

# 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

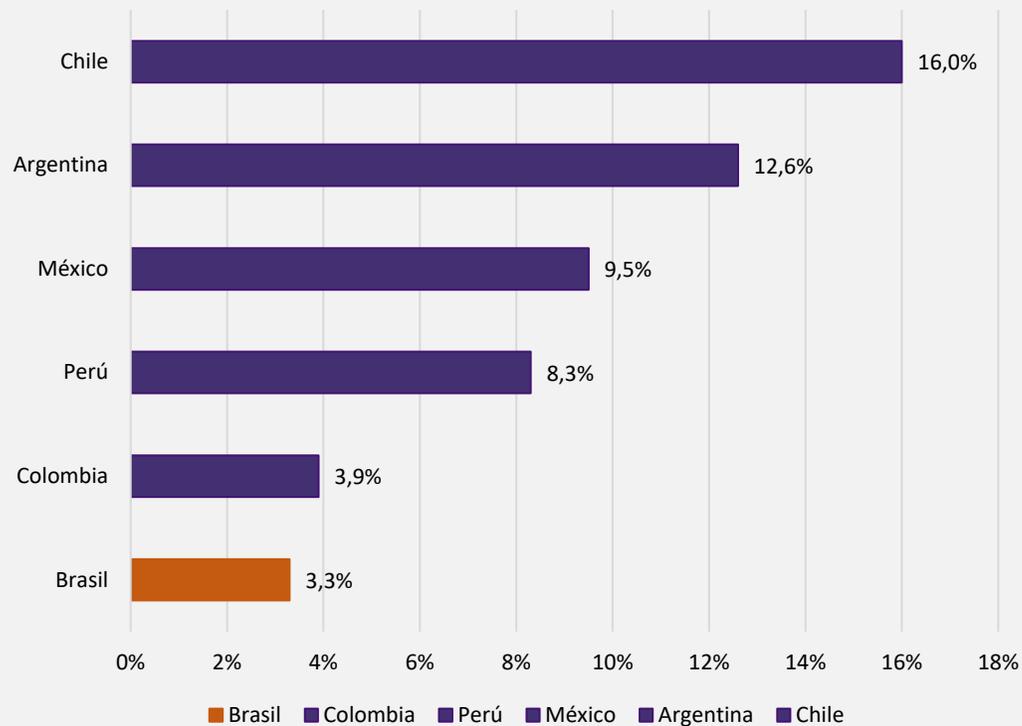
## Médio prazo

Crescimento reduzido / operações reduzidas das companhias aéreas presentes

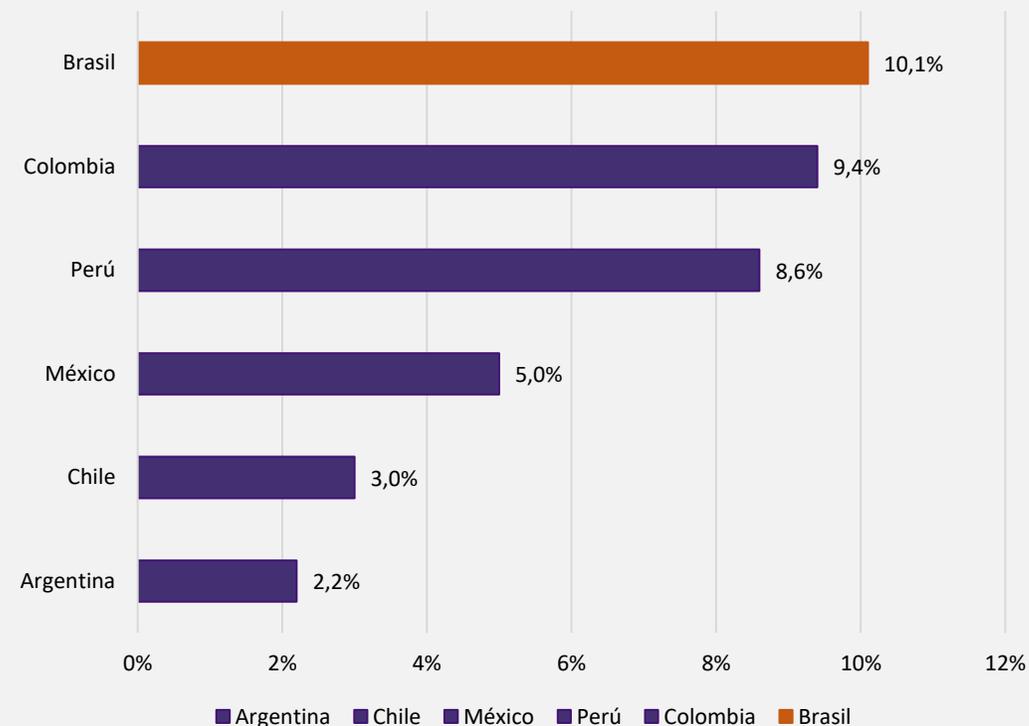
## Longo prazo

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

+?



