



# PANORAMA

---

# 2012

# SUMÁRIO

- 5. Apresentação
- 7. A ABEAR e suas associadas
- 19. Panorama 2012 – Metodologia
- 21. Estatísticas básicas e demonstrações financeiras
- 39. Qualidade dos serviços
- 45. O mercado do transporte aéreo doméstico de passageiros no Brasil
- 53. Preços e custos do transporte aéreo doméstico
- 62. Referências e sites consultados

# APRESENTAÇÃO

*O setor aéreo brasileiro tem mais de 90 anos e um mercado que o coloca entre os maiores do mundo. No segmento doméstico, há algum tempo já ocupamos o terceiro lugar e temos potencial para crescer ainda mais.*

*Desde a criação da ABEAR, em 2012, temos falado do grande salto que o setor deu nos últimos doze anos, período em que o volume de passageiros praticamente triplicou. A liberdade tarifária, que passou a vigorar em 2002, permitiu uma queda vertiginosa do preço médio dos bilhetes. Essa queda, somada ao aumento de renda da população, levou à inclusão de um número extraordinário de brasileiros no modal aéreo.*

*É preciso, portanto, debruçar-se sobre os números até aqui contabilizados para entender o tamanho do nosso setor e as oportunidades que ele reserva.*

*Sistematizar o grande volume de dados que nossas companhias aéreas associadas geram, e processá-los com esmero, é tarefa cotidiana da ABEAR.*

*Entendemos também que é fundamental disponibilizar essa gama de informações para a sociedade, dando transparência àquilo que o setor produz e, assim, enriquecer o debate público.*

*Ainda que tardiamente, lançamos o Panorama 2012 já anunciando que nos próximos meses estará disponível o Panorama 2013.*

*Este documento contém dados e análises que permitem conhecer e entender o Brasil da aviação – hoje um transporte de massa – e projetar para os próximos anos a repetição da façanha que todos nós fomos capazes de realizar na última década.*

*O que não faltam são desafios!*

**Eduardo Sanovicz**  
Presidente da ABEAR

## FICHA TÉCNICA

### CAPTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

**Maurício Emboaba**

Consultor técnico ABEAR

### COLABORAÇÃO

**Adalberto Febeliano**

## CONSELHO EDITORIAL

### AVIANCA

**Tarcisio Gargioni**

Vice-Presidente Comercial,  
Marketing e Cargas

### AZUL

**Gianfranco Beting**

Diretor de Comunicação,  
Marca e Cultura

### GOL

**Alberto Fajerman**

Diretor de Relações Institucionais

### TAM

**Gislaine Rossetti**

Diretora de Relações  
Institucionais e Sustentabilidade

# A ABEAR E SUAS ASSOCIADAS

**C**riada em agosto de 2012 com a missão de estimular o hábito de voar no Brasil, a ABEAR apoia ações e programas que promovem o crescimento da aviação civil no país de forma consciente e sustentável. Isso vale tanto para o transporte de passageiros como para o de cargas. A associação representa atualmente mais de 99% do mercado de aviação doméstica do Brasil por meio de suas companhias fundadoras (AVIANCA, AZUL, GOL e TAM) e recém-associadas (TAM CARGO e TAP).



Focada em conforto no mercado da aviação doméstica, a AVIANCA foi a primeira empresa aérea a receber no Brasil a Classificação “A” da Anac, referente ao espaçamento entre as poltronas, e a única companhia aérea nacional a oferecer esse espaço em 100% de seus assentos. A empresa destaca-se pelo conforto, atendimento premiado, serviço de bordo diferenciado e entretenimento que oferece a seus clientes. Contando com 4 mil colaboradores, a AVIANCA opera no país com 39 aeronaves em 24 aeroportos brasileiros, e realiza 176 voos diários. Em 2013, transportou 6,2 milhões de passageiros, e a expectativa é transportar 7,4 milhões em 2014.

O sucesso de seu crescimento é resultado dos investimentos anunciados em 2010 – R\$2,7 bilhões até 2016 – para ampliação de suas operações, com aquisição de novas aeronaves, modernização de sua plataforma tecnológica, contratação de novos colaboradores para diversas áreas e diferenciação dos seus serviços.

Entre 2008 e 2012, a empresa triplicou suas operações, seu faturamento e sua participação no mercado doméstico. Atingiu a expressiva marca de 84% de crescimento em 2012 e de 37% em 2013. No ano passado, a empresa teve o maior fator de ocupação do mercado, média de 82%, demonstrando a assertividade do seu modelo de negócio.

“Nosso objetivo é criar condições para que mais brasileiros voem com conforto, preços justos e serviços diferenciados de alimentação e entretenimento. Para este ano e para os próximos, manteremos o mesmo posicionamento e os mesmos diferenciais”, afirma José Efromovich, Presidente da AVIANCA.



**A** AZUL Linhas Aéreas Brasileiras foi fundada por David Neeleman com a proposta de oferecer um serviço diferenciado, ligando cidades que não eram conectadas pela malha aérea brasileira. No início das operações, em dezembro de 2008, a AZUL já contava com 200 milhões de dólares. Tornou-se, assim, a companhia mais capitalizada (em sua fundação) na história da aviação mundial. Foram encomendadas 40 aeronaves e outras 36 em opção de compra, todas da família E-Jet, da Embraer.

Os voos inaugurais da AZUL ligaram as cidades de Campinas e Salvador e, em apenas oito meses de operação, a empresa já atingia a marca de um milhão de passageiros

transportados. Quatro meses depois, a AZUL embarcava o passageiro número dois milhões. E esse número voltaria a dobrar em julho de 2010.

No início de 2009, a companhia lançou o Tudo Azul, seu Programa de Vantagens. No ano seguinte, foi criado o Azul Crédito, para o pagamento de passagens através de parcelamento no cartão de crédito, boleto bancário, débito em conta-corrente e cheque. Em agosto do mesmo ano foi criada a AZUL CARGO, inicialmente com rotas para o Nordeste.

Mais um capítulo importante foi escrito na história da AZUL em 28 de maio de 2012. David Neeleman,

presidente do Conselho da AZUL Linhas Aéreas Brasileiras, juntamente com Renan Chieppe e José Mário Caprioli, respectivamente presidente do Conselho e presidente-executivo da TRIP Linhas Aéreas, uma força na aviação regional da América do Sul, anunciaram a assinatura de um acordo de investimento para combinar as duas empresas. Com o acordo, foi criada uma nova holding controladora, a AZUL TRIP S.A.

A associação confere musculatura para a empresa se consolidar no

mercado brasileiro, fazendo valer a sua reputação de companhia aérea que alia competitividade com alto padrão de serviços.

A nova empresa demonstra números expressivos: juntas, atendem 16,44% do mercado doméstico; somam uma frota de 134 aeronaves (89 jatos Embraer e 45 turboélices ATR); operam mais de 860 voos diários – nada menos do que 30% de todas as decolagens realizadas a cada dia no Brasil, servindo 103 cidades brasileiras. O grupo de colaboradores chega a 9,7 mil pessoas.



Linhas aéreas inteligentes

**A** GOL Linhas Aéreas Inteligentes nasceu quebrando paradigmas: foi a primeira empresa aérea a implantar no Brasil o modelo de gestão *low cost, low fare* (baixo custo, baixa tarifa), que elimina excessos e oferece preços acessíveis ao passageiro. Com o início das operações, em 2001, a companhia inovou o mercado de transporte aéreo brasileiro ao concentrar as vendas e o check-in pela internet.

Três anos após sua fundação, a companhia iniciou suas atividades sob a forma de sociedade por ações. Com o controle acionário da VRG Linhas Aéreas S.A, realizou seu IPO (Initial Public Offering) e iniciou suas

operações internacionais para a Argentina. Em 2005, tornou-se a única a operar em todas as capitais do país e ampliou sua atuação internacional com um voo para Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia.

No ano seguinte, inaugurou seu Centro de Manutenção de Aeronaves, no Aeroporto de Confins (MG). O novo centro permitiu implementar o sistema de manutenção em fases, que consiste na revisão diária das aeronaves, realizada antes do primeiro voo. A ação otimiza o índice de utilização diária, pois evita que os aviões fiquem parados em solo por mais de cinco dias, procedimento comum na manutenção tradicional.

De acordo com a IATA (International Air Transport Association), a GOL é

uma das maiores companhias aéreas de baixo custo do mundo e a maior companhia da América Latina nessa categoria. Com frota operacional jovem de 140 aeronaves Boeing 737 Next Generation, a companhia conta com a malha aérea doméstica mais abrangente do país.

A GOL segue a estratégia de manter uma estrutura de custos enxuta, que contribui para a expansão do mercado, atraindo novos passageiros. Além disso, diversifica sua receita por meio de uma rede consolidada de voos, uma moderna

frota de aeronaves, um planejamento de marketing direcionado ao programa de fidelidade Smiles, que conta com mais de 9,5 milhões de associados e 215 parceiros comerciais, e uma variedade de atraentes negócios secundários, como os serviços de transporte aéreo (GOLlog).

Desde setembro de 2013, a GOL vem mantendo uma frequência superior a 900 voos diários para 65 mercados domésticos e 10 mercados internacionais na América do Sul, Caribe e Estados Unidos.



**F**undada pelo Comandante Rolim Adolfo Amaro em 1976 com o nome de TAM - Transportes Aéreos Regionais, a companhia que deu origem à TAM Linhas Aéreas nasceu com o compromisso de oferecer aos seus clientes serviços diferenciados com preço competitivo. No início de suas operações, atendia o interior de São Paulo, o Paraná e o Mato Grosso.

Nos anos 80, a estratégia de gestão do Comandante Rolim direcionou a TAM para um período de crescimento que começou com a chegada das aeronaves Fokker-27 para substituir os antigos bimotores. Em 1981, a companhia atingiu a marca de um milhão de passageiros transportados. Porém, o grande salto foi dado em

1986, com a aquisição da empresa aérea Votec, o que permitiu à TAM ampliar sua malha e estender suas atividades para as regiões Norte e Centro-Oeste do país.

Na década de 1990, a TAM incorporou à sua frota os jatos Fokker-100 e inaugurou uma nova

fase na aviação regional. Em seis anos, passou a operar em todo o território nacional. Ainda no ano de 1996, adquiriu a Lapsa, antiga companhia aérea estatal do governo paraguaio, dando origem à TAM Mercosur (sediada em Assunção, no Paraguai). Dois anos mais tarde, lançou seu primeiro voo internacional, que fazia a rota São Paulo-Miami. No ano seguinte, cruzou o Atlântico e passou a operar também em Paris, em parceria com a Air France.

No ano 2000, iniciou uma nova fase de expansão em suas operações,

com a aquisição de aeronaves e a ampliação do número de destinos atendidos. Nos anos seguintes, a TAM consolidou sua operação, sobretudo sua malha internacional, aumentando a frequência de voos e lançando novas rotas para importantes cidades da América do Sul, Europa e Estados Unidos.

Em 2012, passou a integrar o Grupo LATAM Airlines, holding que inclui a LAN Airlines e suas filiais no Peru, na Argentina, na Colômbia e no Equador; a LAN Cargo e suas filiais; a TAM S.A. e suas filiais TAM

Linhas Aéreas S.A., incluindo as unidades de negócios; a Transportes Aéreos del Mercosur S.A. (TAM Airlines, sediada no Paraguai); e a Multiplus S.A.

Hoje, a TAM faz parte de um dos maiores grupos de aviação comercial do mundo em malha aérea, que atende mais de 135 destinos em 22 países. Para tanto, conta com 52 mil funcionários, dos quais 29 mil pertencem à TAM, além de uma frota de 322 aviões, entre Airbus (A319, A320, A321, A330 e A340) e Boeing (B767 e B777).

The logo for TAM Cargo features the word "TAM" in a bold, red, italicized sans-serif font. A blue swoosh underline is positioned beneath the letters "A" and "M". Below "TAM", the word "CARGO" is written in a large, grey, all-caps sans-serif font.

**A** TAM Cargo é a unidade de cargas do Grupo LATAM Airlines no Brasil, responsável por serviços de transporte aéreo de cargas, encomendas expressas e cargas especiais. Em 2013, a TAM Cargo integrou suas operações com a ABSA, antiga subsidiária da LAN no país. O processo tornou o transporte de cargas mais robusto e multifacetado, compatível com as dimensões e necessidades locais.

Atualmente, a TAM Cargo atende com voos diretos 42 aeroportos brasileiros, oferece coleta em mais de 400 cidades e entrega em mais de quatro mil localidades no Brasil. A empresa possui 51 terminais de carga, dos quais 42 estão localizados em aeroportos. Opera com quatro

aeronaves cargueiras e 172 aeronaves de passageiros da TAM Linhas Aéreas.

No Brasil, a unidade de carga se vale de pontos de distribuição (*hubs*) em São Paulo/Guarulhos, Rio de Janeiro/Galeão, Brasília, Manaus e Campinas.

A área de cargas do Grupo LATAM Airlines é formada por LAN CARGO, MasAir, LAN CARGO Colômbia e TAM Cargo. Juntas, chegam a 165 destinos em todo o mundo, em 27 países.



TAP PORTUGAL

A STAR ALLIANCE MEMBER 

O Brasil é um mercado muito importante para a TAP, já que oferece oportunidades em suas mais diversas regiões. Desta maneira, a estratégia de expansão da companhia segue com foco na diversificação de portões de entrada para a criação de novos voos que estabeleçam ligações diretas com a Europa.

A TAP disponibiliza voos cômodos e diretos para toda a Europa a partir de 10 cidades brasileiras: Belo Horizonte, Brasília, Campinas, Fortaleza, Natal, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo

Ao todo são 77 frequências semanais entre Brasil e Lisboa, com excelentes conexões para mais 49 destinos europeus, reforçando a liderança absoluta no transporte de passageiros e carga entre a Europa e o Brasil.

A partir de junho de 2014 iniciam os voos de Lisboa para Manaus e Belém, totalizando 12 voos para o Brasil e 80 frequências por semana.

# PANORAMA 2012 – METODOLOGIA

**E**ste documento foi desenvolvido a partir de diferentes fontes de dados e informações nacionais e estrangeiras. A mais utilizada foi a base de dados da International Civil Aviation Organization – ICAO, instituição que faz parte da Organização das Nações Unidas – ONU. A escolha se deveu à abrangência das informações nela contidas e à uniformidade metodológica com que foram tratados os dados de diversos países.

