

ANUÁRIO DO TRANSPORTE AÉREO
Dados Estatísticos e Econômicos de 2011



Brasília-DF, 22 de maio de 2013



DIRETORIA

Diretor-Presidente

Marcelo Pacheco dos Guarany

Diretor de Operações de Aeronaves

Carlos Eduardo Pellegrino

Diretor de Regulação Econômica

Ricardo Sérgio Maia Bezerra

Diretor de Aeronavegabilidade

Claudio Passos Simão

Diretor de Infraestrutura Aeroportuária

Rubens Carlos Vieira

EQUIPE TÉCNICA RESPONSÁVEL

Superintendente de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado

Danielle Pinho Soares Alcântara Crema

Gerente de Análise Estatística e Acompanhamento de Mercado

Cristian Vieira dos Reis

Servidores

Carlos César Gadelha Dantas

Cleujanio Silva Cruz

Elenjuce Ferreira Dias Valentin

Felemon Gomes Boaventura

Flávia Macedo Rocha

Guilherme Gontijo Adame

Laís Macedo Facó Alencar

Marco Túlio de Araújo

Rodrigo Ribeiro Alencar

Talita Armorst

Thiago Juntolli Vilhena

Vitor Caixeta Santos

Secretária

Waleska dos Santos Cabral

Estagiárias

Juliana Marques Oliveira

Lorrene Gomes da Silva

Maysa Silva Cordeiro

Michelle da Silva Pereira

Raíra Veloso de Souza

Thalita Gonçalves Ferreira

Apoio

Assessoria de Comunicação Social

Superintendência de Tecnologia da Informação

ANUÁRIO DO TRANSPORTE AÉREO

Dados Estatísticos e Econômicos de 2011

ENDEREÇO

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado – SRE
Gerência de Análise Estatística e 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, 0800 725 4445

É permitida a reprodução do conteúdo deste Anuário, desde que mencionada a fonte: Anuário do Transporte Aéreo 2011, volume único, 1ª edição, Agência Nacional de Aviação Civil.

Todas as informações monetárias estão em Real (R\$), 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 futuras alterações decorrentes de correções de eventuais distorções encontradas nos dados.

Brasília-DF, 22 de maio de 2013.

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.

As informações coletadas 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 de transporte aéreo. Tradicionalmente, os dados são utilizados para o planejamento de investimentos, para a elaboração de políticas públicas e para 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.

O Anuário do Transporte Aéreo foi publicado pela primeira vez no Brasil em 1972, pelo Departamento de Aviação Civil – DAC do Comando da Aeronáutica, órgão responsável, à época, pela regulação do setor aéreo. No entanto, anteriormente ao Anuário, diversos relatórios que apresentavam informações e séries temporais com os dados estatísticos e econômicos do setor já eram publicados.

Com o advento da Lei nº 11.182/2005, o Anuário do Transporte Aéreo constitui uma publicação da ANAC, entidade da Administração Pública Federal Indireta submetida ao regime autárquico especial, caracterizado por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes, que atuam em regime de colegiado.

A Agência atua como autoridade de aviação civil vinculada à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e tem as atribuições de regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeroportuária, nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo. Para tal, deve adotar as medidas necessárias ao atendimento do interesse público e ao desenvolvimento da aviação civil.

A elaboração e a divulgação de estudos sobre as condições de mercado inserem-se entre as competências legais desta instituição e foram regimentalmente conferidas a esta SRE, conforme a Resolução ANAC nº 110/2009 e suas alterações.

O Anuário do Transporte Aéreo de 2011 apresenta dados 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; taxa de aproveitamento das aeronaves; participação de mercado; atrasos e cancelamentos; frota de aeronaves; pessoal por categoria; localidades atendidas; receitas, custos e despesas; resultado líquido do exercício; indicadores de liquidez, rentabilidade, endividamento e situação líquida patrimonial; tarifas aéreas domésticas comercializadas; entre outros.

As informações apresentadas são apuradas com base em dados periodicamente registrados pelas empresas aéreas na ANAC, nos termos da regulamentação vigente. Os dados passam por 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.

O documento é constituído de um sumário executivo e de sete capítulos: cenário macroeconômico; oferta de transporte aéreo; demanda por transporte aéreo; aspectos operacionais; percentuais de atrasos e cancelamentos; tarifas aéreas domésticas; e aspectos econômico-financeiros.

Espera-se que as informações apresentadas no Anuário do Transporte Aéreo subsidiem a realização de pesquisas, estudos e análises mais abrangentes sobre a aviação civil brasileira.

Os dados do transporte aéreo também estão disponíveis na seção “Dados e Estatísticas” no *site* da ANAC na internet: www.anac.gov.br.

Reclamações, denúncias, sugestões, críticas ou elogios relacionados aos serviços prestados pela própria ANAC podem ser registrados no sistema Fale com a ANAC, acessível por meio da página da Agência na internet ou do telefone 0800 725 4445.

Boa leitura!

Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado

SUMÁRIO EXECUTIVO

O transporte aéreo doméstico de passageiros teve praticamente triplicada a sua demanda em 9 anos, desde 2002, em termos de passageiros quilômetros pagos transportados (RPK). A taxa de aproveitamento doméstica das aeronaves passou de 56,65%, em 2002, para 70,2%, em 2011, melhorando 23,87%. No mesmo período, a tarifa aérea média doméstica reduziu quase à metade, tendo passado de R\$ 486,75 para R\$ 276,25, em valores reais de dezembro de 2011. O passageiro pagou, em média, menos da metade do que pagava há 9 anos para voar 1 km em território nacional.

Destacaram-se como principais fatores contribuintes para estes resultados, o crescimento da economia, a distribuição de renda e a concorrência no setor. Este último tem como pilares a liberdade tarifária – vigente desde 2001 no mercado doméstico e ratificada pela Lei nº 11.182/2005 – e a liberdade de oferta, que foi instituída em 2005 por essa mesma lei.

Hoje, qualquer linha aérea pode ser operada por qualquer concessionária interessada – desde que observada a capacidade de infraestrutura aeroportuária e a prestação de serviço adequado – e as tarifas aéreas oscilam de acordo com as condições de mercado (oferta, demanda, custos e concorrência, entre outros).

Os dados de 2011 revelam que mais de 82 milhões de passageiros pagos foram transportados em voos domésticos no Brasil. A demanda doméstica registrou crescimento de 16% quando comparada com 2010, com 81,5 bilhões de RPK. A oferta doméstica, por sua vez, teve um incremento de 13% em relação ao ano anterior, com 116 bilhões de assentos quilômetros oferecidos (ASK). A taxa de aproveitamento das aeronaves em voos domésticos alcançou 70,2%, o que representou melhora de 2,56% em relação a 2010.

A liderança no mercado doméstico em termos de demanda (RPK) manteve-se com o Grupo TAM, com 41,1% de participação em 2011, seguido pela GOL, com 37,4%. No entanto, a fatia de mercado das demais empresas cresceu 22,5% em relação ao ano anterior, tendo passado de 17,5% em 2010 para 21,4% em 2011.

O transporte aéreo internacional registrou 17,9 milhões de passageiros pagos em 2011 e crescimento de 11% na demanda, com 112,6 bilhões de passageiros quilômetros pagos transportados, e de 9,7% na oferta, com 140,5 bilhões de assentos quilômetros oferecidos. A taxa de aproveitamento internacional em 2011, da ordem de

80,1%, ficou praticamente estável em relação à registrada em 2010, com variação positiva de 0,39%. O Grupo TAM, com 88% de participação, e a GOL, com 10,6% de participação, em termos de RPK, representaram praticamente a totalidade das operações de empresas aéreas brasileiras neste mercado em 2011.

Cancelamentos de voos domésticos e internacionais operados por empresas brasileiras e estrangeiras no Brasil representaram 9,6% do total das etapas previstas em 2011, percentual este 7,2% inferior ao apurado em 2010. Atrasos superiores a 30 minutos representaram 13,4% do total de etapas realizadas (etapas previstas menos etapas canceladas), percentual 2,5% menor do que registrado no ano anterior. Atrasos superiores a 60 minutos foram 8,2% inferiores aos registrados em 2010, tendo representado 4,8% do total de etapas realizadas em 2011.

A tarifa média do transporte aéreo doméstico regular de passageiros de 2011 foi a menor em 10 anos, R\$ 276,25. Este valor representou uma redução de 6,8% em relação à tarifa aérea média doméstica real de 2010, que foi de R\$ 296,33.

A comercialização de assentos com tarifas inferiores a R\$ 100,00 representou 16% do total em 2011. A maioria dos assentos (65,3%) foi comercializada a valores inferiores a R\$ 300,00. Tarifas superiores a R\$ 1.500,00 corresponderam a 0,13% do total de assentos comercializados.

Em 2010, a comercialização de assentos com tarifas inferiores a R\$ 100,00 representou 7,2% do total. Assentos comercializados com tarifas inferiores a R\$ 300,00 representaram 58,6% do total. Tarifas superiores a R\$ 1.500,00 corresponderam a 0,04% do total de assentos comercializados.

Em 2002, a comercialização de assentos com tarifas inferiores a R\$ 100,00 foi praticamente nula em relação ao total (0,07%). Tarifas inferiores a R\$ 300,00 corresponderam a 26,5% do total de assentos comercializados. Assentos comercializados com tarifas superiores a R\$ 1.500,00 representaram 1% do total.

O Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico – que representa o valor médio pago por quilômetro voado – foi de R\$ 0,34937 em 2011, ou seja, menos da metade do indicador apurado em 2002 (R\$ 0,80377) e 10,3% inferior ao de 2010 (R\$ 0,38954).

Em 2011, 39% dos assentos foram comercializados com valores inferiores a R\$ R\$ 0,20 por quilômetro voado. Este percentual foi de 31,7% em 2010 e praticamente nulo (0,0017%) em 2002.

No entanto, o ano de 2011 não foi totalmente favorável para o transporte aéreo. A alta do preço do barril de petróleo e do Dólar frente ao Real impactou diretamente os principais custos da indústria, ou seja, o combustível, o arrendamento, o seguro e a manutenção das aeronaves, que, juntos, representaram mais de 47% dos custos e despesas totais. Esta combinação de fatores contribuiu para que o setor encerrasse o exercício social com um prejuízo líquido superior a R\$ 1,5 bilhão.

ÍNDICE

1. CENÁRIO MACROECONÔMICO	18
1.1. Produto Interno Bruto	18
1.2. Taxa de Câmbio	19
1.3. Combustível	20
2. OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO	21
2.1. Localidades Atendidas	22
2.2. Análise por Aeroporto.....	24
2.3. Análise por Rota.....	27
3. DEMANDA POR TRANSPORTE AÉREO	29
4. ASPECTOS OPERACIONAIS	41
4.1. Participação de Mercado Doméstica.....	41
4.2. Participação de Mercado Internacional.....	44
4.3. Aproveitamento (<i>Load Factor</i>).....	53
4.4. Frota e Pessoal	54
5. PERCENTUAIS DE ATRASOS E CANCELAMENTOS.....	60
5.1. Evolução Anual dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos.....	61
5.2. Evolução Mensal dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos.....	61
5.3. Percentuais de Atrasos por Aeroportos	62
6. TARIFAS AÉREAS DOMÉSTICAS	66
6.1. Yield Tarifa Aérea Médio	67
6.2. Tarifa Aérea Média	68
6.3. Evolução das Tarifas Aéreas Domésticas	68
7. ASPECTOS ECONÔMICO-FINANCEIROS.....	72
7.1. Resultado Líquido	72
7.2. Receita Operacional Líquida.....	73
7.3. Custos e Despesas Operacionais	75
7.4. Índices de Liquidez	76
7.5. Indicadores de Alavancagem Financeira	78
7.6. Indicadores de Rentabilidade	80
7.7. EBIT.....	82
7.8. Indicadores Específicos do Setor	83
ANEXO A. GLOSSÁRIO.....	87
ANEXO B. LISTA DE ABREVIATURAS	91

ANEXO C. LISTA DE SIGLAS DE EMPRESAS AÉREAS REGULARES	93
ANEXO D. LEGISLAÇÃO BÁSICA.....	95

LISTA DE FIGURAS

Figura 1.1 Variação anual do PIB brasileiro (%), de 2001 a 2011	18
Figura 1.2 Evolução da taxa de câmbio R\$/US\$, de 2009 a 2011	19
Figura 1.3 Evolução do preço médio, em Dólar americano, do barril do petróleo (Brent, Dubai e WTI), de 2009 a 2011	20
Figura 2.1 Número de decolagens por natureza da operação nos dez aeroportos mais movimentados, 2011.....	25
Figura 2.2 Percentual de voos por natureza da operação (doméstico ou internacional) nos aeroportos brasileiros, 2011	25
Figura 2.3 Percentual de decolagens por empresa aérea (operações domésticas) em São Paulo (Guarulhos), 2011.....	26
Figura 2.4 Percentual de decolagens por empresa aérea (operações internacionais) em São Paulo (Guarulhos), 2011.....	26
Figura 2.5 Percentual de decolagens por empresa aérea (operações domésticas) em São Paulo (Congonhas), 2011	26
Figura 2.6 Percentual de decolagens por empresa aérea (operações domésticas) em Brasília, 2011.....	26
Figura 2.7 Percentual de decolagens por empresa aérea (operações internacionais) em Brasília, 2011.....	27
Figura 2.8 Percentual de decolagens por empresa aérea (operações domésticas) no Rio de Janeiro (Galeão), 2011	27
Figura 2.9 Percentual de decolagens por empresa aérea (operações internacionais) no Rio de Janeiro (Galeão), 2011	27
Figura 3.1 Representação gráfica da evolução da quantidade anual de passageiros pagos transportados (empresas brasileiras e estrangeiras) nas seis principais rotas internacionais, de 2000 a 2011	34
Figura 3.2 Evolução do movimento aeroportuário (passageiros pagos; empresas brasileiras e estrangeiras) nos quatro aeroportos de maior movimento mais Santos Dumont e Campinas, de 2000 a 2011	40
Figura 4.1 Participação de mercado doméstica (%), em RPK, 2011.....	41
Figura 4.2 Participação de mercado doméstica (%), em RPK, dezembro de 2011	42
Figura 4.3 Evolução percentual mensal da participação de mercado, em RPK, das empresas em operações domésticas de transporte de passageiros, 2011.....	42
Figura 4.4 Evolução percentual mensal da participação de mercado, em RPK, das duas maiores empresas em operações domésticas de transporte de passageiros, 2011	43

Figura 4.5 Evolução percentual mensal da participação de mercado, em RPK, de quatro das seis maiores empresas em operações domésticas de transporte de passageiros, 2011	43
Figura 4.6 Evolução percentual anual da participação de mercado, em RPK, das empresas líderes em operações domésticas de passageiros, de 2000 a 2011	44
Figura 4.7 Evolução percentual anual da participação de mercado doméstica, em termos de carga paga transportada, de 2005 a 2011	44
Figura 4.8 Evolução percentual anual da participação de mercado internacional, em termos de passageiros pagos transportados, das empresas aéreas regulares brasileiras, de 2005 a 2011	45
Figura 4.9 Evolução percentual anual da participação de mercado internacional, em termos de passageiros pagos transportados, das empresas aéreas regulares brasileiras e estrangeiras, de 2000 a 2011.....	45
Figura 4.10 Participação de mercado das empresas aéreas nas operações de transporte de passageiros entre o Brasil e os Estados Unidos, 2011	46
Figura 4.11 Participação de mercado das empresas aéreas nas operações de transporte de passageiros entre o Brasil e a Argentina, 2011	46
Figura 4.12 Participação de mercado das empresas aéreas nas operações de transporte de passageiros entre o Brasil e a Europa (Portugal, França, Espanha, Alemanha, Reino Unido, Itália e Holanda), 2011	47
Figura 4.13 Evolução percentual anual da participação de mercado internacional das empresas aéreas brasileiras, em termos de carga paga transportada, de 2005 a 2011....	47
Figura 4.14 Evolução percentual anual da participação de mercado internacional, em termos de carga paga transportada, das empresas aéreas regulares brasileiras e estrangeiras, de 2000 a 2011.....	48
Figura 4.15 Participação de mercado das empresas aéreas nas operações de transporte de carga entre o Brasil e os Estados Unidos, 2011	49
Figura 4.16 Participação de mercado das empresas aéreas nas operações de transporte de carga entre o Brasil e a Europa (Alemanha, França, Portugal, Luxemburgo, Holanda, Espanha, Itália, Reino Unido e Suíça), 2011	49
Figura 4.17 Participação de mercado das empresas aéreas nas operações de transporte de carga entre o Brasil e a Argentina, 2011	49
Figura 4.18 Participação de mercado das empresas aéreas nas operações de transporte de passageiros do aeroporto de Guarulhos, 2011	50
Figura 4.19 Participação de mercado das empresas aéreas nas operações de transporte de passageiros do aeroporto de Congonhas, 2011	50

Figura 4.20 Participação de mercado das empresas aéreas nas operações de transporte de passageiros do aeroporto de Brasília, 2011	50
Figura 4.21 Participação de mercado das empresas aéreas nas operações de transporte de passageiros do aeroporto do Galeão, 2011	50
Figura 4.22 Participação de mercado das empresas aéreas nas operações de transporte de passageiros do aeroporto de Salvador, 2011	51
Figura 4.23 Evolução anual da taxa de aproveitamento do mercado doméstico e do mercado internacional, de 2000 a 2011	53
Figura 4.24 Variação mensal da taxa de aproveitamento das empresas brasileiras, 2011	54
Figura 4.25 Percentual de pessoal por categoria, 2011	54
Figura 4.26 Empregados por aeronave, 2010 e 2011	55
Figura 4.27 Pilotos e copilotos por aeronave, 2010 e 2011	55
Figura 4.28 Porcentagem de pilotos e copilotos no total de empregados, 2010 e 2011 ..	56
Figura 4.29 Percentual de aeronaves por fabricante e modelo, 2011	56
Figura 4.30 Percentual de aeronaves por capacidade, 2011	57
Figura 5.1 Evolução anual dos percentuais de atrasos e cancelamentos, de 2000 a 2011	61
Figura 5.2 Evolução mensal dos percentuais de atrasos e cancelamentos das empresas aéreas brasileiras regulares, 2011	62
Figura 5.3 Percentuais de atrasos por aeroporto de origem do voo, dez mais movimentados e dez com maiores percentuais de atrasos, 2011	62
Figura 6.1 Evolução anual do Yield Tarifa Aérea Doméstico (R\$/km) e da Tarifa Aérea Média Doméstica (R\$), de 2002 a 2011, em R\$ atualizados pelo IPCA de dez./2011 ..	69
Figura 6.2 Evolução mensal do Yield Tarifa Aérea Doméstico (R\$/km) e da Tarifa Aérea Média Doméstica (R\$), 2011, em R\$ atualizados pelo IPCA de dez./2011	69
Figura 6.3 Percentual de assentos comercializados por intervalo de Tarifa Aérea Doméstica (R\$), de 2002 a 2011	70
Figura 6.4 Percentual de assentos comercializados por intervalo de Yield Tarifa Aérea Doméstico (R\$/km), de 2002 a 2011	71
Figura 7.1 Resultado Líquido (R\$ 1.000,00), 2010 e 2011	73
Figura 7.2 Receita Operacional Líquida (R\$ 1.000,00), 2010 e 2011	74
Figura 7.3 Composição das Receitas de Voo da indústria, 2011	74
Figura 7.4 Receitas de Voo da indústria (R\$ 1.000,00), 2010 e 2011	75

Figura 7.5 Composição dos custos e das despesas operacionais da indústria, 2011	75
Figura 7.6 Índice Liquidez Corrente por empresa, 2010 e 2011	77
Figura 7.7 Índice Liquidez Geral por empresa, 2010 e 2011	78
Figura 7.8 Participação de Capitais de Terceiros sobre os Recursos Totais por empresa, 2010 e 2011	79
Figura 7.9 Multiplicador de capital próprio, 2010 e 2011	80
Figura 7.10 Margem Bruta por empresa, 2010 e 2011	81
Figura 7.11 Margem Líquida por empresa, 2010 e 2011	82
Figura 7.12 EBIT (R\$ 1.000,00) por empresa, 2010 e 2011	83
Figura 7.13 RASK e CASK (R\$/ASK), 2010 e 2011	84
Figura 7.14 RATK e CATK (R\$/ATK), 2010 e 2011	85
Figura 7.15 Receita de voo/RTK (R\$/RTK), 2010 e 2011	86

LISTA DE TABELAS

Tabela 2.1 Variação anual da oferta (ASK), mercado doméstico e mercado internacional (empresas brasileiras concessionárias de transporte aéreo, voos regulares e não regulares), de 2000 a 2011.....	21
Tabela 2.2 Variação anual da oferta (ASK), mercado internacional (empresas estrangeiras de transporte aéreo operando no Brasil em 2011), de 2000 a 2011.	22
Tabela 2.3 Aeródromos atendidos por empresa brasileira concessionária de transporte aéreo, 2011.....	22
Tabela 2.4 Quantidade de aeródromos atendidos por empresa brasileira concessionária de transporte aéreo, 2011.....	24
Tabela 2.5 Quantidade de assentos e voos nas 10 principais rotas – operação doméstica, 2011	28
Tabela 2.6 Quantidade de assentos e voos nas 10 principais rotas - operação internacional, 2011	28
Tabela 3.1 Quantidade de passageiros pagos transportados, de 2000 a 2011	29
Tabela 3.2 Quantidade de carga paga transportada (kg), de 2000 e 2011	31
Tabela 3.3 Variação anual da demanda (RPK), mercado doméstico e mercado internacional (empresas brasileiras concessionárias de transporte aéreo, voos regulares e não regulares), de 2000 a 2011	31
Tabela 3.4 Variação anual da demanda (RPK), mercado internacional (empresas estrangeiras de transporte aéreo operando no Brasil em 2011), de 2000 a 2011	32
Tabela 3.5 Quantidade anual de passageiros pagos transportados (empresas brasileiras e estrangeiras) nas quinze principais rotas internacionais, de 2000 a 2011	33
Tabela 3.6 Quantidade anual, em toneladas, de carga paga transportada (empresas brasileiras e estrangeiras) nas quinze principais rotas internacionais, de 2000 a 2011 ..	35
Tabela 3.7 Quantidade anual de passageiros pagos transportados (empresas brasileiras) nas vinte principais rotas domésticas, de 2000 a 2011	36
Tabela 3.8 Quantidade anual, em toneladas, de carga paga transportada (empresas brasileiras) nas vinte principais rotas domésticas, de 2000 a 2011	37
Tabela 3.9 Quantidade anual de passageiros pagos transportados (empresas brasileiras e estrangeiras) nos vinte principais aeroportos brasileiros, rotas domésticas e internacionais, de 2000 a 2011	38
Tabela 3.10 Quantidade anual, em toneladas, de carga paga transportada (empresas brasileiras e estrangeiras) nos vinte principais aeroportos brasileiros, rotas domésticas e internacionais, de 2000 a 2011	39

Tabela 4.1 Participação de mercado por empresa nas principais rotas domésticas, 2011	52
Tabela 4.2 Evolução anual da taxa de aproveitamento doméstica por empresa, de 2000 a 2011	53
Tabela 4.3 Quantidade de aeronaves por fabricante e modelo, 2011	58
Tabela 5.1 Percentuais de atrasos e cancelamentos por par de origem e destino, 2011 .	65

1. CENÁRIO MACROECONÔMICO

Para uma melhor compreensão da situação operacional e financeira do transporte aéreo, faz-se necessário apresentar o contexto em que esteve inserido. Para tanto, é evidenciado, para os últimos três anos, o comportamento das principais variáveis macroeconômicas que afetam diretamente o setor de aviação civil.

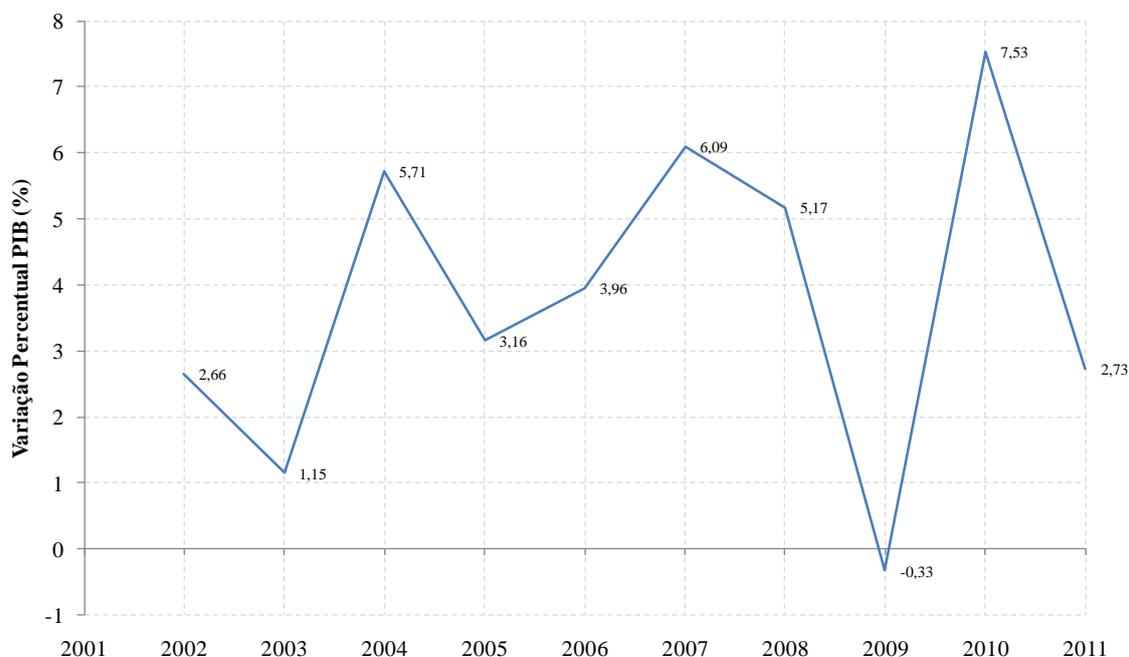
Os custos com combustível (em torno de 35% dos custos e das despesas operacionais das empresas aéreas) e com arrendamento, manutenção e seguro de aeronaves (12%), por exemplo, são fortemente influenciados pela variação do preço do barril de petróleo e pela flutuação da taxa de câmbio (R\$/US\$).

1.1. Produto Interno Bruto

O Produto Interno Bruto – PIB é uma das mais importantes variáveis para mensurar o crescimento de uma economia. Nesse sentido, o efeito renda, associado ao preço dos serviços, constitui um dos principais fatores que explicam o crescimento do transporte aéreo.

No ano de 2011, em comparação a 2010, o PIB brasileiro cresceu 2,7%. A Figura 1.1 apresenta a variação do PIB em relação ao ano imediatamente anterior.

Figura 1.1 Variação anual do PIB brasileiro (%), de 2001 a 2011



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

De acordo com o Comunicado do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Ipea nº 130¹, de 13 de janeiro de 2012, os seguintes fatores podem ser apontados como responsáveis pela desaceleração do crescimento do PIB brasileiro em 2011:

- o efeito do carregamento estatístico, também chamado de *carry-over*;
- o patamar apreciado da taxa de câmbio (R\$/US\$) em 2011;
- a adoção das chamadas medidas macroprudenciais no final de 2010 (inibição da expansão do crédito e aumento da taxa básica de juros);
- o acúmulo indesejado de estoques na indústria em 2011; e
- a crise econômica na Europa.

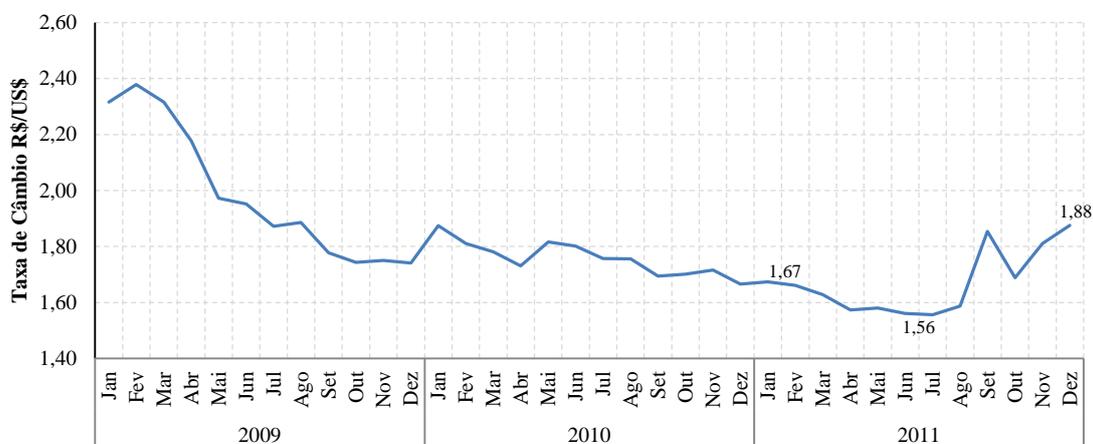
1.2. Taxa de Câmbio

Em 2011, a desvalorização do Real frente ao Dólar americano representou variação negativa de aproximadamente 20%.

A Figura 1.2 apresenta a evolução da taxa de câmbio de janeiro de 2009 a dezembro de 2011. Verifica-se que a taxa de câmbio evidencia tendência de valorização do Real até julho de 2011, mas a partir do segundo semestre desloca-se para patamar mais elevado.

A volatilidade da taxa de câmbio em 2011 e a valorização do Dólar frente ao Real, especialmente a partir do mês de agosto, afetaram os custos do transporte aéreo vinculados à moeda americana e, conseqüentemente, os resultados operacionais e financeiros do setor.

