

Tarifas Aéreas Domésticas

2º Semestre de 2017



DIRETORIA

Diretor-Presidente

José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz

Diretor

Juliano Alcântara Noman

Diretor

Ricardo Fenelon Junior

Diretor

Hélio Paes de Barros Júnior

Diretor

Ricardo Sérgio Maia Bezerra

EQUIPE TÉCNICA RESPONSÁVEL

Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos

Ricardo Bisinotto Catanant

Gerente de Acompanhamento de Mercado

Cristian Vieira dos Reis

Gerente Técnico de Análise Econômica

Luiz André de Abreu Cruvinel Gordo

Especialistas em Regulação de Aviação Civil

Cláudio Roberto Correia Silva

Esa Pekka Tapani Horttanainen

Felemon Gomes Boaventura

Flávia Macedo Rocha de Godoi

Secretária

Waleska dos Santos Cabral

Apoio

Assessoria de Comunicação Social

Núcleo de Sistemas de Tecnologia da Informação – SAS

TARIFAS AÉREAS DOMÉSTICAS

2º Semestre de 2017

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 relatório, desde que mencionada a fonte: ANAC, relatório Tarifas Aéreas Domésticas, 2º Semestre de 2017.

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

As informações divulgadas estão sujeitas a alterações.

Brasília, DF, 16 de março de 2018.

Apresentação



Apresentação

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) apresenta à sociedade brasileira o relatório Tarifas Aéreas Domésticas, com vistas a permitir o acompanhamento da variação dos preços do transporte aéreo doméstico regular de passageiros e subsidiar a realização de estudos sobre o setor.

O relatório está disponível na opção “Tarifas Aéreas Domésticas” da subseção “Mercado do Transporte Aéreo” da seção “Dados e Estatísticas” do portal da ANAC na internet e contempla dados das tarifas aéreas domésticas de passageiros efetivamente vendidas ao público adulto em geral desde janeiro de 2002. O documento é acompanhado de arquivos eletrônicos com planilhas que contemplam mais dados, detalhados por mês.

Também são disponibilizados na mesma página: os dados das tarifas aéreas domésticas comercializadas com detalhamento por unidade da federação e por pares de regiões do país; os microdados; as informações do seminário “10 Anos de Liberdade Tarifária no Transporte Aéreo Doméstico”, promovido pela ANAC no dia 21/11/2012; o histórico das tarifas aéreas domésticas no Brasil e a metodologia de acompanhamento; e os principais fatores que afetam os valores das tarifas aéreas.

A elaboração e a divulgação de estudos sobre as condições de mercado estão previstas no regimento interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381/2016.

A ANAC foi criada pela Lei nº 11.182/2005 como 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 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.

Reclamações, denúncias, sugestões, críticas ou elogios sobre o Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas podem ser registrados no sistema Fale com a ANAC, acessível por meio do portal da Agência na internet ou do telefone 163.

Destques do período



Contexto do transporte aéreo em 2017

O ano de 2017 foi marcado pela entrada em vigor da Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016, que, entre outros, desregulamentou a franquia de bagagem despachada nos voos domésticos e internacionais. Apesar de a norma ter adquirido eficácia em 14 de março de 2017, o dispositivo relativo à bagagem despachada foi suspenso por decisão liminar da Justiça Federal no dia anterior, tendo sido posteriormente reconsiderada em 29 de abril de 2017. Por sua vez, as empresas aéreas somente passaram a efetivamente aplicar a desagregação do serviço de despacho de bagagem a partir do mês de junho de 2017, conforme observado no quadro abaixo:

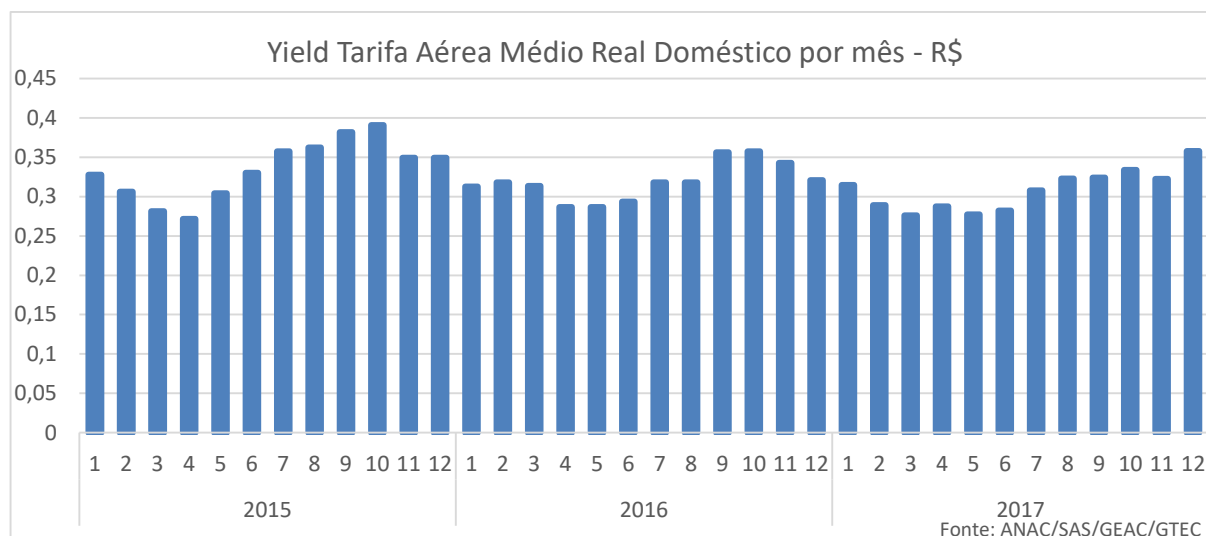
Empresa	Data de início da comercialização de passagens sem franquia de bagagem despachada
Azul	01/06/2017
Gol	20/06/2017
Latam	24/06/2017
Avianca	25/09/2017

Assim, a franquia de bagagem despachada passou a constituir mais um item para diferenciação de serviços e preços ofertados aos passageiros, ao lado de outros critérios anteriormente utilizados, como a possibilidade de remarcação ou cancelamento da passagem. Outros itens como alimentação a bordo e marcação de assentos, que nunca foram regulados, também representam fatores de diferenciação de produtos e preços, mais opções para a decisão do passageiro e, ainda, incentivo à concorrência entre as empresas.