Cabe lembrar que os dados da ICAO são coletados a partir das informações transmitidas pelas autoridades aeronáuticas de cada país (no Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC), conforme determina o artigo 67 da Convenção de Aviação Civil Internacional, a Convenção de Chicago, de 1944, promulgada no Brasil pelo Decreto 21.713, de 1946.

A ampla utilização de referências de outros países permitiu colocar as verificações feitas da realidade brasileira sob uma perspectiva globalizante da indústria do transporte aéreo. Dessa maneira, a análise de diferentes aspectos do transporte aéreo doméstico de passageiros no Brasil foi amplamente confrontada com

o que ocorre em outros países, oferecendo ao leitor uma melhor compreensão do fenômeno tratado.

Pode haver pequenas divergências com relação aos dados estatísticos divulgados por outras fontes.

Tais divergências são normais e enquadram-se nos limites técnicos aceitáveis. Decorrem, principalmente, de diferenças entre os critérios de apuração utilizados e revisões regularmente feitas pelos sistemas de estatística de cada fonte.

Para manter a coerência da apresentação dos achados, procurou-se, onde pertinente, seguir a organização adotada pela base de dados da ICAO.

# ESTATÍSTICAS BÁSICAS E DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

O número total de funcionários e o número total de aeronaves permaneceram praticamente estáveis em 2012, ao passo que a oferta da indústria no setor doméstico (assentos-quilômetros oferecidos) aumentou 3% e a correspondente demanda (passageiros-quilômetros transportados) cresceu 7%. O número de passageiros transportados no setor doméstico aumentou 8%, atingindo a casa dos 89,5 milhões de passageiros.

Variações proporcionais ocorreram nas demais estatísticas operacionais ligadas à oferta de serviços, tais como número de decolagens, horas voadas etc., demonstrando que a indústria do transporte aéreo aumentou significativamente a sua produtividade durante o ano de 2012 no que se refere a recursos humanos e ativos operacionais.

Entretanto, a indústria realizou um resultado negativo correspondente

a 14% das receitas, em decorrência de um aumento significativo de seus custos operacionais, impulsionados pelo aumento do custo do combustível (mais adiante comentados). Entretanto, as tarifas médias (medidas pelo *yield* médio por passageiro-quilômetro transportado) permaneceram praticamente inalteradas, como consequência da intensa competição no setor. Dessa maneira, o balanço patrimonial agre-

gado das empresas aéreas associadas à ABEAR foi bastante fragilizado.

O cenário assim caracterizado é típico dos setores nos quais prevalece uma intensa concorrência. Poucos são os setores econômicos em que convivem crescimento significativo da demanda, aumento expressivo da produtividade, aumento explosivo dos custos e estabilidade de preços. Seja como for, esta não é uma particularidade da indústria do transporte aéreo no Brasil. Antes, é uma característica estrutural do setor em todo o mundo (vide International Air Transport Association – IATA, “Vision 2050”, 2011). Tais aspectos serão mais detalhadamente ilustrados a seguir.

# FUNCIONÁRIOS E FROTA 2012

## NÚMERO DE FUNCIONÁRIOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2012

	ABSA*	AVIANCA	AZUL/ TRIP	GOL	TAM	Total ABEAR	Outras empresas	Total Brasil
<b>Pilotos e copilotos</b>	75	335	1.528	1.823	2.394	<b>6.155</b>	257	6.412
<b>Comissários</b>	-	549	1.668	3.692	5.952	<b>11.861</b>	130	11.991
<b>Pessoal de manutenção</b>	66	310	1.228	2.921	3.392	<b>7.971</b>	145	8.062
<b>Aeroporto e administrativos</b>	265	2.049	4.751	9.221	17.702	<b>24.767</b>	643	25.410
<b>Total</b>	406	3.243	9.175	17.657	29.440	<b>50.700</b>	1.175	51.875

Fontes: Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; International Civil Aviation Organization – ICAO; empresas aéreas.

\* Atual TAM CARGO (ABSA era o nome da empresa na data a que os dados se referem).

## FROTA EM 31 DE DEZEMBRO DE 2012

Tipo de aeronave	ABSA*	AVIANCA	AZUL/ TRIP	GOL	TAM	Total ABEAR	Outras empresas	Total Brasil
BOEING 767 200 F	1					1		1
BOEING 767 300 F	3					3		3
BOEING 737 300				19		19		19
BOEING 737 700				37		37		37
BOEING 737 800				88		88		88
AIRBUS A318		7				7		7
AIRBUS A319		4			31	35		35
AIRBUS A320		7			86	93		93
AIRBUS A321					9	9		9
FOKKER F28		14				14		14
AIRBUS A330 200					20	20		20
AIRBUS A340 500					2	2		2
BOEING 767 300				3	3	6		6
BOEING 777 300					8	8		8
ATR 42			21			21		21
ATR 72			29			29	6	35
ERJ 170			9			9		9
ERJ 190			27			27		27
ERJ 195			32			32		32
<b>Outros</b>							14	14
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>32</b>	<b>118</b>	<b>147</b>	<b>159</b>	<b>460</b>	<b>20</b>	<b>480</b>

Fontes: Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; International Civil Aviation Organization – ICAO; empresas aéreas.

\* Atual TAM CARGO (ABSA era o nome da empresa na data a que os dados se referem).

# FUNCIONÁRIOS E FROTA 2011

## NÚMERO DE FUNCIONÁRIOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2011

	ABSA*	AVIANCA	AZUL/ TRIP	GOL	TAM	Total ABEAR	Outras empresas	Total Brasil
<b>Pilotos e copilotos</b>	71	290	1.280	1.869	2.863	<b>6.373</b>	282	6.655
<b>Comissários</b>	-	433	1.456	3.748	6.345	<b>11.982</b>	226	12.208
<b>Pessoal de manutenção</b>	58	440	856	3.060	3.375	<b>7.789</b>	203	7.992
<b>Aeroporto e administrativos</b>	247	1.472	4.470	10.104	16.349	<b>32.642</b>	692	33.334
<b>Total</b>	376	2.635	8.062	18.781	28.932	<b>58.786</b>	1.403	60.189

Fontes: Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; International Civil Aviation Organization – ICAO; empresas aéreas.

\* Atual TAM CARGO (ABSA era o nome da empresa na data a que os dados se referem).

## FROTA EM 31 DE DEZEMBRO DE 2011

Tipo de aeronave	ABSA*	AVIANCA	AZUL/ TRIP	GOL	TAM	Total ABEAR	Outras empresas	Total Brasil
BOEING 767 200 F						0		0
BOEING 767 300 F	4					4		4
BOEING 737 300				24		24	2	26
BOEING 737 700				43		43		43
BOEING 737 800				80		80		80
AIRBUS A318		5				5		5
AIRBUS A319		3			34	37		37
AIRBUS A320		4			89	93		93
AIRBUS A321					9	9		9
FOKKER F28		14				14		14
AIRBUS A330 200					20	20		20
AIRBUS A340 500					2	2		2
BOEING 767				3	3	6		6
BOEING 777 300					4	4		4
ATR 42			23		5	28		28
ATR 72			20			20		20
ERJ 170			9			9		9
ERJ 190			20			20		20
ERJ 195			28			28		28
Outros		5	1			6	35	41
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>31</b>	<b>101</b>	<b>150</b>	<b>166</b>	<b>452</b>	<b>37</b>	<b>489</b>

Fontes: Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; International Civil Aviation Organization – ICAO; empresas aéreas.

\* Atual TAM CARGO (ABSA era o nome da empresa na data a que os dados se referem).

# ESTATÍSTICAS BÁSICAS – 2012

2012		Passageiros transportados pagos	Passageiros-quilômetros pagos	Assentos-quilômetros	Aproveitamento	Toneladas de carga transportada	Quilômetros voados (000)	Decolagens	Etapa média (km)	Horas voadas	Duração média (min)	Velocidade média (km/h)
<b>ABSA*</b>												
Doméstico	Regular	-	-	-	-	76.232	5.215	2.660	1.961	7.838	177	665
	Não regular	-	-	-	-	6.726	567	352	1.611	889	152	638
	<b>Total</b>	-	-	-	-	82.958	5.782	3.012	1.920	8.727	174	663
Internacional	Regular	-	-	-	-	45.240	5.671	1.457	3.892	7.672	316	739
	Não regular	-	-	-	-	5.935	795	212	3.750	1.084	307	733
	<b>Total</b>	-	-	-	-	51.174	6.466	1.669	3.874	8.756	315	738
<b>Total</b>		-	-	-	-	134.132	12.248	4.681	2.617	17.483	224	701

## AVIANCA

Doméstico	Regular	4.688.865	4.634.012	5.863.402	79%	15.059	47.252	51.850	911	89.750	104	526
	Não regular	9.071	5.576	8.349	67%	492	78	133	583	167	75	465
	<b>Total</b>	4.697.936	4.639.588	5.871.751	79%	15.551	47.330	51.983	910	89.917	104	526
Internacional	Regular	12.103	52.152	64.631	81%	1	-	-	-	-	-	-
	Não regular	10.497	7.919	10.365	76%	0	699	1.440	485	2.003	83	349
	<b>Total</b>	22.600	60.071	74.996	80%	1	699	1.440	485	2.003	83	349
<b>Total</b>		4.720.536	4.699.659	5.946.747	79%	15.552	48.029	53.423	899	91.921	103	523

## AZUL/TRIP

Doméstico	Regular	15.670.101	12.313.125	16.273.223	76%	7.867	165.061	262.323	629	366.562	84	450
	Não regular	486.074	358.433	522.220	69%	52	7.852	11.349	692	17.101	90	459
	<b>Total</b>	16.156.175	12.671.558	16.795.443	75%	7.919	172.914	273.672	632	383.663	84	451
Internacional	Regular	-	-	-	0%	0	-	-	-	-	-	-
	Não regular	-	-	-	0%	0	-	-	-	-	-	-
	<b>Total</b>	-	-	-	0%	0	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>		16.156.175	12.671.558	16.795.443	75%	7.919	172.914	273.672	632	383.663	84	451

\* Atual TAM CARGO (ABSA era o nome da empresa na data a que os dados se referem).

2012		Passageiros transportados pagos	Passageiros-quilômetros pagos	Assentos-quilômetros	Aproveitamento	Toneladas de carga transportada	Quilômetros voados (000)	Decolagens	Etapa média (km)	Horas voadas	Duração média (min)	Velocidade média (km/h)
<b>GOL</b>												
Doméstico	Regular	33.915.950	32.660.349	45.817.606	71%	120.990	270.976	321.040	844	438.953	82	617
	Não regular	141.609	135.970	249.747	54%	78	1.490	1.555	958	2.377	92	627
	<b>Total</b>	<b>34.057.559</b>	<b>32.796.318</b>	<b>46.067.353</b>	<b>71%</b>	<b>121.068</b>	<b>272.466</b>	<b>322.595</b>	<b>845</b>	<b>441.330</b>	<b>82</b>	<b>617</b>
Internacional	Regular	2.633.526	2.559.875	4.016.685	64%	3.824	22.165	13.830	1.603	29.850	130	743
	Não regular	131.089	117.098	256.100	46%	-	1.407	571	2.464	1.720	181	818
	<b>Total</b>	<b>2.764.615</b>	<b>2.676.973</b>	<b>4.272.785</b>	<b>63%</b>	<b>3.824</b>	<b>23.572</b>	<b>14.401</b>	<b>1.637</b>	<b>31.570</b>	<b>132</b>	<b>747</b>
<b>Total</b>		<b>36.822.174</b>	<b>35.473.291</b>	<b>50.340.138</b>	<b>70%</b>	<b>124.892</b>	<b>296.038</b>	<b>336.996</b>	<b>878</b>	<b>472.900</b>	<b>84</b>	<b>626</b>
<b>TAM</b>												
Doméstico	Regular	32.176.555	35.067.697	47.645.936	74%	158.539	276.770	277.497	997	489.145	106	566
	Não regular	388.463	412.232	580.026	71%	590	3.457	3.542	976	5.997	102	576
	<b>Total</b>	<b>32.565.018</b>	<b>35.479.929</b>	<b>48.225.962</b>	<b>74%</b>	<b>159.128</b>	<b>280.227</b>	<b>281.039</b>	<b>997</b>	<b>495.142</b>	<b>106</b>	<b>566</b>
Internacional	Regular	4.297.267	23.484.929	28.845.208	81%	88.185	123.933	23.901	5.185	162.466	408	763
	Não regular	34.709	164.088	260.409	63%	541	1.239	309	4.010	1.686	327	735
	<b>Total</b>	<b>4.331.976</b>	<b>23.649.017</b>	<b>29.105.617</b>	<b>81%</b>	<b>88.726</b>	<b>125.172</b>	<b>24.210</b>	<b>5.170</b>	<b>164.152</b>	<b>407</b>	<b>763</b>
<b>Total</b>		<b>36.896.994</b>	<b>59.128.946</b>	<b>77.331.579</b>	<b>76%</b>	<b>247.854</b>	<b>405.400</b>	<b>305.249</b>	<b>1.328</b>	<b>659.294</b>	<b>130</b>	<b>615</b>

# ESTATÍSTICAS BÁSICAS – 2011

2011		Passageiros transportados pagos	Passageiros-quilômetros pagos	Assentos-quilômetros	Aproveitamento	Toneladas de carga transportada	Quilômetros voados (000)	Decolagens	Etapas médias (km)	Horas voadas	Duração média (min)	Velocidade média (km/h)
<b>ABSA*</b>												
Doméstico	Regular	-	-	-	0%	87.702	4.747	2.264	2.097	7.097	188	669
	Não regular	-	-	-	0%	3.748	212	91	2.330	309	204	686
	<b>Total</b>	-	-	-	0%	91.450	4.959	2.355	2.106	7.406	189	670
Internacional	Regular	-	-	-	0%	74.442	6.897	1.782	3.870	9.259	312	745
	Não regular	-	-	-	0%	7.450	777	205	3.789	1.033	302	752
	<b>Total</b>	-	-	-	0%	81.892	7.674	1.987	3.862	10.292	311	746
<b>Total</b>		-	-	-	0%	173.341	12.633	4.342	2.909	17.698	245	714

## AVIANCA

Doméstico	Regular	3.083.351	2.547.265	3.213.666	79%	11.921	30.114	38.921	774	60.962	94	494
	Não regular	9.091	9.696	11.743	83%	28	95	90	1.053	165	110	573
	<b>Total</b>	3.092.442	2.556.961	3.225.410	79%	11.949	30.114	38.921	774	60.962	94	494
Internacional	Regular	-	-	-	-	348	-	-	-	-	-	-
	Não regular	45.503	34.371	41.887	82%	0	307	422	728	665	95	462
	<b>Total</b>	45.503	34.371	41.887	82%	348	307	422	728	665	95	462
<b>Total</b>		3.137.945	2.591.331	3.267.296	79%	12.297	30.421	39.343	773	61.627	94	494

## AZUL/TRIP

Doméstico	Regular	11.053.808	9.564.997	12.553.968	76%	5.598	133.805	201.952	663	285.798	85	468
	Não regular	314.093	177.408	247.878	72%	23	6.198	9.995	620	13.861	83	447
	<b>Total</b>	11.367.901	9.742.405	12.801.847	76%	5.621	133.805	201.952	663	285.798	85	468
Internacional	Regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Não regular	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>Total</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>		11.367.901	9.742.405	12.801.847	76%	5.621	133.805	201.952	663	285.798	85	468

\* Atual TAM CARGO (ABSA era o nome da empresa na data a que os dados se referem).

