



PANORAMA

2013

SUMÁRIO

- 5. Apresentação
- 7. Introdução
- 9. A ABEAR e suas associadas
- 23. Estatísticas básicas e demonstrações financeiras
- 43. Qualidade dos serviços
- 51. O mercado do transporte aéreo doméstico de passageiros no Brasil
- 61. O mercado do transporte aéreo doméstico de cargas no Brasil
- 67. Frota doméstica e eficiência operacional
- 75. Preços e custos do transporte aéreo doméstico
- 83. Transporte de órgãos e tecidos
- 86. Referências e sites consultados

APRESENTAÇÃO

Estamos satisfeitos de, em apenas seis meses, produzir mais uma edição do Panorama, o qual reúne informações sobre as companhias aéreas fundadoras e demais associadas no ano de 2013. É gratificante, a cada novo estudo, aprofundar temas, ampliar o escopo de nossas análises e também desfazer mitos do nosso setor.

Este Panorama avança ao compilar dados de novos associados – Boeing e TAM Cargo – e apresentar, por exemplo, comparações de evolução de custos em relação à queda do valor do bilhete aéreo, mostrando de forma inequívoca os esforços que temos feito para manter a inclusão de novos usuários no modal aéreo brasileiro, a despeito de um crescimento econômico menor e de mais custos.

Outro tema é a frota brasileira de jatos, consideravelmente mais jovem e utilizada de forma mais eficiente em comparação com as frotas que operam em outros países. São dados que reafirmam nosso tamanho e importância – lembrando que ocupamos, há dois anos, o terceiro lugar entre os maiores mercados domésticos do mundo.

Pela primeira vez, apresentamos números de órgãos para transplante transportados por nossos associados em todo o país, trabalho de responsabilidade social realizado em parceria com o Ministério da Saúde. A cada ano, mais de seis mil vidas são salvas graças ao transporte aéreo, em uma operação logística que nos coloca como referência para outros mercados.

A importância do avião em um país como o nosso ficou mais evidente em 2014 – e estará refletido em nosso Panorama do ano que vem – com a realização da Copa do Mundo. A organização e execução de uma malha especial para ligação entre as doze cidades-sede durante um mês, alterando substancialmente rotas e procedimentos, permitiu que atendêssemos mais de 9 milhões de usuários, realizando a verdadeira “Copa do Avião”, em que, com muito orgulho, nossos serviços conquistaram um dos mais altos índices de aprovação entre os turistas estrangeiros.

Boa leitura!

Eduardo Sanovicz
Presidente da ABEAR

EQUIPE ABEAR

Eduardo Sanovicz
Presidente

Adrian Alexandri
Diretor de Comunicação

Antônio Augusto do Poço Pereira
Diretor Administrativo e Financeiro

Guilherme Freire
Diretor de Relações Institucionais

Ronaldo Jenkins
Diretor de Segurança e Operações de Voo

Adalberto Febeliano
Consultor Técnico

Paulo Roberto Alonso
Consultor Técnico

Rogério Benevides Carvalho
Consultor Técnico

Daniela Sarmento
Coordenadora de Projetos

David Maziteli
Assessor de Imprensa

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 - Gislaire Rossetti
Diretora de Relações Institucionais e Sustentabilidade

CAPTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

Mauricio Emboaba
Consultor Técnico ABEAR

INTRODUÇÃO

O Panorama 2013 é a segunda edição de uma série anual de estudos sobre o cenário e as evoluções do mercado brasileiro de transporte aéreo. Por se tratar de uma continuidade, traz uma visão evolutiva de alguns aspectos em comparação ao ano anterior e introduz aprimoramentos nas análises que vêm sendo feitas pela ABEAR.

Assim como no Panorama 2012, foram utilizadas fontes nacionais e estrangeiras para as análises. Entre elas, a mais aplicada foi novamente a base de dados da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO, na sigla em inglês) – instituição que faz parte da Organização das Nações Unidas (ONU) – pela sua abrangência e pela uniformidade com que trata os dados de diversos países. A ICAO considera os registros transmitidos pelas autoridades aeronáuticas de cada país (no Brasil, a ANAC) conforme determina o artigo 67 da Convenção de Aviação Civil Internacional, a Convenção de Chicago, de 1944. Entre outras fontes adicionadas,

pode-se destacar a Boeing, fabricante que se associou à ABEAR no início de 2014.

O *benchmarking* com outros mercados, um dos pontos qualitativos deste material, também foi mantido. A comparação permite colocar as estatísticas do contexto brasileiro sob uma perspectiva global e fortalece os indicadores apresentados.

No que diz respeito ao transporte aéreo de passageiros, o Panorama 2013 traz novas análises sobre a penetração de mercado (número de passageiros embarcados por habitante frente ao produto interno bruto – PIB – per capita, por exemplo). E, no que tange às operações aéreas, tece comparativos em

temas como modernidade e utilização da frota de aeronaves, consumo de combustível e impacto ambiental, entre outros aspectos. Outra novidade é a leitura do transporte aéreo de cargas, feita simetricamente ao estudo do mercado de passageiros. Esta ampliação de abordagem se fez necessária com o ingresso da TAM Cargo (anteriormente ABSA) na ABEAR.

Sob esta perspectiva, os diferentes aspectos do transporte aéreo doméstico de passageiros no Brasil foram amplamente avaliados de forma a oferecer ao leitor uma melhor compreensão dos fenômenos pertinentes ao mercado tratados neste documento. A coerência dos dados aqui apresentados segue, onde pertinente, a mesma organização adotada pela base de dados da ICAO, e aproxima esse documento de outras publicações já existentes sobre o mercado aéreo global.

A ABEAR E SUAS ASSOCIADAS

Criada 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 associadas (BOEING, TAM Cargo e TAP).



Desde o início de suas operações, a AVIANCA elegeu sua prioridade: oferecer o produto de melhor qualidade no mercado brasileiro, com foco no atendimento ao cliente, serviço diferenciado de bordo, frota moderna e pontualidade. Foi a primeira empresa aérea a receber no Brasil a Classificação “A” da Anac, referente ao espaçamento entre as poltronas, e a única companhia nacional a oferecer este espaço em 100% de seus assentos. Com a inclusão de Goiânia em sua malha aérea, a AVIANCA conta com 41 aeronaves e opera em 24 aeroportos de 23 destinos no país. Tem a expectativa de transportar 7,4 milhões de passageiros em 2014.

Nos últimos três anos, a companhia registrou importante índice de crescimento, notável em qualquer setor da economia brasileira. Isso só se tornou possível graças a uma estratégia claramente definida – a

excelência no atendimento e serviço aos clientes –, além do trabalho de uma equipe que hoje soma mais de quatro mil colaboradores. Esse crescimento se reflete também na expansão de sua frota, com a chegada de sete aeronaves

Airbus A320, com capacidade para transportar até 162 passageiros cada.

O sucesso do crescimento é resultado de investimentos constantes para ampliação de suas operações, modernização de sua plataforma tecnológica, contratação de novos colaboradores para diversas áreas e diferenciação dos serviços. A AVIANCA conta, hoje, com um dos mais expressivos fatores de ocupação do mercado, demonstrando a assertividade do seu modelo de negócio.

Todas essas transformações fortalecem o foco e os pilares de seu atendimento qualificado, serviço de

bordo diferenciado, entretenimento e conforto, já reconhecidos nos últimos anos. Resultado disso são as premiações obtidas, entre elas: Excelência em Atendimento pela revista *Consumidor Moderno* em 2013; Melhor Companhia Aérea no país em Atendimento ao Cliente pelo Instituto Brasileiro de Relacionamento com o Cliente, publicado pela revista *Exame* em 2010, 2011 e 2013; melhor companhia aérea nacional pelo *Guia Quatro Rodas* e pela *Revista Viagem e Turismo*, da Editora Abril, em 2013; e Prêmio de Destaque para a Melhor Companhia Aérea Nacional, pela *Revista Companhia de Viagem*.



AZUL Linhas Aéreas Brasileiras foi fundada com a proposta de oferecer um serviço diferenciado, ligando cidades que não eram conectadas pela malha aérea do país. No início das operações, em dezembro de 2008, a AZUL já contava com 200 milhões de dólares e se tornou a companhia mais capitalizada em sua fundação na história da aviação mundial.

Seus voos inaugurais ligaram as cidades de Campinas e Salvador e, em apenas oito meses, a empresa atingia a marca de um milhão de clientes transportados. Quatro meses depois, a AZUL embarcava o passageiro de número dois milhões, e esse número voltaria a dobrar em julho de 2010.

Mais um capítulo importante foi escrito na história da AZUL em 2012,

quando David Neeleman, presidente do Conselho da AZUL, juntamente com Renan Chieppe e José Mário Caprioli, respectivamente presidente do Conselho e presidente-executivo da TRIP Linhas Aéreas, assinaram um acordo de investimento para combinar as duas empresas. Assim, foi criada uma nova holding, a AZUL TRIP S.A.

Em abril de 2014, a AZUL fez mais um grande anúncio: foram arrendadas 12 aeronaves de grande porte – como os A330 e A350, da Airbus – para início de sua operação internacional, com voos para os EUA. Os primeiros destinos são Fort Lauderdale, Orlando e Nova York.

Com seis anos de vida, a AZUL apresenta números expressivos: detém uma frota de 139 aeronaves, conta com mais de dez mil colaboradores, opera quase 900 voos diários – os quais representam mais de 30% do total de decolagens do Brasil –, e tem a malha aérea mais abrangente do país, que passa dos 100 destinos servidos.

VISÃO

Construir juntos a melhor companhia aérea do mundo.

MISSÃO

Servir, servir, servir.

VALORES

▶ **Segurança:** respeite a vida em todas as ações;

▶ **Consideração:** trate a todos como gostariam de ser tratados;

▶ **Integridade:** honre sua palavra e aja de forma ética;

▶ **Paixão:** use a paixão pelo que faz para servir as pessoas;

▶ **Inovação:** inove em tudo o que fizer e busque renovar-se sempre;

▶ **Excelência:** faça o melhor para obter resultados excepcionais;



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 com isso oferece preços acessíveis ao passageiro, democratizando o transporte aéreo no Brasil. Com o início das operações, em 2001, a companhia também inovou ao facilitar as vendas e o check-in pela internet.

Três anos após sua fundação, realizou seu IPO (sigla em inglês para Oferta Pública Inicial) e iniciou suas operações internacionais para a Argentina. Em 2006, inaugurou seu Centro de Manutenção de Aeronaves, no Aeroporto de Confins (MG) – o maior e mais moderno da América Latina.

Foi inaugurada em 2009 a primeira loja física Voe Fácil no Largo Treze, zona sul de São Paulo. Hoje, são dez pontos de vendas em locais de grande público, tornando realidade a todos o sonho de voar. No mesmo ano, a GOL adotou um novo modelo de serviço de bordo nos voos mais longos, com uma maior oferta de produtos cobrados à

parte. Em 2013, a empresa mais uma vez saiu na frente e anunciou a nova configuração GOL+, que oferece mais espaço e conforto a seus clientes.

Com frota operacional jovem de 140 aeronaves Boeing 737 Next Generation, realiza mais de 900 voos diários para 67 destinos, dos quais 52 são domésticos e 15 internacionais para países na América do Sul, Caribe e América do Norte.

O programa de relacionamento SMILES permite que seus participantes acumulem milhas e resgatem bilhetes para mais de 560 localidades em todo o mundo, por meio de voos realizados por parceiras

como Delta e Air France-KLM.
A companhia possui também o serviço logístico Gollog, que capta e distribui cargas e encomendas em mais de 3,2 mil municípios brasileiros e seis internacionais.

MISSÃO

Aproximar pessoas com segurança e inteligência.

VISÃO

Ser a melhor companhia aérea para viajar, trabalhar e investir.

VALORES

Segurança, inteligência, servir e *lowest-cost*.



Desde a sua fundação, em 1976, a TAM mantém o compromisso de oferecer a seus clientes serviços diferenciados de alta qualidade a preços competitivos. E é com essa filosofia que a empresa cresceu, tornou-se uma das maiores companhias do país e hoje ocupa posição de destaque no cenário internacional. A sua missão é ser a companhia aérea preferida das pessoas, com alegria, criatividade, respeito e responsabilidade – e com a visão de que trabalhar com o espírito de servir faz as pessoas mais felizes.

Em sua trajetória, a TAM passou por um grande projeto de expansão entre a década de 1990 e os anos 2000, que começou com a incorporação dos jatos Fokker 100 em seus voos regionais, seguida pela ampliação de sua malha no território nacional, a criação da TAM Mercosur (após a

aquisição da antiga companhia estatal paraguaia LAPSA) e a consolidação de sua operação internacional com a aquisição de aeronaves e aumento de frequências para destinos em todos os continentes.

Em 2012, a empresa se associou à LAN Airlines, dando origem ao

Grupo LATAM Airlines, que inclui a LAN Airlines, a LAN Cargo, bem como a TAM S/A e suas filiais TAM Linhas Aéreas, incluindo as unidades de negócios TAM Airlines e Multiplus S/A.

Assim surgiu o maior grupo de companhias aéreas da América Latina em malha aérea, que oferece serviços de transporte de passageiros para cerca de 135 destinos em 22 países, e serviço de carga aérea para aproximadamente 144 destinos em 27 países.

O LATAM Airlines Group S/A tem mais de 53 mil funcionários, dos quais 28 mil pertencem à TAM, e suas ações

são negociadas nas bolsas de Santiago, Nova York (na forma de ADRS) e São Paulo (na forma de BDRs).

Desde março de 2014, a TAM faz parte da aliança global de aviação oneworld. Hoje, a aliança atende 150 países, em quase mil aeroportos, com mais de 14 mil voos diários.

VISÃO

Trabalhar com o espírito de servir faz as pessoas mais felizes.

MISSÃO

Ser a companhia aérea preferida das pessoas, com alegria, criatividade, respeito e responsabilidade.



A Boeing estabeleceu um escritório no Brasil em 2011, quando deu início a um novo ciclo no relacionamento com o país. A primeira entrega de aeronaves comerciais para o Brasil aconteceu em 1960. Hoje, a Boeing tem entre seus principais clientes comerciais a GOL Linhas Aéreas e a TAM.

A companhia criou um Centro de Pesquisa e Tecnologia em São José dos Campos para reforçar sua relação com a comunidade brasileira de pesquisa e desenvolvimento e auxiliá-la na potencialização de novas capacidades que se alinham com as metas de desenvolvimento

econômico e tecnológico do país. As Perspectivas de Mercado 2014 (CMO) da Boeing preveem que as companhias aéreas da América Latina comprarão cerca de 3 mil aeronaves, avaliadas em US\$ 340 bilhões, ao longo dos próximos 20 anos – sendo que mais de

40% serão destinadas a empresas brasileiras.

A Boeing é a maior empresa aeroespacial do mundo e líder na fabricação de aeronaves comerciais e de sistemas de defesa, espaciais e de segurança e emprega mais de 170 mil pessoas em 70 países.

