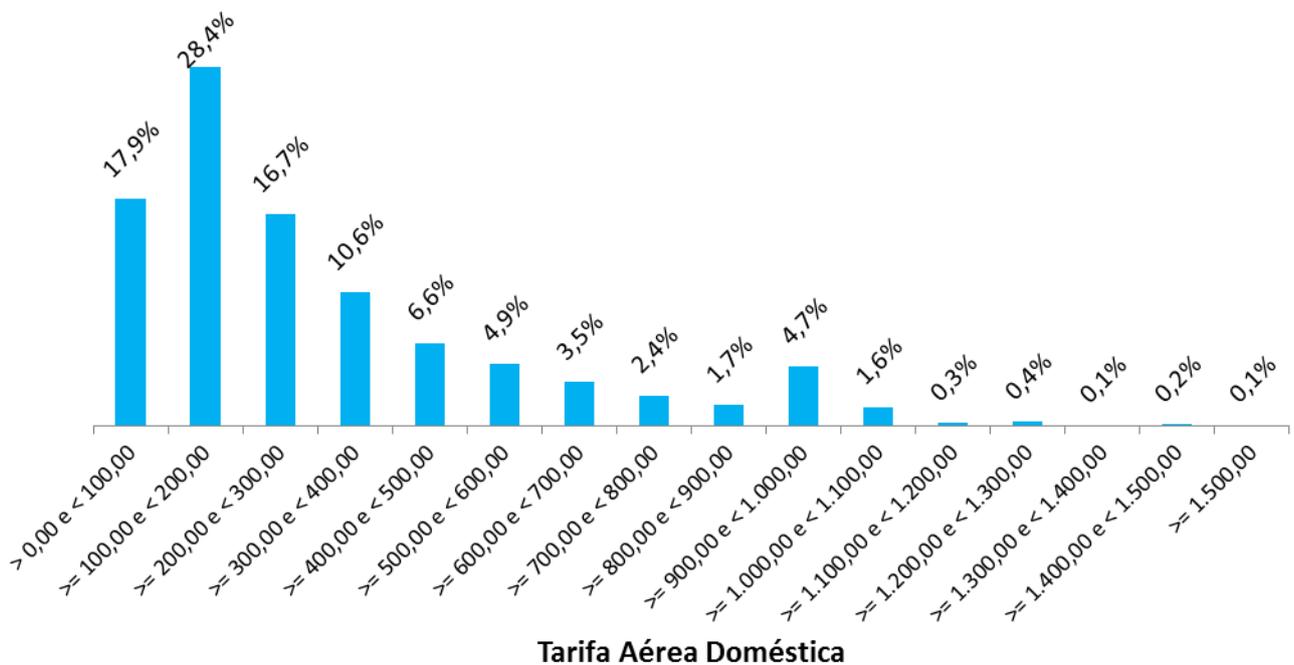
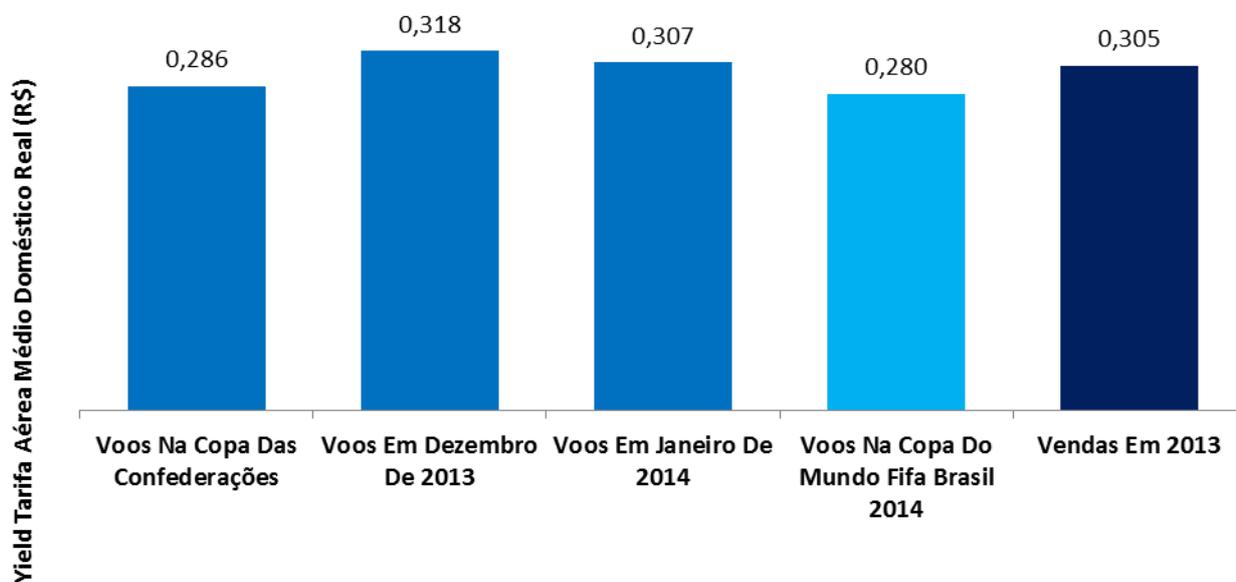
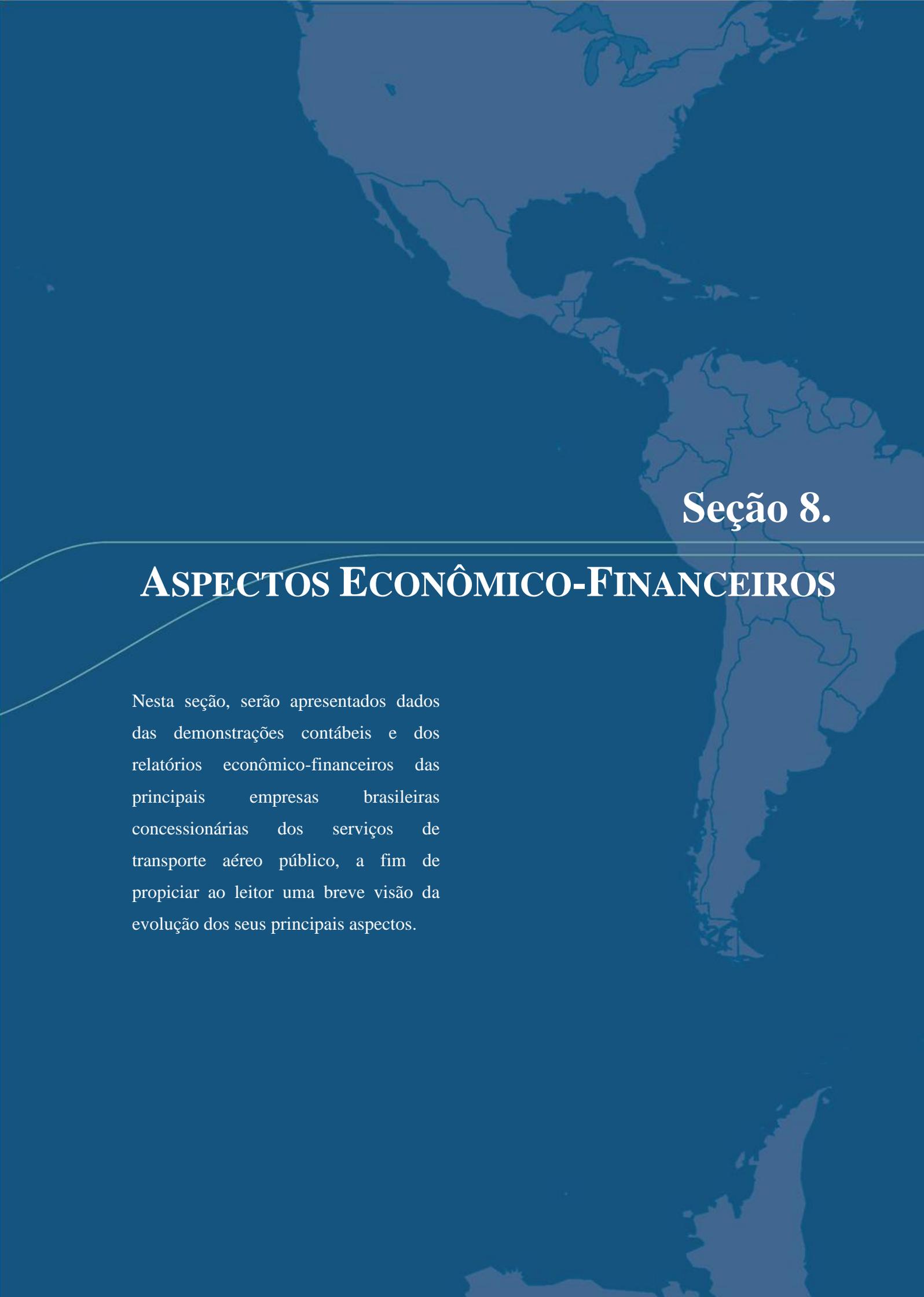


Figura 7.36: Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real, Cenário Comparativo: Voos com origem ou destino nas mesmas cidades-sede da Copa das Confederações





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 apresentadas nesta seção foram apuradas com base nos dados periodicamente apresentados à ANAC pelas empresas brasileiras concessionárias dos serviços de transporte aéreo público, nos termos da Portaria nº 1.334/SSA, de 30 de dezembro de 2005.

A evolução e a composição das receitas, dos custos e das despesas de voo foram obtidas a partir do Demonstrativo do Relatório Operacional que foi 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 principais empresas brasileiras de transporte aéreo de passageiros e carga.

Os dados da indústria compreendem o somatório de 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.

Na análise dos dados, é importante considerar que os pareceres de auditoria independente sobre as demonstrações contábeis do exercício social de 2014 das empresas Passaredo e Sete foram apresentados com ressalvas.

Mais informações sobre as demonstrações contábeis que devem ser apresentadas à ANAC pelas empresas brasileiras detentoras de concessão para a exploração dos serviços de transporte aéreo público regular e outras não conformidades eventualmente identificadas podem ser consultadas na seção Dados e Estatísticas do portal da ANAC na internet.

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 2014, o faturamento do setor com receitas de voo cresceu 6,3% quando comparado com o ano anterior, tendo superado a cifra de 33,2 bilhões de reais. No período de 2009 a 2014, o crescimento médio anual foi de 14,4%.

A principal receita de voo foi auferida com passagens, que representou 86,5%, seguida da receita com carga (7,7%).

A Tam foi a empresa que auferiu o maior montante com as receitas de voo em 2014, da ordem de 13,9 bilhões de reais, representando 4,6% de crescimento em relação a 2013. A Gol foi a segunda empresa que mais faturou com este tipo de receita em 2014 (9,7 bilhões de reais), com alta de 10,8%.

Entre as principais empresas de passageiros, a Azul registrou a maior taxa de crescimento das receitas de voo em 2014 no comparativo com o ano anterior, da ordem de 41,9%. Entretanto, isto deveu-se, em parte, à incorporação das operações da empresa Trip. Se consideradas somadas as receitas de ambas as empresas, a variação foi da ordem de 10,9%. A Avianca também foi destaque, com a segunda maior taxa de crescimento na receita de voos, de 23,5%.

A Absa, principal empresa aérea que transporta essencialmente carga, faturou R\$ 1 bilhão com receitas de voo em 2014, tendo se mantido praticamente estável em relação ao ano anterior.

Figura 8.1: Receita de Voo (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2014

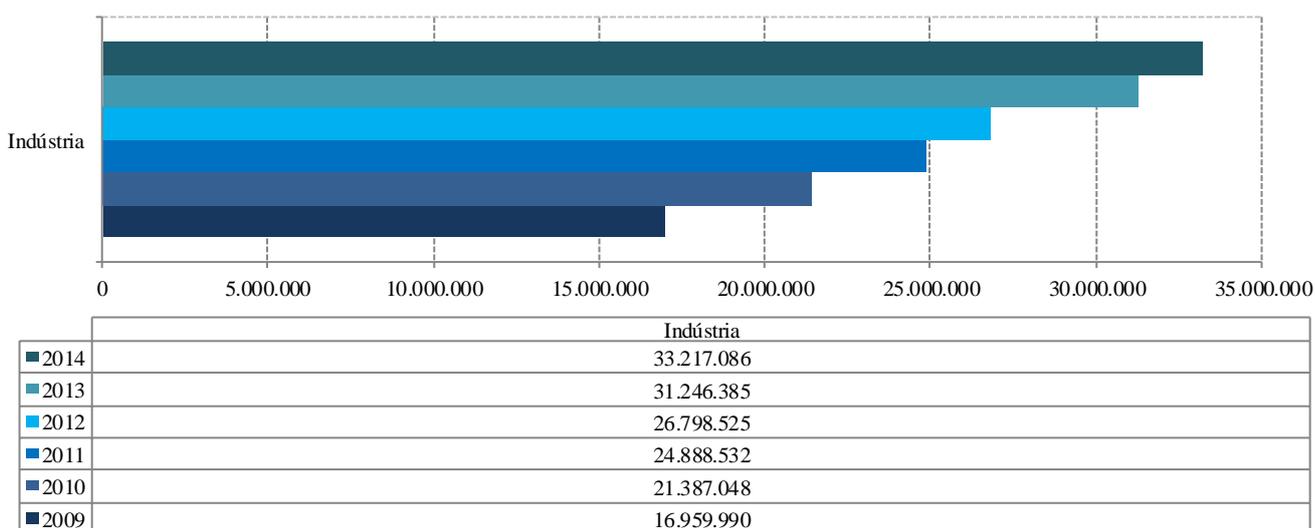


Figura 8.2: Variação da Receita de Voo da indústria com relação ao ano anterior, 2010 a 2014

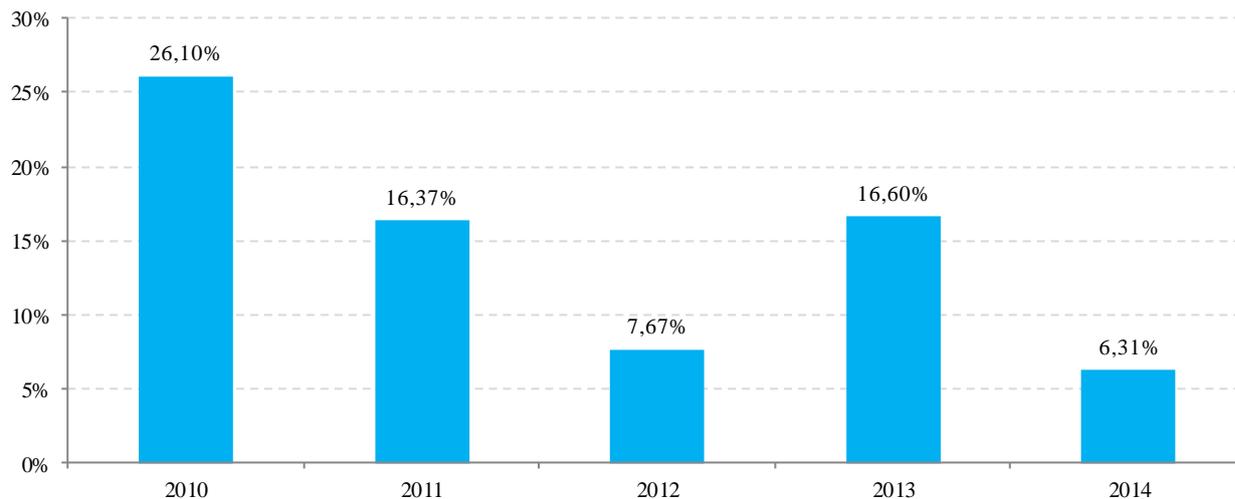
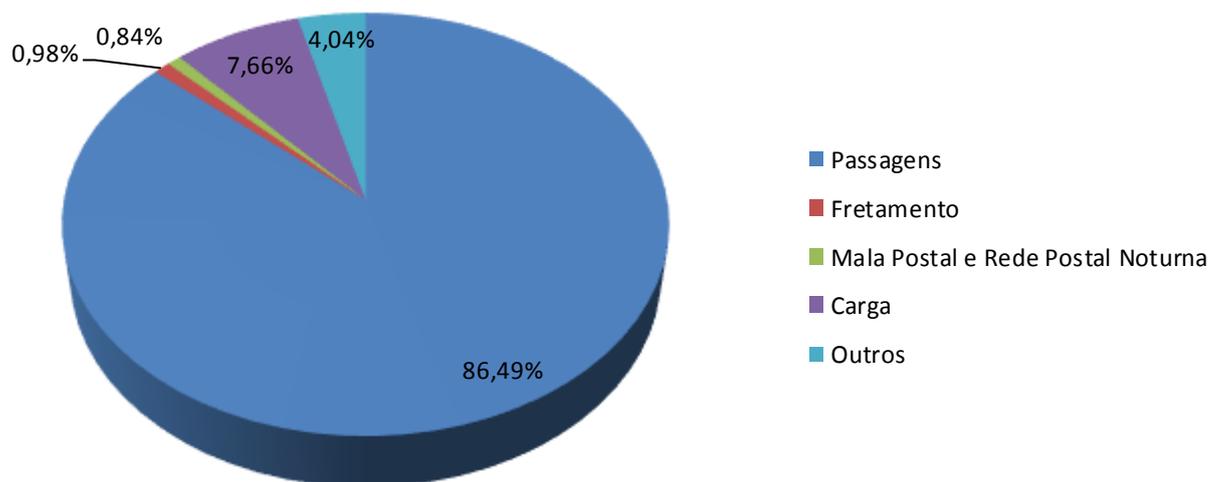


Figura 8.3: Composição das receitas de voo da indústria, 2014

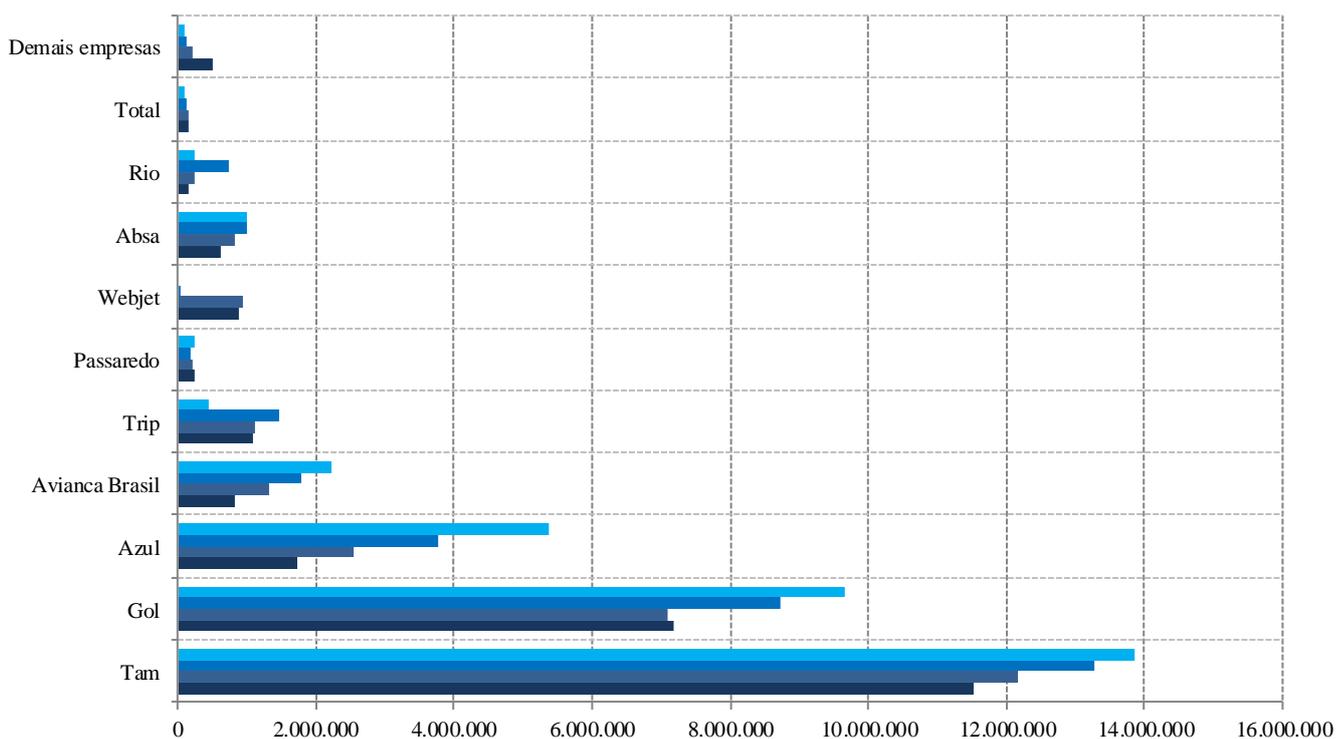


Seção 8 – Aspectos Econômico-Financeiros

Figura 8.4: Evolução da composição da Receita de Voo por tipo de receita, 2009 a 2014