2011		Passageiros transportados pagos	Passageiros-quilômetros pagos	Assentos-quilômetros	Aproveitamento	Toneladas de carga transportada	Quilômetros voados (000)	Decolagens	Etapa média (km)	Horas voadas	Duração média (min)	Velocidade média (km/h)
<b>GOL</b>												
Doméstico	Regular	36.564.759	34.386.741	49.085.921	70%	127.400	294.542	343.190	858	574.529	100	513
	Não regular	551.877	613.386	1.020.171	60%	1.873	6.044	5.990	1.009	11.059	111	547
	<b>Total</b>	<b>37.116.636</b>	<b>35.000.127</b>	<b>50.106.092</b>	<b>70%</b>	<b>129.273</b>	<b>300.586</b>	<b>349.180</b>	<b>861</b>	<b>585.588</b>	<b>101</b>	<b>513</b>
Internacional	Regular	1.502.917	2.515.897	3.891.929	65%	5.402	21.528	13.787	1.561	35.724	155	603
	Não regular	70.636	254.665	495.531	51%	45	2.441	825	2.959	3.468	252	704
	<b>Total</b>	<b>1.573.553</b>	<b>2.770.562</b>	<b>4.387.459</b>	<b>63%</b>	<b>5.447</b>	<b>23.969</b>	<b>14.612</b>	<b>1.640</b>	<b>39.192</b>	<b>161</b>	<b>612</b>
<b>Total</b>		<b>38.690.189</b>	<b>37.770.690</b>	<b>54.493.551</b>	<b>69%</b>	<b>134.720</b>	<b>324.555</b>	<b>363.792</b>	<b>892</b>	<b>624.780</b>	<b>103</b>	<b>519</b>

**TAM**

Doméstico	Regular	30.355.548	32.814.897	47.793.585	69%	159.216	278.746	290.811	959	497.646	103	560
	Não regular	526.703	699.961	949.230	74%	1.060	5.428	5.036	1.078	9.149	109	593
	<b>Total</b>	<b>30.882.251</b>	<b>33.514.858</b>	<b>48.742.815</b>	<b>69%</b>	<b>160.276</b>	<b>278.746</b>	<b>290.811</b>	<b>959</b>	<b>497.646</b>	<b>103</b>	<b>560</b>
Internacional	Regular	4.187.857	22.908.657	28.068.305	82%	54.585	121.243	23.114	5.245	158.549	412	765
	Não regular	52.911	289.458	413.963	70%	996	1.858	377	4.929	2.391	380	777
	<b>Total</b>	<b>4.240.768</b>	<b>23.198.115</b>	<b>28.482.268</b>	<b>81%</b>	<b>55.581</b>	<b>123.101</b>	<b>23.491</b>	<b>5.240</b>	<b>160.940</b>	<b>411</b>	<b>765</b>
<b>Total</b>		<b>35.123.019</b>	<b>56.712.973</b>	<b>77.225.083</b>	<b>73%</b>	<b>215.857</b>	<b>401.847</b>	<b>314.302</b>	<b>1.279</b>	<b>658.586</b>	<b>126</b>	<b>610</b>

# ESTATÍSTICAS BÁSICAS

## VARIAÇÃO 2012/2011

		Passageiros transportados pagos	Passageiros-quilômetros pagos	Assentos-quilômetros	Aproveitamento (pontos percentuais)	Toneladas de carga transportada	Quilômetros voados (000)	Decolagens	Etapa média (km)	Horas voadas	Duração média (min)	Velocidade média (km/h)
<b>ABSA*</b>												
Doméstico	Regular	-	-	-	-	-13%	10%	17%	-6%	10%	-6%	-1%
	Não regular	-	-	-	-	79%	167%	287%	-31%	188%	-26%	-7%
	Total	-	-	-	-	-9%	17%	28%	-9%	18%	-8%	-1%
Internacional	Regular	-	-	-	-	-39%	-18%	-18%	1%	-17%	1%	-1%
	Não regular	-	-	-	-	-20%	2%	3%	-1%	5%	1%	-2%
	Total	-	-	-	-	-38%	-16%	-16%	0%	-15%	1%	-1%
<b>Total</b>		-	-	-	-	-23%	-3%	8%	-10%	-1%	-8%	-2%
<b>AVIANCA</b>												
Doméstico	Regular	52%	82%	82%	0	26%	57%	33%	18%	47%	11%	7%
	Não regular	0%	-42%	-29%	16	1662%	-18%	48%	-45%	1%	-32%	-19%
	Total	52%	81%	82%	0	30%	57%	34%	18%	47%	10%	7%
Internacional	Regular	-	-	-	-	-100%	-	-	-	-	-	-
	Não regular	-77%	-77%	-75%	6	-	127%	241%	-33%	201%	-12%	-24%
	Total	-50%	75%	79%	2	-100%	127%	241%	-33%	201%	-12%	-24%
<b>Total</b>		50%	81%	82%	0	26%	58%	36%	16%	49%	10%	6%
<b>AZUL/TRIP</b>												
Doméstico	Regular	42%	29%	30%	-1	41%	23%	30%	-5%	28%	-1%	-4%
	Não regular	55%	102%	111%	-3	124%	27%	14%	12%	23%	9%	3%
	Total	42%	30%	31%	-1	41%	29%	36%	-5%	34%	-1%	-4%
Internacional	Regular	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-
	Não regular	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>		42%	30%	31%	-1	41%	29%	36%	-5%	34%	-1%	-4%

\* Atual TAM CARGO (ABSA era o nome da empresa na data a que os dados se referem).

Variação 2012/2011		Passageiros transportados pagos	Passageiros-quilômetros pagos	Assentos-quilômetros	Aproveitamento	Toneladas de carga transportada	Quilômetros voados (000)	Decolagens	Etapa média (km)	Horas voadas	Duração média (min)	Velocidade média (km/h)
<b>GOL</b>												
Doméstico	Regular	-7%	-5%	-7%	1	-5%	-8%	-6%	-2%	-24%	-18%	20%
	Não regular	-74%	-78%	-76%	-6	-96%	-75%	-74%	-5%	-79%	-17%	15%
	Total	-8%	-6%	-8%	1	-6%	-9%	-8%	-2%	-25%	-18%	20%
Internacional	Regular	75%	2%	3%	-1	-29%	3%	0%	3%	-16%	-17%	23%
	Não regular	86%	-54%	-48%	-6	-100%	-42%	-31%	-17%	-50%	-28%	-16%
	Total	76%	-3%	-3%	0	-30%	-2%	-1%	0%	-19%	-18%	22%
<b>Total</b>		-5%	-6%	-8%	1	-7%	-9%	-7%	-2%	-24%	-18%	21%

<b>TAM</b>												
Doméstico	Regular	6%	7%	0%	5	0%	-1%	-5%	4%	-2%	3%	1%
	Não regular	-26%	-41%	-39%	-3	-44%	-36%	-30%	-9%	-34%	-7%	-3%
	Total	5%	6%	-1%	5	-1%	1%	-3%	4%	-1%	3%	1%
Internacional	Regular	3%	3%	3%	0	62%	2%	3%	-1%	2%	-1%	0%
	Não regular	-34%	-43%	-37%	-7	-46%	-33%	-18%	-19%	-29%	-14%	-5%
	Total	2%	2%	2%	0	60%	2%	3%	-1%	2%	-1%	0%
<b>Total</b>		5%	4%	0%	3	15%	1%	-3%	4%	0%	3%	1%

# ESTATÍSTICAS BÁSICAS – CONSOLIDADO

2012		Passageiros transportados pagos	Passageiros-quilômetros pagos	Assentos-quilômetros	Aproveitamento	Toneladas de carga transportada	Quilômetros voados (000)	Decolagens	Etapa média (km)	Horas voadas	Duração média (min)	Velocidade média (km/h)
<b>Total ABEAR</b>												
Doméstico	Regular	86.451.471	84.675.182	115.600.168	73%	378.686	765.275	915.370	836	1.392.248	91	550
	Não regular	1.025.217	912.211	1.360.341	67%	7.938	13.444	16.931	794	26.531	94	507
	<b>Total</b>	<b>87.476.688</b>	<b>85.587.393</b>	<b>116.960.509</b>	<b>73%</b>	<b>386.624</b>	<b>778.718</b>	<b>932.301</b>	<b>835</b>	<b>1.418.779</b>	<b>91</b>	<b>549</b>
Internacional	Regular	6.942.896	26.096.956	32.926.524	79%	137.250	151.769	39.188	3.873	199.988	306	759
	Não regular	176.295	289.105	526.874	55%	6.476	4.140	2.532	1.635	6.493	154	638
	<b>Total</b>	<b>7.119.191</b>	<b>26.386.061</b>	<b>33.453.398</b>	<b>79%</b>	<b>143.725</b>	<b>155.909</b>	<b>41.720</b>	<b>3.737</b>	<b>206.481</b>	<b>297</b>	<b>755</b>
<b>Total</b>		<b>94.595.879</b>	<b>111.973.454</b>	<b>150.413.907</b>	<b>74%</b>	<b>530.349</b>	<b>934.628</b>	<b>974.021</b>	<b>960</b>	<b>1.625.260</b>	<b>100</b>	<b>575</b>
<b>Outras empresas</b>												
Doméstico	Regular	2.494.005	820.837	1.401.328	59%	573	25.083	47.994	523	139.877	175	179
	Não regular	539.636	580.041	920.996	63%	1.881	7.422	8.702	853	14.430	99	514
	<b>Total</b>	<b>3.033.641</b>	<b>1.400.878</b>	<b>2.322.324</b>	<b>60%</b>	<b>2.454</b>	<b>32.505</b>	<b>56.696</b>	<b>573</b>	<b>154.307</b>	<b>163</b>	<b>211</b>
Internacional	Regular	-1.135.804	-31.717	-123.740	-	-	-	-	-	-	-	-
	Não regular	-59.277	85.572	105.242	81%	-	-	-	-	-	-	-
	<b>Total</b>	<b>-1.195.081</b>	<b>53.855</b>	<b>-18.499</b>	<b>-291%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Total</b>		<b>1.838.560</b>	<b>1.454.732</b>	<b>2.303.826</b>	<b>63%</b>	<b>2.454</b>	<b>32.505</b>	<b>56.696</b>	<b>573</b>	<b>154.307</b>	<b>163</b>	<b>211</b>
<b>Total Brasil</b>												
Doméstico	Regular	88.945.476	85.496.019	117.001.496	73%	379.259	790.357	963.364	820	1.532.125	95	516
	Não regular	1.564.853	1.492.252	2.281.337	65%	9.819	20.865	25.633	814	40.961	96	509
	<b>Total</b>	<b>90.510.329</b>	<b>86.988.271</b>	<b>119.282.833</b>	<b>73%</b>	<b>389.078</b>	<b>811.223</b>	<b>988.997</b>	<b>820</b>	<b>1.573.087</b>	<b>95</b>	<b>516</b>
Internacional	Regular	5.807.092	26.065.239	32.802.784	79%	137.250	151.515	39.320	3.853	206.022	314	735
	Não regular	117.018	374.677	632.116	59%	6.476	4.120	1.486	2.772	5.963	241	691
	<b>Total</b>	<b>5.924.110</b>	<b>26.439.916</b>	<b>33.434.899</b>	<b>79%</b>	<b>143.725</b>	<b>155.635</b>	<b>40.806</b>	<b>3.814</b>	<b>211.985</b>	<b>312</b>	<b>734</b>
<b>Total</b>		<b>96.434.439</b>	<b>113.428.187</b>	<b>152.717.732</b>	<b>74%</b>	<b>532.803</b>	<b>966.858</b>	<b>1.029.803</b>	<b>939</b>	<b>1.785.071</b>	<b>104</b>	<b>542</b>

2011		Passageiros transportados pagos	Passageiros-quilômetros pagos	Assentos-quilômetros	Aproveitamento	Toneladas de carga transportada	Quilômetros voados (000)	Decolagens	Etapa média (km)	Horas voadas	Duração média (min)	Velocidade média (km/h)
<b>Total ABEAR</b>												
Doméstico	Regular	81.057.466	79.313.900	112.647.140	70%	391.837	741.954	877.138	846	1.426.032	98	520
	Não regular	1.401.764	1.500.451	2.229.023	67%	6.732	17.977	21.202	848	34.543	98	520
	<b>Total</b>	<b>82.459.230</b>	<b>80.814.351</b>	<b>114.876.163</b>	<b>70%</b>	<b>398.569</b>	<b>748.210</b>	<b>883.219</b>	<b>847</b>	<b>1.437.399</b>	<b>98</b>	<b>521</b>
Internacional	Regular	5.690.774	25.424.554	31.960.234	80%	134.777	149.668	38.683	3.869	203.532	316	735
	Não regular	169.050	578.494	951.380	61%	8.491	5.383	1.829	2.943	7.557	248	712
	<b>Total</b>	<b>5.859.824</b>	<b>26.003.048</b>	<b>32.911.614</b>	<b>79%</b>	<b>143.267</b>	<b>155.051</b>	<b>40.512</b>	<b>3.827</b>	<b>211.089</b>	<b>313</b>	<b>735</b>
<b>Total</b>		<b>88.319.054</b>	<b>106.817.399</b>	<b>147.787.777</b>	<b>72%</b>	<b>541.836</b>	<b>903.261</b>	<b>923.731</b>	<b>978</b>	<b>1.648.488</b>	<b>107</b>	<b>548</b>

