

Anuário do Transporte Aéreo

2017



DIRETORIA

Diretor-Presidente

José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz

Diretores

Hélio Paes de Barros Júnior

Juliano Alcântara Noman

Ricardo Fenelon Junior

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

Edição

Rafael Oliveira de Castro Alves

Gerente Técnico de Análise Econômica

Luiz André de Abreu Cruvinel Gordo

Gerente Técnico de Análise Estatística

Vitor Caixeta Santos

Especialistas em Regulação de Aviação Civil

Arlley Pereira de Araujo

Cláudio Roberto Correia Silva

Domingos Sávio Evandro da Silva

Felemon Gomes Boaventura

Flávia Macedo Rocha de Godoi

José Humberto Borges Júnior

Especialistas em Regulação de Aviação Civil

Carlos César Gadelha Dantas

Guilherme Gontijo Adame

Murilo Sakai

Paula Cristina de Oliveira Guimarães

Thiago Juntolli Vilhena

Secretária

Waleska dos Santos Cabral

Colaboração (Seção 6)

Gerência de Operações de Serviços Aéreos

Apoio

Assessoria de Comunicação Social

Superintendência de Tecnologia da Informação

Anuário do Transporte Aéreo 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 Anuário, desde que mencionada a fonte:
Anuário do Transporte Aéreo 2017, 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, 19 de outubro de 2018.

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 estatístico 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 durante a Conferência de Aviação Civil Internacional ocorrida na cidade de Chicago em 1944, Estados Unidos, em que 52 países assinaram uma Convenção de Aviação Civil Internacional, também conhecida como Convenção de Chicago.

A Organização é responsável por estabelecer padrões, normas e procedimentos internacionais para a aviação civil, e, atualmente, concentra os seus esforços em cinco objetivos estratégicos: segurança operacional, segurança contra atos de interferência ilícita e facilitação, capacidade e eficiência da navegação aérea, desenvolvimento econômico 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 formulação 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.

Apresentação

Com o advento da Lei nº 11.182/2005, o Anuário do Transporte Aéreo passou a constituir 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 ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e tem as atribuições de regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e 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 381/2016.

O Anuário do Transporte Aéreo de 2017 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.

Assim, o documento é constituído de um sumário executivo e de oito capítulos: 1. Contexto Econômico; 2. Estrutura das Empresas Aéreas Brasileiras; 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. Desempenho Econômico-Financeiro.

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.

Apresentação

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

Em 2017, o transporte aéreo desenvolveu-se em um cenário de retomada econômica gradual do País, após dois anos de recessão, com alta de 1% do PIB no ano. A inflação, por sua vez, foi apurada abaixo do centro da meta estabelecida pelo Banco Central, tendo registrada 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 2016.

Na análise dos principais fatores que afetaram os custos do setor no ano, observou-se que o preço do querosene de aviação no mercado brasileiro apresentou valorização de 24% ao longo do ano, tendo passado de R\$ 1,46 em dezembro de 2016 para R\$ 1,81 em dezembro de 2017. O preço médio no ano de 2017 (R\$ 1,60) foi 13% superior à média da cotação de 2016 (R\$ 1,41)¹. O querosene de aviação no Brasil é um dos principais insumos do setor e que representou aproximadamente 27,5% do total de custos dos serviços de transporte aéreo público e de despesas operacionais das principais empresas brasileiras, exceto táxi-aéreo, em 2017.

A cotação mensal média do dólar oscilou entre R\$ 3,10 e R\$ 3,29, finalizando o ano com um valor mensal médio de R\$ 3,29 em dezembro de 2017, 1,8% menor que o valor médio em dezembro de 2016. A taxa média do ano de 2017 foi 8,5% inferior à do ano anterior.² Nesse sentido, é importante observar que os custos com combustível, arrendamento, seguro e manutenção de aeronaves, que representaram cerca de 47,7% do total de custos dos serviços de transporte aéreo público e de despesas operacionais em 2017, estão diretamente atrelados à moeda norte americana.

Além disso, o ano 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. A despeito 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 três principais empresas aéreas brasileiras de passageiros somente passaram a efetivamente ofertar passagens com franquia de bagagem despachada opcional para a escolha do passageiro a partir do mês de junho de 2017.

Assim, a franquia de bagagem despachada passou a constituir mais um item para a 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.

¹ Preço médio do querosene de aviação conforme divulgado pela Agência Nacional do Petróleo.

² Dados da taxa de câmbio tiveram como fonte a série “3697 - Taxa de câmbio - Livre - Dólar americano (venda) - Média de período – mensal”, que é mantida pelo Banco Central do Brasil.

Sumário Executivo

Neste cenário, a Tarifa Aérea Média Doméstica foi apurada em R\$ 357,16 e o valor médio do quilômetro voado por passageiro (Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico) registrou redução real de 3,1% em 2017 na comparação com o ano anterior, tendo sido apurado em R\$ 0,308/km. Nos últimos dez anos, este indicador caiu mais da metade, passando de R\$ 0,888 por km (em 2008) para R\$ 0,351, com redução real de 60,5% nas 52 rotas que são monitoradas desde o início da série histórica. Em 2017, de cada 100 assentos comercializados em voos domésticos ao público adulto em geral, aproximadamente 6 foram vendidos com tarifas aéreas inferiores a R\$ 100,00, tendo a maioria (52,9%) sido comercializada com valores abaixo de R\$ 300,00. Tarifas aéreas domésticas superiores a R\$ 1.500,00 representaram 0,7% no ano.

Assim, em 2017, foi transportado um total de 112,5 milhões de passageiros pagos no país, 90,6 milhões em voos domésticos e 21,8 milhões em voos internacionais. Com este resultado, o setor registrou 49 milhões de passageiros incluídos nos últimos dez anos.

A demanda doméstica do transporte aéreo de passageiros apresentou, em 2017, crescimento de 3,2%, após redução de 5,7% no ano anterior em termos de passageiros-quilômetros pagos transportados (RPK). Este indicador cresceu 85% entre os anos de 2008 e 2017 e com crescimento médio de 7,1% ao ano. Esse crescimento representou 5,5 vezes o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro e mais de 6 vezes o da população do país.

A quantidade de passageiros pagos transportados em voos domésticos para cada 100 habitantes no Brasil foi apurada em 43,6 em 2017, aumento de 1,4%. No entanto, nos últimos dez anos essa taxa aumentou 67%. Quando considerados também os passageiros transportados em voos internacionais com origem ou destino no Brasil, verifica-se que a taxa passou de 33,2 passageiros para cada 100 habitantes em 2008 para 54,2 em 2017.

Desde 2010, o avião tem sido o principal meio de transporte utilizado pelos passageiros nas viagens interestaduais, quando considerados os serviços de transporte regular dos modais aéreo e rodoviário. Em 2008, a participação do transporte aéreo neste mercado era de 43,9%, contra 56,1% do rodoviário. Em 2017 a participação do modal aéreo foi de 67,5%, frente 32,5% do rodoviário. Assim, a participação do transporte aéreo avançou 3,2% neste mercado na comparação com o ano anterior.

A Gol liderou o mercado doméstico em termos de demanda (RPK), com 36,2% de participação em 2017, seguida pela Latam, líder até 2015, com 32,6%. Azul e Avianca obtiveram 17,8% e 12,9%. A Latam teve sua participação no mercado doméstico reduzida em 6,2% com relação ao ano de 2016, enquanto Gol, Azul e Avianca registraram crescimento de 0,5%, 4,5% e 12,8%, respectivamente. Entre as quatro empresas, apenas a Latam registrou queda na demanda doméstica, da ordem de 3,2%, enquanto a Avianca registrou o maior aumento, de 16,4%. Azul e Gol tiveram alta de 7,9% e 3,8%, respectivamente.

Sumário Executivo

A demanda de passageiros por voos internacionais, por sua vez, aumentou 64% desde 2008, com crescimento médio de 5,6% ao ano. Em 2017, o transporte aéreo apresentou aumento de 1,8% neste mercado em relação a 2016, após redução de 3,6% em 2016. A demanda das empresas aéreas brasileiras, que responderam por 28,8% do transporte internacional de passageiros no Brasil em 2017, aumento 12,0% na comparação com 2016, enquanto as empresas estrangeiras tiveram baixa de 1,8%. Latam, Azul, Gol e Avianca representaram a totalidade das operações das empresas aéreas brasileiras neste mercado, com participação entre elas de 74,9%, 11,8%, 10,8% e 2,6% respectivamente. A brasileira Latam liderou este mercado entre empresas brasileiras e estrangeiras, com 25,0% do total de passageiros transportados em voos internacionais, seguida da Gol com 8,6%.

O número de voos apresentou a quinta redução consecutiva em 2017. A quantidade de voos domésticos e internacionais reduziu em 2,8% e 0,4%, respectivamente. No geral, a quantidade de voos em 2017 foi 2,5% menor em relação a 2016, somando 940 milhões de operações, quantidade inferior ao apresentado em 2010. Nos últimos 10 anos observou-se um incremento de 23,1%.

A quantidade de carga paga e correio transportados em voos domésticos foi de 426 mil toneladas, com variação positiva de 1,8% em relação ao ano anterior e aumento de 1,2% com relação a 2008. No mercado internacional, a quantidade de carga paga e correio transportados registrou 821 mil toneladas em 2017, o que representou aumento de 12,7% em relação a 2016 e alta de 38,4% desde 2008.

A taxa de aproveitamento dos assentos das aeronaves em voos domésticos (RPK/ASK) foi a melhor em dez anos, tendo alcançado 81,5% em 2017, o que representou melhora de 1,8% em relação à registrada em 2016 e de 23,5% quando comparada com 2008. No mercado internacional, o aproveitamento das aeronaves de 2017 aumentou 3,9% em relação a 2016, com 84,4%, e foi 8,2% superior em relação a 2008.

Os percentuais de atrasos superiores a 30 minutos e a 60 minutos em voos regulares domésticos foram de 6,9% e de 2,4% do total de etapas de voos realizadas em 2017. O resultado representou piora de 17,0% e de 10,0%, respectivamente, em relação ao ano de 2016. Se comparados com os mesmos percentuais de 2008, houve redução de aproximadamente 61,4% e 63,4% nas ocorrências. Por sua vez, o percentual de cancelamentos de 10,1% dos voos domésticos programados em 2017 foi 14,2% inferior ao ano anterior, e representou aumento de 2,0% em relação ao registrado em 2008. Nos voos internacionais, os atrasos superiores a 30 minutos e a 60 minutos representaram 7,9% e 3,7% do total de etapas realizadas em 2017. O percentual de cancelamentos foi de 2,7% do total de etapas previstas. O percentual de cancelamentos apresentou melhora no ano de 2017, em comparação com 2016, com redução de 22,7%. O percentual de atrasos superiores a 60 minutos apresentou redução de 4,2% enquanto o percentual de atrasos superiores a 30 minutos permaneceu estável.

Sumário Executivo

As receitas com serviços aéreos públicos das principais empresas brasileiras de transporte aéreo de passageiros, carga e mala postal alcançou a cifra recorde de 37,8 bilhões de reais em 2017, o que representou crescimento de 7,9% em relação a 2016. O principal item foi a receita de passagens, com participação de 84,7%, seguida da receita de carga, que representou 6,8%.

O total de custos e de despesas operacionais dos serviços aéreos públicos aumentou 2,1% em 2017 quando comparado a 2016, tendo sido apurada em 34,6 bilhões de reais. O combustível e lubrificantes mantiveram-se como principal item de custos e despesas de serviços aéreos públicos em 2017, quando sua representatividade aumentou de 24,8% em 2016 para 27,5% em 2017. O segundo item mais representativo em 2017 foram os custos com seguro, arrendamento e manutenção de aeronaves (20,3%) e o terceiro item foram os custos com pessoal (17,4%).

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 1,6 bilhões de reais em 2017, ante 349 milhões de reais negativos em 2016.

Assim, o setor apurou lucro pela primeira vez desde 2010, com resultado líquido positivo de 414 milhões de reais em 2017, correspondente a uma margem líquida positiva de 1,1%, ante a perda de R\$ 1,6 bilhões em 2016. O prejuízo acumulado entre 2011 e 2016 foi de 16,7 bilhões de reais.

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 todos os destinos de 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 ter voos ofertados por qualquer empresa aérea interessada certificada pela ANAC – 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 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.

Mais informações e detalhes por empresa, aeroporto, rota, cidade, unidade da federação, região, país, entre outros, estão ilustrados por meio de gráficos acompanhados de comentários no próprio documento.

SEÇÃO 1. CONTEXTO ECONÔMICO	14
Introdução.....	15
Produto Interno Bruto e População	16
Taxa de Câmbio	17
Preço do Querosene de Aviação (QAV)	18
SEÇÃO 2. ESTRUTURA DAS EMPRESAS AÉREAS BRASILEIRAS.....	19
Introdução.....	20
Pessoal	22
Frota	25
SEÇÃO 3. OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO	28
Introdução.....	29
Total da Indústria	30
Voos Realizados	31
Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK).....	33
Mercado Doméstico.....	34
Voos Realizados	36
Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK).....	43
Aeroportos Utilizados	47
Mercado Internacional	54
Voos Realizados	55
Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK).....	61
SEÇÃO 4. DEMANDA POR TRANSPORTE AÉREO	65
Introdução.....	66
Total da Indústria	67
Passageiros Pagos Transportados.....	67
Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (RPK).....	68
Carga Paga e Correio Transportados	69
Mercado Doméstico.....	70
Passageiros Pagos Transportados.....	72
Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (RPK).....	86
Carga paga e correio transportados	89
Mercado Internacional	93
Passageiros Pagos Transportados.....	95
Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (RPK).....	101
Carga paga e correio transportados	104
Transporte interestadual regular de passageiros.....	110
SEÇÃO 5. APROVEITAMENTO DAS AERONAVES.....	112

Introdução.....	113
Total da Indústria	114
RPK/ASK	115
Horas Voadas/Aeronave-Dia Disponível.....	117
Mercado Doméstico.....	118
RPK/ASK	118
Mercado Internacional	121
RPK/ASK	121
SEÇÃO 6. PERCENTUAIS DE ATRASOS E CANCELAMENTOS	124
Introdução.....	125
Total da Indústria	126
Mercado Doméstico.....	129
Mercado Internacional	132
Dados por Rota.....	135
SEÇÃO 7. TARIFAS AÉREAS DOMÉSTICAS	140
Introdução.....	141
Média Nacional.....	143
Empresas Aéreas	152
Regiões e Unidades da Federação	157
SEÇÃO 8. DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO	169
Introdução.....	170
Receita de Serviços Aéreos Públicos.....	171
Custos e Despesas Operacionais dos Serviços Aéreos Públicos	176
Resultado Financeiro	180
Resultado Líquido	181
Fluxos de Caixa	183
Indicadores	185
Margem Bruta.....	185
EBIT	187
Margem EBIT	189
Margem Líquida.....	191
RASK e CASK.....	193
RATK e CATK	198
ANEXO A. GLOSSÁRIO	202
ANEXO B. LISTA DE FIGURAS	206
ANEXO C. LISTA DE TABELAS	218

Índice

ANEXO D. LISTA DE ABREVIATURAS.....	219
ANEXO E. LEGISLAÇÃO BÁSICA.....	221

Seção 1.

Contexto Econômico

Esta seção apresenta o comportamento das principais variáveis macroeconômicas que afetam diretamente o setor de transporte aéreo: Produto Interno Bruto brasileiro; taxa de câmbio; e preço do querosene de aviação.



Introdução

Para uma melhor compreensão do desempenho operacional e financeiro 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, com enfoque no ano de 2017.

Os custos com combustível de aeronaves, que representaram aproximadamente 27,5% do total de custos e de despesas operacionais dos serviços aéreos públicos em 2017, 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, cuja representatividade foi de 20,3%.

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

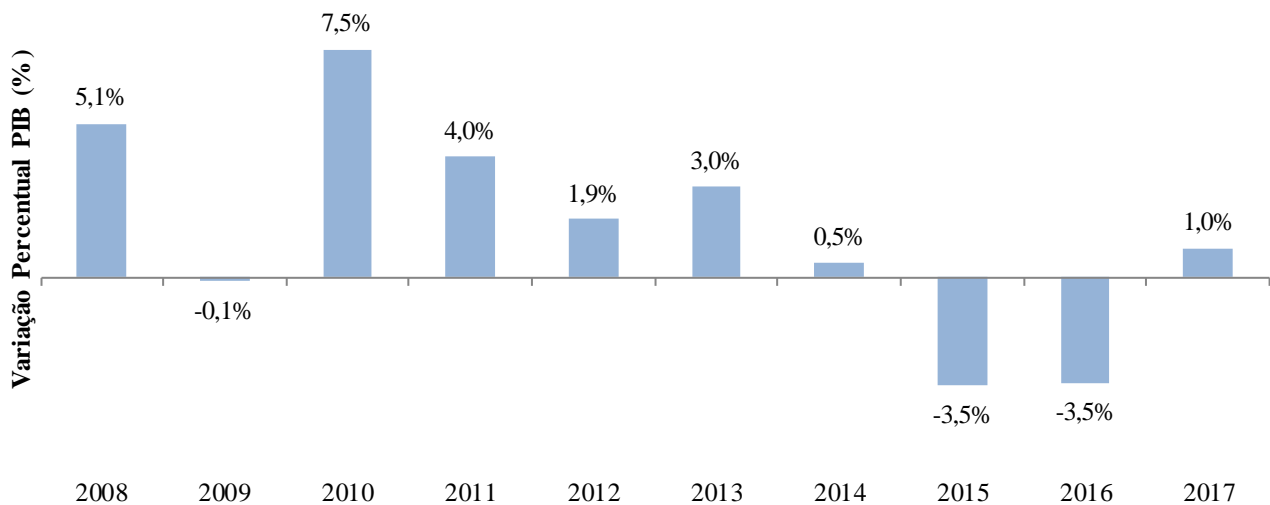
Produto Interno Bruto e População

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 2017, o PIB brasileiro apresentou aumento de 1,0% quando comparado com 2016, retomando o crescimento após dois anos consecutivos em queda.

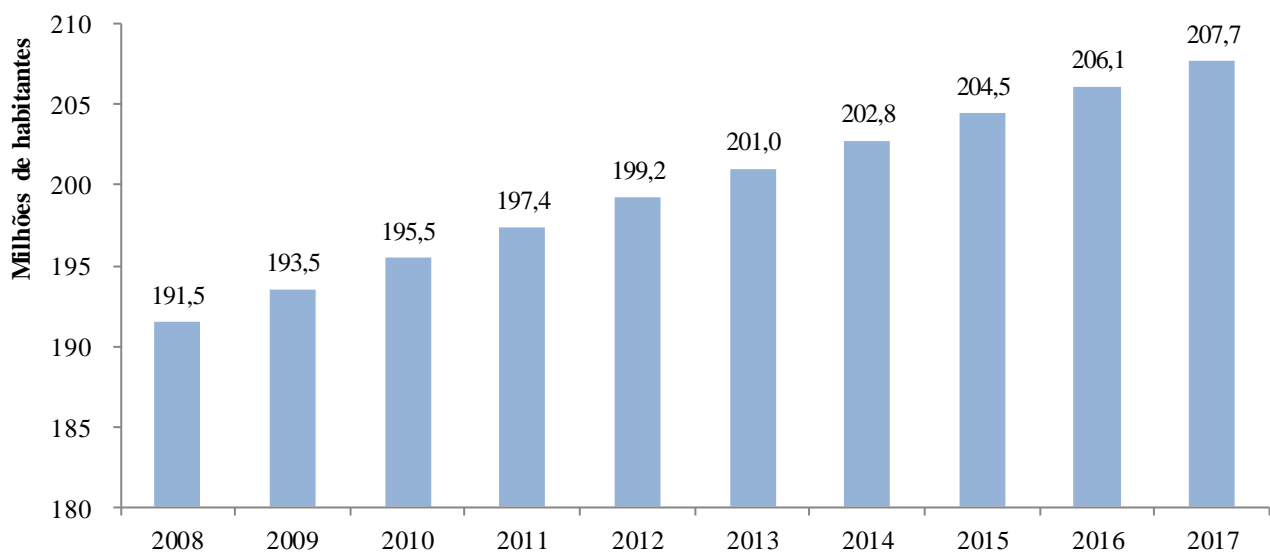
Já a população brasileira cresceu a uma taxa média de 0,9% nos últimos 10 anos.

Figura 1.1: Variação do PIB brasileiro, de 2008 a 2017



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

Figura 1.2: Evolução da população brasileira, 2008 a 2017



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

Taxa de Câmbio

No período de janeiro de 2008 a julho de 2012, 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 2015, iniciou-se uma tendência de valorização mais intensificada, atingindo o valor médio de R\$ 4,05 em janeiro de 2016. Ao longo do ano de 2017 a cotação mensal média da moeda americana oscilou entre R\$ 3,10 e 3,29, finalizando o ano com um valor mensal médio de R\$ 3,29 em dezembro de 2017, 1,8% menor que o valor médio em dezembro de 2016. A taxa média do ano de 2017 foi 8,5% inferior à do ano anterior.

Figura 1.3: Evolução da taxa de câmbio R\$/US\$, de 2008 a 2017



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

Preço do Querosene de Aviação (QAV)

O preço médio do querosene de aviação apresentou alta em 2017, finalizando o ano cotado a R\$ 1,81, o que representou uma apreciação de 24,1% com relação ao seu valor em dezembro de 2016. O preço médio em 2017 foi 13,5% superior ao ano anterior.

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 Agência Nacional do Petróleo – ANP, disponíveis no site da agência. Os preços 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.

Figura 1.4: Evolução do preço médio do querosene de aviação (QAV), 2008 a 2017



Fonte: Agência Nacional do Petróleo - ANP.

Seção 2.

Estrutura das Empresas Aéreas Brasileiras

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

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.

Doze empresas brasileiras prestaram serviços de transporte aéreo público regular e não regular, exceto táxi-aéreo, no ano de 2017, sendo que cinco realizaram essencialmente operações de carga. Já as estrangeiras somaram 88 empresas operando em 2017, com 27 atuando exclusivamente 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 99,1% dos passageiros transportados em voos domésticos no país. São elas: Gol, Latam, Azul e Avianca. Já entre as essencialmente cargueiras, destacaram-se as empresas Sideral e Absa, que transportaram 13,4% e 9,2 do total da carga paga e correio no mercado doméstico.

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

Gol

A empresa iniciou suas operações no ano de 2001 e alcançou a liderança no mercado doméstico de passageiros, com participação de 36,2% em termos de RPK em 2017. Já no mercado internacional, a empresa obteve 10,9% de RPK considerando-se apenas empresas brasileiras, tendo passado de segundo para terceiro lugar. A Gol foi também a empresa brasileira que transportou o maior número de passageiros pagos em voos domésticos no ano, com 30,4 milhões, e foi a segunda brasileira em voos internacionais, com 1,9 milhões. A empresa foi responsável, ainda, por 23% da carga paga e correio transportados em voos domésticos em 2017. Operou em 57 aeroportos em todos os estados brasileiros e em 22 aeroportos no exterior, distribuídos em 14 países, com uma frota de 125 aeronaves ao final do ano, com capacidade entre 138 e 177 passageiros. Seu quadro de pessoal contou, no período, com 12,2 mil empregados, entre estes, aproximadamente 1.400 pilotos e co-pilotos e 2.600 comissários. Sua receita de serviços aéreos públicos foi de 10,1 bilhões de reais em 2017.

Latam

Operando voos regulares desde a década de 70, a empresa encerrou o ano de 2017 na segunda posição no mercado doméstico de passageiros, com 32,6% do RPK, e como líder no mercado internacional, com 22% do RPK total e 74,5% considerando apenas as empresas brasileiras. A Latam foi a segunda empresa brasileira que mais transportou passageiros pagos em voos domésticos no ano, com 28,1 milhões, e a primeira em voos internacionais, com 5,5 milhões. A empresa foi responsável, ainda, por 27,6% da carga paga e correios domésticos em 2017. Realizou operações em 47 aeroportos brasileiros em todos os estados e em 27 aeroportos em 15 outros países. A sua frota encerrou o ano composta de 162 aeronaves, com capacidade entre 144 e 379 passageiros. Seu quadro de pessoal contou com aproximadamente 22 mil empregados ao final do ano, entre estes, aproximadamente 1.900 pilotos e co-pilotos e 4.700 comissários. Sua receita de serviços aéreos públicos foi de 15,0 bilhões de reais.

Azul

A Azul iniciou suas operações em dezembro de 2008 e figurou como a terceira principal empresa aérea brasileira em 2017, tendo sido responsável por 17,8% do RPK doméstico e 12% do RPK internacional (considerando empresas brasileiras) e pelo transporte de mais de 20,7 milhões de passageiros pagos em voos domésticos. Realizou operações em 100 aeroportos brasileiros em 26 unidades da federação e em 11 aeroportos no exterior, de 6 países. A empresa foi responsável, ainda, por 9,5% da carga paga doméstica transportada em 2017. Contava, em dezembro de 2017, com uma frota de 124 aeronaves com capacidade entre 70 e 263 passageiros. Seu quadro de pessoal contou com 11,2 mil empregados, entre estes, 1,6 mil pilotos e co-pilotos e 2,4 mil comissários. Sua receita com serviços aéreos públicos foi de 8,1 bilhões de reais.

Avianca

A Avianca (Oceanair) está presente no mercado brasileiro desde 1998. Em 2017, a empresa alcançou participação de 12,9% no mercado doméstico de passageiros em termos de RPK, e 2,6% no mercado internacional. Transportou 10,6 milhões de passageiros pagos em voos domésticos e 217 mil em voos internacionais. Atuou em 28 aeroportos brasileiros de 18 estados e em 9 aeroportos de 6 países. A empresa foi responsável, ainda, por 12,8% da carga paga doméstica transportada em 2017. Finalizou o ano com uma frota de 44 aeronaves, com configuração de 120 a 165 assentos de passageiros. Contou com aproximadamente 5,3 mil funcionários, dos quais 617 pilotos e co-pilotos e 1,1 mil comissários. Sua receita com serviços aéreos públicos foi de 3,7 bilhões de reais.

Absa

A Absa é a maior empresa aérea brasileira essencialmente cargueira, considerando operações domésticas e internacionais. Em operação desde 1995, foi responsável por 9,2% da carga paga e correio domésticos transportados em 2017 e por 22,9% do total das empresas brasileiras em voos internacionais, com uma frota de 4 aeronaves, cada uma com capacidade para 52 toneladas de carga útil. Encerrou o ano com 217 empregados, sendo 76 pilotos e co-pilotos. Sua receita com serviços aéreos públicos foi de aproximadamente 930 milhões de reais.

Pessoal

A quantidade total de empregados do quadro de pessoal das empresas aéreas brasileiras reduziu 4,1% no ano de 2017 em relação ao ano anterior. Pilotos e co-pilotos representaram 11,2% do total e comissários 21,0%.

O indicador do número de empregados por aeronave das empresas aéreas brasileiras, por sua vez, registrou redução de 2,3%, tendo passado de 109,8 em 2016 para 107,3 em 2017.

Já o número de pilotos e co-pilotos para cada mil decolagens aumentou 5,6% em 2017, quando comparado com o ano anterior, tendo passado de 6,5 para 6,8.

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, 2013 a 2017

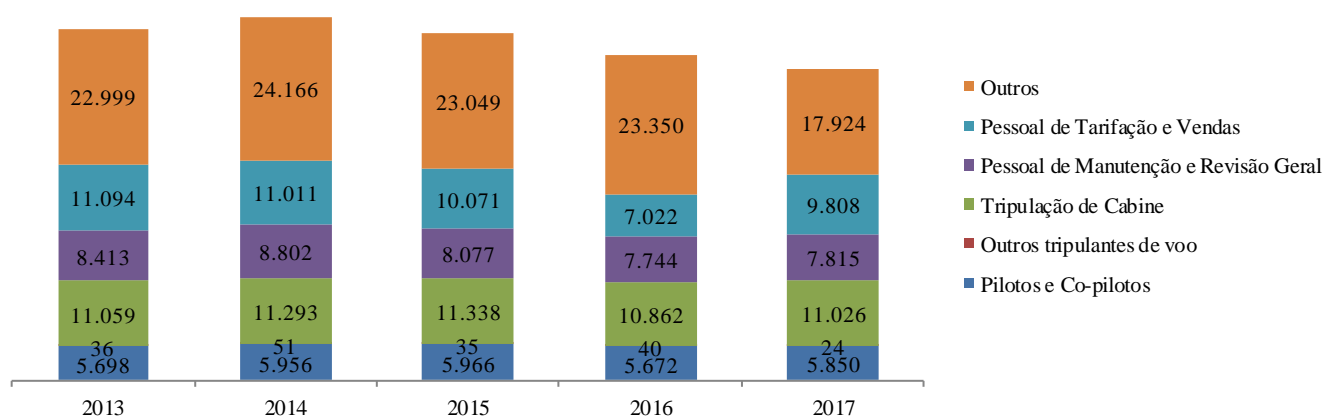


Figura 2.2: Proporção de empregados por categoria – empresas aéreas brasileiras, 2017

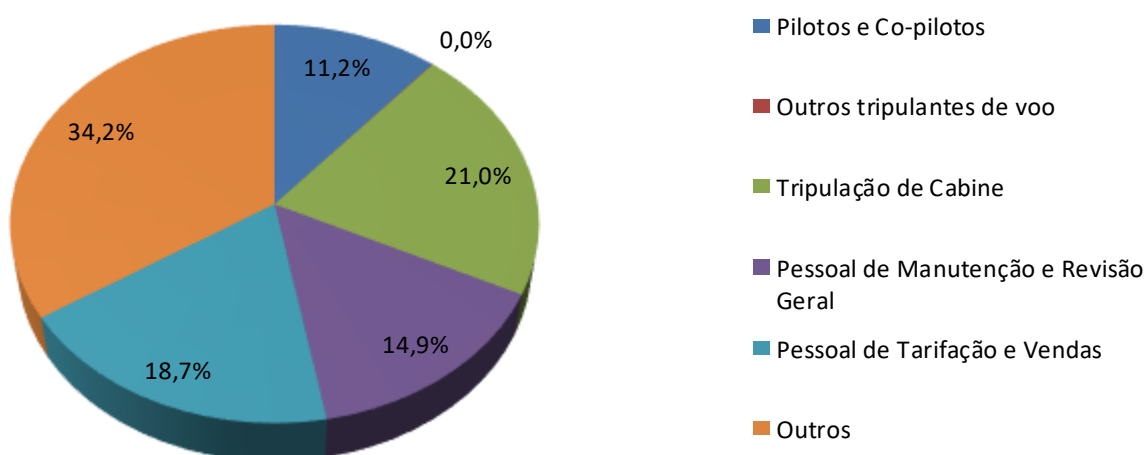


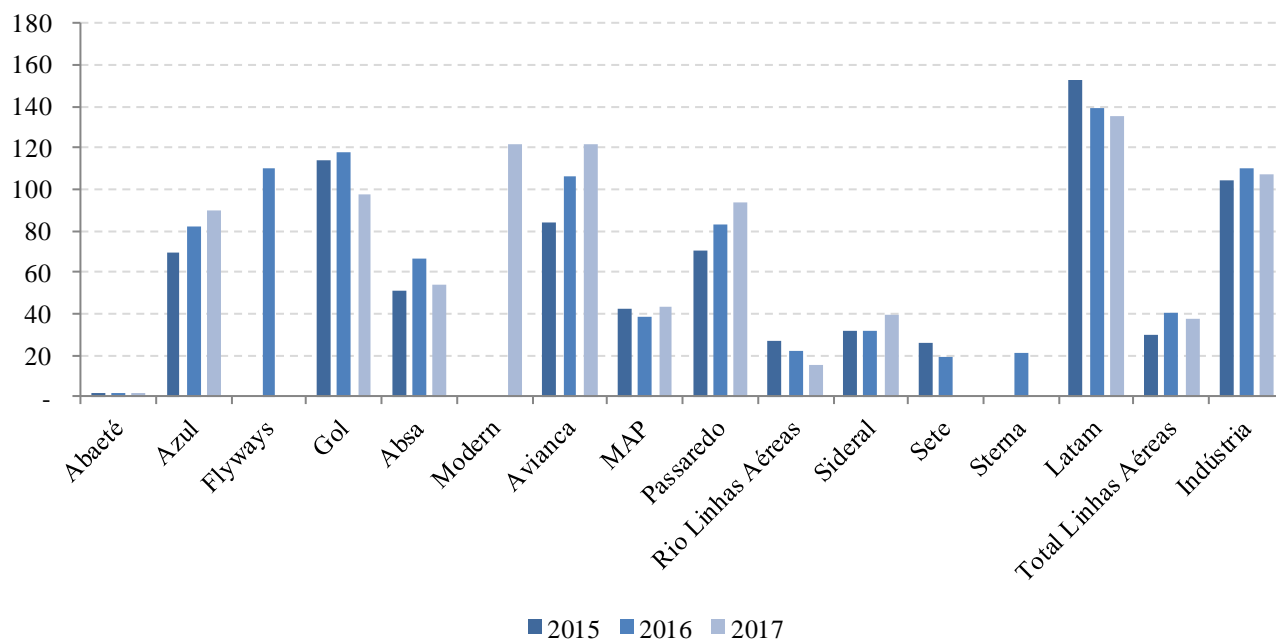
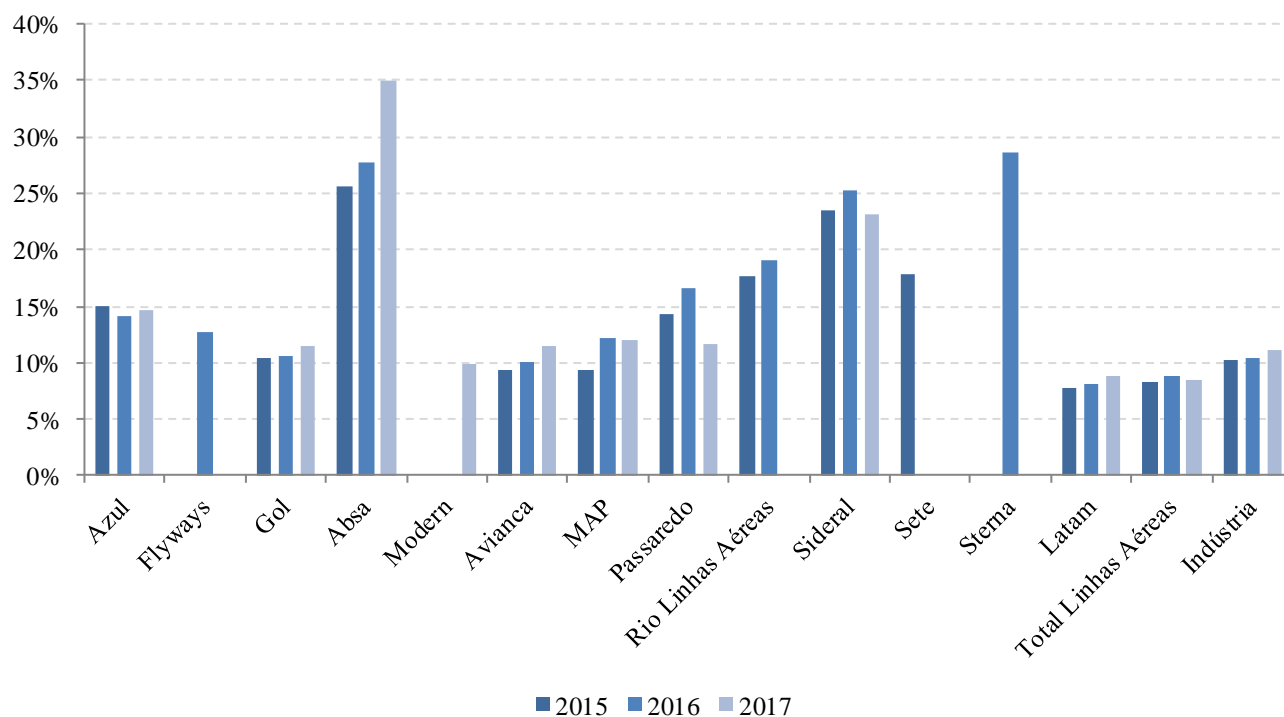
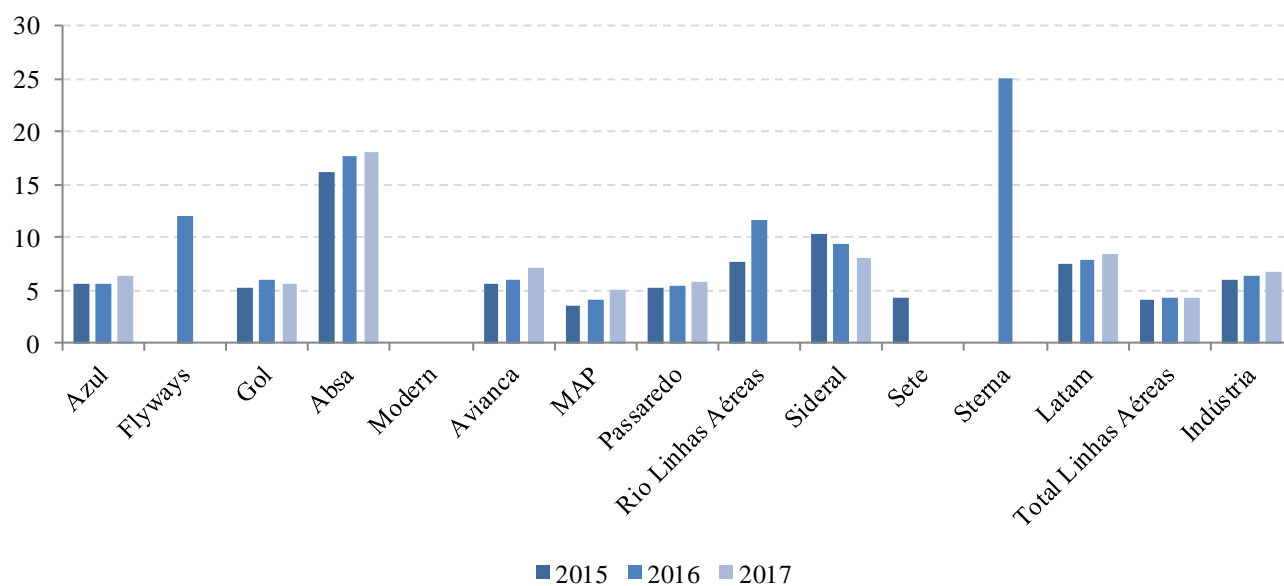
Figura 2.3: Quantidade de empregados por aeronave – empresas aéreas brasileiras, 2015 a 2017**Figura 2.4:** Proporção de pilotos e co-pilotos no total de empregados – empresas aéreas brasileiras, 2015 a 2017

Tabela 2.1: Distribuição de empregados por categoria e empresa – empresas aéreas brasileiras, 2017

Distribuição de empregados por categoria e empresa – empresas aéreas brasileiras, 2017							
Empresa	Pilotos e Co-pilotos	Outros tripulantes de voo	Tripulação de Cabine	Pessoal de Manutenção e Revisão Geral	Pessoal de Tarificação e Vendas	Outros	Total de Empregados
Abaeté	2	0	0	0	0	0	2
Azul	1.636	0	2.408	1.820	3.522	1.798	11.184
Gol	1.395	0	2.581	1.756	4.499	1.950	12.181
Absa	76	0	0	40	12	89	217
Modern	12	0	0	20	5	85	122
Avianca	617	0	1.139	597	515	2.486	5.354
MAP	21	0	20	24	50	59	174
Passaredo	98	0	139	208	242	159	846
Rio Linhas Aéreas	0	0	0	30	0	17	47
Sideral	65	3	8	122	0	82	280
Latam	1.912	0	4.724	3.150	963	11.104	21.853
Total Linhas Aéreas	16	21	7	48	0	95	187
Indústria	5.850	24	11.026	7.815	9.808	17.924	52.447

Figura 2.5: Número de pilotos e co-pilotos por mil decolagens – empresas aéreas brasileiras, 2015 a 2017

Frota

Ao final de 2017, a frota das empresas brasileiras era de 489 aviões, o que representou uma queda de 1,8% em relação ao número apresentado em dezembro de 2016.

A Airbus foi a fabricante líder em quantidade de aeronaves operadas por empresas brasileiras em 2017, com 39% do total, seguida pela Boeing, com 34%. A brasileira Embraer foi a terceira fabricante com mais aeronaves em operação no Brasil em 2017, com 15% de participação.

Aeronaves com capacidade entre 151 e 200 assentos de passageiros representaram 43%, enquanto aquelas com capacidade de 101 a 150 assentos representaram 28% do total.

Figura 2.6: Quantidade de aeronaves por fabricante – empresas aéreas brasileiras, 2013 a 2017

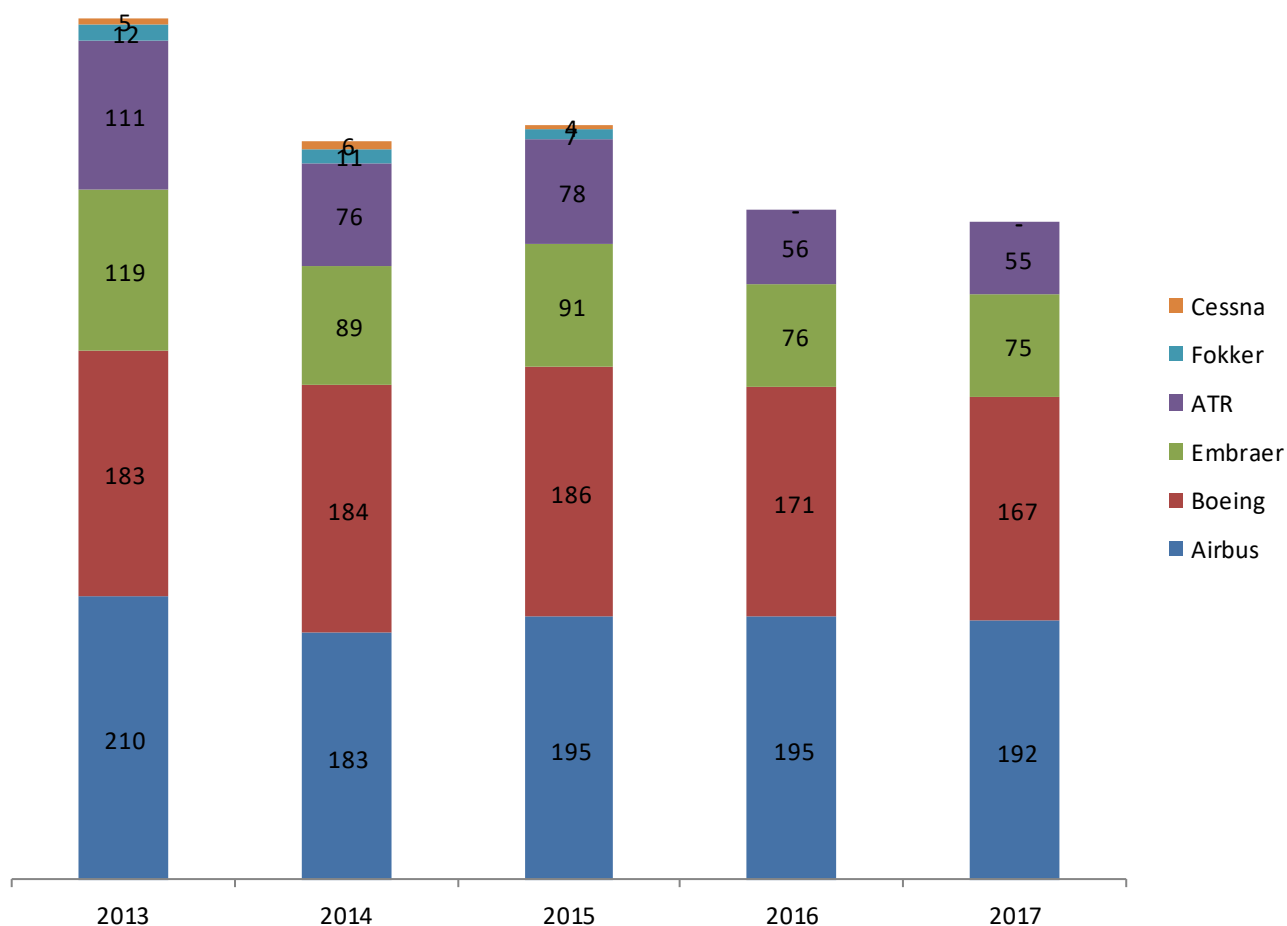


Tabela 2.2: Distribuição de aeronaves por operador e fabricante – empresas aéreas brasileiras, 2017

Distribuição de aeronaves por operador e fabricante – empresas aéreas brasileiras, 2017					
Empresa	Airbus	Boeing	Embraer	ATR	Total geral
Abaeté	0	0	1	0	1
Azul	10	0	74	40	124
Gol	0	125	0	0	125
Absa	0	4	0	0	4
Modern	0	1	0	0	1
Avianca	44	0	0	0	44
MAP	0	0	0	4	4
Passaredo	0	0	0	9	9
Rio Linhas Aéreas	0	3	0	0	3
Sideral	0	7	0	0	7
Latam	138	24	0	0	162
Total Linhas Aéreas	0	3	0	2	5
Industria	192	167	75	55	489

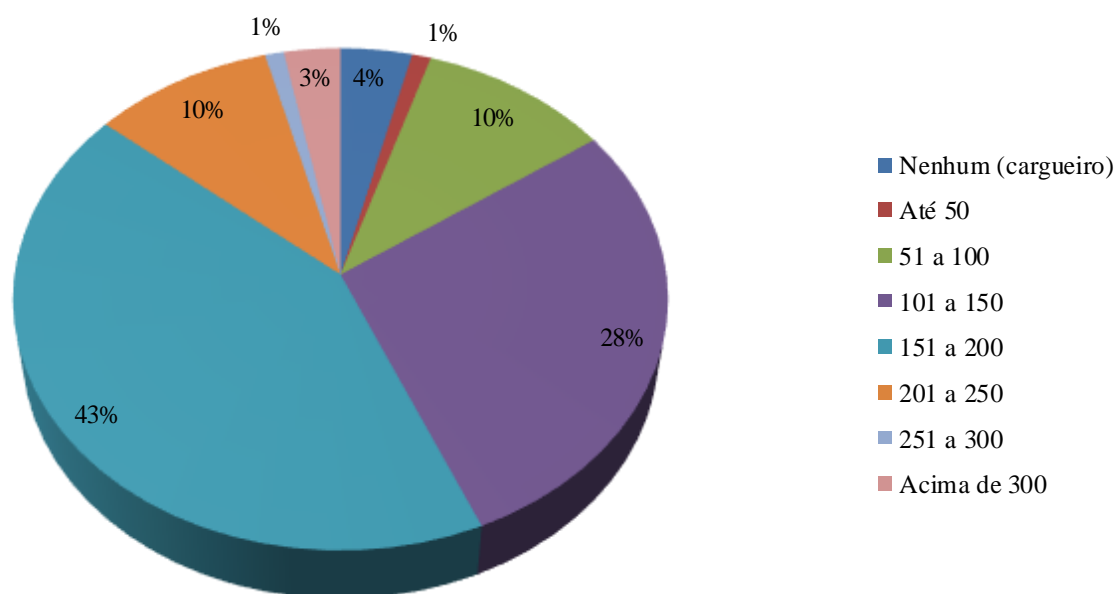
Figura 2.7: Proporção de aeronaves por assentos de passageiro instalados – empresas aéreas brasileiras, 2017

Tabela 2.3: Quantidade de aeronaves por assentos de passageiro instalados em cada empresa aérea brasileira, 2017

Assentos de Passageiro Instalados	Latam	Azul	Gol	Avianca	Demais Empresas	Todas
Nenhum (cargueiro)	0	0	0	1	20	21
Até 50	0	0	0	0	6	6
51 a 100	0	40	0	0	12	52
101 a 150	25	74	28	12	0	139
151 a 200	76	5	100	30	0	211
201 a 250	48	0	0	0	0	48
251 a 300	0	5	0	0	0	5
Acima de 300	16	0	0	0	0	16
Total	165	124	128	43	38	498

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 exploram os serviços de transporte aéreo público 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 na Base de Dados Estatísticos do Transporte Aéreo do Brasil, no relatório Demanda e Oferta do Transporte Aéreo – Empresas Brasileiras, no Painel de Indicadores do Transporte Aéreo e na Consulta Interativa – Indicadores do Mercado de Transporte Aéreo, localizados na seção Dados e Estatísticas do portal da ANAC na internet.

Total da Indústria

Em 2017, foram realizados 940 mil voos regulares e não regulares por empresas brasileiras e estrangeiras, considerando o total das operações domésticas e internacionais, o que representou uma queda de 2,5% em relação a 2016 e um aumento acumulado de 23,1% nos últimos 10 anos.

Em 2017, houve redução da oferta de voos em 7 meses, em relação ao mesmo mês do ano anterior. A maior redução ocorreu no mês de fevereiro (11,1%) e os maiores aumentos em novembro e dezembro (1,2%).

Do ponto de vista de assentos-quilômetros oferecidos (ASK), observou-se a segunda redução consecutiva, da ordem de 0,6%.

Voos Realizados

Figura 3.1: Evolução da quantidade de voos – mercados doméstico e internacional, 2008 a 2017

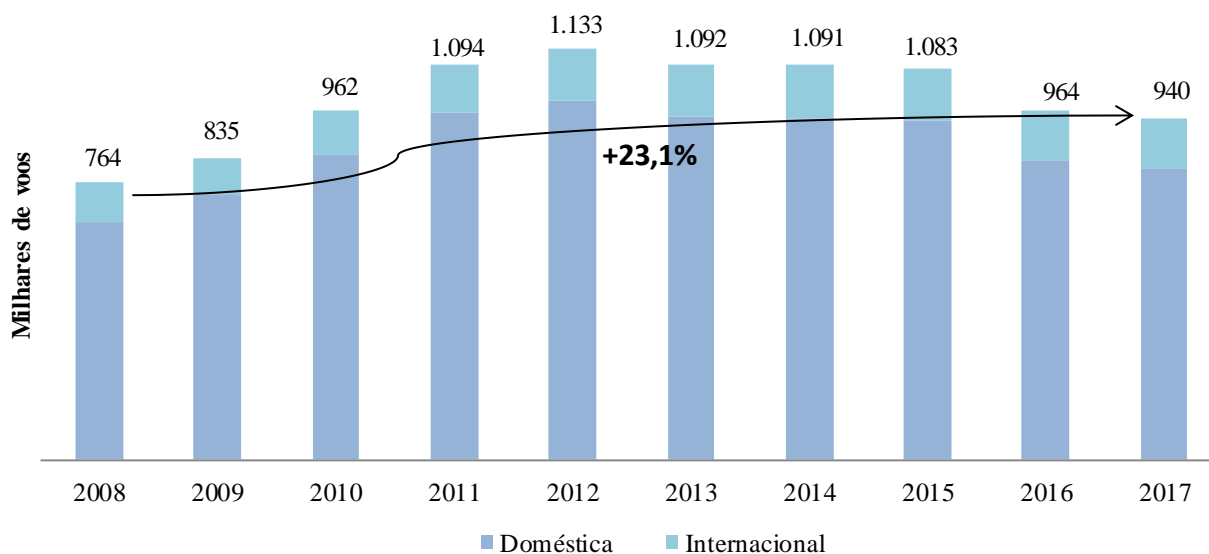


Figura 3.2: Variação da quantidade de voos com relação ao ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2008 a 2017

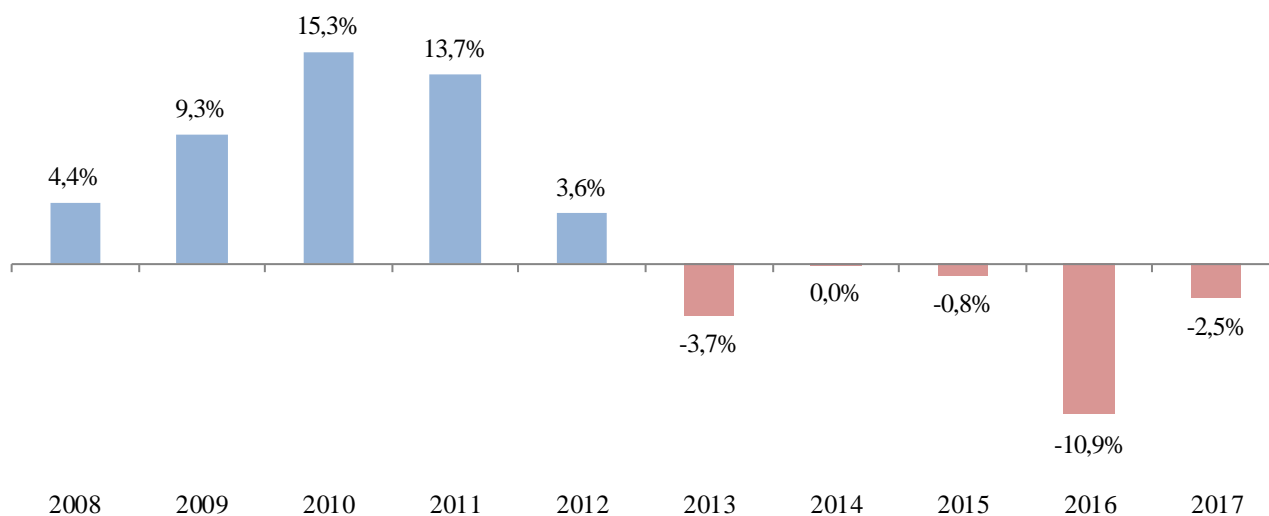
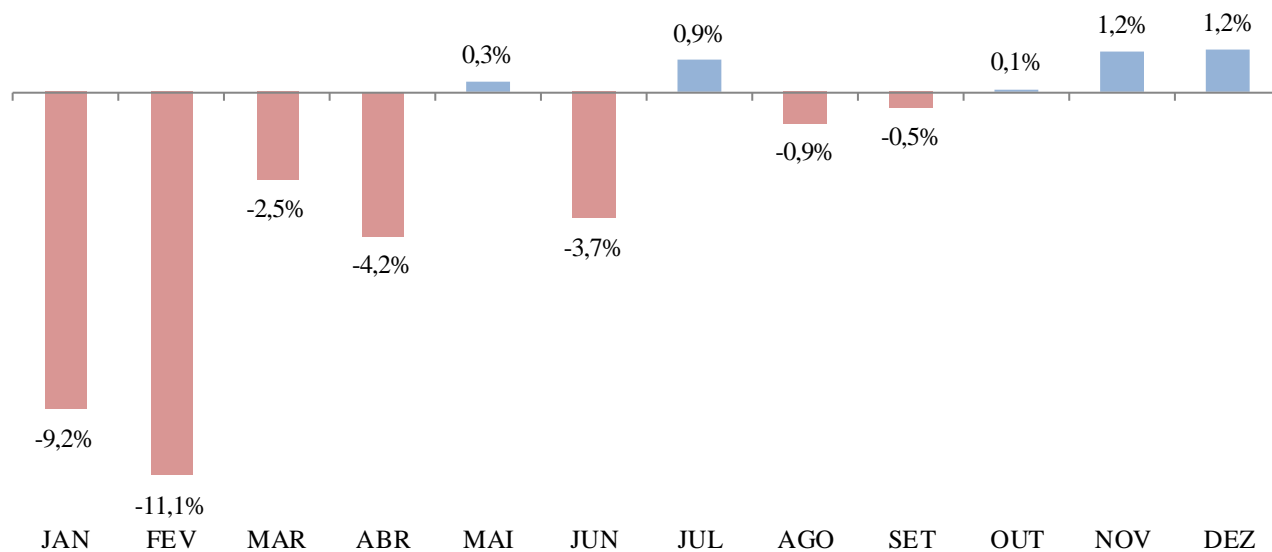


Figura 3.3: Variação da quantidade de voos com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2017



Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK)

Figura 3.4: Evolução do ASK – mercados doméstico e internacional, 2008 a 2017

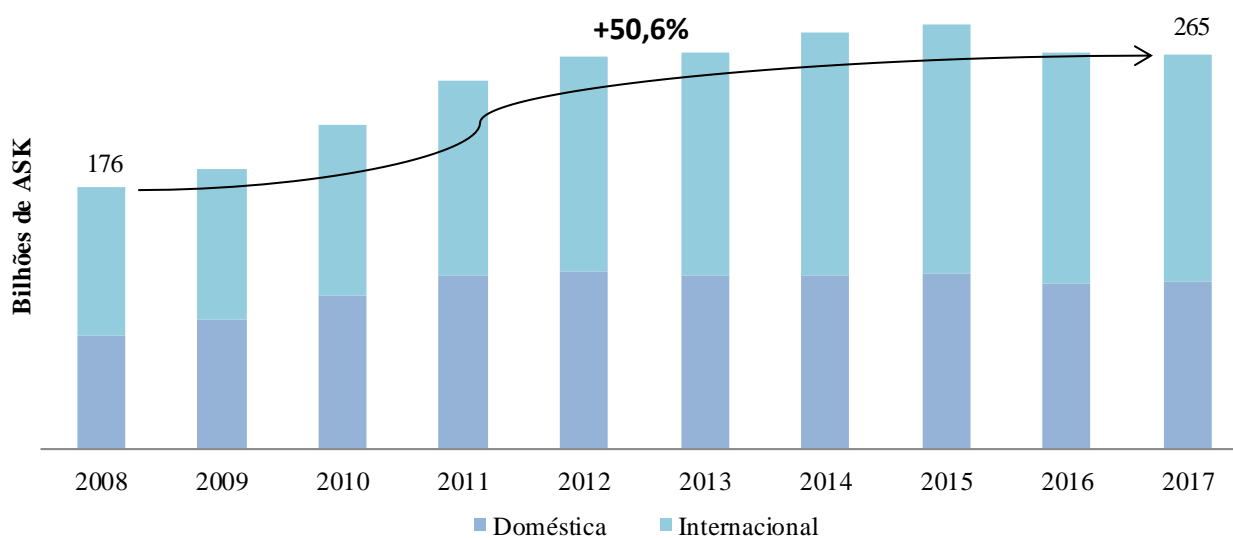
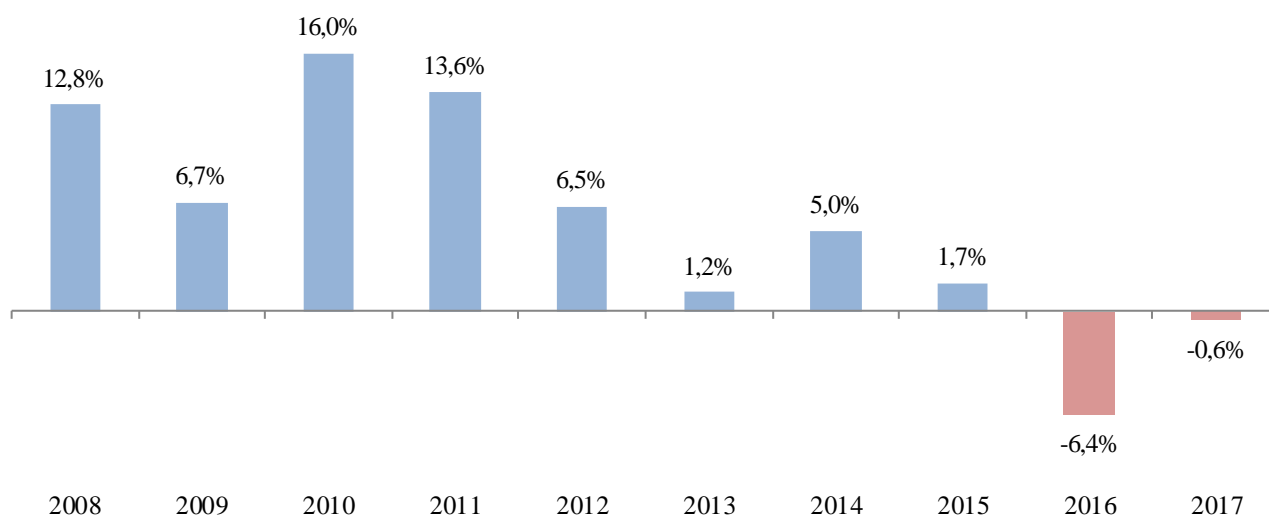


Figura 3.5: Variação do ASK com relação ao ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2008 a 2017



Mercado Doméstico

Em 2017, o mercado de transporte aéreo doméstico apresentou sua quinta redução consecutiva no número de voos realizados, com 805 mil, 2,8% abaixo de 2016, ante retração de 11,4% verificada no ano de 2016 em relação a 2015.

Nos últimos dez anos, a quantidade de voos domésticos registrou um crescimento acumulado de 22,6%.

Houve redução na quantidade de voos domésticos em 10 meses no ano de 2017. Fevereiro trouxe a redução mais forte (-11,5%) e maio apresentou o maior aumento (1,2%).

A Azul foi a empresa com o maior número de voos domésticos realizados, representando 31% do total, seguida pela Gol, com participação de 29%, e pela Latam, com 25%.

Entre as quatro maiores empresas de transporte aéreo em número de voos, apenas a Avianca apresentou aumento em suas operações (12,9%). As maiores reduções na quantidade de operações foram observadas na Gol e Latam (-4,2%). A Azul diminuiu em 1,6% seu número de voos domésticos.

A oferta de assentos-quilômetros (ASK) em voos domésticos aumentou em 1,4% em 2017. Nos últimos dez anos, o ASK doméstico acumulou crescimento de 49,7%.

Gol e Latam foram responsáveis por 36,8% e 32,2% da oferta em ASK, respectivamente, no ano de 2017, totalizando 69% do ASK total em voos domésticos. A oferta da Latam apresentou redução de 3,5%, enquanto a Gol registrou aumento de 0,9% neste indicador. A participação somada de Avianca e Azul foi de 30,5% na oferta de assentos-quilômetros no ano, com altas de 14,6% na oferta da Avianca e de 5,4% da Azul, respectivamente.

Com relação ao tráfego em aeroportos, os 20 maiores abrigaram 82,3% das decolagens domésticas. Destes, sete encontram-se na região Sudeste, quatro na região Nordeste, três na região Centro-Oeste, quatro na região Sul e dois na região Norte.

Os três aeroportos com maior número de decolagens foram os de Guarulhos/SP (11,1%), Congonhas/SP (10,8%) e Brasília/DF (7,7%), que juntos representaram 29,7% das decolagens em etapas domésticas de voos. Entre os 20 maiores aeroportos, apenas sete apresentaram aumento no número de decolagens. O aumento mais expressivo ocorreu no aeroporto de Recife (+9,2%) e a maior redução ocorreu em Brasília/DF (-8,1%).

Quatro das cinco regiões do país tiveram redução no número de decolagens em 2017. A maior queda deu-se na região Norte (-9,2%). A região Sul apresentou aumento de 0,1%.

A região Centro-Oeste foi a que registrou o maior número de decolagens para cada mil habitantes (6,5), enquanto a região Nordeste foi a que registrou o menor número (2,5).

Já a maior quantidade de decolagens realizadas em 2017 para cada um bilhão de reais de PIB gerado no mesmo ano foi registrada na região Norte, com 201. O menor número foi registrado pela região Sul, com 108. Considerando-se decolagens por reais em PIB per capita, também de 2017, a maior quantidade foi registrada no Sudeste (10,7) e Nordeste (9,5), enquanto o Centro-Oeste apresentou o menor valor (3,0).

Um total de 124 aeroportos recebeu voos regulares e não regulares em 2017. Bahia e Amazonas apresentaram o maior número de aeródromos utilizados em 2017, com 15 cada, seguidos de Minas Gerais, com 11.

A Azul destacou-se com o maior número de aeroportos utilizados em 2017, 100 no total, seguida por Gol, com 57, e Latam, com 47.

Voos Realizados

Figura 3.6: Evolução da quantidade de voos – mercado doméstico, 2008 a 2017

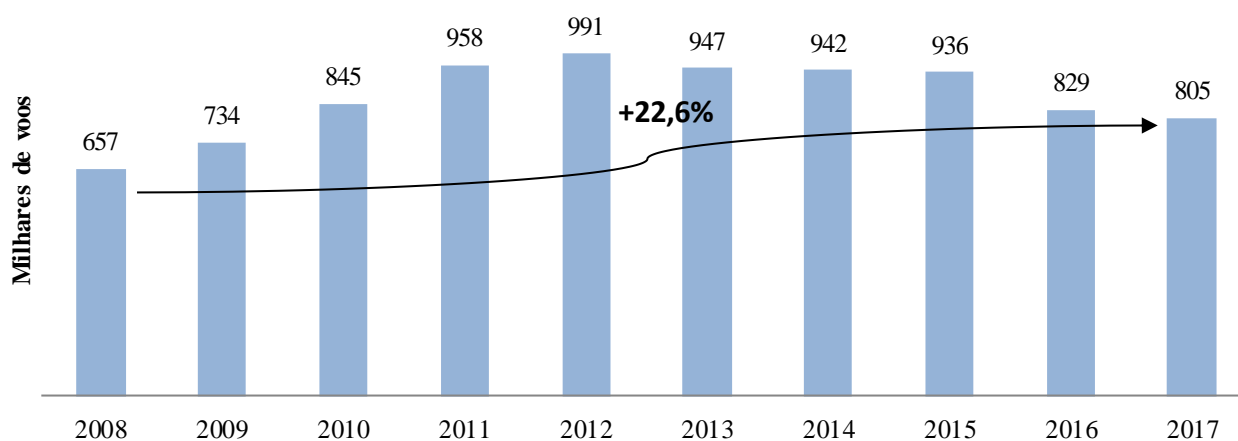


Figura 3.7: Variação na quantidade de voos com relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2008 a 2017

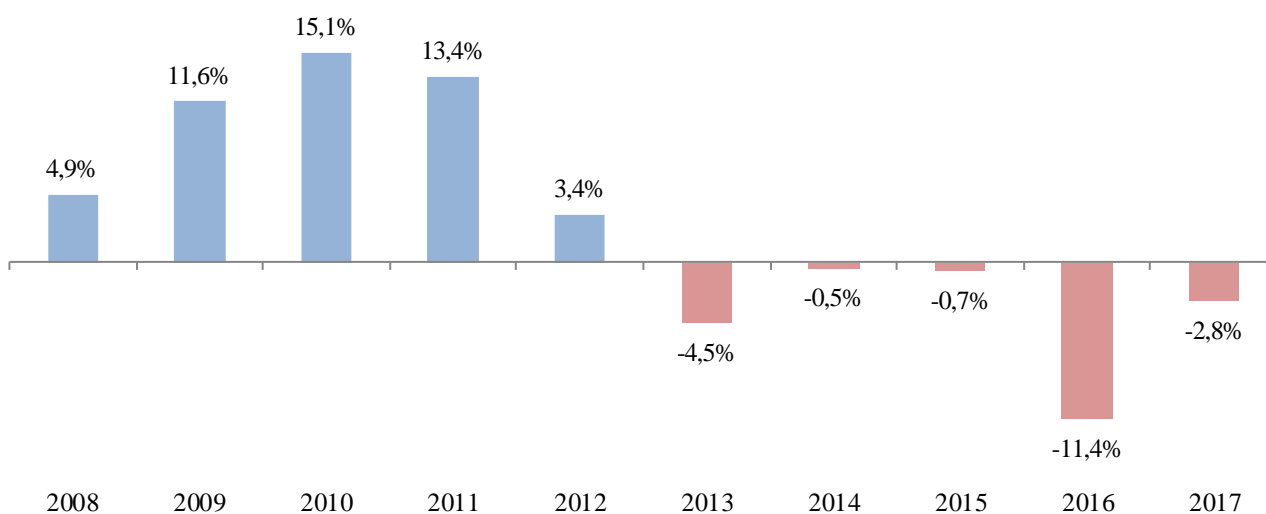


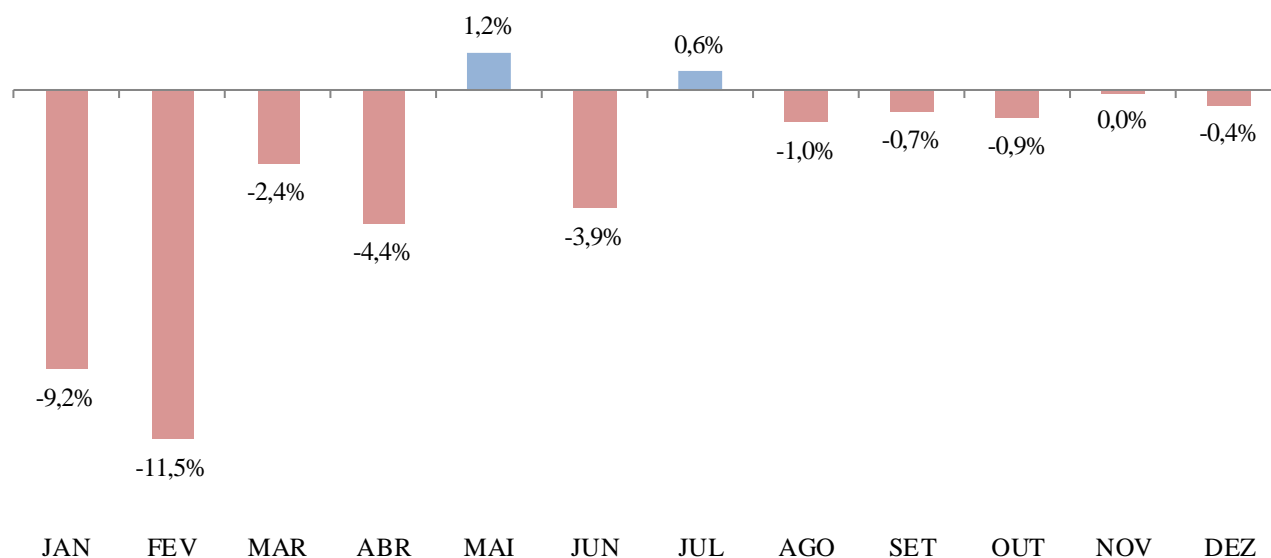
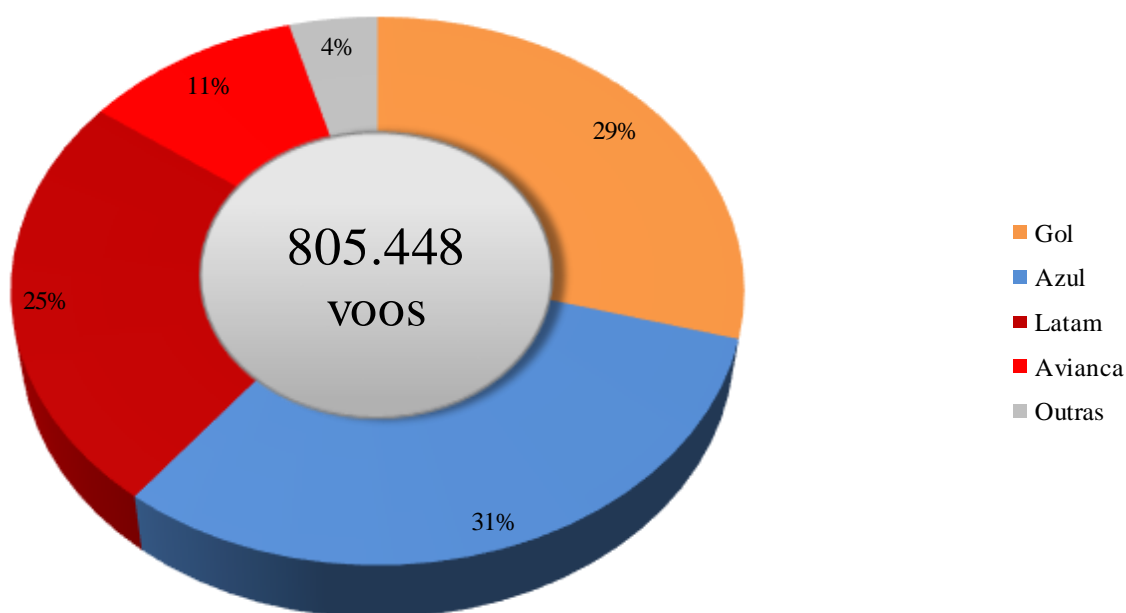
Figura 3.8: Variação na quantidade de voos com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2017**Figura 3.9:** Participação das quatro principais empresas no número de voos – mercado doméstico, 2017

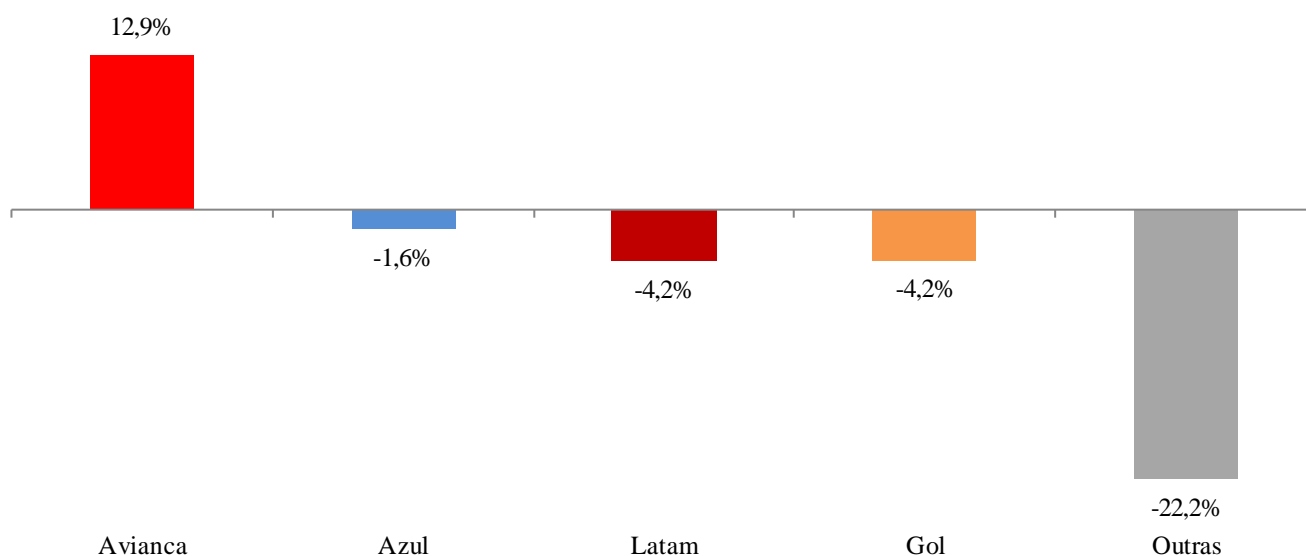
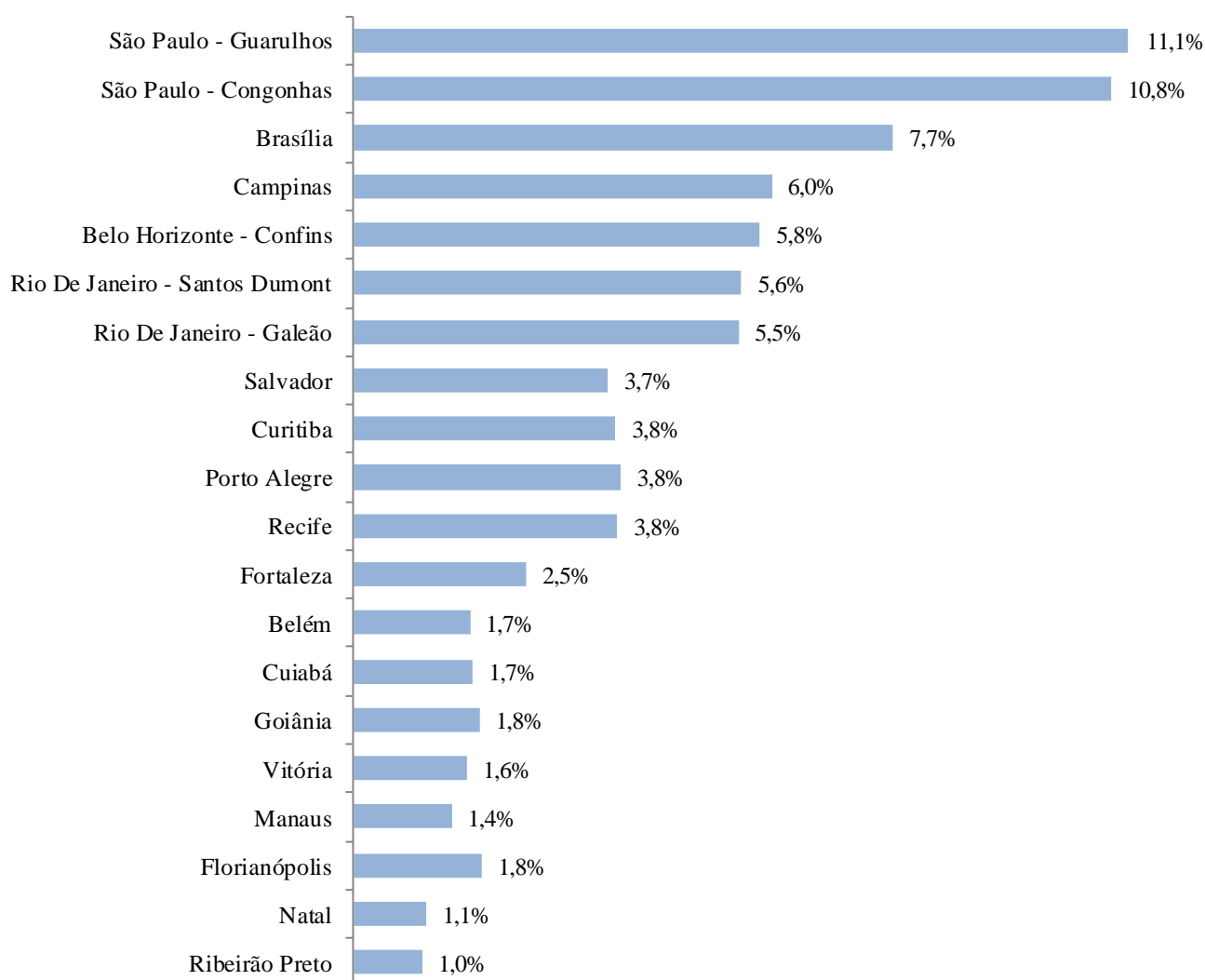
Figura 3.10: Variação na quantidade de voos com relação ao ano anterior por empresa – mercado doméstico, 2017**Figura 3.11:** Participação dos 20 principais aeroportos na quantidade de decolagens – mercado doméstico, 2017

Figura 3.12: Variação da quantidade de decolagens nos 20 principais aeroportos com relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2017

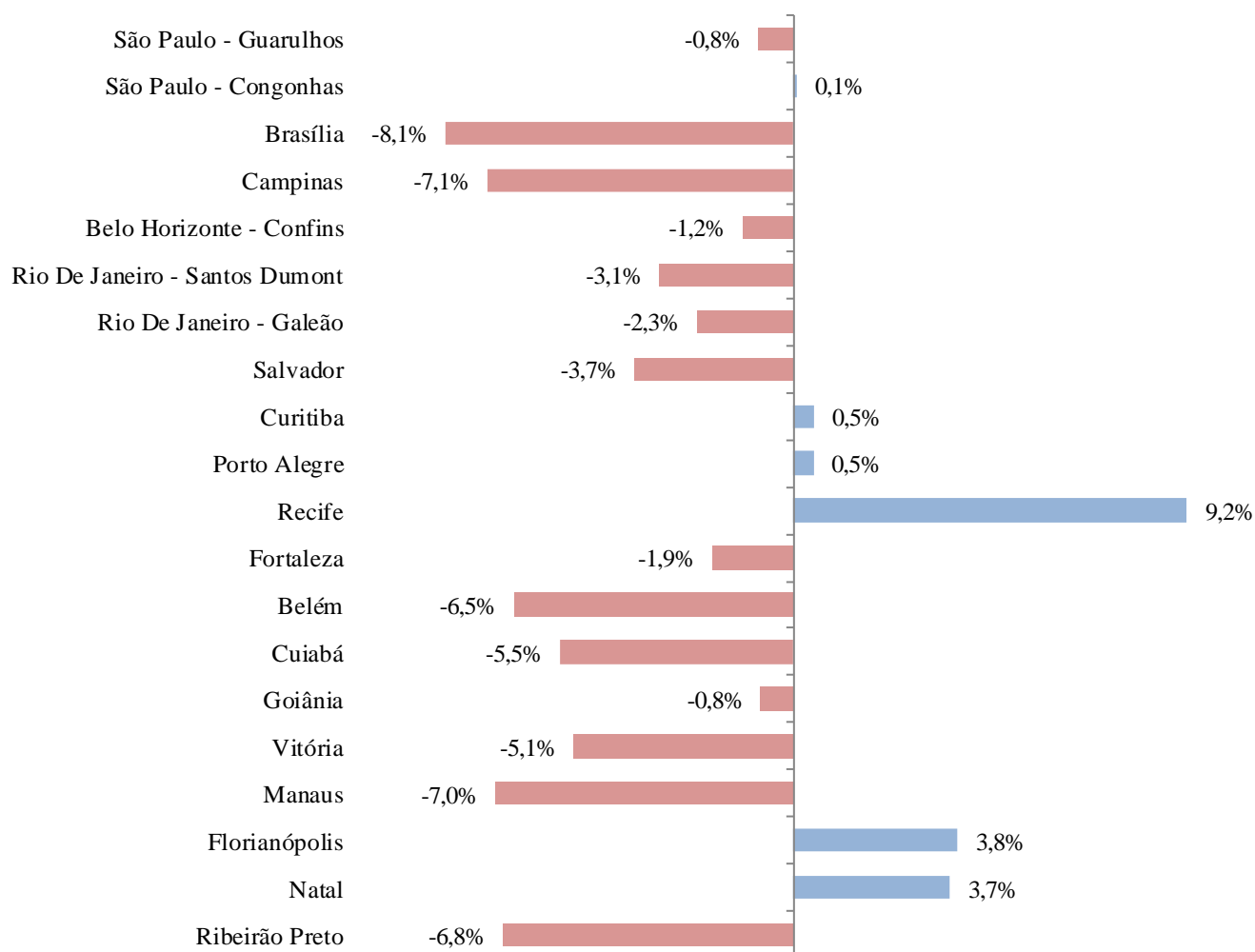


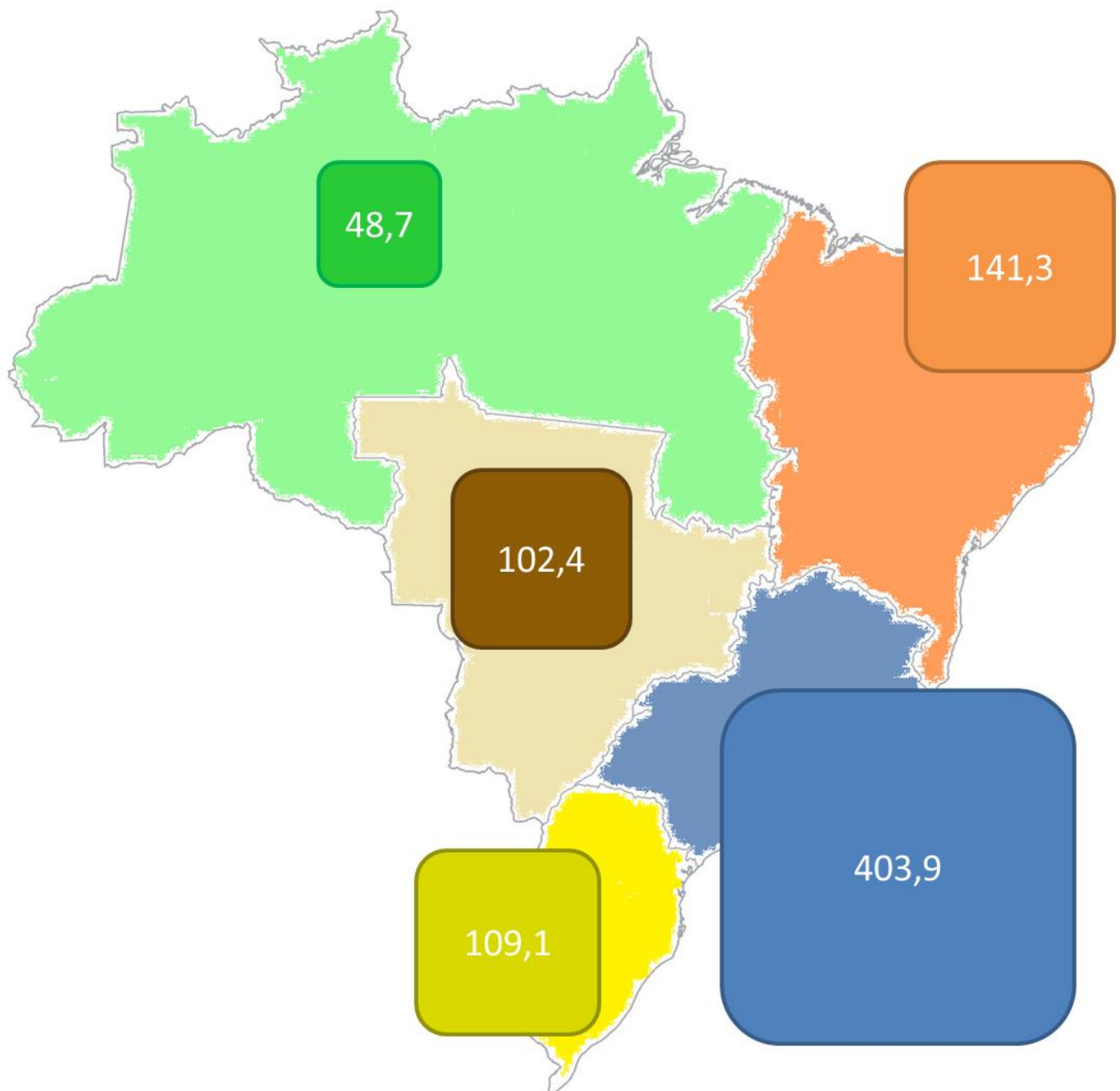
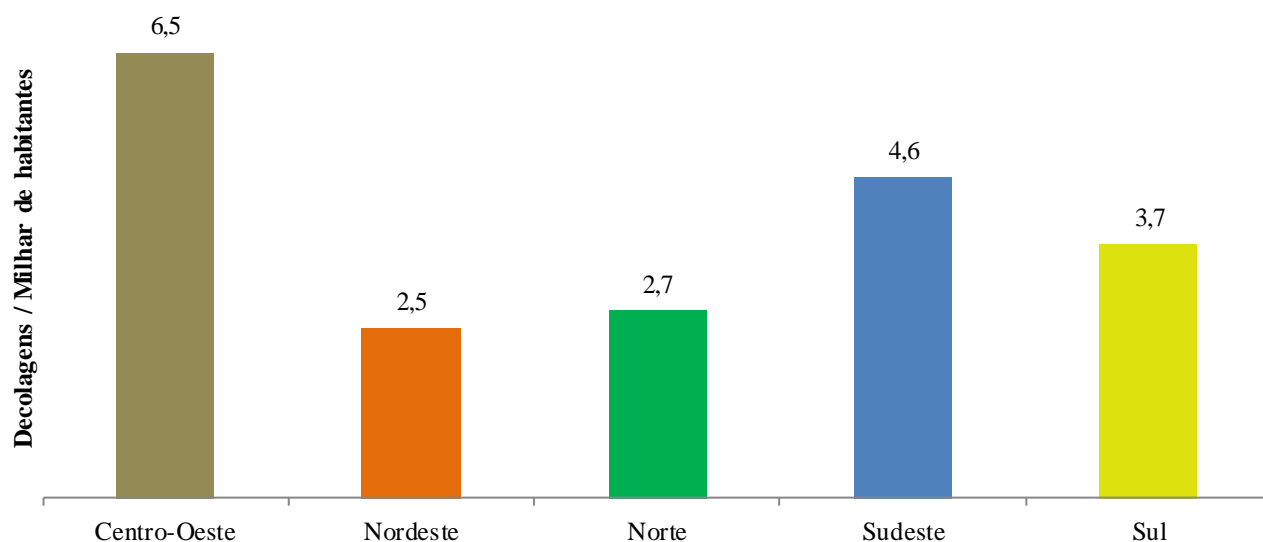
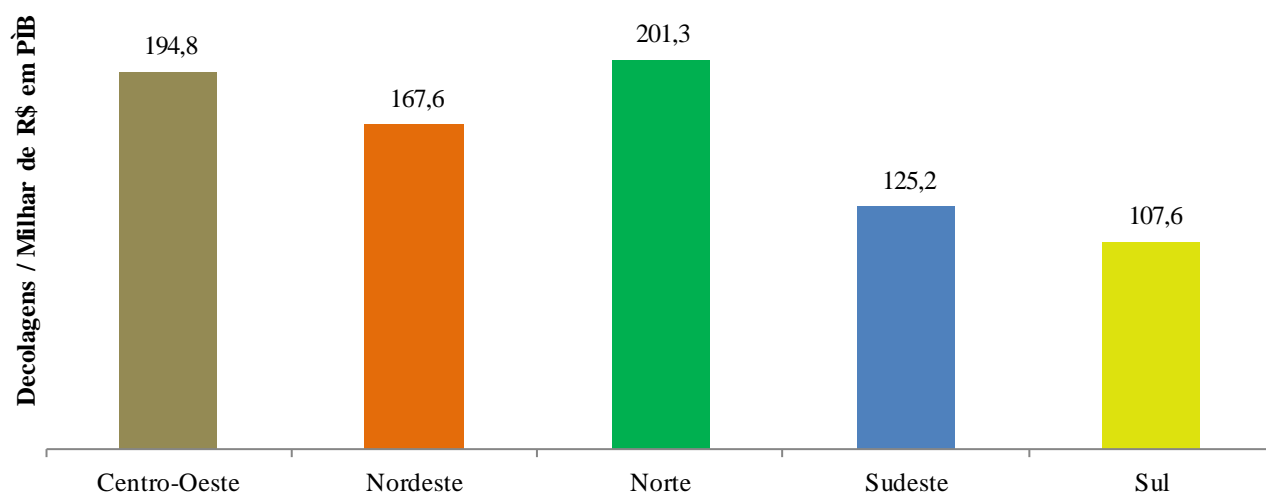
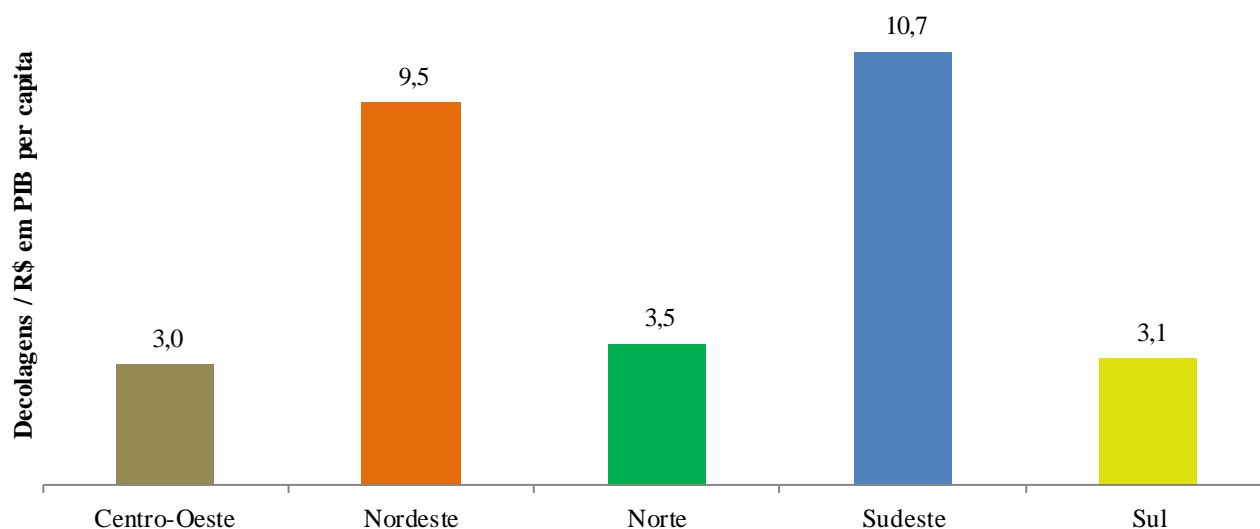
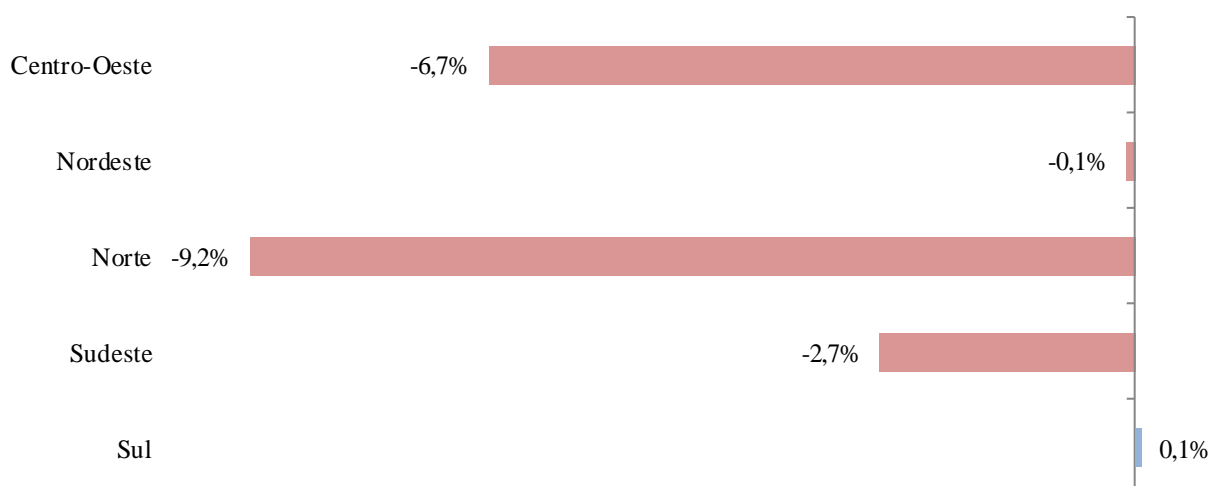
Figura 3.13: Quantidade de decolagens por região (milhares) – mercado doméstico, 2017