O contexto das diversas variáveis que influenciam todo o mercado e a economia em geral dentro de um período pode ser bastante diversificado do outro período que se quer comparar. Não se pode esperar que a diferença de preços seja explicada por um único fator isoladamente. A associação de oscilações nos preços a qualquer possível causa, como o transporte de bagagem, depende necessariamente de uma série temporal robusta com diversos indicadores, para que seja possível isolar os impactos de cada variável considerada.

A avaliação dos efeitos da implementação da norma não é trivial e requer tempo, tendo em vista que as tarifas aéreas oscilam a todo momento em razão de inúmeros fatores que influenciam a sua precificação, tais como a evolução dos custos; a distância da linha aérea; o grau de concorrência do mercado; a densidade de demanda; a baixa e a alta temporada; restrições de infraestrutura aeroportuária e de navegação aérea; a taxa de ocupação das aeronaves; a realização de promoções, entre outros. A bagagem transportada é apenas mais um dos itens que compõem os custos e, consequentemente, os preços das passagens aéreas.

Ressalte-se que, ao se analisar preços, é de extrema relevância observar o efeito da sazonalidade. No setor aéreo, os preços tendem a ser diferenciados conforme a época do ano. Por exemplo, os preços das passagens aéreas no segundo semestre são, em geral, mais altos do que no primeiro semestre. Ao longo do ano, os preços costumam ser bastante diferenciados entre os meses, conforme pode ser observado pelo gráfico do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real, que representa o valor médio pago por quilômetro entre a origem e o destino do passageiro, independentemente de escalas ou conexões.



A sazonalidade não afeta somente o comportamento das tarifas aéreas cujos dados são publicados pela Agência. Dados como os de demanda e oferta, também publicados pela Agência, e outros publicados por diversas entidades, também apresentam tal característica e, para sua análise, costuma-se utilizar algum método para amenizá-la (dessazonalizar).

No caso dos dados de tarifa aérea, que compreendem tanto a tarifa quanto o yield (preço do quilômetro pago por passageiro) médios, a Agência costuma comparar um determinado período (mês, trimestre ou ano) ao mesmo período de um ou mais anos anteriores. Além disso, costuma-se utilizar os valores em termos reais, atualizados pela inflação, na tentativa de se isolar a variação dos preços da economia como um todo.

Ante o exposto, o cenário macroeconômico em 2017 foi marcado por uma retomada gradual da atividade econômica no país. O Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro apresentou quatro trimestres seguidos de alta¹. No ano, o crescimento no PIB foi de 1%.

A inflação, por sua vez, foi apurada abaixo do centro da meta estabelecida pelo Banco Central, tendo registrado deflação de 0,23% em junho (a primeira taxa negativa para um mês desde junho de 2006). O Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) registrou alta de 3% no acumulado de 2017, contra os 6,3% observados em 2016².

Os indicadores atrelados aos custos mais significativos da indústria (preço do combustível e taxa de câmbio) apresentaram comportamentos distintos no ano. O combustível, que correspondeu a cerca de 27% dos custos e despesas dos serviços de transporte aéreo³ prestados pelas empresas brasileiras, está representado nesta análise pelo preço médio do querosene de aviação apurado pela Agência Nacional do Petróleo – ANP⁴. Ao longo do primeiro semestre, o valor

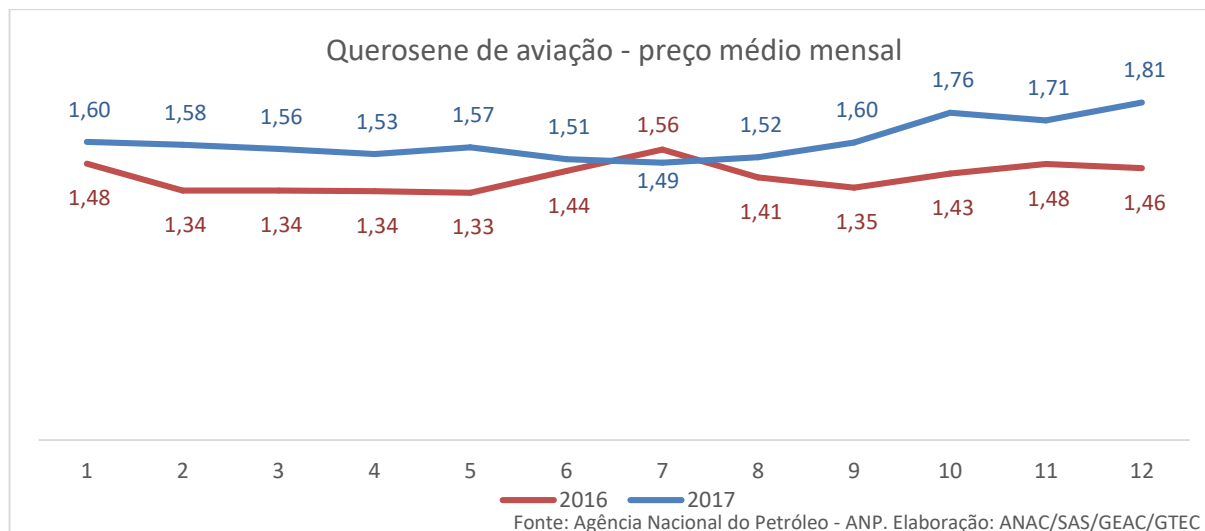
¹ Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