Figura 1.2 Evolução da taxa de câmbio R\$/US\$, de 2009 a 2011



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

¹ Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/120113_comunicadoipea130.pdf

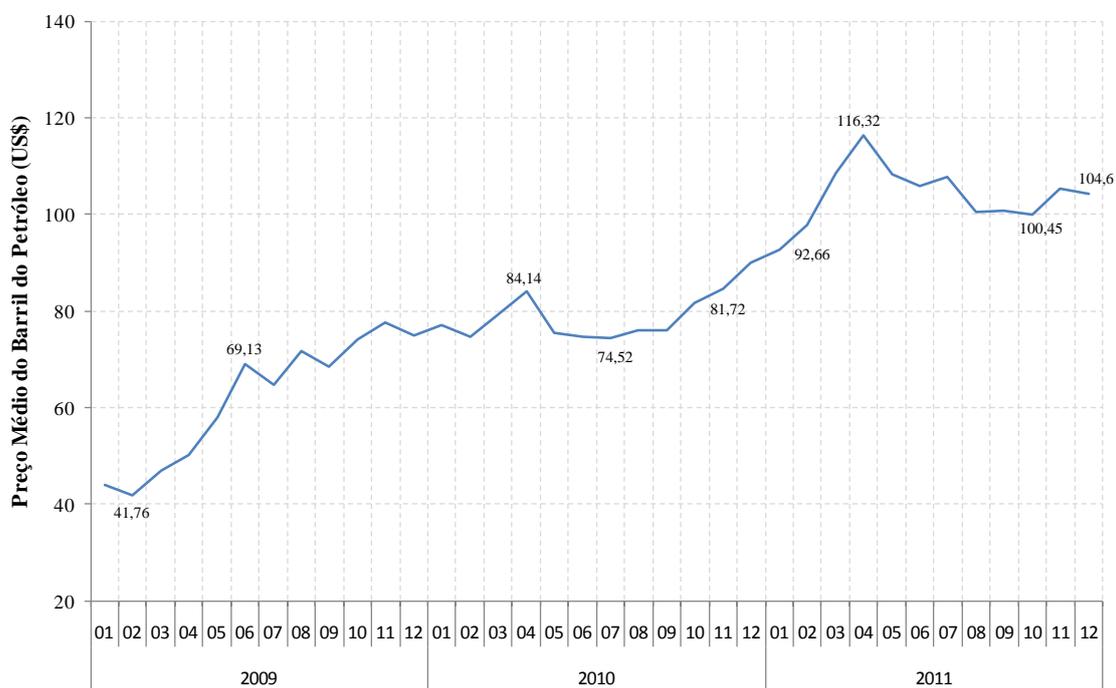
1.3. Combustível

O preço médio do barril do petróleo (que considera os tipos: Brent, Dubai e *West Texas Intermediate* – WTI) tem aumentado desde janeiro de 2009, quando era de US\$ 43.91. Em dezembro de 2011, esse valor subiu para US\$ 104.26, tendo atingido o pico de US\$ 116.32 em abril daquele ano.

De acordo com o Boletim Anual da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP², a crise econômica européia, as instabilidades políticas de países exportadores de petróleo localizados no Norte da África e no Oriente Médio e a crescente demanda dos países em desenvolvimento, em especial a China, contribuíram para que o preço médio do petróleo permanecesse próximo aos US\$ 100.00 por barril ao longo do ano de 2011.

A Figura 1.3 apresenta a evolução mensal, de 2009 a 2011, do preço médio do barril do petróleo.

Figura 1.3 Evolução do preço médio, em Dólar americano, do barril do petróleo (Brent, Dubai e WTI), de 2009 a 2011



Fonte: Fundo Monetário Internacional – FMI.

² Disponível em: <http://www.anp.gov.br/>

2. OFERTA DE TRANSPORTE AÉREO

Os dados de oferta de transporte aéreo apresentados nesta seção consideram apenas os voos remunerados das empresas brasileiras e estrangeiras no ano de 2011. Nesses estão incluídos os voos regulares, extras, cargueiros não regulares, *charter* e fretamentos, e excluídos os voos de serviço, posicionamento, experiência e instrução.

As informações de oferta foram apuradas com base nos dados periodicamente registrados na ANAC pelas empresas aéreas brasileiras e estrangeiras, de acordo com a Resolução ANAC nº 191, de 16 de junho de 2011, e as Portarias ANAC nº 1.189 e 1.190/SRE, de 17 de junho de 2011.

A Tabela 2.1 exibe a variação percentual anual da oferta – em termos de *Available Seat Kilometer* – ASK (Assento Quilômetro Ofertado) –, tanto para o mercado doméstico quanto para o internacional (foram considerados dados de voos regulares e não regulares das empresas brasileiras concessionárias de transporte aéreo). Observa-se que, de 2010 para 2011, a oferta (ASK) no mercado doméstico cresceu 13,1%. A oferta (ASK) de voos internacionais, por sua vez, aumentou 7,5% de 2010 para 2011.

Tabela 2.1 Variação anual da oferta (ASK), mercado doméstico e mercado internacional (empresas brasileiras concessionárias de transporte aéreo, voos regulares e não regulares), de 2000 a 2011

Ano	Mercado doméstico		Mercado internacional	
	ASK (x1000)	Variação (%)	ASK (x1000)	Variação (%)
2000	43.416.293		31.423.620	
2001	47.464.362	9,3	31.275.292	-0,5
2002	48.817.384	3	29.240.207	-6,5
2003	43.339.232	-11	27.367.901	-6,4
2004	44.898.245	4	28.868.168	5,5
2005	51.212.759	14	30.513.891	5,7
2006	57.230.576	12	22.271.175	-27,0
2007	67.401.275	18	23.365.296	4,9
2008	75.092.338	11	27.840.425	19,2
2009	86.074.386	15	28.477.687	2,3
2010	102.656.359	19	31.118.513	9,3
2011	116.080.248	13	33.451.444	7,5

A Tabela 2.2 exibe a variação percentual anual da oferta (ASK) para o mercado internacional. Foram considerados dados das empresas estrangeiras de transporte aéreo que operaram em 2011 no Brasil. Observa-se que, de 2010 para 2011, a oferta (ASK) cresceu 10%, nos voos internacionais operados por empresas estrangeiras que atuaram no Brasil em 2011.

Tabela 2.2 Variação anual da oferta (ASK), mercado internacional (empresas estrangeiras de transporte aéreo operando no Brasil em 2011), de 2000 a 2011.

Ano	ASK (x1000)	Variação (%)
2000	43.590.879	
2001	45.210.285	3,7
2002	40.572.200	-10,3
2003	40.814.177	0,6
2004	44.564.094	9,2
2005	52.351.067	17,5
2006	56.964.134	8,8
2007	65.502.940	15,0
2008	73.330.309	11,9
2009	73.595.687	0,4
2010	96.957.517	31,7
2011	107.010.850	10,4

2.1. Localidades Atendidas

A Tabela 2.3 apresenta a relação de localidades atendidas, em termos de aeródromos brasileiros, que registraram pelo menos uma decolagem em 2011, considerando os voos regulares e não regulares das empresas brasileiras concessionárias de transporte aéreo.

Tabela 2.3 Aeródromos atendidos por empresa brasileira concessionária de transporte aéreo, 2011

Sigla OACI	Aeródromo	Partidas	Sigla OACI	Aeródromo	Partidas
SBGR	São Paulo - Guarulhos	101.083	SBTE	Teresina	5.713
SBSP	São Paulo - Congonhas	79.593	SBJP	João Pessoa	5.159
SBBR	Brasília	77.477	SBMG	Maringá	5.121
SBGL	Rio de Janeiro - Galeão	56.417	SBPS	Porto Seguro	5.113
SBCF	Belo Horizonte - Confins	51.144	SBSN	Santarém	4.323
SBRJ	Rio de Janeiro - Santos Dumont	49.622	SBIL	Ilhéus	4.282
SBSV	Salvador	47.402	SBMA	Marabá	4.254
SBKP	Campinas	43.225	SBPJ	Palmas	3.547
SBCT	Curitiba	41.131	SBJV	Joinville	3.338
SBPA	Porto Alegre	38.194	SBIP	Ipatinga	3.134
SBRF	Recife	32.335	SBRB	Rio Branco	2.855
SBFZ	Fortaleza	25.075	SBPL	Petrolina	2.712
SBBE	Belém	18.426	SBDN	Presidente Prudente	2.551
SBEG	Manaus	18.410	SBMQ	Macapá	2.385
SBGO	Goiânia	17.758	SBMK	Montes Claros	2.279
SBVT	Vitória	17.736	SBIZ	Imperatriz	2.161
SBCY	Cuiabá	17.666	SBJU	Juazeiro do Norte	2.149
SBFL	Florianópolis	16.641	SBAU	Araçatuba	2.028
SBNT	Natal	11.802	SBGV	Governador Valadares	1.997
SBRP	Ribeirão Preto	11.543	SBHT	Altamira	1.968
SBCG	Campo Grande	10.463	SBSJ	São José dos Campos	1.916
SBSL	São Luís	9.180	SBJI	Ji-Paraná	1.770
SBBH	Belo Horizonte - Pampulha	8.569	SBUR	Uberaba	1.764
SBUL	Uberlândia	7.744	SBQV	Vitória da Conquista	1.749
SBFI	Foz do Iguaçu	7.650	SBCH	Chapecó	1.739
SBMO	Maceió	7.117	SBCJ	Parauapebas	1.694
SBPV	Porto Velho	6.864	SBJF	Juiz de Fora	1.544
SBAR	Aracaju	6.668	SBV	Boa Vista	1.526
SBLO	Londrina	6.428	SWRD	Rondonópolis	1.470
SBNF	Navegantes	6.367	SBUY	Coari	1.394
SBSR	São José do Rio Preto	6.299	SWSI	Sinop	1.320

Sigla OACI	Aeródromo	Partidas
SBFN	Fernando de Noronha	1.289
SBTF	Tefé	1.284
SBML	Marília	1.264
SBAX	Araxá	1.136
SJRG	Rio Grande	1.129
SWGK	Araguaína	1.088
SBME	Macaé	1.080
SBAE	Bauru/Arealva	1.080
SDOW	Ourilândia do Norte	1.023
SBSM	Santa Maria	998
SBAT	Alta Floresta	984
SBPK	Pelotas	894
SWPI	Parintins	869
SBCX	Caxias do Sul	858
SBTB	Oriximiná	835
SBVH	Vilhena	815
SBCA	Cascavel	806
SBCZ	Cruzeiro do Sul	800
SBVG	Varginha	771
SBPF	Passo Fundo	757
SBCP	Campos dos Goytacazes	755
SBKG	Campina Grande	676
SBCM	Criciúma	667
SWKO	Coari	651
SSDO	Dourados	612
SNJR	São João del Rei	608
SNBR	Barreiras	604
SBTU	Tucuruí	501
SWLC	Rio Verde	499
SBNM	Santo Ângelo	496
SNDC	Redenção	495
SBTT	Tabatinga	470
SBAA	Conceição do Araguaia	433
SBCN	Caldas Novas	430
SSJA	Joaçaba	420
SSER	Erechim	417
SBIH	Itaituba	411
SBCD	Caçador	399
SWGK	Gurupi	378
SBCR	Corumbá	357
SNFX	São Félix do Xingu	348
SWFX	São Félix do Araguaia	337
SBMC	Minaçu	266
SNPD	Patos de Minas	256
SWCA	Carauari	239
SBCB	Cabo Frio	238
SBUG	Uruguaiana	238
SBUA	São Gabriel da Cachoeira	221
SWBC	Barcelos	212
SWLB	Lábrea	208
SWEI	Eirunepé	208

Sigla OACI	Aeródromo	Partidas
SBTC	Una	207
SSZR	Santa Rosa	207
SBZM	Goianá	206
SWHT	Humaitá	201
SNKE	Santana do Araguaia	189
SNGI	Guanambi	188
SJTC	Moussa Nakhil Tobias	176
SBMD	Almeirim	167
SSUM	Umuarama	165
SBDB	Bonito	152
SJHG	Confresa	150
SBLP	Bom Jesus da Lapa	132
SBMS	Mossoró	127
SSFB	Francisco Beltrão	108
SWTP	Santa Isabel do Rio Negro	104
SDCG	São Paulo de Olivença	104
SWOB	Fonte Boa	102
SBJD	Aeroporto de Jundiá	102
SNDT	Diamantina	98
SSCK	Concórdia	75
SNOX	Oriximiná	74
SBLE	Lençóis	68
SBTD	Toledo	59
SNRU	Caruaru	50
SBUF	Paulo Afonso	46
SWIQ	Minaçu	22
SSKW	Cacoal	10
SNBA	Asa Branca	6
SBAQ	Araraquara	4
SBTR	Torres	4
SBBZ	Armação de Búzios	3
SWKC	Cáceres	3
SWED	Fazenda Piratininga	3
SDTK	Parati	2
SBAG	Angra dos Reis	2
SBYS	Pirassununga	1
SBCI	Carolina	1
SBMN	Manaus	1
SJQK	Boa Vista	1
SWUY	Coari	1
SBBG	Bagé	1
SWHP	Água Boa	1

A Tabela 2.4, por sua vez, apresenta o número de localidades (aeródromos) atendidas por empresa no ano de 2011 (voos remunerados).

Tabela 2.4 Quantidade de aeródromos atendidos por empresa brasileira concessionária de transporte aéreo, 2011

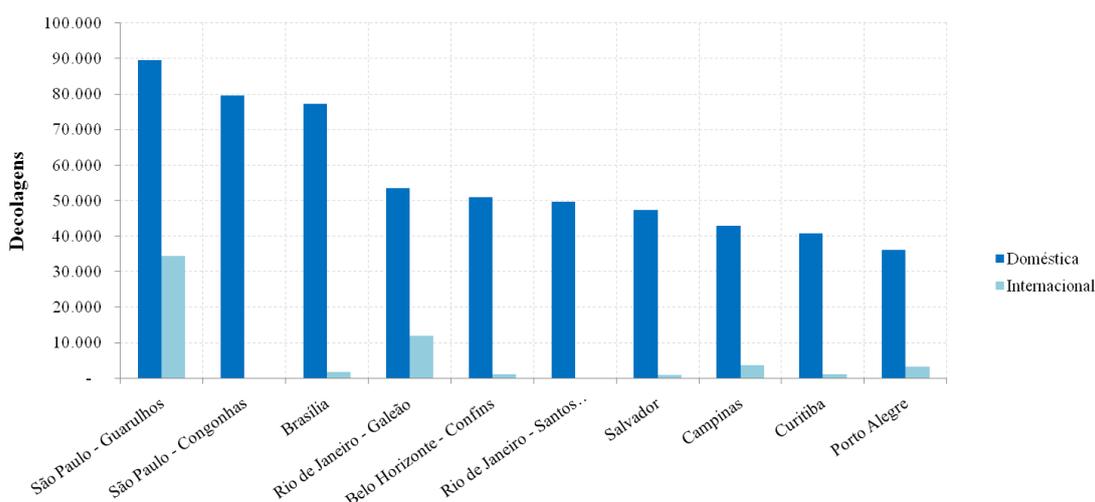
Nome da empresa	Número de aeródromos atendidos
TRIP	96
PASSAREDO	69
GOL	56
TAM	48
AZUL	45
PANTANAL	31
TOTAL	27
AVIANCA BRASIL	26
VARIG LOG	24
WEBJET	22
SETE	20
NHT	19
ABSA	17
RIO LINHAS AEREAS	16
NOAR	9
META	8
TEAM	8
PUMA AIR	5
SOL	5
MEGA	4
ABAETE	3
MASTER TOP	3

2.2. Análise por Aeroporto

A Figura 2.1 apresenta os dez aeroportos com maior número de decolagens, separados por natureza da operação (doméstica ou internacional), operados por empresas brasileiras e estrangeiras. Neste gráfico, observa-se que o aeroporto de Guarulhos, em São Paulo, possui a maior quantidade de voos domésticos e internacionais.

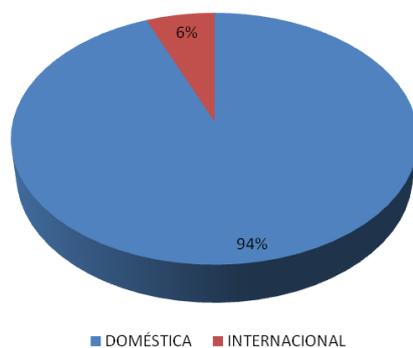
Destaca-se, ainda, a reduzida quantidade de decolagens em operações internacionais (ligações com o exterior) comparada às operações domésticas, nos mencionados aeroportos brasileiros.

Figura 2.1 Número de decolagens por natureza da operação nos dez aeroportos mais movimentados, 2011



A Figura 2.2 apresenta o percentual de voos por natureza da operação da etapa (doméstica ou internacional), operados por empresas brasileiras e estrangeiras, para todos os aeroportos do país. Observa-se que 94% das decolagens, de voos remunerados em aeroportos brasileiros, são realizadas para atender o mercado doméstico.

Figura 2.2 Percentual de voos por natureza da operação (doméstico ou internacional) nos aeroportos brasileiros, 2011



As Figura 2.3, Figura 2.4, Figura 2.5, Figura 2.6, Figura 2.7, Figura 2.8 e Figura 2.9 apresentam, por sua vez, o percentual de decolagens por empresa aérea e por natureza da operação (doméstica ou internacional) nos quatro aeroportos mais movimentados (quantidade de voos realizados) do país.

Figura 2.3 Percentual de decolagens por empresa aérea (operações domésticas) em São Paulo (Guarulhos), 2011

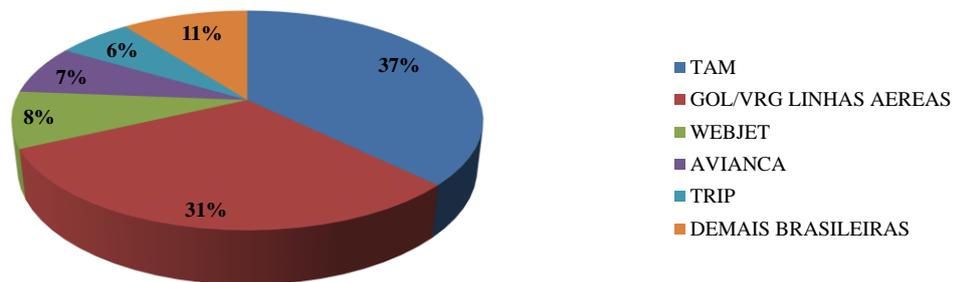


Figura 2.4 Percentual de decolagens por empresa aérea (operações internacionais) em São Paulo (Guarulhos), 2011

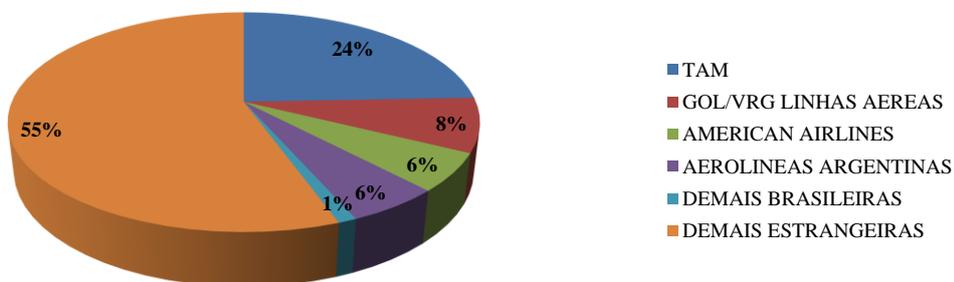


Figura 2.5 Percentual de decolagens por empresa aérea (operações domésticas) em São Paulo (Congonhas), 2011

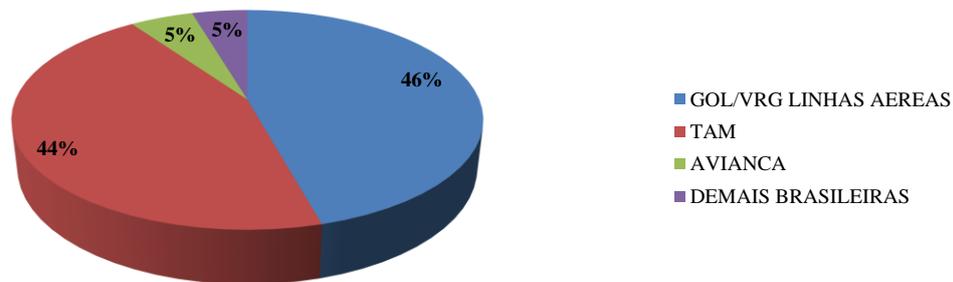


Figura 2.6 Percentual de decolagens por empresa aérea (operações domésticas) em Brasília, 2011

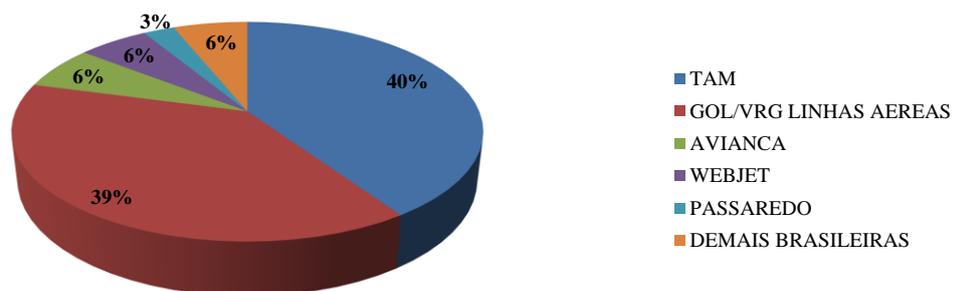


Figura 2.7 Percentual de decolagens por empresa aérea (operações internacionais) em Brasília, 2011

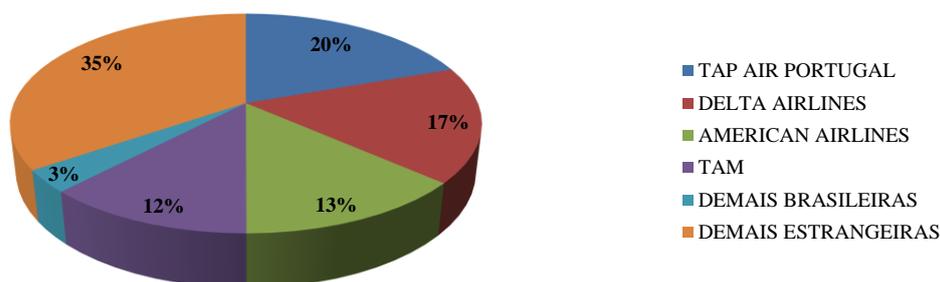


Figura 2.8 Percentual de decolagens por empresa aérea (operações domésticas) no Rio de Janeiro (Galeão), 2011

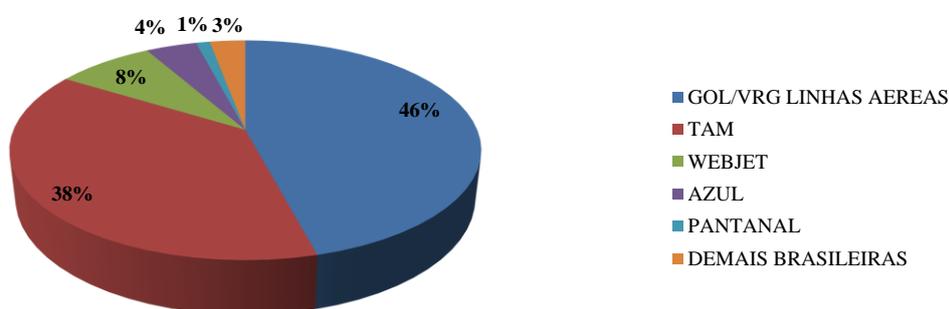
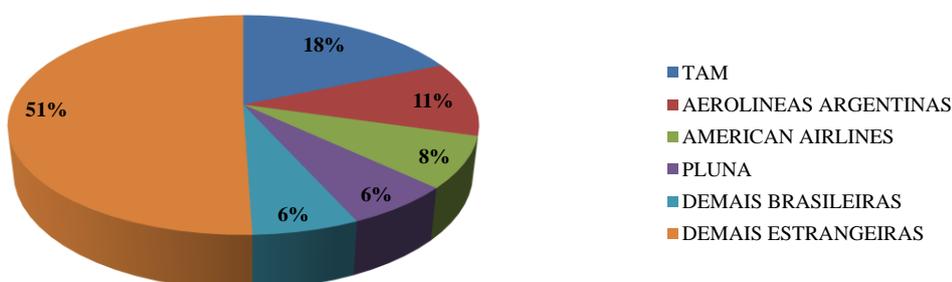


Figura 2.9 Percentual de decolagens por empresa aérea (operações internacionais) no Rio de Janeiro (Galeão), 2011



2.3. Análise por Rota

A Tabela 2.5 apresenta as dez maiores rotas domésticas, de acordo com a quantidade de assentos ofertados pelas empresas aéreas brasileiras. O total de assentos e voos a seguir referem-se ao somatório dos dois sentidos na rota.

Verifica-se, nesta tabela, que São Paulo (Congonhas)/Rio de Janeiro (Santos Dumont) é a rota com maior quantidade de assentos ofertados e de voos realizados no país. No mercado doméstico, essa rota representou, em 2011, 5,0% dos assentos ofertados e 4,3% dos voos realizados.

Tabela 2.5 Quantidade de assentos e voos nas 10 principais rotas – operação doméstica, 2011

Rota	Quantidade de Assentos Oferecidos	Quantidade de Voos
São Paulo (Congonhas) - Rio de Janeiro (Santos Dumont)	6.540.030	41.073
São Paulo (Congonhas) - Brasília	2.976.780	18.150
Salvador - São Paulo (Guarulhos)	2.819.819	17.161
São Paulo (Congonhas) - Belo Horizonte (Confins)	2.357.451	14.500
Porto Alegre - São Paulo (Guarulhos)	2.261.944	14.157
Recife - São Paulo (Guarulhos)	2.257.179	12.676
Salvador - Rio de Janeiro (Galeão)	2.166.994	12.919
São Paulo (Congonhas) - Curitiba	2.016.967	12.249
Brasília - São Paulo (Guarulhos)	1.908.830	13.648
Rio de Janeiro (Galeão) - São Paulo (Guarulhos)	1.837.725	11.655
TOTAL (Brasil - Mercado Doméstico)	130.743.595	957.513

A Tabela 2.6, por sua vez, apresenta as dez maiores rotas internacionais, de acordo com a quantidade de assentos ofertados pelas empresas aéreas brasileiras e estrangeiras. O total de assentos e voos a seguir se referem ao somatório dos dois sentidos na rota.

Verifica-se, nesta tabela, que São Paulo (Guarulhos)/Buenos Aires (Ezeiza) é a rota com maior quantidade de assentos ofertados e de voos realizados no país. No mercado internacional, essa rota representou, em 2011, 6% dos assentos ofertados e dos voos realizados.

Tabela 2.6 Quantidade de assentos e voos nas 10 principais rotas - operação internacional, 2011

Rota	Quantidade de Assentos Oferecidos	Quantidade de Voos
São Paulo (Guarulhos) - Buenos Aires (Ezeiza)	1.466.852	7.609
Buenos Aires (Aeroparque) - São Paulo (Guarulhos)	1.073.321	6.776
Buenos Aires (Aeroparque) - Rio de Janeiro (Galeão)	467.047	3.180
Santiago do Chile - São Paulo (Guarulhos)	936.973	4.374
Rio de Janeiro (Galeão) - Buenos Aires (Ezeiza)	532.640	2.868
São Paulo (Guarulhos) - Montevideu	472.641	4.182
São Paulo (Guarulhos) - Miami	854.332	3.746
Porto Alegre - Montevideu	310.707	2.165
São Paulo (Guarulhos) - Panama	343.032	2.172
São Paulo (Guarulhos) - Lima	441.437	2.725
TOTAL (Brasil - Mercado Internacional)	24.233.854	119.599

3. DEMANDA POR TRANSPORTE AÉREO

Nesta seção, são apresentados dados de demanda por transporte aéreo de passageiro e de carga. As informações foram apuradas com base em dados periodicamente registrados na ANAC pelas empresas aéreas brasileiras e estrangeiras, de acordo com a Resolução ANAC nº 191, de 16 de junho de 2011, e as Portarias ANAC nº 1.189 e 1.190/SRE, de 17 de junho de 2011.

A Tabela 3.1 apresenta a quantidade total de passageiros pagos transportados, por empresas brasileiras e estrangeiras de transporte aéreo regular, de 2000 a 2011.

Tabela 3.1 Quantidade de passageiros pagos transportados, de 2000 a 2011

Ano	Passageiros Domésticos	Passageiros Internacionais	Total
2000	29.009.320	8.700.602	37.709.922
2001	30.798.928	7.938.283	38.737.211
2002	30.997.593	7.319.535	38.317.128
2003	29.108.811	8.093.938	37.202.749
2004	32.069.776	9.143.624	41.213.400
2005	38.703.462	10.410.244	49.113.706
2006	43.162.852	10.848.716	54.011.568
2007	47.265.402	12.409.846	59.675.248
2008	49.857.578	13.664.250	63.521.828
2009	56.891.532	12.833.993	69.725.525
2010	70.006.559	15.512.925	85.519.484
2011	82.049.177	17.892.320	99.941.497

Tabela 3.2 apresenta as quantidades totais de carga paga doméstica e internacional transportada anualmente de 2000 a 2011. A carga paga doméstica é aquela embarcada em aeroportos brasileiros com destino nacional. A carga paga internacional é dada pela soma entre a carga paga embarcada em aeroportos brasileiros com destino a outros países e a carga paga embarcada no exterior com destino ao Brasil.

Tabela 3.2 Quantidade de carga paga transportada (kg), de 2000 e 2011

Ano	Carga Doméstica (kg)	Carga Internacional (kg)	Total
2000	285.989.681	395.158.093	681.147.774
2001	296.439.345	422.385.761	718.825.106
2002	291.059.392	486.731.894	777.791.286
2003	267.238.412	495.777.640	763.016.052
2004	317.189.817	560.422.900	877.612.717
2005	298.234.978	564.966.875	863.201.853
2006	317.096.612	606.591.418	923.688.030
2007	331.006.950	636.094.682	967.101.632
2008	351.578.513	582.706.311	934.284.824
2009	324.837.496	470.242.469	795.079.965
2010	386.374.057	644.937.398	1.031.311.455
2011	412.880.257	717.733.589	1.130.613.846

A Tabela 3.3, por sua vez, exibe a variação percentual anual da demanda – em termos de *Revenue Passenger Kilometer* – RPK (Passageiro Quilômetro Pago Transportado) –, tanto para o mercado doméstico quanto para o internacional (foram considerados dados das empresas brasileiras concessionárias de transporte aéreo, voos regulares e não regulares). Observa-se que, de 2010 para 2011, a demanda (RPK) no mercado doméstico cresceu 16%. A demanda (RPK) por voos internacionais, por sua vez, aumentou 11% de 2010 para 2011.