**Outras empresas**

Doméstico	Regular	1.081.210	690.223	1.067.168	65%	12.097	26.929	53.894	500	64.996	72	414
	Não regular	31.258	17.803	28.140	63%	9.446	4.368	5.062	863	8.245	98	530
	<b>Total</b>	<b>1.112.468</b>	<b>708.027</b>	<b>1.095.308</b>	<b>65%</b>	<b>21.543</b>	<b>43.019</b>	<b>74.077</b>	<b>581</b>	<b>96.416</b>	<b>78</b>	<b>446</b>
Internacional	Regular	70.531	303.580	413.031	74%	62	3.132	725	4.320	4.276	354	732
	Não regular	1.361	1.380	2.250	61%	8.418	456	268	1.701	745	167	612
	<b>Total</b>	<b>71.892</b>	<b>304.960</b>	<b>415.281</b>	<b>73%</b>	<b>8.480</b>	<b>3.588</b>	<b>993</b>	<b>3.613</b>	<b>5.021</b>	<b>303</b>	<b>715</b>
<b>Total</b>		<b>1.184.360</b>	<b>1.012.986</b>	<b>1.510.590</b>	<b>67%</b>	<b>30.023</b>	<b>46.607</b>	<b>75.070</b>	<b>4.194</b>	<b>101.437</b>	<b>81</b>	<b>459</b>

**Total Brasil**

Doméstico	Regular	82.138.676	80.004.123	113.714.309	70%	403.934	768.883	931.032	826	1.491.028	96	516
	Não regular	1.433.022	1.518.254	2.257.163	67%	16.178	22.346	26.264	851	42.787	98	522
	<b>Total</b>	<b>83.571.698</b>	<b>81.522.378</b>	<b>115.971.472</b>	<b>70%</b>	<b>420.112</b>	<b>791.228</b>	<b>957.296</b>	<b>827</b>	<b>1.533.815</b>	<b>96</b>	<b>516</b>
Internacional	Regular	5.761.305	25.728.134	32.373.265	79%	134.839	152.800	39.408	3.877	207.808	316	735
	Não regular	170.411	579.874	953.630	61%	16.909	5.839	2.097	2.785	8.302	238	703
	<b>Total</b>	<b>5.931.716</b>	<b>26.308.008</b>	<b>33.326.895</b>	<b>79%</b>	<b>151.748</b>	<b>158.639</b>	<b>41.505</b>	<b>3.822</b>	<b>216.110</b>	<b>312</b>	<b>734</b>
<b>Total</b>		<b>89.503.414</b>	<b>107.830.385</b>	<b>149.298.366</b>	<b>72%</b>	<b>571.859</b>	<b>949.868</b>	<b>998.801</b>	<b>951</b>	<b>1.749.925</b>	<b>105</b>	<b>543</b>

# ESTATÍSTICAS BÁSICAS – CONSOLIDADO

## VARIAÇÃO 2012/2011

		Passageiros transportados pagos	Passageiros-quilômetros pagos	Assentos-quilômetros	Aproveitamento (pontos percentuais)	Toneladas de carga transportada	Quilômetros voados	Decolagens	Etapa média (km)	Horas voadas	Duração média (min)	Velocidade média (km/h)
<b>Total ABEAR</b>												
Doméstico	Regular	7%	7%	3%	3	-3%	3%	4%	-1%	-2%	-6%	6%
	Não regular	-27%	-39%	-39%	0	18%	-25%	-20%	-6%	-23%	-4%	-3%
	<b>Total</b>	6%	6%	2%	3	-3%	4%	6%	-1%	-1%	-61%	5%
Internacional	Regular	22%	3%	3%	0	2%	1%	1%	0%	-2%	-3%	3%
	Não regular	4%	-50%	-45%	-6	-24%	-23%	38%	-44%	-14%	-38%	-10%
	<b>Total</b>	21%	1%	2%	0	0%	1%	3%	-2%	-2%	-5%	3%
<b>Total</b>		7%	5%	2%	2	-2%	3%	5%	-2%	-1%	-6%	5%

### Outras empresas

Doméstico	Regular	131%	19%	-31%	-6	-95%	-7%	-11%	5%	115%	142%	-57%
	Não regular	1626%	3158%	3173%	0	-80%	70%	72%	-1%	75%	2%	-3%
	<b>Total</b>	173%	98%	112%	-4	-89%	-24%	-23%	-1%	60%	109%	-53%
Internacional	Regular	-1710%	-110%	-130%	-	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%
	Não regular	-4455%	6103%	4577%	20	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%
	<b>Total</b>	-1762%	-82%	-104%	-365	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%	-100%
<b>Total</b>		55%	44%	53%	-	-92%	-30%	-24%	-86%	52%	101%	-54%

### Total Brasil

Doméstico	Regular	8%	7%	3%	3	-6%	3%	3%	-1%	3%	-1%	0%
	Não regular	9%	-2%	1%	-2	-39%	-7%	-2%	-4%	-4%	-2%	-2%
	<b>Total</b>	8%	7%	3%	3	-7%	3%	3%	-1%	3%	-1%	0%
Internacional	Regular	1%	1%	1%	0	2%	-1%	0%	-1%	-1%	-1%	0%
	Não regular	-31%	-35%	-34%	-2	-62%	-29%	-29%	0%	-28%	1%	-2%
	<b>Total</b>	0%	1%	0%	0	-5%	-2%	-2%	0%	-2%	0%	0%
<b>Total</b>		8%	5%	2%	2	-7%	2%	3%	-1%	2%	-1%	0%

# DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS – EMPRESAS ABEAR

## DEMONSTRAÇÕES DE RESULTADOS – 2012

RECEITAS	USD (000)	BRL (000)	
Passagens	12.216.355,4	23.870.758,4	83%
Excesso de Bagagem	120.000,6	234.481,3	1%
Carga	494.250,1	965.764,6	3%
Mala Postal	0,0	0,0	0%
Fretamento Pax	7.783,6	15.209,2	0%
Fretamento Carga	503.710,2	984.249,8	3%
Receitas de Voo Eventuais	116.356,5	227.360,6	1%
Receitas Operacionais Diversas	1.229.790,9	2.403.011,4	8%
	<b>14.688.247,4</b>	<b>28.700.835,3</b>	<b>100%</b>

CUSTOS DIRETOS			
Tripulantes Técnicos	1.665.488,5	3.254.364,5	11%
Combustível	6.106.816,3	11.932.719,1	42%
Seguros de Aeronaves	37.218,0	72.723,9	0%
Arrendamentos de Aeronaves	281.484,0	550.019,8	2%
Manutenção e Revisões	958.301,4	1.872.521,0	7%
Depreciação e Amortizações	763.170,3	1.491.234,8	5%
Tarifas Aeroportuárias	388.741,2	759.600,4	3%
Tarifas Aux. Navegação	530.571,2	1.036.736,2	4%
Outros Custos Diretos	437.686,2	855.238,9	3%
	<b>11.169.477,3</b>	<b>21.825.158,6</b>	<b>76%</b>

CUSTOS INDIRETOS			
Organização Terrestre	131,4	256,8	0%
Comissários de Bordo	464.317,8	907.277,0	3%
Serviços ao passageiro	844.329,3	1.649.819,5	6%
Outros Custos Indiretos	1.016.473,5	1.986.189,3	7%
	<b>2.325.252,1</b>	<b>4.543.542,6</b>	<b>16%</b>

DESPESAS OPERACIONAIS	USD (000)	BRL (000)	
Comissões	230.246,0	449.900,6	2%
Administração Geral	1.049.752,7	2.051.216,8	7%
Outras Despesas Operacionais	1.107.996,7	2.165.025,5	8%
	<b>2.387.995,4</b>	<b>4.666.143,0</b>	<b>16%</b>

<b>TOTAL DE CUSTOS E DESPESAS</b>	<b>15.882.724,8</b>	<b>31.034.844,2</b>	<b>108%</b>
-----------------------------------	---------------------	---------------------	-------------

<b>RESULTADO DE VOO</b>	<b>(1.194.477,4)</b>	<b>(2.334.008,8)</b>	<b>-8%</b>
-------------------------	----------------------	----------------------	------------

Juros sobre a Dívida	(346.929,0)	(677.899,2)	-2%
Juros sobre leasing	(113.552,2)	(221.881,0)	-1%
Ganhos (Perdas) de Capital	67.350,4	131.602,8	0%
Companhias Afiliadas	(2,6)	(5,0)	0%
Outras Receitas (Perdas) Não Operacionais	(460.441,6)	(899.703,0)	-3%

<b>RESULTADO</b>	<b>(2.048.052,3)</b>	<b>(4.001.894,2)</b>	<b>-14%</b>
------------------	----------------------	----------------------	-------------

Fontes: International Civil Aviation Organization – ICAO; Empresas ABEAR.

# DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

## BALANÇO PATRIMONIAL – 31/12/2012

BALANÇO PATRIMONIAL	USD (000)	BRL (000)	
<b>ATIVO CIRCULANTE</b>			
Caixa, Saldos Bancários e Investimentos de Curto Prazo	988.529,4	2.053.373,3	8%
Contas Correntes e Valores a Receber	1.299.538,1	2.699.400,5	10%
Outros Ativos Circulantes	821.165,3	1.705.724,6	6%
	<b>3.109.232,8</b>	<b>6.458.498,4</b>	<b>24%</b>
<b>FUNDOS ESPECIAIS</b>			
	<b>183.965,2</b>	<b>382.132,4</b>	<b>1%</b>
<b>EQUIPAMENTOS E PROPRIEDADES OPERACIONAIS</b>			
Equipamentos de Voo Próprios	1.155.194,8	2.399.570,7	9%
Equipamentos de Voo - Reserva de Depreciação	(435.753,5)	(905.147,3)	-3%
Equipamentos de Solo Próprios	1.005.418,5	2.088.455,2	8%
Equipamentos de Solo Próprios - Reserva de Depreciação	(265.527,7)	(551.554,1)	-2%
Equipamentos de Voo sob Arrendamento	7.286.729,0	15.135.993,5	56%
Equipamentos de Voo - Amortização Acumulada	(2.377.951,1)	(4.939.479,9)	-18%
Terrenos	5.068,1	10.527,5	0%
	<b>6.373.178,1</b>	<b>13.238.365,6</b>	<b>49%</b>
<b>EQUIPAMENTOS E PROPRIEDADES NÃO OPERACIONAIS</b>			
Propriedades e Equipamentos Não Operacionais	840.703,2	1.746.308,6	6%
Provisão para depreciação e amortização	(187.300,8)	(389.061,2)	-1%
	<b>653.402,4</b>	<b>1.357.247,5</b>	<b>5%</b>

	USD (000)	BRL (000)	
<b>OUTROS ATIVOS</b>			
Diferido	180.665,5	375.278,3	1%
Ativos Intangíveis	1.108.709,2	2.303.010,7	8%
Investimentos em Empresas Associadas	311.355,2	646.747,0	2%
Outros Ativos	1.133.680,1	2.354.880,4	9%
	<b>2.734.410,0</b>	<b>5.679.916,40</b>	<b>21%</b>
<b>TOTAL DO ATIVO</b>	<b>13.054.188,5</b>	<b>27.116.160,4</b>	<b>100%</b>
<b>PASSIVO CIRCULANTE</b>			
Contas, Saldos de Passageiros e Títulos a Pagar	2.581.418,1	5.362.121,8	20%
Transporte a Executar	1.328.036,1	2.758.596,6	10%
Outros Passivos Circulantes	2.080.643,1	4.321.911,9	16%
	<b>5.990.097,4</b>	<b>12.442.630,3</b>	<b>46%</b>
<b>PASSIVO DE LONGO PRAZO</b>			
Dívidas de Longo Prazo	2.575.286,9	5.349.386,0	20%
Obrigações de Longo Prazo de Bens Arrendados	1.786.472,2	3.710.860,0	14%
Adiantamentos de Empresas Afiliadas	318.983,3	662.592,1	2%
Reservas	174.859,7	363.218,6	1%
Outras Obrigações de Longo Prazo	2.126.622,1	4.417.419,4	16%
	<b>6.982.224,2</b>	<b>14.503.476,1</b>	<b>53%</b>
<b>PATRIMÔNIO LÍQUIDO</b>			
Capital	2.303.236,4	4.784.282,6	18%
Superávites	386.220,3	802.256,8	3%
Lucros Retidos	(2.607.589,8)	(5.416.485,4)	-20%
	<b>81.866,9</b>	<b>170.053,9</b>	<b>1%</b>
<b>TOTAL DO PASSIVO</b>	<b>13.054.188,5</b>	<b>27.116.160,4</b>	<b>100%</b>

Fontes: International Civil Aviation Organization – ICAO; Empresas ABEAR.

## PRINCIPAIS INDICADORES OPERACIONAIS

2012	Receita Passagens/ pax-km-Yield Pax (R\$/km)	Receita total/ ass-km - RASK (R\$/km)	Receita Passagens/ ass-km - PRASK (R\$/km)	Receita total/ hora de voo (R\$/fh)	Receita total/ decolagem (R\$/dep)	Custo total/ hora de voo (R\$/fh)	Break-Even - BELF %
<b>Total ABEAR</b>	0,2525	0,1908	0,1652	17.659,22	29.466,35	19.095,31	92%

# QUALIDADE DOS SERVIÇOS

**P**esquisas de satisfação do consumidor repetidamente têm demonstrado que a pontualidade e o reduzido número de bagagens extraviadas ou danificadas (*mishandled baggage*) estão entre os principais atributos valorizados pelos passageiros do transporte aéreo. Assim, a avaliação da qualidade dos serviços prestados pelas empresas aéreas passa pela avaliação comparativa dos indicadores relacionados a esses atributos.

No plano internacional, um voo impreciso é aquele que chega ao seu destino com 15 minutos ou mais de atraso. Não existem, no exterior, outros critérios para definir pontualidade.

Já no Brasil, a pontualidade de um voo é definida segundo três critérios: aqueles com atraso maior ou igual a 15 minutos, 30 minutos e 60 minutos.

Os Estados Unidos foram tomados como referência em razão de suas dimensões geográficas serem da mesma magnitude do Brasil, e pela disponibili-

dade dos dados sobre esse quesito.

Como se pode observar no gráfico da página 40, a pontualidade dos voos domésticos no Brasil em 2012 (79%) foi similar à verificada nos Estados Unidos no mesmo ano (82%).