² *idem*

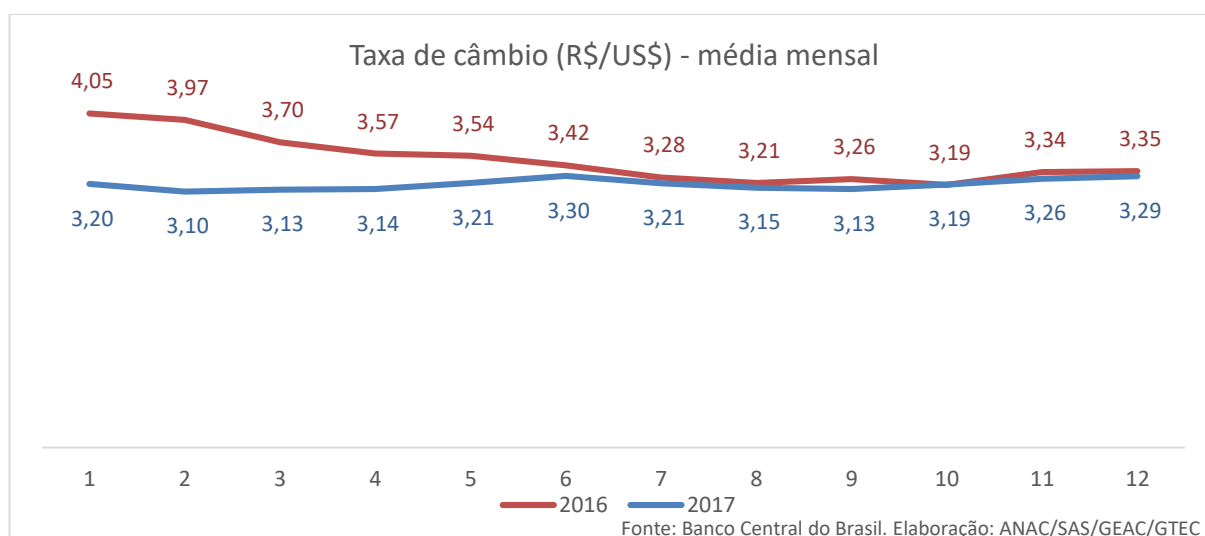
³ Cálculo com base nos valores apresentados pelas empresas de transporte aéreo até o 3º trimestre de 2017, conforme Resolução nº 342, de 9 de setembro de 2014. Se considerados apenas os custos (isto é, excluindo-se as despesas operacionais), a proporção do combustível é de 32%.

⁴ Os valores que serviram de base para o cálculo representam o preço médio do querosene de aviação cobrado pelos produtores ("ex-ref"), sem a inclusão de ICMS, divulgados pela ANP, disponíveis em <http://www.anp.gov.br/wwwanp/precos-e-defesa-da-concorrenca/precos/precos-de-produtores>. Os preços

oscilou entre R\$ 1,51 e R\$ 1,60 por litro nas médias mensais. No segundo semestre, apesar de queda em julho (R\$ 1,49 por litro), o indicador assumiu uma trajetória ascendente, encerrando o ano com valor de R\$ 1,81 por litro em dezembro, ante um preço médio de R\$ 1,46 por litro em dezembro de 2016.



Já a taxa de câmbio do Real frente ao Dólar manteve-se em patamares inferiores aos de 2016 no primeiro semestre, passando de 3,35 R\$/US\$ em dezembro de 2016 a 3,20 R\$/US\$ em janeiro de 2017⁵. A menor média mensal observada no período foi no mês de fevereiro (3,10 R\$/US\$) e a maior foi no mês de junho (3,30 R\$/US\$). Houve queda na taxa média para todos os meses do período em relação aos respectivos meses do ano anterior. No segundo semestre, a taxa média mensal variou entre 3,13 R\$/US\$ e 3,29 R\$/US\$, apresentando queda para todos os meses em relação ao ano anterior, exceto outubro (+0,2%). A taxa de câmbio tem forte influência nos custos de combustível, arrendamento, manutenção e seguro de aeronaves, que, em conjunto, representaram cerca de 50% dos custos e despesas dos serviços aéreos da indústria.



médios mensais foram calculados pela ANAC considerando-se dentro de um mês cada semana que se iniciou dentro dele, mesmo que seu encerramento tenha se dado no mês seguinte.

⁵ Série Temporal nº 3698 - Taxa de câmbio - Livre - Dólar americano (venda) - Média de período – mensal, disponível em www.bcb.gov.br.

Nesse cenário, o ano de 2017 apresentou alta de 3,2% na demanda por transporte aéreo doméstico, medida em passageiros quilômetros pagos transportados (RPK). A oferta doméstica de transporte aéreo, por sua vez, reverteu a redução observada no primeiro semestre e encerrou o ano com aumento de 1,4%. A taxa de aproveitamento dos assentos das aeronaves em voos domésticos foi de 81,5%, representando a melhor taxa anual da série histórica e variação positiva de 1,8% na comparação com 2016. Em termos de passageiros pagos transportados, o crescimento foi de 2,2% no ano, totalizando 90,6 milhões⁶.

A Tarifa Aérea Média Doméstica Real em 2017 foi de R\$ 357,16, representando redução de 0,6% em relação a 2016 e o menor valor registrado para um ano na série histórica.

No mesmo período, o Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real foi de R\$ 0,3080, com redução de 3,1% em relação ao ano anterior. Trata-se do menor valor registrado para o indicador desde o início da série histórica.

Ao longo do ano de 2017, 6,6% das passagens foram comercializadas com tarifas aéreas abaixo de R\$ 100,00 e 52,9% abaixo de R\$ 300,00. As passagens acima de R\$ 1.500,00 representaram 0,7% do total.

Com relação aos dados por unidade da federação, que seguem em anexo ao presente relatório, o valor médio por quilômetro pago pelo passageiro em voos domésticos (Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real) registrou redução real na maior parte das unidades da federação na comparação com o ano anterior. Foram verificados aumentos no indicador em Goiás, Mato Grosso, Acre, Amapá, Pará, Espírito Santo e no Distrito Federal. Nas demais unidades da Federação houve redução no indicador, sendo que a mais expressiva, de 9,7%, foi verificada para os passageiros domésticos com origem ou destino no Piauí. O maior aumento foi apurado para o Amapá (+7,3%).

Entre os quinze pares de regiões do país, oito registram redução real no Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real na comparação de 2017 com 2016. A maior alta ocorreu no par Centro Oeste/Norte (+8,7%) e a variação negativa mais relevante ocorreu nas linhas aéreas entre Norte e Nordeste (-10,2%).

