

Combustíveis de Aviação



Daniel Chereau
Assistant Director Commercial Fuel
IATA



Alvaro Godoy Díaz
Fuel & Airport Manager
ALTA

✈ Principais Objetivos e Princípios

- ✈ Segurança
- ✈ Confiabilidade do fornecimento
- ✈ Relação custo-benefício

✈ Como chegar lá?

- ✈ Transparência
- ✈ Melhorar a concorrência
- ✈ Acesso aberto à infraestrutura centralizada
- ✈ Adoção de preços internacionais de referência

Combustível de aviação – Reação do mercado



Curto prazo

Menor aumento de volume, tendo em vista que aviões são abastecidos em aeroportos próximos

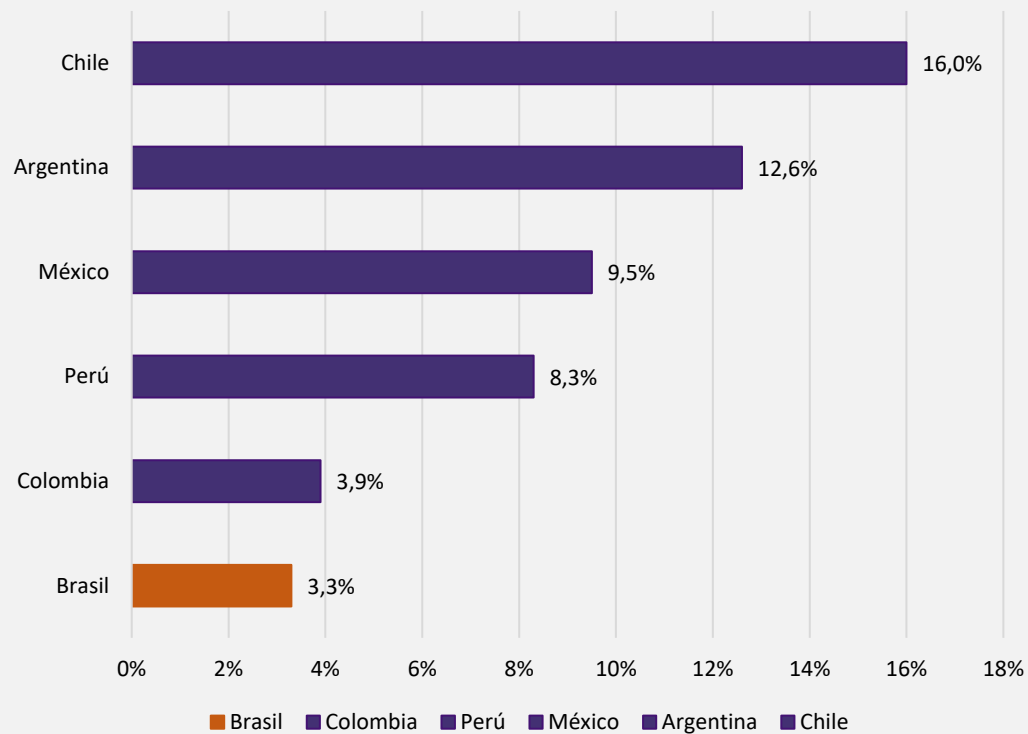
Médio prazo

Crescimento reduzido / operações reduzidas das companhias aéreas presentes

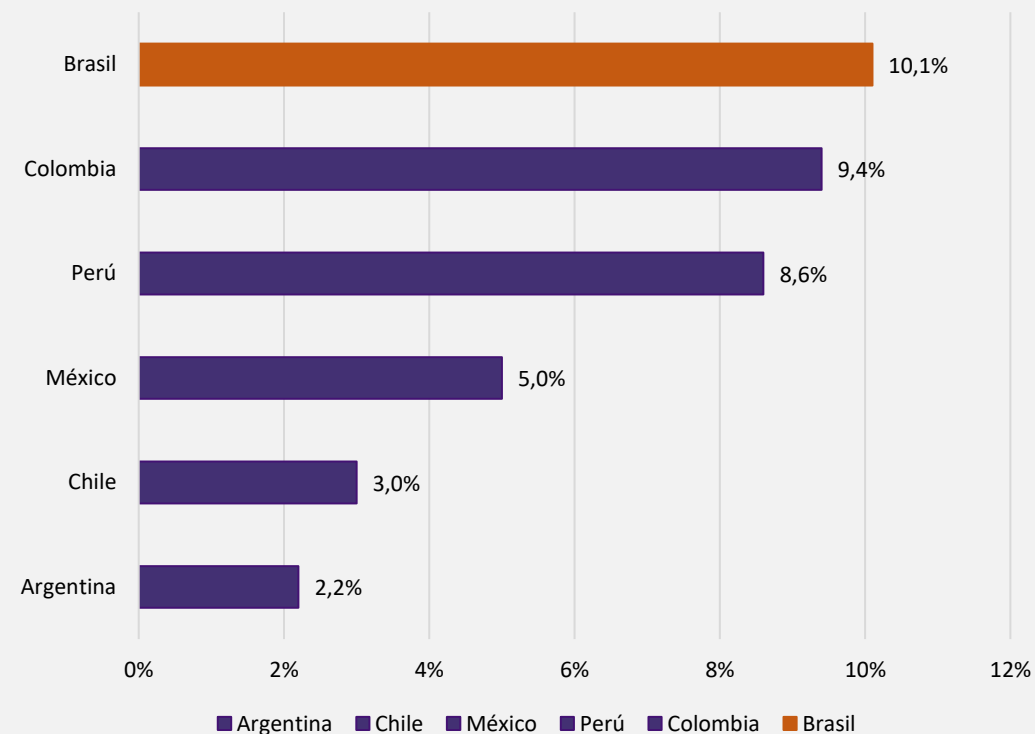
Longo prazo

Atratividade reduzida para novas companhias aéreas com potencial

Crescimento doméstico



Crescimento Internacional



80% do tráfego
93,7 M Passageiros*

20% do tráfego
23,9 M Passageiros*



*Fonte: ANAC 2018

90-95%

5-10% do preço final

+?

Fontes

Infraestrutura pré-aeroporto

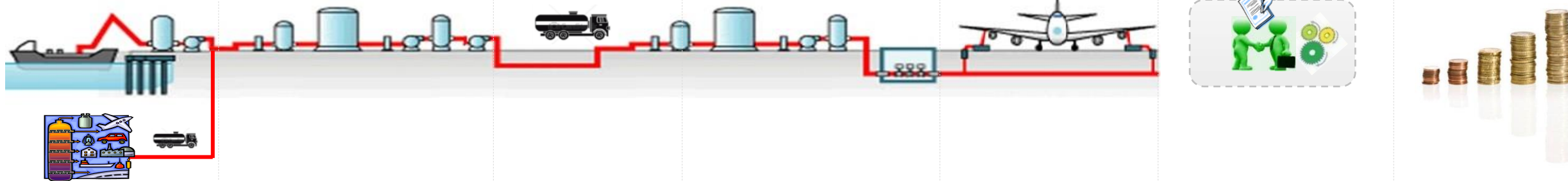
Transporte para o aeroporto

Armazenamento e hidrantes no aeroporto

Abastecimento da aeronave

Fornecedores

Impostos



Situação atual no Brasil

De-facto monopólio (Petrobras)

Monopólio (Petrobras) com regras de acesso aberto não transparentes

Monopólio em gasodutos (TransPetro); competição em caminhões-tanque

Pool de monopólio (BR, Air BP, Raizen), sem acesso aberto e sem regras justas e transparentes para ingressar no *pool*; integração vertical com fornecedores de combustível

Concorrência, com integração vertical com fornecedores de combustível (BR, Air BP, Raizen)

Concorrência limitada em alguns aeroportos importantes (BR, Air Bp, Raizen); monopólio em outros

Pis / Cofins e ICMS estadual para uso doméstico; sem impostos para voos internacionais

Práticas recomendadas

Concorrência na produção e importação

Nenhuma preferência de propriedade, desde que o acesso aberto seja garantido sob regras justas e transparentes

Gasodutos: acesso aberto, regras justas e transparentes, sem integração vertical

Instalação única, acesso aberto, regras justas e transparentes, sem integração vertical