## 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

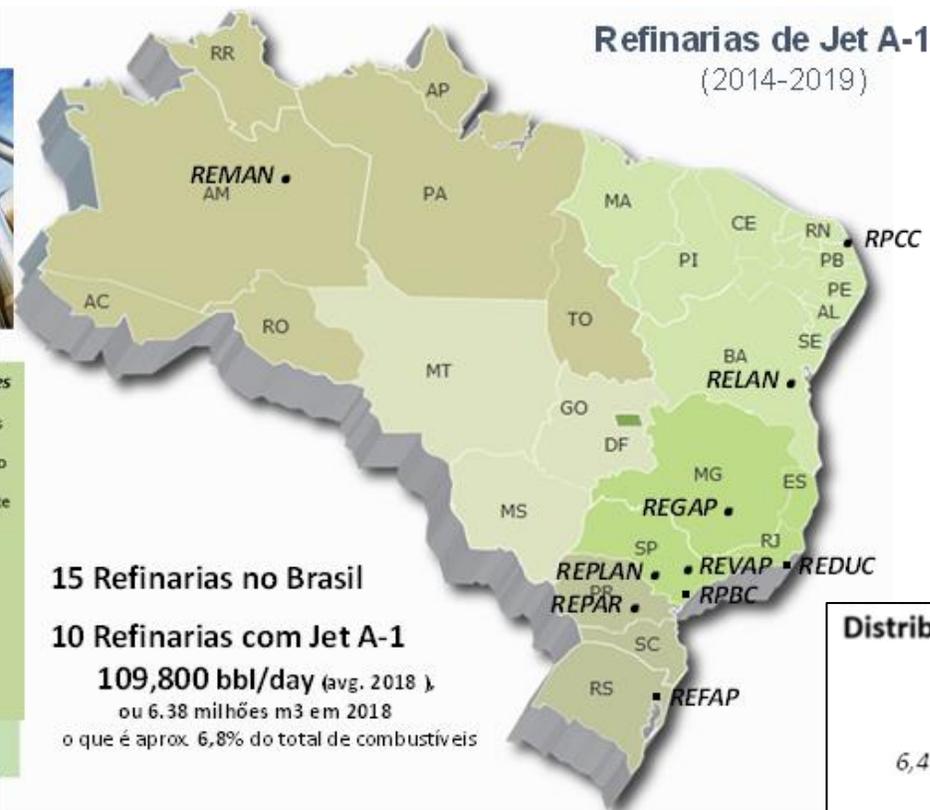
Competição sem integração vertical

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 - Itaúbi
- RPBC - Cubatão