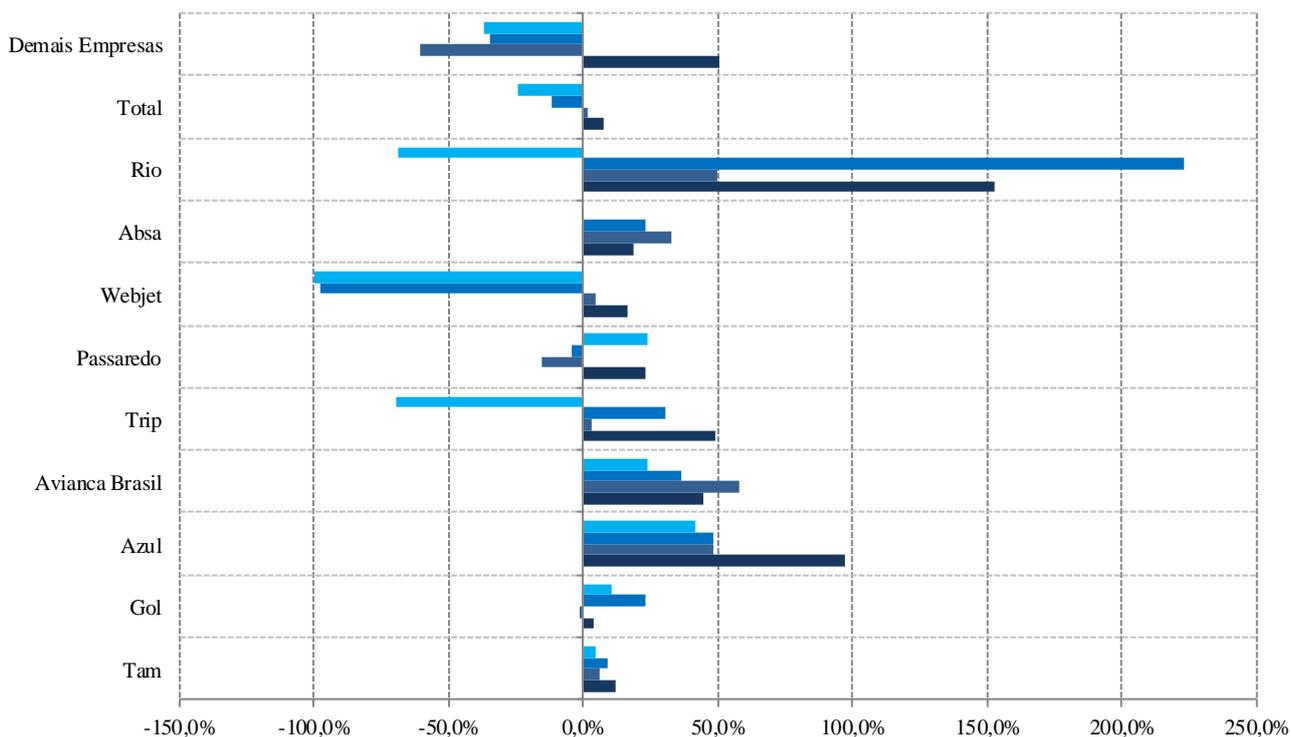


Figura 8.5: Receita de Voo (R\$ 1.000,00) por empresa, 2011 a 2014



	Tam	Gol	Azul	Avianca Brasil	Trip	Passaredo	Webjet	Absa	Rio	Total	Demais empresas
■ 2014	13.871.365	9.661.990	5.366.283	2.219.797	439.053	241.978	0	1.003.000	232.479	96.941	84.199
■ 2013	13.265.776	8.721.618	3.781.508	1.796.719	1.454.460	195.842	19.333	1.003.518	746.381	127.511	133.720
■ 2012	12.174.518	7.103.931	2.550.175	1.319.911	1.114.716	203.941	933.499	817.345	231.052	144.817	204.620
■ 2011	11.516.534	7.182.091	1.717.029	833.628	1.077.313	241.521	890.518	616.024	154.391	142.120	517.363

Figura 8.6: Variação da Receita de Voo (R\$ 1.000,00) por empresa, 2011 a 2014



	Tam	Gol	Azul	Avianca Brasil	Trip	Passaredo	Webjet	Absa	Rio	Total	Demais Empresas
■ 2014	4,6%	10,8%	41,9%	23,5%	-69,8%	23,6%	-100,0%	-0,1%	-68,9%	-24,0%	-37,0%
■ 2013	9,0%	22,8%	48,3%	36,1%	30,5%	-4,0%	-97,9%	22,8%	223,0%	-12,0%	-34,6%
■ 2012	5,7%	-1,1%	48,5%	58,3%	3,5%	-15,6%	4,8%	32,7%	49,7%	1,9%	-60,4%
■ 2011	11,9%	3,9%	97,6%	44,6%	49,1%	23,5%	16,6%	18,6%	153,2%	7,5%	50,8%

Custos e Despesas de Voo

Os custos e as despesas de voo atingiram 33,9 bilhões de reais em 2014, o que representou alta de 6,5% em relação ao ano anterior. No período de 2009 a 2014, o crescimento médio dos custos e despesas de voo foi de 13,5% ao ano.

O principal item dos custos e despesas de voo em 2014 foi o combustível de aeronaves, com participação de 36,6%. A representatividade deste item foi de 30,1% em 2009 e de 37,3% em 2013. Os custos com arrendamento, seguro e manutenção de aeronaves foram o segundo principal item em 2014, com 19,7%, após haver registrado participação de 19,7% em 2009 e 17,0% em 2013.

A Tam foi a empresa que registrou o maior valor de custos e despesas de voo em 2014 (15,0 bilhões de reais), com crescimento de 2,4% em relação a 2013. A Gol, com 9,6 bilhões de reais, registrou o segundo maior valor, com crescimento de 9,6% neste item em relação ao ano anterior.

Entre as empresas que transportam essencialmente carga, a Absa apurou o maior valor com custos e despesas de voo em 2014, da ordem de 1 bilhão de reais e com redução de 2,3% em relação ao ano anterior.

Figura 8.7: Evolução dos custos e despesas de voo da indústria, 2009 a 2014

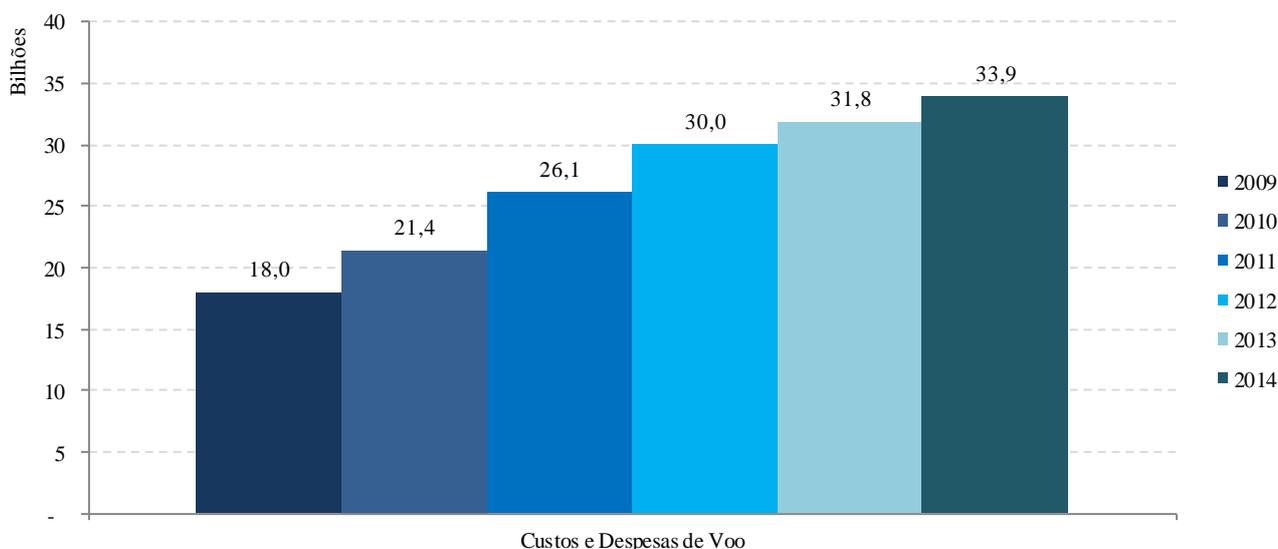


Figura 8.8: Variação dos custos e despesas de voo da indústria, 2010 a 2014

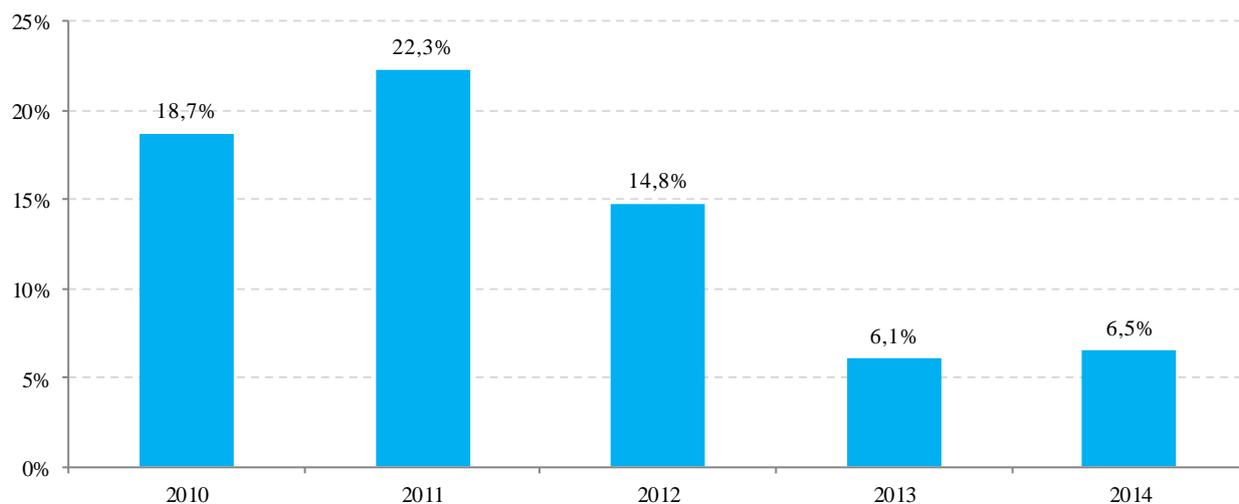
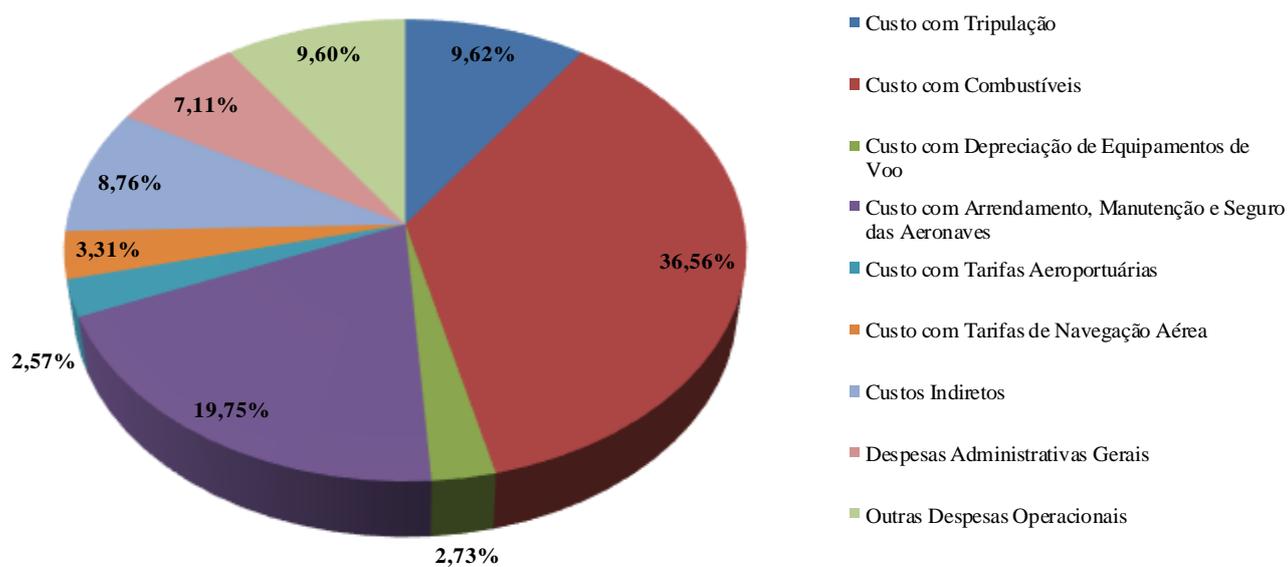


Figura 8.9: Composição dos custos e das despesas de voo da indústria, 2014



Seção 8 – Aspectos Econômico-Financeiros

Figura 8.10: Evolução das despesas e dos custos de voo da indústria – por tipo, 2009 a 2014

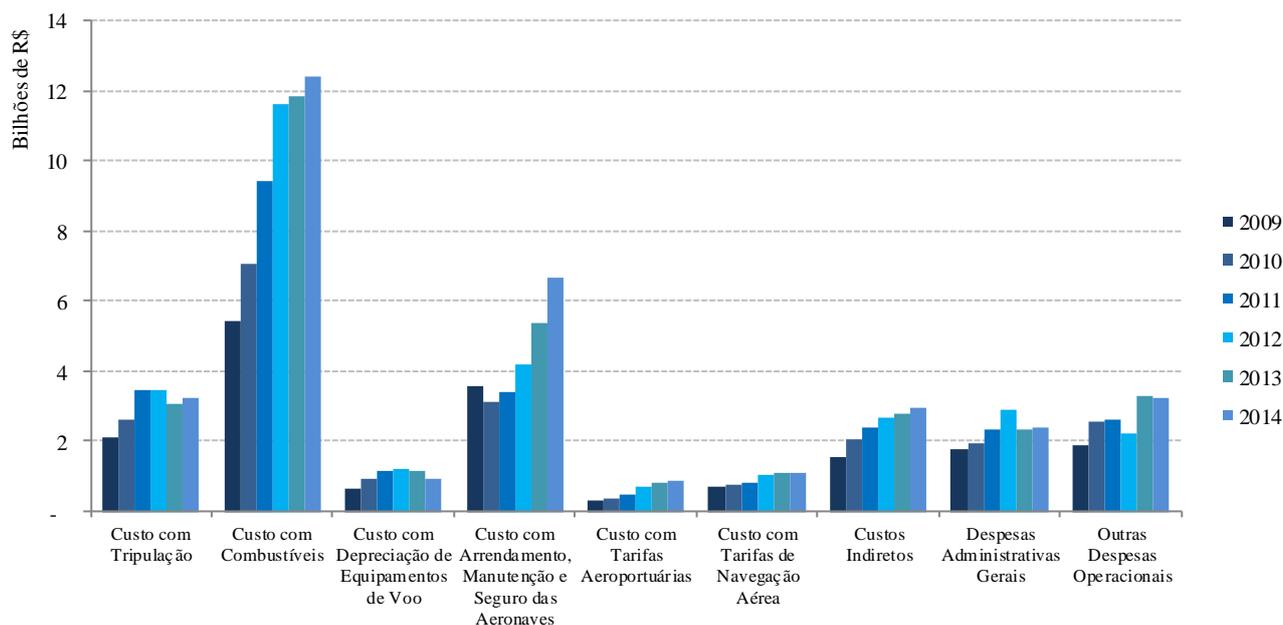


Figura 8.11: Evolução da composição das despesas e dos custos de voo – por tipo, 2009 a 2014

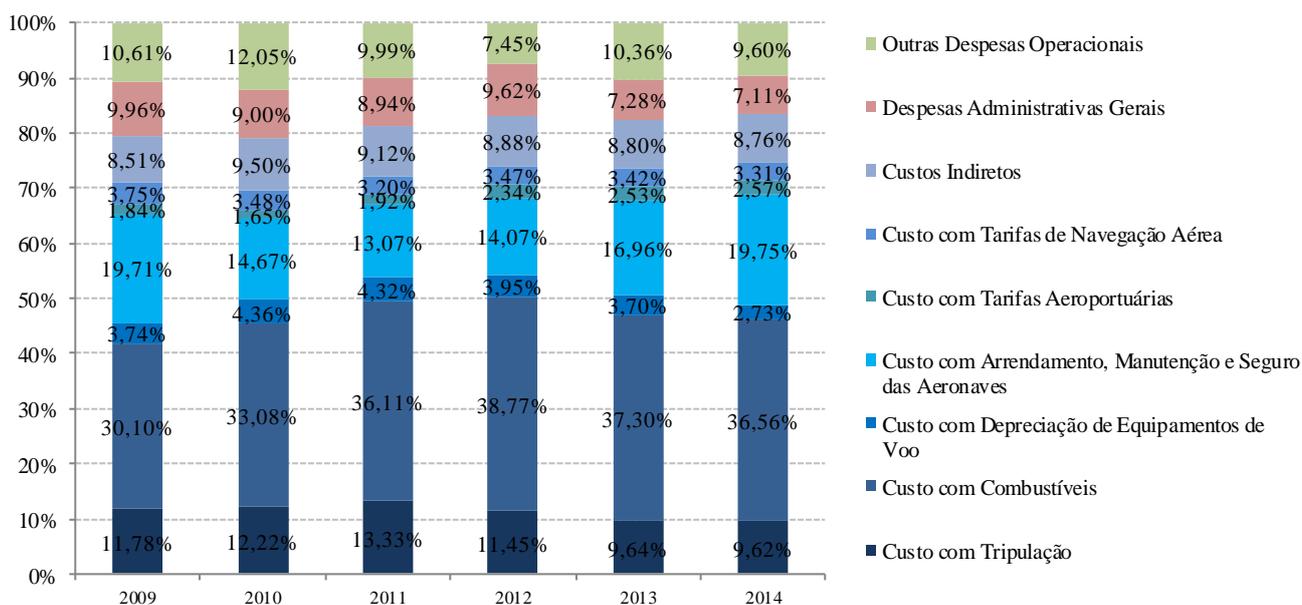
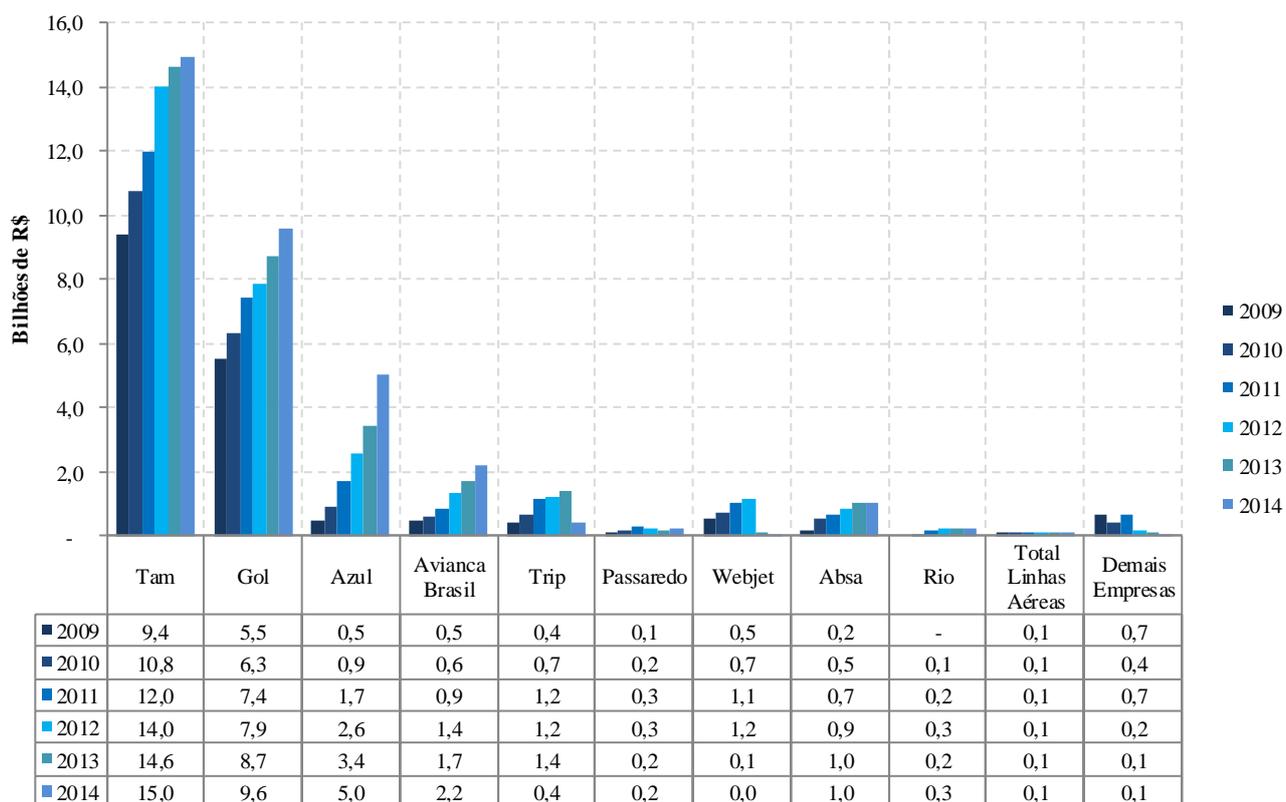


Figura 8.12: Evolução dos custos e despesas de voo por empresa, 2009 a 2014



Resultado Financeiro

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

Em 2014, o setor registrou um resultado financeiro negativo da ordem de 2,2 bilhões de reais, valor muito próximo com relação aos 2,3 bilhões negativos registrados em 2013.