Figura 3.14: Quantidade de decolagens por mil de habitantes por região – mercado doméstico, 2017**Figura 3.15:** Quantidade de decolagens para cada um bilhão de reais em PIB gerado em 2015* por região – mercado doméstico

*Dados de PIB anual por estados após 2015 ainda não divulgados pelo IBGE

Figura 3.16: Quantidade de decolagens por Real em PIB per capita gerado em 2015* por região – mercado doméstico**Figura 3.17:** Variação no número de decolagens por região com relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2017

Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK)

Figura 3.18: Evolução do ASK – mercado doméstico, 2008 a 2017

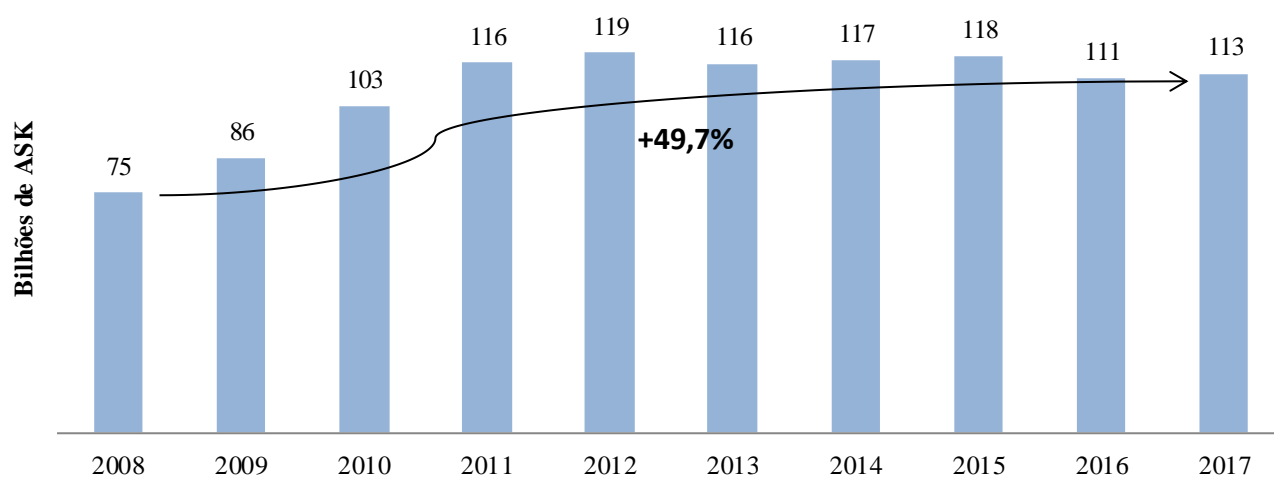


Figura 3.19: Variação do ASK em relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2008 a 2017

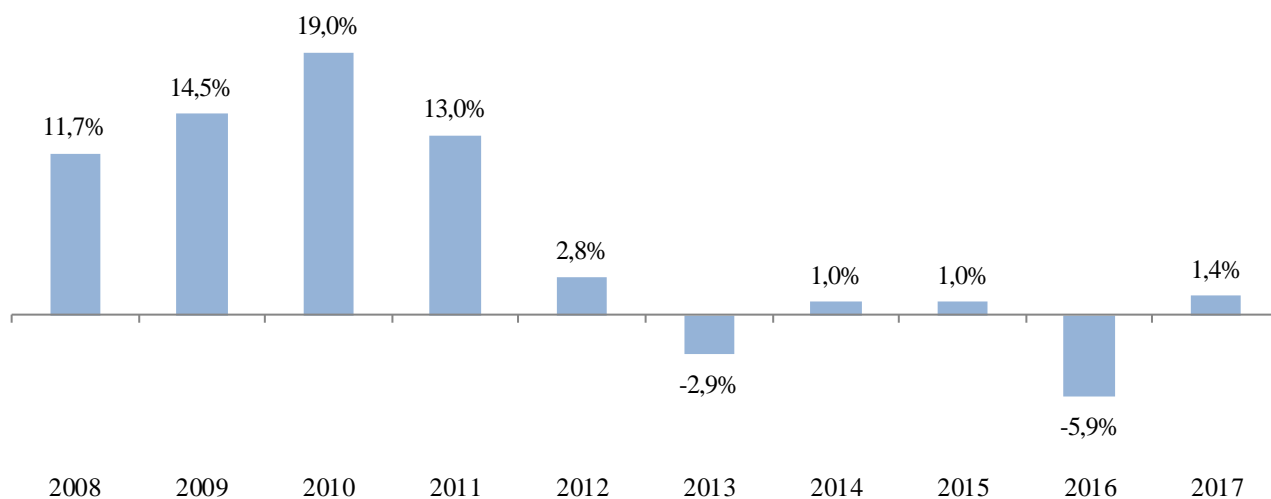


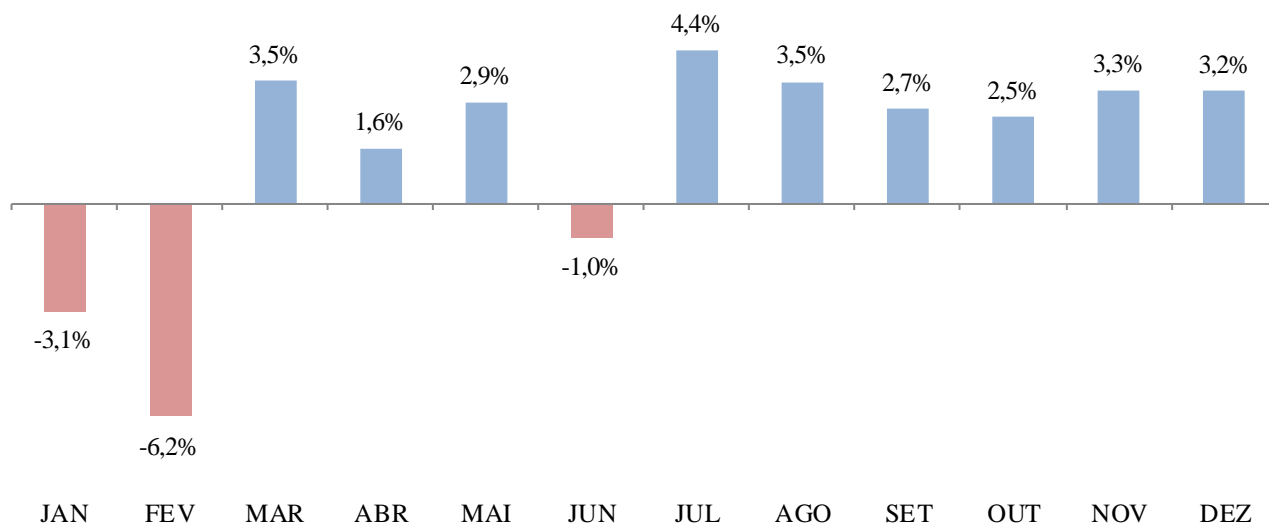
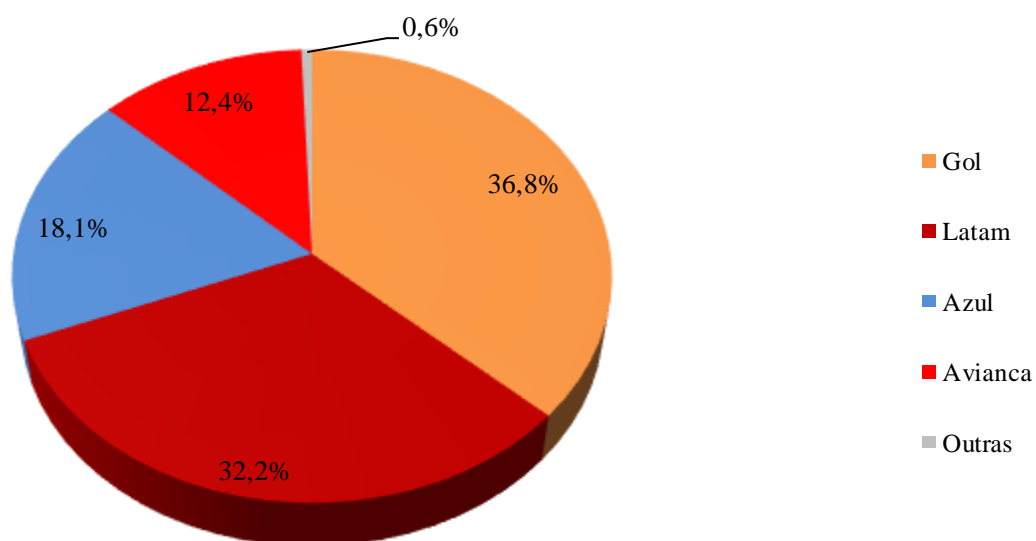
Figura 3.20: Variação no ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2017**Figura 3.21:** Participação das quatro maiores empresas no ASK – mercado doméstico, 2017

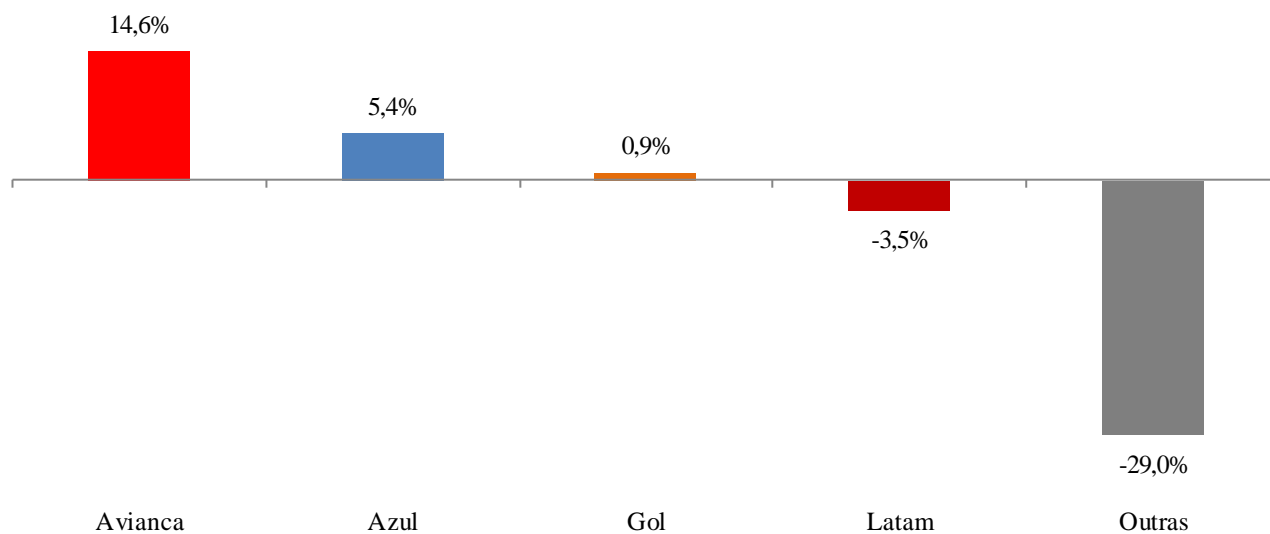
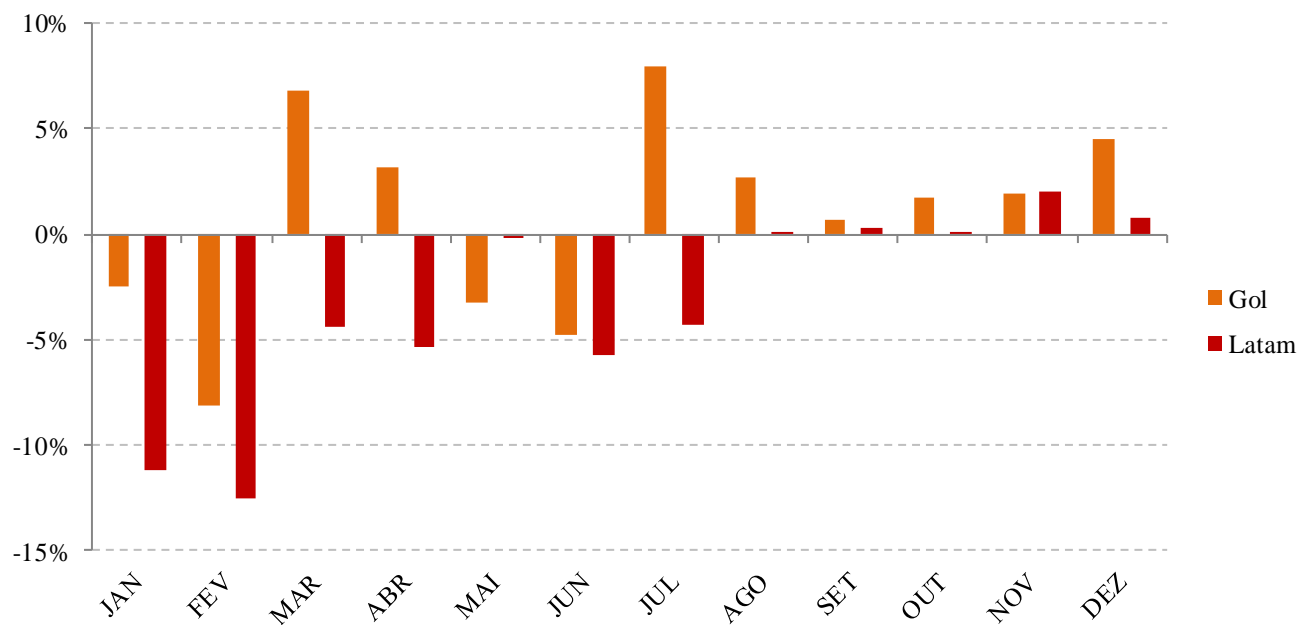
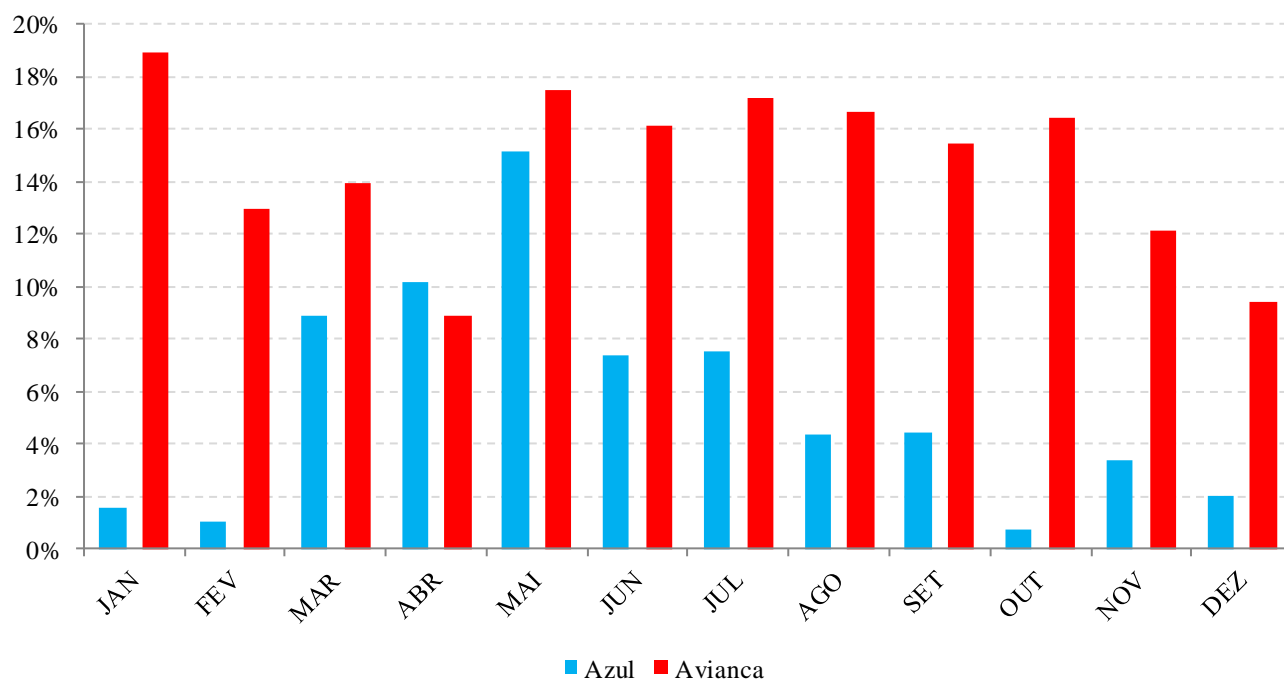
Figura 3.22: Variação do ASK com relação ao ano anterior por empresa – mercado doméstico, 2017**Figura 3.23:** Variação no ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – Latam e Gol – mercado doméstico, 2017

Figura 3.24: Variação no ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – Azul, Avianca – mercado doméstico, 2017

Aeroportos Utilizados

Figura 3.25: Quantidade de aeroportos utilizados para voos domésticos regulares e não regulares por unidade da federação, 2017

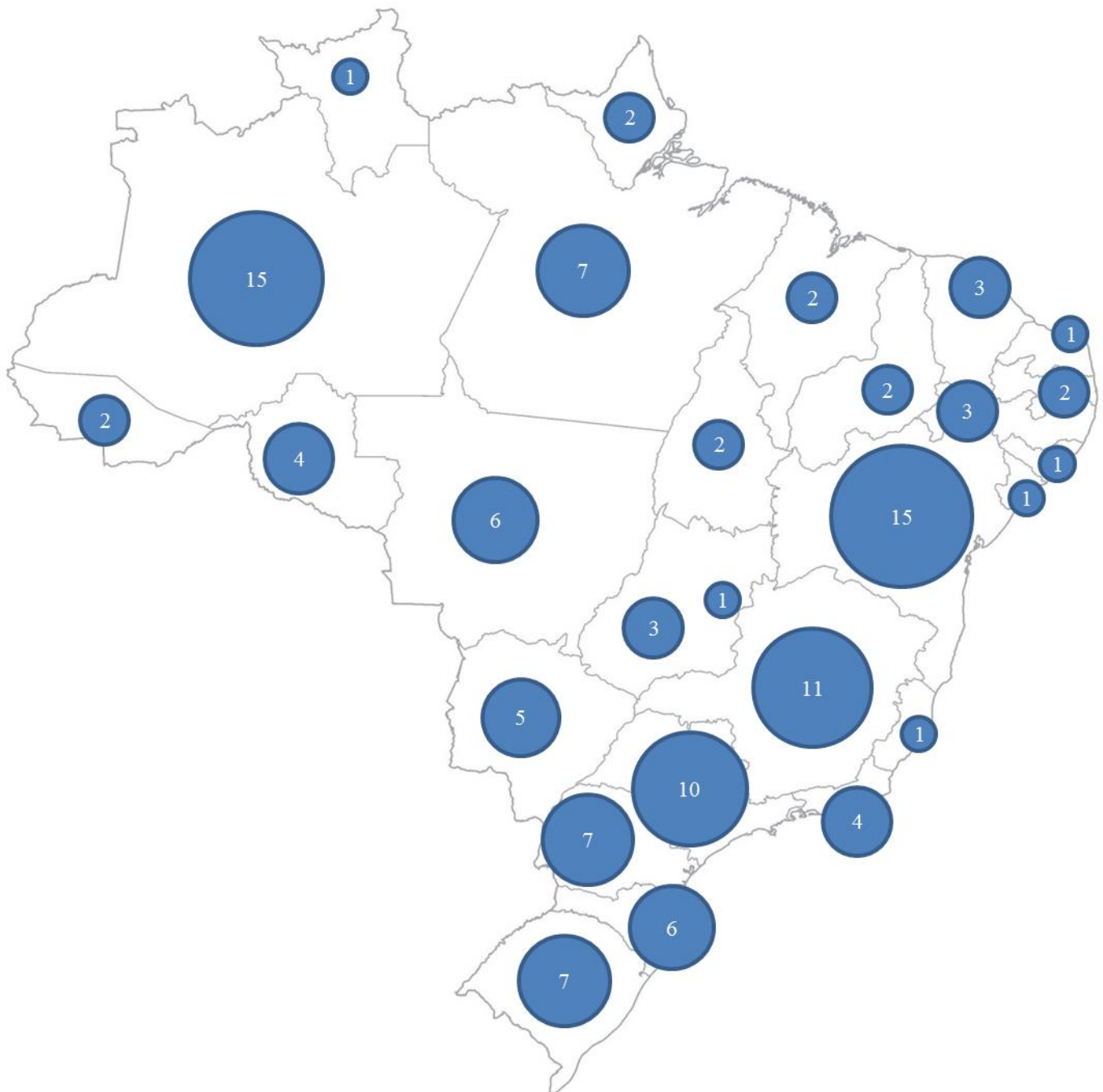


Figura 3.26: Decolagens por estado e aeroporto – região Sudeste, 2017

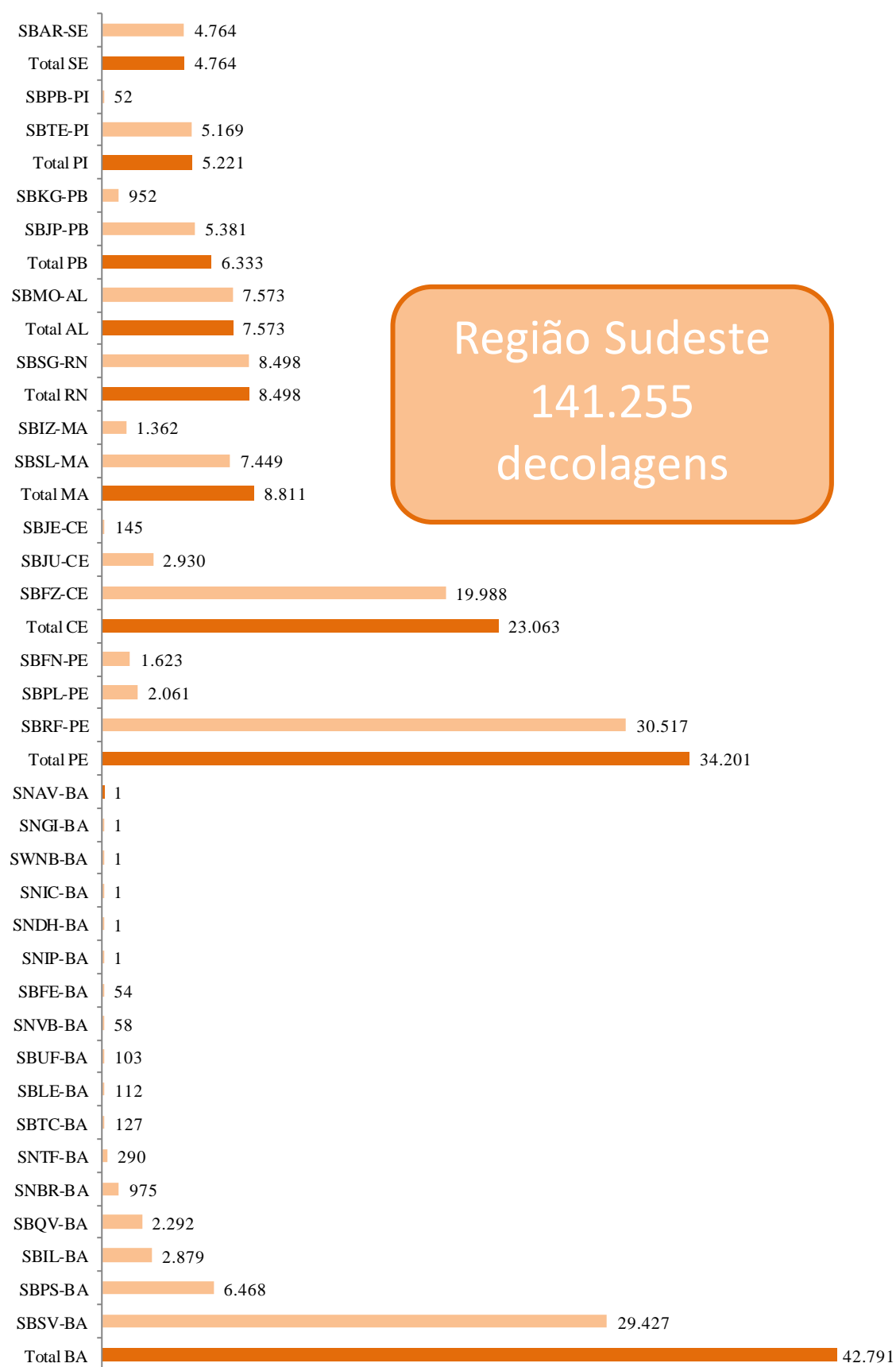
Figura 3.27: Decolagens por estado e aeroporto – região Nordeste, 2017

Figura 3.28: Decolagens por estado e aeroporto – região Sul, 2017

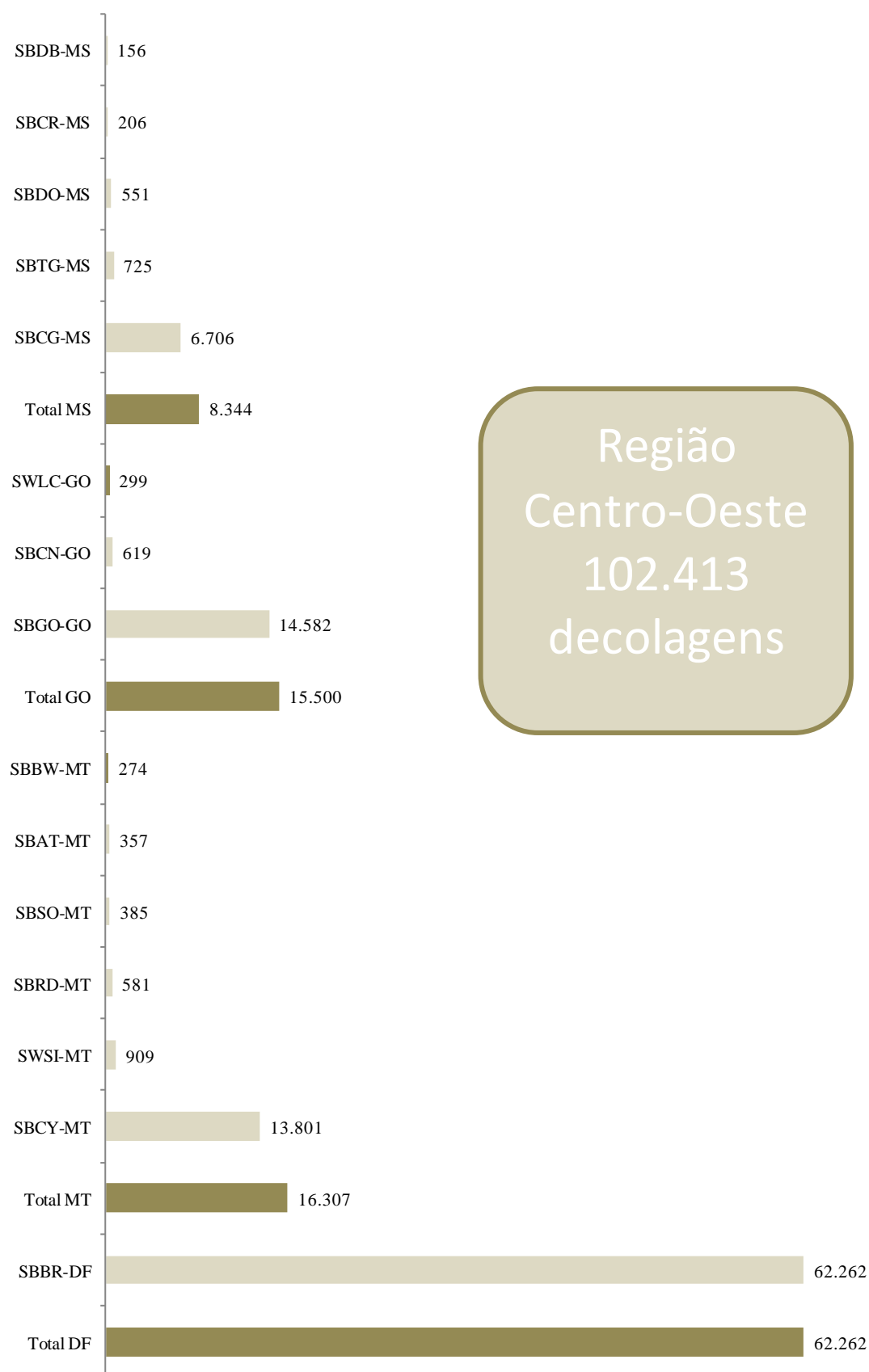
Figura 3.29: Decolagens por estado e aeroporto – região Centro-Oeste, 2017

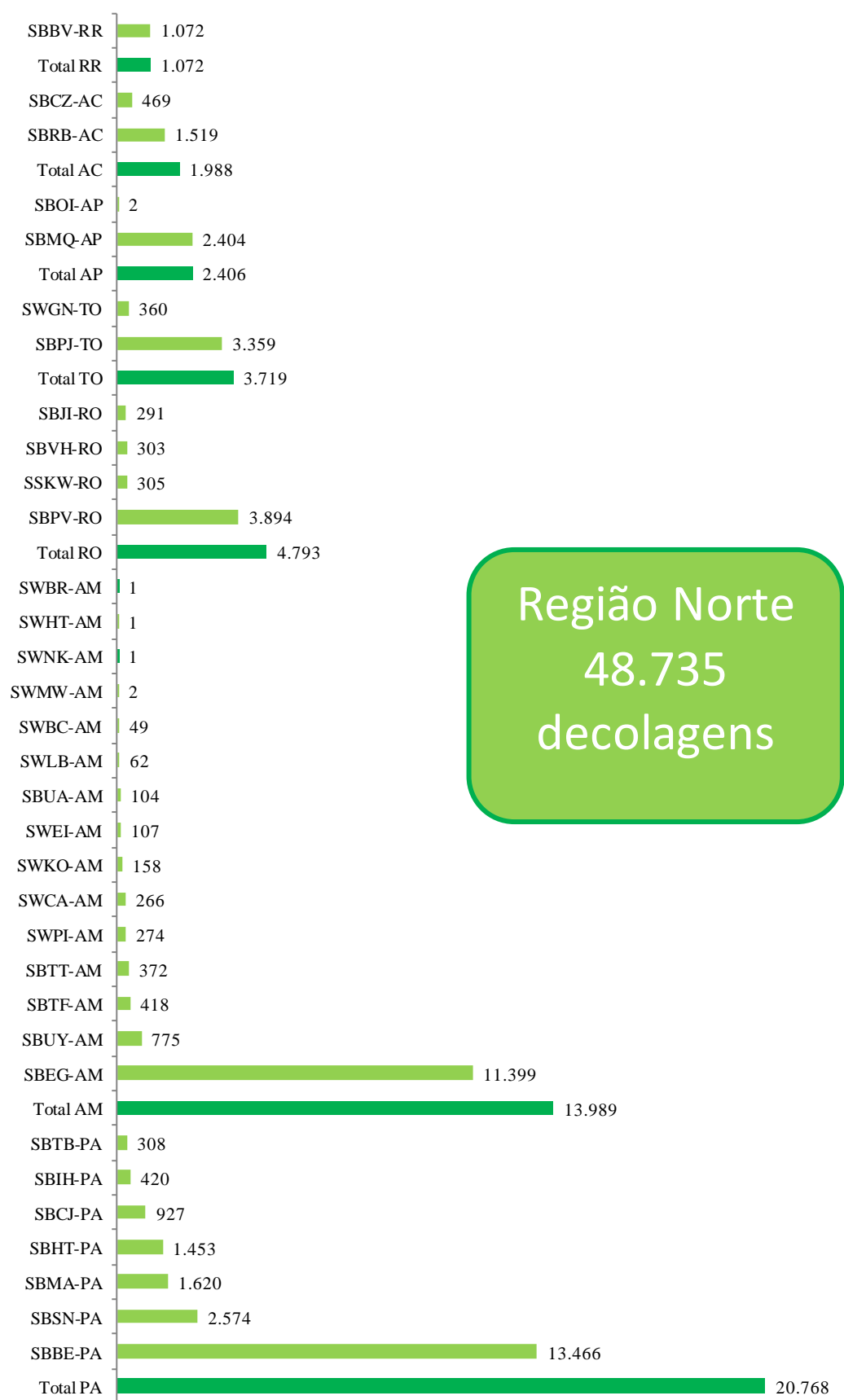
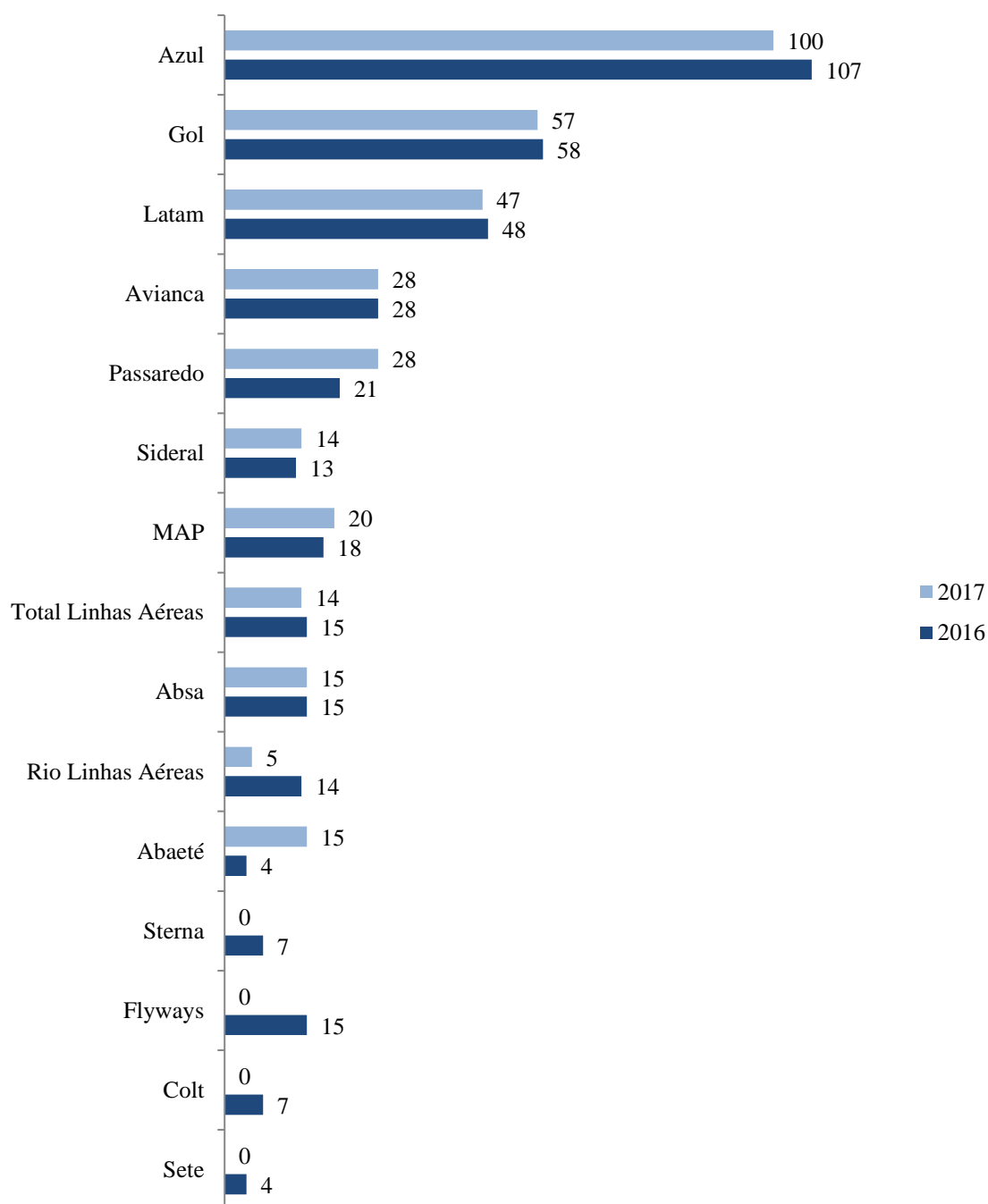
Figura 3.30: Decolagens por estado e aeroporto – região Norte, 2017

Figura 3.31: Aeroportos utilizados por empresa – mercado doméstico, 2016 e 2017

Mercado Internacional

Em 2017, o número de voos internacionais realizados em 2017 foi de 135 mil, o que representou o terceiro ano consecutivo de baixa, da ordem de 0,4%, e um incremento de 27% em relação à quantidade de voos realizados em 2008.

Na avaliação mês a mês, verificou-se redução nos meses de janeiro a junho, com a maior ocorrendo em janeiro (-9,4%), e aumento de junho em diante, culminando em uma alta de 11,9% no mês de dezembro.

Analisando-se a oferta de assentos-quilômetros (ASK), observou-se redução de 2,0% em 2017, após queda de 6,7% em 2016. O ASK internacional aumentou 51% no período de 2008 a 2017, com crescimento médio de 4,7% ao ano.

As empresas brasileiras foram responsáveis por 37,9% dos voos internacionais no mercado Brasileiro em 2017, ante uma participação de 35,5% em 2016 e de 38,3% em 2008. Enquanto o número de voos internacionais das empresas brasileiras cresceu 6,3% em 2017, o das estrangeiras diminuiu 4,0%, com relação ao ano anterior.

Latam, Gol, Azul e Avianca somadas foram responsáveis por 94,7% dos voos internacionais operados por empresas brasileiras. Considerando todas as empresas brasileiras e estrangeiras, as quatro maiores brasileiras de passageiros tiveram 20,4%, 10,5%, 3,6% e 1,3% de participação na oferta de voos em 2017, respectivamente. Em seguida, aparecem as empresas estrangeiras Copa Airlines (6,2%), American Airlines (5,6%), Tap (5,1%), Aerolineas Argentinas (4,9%), e United Airlines (2,7%). Destas, Avianca, Azul e Copa apresentaram os maiores aumentos na quantidade de voos internacionais, da ordem de 214,8%, 78,5% e 19,1%. Aerolineas Argentinas e American Airlines apresentaram as quedas mais expressivas, de 3,9% e 3,7%.

Ao se avaliar o ASK, a participação da Latam foi de 21,2% em 2017, enquanto a da Gol foi de 3,4%, 3,2% da Azul e 0,8% da Avianca. Entre as estrangeiras, as maiores participações em ASK foram alcançadas pelas empresas American Airlines (8,9%), Tap (8,7%), Emirates (5,8%), Copa (4,6%) e United Airlines (4,6%). Destas empresas, apenas a American Airlines registrou queda do ASK em comparação com 2016, da ordem de 2,5%. Os maiores aumentos no ASK foram da Azul, Copa e Emirates, de 39,8%, 23,5% e 16,3%.

O continente com o maior número de voos internacionais com origem ou destino no Brasil foi a América do Sul (60,5 mil), seguido de América do Norte (25,7 mil) e Europa (23,8 mil). Considerando os países individualmente, a maior quantidade de voos se concentrou entre Brasil e Argentina (28,3 mil), sendo os Estados Unidos o segundo destino com mais voos (23,4 mil).

Voos Realizados

Figura 3.32: Evolução do número de voos realizados – mercado internacional, 2008 a 2017

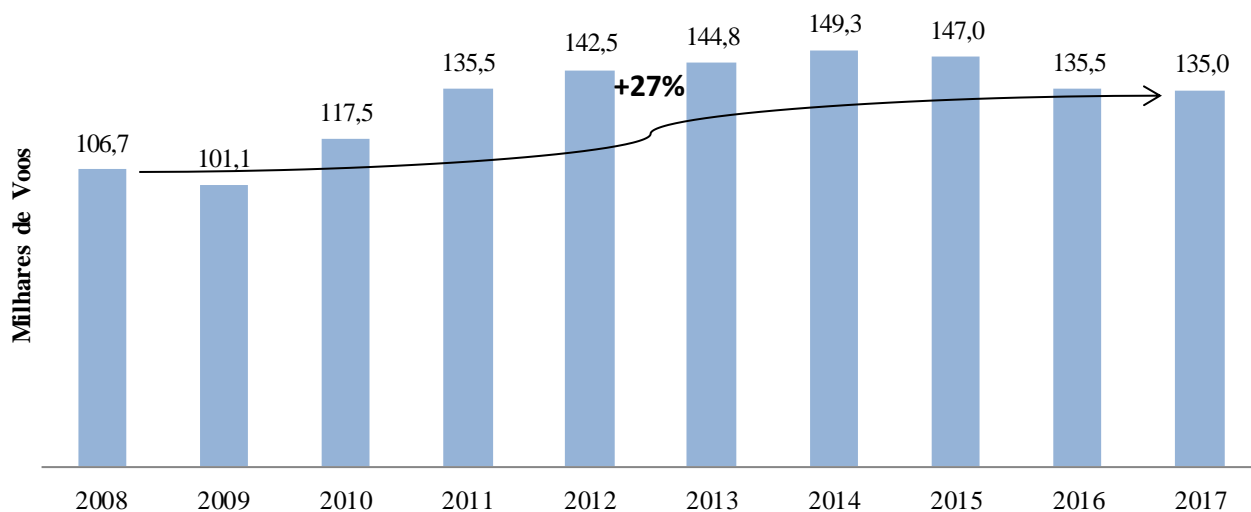


Figura 3.33: Variação no número de voos realizados em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2008 a 2017

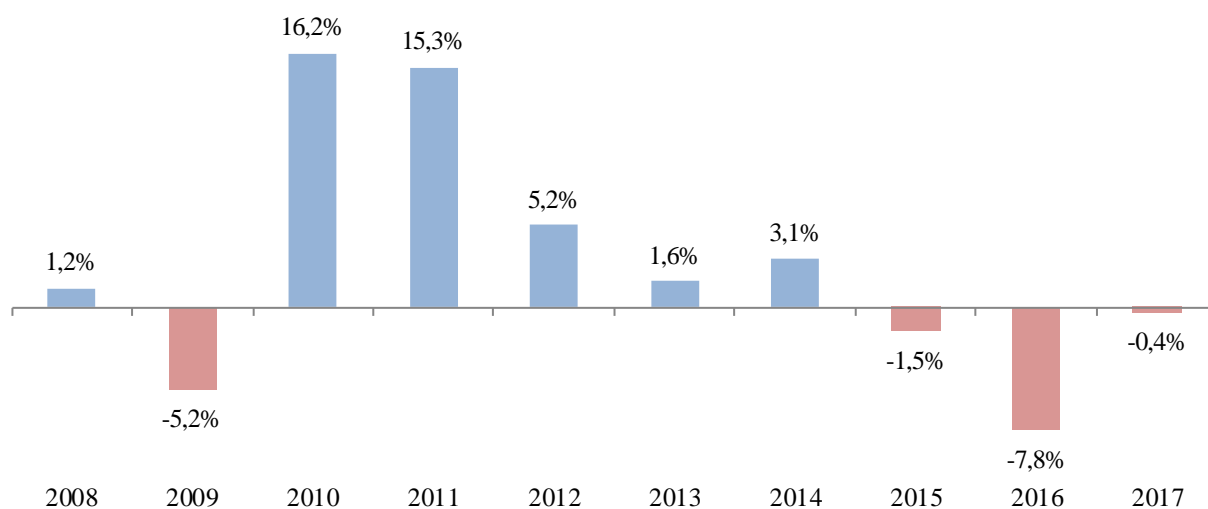


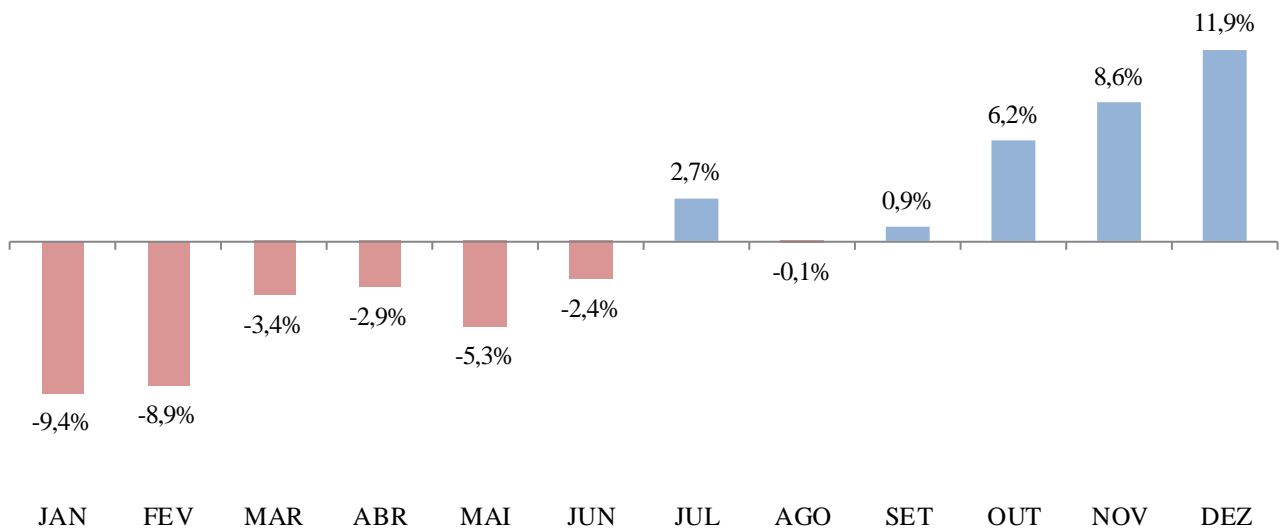
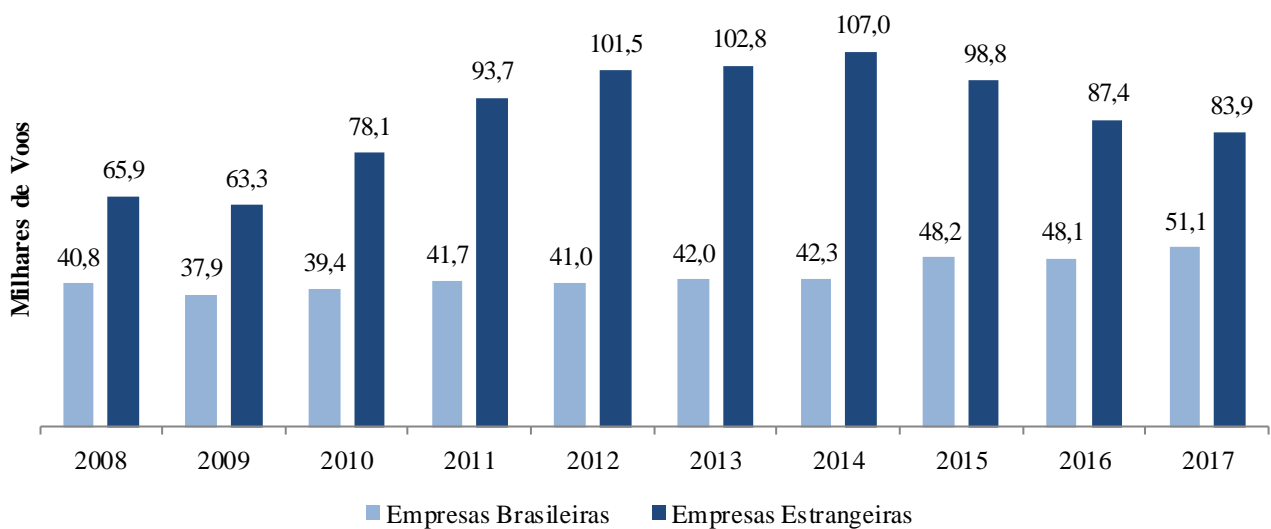
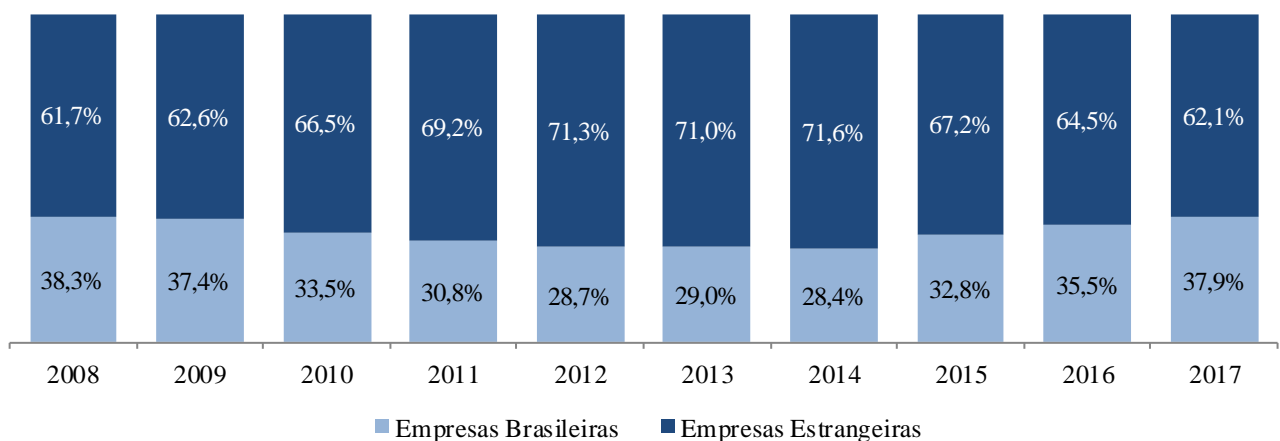
Figura 3.34: Variação no número de voos realizados em relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado internacional, 2017**Figura 3.35:** Evolução do número de voos realizados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2008 a 2017**Figura 3.36:** Proporção de voos realizados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2008 a 2017

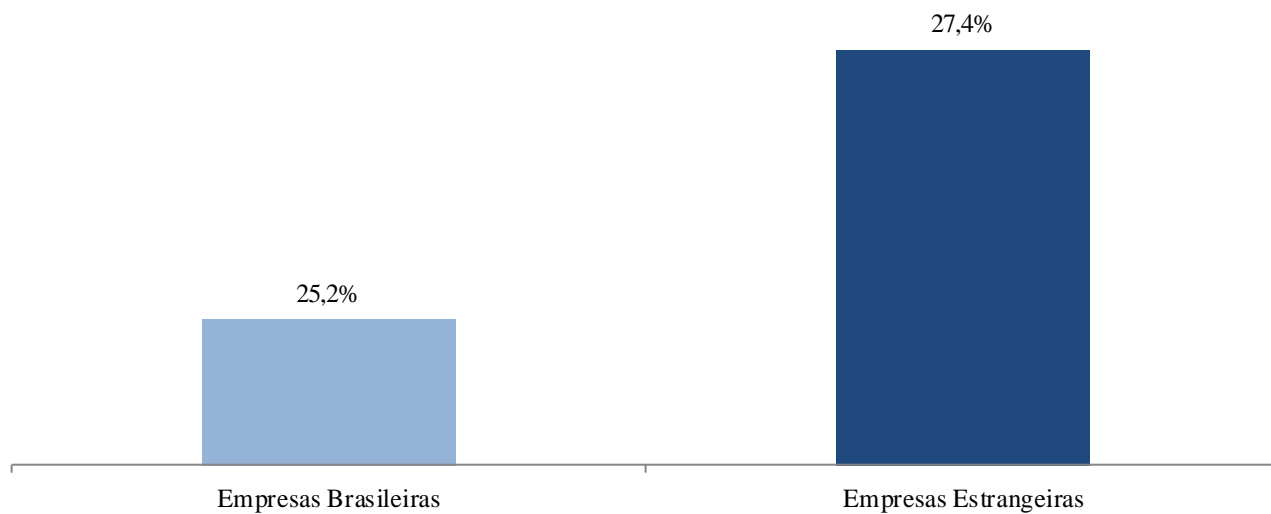
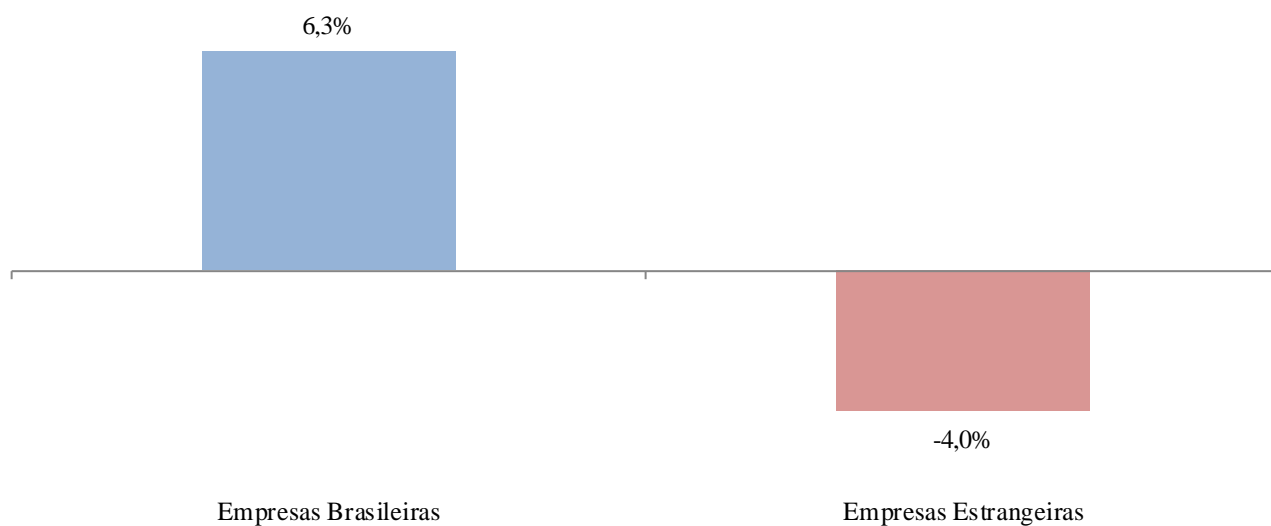
Figura 3.37: Variação do número de voos realizados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2017/2008**Figura 3.38:** Variação do número de voos realizados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2017/2016

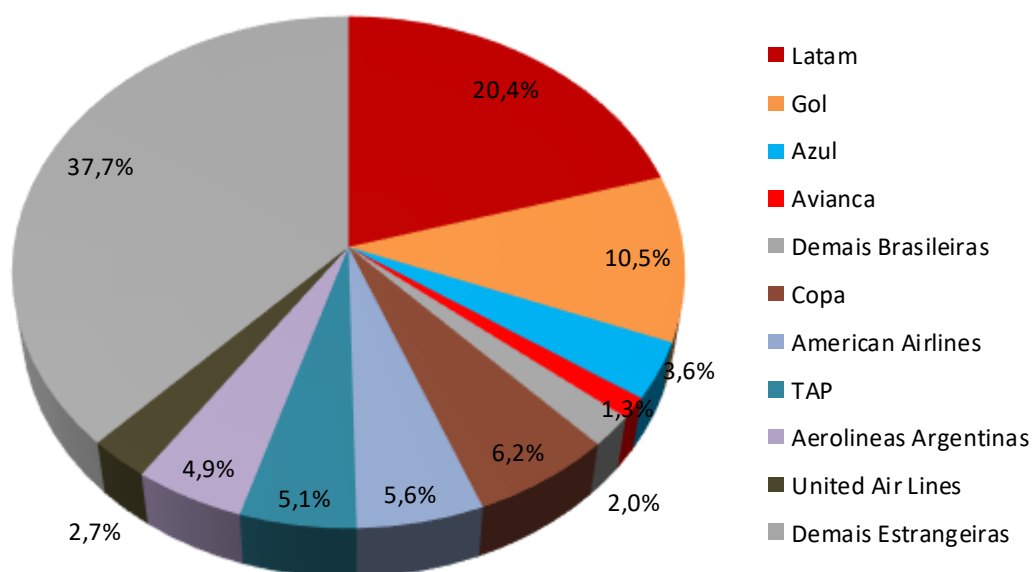
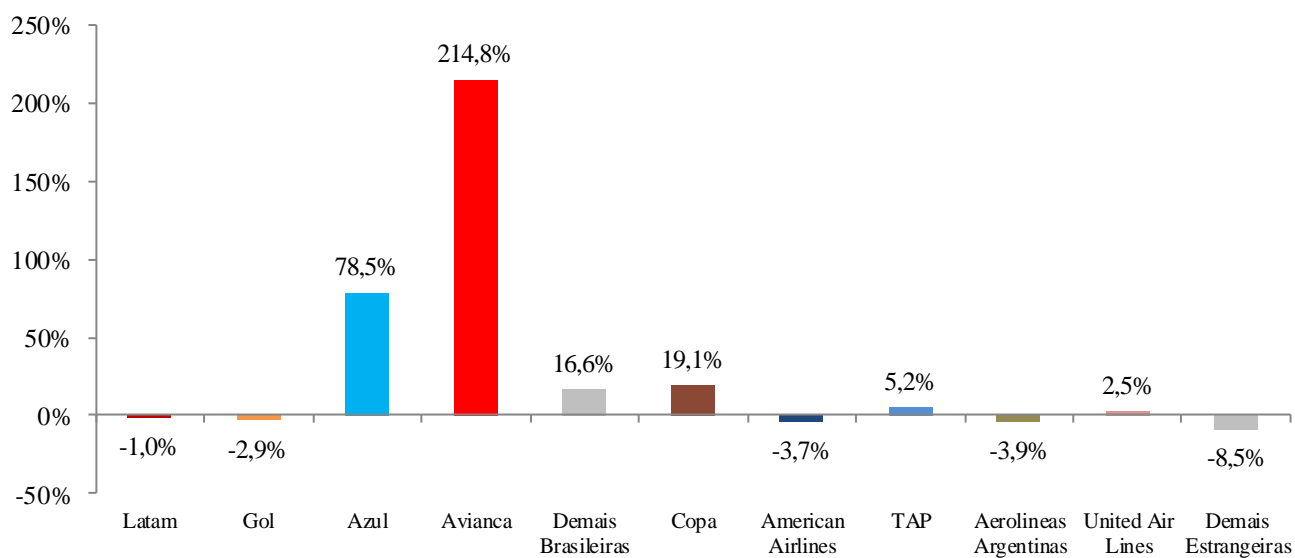
Figura 3.39: Participação de mercado das maiores empresas em termos de voos realizados – mercado internacional, 2017**Figura 3.40:** Variação na quantidade de voos realizados pelas maiores empresas – mercado internacional, 2017/2016

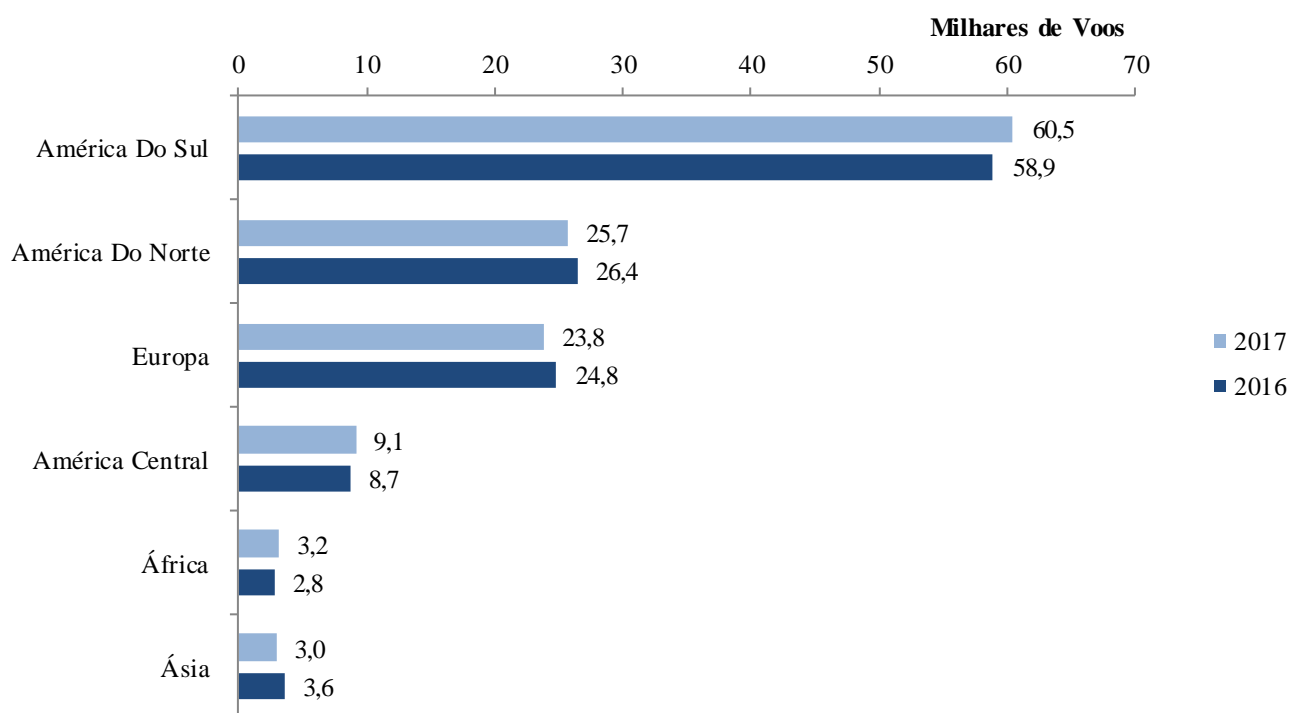
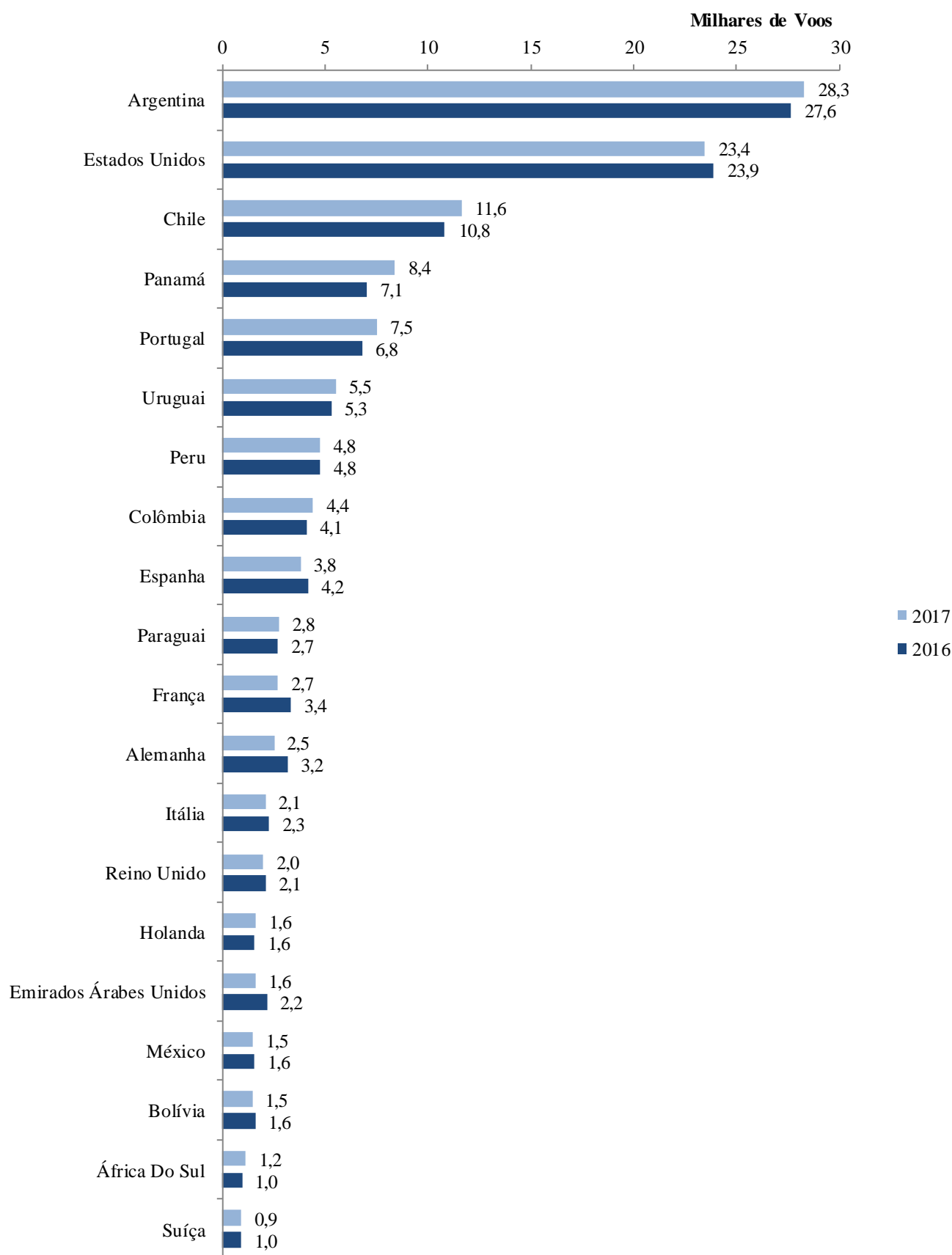
Figura 3.41: Quantidade de voos entre Brasil e outros países, por continente, 2016 e 2017

Figura 3.42: Quantidade de voos realizados entre o Brasil e os 20 principais destinos internacionais, 2016 e 2017

Assentos-Quilômetros Ofertados (ASK)

Figura 3.43: Evolução do ASK – mercado internacional, 2008 a 2017

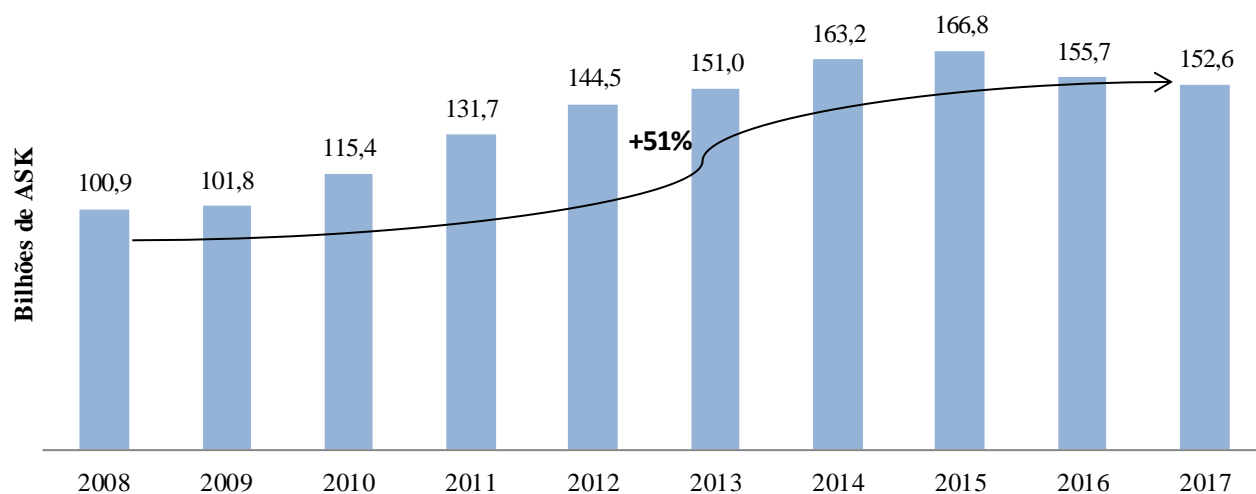


Figura 3.44: Variação no ASK em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2008 a 2017

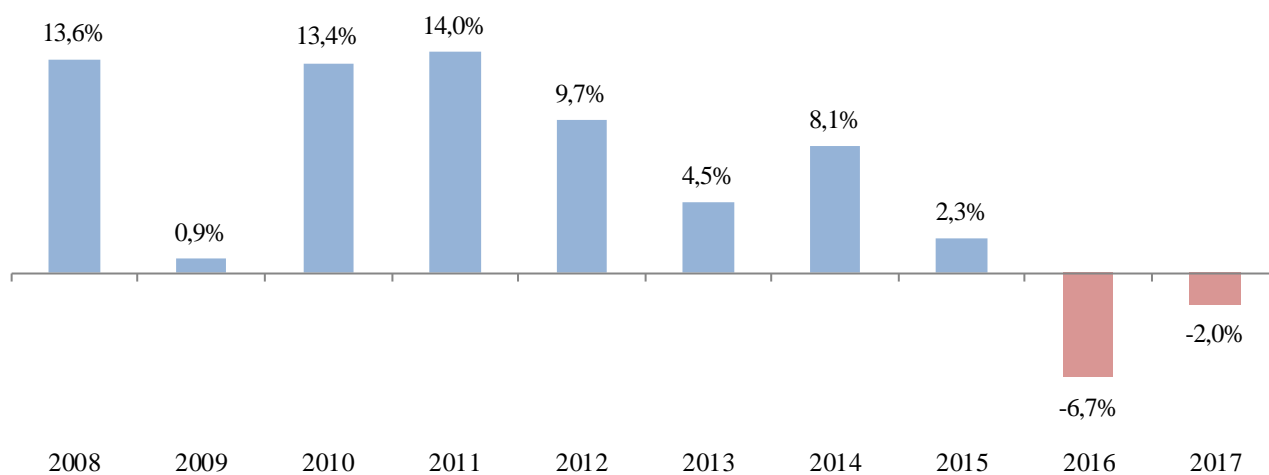


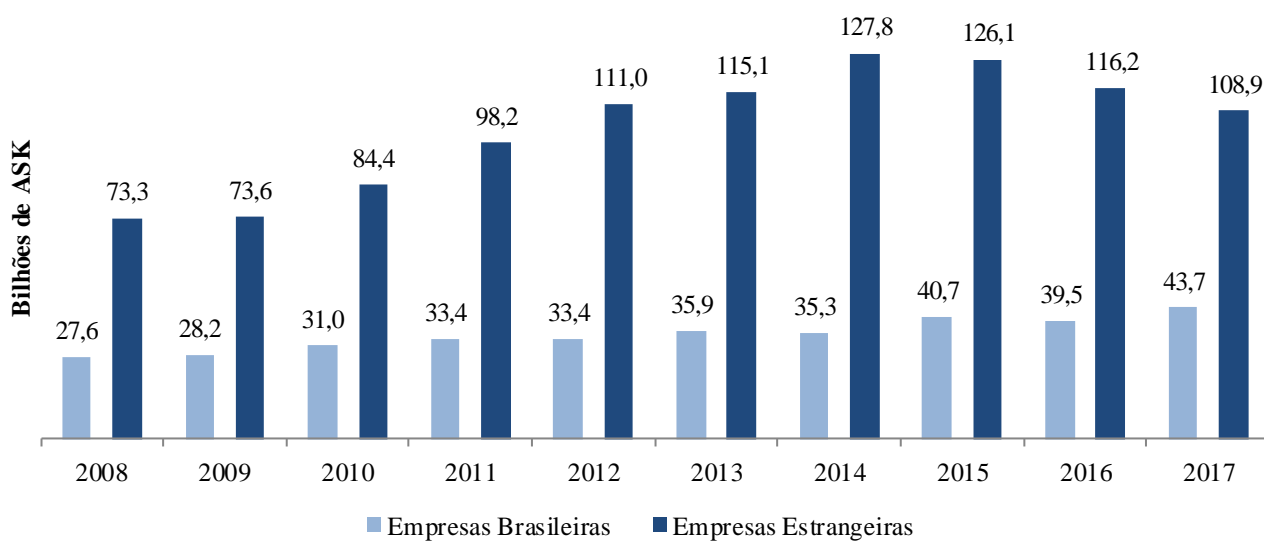
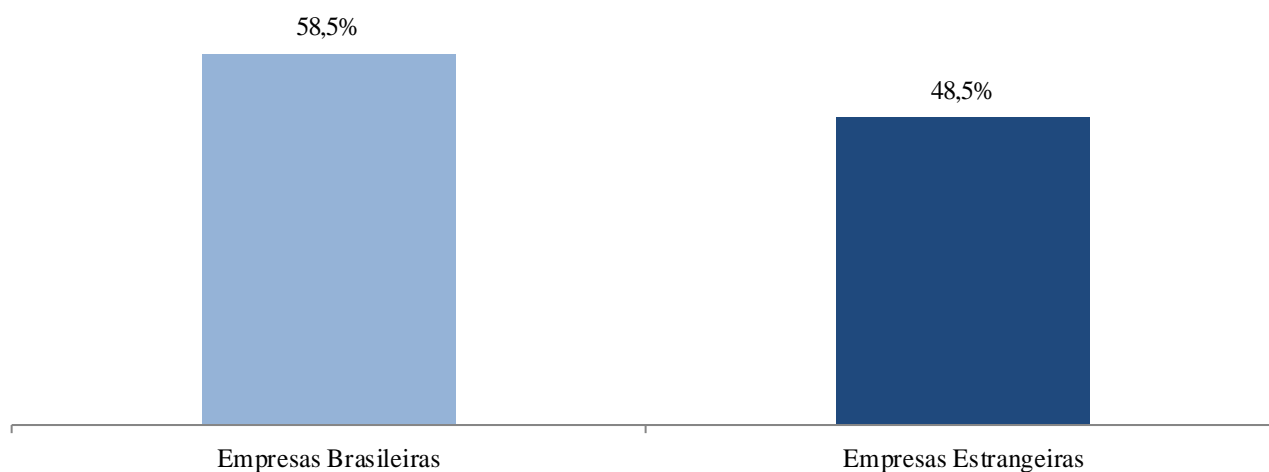
Figura 3.45: Evolução do ASK por nacionalidade das empresas – mercado internacional, 2008 a 2017**Figura 3.46:** Variação do ASK por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2017/2008

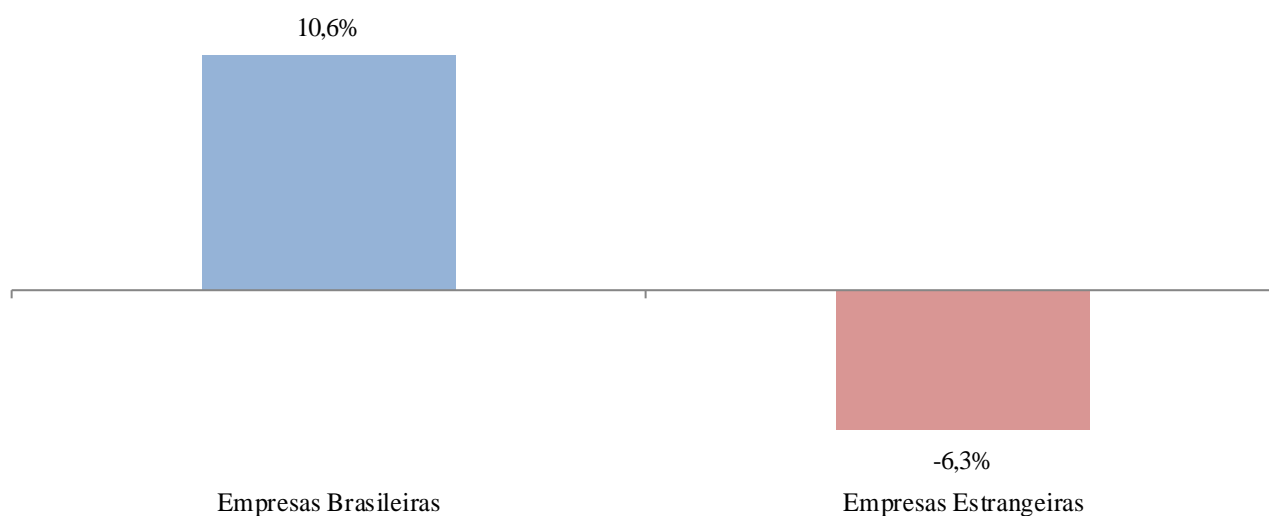
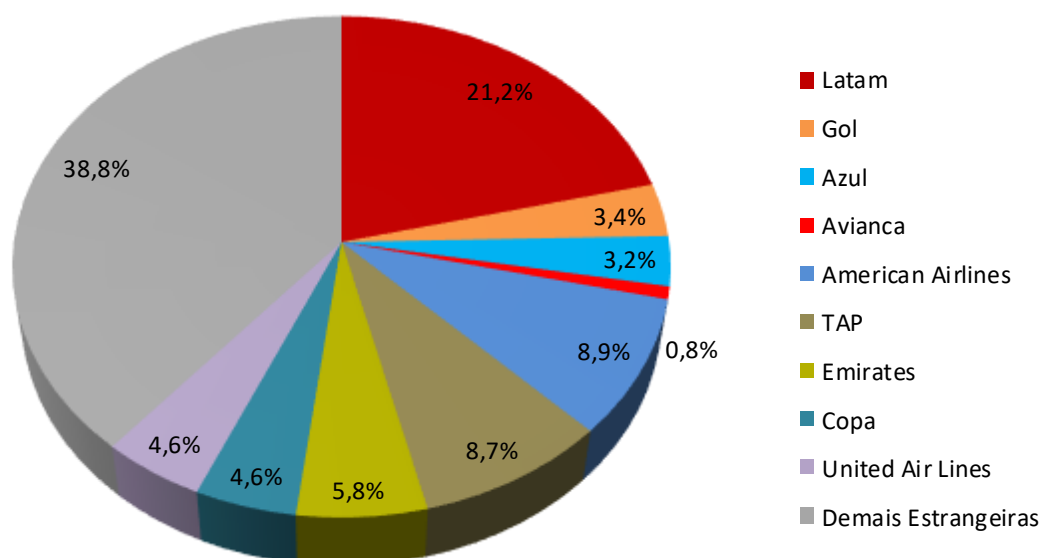
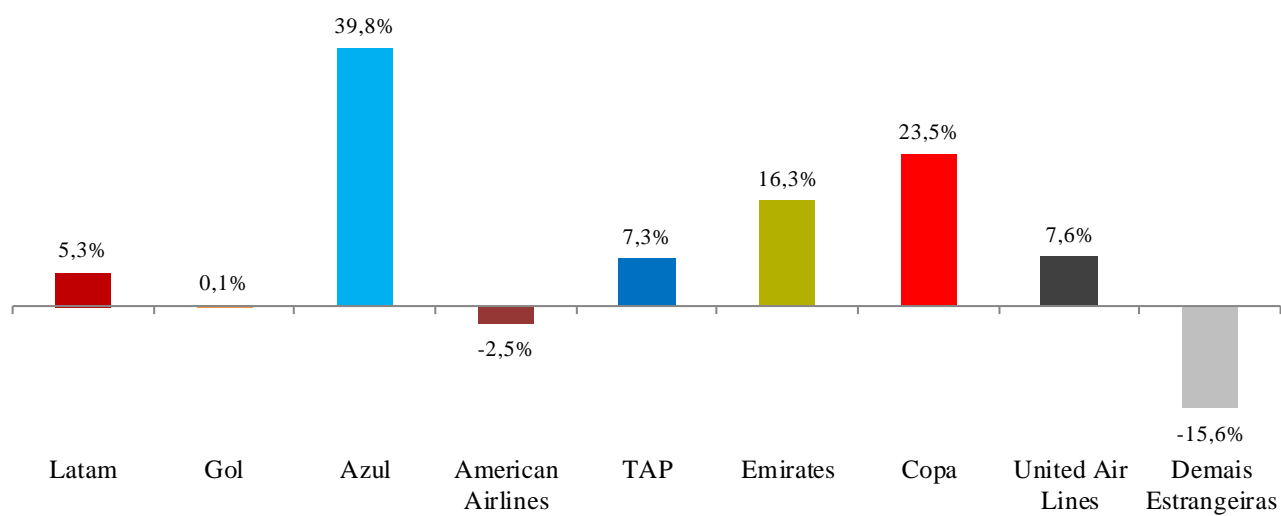
Figura 3.47: Variação do ASK por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2017/2016**Figura 3.48:** Participação de mercado das maiores empresas em termos de ASK – mercado internacional, 2017

Figura 3.49: Variação do ASK das maiores empresas – mercado internacional, 2017/2016

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 e correio transportados.



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 exploram os serviços de transporte aéreo público 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 na Base de Dados Estatísticos do Transporte Aéreo do Brasil, no relatório Demanda e Oferta do Transporte Aéreo – Empresas Brasileiras, no Painel de Indicadores do Transporte Aéreo e na Consulta Interativa – Indicadores do Mercado de Transporte Aéreo, 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 112,5 milhões de passageiros pagos em 2017.

Após a queda apresentada em 2016, a primeira em mais de dez anos, de 6,9%, o mercado de passageiros voltou a crescer em 2017, com aumento de 2,6%. O resultado acumulado desde 2008 foi um crescimento de 77%.

Sob o ponto de vista de passageiros-quilômetros pagos transportados (RPK), o comportamento da demanda foi semelhante, com aumento de 2,4% em 2017.

A quantidade de carga paga e correio transportados totalizou 1,2 milhões de toneladas em 2017 e cresceu 23% nos últimos dez anos. Quando comparada com o ano anterior, houve alta de 8,7% em 2017, após três anos consecutivos de retração.