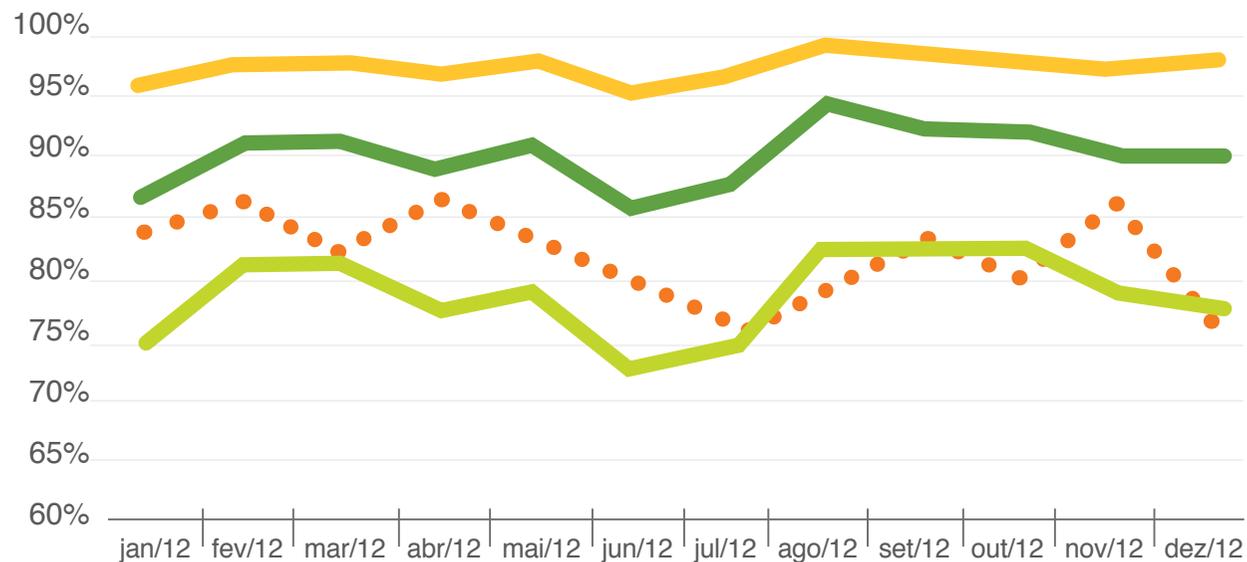
No entanto, a participação das razões meteorológicas como justificativa de atraso varia bastante entre o Brasil (13%) e Estados Unidos (32%). Em decorrência das diferenças de critério de classificação existentes entre os dois países no tocante às demais justificativas para o atraso dos voos,

uma comparação segura entre as referidas razões ainda não pode ser feita. Apesar disso, é possível supor que no Brasil haja uma maior participação de razões ligadas ao congestionamento da infraestrutura aeronáutica do que nos Estados Unidos.

Com relação ao extravio de bagagens, as estatísticas mostram uma situação favorável no Brasil em 2012 (2,8 ocorrências por 1000 passageiros embarcados) em relação à média mundial (8,8/1000 passageiros embarcados) e em relação à média europeia (9,4/1000 passageiros embarcados). Observou-se no Brasil uma discreta superioridade de desempenho em relação à América do Norte (3,1/1000 passageiros embarcados). Porém, em 2012 o melhor desempenho nesse indicador ficou com a Ásia (1,7/1000 passageiros embarcados).

# PONTUALIDADE

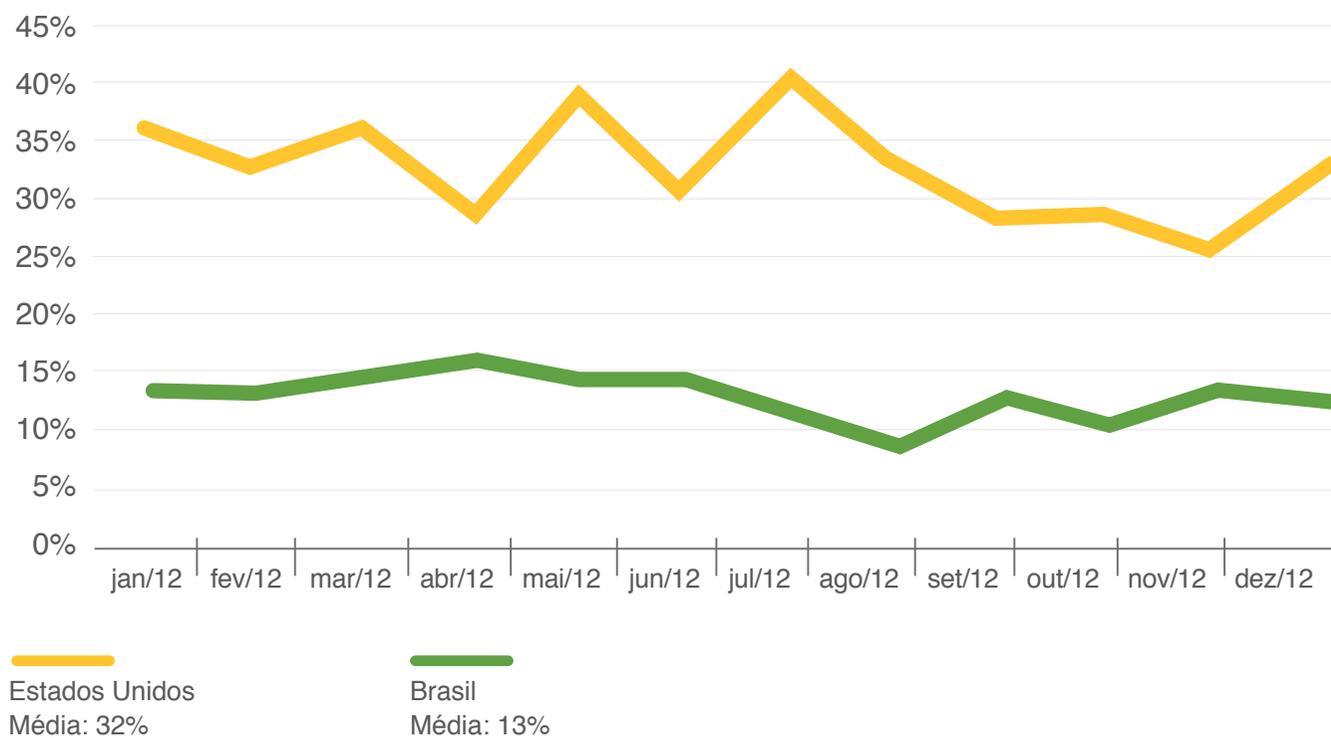
## ÍNDICES DE PONTUALIDADE NO BRASIL E NOS ESTADOS UNIDOS EM 2012\*



\* Os dados relativos ao Brasil referem-se a voos domésticos, ao passo que os relativos aos Estados Unidos referem-se a voos domésticos e internacionais.

Fontes: ANAC, US Department of Transportation – DOT.

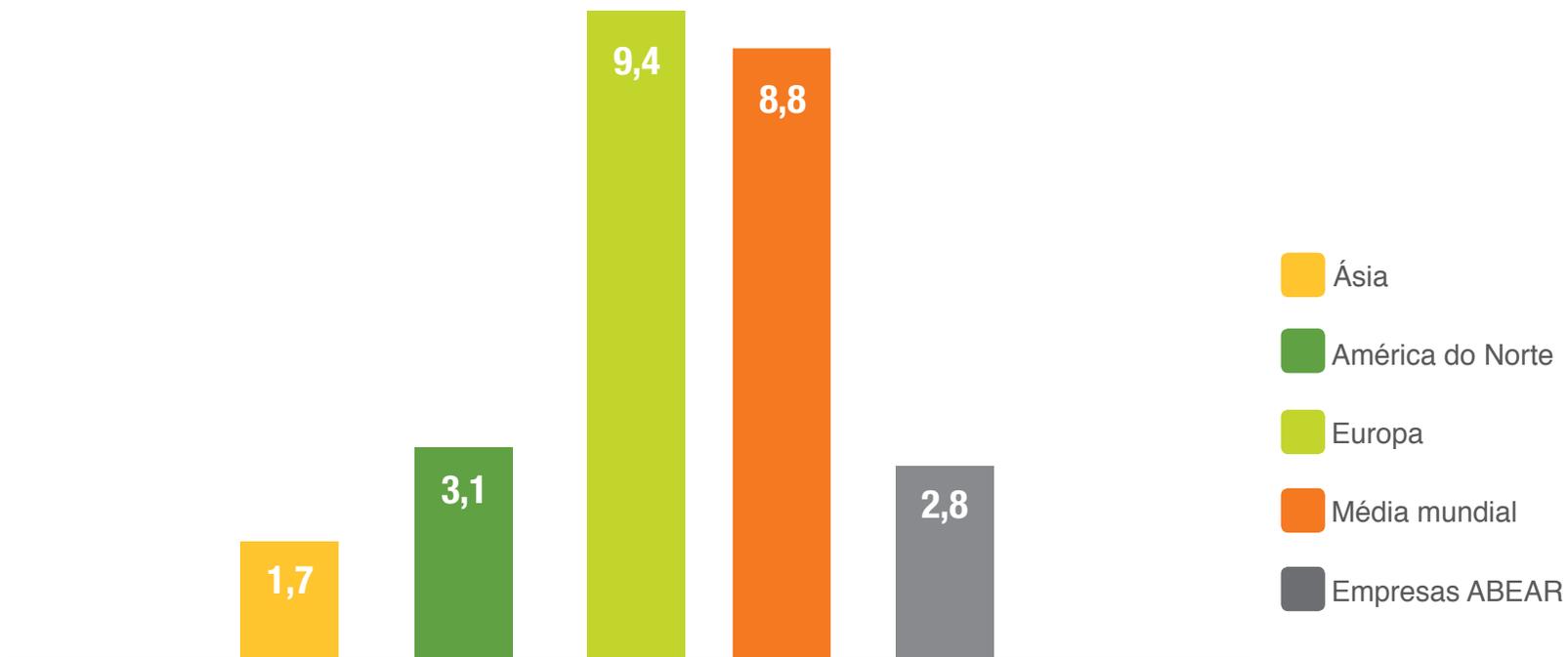
## PARTICIPAÇÃO DAS CAUSAS METEOROLÓGICAS NOS ATRASOS DE MAIS DE 15 MINUTOS EM 2012\*



\* Os dados relativos ao Brasil referem-se a voos domésticos, ao passo que os relativos aos Estados Unidos referem-se a voos domésticos e internacionais.  
 Fontes: ANAC, US Department of Transportation – DOT.

# EXTRAVIO E DANOS DE BAGAGENS

## EXTRAVIO DE BAGAGENS POR MIL PASSAGEIROS EMBARCADOS\* – 2012



Os dados das empresas ABEAR referem-se ao número de processos administrativos abertos, enquanto os dados das empresas dos demais países referem-se ao número de volumes extraviados. Assim, pode haver pequenas variações decorrentes dos critérios adotados.

Fontes: Sita, empresas ABEAR.

# O MERCADO DO TRANSPORTE AÉREO DOMÉSTICO DE PASSAGEIROS NO BRASIL

## ESTIMATIVA DA DEMANDA

O comportamento da demanda do transporte aéreo de passageiros domésticos no Brasil é um excelente exemplo de ajuste de modelagem econométrica. No caso presente as variáveis independentes PIB e *yield* (preços médios pagos por passageiro por quilômetro transportado) explicaram 98,57% das ocorrências, restando 1,43% a outras variáveis não consideradas e a fatores aleatórios não explicáveis. O longo histórico de quarenta e duas observações dá ainda mais robustez às conclusões derivadas do modelo econométrico.

A interpretação do modelo econométrico adiante apresentado é que a elasticidade da demanda doméstica (em passageiros-quilômetros transportados) em relação ao PIB é de aproximadamente 1,91. Isto é, para cada 1 ponto de variação percentual do PIB, mantidas as demais condições constantes, em média a demanda do transporte aéreo varia 1,91 ponto percentual.

Em relação ao *yield*, a elasticidade da demanda doméstica encontrada é -0,44, aproximadamente. Ou seja, para uma variação geral e uniforme dos preços da indústria de menos 1 ponto percentual, a demanda aumenta em média 0,44 ponto percentual. Evidentemente, isso não significa que se uma empresa aérea reduzir unilateralmente seus preços, a expectativa de aumento de suas vendas ocorrerá na proporção anteriormente referida.

Na verdade, se essa hipótese vier a ocorrer, segundo a teoria econômica a demanda dessa empresa aérea aumentará até o limite de sua capacidade física. Também deve estar claro que, se forem feitas reduções de preços que sejam capazes de atingir apenas um segmento da demanda (tarifas promocionais voltadas para o público que viaja por motivo de turismo, por exemplo), a variação da demanda não ocorrerá na mesma proporção acima comentada.

Ou seja, o conceito de elasticidade da demanda em relação a preços aplica-se às variações da demanda agregada com relação à variação uniforme dos preços médios.

O modelo estatístico de tendência é construído de forma análoga ao

modelo econométrico. Entretanto, este considera apenas o tempo como variável independente e despreza as outras variáveis econômicas. Sua construção é útil para verificar se o modelo econométrico conduziu a alguma cilada estatística.

No caso presente, a tendência encontrada foi especialmente aderente ao histórico da demanda, e a variável tempo foi capaz de explicar 96,11% da demanda, aproximadamente. Essa constatação, por sua vez, reforça as conclusões extraídas da modelagem econométrica.

As previsões apresentadas a seguir foram feitas com base nas previsões das variáveis independentes – no caso, PIB e *yield*.

Os níveis otimista e pessimista foram calculados adicionando-se e subtraindo-se, respectivamente, múltiplos do desvio padrão, que é a medida mais comumente usada para aferir as imprecisões inerentes às estimativas do modelo em relação às observações. Neste caso, o intervalo

entre as previsões otimista e pessimista foi construído de forma que a probabilidade de uma ocorrência futura nele situar-se é de 95%.

## **PARTICIPAÇÃO NO MERCADO DOMÉSTICO**

A participação no mercado doméstico em 2012 na demanda e na oferta, mostradas nos gráficos das próximas páginas, corresponde a um significativo aumento das parcelas da AZUL/TRIP e da AVIANCA. Entretanto, a presença dessas empresas nos principais mercados domésticos brasileiros é proporcionalmente menor do que suas participações médias no mercado doméstico, tomado como um todo. A exceção a esse quadro geral é a participação da AVIANCA no mercado Congonhas-Santos Dumont, relativamente alta (aproximadamente 27%) quando confrontada com a sua participação no total do mercado doméstico brasileiro (aproximadamente 5%).

Também é importante observar que os vinte maiores mercados domésticos

brasileiros correspondem a cerca de um terço dos embarques domésticos. Isso reflete a elevada concentração regional da população e do PIB brasileiro, o que restringe as dimensões da demanda deste mercado, especialmente se medido em passageiros-quilômetros transportados.