O maior valor negativo em 2014 foi da Gol, com 1,2 bilhões de reais, seguida da Tam, com 638 milhões negativos.

Figura 8.13: Resultado Financeiro (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2014

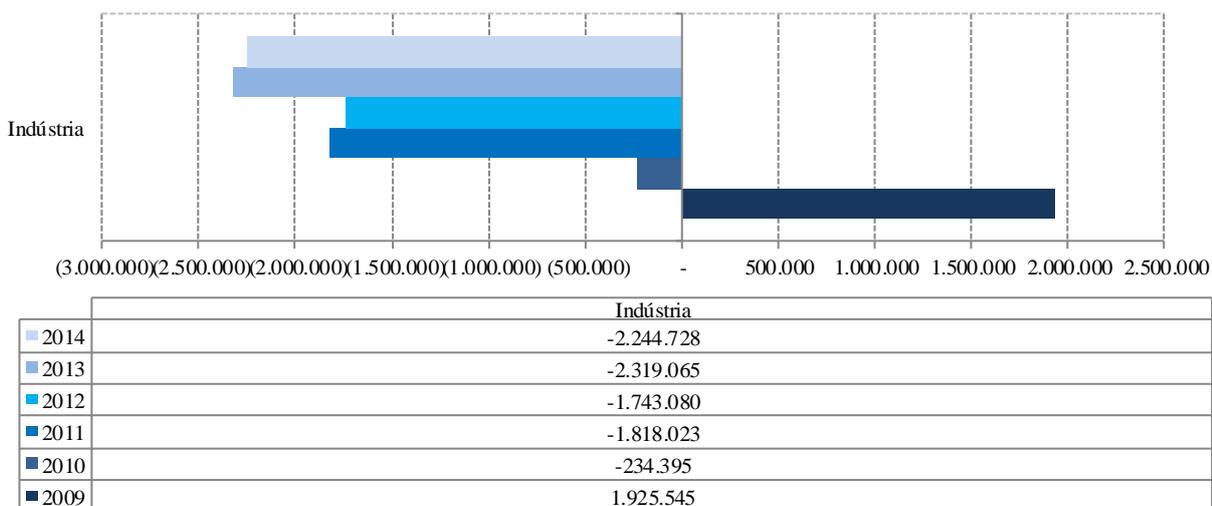
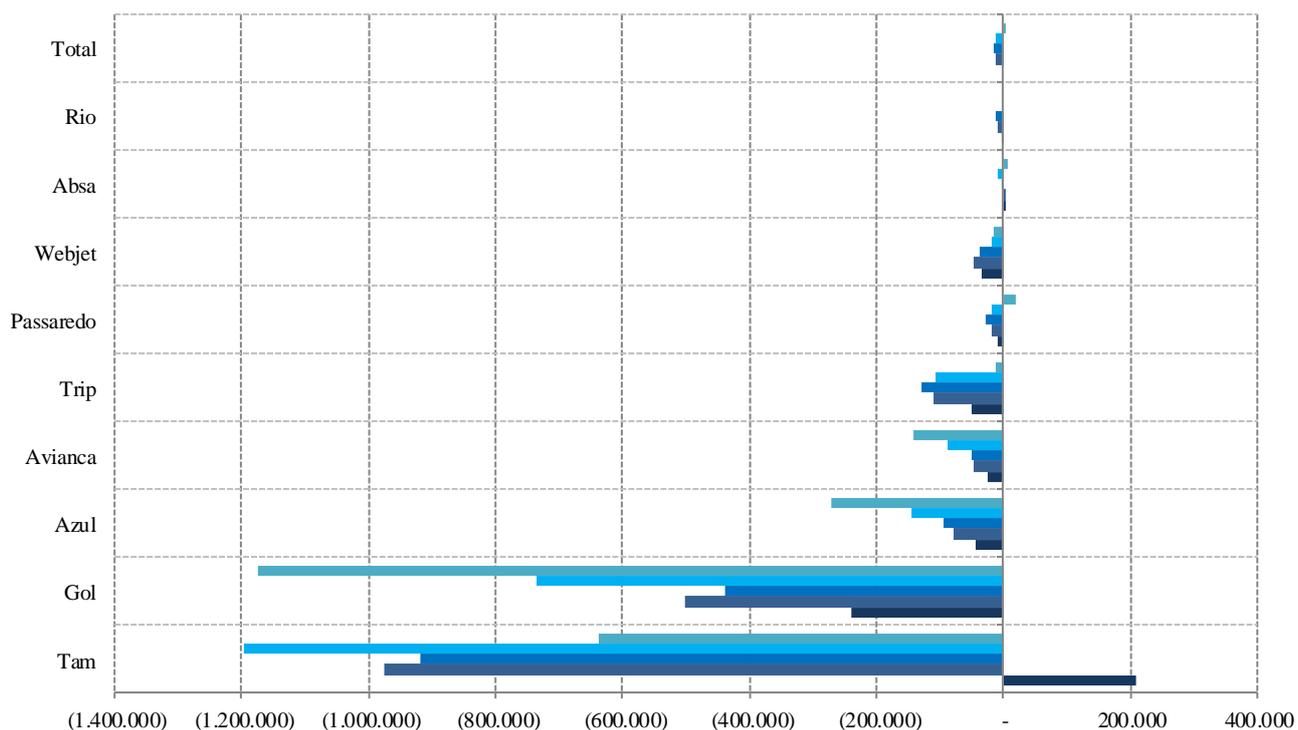


Figura 8.14: Resultado Financeiro (R\$ 1.000,00) por empresa, 2011 a 2014



	Tam	Gol	Azul	Avianca	Trip	Passaredo	Webjet	Absa	Rio	Total
2014	-637.572	-1.175.227	-269.929	-141.630	-10.707	18.826	-16.191	8.242	0	3.851
2013	-1.197.546	-734.546	-143.300	-87.309	-107.425	-19.753	-18.429	-10.033	0	-13.161
2012	-917.795	-439.153	-95.346	-51.437	-128.196	-29.443	-37.738	-2.383	-11.274	-14.268
2011	-976.571	-499.940	-76.847	-48.325	-108.501	-18.569	-46.714	1.270	-8.822	-11.124
2010	207.626	-240.835	-44.368	-23.724	-48.800	-9.209	-35.119	3.425	-1.818	0

Resultado Líquido

As empresas brasileiras concessionárias dos serviços de transporte aéreo público encerraram o exercício social de 2014 com um prejuízo da ordem de 1,7 bilhões de reais. No ano anterior, 2013, o setor registrou um prejuízo superior a 2,4 bilhões de reais.

O setor vem apurando resultado negativo desde 2011, quando o prejuízo alcançou 1,8 bilhões de reais.

O maior prejuízo em 2014 foi apurado pela Gol, com 1,1 bilhões de reais. A empresa havia registrado prejuízo de 709,8 milhões de reais em 2013. A Tam registrou prejuízo de 673,9 milhões de reais em 2014, ante 1,7 bilhões de reais negativos no ano anterior.

Entre as principais empresas aéreas brasileiras de passageiros, a Azul foi a única que registrou resultado positivo, da ordem de 80,6 milhões de reais.

A Absa, principal empresa aérea brasileira que transporta essencialmente carga, registrou lucro de 19,9 milhões de reais.

Figura 8.15: Resultado Líquido da indústria (R\$ 1.000,00), 2009 a 2014

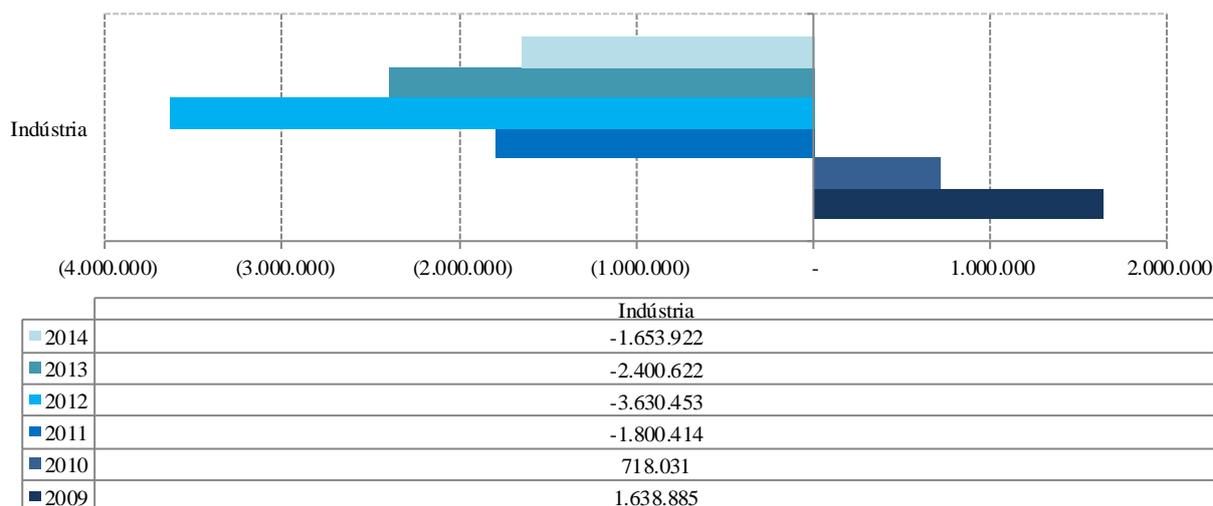
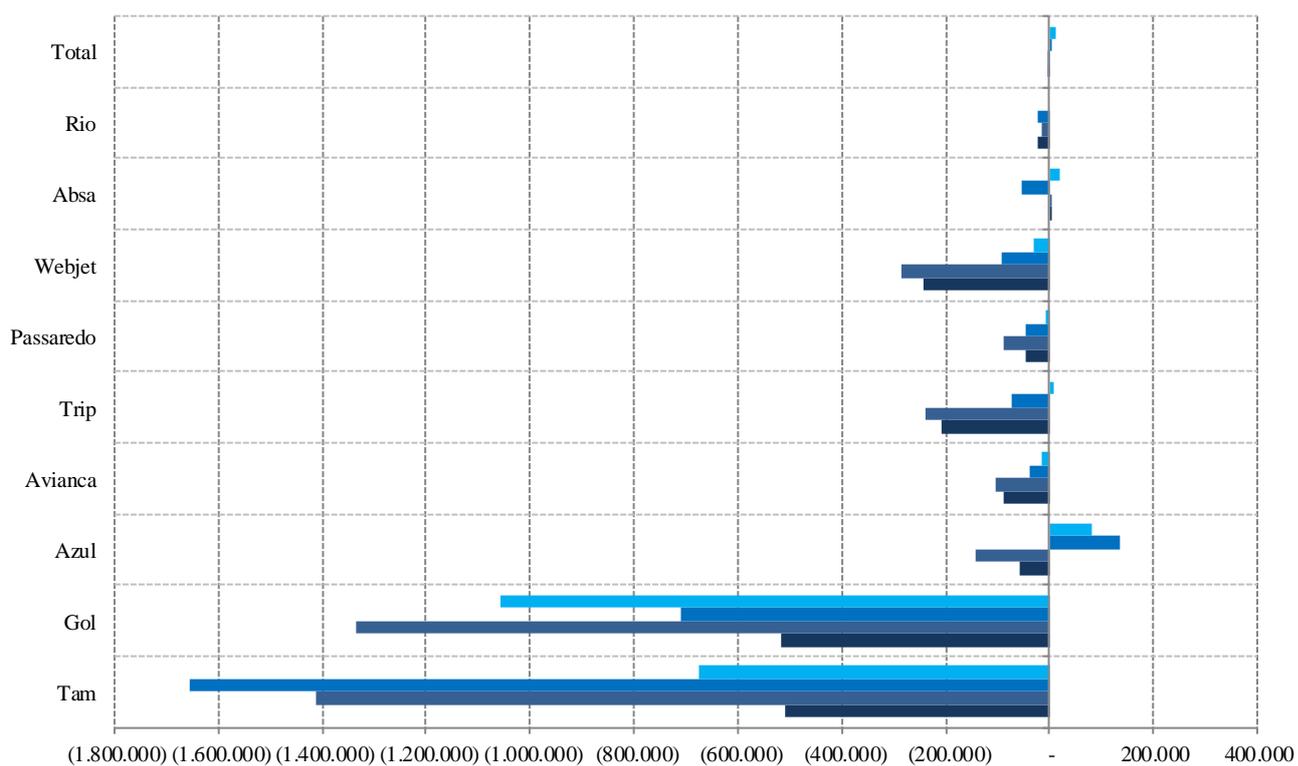


Figura 8.16: Resultado Líquido (R\$ 1.000,00)³, 2011 a 2014



	Tam	Gol	Azul	Avianca	Trip	Passaredo	Webjet	Absa	Rio	Total
■ 2014	-673.935	-1.055.763	80.570	-14.778	6.511	-6.137	-31.639	19.873	0	10.525
■ 2013	-1.653.286	-709.774	136.462	-36.511	-73.359	-44.119	-93.163	-51.840	-22.678	4.052
■ 2012	-1.413.704	-1.333.033	-143.733	-101.991	-237.020	-86.664	-285.911	635	-13.338	-4.546
■ 2011	-507.732	-518.274	-56.665	-88.757	-207.873	-47.560	-241.984	2.092	-24.222	-4.635

³ 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).

Após haver apurado prejuízo nos últimos 4 exercícios sociais, a situação líquida patrimonial da indústria deteriorou, mas permaneceu positiva, tendo passado de 3,9 bilhões de reais positivos em 2009, para 1,1 bilhões de reais em 2013 e para 300,8 milhões de reais em 2014. Cabe observar que houve aporte de recursos de sócios no período.

Entre as principais empresas brasileiras de passageiros, Tam e Avianca apresentaram situação líquida patrimonial positiva em 2014, de 828,2 e 15,4 milhões de reais, respectivamente. Azul e Gol apresentaram situação líquida patrimonial negativa de 36,2 e 296 milhões de reais, respectivamente.

A Absa apresentou situação líquida patrimonial positiva de R\$ 115,1 milhões em 2014.

Figura 8.17: Situação Líquida Patrimonial (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2014

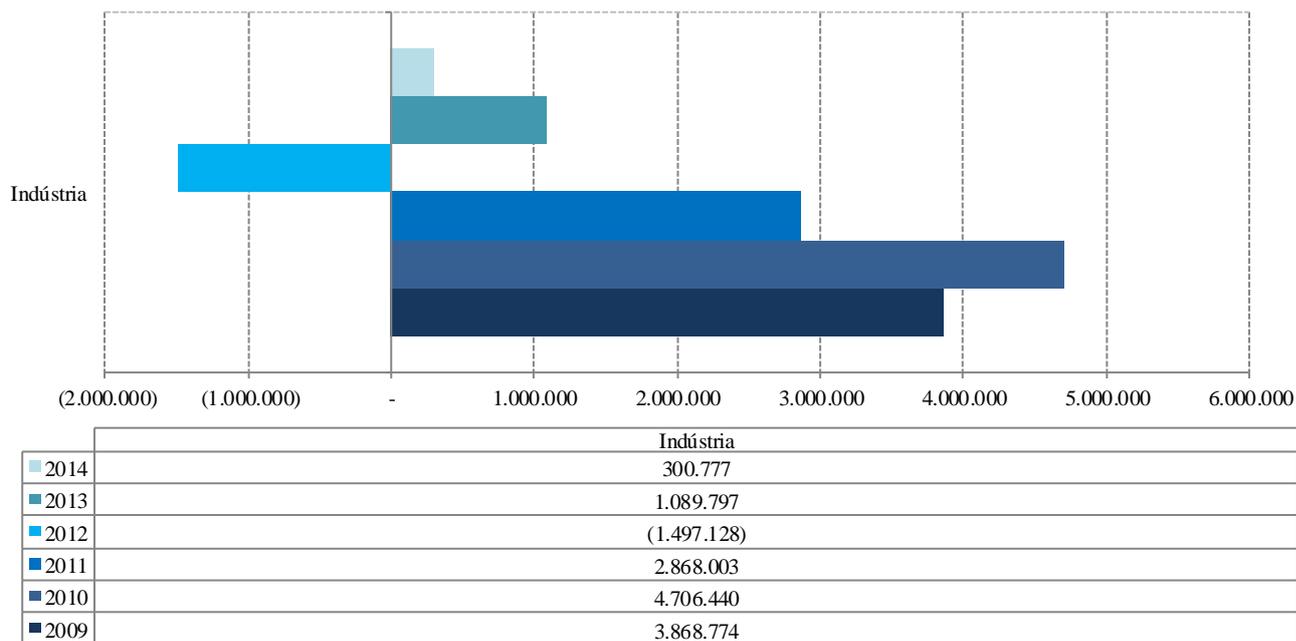
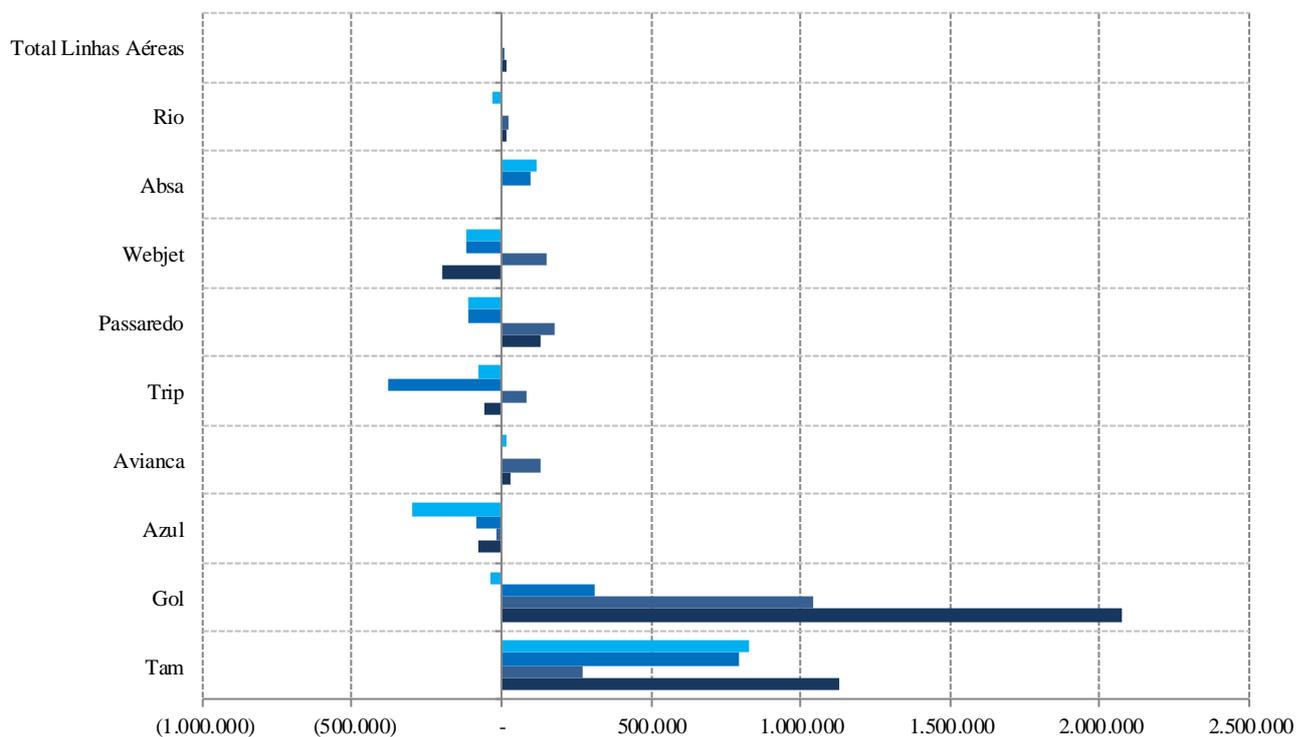


Figura 8.18: Situação Líquida Patrimonial (R\$ 1.000,00) por empresa, 2011 a 2014



	Tam	Gol	Azul	Avianca	Trip	Passaredo	Webjet	Absa	Rio	Total Linhas Aéreas
■ 2014	828.190	(36.202)	(296.039)	15.361	(77.538)	(109.192)	(114.495)	115.076	(31.824)	1.274
■ 2013	796.333	313.912	(85.777)	647	(378.773)	(111.313)	(113.903)	95.203	6.728	6.084
■ 2012	274.489	1.045.577	(17.786)	131.315	83.940	178.091	148.400	2.856	26.815	13.305
■ 2011	1.127.253	2.072.640	(75.452)	29.672	(55.648)	134.294	(197.983)	6.214	16.488	16.500

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 2014 foi positivo da ordem de 283,2 milhões de reais, o que significou melhoria em relação àquele apurado no ano anterior, que foi negativo de R\$ 482,5 milhões de reais.