Passageiros Pagos Transportados

Figura 4.1: Evolução da quantidade de passageiros pagos transportados – mercados doméstico e internacional, 2008 a 2017

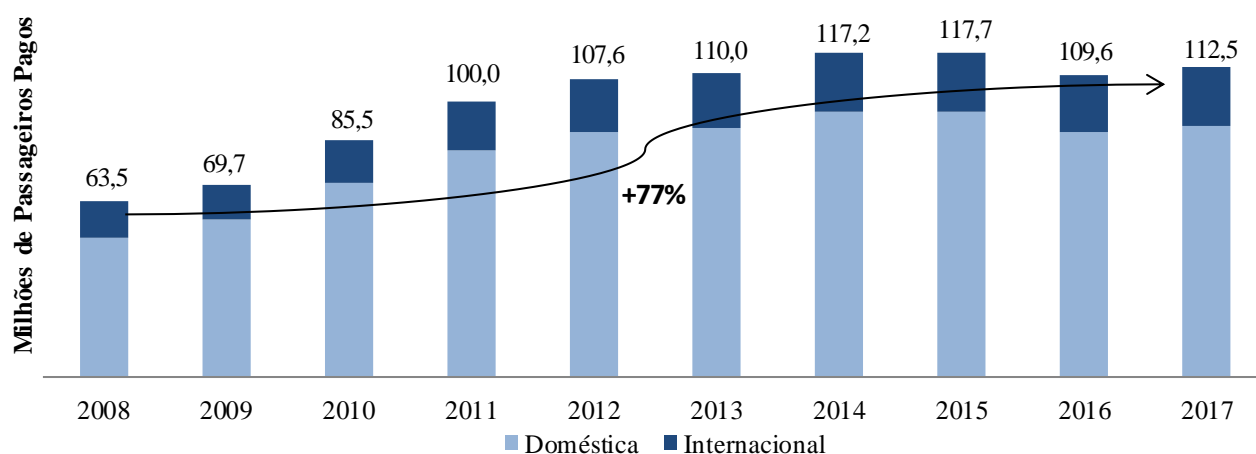
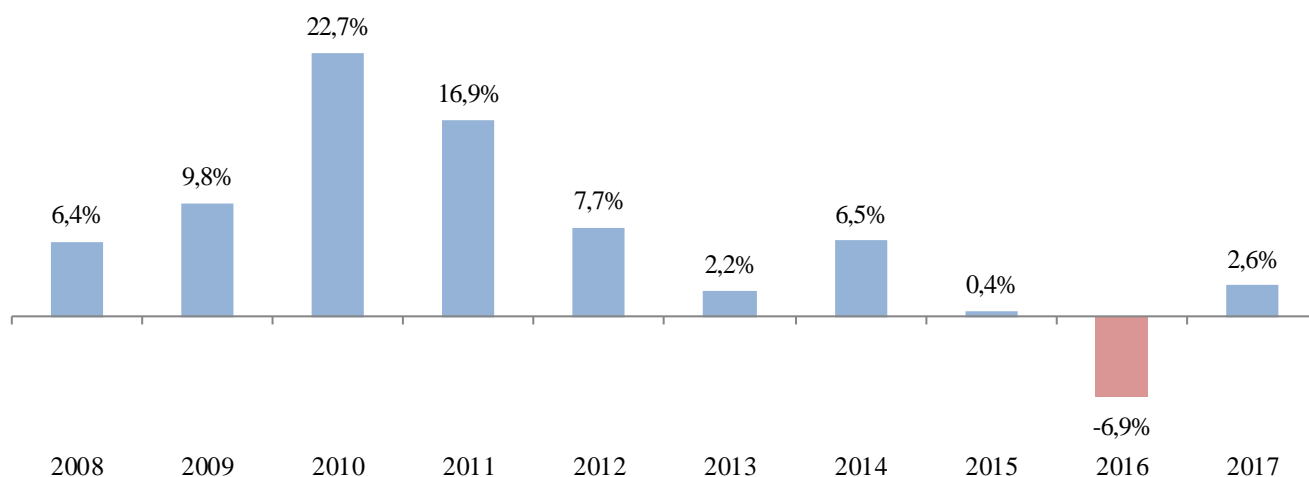


Figura 4.2: Variação da quantidade de passageiros pagos transportados – mercados doméstico e internacional, 2008 a 2017



Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (RPK)

Figura 4.3: Evolução do RPK – mercados doméstico e internacional, 2008 a 2017

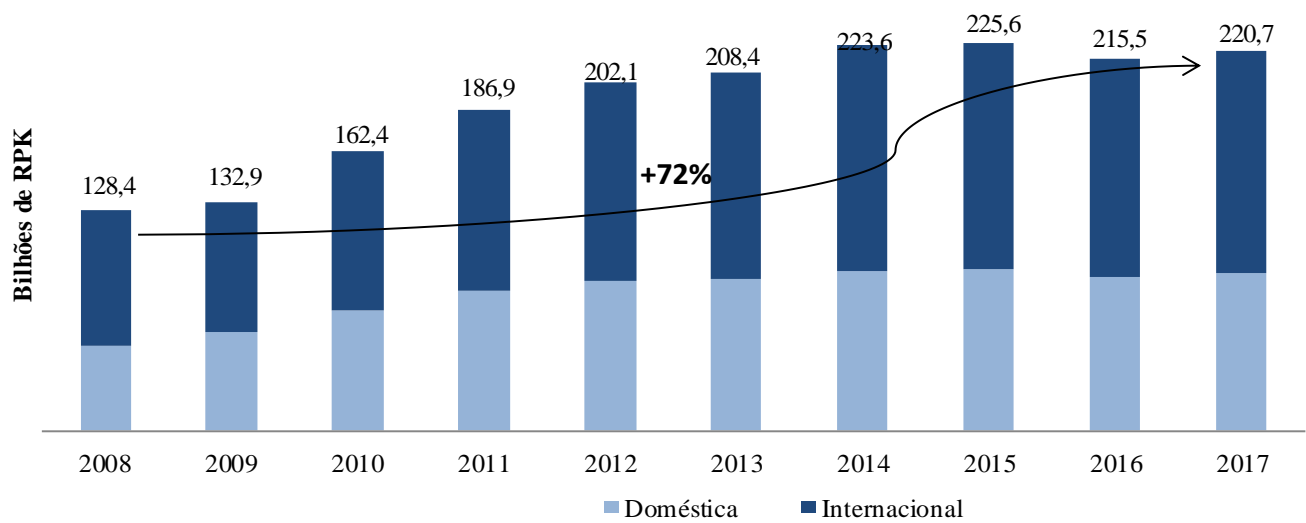
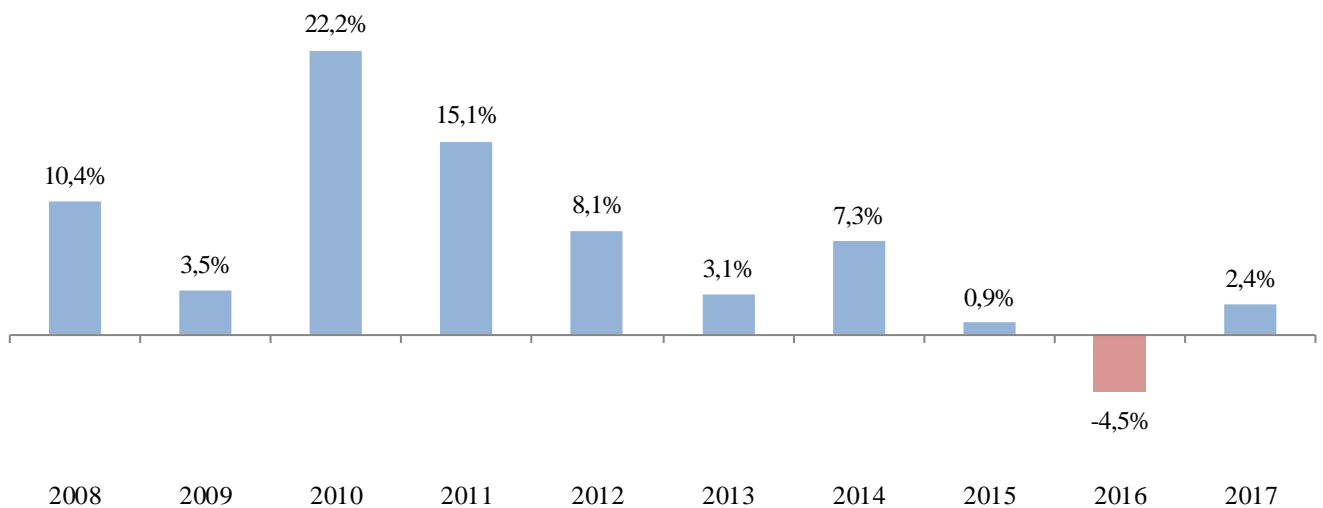


Figura 4.4: Variação do RPK – mercados doméstico e internacional, 2008 a 2017



Carga Paga e Correio Transportados

Figura 4.5: Evolução da quantidade de carga paga e correio transportados – mercados doméstico e internacional, 2008 a 2017

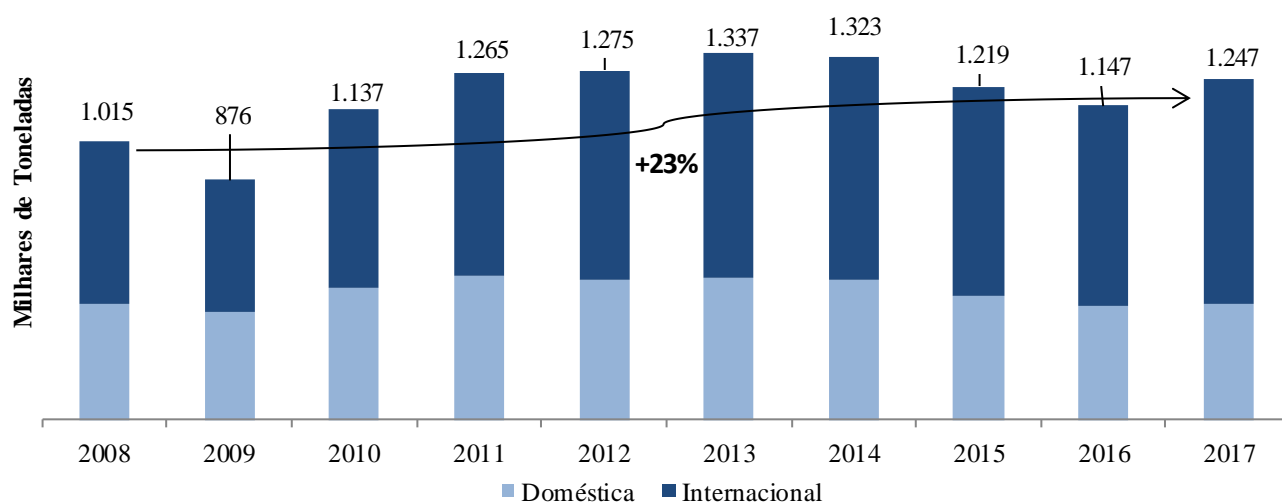
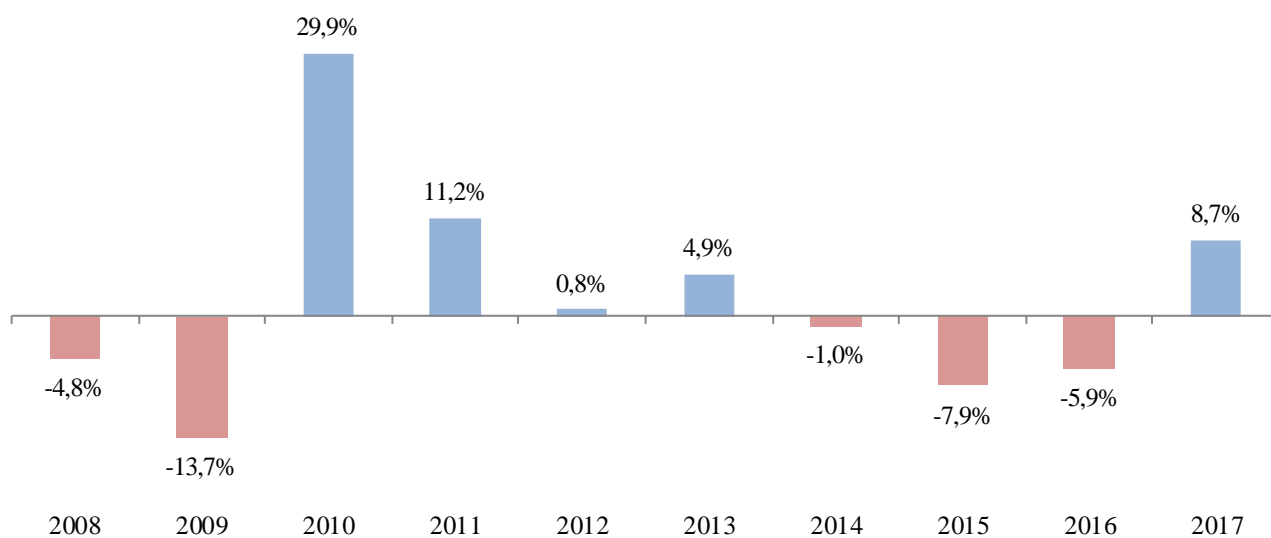


Figura 4.6: Variação da quantidade de carga paga e correio transportados – mercados doméstico e internacional, 2008 a 2017



Mercado Doméstico

O número de passageiros pagos transportados no mercado doméstico em 2017 apresentou aumento de 2,2%, após redução de 7,8% em 2016, registrando 90,6 milhões, número um pouco acima do observado em 2013.

Apenas os meses de janeiro e fevereiro apresentaram redução na quantidade de passageiros domésticos transportados, com o pior resultado em fevereiro (-6,8%). O maior aumento, quando comparados com o mesmo mês de 2016, ocorreu em outubro, com alta de 7,8%.

A proporção de passageiros pagos em voos domésticos para cada 100 habitantes passou de 43,0 em 2016 para 43,6 em 2017.

A empresa que mais transportou passageiros pagos em voos domésticos no ano de 2017 foi a Gol (33,6% do total), seguida pela Latam (31,0%), pela Azul (22,8%) e pela Avianca (11,7%). Na comparação com 2016, observou-se aumento na quantidade de passageiros pagos transportados pelas empresas Avianca (+15,7%), Azul (+6,5%) e Gol (+0,5%). Apenas a Latam apresentou redução, da ordem de 2,0%. Em números absolutos, a Avianca, Azul e Gol transportaram 1,4 milhões, 1,3 milhões e 162 mil passageiros a mais do que em 2016, respectivamente, enquanto a Latam observou redução de 581 mil.

A demanda no mercado doméstico cresceu 3,2% em termos de passageiros-quilômetros pagos transportados (RPK) no ano de 2017. O indicador havia registrado redução de 5,7% em 2016, quando interrompeu uma sequência de doze anos consecutivos de crescimento.

A demanda doméstica RPK cresceu, em média, 7,1% ao ano nos últimos dez anos e foi 85% maior do que aquela apurada em 2008. Este crescimento correspondeu a aproximadamente 6 vezes o crescimento anual médio do PIB no mesmo período e a 7,8 vezes o da população brasileira.

A Gol encerrou o ano de 2017 como líder do mercado doméstico em termos de RPK, com participação de 36,2%, 0,5% superior à apurada no ano anterior. A parcela da Latam passou de 34,7% em 2016 para 32,6% em 2017, representando queda de 6,2%. A Azul alcançou fatia de 17,8% ante 17,1% e a Avianca respondeu por 12,9% ante 11,5% da demanda doméstica de passageiros. Assim, participação combinada das companhias concorrentes das duas líderes passou de 29,3% do RPK em 2016 para 31,2% em 2017, representando aumento de 6,7%. A participação da Avianca no RPK doméstico teve alta de 12,8% e a da Azul de 4,5%.

Entre as principais empresas aéreas brasileiras, apenas a Latam registrou redução da demanda doméstica em RPK no ano de 2017, da ordem de 3,2%. A Avianca teve o maior aumento, de 16,4%.

A região brasileira que concentrou a maior parte dos embarques domésticos de passageiros pagos foi o Sudeste, com 44,9 milhões de passageiros (49,5% do total). Em seguida, vieram as regiões Nordeste com 16,9 milhões (18,7%), Centro-Oeste e Sul com 12,0 milhões cada (13,3%). A região com o menor número de passageiros pagos embarcados em 2017 no mercado doméstico foi a Norte, com 4,8 milhões (5,3%).

Quando considerada a quantidade de embarques em relação à população de cada região, a Centro-Oeste destacou-se com 75,8 embarques para cada 100 habitantes em 2017, seguida pela Sudeste (51,6), Sul (40,5), Nordeste (29,6) e Norte (26,7).

Ao confrontar a quantidade de passageiros pagos embarcados nas aeronaves com o PIB, ambos de 2015, de cada região, tem-se que o Centro-Oeste figurou com a maior proporção, com 21 embarques para cada R\$ 1 milhão de PIB gerado, seguida da Nordeste (com 18,4 embarques), Norte (com 16,2 embarques), Sudeste (com 12,8 embarques) e Sul (com 11 embarques).

Os 20 maiores aeroportos em quantidade de passageiros pagos abrigaram 85% dos embarques em voos domésticos, sendo Guarulhos/SP (12,8%), Congonhas/SP (11,7%) e Brasília/DF (8,9%) os três principais. Entre os 20, apenas 3 registraram redução na quantidade de passageiros embarcados em 2017 no comparativo com 2016, de -4,8% para Brasília/DF, -4% para Vitória/ES e -1,1% (Campinas/SP). O aeroporto de Foz do Iguaçu/PR apresentou a maior alta, de 17,7%.

As rotas mais movimentadas foram Santos Dumont/Congonhas, com 4,1 milhões de passageiros transportados nos dois sentidos, Brasília/Congonhas, com 2,0 milhões, e Guarulhos/Porto Alegre, com 1,9 milhões.

O modal aéreo ampliou a sua participação em viagens interestaduais regulares de passageiros em 2017 na comparação com 2016, tendo passado de 65,4% para 67,5%. O número de passageiros que optou pelo transporte aéreo foi de 82,0 milhões, enquanto 39,5 milhões optaram pelo transporte rodoviário em 2017. Há dez anos, o transporte rodoviário predominava neste mercado, com participação de 56,1%. O avião passou a ser a preferência dos passageiros neste mercado a partir de 2010.

O mercado doméstico de carga paga e correio transportados registrou aumento de 1,8% em 2017, após queda de 8,2% em 2016. Trata-se do primeiro aumento depois de três baixas consecutivas.

A Latam alcançou participação de 27,6% em 2017 no mercado de transporte aéreo de carga doméstica (considerando-se também correio), seguida da Gol com 23,0% e da Sideral com 13,4%.

As 11 principais rotas de carga e correio em 2017 envolveram o aeroporto de Guarulhos em São Paulo, sendo que as duas principais rotas foram Guarulhos/Manaus e Manaus/Guarulhos (com mais de 68 mil toneladas, somadas).

de São Paulo (com 172 mil toneladas), Amazonas e Distrito Federal (ambos com 42 mil toneladas) foram as unidades da federação que mais despacharam carga e correio domésticos em voos domésticos.

Passageiros Pagos Transportados

Figura 4.7: Evolução do número de passageiros pagos transportados – mercado doméstico, 2008 a 2017

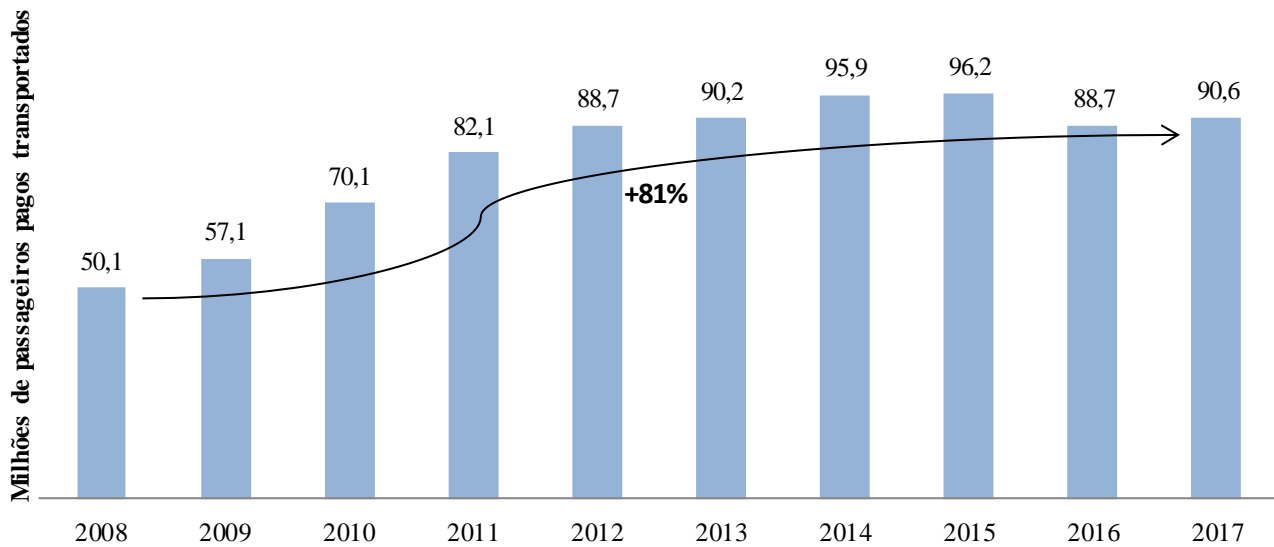


Figura 4.8: Variação nos passageiros pagos transportados em relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2008 a 2017

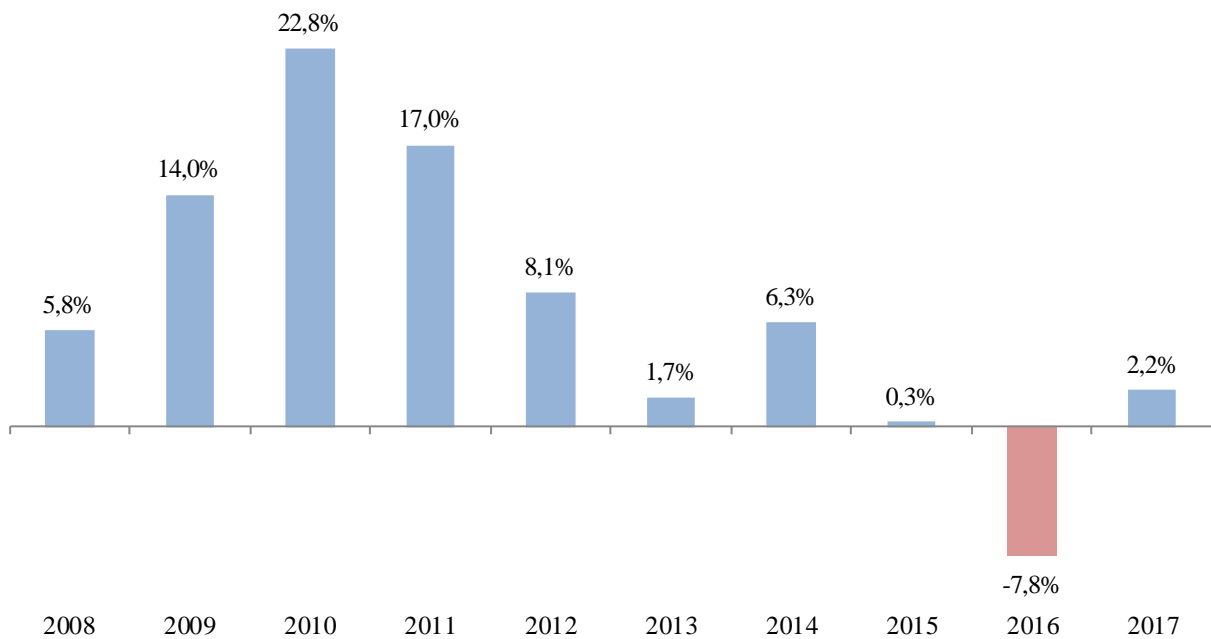


Figura 4.9: Variação nos passageiros pagos transportados com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2017

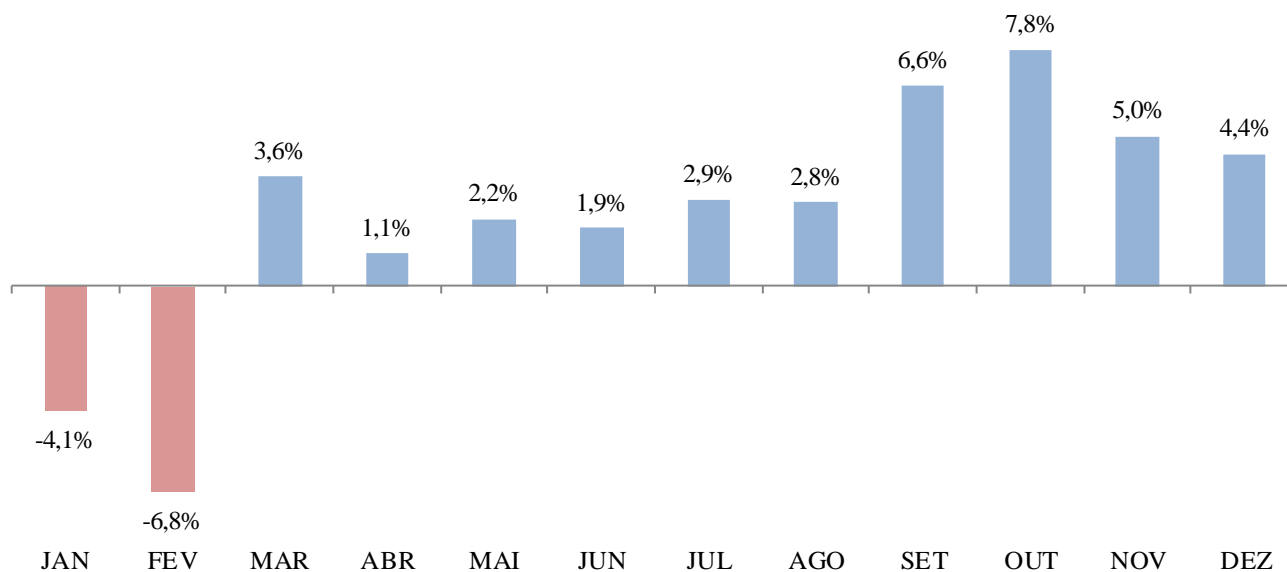


Figura 4.10: Evolução da quantidade de passageiros pagos domésticos por grupo de 100 habitantes, 2008 a 2017

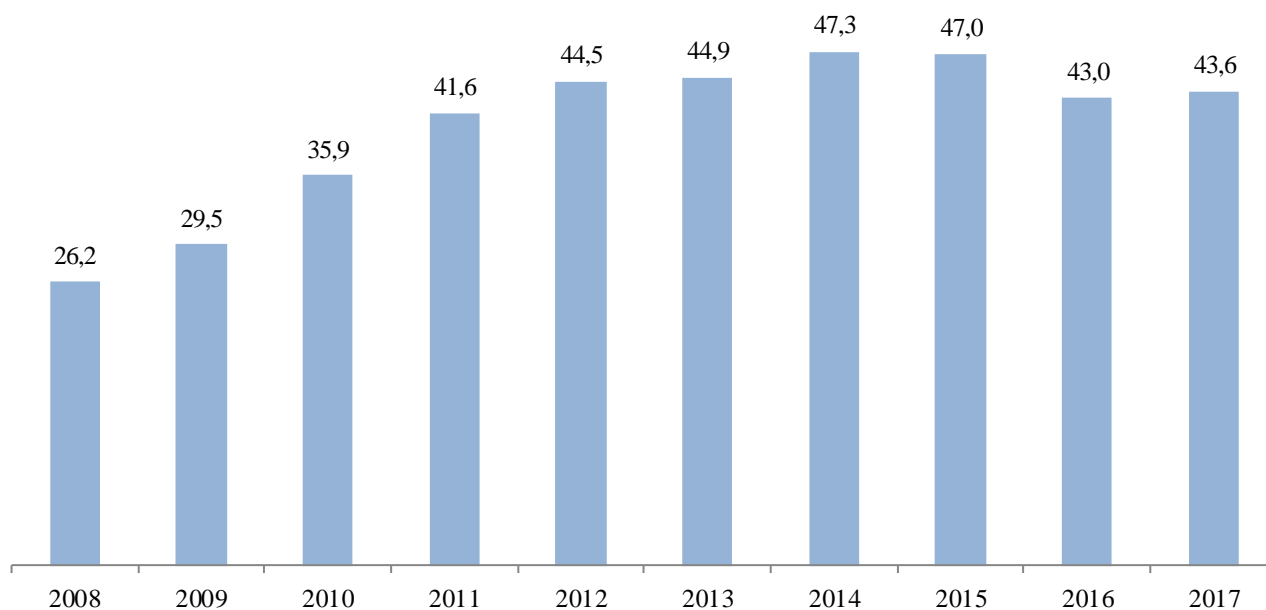


Figura 4.11: Participação das quatro maiores empresas em passageiros pagos transportados – mercado doméstico, 2017

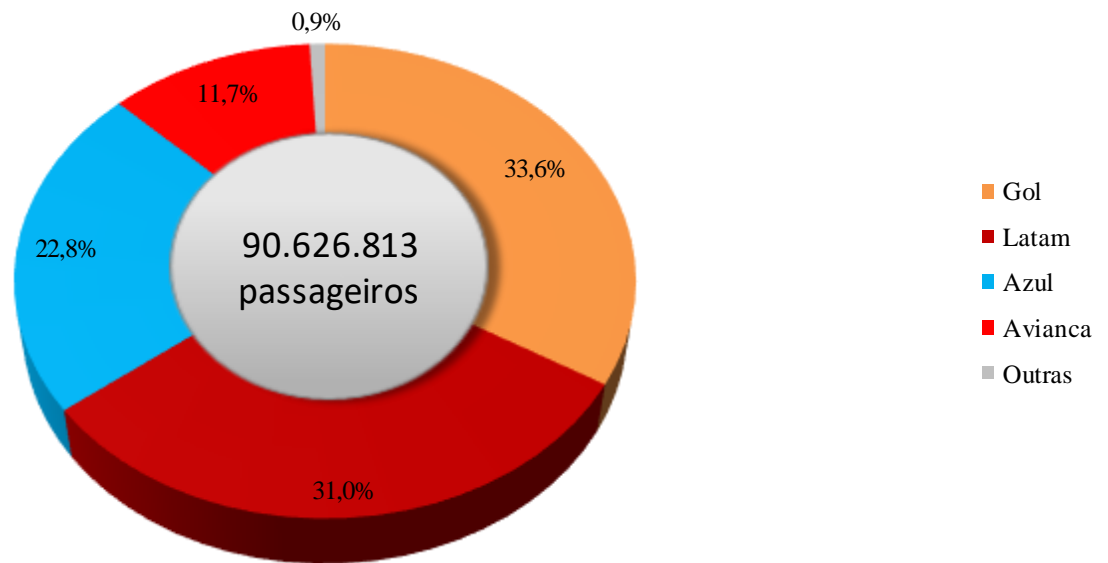


Figura 4.12: Variação de passageiros pagos transportados com relação ao ano anterior por empresa – mercado doméstico, 2017

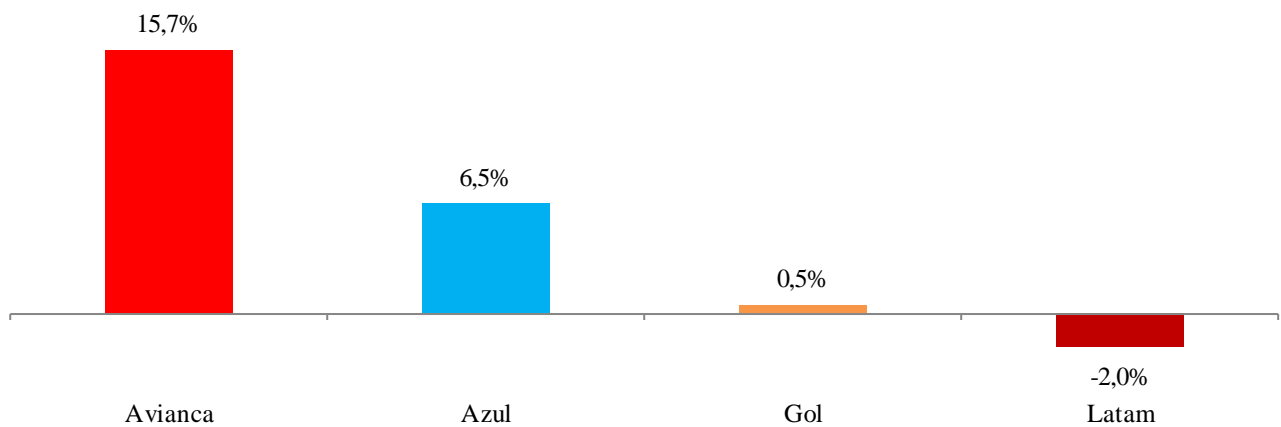


Figura 4.13: Variação no número de passageiros pagos transportados (milhões de passageiros) – mercado doméstico, 2017

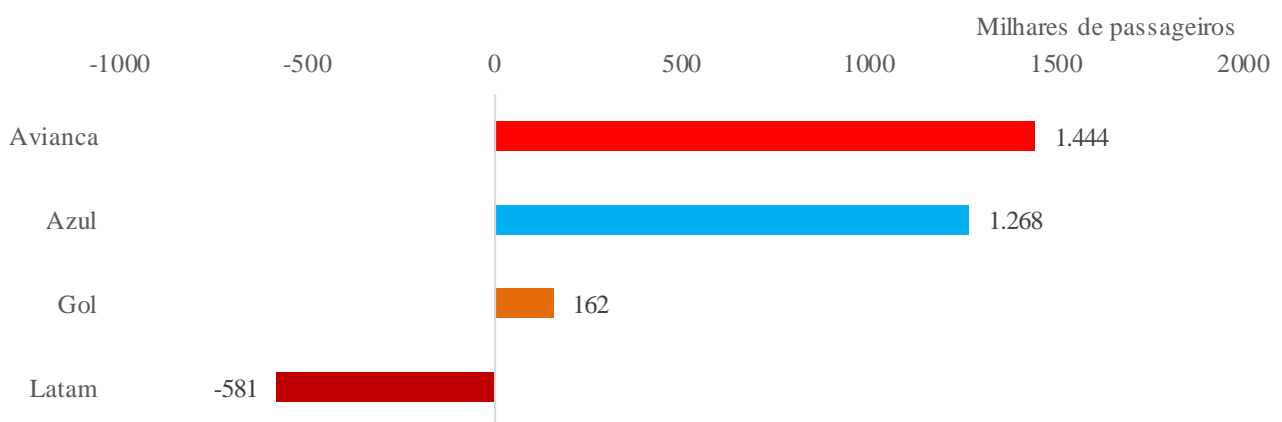


Figura 4.14: Passageiros pagos embarcados por região brasileira, em milhões – mercado doméstico, 2017

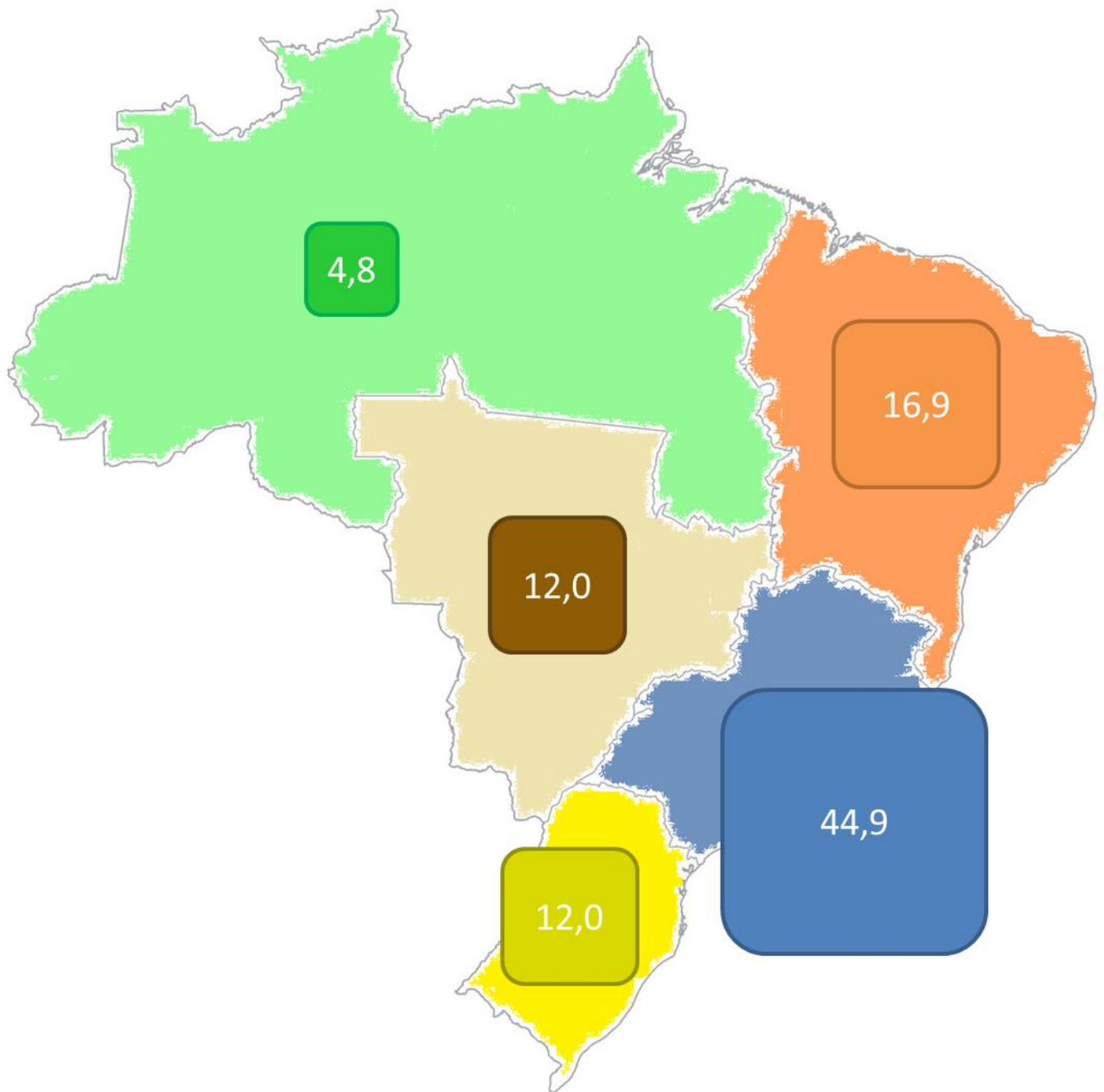
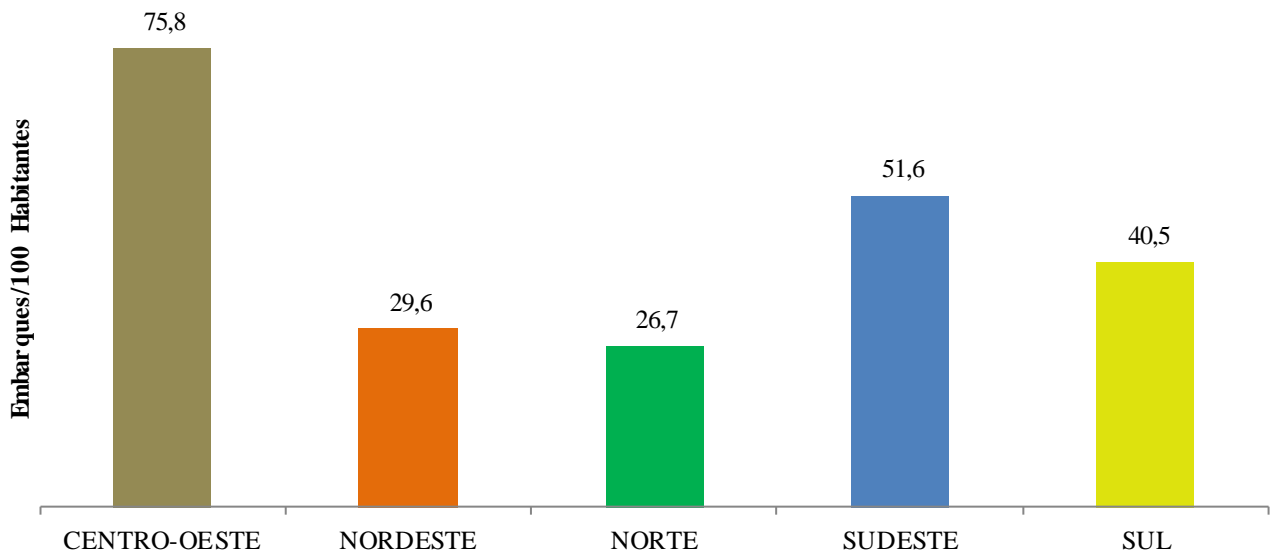
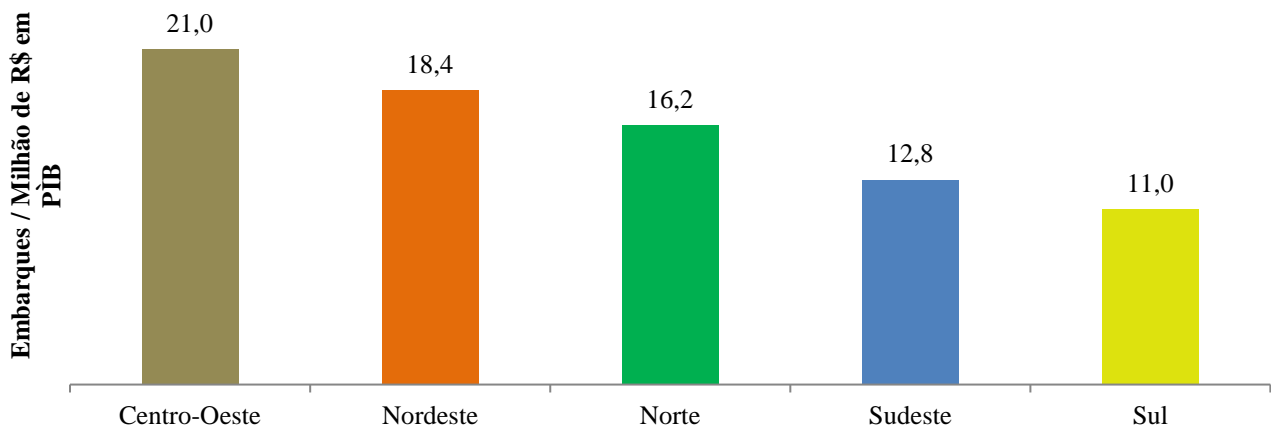


Figura 4.15: Quantidade de embarques domésticos por grupo de 100 habitantes por região – mercado doméstico, 2017**Figura 4.16:** Quantidade de embarques domésticos por milhão de reais em PIB gerado em 2015* por região – mercado doméstico

*Dados de PIB anual por unidade da federação após 2015 ainda não divulgados pelo IBGE

Figura 4.17: Distribuição dos passageiros embarcados por região – mercado doméstico, 2017

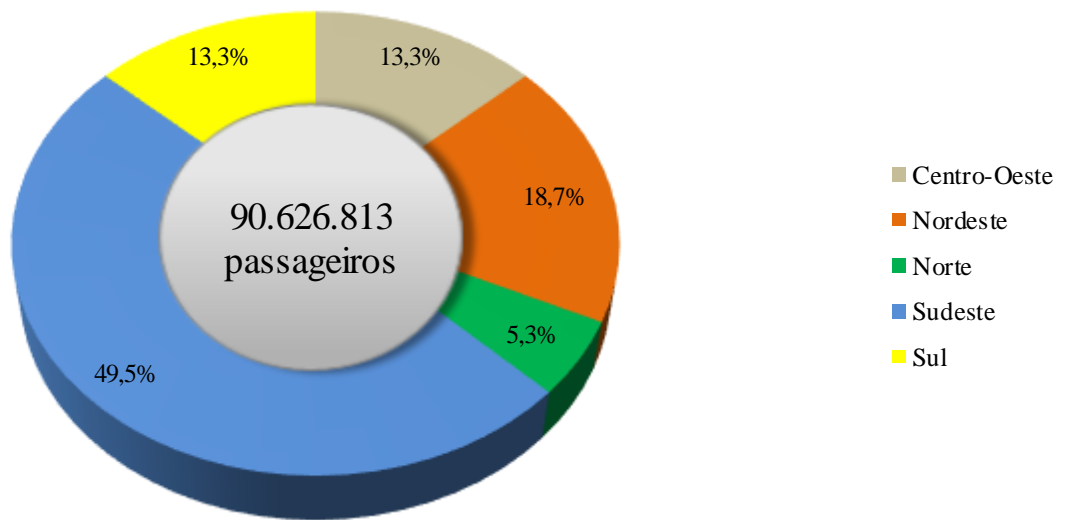


Figura 4.18: Passageiros embarcados por aeroporto e unidade da federação – região Sudeste – mercado doméstico, 2017

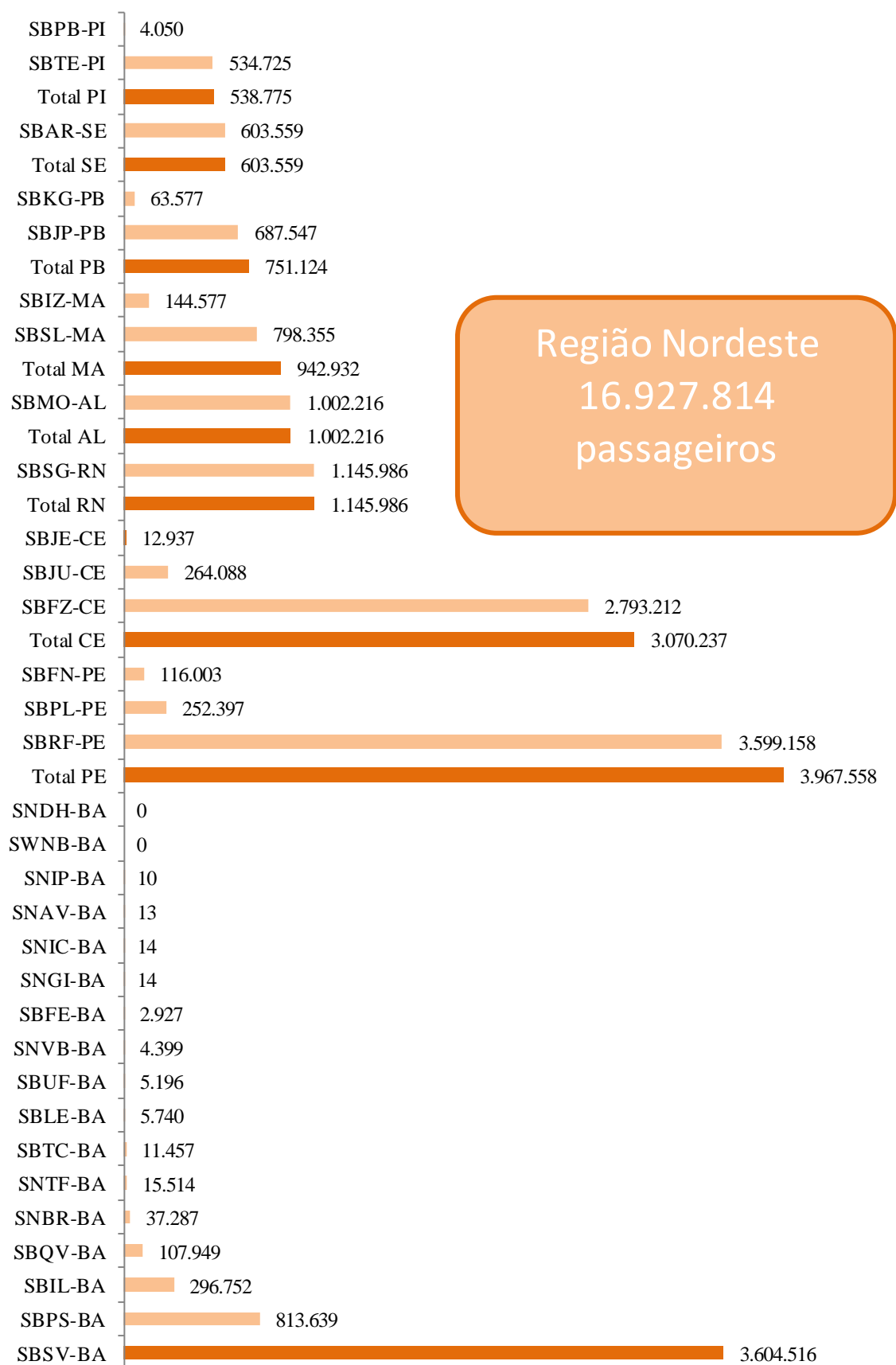
Figura 4.19: Passageiros embarcados por aeroporto e unidade da federação – região Nordeste – mercado doméstico, 2017

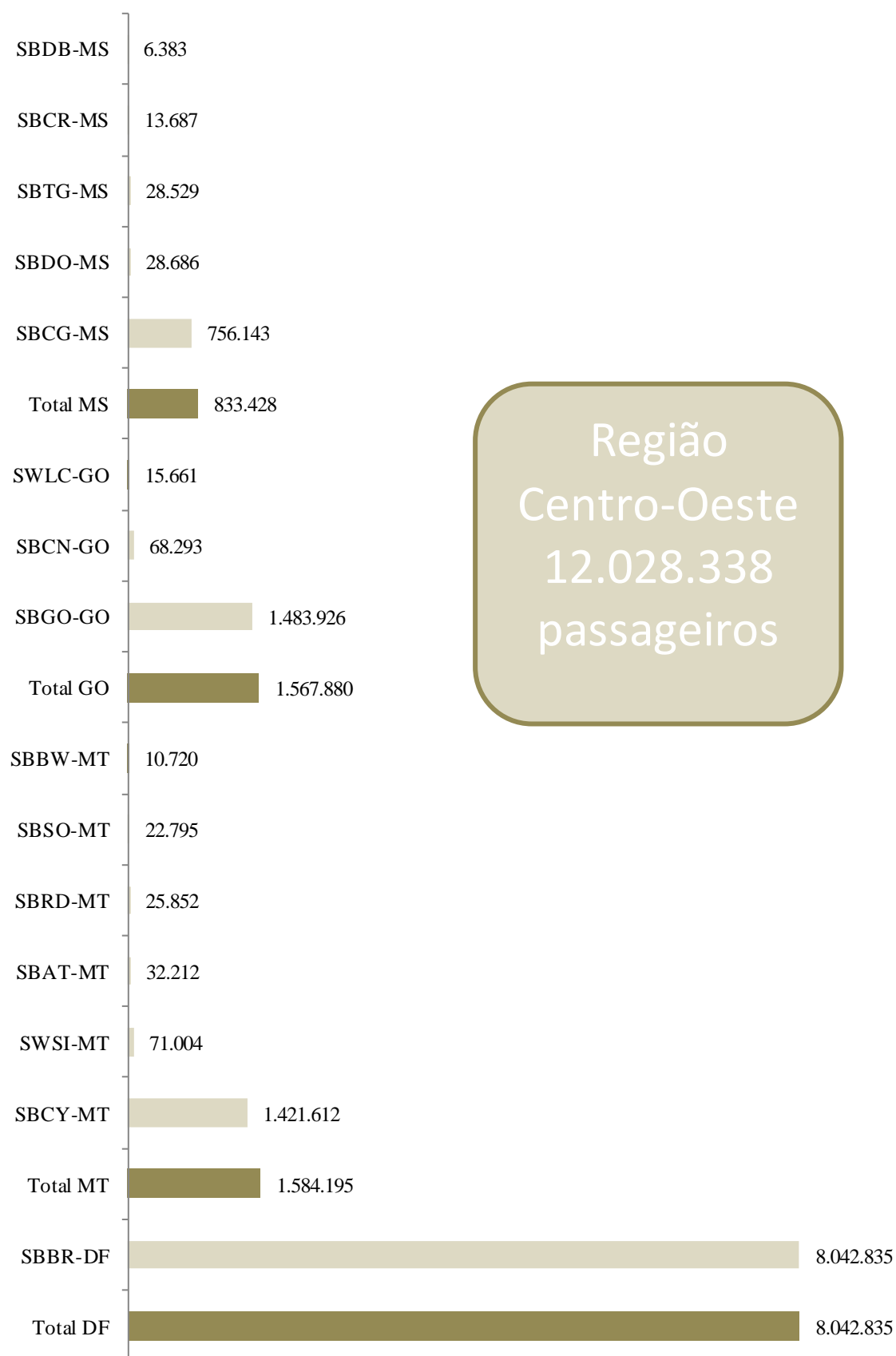
Figura 4.20: Passageiros embarcados por aeroporto e unidade da federação – região Centro-Oeste – mercado doméstico, 2017

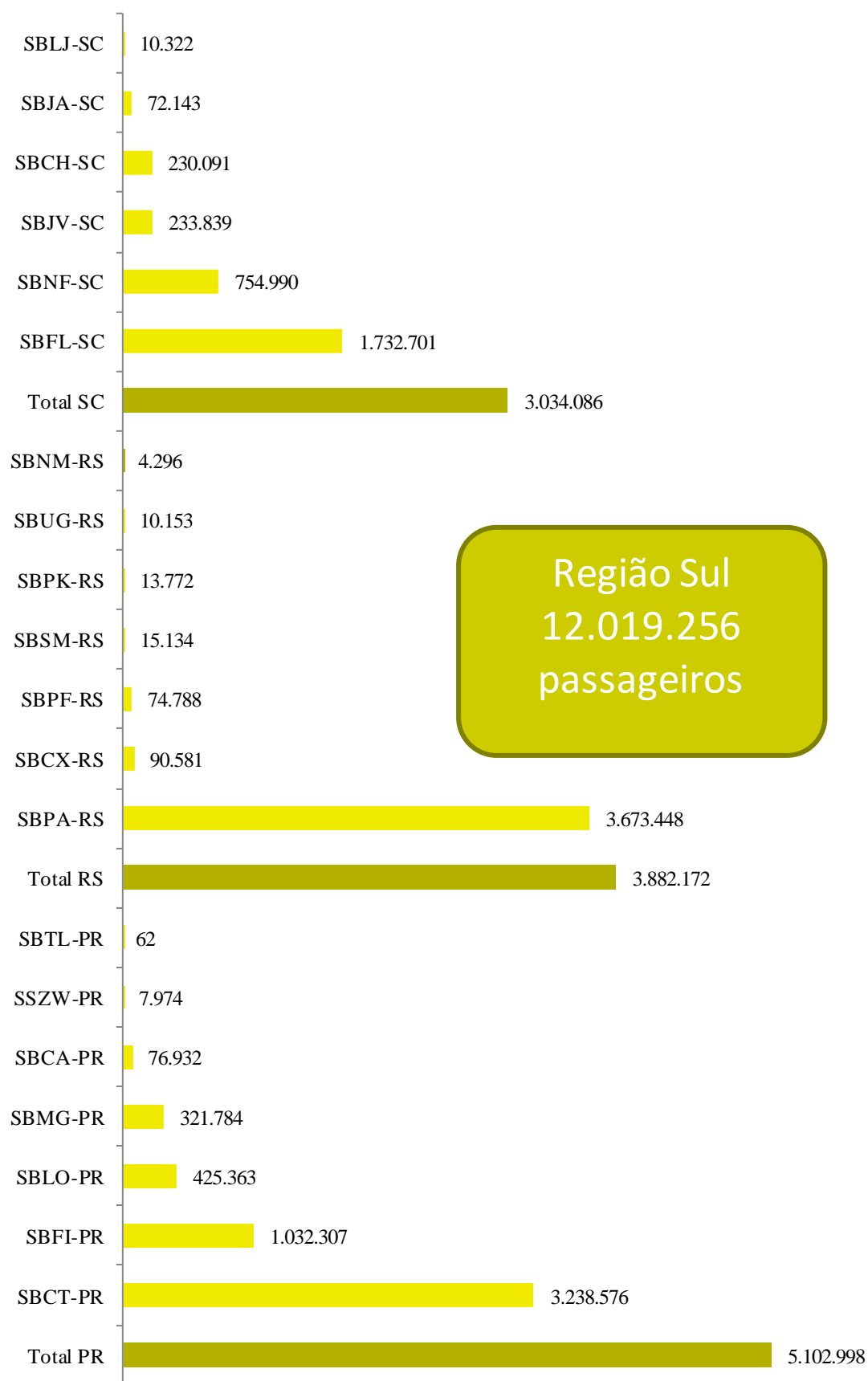
Figura 4.21: Passageiros embarcados por aeroporto e unidade da federação – região Sul – mercado doméstico, 2017

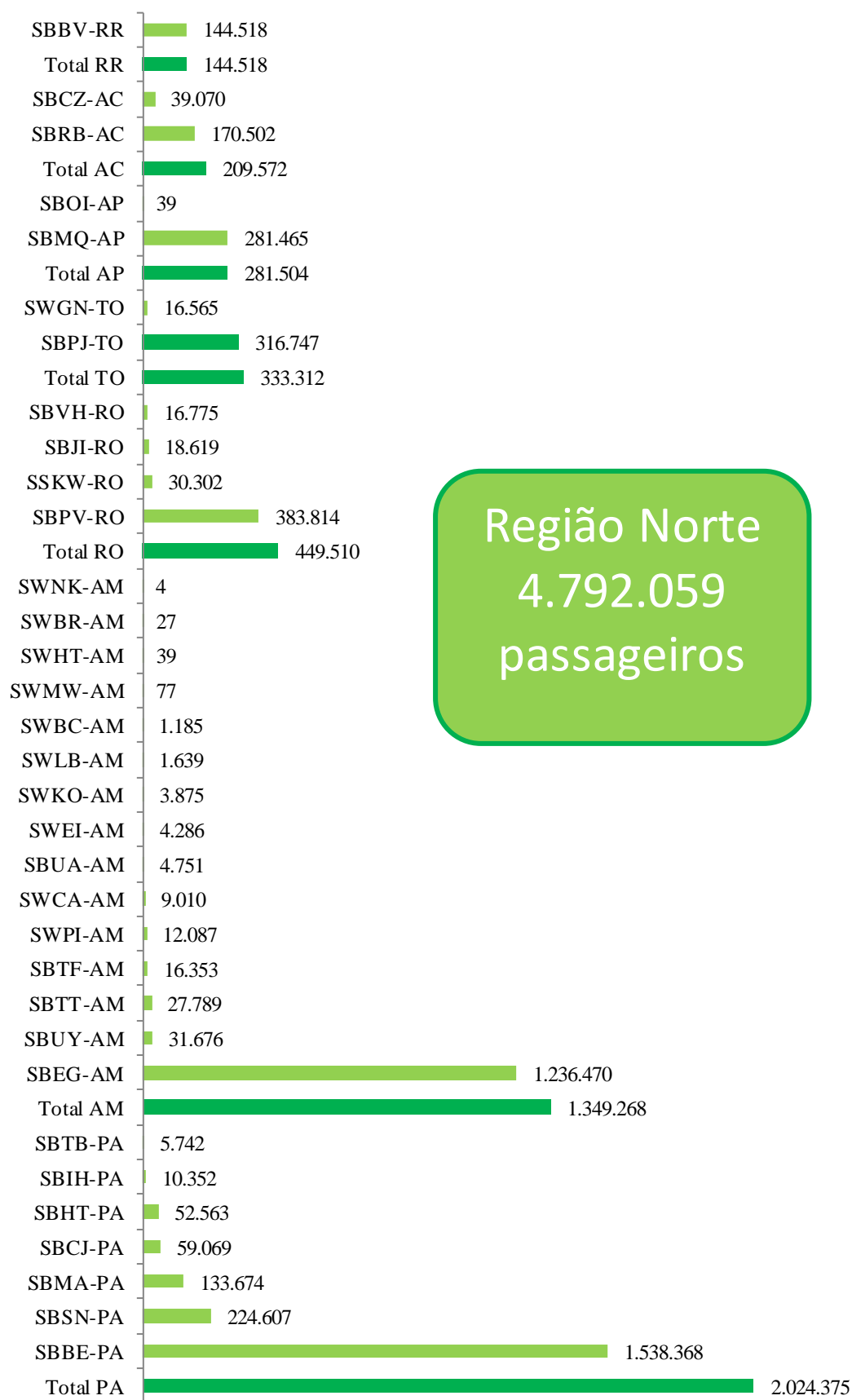
Figura 4.22: Passageiros embarcados por aeroporto e unidade da federação – região Norte – mercado doméstico, 2017

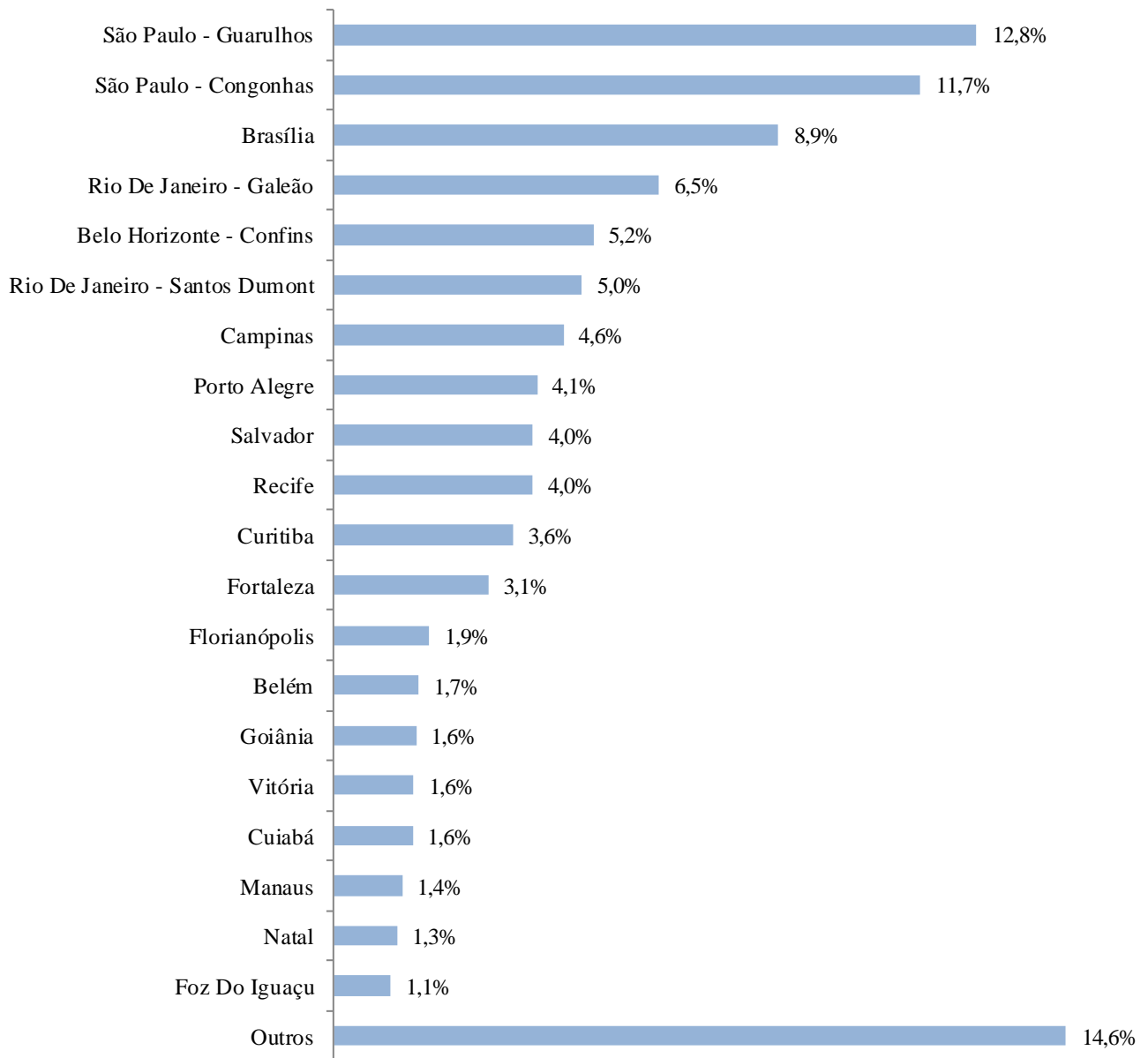
Figura 4.23: Distribuição dos embarques nos 20 maiores aeroportos – mercado doméstico, 2017

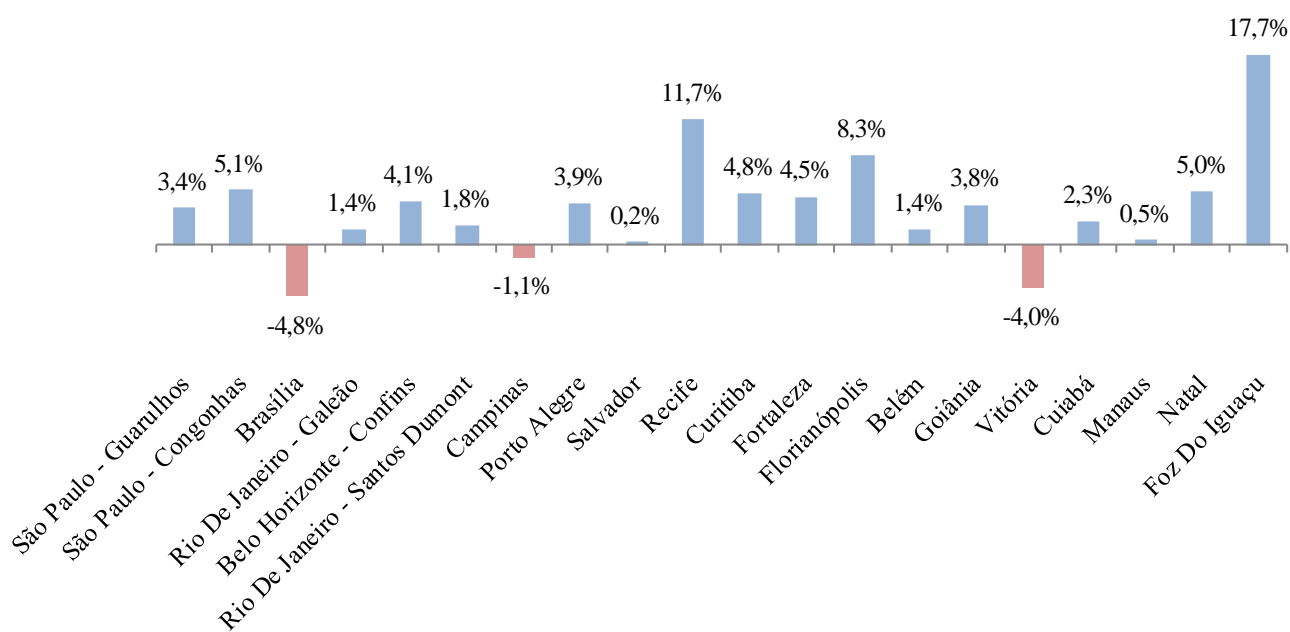
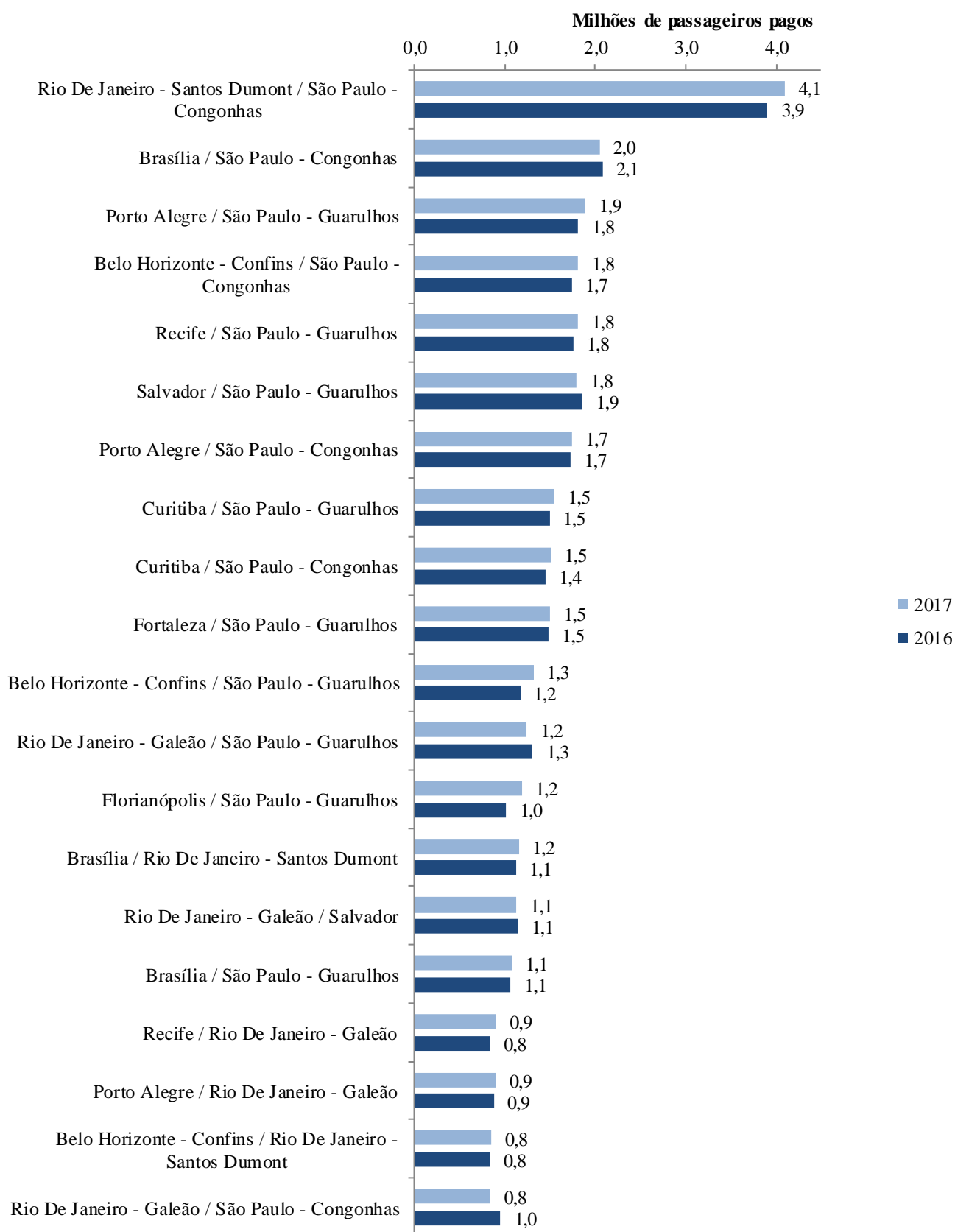
Figura 4.24: Variação no número de embarques em relação ao ano anterior por aeroporto – mercado doméstico, 2017

Figura 4.25: Passageiros pagos transportados nas 20 principais rotas* – mercado doméstico, 2016 e 2017

*Considerando passageiros viajando em ambos os sentidos da rota.

Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (RPK)

Figura 4.26: Evolução do RPK – mercado doméstico, 2008 a 2017

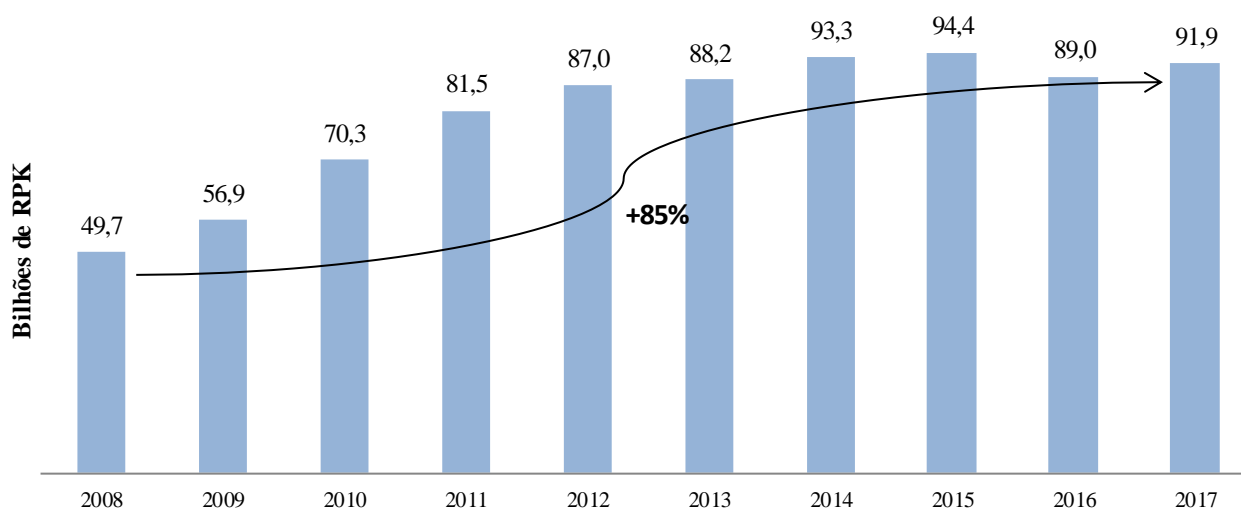


Figura 4.27: Variação do RPK em relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2008 a 2017

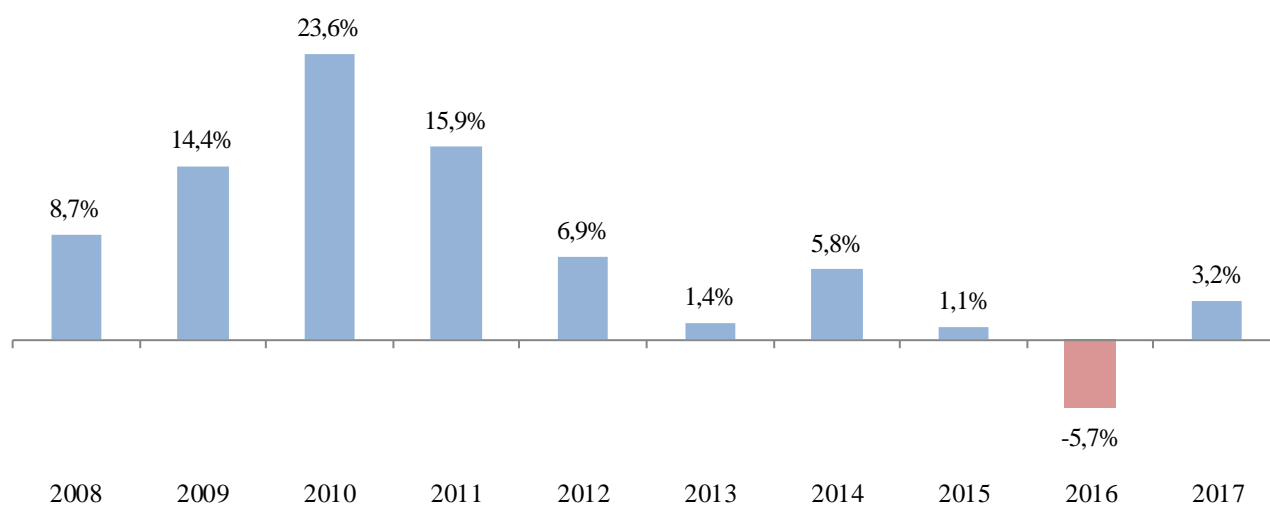


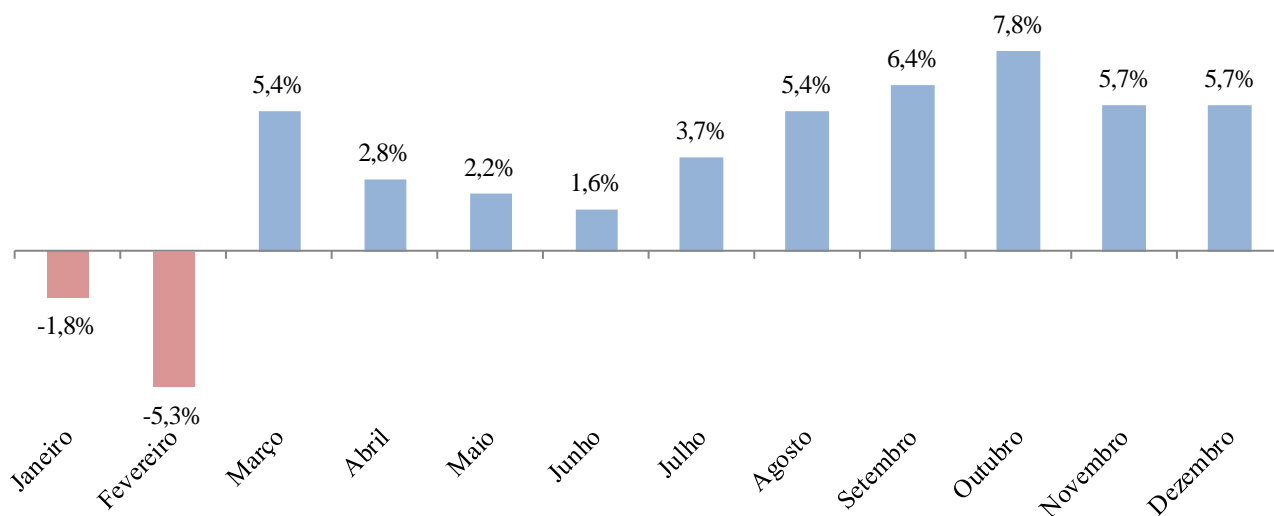
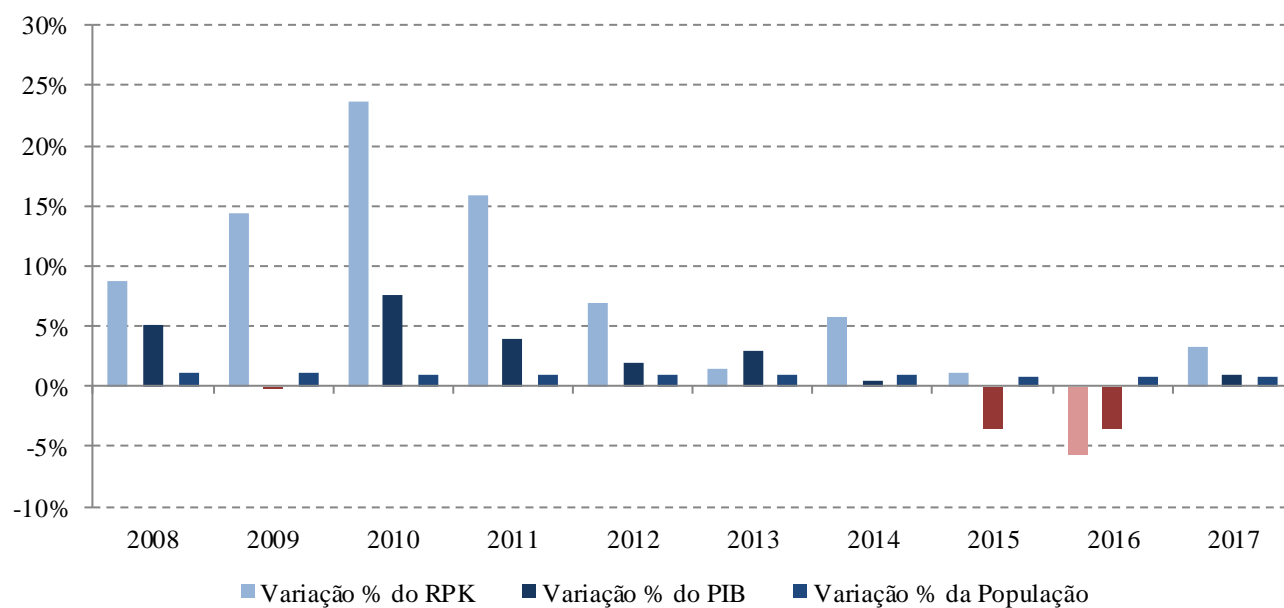
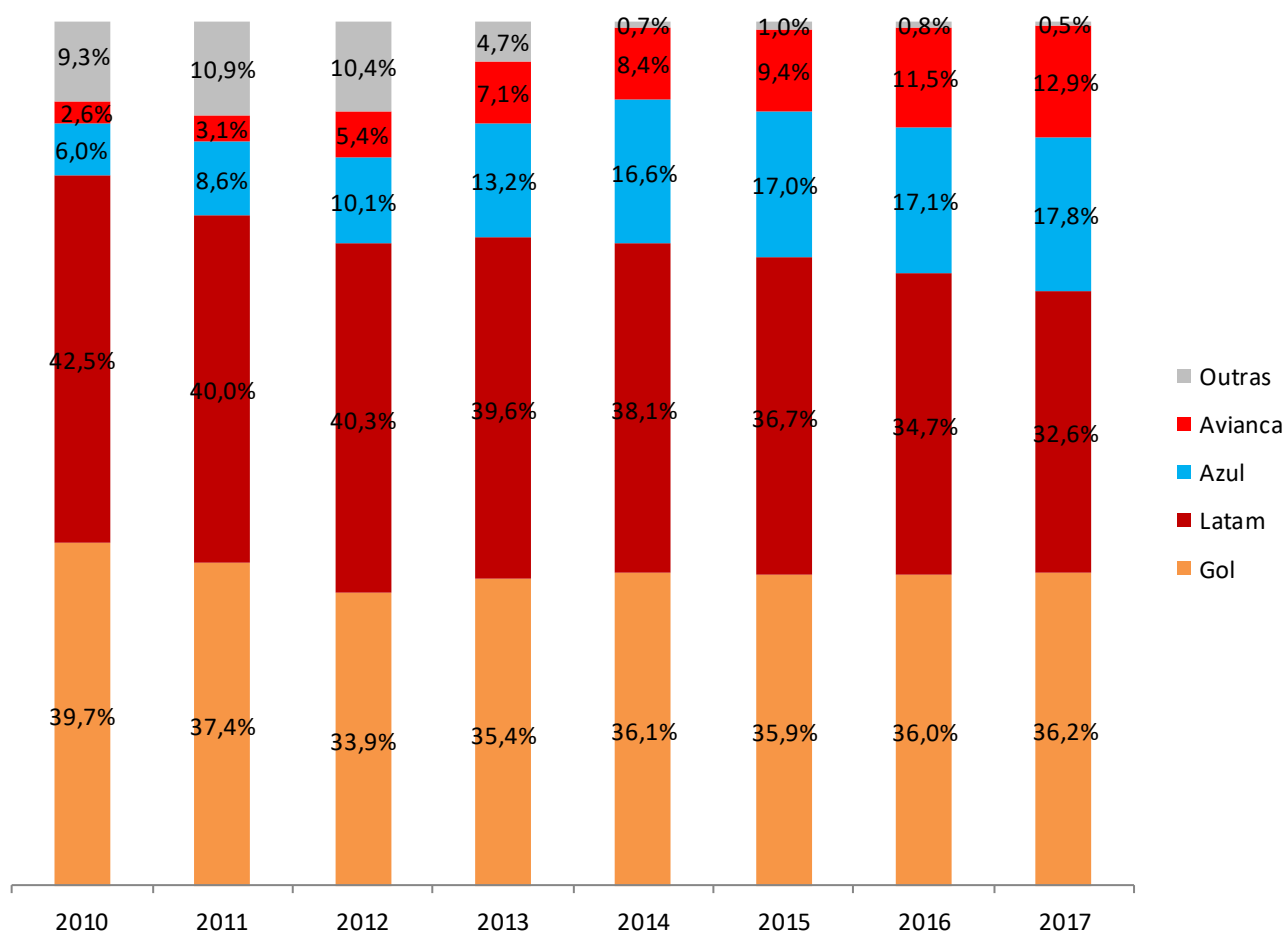
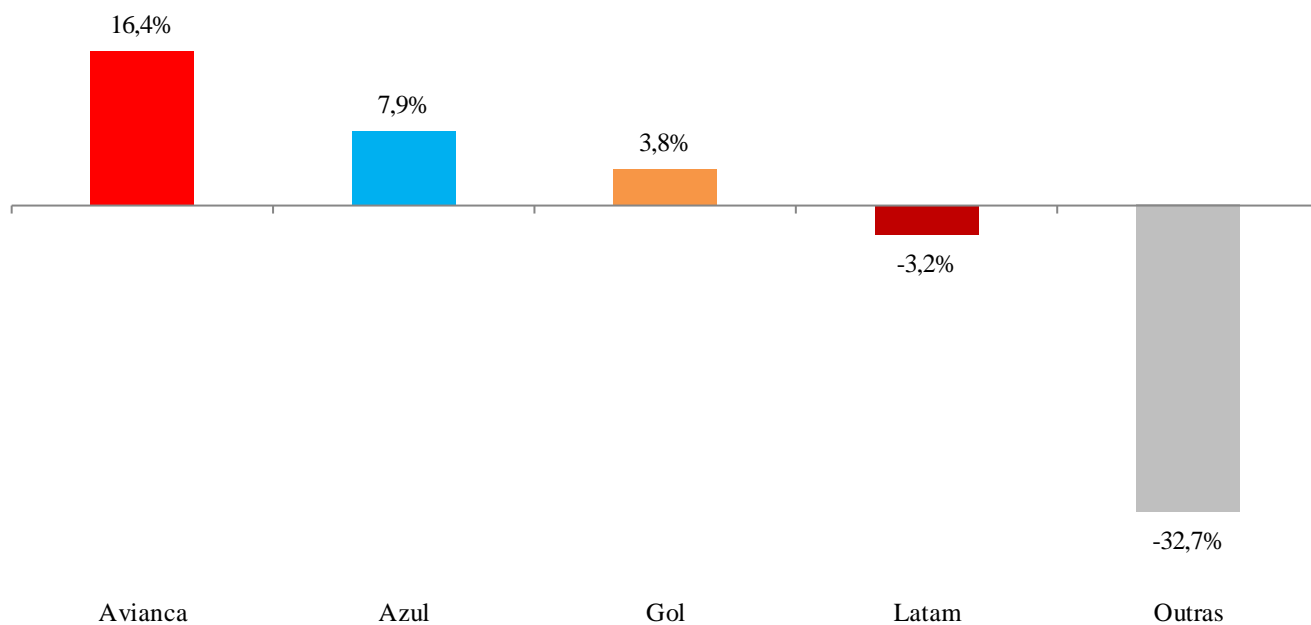
Figura 4.28: Variação do RPK em relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2017**Figura 4.29:** Variação do RPK doméstico, PIB e população brasileira em relação ao ano anterior, 2008 a 2017

Figura 4.30: Participação das cinco maiores empresas no *RPK* – mercado doméstico, 2010 a 2017**Figura 4.31:** Variação no *RPK* com relação ao ano anterior por empresa – mercado doméstico, 2017

Carga paga e correio transportados

Figura 4.32: Evolução da quantidade de carga paga e correio transportados – mercado doméstico, 2008 a 2017

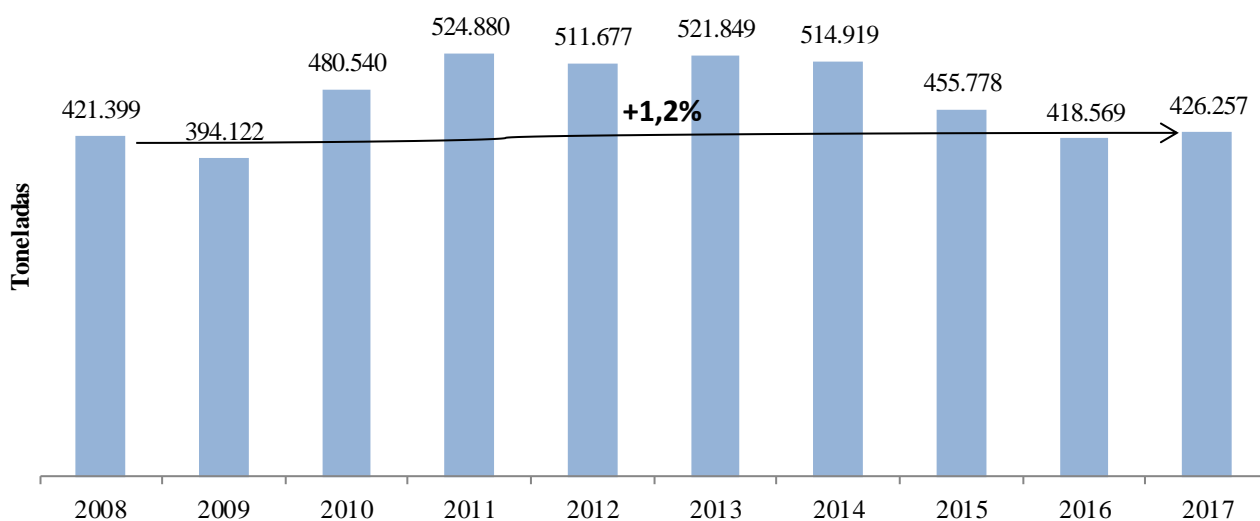


Figura 4.33: Variação anual da quantidade de carga paga e correio transportados – mercado doméstico, 2008 a 2017

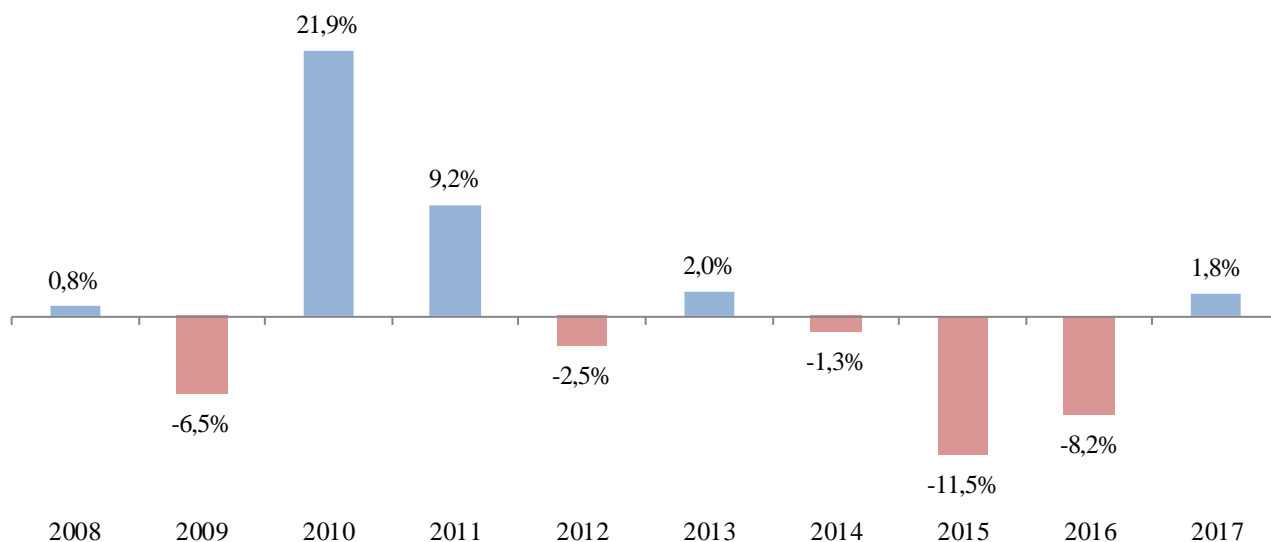


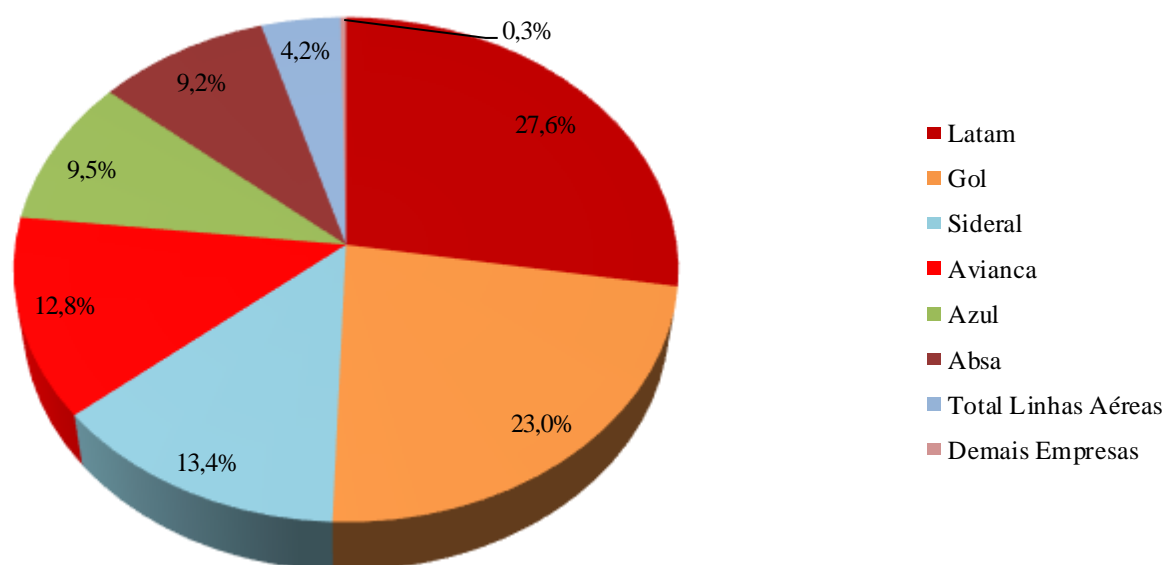
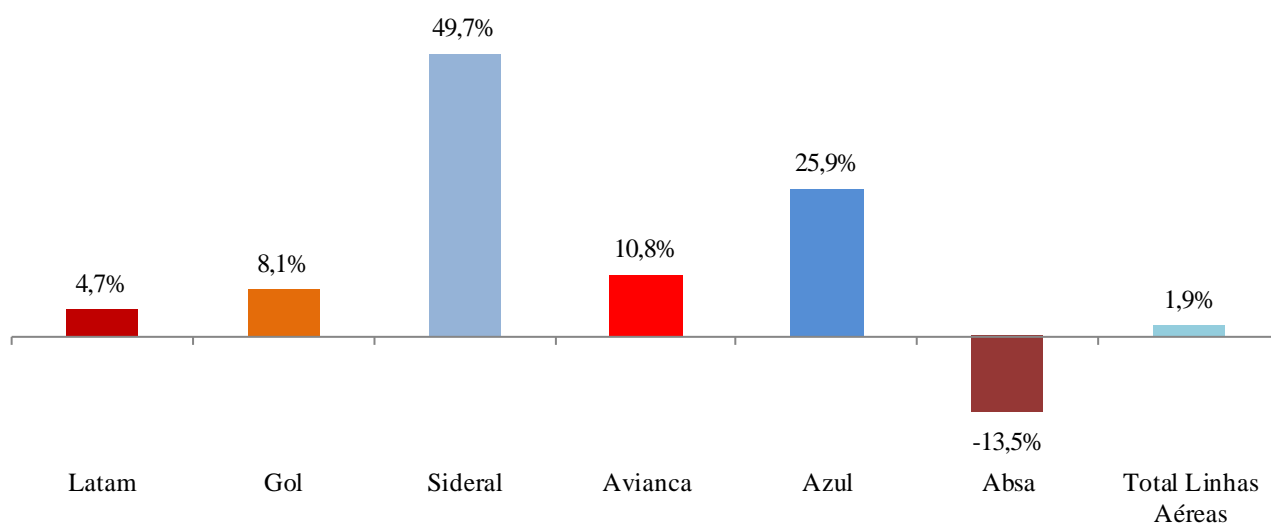
Figura 4.34: Participação das principais empresas em termos de carga paga e correio transportados – mercado doméstico, 2017**Figura 4.35:** Variação da carga paga e correio transportados com relação ao ano anterior por empresa – mercado doméstico, 2017

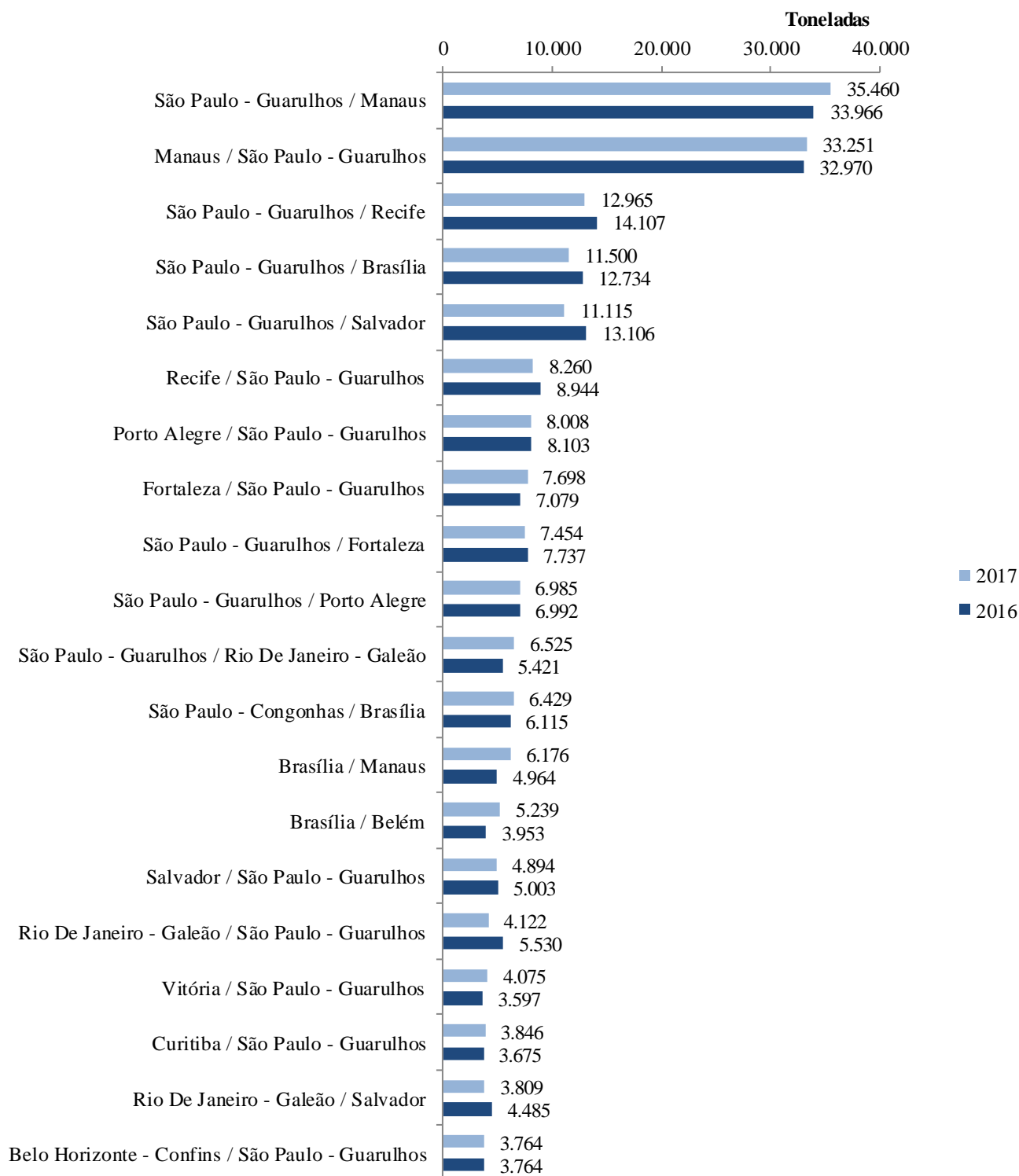
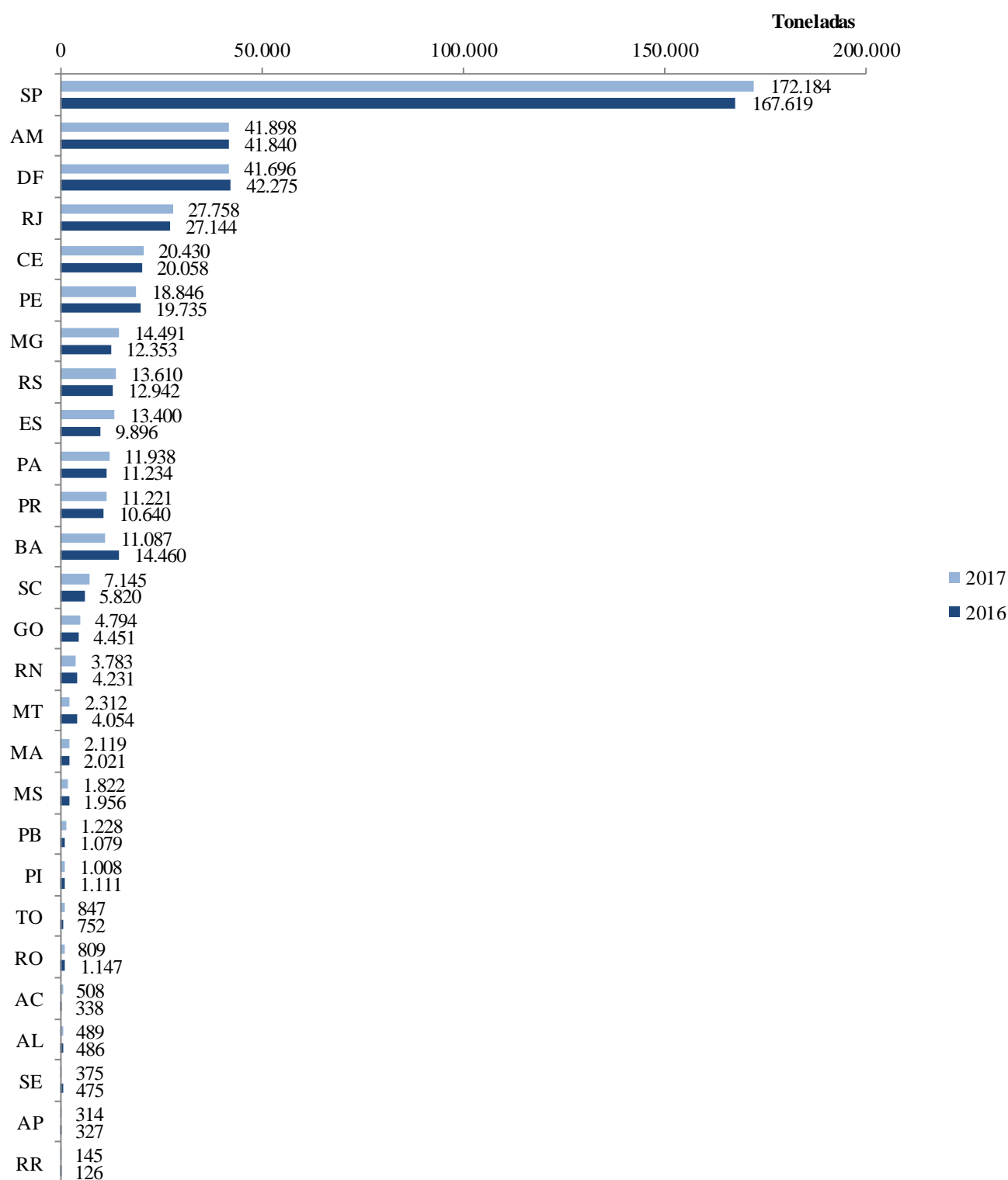
Figura 4.36: Carga paga e correio transportados nas 20 principais rotas – mercado doméstico, 2016 e 2017

Figura 4.37: Carga e correio despachados por unidade da federação – mercado doméstico, 2017

Mercado Internacional

O ano de 2017 registrou 21,8 milhões de passageiros pagos transportados em voos internacionais no mercado Brasileiro.