Competição sem integração vertical

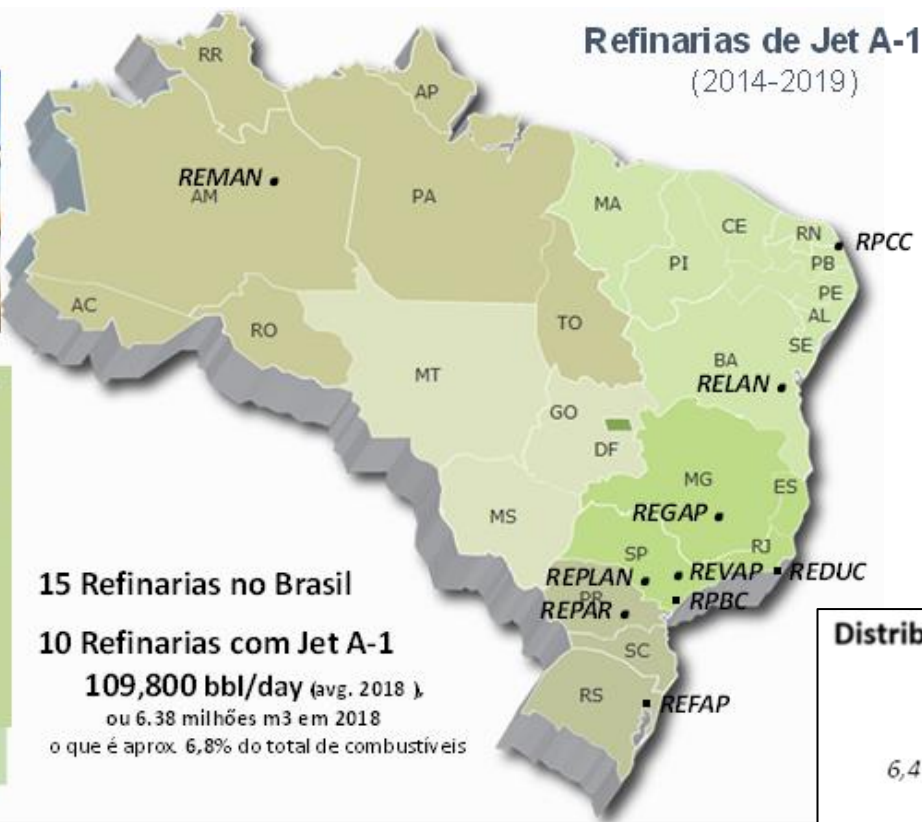
Competição sem integração vertical

Impostos nacionais harmonizados; sem impostos para voos internacionais



Jet Fuel - Refineries

- REVAP - S.J. Campos
- REDUC - Rio Janeiro
- REGAP - B. Horizonte
- REPLAN - Paulinea
- RELAN - Salvador
- REPAR - Curitiba
- REFAP - P. Alegre
- REMAN - Manaus
- RPCC - Itaí
- RPBC - Cubaíto