Entre as principais empresas de passageiros, apenas a Tam apresentou EBIT negativo em 2014, da ordem de R\$ 325,1 milhões. O melhor resultado em 2014 foi alcançado pela Azul, com EBIT positivo de 350,5 milhões de reais, seguida da Gol, com 173,7 milhões de reais e Avianca, com 50 milhões de reais.

Entre as empresas que transportam essencialmente carga, a Absa apresentou EBIT positivo de 12,9 milhões de reais em 2014.

Figura 8.19: EBIT (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2014

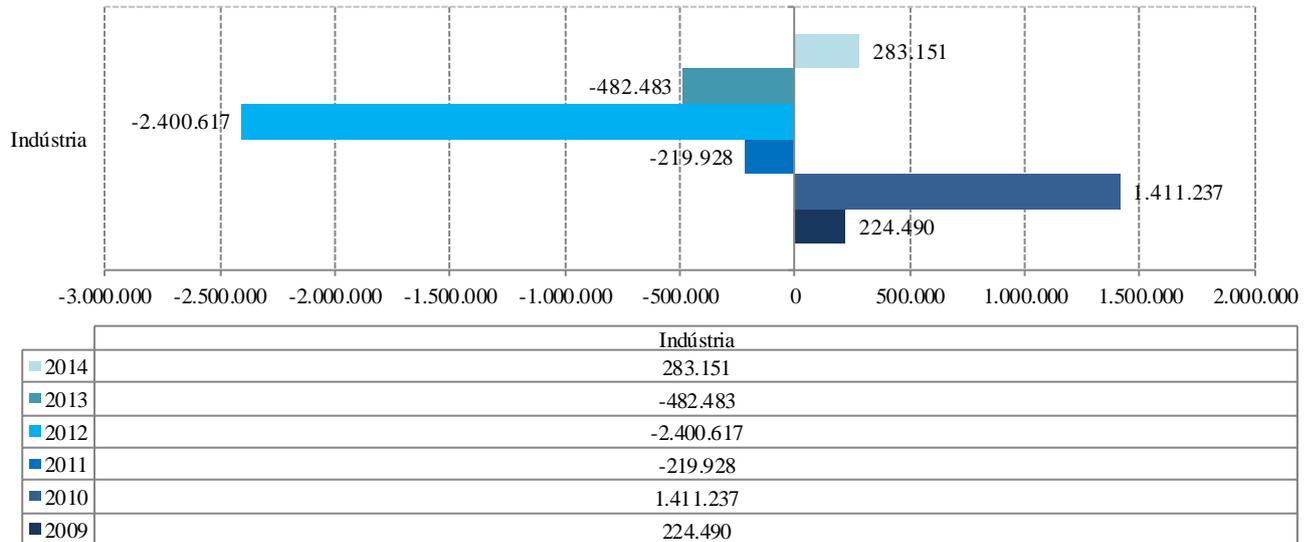
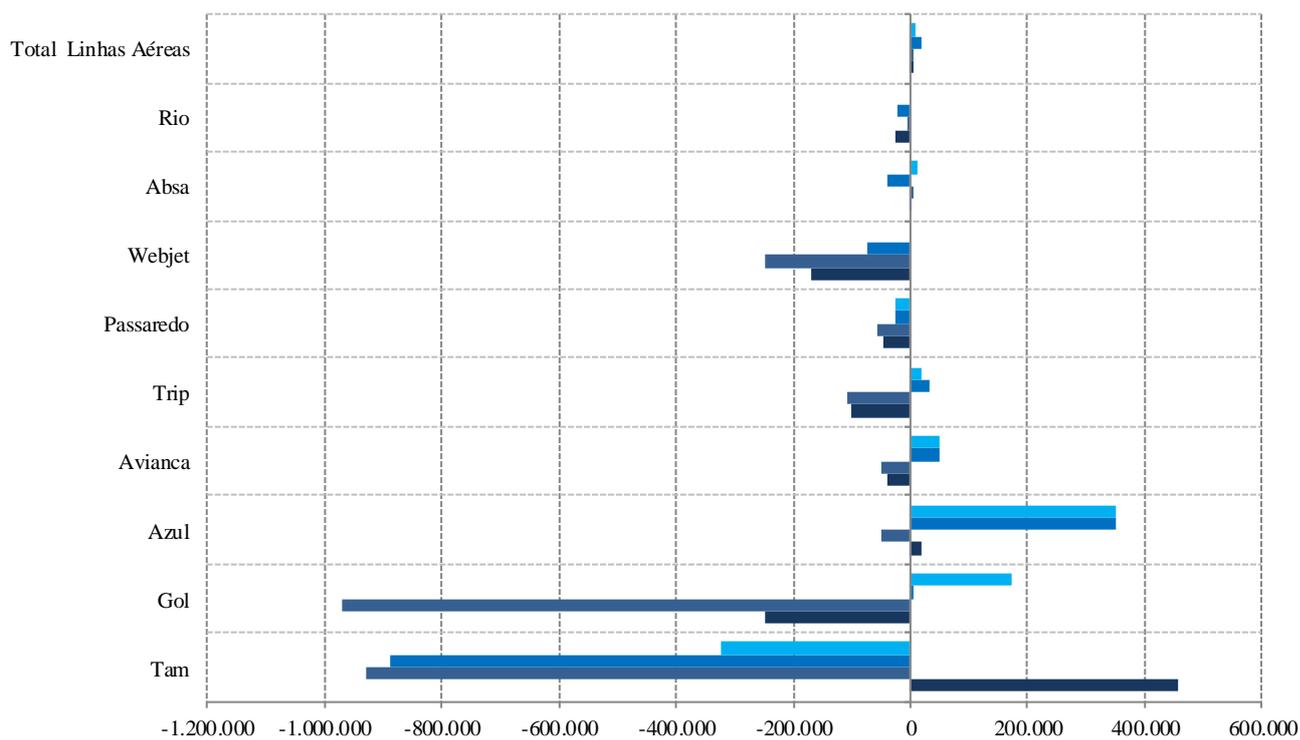


Figura 8.20: EBIT (R\$ 1.000,00) por empresa, 2011 a 2014



	Tam	Gol	Azul	Avianca	Trip	Passaredo	Webjet	Absa	Rio	Total Linhas Aéreas
■ 2014	-325.099	173.697	350.499	50.045	17.218	-24.963	0	12.851	0	9.208
■ 2013	-888.476	6.505	351.005	50.798	34.066	-24.366	-74.734	-41.004	-22.678	18.678
■ 2012	-928.384	-971.543	-48.387	-50.554	-108.824	-57.221	-248.173	3.855	-2.033	5.737
■ 2011	457.656	-246.647	20.182	-40.432	-99.372	-46.720	-168.268	1.448	-24.661	6.490

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 2014 melhorou 3,3% em relação àquela verificada no ano anterior, tendo alcançado o índice de 0,18. Todas as principais empresas obtiveram índice positivo no ano.

Tam e Azul atingiram as melhores margens brutas entre as principais empresas de passageiros em 2014, com 0,20 e 0,18, respectivamente.

A margem bruta registrada pela Absa em 2014 foi de 0,04.

Figura 8.21: Margem Bruta da indústria, 2009 a 2014

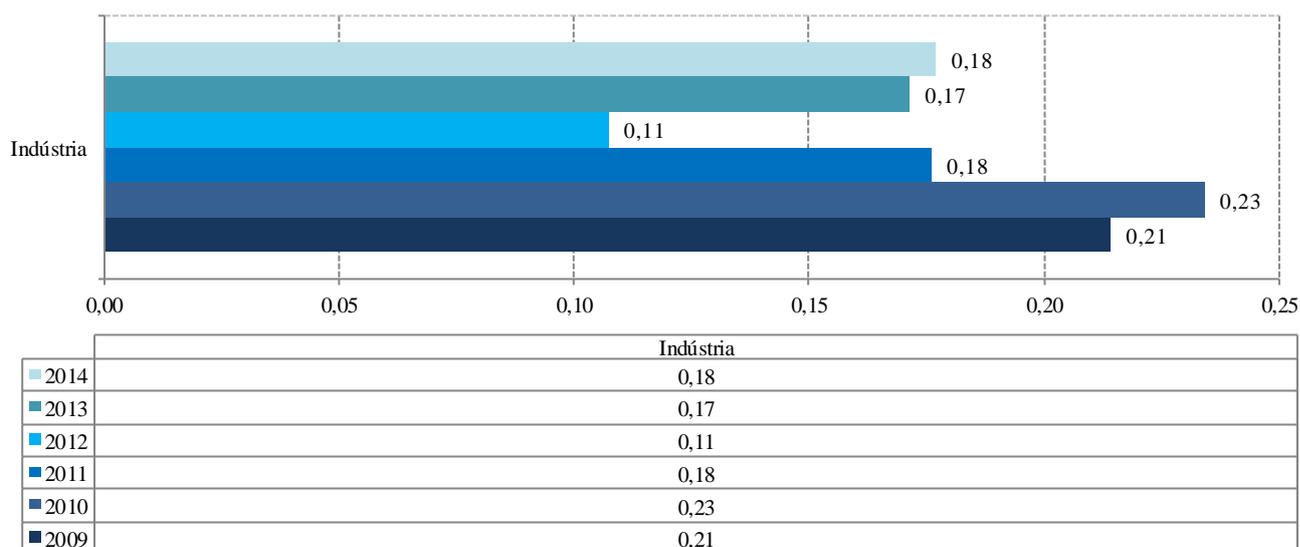
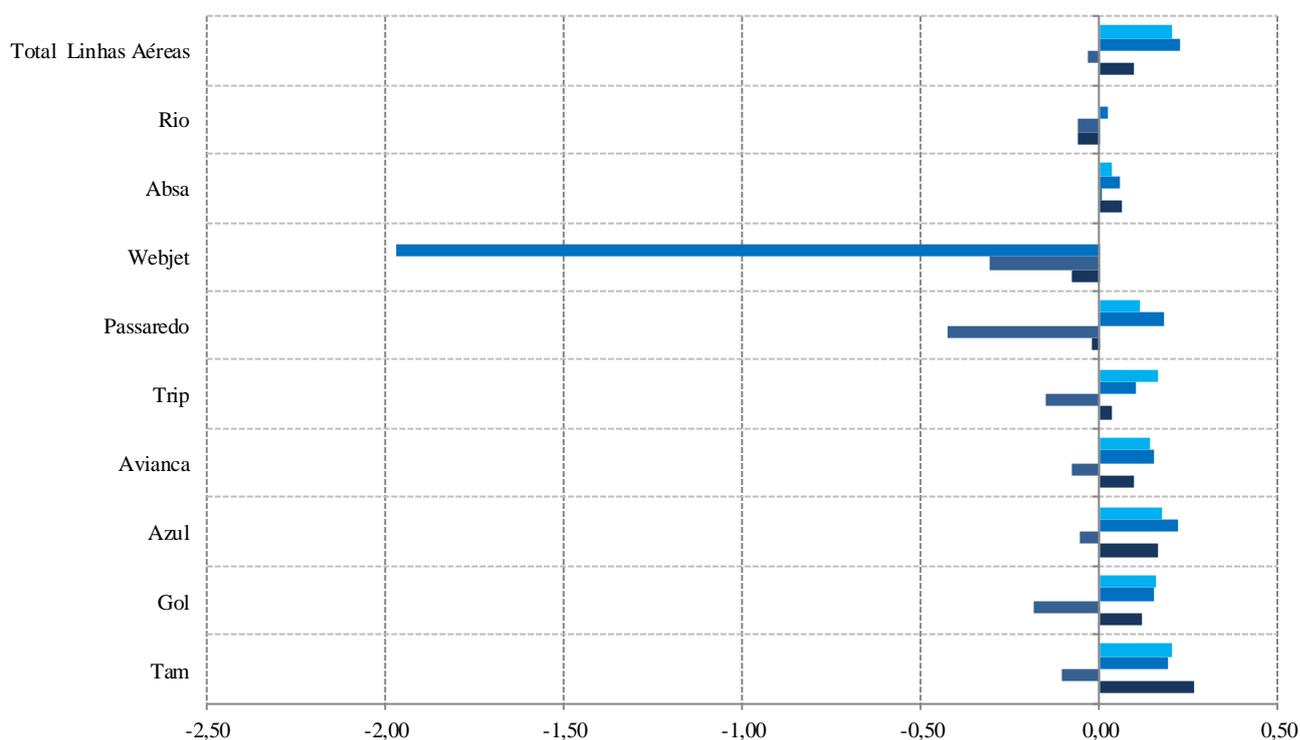


Figura 8.22: Margem Bruta por empresa, 2011 a 2014



	Tam	Gol	Azul	Avianca	Trip	Passaredo	Webjet	Absa	Rio	Total Linhas Aéreas
■ 2014	0,20	0,16	0,18	0,14	0,16	0,11	0,00	0,04	0,00	0,20
■ 2013	0,19	0,15	0,22	0,15	0,10	0,18	-1,97	0,06	0,02	0,23
■ 2012	-0,11	-0,19	-0,06	-0,08	-0,15	-0,42	-0,31	0,00	-0,06	-0,03
■ 2011	0,27	0,12	0,16	0,10	0,03	-0,02	-0,08	0,06	-0,06	0,10

Margem EBIT

A Margem EBIT indica a proporção do EBIT 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:

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

A Margem EBIT do setor em 2014 foi positiva em 0,8%, ante resultado negativo de 1,5% no ano anterior.

Entre as principais empresas aéreas brasileiras de passageiros, a melhor Margem EBIT em 2014 foi alcançada pela Azul, 6,5%. O pior resultado para este indicador foi registrado pela Tam, com Margem EBIT negativa 2,2% no ano.

A Absa registrou Margem EBIT positiva de 1,3% em 2014.

Figura 8.23: Margem EBIT da indústria, 2009 a 2014

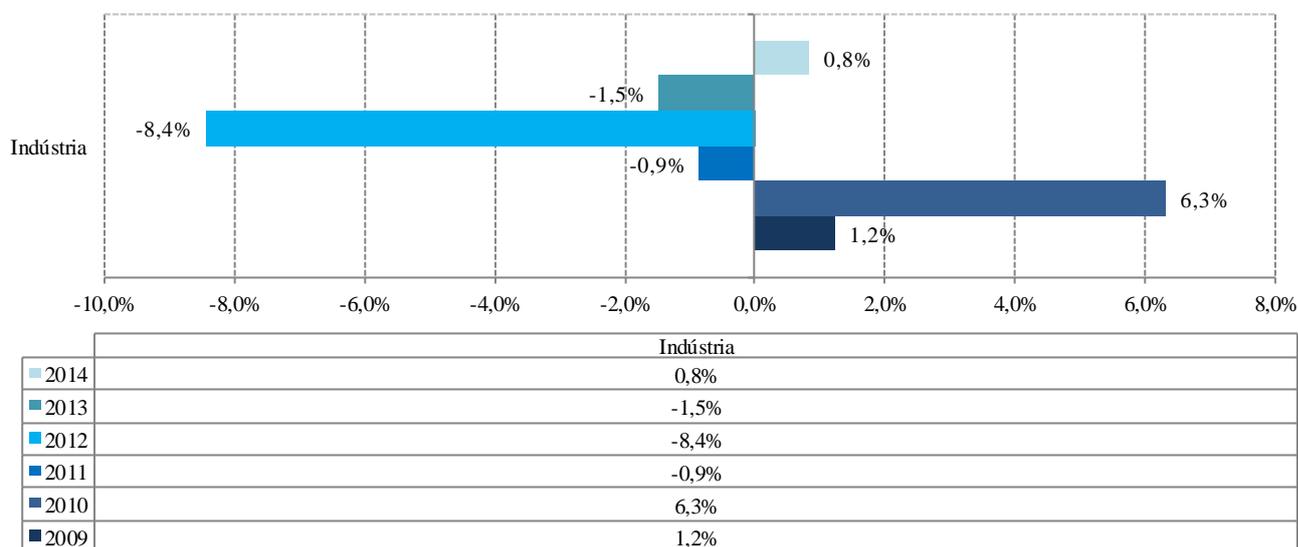
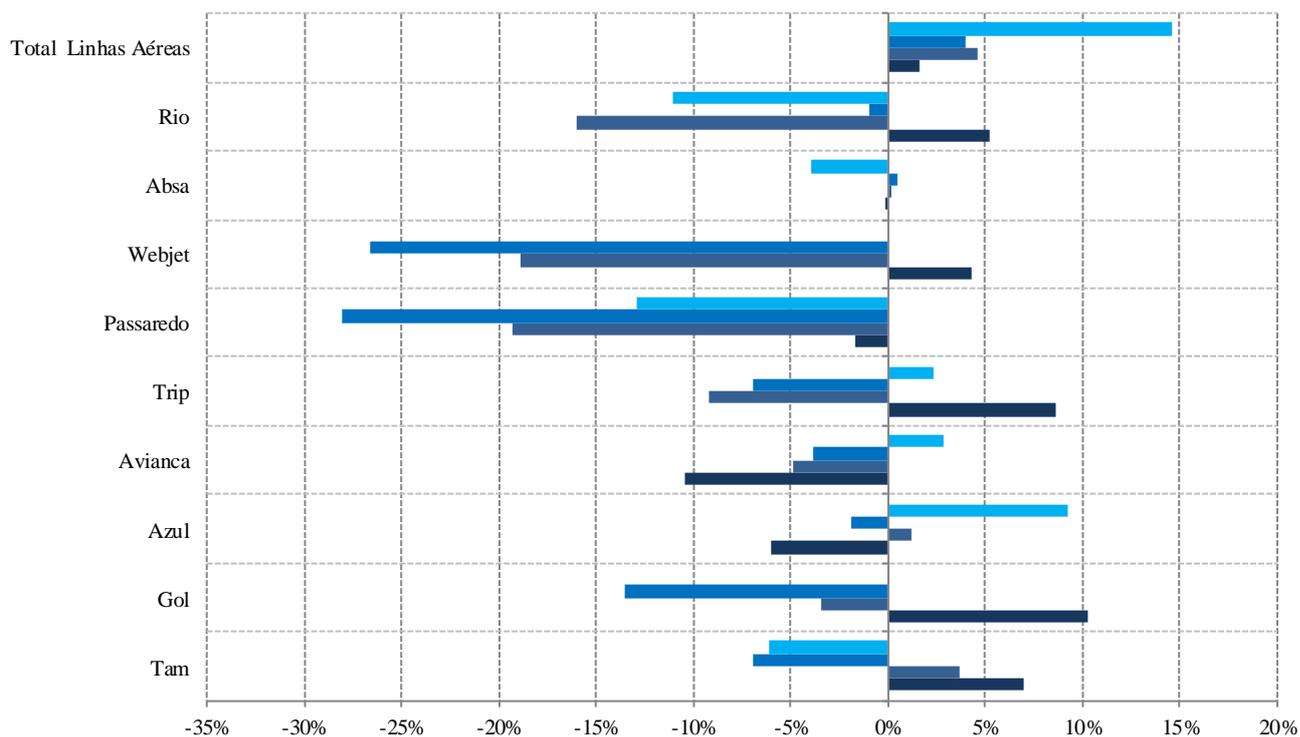


Figura 8.24: Margem EBIT por empresa, 2011 a 2014



	Tam	Gol	Azul	Avianca	Trip	Passaredo	Webjet	Absa	Rio	Total Linhas Aéreas
■ 2014	-6,2%	0,1%	9,3%	2,8%	2,3%	-12,9%	0,0%	-4,0%	-11,1%	14,6%
■ 2013	-7,0%	-13,5%	-1,9%	-3,8%	-6,9%	-28,1%	-26,7%	0,5%	-1,0%	4,0%
■ 2012	3,6%	-3,4%	1,2%	-4,9%	-9,2%	-19,3%	-18,9%	0,2%	-16,0%	4,6%
■ 2011	6,9%	10,3%	-6,0%	-10,5%	8,6%	-1,7%	4,3%	-0,1%	5,3%	1,6%

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 prejuízo no período.