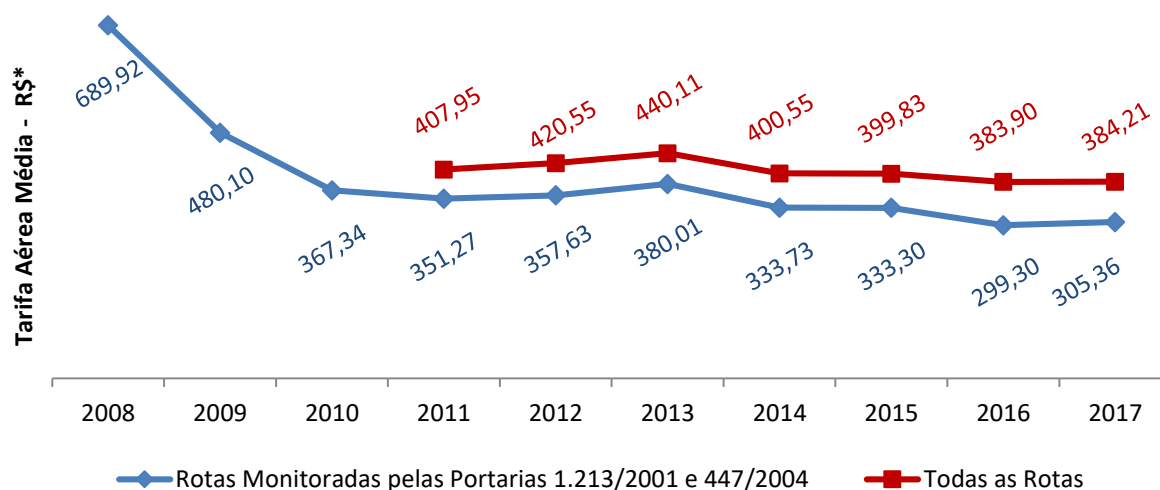
Entre as principais empresas brasileiras, que representam 99% do mercado de transporte aéreo regular doméstico de passageiros⁷, a tarifa aérea média real apresentou redução nos casos de Azul, Avianca e Latam (respectivamente: -2,2%; -0,3% e -7,3%) em 2017 em comparação com o ano anterior. A única empresa a apresentar aumento no indicador foi a Gol, com +6,6%. Avaliando-se o yield tarifa aérea médio real para as mesmas empresas, o comportamento foi similar. Azul, Avianca e Latam apresentaram queda (respectivamente: -6,7%; -0,1% e -9,4%). O aumento observado para a Gol foi de 2,4%. Já as variações trimestrais desses indicadores indicam oscilação ao longo do ano de 2017 para essas empresas na comparação com iguais períodos de 2016, com exceção da Latam, que registrou reduções em todos os 4 trimestres.

⁶ Fonte: Demanda e Oferta do Transporte Aéreo, disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/demanda-e-oferta-do-transporte-aereo>.

⁷ Fonte: Relatório Demanda e Oferta do Transporte Aéreo, disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/demanda-e-oferta-do-transporte-aereo>.

Tarifa Aérea Média Doméstica Real

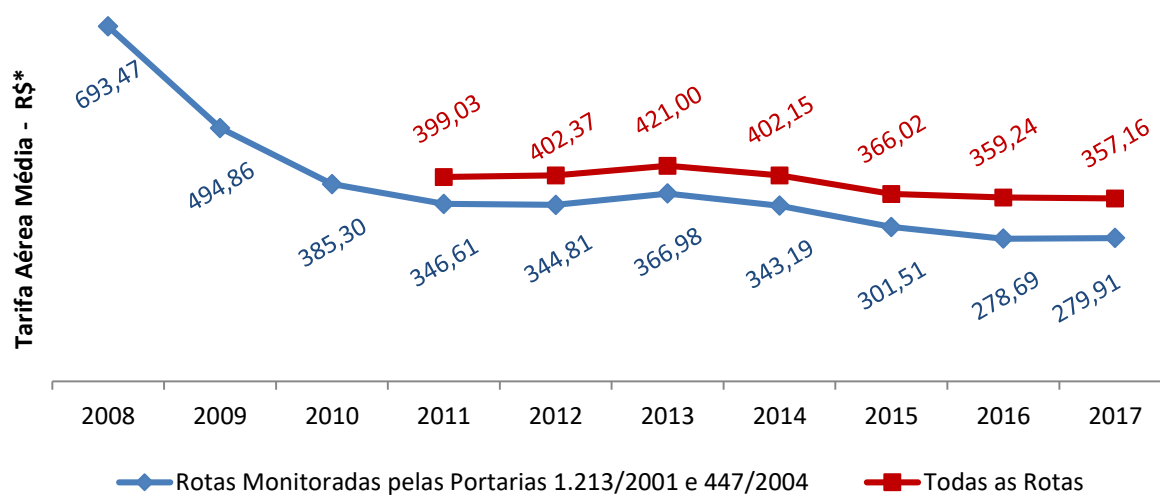
Gráfico 1: Evolução da Tarifa Aérea Média Doméstica Real no 2º semestre de cada ano



* Valores em reais atualizados pelo IPCA a dezembro de 2017

Fonte: ANAC/SAS/GEAC/GTEC

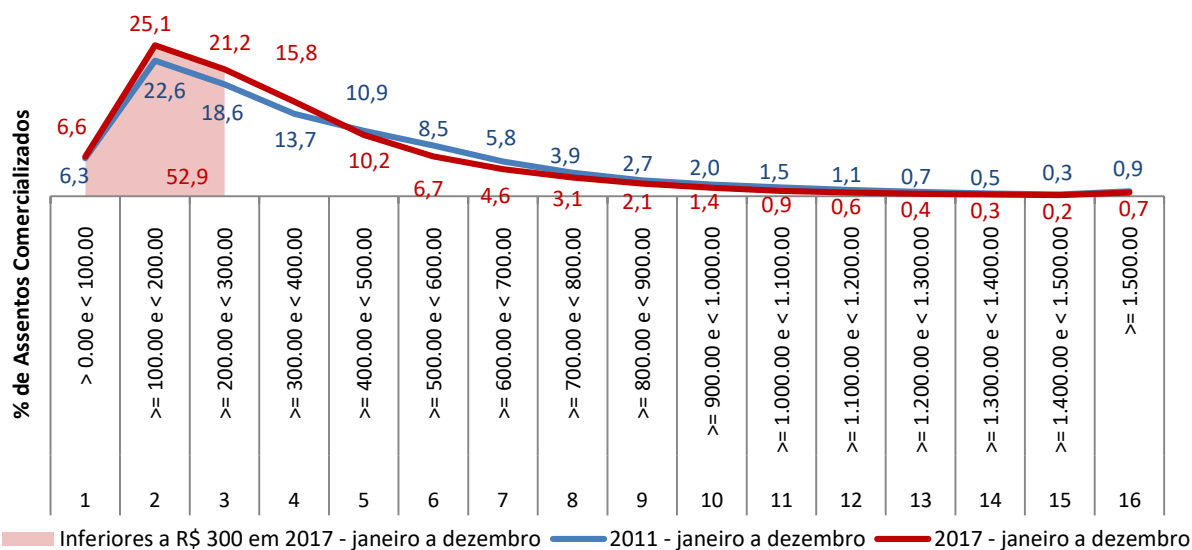
Gráfico 2: Tarifa Aérea Média Doméstica Real no período de janeiro a dezembro de cada ano.