15 Refinarias no Brasil

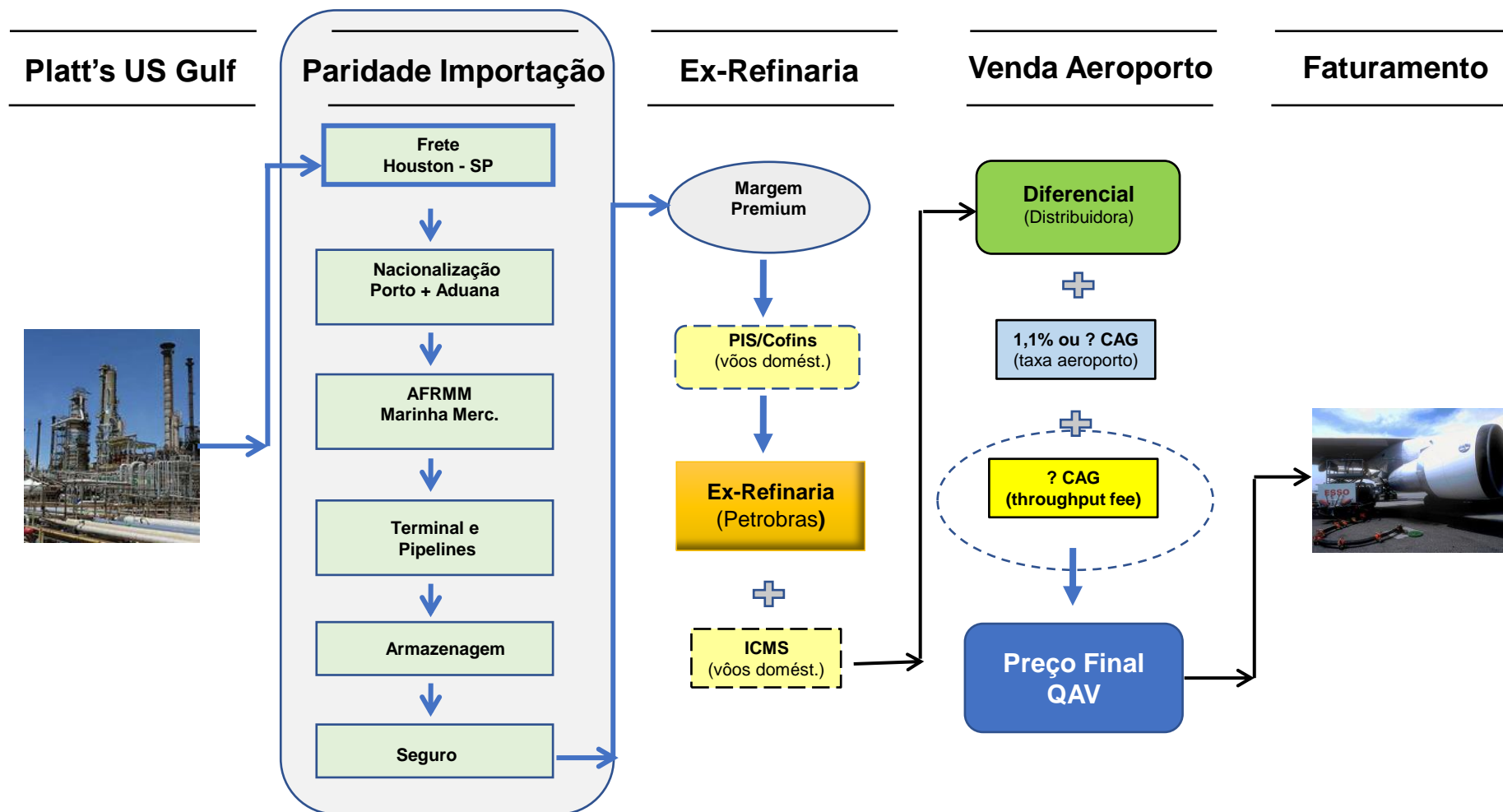
10 Refinarias com Jet A-1

109,800 bbl/day (avg. 2018),
ou 6.38 milhões m³ em 2018
o que é aprox. 6,8% do total de combustíveis