Tabela 3.3 Variação anual da demanda (RPK), mercado doméstico e mercado internacional (empresas brasileiras concessionárias de transporte aéreo, voos regulares e não regulares), de 2000 a 2011

Ano	Mercado doméstico		Mercado internacional	
	RPK (x1000)	Variação (%)	RPK (x1000)	Variação (%)
2000	25.463.114		22.697.658	
2001	27.580.455	8,3	21.395.449	-5,7
2002	27.653.140	0,3	20.788.293	-2,8
2003	26.023.757	-5,9	20.689.208	-0,5
2004	29.147.013	12,0	22.032.059	6,5
2005	35.543.988	21,9	23.521.826	6,8
2006	40.555.531	14,1	16.278.193	-30,8
2007	45.704.941	12,7	14.889.606	-8,5
2008	49.563.355	8,4	19.516.329	31,1
2009	56.728.594	14,5	19.656.773	0,7
2010	70.237.904	23,8	23.752.904	20,8
2011	81.452.332	16,0	26.363.500	11,0

A Tabela 3.4 exibe a variação percentual anual da demanda (RPK) para o mercado internacional. Foram considerados dados de empresas estrangeiras de transporte aéreo que operaram em 2011 no Brasil. Observa-se que, de 2010 para 2011, a demanda (RPK) cresceu 9,8%, nos voos internacionais operados por empresas estrangeiras que atuaram no Brasil em 2011.

Tabela 3.4 Variação anual da demanda (RPK), mercado internacional (empresas estrangeiras de transporte aéreo operando no Brasil em 2011), de 2000 a 2011

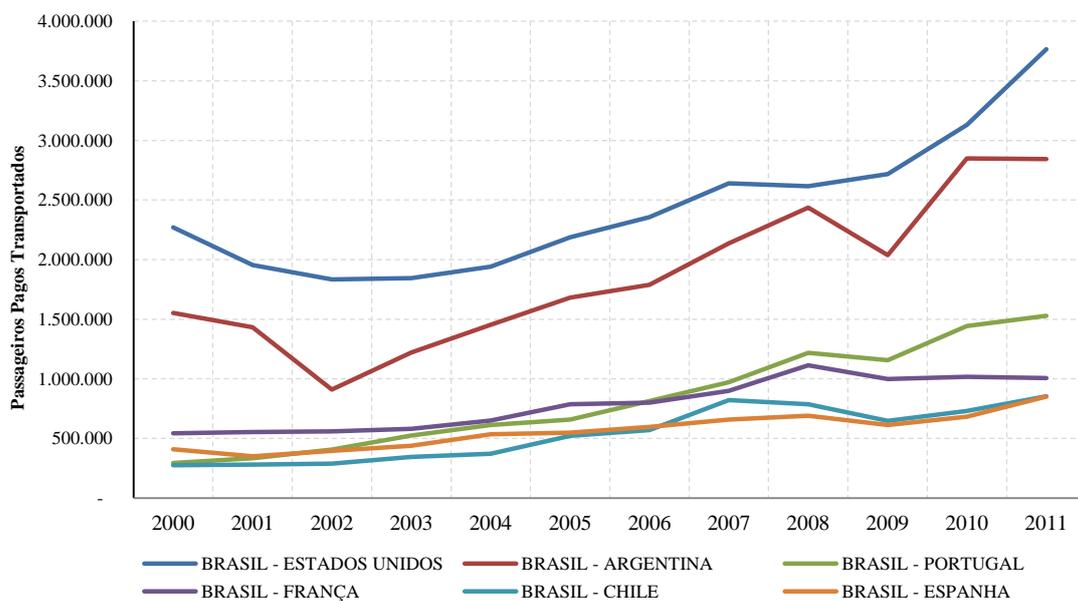
Ano	Mercado internacional	
	RPK (x1000)	Variação (%)
2000	32.942.302	
2001	29.024.124	-11,9
2002	27.232.285	-6,2
2003	30.856.669	13,3
2004	35.492.702	15,0
2005	42.075.571	18,5
2006	48.678.711	15,7
2007	55.703.845	14,4
2008	59.315.033	6,5
2009	56.509.928	-4,7
2010	78.489.001	38,9
2011	86.201.179	9,8

A Tabela 3.5 apresenta a quantidade anual, de 2000 a 2011, de passageiros pagos transportados por empresas brasileiras e estrangeiras, nas quinze principais rotas internacionais. A Figura 3.1, por sua vez, apresenta apenas as seis maiores rotas. Os valores exibidos contabilizam passageiros pagos transportados nos dois sentidos.

Tabela 3.5 Quantidade anual de passageiros pagos transportados (empresas brasileiras e estrangeiras) nas quinze principais rotas internacionais, de 2000 a 2011

Rota	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Brasil - Estados Unidos	2.270.106	1.954.640	1.834.483	1.844.614	1.942.199	2.188.762	2.355.802	2.638.746	2.617.064	2.718.827	3.130.121	3.764.628
Brasil - Argentina	1.552.702	1.431.983	910.917	1.220.144	1.452.905	1.681.973	1.787.989	2.136.196	2.437.220	2.037.759	2.848.518	2.843.241
Brasil - Portugal	293.397	333.245	405.441	524.526	613.081	659.267	814.294	972.515	1.217.895	1.155.259	1.443.097	1.528.189
Brasil - França	543.768	553.565	560.087	581.314	649.911	786.146	799.668	899.265	1.112.598	998.132	1.017.787	1.007.448
Brasil - Chile	274.515	279.974	288.142	346.402	372.852	521.774	569.067	821.194	786.381	648.842	730.408	853.037
Brasil - Espanha	410.621	350.102	394.728	438.611	536.477	547.544	598.128	659.040	690.069	613.284	682.312	851.206
Brasil - Uruguai	293.549	302.695	243.759	273.571	284.769	281.469	282.268	294.154	426.917	418.659	610.176	820.874
Brasil - Alemanha	462.967	462.942	419.293	410.203	543.409	543.861	509.835	456.766	572.408	547.284	602.206	749.147
Brasil - Peru	63.590	96.793	100.480	110.643	145.258	174.964	180.100	281.207	302.719	331.367	398.305	537.055
Brasil - Panamá	12.825	30.441	36.887	61.101	72.446	113.850	163.914	206.063	249.522	245.074	354.612	527.283
Brasil - Reino Unido	274.027	216.485	210.618	234.955	245.094	269.380	232.309	264.676	290.685	375.543	391.348	505.723
Brasil - Itália	304.224	281.674	282.367	272.970	316.405	353.263	270.352	310.015	357.900	390.440	384.223	443.356
Brasil - Paraguai	56.688	69.618	76.420	89.243	128.507	144.893	165.105	202.732	226.340	184.685	242.557	284.322
Brasil - Colômbia	74.257	69.207	77.679	90.073	96.317	114.209	134.558	144.870	161.735	147.731	206.764	317.190
Brasil - Holanda	65.185	114.023	126.715	158.764	171.530	205.888	211.583	198.160	206.771	183.702	166.725	236.450

Figura 3.1 Representação gráfica da evolução da quantidade anual de passageiros pagos transportados (empresas brasileiras e estrangeiras) nas seis principais rotas internacionais, de 2000 a 2011



A Tabela 3.6 apresenta a quantidade anual de carga paga transportada (em toneladas) por empresas brasileiras e estrangeiras, de 2000 a 2011, nas quinze principais rotas internacionais (considerando-se o ano de 2011). Os valores exibidos contabilizam carga transportada nos dois sentidos.

Tabela 3.6 Quantidade anual, em toneladas, de carga paga transportada (empresas brasileiras e estrangeiras) nas quinze principais rotas internacionais, de 2000 a 2011

Rota	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Brasil - Estados Unidos	151.969	165.106	180.410	164.689	171.807	177.798	191.777	219.573	193.060	160.825	220.114	233.596
Brasil - Alemanha	27.157	22.691	28.551	27.550	46.697	48.309	56.551	50.332	36.733	30.356	56.701	66.311
Brasil - França	23.218	22.923	17.856	19.154	19.494	15.705	18.310	22.567	32.315	23.172	28.949	41.238
Brasil - Argentina	26.135	25.707	24.018	30.569	31.089	33.132	28.267	24.899	26.395	26.429	32.977	34.594
Brasil - Portugal	10.569	11.902	11.148	14.588	17.379	13.625	17.734	19.923	26.597	22.668	31.987	33.175
Brasil - Luxemburgo	0	3.111	2.021	2.126	6.582	2.207	13.753	14.685	15.307	16.069	22.184	33.018
Brasil - Holanda	7.261	15.237	19.498	19.718	13.734	11.775	11.212	14.032	9.959	11.750	23.340	29.509
Brasil - Espanha	12.874	12.353	13.554	15.811	20.785	15.986	15.261	18.128	16.708	13.411	21.033	26.011
Brasil - México	5.158	7.421	12.181	13.768	19.723	16.343	13.336	19.935	18.065	14.602	23.213	25.845
Brasil - Colômbia	3.554	4.869	4.672	4.679	5.181	7.168	24.160	21.267	17.416	13.289	19.638	22.368
Brasil - Chile	26.215	30.116	32.866	33.164	31.316	39.304	25.769	28.565	27.534	20.617	27.751	16.883
Brasil - Itália	6.142	6.992	7.794	9.072	8.943	11.110	9.512	6.595	6.813	3.297	7.527	14.991
Brasil - Reino Unido	10.993	8.865	11.237	13.702	15.755	11.236	9.690	7.238	7.294	7.460	7.938	13.981
Brasil - Venezuela	1.842	3.811	5.335	3.318	11.260	10.916	11.420	17.801	11.326	11.076	10.749	11.826
Brasil - Suíça	7.183	6.535	5.528	5.367	7.752	7.744	7.359	6.515	6.561	6.627	9.308	7.478

A Tabela 3.7 apresenta a quantidade anual de passageiros pagos transportados por empresas brasileiras, de 2000 a 2011, nas vinte principais rotas domésticas (considerando-se o ano de 2011). Os valores exibidos contabilizam passageiros transportados nos dois sentidos.

Observa-se que o aumento do número de passageiros nas ligações entre Belo Horizonte (Confins)/São Paulo (Congonhas) e Belo Horizonte (Confins)/Brasília, entre o ano de 2004 e 2005, pode ser explicado em razão da publicação da Portaria nº 189/DGAC, de 8 de março de 2005 (revogada pela Portaria nº 993/ANAC, de 17 de setembro de 2007), que restringia as operações no aeroporto da Pampulha, em Belo Horizonte. Dessa forma, a maioria das operações de voos regulares passou a ser realizada no aeroporto de Confins. Analogamente, a rota Rio de

Janeiro (Santos Dumont)/Brasília não teve passageiros transportados entre os anos de 2005 a 2008, em razão da restrição imposta no aeroporto Santos Dumont pela Portaria nº 187/DGAC, de 8 de março de 2005 (revogada pela Resolução nº 75, de 3 de março de 2009).

Tabela 3.7 Quantidade anual de passageiros pagos transportados (empresas brasileiras) nas vinte principais rotas domésticas, de 2000 a 2011

Rota	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
São Paulo (Congonhas) - Rio de Janeiro (Santos Dumont)	3.402.233	3.156.591	3.004.597	3.070.010	3.182.810	3.325.882	2.916.434	2.737.290	3.062.204	3.163.349	3.504.918	3.867.230
São Paulo (Guarulhos) - Salvador	773.967	746.802	667.270	585.912	662.253	803.945	902.711	1.155.538	1.230.416	1.496.942	1.815.931	1.990.635
São Paulo (Congonhas) - Brasília	917.338	1.077.271	1.173.056	1.266.031	1.232.170	1.397.454	1.500.468	1.352.991	1.475.738	1.500.294	1.769.103	1.869.760
São Paulo (Guarulhos) - Recife	490.325	518.453	522.053	472.545	520.056	639.116	673.224	797.221	1.088.180	1.362.636	1.512.377	1.677.549
São Paulo (Congonhas) - Belo Horizonte (Confins)	7.018	4.720	5.645	5.853	3.220	827.456	975.571	974.815	1.192.318	1.200.126	1.340.243	1.517.427
São Paulo (Guarulhos) - Porto Alegre	755.007	676.265	566.367	380.799	479.667	589.324	625.308	789.782	1.017.505	1.256.910	1.412.378	1.502.358
São Paulo (Congonhas) - Curitiba	967.683	1.094.128	1.060.518	968.566	979.889	1.195.602	1.187.652	1.025.447	973.893	971.462	1.148.115	1.326.980
São Paulo (Congonhas) - Porto Alegre	375.055	541.560	701.062	941.269	958.374	1.092.688	1.195.162	1.061.633	961.642	921.191	1.101.077	1.302.958
Salvador - Rio De Janeiro (Galeão)	471.639	493.912	506.520	499.198	514.575	643.807	689.606	772.434	886.601	1.007.045	1.063.238	1.257.563
São Paulo (Guarulhos) - Fortaleza	371.865	339.522	316.598	248.310	268.316	416.335	479.944	655.059	688.736	860.112	1.065.831	1.238.245
São Paulo (Guarulhos) - Brasília	409.708	366.405	279.001	218.955	243.402	385.159	412.401	612.723	799.513	869.012	1.127.296	1.201.578
São Paulo (Guarulhos) - Curitiba	481.094	405.958	326.210	245.213	296.564	378.544	417.711	507.147	587.882	720.549	1.002.224	1.128.772
Rio de Janeiro (Santos Dumont) - Brasília	183.278	374.504	648.530	694.229	445.026	7358	48612	35109	19940	463.533	1.038.480	1.053.756
Brasília - Belo Horizonte (Confins)	70.384	53.014	25.044	8.909	4.749	335.546	452.747	551.406	662.293	830.269	930.999	994.362
São Paulo (Guarulhos) - Rio de Janeiro (Galeão)	593.331	565.852	452.411	482.933	565.182	707.769	692.034	849.700	841.981	907.000	942.012	992.970
Rio de Janeiro (Galeão) - Porto Alegre	302.323	318.000	341.611	334.726	326.863	382.622	407.064	594.223	690.158	761.153	815.401	938.005
São Paulo (Guarulhos) - Belo Horizonte (Confins)	228.009	219.196	212.549	187.218	200.910	288.752	359.025	495.393	530.652	578.797	799.554	925.774
Rio de Janeiro (Galeão) - Brasília	537.608	484.856	306.890	193.319	404.211	949.432	991.651	1.094.590	1.294.080	1.035.034	700.134	851.357
Rio de Janeiro (Santos Dumont) - Belo Horizonte (Confins)	3.997	3.026	1.556	2.197	1.233	4048	23146	17753	21124	257.330	724.740	842.500
São Paulo (Congonhas) - Florianópolis	221.673	344.998	406.775	547.242	543.105	630.637	682.398	614.787	549.260	606.487	744.717	774.886

A Tabela 3.8 apresenta a quantidade anual de carga paga transportada (em toneladas) por empresas brasileiras, de 2000 a 2011, nas vinte principais rotas domésticas (considerando-se o ano de 2011). Os valores exibidos contabilizam carga transportada nos dois sentidos.

Tabela 3.8 Quantidade anual, em toneladas, de carga paga transportada (empresas brasileiras) nas vinte principais rotas domésticas, de 2000 a 2011

Rota	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Manaus - São Paulo (Guarulhos)	31.737	27.480	27.637	29.092	56.252	57.573	56.665	58.922	65.747	69.895	99.390	88.106
Fortaleza - São Paulo (Guarulhos)	9.018	10.085	9.053	5.997	8.839	10.954	10.923	12.640	11.250	14.362	16.652	18.479
Recife - São Paulo (Guarulhos)	14.155	15.142	14.825	12.859	13.809	14.094	13.275	13.363	11.428	10.437	13.319	17.899
Brasília - São Paulo (Congonhas)	5.294	8.557	9.012	9.366	10.636	9.668	8.784	8.413	9.356	8.025	12.168	14.036
Salvador - São Paulo (Guarulhos)	12.952	12.929	14.359	11.597	11.917	11.103	12.238	10.566	12.093	15.030	13.659	11.457
Brasília - Manaus	4.864	7.074	6.414	6.797	6.801	7.058	4.933	3.017	7.623	10.338	9.729	9.752
Porto Alegre - São Paulo (Guarulhos)	17.892	16.694	17.607	14.090	18.052	16.263	14.601	16.089	10.587	6.508	7.956	9.024
Fortaleza - Recife	3.014	2.023	2.093	2.541	2.635	2.591	2.747	2.246	1.990	2.110	6.335	7.930
Brasília - São Paulo (Guarulhos)	6.824	8.789	9.965	8.011	7.407	4.048	10.479	13.130	16.222	20.314	9.442	6.770
Rio de Janeiro (Galeão) - São Paulo (Guarulhos)	15.894	14.552	13.322	14.203	15.825	13.863	13.208	11.417	7.687	4.284	5.018	6.485
Belém - Manaus	2.452	1.876	2.049	2.370	1.781	954,469	899,026	1.078	2.265	2.125	3.987	5.161
Recife - Salvador	2.047	2.928	2.870	2.720	2.709	1.996	1.934	2.184	2.708	2.355	4.306	4.996
Belo Horizonte (Confins) - São Paulo (Congonhas)	24,399	12,754	16,753	24,847	18,299	2,283	2,095	2,673	2,878	2,096	4,124	4,762
Porto Alegre - São Paulo (Congonhas)	3.076	3.206	3.807	6.331	6.672	5.897	5.093	4.231	4.101	2.808	4.003	4.540
Belém - Fortaleza	859,629	707,769	471,658	720,877	881,543	751,322	685,662	849,109	2.424	821,904	4.350	4.438
Belém - Brasília	2.610	4.118	4.593	5.283	4.595	3.145	4.623	6.401	6.481	3.604	3.765	4.257
Natal - São Paulo (Guarulhos)	3.471	3.176	2.710	2.540	1.446	2.182	3.000	1.877	1.838	2.199	3.940	3.928
Fortaleza - Manaus	2.424	1.441	765,852	761,436	671,965	1.043	1.527	2.070	3.409	2.656	2.320	3.892
Rio de Janeiro (Galeão) - Salvador	2.684	2.792	2.662	2.608	2.590	2.462	2.823	3.103	4.996	3.151	3.814	3.849
Rio de Janeiro (Galeão) - Vitória	641,975	1.103	697,846	33,971	809,651	2.857	2.057	1.454	1.462	1.070	2.440	3.804

A Tabela 3.9 apresenta a quantidade anual de passageiros pagos embarcados e desembarcados, transportados por empresas brasileiras e estrangeiras, de 2000 a 2011, nos vinte aeroportos de maior movimento de passageiros (considerando-se o ano de 2011).

Observa-se a diminuição do número de passageiros pagos transportados no aeroporto Santos Dumont (Rio de Janeiro) a partir de 2005, possivelmente em razão da restrição operacional imposta pela Portaria nº 187/DGAC/2005 (revogada pela Resolução nº 75/2009). Dessa forma, há um acréscimo de passageiros pagos transportados pelo aeroporto do Galeão (Rio de Janeiro). Em 2009, ano em que houve a revogação da portaria e a liberação do aeroporto Santos Dumont, o número de passageiros pagos transportados volta a crescer.

No aeroporto de Campinas, é possível observar o aumento significativo do número de passageiros pagos transportados a partir de 2009. Tal incremento pode ser relacionado ao início das operações da empresa AZUL Linhas Aéreas Brasileiras S/A no aeroporto, em dezembro de 2008.

Tabela 3.9 Quantidade anual de passageiros pagos transportados (empresas brasileiras e estrangeiras) nos vinte principais aeroportos brasileiros, rotas domésticas e internacionais, de 2000 a 2011

Localidade Atendida - Aeroporto	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
São Paulo (Guarulhos)	11.912.395	11.370.971	10.194.073	9.803.346	11.012.361	13.319.751	14.401.403	17.598.941	19.939.946	21.211.996	26.054.227	29.205.020
São Paulo (Congonhas)	10.173.973	11.248.142	11.886.686	11.880.992	12.579.531	15.157.853	16.205.486	13.833.027	13.011.904	12.960.428	15.049.898	16.726.145
Brasília	4.772.474	5.371.562	5.800.578	5.930.724	6.345.339	7.413.339	8.118.508	9.384.519	10.826.676	12.276.552	14.438.793	15.732.545
Rio de Janeiro (Galeão)	5.006.654	5.274.615	4.633.065	4.208.680	5.486.084	8.023.497	8.758.730	10.791.057	11.812.631	11.518.031	11.983.781	14.638.628
Belo Horizonte (Confins)	674.875	574.409	400.052	332.855	371.371	2.734.014	3.576.275	4.198.508	4.787.761	5.445.513	7.216.405	9.485.634
Salvador	2.876.975	3.241.288	3.346.348	3.003.836	3.519.001	4.061.632	4.958.435	5.350.402	5.548.707	6.574.008	7.908.639	8.810.675
Rio de Janeiro (Santos Dumont)	4.651.552	4.588.638	5.207.669	5.147.072	4.599.173	3.462.414	3.401.072	3.149.540	3.445.358	5.001.893	7.659.456	8.504.008
Porto Alegre	2.377.278	2.662.978	2.682.719	2.639.309	2.808.170	3.263.957	3.741.591	4.239.617	4.697.798	5.414.961	6.382.543	7.517.136
Campinas	778.345	730.769	779.137	622.480	686.850	807.160	846.654	1.013.467	893.382	2.876.129	5.050.083	7.258.920
Curitiba	2.440.092	2.656.285	2.602.042	2.372.156	2.632.343	3.138.323	3.440.953	3.780.137	4.190.780	4.786.644	5.793.216	6.829.725
Recife	2.263.561	2.426.336	2.507.356	2.344.675	2.665.505	3.079.693	3.595.765	3.827.222	4.234.517	4.877.544	5.746.007	6.172.877
Fortaleza	1.687.341	1.779.099	1.728.238	1.554.807	1.963.583	2.391.658	2.977.670	3.340.218	3.309.856	3.985.435	4.917.138	5.383.764
Vitória	882.161	930.089	1.217.289	1.123.948	1.084.345	1.402.580	1.547.057	1.764.483	1.867.010	2.205.864	2.470.385	3.010.057
Manaus	1.051.041	1.162.907	1.106.921	1.125.626	1.203.702	1.389.976	1.569.472	1.898.758	2.061.048	2.275.864	2.705.257	2.971.217
Florianópolis	911.508	1.122.370	1.112.893	1.142.111	1.257.036	1.446.545	1.609.718	1.863.863	1.963.846	1.969.883	2.515.587	2.907.630
Belém	997.235	1.128.305	1.132.212	1.119.135	1.272.016	1.418.893	1.691.136	2.046.345	2.045.663	2.140.996	2.621.010	2.874.068
Goiânia	792.663	834.100	799.717	756.023	741.629	956.820	1.238.614	1.407.965	1.368.438	1.585.750	2.136.216	2.565.890
Cuiabá	506.992	517.265	657.484	570.964	627.434	819.680	896.597	1.151.662	1.333.128	1.605.269	2.084.242	2.475.667
Natal	810.094	863.353	740.894	697.554	870.712	1.034.316	1.216.999	1.415.840	1.498.547	1.803.294	2.301.927	2.458.898
São Luís	370.464	410.171	369.199	369.380	524.337	530.521	712.106	872.532	837.246	937.398	1.325.149	1.751.658

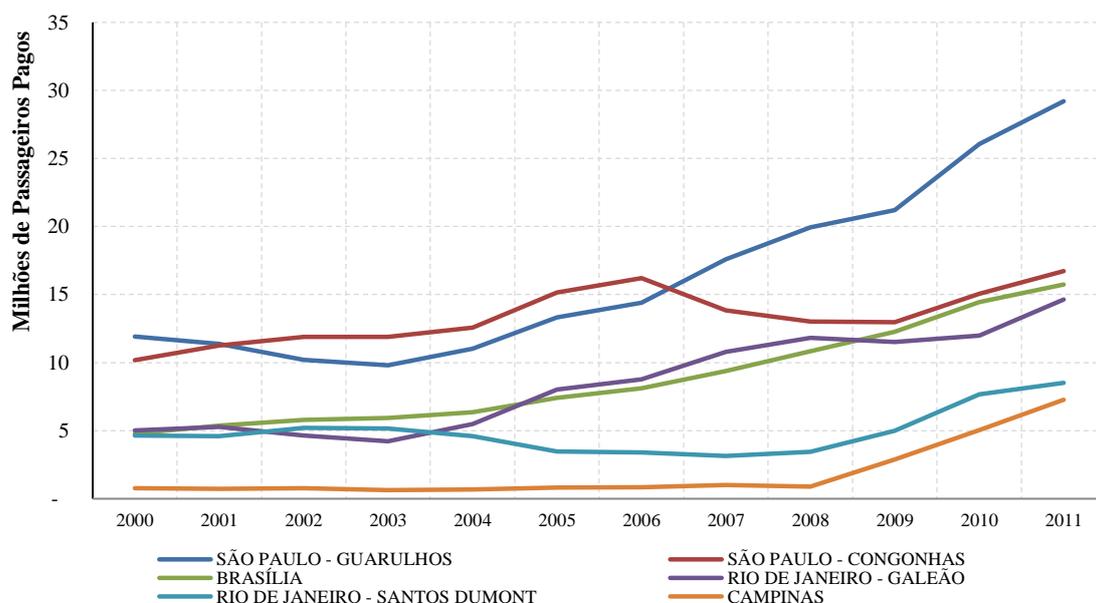
A Tabela 3.10 apresenta a quantidade anual de carga paga embarcada e desembarcada, em toneladas, transportada por empresas brasileiras e estrangeiras, de 2000 a 2011, nos vinte aeroportos de maior movimento de carga (considerando-se o ano de 2011).

Tabela 3.10 Quantidade anual, em toneladas, de carga paga transportada (empresas brasileiras e estrangeiras) nos vinte principais aeroportos brasileiros, rotas domésticas e internacionais, de 2000 a 2011

Localidade Atendida - Aeroporto	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
São Paulo (Guarulhos)	344.171	334.549	343.846	338.301	405.518	388.498	376.541	370.670	355.317	323.482	408.051	450.806
Campinas	66.233	101.111	115.718	123.460	147.956	153.209	202.679	240.998	213.590	173.731	237.103	256.832
Manaus	62.327	65.063	76.460	72.250	98.267	104.796	102.812	115.990	121.898	129.708	166.270	147.177
Rio de Janeiro (Galeão)	130.735	114.896	100.595	89.972	99.001	84.019	81.297	85.521	95.789	73.718	89.371	110.730
Brasília	36.833	51.743	54.322	56.267	59.153	49.141	62.376	73.692	89.252	80.942	76.847	86.720
Fortaleza	24.564	25.217	22.083	19.560	23.858	26.680	28.018	29.474	34.999	34.384	48.396	52.934
São Paulo (Congonhas)	32.261	42.363	45.492	47.521	55.161	57.351	53.525	42.282	40.259	33.227	44.312	50.797
Recife	33.680	34.198	33.388	30.951	34.022	33.973	33.806	32.751	33.590	28.052	39.172	46.994
Salvador	26.726	33.160	32.531	30.322	33.029	31.438	39.448	38.692	43.490	43.844	44.002	42.704
Curitiba	18.068	17.157	18.944	12.367	17.116	14.751	24.997	17.492	20.042	20.115	28.877	35.340
Belém	19.930	19.645	18.640	19.007	19.134	15.794	17.319	19.097	21.411	15.737	26.137	29.118
Porto Alegre	44.656	41.746	39.804	37.245	44.074	41.389	30.965	33.210	27.751	18.740	24.714	26.564
Belo Horizonte (Confins)	9.721	10.392	11.185	15.471	12.066	9.788	14.306	19.230	19.284	16.551	22.123	24.398
Vitória	6.602	8.936	7.500	7.115	10.027	11.968	12.820	13.040	11.886	9.213	10.051	13.951
Natal	7.201	6.888	7.438	7.363	7.602	5.476	6.094	4.967	5.635	5.630	9.900	9.660
São Luís	5.373	5.886	5.567	4.979	5.034	3.850	6.129	7.427	8.228	5.357	7.853	9.372
Goiânia	6.619	6.531	5.792	4.592	5.052	4.993	5.404	6.711	6.434	4.926	7.717	8.956
Cuiabá	4.519	5.209	5.032	4.197	4.958	3.601	4.383	4.523	5.458	7.416	5.900	7.664
Rio de Janeiro (Santos Dumont)	6.650	8.334	9.621	9.081	8.557	5.229	5.036	3.681	3.178	3.714	6.451	7.388
Campo Grande	1.693	2.336	2.658	2.108	2.462	2.144	1.981	2.060	2.526	2.290	5.922	6.690

A Figura 3.2 apresenta o total de passageiros pagos, no embarque e desembarque, das empresas brasileiras e estrangeiras, nos quatro aeroportos de maior movimento no Brasil no ano de 2011 e nos aeroportos Santos Dumont (Rio de Janeiro) e de Campinas.

Figura 3.2 Evolução do movimento aeroportuário (passageiros pagos; empresas brasileiras e estrangeiras) nos quatro aeroportos de maior movimento mais Santos Dumont e Campinas, de 2000 a 2011



4. ASPECTOS OPERACIONAIS

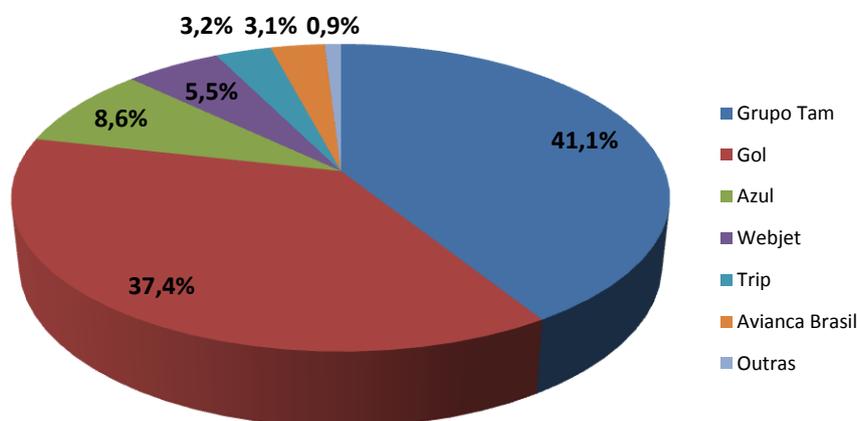
Aspectos operacionais do transporte aéreo doméstico e internacional são apresentados nesta seção. As informações foram apuradas com base nos dados periodicamente registrados pelas empresas de transporte aéreo público, de acordo com a Resolução ANAC nº 191/2011, as Portarias ANAC nº 1.189 e 1.190/SRE, de 17 de junho de 2011, e o Formulário D (*Form D – Fleet and Personnel – Commercial Air Carriers*) da OACI.