* Valores em reais atualizados pelo IPCA a dezembro de 2017

Fonte: ANAC/SAS/GEAC/GTEC

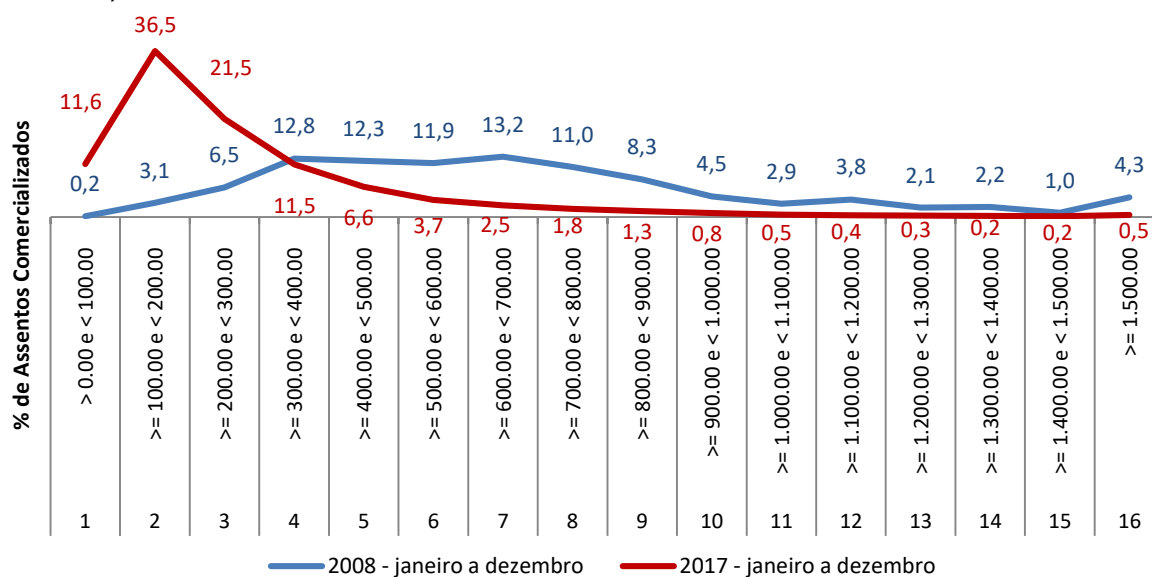
Gráfico 3: Distribuição da Tarifa Aérea Doméstica comercializada no período de janeiro a dezembro, 2011 e 2017 - todas as rotas.



* Valores em reais atualizados pelo IPCA a dezembro de 2017

Fonte: ANAC/SAS/GEAC/GTEC

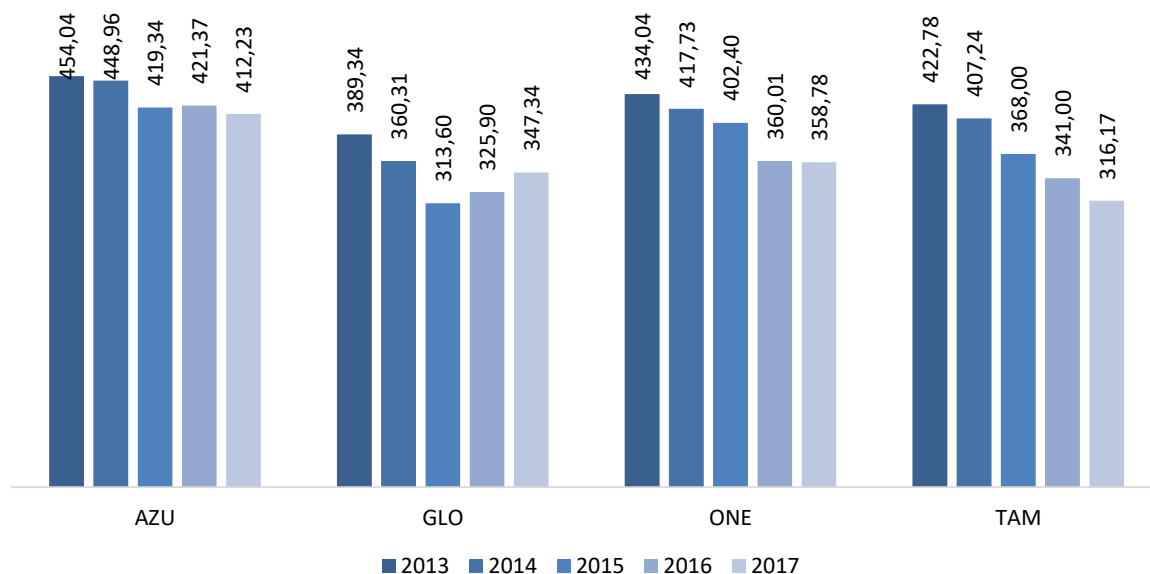
Gráfico 4: Distribuição da Tarifa Aérea Doméstica comercializada no período de janeiro a dezembro, 2008 e 2017 - 52 rotas monitoradas.



* Valores em reais atualizados pelo IPCA a dezembro de 2017

Fonte: ANAC/SAS/GEAC/GTEC

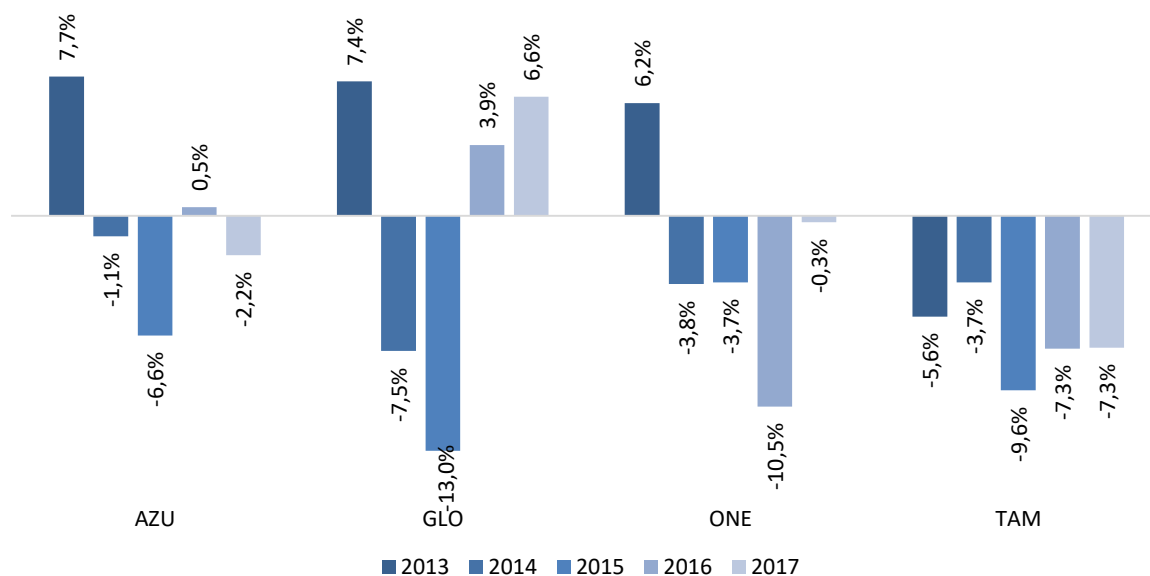
Gráfico 5: Tarifa Aérea Média Doméstica Real por empresa no período de janeiro a dezembro, 2013 a 2017 – todas as rotas