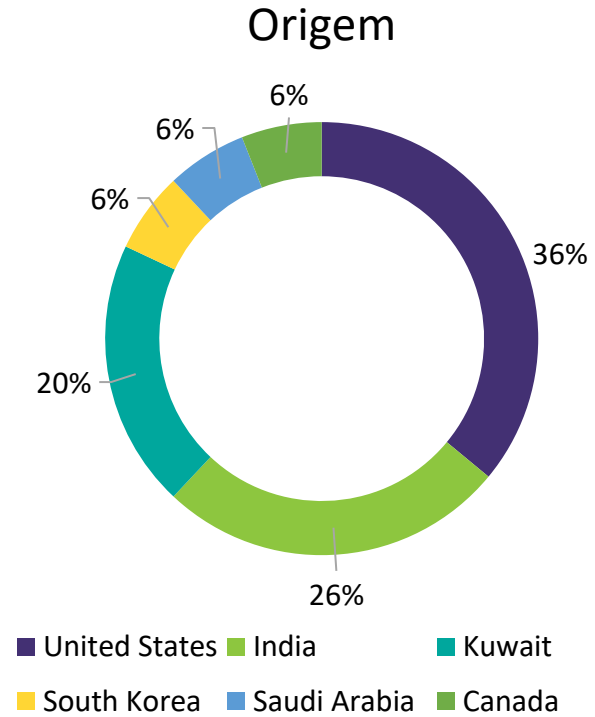
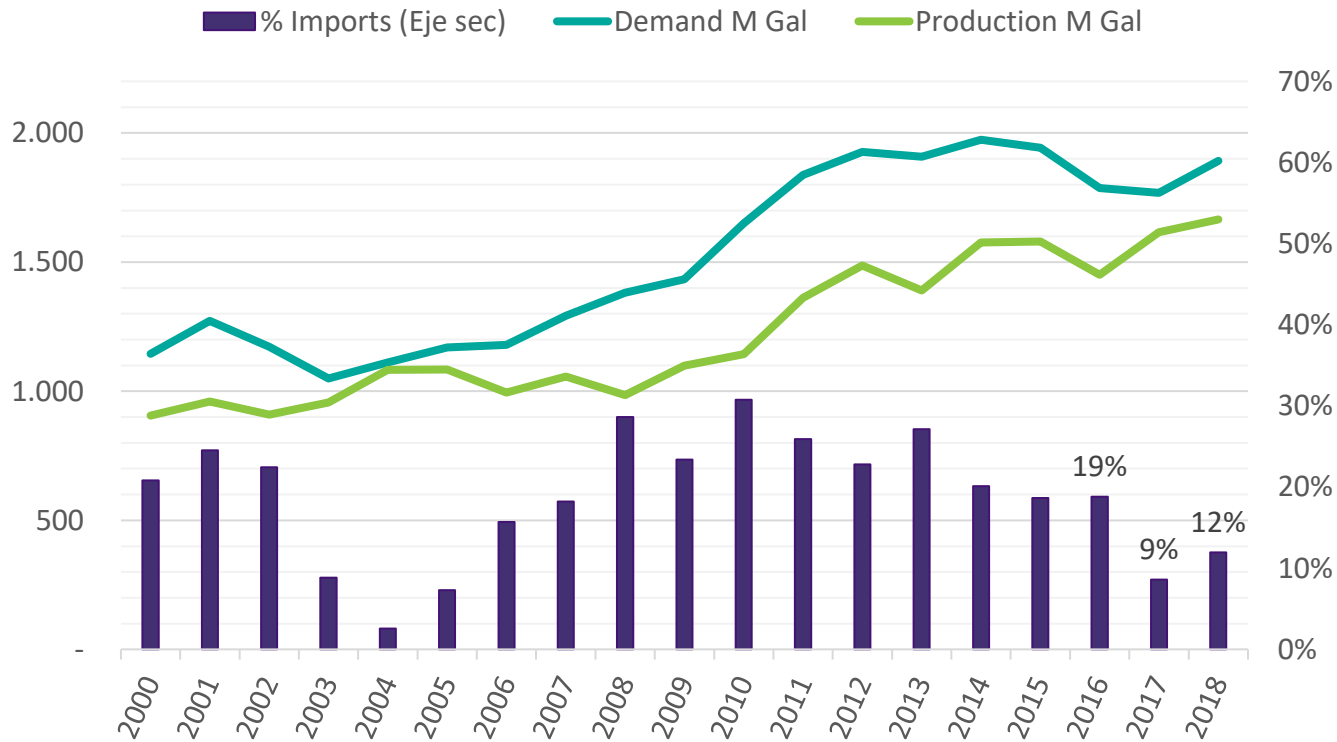
- Por si só, não implica uma abertura de mercado ou melhoria da competitividade.
- Existe o risco de que eles se tornem pequenos monopólios regionais, com cobertura em sua área geográfica imediata, desde que a integração vertical na cadeia de suprimentos seja mantida.
- O acesso à distribuição e à infraestrutura aeroportuária é o que fará a diferença.