4.1. Participação de Mercado Doméstica

A participação de mercado, ao longo do ano de 2011, foi calculada com base no RPK, ou seja, produto de passageiros pagos transportados e distância em quilômetros.

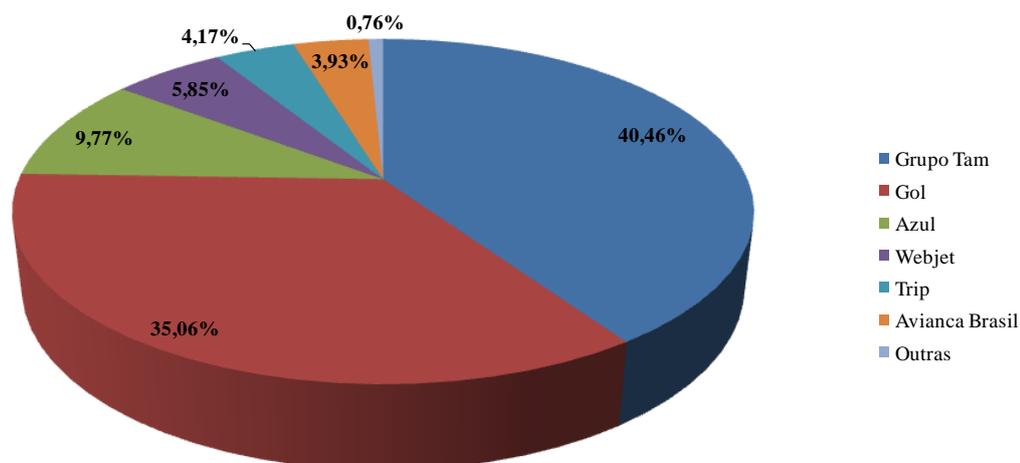
A Figura 4.1 destaca a participação de mercado doméstica, em 2011, das seis principais empresas de transporte aéreo brasileiras, por RPK (em percentual). Observa-se que o Grupo TAM (TAM Linhas Aéreas S/A mais PANTANAL Linhas Aéreas S/A) foi responsável por 41% do mercado doméstico no ano de 2011.

Figura 4.1 Participação de mercado doméstica (%), em RPK, 2011



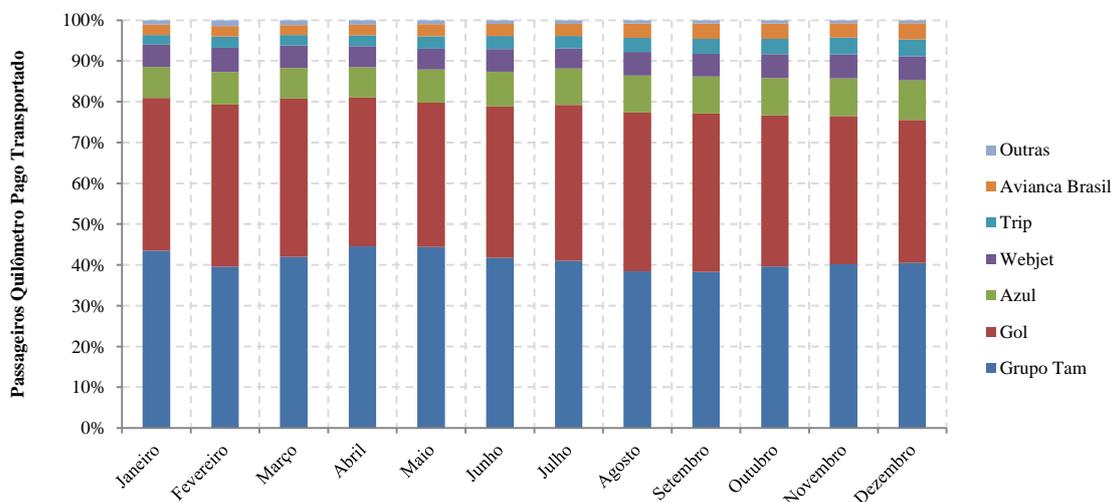
Por sua vez, a participação de mercado doméstica em dezembro de 2011 é apresentada na Figura 4.2.

Figura 4.2 Participação de mercado doméstica (%), em RPK, dezembro de 2011



A Figura 4.3 apresenta a evolução percentual mensal da participação de mercado das empresas aéreas brasileiras regulares nas operações domésticas de passageiros. Observa-se que foram considerados todos os voos domésticos de passageiros remunerados.

Figura 4.3 Evolução percentual mensal da participação de mercado, em RPK, das empresas em operações domésticas de transporte de passageiros, 2011



A Figura 4.4 e a Figura 4.5 segmentam as seis maiores empresas apresentadas na Figura 4.3 em dois grupos: um com as duas maiores empresas e outro com as quatro restantes. É possível verificar, na Figura 4.3, que o Grupo TAM (TAM Linhas Aéreas S/A mais PANTANAL Linhas Aéreas S/A) e VRG Linhas Aéreas S/A (GOL) tiveram, em 2011, valores percentuais de RPK muito superiores às demais. A Figura 4.4 exibe a

evolução da participação de mercado das duas. A Figura 4.5, por sua vez, mostra que houve leve tendência ascendente das demais empresas.

Figura 4.4 Evolução percentual mensal da participação de mercado, em RPK, das duas maiores empresas em operações domésticas de transporte de passageiros, 2011

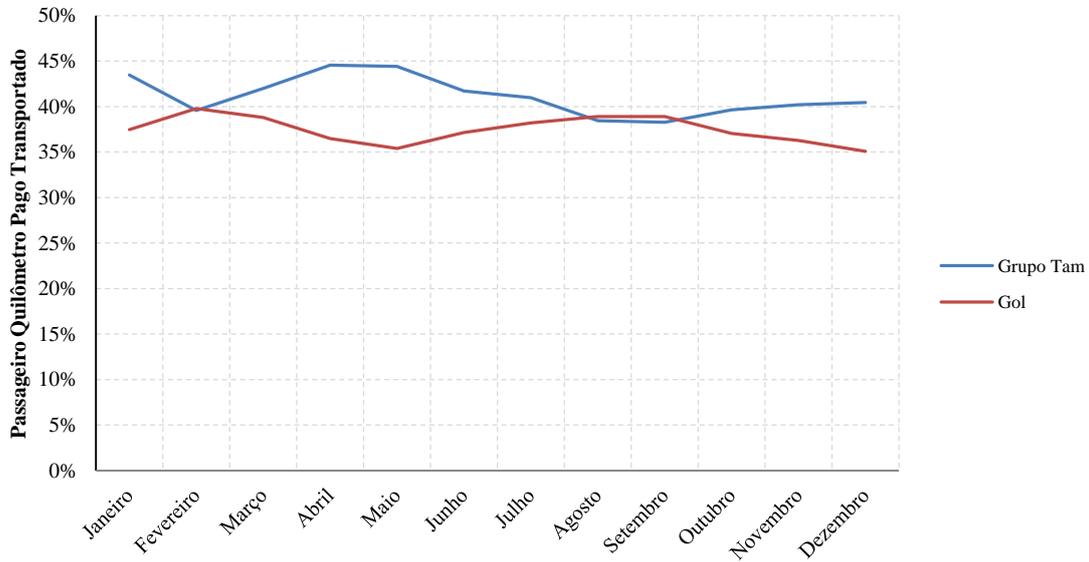
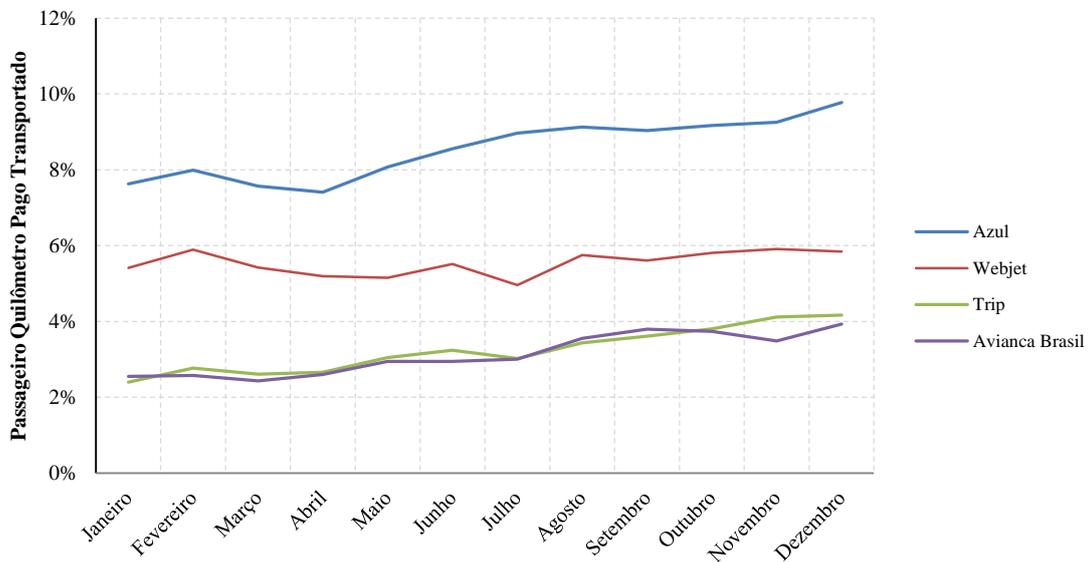
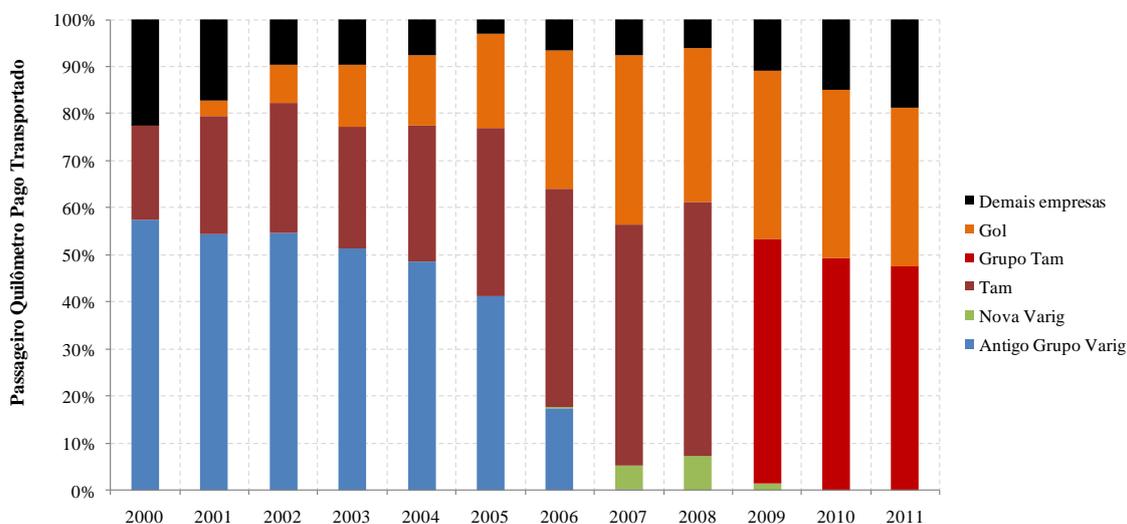


Figura 4.5 Evolução percentual mensal da participação de mercado, em RPK, de quatro das seis maiores empresas em operações domésticas de transporte de passageiros, 2011



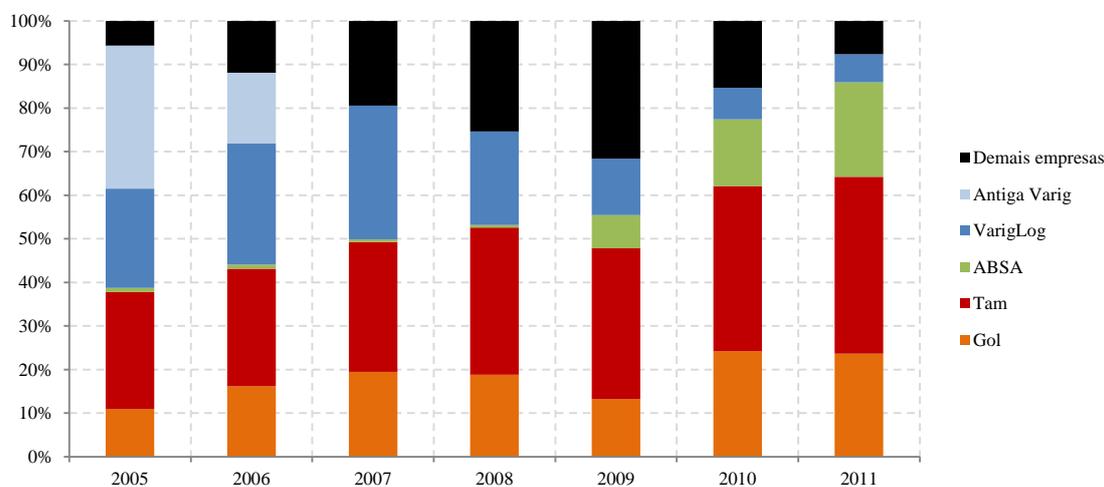
Por fim, a Figura 4.6 mostra a evolução anual das maiores empresas aéreas brasileiras regulares entre 2000 e 2011.

Figura 4.6 Evolução percentual anual da participação de mercado, em RPK, das empresas líderes em operações domésticas de passageiros, de 2000 a 2011



A evolução da participação de mercado da carga doméstica, em termos de carga paga transportada, de 2005 a 2011 é, por sua vez, apresentada na Figura 4.7.

Figura 4.7 Evolução percentual anual da participação de mercado doméstica, em termos de carga paga transportada, de 2005 a 2011

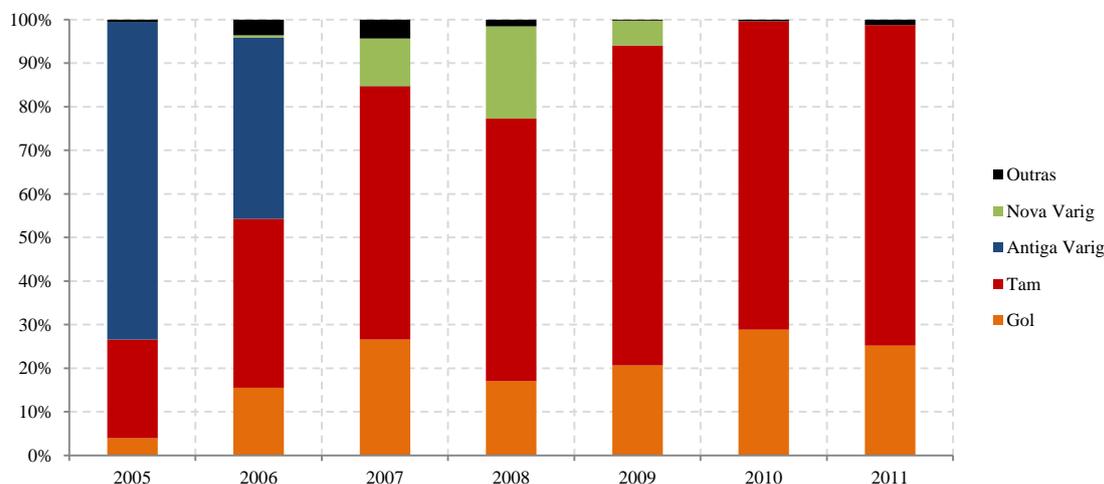


4.2. Participação de Mercado Internacional

A participação de mercado foi calculada a partir dos dados de passageiros pagos transportados, somando-se os passageiros com origem no Brasil e destino no mercado internacional relevante e aqueles com origem no mercado internacional relevante e destino no país.

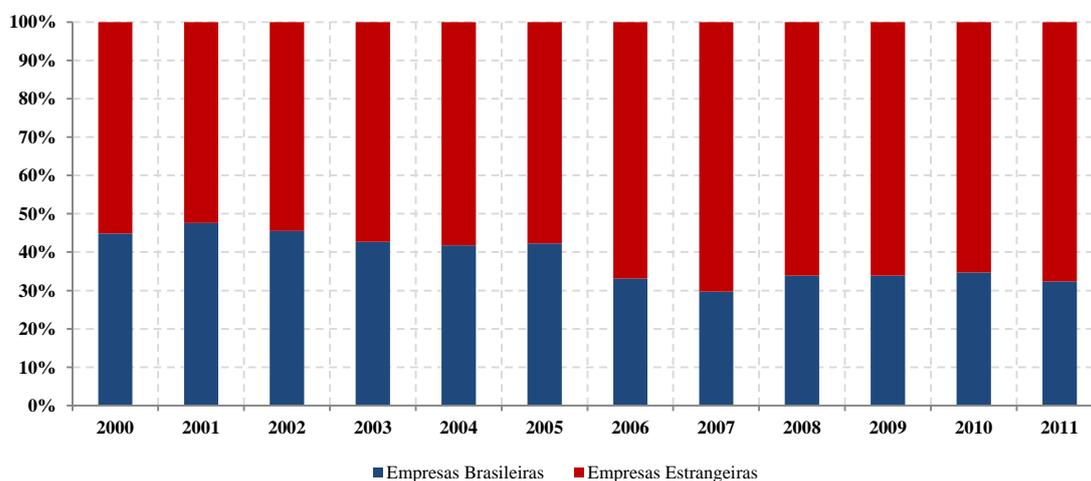
A Figura 4.8 apresenta a participação de mercado internacional, em termos de passageiros pagos transportados, das empresas aéreas regulares brasileiras desde 2005.

Figura 4.8 Evolução percentual anual da participação de mercado internacional, em termos de passageiros pagos transportados, das empresas aéreas regulares brasileiras, de 2005 a 2011



Por sua vez, a Figura 4.9 apresenta a participação de mercado internacional, em termos de passageiros pagos transportados, das empresas aéreas regulares brasileiras e estrangeiras desde 2000.

Figura 4.9 Evolução percentual anual da participação de mercado internacional, em termos de passageiros pagos transportados, das empresas aéreas regulares brasileiras e estrangeiras, de 2000 a 2011



As Figura 4.10, Figura 4.11 e Figura 4.12 apresentam a participação de mercado das empresas aéreas brasileiras e estrangeiras nas operações internacionais de passageiros nos mercados mais relevantes em 2011: Estados Unidos, Argentina e Europa (Portugal, França, Espanha, Alemanha, Reino Unido, Itália e Holanda).

Observa-se que, no transporte aéreo de passageiros entre o Brasil e os Estados Unidos (Figura 4.10), a liderança do mercado ficou com a empresa AMERICAN AIRLINES INC., com uma fatia de 34%, seguida pela TAM Linhas Aéreas S/A (TAM), com 32%. Já no transporte aéreo entre o Brasil e a Argentina (Figura 4.11), as empresas VRG Linhas Aéreas S/A (GOL) e TAM Linhas Aéreas S/A (TAM) responderam por 65% do total de passageiros transportados.

Figura 4.10 Participação de mercado das empresas aéreas nas operações de transporte de passageiros entre o Brasil e os Estados Unidos, 2011

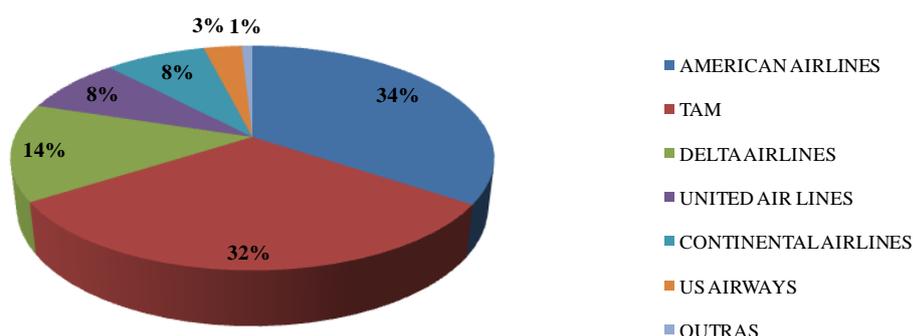
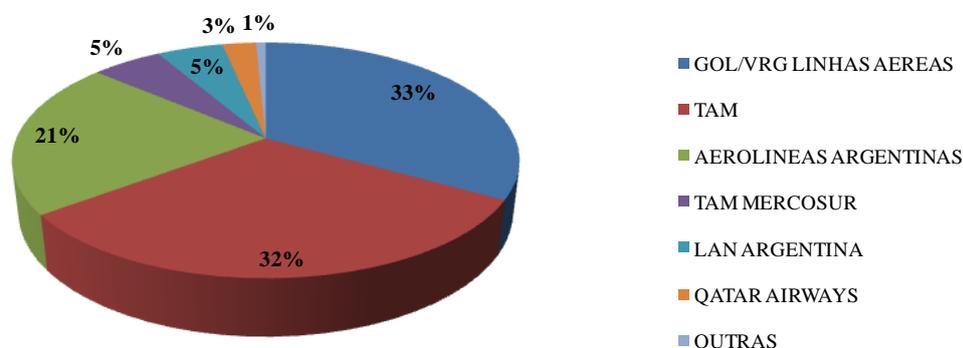
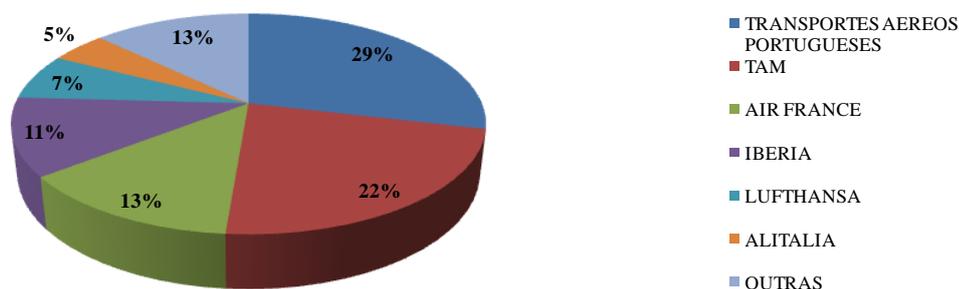


Figura 4.11 Participação de mercado das empresas aéreas nas operações de transporte de passageiros entre o Brasil e a Argentina, 2011



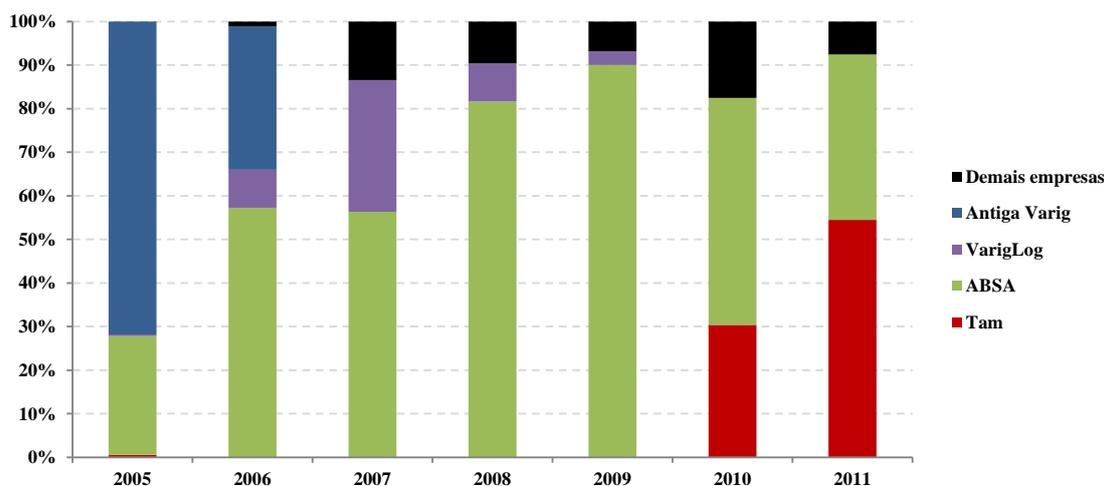
A Figura 4.12 mostra que, no transporte de passageiros entre o Brasil e a Europa (Portugal, França, Espanha, Alemanha, Reino Unido, Itália e Holanda), a empresa Transportes Aéreos Portugueses AS. (TAP) tem a maior fatia de mercado, com 29%, seguida pela TAM Linhas Aéreas S/A (TAM), com 22%.

Figura 4.12 Participação de mercado das empresas aéreas nas operações de transporte de passageiros entre o Brasil e a Europa (Portugal, França, Espanha, Alemanha, Reino Unido, Itália e Holanda), 2011



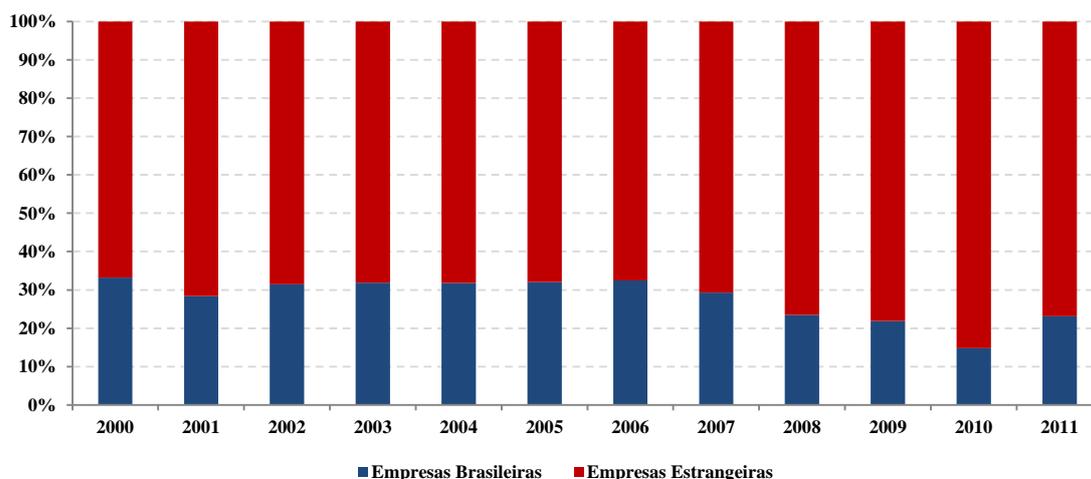
Por sua vez, a Figura 4.13 apresenta a participação de mercado internacional, em termos de carga paga transportada, das empresas aéreas brasileiras regulares, entre 2005 e 2011. Observa-se que a empresa TAM Linhas Aéreas S/A (TAM) não reportou dados consistentes de carga internacional de 2005 a 2010.

Figura 4.13 Evolução percentual anual da participação de mercado internacional das empresas aéreas brasileiras, em termos de carga paga transportada, de 2005 a 2011



Por sua vez, a Figura 4.14 apresenta a participação de mercado internacional, em termos de carga paga transportada, das empresas aéreas regulares brasileiras e estrangeiras desde 2000.

Figura 4.14 Evolução percentual anual da participação de mercado internacional, em termos de carga paga transportada, das empresas aéreas regulares brasileiras e estrangeiras, de 2000 a 2011



As Figura 4.15, Figura 4.16 e Figura 4.17 apresentam a participação de mercado das empresas aéreas nos mercados mais relevantes de transporte internacional de carga com o Brasil no ano de 2011: Estados Unidos, Europa (Alemanha, França, Portugal, Luxemburgo, Holanda, Espanha, Itália, Reino Unido e Suíça) e Argentina.

A participação de mercado foi calculada a partir dos dados de carga paga transportada, somando-se aqueles com origem no Brasil e destino no mercado internacional relevante e aqueles com origem no mercado internacional relevante e destino no país.

No transporte de cargas entre o Brasil e os Estados Unidos, a TAM Linhas Aéreas S/A (TAM) divide a liderança com a AMERICAN AIRLINES INC., cada uma com uma fatia de mercado de 16%, seguidas pela ATLAS AIR INC., com 15%. No transporte de carga entre o Brasil e a Europa, a LUFTHANSA CARGO AG. lidera, com 17%, seguida pela TAM Linhas Aéreas S/A (TAM), com 13%. Já entre o Brasil e a Argentina, as empresas TAM Linhas Aéreas S/A (TAM) e UPS – UNITED PARCEL SERVICES CO. tiveram as maiores participações, com 35% e 22%, respectivamente.

Figura 4.15 Participação de mercado das empresas aéreas nas operações de transporte de carga entre o Brasil e os Estados Unidos, 2011

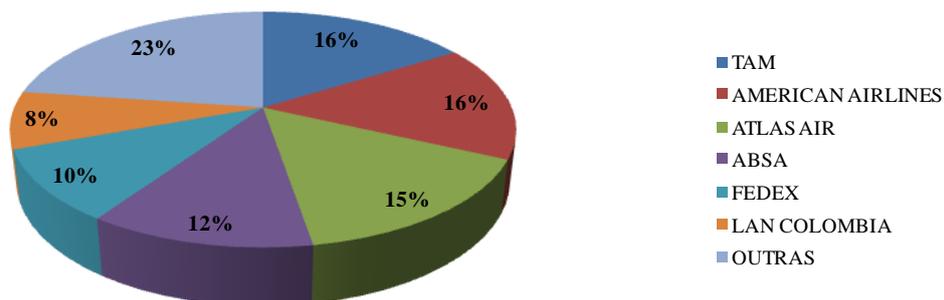


Figura 4.16 Participação de mercado das empresas aéreas nas operações de transporte de carga entre o Brasil e a Europa (Alemanha, França, Portugal, Luxemburgo, Holanda, Espanha, Itália, Reino Unido e Suíça), 2011

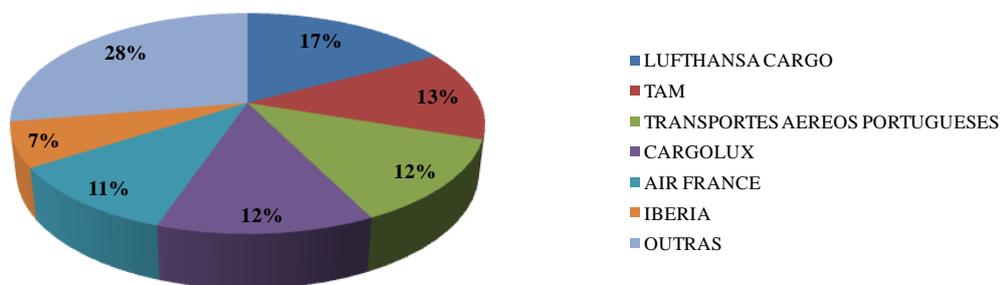
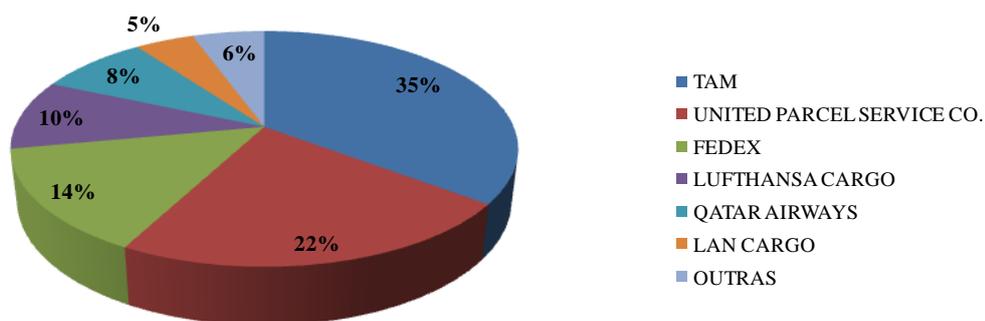


Figura 4.17 Participação de mercado das empresas aéreas nas operações de transporte de carga entre o Brasil e a Argentina, 2011



As Figura 4.18, Figura 4.19, Figura 4.20, Figura 4.21 e Figura 4.22 apresentam a participação das empresas aéreas nos cinco maiores aeroportos brasileiros (somando-se os embarcados e os desembarcados). Foram considerados os passageiros pagos transportados nos voos remunerados das empresas brasileiras e estrangeiras no ano de 2011.