TAM CARGO

A TAM Cargo é a unidade de cargas do Grupo LATAM Airlines no Brasil, responsável pela prestação de serviços de transporte aéreo de cargas, encomendas expressas e cargas especiais. Em 2013, 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 e utiliza pontos de distribuição (*hubs*) em São Paulo/Guarulhos, Rio de Janeiro/Galeão, Brasília, Manaus e Campinas. Opera com quatro aeronaves cargueiras e mais 172 aviões de passageiros da TAM Linhas

Aéreas. 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 

A TAP Portugal é a companhia aérea portuguesa líder de mercado e membro da Star Alliance desde 2005. Opera desde 1945 e tem o seu *hub* em Lisboa, plataforma estratégica para acesso a toda a Europa, África, América do Norte e do Sul. A rede da TAP cobre 76 destinos em 34 países em todo o mundo. Opera mais de 2,45 mil voos por semana e dispõe de uma frota de 61 aeronaves Airbus, mais 16 a serviço da PGA – sua companhia regional –, totalizando 77 aeronaves.

Com uma orientação direcionada para o cliente, a TAP investe continuamente em inovação e na utilização de novas tecnologias, oferecendo produtos inteligentes e serviços com qualidade e

segurança. A TAP estabelece também parcerias para disponibilizar um número amplo de destinos servidos em *code-share* com companhias congêneres, além de um conjunto de vantagens e benefícios

associados. Foi eleita Companhia Aérea Líder Mundial para África e América do Sul no World Traver Awards e Melhor Companhia Aérea da Europa pela revista *Global Traveler*.

ESTATÍSTICAS BÁSICAS E DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Em 2013, a produtividade das empresas associadas da ABEAR, que representam mais de 99% do mercado nacional de transporte aéreo de passageiros, continuou a crescer.

Mesmo com os custos ascendentes nos insumos operacionais, as companhias vêm apresentando alta em indicadores como ASK/funcionários (3%) e RPK/funcionários (6%). Em paralelo, o número de aeronaves por funcionários evoluiu 8%, aproximadamente.

A demanda doméstica se manteve estável (crescimento de 1%) e a oferta foi reduzida em 3%, o que resultou no

aumento do aproveitamento dos voos (*load factor*) – fato que reflete o tímido avanço do PIB brasileiro, principal impulsionador da demanda, e a maior disciplina na oferta.

A parcela da demanda internacional detida pelas empresas brasileiras cresceu 5%, enquanto a oferta cresceu 7%, fazendo com que o aproveitamento dos voos internacionais caísse em 2 pontos percentuais. Cabe lembrar

que, no plano internacional, a prática da disciplina na oferta é um desafio: em caso de redução, a recuperação da participação (*capacity share*) por uma empresa é mais difícil devido à limitação de frequências pelos acordos bilaterais entre o Brasil e outros países.

O ano também foi positivo para o Transporte de Cargas, que experimentou grande expansão, conforme as estimativas feitas pela ABEAR. Contudo, é importante observar que as estatísticas dos organismos oficiais do setor neste quesito ainda carecem de aprimoramento.

O desempenho econômico-financeiro consolidado das associadas ABEAR apresentou significativa melhoria no ano. O resultado operacional em relação à receita (EBIT) subiu de -6,6%, em 2012 para 0,5%, em 2013. O resultado líquido também evoluiu, mas ainda não é positivo (-12% em 2012 para -7,3% em 2013).

Em 2013, os acionistas capitalizaram expressivamente

as empresas aéreas, totalizando montante líquido de cerca de R\$ 3,7 bilhões. Como resultado, a liquidez corrente (ativo circulante sobre passivo circulante) passou de 0,56 (31/12/2012) para 0,80 (31/12/2013).

Fatores decisivos para o modesto desempenho econômico das associadas ABEAR:

- Os elevadíssimos preços do querosene de aviação, seja pelo peso de

sua tributação, sem paralelo no mundo, seja pela precificação aplicada, que o coloca entre os mais caros do cenário global (vide página 81);

- Infraestrutura aeronáutica (principalmente aeroportos) com capacidade instalada incompatível com o porte operacional da indústria, fazendo com que os gastos de combustível sejam quase 30% maiores do que o estritamente necessário.

FUNCIONÁRIOS E FROTA 2013

NÚMERO DE FUNCIONÁRIOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2013

| | TAM Cargo | AVIANCA | AZUL | GOL | TAM | Total ABEAR | Outras empresas | Total Brasil |
|------------------------------|--------------|---------|-------|--------|--------|----------------|-----------------|--------------|
| Pilotos e copilotos | 73 | 457 | 1.391 | 1.604 | 2.019 | 5.544 | ND | ND |
| Comissários | - | 761 | 1.824 | 3.222 | 5.205 | 11.012 | ND | ND |
| Pessoal de manutenção | 83 | 561 | 1.551 | 2.628 | 3.389 | 8.212 | ND | ND |
| Pessoal de aeroporto | 2.112 | 1.581 | 3.408 | 4.998 | 9.223 | 21.322 | ND | ND |
| Outros funcionários | 72 | 713 | 1.706 | 3.667 | 5.425 | 11.583 | ND | ND |
| Total | 2.340 | 4.073 | 9.880 | 16.119 | 25.261 | 57.673 | ND | ND |

Fontes: ANAC; ICAO; empresas aéreas.

FROTA EM 31 DE DEZEMBRO DE 2013

| Tipo de aeronave | TAM Cargo | AVIANCA | AZUL | GOL | TAM | Total ABEAR | Outras empresas | Total Brasil |
|------------------|-----------|---------|------|-----|-----|-------------|-----------------|--------------|
| BOEING 767 200 F | | | | | | | 1 | |
| BOEING 767 300 F | 4 | | | | | 4 | | 4 |
| BOEING 737 300 | | | | | | | | |
| BOEING 737 700 | | | | 36 | | 36 | | 36 |
| BOEING 737 800 | | | | 102 | | 102 | | 102 |
| AIRBUS A318 | | 14 | | | | 14 | | 14 |
| AIRBUS A319 | | 4 | | | 29 | 33 | 1 | 34 |
| AIRBUS A320 | | 8 | | | 98 | 106 | 1 | 107 |
| AIRBUS A321 | | | | | 10 | 10 | | 10 |
| FOKKER MK28 | | 14 | | | | 14 | | 14 |
| AIRBUS A330 200 | | | | | 20 | 20 | | 20 |
| AIRBUS A340 500 | | | | | | | | |
| BOEING 767 300 | | | | | 13 | 13 | | 13 |
| BOEING 777 300 | | | | | 10 | 10 | | 10 |
| ATR 42 | | | 10 | | | 10 | 2 | 12 |
| ATR 72 | | | 46 | | | 46 | 11 | 57 |
| ERJ 170 | | | | | | | | |
| ERJ 175 | | | 5 | | | | | |
| ERJ 190 | | | 22 | | | 22 | | 22 |
| ERJ 195 | | | 52 | | | 52 | | 52 |
| Outros | | | | | | | 25 | 25 |
| Total | 4 | 40 | 135 | 138 | 180 | 492 | 41 | 532 |

Fontes: ANAC; ICAO; empresas aéreas.

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 |
|------------------------------|------------|--------------|---------------|---------------|---------------|----------------|-----------------|---------------|
| Pilotos e copilotos | 75 | 335 | 1.528 | 1.823 | 2.394 | 6.155 | 257 | 6.412 |
| Comissários | - | 549 | 1.668 | 3.692 | 5.952 | 11.861 | 130 | 11.991 |
| Pessoal de manutenção | 66 | 310 | 1.228 | 2.921 | 3.392 | 7.917 | 145 | 8.062 |
| Pessoal de aeroporto | 30 | 223 | 1.684 | 4.944 | 9.396 | 16.277 | 75 | 16.352 |
| Outros funcionários | 235 | 1.826 | 3.067 | 4.277 | 8.306 | 17.711 | 568 | 18.279 |
| Total | 406 | 3.243 | 9.175 | 17.657 | 29.440 | 59.921 | 1.175 | 61.096 |

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

Fontes: ANAC; ICAO; empresas aéreas.

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 | | | 29 | 33 | | 33 |
| AIRBUS A320 | | 7 | | | 88 | 95 | | 95 |
| AIRBUS A321 | | | | | 9 | 9 | | 9 |
| FOKKER F28 | | 14 | | | | 14 | | 14 |
| AIRBUS A330 200 | | | | | 20 | 20 | | 20 |
| AIRBUS A340 500 | | | | | 1 | 1 | | 1 |
| 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 175 | | | | | | | | |
| ERJ 190 | | | 27 | | | 27 | | 27 |
| ERJ 195 | | | 32 | | | 32 | | 32 |
| Outros | | | | | | | 22 | 22 |
| Total | 4 | 32 | 118 | 147 | 158 | 459 | 28 | 487 |

* Atual TAM Cargo (ABSA era o nome da empresa na data a que os dados se referem).
Fontes: ANAC; ICAO; empresas aéreas.

ESTATÍSTICAS BÁSICAS – 2013

| 2013 | | 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) |
|------------------|--------------|---------------------------------|-------------------------------|----------------------|----------------|---------------------------------|--------------------------|------------|------------------|--------------|---------------------|-------------------------|
| TAM Cargo | | | | | | | | | | | | |
| Doméstico | Regular | - | - | - | - | 466.675 | 13.321 | 7.394 | 1.802 | 20.351 | 165 | 655 |
| | Não regular | - | - | - | - | 22.896 | 698 | 352 | 1.983 | 1.039 | 177 | 672 |
| | Total | - | - | - | - | 489.571 | 14.018 | 7.746 | 1.810 | 21.390 | 166 | 655 |
| Internacional | Regular | - | - | - | - | 330.526 | 8.706 | 2.438 | 3.571 | 11.937 | 294 | 729 |
| | Não regular | - | - | - | - | 24.522 | 707 | 216 | 3.271 | 1.008 | 280 | 701 |
| | Total | - | - | - | - | 355.048 | 9.413 | 2.654 | 3.547 | 12.945 | 293 | 727 |
| Total | | - | - | - | - | 844.619 | 23.431 | 10.400 | 2.253 | 34.336 | 198 | 682 |

AVIANCA

| | | | | | | | | | | | | |
|---------------|--------------|-----------|-----------|-----------|-----|--------|--------|--------|-------|---------|-----|-----|
| Doméstico | Regular | 5.926.816 | 6.300.446 | 7.671.997 | 82% | 31.597 | 59.911 | 60.626 | 988 | 109.998 | 109 | 545 |
| | Não regular | 4.200 | 5.614 | 7.371 | 76% | 501 | 63 | 50 | 1.252 | 110 | 133 | 567 |
| | Total | 5.931.016 | 6.306.060 | 7.679.367 | 82% | 32.098 | 59.974 | 60.676 | 988 | 110.109 | 109 | 545 |
| Internacional | Regular | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | Não regular | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | Total | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Total | | 5.931.016 | 6.306.060 | 7.679.367 | 82% | 32.098 | 59.974 | 60.676 | 988 | 110.109 | 109 | 545 |

AZUL

| | | | | | | | | | | | | |
|---------------|--------------|------------|------------|------------|-----|--------|---------|---------|-----|---------|----|-----|
| Doméstico | Regular | 18.482.994 | 14.545.964 | 18.338.884 | 79% | 44.868 | 180.705 | 271.230 | 666 | 404.953 | 90 | 446 |
| | Não regular | 413.731 | 361.846 | 510.895 | 71% | 14.911 | 8.408 | 12.206 | 689 | 18.944 | 93 | 444 |
| | Total | 18.896.725 | 14.907.810 | 18.849.779 | 79% | 59.779 | 189.113 | 283.436 | 667 | 423.898 | 90 | 446 |
| Internacional | Regular | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | Não regular | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | Total | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Total | | 18.896.725 | 14.907.810 | 18.849.779 | 79% | 59.779 | 189.113 | 283.436 | 667 | 423.898 | 90 | 446 |

| 2013 | | 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) |
|---------------|--------------|---------------------------------|-------------------------------|----------------------|----------------|---------------------------------|--------------------------|----------------|------------------|----------------|---------------------|-------------------------|
| GOL | | | | | | | | | | | | |
| Doméstico | Regular | 32.117.356 | 29.838.715 | 42.061.130 | 71% | 116.389 | 241.686 | 287.334 | 841 | 447.805 | 94 | 540 |
| | Não regular | 1.316.335 | 1.380.323 | 2.049.586 | 67% | 4.374 | 3.201 | 4.083 | 784 | 6.844 | 101 | 468 |
| | Total | 33.433.691 | 31.219.038 | 44.110.716 | 71% | 120.762 | 244.887 | 291.417 | 840 | 454.649 | 94 | 539 |
| Internacional | Regular | 1.579.825 | 3.292.412 | 5.275.180 | 62% | 3.459 | 29.366 | 15.275 | 1.923 | 44.766 | 176 | 656 |
| | Não regular | 45.634 | 172.459 | 247.388 | 70% | - | 1.355 | 601 | 2.255 | 2.017 | 201 | 672 |
| | Total | 1.625.459 | 3.464.870 | 5.522.568 | 63% | 3.459 | 30.722 | 15.876 | 1.935 | 46.783 | 177 | 657 |
| Total | | 35.059.150 | 34.683.908 | 49.633.283 | 70% | 124.221 | 275.609 | 307.293 | 897 | 501.432 | 98 | 550 |

| | | | | | | | | | | | | |
|---------------|--------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------|------------------|----------------|----------------|--------------|----------------|------------|------------|
| TAM | | | | | | | | | | | | |
| Doméstico | Regular | 32.117.443 | 34.721.108 | 43.718.211 | 79% | 226.101 | 250.620 | 253.917 | 987 | 441.483 | 104 | 568 |
| | Não regular | 414.944 | 461.437 | 626.536 | 74% | 5.901 | 3.537 | 3.393 | 1.042 | 6.034 | 107 | 586 |
| | Total | 32.532.387 | 35.182.545 | 44.344.747 | 79% | 232.002 | 254.157 | 257.310 | 988 | 447.518 | 104 | 568 |
| Internacional | Regular | 4.523.858 | 24.012.055 | 29.951.575 | 80% | 879.643 | 119.125 | 24.364 | 4.889 | 156.532 | 385 | 761 |
| | Não regular | 64.938 | 302.098 | 444.007 | 68% | 8.402 | 2.103 | 460 | 4.573 | 2.836 | 370 | 742 |
| | Total | 4.588.796 | 24.314.153 | 30.395.583 | 80% | 888.045 | 121.229 | 24.824 | 4.884 | 159.368 | 385 | 761 |
| Total | | 37.121.183 | 59.496.698 | 74.740.330 | 80% | 1.120.048 | 375.386 | 282.134 | 1.331 | 606.886 | 129 | 619 |

Fontes: ANAC; ICAO; empresas aéreas.