Distribuição % da produção de derivados de petróleo – 2018

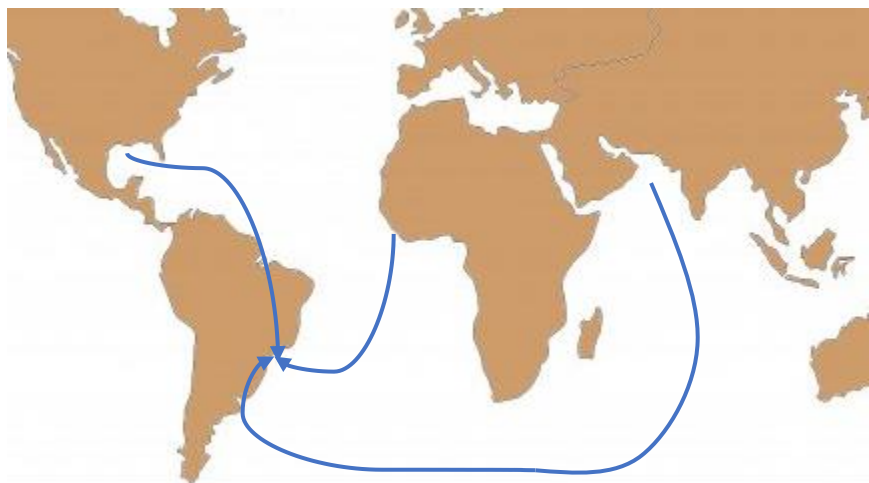




Potencialmente, a venda das refinarias implicaria que o novo operador deixasse de cobrar uma paridade de importação para o produto produzido localmente.




- ✘ Como o Brasil exige QAV A1, o produto vem principalmente do Oriente Médio.
- ✘ Os EUA são o polo de produção mais próximo e produz principalmente QAV A.
- ✘ A permissão do QAV A não impõe uma restrição para continuar importando / produzindo o QAV A1



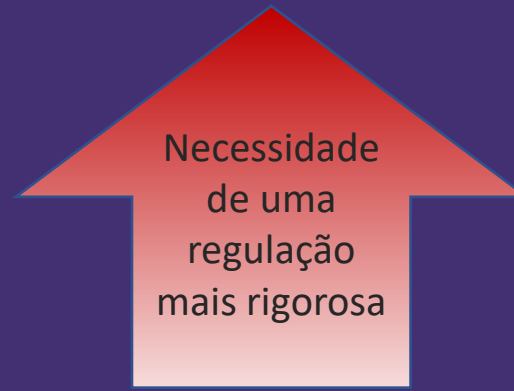
- **Tecnicamente, apenas o ponto de congelamento os diferencia:**
 - Jet A1: -47°C – Utilizado para rotas que atravessam os polos
 - Jet A : -40°C
- **Maiores produtores:**
 - Jet A1: Principalmente Asia e África
 - Jet A : Estados Unidos
- **Quem utiliza Jet A na região?**
 - México
 - Panamá
 - Caribe
 - Colômbia em processo de mudança
- **Benefícios de se utilizar Jet A:**
 - Proximidade do local de produção
 - Maior oferta a partir da costa do Golfo dos EUA
 - Menor custo de produção do Jet A
 - Flexibilidade, pois o Jet A1 pode ser homologado no Jet A

Combustível de aviação – Situação atual



Aumento da
concorrência

- **Modelos de propriedade e operação**
 - Fornecedor de combustível único
 - Grupo de fornecedores de combustível
 - Estado ou Aeroporto
 - Terceiros independentes
 - Grupo de empresas aéreas



Necessidade
de uma
regulação
mais rigorosa



✈ Fornecedor de combustível único

- ✈ Um fornecedor de combustível é o único responsável pela infraestrutura, verticalmente integrado
- ✈ Necessidade de uma regulação muito rígida para que a concorrência exista
- ✈ Acesso aberto deve ser garantido
- ✈ O operador tende a aumentar a taxa de uso para obter vantagem competitiva sobre os concorrentes em potencial
- ✈ Os preços “agregados” permitem a redistribuição de custos e subsídios cruzados, muitas vezes levando ao *dumping* em atividades competitivas