Figura 4.18 Participação de mercado das empresas aéreas nas operações de transporte de passageiros do aeroporto de Guarulhos, 2011

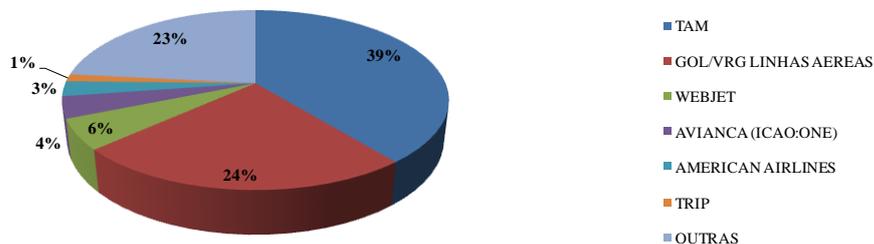


Figura 4.19 Participação de mercado das empresas aéreas nas operações de transporte de passageiros do aeroporto de Congonhas, 2011

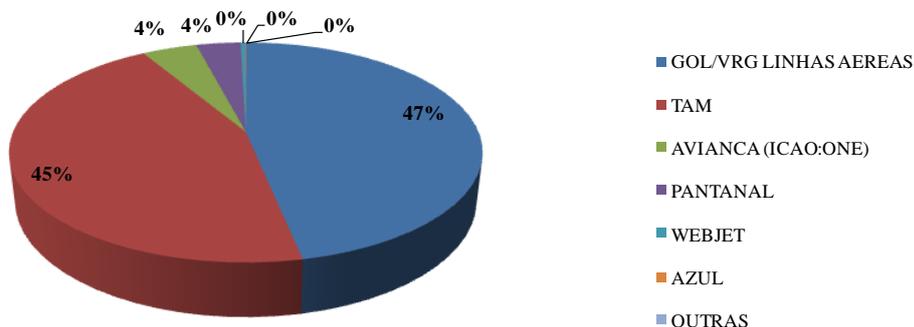


Figura 4.20 Participação de mercado das empresas aéreas nas operações de transporte de passageiros do aeroporto de Brasília, 2011

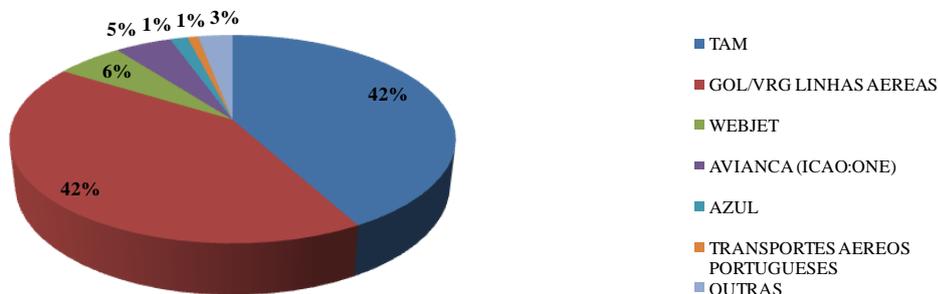


Figura 4.21 Participação de mercado das empresas aéreas nas operações de transporte de passageiros do aeroporto do Galeão, 2011

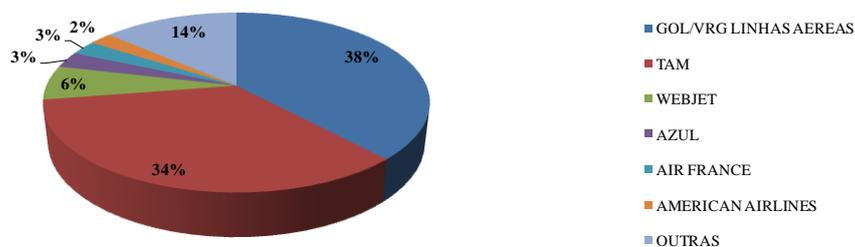
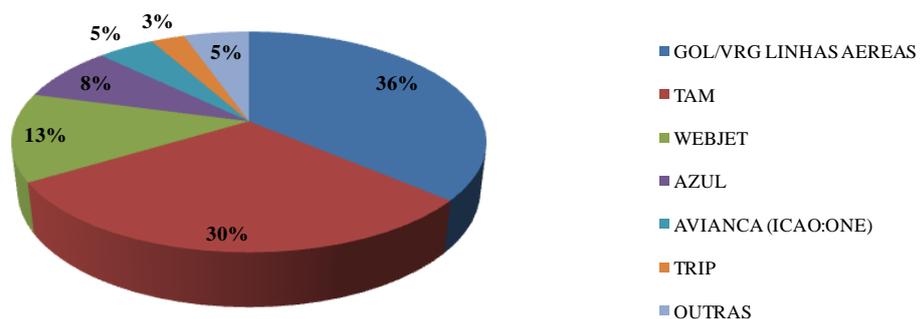


Figura 4.22 Participação de mercado das empresas aéreas nas operações de transporte de passageiros do aeroporto de Salvador, 2011



A Tabela 4.1 apresenta a participação de mercado de cada empresa nas dez rotas domésticas com maior oferta de transporte aéreo, de acordo com a quantidade de voos entre os dois aeroportos. A participação do mercado é calculada com base no RPK. Ressalta-se que foram considerados apenas os voos remunerados (voos regulares, extras, *charter* e fretamentos) das empresas brasileiras no ano de 2011.

Tabela 4.1 Participação de mercado por empresa nas principais rotas domésticas, 2011

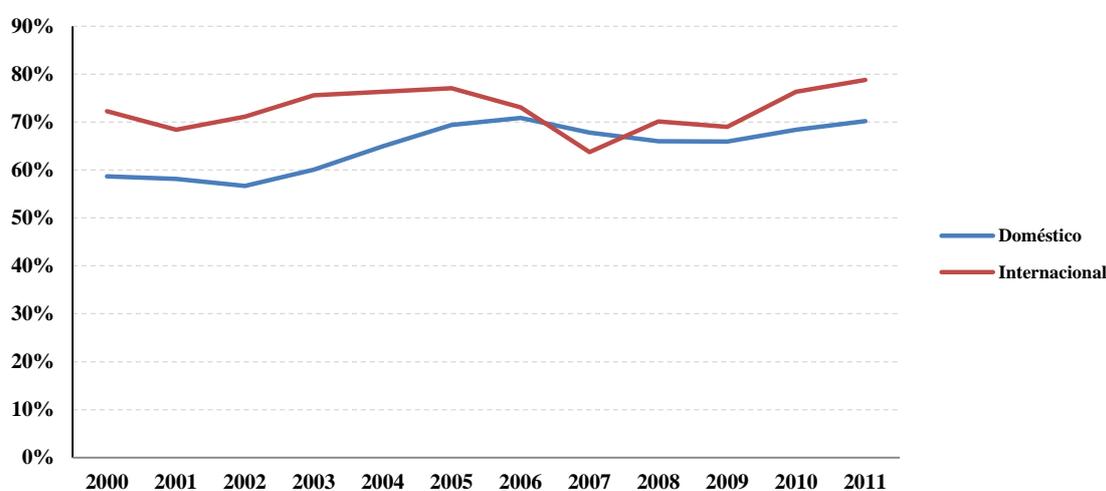
Rota	AVIANCA BRASIL	GOL	PANTANAL	PASSAREDO	TAM	WEBJET
São Paulo (Congonhas) - Rio de Janeiro (Santos Dumont)	13,75%	41,58%			43,53%	1,14%
Rio de Janeiro (Santos Dumont) - São Paulo (Congonhas)	13,45%	42,07%			43,33%	1,16%
Brasília - São Paulo (Congonhas)	5,56%	43,92%	2,42%		48,10%	
São Paulo (Congonhas) - Brasília	5,53%	43,58%	2,56%		48,33%	
São Paulo (Guarulhos) - Salvador	10,58%	33,90%	0,03%	0,06%	40,78%	14,64%
Salvador - São Paulo (Guarulhos)	10,16%	33,76%	0,00%	0,00%	42,60%	13,48%
São Paulo (Congonhas) - Belo Horizonte (Confins)	3,35%	49,86%	7,40%		39,38%	
Belo Horizonte (Confins) - São Paulo (Congonhas)	3,07%	50,46%	6,68%		39,79%	
Porto Alegre - São Paulo (Guarulhos)	12,54%	29,78%		0,01%	41,26%	16,42%
São Paulo (Guarulhos) - Porto Alegre	12,35%	29,36%			42,82%	15,47%

4.3. Aproveitamento (*Load Factor*)

Nas análises do aproveitamento médio das aeronaves, foram considerados apenas os voos remunerados das empresas brasileiras no ano de 2011 (voos regulares, extras, *charter* e fretamentos) e excluídos os voos de serviço, posicionamento, experiência e instrução.

A Figura 4.23 mostra a evolução geral da taxa de aproveitamento do mercado doméstico e do mercado internacional desde 2000.

Figura 4.23 Evolução anual da taxa de aproveitamento do mercado doméstico e do mercado internacional, de 2000 a 2011



A Tabela 4.2 apresenta a evolução anual da taxa de aproveitamento das aeronaves nas principais empresas brasileiras no mercado doméstico de transporte aéreo de passageiros. A taxa de aproveitamento é calculada dividindo-se o RPK pelo ASK.

Observa-se o crescimento do aproveitamento do primeiro para o segundo ano após o início de operação da empresa, fato ocorrido com as empresas OCEANAIR Linhas Aéreas S/A (AVIANCA), WEBJET Linhas Aéreas S/A e AZUL Linhas Aéreas Brasileiras S/A.

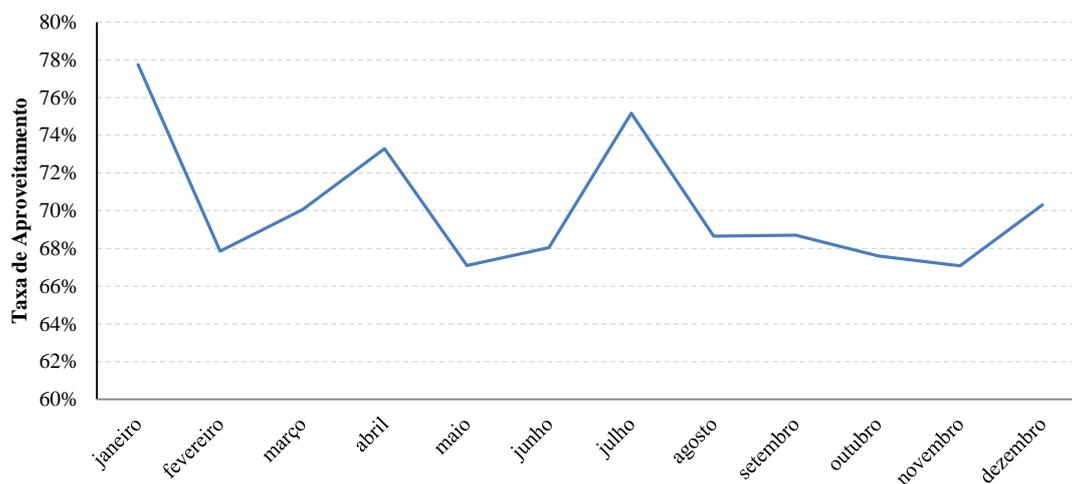
Tabela 4.2 Evolução anual da taxa de aproveitamento doméstica por empresa, de 2000 a 2011

Empresa	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Azul									45,1%	79,4%	82,8%	81,1%
Gol	64,2%	60,6%	62,1%	64,4%	68,4%	72,6%	72,8%	67,8%	64,6%	65,8%	66,9%	68,8%
Avianca Brasil				37,7%	46,0%	48,8%	57,4%	63,0%	67,9%	71,1%	74,7%	79,4%
Passaredo*	51,3%	57,6%	66,2%		18,4%	45,0%	54,4%	63,0%	51,2%	65,1%	65,9%	67,0%
Pantanal	31,2%	37,6%	33,8%	34,7%	37,6%	41,4%	40,0%	53,5%	51,7%	53,4%	54,5%	60,8%
Tam	56,7%	54,5%	53,4%	57,9%	64,3%	69,7%	73,1%	70,4%	68,2%	65,2%	67,7%	69,0%
Trip	33,6%	33,2%	47,7%	58,5%	63,3%	61,4%	61,1%	61,3%	63,5%	60,5%	61,0%	65,2%
Webjet						39,4%	60,0%	62,5%	66,9%	67,1%	75,1%	74,8%

*Conforme os Dados Estatísticos, a empresa não operou em 2003

A Figura 4.24 apresenta a evolução mensal do aproveitamento das aeronaves das empresas brasileiras no mercado doméstico de transporte aéreo remunerado de passageiros.

Figura 4.24 Variação mensal da taxa de aproveitamento das empresas brasileiras, 2011

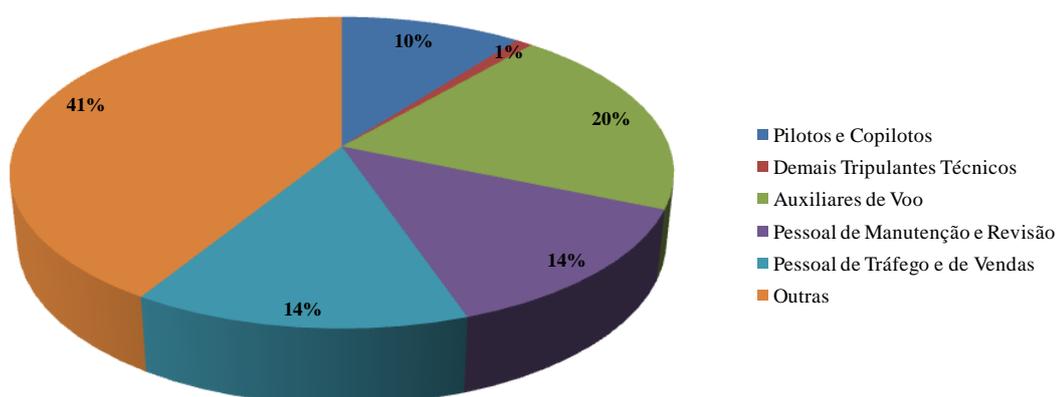


4.4. Frota e Pessoal

Os indicadores de frota e de pessoal, apresentados nesta seção, revelam aspectos referentes à estrutura das empresas brasileiras de transporte aéreo regular.

A Figura 4.25 apresenta a taxa de pessoal por categoria no ano de 2011.

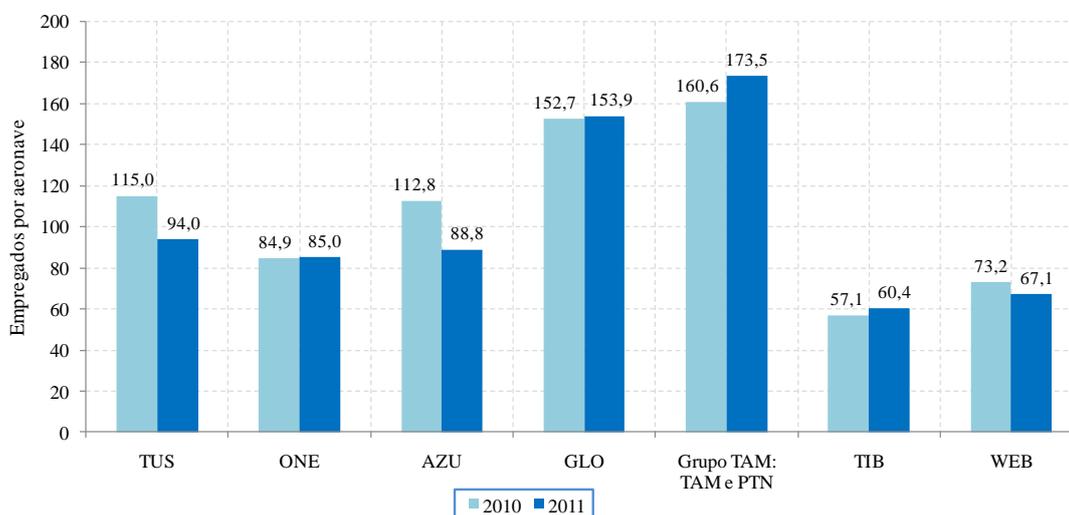
Figura 4.25 Percentual de pessoal por categoria, 2011



O número de empregados por aeronave, apresentado na Figura 4.26, reflete o tipo de operação e a eficiência das empresas. Geralmente, empresas de carga têm estrutura administrativa menor, enquanto empresas de transporte de passageiros

necessitam de estruturas administrativas mais complexas. Quanto menor o número de empregados por aeronave, teoricamente, mais eficiente o uso da força de trabalho por unidade de capital.

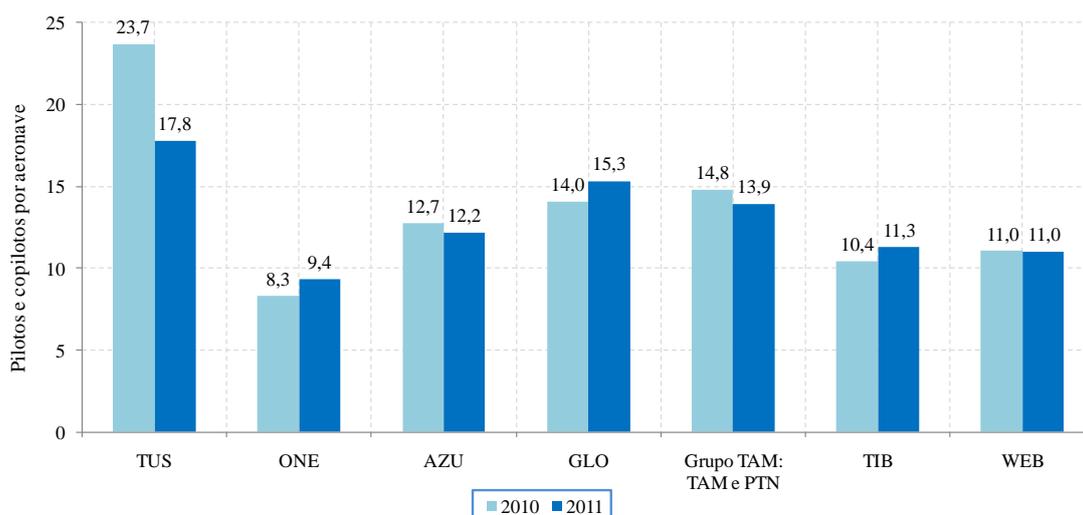
Figura 4.26 Empregados por aeronave, 2010 e 2011



Ressalta-se que, das empresas com maior representatividade apresentadas na Figura 4.26, a ABSA Aerolinhas Brasileiras S/A (TUS) é a única que transporta exclusivamente carga.

A Figura 4.27 apresenta a relação entre o número de pilotos e copilotos por aeronave.

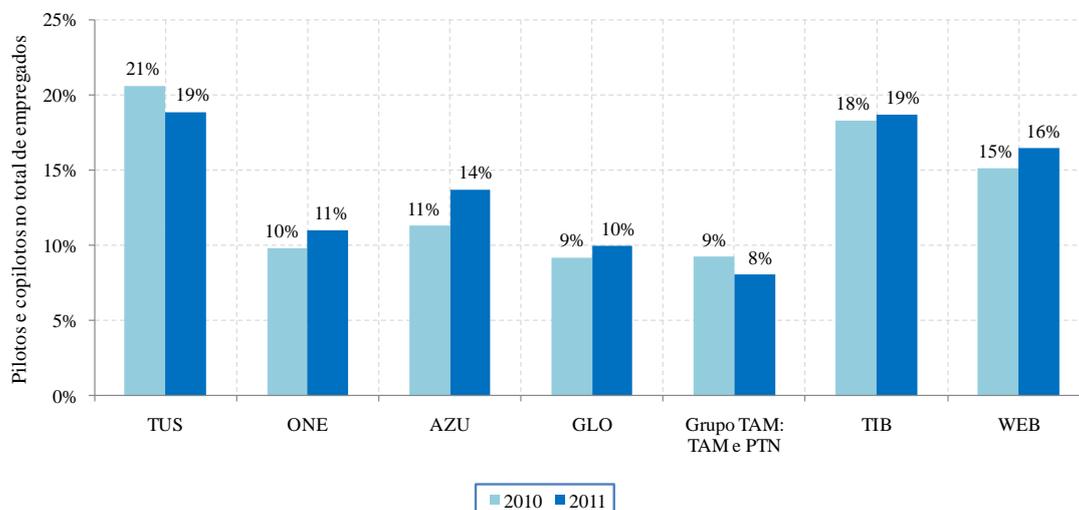
Figura 4.27 Pilotos e copilotos por aeronave, 2010 e 2011



A porcentagem de pilotos e copilotos no total de empregados, apresentado na

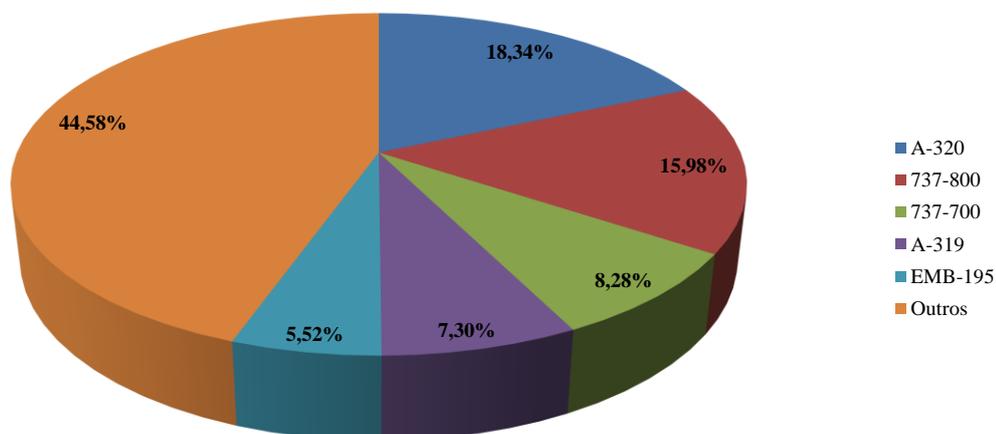
Figura 4.28, é um indicativo de quanto da força de trabalho está dedicada à condução das aeronaves das empresas de transporte aéreo.

Figura 4.28 Porcentagem de pilotos e copilotos no total de empregados, 2010 e 2011



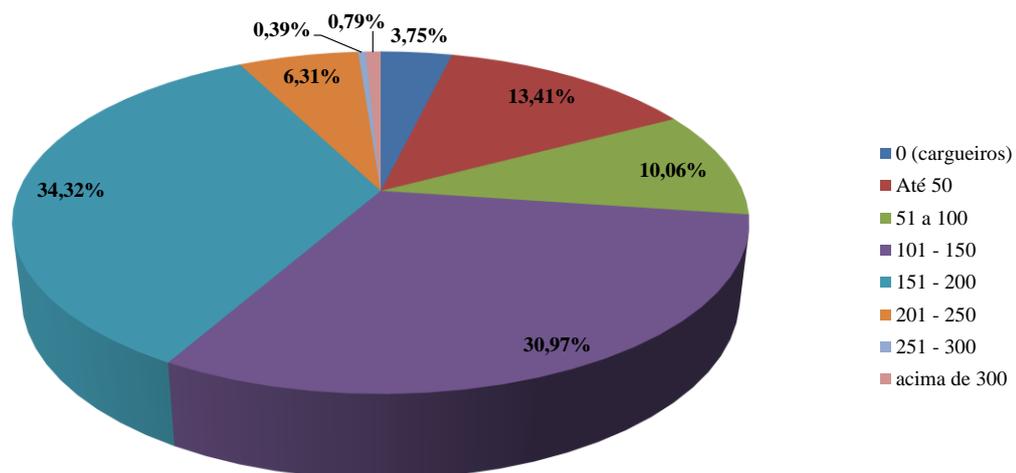
A Figura 4.29 mostra, para as empresas brasileiras de transporte aéreo regular, o percentual de aeronaves por fabricante e modelo em 2011.

Figura 4.29 Percentual de aeronaves por fabricante e modelo, 2011



Por sua vez, a porcentagem de aeronaves por capacidade é apresentada na Figura 4.30.

Figura 4.30 Percentual de aeronaves por capacidade, 2011



A Tabela 4.3 expõe a quantidade de aeronaves de cada empresa brasileira de transporte aéreo regular por fabricante e modelo.

Tabela 4.3 Quantidade de aeronaves por fabricante e modelo, 2011

Fabricante/Modelo	ABAETÉ	ABSA	AVIANCA BRASIL	AZUL	GOL	NHT	PASSAREDO	RIO	SETE	SOL	PANTANAL	TAM	TEAM	TOTAL	TRIP	WEBJET
CESSNA 208 Grand Caravan									5							
BOEING 727-200								7						6		
BOEING 737-300					1											24
BOEING 737-700					42											
BOEING 737-800					79											2
BOEING 767-200								2								
BOEING 767-300		4										3				
BOEING 777-200ER												4				
AIRBUS A-318			5													
AIRBUS A-319			3								4	30				
AIRBUS A-320			4								1	88				
AIRBUS A-321												9				
AIRBUS A-330-200												20				
AIRBUS A-340-500												2				
ATR ATR-42-300											5				5	
ATR ATR-42-320															6	
ATR ATR-42-500														3	9	
ATR ATR-72-200				8												
ATR ATR-72-212																2
ATR ATR-72-212A																13
ATR ATR-72-600				3												2
EMBRAER EMB-110	2															
EMBRAER EMB-120 Brasília			5						2							
EMBRAER EMB-120-ER							1									1
EMBRAER EMB-145-EP							2									
EMBRAER EMB-145-LR							4									
EMBRAER EMB-145-LU							1									
EMBRAER EMB-145-MP							7									
EMBRAER EMB-190				10												
EMBRAER EMB-195				28												
EMBRAER ERJ 170-200 LR																9
EMBRAER ERJ 190-200 LR																10
FOKKER Fokker 100			14													
LET L-410 Turbolet						6							3			
LET L-410 UVP E20										1						
TOTAL	2	4	31	49	122	6	15	9	7	1	10	156	3	9	57	26

5. PERCENTUAIS DE ATRASOS E CANCELAMENTOS

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

As informações de atrasos e cancelamentos de voos são apuradas com base nos dados dos voos autorizados 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.

Ressalta-se que os atrasos 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 e operacionais das empresas aéreas.

De modo a dispor uma visão mais ampla do comportamento das etapas, serão computadas, no presente capítulo, etapas de todas as naturezas.

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 página da ANAC na internet (<http://www2.anac.gov.br/percentuaisdeatraso>).

Em linhas gerais, os percentuais de atrasos e cancelamentos representam o comportamento histórico dos voos, independentemente dos motivos que os ocasionaram, e visam:

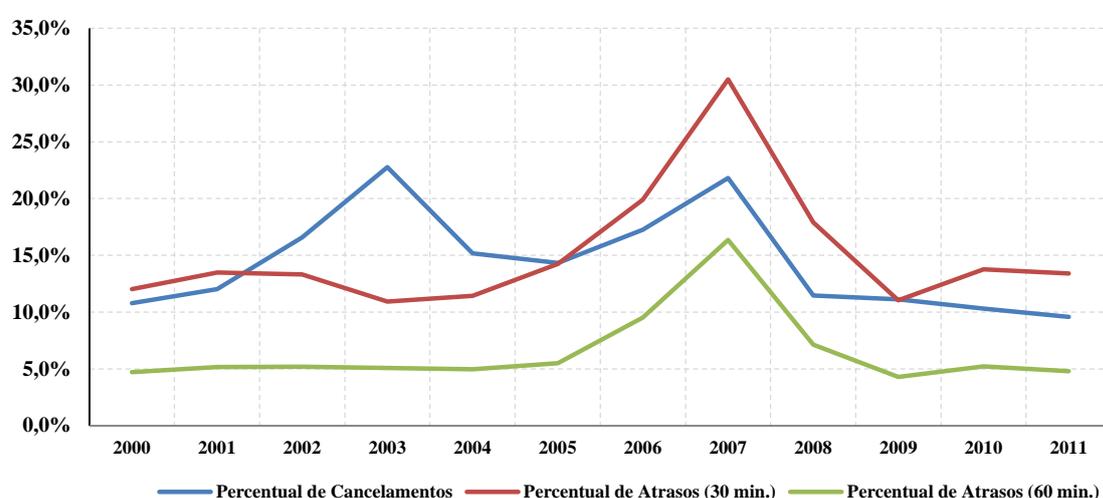
- I - a divulgação das características dos serviços ofertados; e
- II - a transparência das relações de consumo.

5.1. Evolução Anual dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos

A Figura 5.1 apresenta os percentuais de atrasos e cancelamentos do ano 2000 a 2011, para voos regulares de passageiros e de carga, para todas as empresas aéreas brasileiras e estrangeiras que tiveram operações no Brasil nesse período.