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) |
|---------------|--------------|---------------------------------|-------------------------------|----------------------|----------------|---------------------------------|--------------------------|------------|------------------|--------------|---------------------|-------------------------|
| ABSA* | | | | | | | | | | | | |
| 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 |
| | Total | - | - | - | - | 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 |
| | Total | - | - | - | - | 51.174 | 6.466 | 1.669 | 3.874 | 8.756 | 315 | 738 |
| Total | | - | - | - | - | 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 |
| | Total | 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 |
| | Total | 22.600 | 60.071 | 74.996 | 80% | 1 | 699 | 1.440 | 485 | 2.003 | 83 | 349 |
| Total | | 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 |
| | Total | 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 | - | - | - | - | - | - |
| | Total | - | - | - | 0% | 0 | - | - | - | - | - | - |
| Total | | 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) |
|----------------------|--------------------|---------------------------------|-------------------------------|----------------------|----------------|---------------------------------|--------------------------|------------|------------------|--------------|---------------------|-------------------------|
| GOL | | | | | | | | | | | | |
| 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 |
| | Total | 34.057.559 | 32.796.318 | 46.067.353 | 71% | 121.068 | 272.466 | 322.595 | 845 | 441.330 | 82 | 617 |
| 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 |
| | Total | 2.764.615 | 2.676.973 | 4.272.785 | 63% | 3.824 | 23.572 | 14.401 | 1.637 | 31.570 | 132 | 747 |
| Total | | 36.822.174 | 35.473.291 | 50.340.138 | 70% | 124.892 | 296.038 | 336.996 | 878 | 472.900 | 84 | 626 |
| TAM | | | | | | | | | | | | |
| 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 |
| | Total | 32.565.018 | 35.479.929 | 48.225.962 | 74% | 159.128 | 280.227 | 281.039 | 997 | 495.142 | 106 | 566 |
| 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 |
| | Total | 4.331.976 | 23.649.017 | 29.105.617 | 81% | 88.726 | 125.172 | 24.210 | 5.170 | 164.152 | 407 | 763 |
| Total | | 36.896.994 | 59.128.946 | 77.331.579 | 76% | 247.854 | 405.400 | 305.249 | 1.328 | 659.294 | 130 | 615 |

Fontes: ICAO; empresas aéreas.

ESTATÍSTICAS BÁSICAS

VARIAÇÃO 2013/2012

| | | 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) |
|------------------|-------------|---------------------------------|-------------------------------|----------------------|-------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|------------|------------------|--------------|---------------------|-------------------------|
| TAM Cargo | | | | | | | | | | | | |
| Doméstico | Regular | - | - | - | - | 512% | 155% | 178% | -8% | 160% | -7% | -2% |
| | Não regular | - | - | - | - | 240% | 23% | 0% | 23% | 17% | 17% | 5% |
| | Total | - | - | - | - | 490% | 142% | 157% | -6% | 145% | -5% | -1% |
| Internacional | Regular | - | - | - | - | 631% | 54% | 67% | -8% | 56% | -7% | -1% |
| | Não regular | - | - | - | - | 313% | -11% | 2% | -13% | -7% | -9% | -4% |
| | Total | - | - | - | - | 594% | 46% | 59% | -8% | 48% | -7% | -2% |
| Total | | - | - | - | - | 530% | 91% | 122% | -14% | 96% | -12% | -3% |

AVIANCA

| | | | | | | | | | | | | |
|---------------|-------------|-------|-------|-------|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Doméstico | Regular | 26% | 36% | 31% | 3 | 110% | 27% | 17% | 8% | 23% | 5% | 3% |
| | Não regular | -54% | 1% | -12% | 9 | 2% | -19% | -62% | 115% | -34% | 76% | 22% |
| | Total | 26% | 36% | 31% | 3 | 106% | 27% | 17% | 9% | 22% | 5% | 3% |
| Internacional | Regular | -100% | -100% | -100% | - | -100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| | Não regular | -100% | -100% | -100% | - | 0% | -100% | -100% | -100% | -100% | -100% | -100% |
| | Total | -100% | -100% | -100% | - | -100% | -100% | -100% | -100% | -100% | -100% | -100% |
| Total | | 26% | 34% | 29% | 3 | 106% | 25% | 14% | 10% | 20% | 5% | 4% |

AZUL

| | | | | | | | | | | | | |
|---------------|-------------|------|-----|-----|---|--------|----|----|----|-----|----|-----|
| Doméstico | Regular | 18% | 18% | 13% | 4 | 470% | 9% | 3% | 6% | 10% | 7% | -1% |
| | Não regular | -15% | 1% | -2% | 2 | 28631% | 7% | 8% | 0% | 11% | 3% | -3% |
| | Total | 17% | 18% | 12% | 4 | 655% | 9% | 4% | 6% | 10% | 7% | -1% |
| Internacional | Regular | 0% | 0% | 0% | - | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| | Não regular | 0% | 0% | 0% | - | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| | Total | 0% | 0% | 0% | - | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Total | | 17% | 18% | 12% | 4 | 655% | 9% | 4% | 6% | 10% | 7% | -1% |

| Variação 2013/2012 | | 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) |
|--------------------|-------------|---------------------------------|-------------------------------|----------------------|----------------|---------------------------------|--------------------------|------------|------------------|--------------|---------------------|-------------------------|
| GOL | | | | | | | | | | | | |
| Doméstico | Regular | -5% | -9% | -8% | 0 | -4% | -11% | -10% | 0% | 2% | 14% | -13% |
| | Não regular | 830% | 915% | 721% | 13 | 5507% | 115% | 163% | -18% | 188% | 10% | -25% |
| | Total | -2% | -5% | -4% | 0 | 0% | -10% | -10% | -1% | 3% | 14% | -13% |
| Internacional | Regular | -40% | 29% | 31% | 1 | -10% | 32% | 10% | 20% | 50% | 36% | -12% |
| | Não regular | -65% | 47% | -3% | 24 | 0% | -4% | 5% | -8% | 17% | 11% | -18% |
| | Total | -41% | 29% | 29% | 0 | -10% | 30% | 10% | 18% | 48% | 34% | -12% |
| Total | | -5% | -2% | -1% | 1 | -1% | -7% | -9% | 2% | 6% | 16% | -12% |

| | | | | | | | | | | | | |
|---------------|-------------|-----|-----|-----|---|-------|-----|-----|-----|------|-----|----|
| TAM | | | | | | | | | | | | |
| Doméstico | Regular | 0% | -1% | -8% | 6 | 43% | -9% | -8% | -1% | -10% | -1% | 0% |
| | Não regular | 7% | 12% | 8% | 3 | 900% | 2% | -4% | 7% | 1% | 5% | 2% |
| | Total | 0% | -1% | -8% | 6 | 46% | -9% | -8% | -1% | -10% | -1% | 0% |
| Internacional | Regular | 5% | 2% | 4% | 1 | 897% | -4% | 2% | -6% | -4% | -5% | 0% |
| | Não regular | 87% | 84% | 71% | 5 | 1453% | 70% | 49% | 14% | 68% | 13% | 1% |
| | Total | 6% | 3% | 4% | 1 | 901% | -3% | 3% | -6% | -3% | -5% | 0% |
| Total | | 1% | 1% | -3% | 3 | 352% | -7% | -8% | 0% | -8% | 0% | 1% |

ESTATÍSTICAS BÁSICAS

| 2013 | | 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) |
|------------------------|--------------|---------------------------------|-------------------------------|----------------------|----------------|---------------------------------|--------------------------|----------------|------------------|------------------|---------------------|-------------------------|
| Total ABEAR | | | | | | | | | | | | |
| Doméstico | Regular | 88.644.609 | 85.406.234 | 111.790.211 | 76% | 885.629 | 746.243 | 880.501 | 848 | 1.424.591 | 97 | 524 |
| | Não regular | 2.149.210 | 2.209.219 | 3.194.388 | 69% | 48.583 | 15.906 | 20.084 | 792 | 32.972 | 99 | 482 |
| | Total | 90.793.819 | 87.615.453 | 114.984.609 | 76% | 934.212 | 762.149 | 900.585 | 846 | 1.457.563 | 97 | 523 |
| Internacional | Regular | 6.103.683 | 27.304.467 | 35.226.755 | 78% | 1.213.628 | 157.198 | 42.077 | 3.736 | 213.235 | 304 | 737 |
| | Não regular | 110.572 | 474.557 | 691.395 | 69% | 32.924 | 4.165 | 1.277 | 3.262 | 5.861 | 275 | 711 |
| | Total | 6.214.255 | 27.779.024 | 35.918.150 | 77% | 1.246.553 | 161.363 | 43.354 | 3.722 | 219.096 | 303 | 736 |
| Total | | 97.008.074 | 115.394.477 | 150.902.760 | 76% | 2.180.765 | 923.512 | 943.939 | 978 | 1.676.659 | 107 | 551 |
| Outras empresas | | | | | | | | | | | | |
| Doméstico | Regular | 828.495 | 464.118 | 711.548 | 65% | 80.105 | 19.084 | 39.147 | 488 | 52.098 | 80 | 366 |
| | Não regular | 40.519 | 27.691 | 50.895 | 54% | 77.515 | 6.386 | 7.089 | 901 | 11.947 | 101 | 535 |
| | Total | 869.014 | 491.809 | 762.443 | 65% | 157.620 | 25.470 | 46.236 | 551 | 64.044 | 83 | 398 |
| Internacional | Regular | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | Não regular | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | Total | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Total | | 869.014 | 491.809 | 762.443 | 65% | 157.620 | 25.470 | 46.236 | 551 | 64.044 | 83 | 398 |
| Total Brasil | | | | | | | | | | | | |
| Doméstico | Regular | 89.473.104 | 85.870.352 | 112.501.769 | 76% | 965.734 | 765.327 | 919.648 | 832 | 1.476.689 | 96 | 518 |
| | Não regular | 2.189.729 | 2.236.910 | 3.245.283 | 69% | 126.098 | 22.292 | 27.173 | 820 | 44.919 | 99 | 496 |
| | Total | 91.662.833 | 88.107.262 | 115.747.052 | 76% | 1.091.832 | 787.619 | 946.821 | 832 | 1.521.607 | 96 | 518 |
| Internacional | Regular | 6.103.683 | 27.304.467 | 35.226.755 | 78% | 1.213.628 | 157.198 | 42.077 | 3.736 | 213.235 | 304 | 737 |
| | Não regular | 110.572 | 474.557 | 691.395 | 69% | 32.924 | 4.165 | 1.277 | 3.262 | 5.861 | 275 | 711 |
| | Total | 6.214.255 | 27.779.024 | 35.918.150 | 77% | 1.246.553 | 161.363 | 43.354 | 3.722 | 219.096 | 303 | 736 |
| Total | | 97.877.088 | 115.886.286 | 151.665.202 | 76% | 2.338.385 | 948.982 | 990.175 | 958 | 1.740.703 | 105 | 545 |

Fontes: ICAO; empresas aéreas.

| 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) |
|--------------------|--------------|---------------------------------|-------------------------------|----------------------|----------------|---------------------------------|--------------------------|----------------|------------------|------------------|---------------------|-------------------------|
| Total ABEAR | | | | | | | | | | | | |
| 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 |
| | Total | 87.476.688 | 85.587.393 | 116.960.509 | 73% | 386.624 | 778.718 | 932.301 | 835 | 1.418.779 | 91 | 549 |
| 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 |
| | Total | 7.119.191 | 26.386.061 | 33.453.398 | 79% | 143.725 | 155.909 | 41.720 | 3.737 | 206.481 | 297 | 755 |
| Total | | 94.595.879 | 111.973.454 | 150.413.907 | 74% | 530.349 | 934.628 | 974.021 | 960 | 1.625.260 | 100 | 575 |

Outras empresas

| | | | | | | | | | | | | |
|---------------|--------------|------------------|------------------|------------------|--------------|--------------|---------------|---------------|------------|----------------|------------|------------|
| 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 |
| | Total | 3.033.641 | 1.400.878 | 2.322.324 | 60% | 2.454 | 32.505 | 56.696 | 573 | 154.307 | 163 | 211 |
| Internacional | Regular | 1.135.804 | 31.717 | 123.740 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | Não regular | 59.277 | 85.572 | 105.242 | 81% | - | - | - | - | - | - | - |
| | Total | 1.195.081 | 53.855 | 18.499 | -291% | - | - | - | - | - | - | - |
| Total | | 1.838.560 | 1.454.732 | 2.303.826 | 63% | 2.454 | 32.505 | 56.696 | 573 | 154.307 | 163 | 211 |

Total Brasil

| | | | | | | | | | | | | |
|---------------|--------------|-------------------|--------------------|--------------------|------------|----------------|----------------|------------------|--------------|------------------|------------|------------|
| 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 |
| | Total | 90.510.329 | 86.988.271 | 119.282.833 | 73% | 389.078 | 811.223 | 988.997 | 820 | 1.573.087 | 95 | 516 |
| 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 |
| | Total | 5.924.110 | 26.439.916 | 33.434.899 | 79% | 143.725 | 155.635 | 40.806 | 3.814 | 211.985 | 312 | 734 |
| Total | | 96.434.439 | 113.428.187 | 152.717.732 | 74% | 532.803 | 966.858 | 1.029.803 | 939 | 1.785.071 | 104 | 542 |

Fontes: ICAO; empresas aéreas.