## **CONCENTRAÇÃO DE MERCADO**

Frequentemente se imagina que o transporte aéreo doméstico de passageiros no Brasil é um segmento muito concentrado desta indústria (ou seja, formado por poucas empresas supridoras de serviços). Uma avaliação do grau de concentração de uma indústria (seja ela qual for) é proporcionada pelo índice de Herfindahl-Hirschman (HHI), cuja construção e interpretação é adiante explicada.

Para verificar a hipótese de que há elevada concentração da indústria do transporte aéreo doméstico de passageiros no Brasil, foi feita uma estatística envolvendo os vinte maiores mercados mundiais do setor, os quais correspon-

dem a 93% da demanda mundial. Os países dessa amostra correspondem a 78% do PIB mundial.

Como se observa, a concentração do setor no Brasil, medida pelo HHI, está muito abaixo da mediana dos

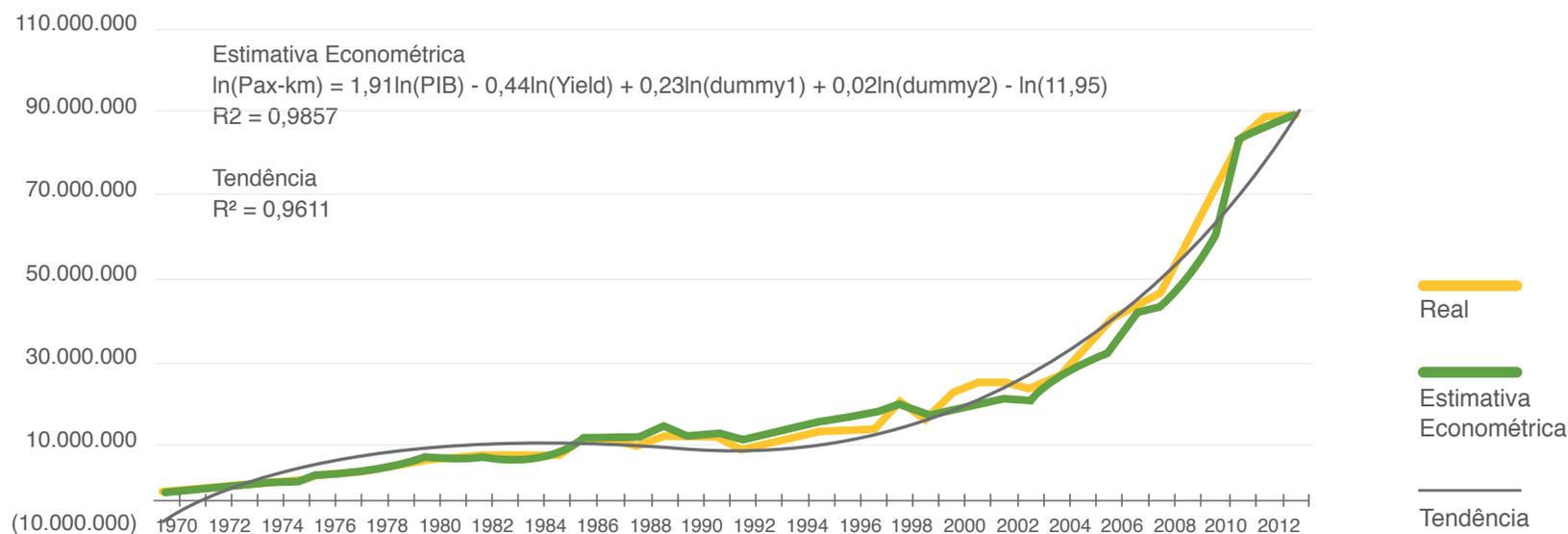
países estudados, mesmo que o valor desse índice no Brasil (2694) indique uma concentração entre moderada e elevada. Conclui-se, então, que um elevado grau de concentração do transporte aéreo é intrínseco a essa

indústria, e que o Brasil situa-se entre os mercados menos concentrados, mesmo se considerados na amostra estudada os Estados Unidos e a China, os quais são países com peculiaridades distintas do Brasil.

## DEMANDA DO TRANSPORTE AÉREO

### HISTÓRICO E MODELAGEM ESTATÍSTICA

Demanda do transporte aéreo de passageiros no Brasil (pax-km 000) – Dados históricos



Fontes: Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; Departamento de Aviação Civil – DAC.

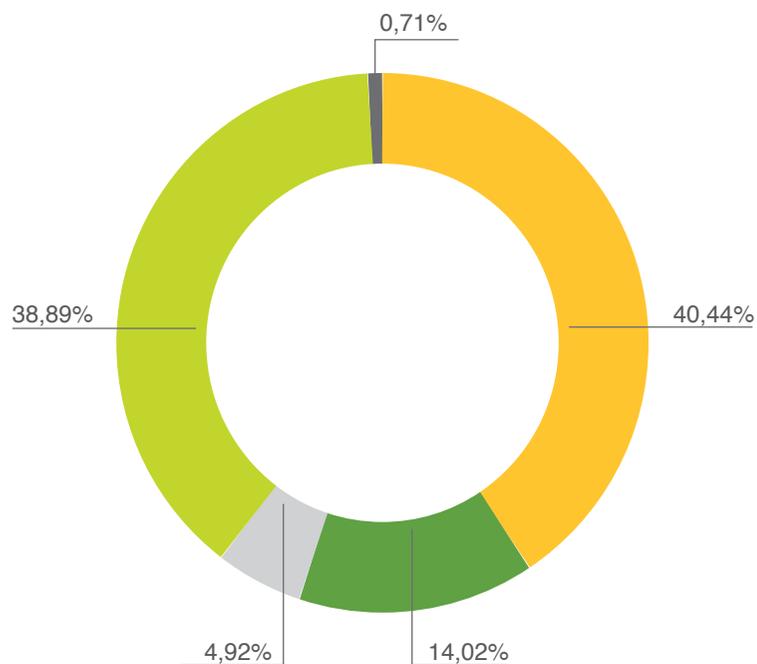
## PREVISÕES

Demanda do transporte aéreo de passageiros no Brasil (pax-km 000) – Previsões

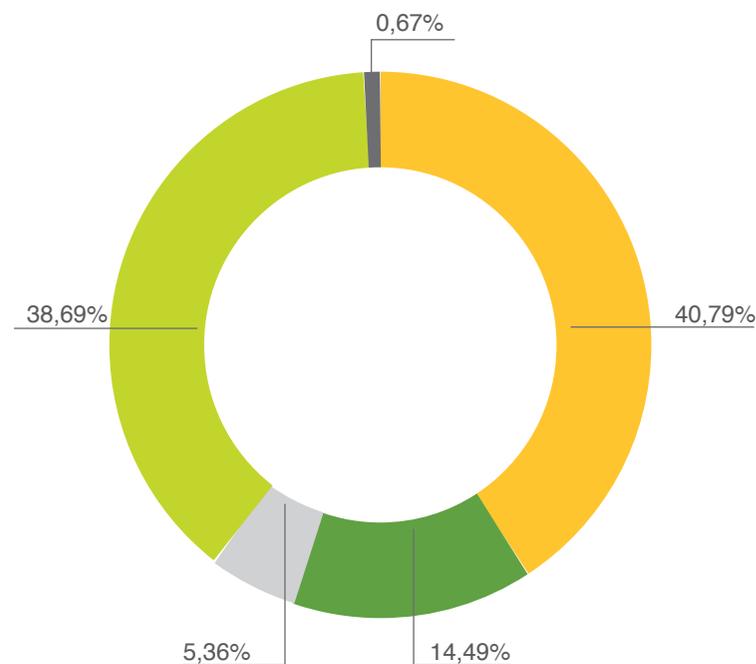


# PARTICIPAÇÃO DE MERCADO

## PARTICIPAÇÃO NA OFERTA (ASK) – CAPACITY SHARE 2012



## PARTICIPAÇÃO NA DEMANDA (RPK) – MARKET SHARE 2012



Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

# PRINCIPAIS MERCADOS DOMÉSTICOS BRASILEIROS

## MAIORES MERCADOS EM 2012, PARTICIPAÇÃO DE MERCADO POR EMPRESA

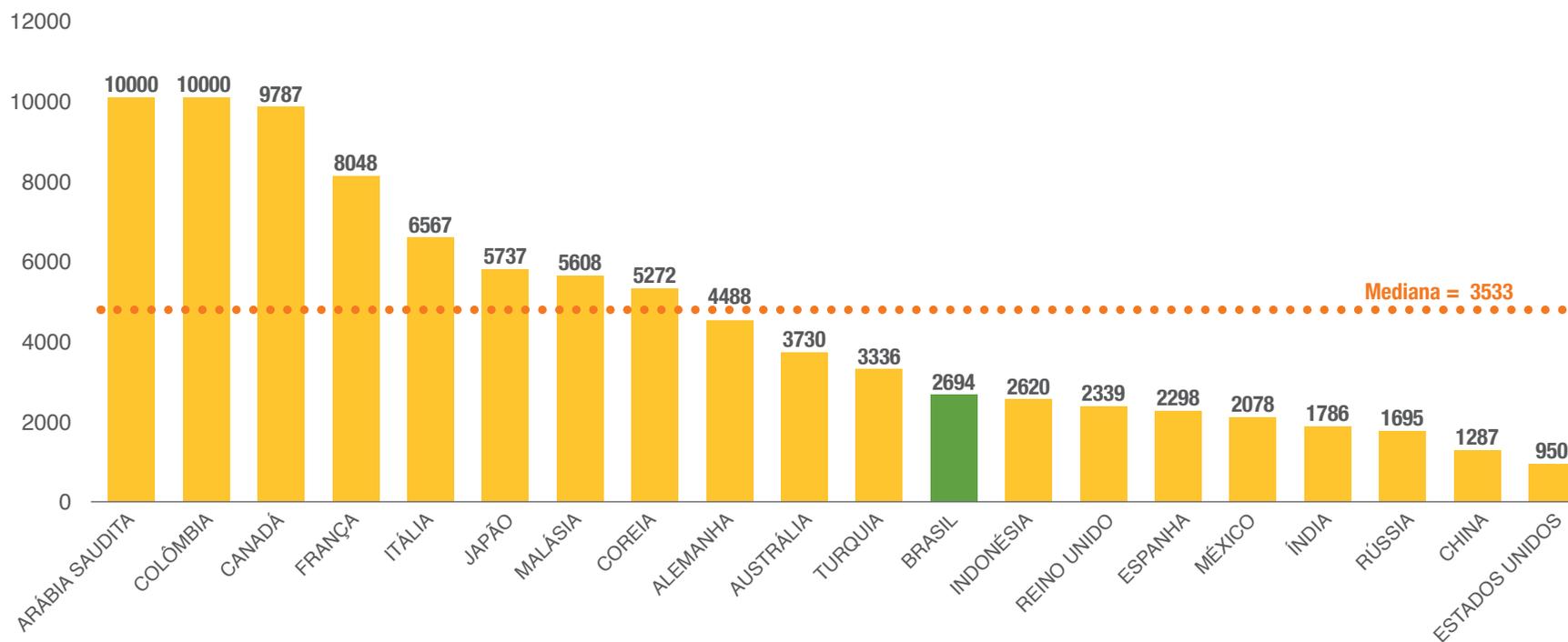
Mercados	Passageiros transportados *	Participação de mercado (CS) %			
		AVIANCA	AZUL/TRIP	GOL	TAM
São Paulo (Congonhas) - Rio de Janeiro (Santos Dumont)	3.855.601	14	-	43	43
São Paulo (Guarulhos) - Salvador	2.273.350	27	5	32	36
Brasília - São Paulo (Congonhas)	1.979.967	7	-	44	48
Recife - São Paulo (Guarulhos)	1.824.686	44	19	38	-
São Paulo (Guarulhos) - Porto Alegre	1.755.426	20	-	47	33
Porto Alegre - São Paulo (Congonhas)	1.469.184	-	-	45	55
Belo Horizonte (Confins) - São Paulo (Congonhas)	1.466.765	-	-	50	50
Fortaleza - São Paulo (Guarulhos)	1.453.733	21	-	29	50
Salvador - Rio de Janeiro (Galeão)	1.335.677	23	-	38	38
Curitiba - São Paulo (Congonhas)	1.299.319	-	-	50	50
Porto Alegre - Rio de Janeiro (Galeão)	1.241.525	8	-	50	42
Rio de Janeiro (Galeão) - São Paulo (Guarulhos)	1.224.854	12	-	47	41
São Paulo (Guarulhos) - Brasília	1.206.564	11	28	33	28
Rio de Janeiro (Santos Dumont) - Brasília	1.191.044	13	-	50	38
Brasília - Belo Horizonte (Confins)	1.188.944	8	23	31	38
São Paulo (Guarulhos) - Curitiba	1.134.958	-	28	33	39
Campinas - Rio de Janeiro (Galeão)	907.975	-	-	29	71
São Paulo (Guarulhos) - Belo Horizonte (Confins)	904.471	-	39	39	22
Belo Horizonte (Confins) - Rio de Janeiro (Santos Dumont)	898.869	-	39	39	22
Rio de Janeiro (Galeão) - Recife	894.178	9	-	45	45

Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; empresas ABEAR.

\* Considera os trajetos em ambos os sentidos.

# CONCENTRAÇÃO DE MERCADO NOS PRINCIPAIS MERCADOS DOMÉSTICOS

## HERFINDAHL-HIRSCHMAN INDEX - HHI\*



\* O HHI foi calculado com base no número de passageiros embarcados em 2012 nos vinte maiores mercados domésticos mundiais, os quais correspondiam a 93% da demanda doméstica mundial.

O HHI é definido pela soma dos quadrados das participações de mercado das empresas que operam em um determinado mercado, expressas em pontos percentuais. Varia de 1 a 10.000.

### INTERPRETAÇÃO:

- HHI abaixo de 100 indica um mercado altamente competitivo;
- HHI abaixo de 1500 indica um mercado não concentrado;
- HHI entre 1500 e 2500 indica uma concentração de mercado moderada;
- HHI acima de 2500 indica uma alta concentração de mercado.

Fonte: International Civil Aviation Organization – ICAO..

# PREÇOS E CUSTOS DO TRANSPORTE AÉREO DOMÉSTICO

A dificuldade em se obter dados abrangentes sobre os mercados domésticos dos diferentes países faz com que as análises comparativas tenham de se apoiar em amostras. Por mais cuidadosos que sejam o planejamento e a coleta de dados, as análises por amostragem têm um potencial de erro maior do que as análises feitas com base na totalidade do universo pesquisado.