Este número representou um aumento de 4,6% na comparação com 2016, após redução de 3,1% naquele ano. A quantidade de passageiros pagos transportados em voos internacionais no país aumentou 63% nos últimos dez anos, tendo apresentado crescimento médio de 5,6% ao ano no período.

Apenas os meses de janeiro e fevereiro apresentaram redução com relação ao mesmo mês do ano anterior, de 3,8% e 1,7%, respectivamente. O maior aumento ocorreu no mês de dezembro (+13,0%).

Comparando-se o desempenho das empresas brasileiras e estrangeiras, temos que as brasileiras registraram alta de 11,7% na quantidade de passageiros em 2017 na comparação com 2016, enquanto nas estrangeiras este aumento foi de 0,6%. Na última década, as empresas estrangeiras aumentaram em 53% o número de passageiros transportados, enquanto as brasileiras registraram crescimento de 82,1%.

As empresas brasileiras transportaram 38,3% dos passageiros internacionais transportados. As 5 principais estrangeiras foram responsáveis por 25,9% dos passageiros pagos transportados em 2017. As demais empresas estrangeiras somadas responderam por 35,8%. Entre as brasileiras, a Latam se destacou com 25,0% dos passageiros pagos transportados, seguida pela Gol, com 8,6%, e pela Azul, com 3,6%. A portuguesa TAP foi a principal entre as estrangeiras, com 7,3%, seguida por American Airlines (6,4%) e Copa (5,0%).

Já na variação em relação a 2016, o maior crescimento entre as dez principais empresas foi da Azul, que transportou 64,1% passageiros pagos a mais em 2017, seguida da Copa, com alta de 20,6%. American Airlines e Air France foram as únicas a apresentar variação negativa (-4,3% e -13,2%).

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 2017, com 8,1 milhões, 5,9 milhões e 4,9 milhões, respectivamente. África, América do Sul e América Central apresentaram aumento no número de passageiros em 2017 com relação ao quantitativo de 2016, com variações de +46,7%, +10,4% e +10,1%.

Estados Unidos (4,4 milhões), Argentina (3,8 milhões), Portugal e Chile (1,7 milhões cada) foram os países com a maior movimentação de passageiros. Entre os 20 principais destinos internacionais, 12 registraram crescimento na quantidade de passageiros transportados em 2017 em relação ao ano anterior, com destaque para a África do Sul (+41,9%) e Panamá (+20,6%). As maiores reduções em 2017 foram apuradas por França, Alemanha e Emirados Árabes Unidos, da ordem de -10,0%, -9,8% e -9,6%, respectivamente.

Em termos de RPK, a demanda internacional de passageiros para voos com origem ou destino no Brasil aumentou 1,8% em 2017, ante queda de 3,6% em 2016. O RPK internacional aumentou 64% desde 2008, com crescimento médio anual de 5,6% no período.

As empresas brasileiras responderam por 28,8% da demanda internacional em RPK no Brasil no ano de 2017, contra 26,1% em 2016 e 24,6% em 2008. Desde 2008, as empresas

aéreas brasileiras acumularam crescimento de 91,2% no RPK internacional, enquanto as estrangeiras registraram alta de 54,7% no mesmo período. Com relação a 2016, houve redução de 1,8% no RPK das empresas estrangeiras e aumento de 12,0% das empresas brasileiras.

A Latam foi a empresa que registrou a maior participação no RPK de voos internacionais com origem ou destino no Brasil, da ordem de 21,5%, frente a 8,9% da TAP, 7,8% da American Airlines e 5,8% da Emirates. As brasileiras Azul, Gol e Avianca alcançaram fatias de 3,4%, 3,1% e 0,7%.

As estrangeiras Air France e American Airlines registraram as únicas quedas da demanda em RPK no mercado internacional no ano de 2017 entre as dez principais empresas aéreas, de -13,2% e -4,3%, respectivamente. O maior aumento na demanda foi registrado pela Azul, com +43,6%.

A quantidade de carga paga e correio transportados em 2017 em voos internacionais com origem ou destino no Brasil foi de 820,1 mil toneladas, representando crescimento de 12,7% com relação a 2016 e de 38,4% desde 2008. Trata-se do primeiro aumento depois de 3 quedas consecutivas no indicador.

As empresas brasileiras foram responsáveis por 27,6% do total da carga e correio aéreo internacional transportado no país em 2017, ante 25,2% em 2016. Estas registraram aumento da quantidade de carga paga e correio internacional transportada da ordem de 23,4% em relação a 2016, enquanto as estrangeiras apresentaram aumento de 9,1%.

A Latam foi a empresa com maior participação nesse mercado, com 14,3%, seguida pela também brasileira Absa (9,0%) e pela estrangeira Atlas Air (7,1%). Entre as 5 principais empresas brasileiras e as 5 principais estrangeiras, apenas a brasileira Gol registrou redução em 2017 com relação a 2016, de 5,2%. Os maiores aumentos foram registrados pela Azul (67,7%) e pela Avianca (32,2%).

América do Norte, Europa e América do Sul foram os continentes com maior volume de carga paga e correio aéreos despachado com destino no Brasil em 2017, com 180 mil, 149 mil e 52 mil toneladas, respectivamente. Em termos de carga e correios transportados com origem no Brasil, o principal destino também foi a América do Norte, seguida pela Europa e América do Sul, com 118 mil, 106 mil e 61 mil toneladas.

Estados Unidos, Portugal e Alemanha foram os principais destinos em termos de carga paga e correios transportados com origem no Brasil, com 106 mil, 22 mil e 20 mil toneladas. Analisando a carga paga e correio com destino ao Brasil, os principais países de origem foram Estados Unidos, Luxemburgo e Alemanha, com 172 mil, 26,6 mil e 25,2 mil toneladas.

Passageiros Pagos Transportados

Figura 4.38: Evolução do número de passageiros pagos transportados – mercado internacional, 2008 a 2017

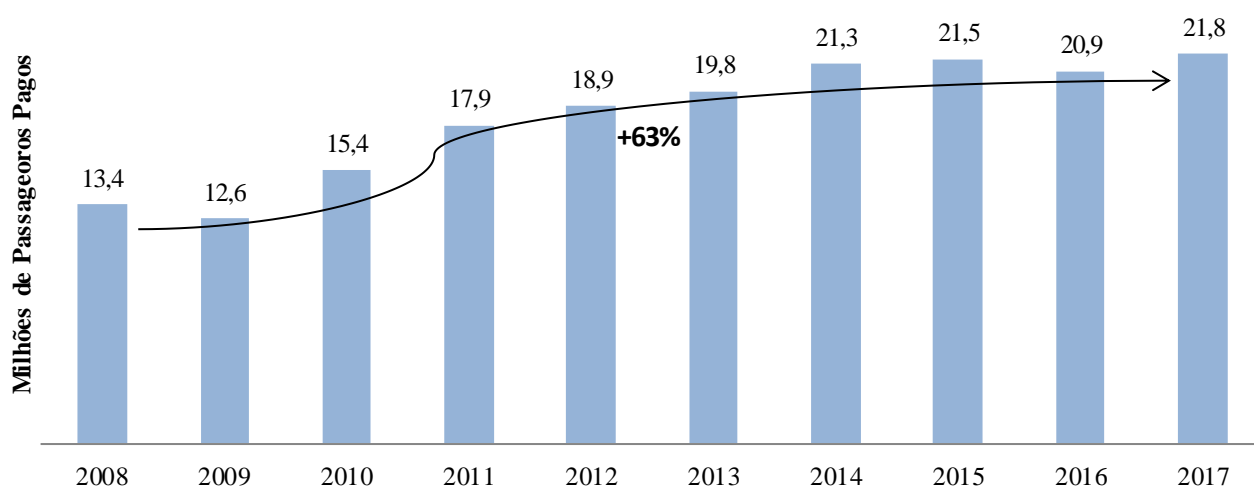


Figura 4.39: Variação no número de passageiros pagos transportados em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2008 a 2017

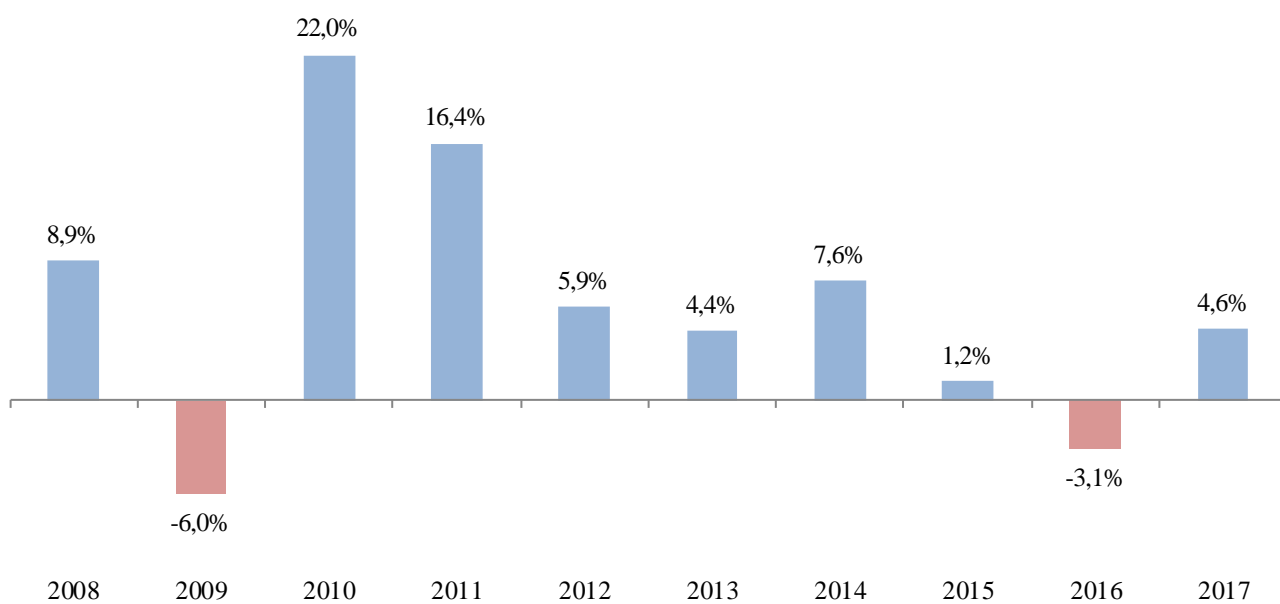


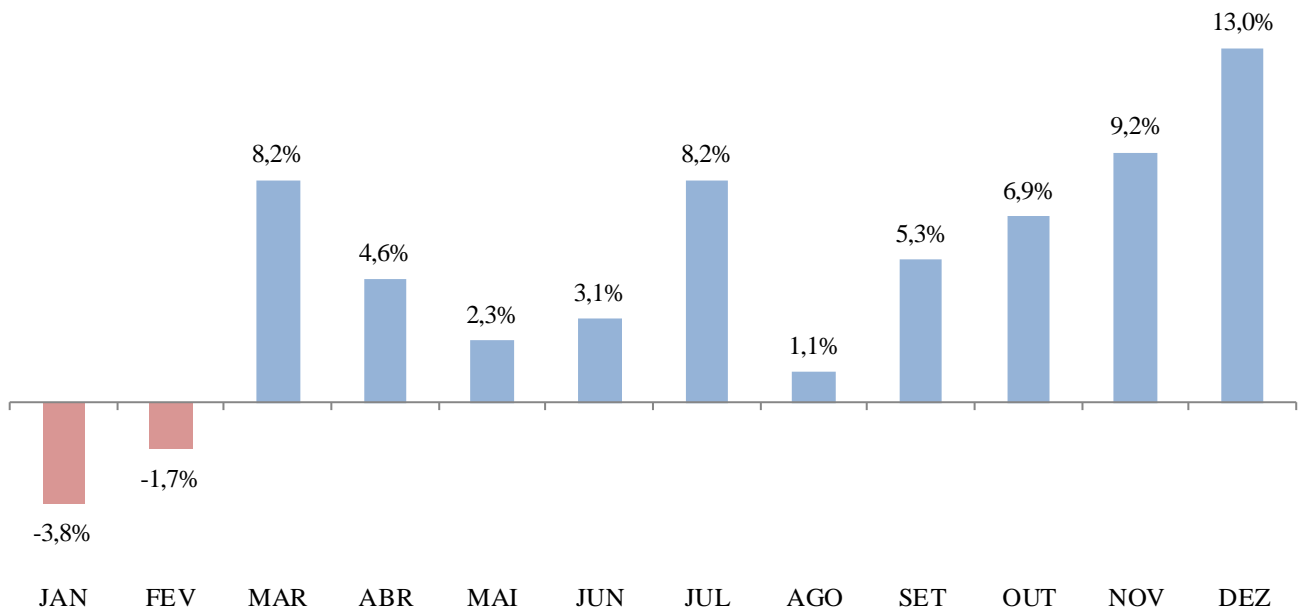
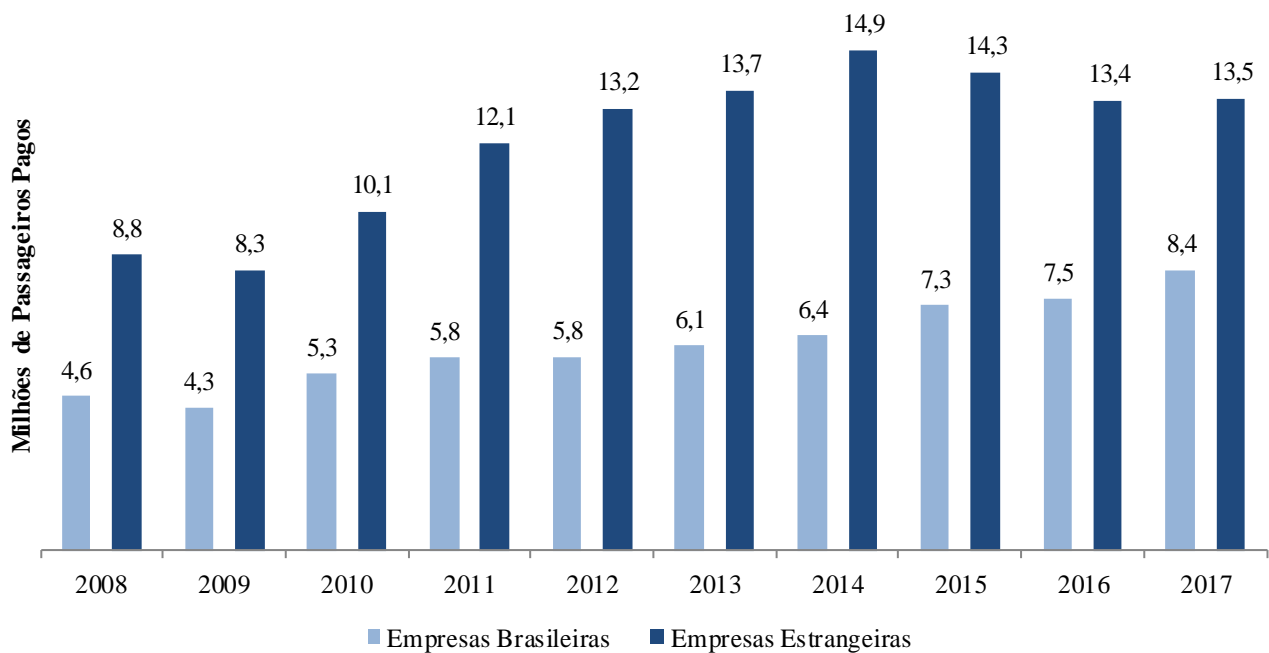
Figura 4.40: Variação nos passageiros pagos transportados com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado internacional, 2017**Figura 4.41:** Evolução do número de passageiros pagos transportados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2008 a 2017

Figura 4.42: Variação do número de passageiros pagos transportados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2017/2008

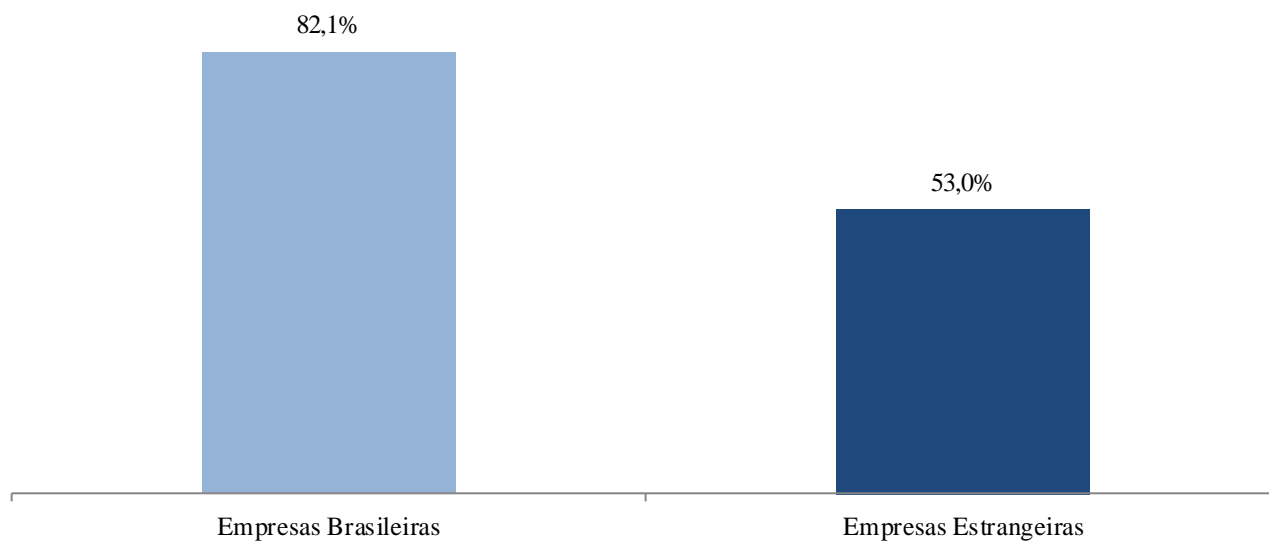


Figura 4.43: Variação do número de passageiros pagos transportados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2017/2016

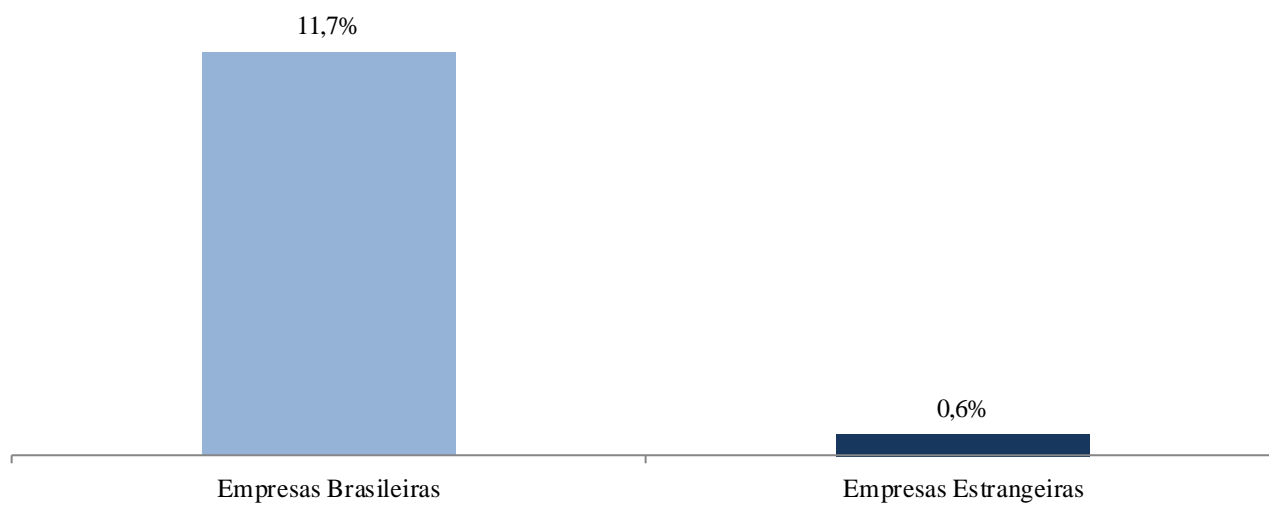


Figura 4.44: Participação de mercado das maiores empresas em termos de passageiros pagos transportados – mercado internacional, 2017

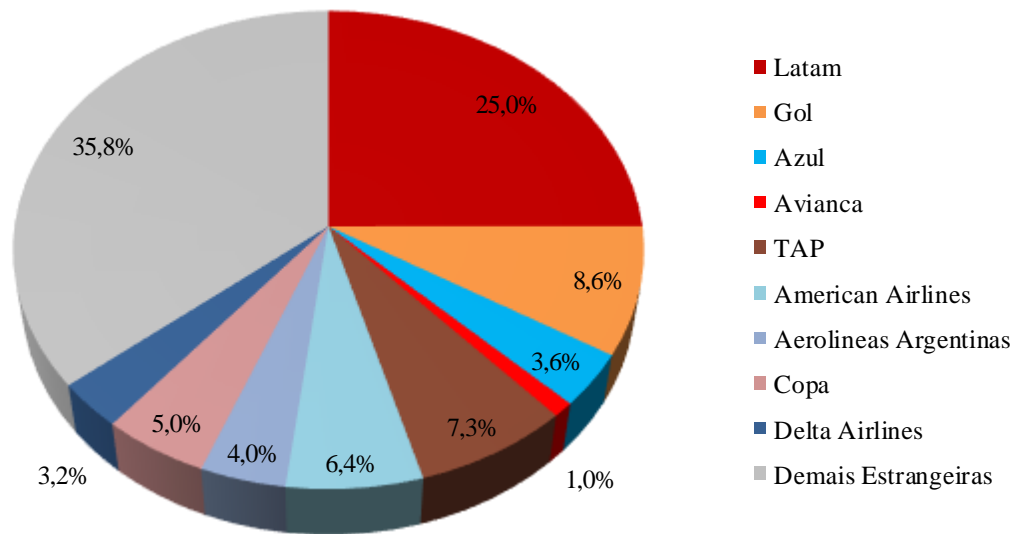


Figura 4.45: Variação na quantidade de passageiros pagos transportados pelas maiores empresas – mercado internacional, 2017/2016

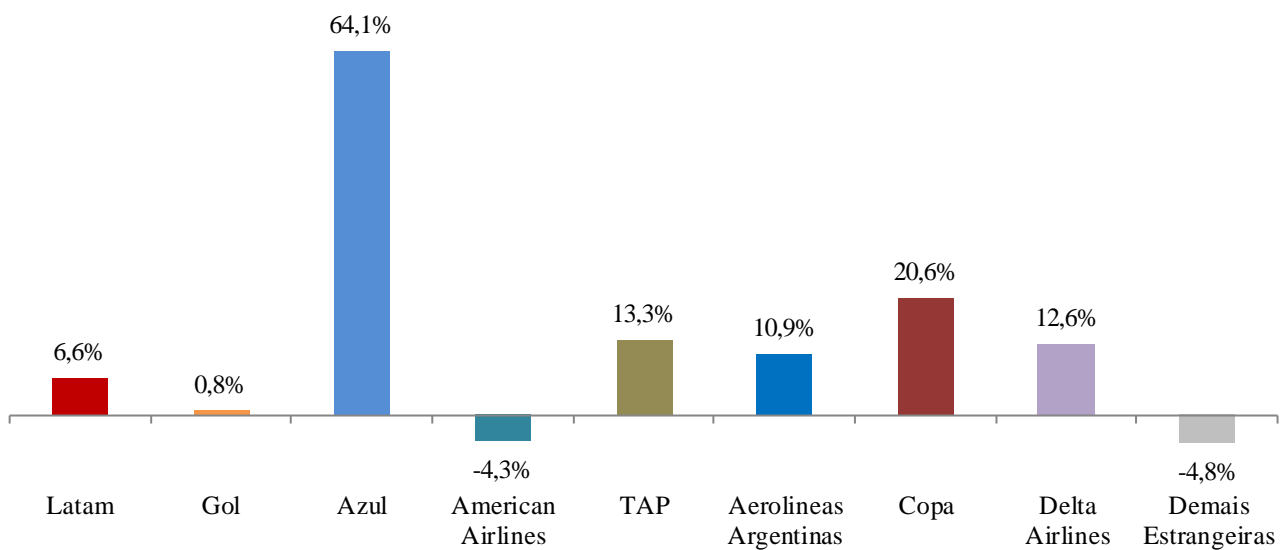
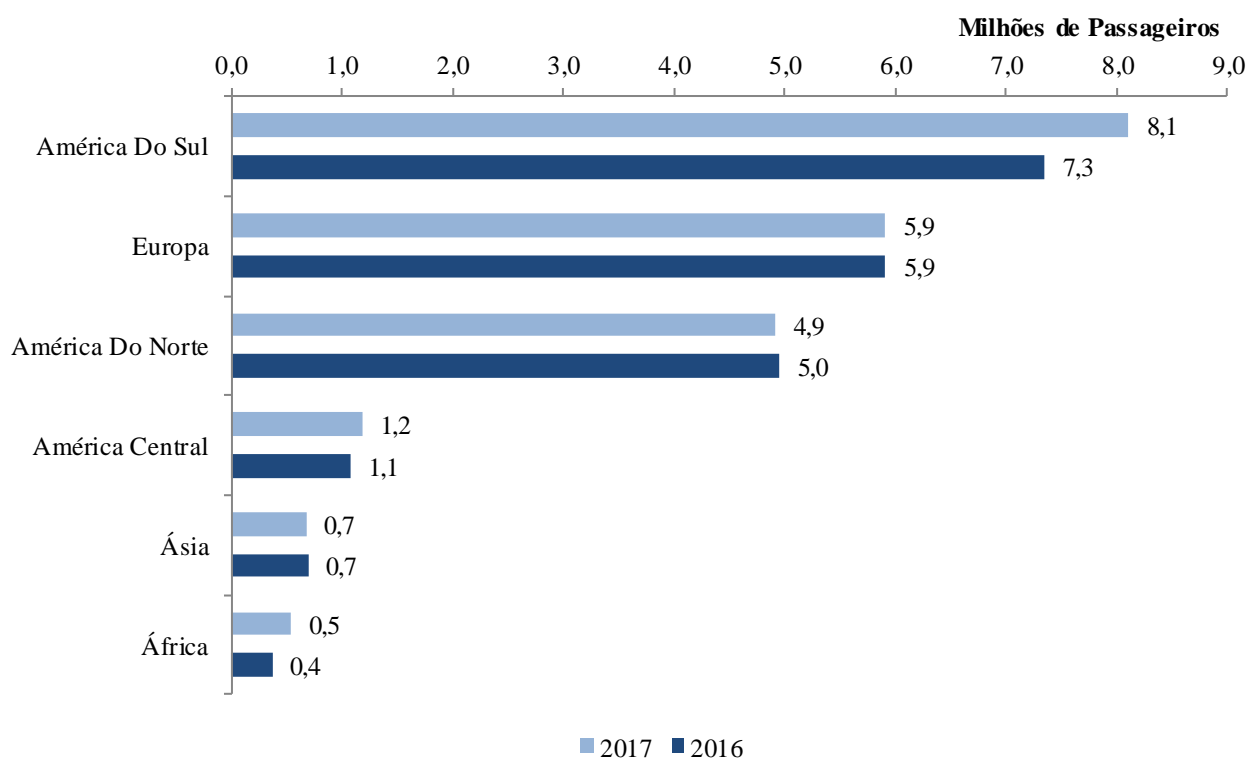
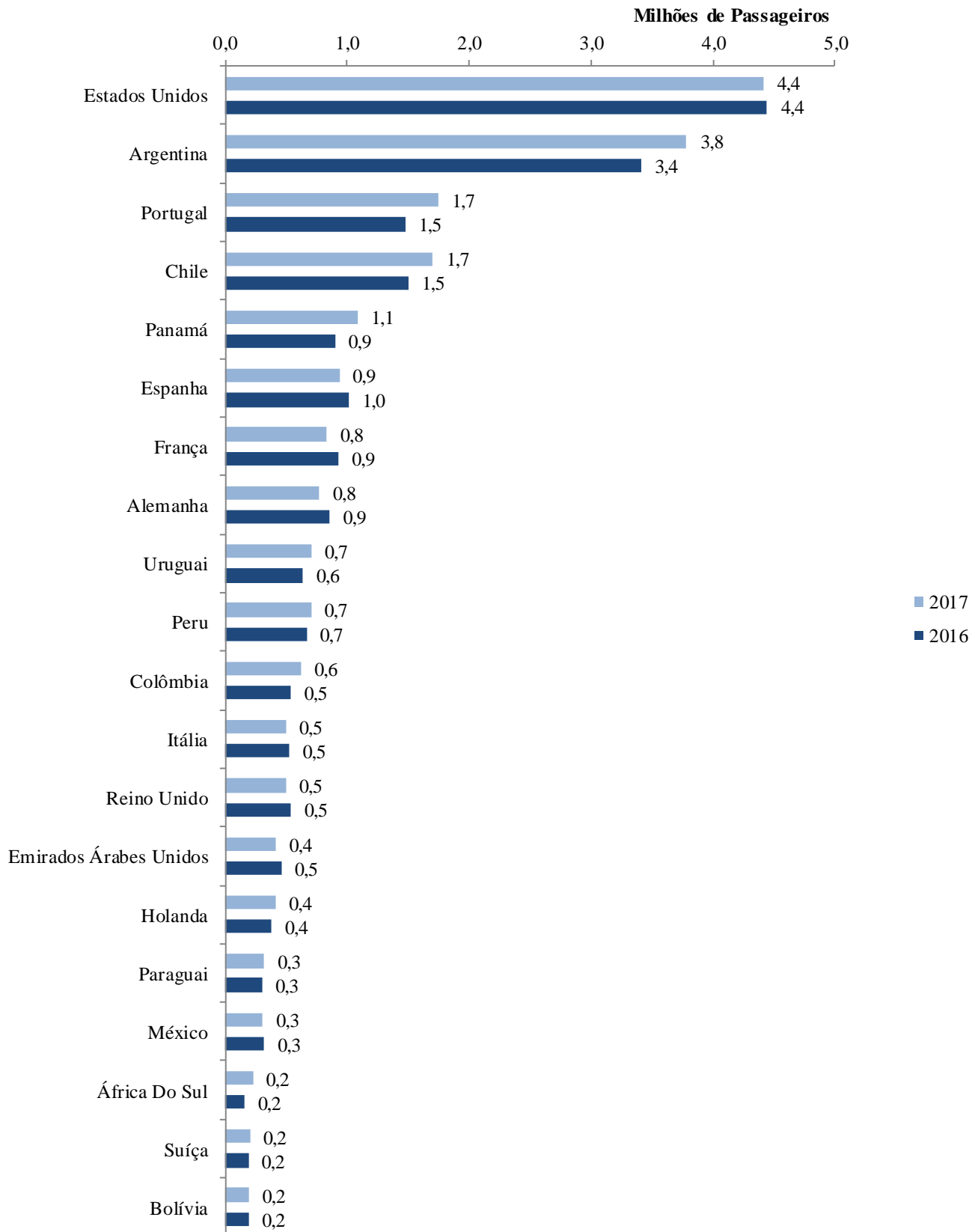


Figura 4.46: Quantidade de passageiros transportados entre o Brasil e outros países por continente, 2016 e 2017

*Foram considerados passageiros transportados nos dois sentidos.

Figura 4.47: Quantidade de passageiros transportados entre o Brasil e os 20 principais destinos internacionais, 2016 e 2017

Passageiros-Quilômetros Pagos Transportados (RPK)

Figura 4.48: Evolução do RPK – mercado internacional, 2008 a 2017

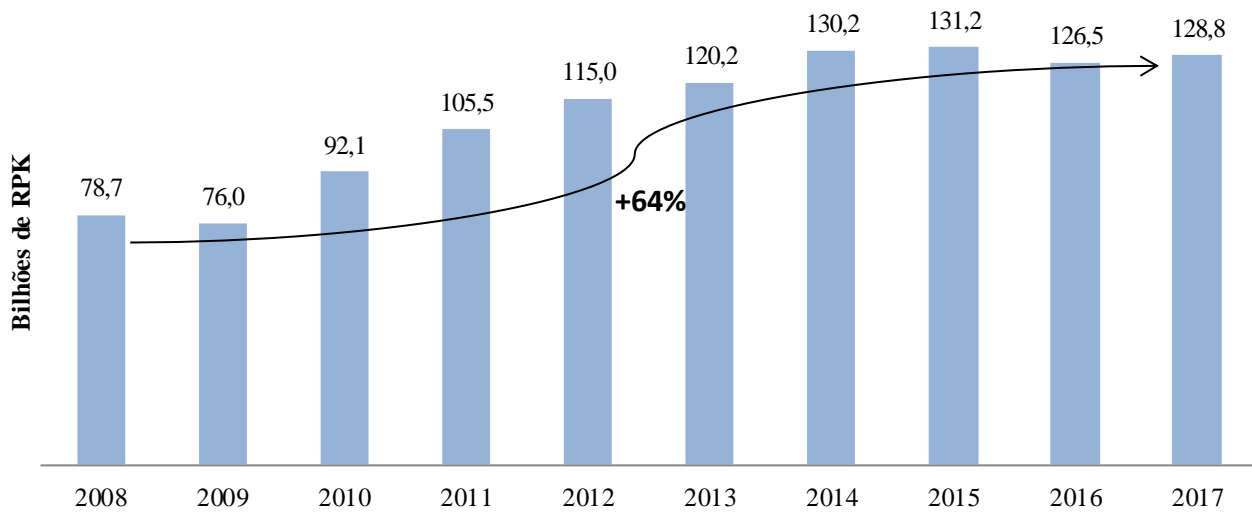


Figura 4.49: Variação no RPK em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2008 a 2017

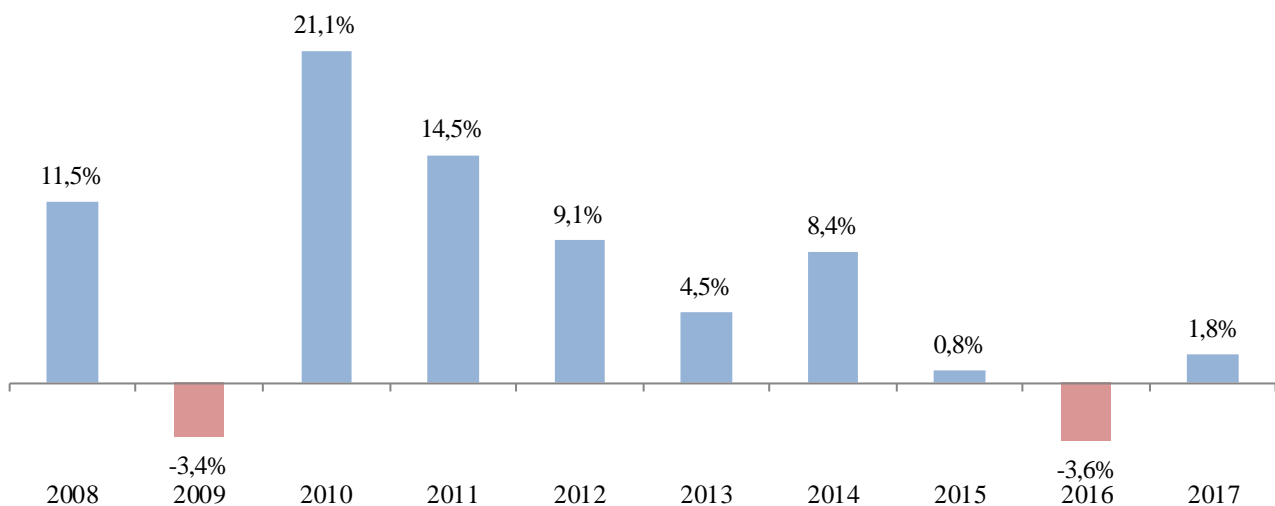


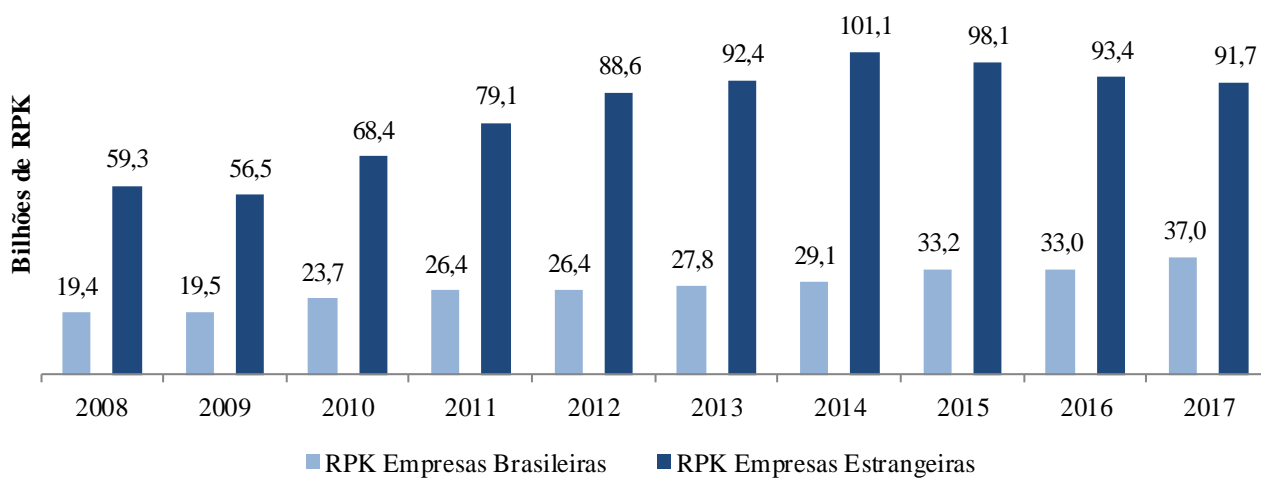
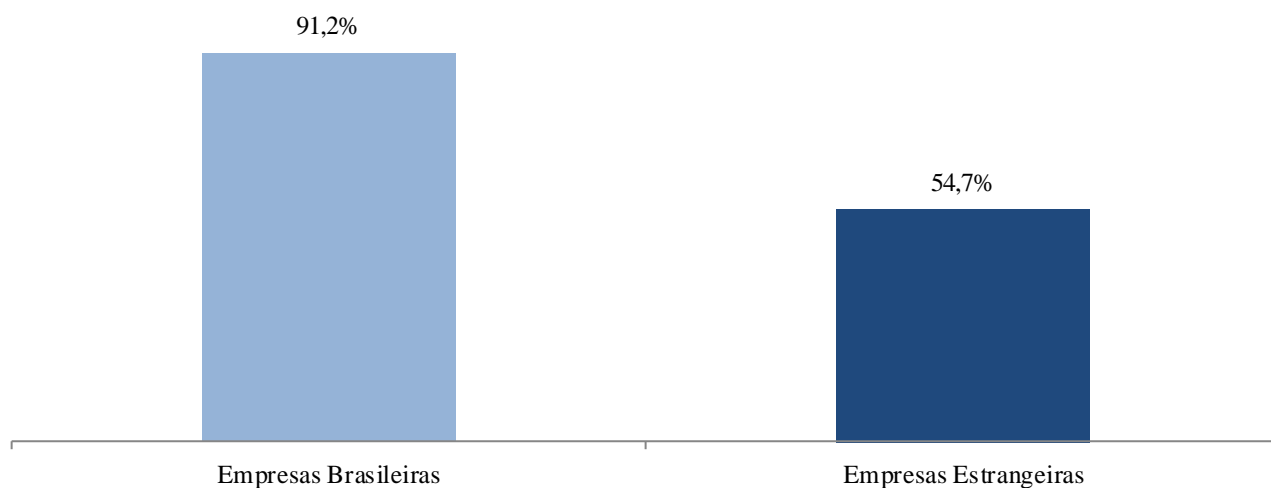
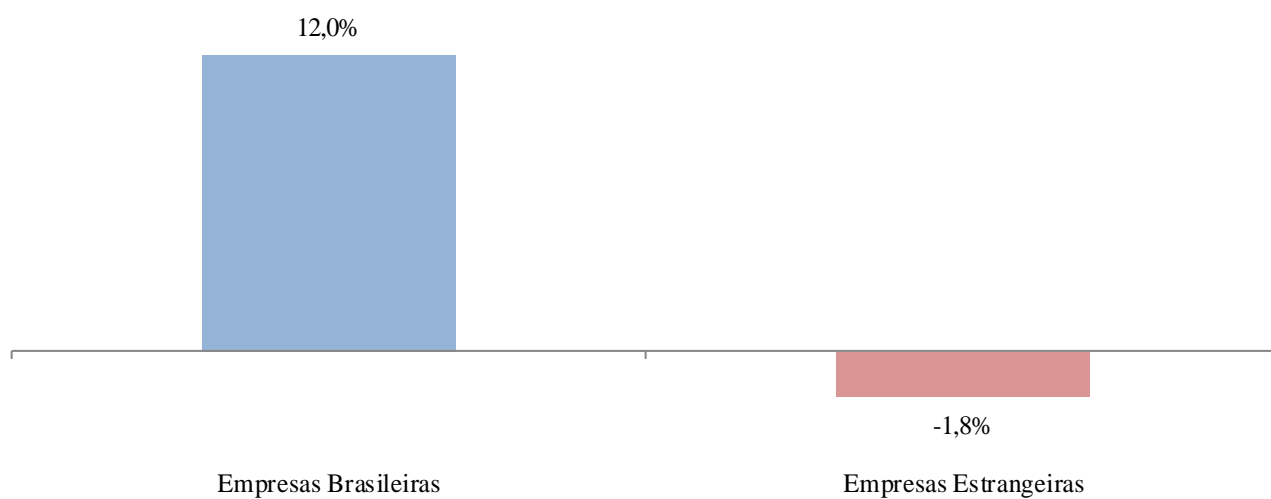
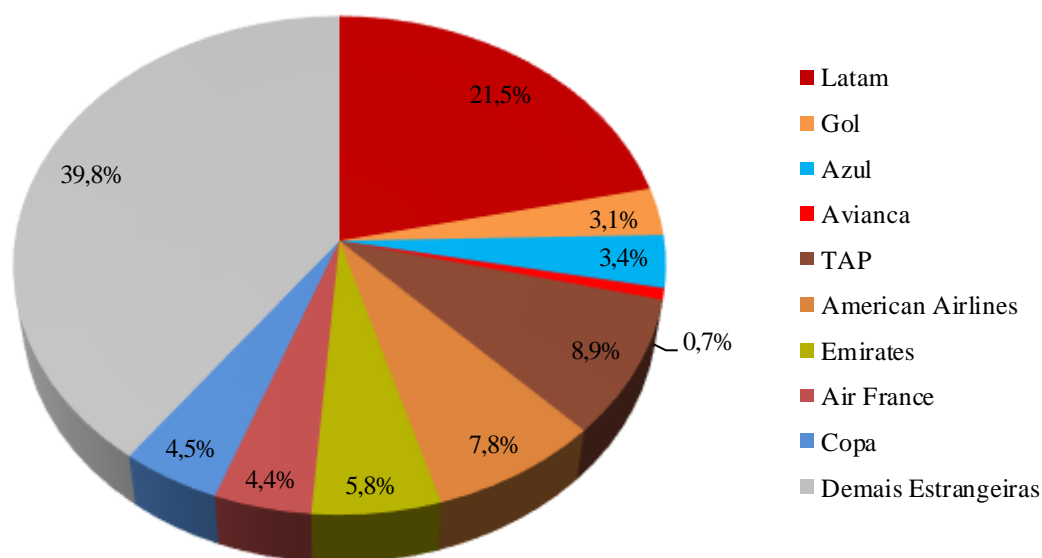
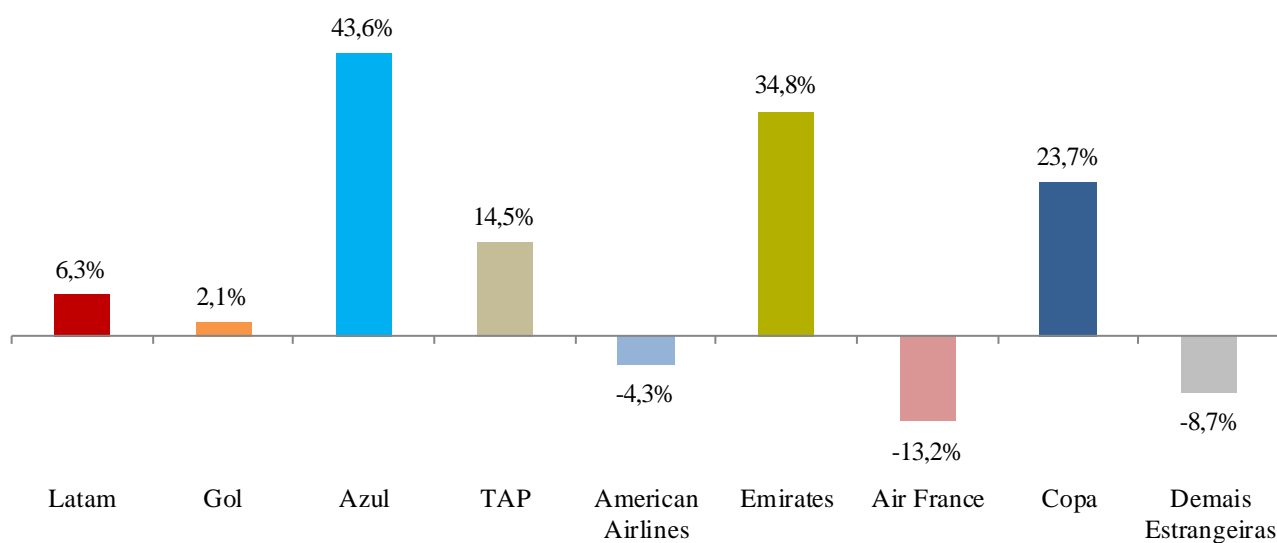
Figura 4.50: Evolução do RPK por nacionalidade das empresas – mercado internacional – 2008 a 2017**Figura 4.51:** Variação do RPK por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2017/2008**Figura 4.52:** Variação do RPK por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2017/2016

Figura 4.53: Participação de mercado das maiores empresas em termos de RPK – mercado internacional, 2017**Figura 4.54:** Variação do RPK das maiores empresas – mercado internacional, 2017/2016

Carga paga e correio transportados

Figura 4.55: Evolução da quantidade de carga paga e correio transportados – mercado internacional, 2008 a 2017

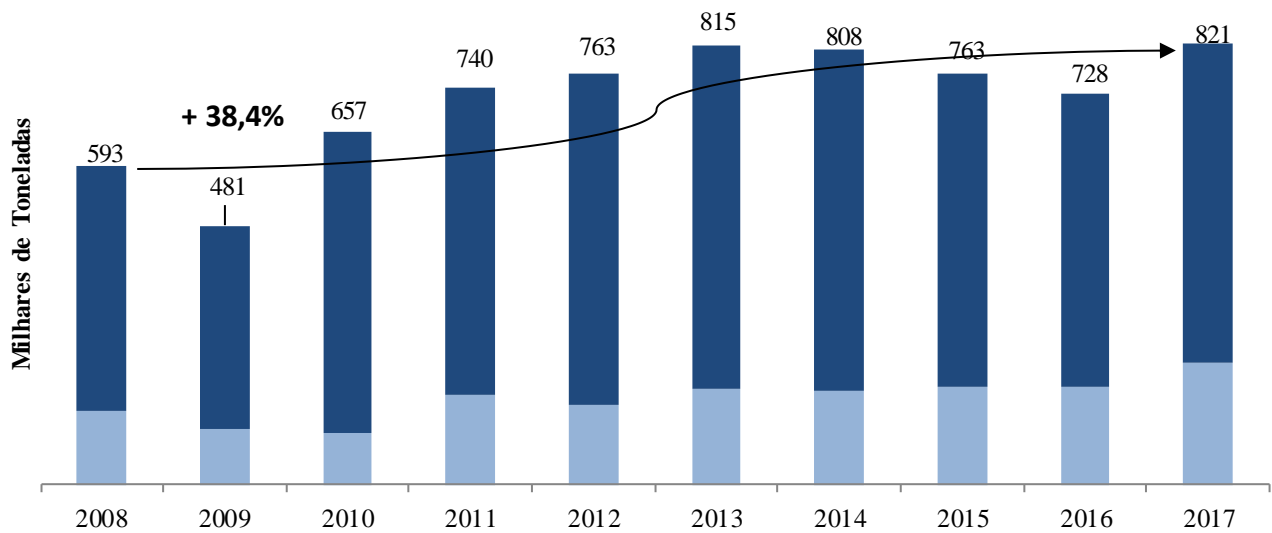


Figura 4.56: Evolução da quantidade de carga paga e correio transportados por nacionalidade das empresas – mercado internacional, 2008 a 2017

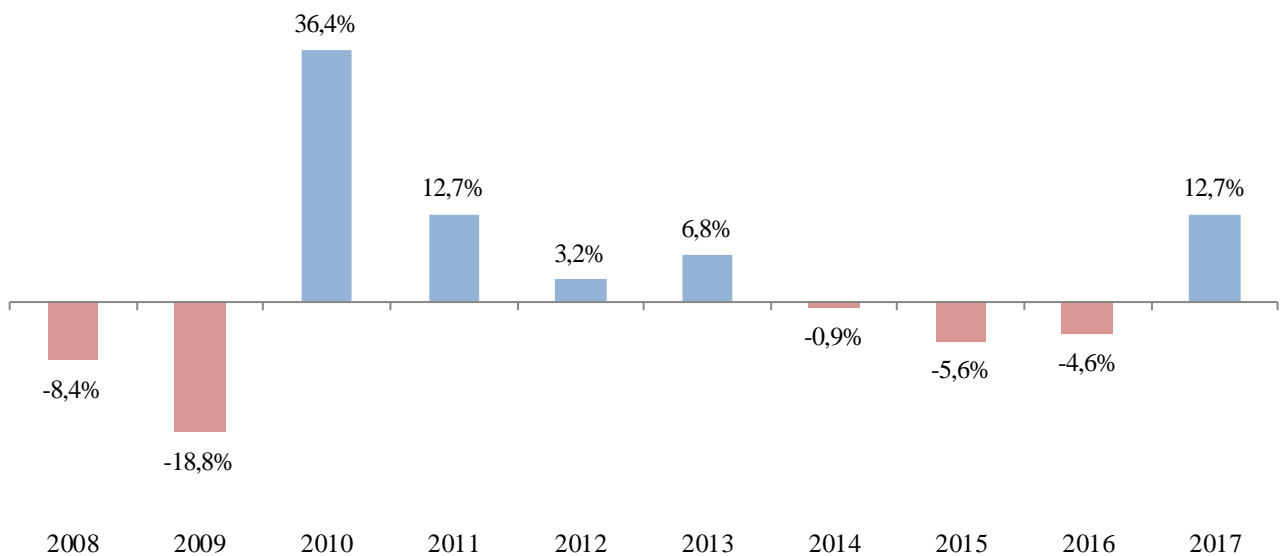


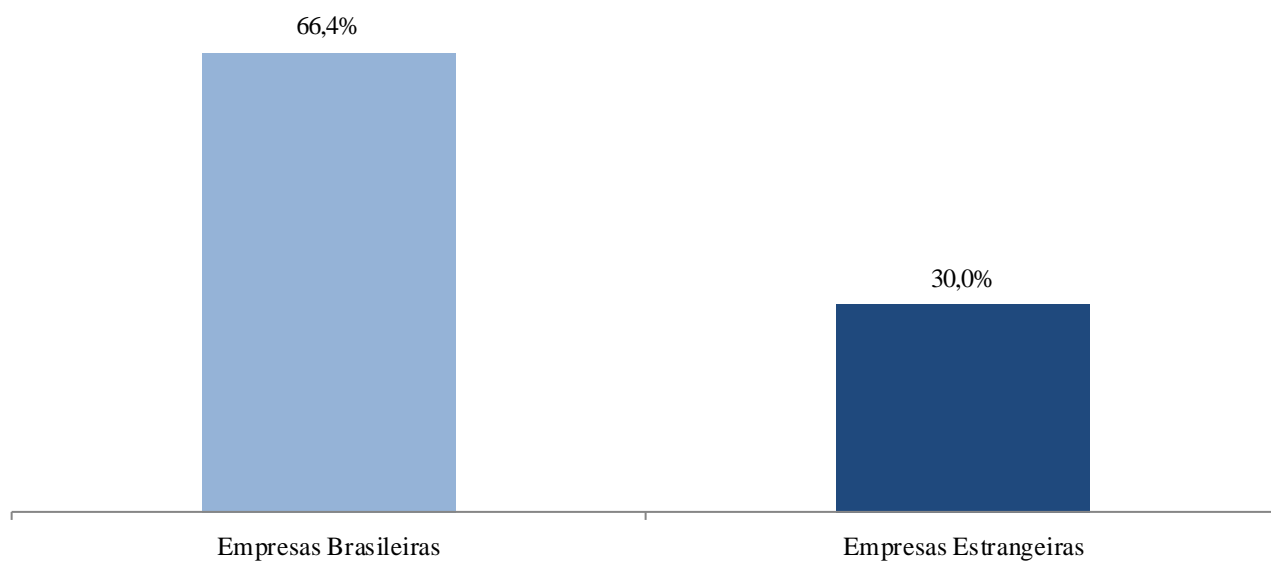
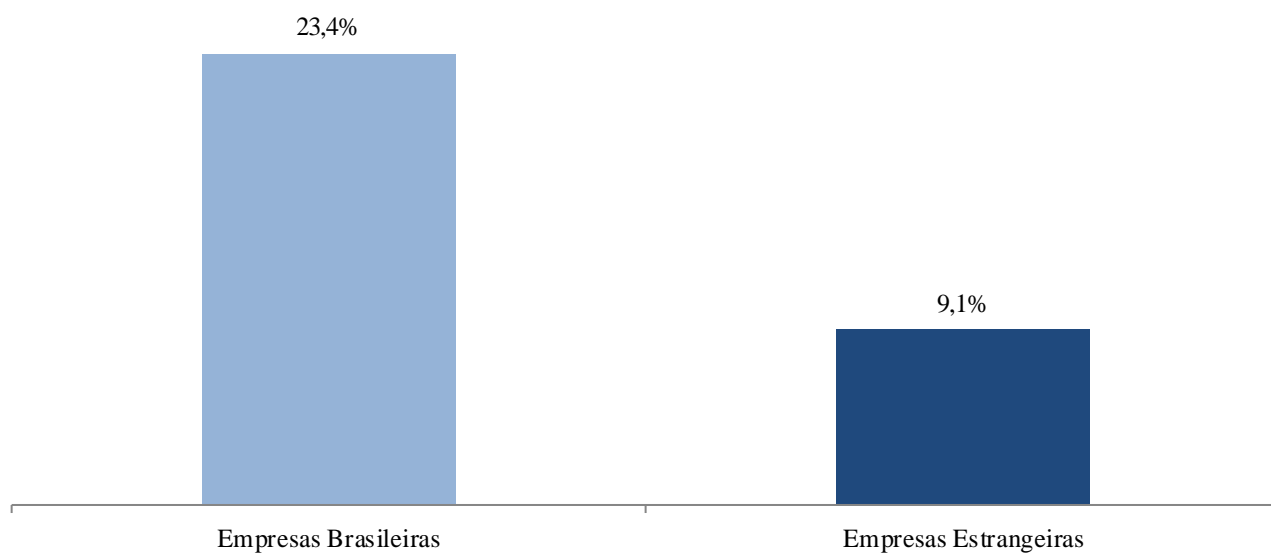
Figura 4.57: Variação na quantidade de carga paga e correio transportados – mercado internacional, 2017/2008**Figura 4.58:** Variação na quantidade de carga paga e correio transportados – mercado internacional, 2017/2016

Figura 4.59: Participação das principais empresas na quantidade de carga paga e correio transportados – mercado internacional, 2017

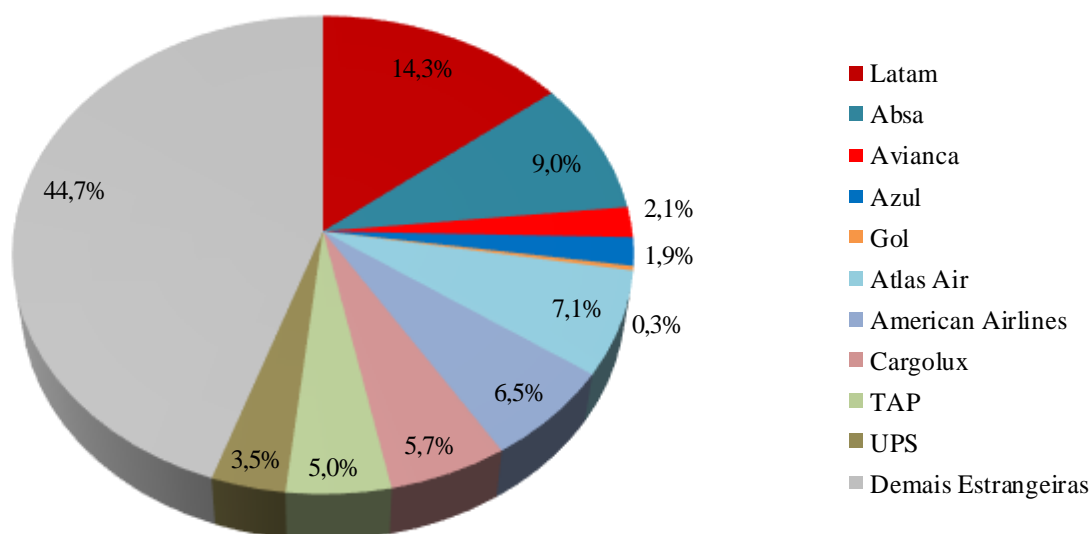


Figura 4.60: Variação da quantidade de carga paga e correio transportados pelas principais empresas – mercado internacional, 2017/2016

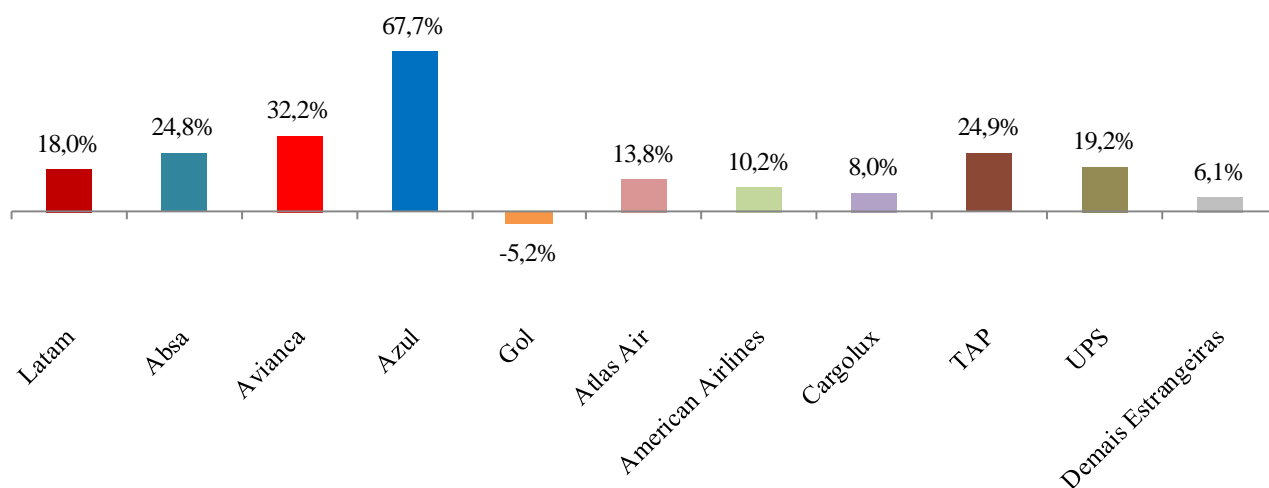
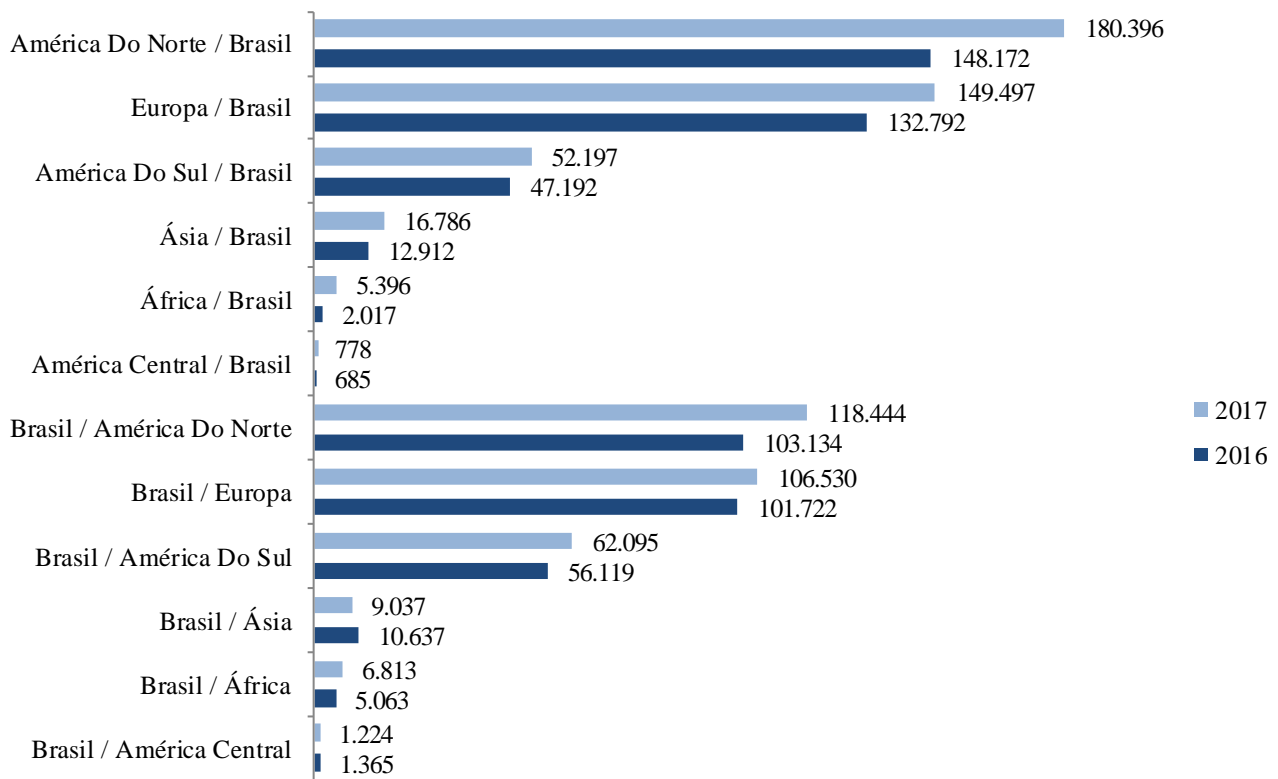


Figura 4.61: Quantidade de carga paga e correio transportados entre Brasil e demais países por continente – mercado internacional, 2017



Toneladas

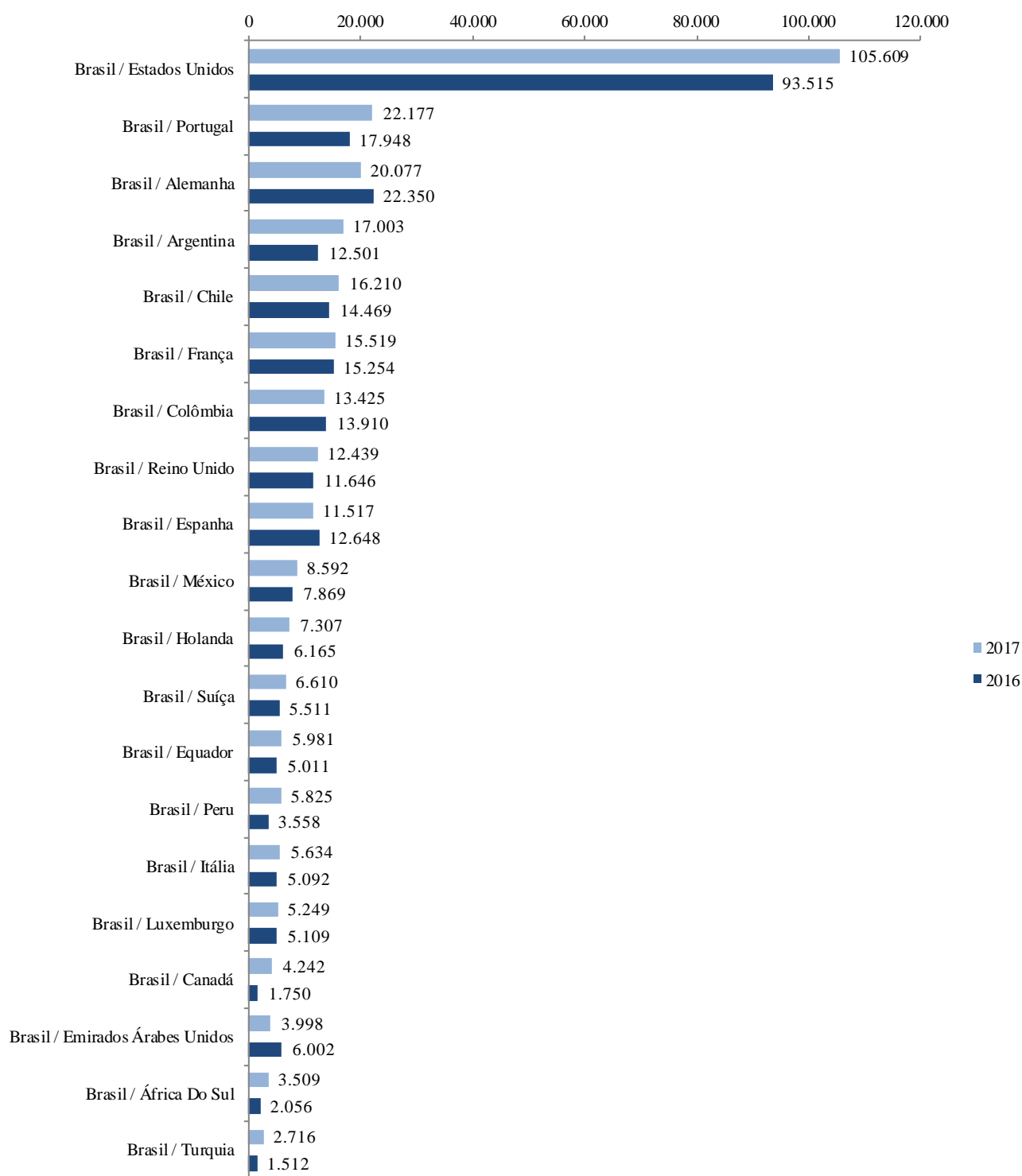
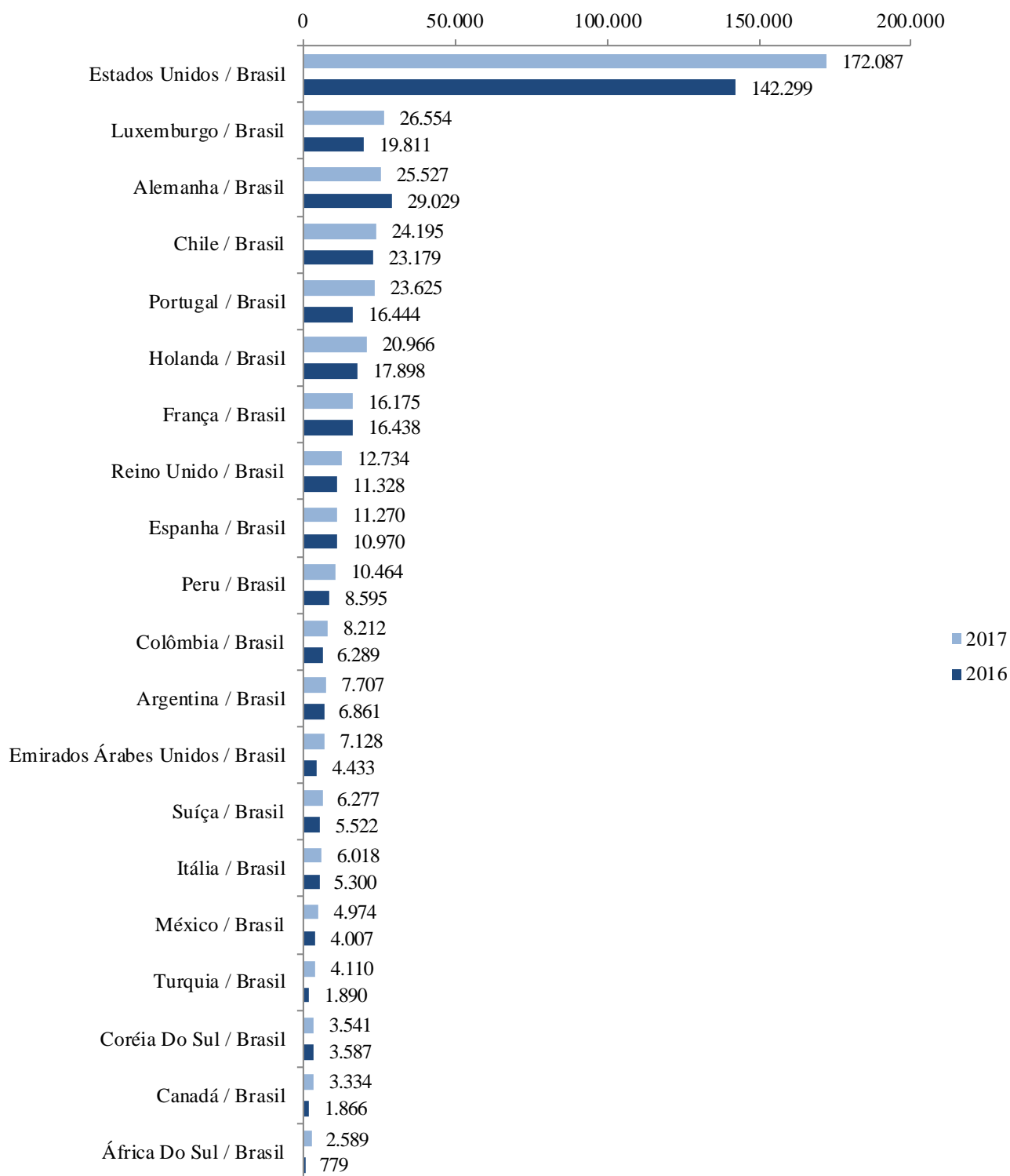
Figura 4.62: Quantidade de carga paga e correio transportados nas 20 principais rotas internacionais com origem no Brasil, 2017

Figura 4.63: Quantidade de carga paga e correio transportados nas 20 principais rotas internacionais com destino no Brasil, 2017



Transporte interestadual regular de passageiros

Com objetivo de propiciar melhor conhecimento acerca do acesso da população brasileira ao transporte aéreo público doméstico, desde novembro/2014, a ANAC tem acompanhado e divulgado, na seção Dados e Estatísticas do seu portal na internet, a evolução da quantidade de passageiros que utilizam os modais aéreo e rodoviário em viagens interestaduais com dados retroativos ao ano de 2003.

As informações referentes ao modal rodoviário são provenientes da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e refletem os passageiros que utilizaram o serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual, conforme definido na Resolução ANTT nº 4.770 de 25 de julho de 2015. As informações do modal aéreo, extraídas da Base de Dados Estatísticos do Transporte Aéreo e regulamentadas pela Resolução ANAC nº 191/2011, consideram os passageiros pagos transportados em voos domésticos regulares com origem e destino em Unidades da Federação diferentes (interestaduais), de modo a se aproximar o máximo possível da definição utilizada pela ANTT.

Figura 4.64: Evolução da quantidade de passageiros interestaduais transportados pelos modais aéreo e rodoviário, 2008 a 2017

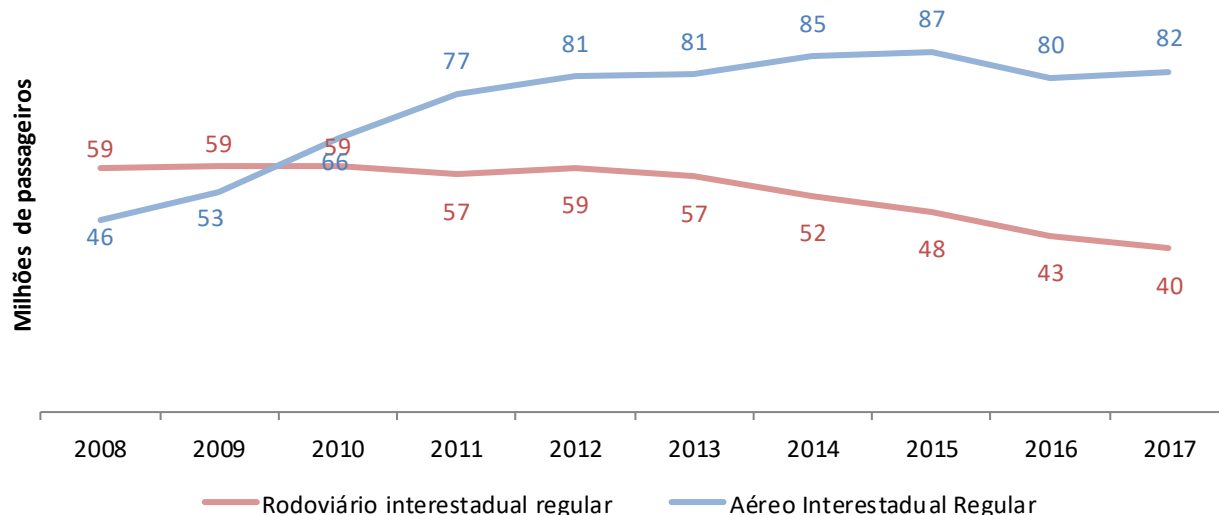
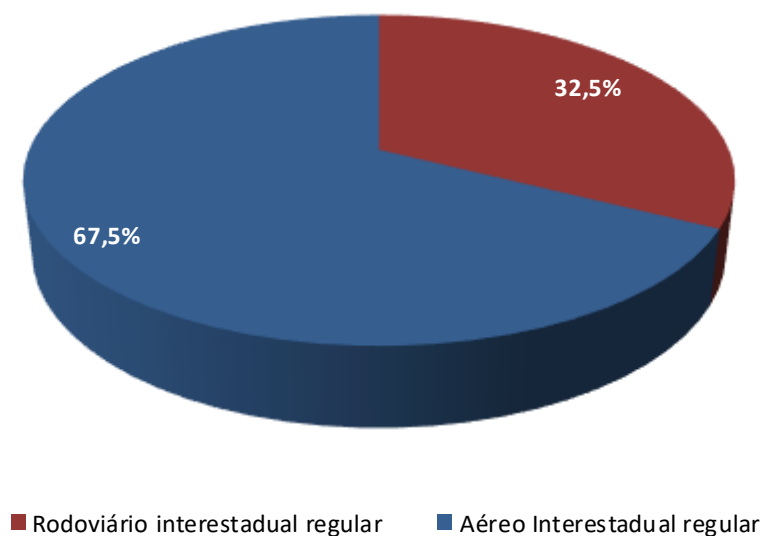
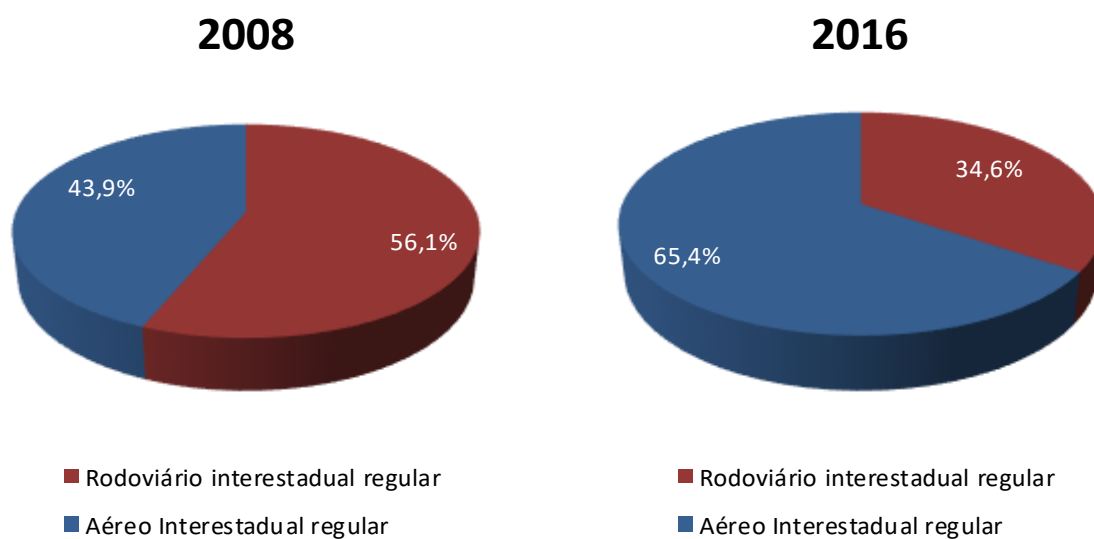
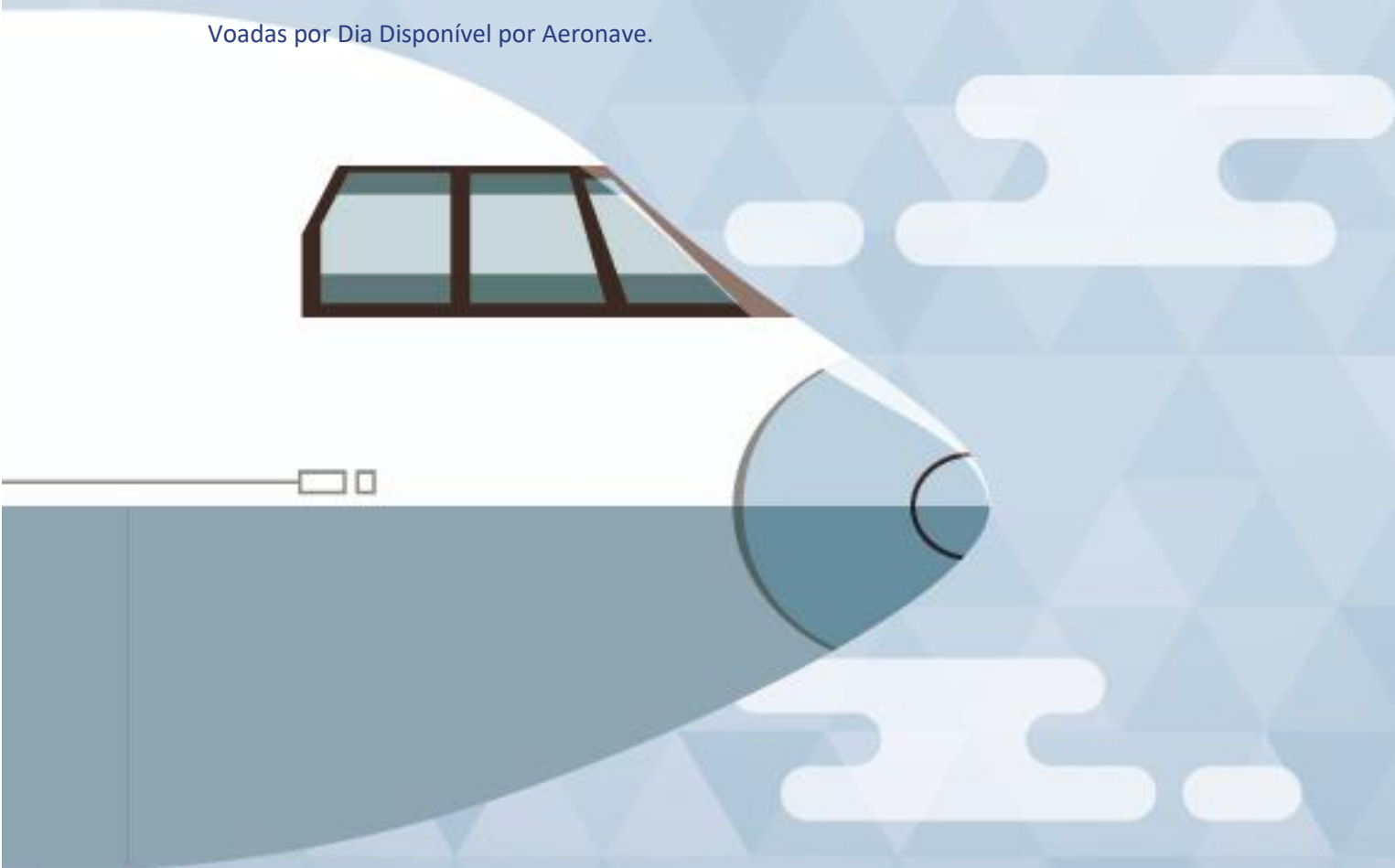


Figura 4.65: Participação dos modais aéreo e rodoviário no transporte interestadual de passageiros, 2017**Figura 4.66:** Participação dos modais aéreo e rodoviário no transporte interestadual de, 2008 e 2016

Seção 5.