Valores atualizados pelo IPCA a dezembro de 2017

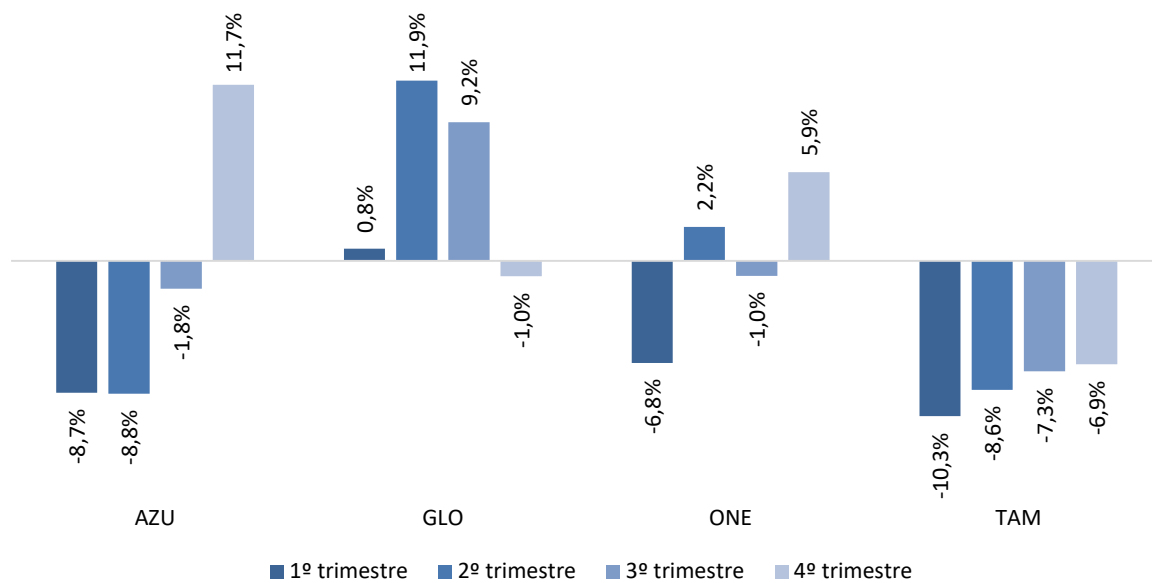
Fonte: ANAC/SAS/GEAC/GTEC

Gráfico 6: Variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real por empresa, 2013 a 2017 – todas as rotas



Fonte: ANAC/SAS/GEAC/GTEC

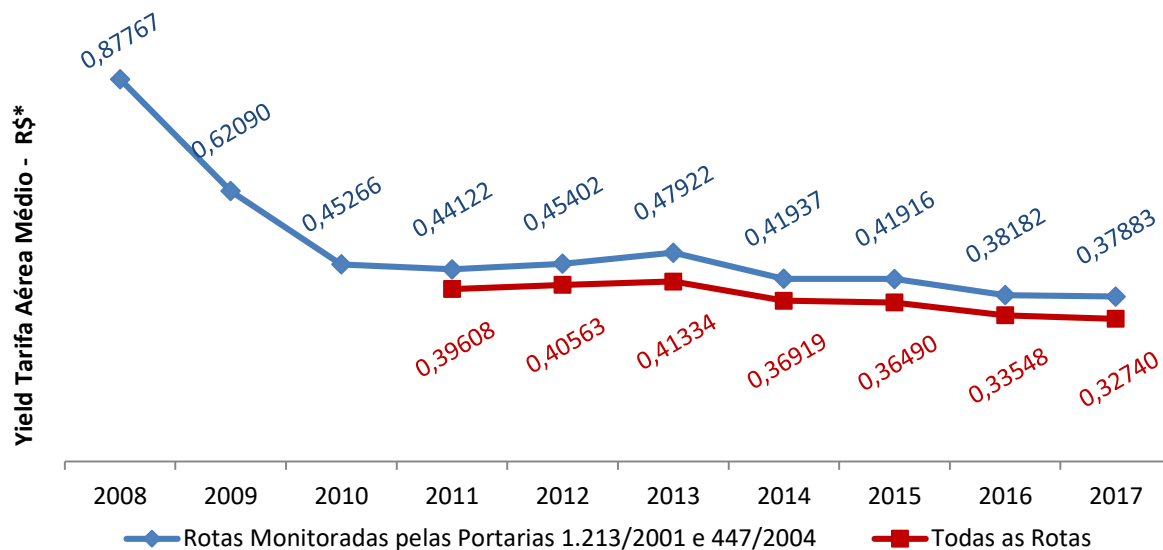
Gráfico 7: Variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real por empresa e por trimestre em 2017 – todas as rotas