Mesmo que se considere essa restrição, a representatividade dos mercados escolhidos e a metodologia de apuração de dados podem conduzir a conclusões importantes.

Para realizar um estudo comparativo dos preços médios vigentes nos vinte maiores mercados domésticos mundiais, foram selecionados cinco pares de cidades de cada país com distâncias entre si o mais próximas possível de 1000 km.

Também foram feitas medições considerando, em cada caso, antecedências de compra de uma, duas, três e quatro

semanas, como é habitual nesse tipo de levantamento.

Os resultados do levantamento comparativo estão apresentados na tabela e no gráfico a seguir. A partir deles é possível concluir que:

1. As tarifas públicas disponíveis no Brasil equiparam-se às da Rússia e aos Estados Unidos e são significativamente mais baixas do que as vigentes na China e no Japão.

2. As tarifas públicas disponíveis do modal aéreo no Brasil são discretamente mais altas do que

as do modal ônibus.

A composição dos custos médios de 2012 das empresas associadas da ABEAR em suas operações domésticas também pode ser consultada a seguir. Destacam-se o custo do combustível de aviação (38%), encargos com pessoal (18%) e arrendamento e manutenção (14%).

De todos os custos, o que maior ascensão experimentou em 2012 foi o combustível. A causa principal foi o aumento do preço do barril de petróleo no mercado mundial. Entretanto, cabe destacar que, na composição do preço do combustível de aviação, existe uma elevadíssima carga tributária que faz este insumo no Brasil estar entre os mais caros do mundo, com preços 30% acima da média mundial. (Cálculo aproximado feito pela média dos preços do combus-

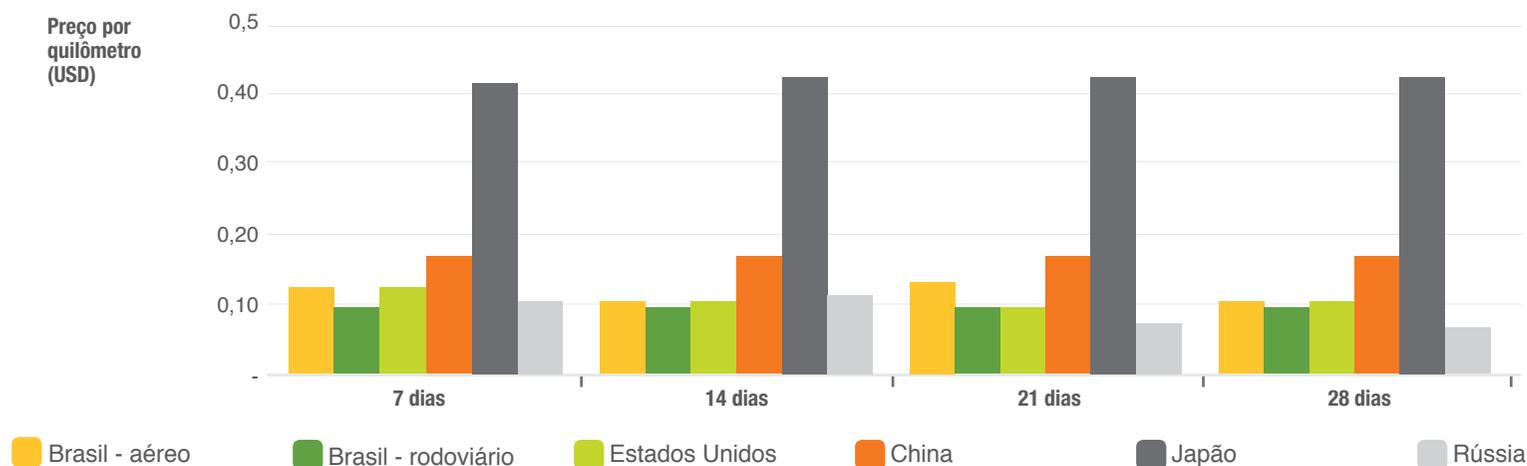
tível de aviação em voos internacionais partindo de Guarulhos e Galeão – USD 3.78 – em comparação com a média dos preços vigentes nos aeroportos de Madri, Paris, Londres, Miami, Frankfurt e Nova York – USD 2.93 –, conforme gráfico da página 60).

A evolução dos custos e das tarifas do transporte aéreo doméstico

de passageiros pode ser visualizada na página 61. Nele, ganha destaque a queda, entre 1970 e 2012, das tarifas em cerca de 30% (fenômeno que se acentuou ainda mais em 2013). Em paralelo, os custos do combustível ascenderam 140% no mesmo período. A sobrevivência das empresas aéreas foi conseguida pelo aumento do aprovei-

tamento de seus voos e pelo aumento de eficiência, o que fez com que seus custos totais subissem 52% contra uma inflação medida pelo IPCA de 77%. Dessa maneira, a evolução de custos e preços redundou em um prejuízo operacional do setor com poucos precedentes na história, como comentado anteriormente.

## TARIFAS PÚBLICAS DISPONÍVEIS POR DISTÂNCIA EM ETAPAS DOMÉSTICAS PRÓXIMAS A 1000 KM

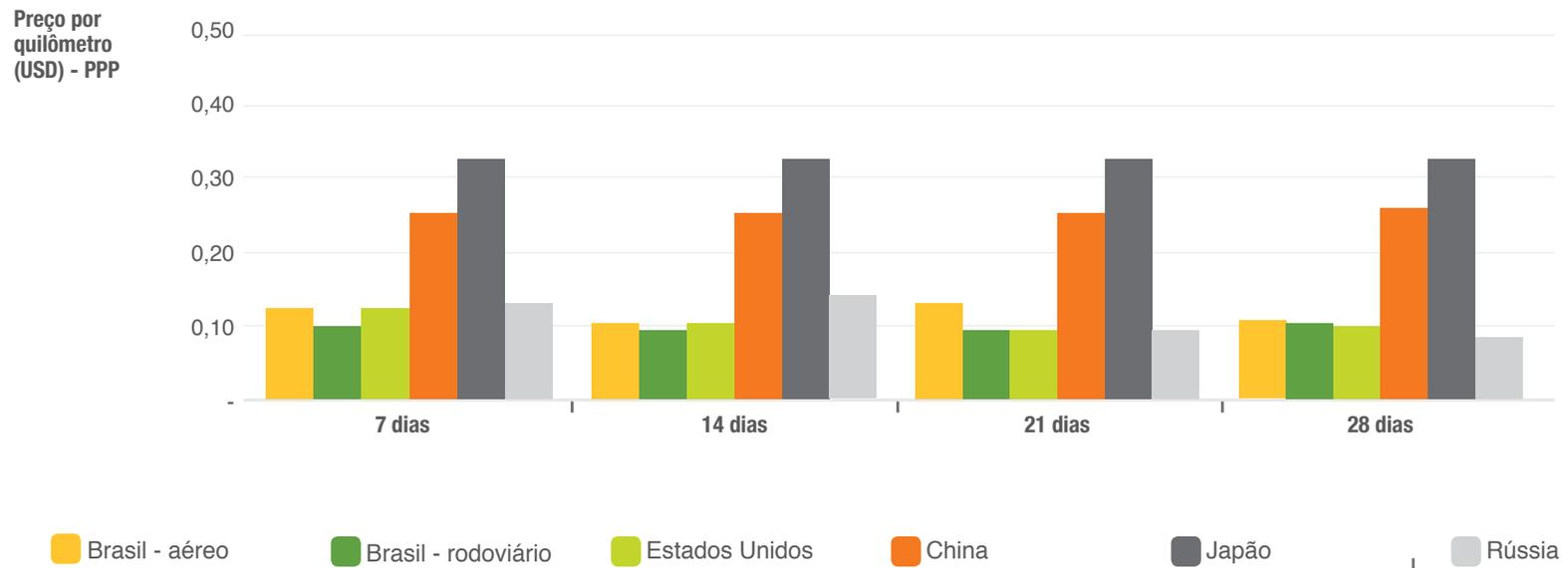


Fontes: Empresas ABEAR, Edreams e Busca Ônibus. Dados capturados entre 16 e 21/10/13.

	Pares de cidades	Distância (km)	TARIFAS UNIDIRECIONAIS (USD)				TARIFAS UNIDIRECIONAIS / DISTÂNCIA (USD/KM)			
			ANTECEDÊNCIA DE COMPRA							
			7 dias	14 dias	21 dias	28 dias	7 dias	14 dias	21 dias	28 dias
		min	min	min	min	min	min	min	min	
BRASIL AÉREO	BSB-GRU	851	202,51	165,23	174,44	167,53	0,1189	0,0970	0,1025	0,0984
	BSB-GIG	911	195,15	141,76	243,02	137,16	0,1071	0,0778	0,1334	0,0753
	CNF-CWB	843	126,11	100,34	100,34	100,34	0,0748	0,0595	0,0595	0,0595
	GRU-POA	864	201,59	189,17	215,40	197,91	0,1166	0,1094	0,1246	0,1145
	CNF-SSA	958	366,37	299,17	424,36	305,15	0,1913	0,1562	0,2216	0,1593
	MÉDIA	885	218,35	179,13	231,51	181,62	0,1218	0,1000	0,1283	0,1014
BRASIL RODOVIÁRIO	BSB-GRU	851	157,91	157,91	157,91	157,91	0,0927	0,0927	0,0927	0,0927
	BSB-GIG	911	127,95	127,95	127,95	127,95	0,0702	0,0702	0,0702	0,0702
	CNF-CWB	843	162,81	162,81	162,81	162,81	0,0965	0,0965	0,0965	0,0965
	GRU-POA	864	170,76	170,76	170,76	170,76	0,0988	0,0988	0,0988	0,0988
	CNF-SSA	958	211,21	211,21	211,21	211,21	0,1103	0,1103	0,1103	0,1103
	MÉDIA	885	166,13	166,13	166,13	166,13	0,0937	0,0937	0,0937	0,0937
ESTADOS UNIDOS	ATL-MIA	956	210,00	164,00	164,00	164,00	0,1098	0,0858	0,0858	0,0858
	CHI-NYC	1.147	188,00	183,00	183,00	280,00	0,0819	0,0797	0,0797	0,1220
	CLE-NYC	665	273,00	160,00	135,00	110,00	0,2054	0,1204	0,1016	0,0828
	DET-NYC	774	194,00	185,00	185,00	185,00	0,1253	0,1195	0,1195	0,1195
	LAX-SLC	949	208,00	191,00	166,00	147,00	0,1095	0,1006	0,0874	0,0774
	MÉDIA	898	214,60	176,60	166,60	177,20	0,1264	0,1012	0,0948	0,0975
CHINA	PEK-SHA	1.075	335,00	353,00	353,00	353,00	0,1558	0,1642	0,1642	0,1642
	NKG-PEK	948	331,00	331,00	331,00	331,00	0,1746	0,1746	0,1746	0,1746
	CAN-SHA	1.175	347,00	349,00	349,00	410,00	0,1477	0,1485	0,1485	0,1745
	PEK-SZX	1.207	574,00	574,00	574,00	574,00	0,2378	0,2378	0,2378	0,2378
	HKG-SHA	1.230	283,00	257,00	259,00	253,00	0,1151	0,1045	0,1053	0,1029
	MÉDIA	1.127	374,00	372,80	373,20	384,20	0,1662	0,1659	0,1661	0,1708
JAPÃO	NGS-TYO	958	752,00	752,00	752,00	752,00	0,3927	0,3927	0,3927	0,3927
	KIX-NRT	492	435,00	435,00	435,00	435,00	0,4417	0,4417	0,4417	0,4417
	NRT-UKB	486	435,00	435,00	435,00	435,00	0,4475	0,4475	0,4475	0,4475
	FUK-NRT	941	710,00	710,00	710,00	710,00	0,3771	0,3771	0,3771	0,3771
	HIJ-NRT	697	596,00	596,00	596,00	596,00	0,4277	0,4277	0,4277	0,4277
	MÉDIA	715	585,60	585,60	585,60	585,60	0,4173	0,4173	0,4173	0,4173
RÚSSIA	DME-LED	668	92,00	92,00	92,00	92,00	0,0689	0,0689	0,0689	0,0689
	LED-KUF	1.400	249,00	249,00	159,00	159,00	0,0889	0,0889	0,0568	0,0568
	DME-KUF	821	283,00	283,00	203,00	203,00	0,1724	0,1724	0,1237	0,1237
	DME-KZN	718	187,00	187,00	94,00	71,00	0,1303	0,1303	0,0655	0,0495
	LED-KZN	1.221	156,00	224,00	132,00	113,00	0,0639	0,0917	0,0540	0,0463
	MÉDIA	966	193,40	207,00	136,00	127,60	0,1049	0,1104	0,0738	0,0690

Fontes: Empresas ABEAR, Edreams e Busca Ônibus. Dados capturados entre 16 e 21/10/13.