ESTATÍSTICAS BÁSICAS

VARIAÇÃO 2013/2012

| | | 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) |
|------------------------|--------------|---------------------------------|-------------------------------|----------------------|-------------------------------------|---------------------------------|--------------------|------------|------------------|--------------|---------------------|-------------------------|
| Total ABEAR | | | | | | | | | | | | |
| Doméstico | Regular | 3% | 1% | -3% | 3 | 134% | -2% | -4% | 1% | 2% | 6% | -5% |
| | Não regular | 110% | 142% | 135% | 2 | 512% | 18% | 19% | 0% | 24% | 5% | -5% |
| | Total | 4% | 2% | -2% | 3 | 142% | -2% | -3% | 1% | 3% | 6% | -5% |
| Internacional | Regular | -12% | 5% | 7% | 2 | 784% | 4% | 7% | -4% | 7% | -1% | -3% |
| | Não regular | -37% | 64% | 31% | 14 | 408% | 1% | -50% | 99% | -10% | 79% | 11% |
| | Total | -13% | 5% | 7% | 2 | 767% | 3% | 4% | 0% | 6% | 2% | -2% |
| Total | | 3% | 3% | 0% | 2 | 311% | -1% | -3% | 2% | 3% | 6% | -4% |
| Outras empresas | | | | | | | | | | | | |
| Doméstico | Regular | -67% | -43% | -49% | 7 | 13879% | -24% | -18% | -7% | -63% | -54% | 104% |
| | Não regular | -92% | -95% | -94% | 9 | 4020% | -14% | -19% | 6% | -17% | 2% | 4% |
| | Total | -71% | -65% | -67% | 4 | 6322% | -22% | -18% | -4% | -58% | -49% | 89% |
| Internacional | Regular | -100% | -100% | -100% | - | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| | Não regular | -100% | -100% | -100% | - | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| | Total | -100% | -100% | -100% | - | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Total | | -53% | -66% | -67% | 1 | 6322% | -22% | -18% | -4% | -58% | -49% | 89% |
| Total Brasil | | | | | | | | | | | | |
| Doméstico | Regular | 1% | 0% | -4% | 3 | 155% | -3% | -5% | 1% | -4% | 1% | 0% |
| | Não regular | 40% | 50% | 42% | 4 | 1184% | 7% | 6% | 1% | 10% | 3% | -3% |
| | Total | 1% | 1% | -3% | 3 | 181% | -3% | -4% | 1% | -3% | 1% | 0% |
| Internacional | Regular | 5% | 5% | 7% | 2 | 784% | 4% | 7% | -3% | 4% | -3% | 0% |
| | Não regular | -6% | 27% | 9% | 9 | 408% | 1% | -14% | 18% | -2% | 14% | 3% |
| | Total | 5% | 5% | 7% | 2 | 767% | 4% | 6% | -2% | 3% | -3% | 0% |
| Total | | 1% | 2% | -1% | 2 | 339% | -2% | -4% | 2% | -2% | 1% | 1% |

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

DEMONSTRAÇÕES DE RESULTADOS – 2013 E 2012

| DEMONSTRAÇÕES DO RESULTADO (R\$ 000) | 2013 | | 2012 | |
|---|-------------------|--------------|-------------------|---------------|
| Receita líquida | 27.772.571 | 100,0% | 24.445.247 | 100% |
| Custos dos serviços prestados | -22.277.085 | -80,2% | -21.528.527 | -88,1% |
| Lucro (prejuízo) bruto | 5.495.486 | 19,8% | 2.916.720 | 11,9% |
| DESPESAS OPERACIONAIS | | | | |
| Despesas comerciais | -2.762.408 | -9,9% | -2.340.071 | -9,6% |
| Administrativas | -2.586.434 | -9,3% | -2.183.639 | -8,9% |
| Resultado de equivalência patrimonial | -8.314 | 0,0% | -2.203 | 0,0% |
| Lucro (prejuízo) operacional | 138.330 | 0,5% | -1.609.193 | -6,6% |
| Receitas financeiras | 1.777.055 | 6,4% | 2.724.485 | 11,1% |
| Despesas Financeiras | -4.121.475 | -14,8% | -4.486.083 | -18,4% |
| Resultado antes dos tributos sobre o lucro | -2.206.090 | -7,9% | -3.370.791 | -13,8% |
| Imposto de renda e contribuição social | 176.887 | 0,6% | 431.712 | 1,8% |
| (=) Lucro/prejuízo do período | -2.029.203 | -7,3% | -2.939.079 | -12,0% |

OBS: Não incluem informações da Avianca.
Fontes: Empresas ABEAR.

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

BALANÇO PATRIMONIAL – 31/12/2012

| ATIVO (R\$ 000) | 2013 | 2012 |
|--|-------------------|-------------------|
| CIRCULANTE | | |
| Caixa e equivalentes de caixa | 2.817.874 | 1.669.332 |
| Aplicações financeiras | 2.761.745 | 1.690.643 |
| Contas a receber | 3.029.937 | 2.276.558 |
| Estoques | 502.273 | 422.478 |
| Tributos a recuperar | 363.552 | 357.623 |
| Instrumentos financeiros e derivativos | 52.860 | 15.040 |
| Despesas antecipadas | 577.448 | 411.950 |
| Outros ativos circulantes | 1.354.633 | 296.076 |
| | 11.460.322 | 7.139.700 |
| NÃO CIRCULANTE | | |
| Aplicações financeiras | 1.279.782 | 860.795 |
| Partes relacionadas | 257.148 | 366.025 |
| Despesas antecipadas | 11.432.826 | 13.782.354 |
| Imobilizado | 2.284.155 | 2.325.084 |
| Intangível | 4.489.546 | 1.260.212 |
| | 19.743.457 | 18.594.470 |
| TOTAL DO ATIVO | 31.203.779 | 25.734.170 |

| PASSIVO (R\$ 000) | 2013 | 2012 |
|--|-------------------|-------------------|
| CIRCULANTE | | |
| Empréstimos e financiamentos | 2.762.547 | 4.324.866 |
| Fornecedores | 2.055.958 | 1.648.826 |
| Salários, provisões e encargos sociais | 886.690 | 776.267 |
| Obrigações fiscais | 685.926 | 548.830 |
| Receita diferida | 5.552.288 | 4.298.548 |
| Instrumentos financeiros derivativos | 54.457 | 108.138 |
| Outras obrigações | 2.310.292 | 982.910 |
| | 14.308.158 | 12.688.385 |
| NÃO CIRCULANTE | | |
| Empréstimos e financiamentos | 10.942.917 | 10.852.293 |
| Provisões | 706.565 | 668.268 |
| Receita diferida | 638.865 | 552.729 |
| Obrigações fiscais | 467.322 | 470.783 |
| Instrumentos financeiros derivativos | 71.984 | 47.834 |
| Debêntures | 886.452 | 188.570 |
| Partes relacionadas | 26.830 | 49.243 |
| Outras obrigações | 826.767 | 610.273 |
| | 14.567.702 | 13.439.993 |
| PATRIMÔNIO LÍQUIDO | | |
| Capital social | 7.216.310 | 3.591.267 |
| Reservas de capital | 266.738 | 219.990 |
| Lucros/prejuízos acumulados | -6.779.562 | -4.615.566 |
| Outros | 1.624.433 | 410.101 |
| | 2.327.919 | -394.208 |
| TOTAL DO PASSIVO | 31.203.779 | 25.734.170 |

Fontes: Empresas ABEAR.

QUALIDADE DOS SERVIÇOS

A indústria conquistou avanços expressivos na qualidade dos serviços prestados. Em dois índices, pontualidade e extravio de bagagens – considerados os mais relevantes de acordo com pesquisas com consumidores conduzidas pelas empresas aéreas no mundo todo –, o Brasil se manteve em níveis iguais ou até melhores que mercados considerados referência global como os EUA.

Segundo dados da ANAC, em 2013 as empresas brasileiras registraram 84% de pontualidade (considerando-se tolerância de 15 minutos, conforme padrão internacional) – crescimento de 5 pontos percentuais em comparação a 2012. As companhias norte-americanas

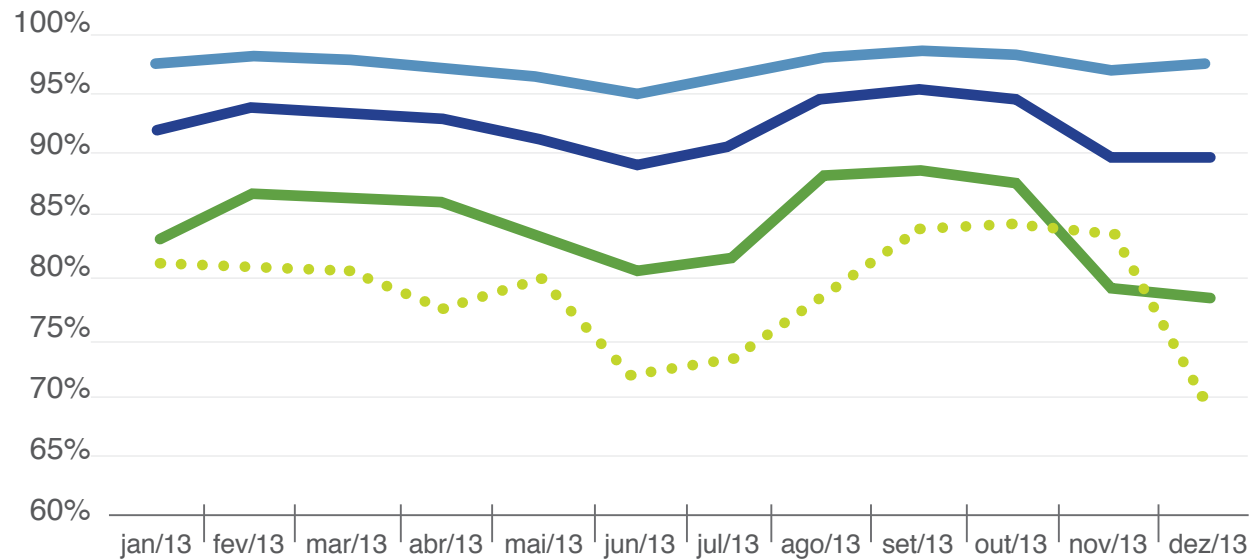
tiveram 79%, conforme registrado pelo Department of Transportation (DOT). As condições climáticas representam 34% das causas de atrasos nos EUA, enquanto no Brasil este número é de 19% – a justificativa daquele país é o

rigor do clima, enquanto aqui, o impacto climático ainda pode ser relacionado às limitações da infraestrutura aeronáutica.

No que diz respeito ao extravio de bagagens, o balanço de 2013 se assemelha ao de 2012, com cerca de três ocorrências a cada mil passageiros embarcados no mercado doméstico nacional. Os padrões brasileiros são superiores aos norte-americanos e europeus (3,2 extravios/mil pax e 9 extravios/mil pax, respectivamente) e próximos aos asiáticos (2 extravios/mil pax).

PONTUALIDADE

ÍNDICES DE PONTUALIDADE NO BRASIL E NOS EUA EM 2013*



Pontualidade Brasil 15min
Média: 84%

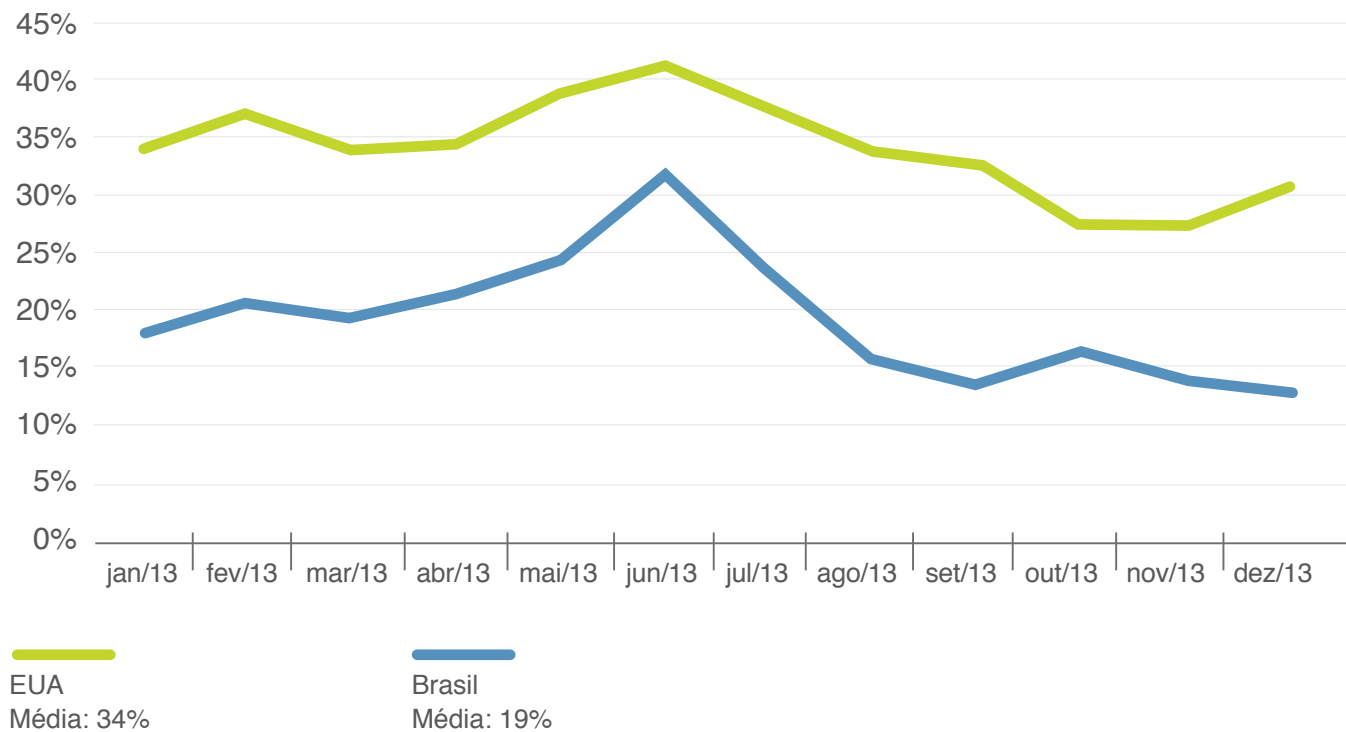
Pontualidade Brasil 30min
Média: 92%

Pontualidade Brasil 60min
Média: 97%

Pontualidade EUA 15min
Média: 79%

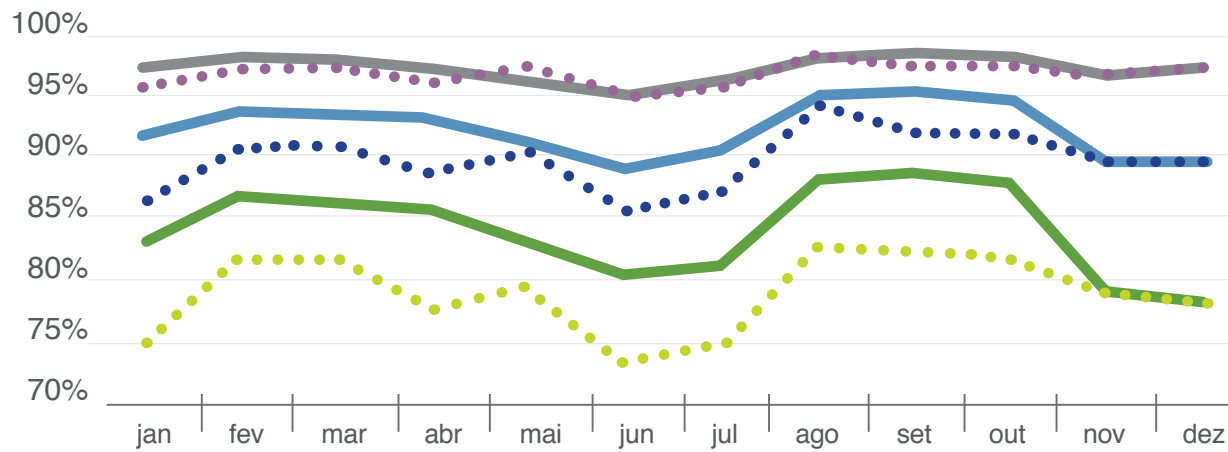
* Os dados relativos ao Brasil referem-se a voos domésticos, enquanto os relativos aos EUA referem-se a voos domésticos e internacionais.
Fontes: ANAC; DOT.

PARTICIPAÇÃO DAS CAUSAS METEOROLÓGICAS NOS ATRASOS DE MAIS DE 15 MINUTOS EM 2013*



* Os dados relativos ao Brasil referem-se a voos domésticos, enquanto os relativos aos EUA referem-se a voos domésticos e internacionais.
Fontes: ANAC; DOT.