Fonte: ANAC/SAS/GEAC/GTEC

Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real

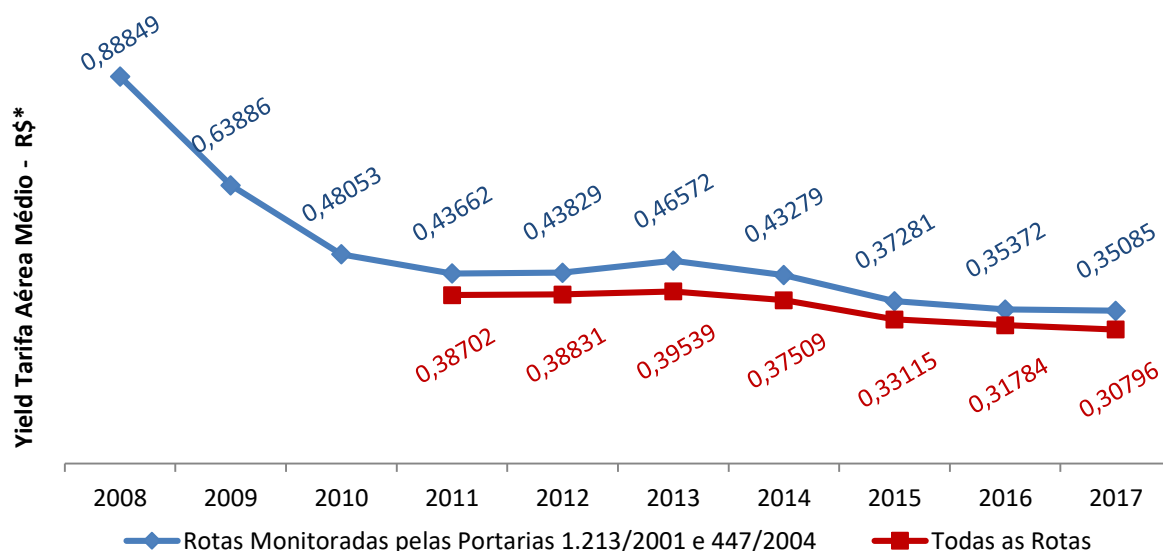
Gráfico 8: Evolução do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real no 2º semestre de cada ano.



* Valores em reais atualizados pelo IPCA a dezembro de 2017

Fonte: ANAC/SAS/GEAC/GTEC

Gráfico 9: Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real no período de janeiro a dezembro de cada ano.



* Valores em reais atualizados pelo IPCA a dezembro de 2017

Fonte: ANAC/SAS/GEAC/GTEC

Gráfico 10: Distribuição do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico no período de janeiro a dezembro, 2011 e 2017 – todas as rotas.

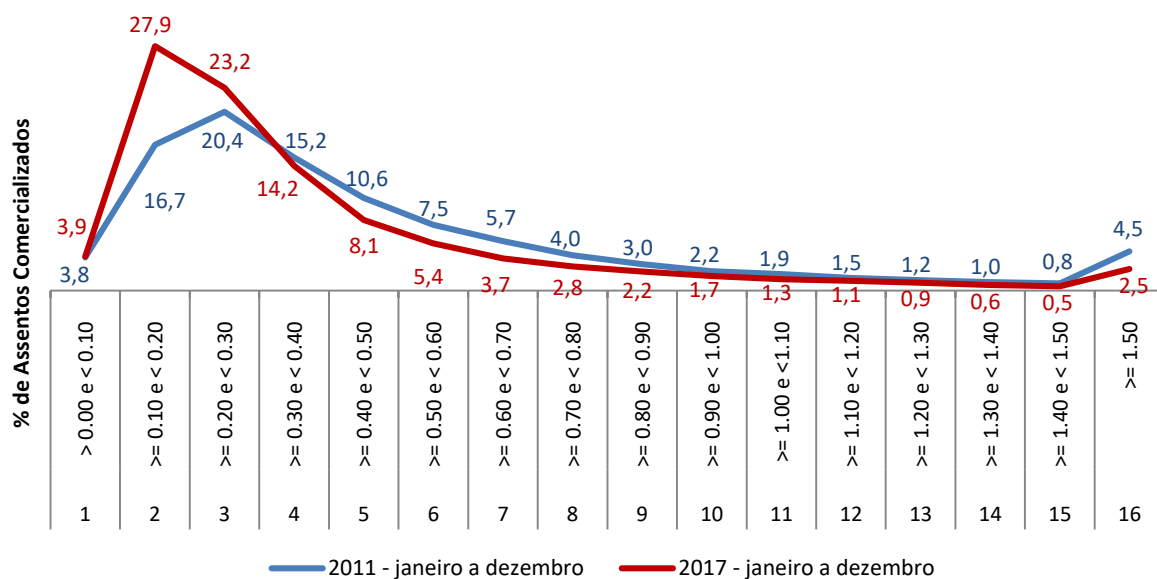


Gráfico 11: Distribuição do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico no período de janeiro a dezembro, 2008 e 2017 – 52 rotas monitoradas.

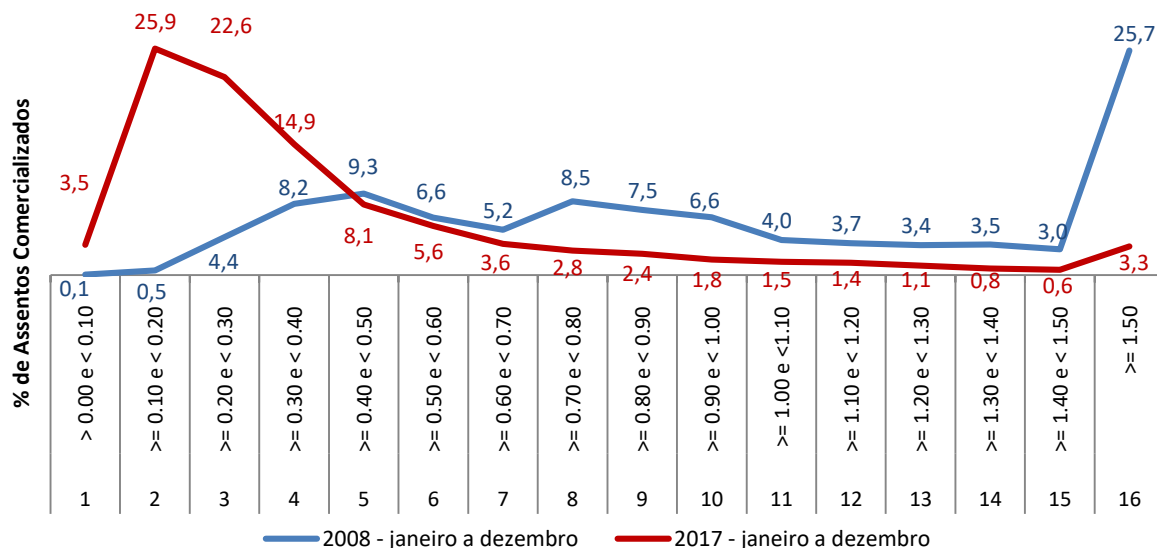


Gráfico 12: Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico por empresa no período de janeiro a dezembro, 2013 a 2017 – todas as rotas