✈ Grupo de fornecedores de combustível

- ✈ Um consórcio (JV, JO ou pool) de fornecedores de combustível possui e opera a infraestrutura
- ✈ O acesso aberto deve ser garantido
- ✈ Os operadores que fazem parte do consórcio têm uma vantagem competitiva se os custos e taxas não forem rigorosamente regulados (similar à operação de um único fornecedor de combustível)
- ✈ A participação deve ser aberta a todas as partes interessadas, sob regras justas e claras

✈ Estado ou Aeroporto

- ✈ O governo ou operador aeroportuário possui/opera um parque de combustível e cobra uma taxa de transferência associada ao serviço prestado
- ✈ O acesso aberto deve ser garantido a todas as partes interessadas
- ✈ A taxa de transferência deve ser a mesma para todos os concorrentes, medida por unidade de volume
- ✈ A taxa deve refletir uma estrutura de custos eficiente + margem razoável

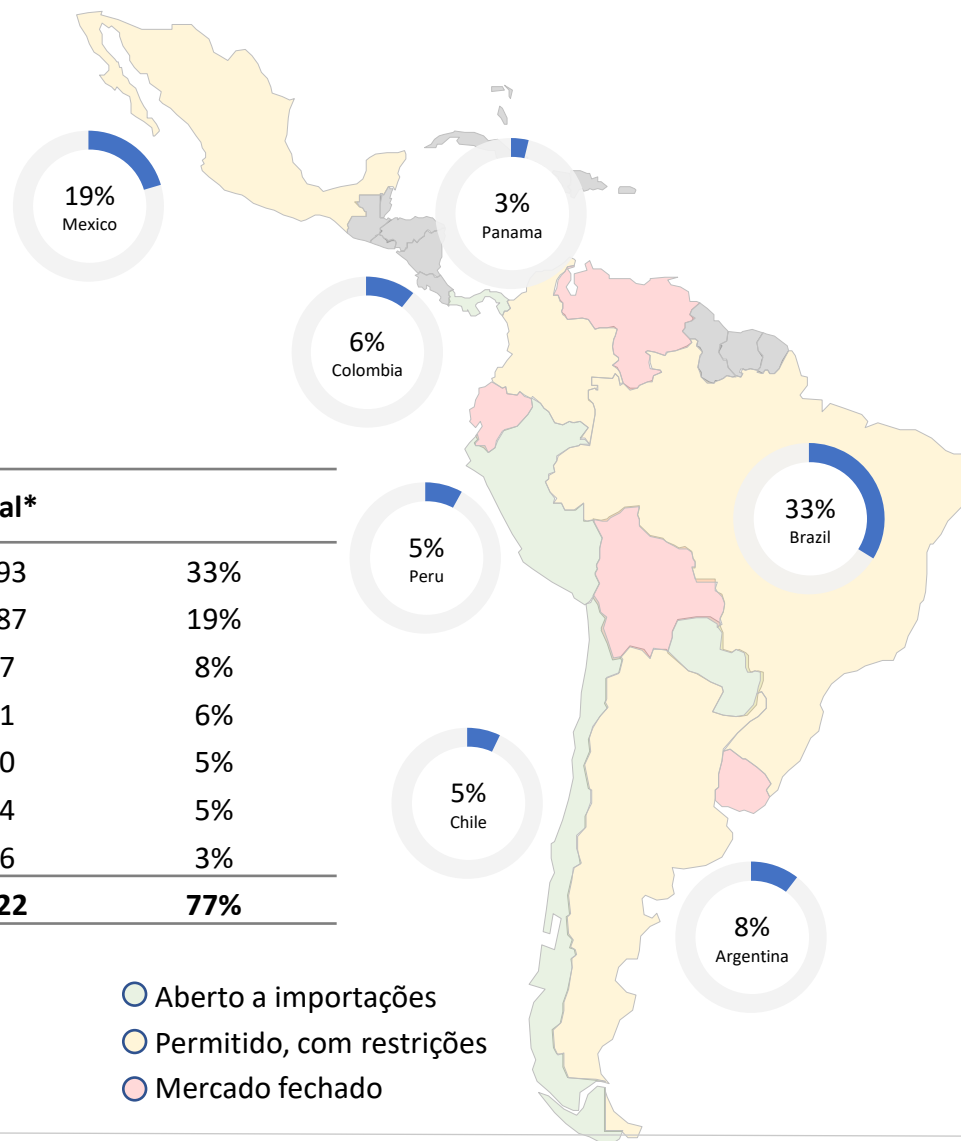
✈ Provedor independente terceirizado

- ✈ Um provedor de serviços independente opera as instalações sob concessão
- ✈ A taxa de transferência deve ser a mesma para todos os concorrentes, medida por unidade de volume – deve ser de acesso aberto
- ✈ A taxa deve refletir uma estrutura de custos eficiente + margem razoável
- ✈ O aeroporto NÃO deve cobrar taxas de acesso, pois elas não se relacionam a qualquer custo real incorrido (ou serviço prestado)

✈ Grupo de companhias aéreas

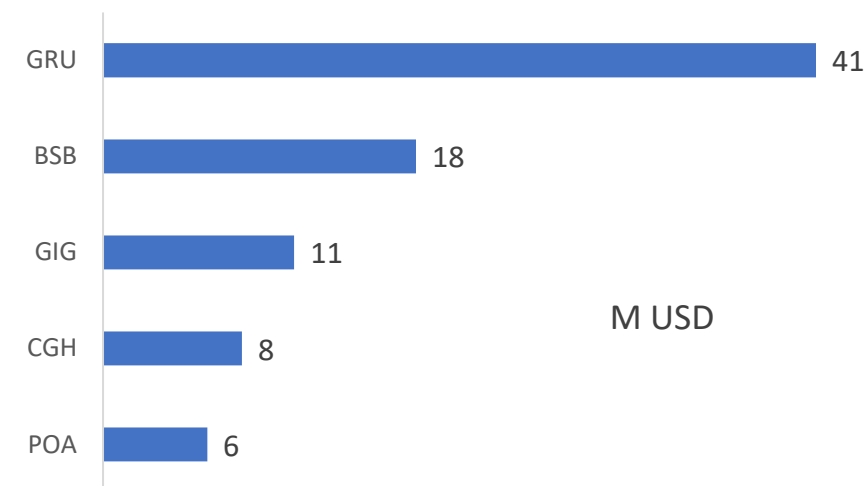
- ✈ Um consórcio de companhias aéreas possui e opera a infraestrutura
- ✈ São permitidas cobranças diferentes para companhias aéreas associadas e não associadas, mas deve haver regras claras e sem barreiras para ingressar no consórcio