Aproveitamento das Aeronaves

Nesta seção, são apresentados os dados referentes ao aproveitamento das aeronaves no mercado brasileiro, sob a ótica de dois indicadores: RPK sobre ASK e Horas Voadas por Dia Disponível por Aeronave.



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 na Base de Dados Estatísticos do Transporte Aéreo do Brasil, no relatório Demanda e Oferta do Transporte Aéreo, no Painel de Indicadores do Transporte Aéreo e na Consulta Interativa – Indicadores do Mercado de Transporte Aéreo, 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 dos assentos das aeronaves em termos de RPK/ASK, também conhecido como taxa de ocupação ou *Load Factor*, foi de 83,2%, melhora de 3,0% em 2017 com relação a 2016, representando o maior valor dos últimos 10 anos. O aproveitamento RPK/ASK das aeronaves melhorou 14,2% desde 2008.

Na análise mensal de 2017, verificou-se redução da taxa de ocupação apenas nos meses de Novembro (-1,2%) e Dezembro (-0,4%). O mês com maior aumento foi março, da ordem de +8,4%.

Em termos de horas voadas ao dia por aeronave, a média das empresas brasileiras foi de 9,7 horas em 2017, que representou aumento de 2,7% em relação a 2016. Entre as quatro principais empresas aéreas brasileiras de passageiros, a Gol registrou o maior valor, com 11,8 horas voadas por aeronave-dia. Azul e Avianca apresentaram o menor valor, da ordem de 9,0 horas voadas por aeronave-dia.

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

RPK/ASK

Figura 5.1: Evolução do aproveitamento em termos de RPK/ASK – mercados doméstico e internacional, 2008 a 2017

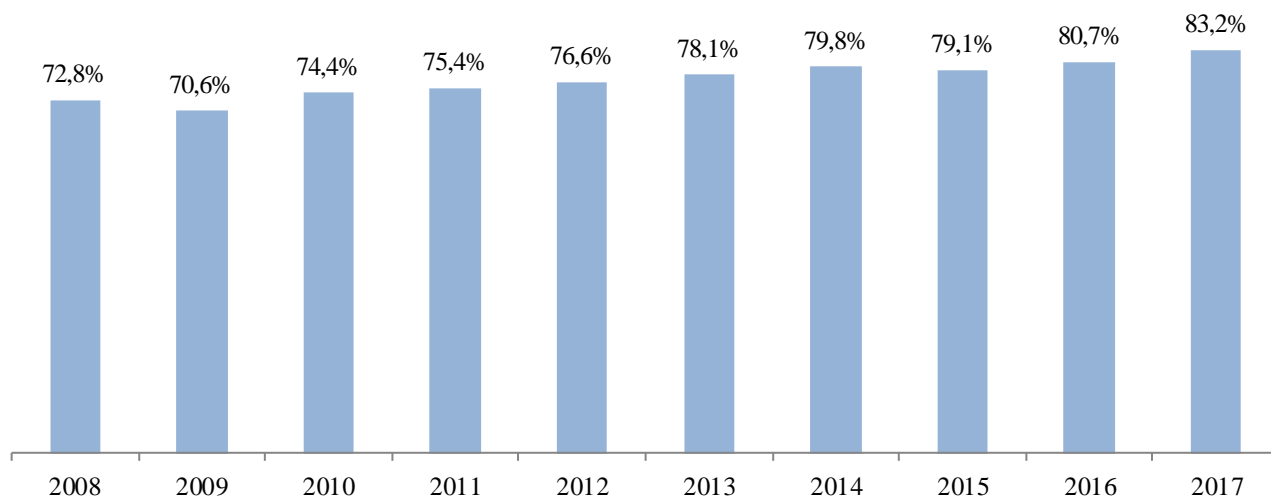


Figura 5.2: Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2008 a 2017

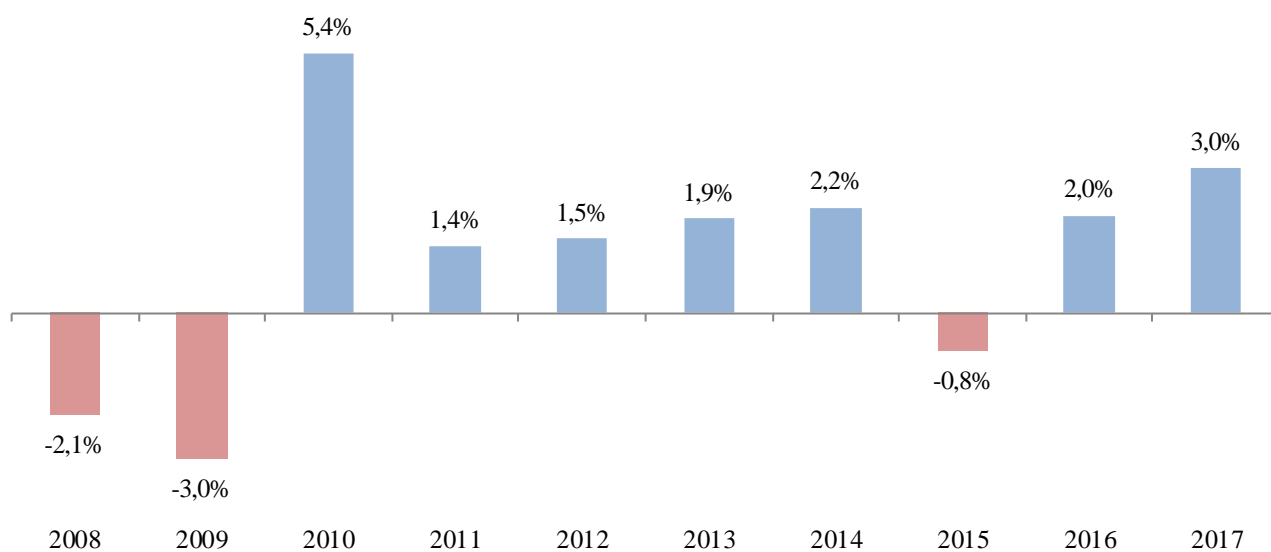
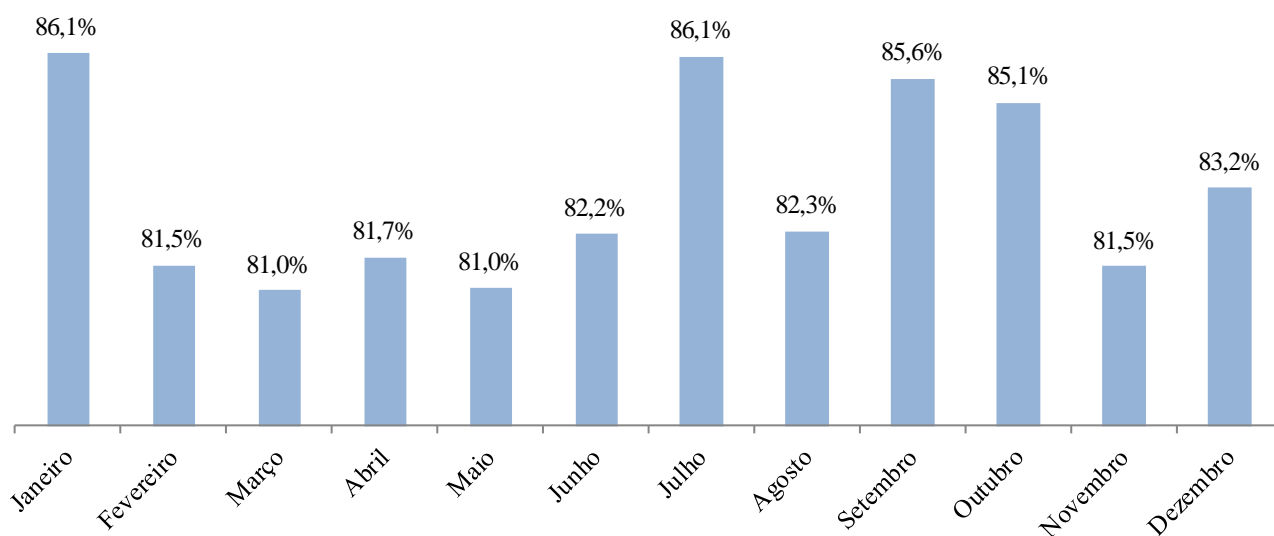
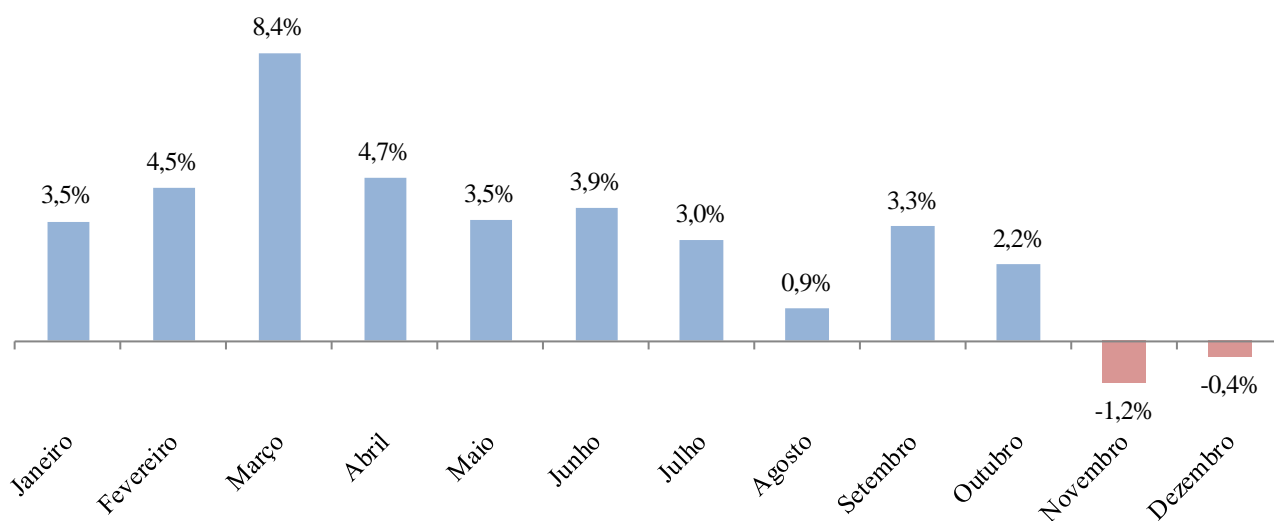


Figura 5.3: Aproveitamento RPK/ASK mensal – mercados doméstico e internacional, 2017**Figura 5.4:** Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2017

Horas Voadas/Aeronave-Dia Disponível

Figura 5.5: Aproveitamento em termos de Horas Voadas por Aeronave-Dia Disponível por empresa – mercados doméstico e internacional, 2016 (esquerda) e 2017 (direita)

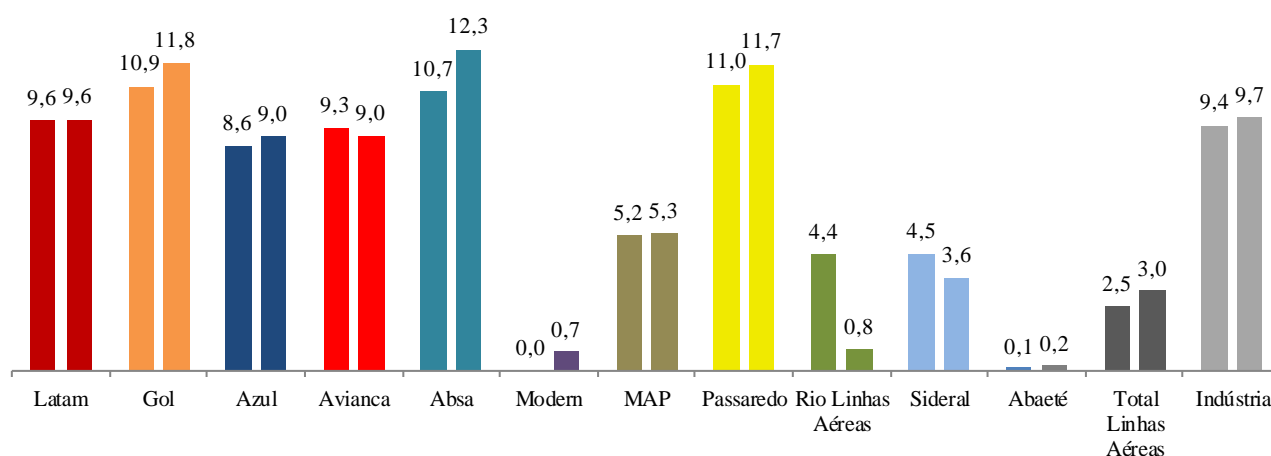
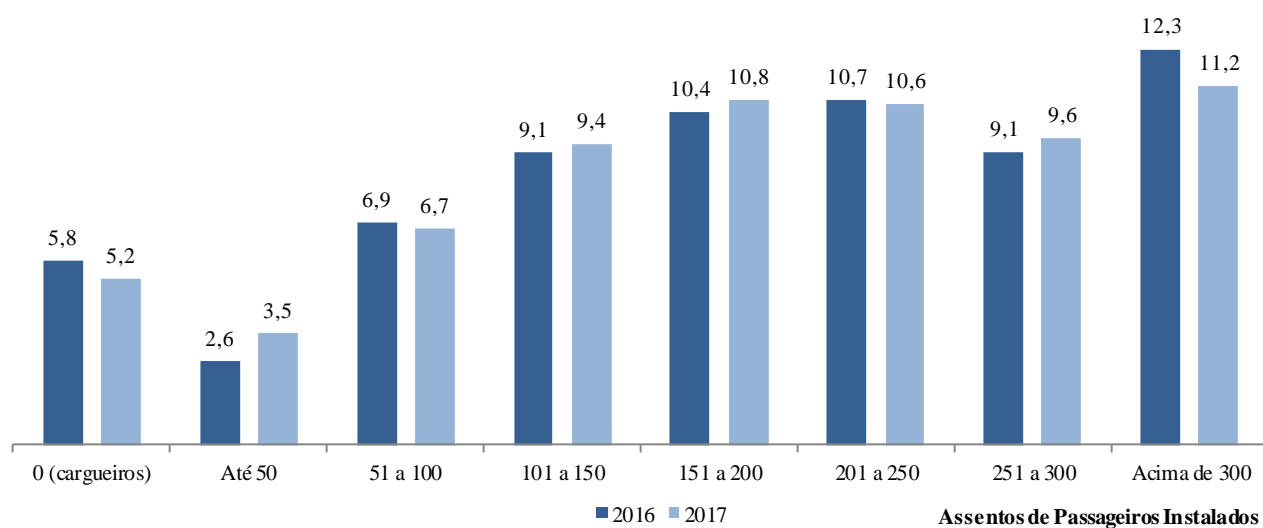


Figura 5.6: Aproveitamento em termos de Horas Voadas por Aeronave-Dia Disponível por configuração da aeronave – empresas brasileiras, 2016 e 2017



Mercado Doméstico

No mercado doméstico, o aproveitamento das aeronaves em voos domésticos em termos de RPK/ASK alcançou em 2017 o seu maior valor, com uma taxa de 81,5%. Essa taxa representou melhora de 23,5% com relação a 2008 e de 1,8% comparando com 2016. O indicador apresentou variação positiva nos últimos oito anos.

Observou-se melhora em dez meses de 2017, quando comparados ao mesmo mês do ano anterior, com a maior alta ocorrendo em outubro (+5,2%). Maio e julho registraram redução de 0,7%.

Entre as principais empresas brasileiras, Avianca e Latam registraram as maiores taxas de aproveitamento em voos domésticos no ano de 2017 (85,2% e 82,5%, respectivamente). Todas elas tiveram seus indicadores incrementados na comparação com 2016.

RPK/ASK

Figura 5.7: Evolução do aproveitamento em termos de RPK/ASK – mercado doméstico, 2008 a 2017

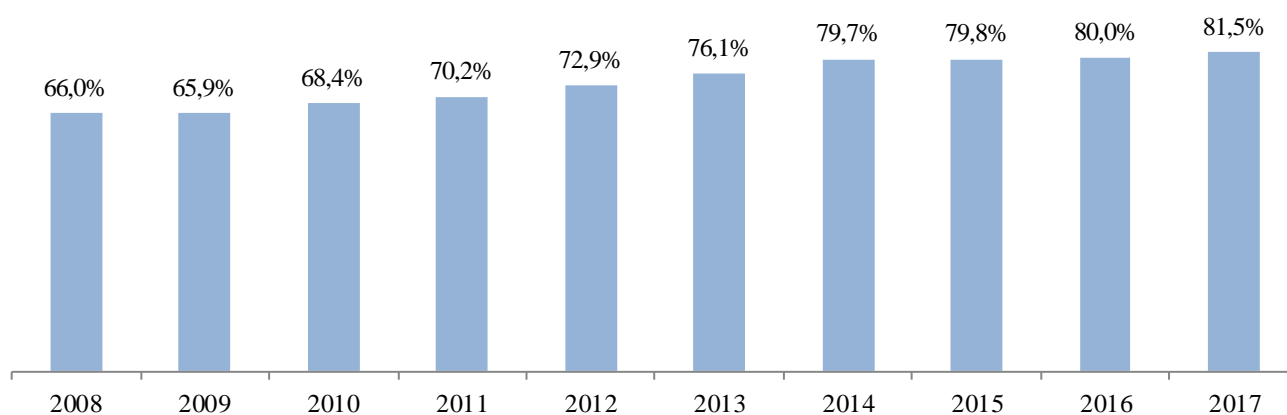


Figura 5.8: Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2008 a 2017

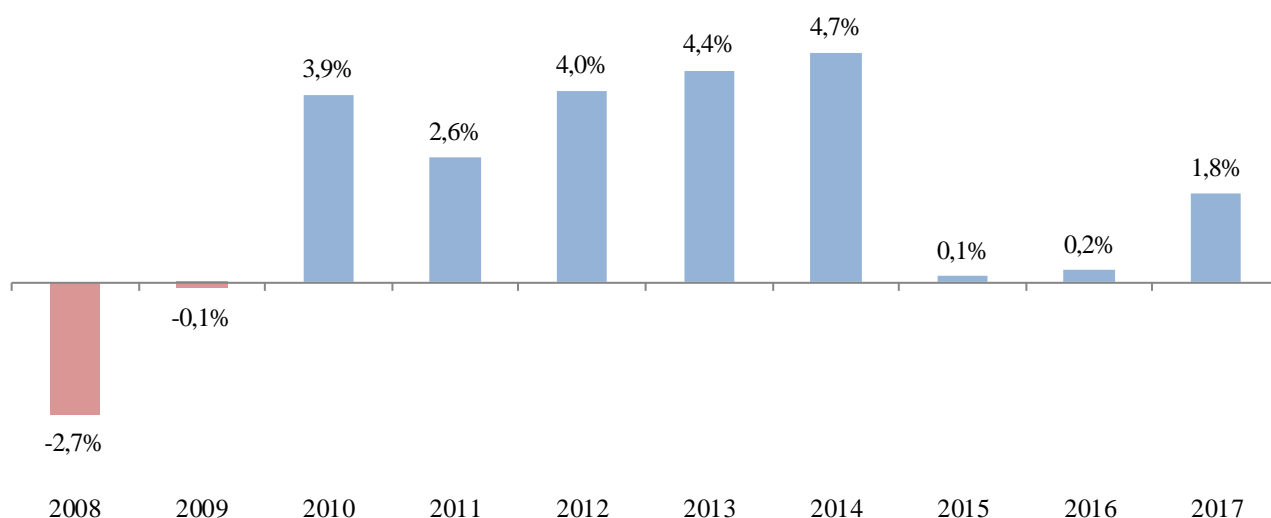


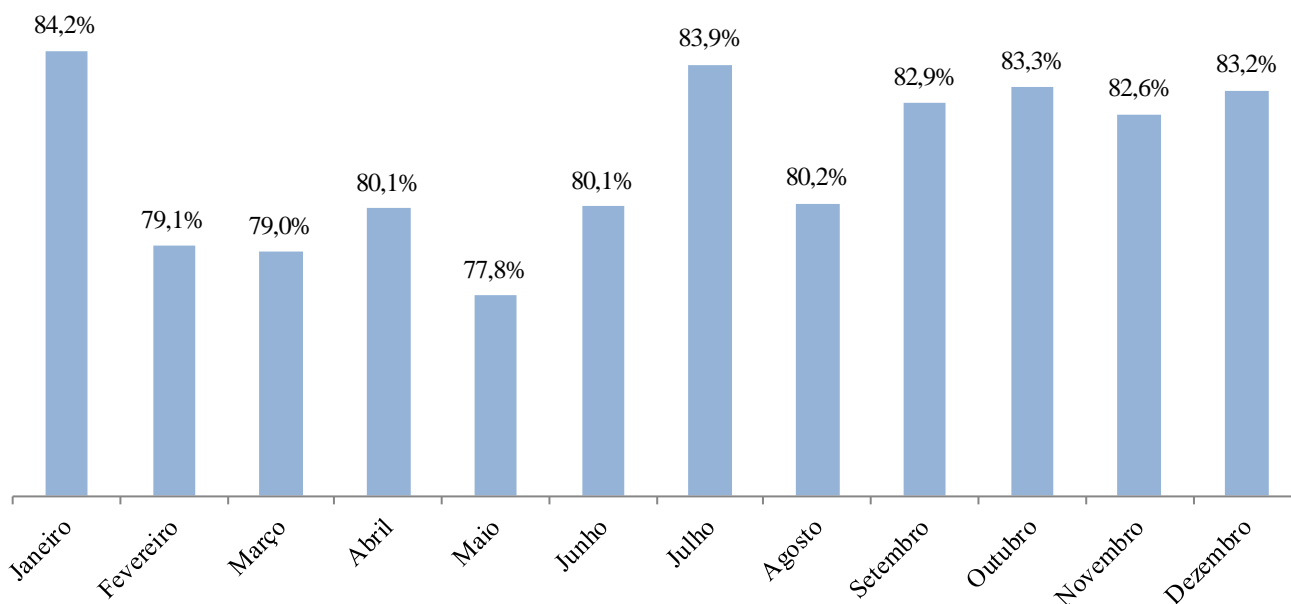
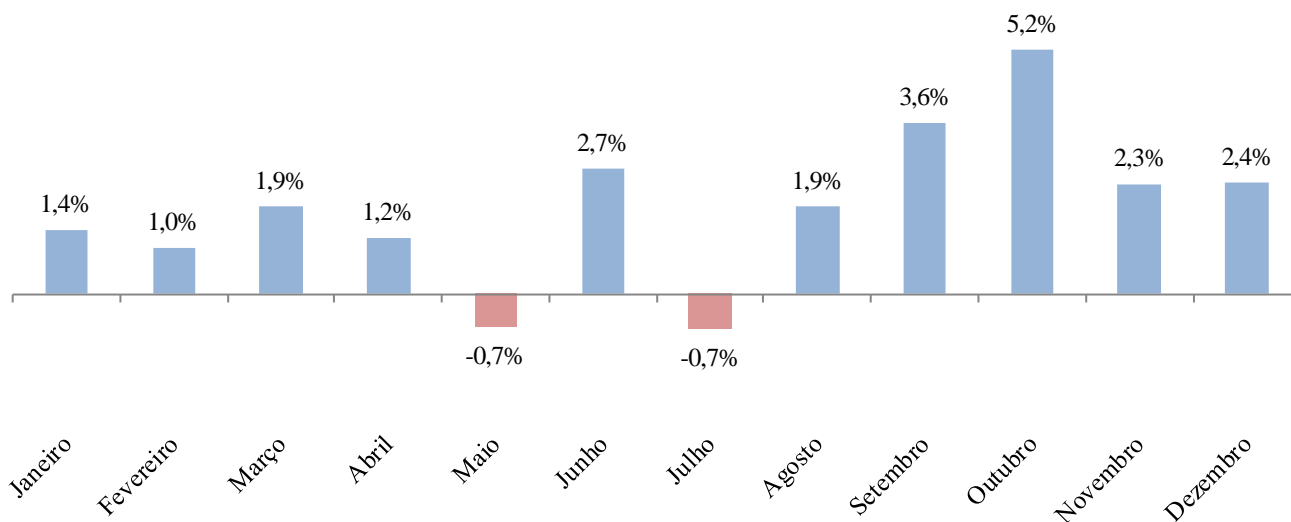
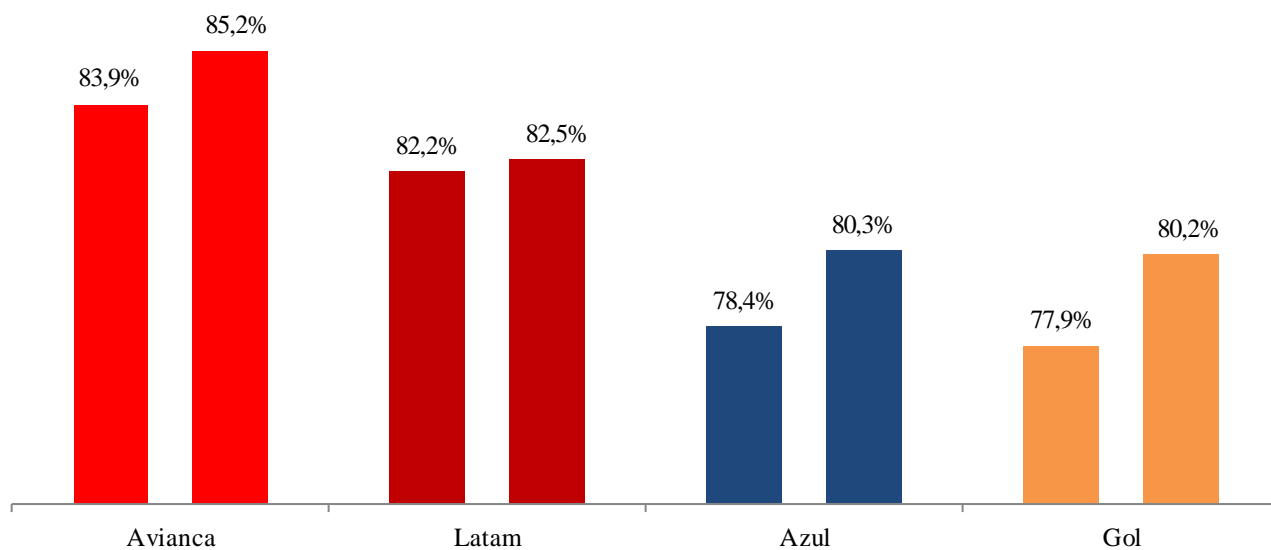
Figura 5.9: Aproveitamento RPK/ASK mensal – mercado doméstico, 2017**Figura 5.10:** Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2017

Figura 5.11: Aproveitamento em termos de RPK/ASK, por empresa – mercado doméstico, 2016 (esquerda) e 2017 (direita)



Mercado Internacional

A taxa de aproveitamento das aeronaves no mercado internacional em 2017 (apurada em 84,4%) teve variação positiva de 3,9% em relação a 2016. Este foi o maior aproveitamento registrado no mercado internacional nos últimos 10 anos.

O indicador registrou variação positiva em 10 meses de 2017, no comparativo com os mesmos meses de 2016, tendo sido o maior aumento verificado em março (+13,4%). Novembro e dezembro registraram queda de 3,7% e 2,6%, respectivamente.

Entre as quatro empresas brasileiras e as cinco maiores estrangeiras do segmento, a brasileira Azul e a estrangeira Air France apresentaram as maiores taxas de aproveitamento em voos internacionais com origem ou destino no Brasil em 2017, de 91,2% e 89,5%, respectivamente. O indicador da Latam, principal empresa brasileira neste mercado, foi de 85,8% em 2017.

RPK/ASK

Figura 5.12: Evolução do aproveitamento em termos de RPK/ASK – mercado internacional, 2008 a 2017

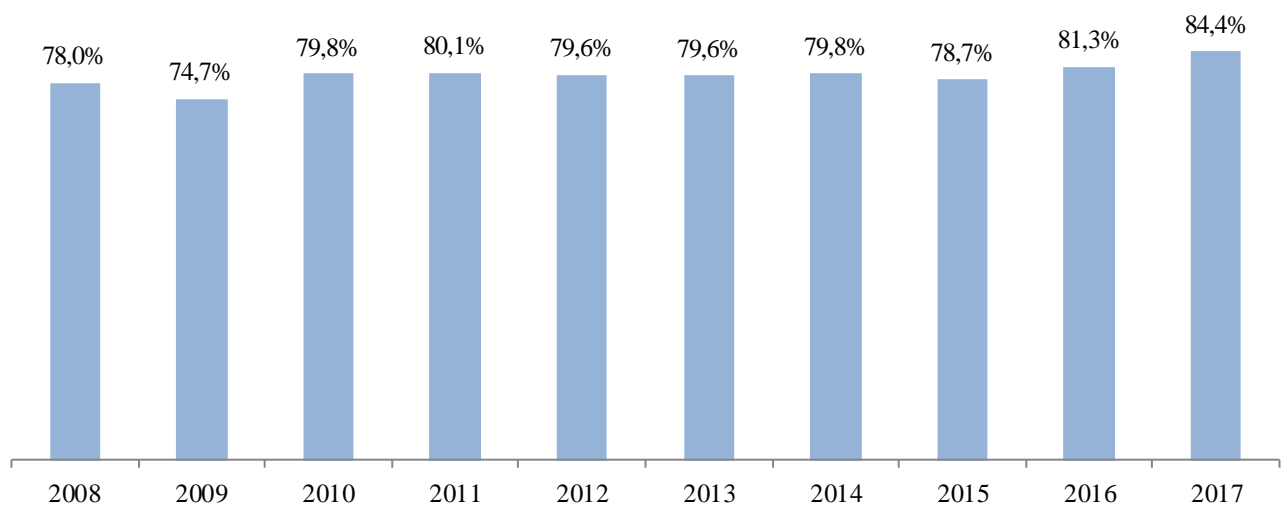


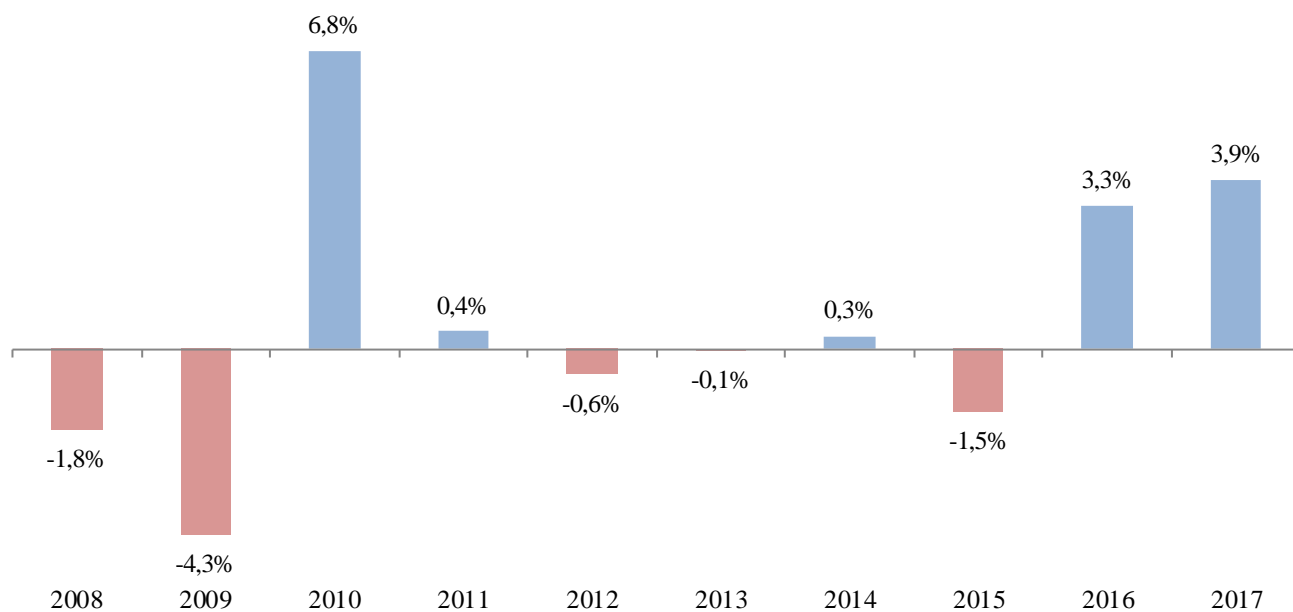
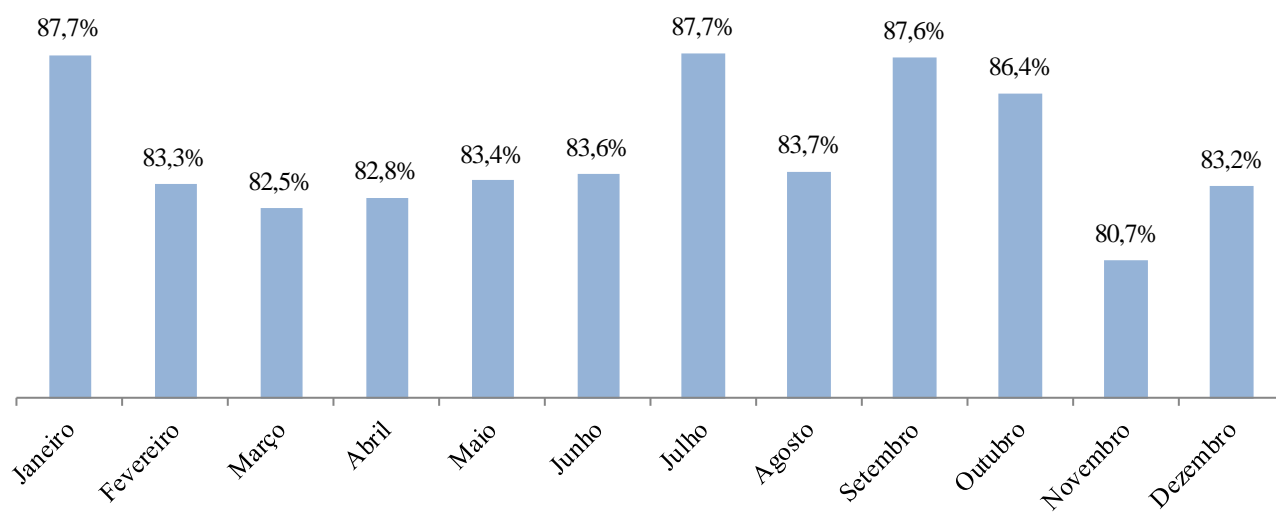
Figura 5.13: Variação do aproveitamento RPK/ASK – mercado internacional, 2017**Figura 5.14:** Aproveitamento RPK/ASK mensal – mercado internacional, 2017

Figura 5.15: Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado internacional, 2017

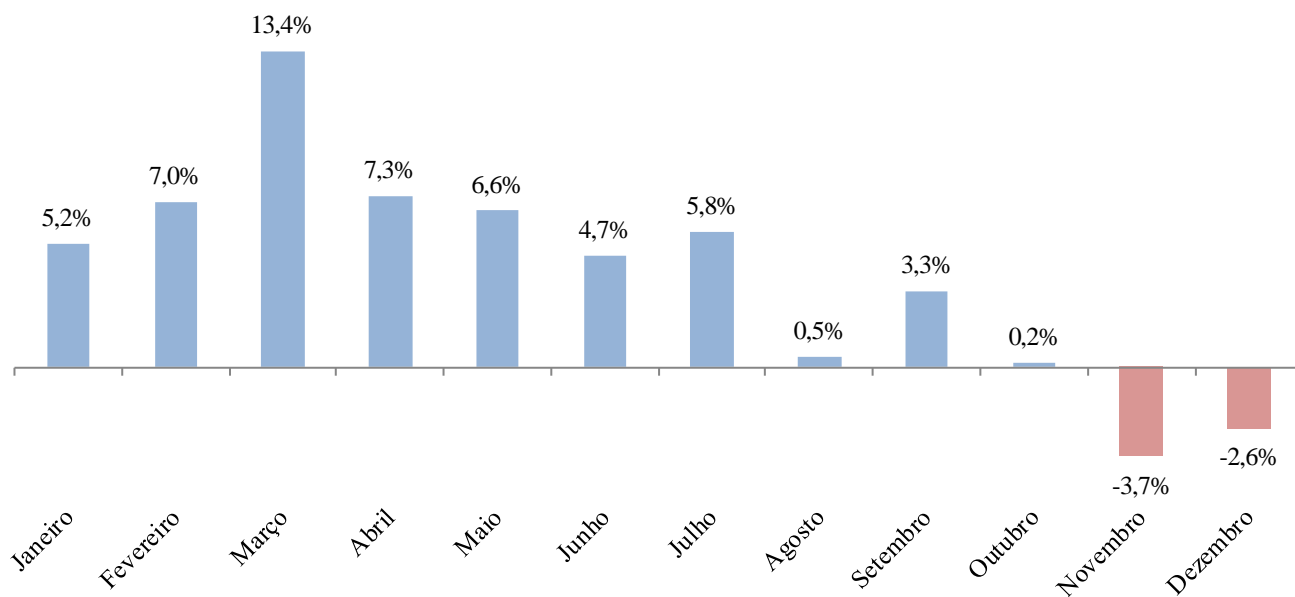
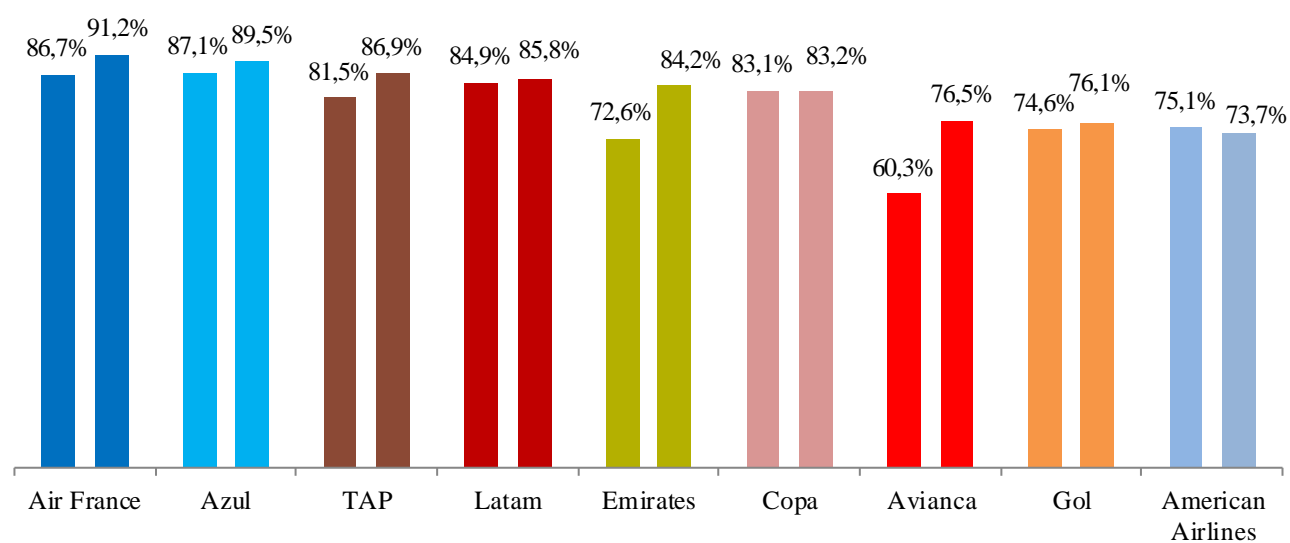


Figura 5.16: Aproveitamento em termos de RPK/ASK, por empresa – mercado internacional, 2016 (esquerda) e 2017 (direita)



Seção 6. Percentuais de Atrasos e Cancelamentos

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



Introdução

A metodologia adotada para a apuração e a divulgação dos percentuais de atrasos e 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 na Portaria ANAC nº 1.096/SRE, de 1º de junho de 2012.

As informações de atrasos e cancelamentos de voos foram 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). São considerados apenas os voos regulares de passageiros para apuração dos referidos percentuais, não sendo considerados os voos com finalidade exclusivamente cargueira.

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 2012, 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://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/percentuais-de-atrasos-e-cancelamentos>.

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.

Total da Indústria

O ano de 2017 apresentou aumento no percentual de atrasos em relação ao ano anterior, com 13,5% mais atrasos iguais ou superiores a 30 minutos e 6,7% mais atrasos iguais ou superiores a 60 minutos. Já o percentual de cancelamentos foi reduzido em 15,3%. O percentual de cancelamentos foi de 8,9% do total de voos programados, enquanto 7,1% dos voos realizados sofreram atraso de 30 minutos ou mais e 2,7% tiveram atraso de 60 minutos ou mais, o que representou melhora em relação a 2008, de 10,2%, 59,6% e 61,7%, respectivamente.

O mês de dezembro de 2017 apresentou os maiores percentuais de cancelamentos (10,4%), de atrasos superiores a 30 minutos (9,8%) e de atrasos acima de 60 minutos (3,6%). Por outro lado, março foi o mês com os menores indicadores, com 6,0% de cancelamentos, 5,1% de atrasos superiores a 30 minutos e 1,9% acima de 60 minutos.

Figura 6.1: Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos – indústria, por ano, 2008 a 2017

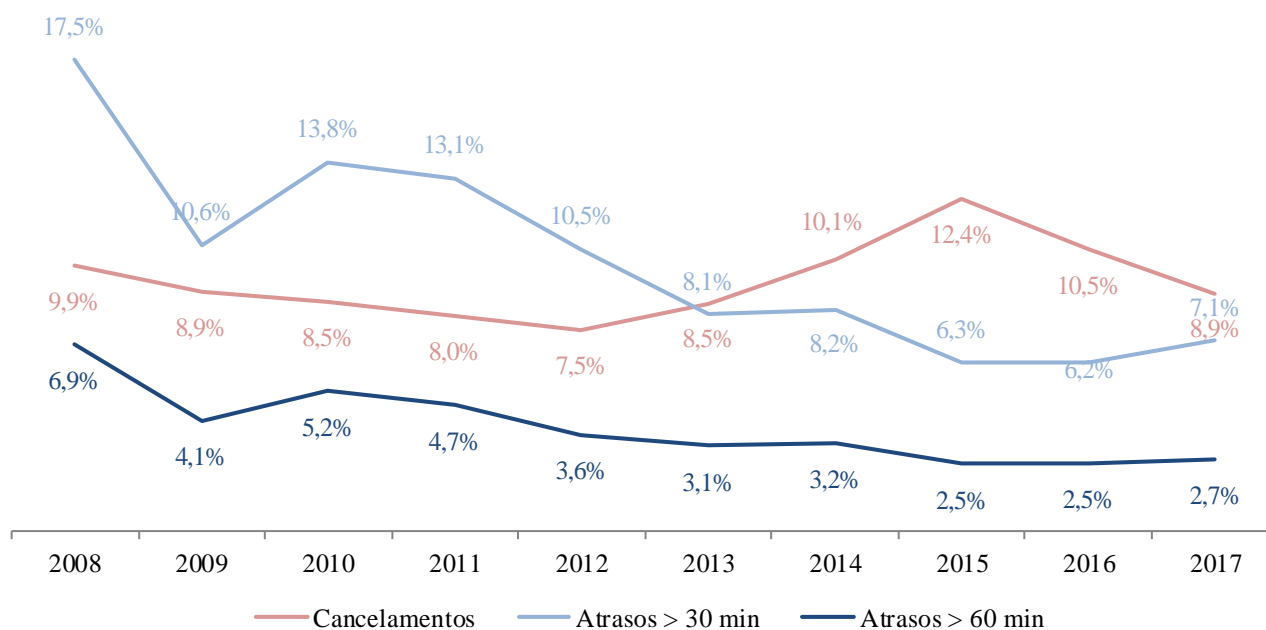


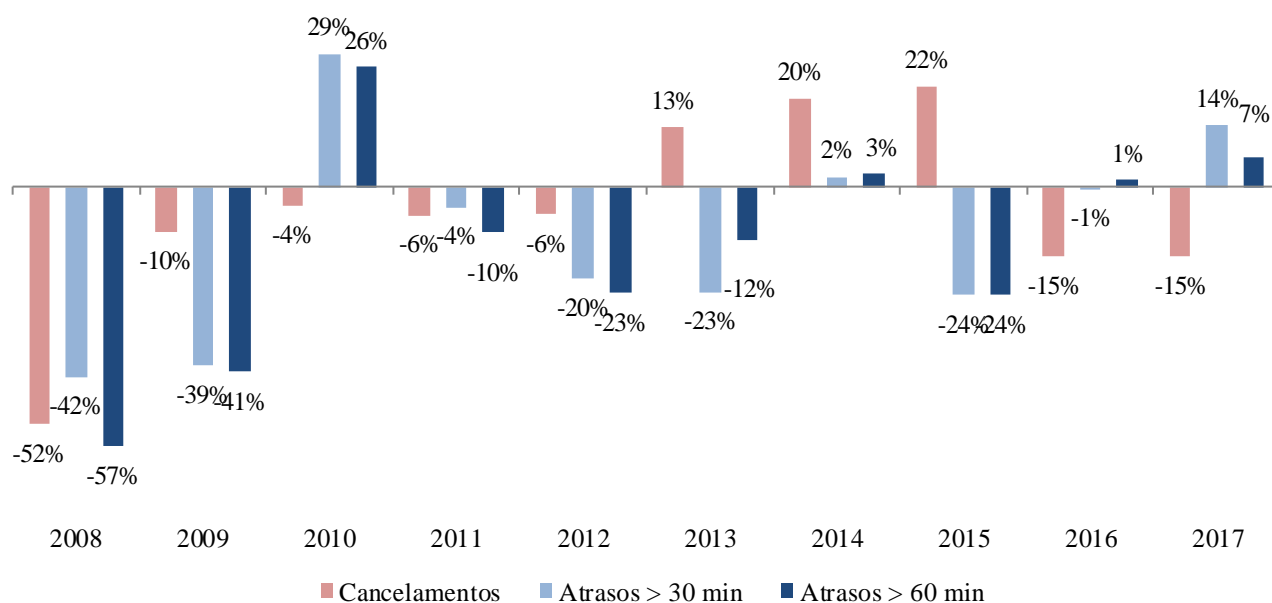
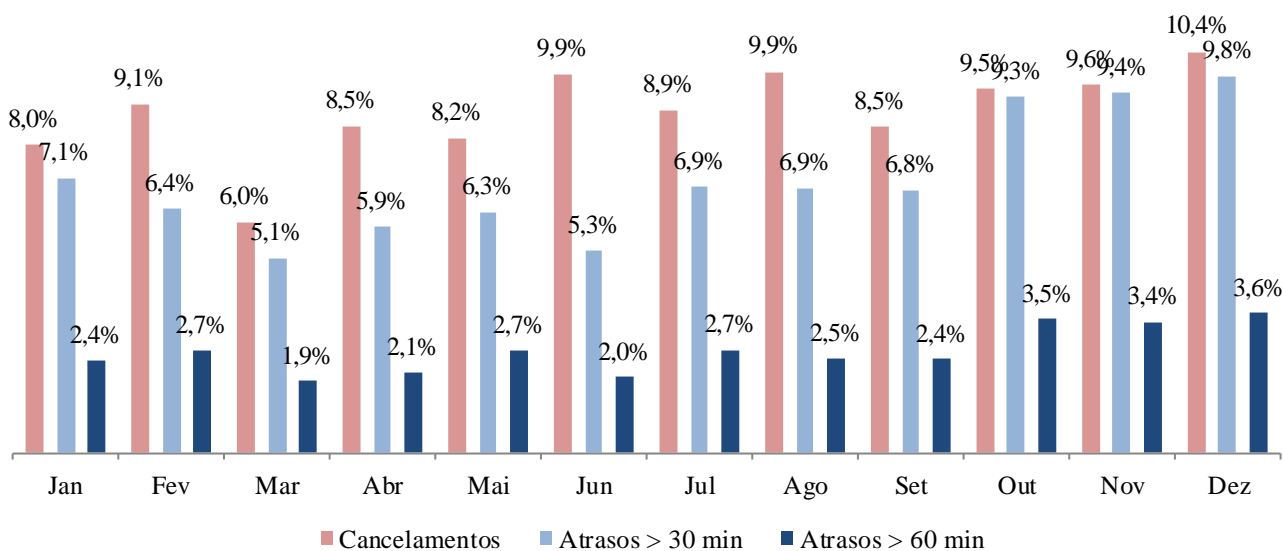
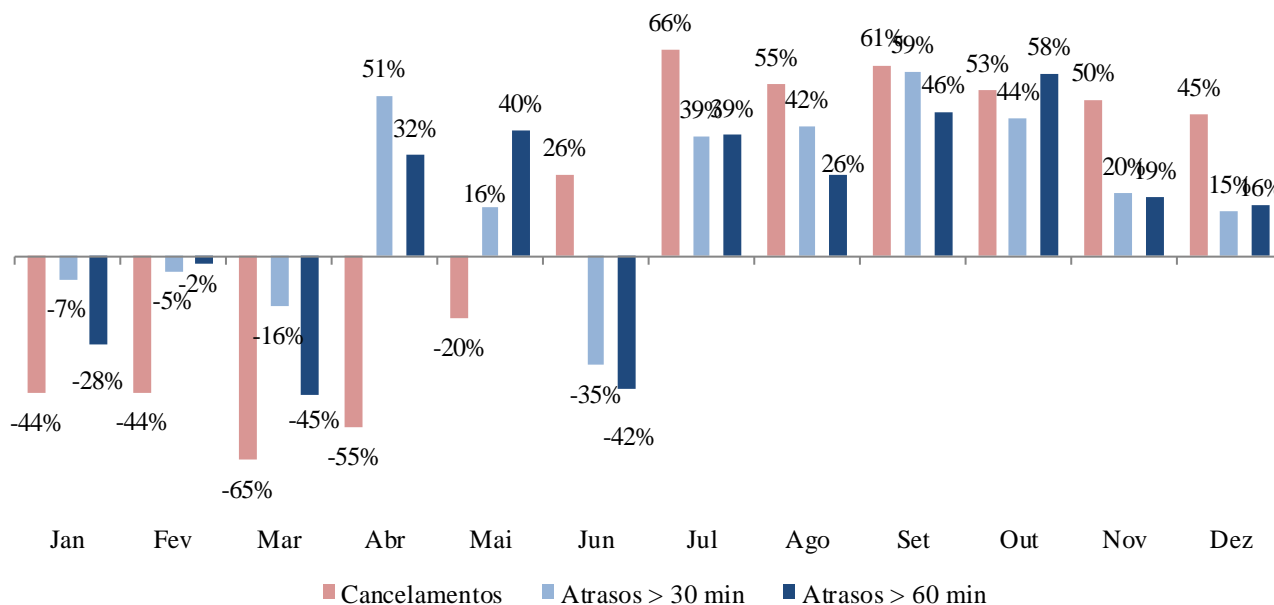
Figura 6.2: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao ano anterior – indústria, 2008 a 2017**Figura 6.3:** Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos – indústria, por mês, 2017

Figura 6.4: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao mesmo mês do ano anterior, – indústria, 2017



Mercado Doméstico

Em 2017, observou-se aumento nos percentuais de atrasos superiores a 30 e 60 minutos, da ordem de 17,0% e 10,0%, respectivamente, e redução de 14,2% no percentual de cancelamentos no mercado doméstico. Assim, 10,1% dos voos domésticos programados foram cancelados e, dos voos realizados, 6,9% sofreram atrasos superiores a 30 min e 2,4% sofreram atrasos superiores a 60 minutos. As taxas de atrasos sofreram reduções de 61,4% e 63,4%, respectivamente, quando comparadas às de 2008, enquanto o percentual de cancelamento apresentou aumento de 2,0% na mesma comparação.

O mês de dezembro apresentou os maiores percentuais de cancelamentos (12,1%), de atrasos superiores a 30 minutos (9,7%) e de atrasos superiores a 60 minutos (3,3%) em 2017. Março foi o mês com os menores percentuais, com 6,3% de cancelamentos, 4,7% de atrasos acima de 30 minutos e 1,5% de atrasos acima de 60 minutos.

Figura 6.5: Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos – mercado doméstico, por ano, 2008 a 2017

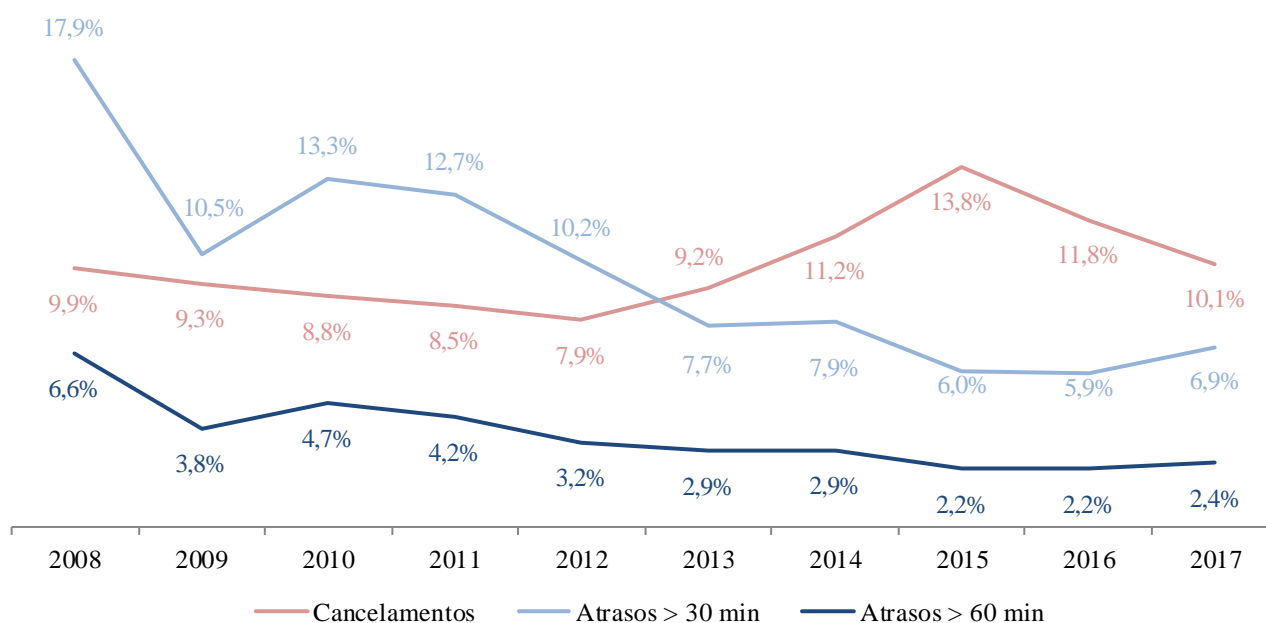


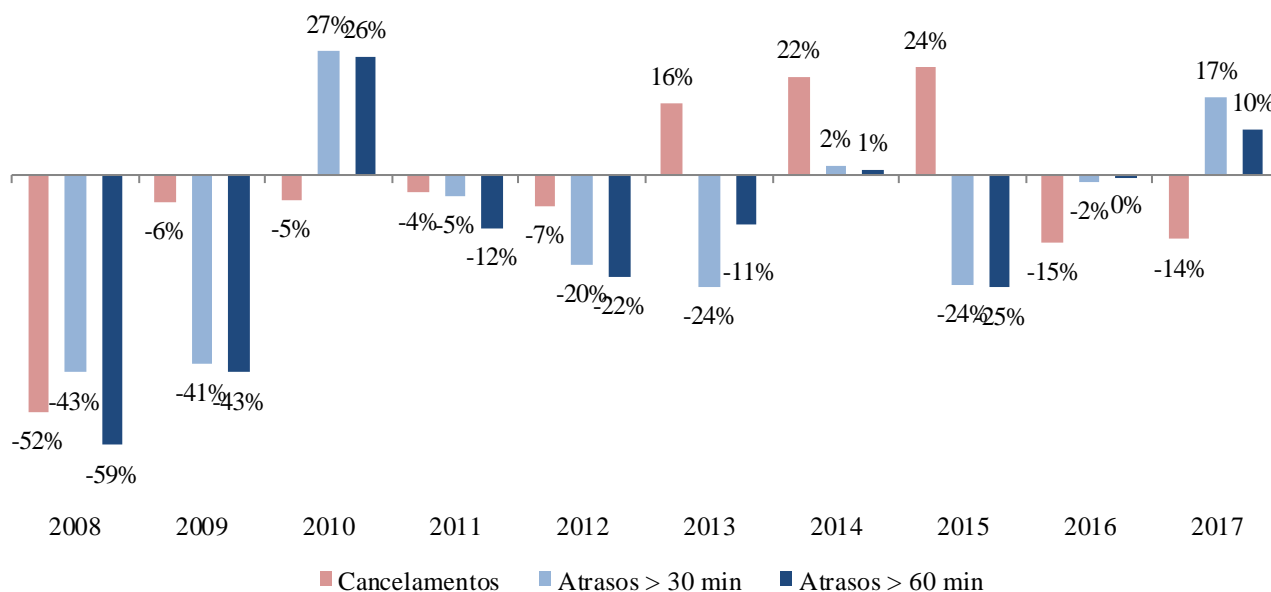
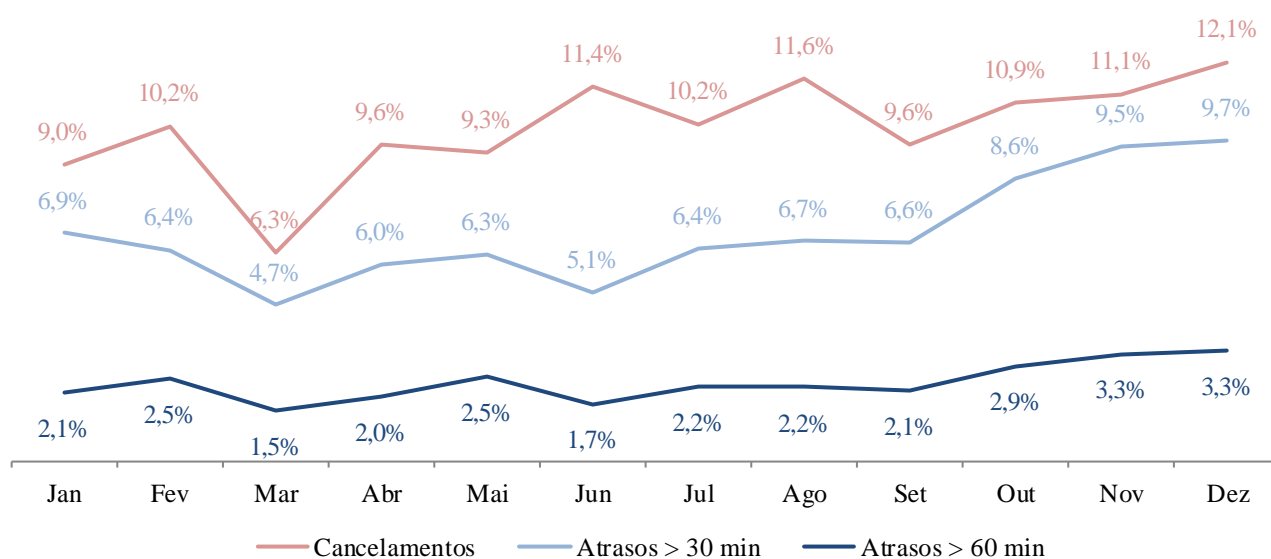
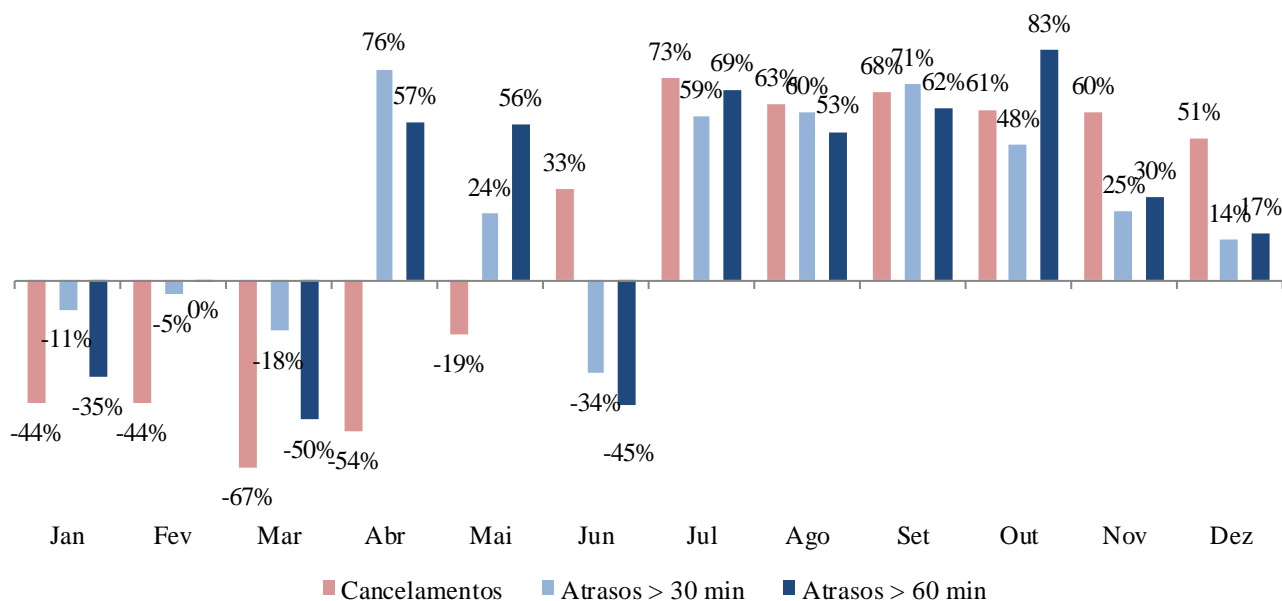
Figura 6.6: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2008 a 2017**Figura 6.7:** Percentuais mensais de Atrasos e Cancelamentos – mercado doméstico, 2017

Figura 6.8: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2017



Mercado Internacional

O mercado internacional registrou queda nos percentuais de cancelamentos e de atrasos superiores a 60 minutos em 2017. Os atrasos superiores a 30 e 60 minutos, apresentaram variação de 0,0% e -4,2%, respectivamente. Já a taxa de cancelamentos sofreu redução de 22,7%. Assim, 2,7% dos voos internacionais programados foram cancelados e, dos voos realizados, 7,9% sofreram atrasos superiores a 30 min e 3,7% sofreram atrasos superiores a 60 minutos.

O mês de março apresentou o maior percentual de cancelamentos (4,3%) no ano, enquanto em outubro deram-se os maiores percentuais de atrasos superiores a 30 minutos (12,3%) e superiores a 60 minutos (6,1%). Agosto foi o mês com o menor percentual de cancelamentos, com 1,8% em relação aos voos previstos. Abril teve o menor percentual de atrasos superiores a 30 minutos (5,4%) e o menor percentual de atrasos superiores a 60 minutos (2,8%).

Figura 6.9: Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos – mercado internacional, por ano, 2008 a 2017

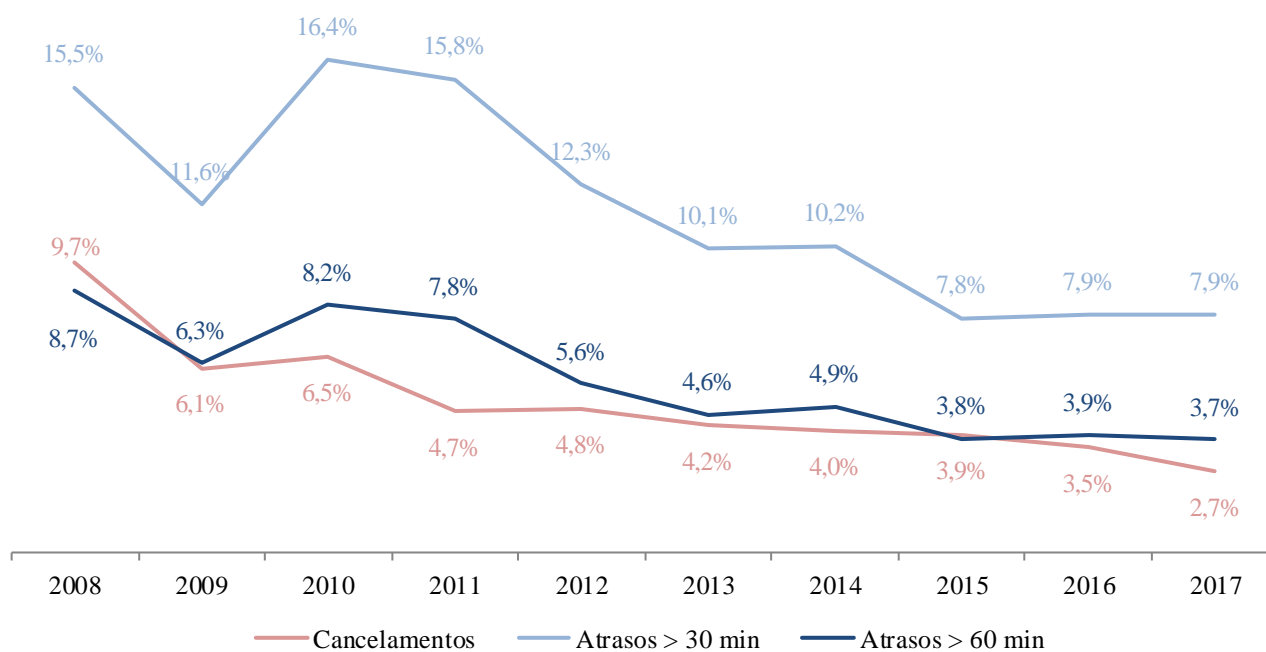


Figura 6.10: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao ano anterior – mercado internacional, 2008 a 2017

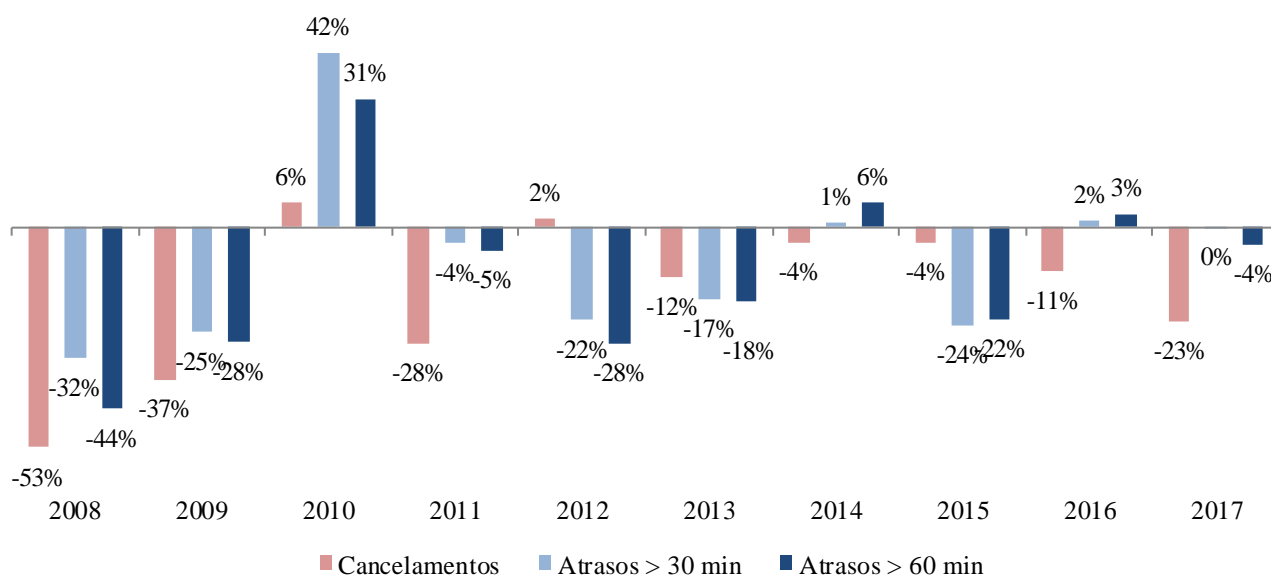


Figura 6.11: Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos – indústria, por mês, 2017

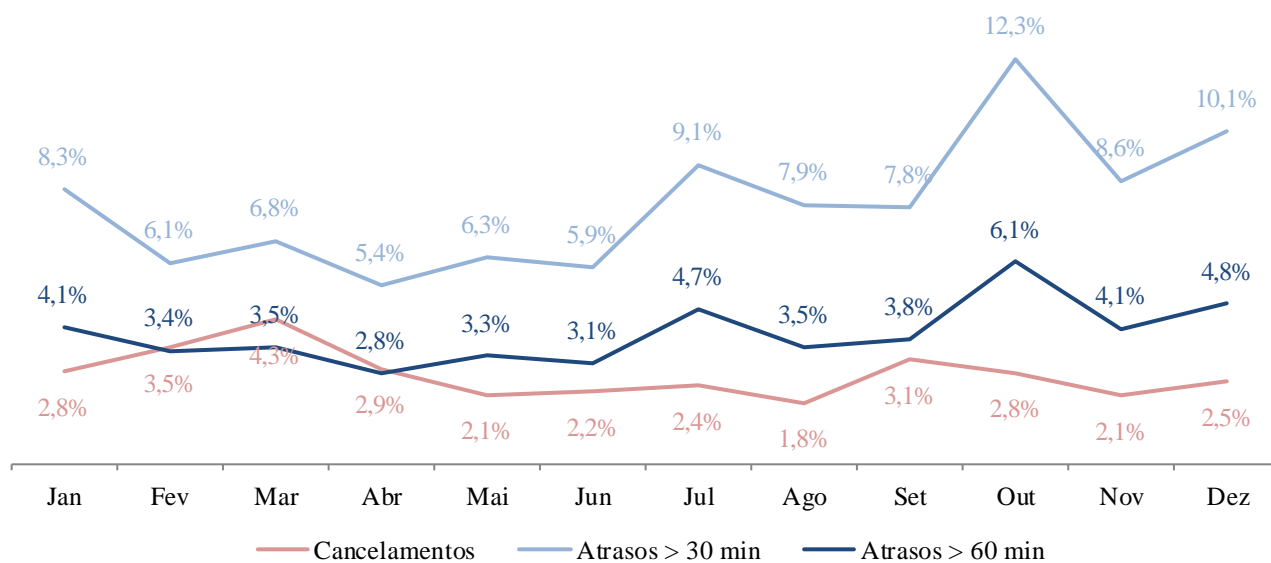
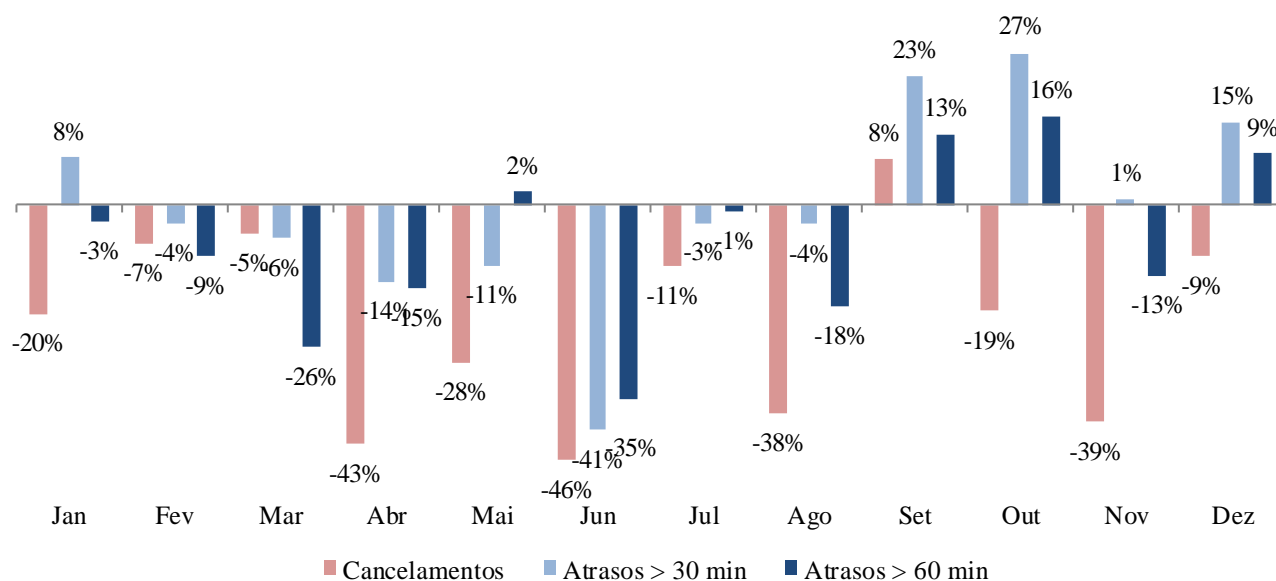


Figura 6.12: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao mesmo mês do ano anterior, – indústria, 2017



Dados por Rota

Analisando-se as 20 principais rotas domésticas em 2017 (considerando-se o número de passageiros transportados), os percentuais de atrasos superiores a 30 minutos ficaram entre 4,4% (Brasília / Rio De Janeiro - Santos Dumont) e 8,8% (Curitiba / São Paulo - Guarulhos). Os atrasos superiores a 60 minutos, por sua vez, variaram entre 1,7% (Belo Horizonte - Confins / São Paulo - Congonhas e Florianópolis / São Paulo - Guarulhos) e 3,1% (Curitiba / São Paulo - Guarulhos).

A rota Belo Horizonte - Confins / Rio De Janeiro - Santos Dumont registrou o maior percentual de cancelamentos, 14,3%, enquanto a rota Rio De Janeiro - Galeão / Salvador teve o menor, com 2,7% 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, 21,1%, ocorreu na rota Rio De Janeiro - Galeão / Santiago Do Chile. A mesma rota também apresentou a maior proporção de atrasos superiores a 60 minutos: 12,1%. Os menores percentuais de atrasos superiores a 30 e a 60 minutos foram registrados a rota São Paulo - Guarulhos / Panamá, e foram de 1,6% e 0,9%, respectivamente.

O maior percentual de cancelamentos em voos internacionais foi registrado na rota Rio de Janeiro - Galeão / Buenos Aires (6,8%), enquanto São Paulo - Guarulhos / Frankfurt foi a mais regular, com 0,3% de voos cancelados.

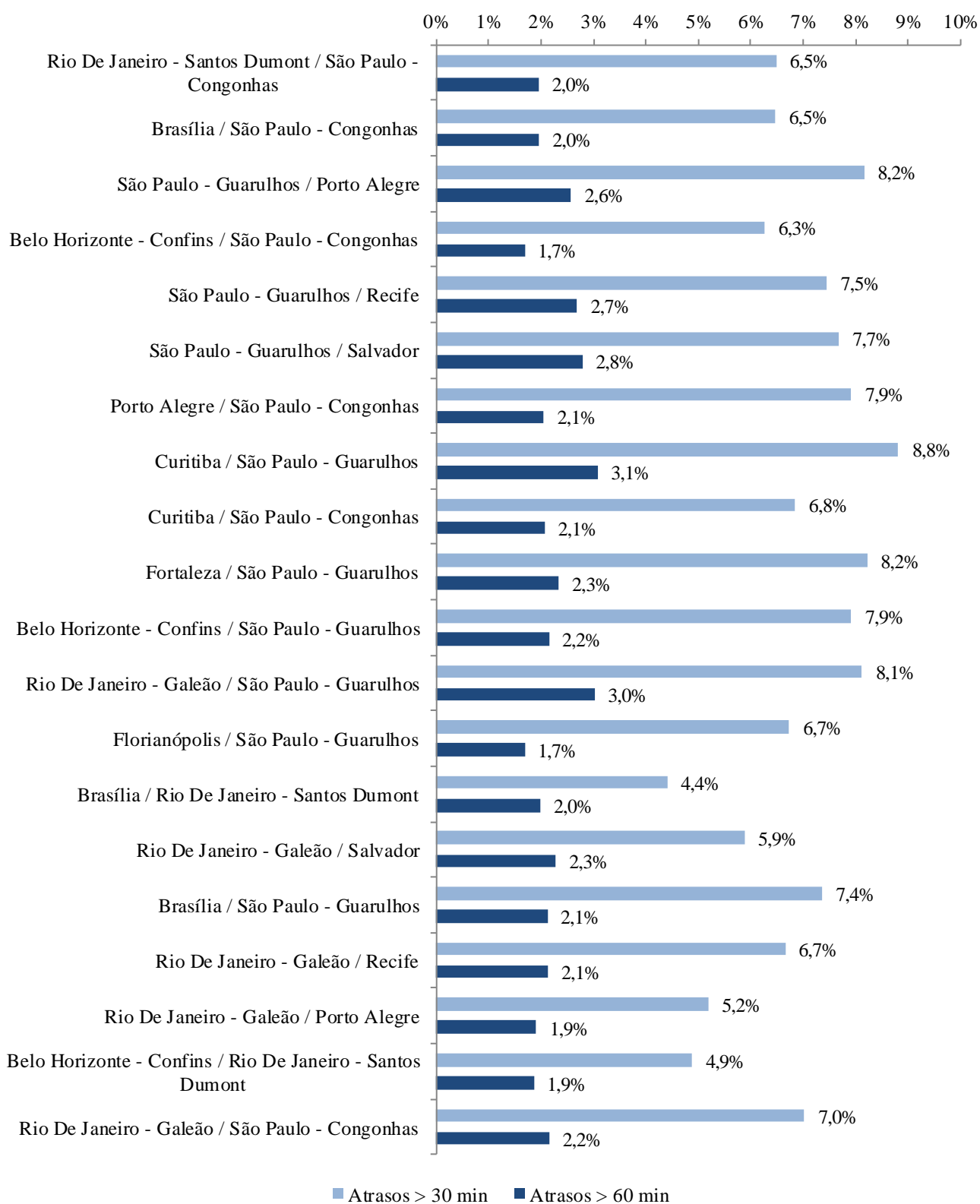
Figura 6.13: Percentuais de Atrasos nas 20 principais rotas domésticas, 2017

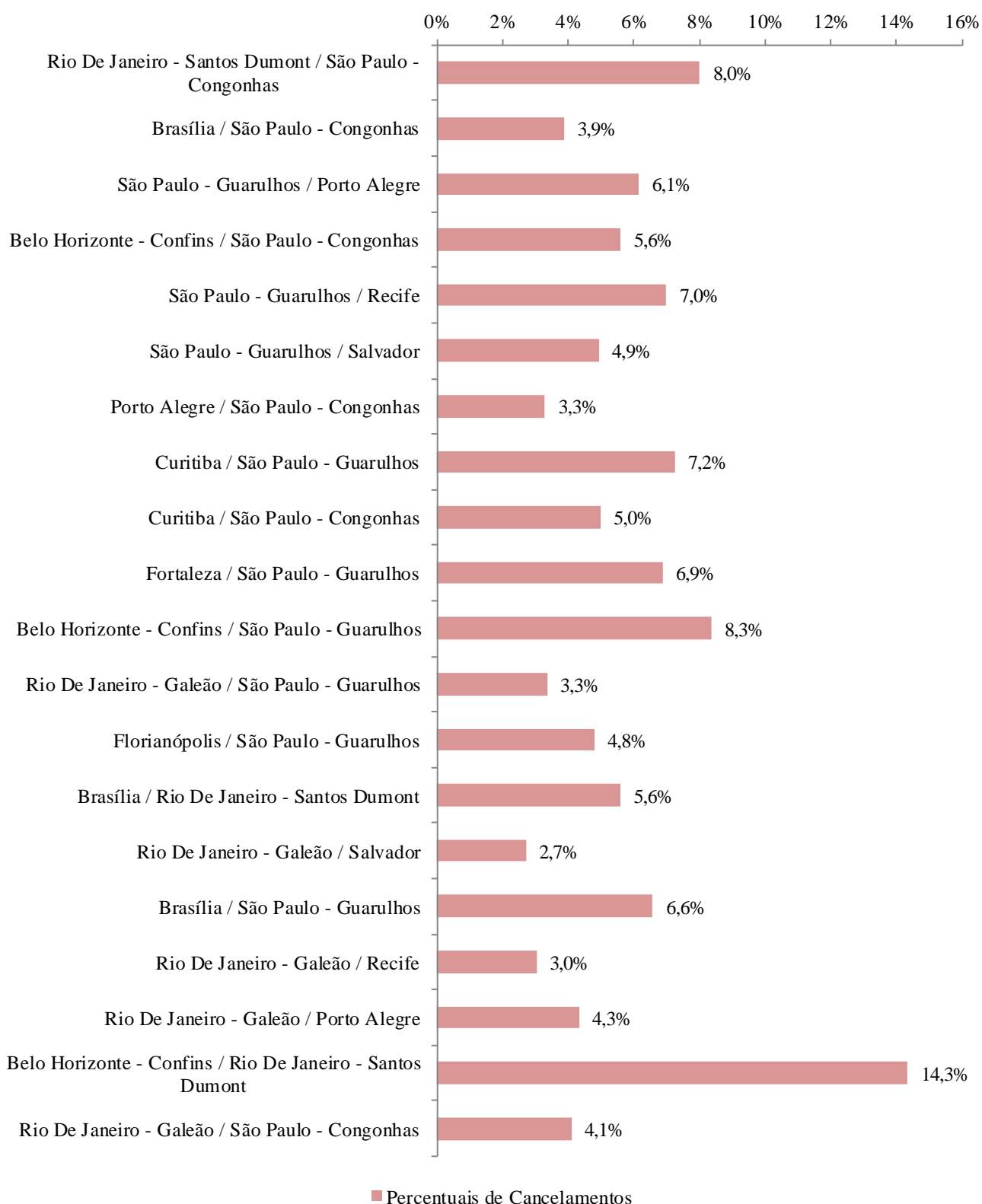
Figura 6.14: Percentuais de Cancelamentos nas 20 principais rotas domésticas, 2017

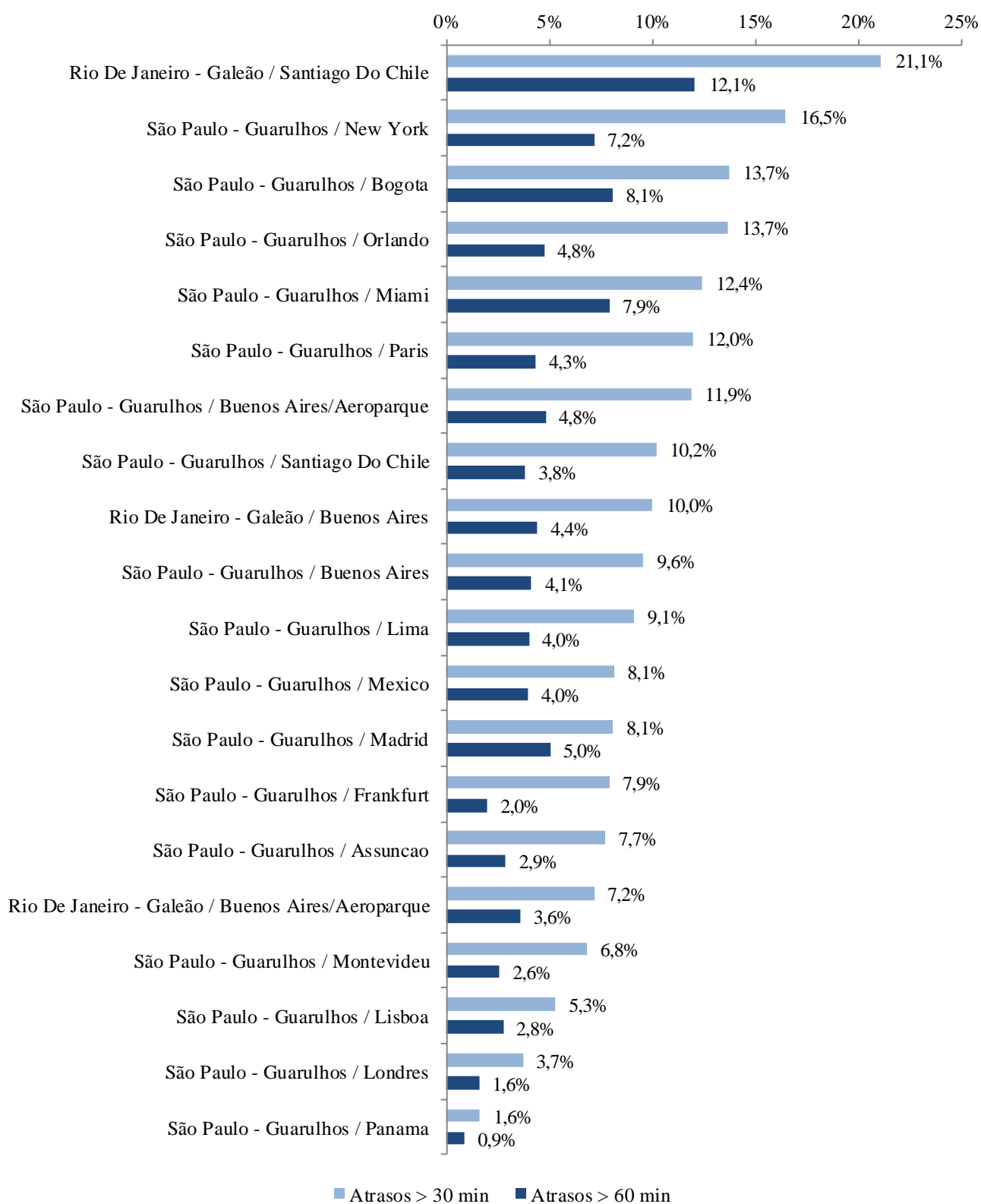
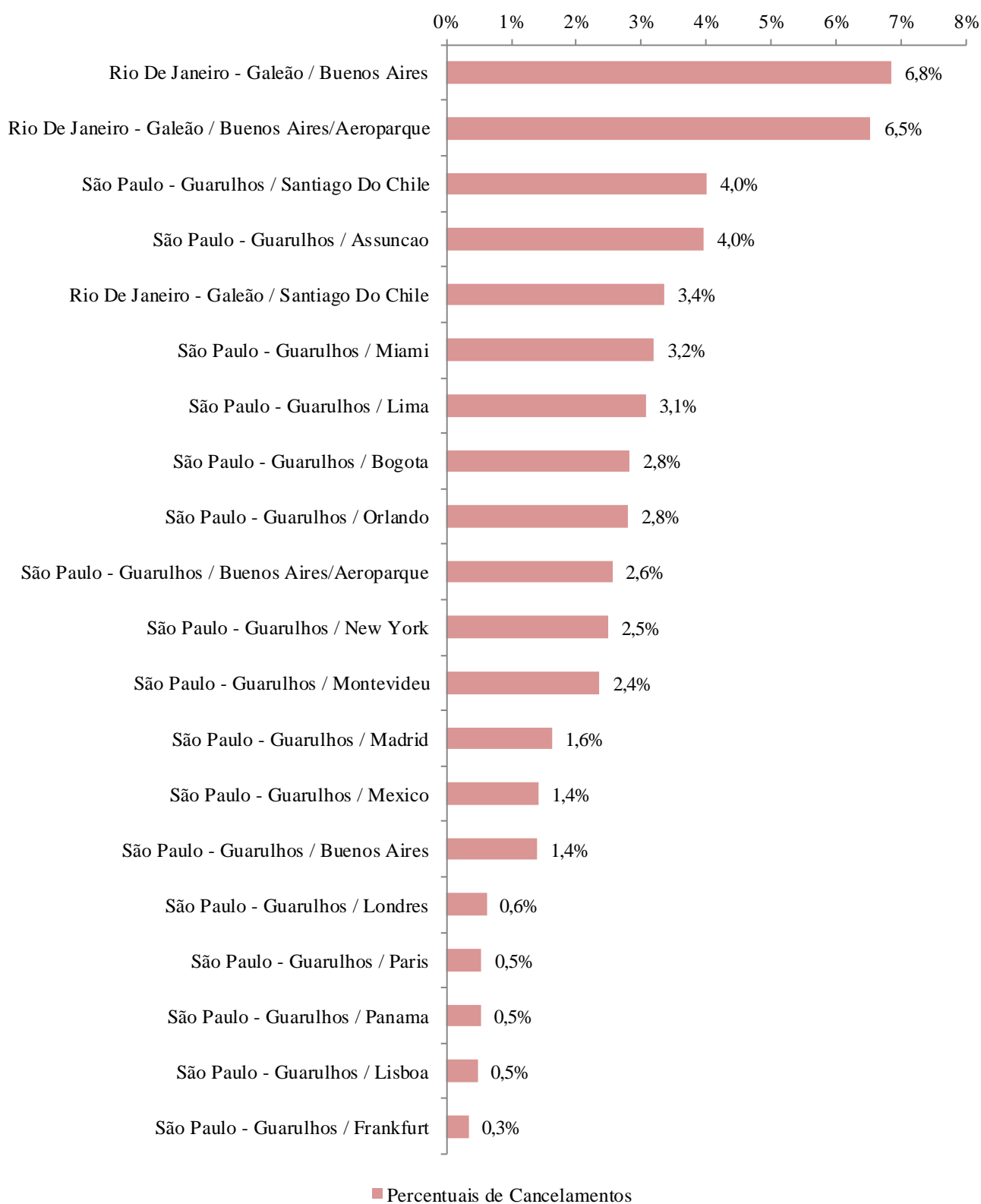
Figura 6.15: Percentuais de Atrasos nas 20 principais rotas internacionais, 2017

Figura 6.16: Percentuais de Cancelamentos nas 20 principais rotas internacionais, 2017

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 comercializados.