15 Refinarias no Brasil

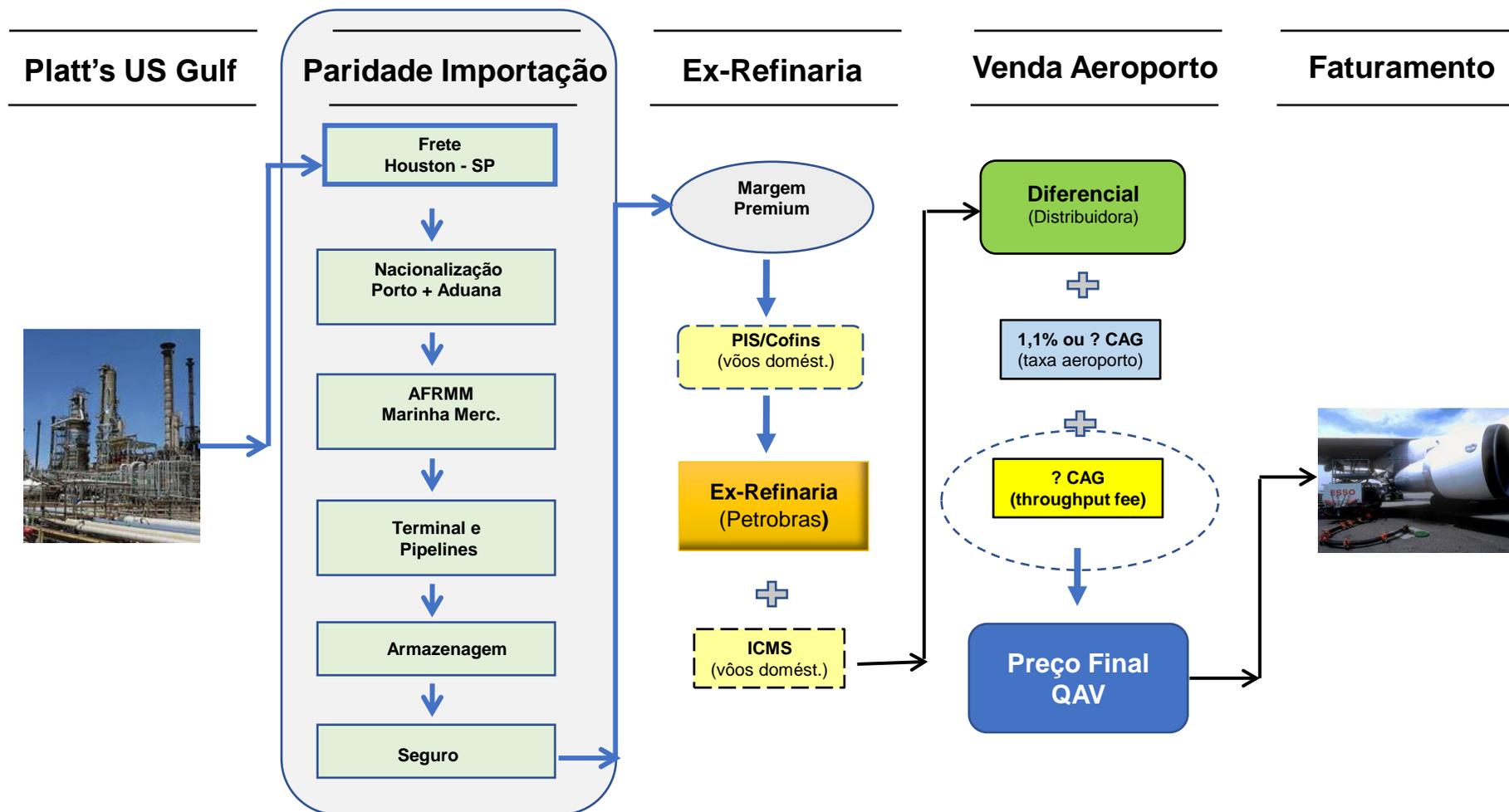
10 Refinarias com Jet A-1

109,800 bbl/day (avg. 2018 ),  
ou 6.38 milhões m<sup>3</sup> em 2018  
o que é aprox. 6,8% do total de combustíveis