A margem líquida do setor em 2014 foi negativa em 0,05, contra 0,07 negativos no ano anterior, o que representou melhoria de 34,6% no período.

Entre as principais empresas aéreas brasileiras de passageiros, a única que alcançou margem líquida positiva em 2014 foi a Azul, com 0,02. A Gol registrou o pior resultado no ano, com margem líquida negativa de 0,11.

A Absa registrou margem líquida positiva de 0,02 em 2014.

Figura 8.25: Margem Líquida da indústria, 2009 a 2014

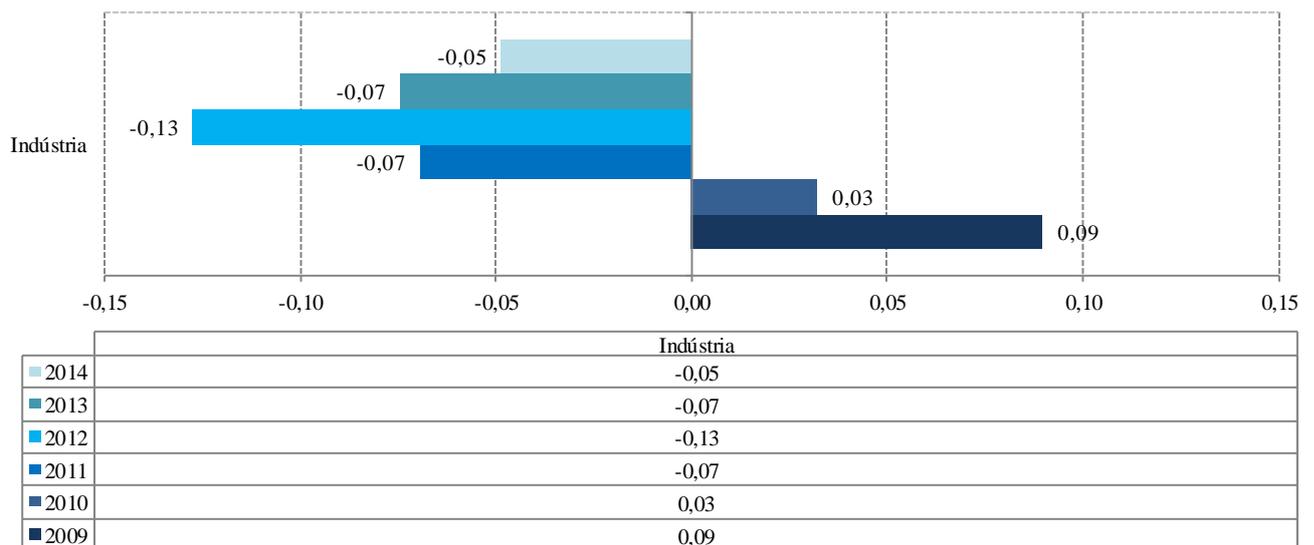
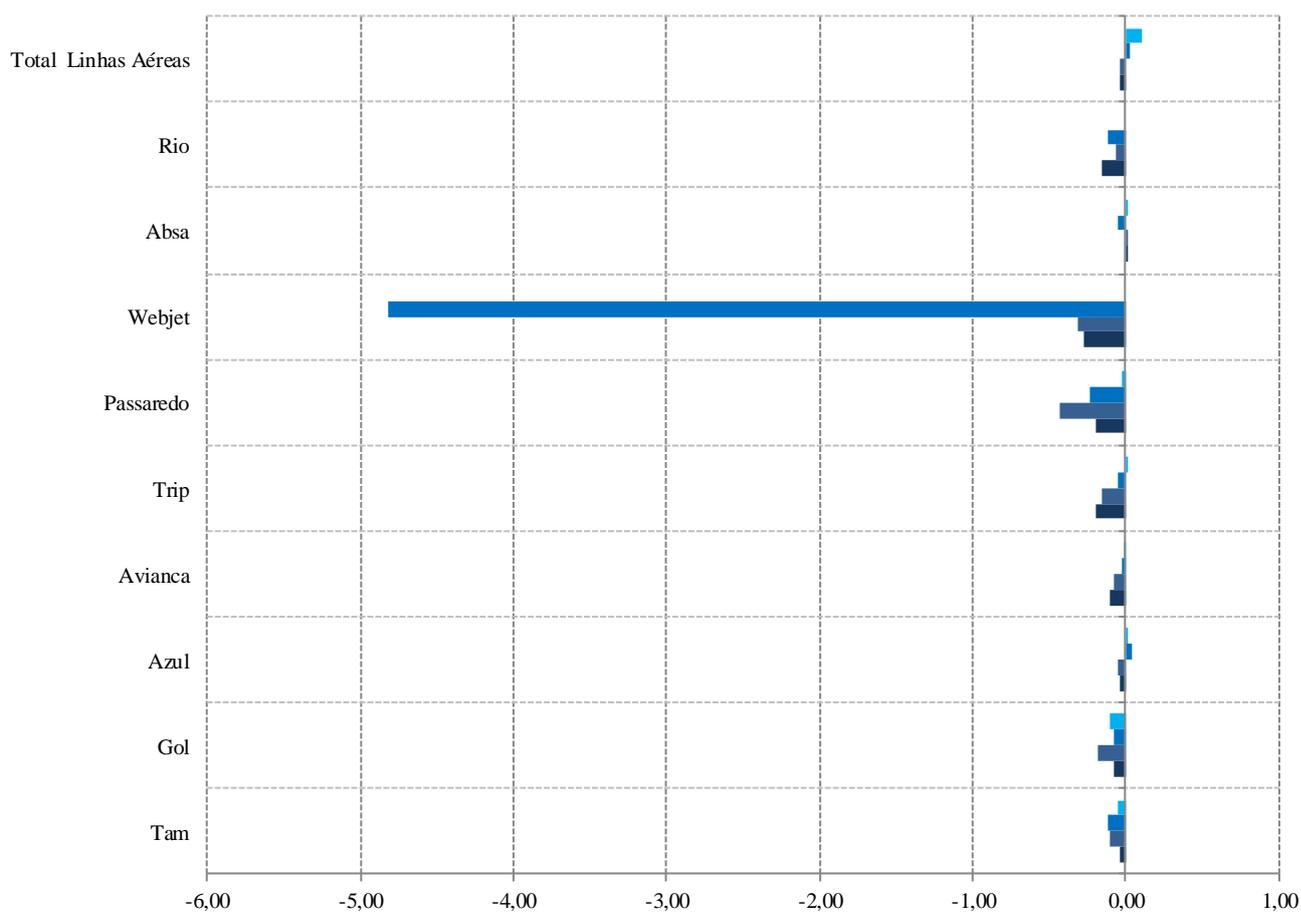


Figura 8.26: Margem Líquida por empresa, 2011 a 2014



	Tam	Gol	Azul	Avianca	Trip	Passaredo	Webjet	Absa	Rio	Total Linhas Aéreas
■ 2014	-0,05	-0,11	0,02	-0,01	0,01	-0,03	0,00	0,02	0,00	0,11
■ 2013	-0,11	-0,08	0,04	-0,02	-0,05	-0,23	-4,82	-0,05	-0,11	0,03
■ 2012	-0,11	-0,19	-0,06	-0,08	-0,15	-0,42	-0,31	0,00	-0,06	-0,03
■ 2011	-0,04	-0,07	-0,03	-0,11	-0,19	-0,20	-0,27	0,00	-0,16	-0,03

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 0,69 em 2013 para 0,66 em 2014, tendo representado redução de 5%.

Entre as quatro principais empresas de passageiros, a Azul apresentou o ILC mais elevado em 2014 (0,71), enquanto que a Avianca registrou o menor (0,58). A única delas que apurou redução significativa do indicador em relação a 2013 foi a Gol, que passou de 0,82 para 0,58.

A Absa apresentou Índice de Liquidez Corrente de 1,51 em 2014.

Figura 8.27: Índice Liquidez Corrente da indústria, 2009 a 2014

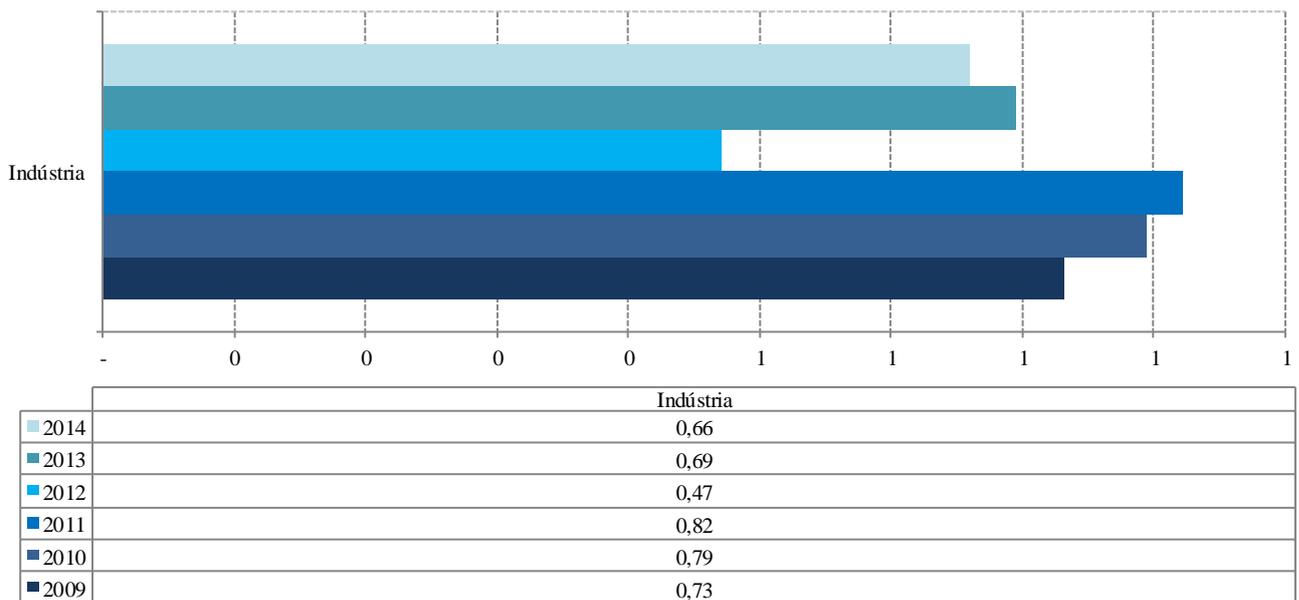
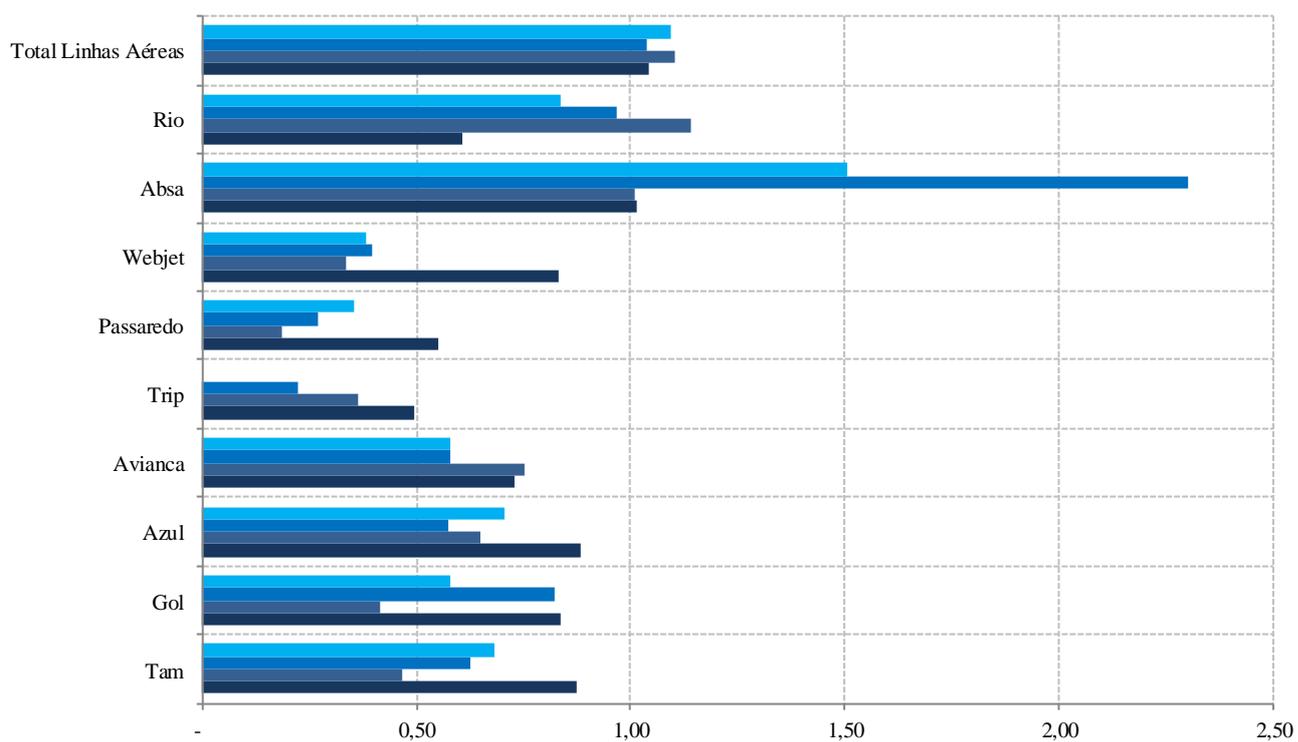


Figura 8.28: Índice Liquidez Corrente por empresa, 2011 a 2014



	Tam	Gol	Azul	Avianca	Trip	Passaredo	Webjet	Absa	Rio	Total Linhas Aéreas
■ 2014	0,68	0,58	0,71	0,58	-	0,36	0,38	1,51	0,84	1,09
■ 2013	0,63	0,82	0,57	0,58	0,22	0,27	0,40	2,30	0,97	1,04
■ 2012	0,47	0,42	0,65	0,75	0,36	0,19	0,34	1,01	1,14	1,11
■ 2011	0,88	0,84	0,89	0,73	0,50	0,55	0,83	1,02	0,61	1,04

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 2014 foi apurado em 0,55, contra 0,51 no ano anterior, representando alta de 7,2%.

Entre as quatro principais empresas de passageiros, a Avianca registrou o ILG mais elevado em 2014 (0,71) e a Gol o menor (0,49).

A Absa registrou ILG de 1,37 em 2014.

Figura 8.29: Índice Liquidez Geral da indústria, 2009 a 2014

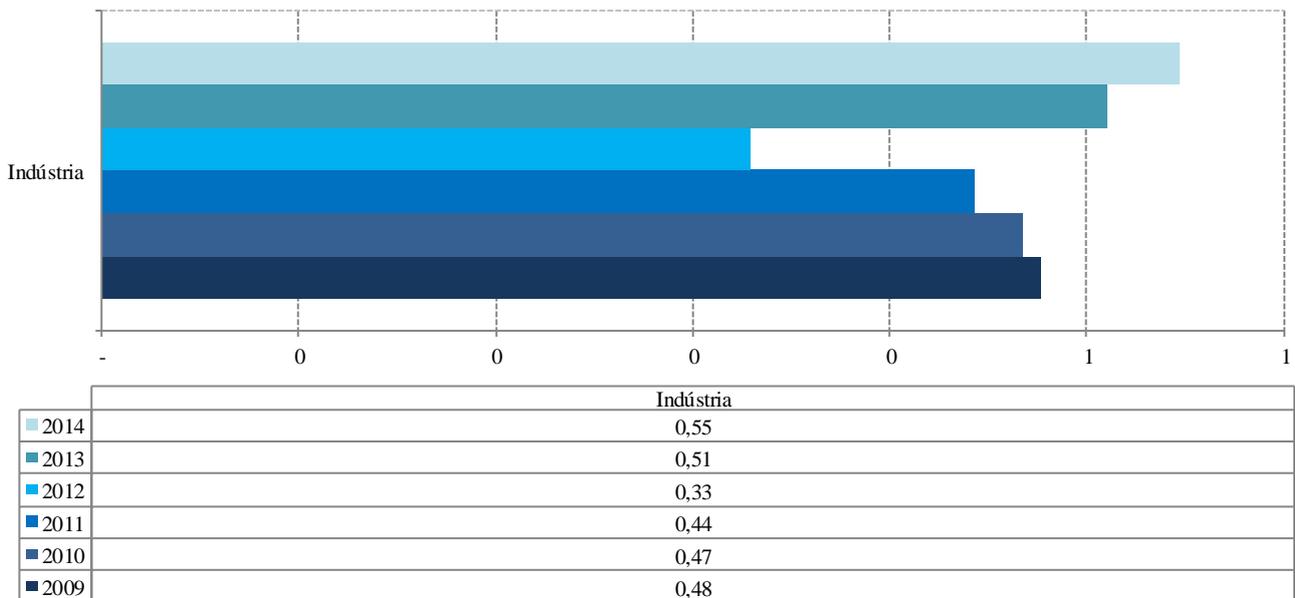
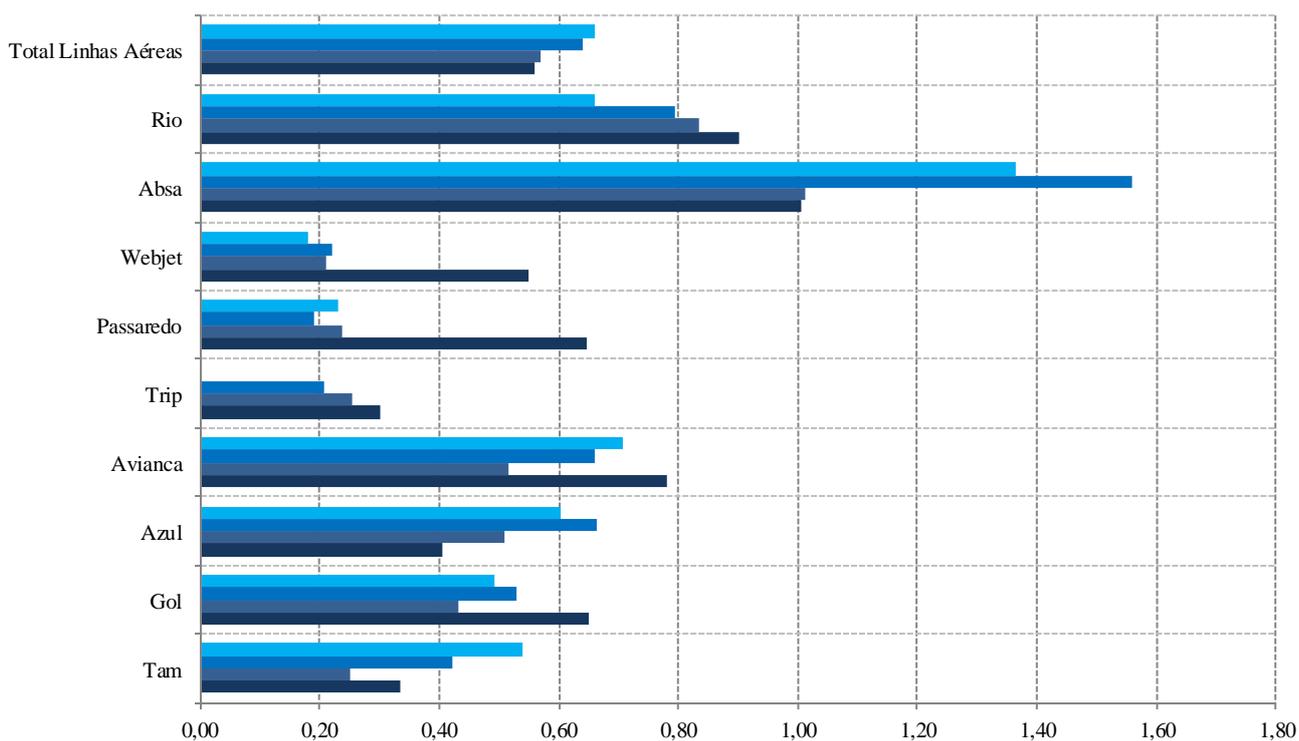