Introdução

O registro, a fiscalização e a publicidade das tarifas aéreas domésticas no Brasil encontram-se regulamentados pela Resolução ANAC nº 140/2010 e pela Portaria ANAC nº 2.923/SAS/2016, que substituíram a Portaria DAC nº 447/DGAC, de 13/5/2004, e a Portaria DAC nº 1.282/DGAC, de 21/12/2004 (vigentes até 30/6/2010). Conforme a regulamentação em vigor, os dados são mensalmente registrados na Agência pelas empresas brasileiras 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 2004, o monitoramento das tarifas aéreas domésticas comercializadas foi ampliado pela Portaria DAC nº 447/DGAC/2004, passando a abranger 67 linhas aéreas domésticas.

Em julho de 2010, a regulamentação do registro de tarifas aéreas domésticas foi novamente revisada, 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 para passageiros adultos em geral, com base em dados das passagens efetivamente vendidas mediante oferta pública.

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.

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) em todas as linhas aéreas domésticas de passageiros para o público-alvo já mencionado.

Os valores reais foram deflacionados (atualizados) pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) até dezembro/2017, de maneira a possibilitar a comparação dos preços ao longo do tempo.

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

Mais informações sobre as tarifas aéreas domésticas e o regime de liberdade tarifária estão disponíveis no relatório de Tarifas Aéreas Domésticas e seus anexos, que podem ser acessados na seção Dados e Estatísticas do portal da ANAC na internet.

Média Nacional

A Tarifa Aérea Média Doméstica comercializada em 2017 no transporte regular de passageiros foi apurada no valor de R\$ 357,16, expresso em termos reais, correspondente a um valor médio de R\$ 0,308 pago por quilômetro (Yield Tarifa Aérea). Esse valor representou redução de 0,6% na Tarifa Média e de 3,1% no Yield em relação a 2016. Na comparação com o ano de 2008, houve redução de 59,6% no valor da tarifa aérea média doméstica e de 60,5% no Yield, se consideradas apenas as 52 linhas aéreas domésticas que são monitoradas desde o início da série histórica.

Os meses de abril, maio, julho, agosto e dezembro registraram alta real em relação aos mesmos meses de 2016, de 1,5%, 0,1%, 0,1%, 3,1% e 14,8%, respectivamente. Todos os sete demais meses do ano apresentaram redução real da Tarifa Aérea Média Doméstica, sendo que a maior baixa ocorreu em março, -6,8%.

A maioria dos assentos das aeronaves comercializados em 2017 (52,9%) correspondeu a tarifas aéreas domésticas inferiores a R\$ 300,00. Em 2016, essa proporção foi de 52,2%. Se consideradas apenas as 52 linhas aéreas monitoradas desde o início da série, esse percentual foi de 69,6% em 2017, ante 9,7% em 2008.

Destaca-se, ainda, que assentos comercializados com tarifas inferiores a R\$ 100,00 representaram 6,6% do total tanto em 2017 quanto em 2016. Se consideradas apenas as 52 linhas aéreas monitoradas desde o início da série, esse percentual foi de 11,6% em 2017, ante 0,2% há dez anos.

Tarifas aéreas domésticas superiores a R\$ 1.500,00 representaram 0,7% do em 2017 e 0,6% em 2016. Se consideradas apenas as 52 linhas aéreas monitoradas desde o início da série, esse percentual foi de 0,5% em 2017, ante 4,3% em 2008.

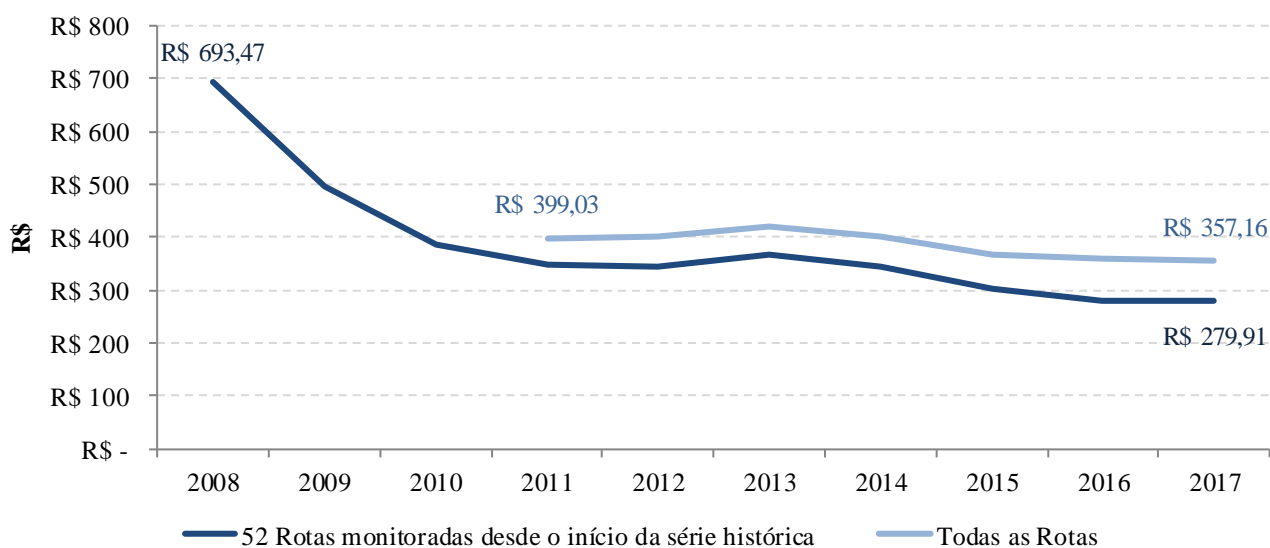
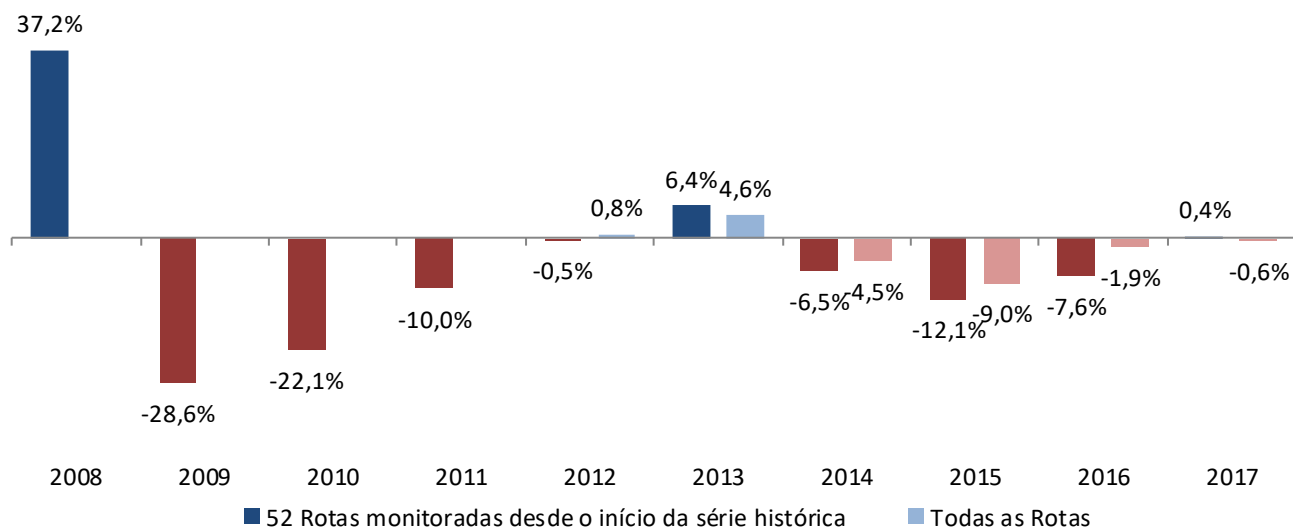
Figura 7.1: Evolução da Tarifa Aérea Média Doméstica Real, 2008 a 2017**Figura 7.2:** Variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real com relação ao ano anterior, 2008 a 2017

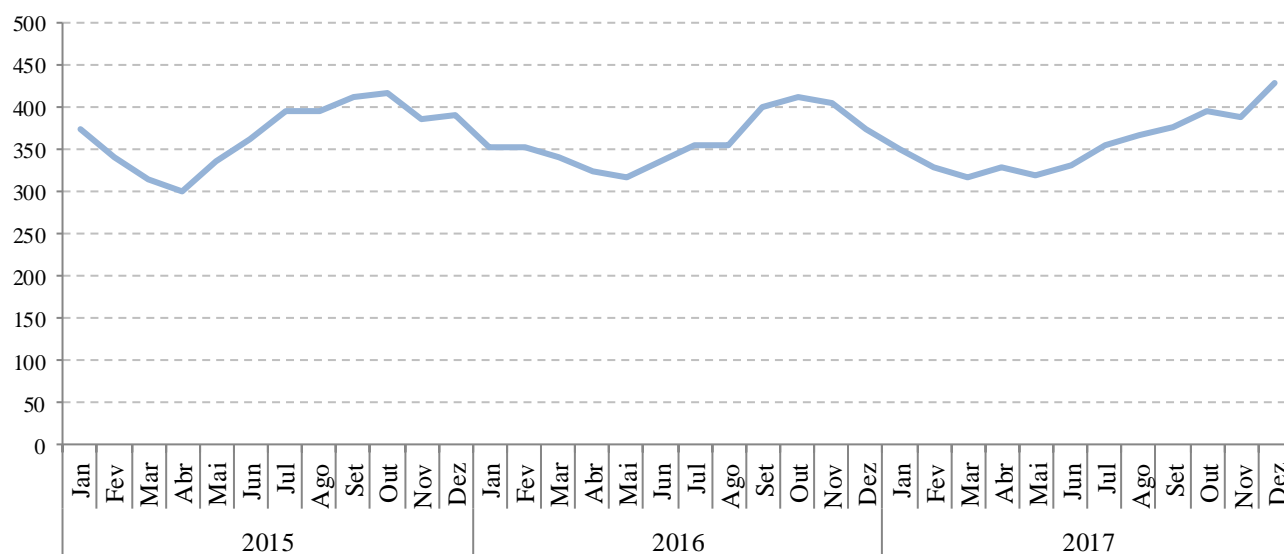
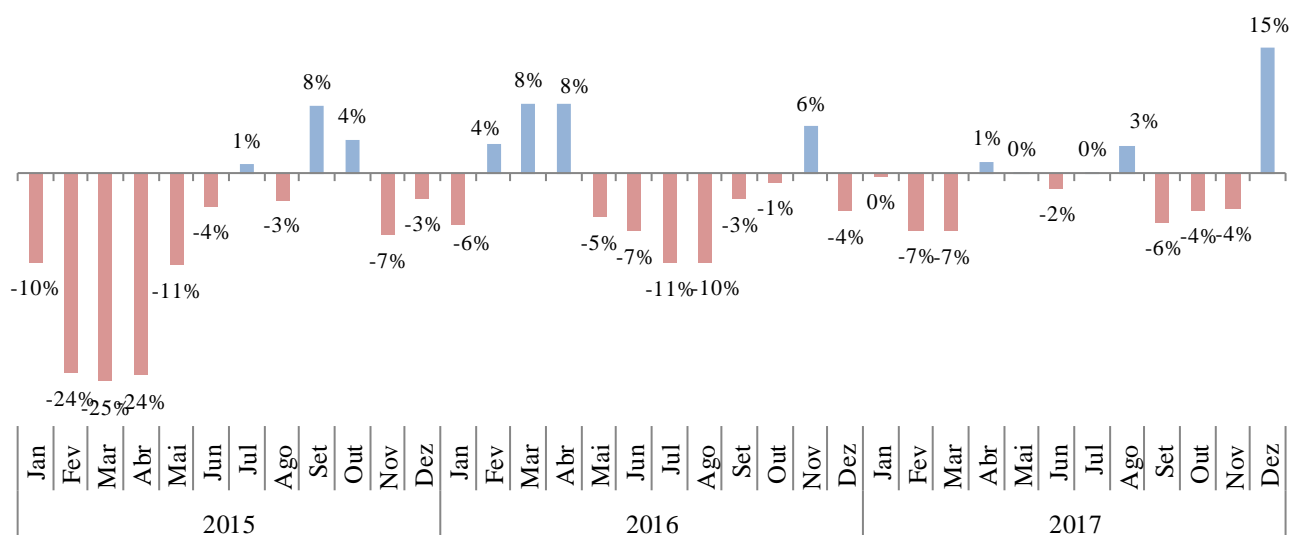
Figura 7.3: Tarifa Aérea Média Doméstica Real mensal, 2015 a 2017**Figura 7.4:** Variação Tarifa Aérea Média Doméstica Real com relação ao mesmo mês no ano anterior, 2015 a 2017

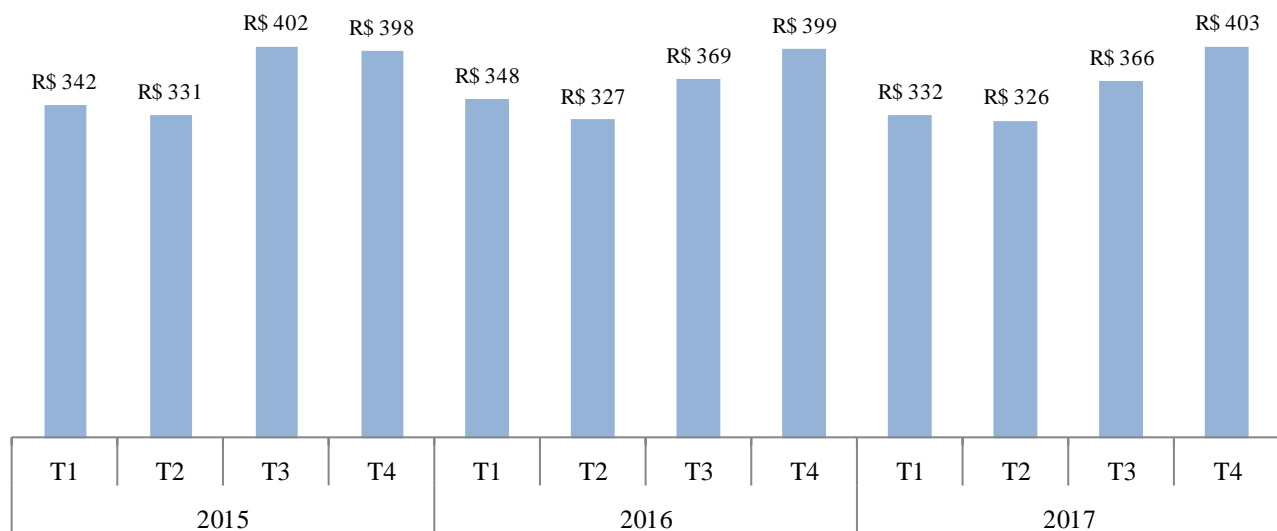
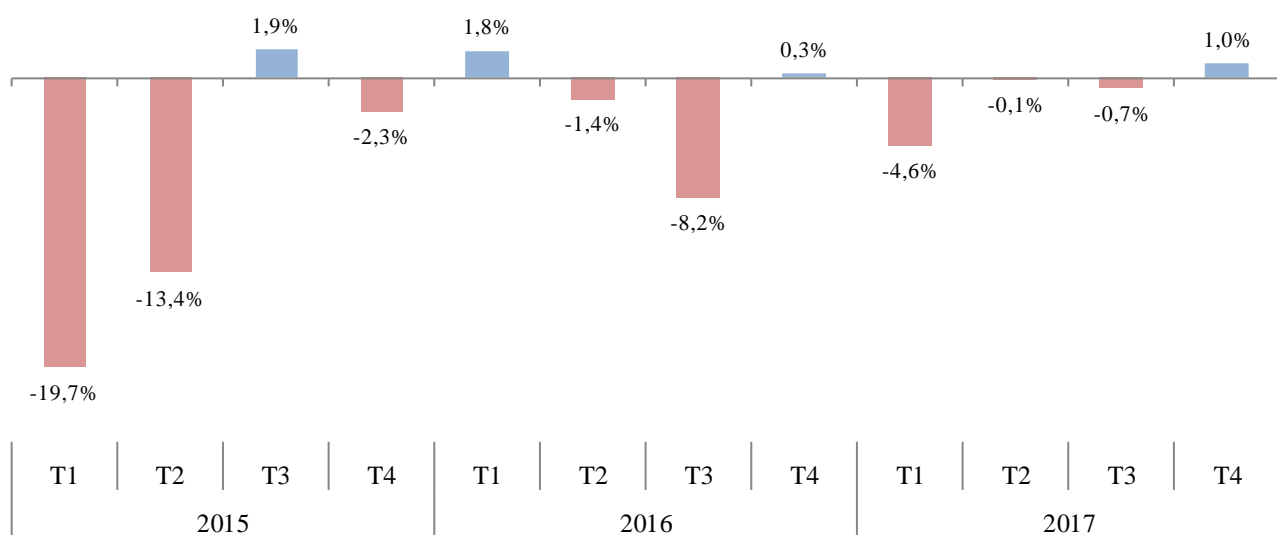
Figura 7.5: Tarifa Aérea Doméstica Real Trimestral, 2015 a 2017**Figura 7.6:** Variação da Tarifa Aérea Doméstica Real Trimestral com relação ao mesmo trimestre do ano anterior, 2015 a 2017

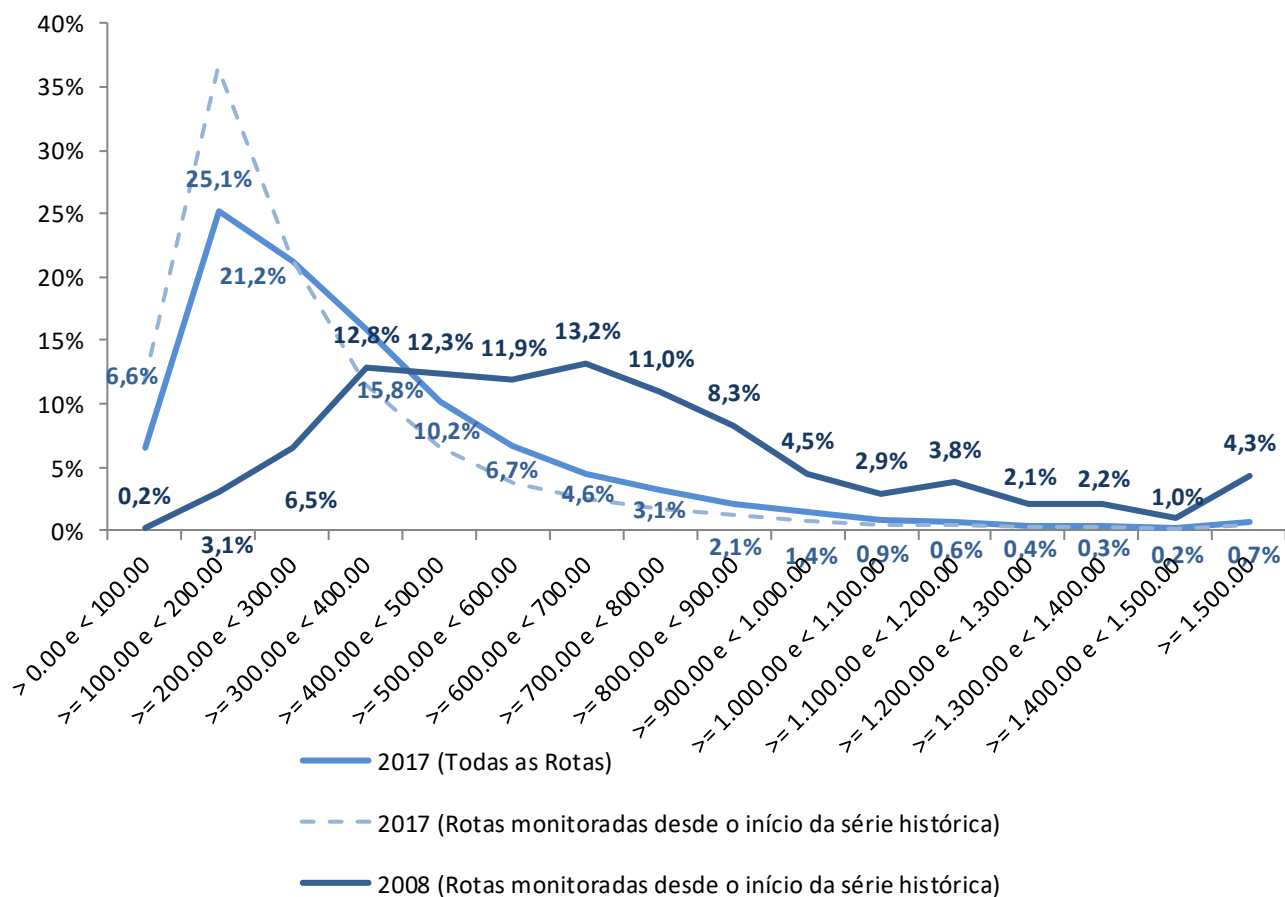
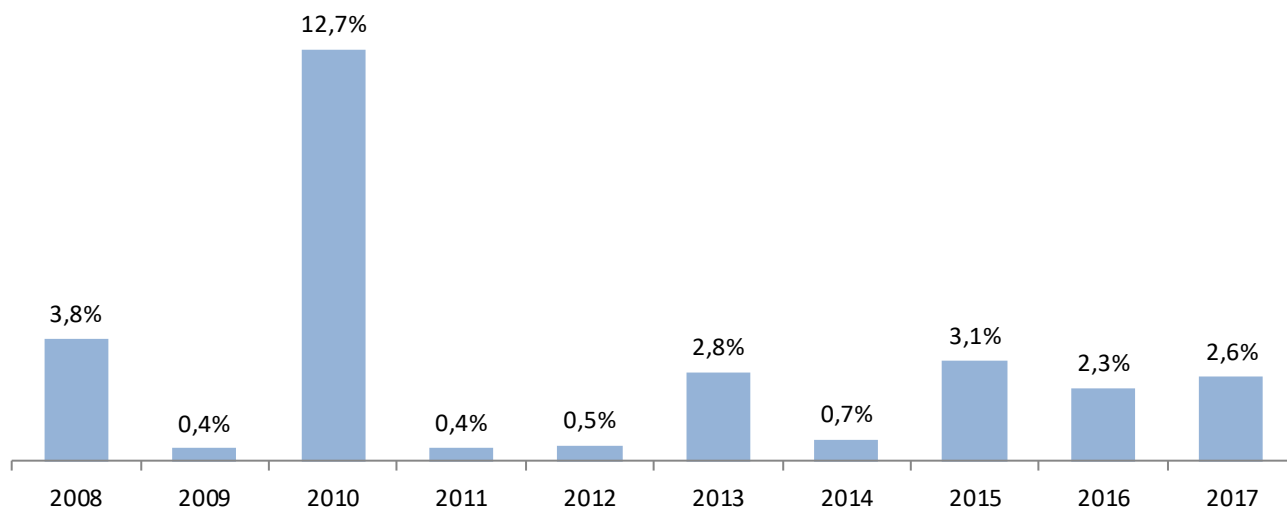
Figura 7.7: Distribuição percentual de assentos comercializados por intervalo de Tarifa Aérea Doméstica Real, 2008 e 2017**Figura 7.8:** Evolução da distância direta média, 2008 a 2017

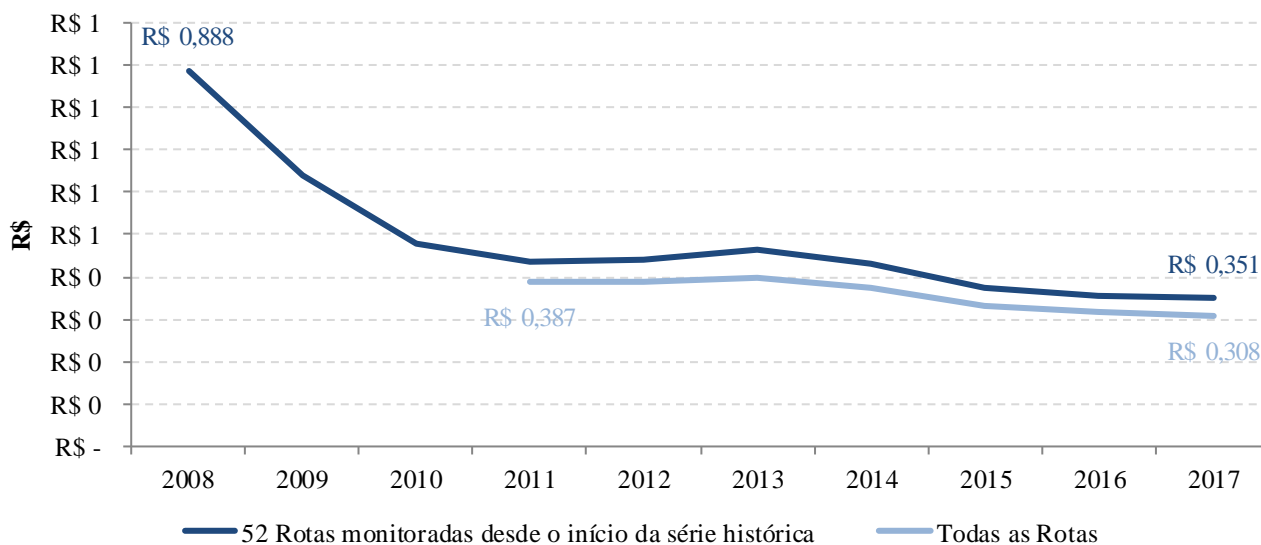
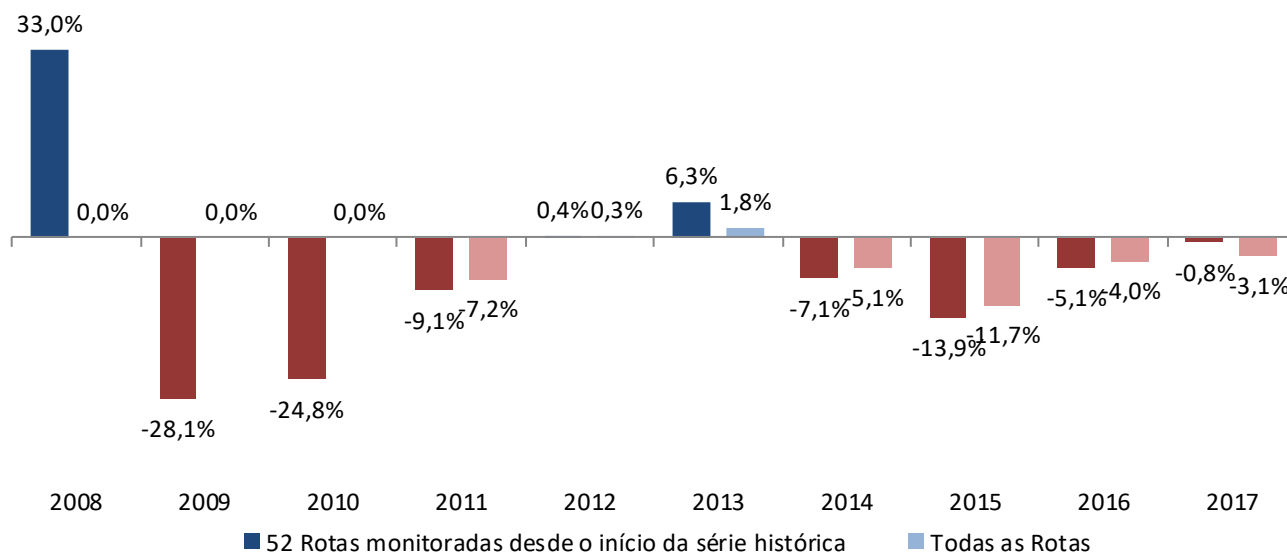
Figura 7.9: Evolução Do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real, 2008 a 2017**Figura 7.10:** Variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstica Real com relação ao ano anterior, 2008 a 2017

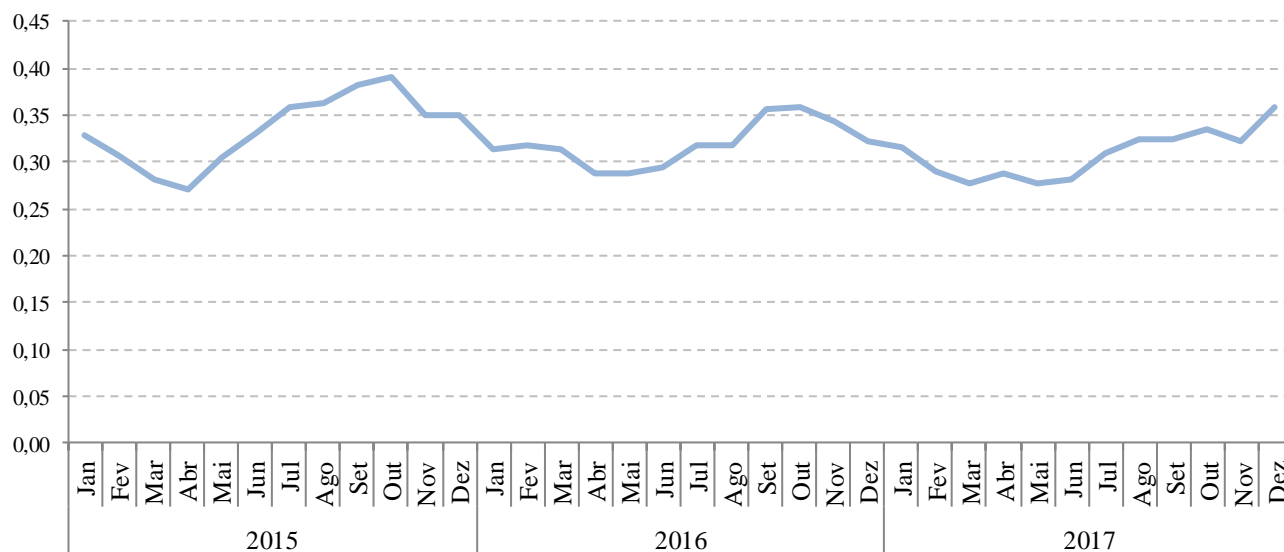
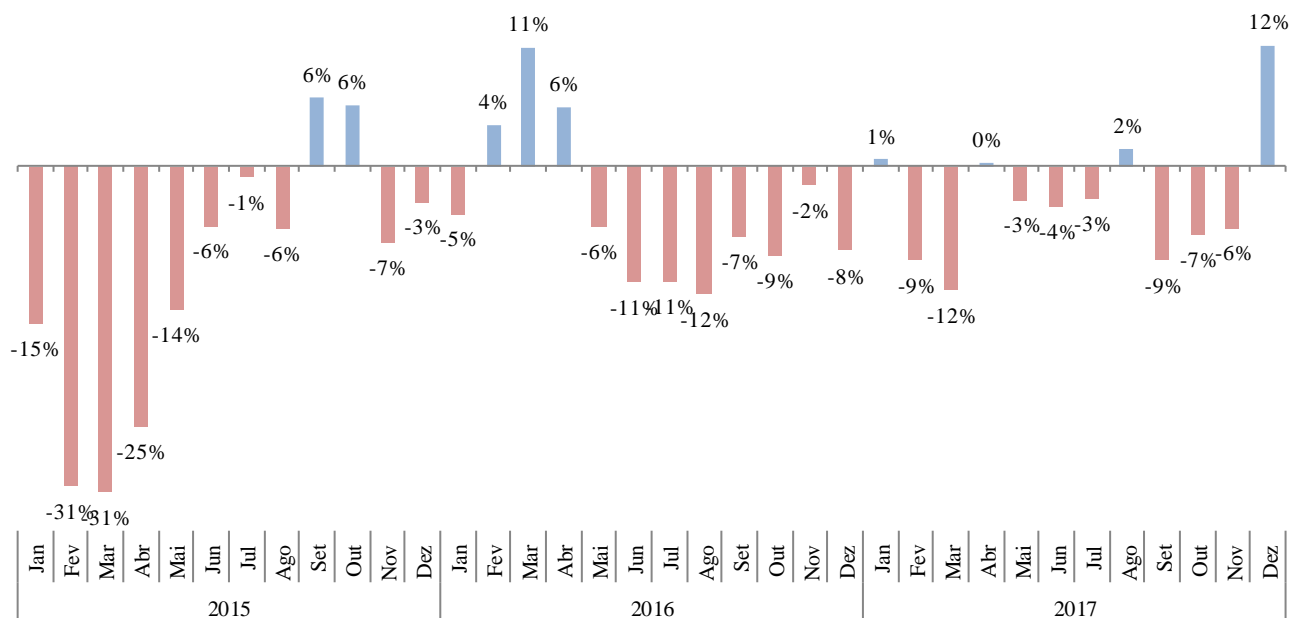
Figura 7.11: Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real mensal, 2015 a 2017**Figura 7.12:** Variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real com relação ao mesmo mês do ano anterior, 2015 a 2017

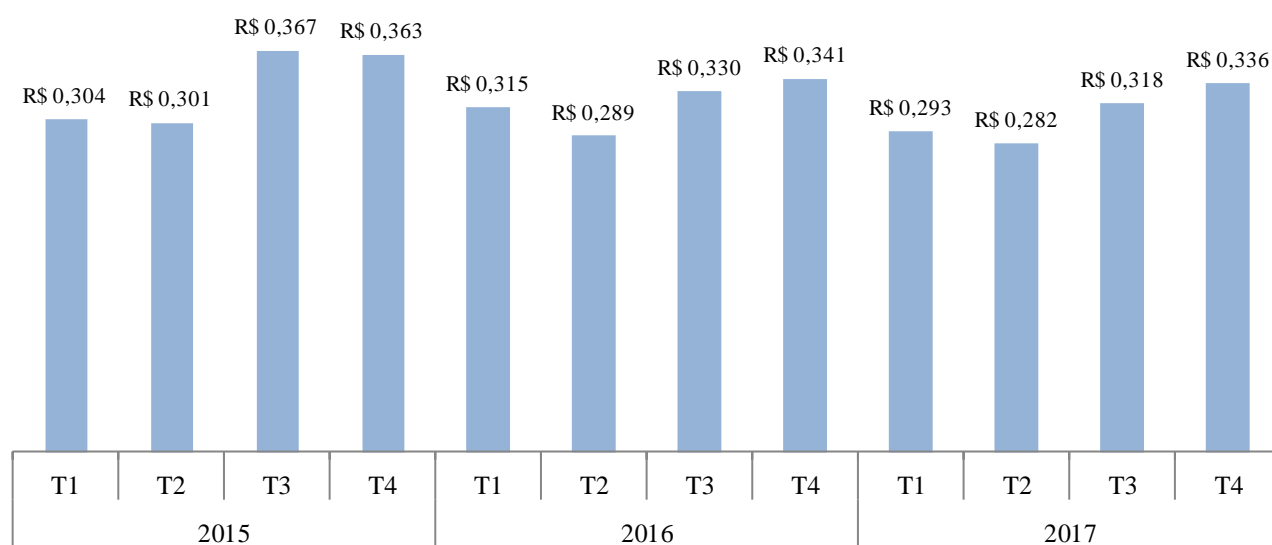
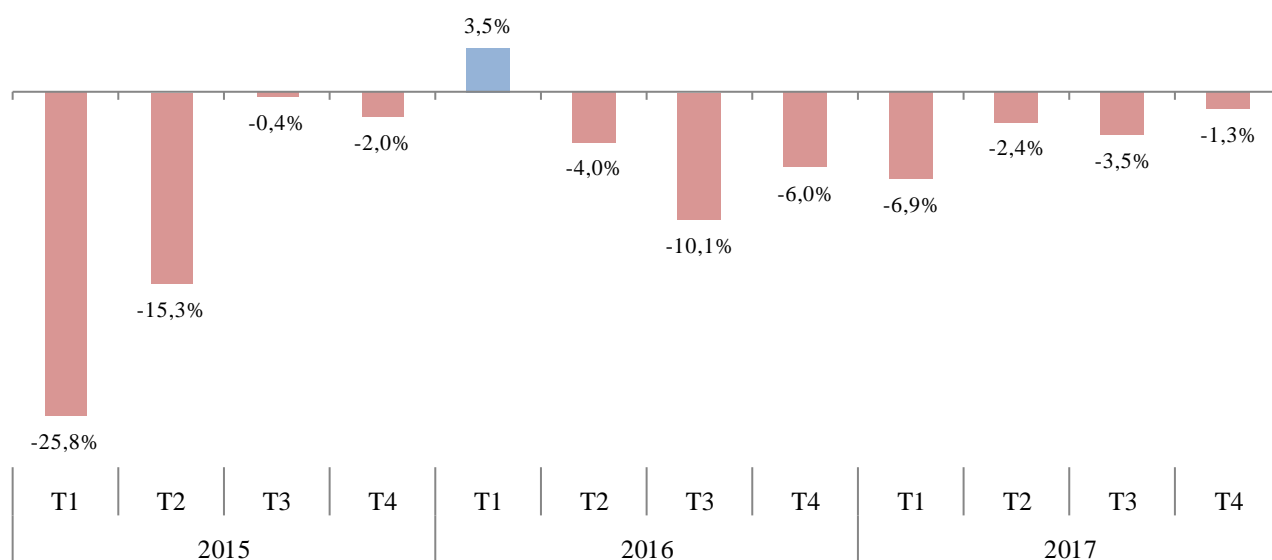
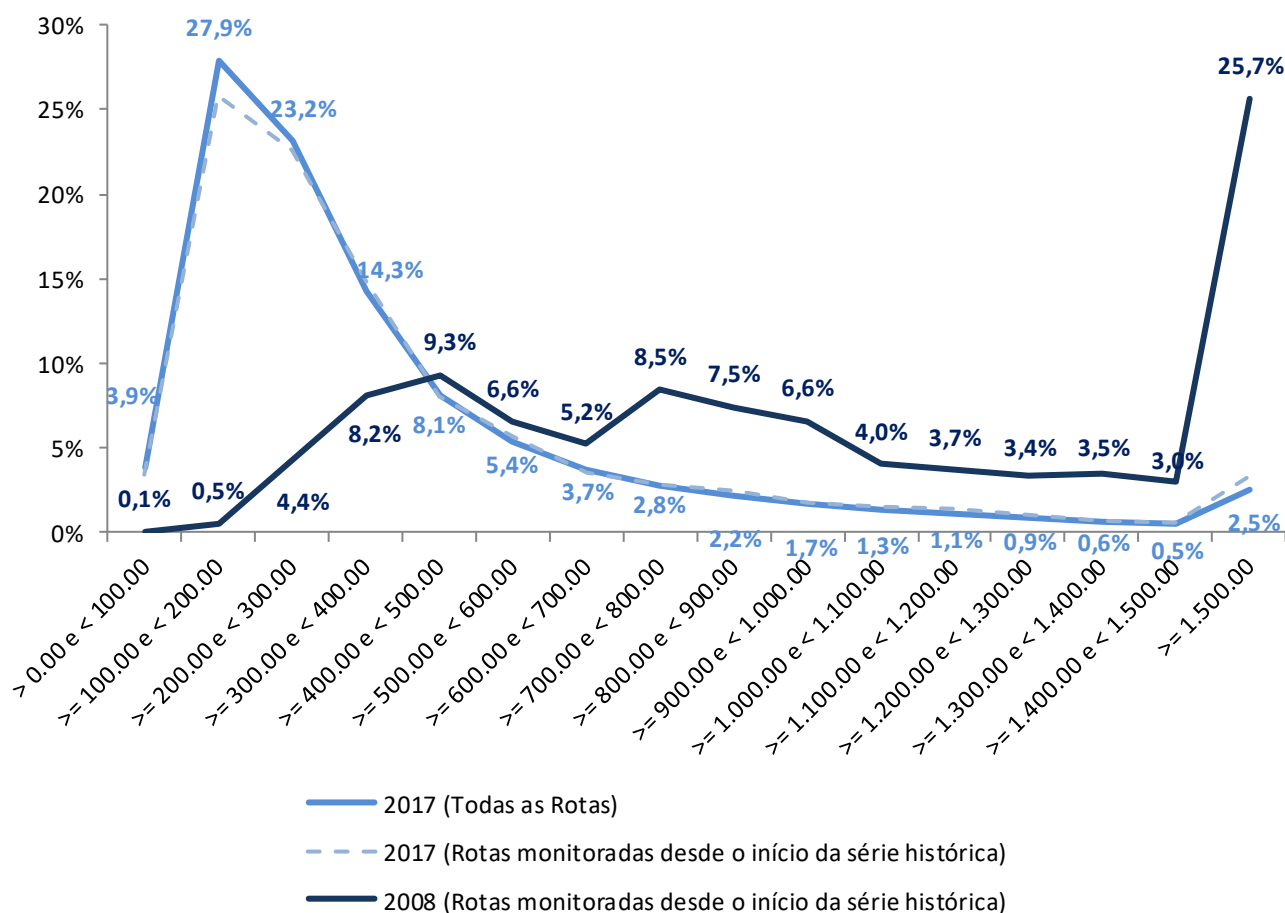
Figura 7.13: Yield Tarifa Aérea Doméstica Real médio trimestral, 2015 a 2017**Figura 7.14:** Variação do Yield Tarifa Aérea Doméstico Real com relação ao mesmo trimestre do ano anterior, 2015 a 2017

Figura 7.15: Distribuição percentual de assentos comercializados por intervalo de Yield Tarifa Aérea Doméstico Real, 2008 e 2017



Empresas Aéreas

Em 2017, três das quatro principais empresas aéreas brasileiras, apresentaram redução na tarifa aérea média doméstica real. As tarifas médias cobradas por Latam, Azul e Avianca apresentaram redução de 7,3%, 2,2% e 0,3%, respectivamente. Apenas a Gol teve aumento médio nas tarifas domésticas, de 6,6%. O menor valor médio foi registrado pela Latam, de R\$ 316,17, enquanto o maior foi observado na Azul, de R\$ 412,23.

Comportamento semelhante é observado no valor médio cobrado por quilômetro entre a origem e o destino do passageiro, independentemente de escalas e conexões. Neste caso, as variações registradas foram de -9,4%, -6,7%, -0,1% e +2,4% pelas empresas Latam, Azul, Avianca e Gol, respectivamente.

Vale ser ressaltado que, em 2017, Gol, Latam e Azul apresentaram aumento na distância direta média, de 4,1%, 2,4% e 4,8%, enquanto a Avianca apresentou redução de 0,2% neste indicador.

Figura 7.16: Evolução da Tarifa Aérea Média Doméstica Real por empresa, 2015 a 2017

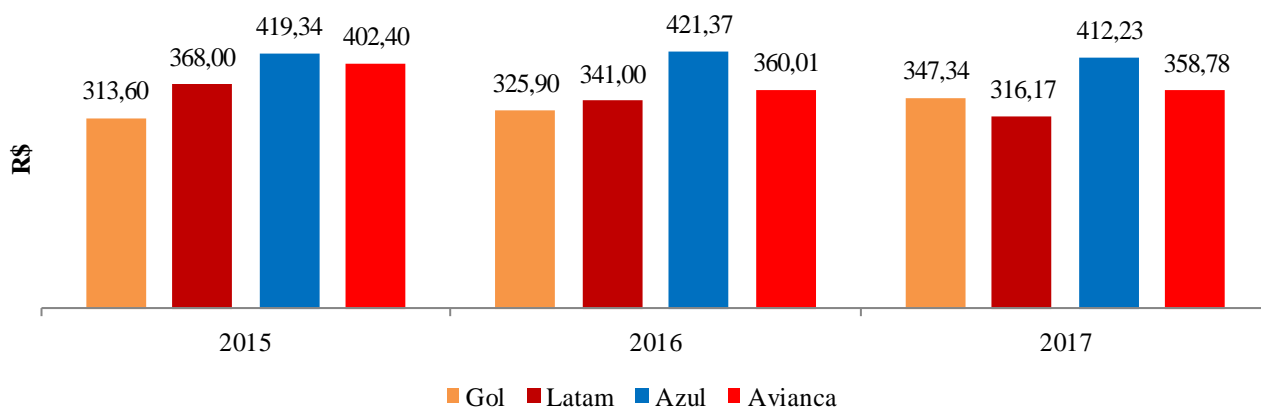


Figura 7.17: Variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real por empresa, 2015 a 2017

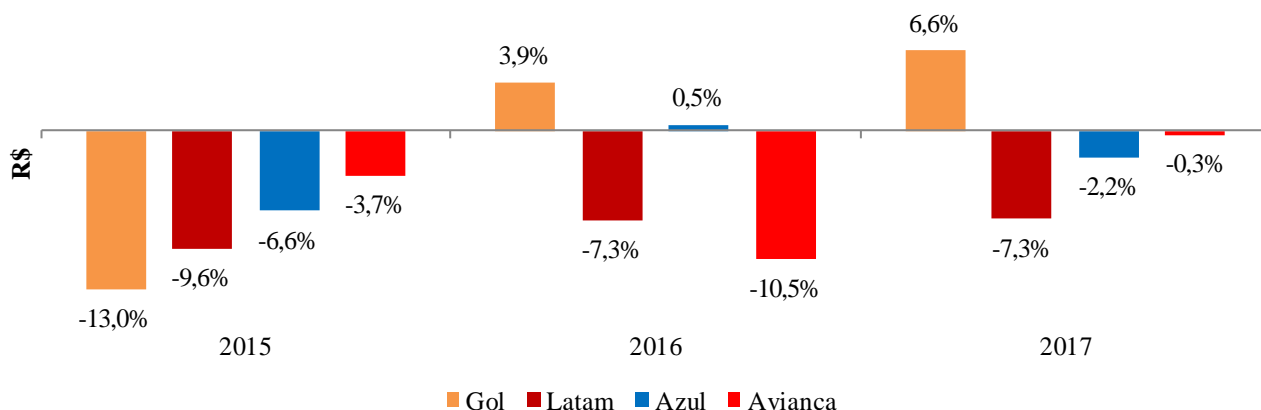


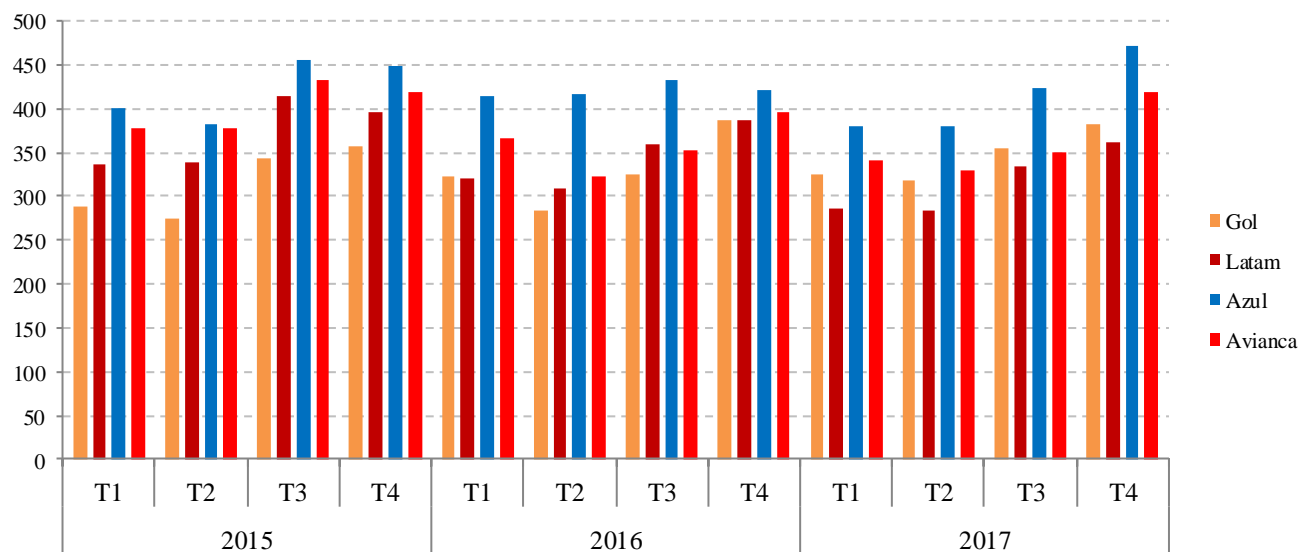
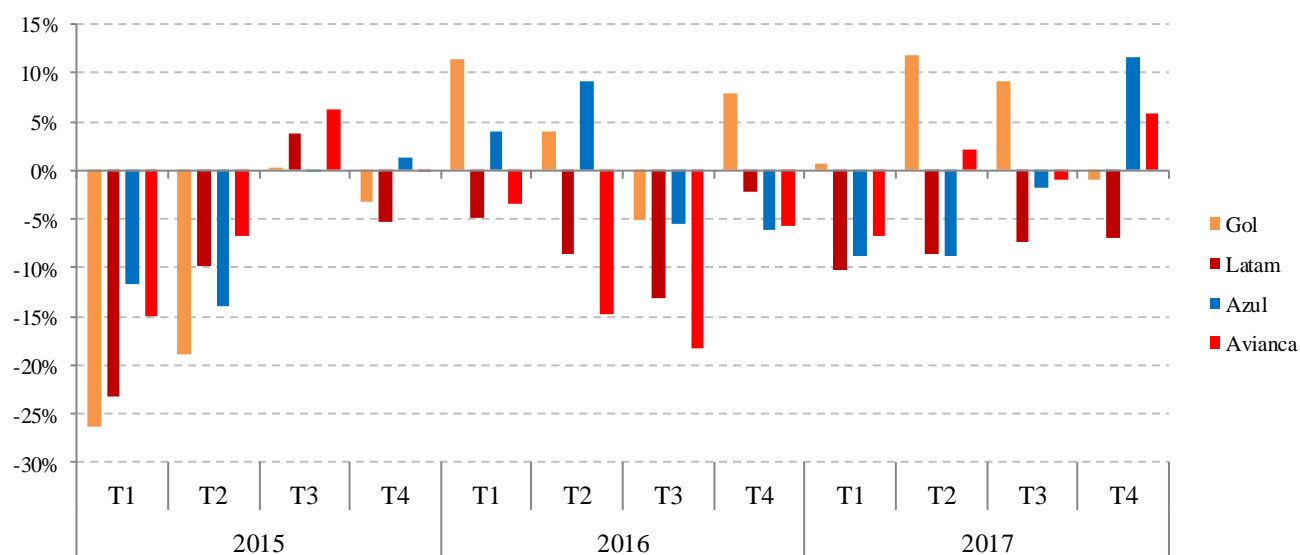
Figura 7.18: Tarifa Aérea Média Doméstica Real média trimestral por empresa, 2015 a 2017**Figura 7.19:** Variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real com relação ao mesmo trimestre do ano anterior por empresa, 2015 a 2017

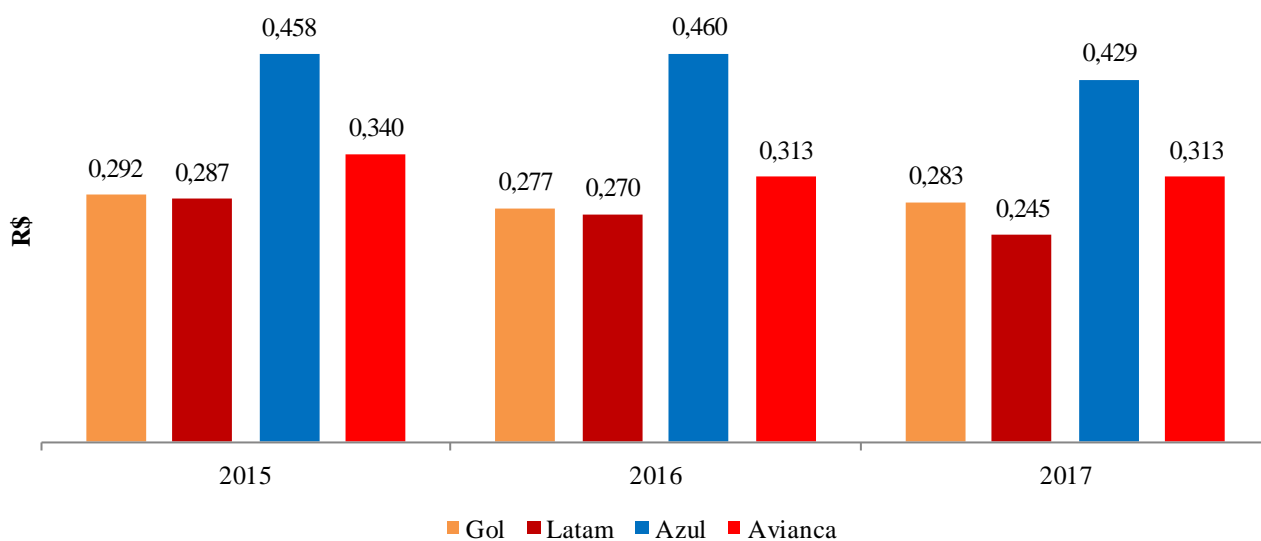
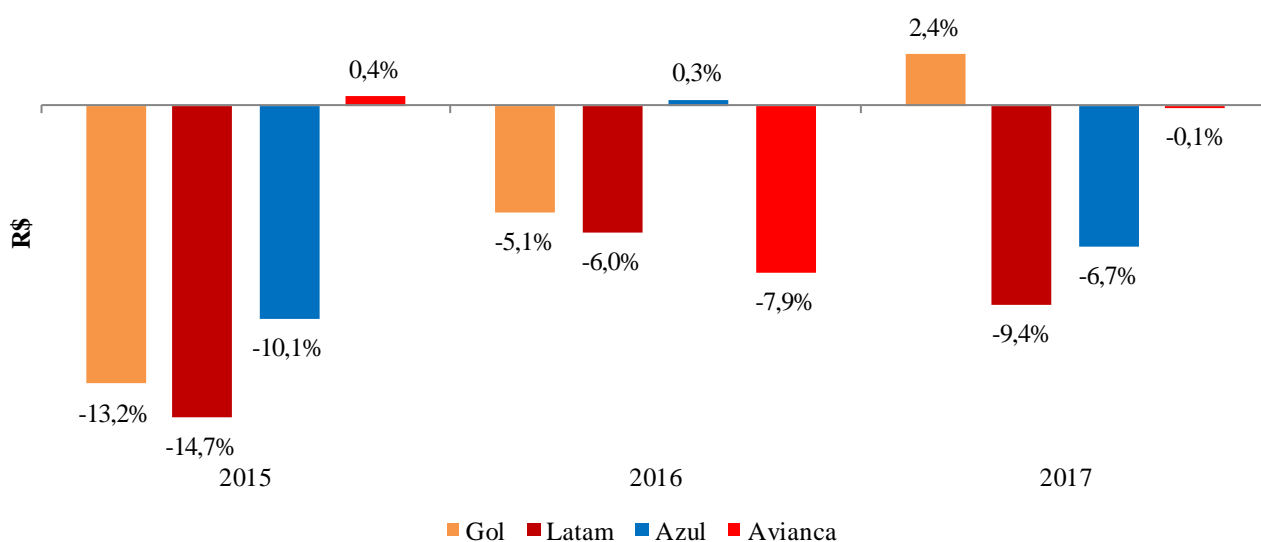
Figura 7.20: Evolução do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real por empresa, 2015 a 2017**Figura 7.21:** Variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real por empresa, 2015 a 2017

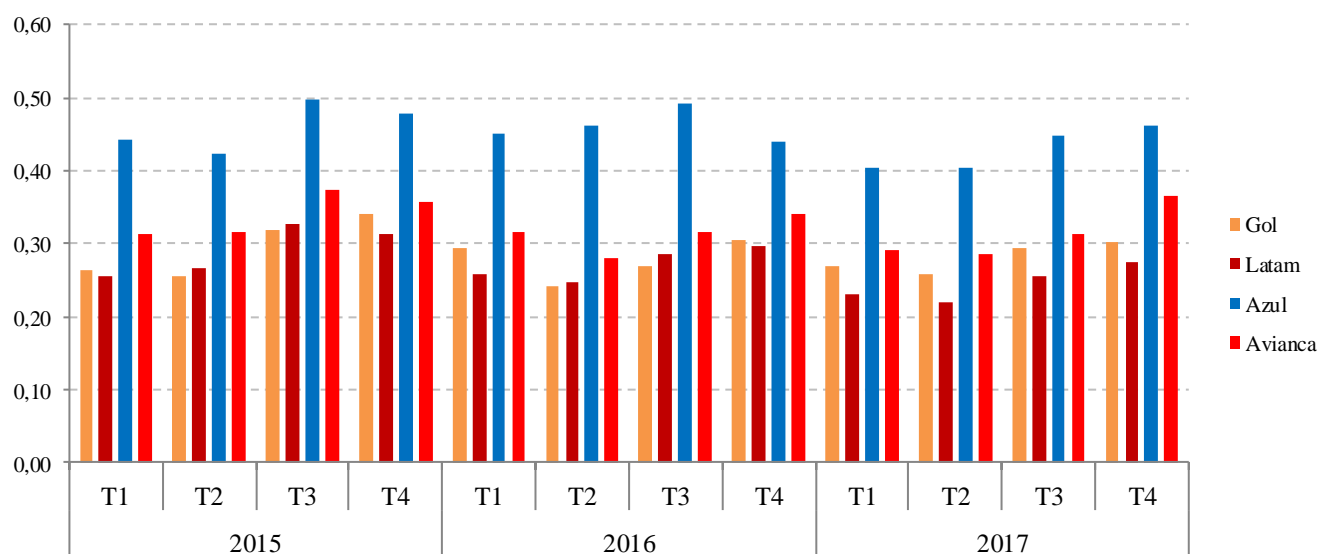
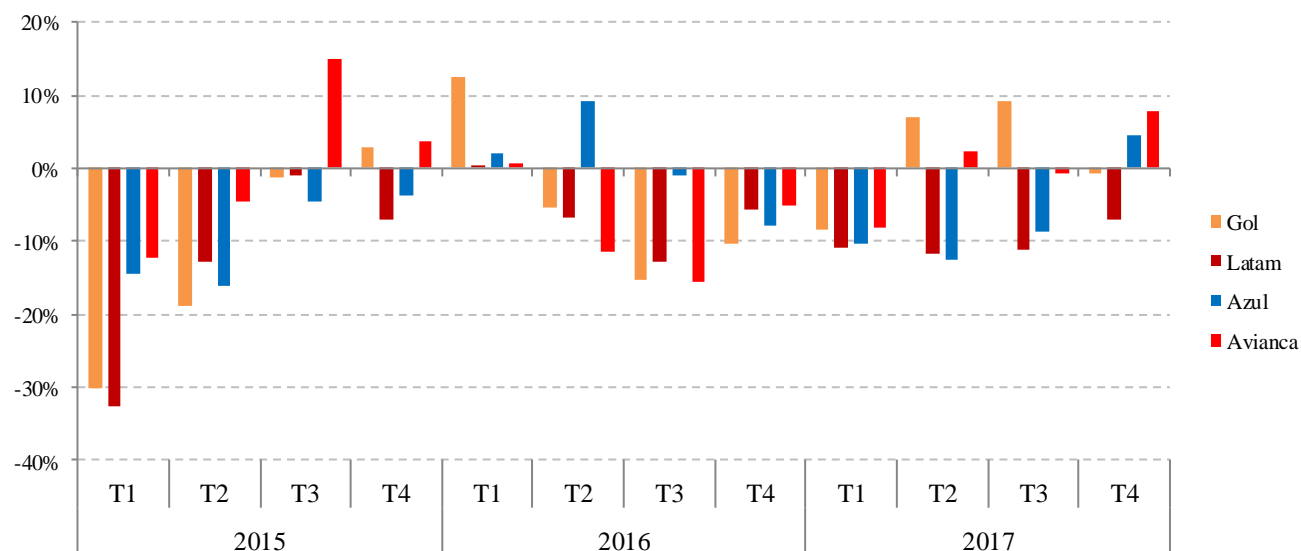
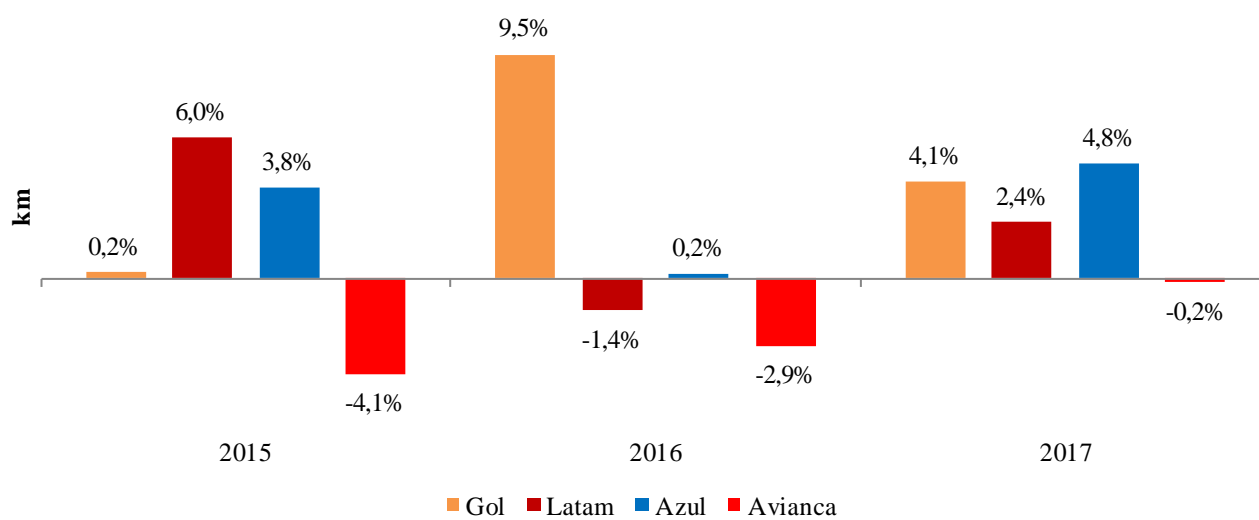
Figura 7.22: Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real trimestral por empresa, 2015 a 2017**Figura 7.23:** Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real com relação ao mesmo trimestre do ano anterior por empresa, 2015 a 2017

Figura 7.24: Variação da distância direta média por empresa, 2015 a 2017

Regiões e Unidades da Federação

Entre as 27 unidades da federação, a menor Tarifa Aérea Média Doméstica Real em 2017 foi apurada para os voos com origem ou destino no Rio de Janeiro, de R\$ 302,12 e que tem a quinta menor distância média (984 km). O maior valor foi registrado em Roraima, de R\$ 607,05, que possui também a maior distância média (2.336 km). Quinze UF's apresentaram redução no valor da tarifa média em 2017 na comparação com 2016: uma na região Centro-Oeste, oito na região Nordeste, duas no Norte, três no Sudeste e uma no Sul. Destas, a maior queda foi observada no Maranhão, da ordem de 8,9%. O maior aumento foi observado no Amapá, da ordem de 7,4%.

Na comparação com 2011, ano a partir do qual estão disponíveis dados do registro de tarifas aéreas domésticas de todas as linhas aéreas, em 23 UF's houve redução no valor da tarifa média doméstica real. As variações ficaram entre -23,4% (Pará) e +3,4% (Mato Grosso).

Já em termos do valor por quilômetro voado (Yield Tarifa Aérea Médio Domestico Real), o menor foi observado em voos com origem ou destino no Ceará (R\$ 0,230) e o maior em Minas Gerais (R\$ 0,412). Vinte UF's apresentaram redução no valor do Yield médio real em relação a 2016: uma na região Centro-Oeste, todas as nove da região Nordeste, quatro no Norte, três no Sudeste e todas as três da Sul. Destas, a maior queda foi observada no Piauí, da ordem de 9,7%. O maior aumento foi observado no Amapá, da ordem de 7,3%.

Entre os 27 estados, Minas Gerais registrou a maior proporção de passagens vendidas com tarifas aéreas inferiores a R\$ 100 (12,1%), enquanto Alagoas apresentou a menor, com 0,8%. No Espírito Santo, 65,3% das passagens foram vendidas com valores inferiores a R\$ 300, a maior parcela abaixo desse valor alcançada por um Estado em 2017, enquanto Roraima registrou a menor (16,6%). 11 unidades da federação tiveram a maioria de suas passagens vendidas com tarifas aéreas abaixo de R\$ 300.

Quando avaliadas as tarifas aéreas domésticas comercializadas com valores inferiores a R\$ 0,10/km em 2017, a Unidade da Federação com a maior proporção foi Amazonas (11,4%), seguido do Pará (9,3% do total) e Maranhão (7,7%).

A maior proporção de tarifas aéreas domésticas comercializadas em 2017 com valores inferiores a R\$ 0,30/km foi verificada no estado da Paraíba (78,1% do total do estado), seguido do Rio Grande do Norte (74,7%) e do Ceará (73,2%). 21 das 27 unidades da federação tiveram a maioria das tarifas aéreas domésticas comercializadas abaixo deste valor em 2017.

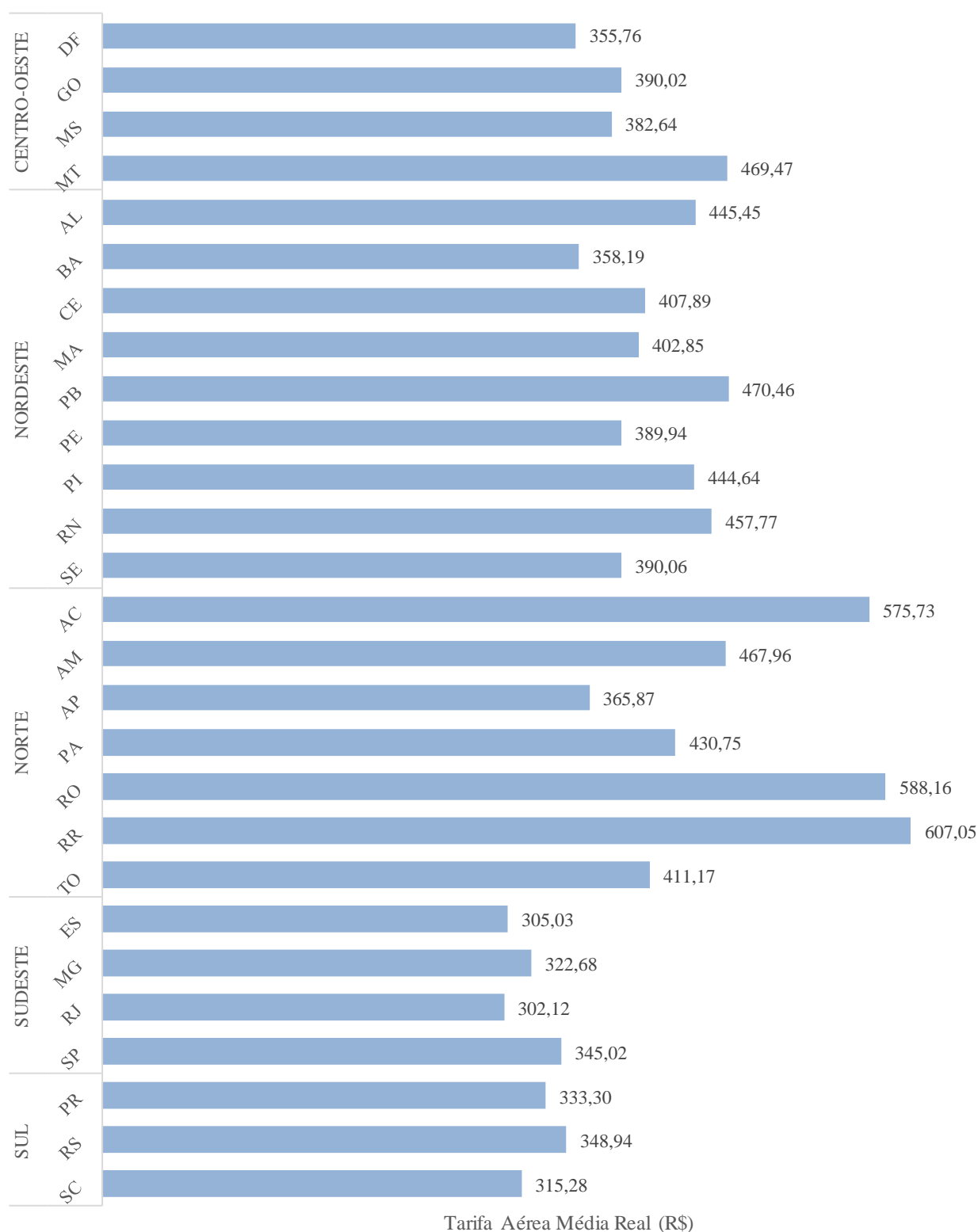
Figura 7.25: Tarifa Aérea Média Doméstica Real por UF, 2017

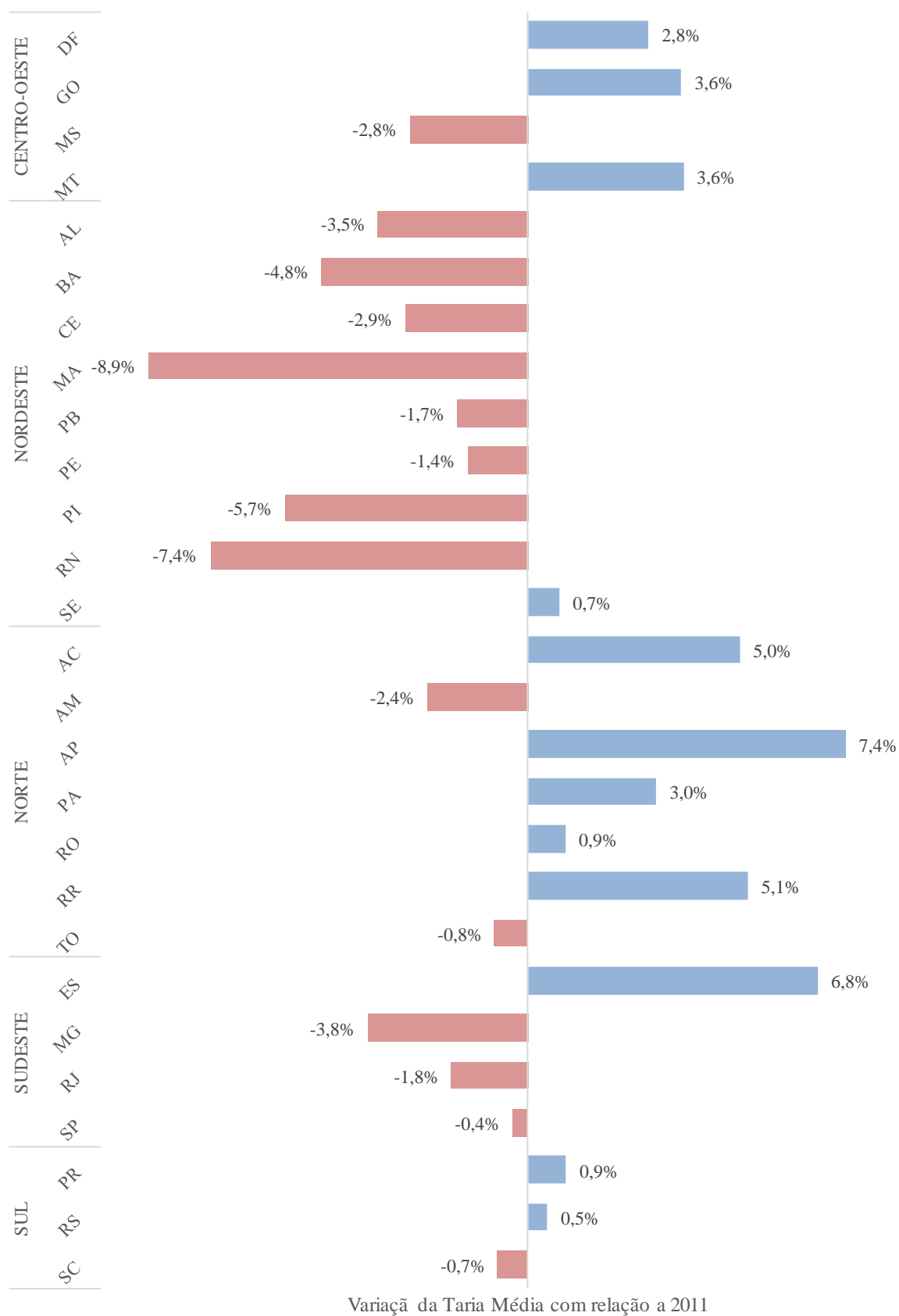
Figura 7.26: Variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real por UF, 2017/2016

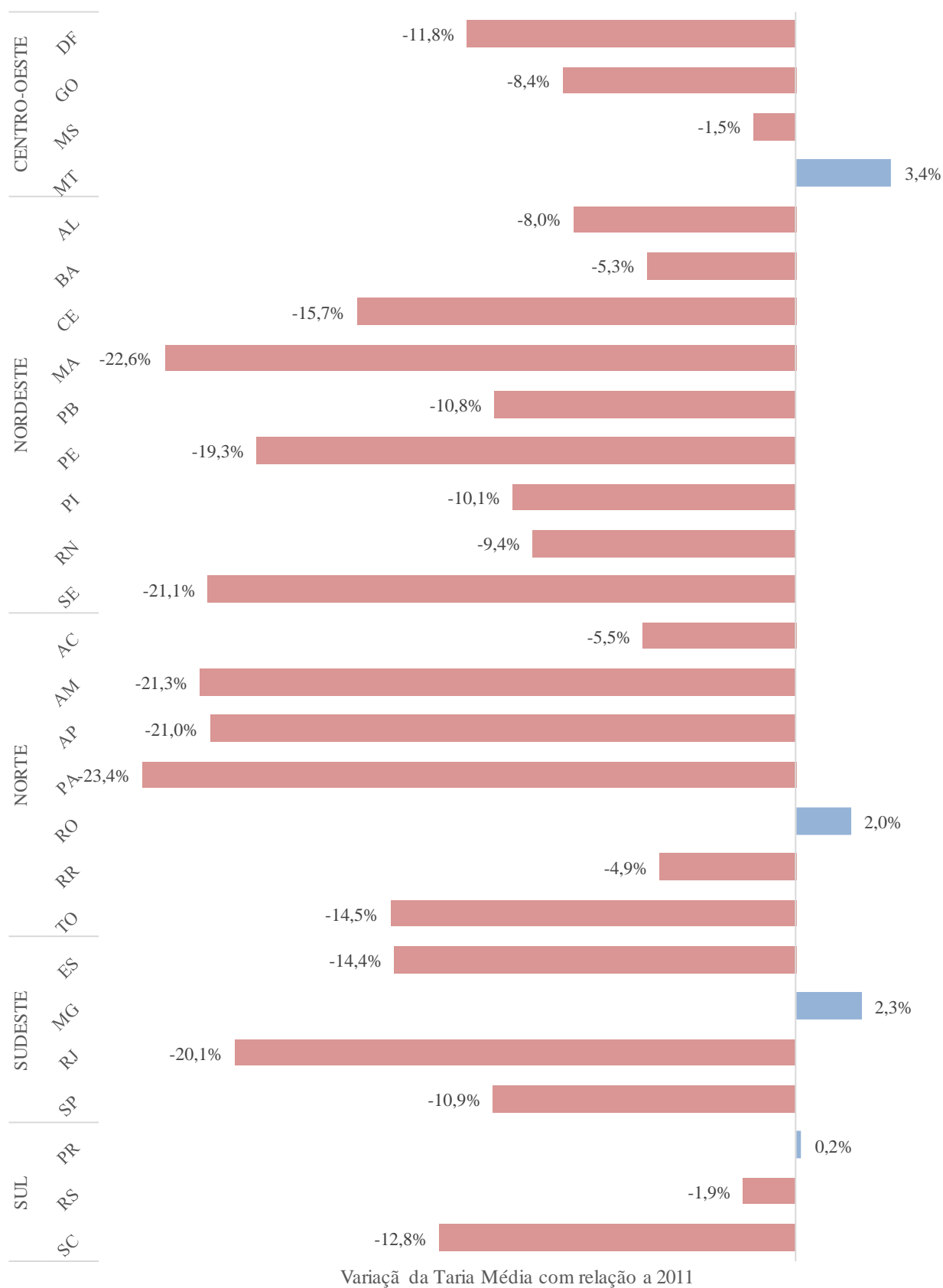
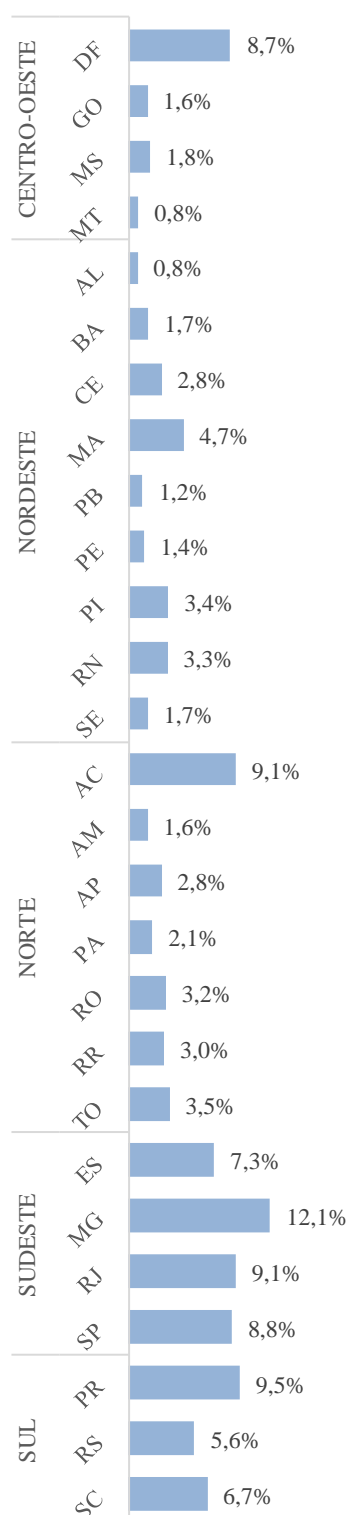
Figura 7.27: Variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real por UF, 2017/2011

Figura 7.28: Percentual de assentos comercializados a tarifas inferiores a R\$ 100,00 por UF, 2017

Percentual de assentos comercializados a menos de R\$ 100,00

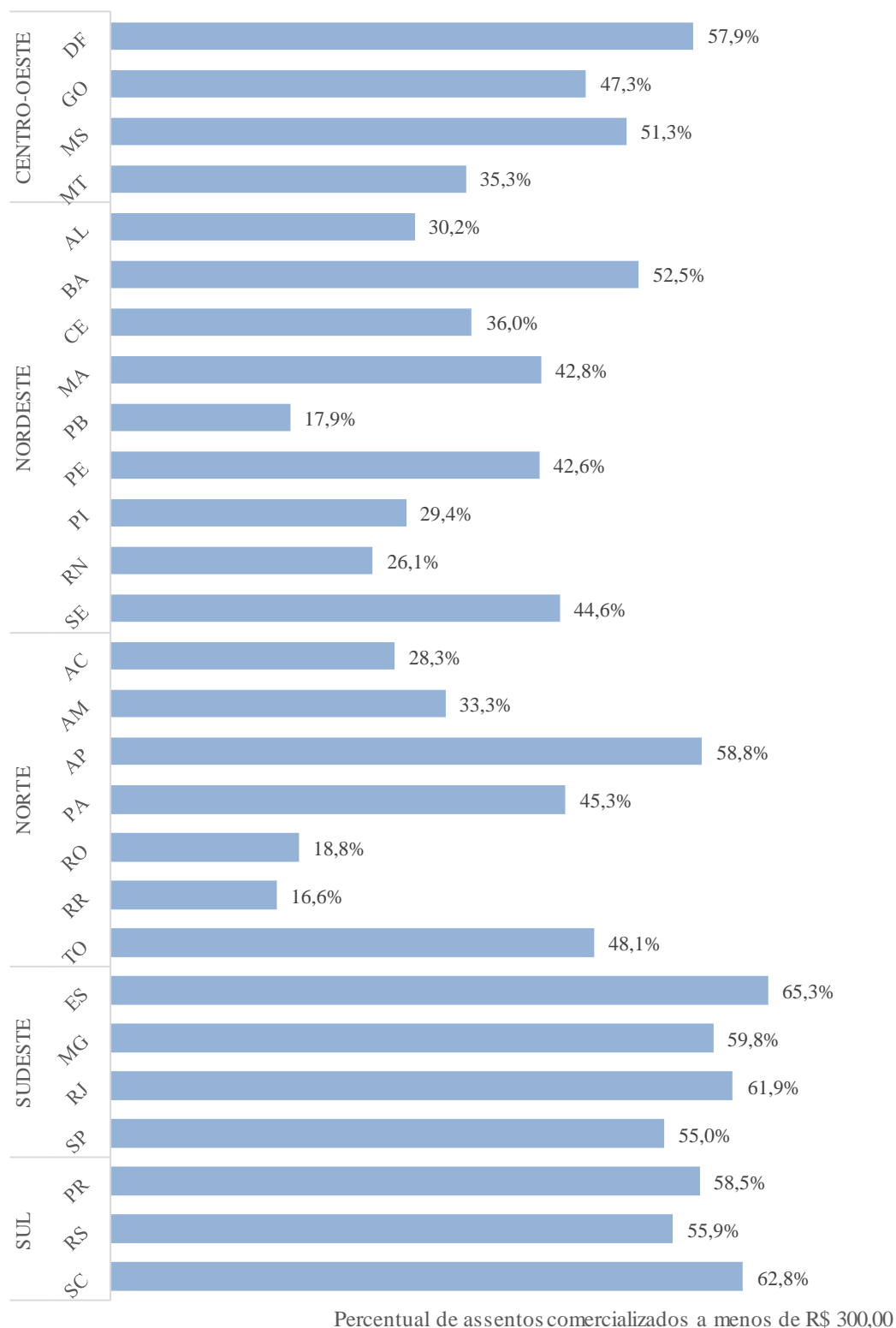
Figura 7.29: Percentual de assentos comercializados a tarifas inferiores a R\$ 300,00 por UF, 2017

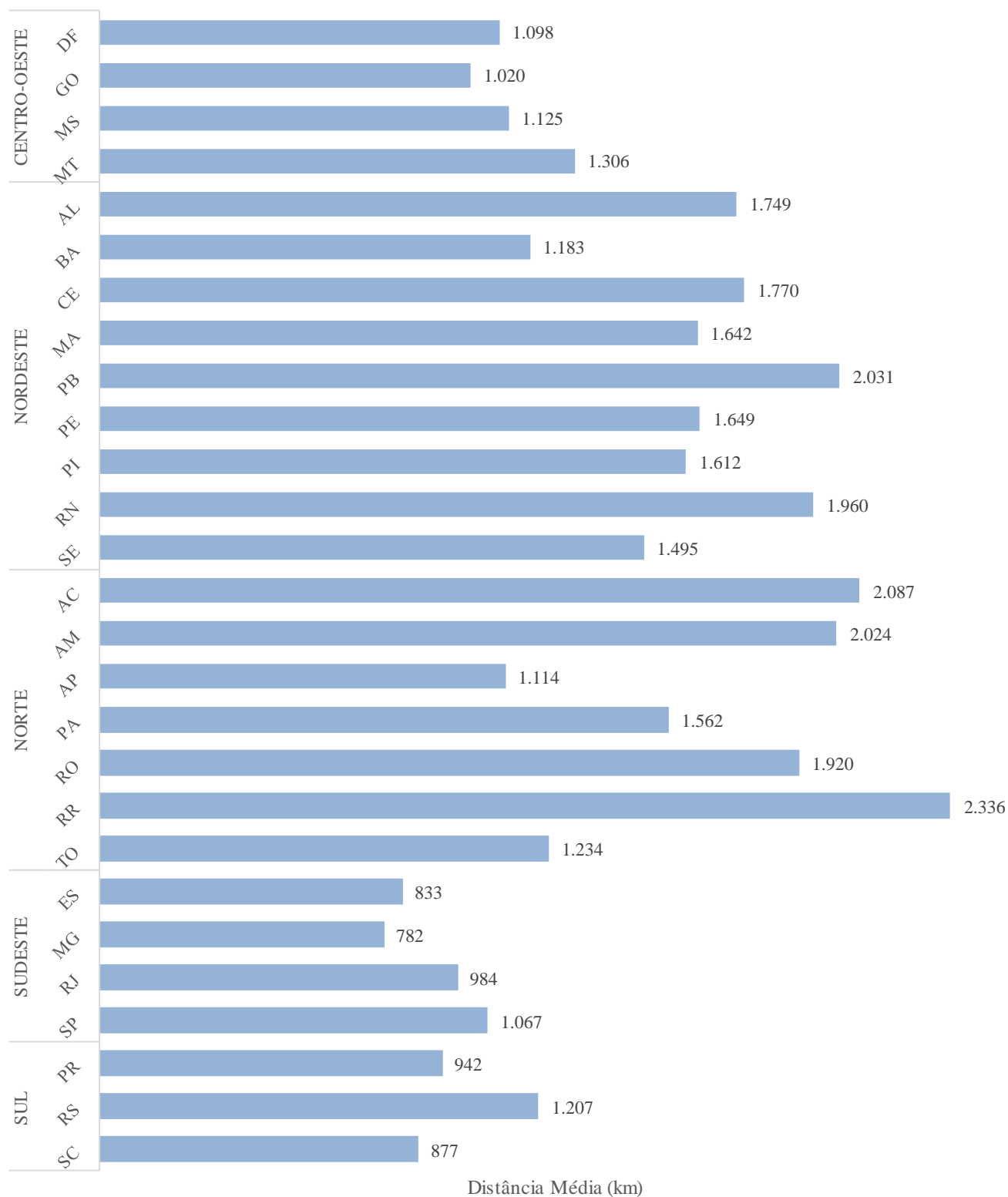
Figura 7.30: Distância direta média por UF em quilômetros, 2017

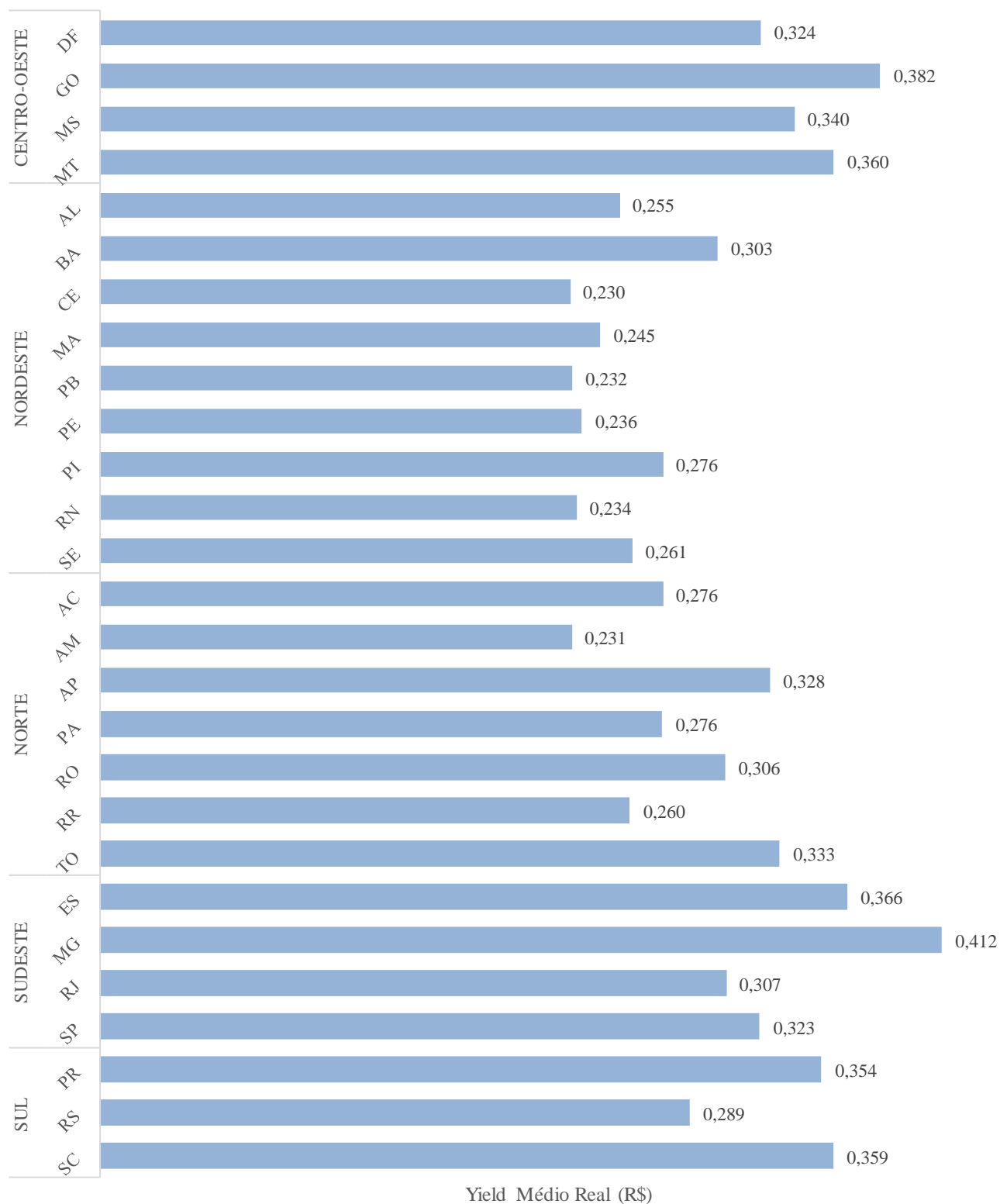
Figura 7.31: Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real por UF, 2017