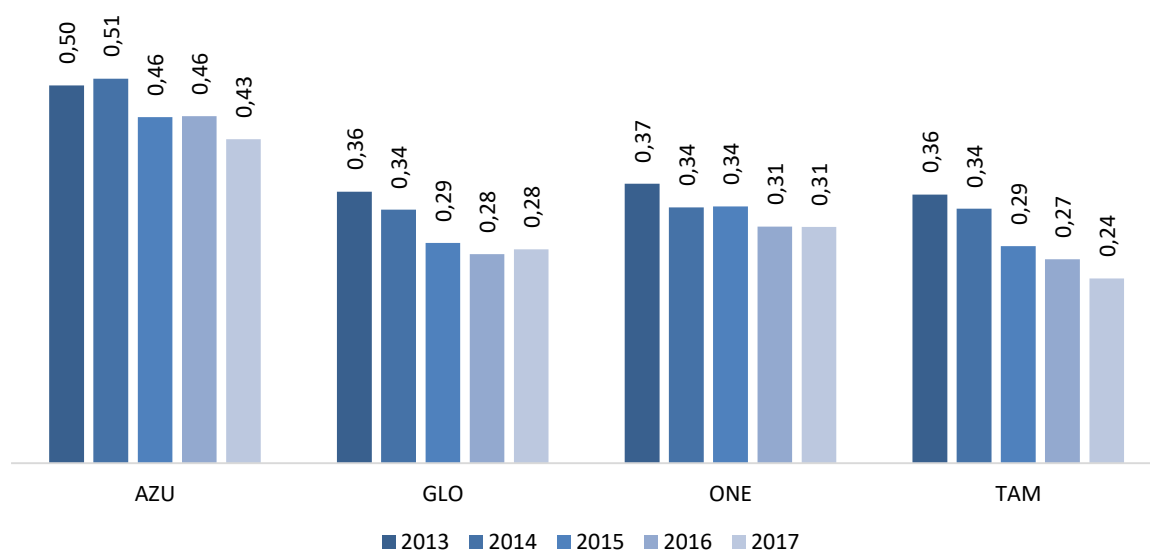


Gráfico 13: Variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real por empresa, 2013 a 2017 – todas as rotas

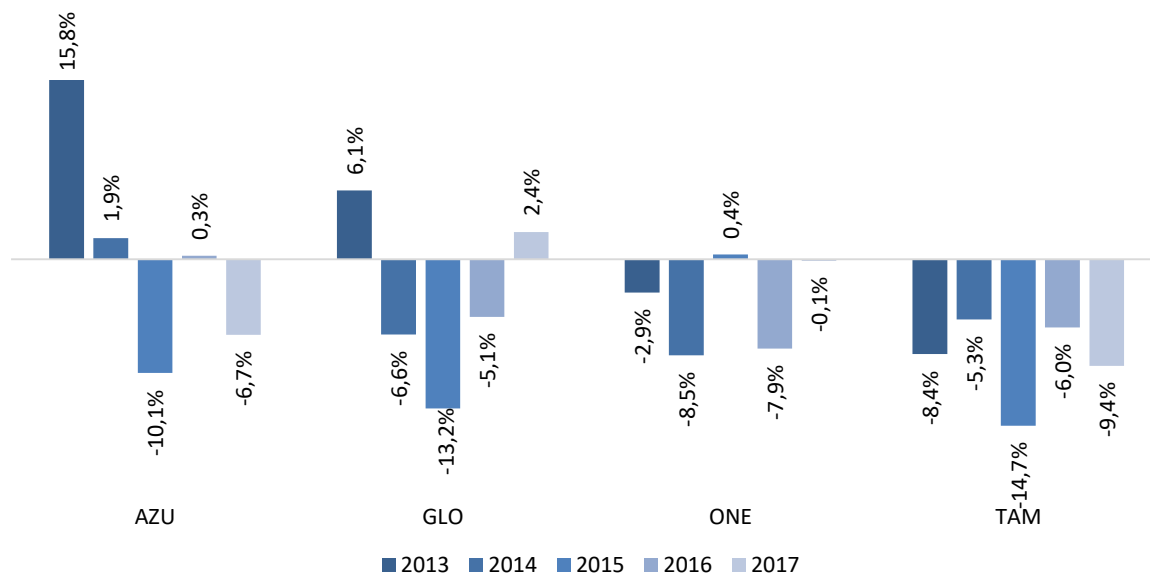
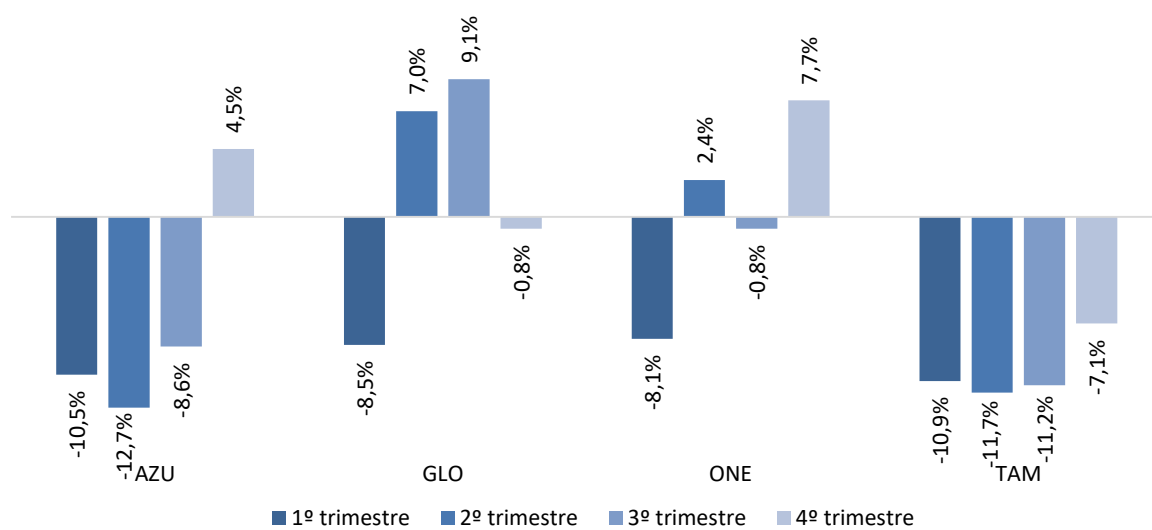


Gráfico 14: Variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real por empresa e por trimestre em 2017 – todas as rotas



Fonte: ANAC/SAS/GEAC/GTEC