Figura 8.30: Índice Liquidez Geral por empresa, 2011 a 2014



	Tam	Gol	Azul	Avianca	Trip	Passaredo	Webjet	Absa	Rio	Total Linhas Aéreas
■ 2014	0,54	0,49	0,60	0,71	-	0,23	0,18	1,37	0,66	0,66
■ 2013	0,42	0,53	0,66	0,66	0,21	0,19	0,22	1,56	0,79	0,64
■ 2012	0,25	0,43	0,51	0,52	0,25	0,24	0,21	1,01	0,84	0,57
■ 2011	0,34	0,65	0,41	0,78	0,30	0,65	0,55	1,01	0,90	0,56

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 0,96 em 2013 para 0,99 em 2014, o que significou uma elevação de 2,8%.

Entre as quatro principais empresas de passageiros, a Azul apresentou o maior índice em 2014 (1,07), enquanto a Tam registrou o menor (0,92).

O indicador da Absa foi apurado em 0,72 em 2014.

Figura 8.31: Participação de Capitais de Terceiros sobre os Recursos Totais da indústria, 2009 a 2014

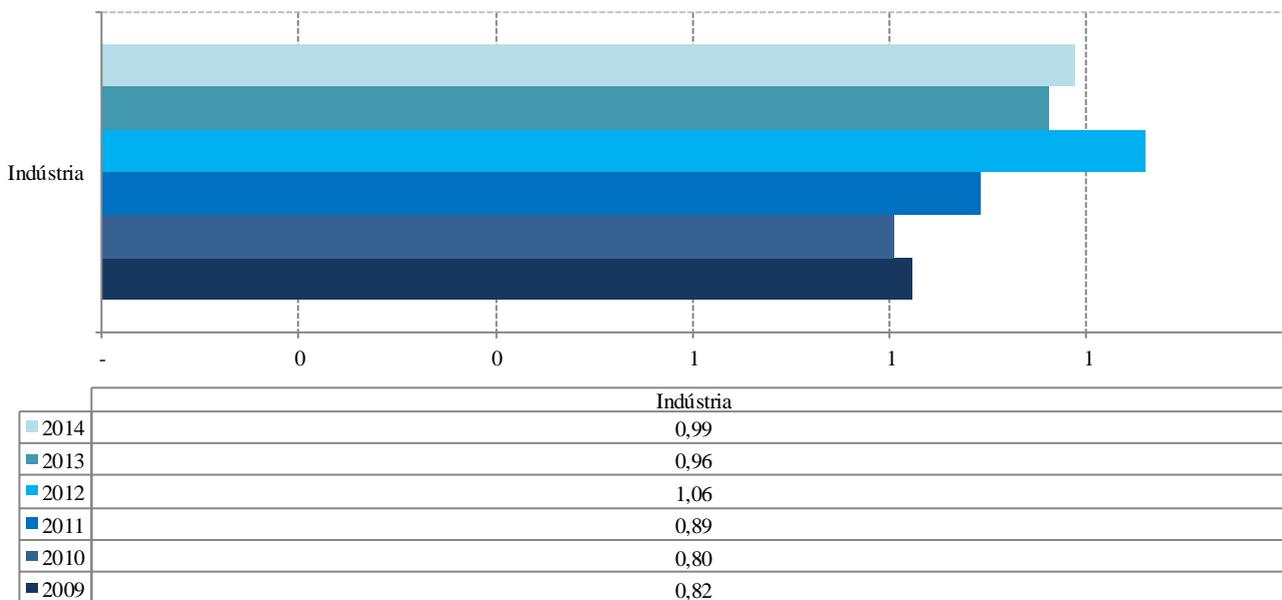
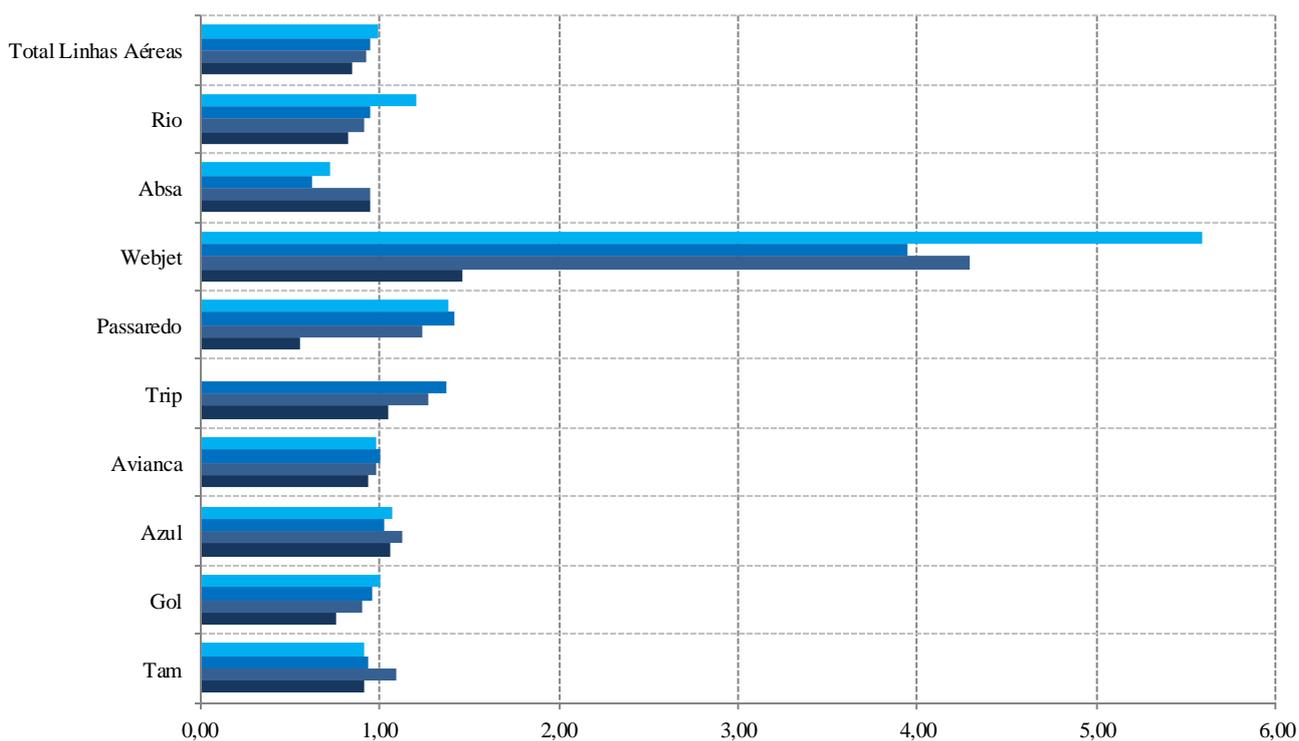


Figura 8.32: Participação de Capitais de Terceiros sobre os Recursos Totais por empresa, 2011 a 2014



	Tam	Gol	Azul	Avianca	Trip	Passaredo	Webjet	Absa	Rio	Total Linhas Aéreas
■ 2014	0,92	1,00	1,07	0,99	-	1,38	5,59	0,72	1,20	0,99
■ 2013	0,94	0,96	1,03	1,00	1,38	1,42	3,94	0,63	0,95	0,94
■ 2012	1,09	0,90	1,12	0,98	1,27	1,24	4,29	0,95	0,91	0,93
■ 2011	0,92	0,76	1,05	0,94	1,05	0,55	1,46	0,95	0,82	0,84

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 são consideradas 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:

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

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

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

O RASK da indústria registrou alta de 5,9% em 2014 quando comparado com o ano anterior, tendo alcançado o patamar de R\$ 0,218.

O CASK cresceu mais no mesmo período (6,1%) e foi superior ao RASK em 2% no ano de 2014, tendo sido apurado em R\$ 0,222.

Entre as quatro principais empresas de passageiros, a Azul registrou o melhor RASK em 2014, de R\$ 0,272, valor que foi superior ao CASK de R\$ 0,254. O menor RASK foi registrado pela Tam, de R\$ 0,191, que foi inferior ao CASK de R\$ 0,206.

Entre essas empresas, a Tam foi a empresa que apurou o pior resultado na relação RASK/CASK em 2014, da ordem de 7,3% negativo, e a Azul teve o melhor desempenho com 7,0% positivo.

A análise do RASK Passagem Aérea revela que, entre as principais empresas aéreas brasileiras, o maior neste indicador em 2014 foi alcançado pela Azul, com R\$ 0,238. O menor valor foi registrado pela Tam, com R\$ 0,173.

Figura 8.33: RASK (R\$/ASK) da indústria, 2009 a 2014

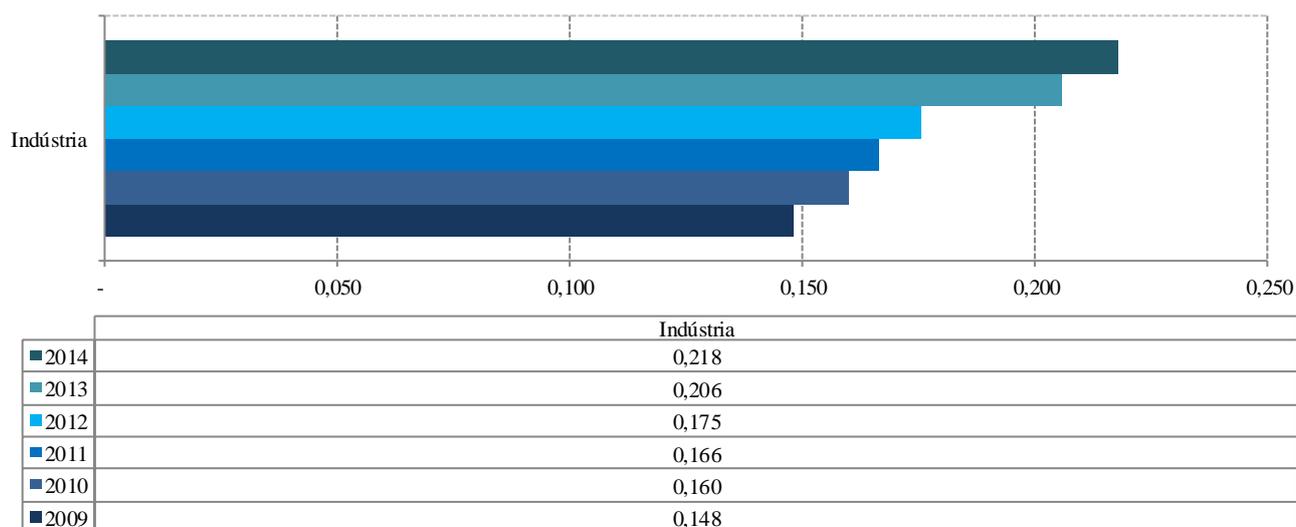
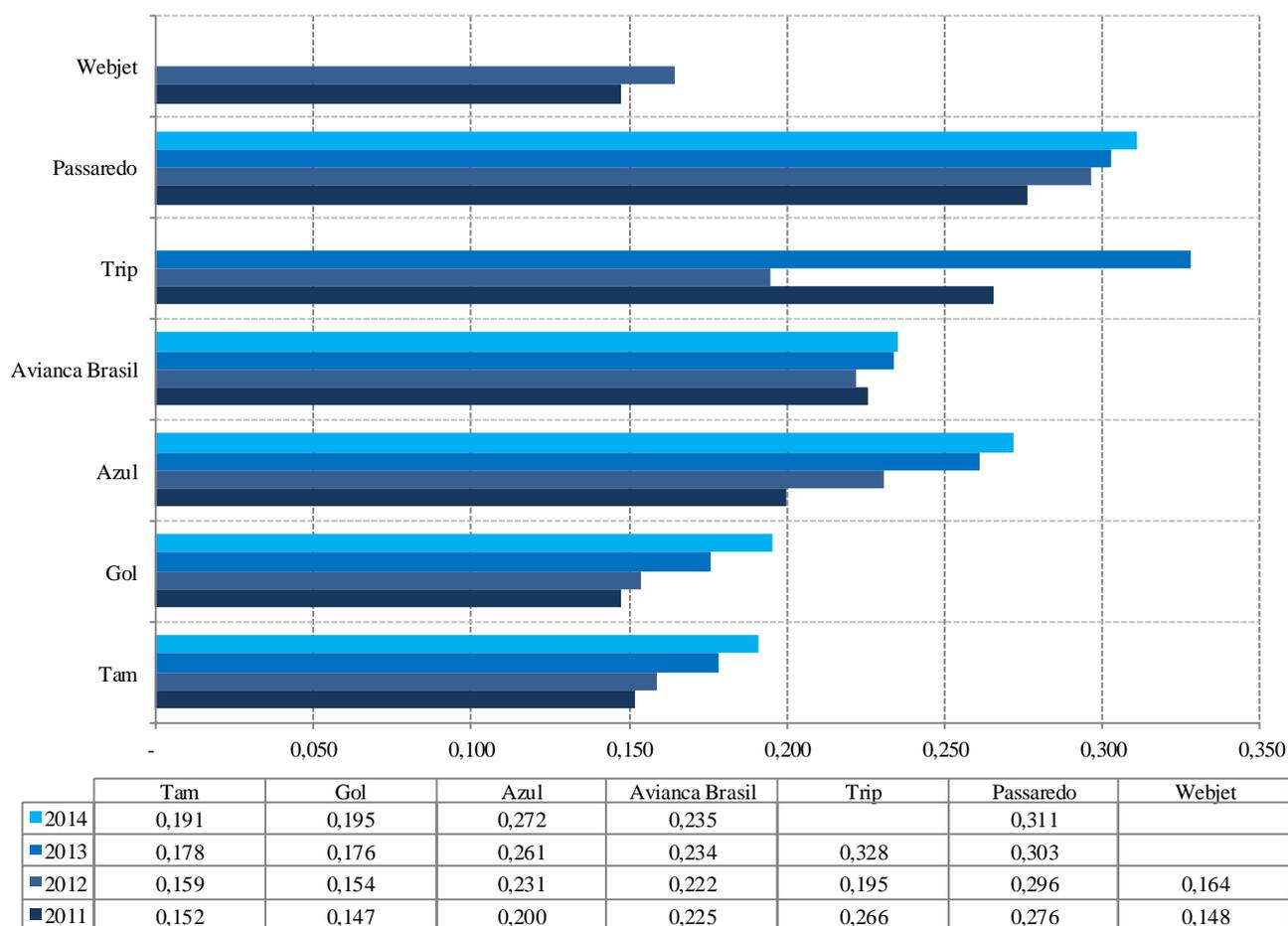