ÍNDICES DE PONTUALIDADE NO BRASIL EM 2012 E 2013 - VOOS DOMÉSTICOS



●●●●●
Pontualidade 2012
15min - Média: 79%

●●●●●
Pontualidade 2012
30min - Média: 90%

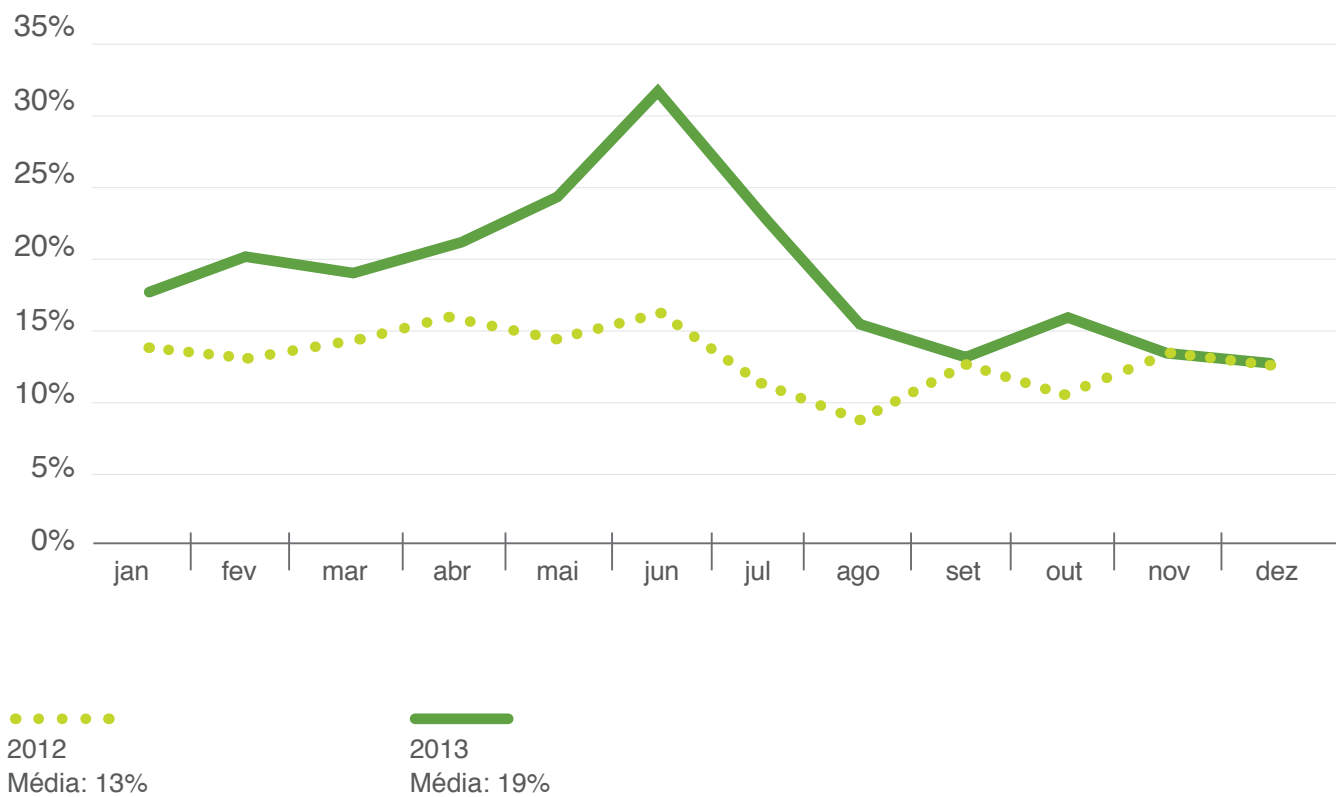
●●●●●
Pontualidade 2012
60min - Média: 97%

—
Pontualidade 2013
15min - Média: 84%

—
Pontualidade 2013
30min - Média: 92%

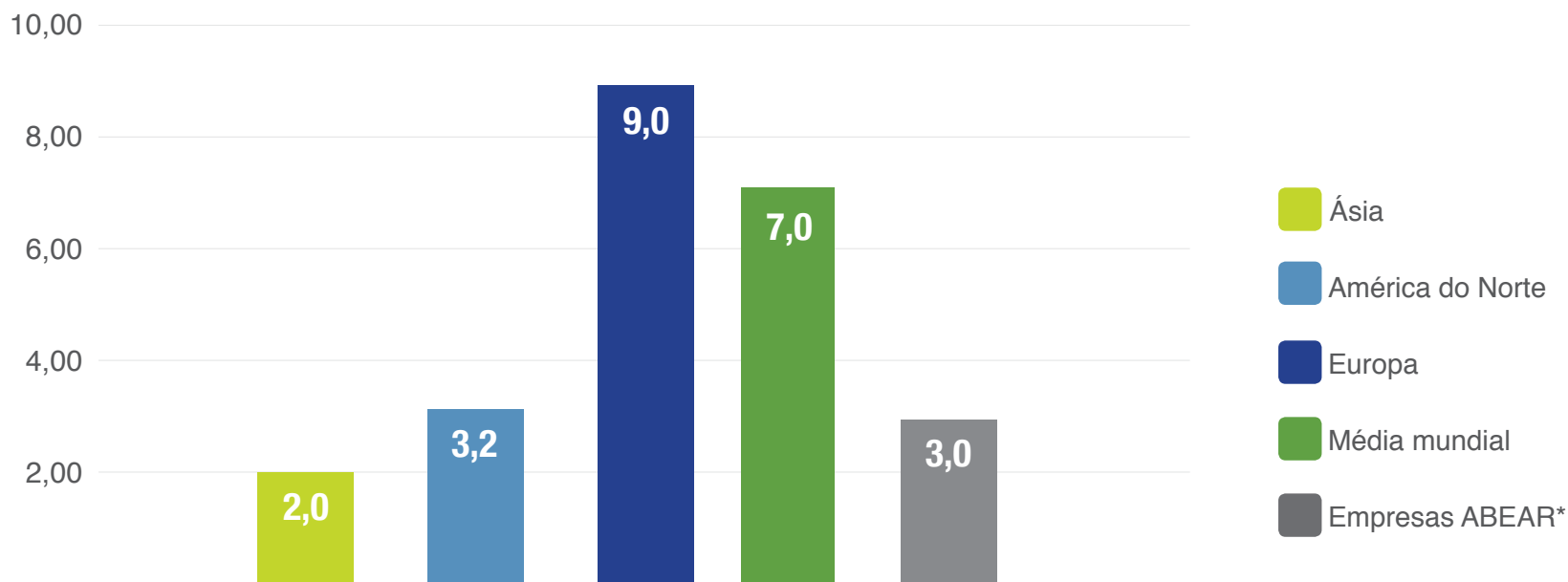
—
Pontualidade 2013
60min - Média: 97%

PARTICIPAÇÃO DAS CAUSAS METEOROLÓGICAS NOS ATRASOS DE MAIS DE 15 MINUTOS EM 2012 E 2013



EXTRAVIO E DANOS DE BAGAGENS

EXTRAVIO DE BAGAGENS POR MIL PASSAGEIROS EMBARCADOS – 2013



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

Fontes: Sita; empresas ABEAR.

O MERCADO DO TRANSPORTE AÉREO DOMÉSTICO DE PASSAGEIROS NO BRASIL

O impacto de indicadores econométricos na demanda do transporte aéreo doméstico de passageiros em 2013 foi semelhante ao observado no Panorama 2012.

Em um histórico de 1970 a 2013, a elasticidade da demanda em relação ao PIB (variação percentual da demanda por assentos em comparação com a variação percentual do PIB real) encontrada foi de 1,88, o que reproduz os padrões médios mundiais para mercados em desenvolvimento.

A elasticidade da demanda em relação ao preço (variação percentual da demanda em comparação com a variação percentual das tarifas médias) aumentou em relação à última medição, passando de -0,44 para -0,58.

Ou seja, a sua sensibilidade cresceu em relação ao nível de preços, o que pode ser relacionado ao amadurecimento dos mercados e ao aumento da participação de passageiros cujos motivos de viagem não se relacionam com trabalho.

A elasticidade da demanda em relação aos preços se manteve na ordem de -0,3 até o início da década de 2000, quando as tarifas eram reguladas. Com a liberdade tarifária, novos segmentos de passageiros surgiram e, pela característica de suas motivações de

viagem, tornaram a demanda total do setor mais sensível a preços.

Convém observar que as curvas da demanda real e da demanda estimada pelo modelo econométrico se descolam da curva de tendência histórica a partir do ano de 2009, quando os esforços promocionais das empresas aéreas se intensificaram. O *yield* médio real (tarifa média paga por passageiro-quilômetro transportado, com valores corrigidos pela inflação) no período 2009-2013 foi cerca de 35% mais baixo do que no período 2004-2008.

Da mesma forma que no Panorama 2012, a aderência do modelo econométrico aos dados históricos foi alta. Esse modelo explica 98,24% das ocorrências

históricas, e os 1,76% restantes devem-se a outras variáveis não identificadas.

As previsões para os próximos anos são de queda do *yield* real tanto no mercado nacional quanto em todo o mundo. Esta tendência decorre do aumento da eficiência da indústria que – conforme a teoria econômica para setores muito competitivos – não é capaz de reter os ganhos de produtividade e os repassa ao setor comprador (passageiros).

Por outro lado, estima-se que a demanda da indústria deva crescer à ordem de 7% ao ano em um cenário mais provável, mantidas as tendências de comportamento dos preços e as previsões recentes de crescimento do PIB.

Um dos indicadores mais aceitos para medir o grau de concentração de mercado de um setor é o *Herfindahl-Hirschman Index* (HHI).

De acordo com o HHI, o transporte aéreo doméstico de passageiros no Brasil mantém um grau de concentração relativamente baixo quando comparado com o dos principais mercados mundiais.

CONCENTRAÇÃO E PENETRAÇÃO DE MERCADO

Os índices encontrados para 2013 são praticamente os mesmos de 2012, porque esse indicador depende de aspectos estruturais do setor e sua variação é de longo período, a menos que ocorra uma mudança expressiva de mercado, como um processo de fusão entre empresas.

Deve-se ter clareza de que um certo grau de concentração é intrínseco à atividade do transporte aéreo. As razões principais para este fato se relacionam com a escala mínima operacional – capacidade

produtiva mínima necessária para viabilização das operações – e o elevado requerimento de capitais neste setor.

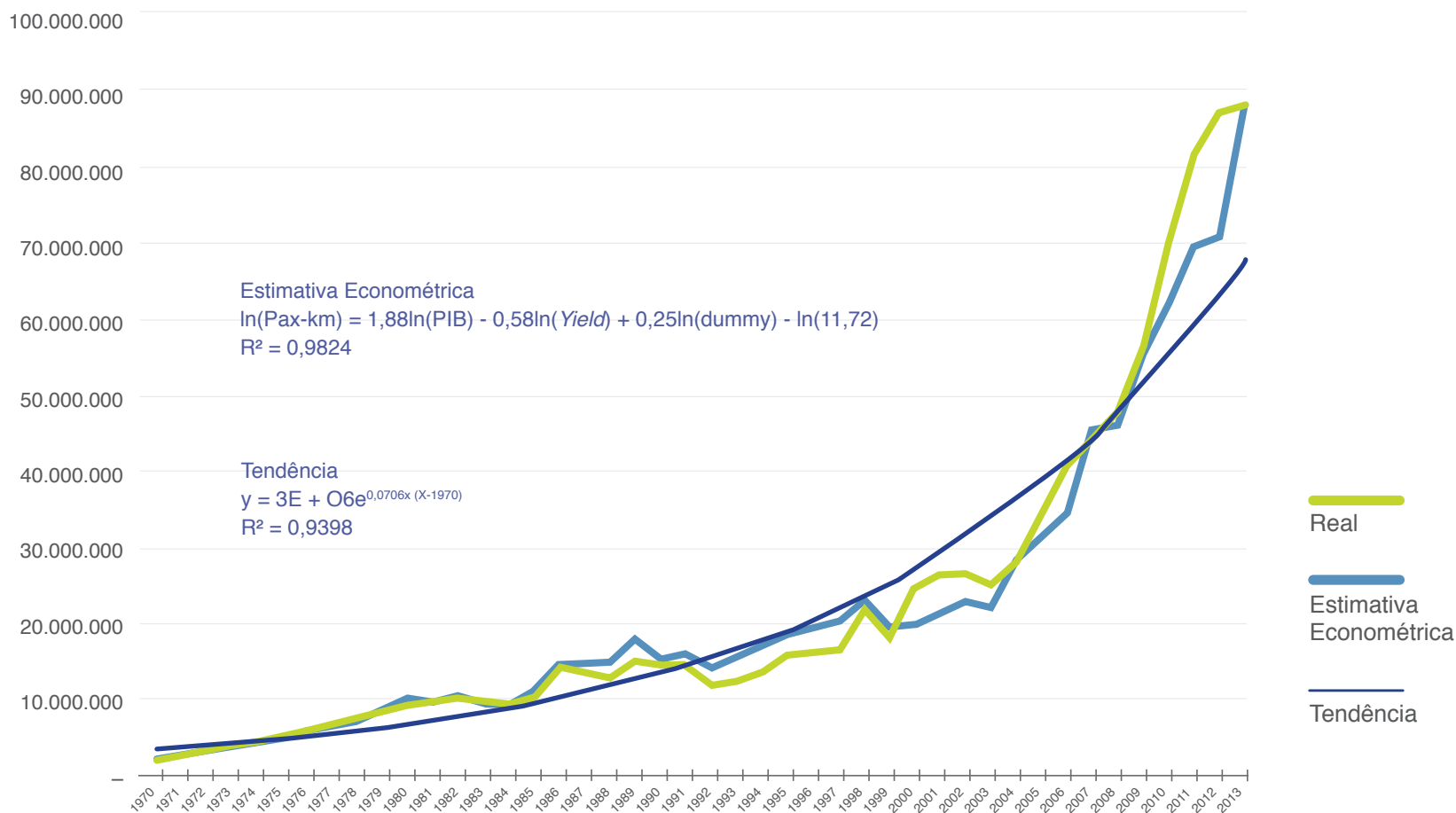
A penetração de mercado – medida de consumo de determinado produto ou serviço por habitante – do transporte aéreo doméstico de passageiros no Brasil está acima da média mundial, se comparado com o correspondente PIB per capita.

Sendo o PIB o principal direcionador da demanda do transporte aéreo de passageiros, é necessário equalizar os mercados sob análise no tocante aos seus diferentes graus de riqueza. Assim, por exemplo, o PIB per capita do Brasil é cerca de 13% maior do que o PIB per capita do México, e a penetração de mercado do transporte aéreo doméstico de passageiros aqui é quase o dobro do que a daquele país.