## TARIFAS PÚBLICAS DISPONÍVEIS POR DISTÂNCIA EM ETAPAS DOMÉSTICAS PRÓXIMAS A 1000 KM

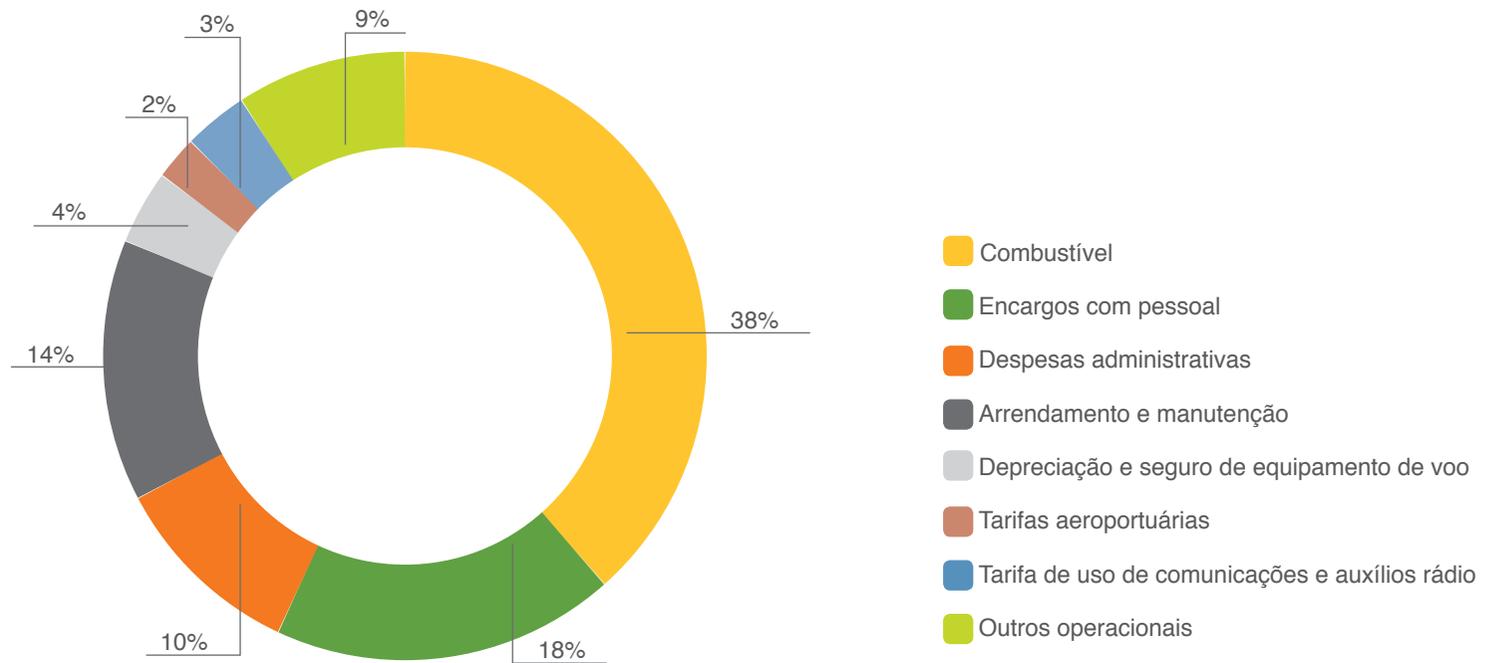


Valores ajustados pelo Paridade do Poder de Compra (PPP), publicado pelo Fundo Monetário Internacional – FMI (Outubro/2013).  
 Fontes: Empresas ABEAR, Edreams e Busca Ônibus. Dados capturados entre 16 e 21/10/13.

		TARIFAS UNIDIRECIONAIS (USD)				TARIFAS UNIDIRECIONAIS / DISTÂNCIA (USD/KM)				
		ANTECEDÊNCIA DE COMPRA								
Pares de cidades	Distância (km)	7 dias	14 dias	21 dias	28 dias	7 dias	14 dias	21 dias	28 dias	
		min	min	min	min	min	min	min	min	
BRASIL AÉREO	BSB-GRU	851	212,26	173,19	182,83	175,60	0,1247	0,1017	0,1074	0,1031
	BSB-GIG	911	204,54	148,58	254,71	143,76	0,1123	0,0816	0,1398	0,0789
	CNF-CWB	843	132,18	105,17	105,17	105,17	0,0784	0,0624	0,0624	0,0624
	GRU-POA	864	211,30	198,27	225,77	207,44	0,1223	0,1147	0,1306	0,1200
	CNF-SSA	958	384,00	313,57	444,78	319,84	0,2005	0,1637	0,2323	0,1670
	MÉDIA	885	228,86	187,76	242,65	190,36	0,1276	0,1048	0,1345	0,1063
BRASIL RODOVIÁRIO	BSB-GRU	851	165,52	165,52	165,52	165,52	0,0972	0,0972	0,0972	0,0972
	BSB-GIG	911	134,11	134,11	134,11	134,11	0,0736	0,0736	0,0736	0,0736
	CNF-CWB	843	170,65	170,65	170,65	170,65	0,1012	0,1012	0,1012	0,1012
	GRU-POA	864	178,98	178,98	178,98	178,98	0,1036	0,1036	0,1036	0,1036
	CNF-SSA	958	211,38	221,38	221,38	221,38	0,1156	0,1156	0,1156	0,1156
	MÉDIA	885	174,13	174,13	174,13	174,13	0,0982	0,0982	0,0982	0,0982
ESTADOS UNIDOS	ATL-MIA	956	210,00	164,00	164,00	164,00	0,1098	0,0858	0,0858	0,0858
	CHI-NYC	1.147	188,00	183,00	183,00	280,00	0,0819	0,0797	0,0797	0,1220
	CLE-NYC	665	273,00	160,00	135,00	110,00	0,2054	0,1204	0,1016	0,0828
	DET-NYC	774	194,00	185,00	185,00	185,00	0,1253	0,1195	0,1195	0,1195
	LAX-SLC	949	208,00	191,00	166,00	147,00	0,1095	0,1006	0,0874	0,0774
	MÉDIA	898	214,60	176,60	166,60	177,20	0,1264	0,1012	0,0948	0,0975
CHINA	PEK-SHA	1.075	506,42	533,64	533,64	533,64	0,2355	0,2482	0,2482	0,2482
	NKG-PEK	948	500,38	500,38	500,38	500,38	0,2639	0,2639	0,2639	0,2639
	CAN-SHA	1.175	524,56	527,59	527,59	619,80	0,2233	0,2245	0,2245	0,2638
	PEK-SZX	1.207	867,72	867,72	867,72	867,72	0,3595	0,3595	0,3595	0,3595
	HKG-SHA	1.230	427,82	388,51	391,53	382,46	0,1740	0,1580	0,1592	0,1555
	MÉDIA	1.127	565,38	563,57	564,17	580,80	0,2512	0,2508	0,2511	0,2582
JAPÃO	NGS-TYO	958	585,23	585,23	585,23	585,23	0,3056	0,3056	0,3056	0,3056
	KIX-NRT	492	338,53	338,53	338,53	338,53	0,3437	0,3437	0,3437	0,3437
	NRT-UKB	486	338,53	338,53	338,53	338,53	0,3483	0,3483	0,3483	0,3483
	FUK-NRT	941	552,54	552,54	552,54	552,54	0,2935	0,2935	0,2935	0,2935
	HIJ-NRT	697	463,83	463,83	463,83	463,83	0,3328	0,3328	0,3328	0,3328
	MÉDIA	715	455,73	455,73	455,73	455,73	0,3248	0,3248	0,3248	0,3248
RÚSSIA	DME-LED	668	114,24	114,24	114,24	114,24	0,0855	0,0855	0,0855	0,0855
	LED-KUF	1.400	309,20	309,20	197,44	197,44	0,1104	0,1104	0,0705	0,0705
	DME-KUF	821	351,42	351,42	252,08	252,08	0,2141	0,2141	0,1536	0,1536
	DME-KZN	718	232,21	232,21	116,73	88,16	0,1618	0,1618	0,0813	0,0614
	LED-KZN	1.221	193,71	278,15	163,91	140,32	0,0793	0,1139	0,0671	0,0574
	MÉDIA	966	240,16	257,04	168,88	158,45	0,1302	0,1371	0,0916	0,0857

Fontes: Empresas ABEAR, Edreams e Busca Ônibus. Dados capturados entre 16 e 21/10/13.

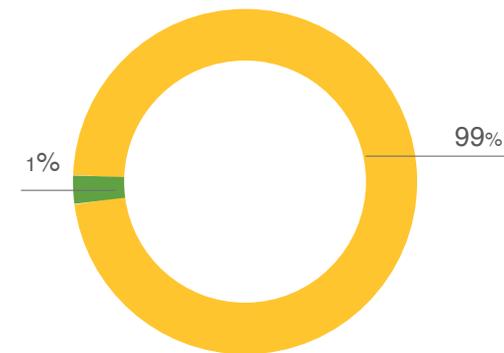
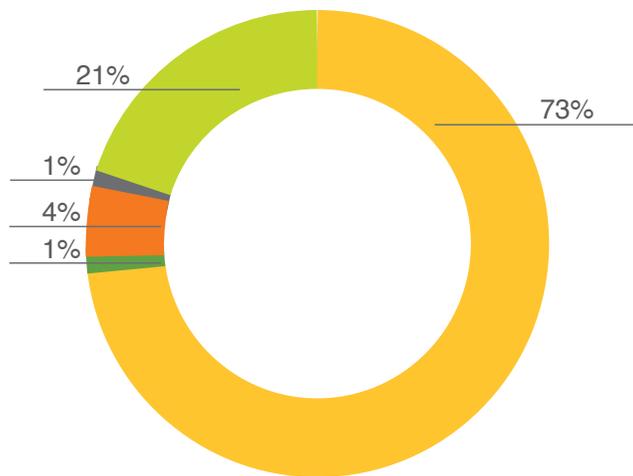
## COMPOSIÇÃO DE CUSTOS DA INDÚSTRIA EM 2012 – DOMÉSTICO



## COMPOSIÇÃO MÉDIA DOS CUSTOS DO COMBUSTÍVEL – QAV – DOMÉSTICO

## COMPOSIÇÃO MÉDIA DOS CUSTOS DO QAV – INTERNACIONAL

Em média, o preço final do QAV pago pelas empresas aéreas é 26% menor nos voos internacionais do que nos voos domésticos



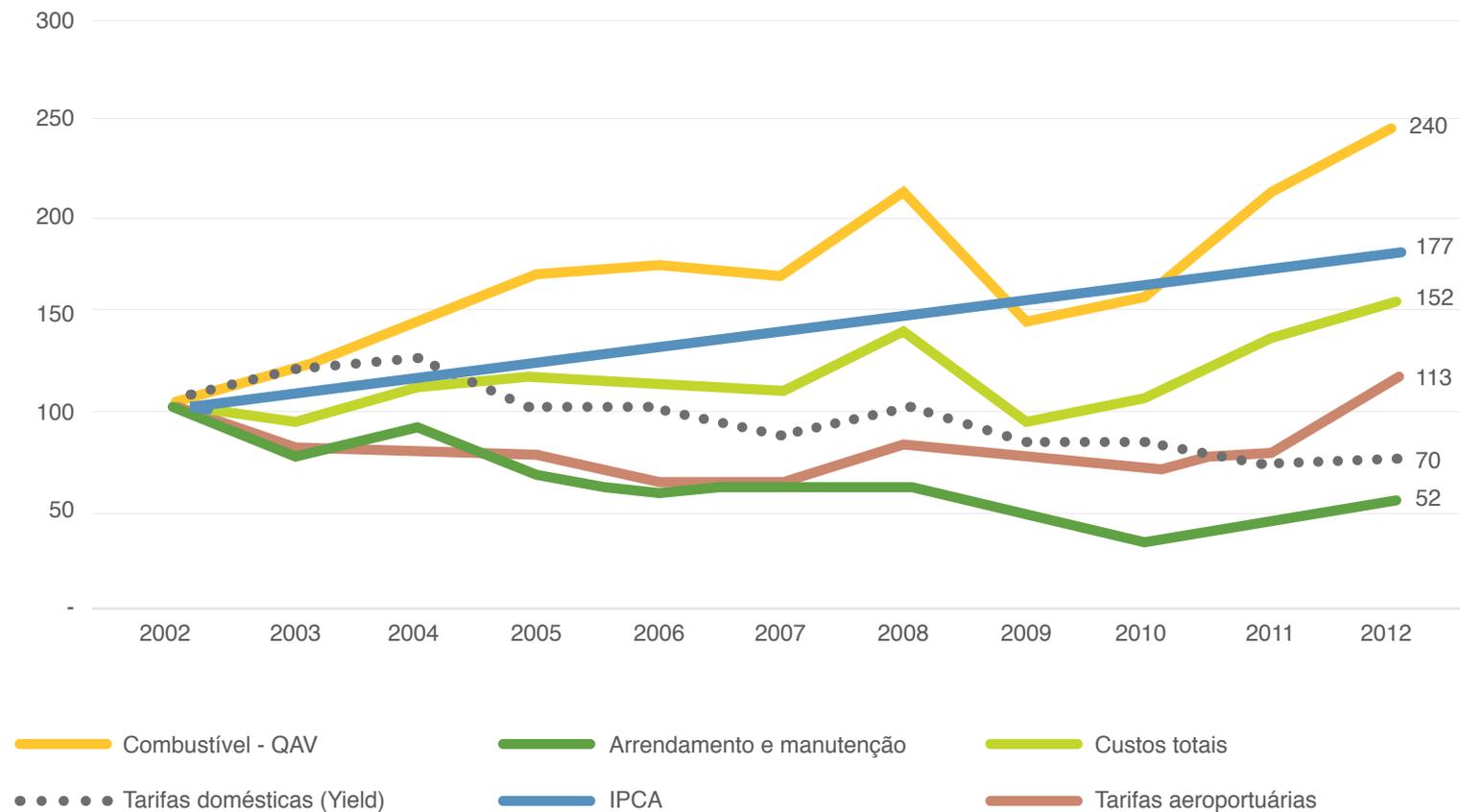
Média aritmética simples dos aeroportos de Brasília, Guarulhos, Campinas, Manaus, Porto Alegre, Galeão, Salvador e Curitiba.

## PREÇOS DO COMBUSTÍVEL DE AERONAVES EM DIVERSOS AEROPORTOS DO MUNDO (USD/gal)



Fonte: International Air Transport Association – IATA, Abril/2013.

## EVOLUÇÃO DOS CUSTOS NOMINAIS DA INDÚSTRIA – DOMÉSTICO



## REFERÊNCIAS E SITES CONSULTADOS

**Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)**  
**(Anuários, dados e estatísticas)**  
[www.anac.gov.br](http://www.anac.gov.br)

**Busca Ônibus**  
[www.buscaonibus.com.br](http://www.buscaonibus.com.br)

**Edreams**  
[www.edreams.com](http://www.edreams.com)

**Great Circle Mapper**  
[www.gcmap.com](http://www.gcmap.com)

**Instituto de Pesquisa  
Econômica Aplicada (IPEA)**  
[www.ipeadata.gov.br](http://www.ipeadata.gov.br)

**International Air Transport  
Association (IATA)**  
**(Publicações “Benefits of Aviation”  
e “Vision 2050”)**  
[www.iata.org](http://www.iata.org)

**International Civil Aviation Organization  
(ICAO)**  
[www.icao.int](http://www.icao.int)

**International Monetary Funds (IMF)**  
[www.imf.org](http://www.imf.org)

**Société Internationale de  
Télécommunications Aéronautiques (SITA)**  
[www.sita.aero](http://www.sita.aero)

**U.S. Exchange Commission (SEC)**  
[www.sec.gov](http://www.sec.gov)

**United States Department of Transportation  
(Estatísticas e informações econômicas  
sobre o transporte aéreo nos Estados  
Unidos)**  
[www.rita.dot.gov](http://www.rita.dot.gov)

**U.S. Securities Exchange Commission  
(Relatórios de empresas com capital  
aberto nos Estados Unidos)**  
[www.sec.gov](http://www.sec.gov).