Figura 8.34: RASK (R\$/ASK) por empresa, 2011 a 2014



Seção 8 – Aspectos Econômico-Financeiros

Figura 8.35: CASK (R\$/ASK) da indústria, 2009 a 2014

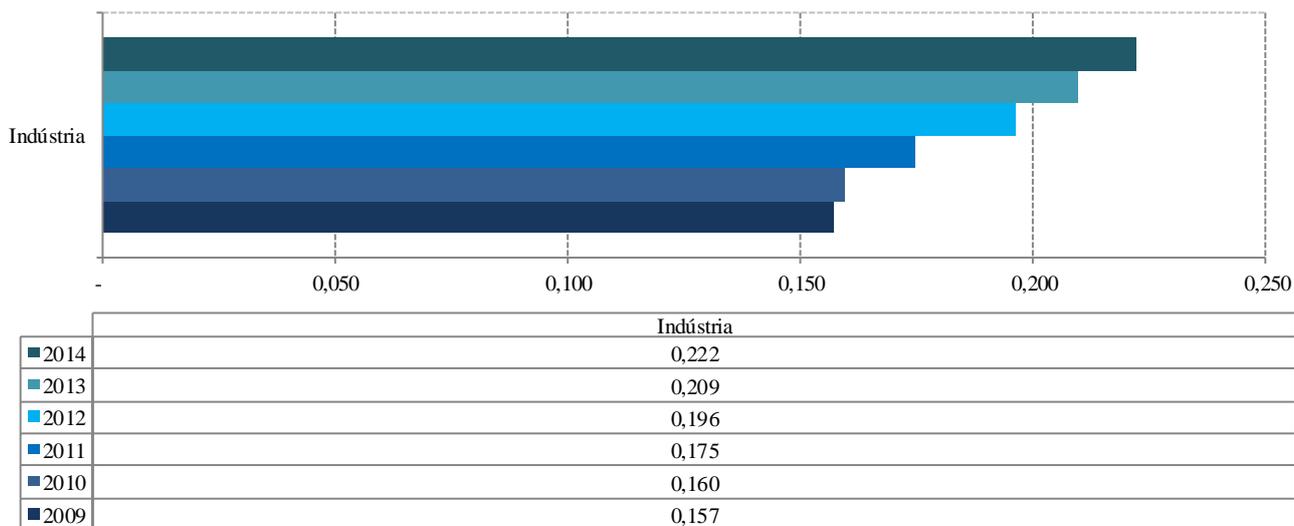


Figura 8.36: CASK (R\$/ASK) por empresa, 2011 a 2014

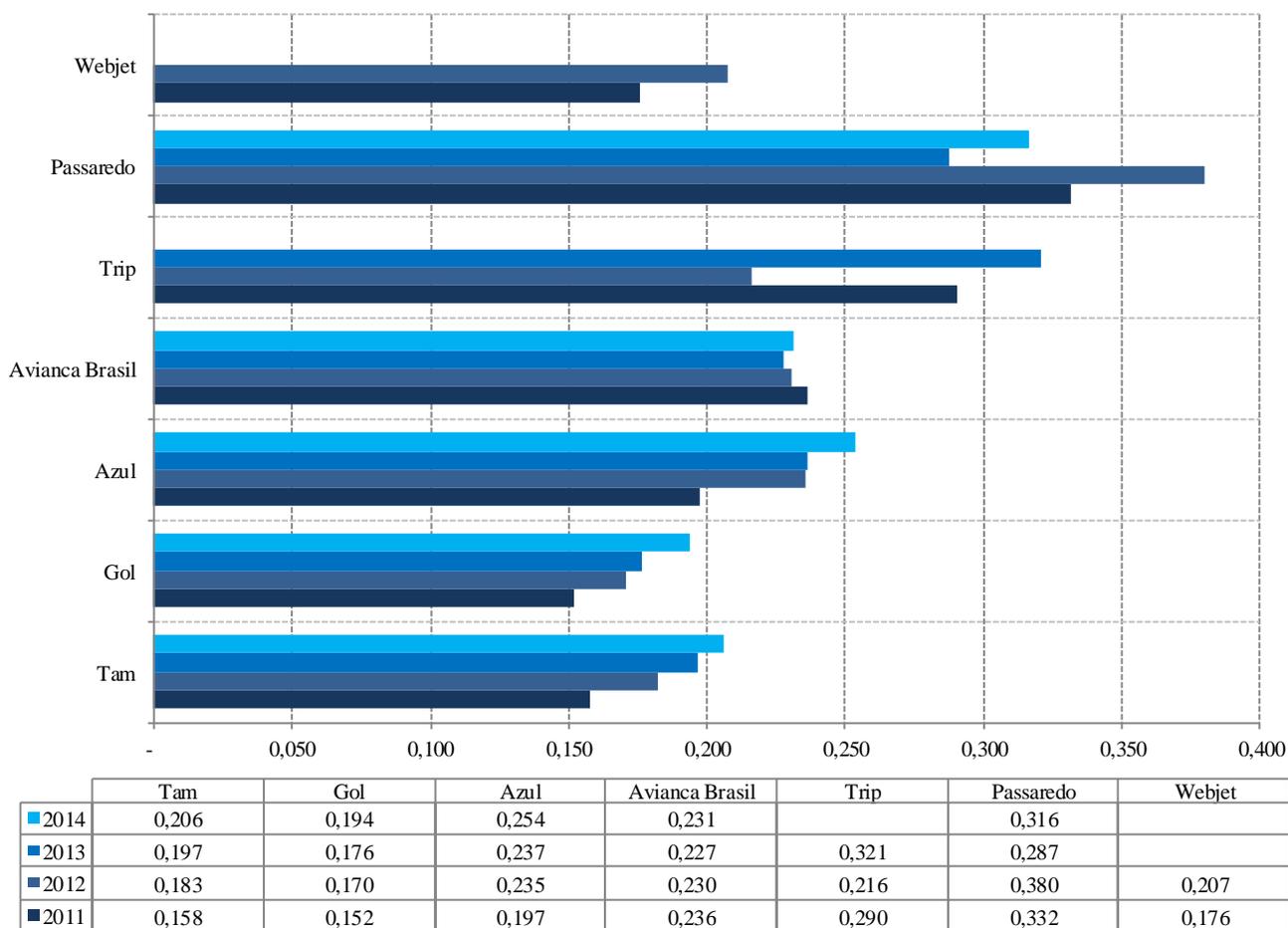


Figura 8.37: RASK Passagem Aérea (R\$/ASK) da indústria, 2009 a 2014

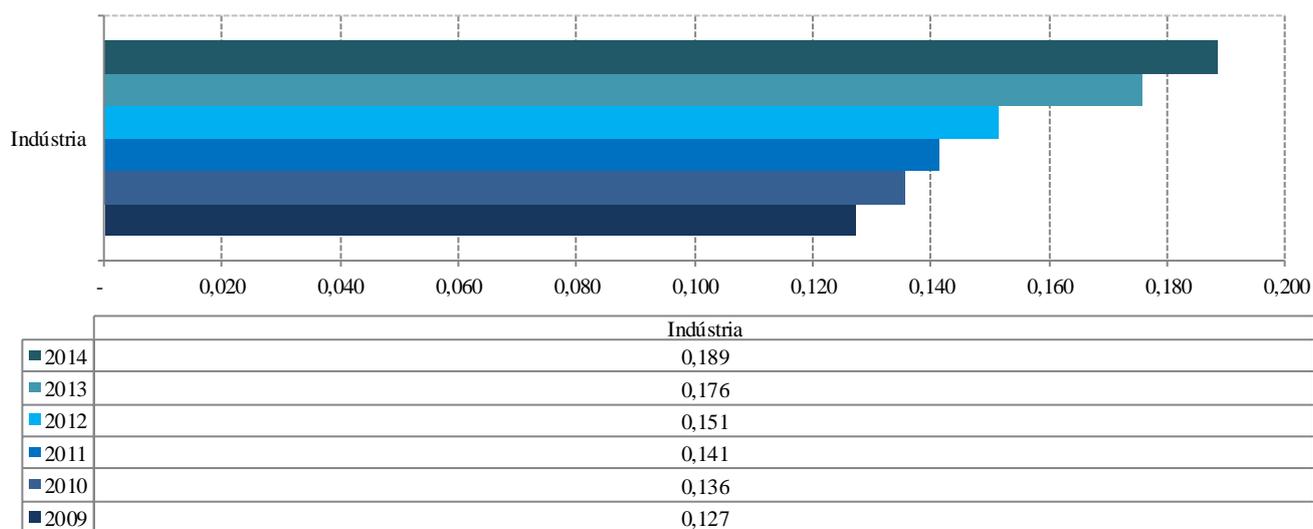
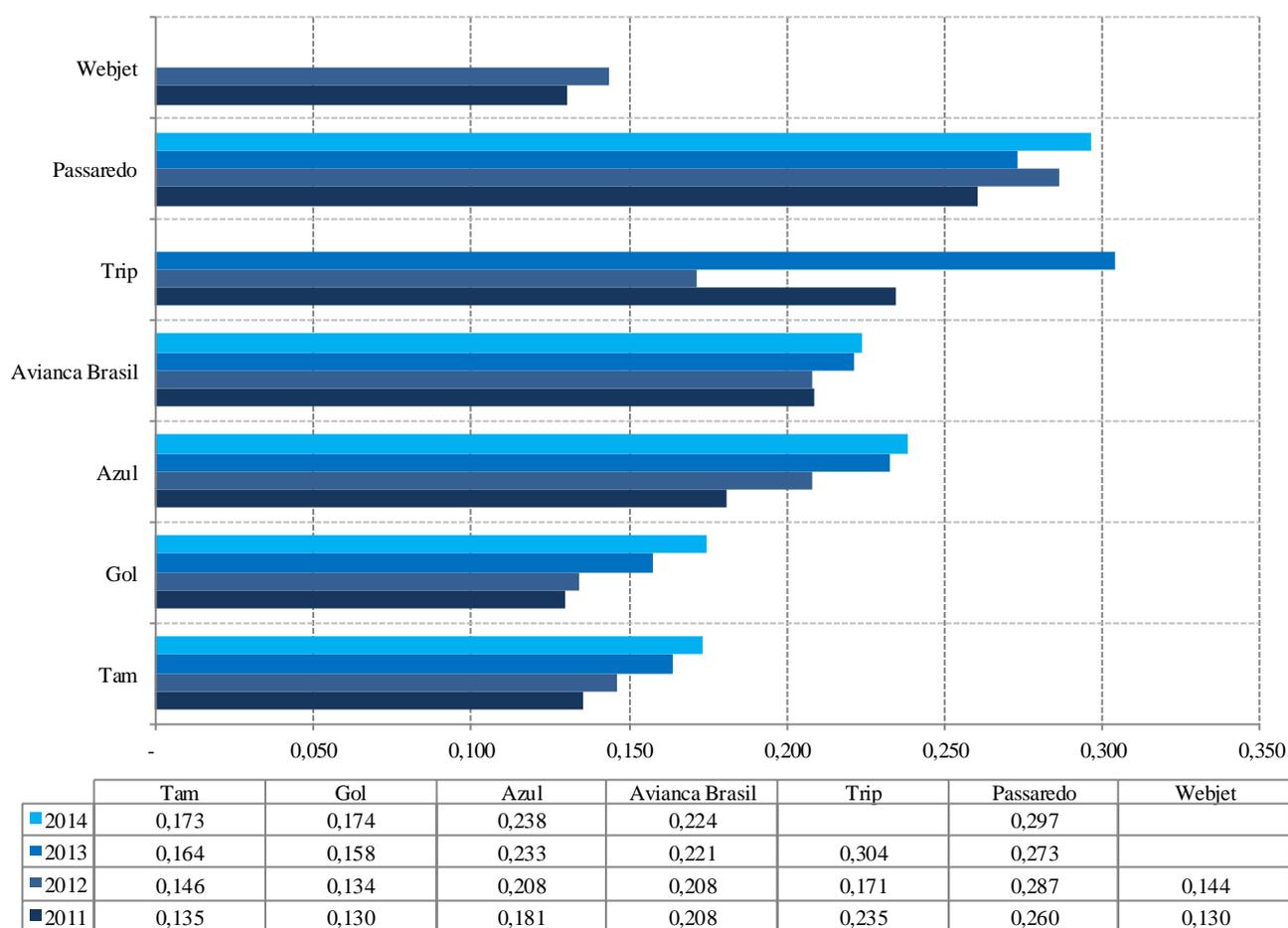


Figura 8.38: RASK Passagem Aérea (R\$/ASK) por empresa, 2011 a 2014



Seção 8 – Aspectos Econômico-Financeiros

Figura 8.39: RASK/CASK da indústria, 2009 a 2014

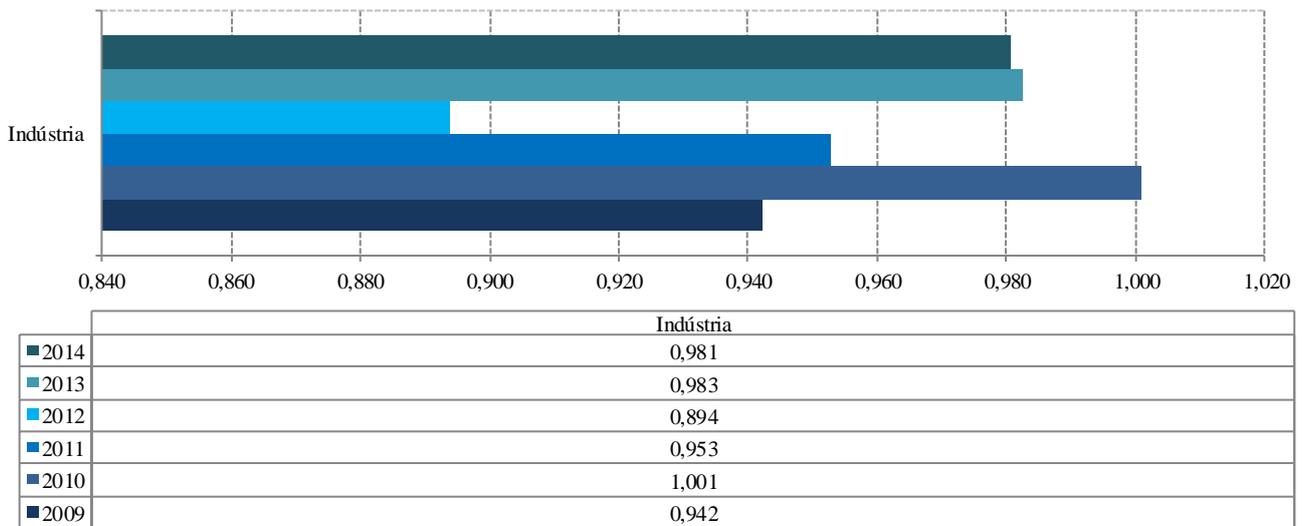
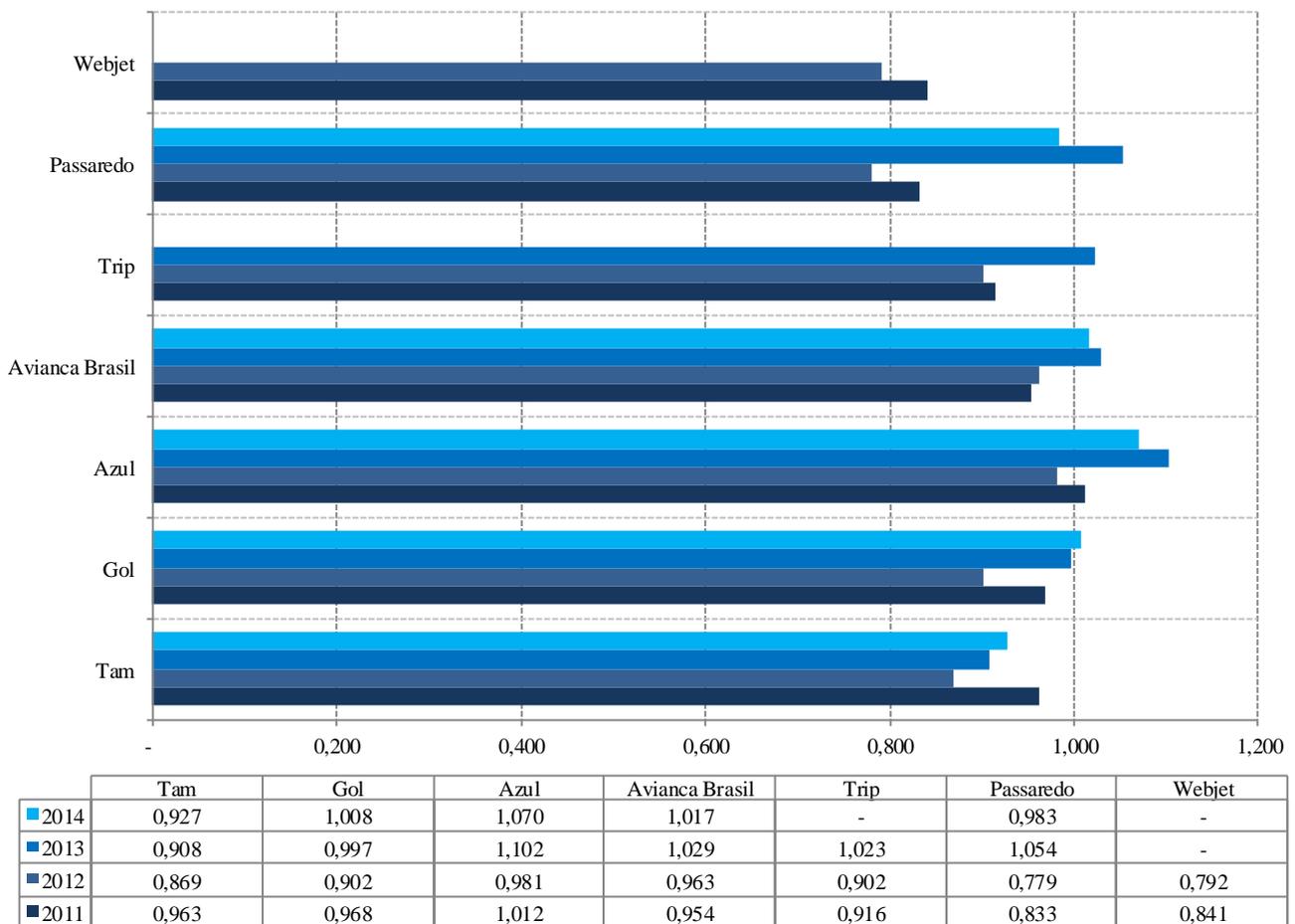


Figura 8.40: RASK/CASK por empresa, 2011 a 2014



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.).

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

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

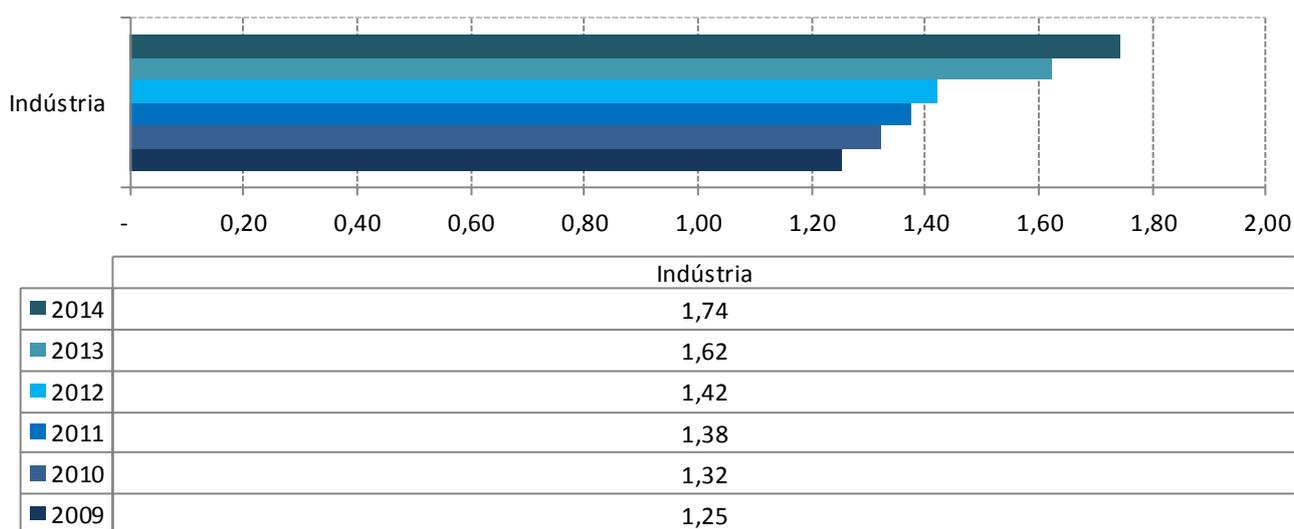
$$\text{CATK} = \frac{\text{Custos e Despesas Operacionais}}{\text{ATK}}$$

O RATK da indústria em 2014 foi de R\$ 1,74, com crescimento de 7,4% em relação ao ano anterior. No entanto, o valor ainda foi 1,9% inferior ao CATK, de 1,78, que cresceu 7,6% no mesmo período.

Entre as quatro principais empresas de passageiros, a Azul alcançou o maior RATK em 2014, de R\$ 2,27, tendo apresentado também o melhor resultado RATK/CATK (positivo em 7%).

O menor RTAK entre essas empresas foi registrado pela Tam, de R\$ 1,42, que também registrou a pior relação desse indicador com o CATK (negativa em 7,3%).