DEMANDA DO TRANSPORTE AÉREO - PASSAGEIROS

HISTÓRICO E MODELAGEM ESTATÍSTICA

Demanda do transporte aéreo de passageiros no Brasil (pax-km 000) – Dados históricos (1970 - 2013)

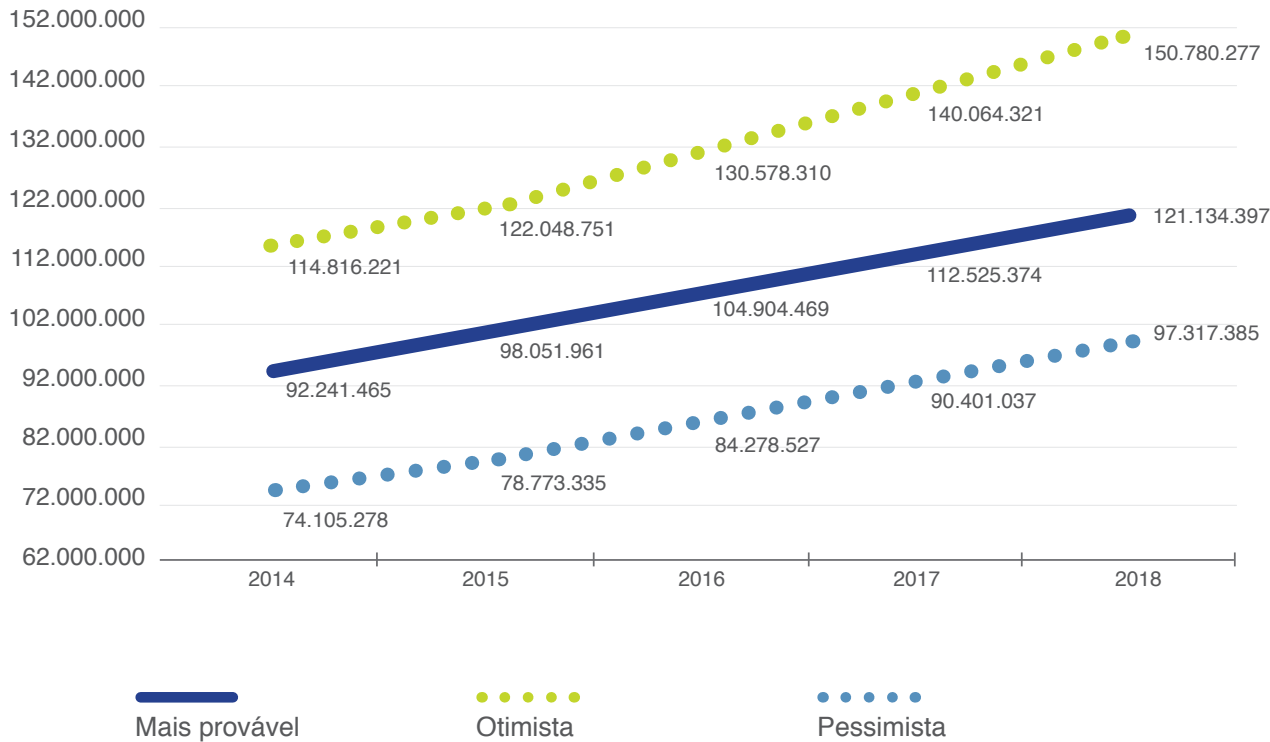


Fontes: ANAC; DAC.

DEMANDA DO TRANSPORTE AÉREO

PREVISÕES

Demanda doméstica de passageiros no Brasil (pax-km 000)



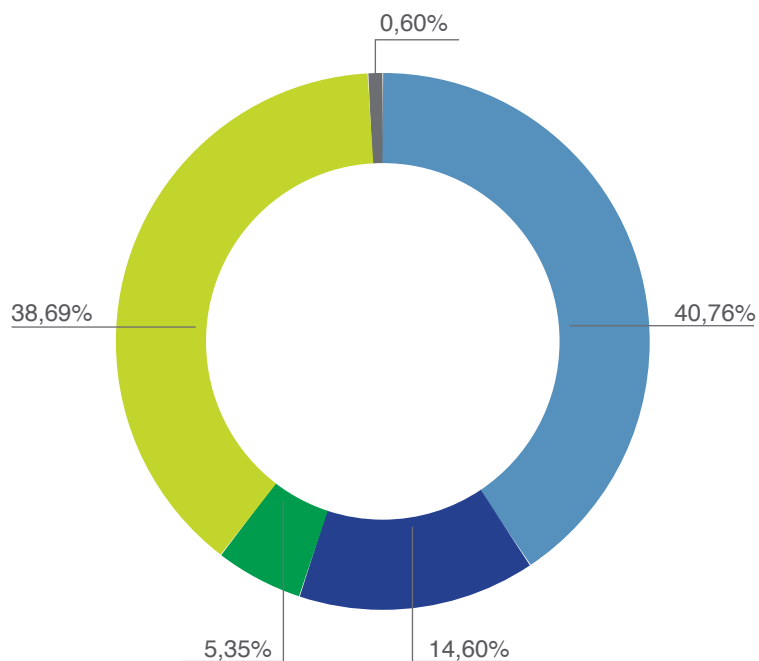
PREVISÃO

Cenário mais provável

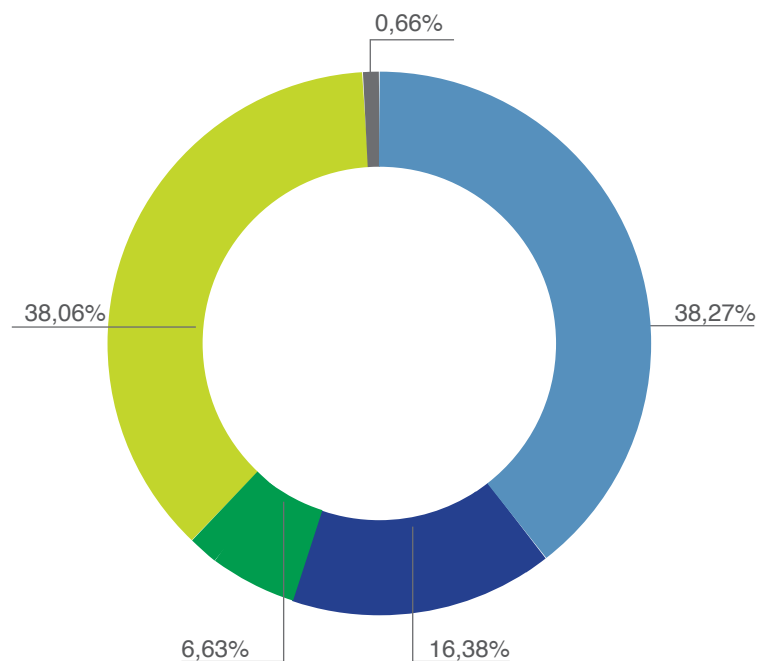
| | |
|-------------|----|
| 2014 | 5% |
| 2015 | 6% |
| 2016 | 7% |
| 2017 | 7% |
| 2018 | 8% |

PARTICIPAÇÃO DE MERCADO

PARTICIPAÇÃO NA OFERTA (ASK) – CAPACITY SHARE 2013



PARTICIPAÇÃO NA DEMANDA (RPK) – MARKET SHARE 2013



TAM

AZUL

AVIANCA

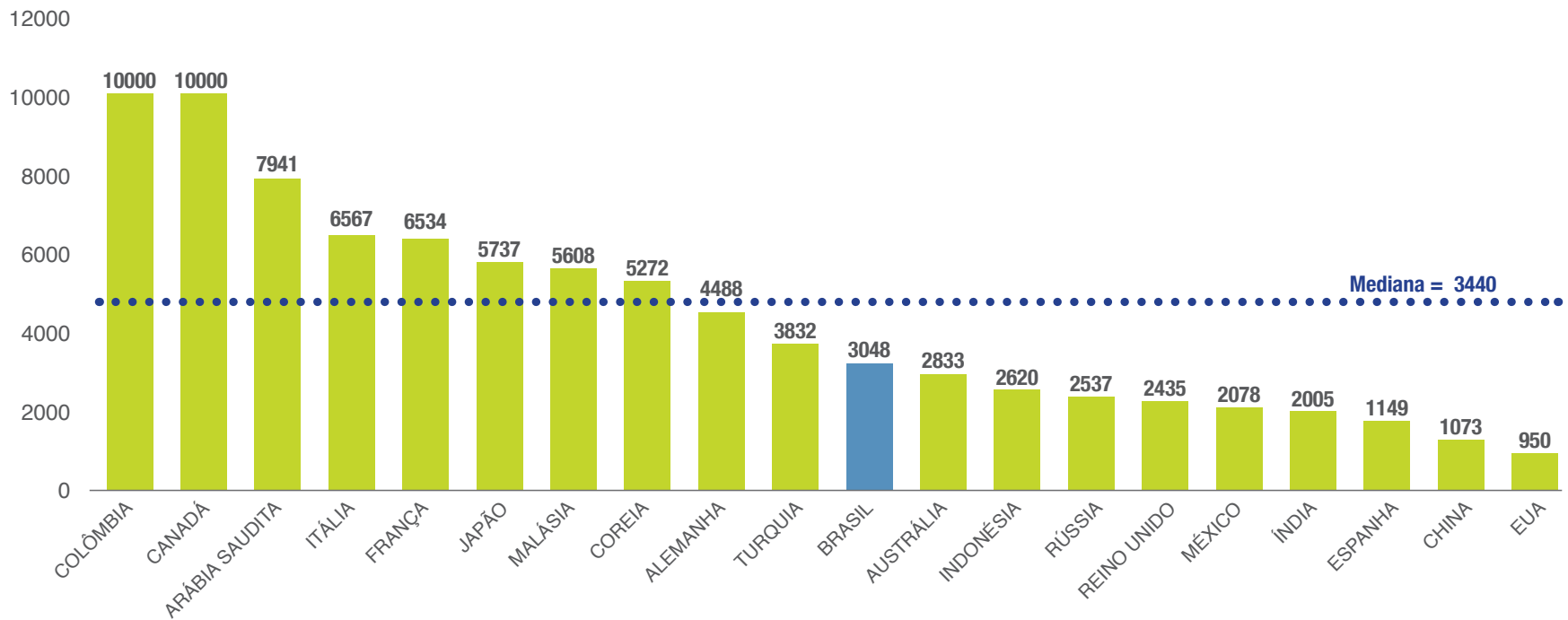
GOL

OUTRAS

Fonte: ANAC.

CONCENTRAÇÃO DE MERCADO EM DIVERSOS PAÍSES

PASSAGEIROS DOMÉSTICOS - 2012/2013 (HERFINDAHL-HIRSCHMAN INDEX - HHI*)



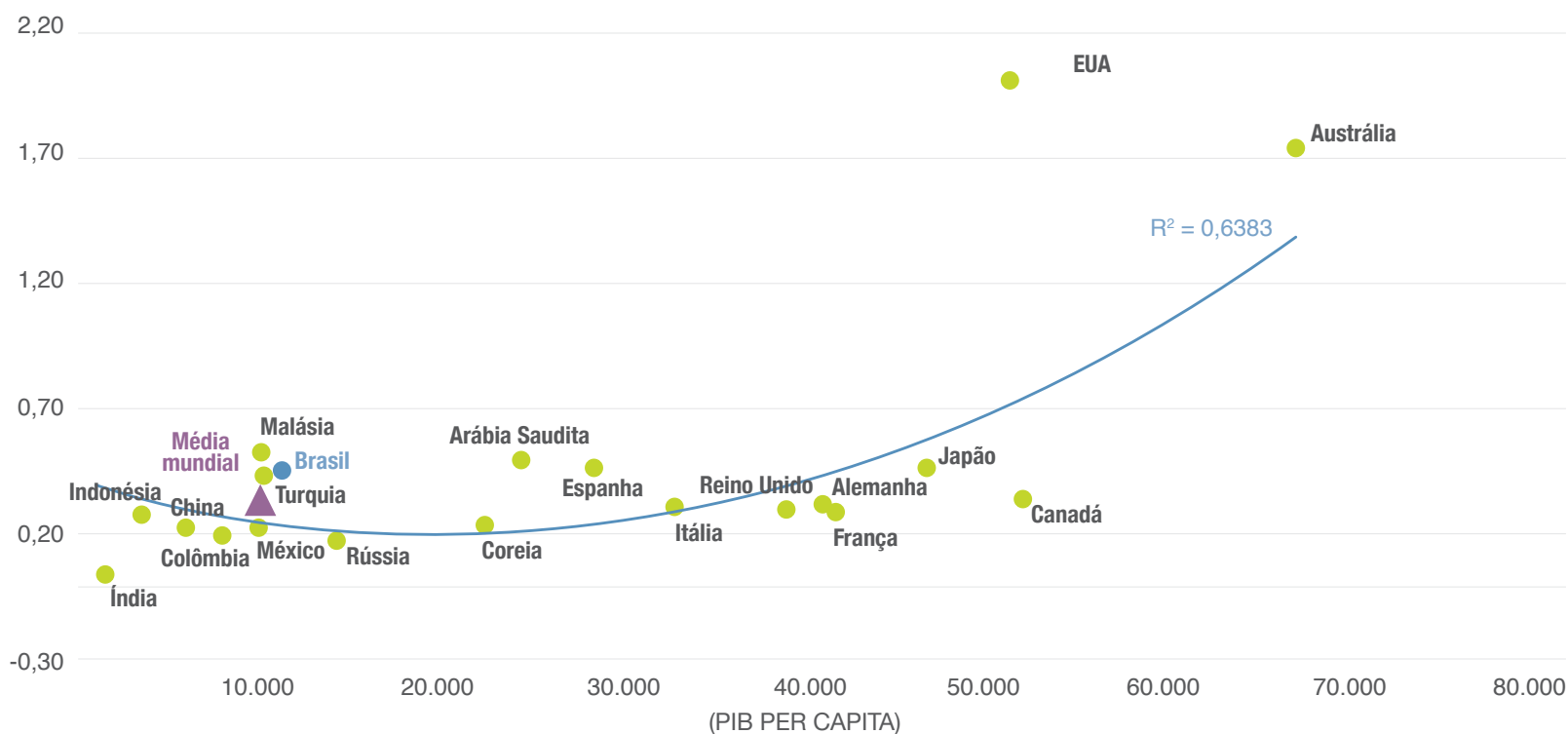
* O HHI foi calculado com base no número de passageiros embarcados em 2013 nos vinte maiores mercados domésticos mundiais, os quais correspondiam a 93% da demanda doméstica mundial. O HHI é definido pela soma dos quadrados das participações de mercado das empresas que operam em um determinado mercado, 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: ICAO.

PENETRAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO NO MERCADO DOMÉSTICO DE PASSAGEIROS EM DIVERSOS PAÍSES

PASSAGEIROS DOMÉSTICOS E PIB PER CAPITA (2012)



● Passageiros domésticos per capita

— Polinômio (passageiros domésticos per capita)

Obs: 1. A curva de interpolação desconsidera os dados relativos aos EUA;

2. À exceção do Brasil, os últimos dados disponíveis referem-se a 2012;

3. Valores de PIB em USD correntes.

Fontes: ICAO; FMI.

PENETRAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO NO MERCADO DOMÉSTICO DE PASSAGEIROS EM DIVERSOS PAÍSES

| PAÍS | Passageiros transportados em 2012 | % | PIB 2012 USD correntes (bilhões) | % | % | População em 2012 | Passageiros transportados per capita em 2012 | PIB per capita 2012 USD correntes |
|----------------------|-----------------------------------|--------------|----------------------------------|--------------|--------------|----------------------|--|-----------------------------------|
| Índia | 57.747.225 | 3,6 | 1.842 | 2,6 | 5,7 | 1.227.193.000 | 0,05 | 1.501 |
| Indonésia | 68.559.738 | 4,3 | 879 | 1,2 | 1,4 | 244.468.000 | 0,28 | 3.594 |
| China | 293.357.956 | 18,3 | 8.221 | 11,4 | 14,7 | 1.354.040.000 | 0,22 | 6.071 |
| Colômbia | 9.066.959 | 0,6 | 369 | 0,5 | 0,6 | 46.598.000 | 0,19 | 7.919 |
| México | 26.552.909 | 1,7 | 1.177 | 1,6 | 2,2 | 117.055.000 | 0,23 | 10.059 |
| Malásia | 15.539.606 | 1,0 | 305 | 0,4 | 0,6 | 29.457.000 | 0,53 | 10.345 |
| Turquia | 32.631.011 | 2,0 | 788 | 1,1 | 1,3 | 74.885.000 | 0,44 | 10.527 |
| Brasil | 88.945.476 | 5,5 | 2.253 | 3,1 | 2,8 | 198.361.000 | 0,45 | 11.359 |
| Rússia | 25.056.704 | 1,6 | 2.030 | 2,8 | 3,0 | 141.924.000 | 0,18 | 14.302 |
| Coreia | 11.614.557 | 0,7 | 1.130 | 1,6 | 1,9 | 50.004.000 | 0,23 | 22.589 |
| Arábia Saudita | 14.142.967 | 0,9 | 711 | 1,0 | 1,1 | 28.994.000 | 0,49 | 24.524 |
| Espanha | 21.412.821 | 1,3 | 1.324 | 1,8 | 1,7 | 46.163.000 | 0,46 | 28.670 |
| Itália | 18.179.198 | 1,1 | 2.014 | 2,8 | 2,2 | 60.821.000 | 0,30 | 33.115 |
| Reino Unido | 19.132.667 | 1,2 | 2.477 | 3,4 | 2,8 | 63.244.000 | 0,30 | 39.160 |
| França | 19.715.863 | 1,2 | 2.614 | 3,6 | 2,7 | 63.409.000 | 0,31 | 41.223 |
| Alemanha | 23.885.397 | 1,5 | 3.430 | 4,7 | 3,8 | 81.918.000 | 0,29 | 41.865 |
| Japão | 55.223.888 | 3,4 | 5.960 | 8,3 | 5,5 | 127.611.000 | 0,43 | 46.707 |
| Canadá | 11.469.964 | 0,7 | 1.821 | 2,5 | 1,8 | 34.827.000 | 0,33 | 52.300 |
| Austrália | 39.715.605 | 2,5 | 1.542 | 2,1 | 1,2 | 22.906.000 | 1,73 | 67.306 |
| EUA | 639.646.109 | 39,8 | 16.245 | 22,5 | 19,5 | 314.184.000 | 2,04 | 51.704 |
| SUBTOTAL | 1.491.596.620 | 92,8 | 57.130 | 79,1 | 56,9 | 4.013.878.000 | 0,37 | 14.233 |
| Outros | 115.057.635 | 7,2 | 15.086 | 20,9 | 43,1 | 2.937.720.000 | 0,04 | 5.135 |
| TOTAL MUNDIAL | 1.606.654.255 | 100,0 | 72.216 | 100,0 | 100,0 | 6.951.598.000 | 0,23 | 10.388 |

Fonte: FMI; ICAO.

O MERCADO DO TRANSPORTE AÉREO DOMÉSTICO DE CARGAS NO BRASIL

A parametrização de modelos estatísticos para o subsetor de transporte de cargas traz quatro dificuldades que devem ser comentadas.

1. Existe uma inconsistência de registros oficiais, o que exige a consulta a fontes diferentes (ANAC e ICAO) cujos dados nem sempre são concordantes;

2. A competição na demanda entre os modais de carga aérea é muito maior do que no modal de passageiros, o que causa um desvio frequente de tráfego;

3. A proporção entre os preços do querosene de aviação e o óleo diesel (utilizado em outros modais) tem variado muito, fazendo com que a competitividade relativa entre os dois modais se altere ao longo do tempo – isso introduz flutuações difíceis de ser captadas pela modelagem econométrica;

4. A capacidade de transporte de carga corresponde à capacidade total disponível das aeronaves (*payload*) menos o peso correspondente aos passageiros e suas bagagens. Os períodos de elevada demanda de passageiros – que subtraem o espaço disponível que poderia ser utilizado para a carga – interferem nas séries históricas.

Mesmo com essas limitações, foi possível chegar a um modelo econométrico razoável, com capacidade de explicação de 71,23%.

Neste modelo, as variáveis independentes utilizadas foram o PIB e a distância média percorrida pela carga transportada. A elasticidade

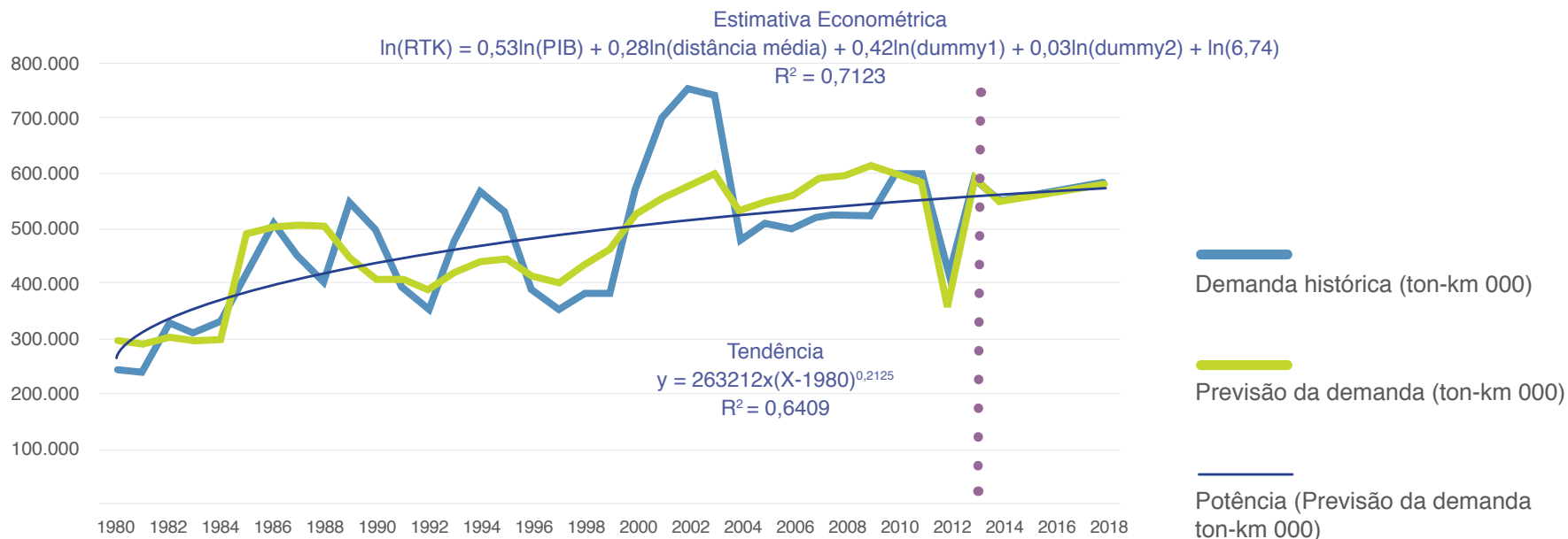
da demanda em relação a essas variáveis foi de 0,53 (PIB) e 0,28 (distância média percorrida pela carga transportada).

A capacidade de predição deste modelo se mostrou satisfatória, considerando a sua aderência à curva exponencial representativa da tendência, ainda que a explicação do modelo encontrado seja menos aderente quanto ao da demanda de passageiros, do capítulo anterior.

A penetração de mercado do transporte de carga pelo modal aéreo no Brasil se mostrou bastante elevada. A razão para este fato provavelmente está relacionada às grandes dimensões territoriais do Brasil e ao alto custo do transporte, fatores associados à reconhecida precariedade da infraestrutura de rodovias.

DEMANDA DO TRANSPORTE AÉREO - CARGA

DEMANDA DE CARGA AÉREA DOMÉSTICA NO BRASIL (RTK 000)



Fonte: ANAC

HISTÓRICO, MODELAGEM ESTATÍSTICA E PREVISÕES

Previsões (RTK 000)

| | Tendência histórica | Econométrica |
|------|---------------------|--------------|
| 2014 | 560.299 | 547.607 |
| 2015 | 563.664 | 555.236 |
| 2016 | 566.955 | 563.995 |
| 2017 | 570.177 | 573.307 |
| 2018 | 573.333 | 583.361 |

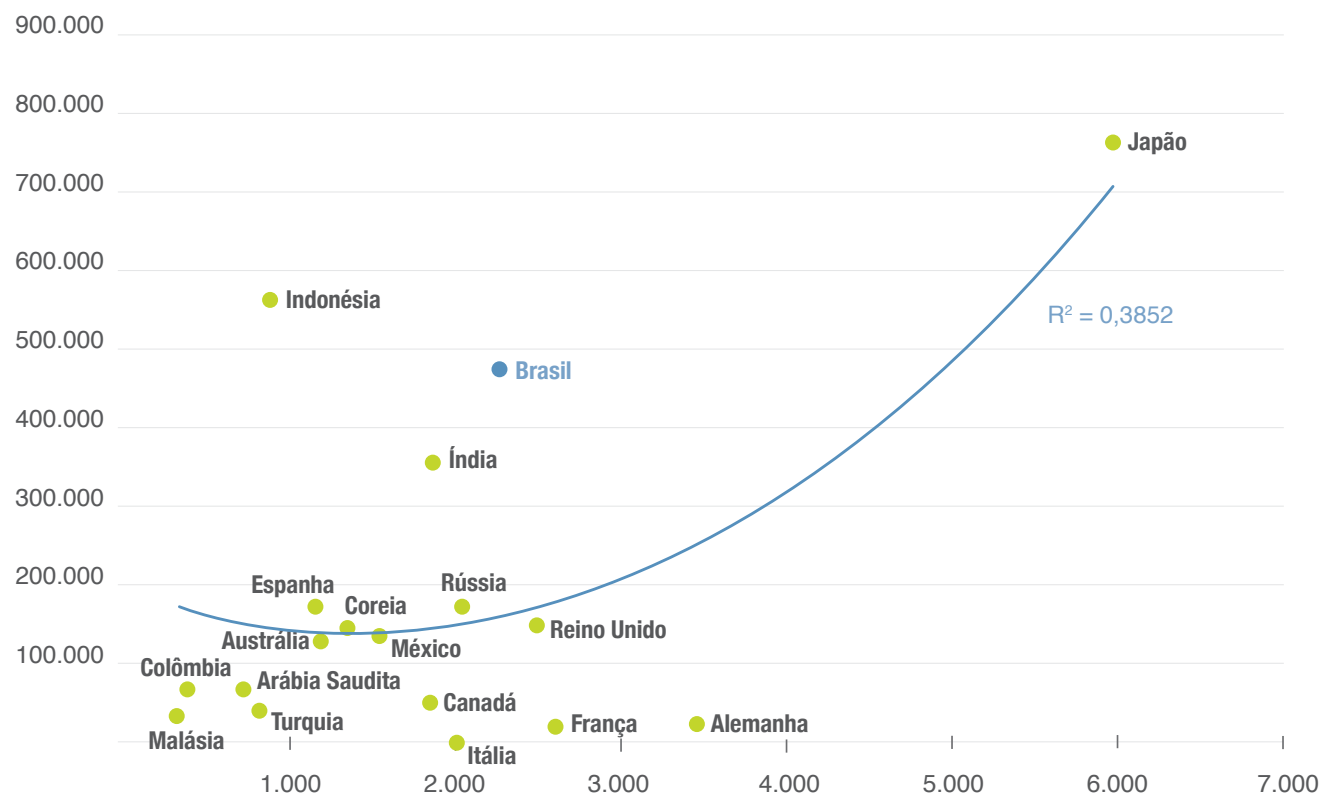
Previsões (distância média 000km)

| | Tendência histórica | Econométrica |
|------|---------------------|--------------|
| 2014 | 1.540 | 1.654 |
| 2015 | 1.532 | 1.654 |
| 2016 | 1.525 | 1.654 |
| 2017 | 1.517 | 1.654 |
| 2018 | 1.511 | 1.654 |

Fontes: ICAO; FMI.

PENETRAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO NO MERCADO DOMÉSTICO DE CARGAS EM DIVERSOS PAÍSES

CARGA EMBARCADA EM VOOS DOMÉSTICOS (TON) E PIB EM 2012



Obs: 1. À exceção do Brasil, os últimos dados disponíveis referem-se a 2012; 2. Valores de PIB em USD correntes; 3. Os dados relativos aos EUA foram omitidos porque sua inclusão traria distorções na análise gráfica.

PENETRAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO NO MERCADO DOMÉSTICO DE CARGAS EM DIVERSOS PAÍSES

| PAÍS | Toneladas embarcadas em 2012 | PIB 2012 USD correntes (bilhões) |
|----------------|------------------------------|----------------------------------|
| Malásia | 36.780 | 305 |
| Colômbia | 71.089 | 369 |
| Arábia Saudita | 64.030 | 711 |
| Turquia | 41.152 | 788 |
| Indonésia | 562.889 | 879 |
| Coreia | 172.353 | 1.130 |
| México | 126.173 | 1.177 |
| Espanha | 142.070 | 1.324 |
| Austrália | 132.478 | 1.542 |
| Canadá | 52.962 | 1.821 |
| Índia | 353.065 | 1.842 |
| Itália | 3.331 | 2.014 |
| Rússia | 170.609 | 2.030 |
| Brasil | 472.575 | 2.253 |
| Reino Unido | 149.781 | 2.477 |
| França | 18.019 | 2.614 |
| Alemanha | 22.785 | 3.430 |
| Japão | 763.928 | 5.960 |

Obs: À exceção do Brasil, os últimos dados disponíveis referem-se a 2012.
Fontes: FMI; ICAO.

FROTA DOMÉSTICA E EFICIÊNCIA OPERACIONAL

A frota dos jatos predominante nas operações domésticas no Brasil, os *narrow bodies*, é consideravelmente mais jovem e é utilizada de forma mais eficiente em comparação com as frotas em operação em outros países.