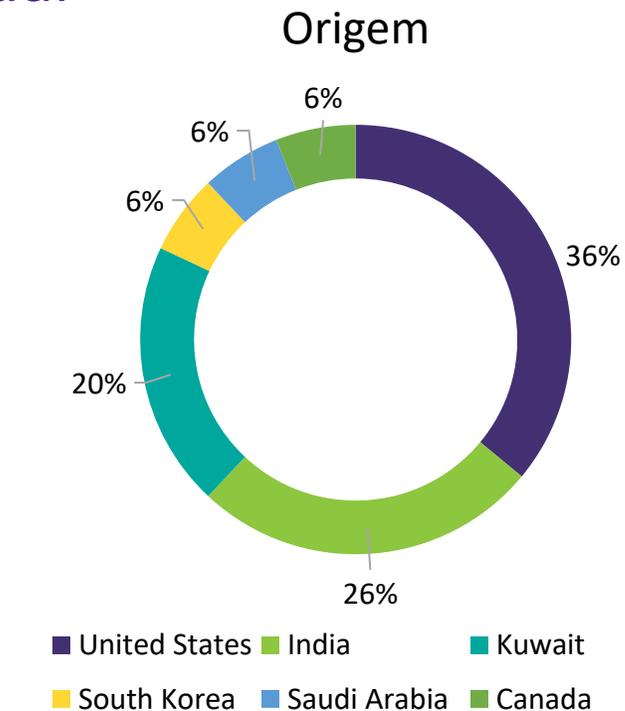
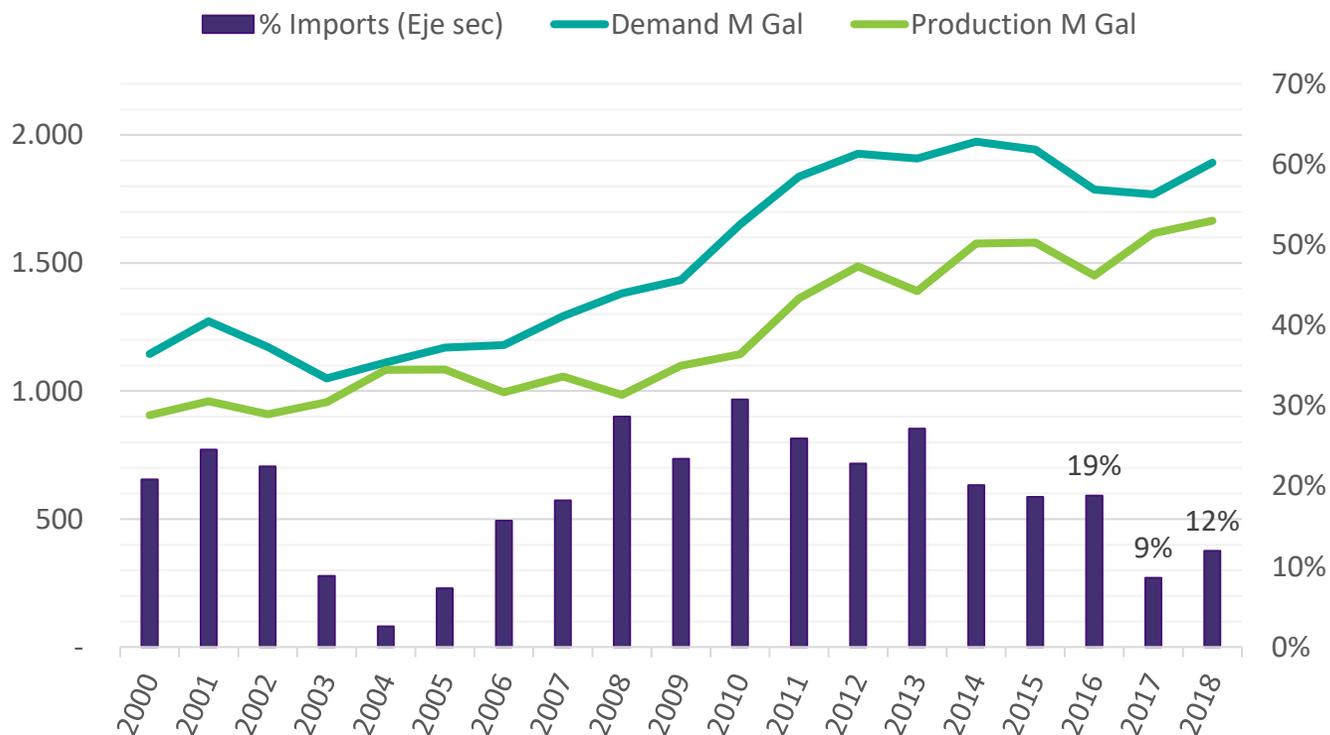
- Por si só, não implica uma abertura de mercado ou melhoria da competitividade.
- Existe o risco de que eles se tornem pequenos monopólios regionais, com cobertura em sua área geográfica imediata, desde que a integração vertical na cadeia de suprimentos seja mantida.
- O acesso à distribuição e à infraestrutura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