Figura 8.41: RATK (R\$/ATK) da indústria, 2009 a 2014



Seção 8 – Aspectos Econômico-Financeiros

Figura 8.42: RATK (R\$/ATK) por empresa, 2011 a 2014

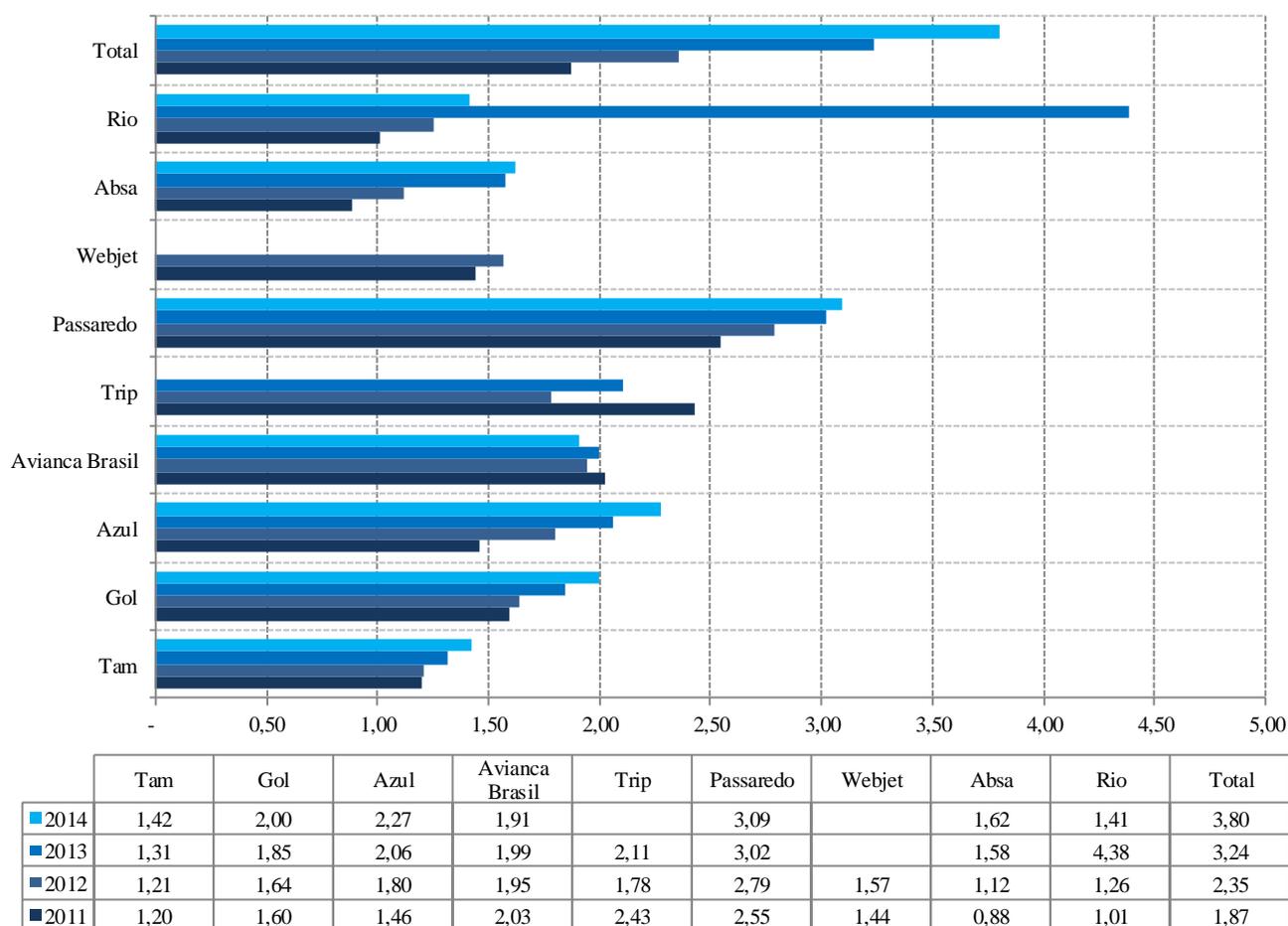


Figura 8.43: CATK (R\$/ATK) da indústria, 2009 a 2014

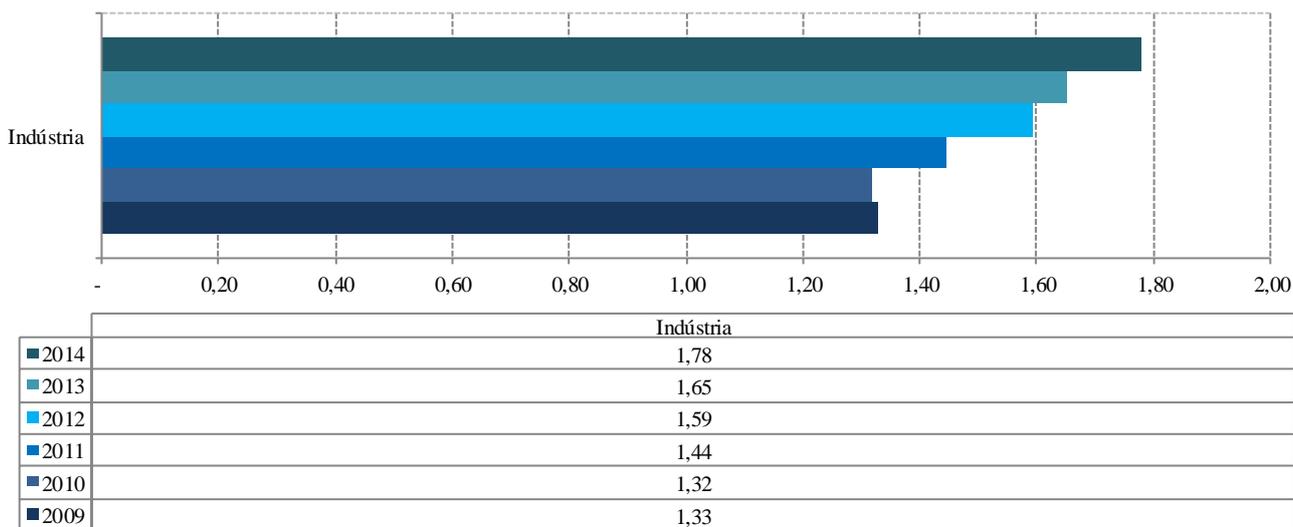


Figura 8.44: CATK (R\$/ATK) por empresa, 2011 a 2014

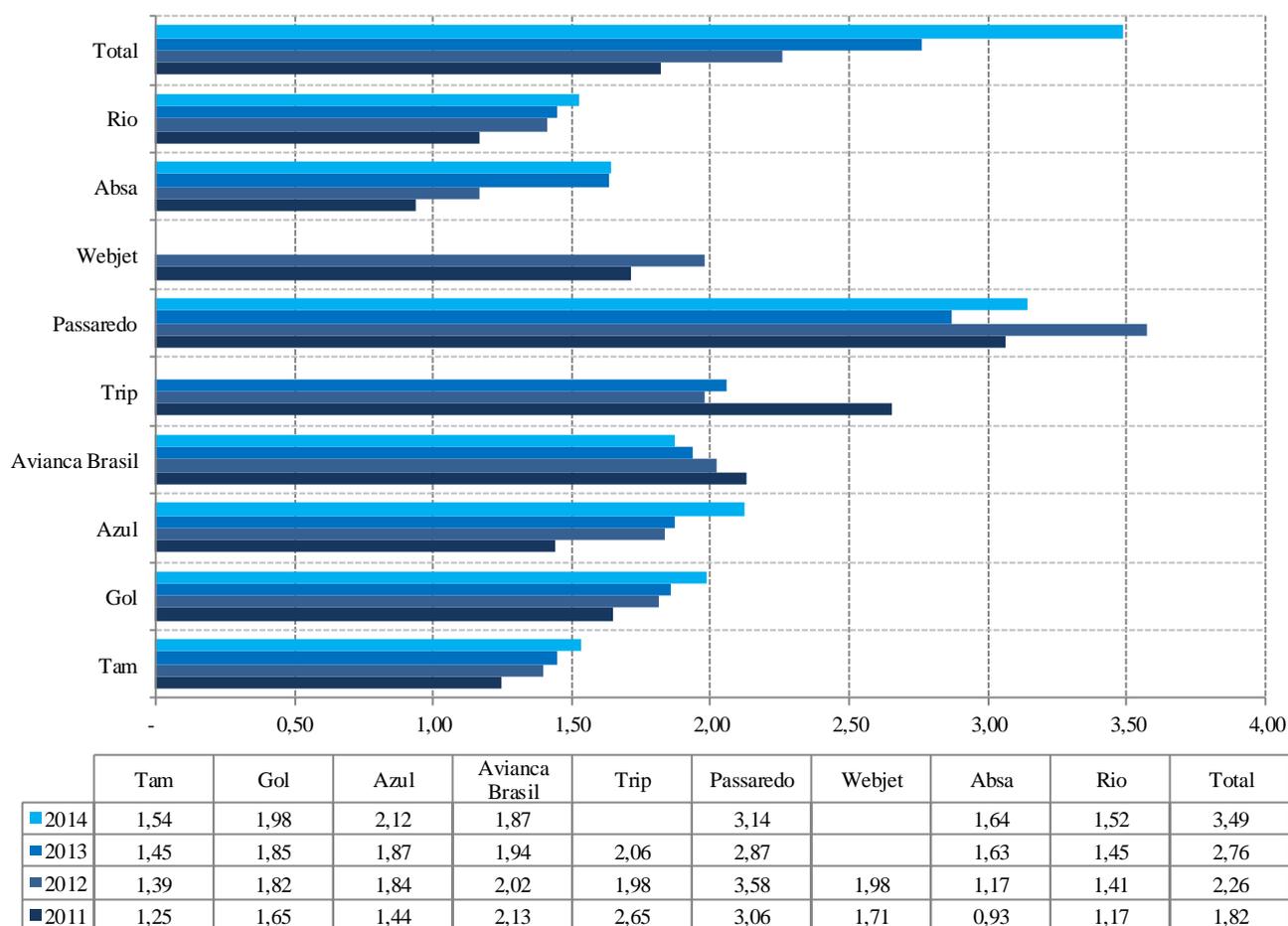
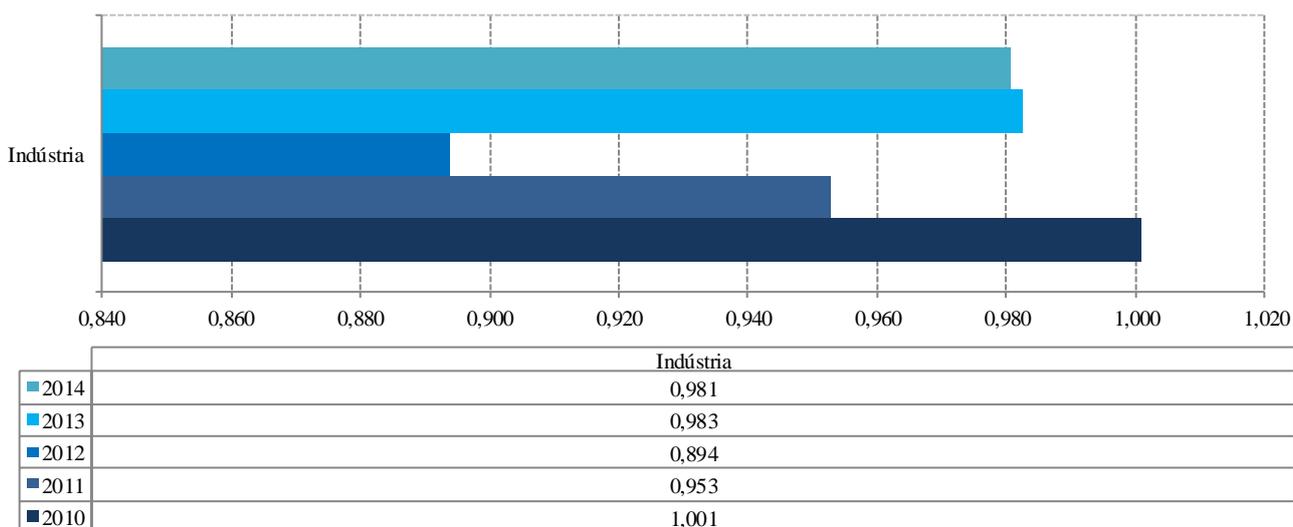
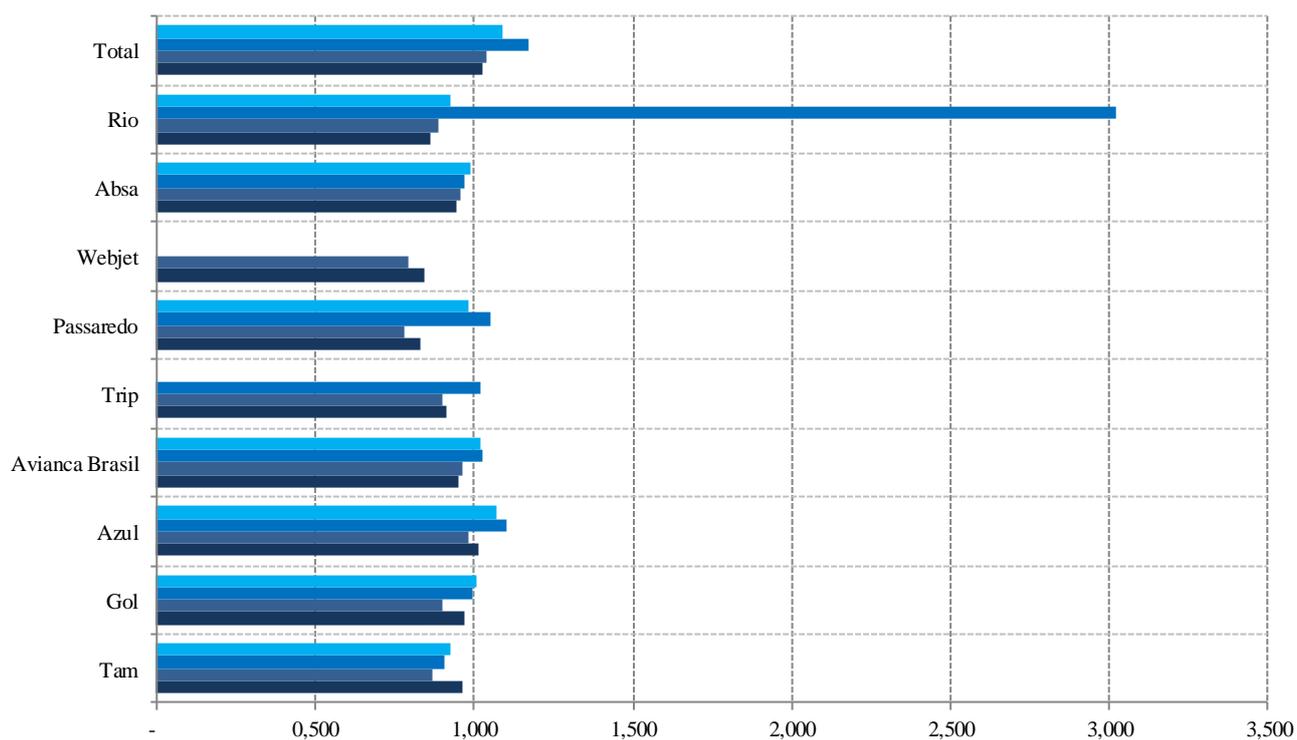


Figura 8.45: RATK/CATK da indústria, 2009 a 2014



Seção 8 – Aspectos Econômico-Financeiros

Figura 8.46: RATK/CATK por empresa, 2011 a 2014



	Tam	Gol	Azul	Avianca Brasil	Trip	Passaredo	Webjet	Absa	Rio	Total
■ 2014	0,927	1,008	1,070	1,017	-	0,983	-	0,989	0,927	1,090
■ 2013	0,908	0,997	1,102	1,029	1,023	1,054	-	0,967	3,023	1,173
■ 2012	0,869	0,902	0,981	0,963	0,902	0,779	0,792	0,959	0,888	1,041
■ 2011	0,963	0,968	1,012	0,954	0,916	0,833	0,841	0,946	0,862	1,028

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.

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

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
ASK	<i>Available Seat Kilometer</i> (Assento Quilômetro Ofertado)
ATK	<i>Available Ton Kilometer</i> (Tonelada Quilômetro Ofertada)
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
HOTRAN	Horário de Transporte
IAC	Instrução de Aviação Civil
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ILC	Índice de Liquidez Corrente
ILG	Índice de Liquidez Geral
IPCA	Índice de Preços ao Consumidor Amplo
OACI	Organização da Aviação Civil Internacional
PIB	Produto interno Bruto
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)
Sisbacen	Sistema de Informações do Banco Central do Brasil
WTI	<i>West Texas Intermediate</i>

Anexo C. LISTA DE SIGLAS DE EMPRESAS AÉREAS REGULARES

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

Designador OACI	Nome da Empresa
TAM	TAM Linhas Aéreas S/A (Brasil)
TAP	TRANSPORTES AEREOS PORTUGUESES AS. (nome de fantasia: TAP AIR PORTUGAL) (Portugal)
TIB	TRIP - Linhas Aéreas S/A (Brasil)
TTL	TOTAL Linhas Aéreas S/A (Brasil)
TUS	ABSA Aerolinhas Brasileiras S/A (Brasil)
UPS	UPS – UNITED PARCEL SERVICES CO. (Estados Unidos)

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

Anexo D - Lista de Siglas de Aeródromos Brasileiros

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	Lencóis-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

Anexo D - Lista de Siglas de Aeródromos Brasileiros

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

Anexo D - Lista de Siglas de Aeródromos Brasileiros

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 – Confeção 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 2013 – Altera a Portaria nº 804/SRE, de 21 de maio de 2010.

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

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

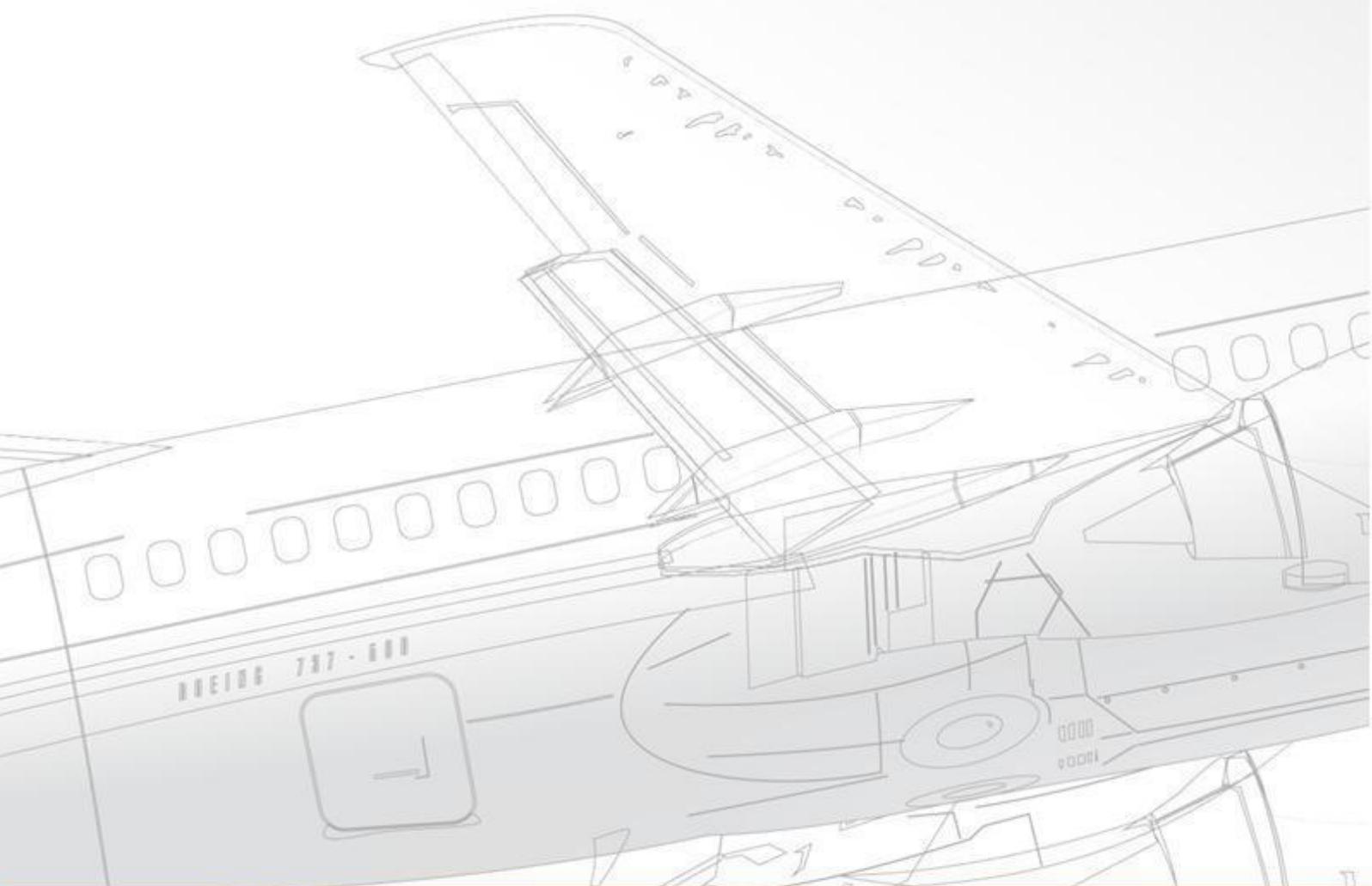
Portaria ANAC nº 1.190/SRE, de 17 de junho de 2011 – Procedimentos para fornecimento dos dados estatísticos das empresas estrangeiras de transporte aéreo público regular e não regular que operam no Brasil, exceto as de táxi-aéreo.

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

Portaria ANAC nº 1.096/SRE, de 1º de junho de 2012 – Estabelece os modelos para a divulgação no site da ANAC dos percentuais de atrasos e de cancelamentos de voos do transporte aéreo público regular de passageiros no Brasil e dá outras providências.

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>



Agência Nacional de Aviação Civil
Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos
Gerência de Acompanhamento de Mercado
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, 163