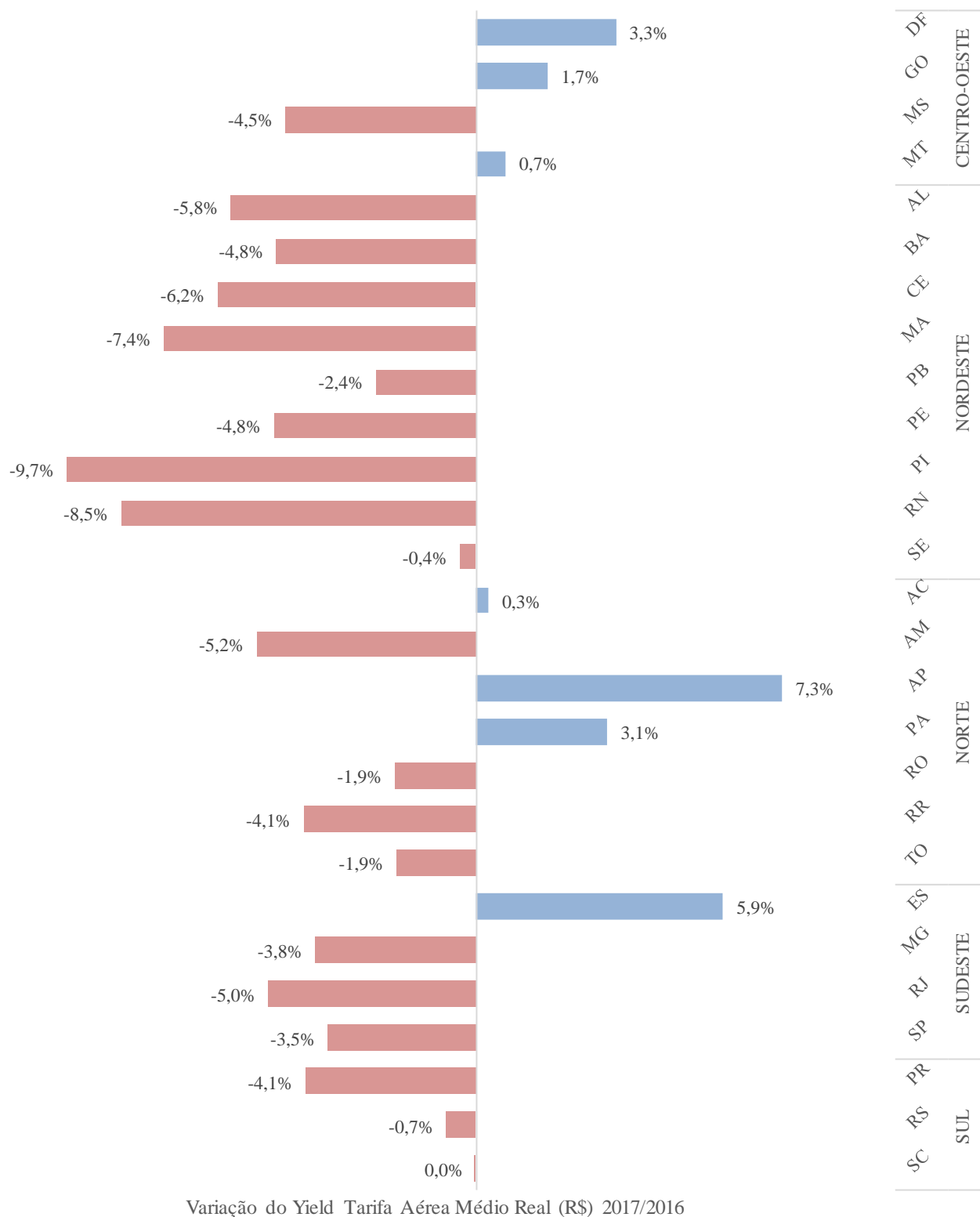
Figura 7.32: Variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real por UF 2017/2016

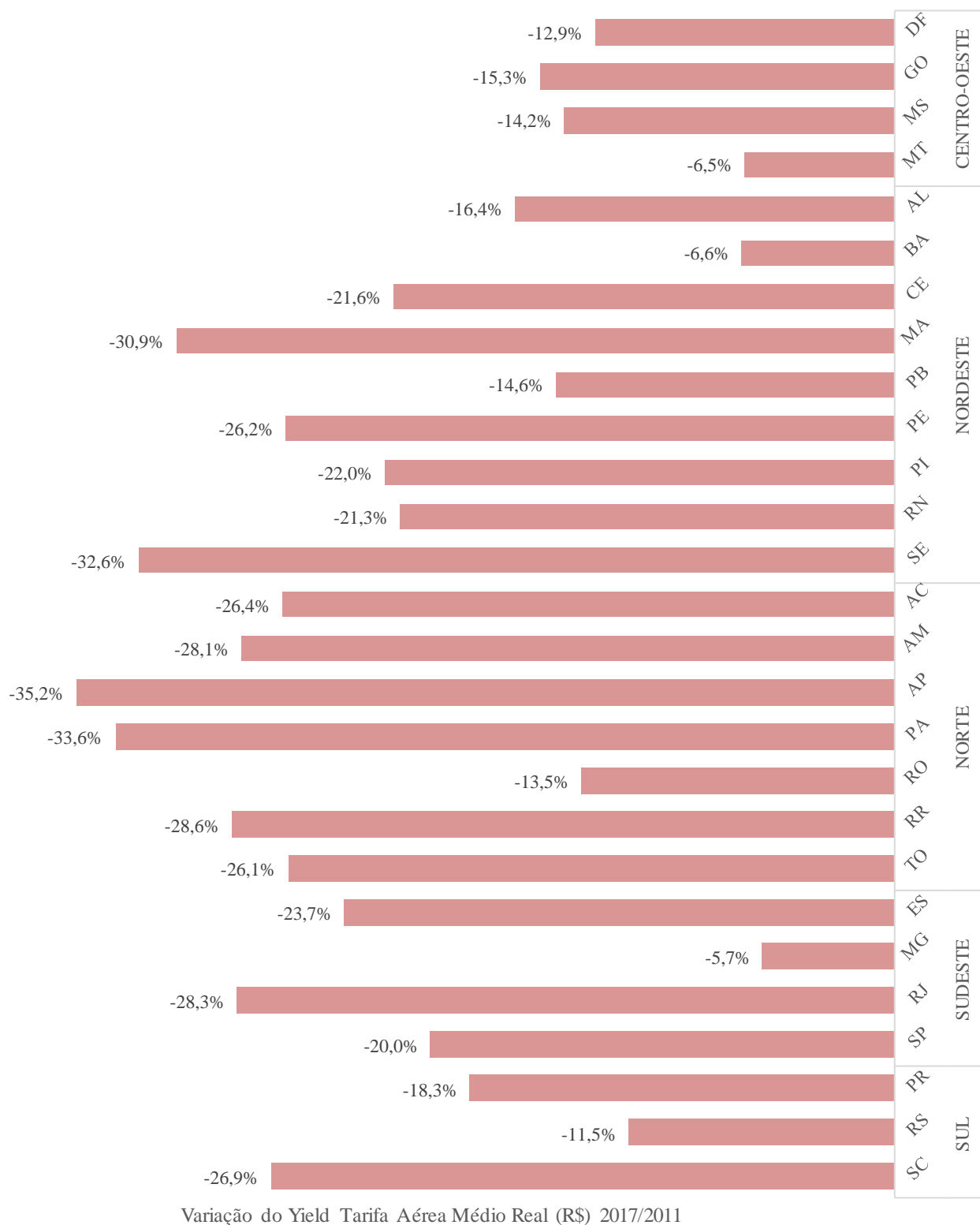
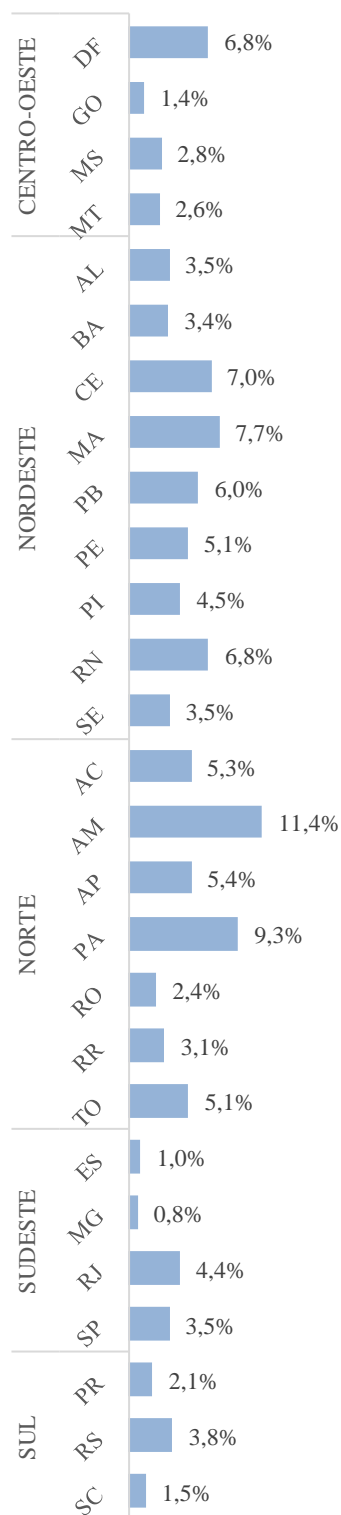
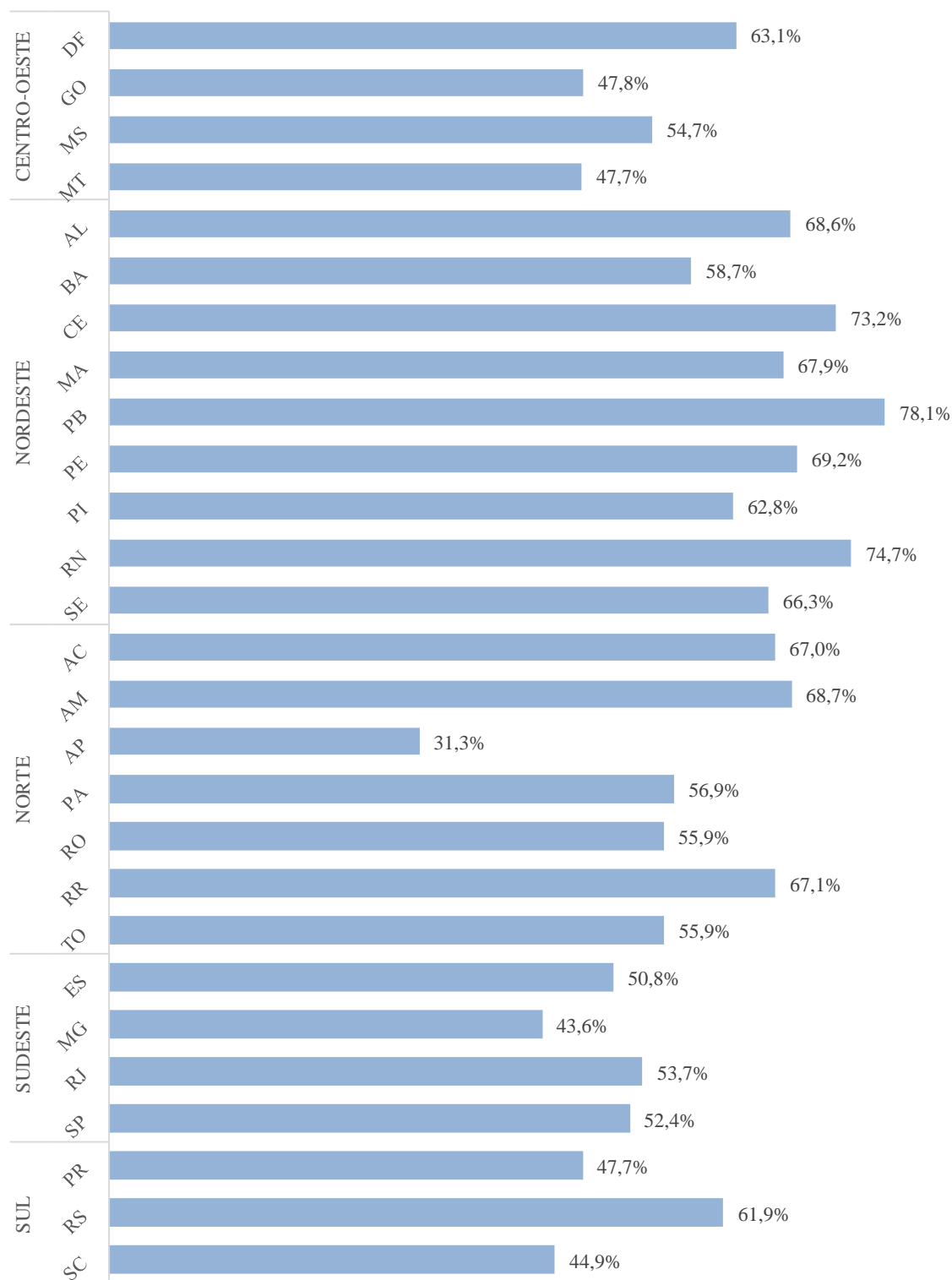
Figura 7.33: Variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real por UF 2017/2011

Figura 7.34: Percentual de assentos comercializados com Yield inferior a R\$ 0,10 por UF em 2017

Percentual de assentos comercializados com Yield menor que R\$ 0,10

Figura 7.35: Percentual de assentos comercializados com Yield inferior a R\$ 0,30 por UF em 2017

Percentual de assentos comercializados com Yield menor que R\$ 0,30

Seção 8.

Desempenho Econômico-Financeiro

Nesta seção, serão apresentados dados das demonstrações contábeis e dos relatórios econômico-financeiros das empresas brasileiras de 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 documentos e nas demonstrações contábeis periodicamente apresentados à ANAC pelas empresas brasileiras dos serviços de transporte aéreo público regular e não regular de passageiros, carga e mala postal, exceto táxi-aéreo, nos termos Resolução ANAC nº 342/2014 e da Portaria ANAC nº 2148/SRE/2014, que entraram em vigor no dia 1º/1/2016 e substituíram a Portaria nº 1.334/SSA/2004, e a Portaria nº 218/SPL/1990, editadas pelo então Departamento de Aviação Civil do Comando da Aeronáutica.

Foram considerados os dados das empresas que, em cada ano, obtiveram mais de 1% de participação de mercado em RPK ou mais de 1% em participação de mercado no total de carga útil paga quilômetros (RTK) no mercado doméstico. Os valores apresentados abrangem o resultado tanto de operações domésticas quanto internacionais.

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

A evolução e a composição das receitas, dos custos e das despesas de voo até 2014 foram obtidas a partir do Demonstrativo do Relatório Operacional que era mensalmente remetido à ANAC.

Já o resultado financeiro, o resultado líquido do exercício e os indicadores de desempenho econômico-financeiro até 2014 foram obtidos nos dados da Demonstração do Resultado encerrada em 31 de dezembro de cada ano.

A partir de 2016, todos os valores anteriormente mencionados passaram a ser obtidos exclusivamente da demonstração do resultado.

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

Mais informações sobre as demonstrações contábeis apresentadas à ANAC pelas empresas brasileiras detentoras de outorga para a exploração dos serviços de transporte aéreo público e eventuais ressalvas estão disponíveis na seção Dados e Estatísticas >>> Mercado do Transporte Aéreo do portal da ANAC na internet.

Receita de Serviços Aéreos Públicos

A receita de serviços aéreos públicos compreende a receita auferida pelas empresas brasileiras de transporte aéreo público regular e não regular, exceto táxi-aéreo, tais como a venda de passagens, fretamentos (voos não regulares), transporte de carga e malote postal, etc.

Em 2017, o faturamento do setor com tais receitas cresceu 7,9% quando comparado com o ano anterior, tendo alcançado o valor recorde de R\$ 37,8 bilhões. No período de 2009 a 2017, o crescimento médio anual da receita de serviços aéreos públicos foi de 11,1%.

A principal receita de serviços aéreos públicos foi auferida com transporte de passageiros, que representou 84,7%, seguida da receita com carga e mala postal (6,8%).

A Latam foi a empresa que auferiu o maior montante com as receitas de serviços aéreos públicos em 2017, da ordem de 15,0 bilhões de reais, representando aumento de 4,8% em relação a 2016. A Gol foi a segunda empresa que mais faturou com este tipo de receita em 2017 (10,1 bilhões de reais), com aumento de 5,0%.

Entre as principais empresas de passageiros, a Avianca registrou a maior taxa de crescimento das receitas de serviços aéreos públicos em 2017 no comparativo com o ano anterior, da ordem de 19,0%. A Azul obteve a segunda maior taxa de crescimento, de 13,5%.

A Absa, principal empresa aérea que transporta essencialmente carga, faturou R\$ 930 milhões com receitas de voo em 2017, o que representou um aumento de 3,6%.

Figura 8.1: Receita de Serviços Aéreos Públicos (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2017

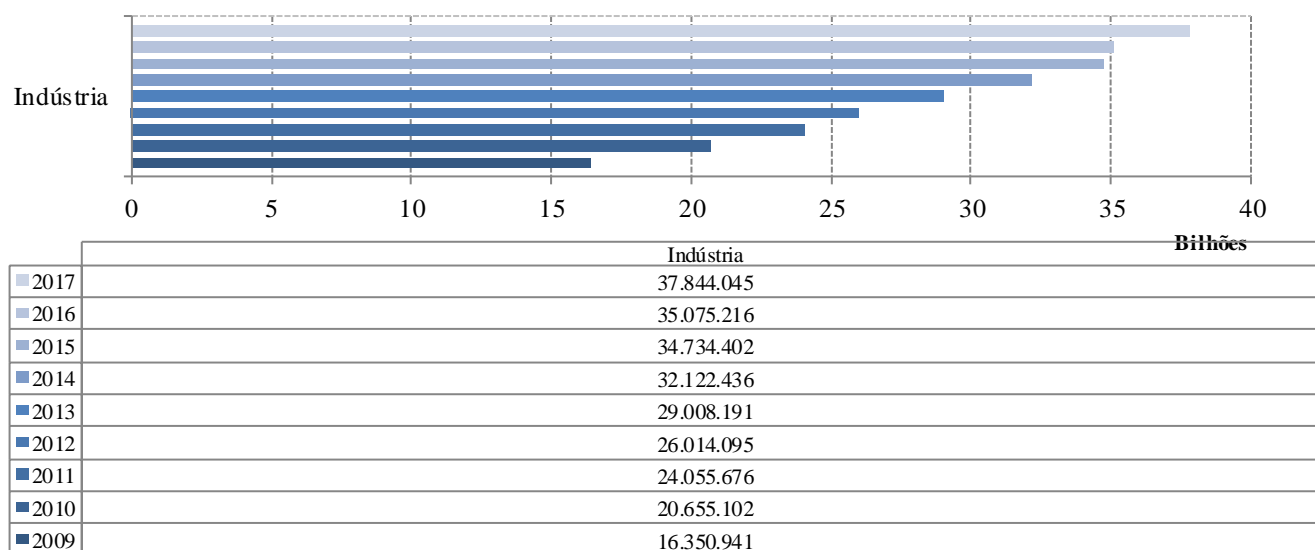


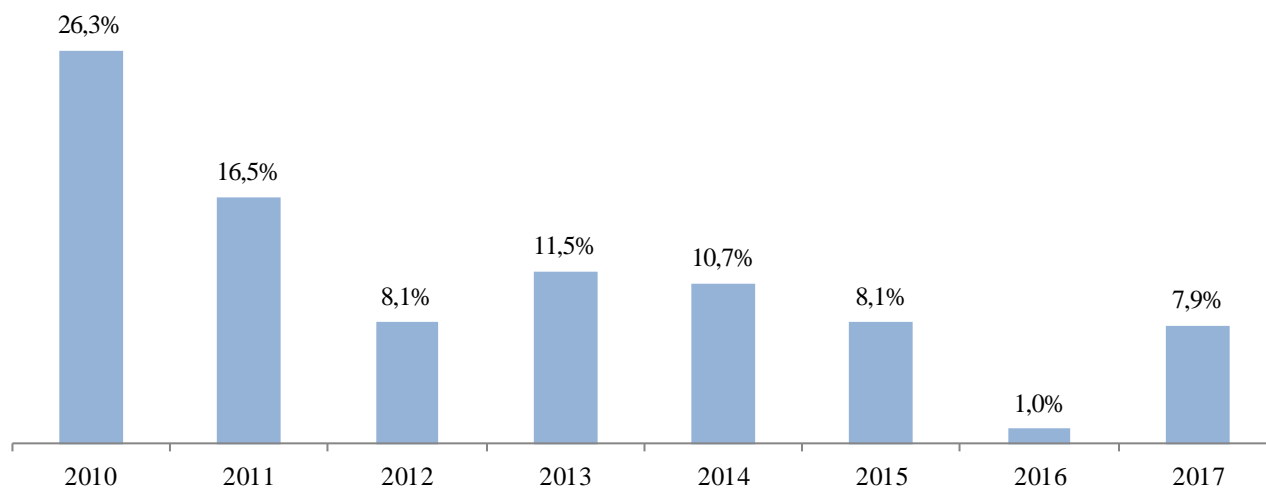
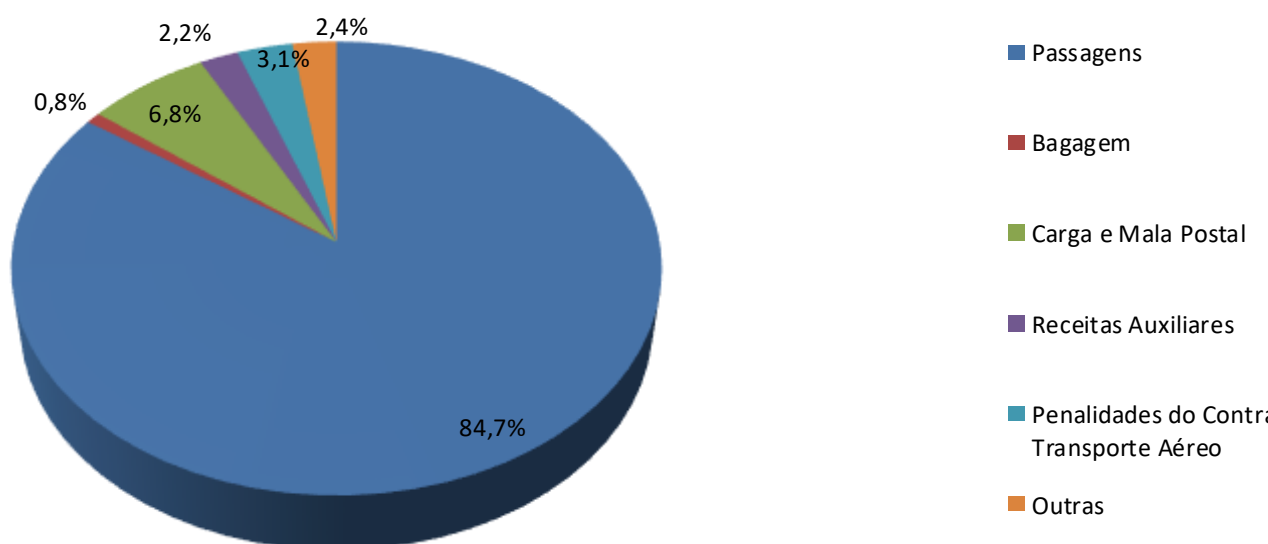
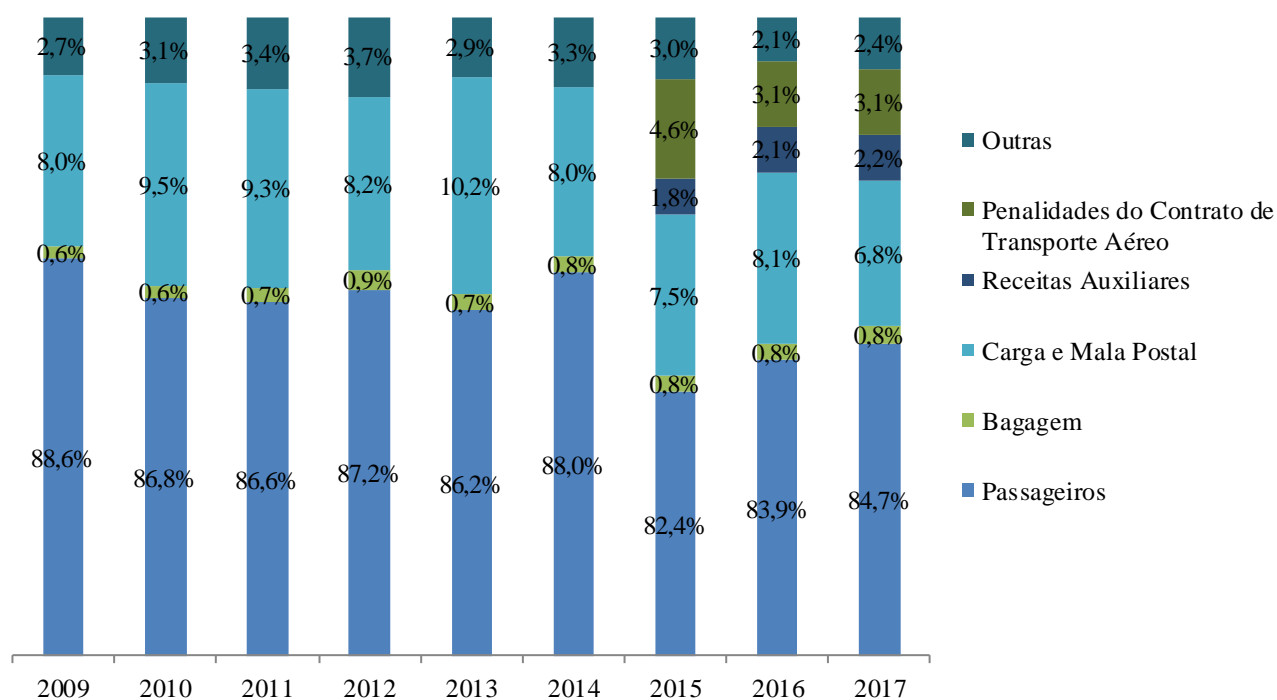
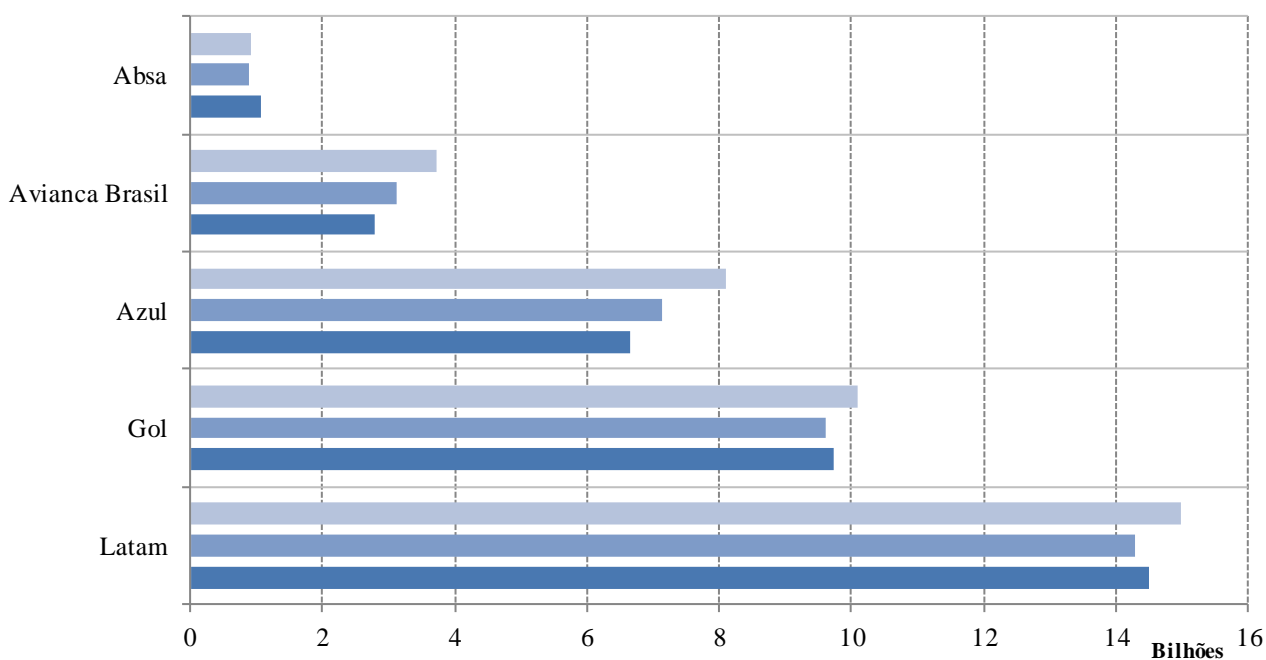
Figura 8.2: Variação da Receita de Serviços aéreos Públicos da indústria com relação ao ano anterior, 2010 a 2017**Figura 8.3:** Composição das receitas de serviços aéreos públicos da indústria, 2017

Figura 8.4: Evolução da composição da Receita de Voo por tipo de receita, 2009 a 2017**Figura 8.5:** Receita de Serviços Aéreos Públicos (R\$ 1.000,00) por empresa, 2015 a 2017

	Latam	Gol	Azul	Avianca Brasil	Absa
2017	14.996.690	10.087.696	8.101.143	3.728.755	929.760
2016	14.304.643	9.605.522	7.134.562	3.133.435	897.054
2015	14.503.765	9.725.924	6.646.716	2.778.804	1.079.193

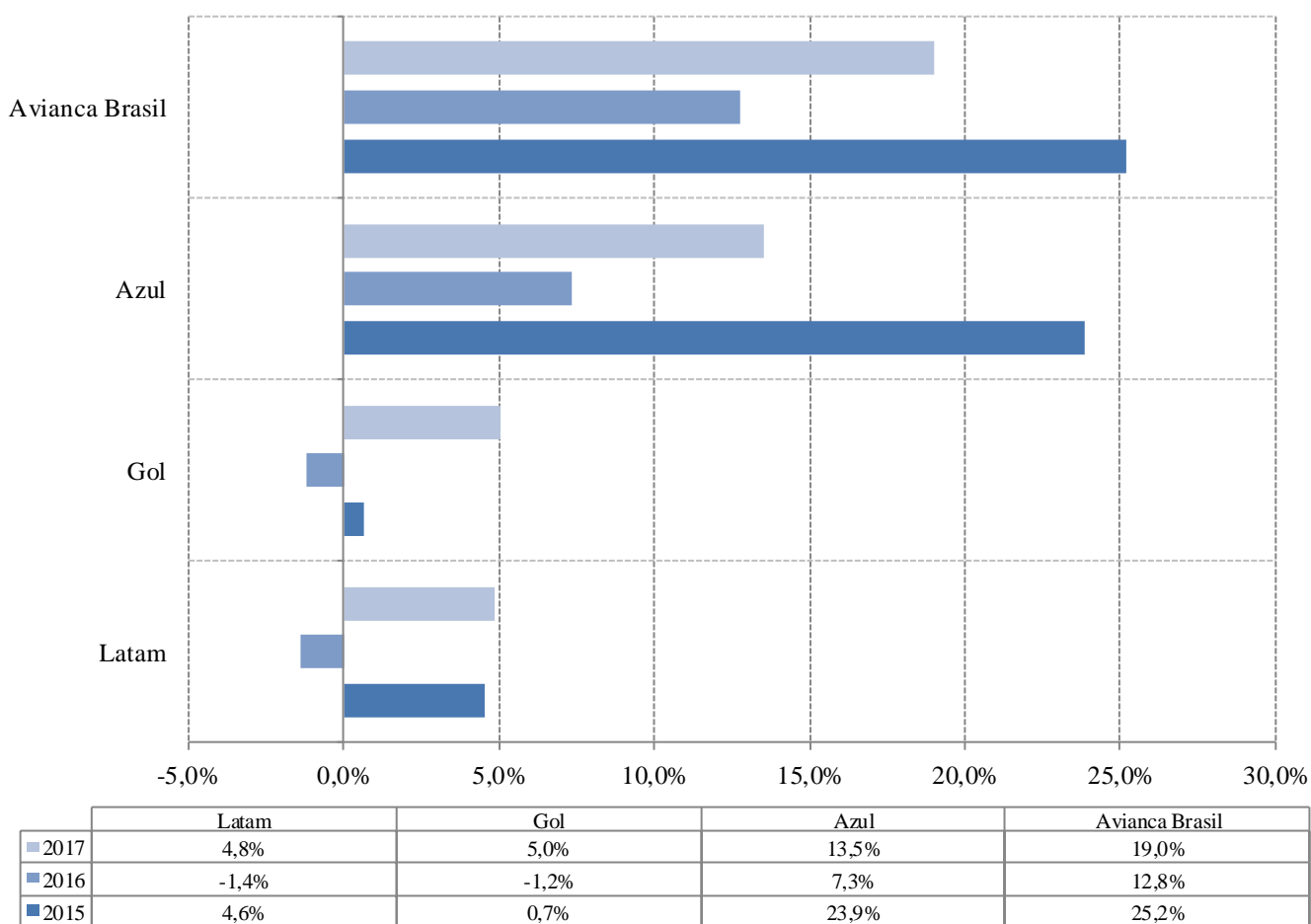
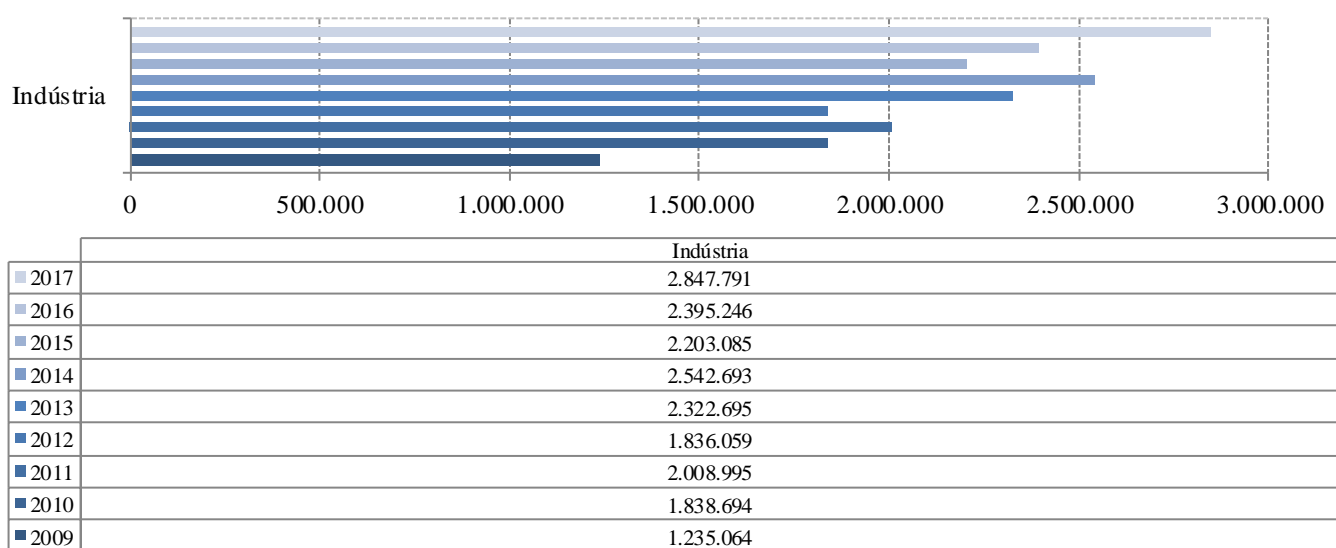
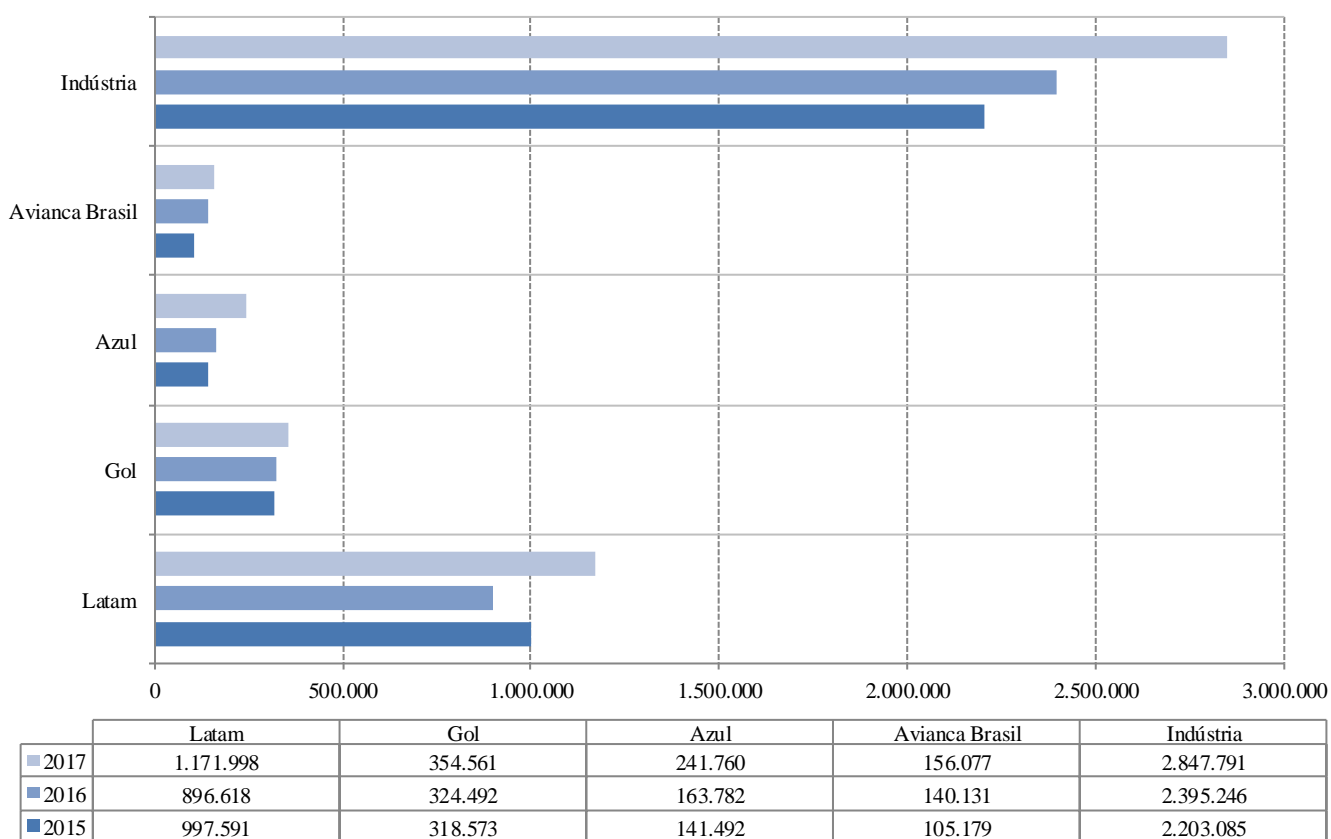
Figura 8.6: Variação da Receita de Serviços Aéreos Públicos (%) por empresa, 2015 a 2017**Figura 8.7:** Receita com Carga e Mala Postal (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2017

Figura 8.8: Receita com Carga e Mala Postal (R\$ 1.000,00) por empresa, 2015 a 2017

Custos e Despesas Operacionais dos Serviços Aéreos Públicos

Os custos e as despesas operacionais dos serviços aéreos públicos foram de 34,6 bilhões de reais em 2017, o que representou aumento de 2,1% em relação ao ano anterior. No período de 2009 a 2017, o crescimento médio dos custos e despesas de voo foi de 8,5% ao ano.

A Portaria nº 2.148/SRE/2014, alterou a estrutura e o conteúdo das demonstrações contábeis enviadas pelas empresas brasileiras à ANAC. Com isso, a partir de 2016, as empresas passaram a apresentar seus custos e despesas classificados de forma diferente, o que impossibilita uma comparabilidade perfeita de todos os tipos de custos e despesas com os anos anteriores. Assim, as figuras 8.11 e 8.12 apresentam a composição dos custos e despesas dos anos de 2015 em diante, enquanto as figuras 8.13 e 8.14 apresentam tais informações até o ano de 2014.

O principal item de custos e despesas operacionais dos serviços aéreos públicos em 2017 foi Combustíveis e Lubrificantes, com participação de 27,5% ante 24,8% no ano anterior. Os custos com seguro, arrendamento e manutenção de aeronaves foram o segundo principal item em 2017, com 20,3% ante 22,8% em 2016.

A Latam foi a empresa que registrou o maior valor de custos e despesas operacionais dos serviços aéreos públicos em 2017 (14,1 bilhões de reais), com redução de 3,9% em relação a 2016. A Gol, com 9,1 bilhões de reais, registrou o segundo maior valor e aumento de 4,5% neste item em relação ao ano anterior.

Entre as empresas que transportaram essencialmente carga, a Absa apurou valor da ordem de 900 milhões de reais com custos e despesas operacionais dos serviços aéreos públicos em 2017, representando redução de 0,9% em relação ao ano anterior.

Figura 8.9: Custos e Despesas de voo da indústria, 2009 a 2017

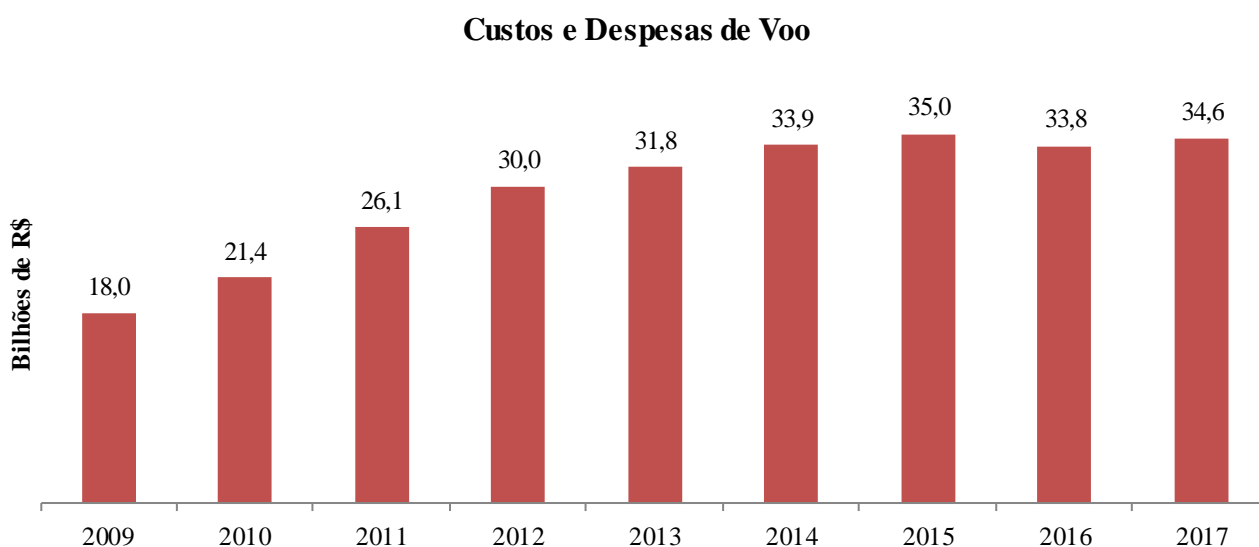


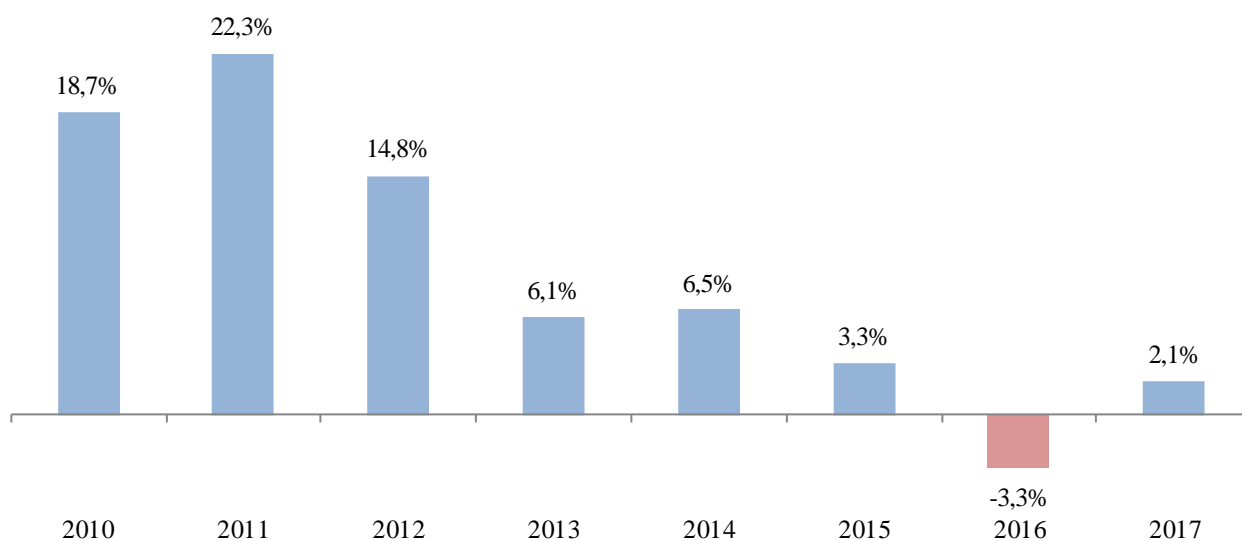
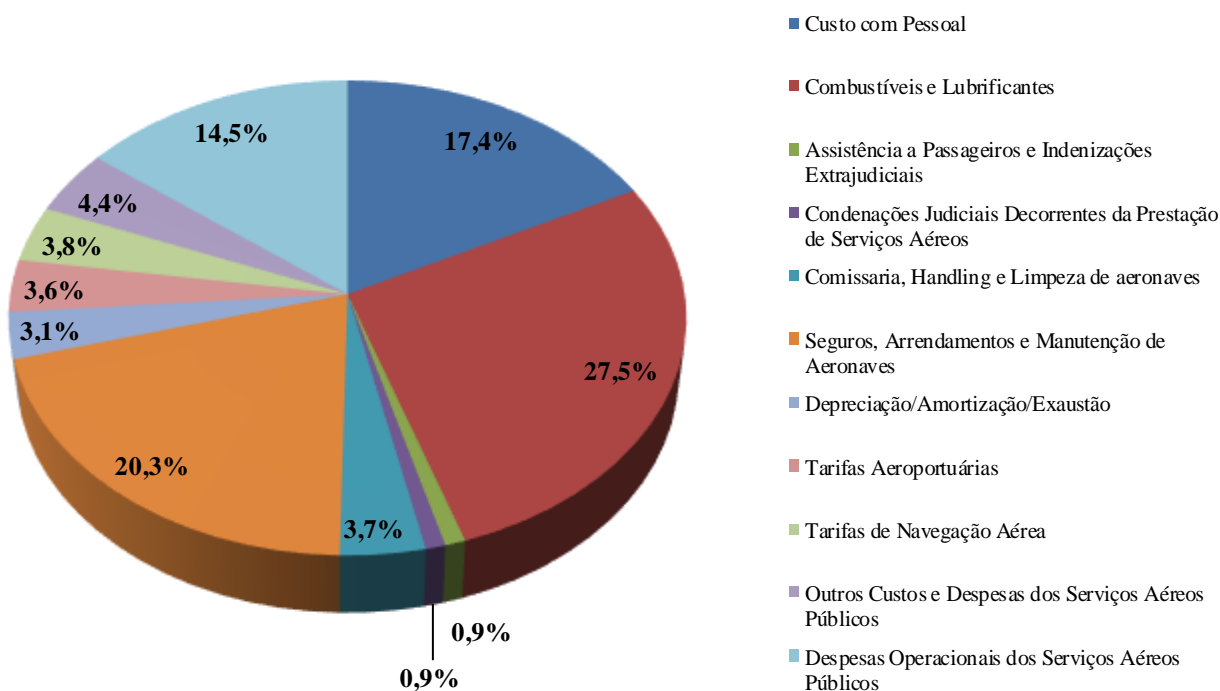
Figura 8.10: Variação dos custos e despesas de voo da indústria, 2010 a 2017**Figura 8.11:** Composição dos custos e das despesas de voo da indústria, 2017

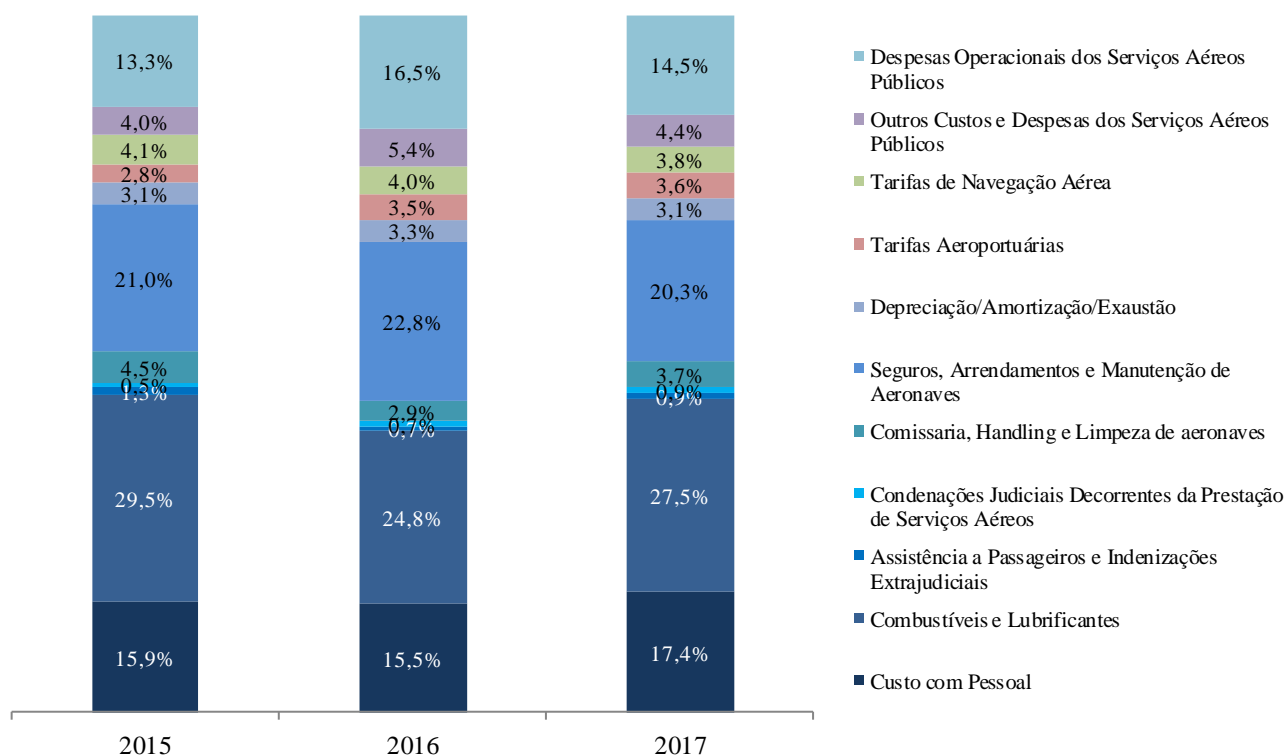
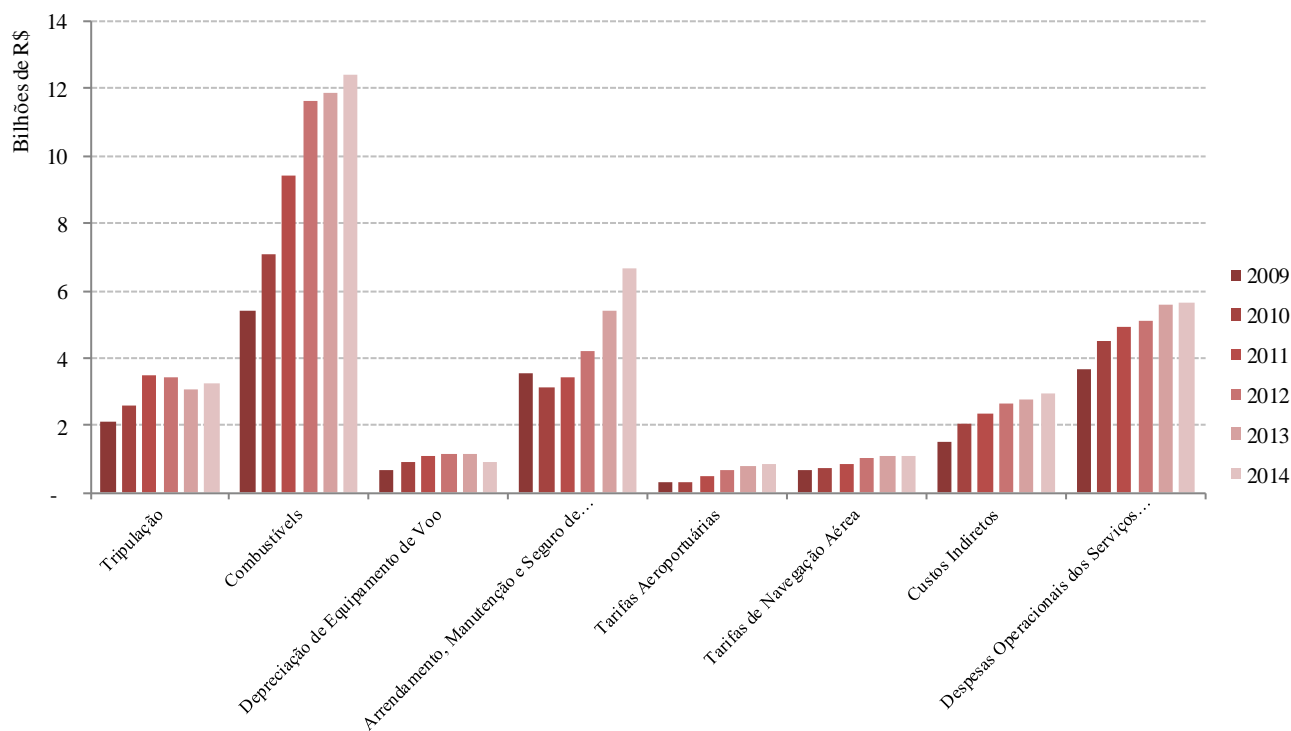
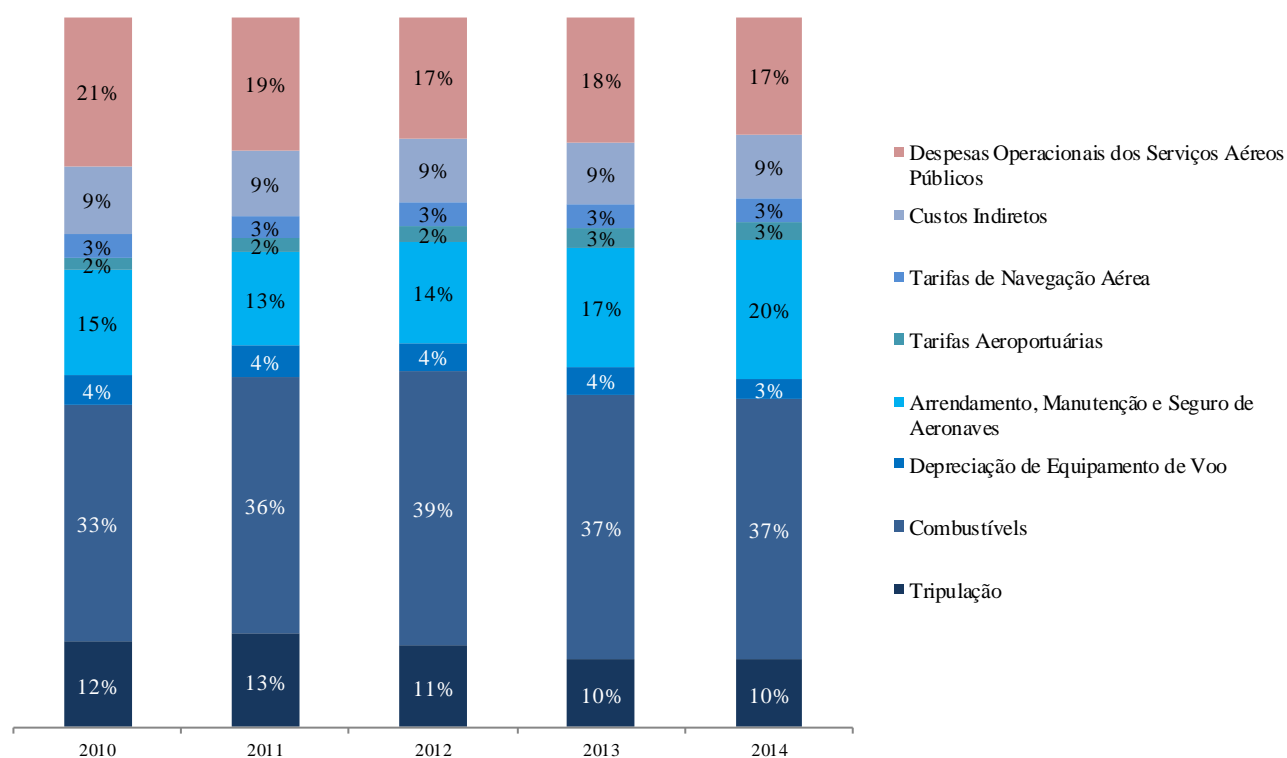
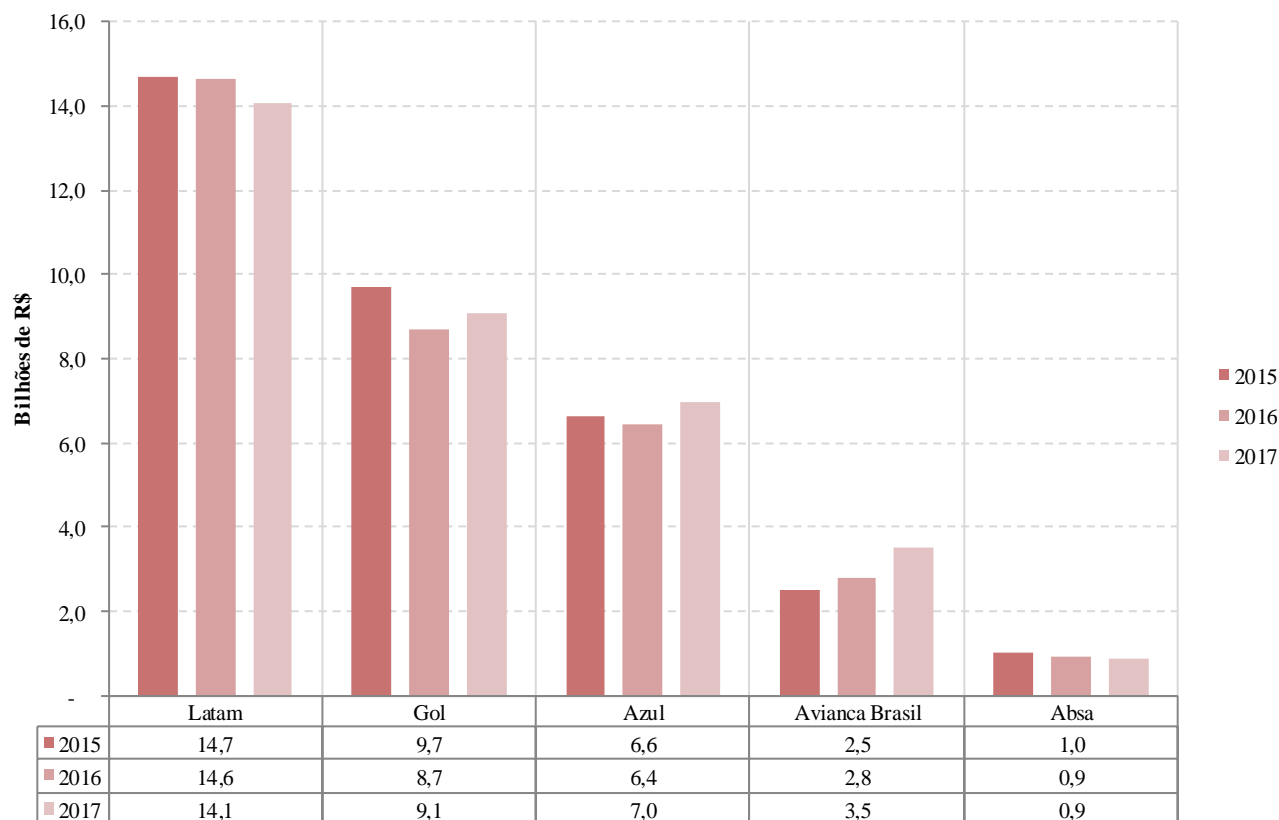
Figura 8.12: Evolução da composição das despesas e dos custos de voo – por tipo, 2015 a 2017**Figura 8.13:** Evolução das despesas e dos custos de voo da indústria – por tipo, 2009 a 2014

Figura 8.14: Evolução da composição das despesas e dos custos de voo – por tipo, 2009 a 2014**Figura 8.15:** Evolução dos custos e despesas de voo por empresa, 2015 a 2017

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 2017, o setor registrou resultado financeiro negativo da ordem de 1,6 bilhões de reais, 4,6 vezes maior que os 349 milhões negativos registrados em 2016.

O maior valor negativo em 2017 foi da Gol, com 794 milhões de reais, seguida da Azul, com 493 milhões negativos.

Figura 8.16: Resultado Financeiro (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2017

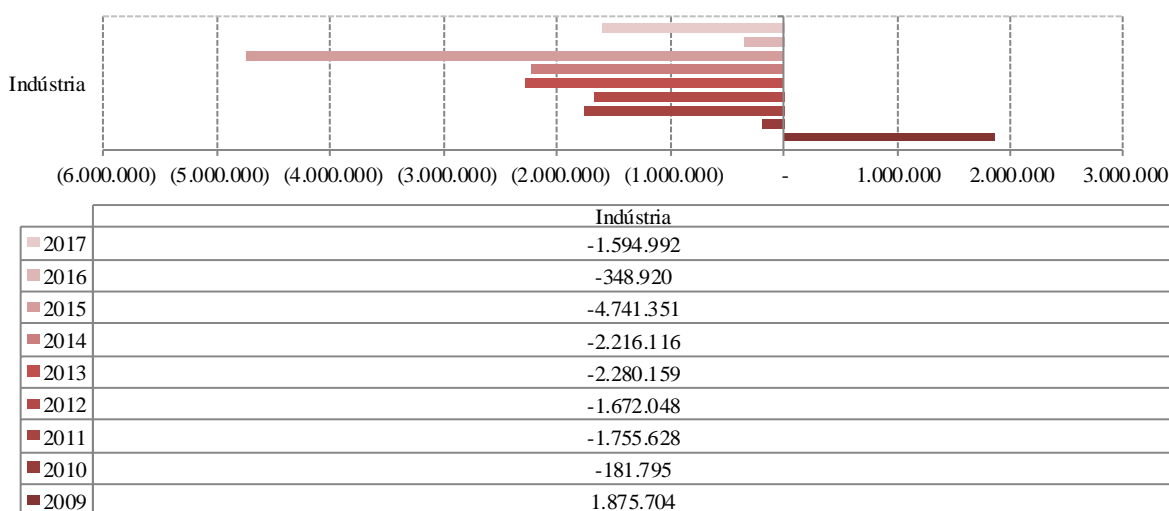
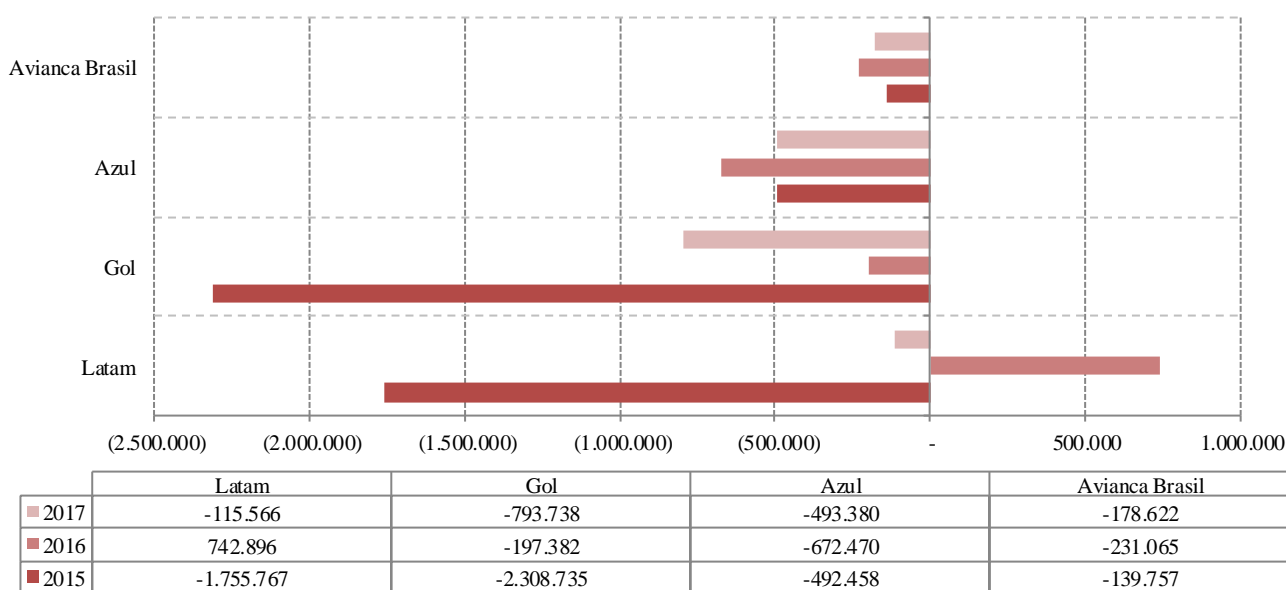


Figura 8.17: Resultado Financeiro (R\$ 1.000,00) por empresa, 2015 a 2017



Resultado Líquido

As empresas brasileiras de serviços de transporte aéreo público encerraram o exercício social de 2017 com lucro de 414 milhões de reais. No ano anterior, 2016, o setor registrou prejuízo da ordem de 1,6 bilhões de reais. O setor vinha apurando resultado negativo desde 2011.

Constituíram fatores contribuintes para o lucro apurado em 2017 a contabilização de créditos tributários por Gol e Avianca da ordem de R\$ 621 milhões, a melhoria dos indicadores de desempenho operacional e a retomada do crescimento da demanda por transporte aéreo.

O maior lucro em 2017 foi apurado pela Azul, com 279 milhões de reais. A empresa havia registrado prejuízo de 549 milhões de reais em 2016. A Latam registrou lucro de 120 milhões de reais em 2017, ante 651 milhões de reais negativos no ano anterior, enquanto a Avianca obteve resultado positivo de 42 milhões, ante prejuízo de 71 milhões em 2016. A Gol foi a única a apresentar prejuízo, entre as principais empresas aéreas, da ordem de 29 milhões, contra 305 milhões de prejuízo registrado em 2016.

Figura 8.18: Resultado Líquido da indústria (R\$ 1.000,00), 2009 a 2017

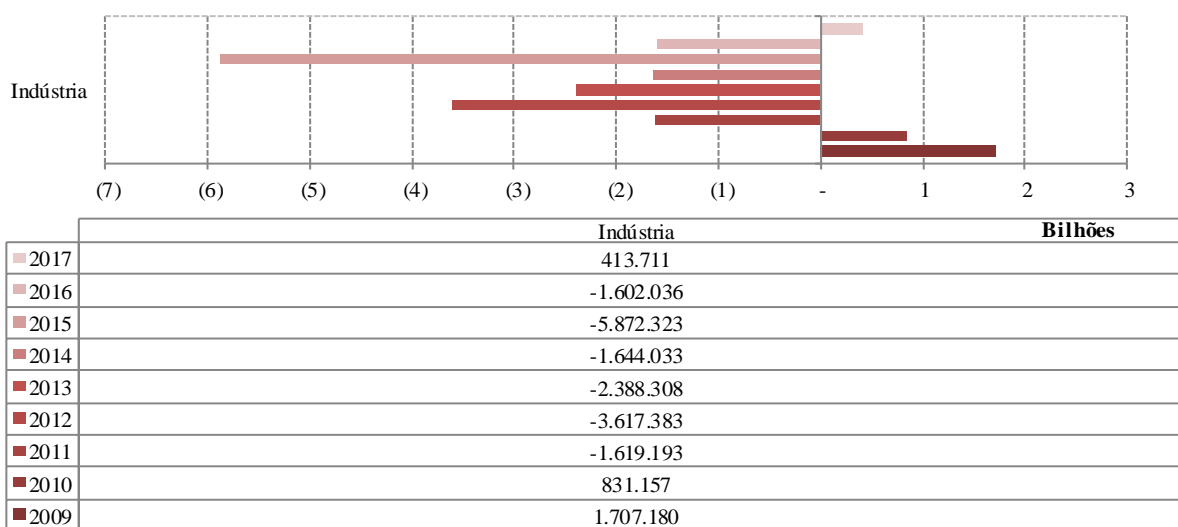
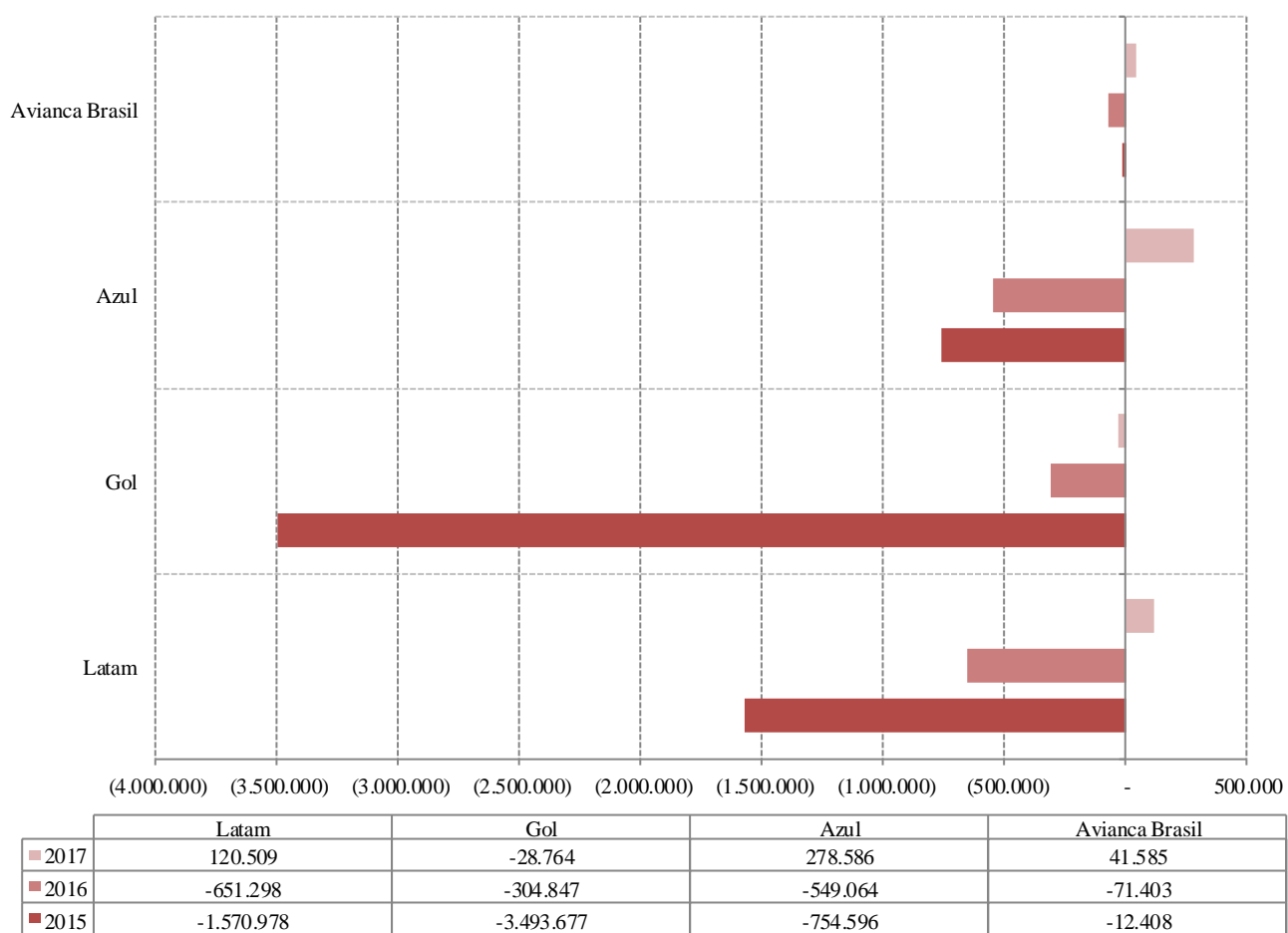


Figura 8.19: Resultado Líquido (R\$ 1.000,00), 2015 a 2017

Fluxos de Caixa

O setor apresentou aumento de 49% em sua posição de caixa no exercício social de 2017, com variação líquida positiva da ordem de R\$ 582 milhões. Todas as quatro principais empresas apuraram aumento líquido, sendo que a Gol apurou o maior delas em termos absolutos e a Avianca em termos relativos.

Figura 8.20: Caixa e equivalentes da Indústria no início e final do período, 2017

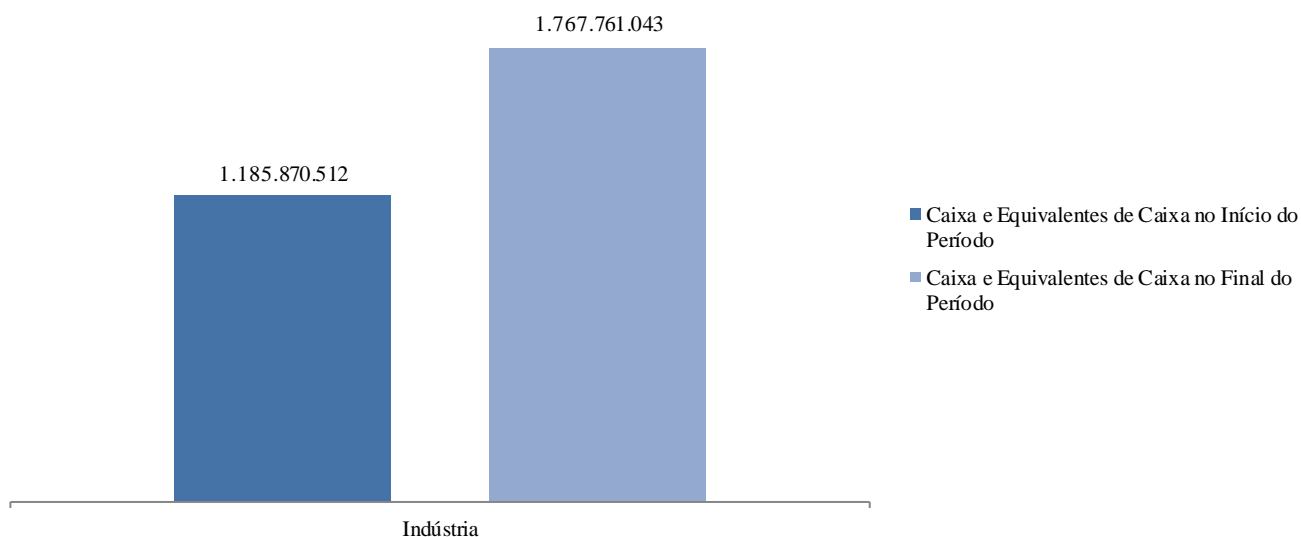


Figura 8.21: Caixa líquido gerado/consumido da Indústria, 2017

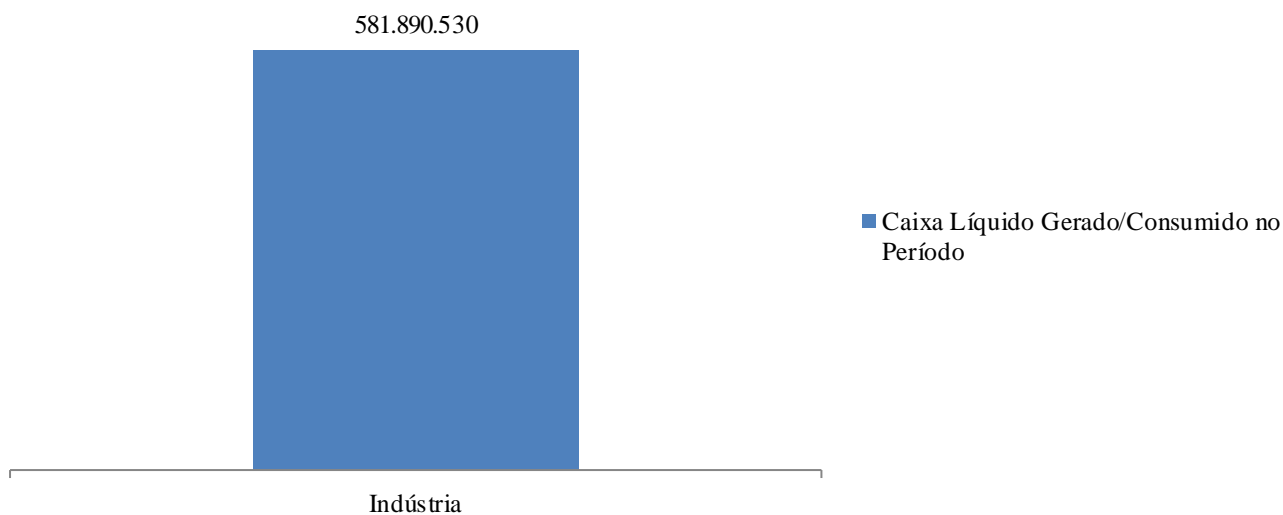
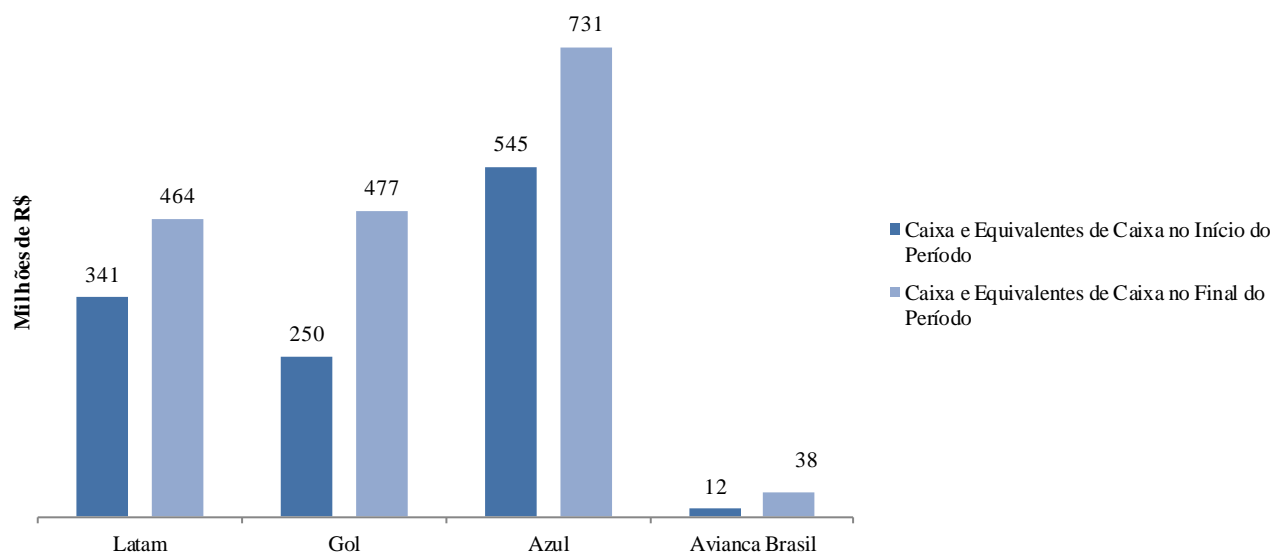
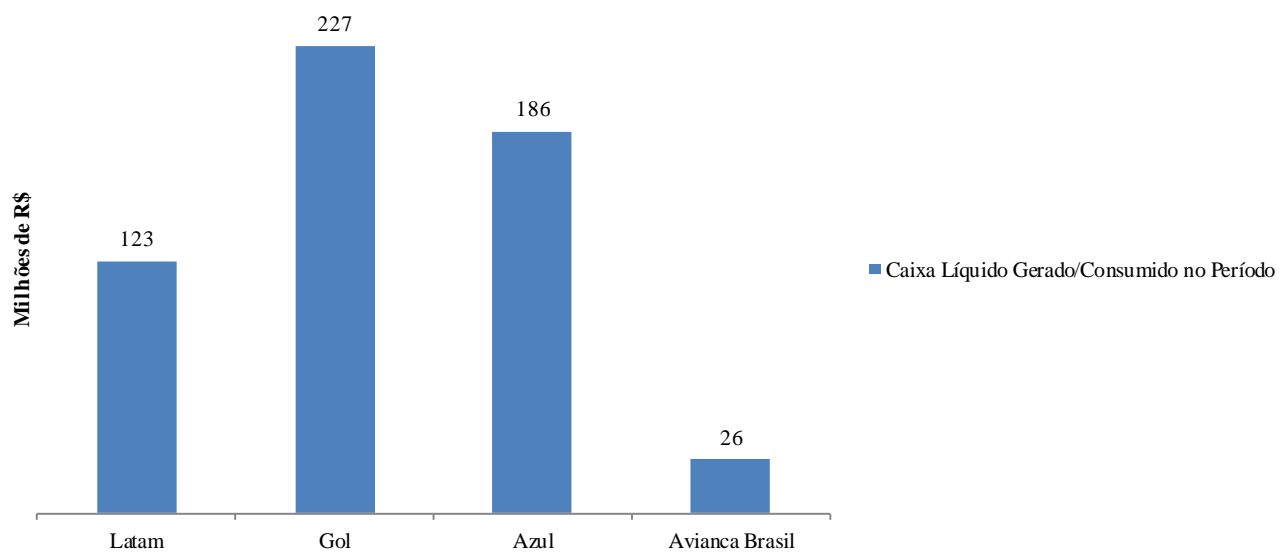


Figura 8.22: Caixa e equivalentes no início e final do período por empresa (R\$ 1.000.000,00), 2017**Figura 8.23:** Caixa líquido gerado/consumido por empresa (R\$ 1.000.000,00), 2017

Indicadores

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 elevado 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 2017 melhorou 21,3% em relação àquela verificada no ano anterior, tendo alcançado o índice positivo de 18,2%. Todas as principais empresas obtiveram índice positivo no ano.

A Gol atingiu a melhor margem bruta entre as principais empresas de passageiros em 2017, com 22,4%, seguida pela Azul, com 21,5%. Entre elas, apenas a Avianca não melhorou o indicador na comparação com 2016.

Figura 8.24: Margem Bruta da indústria, 2009 a 2017

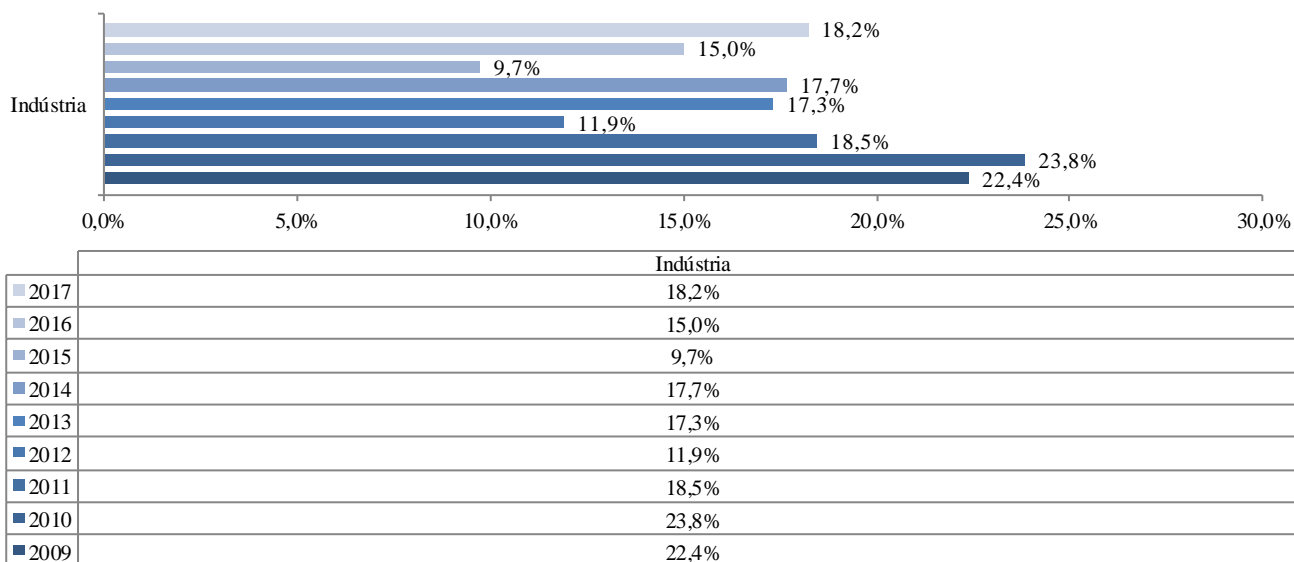
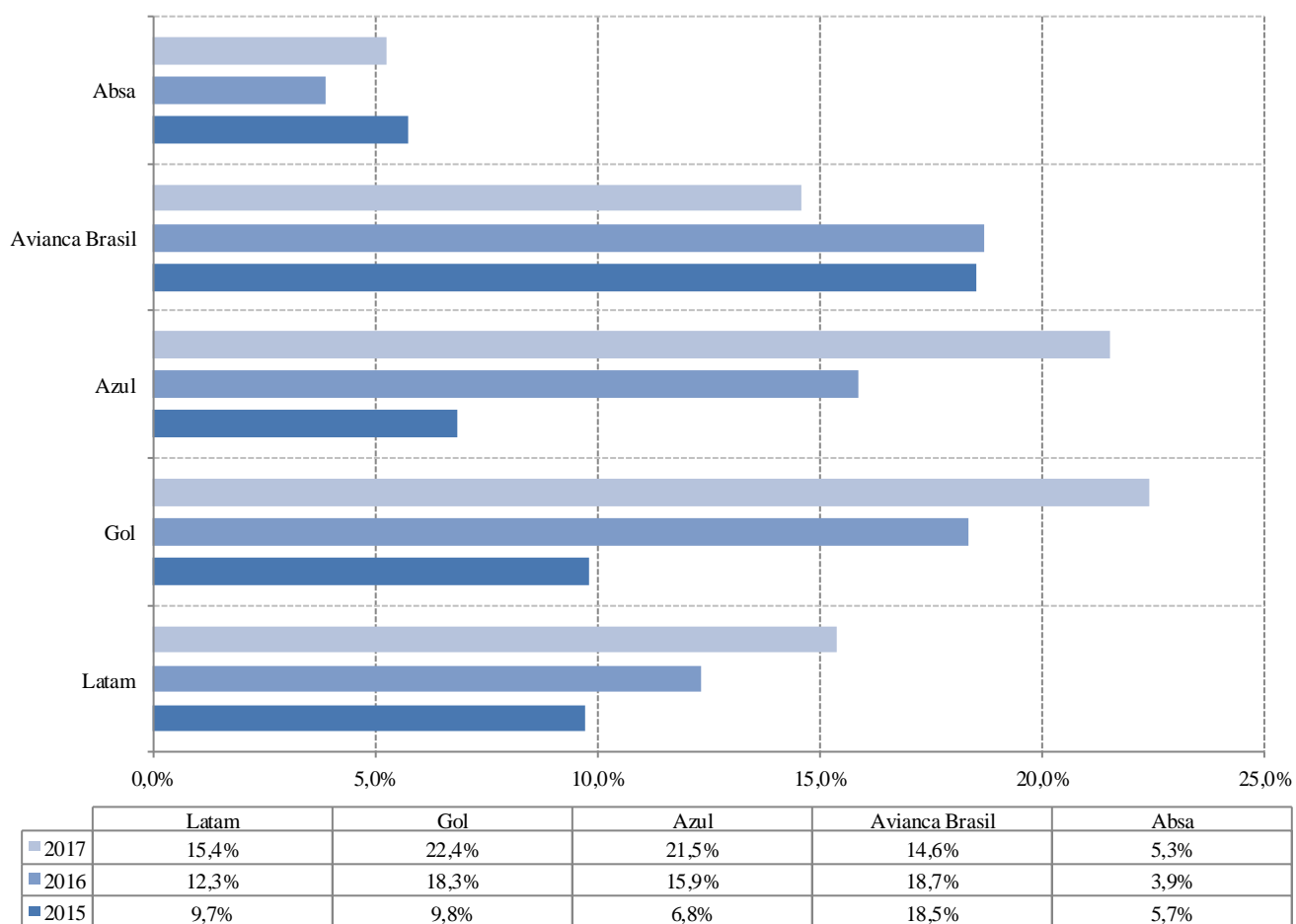


Figura 8.25: Margem Bruta por empresa, 2015 a 2017

EBIT

O *Earnings Before Interest and Taxes* – EBIT representa o resultado 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 2017 foi positivo da ordem de 1,5 bilhões de reais, o que significou melhoria em relação àquele apurado no ano anterior, que foi negativo de 1,0 bilhão de reais.