### Distribuição % da produção de derivados de petróleo – 2018

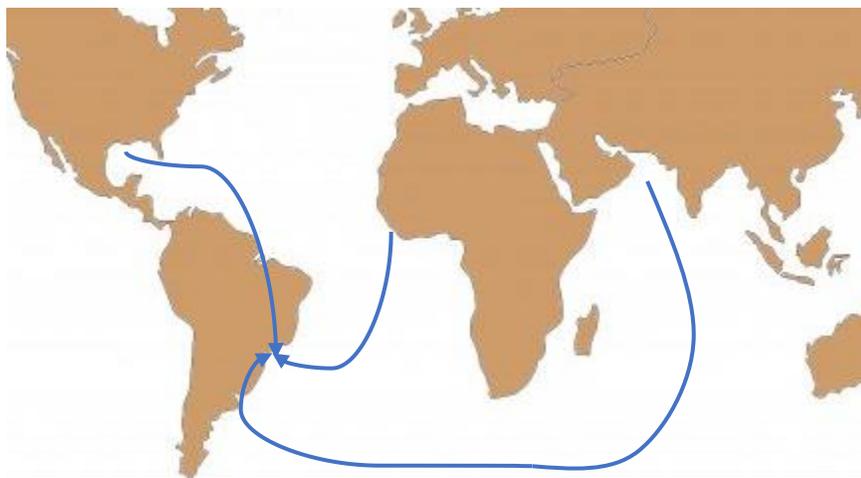




Potencialmente, a venda das refinarias implicaria que o novo operador deixasse de cobrar uma paridade de importação para o produto produzido localmente.



- ✘ 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:  $-47^{\circ}\text{C}$  – Utilizado para rotas que atravessam os polos
  - Jet A :  $-40^{\circ}\text{C}$
- **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