Observa-se que houve queda significativa nos três percentuais no período de 2007 (ano que apresenta os maiores percentuais de atrasos da série) a 2009, tendo os percentuais permanecidos praticamente estáveis de 2009 a 2011. Destaca-se que o percentual de cancelamento apresentou, em 2011, seu menor valor desde o início da série.

Figura 5.1 Evolução anual dos percentuais de atrasos e cancelamentos, de 2000 a 2011

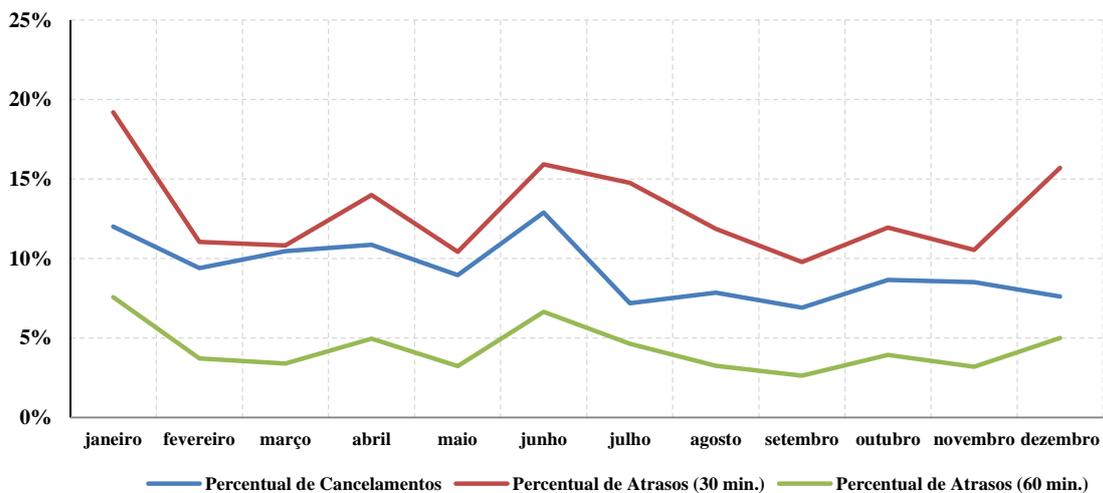


5.2. Evolução Mensal dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos

A Figura 5.2 apresenta os percentuais mensais de atrasos (mais de 30 e mais de 60 minutos) e cancelamentos em voos regulares para as empresas aéreas brasileiras regulares (voos domésticos e internacionais, de passageiro e de carga) no ano de 2011.

Os percentuais de atrasos e cancelamentos mais elevados ocorreram em janeiro e junho de 2011.

Figura 5.2 Evolução mensal dos percentuais de atrasos e cancelamentos das empresas aéreas brasileiras regulares, 2011



5.3. Percentuais de Atrasos por Aeroportos

A Figura 5.3 apresenta os percentuais de atrasos (iguais ou superiores a 30 e a 60 minutos) por aeroporto (os dez mais movimentados e os dez com os piores percentuais de atrasos), dos quais os voos partiram. Para seleção dos aeroportos que apresentaram os maiores percentuais de atrasos, foram considerados apenas aqueles com previsão de mais de cem voos por ano (equivalente a média de dois voos por semana).

Figura 5.3 Percentuais de atrasos por aeroporto de origem do voo, dez mais movimentados e dez com maiores percentuais de atrasos, 2011

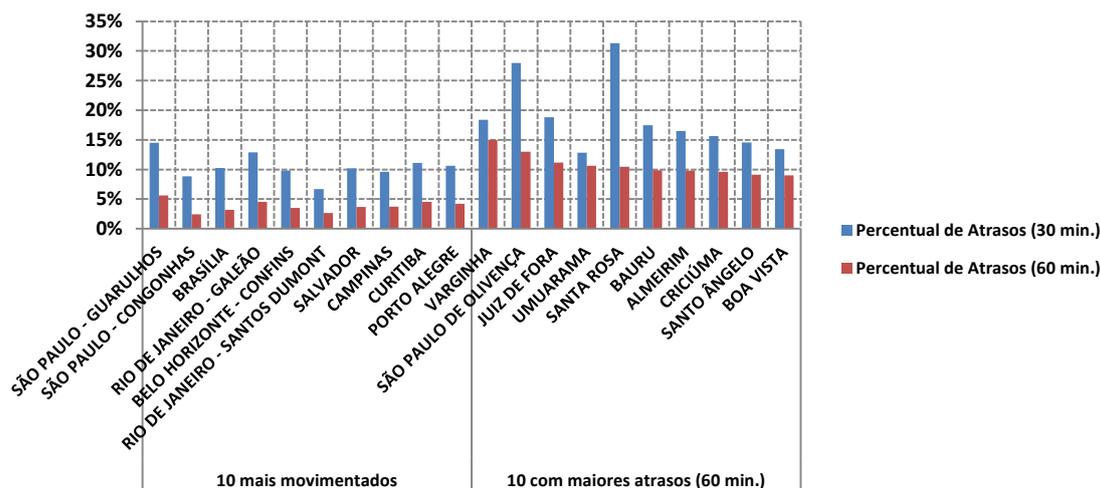


Tabela 5.1 apresenta os percentuais de atrasos (mais de 30 e mais de 60 minutos) e cancelamentos para as rotas (par de origem e destino) com os piores percentuais de atrasos. Foram considerados apenas trechos com origem e destino no Brasil e aeroportos que operaram mais de cem voos por ano (equivalente à média de dois voos por semana).

Tabela 5.1 Percentuais de atrasos e cancelamentos por par de origem e destino, 2011

Origem	Destino	Percentual de Cancelamentos	Voos Regulares Realizados	Percentual de atrasos (30 min.)	Percentual de atrasos (60 min.)
Ribeirão Preto (SP)	Uberaba (MG)	45,95%	120	59,17%	37,50%
Varginha (MG)	Belo Horizonte (MG)	19,29%	159	39,62%	37,11%
São Paulo (SP)	Uberaba (MG)	32,65%	132	40,91%	26,52%
Juíz de Fora (MG)	São Paulo (SP)	39,74%	467	37,47%	23,13%
Goiânia (GO)	Uberlândia(MG)	18,04%	677	41,36%	20,53%
Araçatuba (SP)	Bauru (SP)	38,68%	176	34,09%	20,45%
São Paulo - Guarulhos (SP)	Juíz de Fora (MG)	39,92%	456	31,14%	19,52%
Presidente Prudente (SP)	São Paulo - Guarulhos (SP)	47,00%	159	33,96%	18,87%
São Paulo - Guarulhos (SP)	São José do Rio Preto (SP)	31,18%	918	33,22%	18,19%
São Paulo - Guarulhos (SP)	Teresina (PI)	6,02%	671	20,72%	17,44%
Varginha (MG)	Juíz de Fora (MG)	15,00%	102	23,53%	16,67%
Presidente Prudente (SP)	Dourados (MS)	29,45%	115	55,65%	16,52%
Belo Horizonte - Confins (MG)	Manaus (AM)	5,31%	303	31,68%	16,50%
Bauru (SP)	Araçatuba (SP)	49,64%	140	29,29%	16,43%
Uberlândia(MG)	Goiânia (GO)	18,06%	676	30,47%	16,27%
Santa Maria (RS)	Uruguaiana (RS)	9,96%	235	40,00%	16,17%
Tabatinga (AM)	Tefé (AM)	2,88%	101	34,65%	15,84%
Marília (SP)	Presidente Prudente (SP)	31,68%	248	26,21%	15,73%
Uberaba (MG)	Ribeirão Preto (SP)	41,27%	249	23,69%	15,66%
Porto Alegre (RS)	Passo Fundo (RS)	8,80%	228	40,35%	15,35%

6. TARIFAS AÉREAS DOMÉSTICAS

Os principais indicadores de preços dos serviços de transporte aéreo regular de passageiros são o Yield Tarifa Aérea Médio e a Tarifa Aérea Média.

Os valores desses indicadores são calculados com base nos dados das tarifas aéreas públicas comercializadas, que são mensalmente registrados na ANAC pelas empresas aéreas regulares de passageiros, de acordo com a Resolução ANAC nº 140, de 9 de março de 2010, e as Portarias ANAC nº 804/SRE, de 21 de maio de 2010, e nº 1887/SRE, de 25 de outubro de 2010.

A Agência divulga em seu *site* na internet (<http://www.anac.gov.br>) o Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas com dados desde 2002, ano seguinte ao de início da vigência do regime de liberdade tarifária em voos domésticos no Brasil.

Para o cálculo do Yield Tarifa Aérea Médio e da Tarifa Aérea Média são considerados os seguintes parâmetros:

- distância direta entre a origem e o destino do passageiro, expressa em quilômetros, independentemente de escalas e conexões, de acordo com os dados do bilhete de passagem emitido; e
- valores dos bilhetes de passagem emitidos correspondentes às tarifas aéreas de passageiros comercializadas junto ao público adulto em geral, independentemente da antecedência de compra do bilhete, do dia do voo, do tempo de permanência do passageiro no destino e do canal de venda do bilhete aéreo.

Não são considerados no cálculo dos indicadores os dados referentes aos bilhetes de passagem comercializados nas seguintes condições:

- transporte aéreo não regular;
- tarifa cujo contrato de transporte aéreo esteja vinculado a um pacote terrestre, turístico ou outros serviços similares;
- tarifas decorrentes de acordos corporativos firmados entre a empresa aérea e outras organizações com condições diferenciadas ou exclusivas para a prestação dos serviços de transporte aéreo;
- assentos oferecidos a tripulantes ou a outros empregados da empresa aérea de forma gratuita ou mediante tarifa com desconto individual, exclusivo ou diferenciado;

- assentos oferecidos gratuitamente ou mediante tarifa com desconto individual, exclusivo, diferenciado ou decorrente de programas de milhagem, pontuação, fidelização ou similares;
- assentos oferecidos gratuitamente ou mediante tarifa diferenciada a crianças; e
- tarifas diferenciadas para criança que não ocupe assento.

Os valores nominais do Yield Tarifa Aérea Médio e da Tarifa Aérea Média são atualizados pela ANAC com base no Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, índice oficial do governo para medir a inflação.

A atualização dos valores resulta em uma série histórica dos indicadores apresentada em uma mesma base de valor, neutralizando-se o efeito inflacionário e possibilitando comparações entre diferentes períodos. Por exemplo, o valor da Tarifa Aérea Média de janeiro de 2002 é atualizado de forma que corresponda ao que seria cobrado do passageiro nos dias de hoje, considerando-se apenas o efeito da inflação do período. Logo, esta metodologia permite verificar se a tarifa atualmente praticada está em um patamar superior ou inferior ao que era praticado em janeiro de 2002.

Cabe ressaltar, ainda, que, de janeiro de 2002 a abril de 2004, a série dos indicadores Yield Tarifa Aérea e Tarifa Aérea Média do mercado doméstico abrange os dados de apenas 63 ligações aéreas monitoradas, de acordo com os procedimentos estabelecidos pela Portaria DAC nº 1.213/DGAC, de 16 de agosto de 2001, então vigente. Já no período de maio de 2004 a junho de 2010, o cálculo dos indicadores contempla as informações tarifárias de 67 ligações, conforme a Portaria DAC nº 447/DGAC, de 13 de maio de 2004, vigente à época. Desde julho de 2010, os dados das tarifas comercializadas em todas as linhas aéreas são considerados para o cálculo do Yield Tarifa Aérea e da Tarifa Aérea Média, segundo a regulamentação atualmente em vigor.

6.1. Yield Tarifa Aérea Médio

O Yield Tarifa Médio do transporte aéreo doméstico regular de passageiros é um indicador econômico que corresponde ao valor médio pago por passageiro em cada quilômetro voado.

Esse indicador é útil para a comparação de preços entre as diversas ligações aéreas, que podem apresentar diferentes distâncias.

O Yield Tarifa Aérea Médio não deve ser confundido com outros indicadores divulgados pelo mercado, em razão de possíveis diferenças no foco da informação e na metodologia de cálculo.

É importante ressaltar que a distância da ligação é um dos fatores que influencia o valor do Yield Tarifa Aérea Médio, pois, em voos mais longos, os custos relacionados com a decolagem, a aterrissagem, o atendimento em terra aos passageiros e o processamento de bilhetes são diluídos por um número maior de quilômetros. Dessa forma, o valor do indicador em voos mais longos tende a ser menor.

Outros fatores também podem influenciar o valor do Yield Tarifa. Entre esses fatores, é possível destacar: a antecedência de compra do bilhete aéreo; o grau de concorrência em determinadas ligações; a demanda; o índice de aproveitamento da aeronave; a limitação da infraestrutura aeroportuária; a organização da malha aérea; as características do serviço prestado; as ações de *marketing*; e períodos de alta e de baixa temporada (sazonalidade).

6.2. Tarifa Aérea Média

A Tarifa Aérea Média do transporte aéreo doméstico regular de passageiros é um indicador econômico que corresponde ao valor médio pago por passageiro em uma viagem aérea, independentemente das escalas, das conexões e das distâncias dos voos.

O indicador Tarifa Aérea Média é calculado pela média ponderada do valor das tarifas aéreas comercializadas pelas empresas nas linhas aéreas regulares de passageiros. A ponderação tem por base a quantidade de bilhetes emitidos correspondente a cada valor comercializado.

6.3. Evolução das Tarifas Aéreas Domésticas

No ano de 2011, o Yield Tarifa Aérea Médio Doméstico foi o mais baixo desde 2002, ano em que se iniciou a série de dados. Em 2011, os passageiros pagaram, em média, R\$ 0,35 por quilômetro voado em território nacional – valor 10,3% inferior ao de 2010 e 56,5% menor (menos da metade) do que o verificado em 2002. O menor índice do ano de 2011 foi observado no mês de julho, no valor de R\$ 0,28.

Em 2011, o valor da Tarifa Aérea Média comercializada no mercado doméstico foi de R\$ 276,25, o que representa uma queda de 6,8% ante 2010 e de 43,2% em relação a 2002. A menor Tarifa Aérea Média de 2011 foi comercializada em julho: R\$ 228,70.

A evolução mensal e anual dos indicadores, em valores atualizados até dezembro de 2011 pelo IPCA, pode ser observada nas Figura 6.1 e Figura 6.2.

Figura 6.1 Evolução anual do Yield Tarifa Aérea Doméstico (R\$/km) e da Tarifa Aérea Média Doméstica (R\$), de 2002 a 2011, em R\$ atualizados pelo IPCA de dez./2011

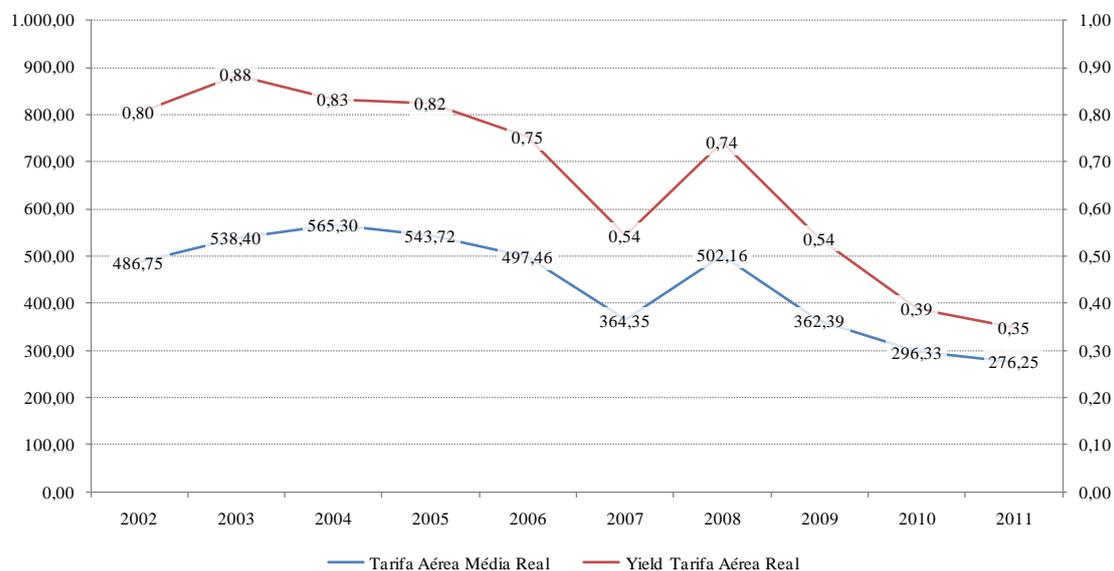
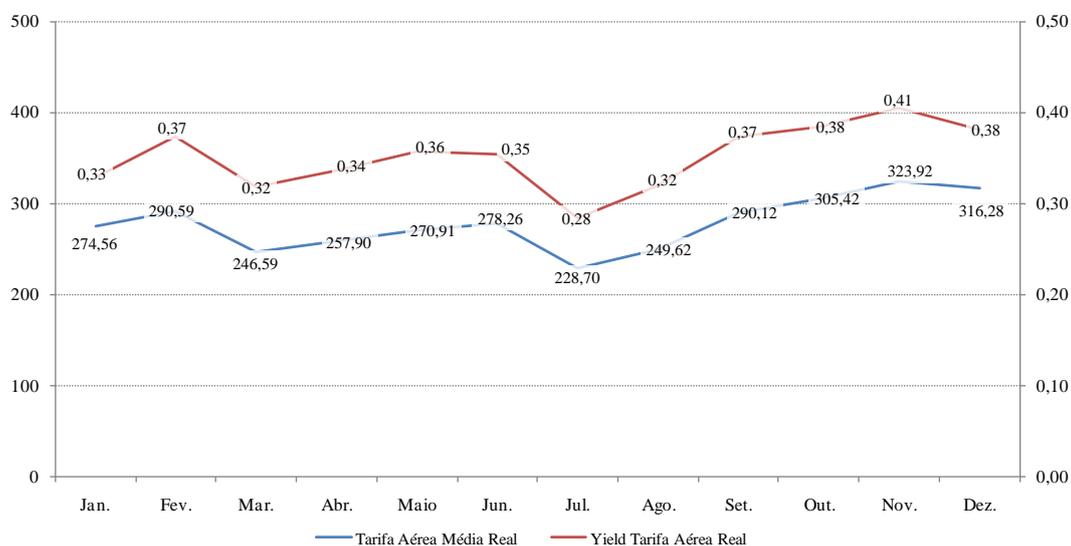


Figura 6.2 Evolução mensal do Yield Tarifa Aérea Doméstico (R\$/km) e da Tarifa Aérea Média Doméstica (R\$), 2011, em R\$ atualizados pelo IPCA de dez./2011



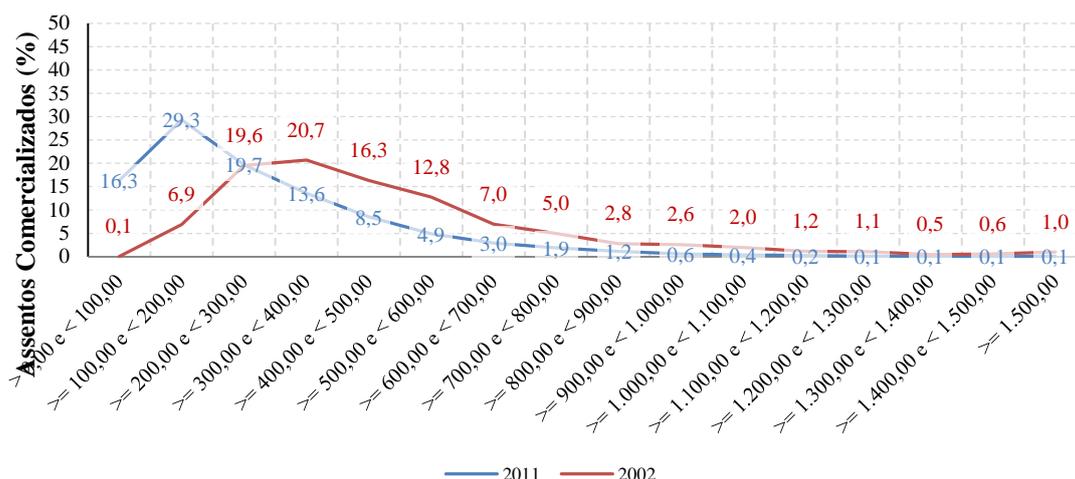
Observa-se que, em julho de 2011, a disputa das empresas aéreas por participação de mercado levou o Yield Tarifa Aérea e a Tarifa Aérea Média do mercado doméstico de passageiros aos menores patamares verificados em todos os meses desde o início da série, em janeiro de 2002.

No entanto, a elevação dos custos e das despesas operacionais fez com que as empresas adotassem, no segundo semestre de 2011, uma estratégia de tentativa de recuperação das margens de lucro, o que elevou os preços dos serviços de transporte aéreo regular de passageiros a partir de agosto.

As Figura 6.3 e Figura 6.4, por sua vez, apresentam o percentual de assentos comercializados no mercado doméstico por intervalo de Tarifa Aérea e de Yield Tarifa Aérea, desde 2002.

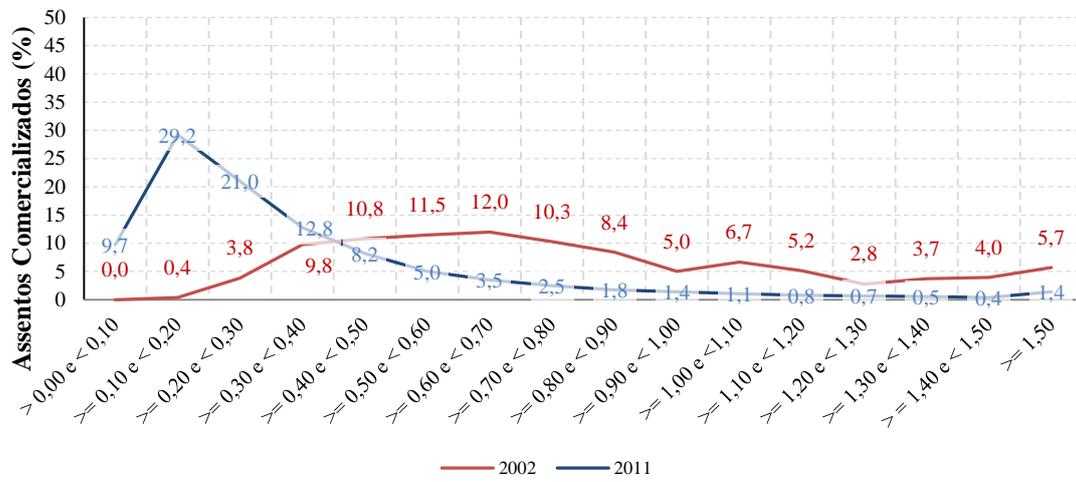
Observa-se que, em 2011, 65% dos assentos domésticos foram comercializados a valores inferiores a R\$ 300,00, contra 27% em 2002. Tarifas inferiores a R\$ 100,00 corresponderam a 16% do total de assentos comercializados em 2011, contra um percentual praticamente nulo em 2002.

Figura 6.3 Percentual de assentos comercializados por intervalo de Tarifa Aérea Doméstica (R\$), de 2002 a 2011



A mesma tendência pode ser constatada na série do Yield Tarifa Aérea Doméstico: em 2011, 60% dos passageiros pagaram menos de R\$ 0,30 por quilômetros para realizar viagens em território nacional, contra apenas 4% em 2002.

Figura 6.4 Percentual de assentos comercializados por intervalo de Yield Tarifa Aérea Doméstico (R\$/km), de 2002 a 2011



7. ASPECTOS ECONÔMICO-FINANCEIROS

As demonstrações contábeis e os relatórios econômico-financeiros são amplamente utilizados para a avaliação do desempenho das empresas, especialmente sob os aspectos de rentabilidade, eficiência operacional, liquidez, alavancagem, geração de caixa, situação líquida patrimonial, entre outros.

Assim, nesta seção, serão apresentados dados a fim de propiciar ao leitor uma breve visão da evolução dos principais aspectos econômico-financeiros das principais empresas brasileiras concessionárias dos serviços de transporte aéreo público.

As informações apresentadas foram apuradas com base nos dados periodicamente registrados na ANAC pelas empresas aéreas, nos termos da Portaria nº 1.334/SSA, de 30 de dezembro de 2004.

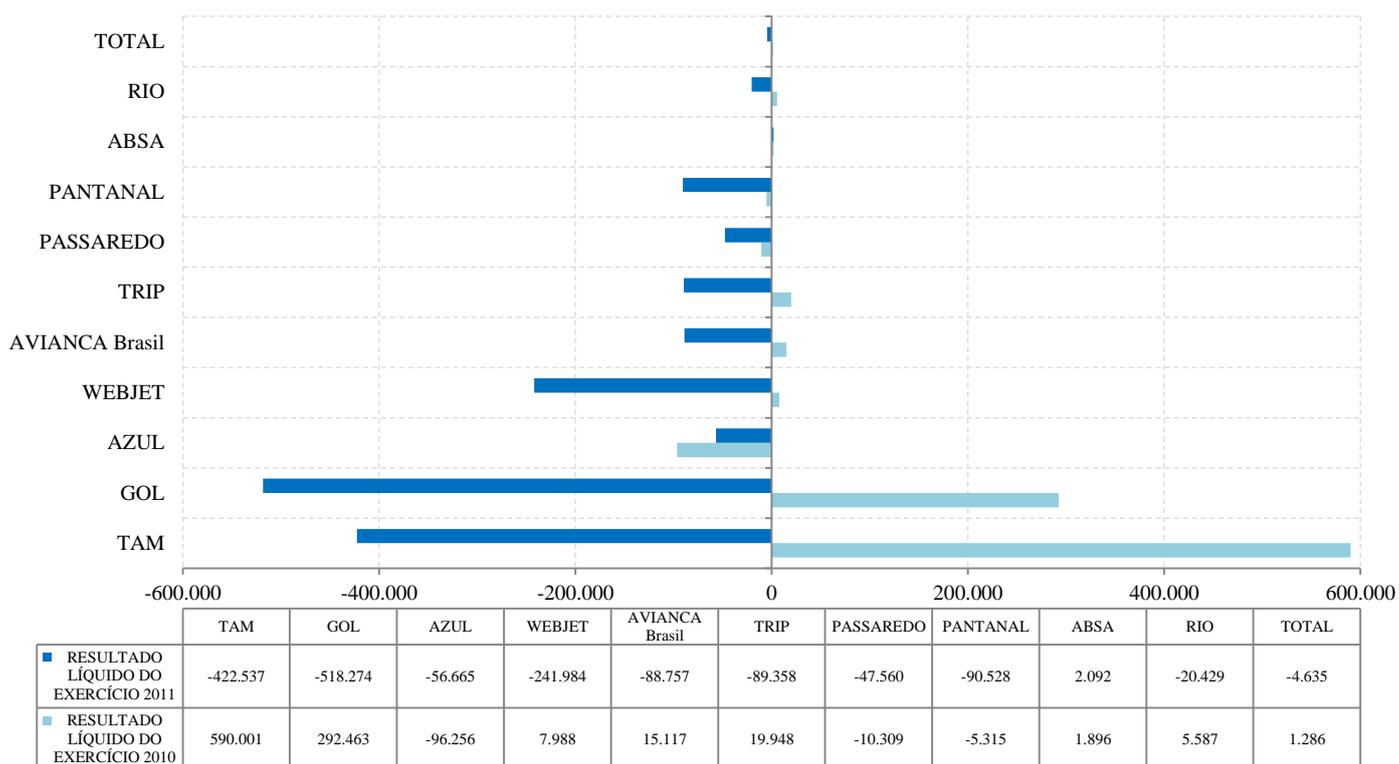
Destaque-se que as demonstrações contábeis apresentadas pelas empresas aéreas foram ajustadas e padronizadas para possibilitar uma melhor comparabilidade entre dos dados.

7.1. Resultado Líquido

As empresas brasileiras concessionárias dos serviços de transporte aéreo encerraram o exercício social de 2011 com um prejuízo superior a R\$ 1,5 bilhão. No ano anterior, 2010, o setor registrou um lucro superior a R\$ 700 milhões.

A Figura 7.1 apresenta o Resultado Líquido dos exercícios sociais de 2010 e 2011 para as oito maiores empresas aéreas brasileiras e para as três maiores empresas aéreas brasileiras exclusivamente cargueiras.