- ✈ As companhias aéreas naturalmente tendem a facilitar a entrada de novos fornecedores para competir no mercado

Onde é aberta a importação na América Latina e no Caribe?



Cada centavo de USD no Brasil representa 19 M USD.

Se considerarmos a média entre BOG, SCL e LIM, cada aeroporto é mais caro em:



* 2018 Estimativa de consumo com base no número de operações e no consumo padrão por trecho voado



Principais diferenças observadas em relação à realidade internacional

Brasil

Oleodutos (GRU e GIG), via cabotagem e transporte rodoviário para 47% do volume país restante. Sem acesso garantido à infraestrutura aeroportuária.

EUA

Clientes compram diretamente das refinarias ou empresas de petróleo, entregando diretamente nos aeroportos através de redes de oleodutos no país. Na costa oeste, o combustível é importado da Ásia.

Canadá

Semelhante aos EUA, mas com importações da Ásia ou dos EUA

Peru

Refinarias (2) suprem parte via cabotagem + importação + rodoviário. Infraestrutura Aeroportuária de livre acesso em LIM com tarifa regulada (cerca de 85% do volume nacional).

Colômbia

Somente o déficit é importado e coletado com o IPP. O restante do produto é vendido à Platts a preço no Golfo.

Outros

Barcaças (Holanda) + gasodutos, ferrovia + gasodutos (Suécia), gasoduto + rodoviário (Nigéria), cabotagem direto ao aeroporto (Tobago)



Muito Obrigado

Daniel Chereau
Assistant Director Commercial Fuel
IATA
Chereaud@iata.org

Alvaro Godoy Díaz
Fuel & Airport Manager
ALTA
Agodoy@alta.aero