Entre as principais empresas de passageiros, apenas a Avianca apresentou EBIT negativo em 2017, da ordem de R\$ 26 milhões. O melhor resultado em 2017 foi obtido pela Azul, com EBIT positivo de 768 milhões de reais, seguida da Gol, com 391 milhões de reais positivos.

A Absa, apresentou EBIT positivo de 17,4 milhões de reais em 2017.

Figura 8.26: EBIT (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2017

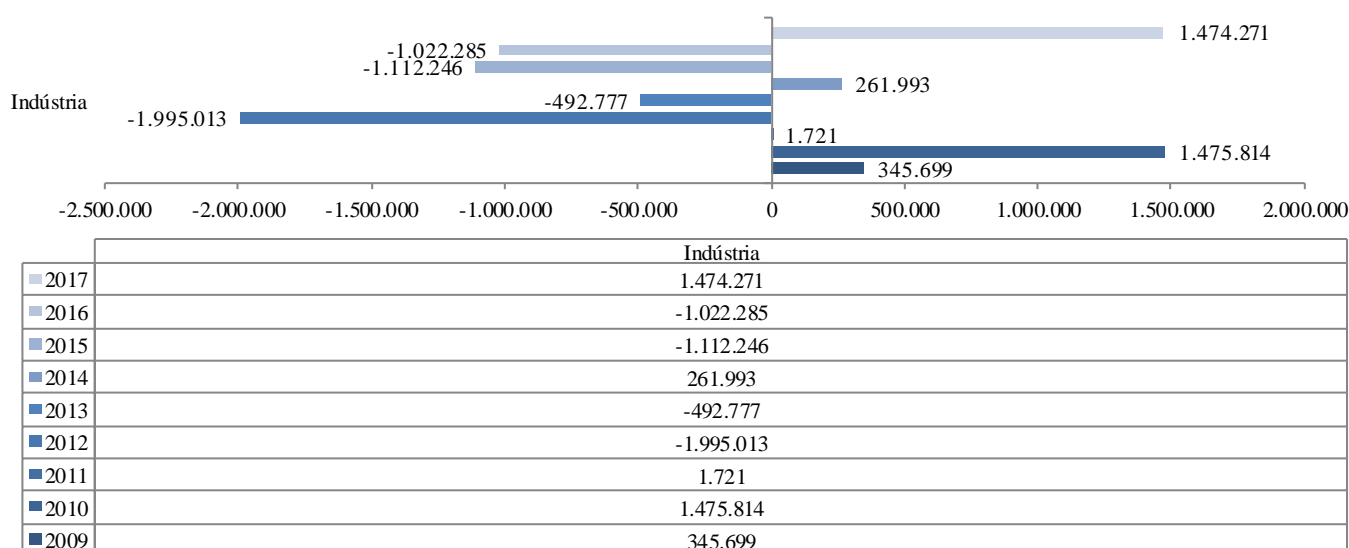
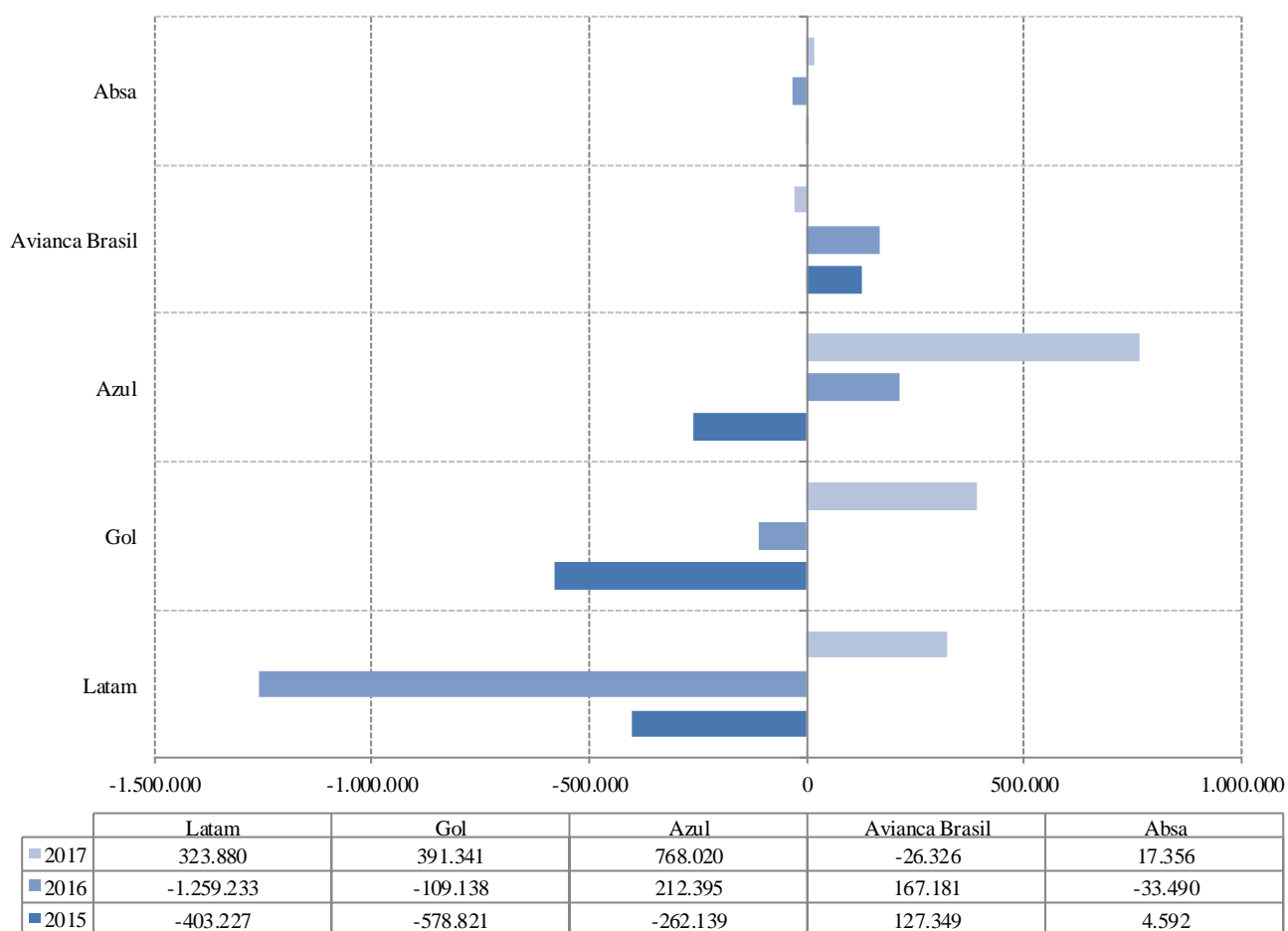


Figura 8.27: EBIT (R\$ 1.000,00) por empresa, 2015 a 2017

Margem EBIT

A Margem EBIT indica a proporção do EBIT alcançada pela empresa em relação à sua Receita Líquida, quando deduzidos todos os custos e despesas operacionais. É calculada por meio da seguinte fórmula:

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

A Margem EBIT do setor em 2017 foi positiva em 4,1%, ante resultado negativo de 3,1% no ano anterior.

Entre as principais empresas aéreas brasileiras de passageiros, Azul, Gol e Latam obtiveram margem EBIT positiva em 2017 de 9,9%, 4,1% e 2,2%, respectivamente. A Avianca apresentou o único resultado negativo para este indicador, com Margem EBIT negativa de 0,7% no ano.

A Absa registrou Margem EBIT positiva de 1,9% em 2017.

Figura 8.28: Margem EBIT da indústria, 2009 a 2017

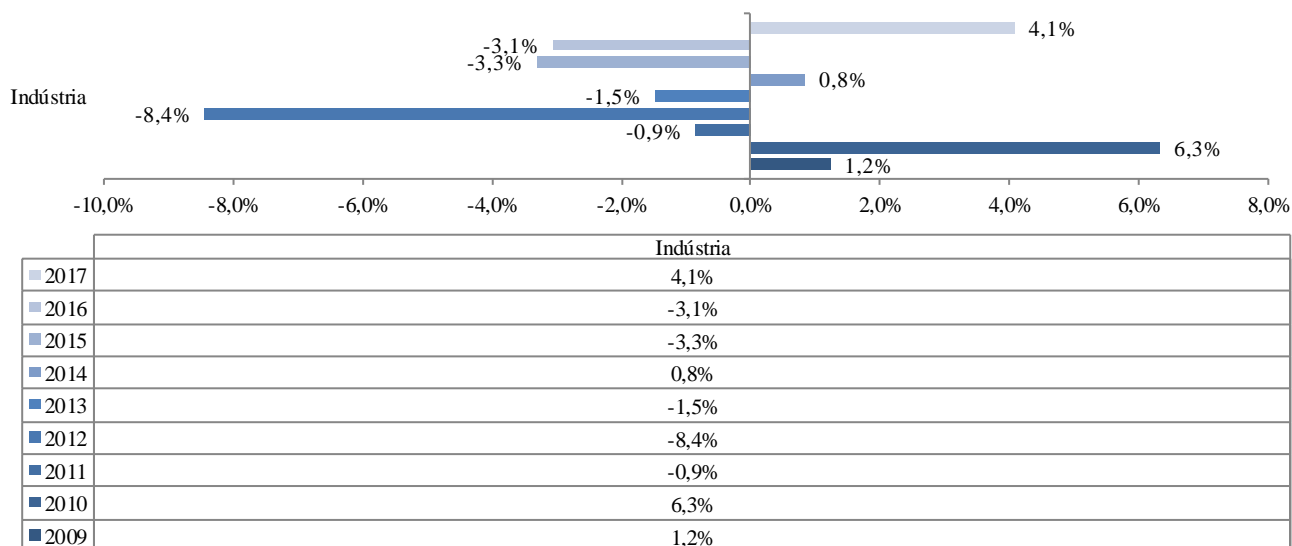
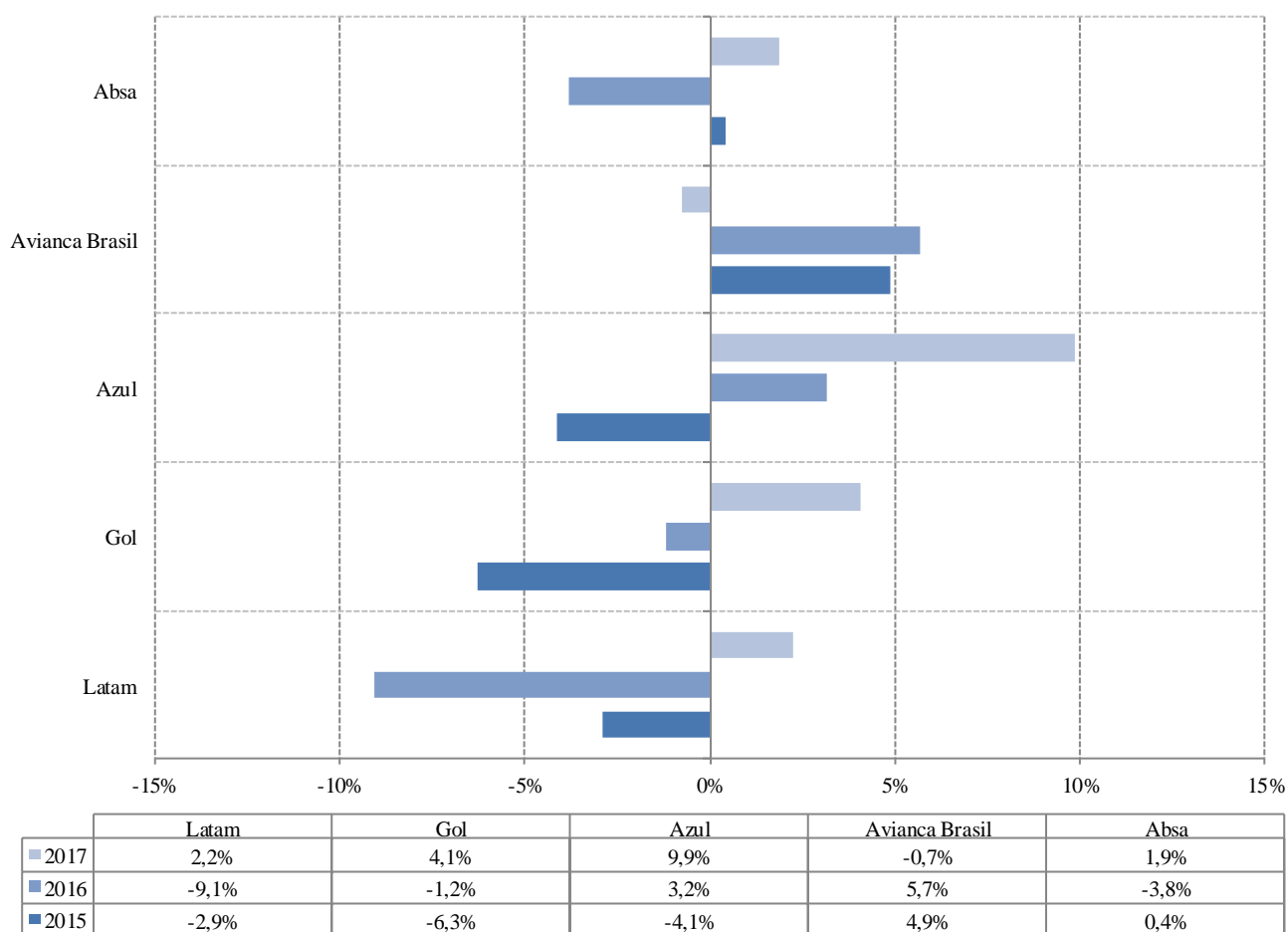


Figura 8.29: Margem EBIT por empresa, 2015 a 2017

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 2017 foi positiva em 1,1%, contra 4,8% negativos no ano anterior.

Entre as principais empresas aéreas brasileiras de passageiros, a Gol obteve a única margem líquida negativa em 2017, de 0,3%. A Azul registrou o melhor resultado no ano, com margem líquida positiva de 3,6%.

A Absa registrou margem líquida positiva de 0,2% em 2017.

Figura 8.30: Margem Líquida da indústria, 2009 a 2017

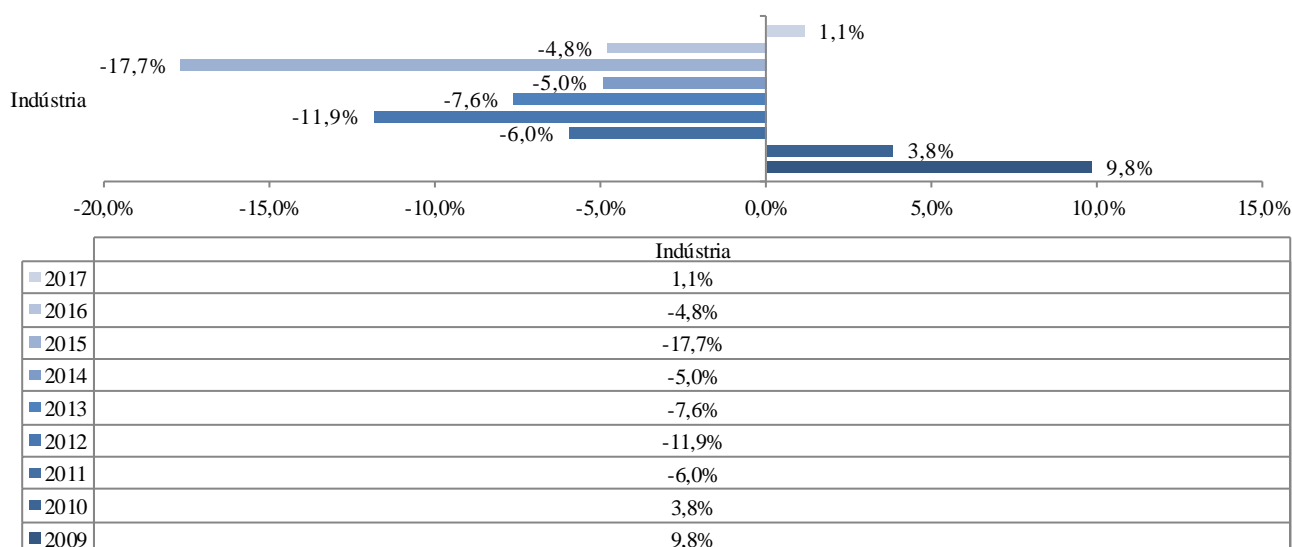


Figura 8.31: Margem Líquida por empresa, 2015 a 2017

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:

$$\text{RASK} = \frac{\text{Receitas de Serviços Aéreos Públicos}}{\text{ASK}}$$

$$\text{CASK} = \frac{\text{Custos e Despesas Operacionais dos Serviços Aéreos Públicos}}{\text{ASK}}$$

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

O RASK da indústria registrou alta de 4,2% em 2017 quando comparado com o ano anterior, tendo alcançado o patamar de R\$ 0,237.

O CASK cresceu menos no mesmo período, 1,6%, e foi inferior ao RASK em 22% no ano de 2017, tendo sido apurado em R\$ 0,185.

Entre as quatro principais empresas de passageiros, a Azul registrou os maiores RASK e CASK em 2017, de R\$ 0,320 e R\$ 0,244. A Gol registrou o menor RASK, de R\$ 0,216, e o menor CASK, de R\$ 0,157.

A relação RASK/CASK da indústria em 2017 registrou melhora de 2,5% na comparação com o ano anterior, tendo sido apurado em 1,283, melhor resultado da série, que se inicia em 2009.

Entre as quatro principais empresas de passageiros, a Latam apurou o menor resultado na relação RASK/CASK em 2017, da ordem de 1,226, e a Gol teve o melhor desempenho, com relação favorável de 1,373.

A análise do RASK Passagem Aérea revela que, entre as principais empresas aéreas brasileiras, o maior valor neste indicador em 2017 foi alcançado pela Azul, com R\$ 0,279. O menor valor foi registrado pela Latam, com R\$ 0,186. O indicador da indústria foi apurado em R\$ 0,204 em 2017, com alta de 3% na comparação com 2016.

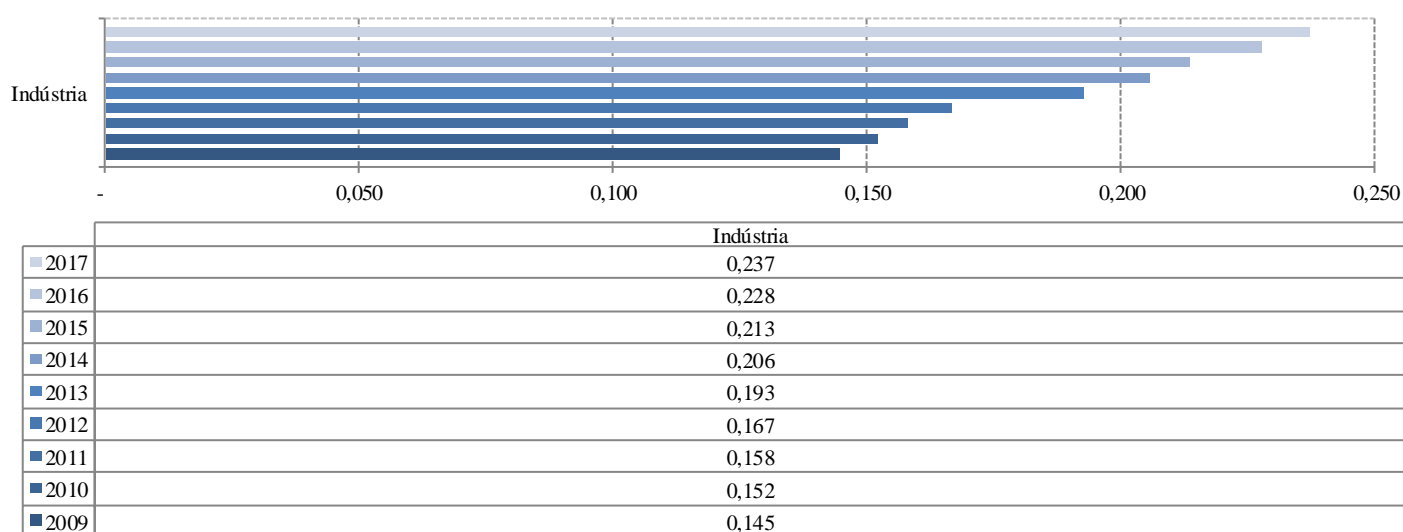
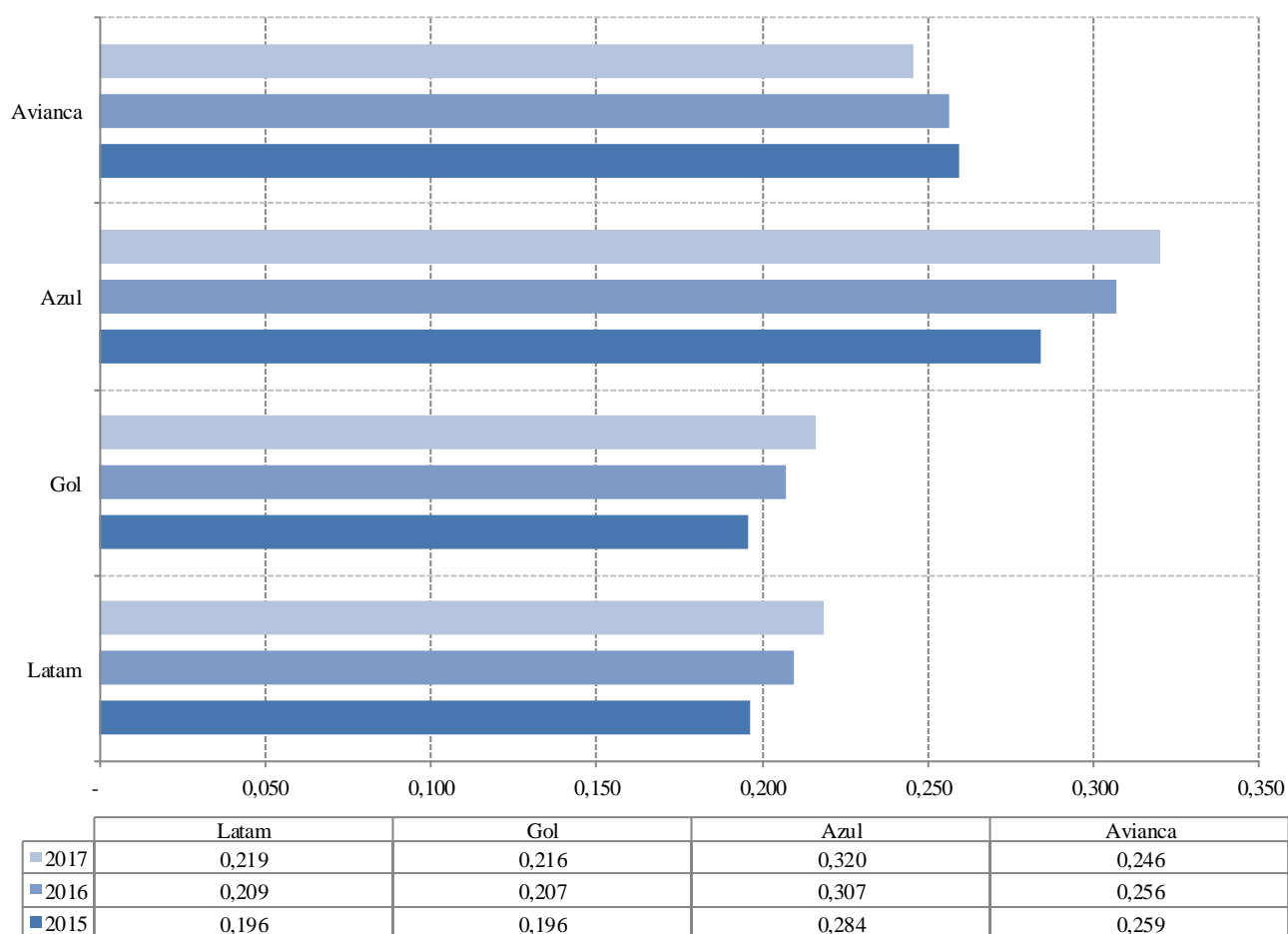
Figura 8.32: RASK (R\$/ASK) da indústria, 2009 a 2017**Figura 8.33:** RASK (R\$/ASK) por empresa, 2015 a 2017

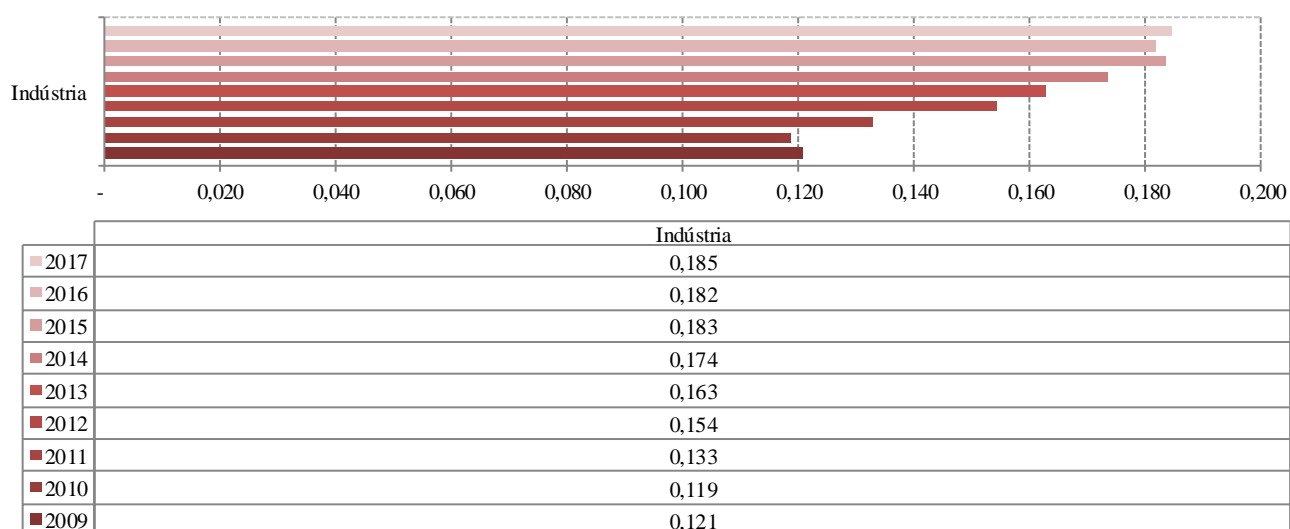
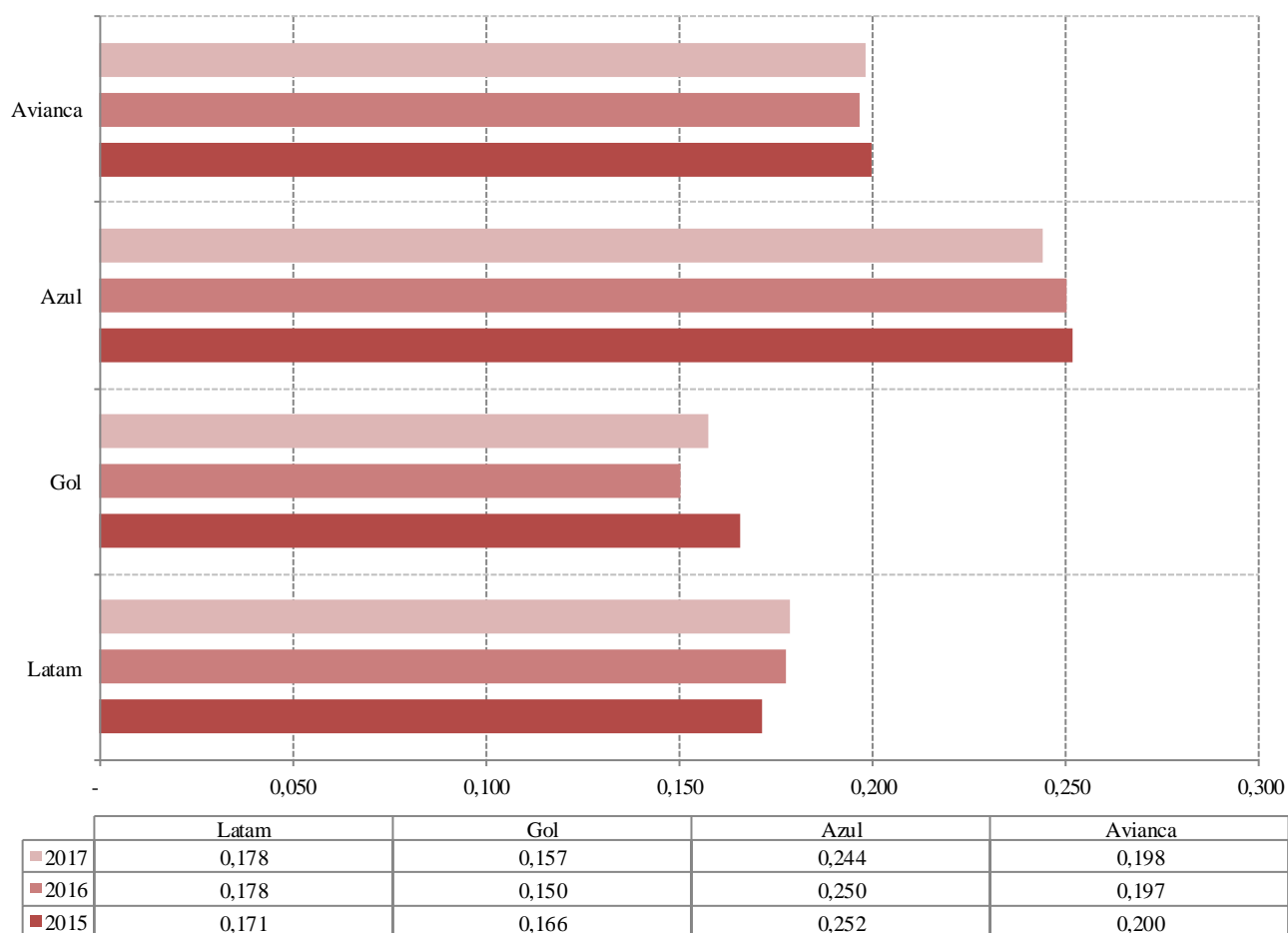
Figura 8.34: CASK (R\$/ASK) da indústria, 2009 a 2017**Figura 8.35:** CASK (R\$/ASK) por empresa, 2015 a 2017

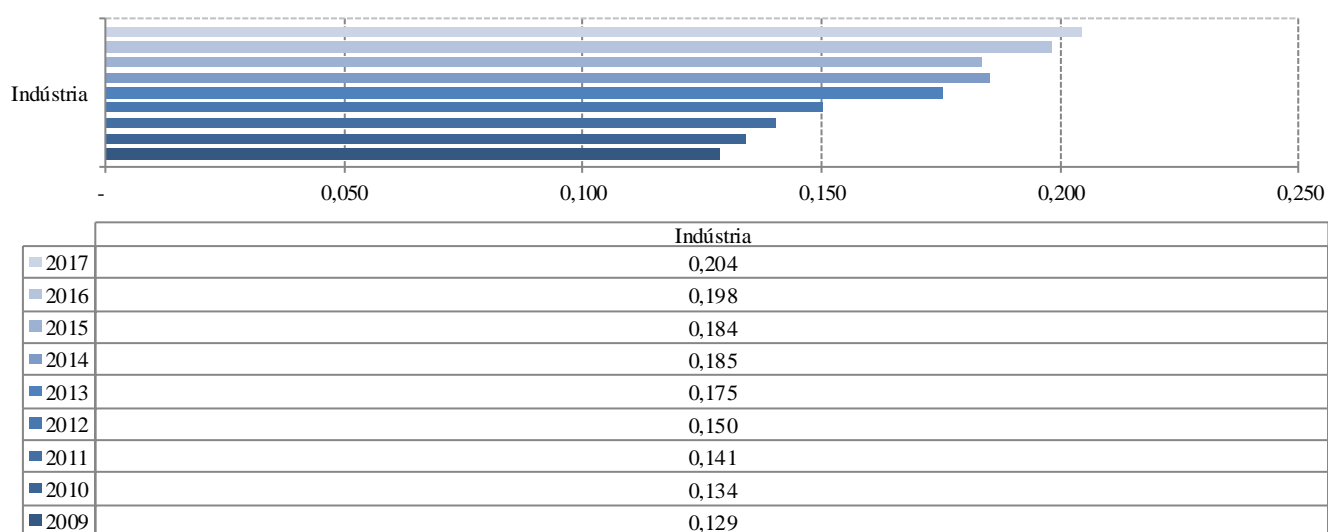
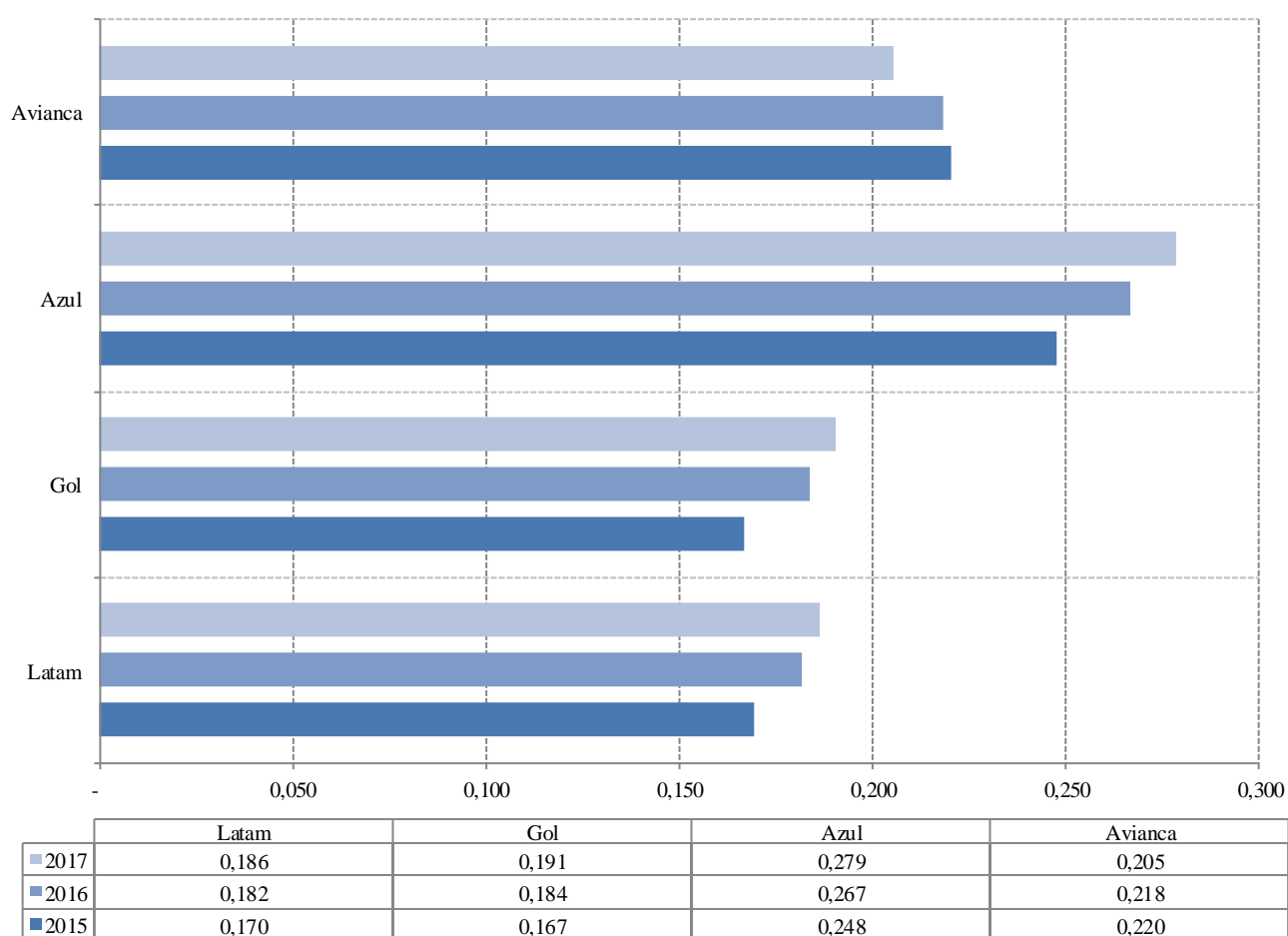
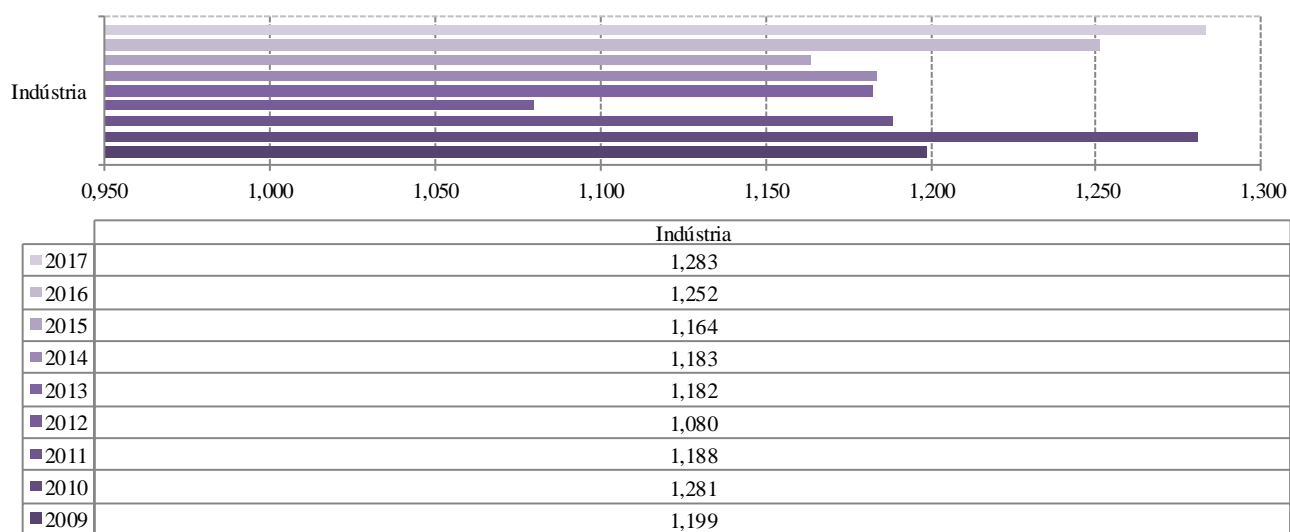
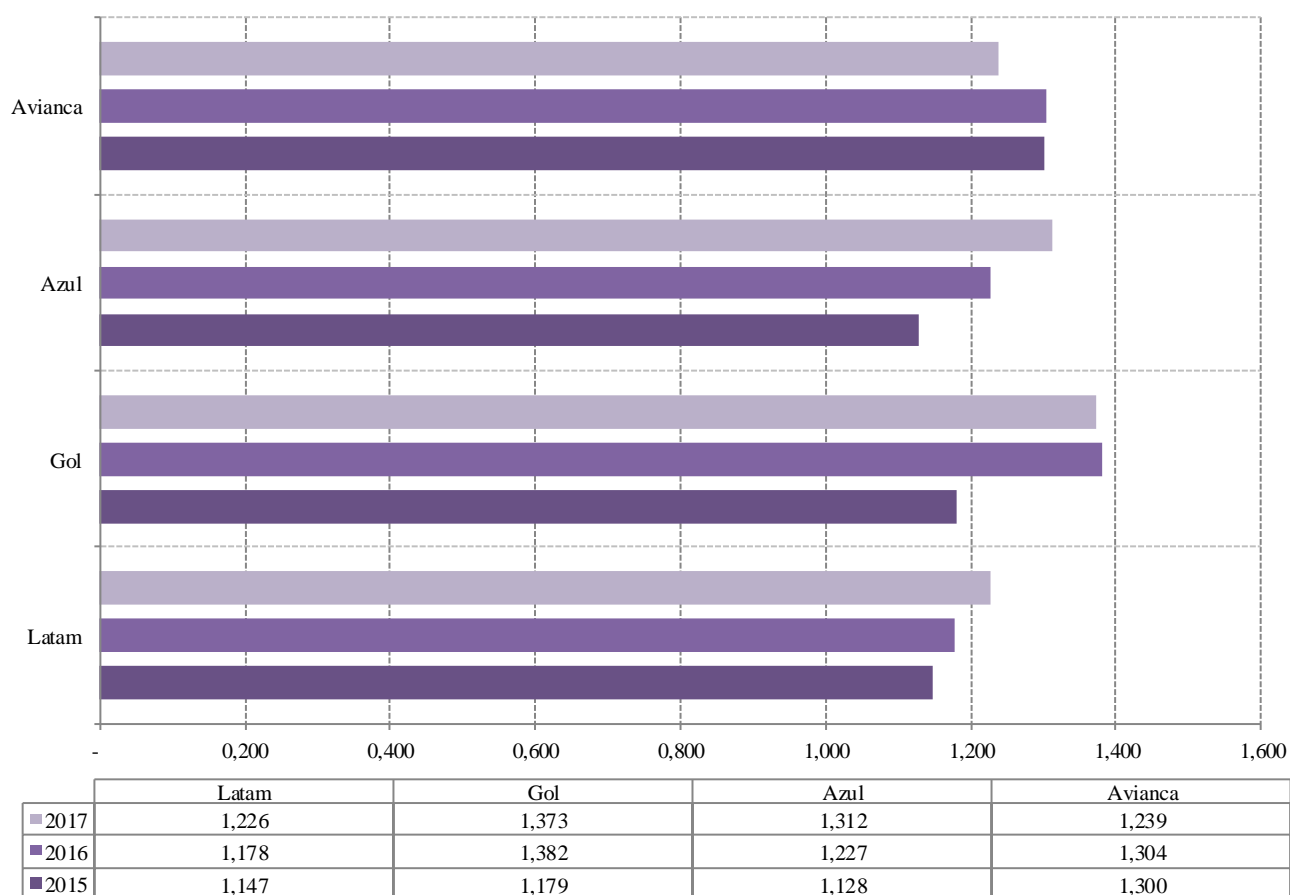
Figura 8.36: RASK Passagem Aérea (R\$/ASK) da indústria, 2009 a 2017**Figura 8.37:** RASK Passagem Aérea (R\$/ASK) por empresa, 2015 a 2017

Figura 8.38: RASK/CASK da indústria, 2009 a 2017**Figura 8.39:** RASK/CASK por empresa, 2015 a 2017

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:

$$\text{RATK} = \frac{\text{Receitas de Serviços Aéreos Públicos}}{\text{ATK}}$$

$$\text{CATK} = \frac{\text{Custos e Despesas Operacionais de Serviços Aéreos Públicos}}{\text{ATK}}$$

O RATK da indústria em 2017 foi de R\$ 1,90, aumento de 4,2% em relação ao ano anterior. O valor foi 27,7% superior ao CATK, de 1,49 e que aumentou 1,6% no mesmo período.

A relação RATK/CATK da indústria em 2017 melhorou 2,5% na comparação com 2016, tendo sido apurado em 1,28, maior valor para a série que se inicia em 2009.

Entre as quatro principais empresas de passageiros, a Azul alcançou o maior RATK em 2017, de R\$ 2,81. O menor RTAK entre essas empresas foi registrado pela Latam, de R\$ 1,64.

A melhor relação RATK/CATK entre as quatro principais empresas de passageiros foi alcançada pela Gol, com 1,37, enquanto a Latam registrou a menor relação, com 1,23.

Figura 8.40: RATK (R\$/ATK) da indústria, 2009 a 2017

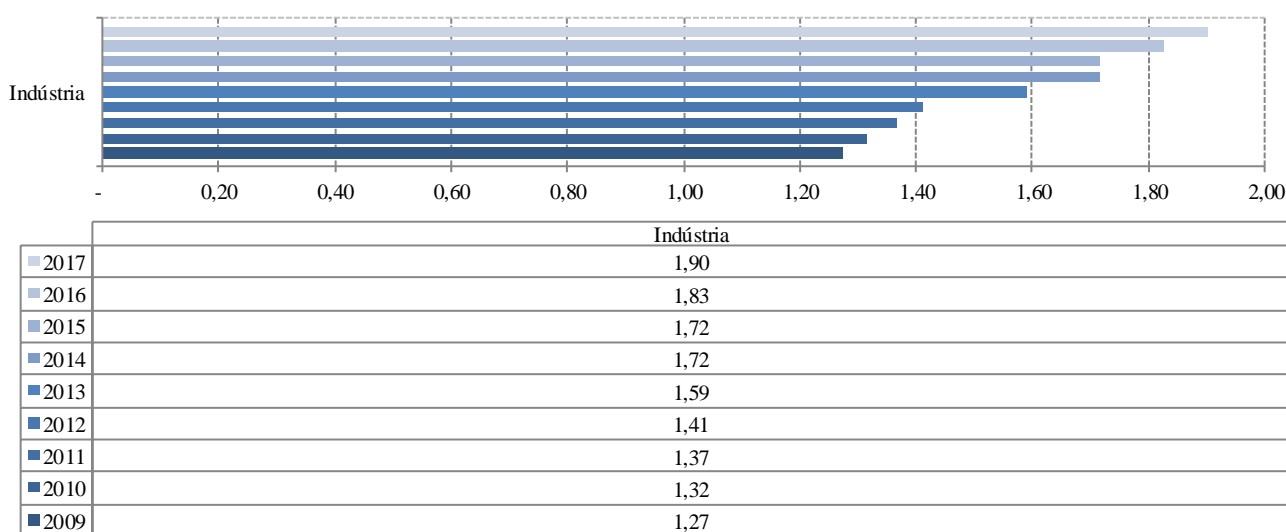


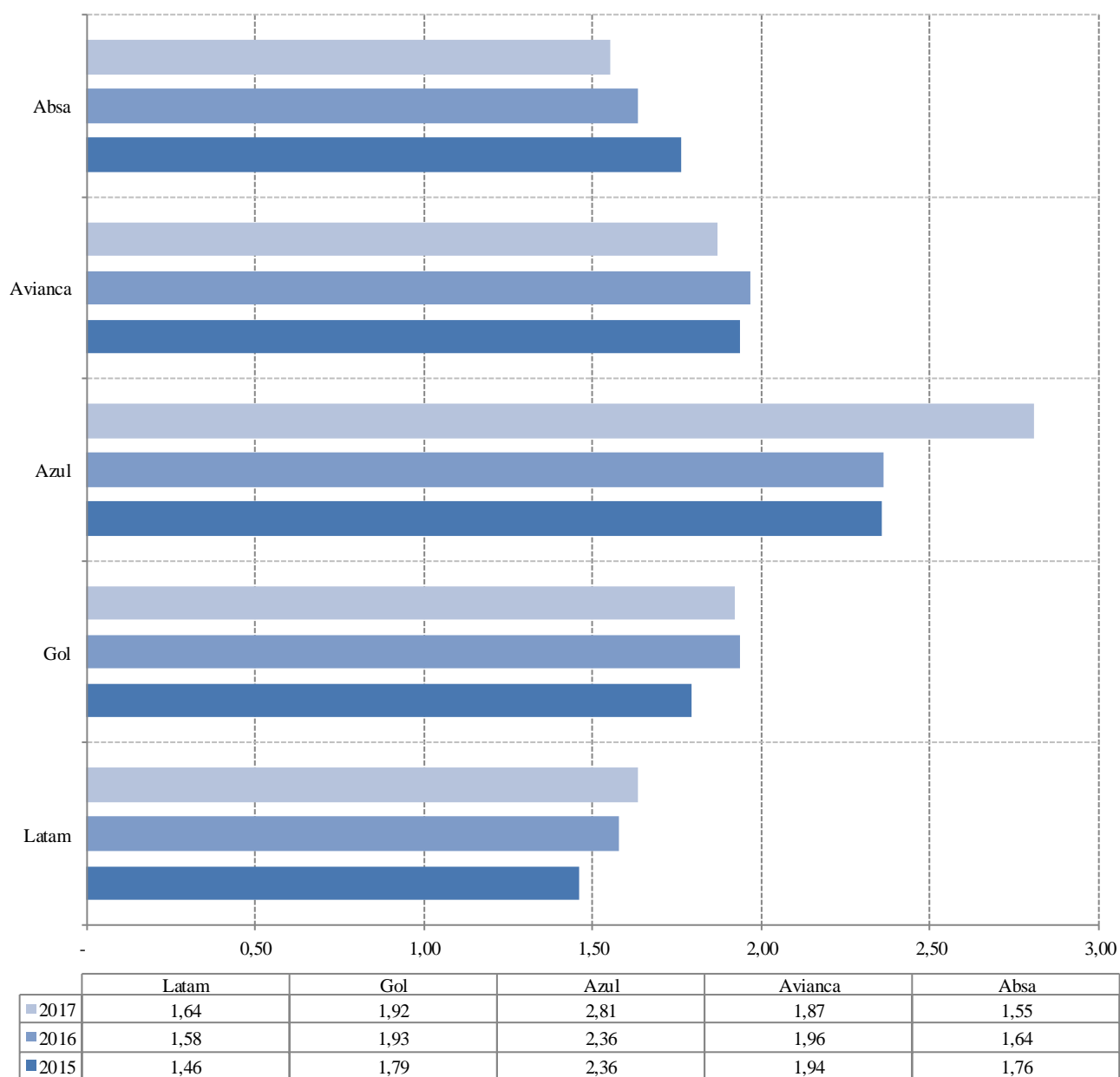
Figura 8.41: RATK (R\$/ATK) por empresa, 2015 a 2017

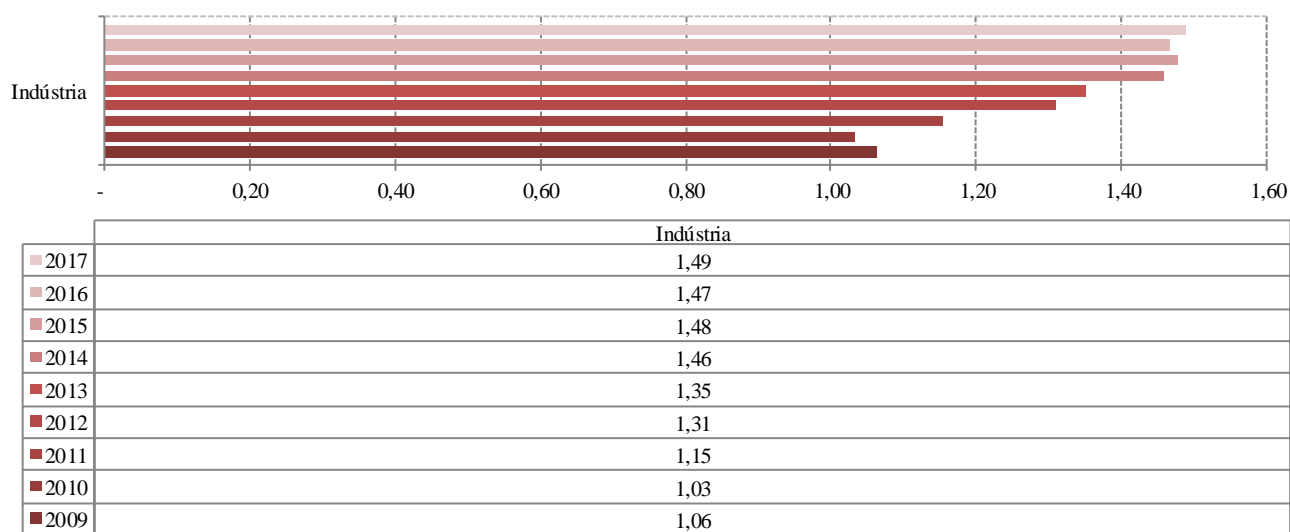
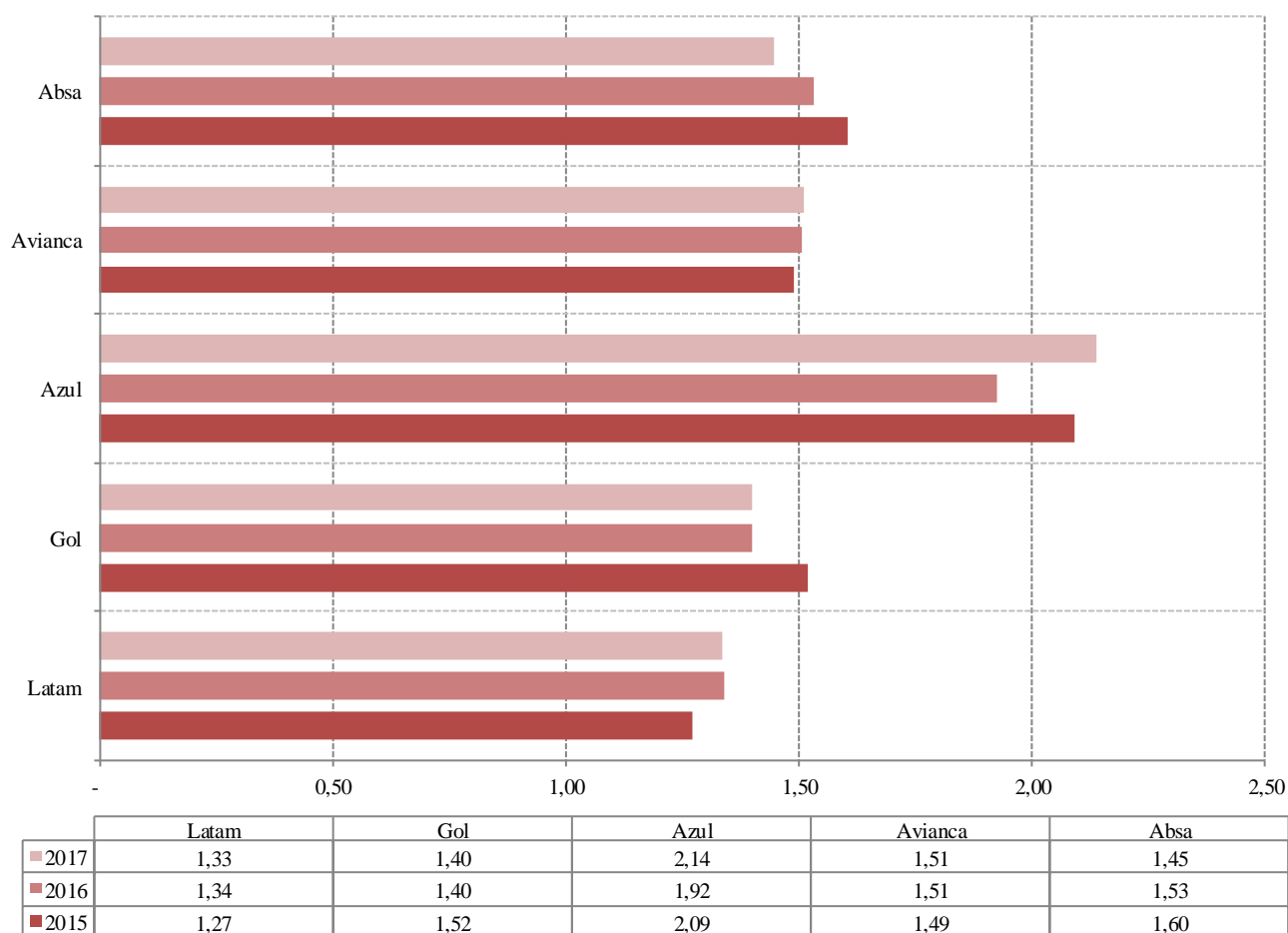
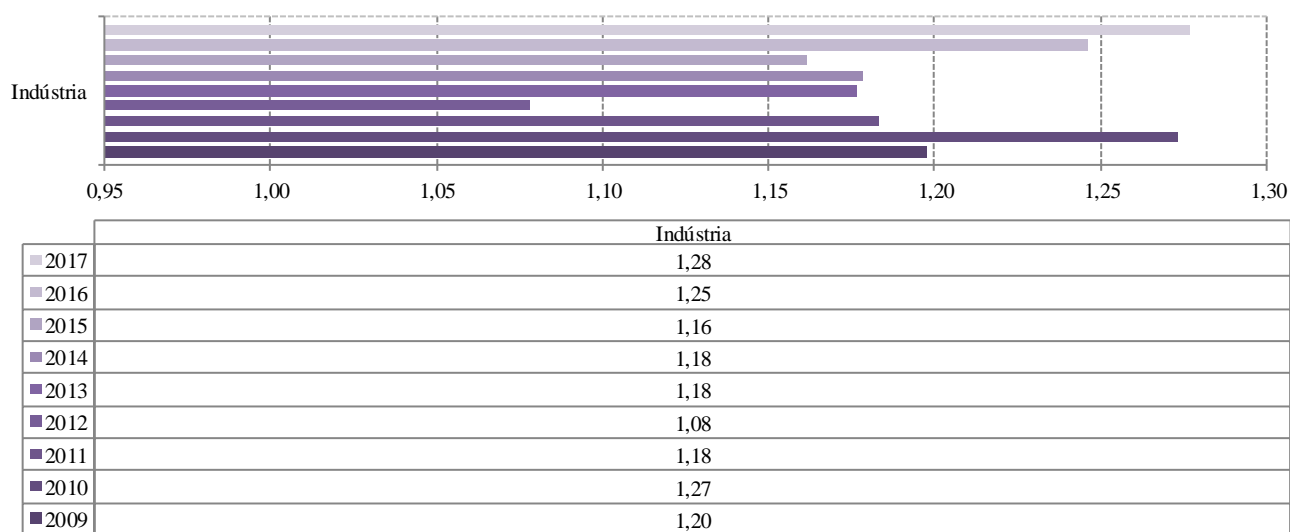
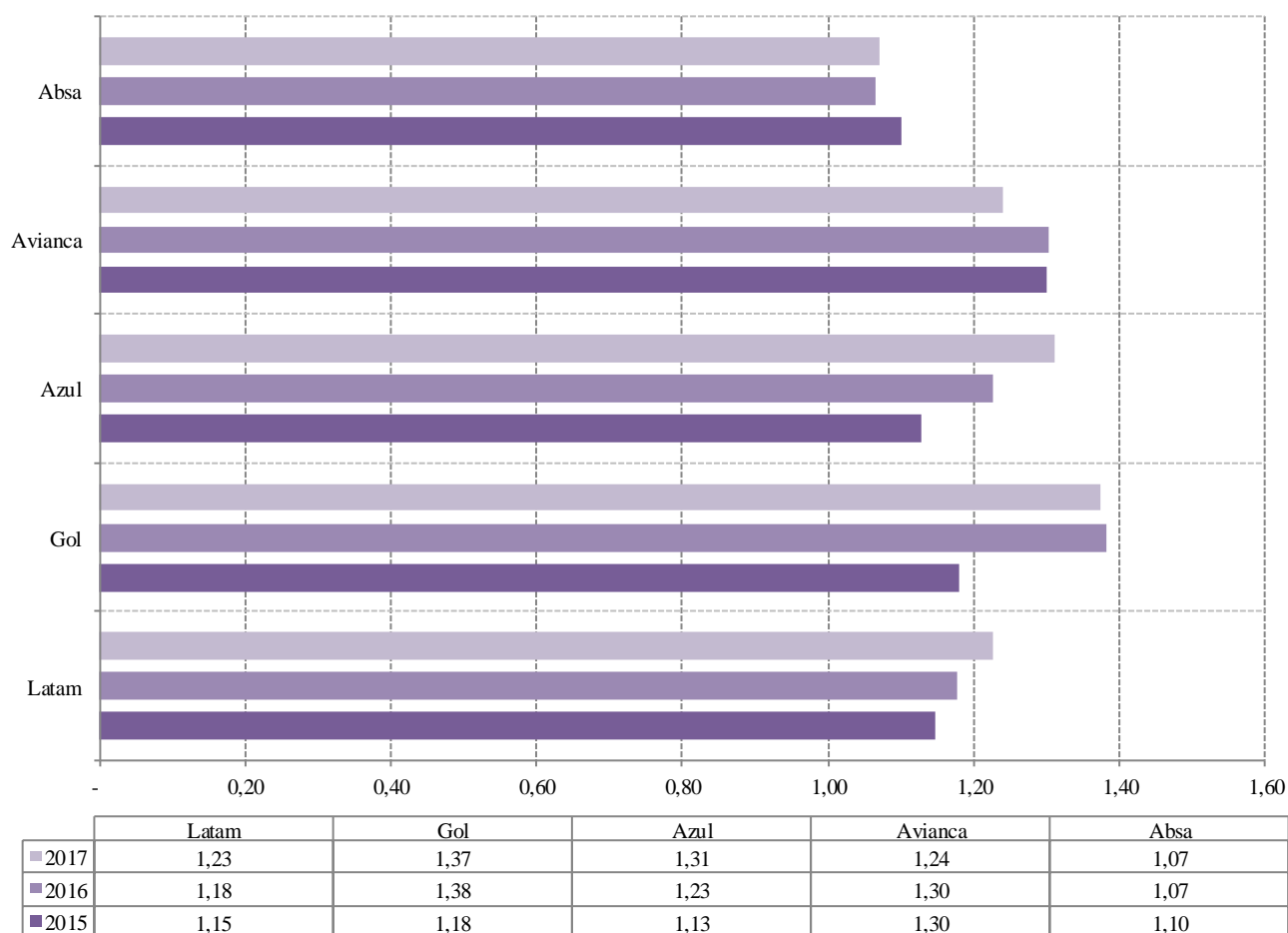
Figura 8.42: CATK (R\$/ATK) da indústria, 2009 a 2017**Figura 8.43:** CATK (R\$/ATK) por empresa, 2015 a 2017

Figura 8.44: RATK/CATK da indústria, 2009 a 2017**Figura 8.45:** RATK/CATK por empresa, 2015 a 2017

Anexo A. GLOSSÁRIO

As definições têm o objetivo exclusivo de contribuir para a compreensão geral dos conceitos descritos neste Anuário.

Assentos Ofertados – número de assentos disponíveis em cada etapa de voo, de acordo com a configuração da aeronave na execução da etapa.

Assento Quilômetro Ofertado (ASK) – representa, em linhas gerais, a oferta de transporte aéreo de passageiros. Para o cálculo do índice, multiplica-se, em cada etapa remunerada de voo, o número de assentos ofertados pela distância da etapa em quilômetros.

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

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 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 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.

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*.

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).

$$RPK = \sum (\text{distância} \times \text{Passageiros Pagos})$$

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 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 FIGURAS

Figura 1.1: Variação do PIB brasileiro, de 2008 a 2017	16
Figura 1.2: Evolução da população brasileira, 2008 a 2017.....	16
Figura 1.3: Evolução da taxa de câmbio R\$/US\$, de 2008 a 2017	17
Figura 1.4: Evolução do preço médio do querosene de aviação (QAV), 2008 a 2017 ..	18
Figura 2.1: Quantidade de empregados por categoria – empresas aéreas brasileiras, 2013 a 2017	22
Figura 2.2: Proporção de empregados por categoria – empresas aéreas brasileiras, 2017	22
Figura 2.3: Quantidade de empregados por aeronave – empresas aéreas brasileiras, 2015 a 2017	23
Figura 2.4: Proporção de pilotos e co-pilotos no total de empregados – empresas aéreas brasileiras, 2015 a 2017	23
Figura 2.5: Número de pilotos e co-pilotos por mil decolagens – empresas aéreas brasileiras, 2015 a 2017	24
Figura 2.6: Quantidade de aeronaves por fabricante – empresas aéreas brasileiras, 2013 a 2017	25
Figura 2.7: Proporção de aeronaves por assentos de passageiro instalados – empresas aéreas brasileiras, 2017.....	26
Figura 3.1: Evolução da quantidade de voos – mercados doméstico e internacional, 2008 a 2017	31
Figura 3.2: Variação da quantidade de voos com relação ao ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2008 a 2017	31
Figura 3.3: Variação da quantidade de voos com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2017	32
Figura 3.4: Evolução do ASK – mercados doméstico e internacional, 2008 a 2017	33
Figura 3.5: Variação do ASK com relação ao ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2008 a 2017.....	33
Figura 3.6: Evolução da quantidade de voos – mercado doméstico, 2008 a 2017	36
Figura 3.7: Variação na quantidade de voos com relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2008 a 2017	36
Figura 3.8: Variação na quantidade de voos com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2017	37

Figura 3.9: Participação das quatro principais empresas no número de voos – mercado doméstico, 2017.....	37
Figura 3.10: Variação na quantidade de voos com relação ao ano anterior por empresa – mercado doméstico, 2017	38
Figura 3.11: Participação dos 20 principais aeroportos na quantidade de decolagens – mercado doméstico, 2017	38
Figura 3.12: Variação da quantidade de decolagens nos 20 principais aeroportos com relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2017	39
Figura 3.13: Quantidade de decolagens por região (milhares) – mercado doméstico, 2017	40
Figura 3.14: Quantidade de decolagens por mil de habitantes por região – mercado doméstico, 2017.....	41
Figura 3.15: Quantidade de decolagens para cada um bilhão de reais em PIB gerado em 2015* por região – mercado doméstico.....	41
Figura 3.16: Quantidade de decolagens por Real em PIB per capita gerado em 2015* por região – mercado doméstico.....	42
Figura 3.17: Variação no número de decolagens por região com relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2017	42
Figura 3.18: Evolução do ASK – mercado doméstico, 2008 a 2017	43
Figura 3.19: Variação do ASK em relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2008 a 2017	43
Figura 3.20: Variação no ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2017.....	44
Figura 3.21: Participação das quatro maiores empresas no ASK – mercado doméstico, 2017	44
Figura 3.22: Variação do ASK com relação ao ano anterior por empresa – mercado doméstico, 2017.....	45
Figura 3.23: Variação no ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – Latam e Gol – mercado doméstico, 2017	45
Figura 3.24: Variação no ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – Azul, Avianca – mercado doméstico, 2017.....	46
Figura 3.25: Quantidade de aeroportos utilizados para voos domésticos regulares e não regulares por unidade da federação, 2017	47
Figura 3.26: Decolagens por estado e aeroporto – região Sudeste, 2017	48
Figura 3.27: Decolagens por estado e aeroporto – região Nordeste, 2017	49

Figura 3.28: Decolagens por estado e aeroporto – região Sul, 2017	50
Figura 3.29: Decolagens por estado e aeroporto – região Centro-Oeste, 2017	51
Figura 3.30: Decolagens por estado e aeroporto – região Norte, 2017	52
Figura 3.31: Aeroportos utilizados por empresa – mercado doméstico, 2016 e 2017 ...	53
Figura 3.32: Evolução do número de voos realizados – mercado internacional, 2008 a 2017	55
Figura 3.33: Variação no número de voos realizados em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2008 a 2017	55
Figura 3.34: Variação no número de voos realizados em relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado internacional, 2017	56
Figura 3.35: Evolução do número de voos realizados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2008 a 2017	56
Figura 3.36: Proporção de voos realizados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2008 a 2017	56
Figura 3.37: Variação do número de voos realizados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2017/2008	57
Figura 3.38: Variação do número de voos realizados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2017/2016	57
Figura 3.39: Participação de mercado das maiores empresas em termos de voos realizados – mercado internacional, 2017	58
Figura 3.40: Variação na quantidade de voos realizados pelas maiores empresas – mercado internacional, 2017/2016	58
Figura 3.41: Quantidade de voos entre Brasil e outros países, por continente, 2016 e 2017	59
Figura 3.42: Quantidade de voos realizados entre o Brasil e os 20 principais destinos internacionais, 2016 e 2017	60
Figura 3.43: Evolução do ASK – mercado internacional, 2008 a 2017	61
Figura 3.44: Variação no ASK em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2008 a 2017	61
Figura 3.45: Evolução do ASK por nacionalidade das empresas – mercado internacional, 2008 a 2017	62
Figura 3.46: Variação do ASK por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2017/2008	62
Figura 3.47: Variação do ASK por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2017/2016	63

Figura 3.48: Participação de mercado das maiores empresas em termos de ASK – mercado internacional, 2017.....	63
Figura 3.49: Variação do ASK das maiores empresas – mercado internacional, 2017/2016.....	64
Figura 4.1: Evolução da quantidade de passageiros pagos transportados – mercados doméstico e internacional, 2008 a 2017	67
Figura 4.2: Variação da quantidade de passageiros pagos transportados – mercados doméstico e internacional, 2008 a 2017	67
Figura 4.3: Evolução do RPK – mercados doméstico e internacional, 2008 a 2017.....	68
Figura 4.4: Variação do RPK – mercados doméstico e internacional, 2008 a 2017	68
Figura 4.5: Evolução da quantidade de carga paga e correio transportados – mercados doméstico e internacional, 2008 a 2017	69
Figura 4.6: Variação da quantidade de carga paga e correio transportados – mercados doméstico e internacional, 2008 a 2017	69
Figura 4.7: Evolução do número de passageiros pagos transportados – mercado doméstico, 2008 a 2017	72
Figura 4.8: Variação nos passageiros pagos transportados em relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2008 a 2017	72
Figura 4.9: Variação nos passageiros pagos transportados com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2017.....	73
Figura 4.10: Evolução da quantidade de passageiros pagos domésticos por grupo de 100 habitantes, 2008 a 2017	73
Figura 4.11: Participação das quatro maiores empresas em passageiros pagos transportados – mercado doméstico, 2017	74
Figura 4.12: Variação de passageiros pagos transportados com relação ao ano anterior por empresa – mercado doméstico, 2017	74
Figura 4.13: Variação no número de passageiros pagos transportados (milhões de passageiros) – mercado doméstico, 2017	74
Figura 4.14: Passageiros pagos embarcados por região brasileira, em milhões – mercado doméstico, 2017.....	75
Figura 4.15: Quantidade de embarques domésticos por grupo de 100 habitantes por região – mercado doméstico, 2017	76
Figura 4.16: Quantidade de embarques domésticos por milhão de reais em PIB gerado em 2015* por região – mercado doméstico.....	76

Figura 4.17: Distribuição dos passageiros embarcados por região – mercado doméstico, 2017	77
Figura 4.18: Passageiros embarcados por aeroporto e unidade da federação – região Sudeste – mercado doméstico, 2017	78
Figura 4.19: Passageiros embarcados por aeroporto e unidade da federação – região Nordeste – mercado doméstico, 2017.....	79
Figura 4.20: Passageiros embarcados por aeroporto e unidade da federação – região Centro-Oeste – mercado doméstico, 2017.....	80
Figura 4.21: Passageiros embarcados por aeroporto e unidade da federação – região Sul – mercado doméstico, 2017	81
Figura 4.22: Passageiros embarcados por aeroporto e unidade da federação – região Norte – mercado doméstico, 2017	82
Figura 4.23: Distribuição dos embarques nos 20 maiores aeroportos – mercado doméstico, 2017.....	83
Figura 4.24: Variação no número de embarques em relação ao ano anterior por aeroporto – mercado doméstico, 2017.....	84
Figura 4.25: Passageiros pagos transportados nas 20 principais rotas* – mercado doméstico, 2016 e 2017	85
Figura 4.26: Evolução do RPK – mercado doméstico, 2008 a 2017.....	86
Figura 4.27: Variação do RPK em relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2008 a 2017	86
Figura 4.28: Variação do RPK em relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2017.....	87
Figura 4.29: Variação do RPK doméstico, PIB e população brasileira em relação ao ano anterior, 2008 a 2017	87
Figura 4.30: Participação das cinco maiores empresas no RPK – mercado doméstico, 2010 a 2017	88
Figura 4.31: Variação no RPK com relação ao ano anterior por empresa – mercado doméstico, 2017.....	88
Figura 4.32: Evolução da quantidade de carga paga e correio transportados – mercado doméstico, 2008 a 2017.....	89
Figura 4.33: Variação anual da quantidade de carga paga e correio transportados – mercado doméstico, 2008 a 2017	89
Figura 4.34: Participação das principais empresas em termos de carga paga e correio transportados – mercado doméstico, 2017	90

Figura 4.35: Variação da carga paga e correio transportados com relação ao ano anterior por empresa – mercado doméstico, 2017	90
Figura 4.36: Carga paga e correio transportados nas 20 principais rotas – mercado doméstico, 2016 e 2017	91
Figura 4.37: Carga e correio despachados por unidade da federação – mercado doméstico, 2017.....	92
Figura 4.38: Evolução do número de passageiros pagos transportados – mercado internacional, 2008 a 2017.....	95
Figura 4.39: Variação no número de passageiros pagos transportados em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2008 a 2017	95
Figura 4.40: Variação nos passageiros pagos transportados com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado internacional, 2017	96
Figura 4.41: Evolução do número de passageiros pagos transportados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2008 a 2017.....	96
Figura 4.42: Variação do número de passageiros pagos transportados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2017/2008	97
Figura 4.43: Variação do número de passageiros pagos transportados por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2017/2016	97
Figura 4.44: Participação de mercado das maiores empresas em termos de passageiros pagos transportados – mercado internacional, 2017.....	98
Figura 4.45: Variação na quantidade de passageiros pagos transportados pelas maiores empresas – mercado internacional, 2017/2016.....	98
Figura 4.46: Quantidade de passageiros transportados entre o Brasil e outros países por continente, 2016 e 2017.....	99
Figura 4.47: Quantidade de passageiros transportados entre o Brasil e os 20 principais destinos internacionais, 2016 e 2017	100
Figura 4.48: Evolução do RPK – mercado internacional, 2008 a 2017	101
Figura 4.49: Variação no RPK em relação ao ano anterior – mercado internacional, 2008 a 2017	101
Figura 4.50: Evolução do RPK por nacionalidade das empresas – mercado internacional – 2008 a 2017	102
Figura 4.51: Variação do RPK por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2017/2008.....	102
Figura 4.52: Variação do RPK por nacionalidade da empresa – mercado internacional, 2017/2016	102

Figura 4.53: Participação de mercado das maiores empresas em termos de RPK – mercado internacional, 2017.....	103
Figura 4.54: Variação do RPK das maiores empresas – mercado internacional, 2017/2016.....	103
Figura 4.55: Evolução da quantidade de carga paga e correio transportados – mercado internacional, 2008 a 2017.....	104
Figura 4.56: Evolução da quantidade de carga paga e correio transportados por nacionalidade das empresas – mercado internacional, 2008 a 2017	104
Figura 4.57: Variação na quantidade de carga paga e correio transportados – mercado internacional, 2017/2008	105
Figura 4.58: Variação na quantidade de carga paga e correio transportados – mercado internacional, 2017/2016	105
Figura 4.59: Participação das principais empresas na quantidade de carga paga e correio transportados – mercado internacional, 2017	106
Figura 4.60: Variação da quantidade de carga paga e correio transportados pelas principais empresas – mercado internacional, 2017/2016.....	106
Figura 4.61: Quantidade de carga paga e correio transportados entre Brasil e demais países por continente – mercado internacional, 2017	107
Figura 4.62: Quantidade de carga paga e correio transportados nas 20 principais rotas internacionais com origem no Brasil, 2017	108
Figura 4.63: Quantidade de carga paga e correio transportados nas 20 principais rotas internacionais com destino no Brasil, 2017	109
Figura 4.64: Evolução da quantidade de passageiros interestaduais transportados pelos modais aéreo e rodoviário, 2008 a 2017	110
Figura 4.65: Participação dos modais aéreo e rodoviário no transporte interestadual de passageiros, 2017.....	111
Figura 4.66: Participação dos modais aéreo e rodoviário no transporte interestadual de, 2008 e 2016	111
Figura 5.1: Evolução do aproveitamento em termos de RPK/ASK – mercados doméstico e internacional, 2008 a 2017	115
Figura 5.2: Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2008 a 2017	115
Figura 5.3: Aproveitamento RPK/ASK mensal – mercados doméstico e internacional, 2017	116
Figura 5.4: Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercados doméstico e internacional, 2017	116

Figura 5.5: Aproveitamento em termos de Horas Voadas por Aeronave-Dia Disponível por empresa – mercados doméstico e internacional, 2016 (esquerda) e 2017 (direita)	117
Figura 5.6: Aproveitamento em termos de Horas Voadas por Aeronave-Dia Disponível por configuração da aeronave – empresas brasileiras, 2016 e 2017.....	117
Figura 5.7: Evolução do aproveitamento em termos de RPK/ASK – mercado doméstico, 2008 a 2017	118
Figura 5.8: Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2008 a 2017	118
Figura 5.9: Aproveitamento RPK/ASK mensal – mercado doméstico, 2017	119
Figura 5.10: Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2017.....	119
Figura 5.11: Aproveitamento em termos de RPK/ASK, por empresa – mercado doméstico, 2016 (esquerda) e 2017 (direita)	120
Figura 5.12: Evolução do aproveitamento em termos de RPK/ASK – mercado internacional, 2008 a 2017.....	121
Figura 5.13: Variação do aproveitamento RPK/ASK – mercado internacional, 2017.	122
Figura 5.14: Aproveitamento RPK/ASK mensal – mercado internacional, 2017.....	122
Figura 5.15: Variação do aproveitamento RPK/ASK com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado internacional, 2017	123
Figura 5.16: Aproveitamento em termos de RPK/ASK, por empresa – mercado internacional, 2016 (esquerda) e 2017 (direita).....	123
Figura 6.1: Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos – indústria, por ano, 2008 a 2017	126
Figura 6.2: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao ano anterior – indústria, 2008 a 2017	127
Figura 6.3: Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos – indústria, por mês, 2017	127
Figura 6.4: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao mesmo mês do ano anterior, – indústria, 2017	128
Figura 6.5: Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos – mercado doméstico, por ano, 2008 a 2017	129
Figura 6.6: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2008 a 2017	130
Figura 6.7: Percentuais mensais de Atrasos e Cancelamentos – mercado doméstico, 2017	130

Figura 6.8: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao mesmo mês do ano anterior – mercado doméstico, 2017	131
Figura 6.9: Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos – mercado internacional, por ano, 2008 a 2017	132
Figura 6.10: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao ano anterior – mercado internacional, 2008 a 2017	133
Figura 6.11: Evolução dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos – indústria, por mês, 2017	133
Figura 6.12: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao mesmo mês do ano anterior, – indústria, 2017	134
Figura 6.13: Percentuais de Atrasos nas 20 principais rotas domésticas, 2017	136
Figura 6.14: Percentuais de Cancelamentos nas 20 principais rotas domésticas, 2017	137
Figura 6.15: Percentuais de Atrasos nas 20 principais rotas internacionais, 2017	138
Figura 6.16: Percentuais de Cancelamentos nas 20 principais rotas internacionais, 2017	139
Figura 7.1: Evolução da Tarifa Aérea Média Doméstica Real, 2008 a 2017	144
Figura 7.2: Variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real com relação ao ano anterior, 2008 a 2017	144
Figura 7.3: Tarifa Aérea Média Doméstica Real mensal, 2015 a 2017.....	145
Figura 7.4: Variação Tarifa Aérea Média Doméstica Real com relação ao mesmo mês no ano anterior, 2015 a 2017	145
Figura 7.5: Tarifa Aérea Doméstica Real Trimestral, 2015 a 2017	146
Figura 7.6: Variação da Tarifa Aérea Doméstica Real Trimestral com relação ao mesmo trimestre do ano anterior, 2015 a 2017	146
Figura 7.7: Distribuição percentual de assentos comercializados por intervalo de Tarifa Aérea Doméstica Real, 2008 e 2017	147
Figura 7.8: Evolução da distância direta média, 2008 a 2017	147
Figura 7.9: Evolução Do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real, 2008 a 2017....	148
Figura 7.10: Variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real com relação ao ano anterior, 2008 a 2017	148
Figura 7.11: Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real mensal, 2015 a 2017	149
Figura 7.12: Variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real com relação ao mesmo mês do ano anterior, 2015 a 2017	149
Figura 7.13: Yield Tarifa Aérea Doméstica Real médio trimestral, 2015 a 2017	150

Figura 7.14: Variação do Yield Tarifa Aérea Doméstico Real com relação ao mesmo trimestre do ano anterior, 2015 a 2017	150
Figura 7.15: Distribuição percentual de assentos comercializados por intervalo de Yield Tarifa Aérea Doméstico Real, 2008 e 2017	151
Figura 7.16: Evolução da Tarifa Aérea Média Doméstica Real por empresa, 2015 a 2017	152
Figura 7.17: Variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real por empresa, 2015 a 2017	152
Figura 7.18: Tarifa Aérea Média Doméstica Real média trimestral por empresa, 2015 a 2017	153
Figura 7.19: Variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real com relação ao mesmo trimestre do ano anterior por empresa, 2015 a 2017	153
Figura 7.20: Evolução do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real por empresa, 2015 a 2017	154
Figura 7.21: Variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real por empresa, 2015 a 2017	154
Figura 7.22: Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real trimestral por empresa, 2015 a 2017	155
Figura 7.23: Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real com relação ao mesmo trimestre do ano anterior por empresa, 2015 a 2017	155
Figura 7.24: Variação da distância direta média por empresa, 2015 a 2017	156
Figura 7.25: Tarifa Aérea Média Doméstica Real por UF, 2017	158
Figura 7.26: Variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real por UF, 2017/2016	159
Figura 7.27: Variação da Tarifa Aérea Média Doméstica Real por UF, 2017/2011	160
Figura 7.28: Percentual de assentos comercializados a tarifas inferiores a R\$ 100,00 por UF, 2017	161
Figura 7.29: Percentual de assentos comercializados a tarifas inferiores a R\$ 300,00 por UF, 2017	162
Figura 7.30: Distância direta média por UF em quilômetros, 2017	163
Figura 7.31: Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real por UF, 2017	164
Figura 7.32: Variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real por UF 2017/2016	165
Figura 7.33: Variação do Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico Real por UF 2017/2011	166

Figura 7.34: Percentual de assentos comercializados com Yield inferior a R\$ 0,10 por UF em 2017	167
Figura 7.35: Percentual de assentos comercializados com Yield inferior a R\$ 0,30 por UF em 2017	168
Figura 8.1: Receita de Serviços Aéreos Públicos (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2017	171
Figura 8.2: Variação da Receita de Serviços aéreos Públicos da indústria com relação ao ano anterior, 2010 a 2017	172
Figura 8.3: Composição das receitas de serviços aéreos públicos da indústria, 2017..	172
Figura 8.4: Evolução da composição da Receita de Voo por tipo de receita, 2009 a 2017	173
Figura 8.5: Receita de Serviços Aéreos Públicos (R\$ 1.000,00) por empresa, 2015 a 2017	173
Figura 8.6: Variação da Receita de Serviços Aéreos Públicos (%) por empresa, 2015 a 2017	174
Figura 8.7: Receita com Carga e Mala Postal (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2017	174
Figura 8.8: Receita com Carga e Mala Postal (R\$ 1.000,00) por empresa, 2015 a 2017	175
Figura 8.9: Custos e Despesas de voo da indústria, 2009 a 2017	176
Figura 8.10: Variação dos custos e despesas de voo da indústria, 2010 a 2017	177
Figura 8.11: Composição dos custos e das despesas de voo da indústria, 2017	177
Figura 8.12: Evolução da composição das despesas e dos custos de voo – por tipo, 2015 a 2017	178
Figura 8.13: Evolução das despesas e dos custos de voo da indústria – por tipo, 2009 a 2014	178
Figura 8.14: Evolução da composição das despesas e dos custos de voo – por tipo, 2009 a 2014	179
Figura 8.15: Evolução dos custos e despesas de voo por empresa, 2015 a 2017	179
Figura 8.16: Resultado Financeiro (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2017	180
Figura 8.17: Resultado Financeiro (R\$ 1.000,00) por empresa, 2015 a 2017	180
Figura 8.18: Resultado Líquido da indústria (R\$ 1.000,00), 2009 a 2017	181
Figura 8.19: Resultado Líquido (R\$ 1.000,00), 2015 a 2017	182
Figura 8.20: Caixa e equivalentes da Indústria no início e final do período, 2017	183

Figura 8.21: Caixa líquido gerado/consumido da Indústria, 2017	183
Figura 8.22: Caixa e equivalentes no início e final do período por empresa (R\$ 1.000.000,00), 2017	184
Figura 8.23: Caixa líquido gerado/consumido por empresa (R\$ 1.000.000,00), 2017	184
Figura 8.24: Margem Bruta da indústria, 2009 a 2017	185
Figura 8.25: Margem Bruta por empresa, 2015 a 2017	186
Figura 8.26: EBIT (R\$ 1.000,00) da indústria, 2009 a 2017	187
Figura 8.27: EBIT (R\$ 1.000,00) por empresa, 2015 a 2017	188
Figura 8.28: Margem EBIT da indústria, 2009 a 2017	189
Figura 8.29: Margem EBIT por empresa, 2015 a 2017	190
Figura 8.30: Margem Líquida da indústria, 2009 a 2017	191
Figura 8.31: Margem Líquida por empresa, 2015 a 2017	192
Figura 8.32: RASK (R\$/ASK) da indústria, 2009 a 2017	194
Figura 8.33: RASK (R\$/ASK) por empresa, 2015 a 2017	194
Figura 8.34: CASK (R\$/ASK) da indústria, 2009 a 2017	195
Figura 8.35: CASK (R\$/ASK) por empresa, 2015 a 2017	195
Figura 8.36: RASK Passagem Aérea (R\$/ASK) da indústria, 2009 a 2017	196
Figura 8.37: RASK Passagem Aérea (R\$/ASK) por empresa, 2015 a 2017	196
Figura 8.38: RASK/CASK da indústria, 2009 a 2017	197
Figura 8.39: RASK/CASK por empresa, 2015 a 2017	197
Figura 8.40: RATK (R\$/ATK) da indústria, 2009 a 2017	198
Figura 8.41: RATK (R\$/ATK) por empresa, 2015 a 2017	199
Figura 8.42: CATK (R\$/ATK) da indústria, 2009 a 2017	200
Figura 8.43: CATK (R\$/ATK) por empresa, 2015 a 2017	200
Figura 8.44: RATK/CATK da indústria, 2009 a 2017	201
Figura 8.45: RATK/CATK por empresa, 2015 a 2017	201

Anexo C. LISTA DE TABELAS

Tabela 2.1: Distribuição de empregados por categoria e empresa – empresas aéreas brasileiras, 2017.....	24
Tabela 2.2: Distribuição de aeronaves por operador e fabricante – empresas aéreas brasileiras, 2017.....	26
Tabela 2.3: Quantidade de aeronaves por assentos de passageiro instalados em cada empresa aérea brasileira, 2017.....	27

Anexo D. 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>
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

Anexo E. LEGISLAÇÃO BÁSICA

Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica.

Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 – Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências

IAC 1223, de 30 de abril de 2000 – Confecção e aprovação de Horário de Transporte – HOTRAN.

IAC 1224, de 30 de abril de 2000 – Alterações em voos regulares e realização de voos não-regulares.

IAC 1502, de 30 de junho de 1999 – Cálculo dos índices de regularidade, de pontualidade e de eficiência operacional.

IAC 1504, de 30 de abril de 2000 – Procedimentos para o registro de alterações em voos de empresas de transporte aéreo regular.

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 2.923, de 17 de outubro de 2017 – 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.

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.

Resolução ANAC nº 342, de 9 de setembro de 2014 – Regulamenta os documentos e as demonstrações contábeis padronizadas a serem apresentados pelas empresas brasileiras que exploram os serviços aéreos públicos, assim como aspectos de sua escrituração contábil, e dá outras providências.

Portaria ANAC nº 2.148/SRE, de 11 de setembro de 2014 – Estabelece a estrutura, o conteúdo e os procedimentos de apresentação de documentos e de demonstrações contábeis das empresas brasileiras que exploram os serviços de transporte aéreo público, exceto na modalidade de táxi-aéreo.

Portaria ANAC nº 2.149/SRE, de 11 de setembro de 2014 – Estabelece os procedimentos de apresentação das informações econômico-financeiras requeridas por organismos internacionais.

Resolução ANAC nº 400, de 13 de setembro de 2016 – Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo.

Resolução ANAC nº 454, de 20 de dezembro de 2017 – Altera dispositivos da Resolução nº 342, de 9 de setembro de 2014.

Portaria ANAC nº 380/SAS, de 5 de fevereiro de 2018 – Estabelece os procedimentos para apresentação de documentos e de demonstrações contábeis das empresas brasileiras que exploram os serviços de transporte aéreo público, exceto na modalidade táxi-aéreo e dá outras providências.

Todas disponíveis em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao>



Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos – SAS
Gerência de Acompanhamento de Mercado – GEAC

Setor Comercial Sul, Quadra 9, Lote C
Edifício Parque Cidade Corporate, Torre A, 5º Andar
CEP 70308-200, Brasília/DF, Brasil
www.anac.gov.br/faleanac, Telefone: 163