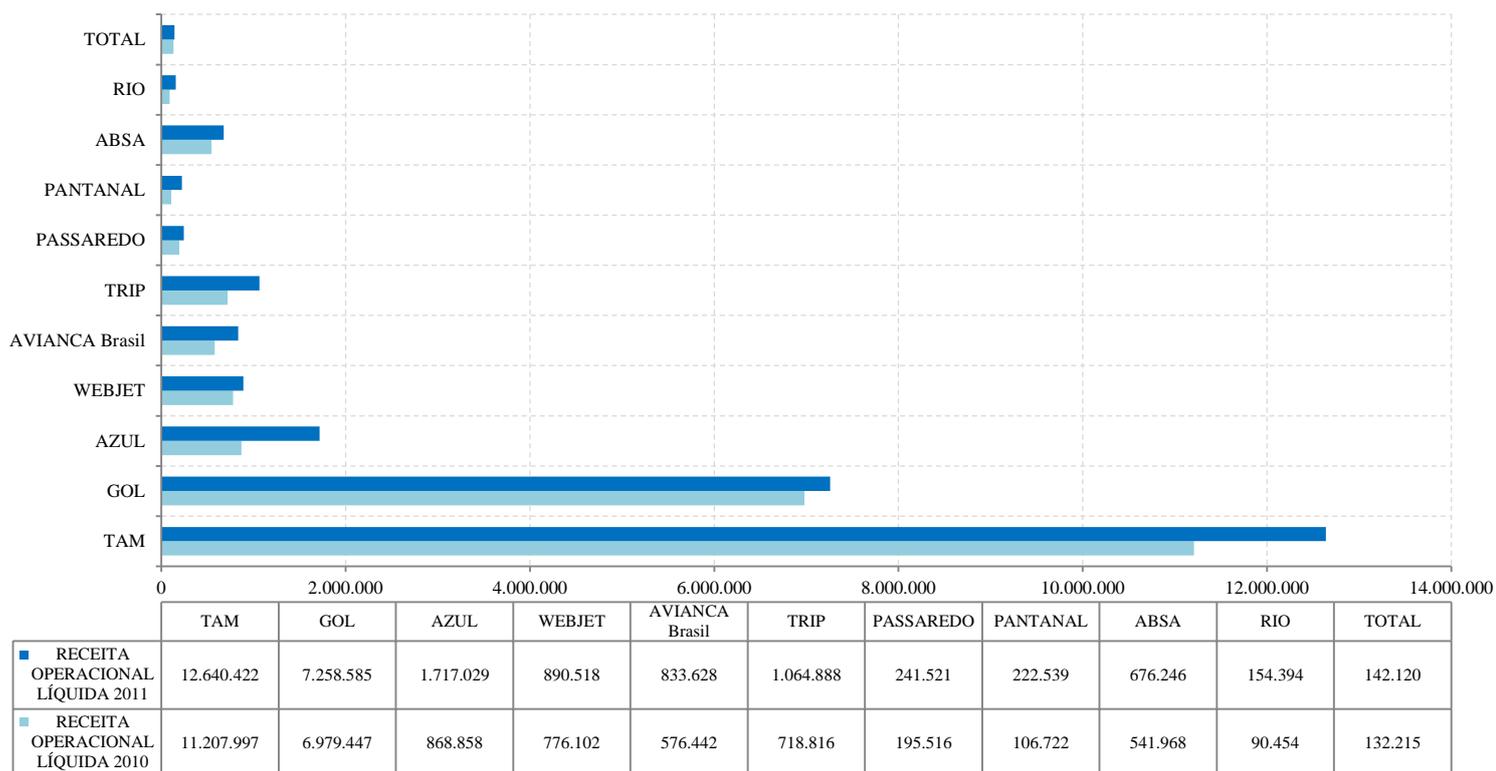
Figura 7.1 Resultado Líquido (R\$ 1.000,00), 2010 e 2011



7.2. Receita Operacional Líquida

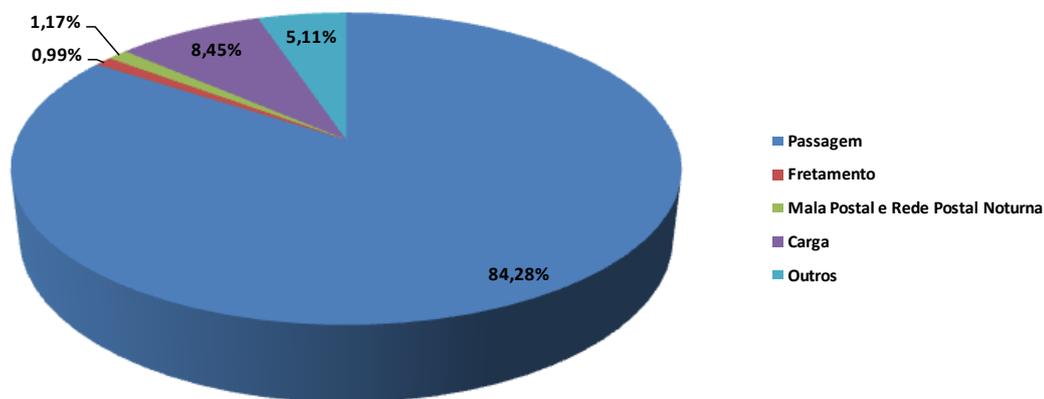
A Figura 7.2 apresenta os valores de Receita Operacional Líquida por empresa. Esses dados foram apurados com base nas Demonstrações do Resultado anuais apresentadas à ANAC pelas empresas aéreas brasileiras.

Figura 7.2 Receita Operacional Líquida (R\$ 1.000,00), 2010 e 2011



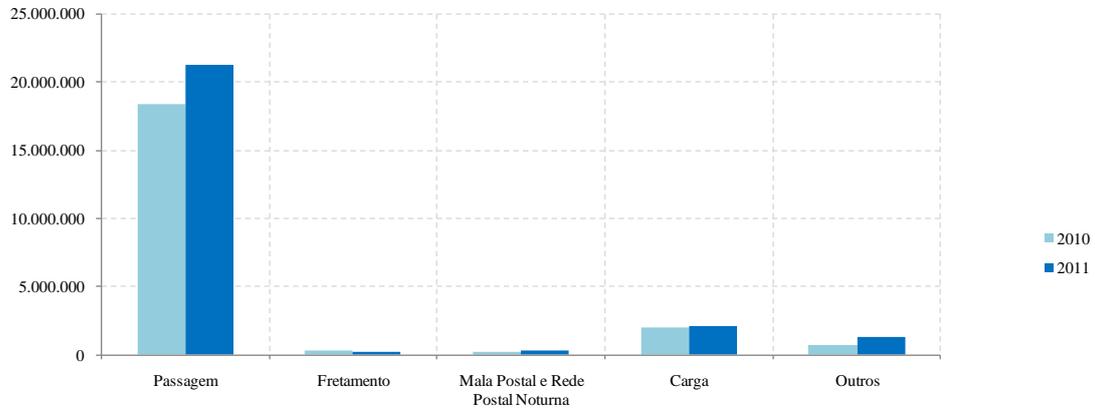
A Composição das Receitas de Voo, apresentada na Figura 7.3, foi obtida a partir do Demonstrativo do Relatório Operacional mensalmente apresentado à ANAC pelas empresas aéreas brasileiras. Ressalta-se que o transporte de passageiros compõe aproximadamente 84% das receitas de voo das empresas brasileiras de transporte aéreo regular.

Figura 7.3 Composição das Receitas de Voo da indústria, 2011



A Figura 7.4, por sua vez, exibe a evolução da Receita de Voo, por tipo de receita, de 2010 e de 2011.

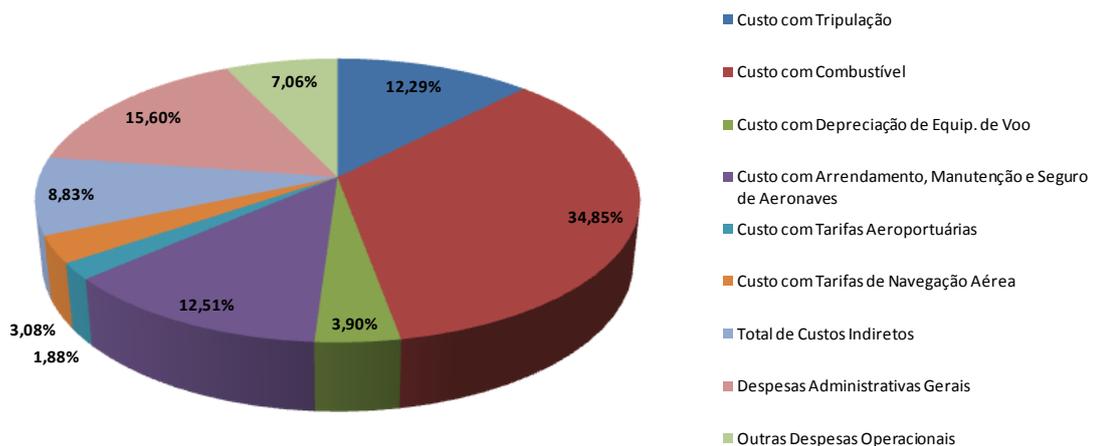
Figura 7.4 Receitas de Voo da indústria (R\$ 1.000,00), 2010 e 2011



7.3. Custos e Despesas Operacionais

A Composição dos Custos e das Despesas Operacionais, exposta na Figura 7.5, também foi extraída do Demonstrativo do Relatório Operacional. Ressalta-se a relevância dos custos com combustível, arrendamento, manutenção e seguro de aeronaves, que juntas representaram, em 2011, aproximadamente 47% dos Custos e das Despesas Operacionais das empresas.

Figura 7.5 Composição dos custos e das despesas operacionais da indústria, 2011



7.4. Índices de Liquidez

As informações para o cálculo dos índices de liquidez foram apurados com base nos dados do Balanço Patrimonial – BP anual, demonstração contábil que evidencia a posição patrimonial da empresa e que é apresentada à ANAC pelas empresas aéreas brasileiras.

Os índices de liquidez têm por finalidade medir os recursos disponíveis em relação às dívidas no momento do encerramento das demonstrações contábeis.

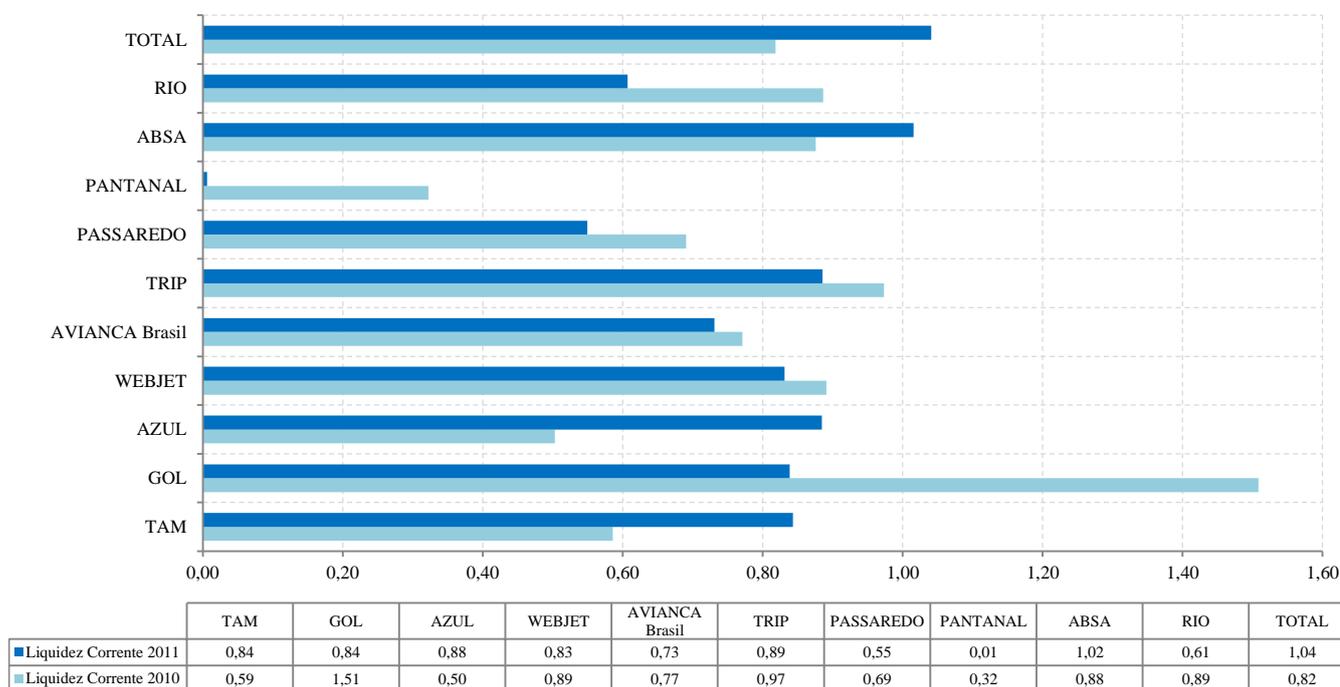
O Índice de Liquidez Corrente – ILC refere-se à relação existente entre o Ativo Circulante e o Passivo Circulante. Seu resultado representa quantos reais a empresa dispõe em recursos de curto prazo para cada R\$ 1,00 de dívida de curto prazo.

O ILC foi calculado dividindo o Ativo Circulante pelo Passivo Circulante.

$$\text{Índice de Liquidez Corrente} = \frac{\text{Ativo Circulante}}{\text{Passivo Circulante}}$$

A Figura 7.6 evidencia que, em 2010, a empresa TRIP - Linhas Aéreas S/A apresentou o melhor ILC de 2011 entre as empresas analisadas: R\$ 0,89 de capital de curto prazo para saldar cada R\$ 1,00 de suas obrigações de curto prazo. Em 2010, o ILC foi de R\$ 0,97. Entre as empresas aéreas exclusivamente cargueiras, o ILC a TOTAL Linhas Aéreas S/A foi de R\$ 1,04, em 2011, e de R\$ 0,82, em 2010.

Figura 7.6 Índice Liquidez Corrente por empresa, 2010 e 2011



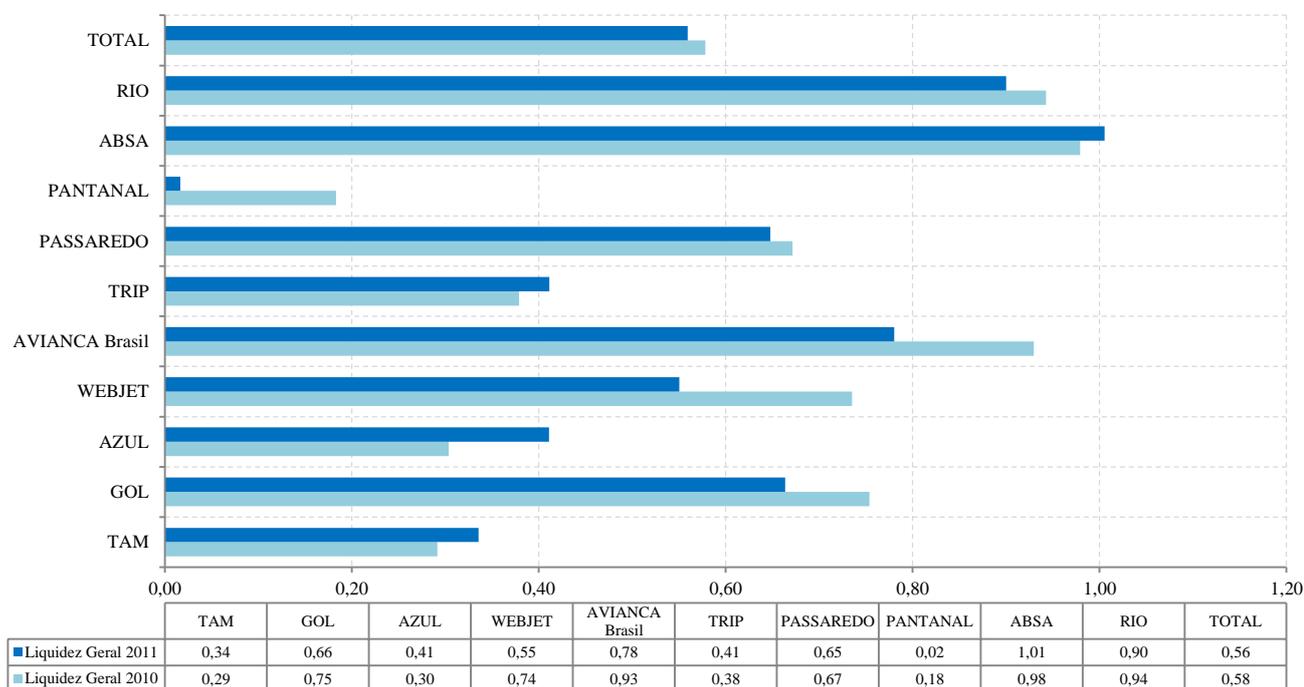
O Índice de Liquidez Geral – ILG, por sua vez, indica a proporção entre as dívidas com terceiros, de curto e de longo prazo, e o ativo realizável a curto e a longo prazo.

Foi utilizada a seguinte fórmula para o cálculo do ILG:

$$\text{Índice de Liquidez Geral} = \frac{(\text{Ativo Circulante} + \text{Ativo Realizável a Longo Prazo})}{(\text{Passivo Circulante} + \text{Passivo Não Circulante})}$$

A Figura 7.7 evidencia que, em 2011, a empresa ABSA Aerolinhas Brasileiras S/A apresentou o melhor ILG entre as empresas analisadas: para cada R\$ 1,00 de dívida a curto e a longo prazo ela apresentou R\$ 1,01 de direitos e haveres no ativo circulante e no realizável a longo prazo.

Figura 7.7 Índice Liquidez Geral por empresa, 2010 e 2011



7.5. Indicadores de Alavancagem Financeira

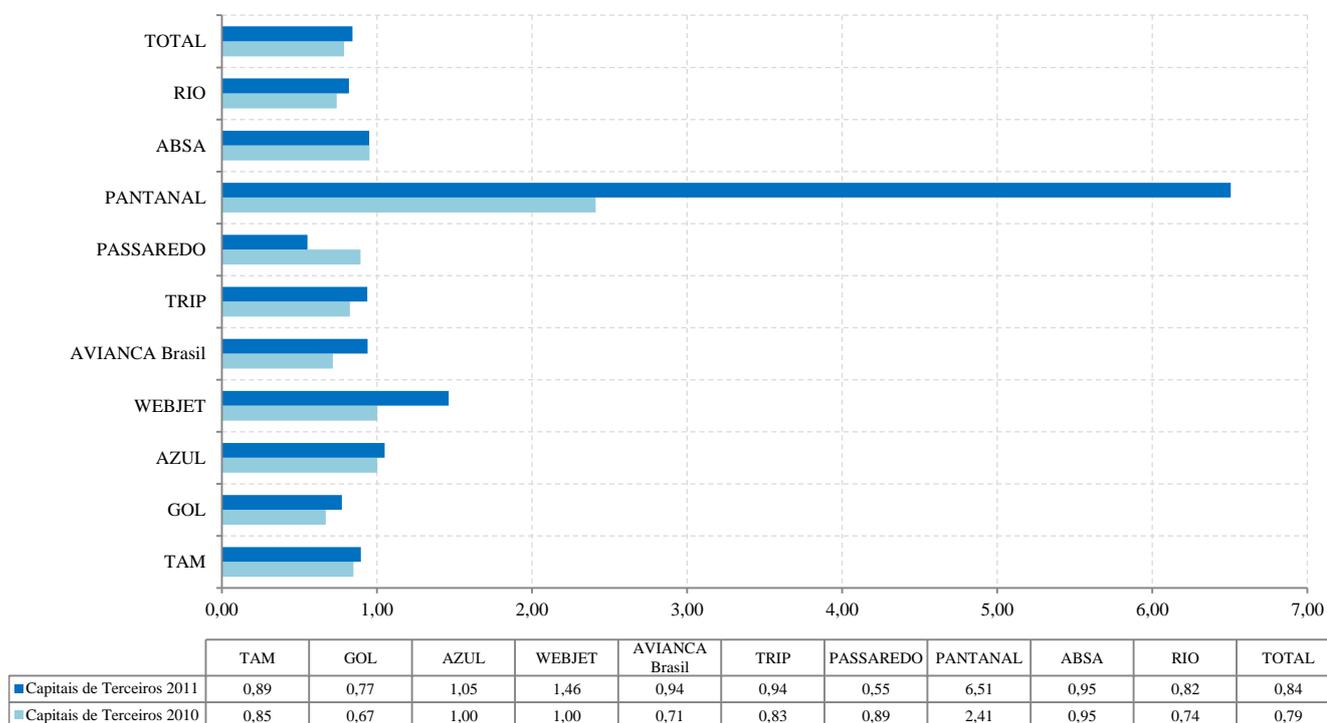
A alavancagem financeira está associada à intensidade com a qual a empresa utiliza recursos de terceiros em lugar de recursos próprios.

A seguinte fórmula foi utilizada para o cálculo da Participação de Capitais de Terceiros sobre os Recursos Totais:

$$\text{Participação de Capitais de Terceiros sobre os Recursos Totais} = \frac{\text{Passivo Circulante} + \text{Passivo Não Circulante}}{\text{Ativo Total}}$$

A Participação de Capitais de Terceiros sobre os Recursos Totais, apresentada na Figura 7.8, indica quanto do ativo foi financiado por capital de terceiros. Valores acima de 1 indicam Patrimônio Líquido negativo.

Figura 7.8 Participação de Capitais de Terceiros sobre os Recursos Totais por empresa, 2010 e 2011

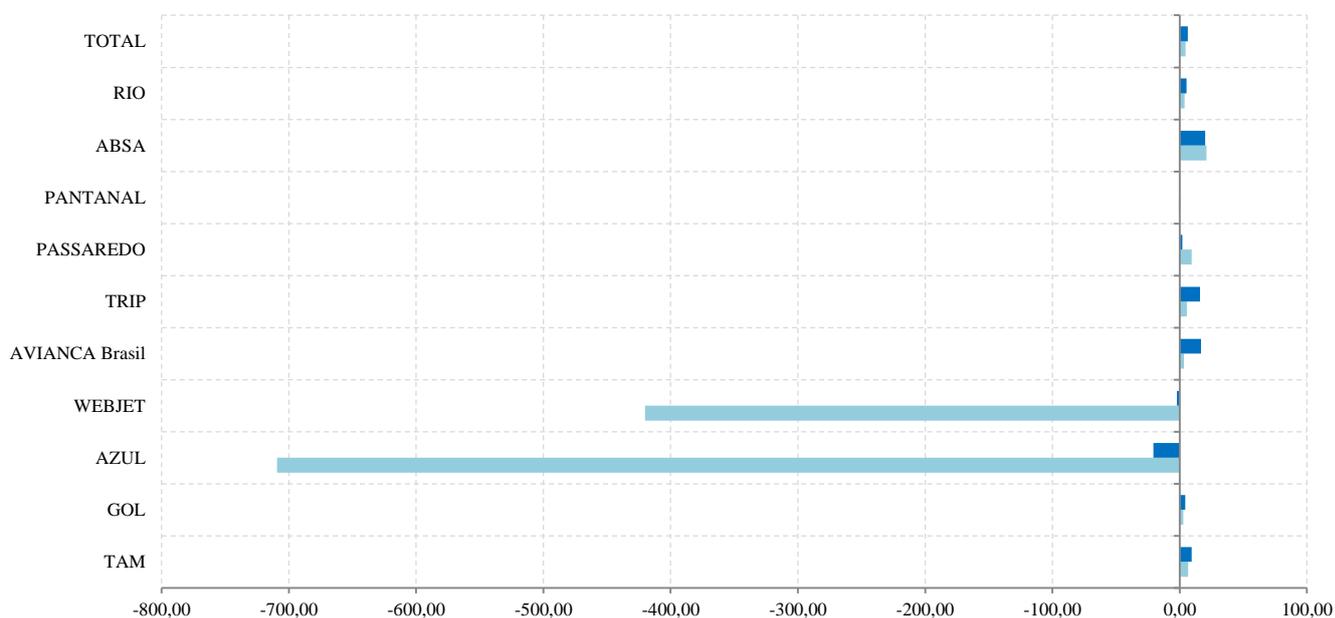


O Multiplicador de Capital Próprio sugere quanto uma empresa se alavancou em determinado período, em outras palavras, significa a proporção existente entre os ativos totais e o patrimônio próprio de determinada empresa.

A seguinte fórmula foi utilizada para o cálculo do Multiplicador de Capital Próprio:

$$\text{Multiplicador de Capital Próprio} = \frac{\text{Ativo Total}}{\text{Patrimônio Líquido}}$$

Figura 7.9 Multiplicador de capital próprio, 2010 e 2011



	TAM	GOL	AZUL	WEBJET	AVIANCA Brasil	TRIP	PASSAREDO	PANTANAL	ABSA	RIO	TOTAL
■ Multiplicador de Capital Próprio 2011	9,52	4,40	-20,60	-2,17	16,73	16,15	2,23	-0,18	20,15	5,54	6,33
■ Multiplicador de Capital Próprio 2010	6,57	3,02	-709,38	-420,07	3,51	5,73	9,36	-0,71	21,17	3,86	4,72

7.6. Indicadores de Rentabilidade

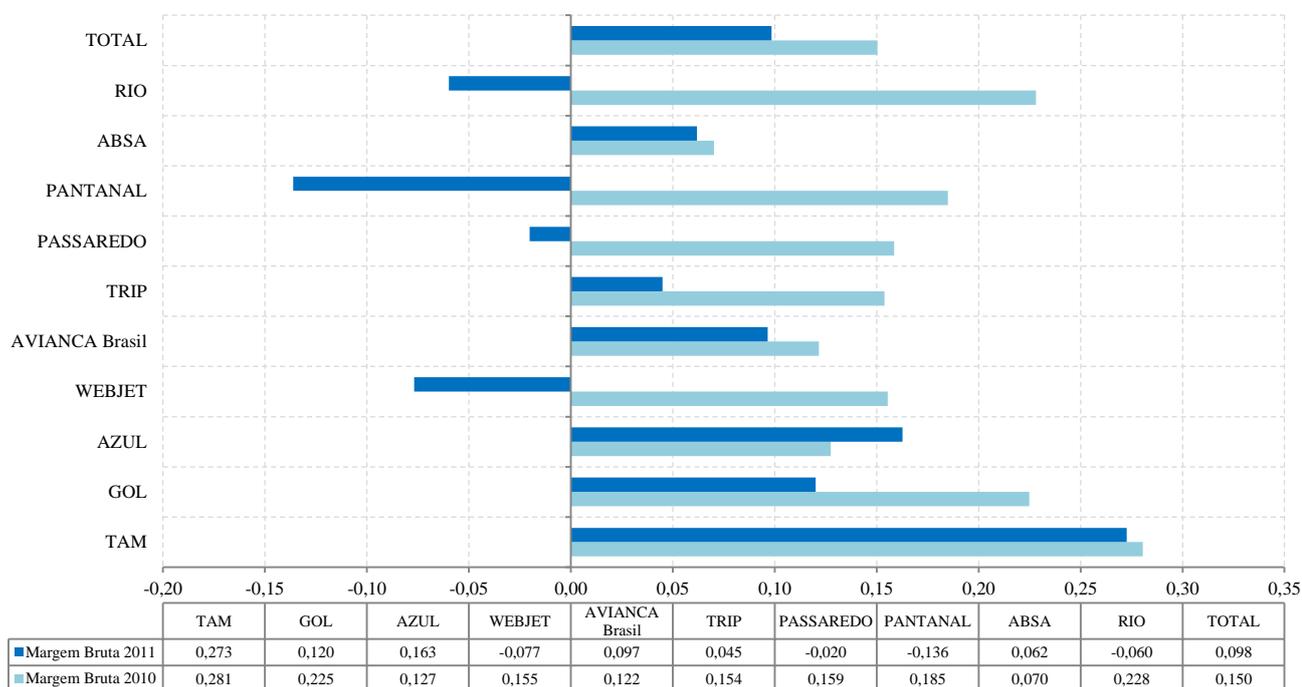
Os indicadores de rentabilidade indicam quanto da Receita uma empresa conseguiu transformar em lucro.

A Margem Bruta, apresentada na Figura 7.10, analisa a eficiência do uso dos recursos utilizados na operação pela empresa. Quanto mais alto este indicador, mais favorável à empresa.

A Margem Bruta é calculada dividindo o Lucro Bruto (Receita Líquida menos o Custo dos Serviços Prestados) pela Receita Líquida.

$$\text{Margem Bruta} = \frac{\text{Receita Líquida} - \text{Custo dos Serviços Prestados}}{\text{Receita Líquida}}$$

Figura 7.10 Margem Bruta por empresa, 2010 e 2011



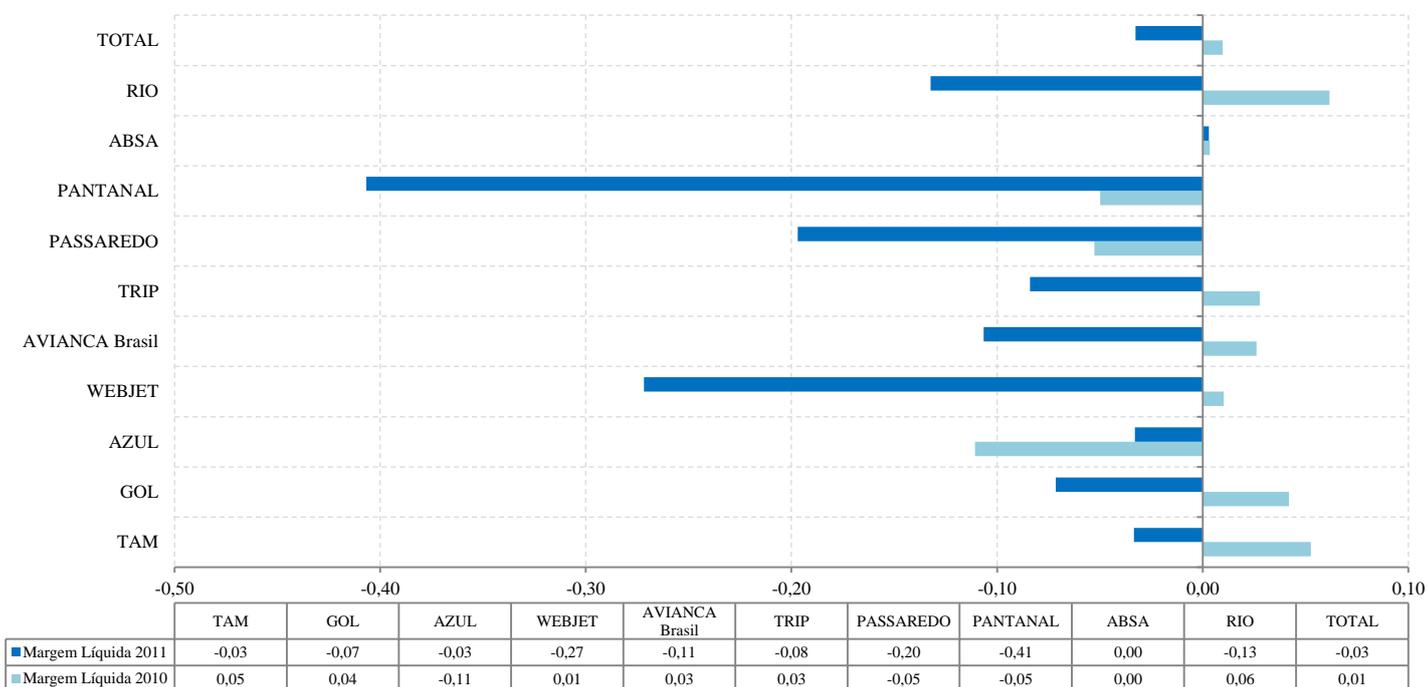
A Margem Líquida, por sua vez, indica a porcentagem da Receita Líquida que excedeu todos os Custos, Despesas, Impostos e Contribuições. É calculada por meio da seguinte fórmula:

$$\text{Margem Líquida} = \frac{\text{Lucro Líquido}}{\text{Receita Líquida}}$$

Margens líquidas negativas indicam que a empresa registrou prejuízo no período.