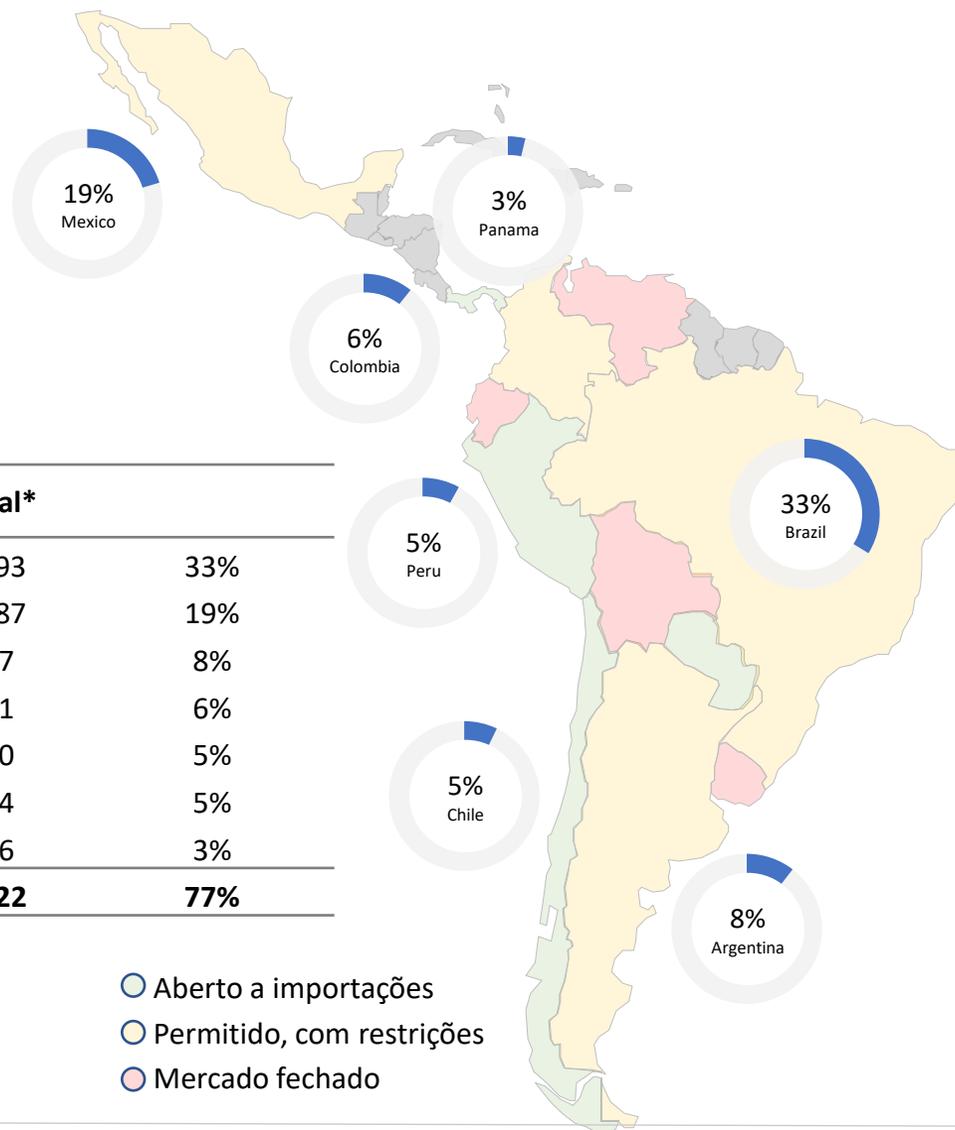
## ✈ Provedor independente terceirizado

- ✈ 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

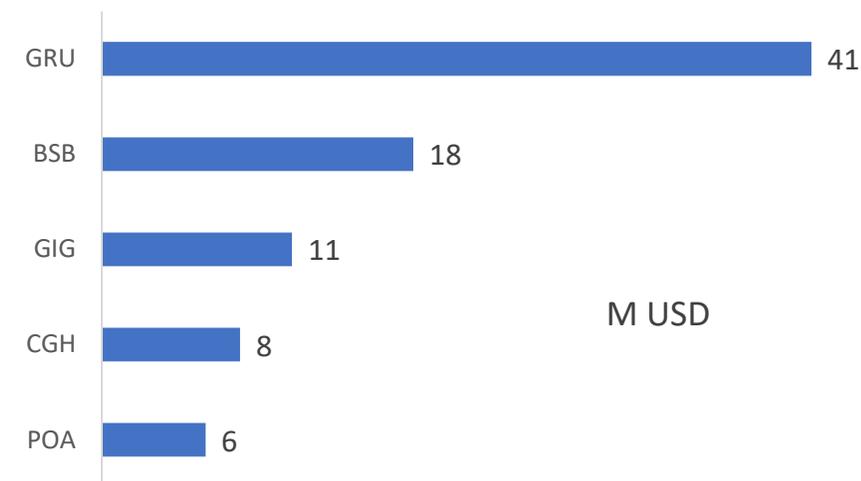
- ✈ Um consórcio de companhias aéreas possui e opera a infraestrutura
- ✈ São permitidas cobranças diferentes para companhias aéreas associadas e não associadas, mas deve haver regras claras e sem barreiras para ingressar no consórcio
- ✈ As companhias aéreas naturalmente tendem a facilitar a entrada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