A Figura 7.11 apresenta a Margem Líquida de 2010 e 2011 por empresa:

Figura 7.11 Margem Líquida por empresa, 2010 e 2011



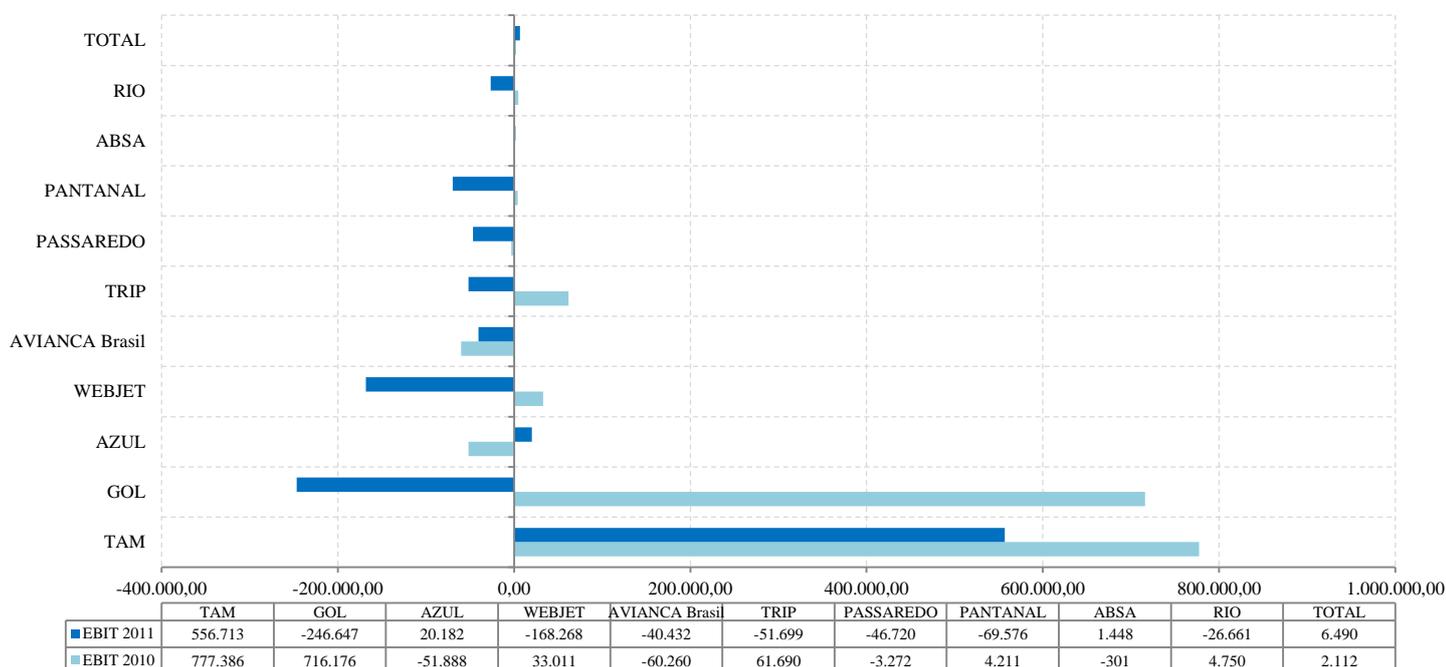
7.7. EBIT

O *Earnings Before Interest and Taxes* – EBIT representa o lucro antes do resultado financeiro e tributos (imposto de renda e contribuição social sobre o lucro líquido).

O EBIT reflete o quanto uma empresa obteve de lucro se só fossem consideradas as operações realizadas pela atividade fim da empresa. É, portanto, a diferença entre as receitas operacionais e as despesas operacionais, sem a inclusão de receitas ou despesas financeiras, por exemplo.

Na análise de empresas de transporte aéreo, o EBIT é bastante utilizado e pode ser observado, para os anos de 2010 e 2011, na Figura 7.12.

Figura 7.12 EBIT (R\$ 1.000,00) por empresa, 2010 e 2011



7.8. Indicadores Específicos do Setor

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 (

Figura 7.13), pois representam o resultado das operações por unidade de oferta de serviço de transporte aéreo de passageiros (ASK). Empresas que transportam exclusivamente carga, não apresentam este indicador.

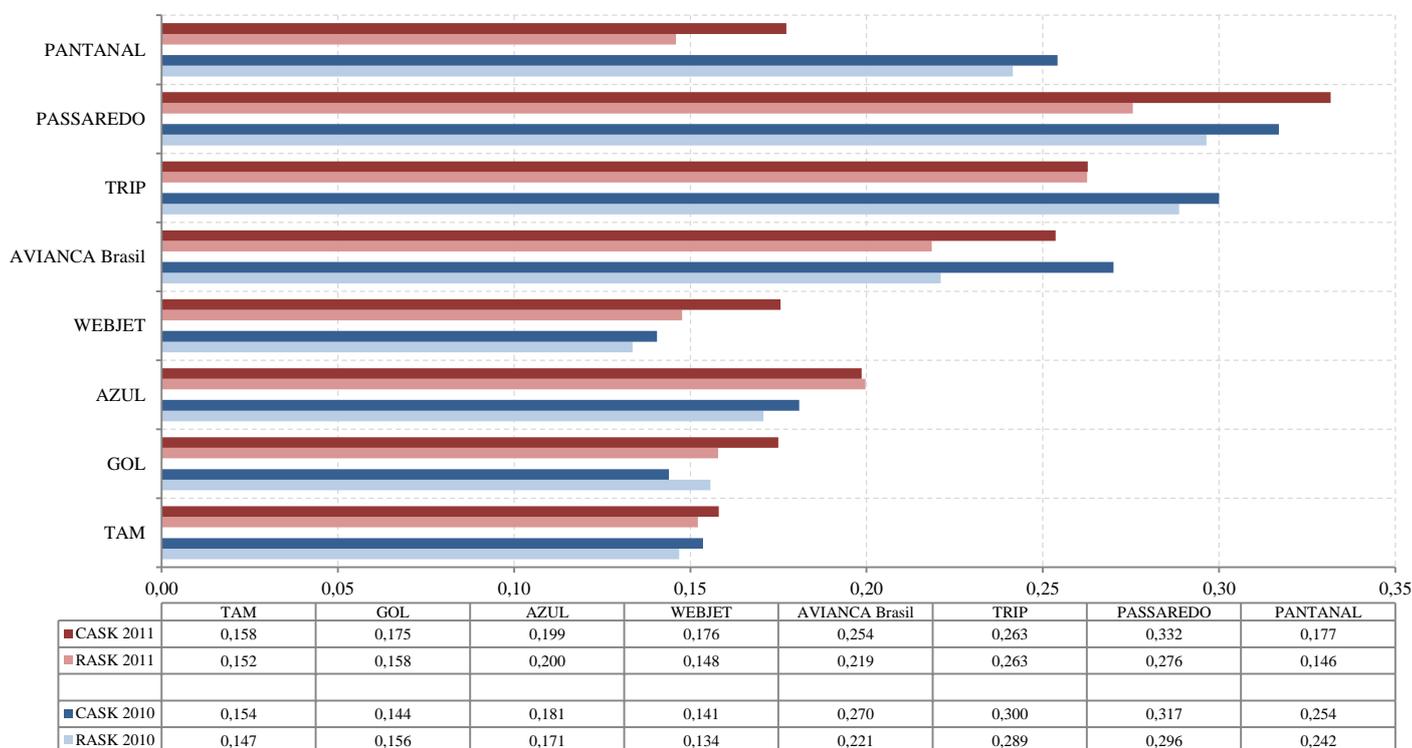
Ressalta-se que os indicadores apresentados nesta seção não devem ser confundidos com outros divulgados pelo mercado, em razão de possíveis diferenças na metodologia de cálculo.

Para o cálculo do RASK e do CASK foram utilizadas as seguintes fórmulas:

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

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

Figura 7.13 RASK e CASK (R\$/ASK), 2010 e 2011



O *Revenue per Available Ton Kilometer* – RATK e o *Cost per Available Ton Kilometer* – CATK (respectivamente, Receita por Tonelada Quilômetro Ofertada e Custo por Tonelada Quilômetro Ofertada) também devem ser analisados em conjunto, Figura 7.14, pois representam o resultado das operações por unidade de oferta de serviço de transporte aéreo *Available Ton Kilometer* – ATK.

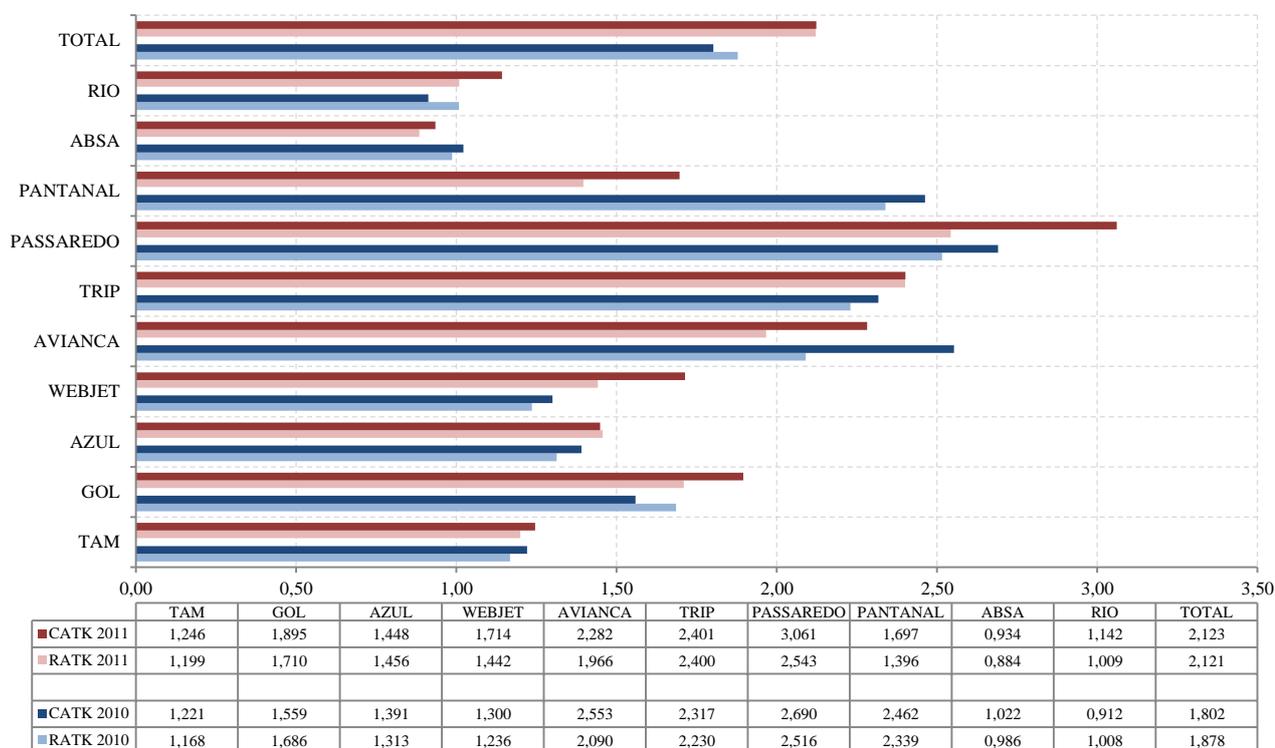
O RATK foi calculado dividindo as Receitas de Voo pela quantidade de Tonelada Quilômetro Ofertada:

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

Já o CATK foi calculado dividindo o Custo e as Despesas Operacionais pela quantidade de Tonelada Quilômetro Ofertada:

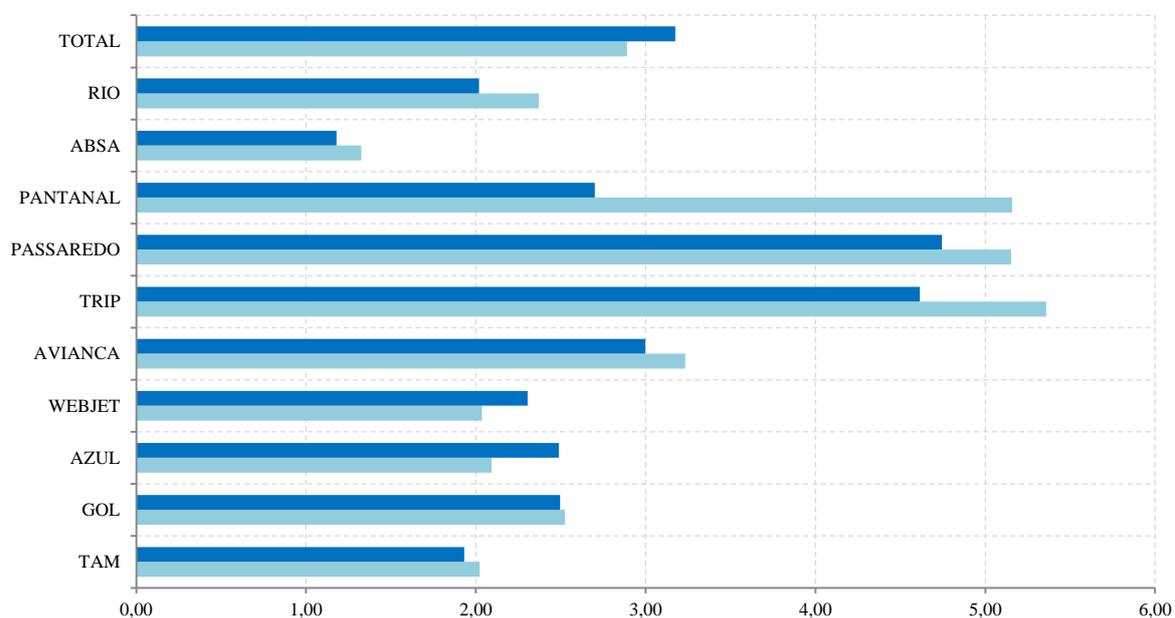
$$\text{CATK} = \frac{\text{Custo e Despesas Operacionais}}{\text{ATK}}$$

Figura 7.14 RATK e CATK (R\$/ATK), 2010 e 2011



O quociente da operação *Receita de Voo/Revenue Ton Kilometer* (Tonelada Quilômetro Utilizada Paga) – RTK, que é apresentado na Figura 7.15, indica quanto uma empresa recebeu por tonelada quilômetro transportada. Inclui o transporte de passageiros, de carga e de mala postal.

Figura 7.15 Receita de voo/RTK (R\$/RTK), 2010 e 2011



	TAM	GOL	AZUL	WEBJET	AVIANCA	TRIP	PASSAREDO	PANTANAL	ABSA	RIO	TOTAL
■ Receita/Tonelada-km utilizados 2011	1,932	2,497	2,489	2,304	2,999	4,615	4,745	2,700	1,179	2,018	3,175
■ Receita/Tonelada-km utilizados 2010	2,022	2,524	2,092	2,036	3,232	5,360	5,153	5,159	1,325	2,370	2,890

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.

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

Bagagem Livre (Franqueada) – total de bagagem transportada dentro dos limites acordados entre a empresa aérea e o passageiro (franquia), expressa em quilogramas.

Carga Grátis – expressa em quilogramas, representa todos os bens que tenham sido transportados na aeronave, exceto correio e bagagem, e que não tenham gerado receitas diretas ou indiretas para a empresa aérea.

Carga Paga – expressa em quilogramas, representa todos os bens que tenham sido transportados na aeronave, exceto correio e bagagem, e que tenham gerado receitas diretas ou indiretas para a empresa aérea.

Correio (Mala Postal) – somatório de objetos transportados de rede postal em cada trecho de voo realizado, expresso em quilogramas.

Distância da Etapa – distância, expressa em quilômetros, entre os aeródromos de origem e destino da etapa, considerando a curvatura do planeta Terra.

Etapa Básica – etapa identificada pelo par de aeródromos de decolagem e de pouso subsequente de um voo, independentemente de onde tenha sido realizado o embarque ou o desembarque do objeto de transporte (pessoas ou cargas) desse voo. É a etapa de voo com foco no movimento de passageiros e carga entre um pouso e uma decolagem.

Etapa Combinada – etapa identificada pelo par de aeródromos de origem e de destino de um voo, independentemente da passagem desse voo por aeródromos intermediários. É a etapa de voo vista com foco no objeto de transporte embarcado no aeródromo de origem e desembarcado no aeródromo destino.

Etapa Média de Voo – etapa calculada pela divisão entre a distância total percorrida, expressa em quilômetros, pelo número de etapas básicas realizadas.

$$\text{Etapa Média de Voo} = \frac{\text{Distância}}{\text{Etapas Realizadas}}$$

Etapa Não Regular – operação remunerada de natureza extraordinária, não regular, de transporte de passageiros, carga, mala postal ou misto, entre duas ou mais localidades. Exemplos: etapa extra, fretamento e *charter*.

Etapa Não Remunerada ou Improdutiva – operação não remunerada realizada pela empresa aérea. Exemplos: voos de reposicionamento de aeronaves, traslados, instrução, treinamento, experiência, teste e manutenção.

Etapa Regular – operação remunerada de transporte de passageiros, carga, mala postal ou misto, entre duas ou mais localidades, caracterizadas por um número, por meio do qual é executado serviço regular de transporte aéreo, de acordo com horário, equipamento e frequência previstos em HOTRAN.

Excesso de Bagagem – total de bagagem que excede os limites acordados entre a empresa aérea e o passageiro (franquia), expresso em quilogramas.

Horas Voadas – medida calculada pelo tempo de voo. O horário de partida e parada da aeronave é apurado pelo critério do calço e descalço, conhecido internacionalmente pela expressão *block-to-block*.

HOTRAN Eletrônico – sistema que armazena dos dados dos voos regulares aprovados pela ANAC.

Índice de Aproveitamento – também conhecido como “taxa de aproveitamento”, é a razão entre a demanda e a oferta de transporte aéreo. É obtido pela divisão do Passageiro Quilômetro Pago Transportado (ou Tonelada Quilômetro Utilizada Paga) pelo Assento Quilômetro Ofertado (ou Tonelada Quilômetro Ofertada). Esse índice é conhecido internacionalmente como *Load Factor*.

$$\text{Índice de Aproveitamento (passageiro)} = \frac{\text{RPK}}{\text{ASK}}$$

$$\text{Índice de Aproveitamento (carga)} = \frac{\text{RTK}}{\text{ATK}}$$

Movimento de Aeronave – calculado pela quantidade de decolagens e aterrissagens de uma aeronave em um aeroporto. Para efeito do tráfego de aeroportos, a chegada e a saída de uma aeronave devem ser contadas como dois movimentos.

Participação de Mercado – representa o quanto uma empresa tem de participação em um dado mercado. Também conhecido como *market share* ou fatia de mercado.

Passageiros Grátis – passageiros que ocupam assentos comercializados ao público, mas que não geram receita, com a compra de assentos para a empresa de transporte aéreo. Incluem-se nesta definição as pessoas que viajam gratuitamente, as que se valem dos descontos de funcionários das empresas aéreas e seus agentes, os funcionários de empresas aéreas que viajam a negócios pela própria empresa e os tripulantes ou quem estiver ocupando assento destinado a estes.

Passageiros Pagos – passageiros que ocupam assentos comercializados ao público e que geram receita com a compra de assentos para a empresa de transporte aéreo. Incluem-se nesta definição as pessoas que viajam em virtude de ofertas promocionais, as que se valem dos programas de fidelização de clientes e dos descontos concedidos pelas empresas, as que viajam com tarifas preferenciais, as que compram passagem no balcão ou por meio do *site* de empresa de transporte aéreo e as que compram passagem em agências de viagem.

Passageiro Quilômetro Pago Transportado (RPK) – representa, em linhas gerais, a demanda por transporte aéreo de passageiros. Para o cálculo do índice, multiplica-se, em cada etapa remunerada de voo, a quantidade de passageiros pagos transportados pela quantidade de quilômetros voados (1 passageiro-quilômetro é o mesmo que 1 passageiro que voou 1 quilômetro).

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

Payload Capacity – capacidade total de peso na aeronave, expressa em quilogramas, disponível para efetuar o transporte de passageiros, carga e correio.

Quilômetros Voados – distância percorrida pela aeronave durante o voo.

Tonelada Quilômetro Ofertada (ATK) – representa, em linhas gerais, a oferta de transporte aéreo em termos de capacidade de toneladas, incluindo as toneladas para passageiros. Para o cálculo do índice, multiplica-se, em cada etapa remunerada de voo, a capacidade total de peso na aeronave (*Payload Capacity*) pela distância da etapa. A

unidade de medida é tonelada-quilômetro, que representa 1 tonelada transportada por 1 quilômetro.

$$ATK = \sum \left[\left(\frac{\text{Payload Capacity}}{1000} \right) \times \text{Distância} \right]$$

Tonelada Quilômetro Utilizada Paga (RTK) – representa, em linhas gerais, a demanda por transporte aéreo em termos de capacidade de toneladas, incluindo as toneladas para passageiros. Para o cálculo do índice, multiplica-se, em cada etapa remunerada de voo, o peso pagante transportado pela distância da etapa. No Brasil adota-se a média de 75 quilos para cada passageiro transportado, já incluída a bagagem de mão. A unidade de medida é tonelada-quilômetro, que representa 1 tonelada transportada por 1 quilômetro.

$$RTK = \sum \left[\frac{(\text{Carga Paga} + \text{Correio} + \text{Bagagem} + \text{Passageiros Pagos} \times 75)}{1000} \times d \right]$$

Onde:

Bagagem = Bagagem Livre + Excesso de Bagagem;

d = Distância da etapa em quilômetros.

Voo Charter – voo realizado para execução de um contrato de transporte aéreo, celebrado com pessoa física ou jurídica no qual é permitida a tomada de passageiros ou cargas estranhas ao afretador, mediante comercialização aberta ao público. É um serviço de transporte aéreo não regular.

Voo Extra – voo realizado, eventualmente, para atender excessos esporádicos de demanda em voo regular, ou então, para atender a uma demanda específica, envolvendo a ligação de localidades não servidas por linha aérea regular. É um serviço de transporte aéreo não regular.

Voo de Fretamento – voo realizado para execução de um contrato de transporte com pessoa física ou jurídica, sem tomar passageiros ou carga estranhos ao afretador. É um serviço de transporte aéreo não regular.

Voo Regular – voo entre duas ou mais localidades, caracterizadas por um número, pela qual é executado serviço regular de transporte aéreo, de acordo com horário, equipamento e frequência registrados em HOTRAN Eletrônico e aprovado pela ANAC. Todas as outras situações são consideradas como voos não regulares.

Anexo B. LISTA DE ABREVIATURAS

ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ANP	Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
ASK	<i>Available Seat Kilometer</i> (Assento Quilômetro Ofertado)
ATK	<i>Available Ton Kilometer</i> (Tonelada Quilômetro Ofertada)
CADE	Conselho Administrativo de Defesa Econômica
CASK	<i>Cost per Available Seat Kilometer</i> (Custo dos Serviços Prestados por Assento Quilômetro Ofertado)
CATK	<i>Cost per Available Ton Kilometer</i> (Custo por Tonelada Quilômetro Ofertada)
BAV	Boletim de Alteração de Voo
DAC	Departamento de Aviação Civil
EBIT	<i>Earnings Before Interest and Taxes</i>
FMI	Fundo Monetário Internacional
HHI	Índice Herfindahl-Hirschman
HOTRAN	Horário de Transporte
IAC	Instrução de Aviação Civil
IATA	Associação Internacional de Transporte Aéreo
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IEO	Índice de Eficiência Operacional
ILC	Índice de Liquidez Corrente
ILG	Índice de Liquidez Geral

ILI	Índice de Liquidez Imediata
IPCA	Índice de Preços ao Consumidor Amplo
Ipea	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
OACI	Organização da Aviação Civil Internacional
PIB	Produto interno Bruto
NOSAI	Norma de Serviço Aéreo Internacional
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)
SARIMA	<i>Seasonal Autoregressive Integrated Moving Average</i>
Selic	Sistema Especial de Liquidação e Custódia
SINTAC	Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil
Sisbacen	Sistema de Informações do Banco Central do Brasil
VRA	Voo Regular Ativo
WTI	<i>West Texas Intermediate</i>

Anexo C. LISTA DE SIGLAS DE EMPRESAS AÉREAS REGULARES

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

Designador OACI	Nome da Empresa
TAM	TAM Linhas Aéreas S/A (Brasil)
TAP	TRANSPORTES AEREOS PORTUGUESES AS. (nome de fantasia: TAP AIR PORTUGAL) (Portugal)
TIB	TRIP - Linhas Aéreas S/A (Brasil)
TIM	Transportes Especiais Aéreos e Malotes Ltda. (nome de fantasia: TEAM - Brasil) (Brasil)
TTL	TOTAL Linhas Aéreas S/A (Brasil)
TUS	ABSA Aerolinhas Brasileiras S/A (Brasil)
UPS	UPS – UNITED PARCEL SERVICES CO. (Estados Unidos)
VLO	VARIG Logística S/A (nome de fantasia: VARIG LOG.) (Brasil)
WEB	WEBJET Linhas Aéreas S/A (Brasil)

Anexo D. LEGISLAÇÃO BÁSICA

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

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

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

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

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

Portaria nº 1.334/SSA, de 30 de dezembro de 2004 – Instruções relativas ao plano de contas das empresas de transporte aéreo regular.

Resolução ANAC nº 16, 27 de fevereiro de 2008 – Altera os valores máximos de desconto para as tarifas aéreas internacionais, com origem no Brasil e destino nos países da América do Sul.

Resolução ANAC nº 83, 22 de abril de 2009 – Altera a política tarifária para voos internacionais regulares com origem no Brasil.

Resolução ANAC nº 140, 9 de março de 2010 – Registro de tarifas referentes aos serviços de transporte aéreo regular.

Portaria ANAC nº 804/SRE, de 21 de maio de 2010 – Procedimentos para o registro das tarifas aéreas comercializadas correspondentes aos serviços de transporte aéreo doméstico regular de passageiros.

Portaria ANAC nº 1.887/SRE, de 25 de outubro de 2010 – Procedimentos para o registro das tarifas aéreas comercializadas correspondentes aos serviços de transporte aéreo internacional regular de passageiros.

Portaria ANAC nº 274/SRE, de 14 de fevereiro de 2011 – Altera a Portaria nº 804/SRE, de 21 de maio de 2010.

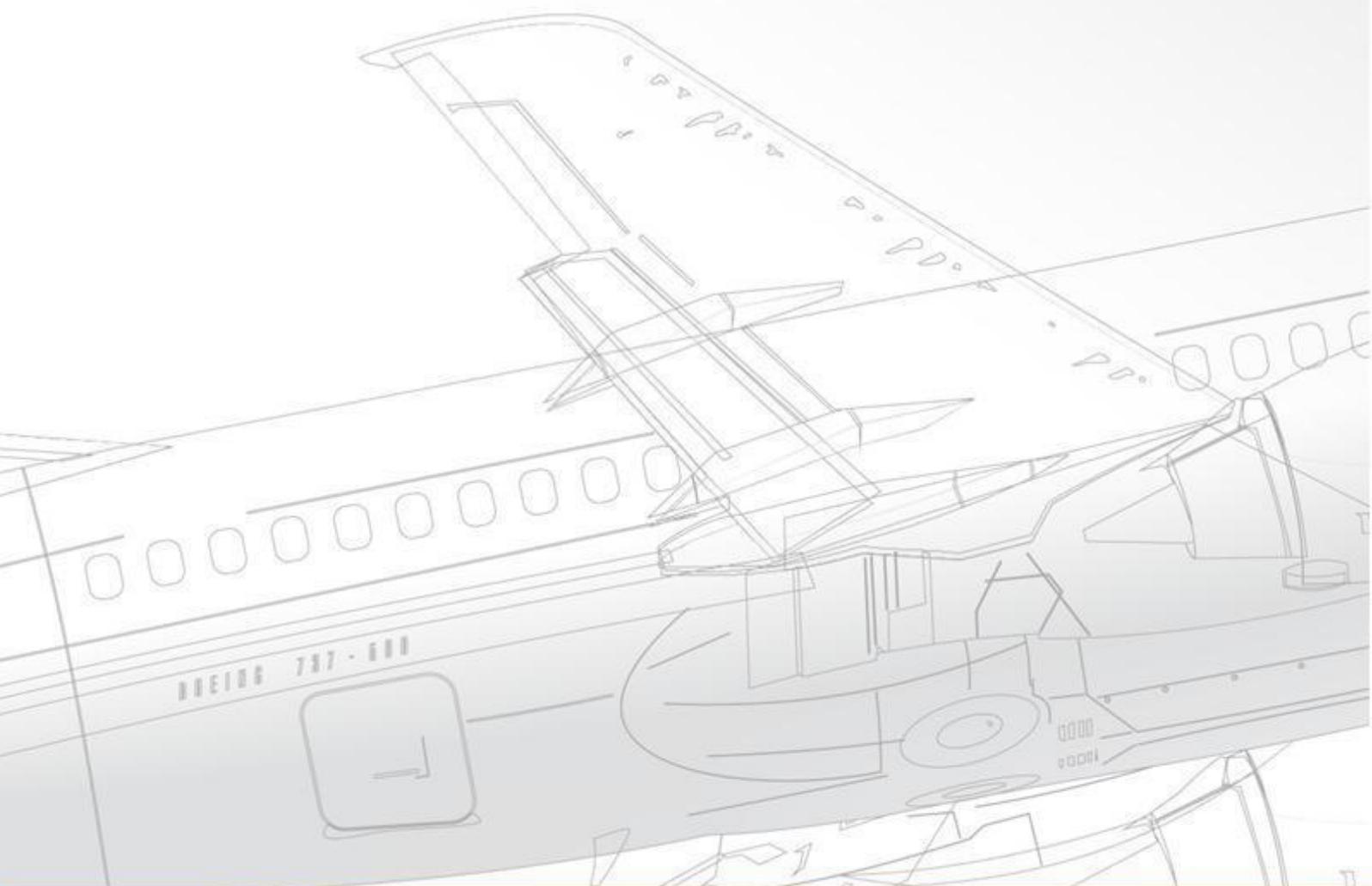
Resolução ANAC nº 191, de 16 de junho de 2011 – Fornecimento de dados estatísticos relativos aos serviços de transporte aéreo público.

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

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

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

Todas disponíveis em: <http://www2.anac.gov.br/biblioteca/biblioteca2.asp>



Agência Nacional de Aviação Civil

Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado

Gerência de Análise Estatística e Acompanhamento de Mercado

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

0800 725 4445