A idade média das aeronaves no Brasil é de cerca de 6,4 anos versus 12,5 anos da amostra levantada. Sua utilização média diária é de cerca de 10,6 horas versus 8,3 horas da amostra considerada.

Sendo a frota doméstica brasileira mais jovem, consome menos combustível e emite menos poluentes. Em comparação com a frota norte-americana, o consumo de combustível é 16% menor por

assento-quilômetro oferecido e 4% menor por passageiro-quilômetro transportado. As emissões de poluentes seguem as mesmas proporções.

Este levantamento também permite identificar que a eficiência operacional das empresas aéreas brasileiras tem sido negativamente impactada pelas limitações da infraestrutura aeroportuária e pelo decorrente congestionamento do tráfego aéreo.

A diferença entre a distância média percorrida pelos passageiros do transporte aéreo doméstico no Brasil e a distância média útil percorrida pelos mesmos passageiros tem aumentado significativamente ao longo do tempo. Essa variação representa uma queda da eficiência da viagem, percebida a partir da redução significativa da distância útil percorrida por hora de voo e pelo afastamento da curva de referência calculada.

Na prática, as aeronaves que operam voos domésticos no Brasil estão demandando mais tempo para cumprir as mesmas rotas. Consequentemente, os custos variáveis aumentam na mesma proporção, assim como as emissões

de poluentes. Os quadros mostram que o impacto deste fenômeno gera consumo excessivo de combustível e emissões de CO₂, ultrapassando o patamar médio de 9% no período 2001-2008 para 28% a partir de 2009.

PERSPECTIVA HISTÓRICA

Para esta leitura, os aspectos históricos devem ser considerados. No início dos anos 2000, o número de decolagens/ano caiu, apesar de ter havido um crescimento expressivo da oferta e da demanda. Este fato decorre do aumento do tamanho médio das

aeronaves empregadas. As etapas médias de voo também aumentaram porque as empresas aéreas baixaram seus preços e passaram a realizar intensas campanhas promocionais, estimulando a demanda para destinos turísticos mais distantes dos centros geradores de tráfego, como o Nordeste. Com o crescimento da demanda, em 2009, o número de decolagens/ano ultrapassou 700 mil e chegou a 950 mil, patamar em que se mantém até hoje. A partir daí, as distâncias úteis por hora de voo caíram significativamente, o que

permite concluir que a infraestrutura aeroportuária brasileira é capaz de atender razoavelmente até 700 mil decolagens/ano.

O efeito negativo do fenômeno descrito durante o período 2001-2013 equivale a uma perda de cerca de R\$ 15 bilhões, aos preços de janeiro de 2014. Para se ter uma ideia do impacto desta ineficiência econômica, o gasto desnecessário corresponde a mais de 50% do total das receitas das empresas aéreas brasileiras em 2013, e é equivalente ao valor total da concessão de 20 anos do aeroporto de Guarulhos.

FROTA E UTILIZAÇÃO DE AERONAVES

IDADE, QUANTIDADE E UTILIZAÇÃO DE JATOS NARROW BODY DE DIVERSAS EMPRESAS – 2013

| EMPRESA | País | Idade Média | Quantidade | Utilização média diária (h/dia)* |
|------------------------------|-------------|-------------|------------|----------------------------------|
| GOL | Brasil | 7,0 | 137 | 10,6 |
| TAM | Brasil | 7,1 | 129 | 11,1 |
| AZUL | Brasil | 2,7 | 74 | 11,8 |
| AVIANCA BRASIL | Brasil | 9,4 | 38 | 9,1 |
| ABEAR | | 6,4 | 378 | 10,6 |
| OUTRAS EMPRESAS | | | | |
| American Airlines | EUA | 13,2 | 487 | 9,2 |
| Delta | EUA | 17,4 | 566 | 9,7 |
| Air France | França | 10,2 | 131 | NA |
| British | Reino Unido | 11,0 | 128 | 8,5 |
| Lufthansa | Alemanha | 11,5 | 181 | 8,0 |
| KLM | Holanda | 7,5 | 47 | NA |
| Jal Group | Japão | 5,6 | 78 | 2,5 |
| Ana | Japão | 17,0 | 14 | NA |
| Southwest | EUA | 11,7 | 587 | 10,6 |
| Grupo Lan | Chile | 5,3 | 96 | 9,6 |
| Avianca | Colômbia | 4,7 | 59 | 7,8 |
| TOTAL OUTRAS EMPRESAS | | 12,5 | 2.374 | 8,3 |
| TOTAL DA AMOSTRA | | 11,7 | 2.752 | 9,1 |

* Os dados relacionados à Azul, American Airlines, Delta, Southwest e Grupo LAN referem-se a 2011; os demais referem-se a 2012.
Fonte: Empresas aéreas.

CONSUMO DE COMBUSTÍVEL E EMISSÃO DE CO₂

CONSUMO DE COMBUSTÍVEL, EMISSÕES DE CO₂ E INDICADORES EM VOOS DOMÉSTICOS DE PASSAGEIROS E CARGUEIROS EM 2012

| | Consumo (milhões de litros) | RPKs | ASKs | Aproveitamento | Consumo/RPK | Consumo/ASK | Emissões de CO ₂ (kg/RPK) | Emissões de CO ₂ (kg/ASK) |
|---|--------------------------------|-------------|---------------|----------------|-------------|-------------|---|---|
| EMPRESAS AÉREAS NORTE-AMERICANAS | 39.785 | 915.009.978 | 1.097.413.382 | 83% | 0,0435 | 0,0363 | 0,1122 | 0,0935 |
| EMPRESAS ABEAR | 3.562 | 85.587.393 | 116.960.509 | 73% | 0,0416 | 0,0305 | 0,1074 | 0,0786 |
| DIFERENÇA | | | | | -4% | -16% | -4% | -16% |

Fontes: RITA; ICAO; empresas ABEAR.

EVOLUÇÃO DAS DISTÂNCIAS MÉDIAS ÚTEIS PERCORRIDAS POR HORA DE VOO

ESTATÍSTICAS OPERACIONAIS ANUAIS DO TRANSPORTE AÉREO DOMÉSTICO DE PASSAGEIROS NO BRASIL, DISTÂNCIAS MÉDIAS ÚTEIS PERCORRIDAS POR HORA DE VOO E VALORES DE REFERÊNCIA

| Ano | Decolagens | Quilômetros voados | Horas voadas | Etapa Média (km) | Distância útil média por hora (km/h) - Real (a) | Distância útil média por hora (km/h) - Referência (b)* | Diferença (b) - (a) (km/h) | Diferença (b - a) / (a) |
|------|------------|--------------------|--------------|------------------|---|--|----------------------------|-------------------------|
| 2001 | 689.425 | 420.115.305 | 742.354 | 609 | 566 | 619 | 53 | 9% |
| 2002 | 643.554 | 404.073.821 | 716.666 | 628 | 564 | 622 | 58 | 10% |
| 2003 | 501.312 | 338.432.576 | 575.622 | 675 | 588 | 631 | 43 | 7% |
| 2004 | 487.617 | 337.841.157 | 563.683 | 693 | 599 | 634 | 35 | 6% |
| 2005 | 524.598 | 364.549.465 | 627.169 | 695 | 581 | 635 | 53 | 9% |
| 2006 | 552.367 | 400.818.440 | 685.179 | 726 | 585 | 640 | 55 | 9% |
| 2007 | 571.989 | 426.693.267 | 748.313 | 746 | 570 | 644 | 74 | 13% |
| 2008 | 624.915 | 480.417.657 | 800.290 | 769 | 600 | 648 | 48 | 8% |
| 2009 | 733.624 | 580.829.074 | 1.134.418 | 729 | 512 | 652 | 140 | 27% |
| 2010 | 844.134 | 688.831.373 | 1.337.922 | 816 | 515 | 657 | 142 | 28% |
| 2011 | 953.923 | 784.188.277 | 1.523.438 | 822 | 515 | 658 | 143 | 28% |
| 2012 | 985.985 | 805.440.844 | 1.564.360 | 817 | 515 | 657 | 142 | 28% |
| 2013 | 937.996 | 773.849.750 | 1.498.982 | 825 | 516 | 658 | 142 | 28% |

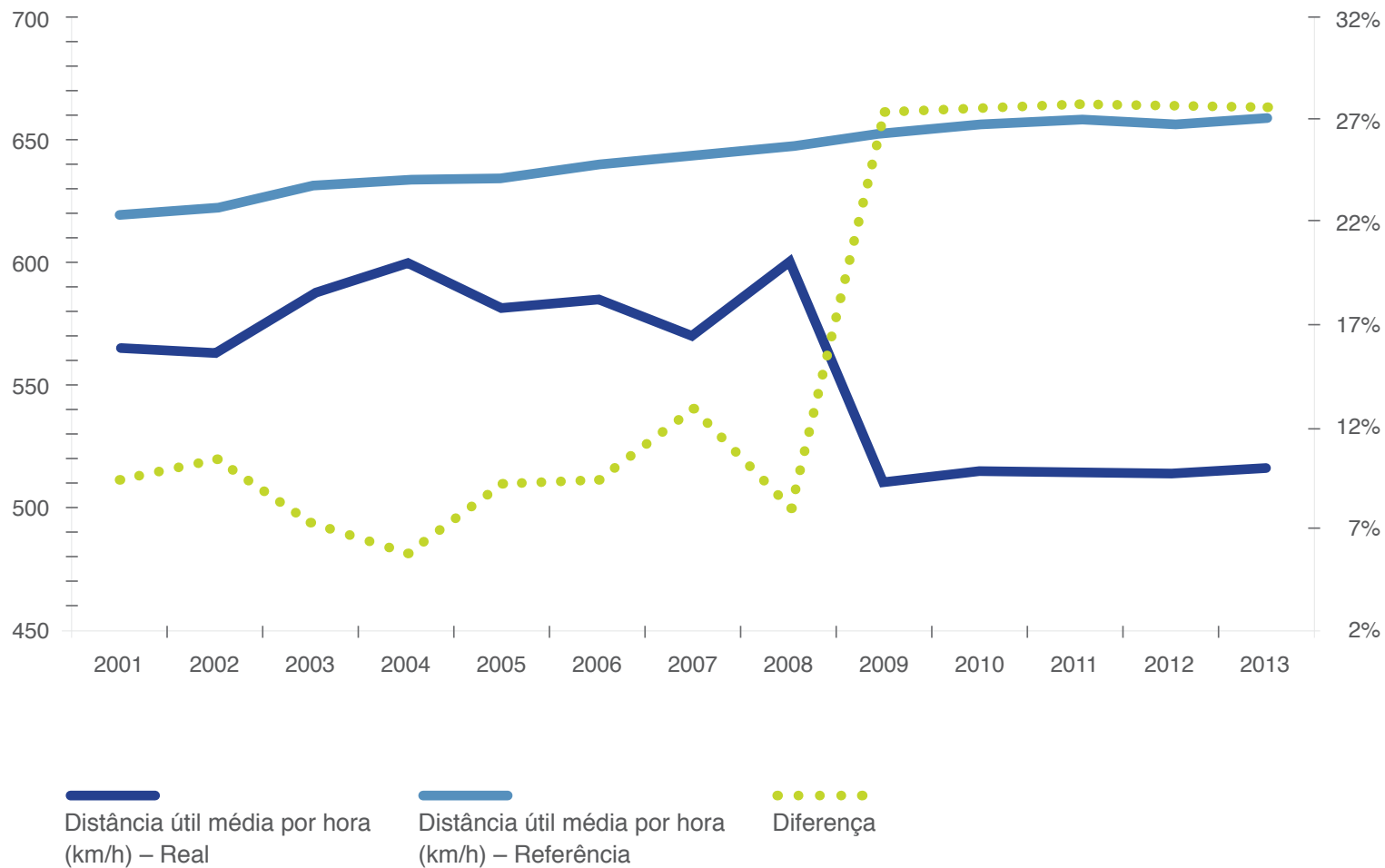
*As distâncias médias úteis por hora de referência correspondem à média das aeronaves Boeing 737/300, Boeing 737/700 e Boeing 737/800, para as mesmas etapas de voo, acrescidas de 3% para corrigir as distorções proporcionadas pela curvatura da terra.
Fontes: ANAC; ICAO; Boeing.

GASTOS ADICIONAIS DE COMBUSTÍVEL E EMISSÕES DE CARBONO ANUAIS DO TRANSPORTE AÉREO DOMÉSTICO DE PASSAGEIROS NO BRASIL

| Ano | Consumo de combustível real (l) | Gasto adicional aproximado (%) | Gasto adicional aproximado (l) | Custos unitários médios | Gasto adicional (R\$) | Emissões adicionais (ton CO ₂) |
|--------------|---------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-------------------------|-----------------------|--|
| 2001 | 2.296.741.410 | 9% | 214.849.854 | 1,3325 | 286.276.748 | 554.313 |
| 2002 | 2.306.986.556 | 10% | 239.051.039 | 2,0603 | 492.528.172 | 616.752 |
| 2003 | 1.932.832.142 | 7% | 141.171.161 | 2,1807 | 307.848.181 | 364.222 |
| 2004 | 2.069.342.789 | 6% | 120.101.743 | 2,4755 | 297.315.294 | 309.862 |
| 2005 | 2.231.157.831 | 9% | 204.391.248 | 2,6966 | 551.157.387 | 527.329 |
| 2006 | 2.294.630.315 | 9% | 216.316.594 | 2,5901 | 560.287.314 | 558.097 |
| 2007 | 2.472.460.365 | 13% | 319.329.140 | 2,3532 | 751.446.827 | 823.869 |
| 2008 | 2.638.576.584 | 8% | 209.731.649 | 2,6926 | 564.720.732 | 541.108 |
| 2009 | 2.882.142.669 | 27% | 789.273.934 | 1,8517 | 1.461.503.180 | 2.036.327 |
| 2010 | 3.321.279.491 | 28% | 914.818.797 | 1,9738 | 1.805.645.781 | 2.360.232 |
| 2011 | 3.756.436.224 | 28% | 1.043.704.403 | 2,2953 | 2.395.628.439 | 2.692.757 |
| 2012 | 3.873.000.692 | 28% | 1.067.812.536 | 2,5340 | 2.705.827.063 | 2.754.956 |
| 2013 | 3.760.095.243 | 28% | 1.034.663.043 | 2,7836 | 2.880.061.859 | 2.669.431 |
| Total | 35.835.682.311 | 18% | 6.515.215.141 | 2,3116 | 15.060.246.978 | 16.809.255 |

Nota: A preços unitários de janeiro/14 (IPCA). Foi considerada a relação de 2,58kg de CO₂ por litro de querosene de aviação consumido.
Fontes: ANAC; ICAO; Boeing; empresas ABEAR.

EVOLUÇÃO DAS DISTÂNCIAS MÉDIAS ÚTEIS PERCORRIDAS POR HORA DE VOO



PREÇOS E CUSTOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS

As tarifas aéreas domésticas brasileiras publicadas são mais baixas do que as vigentes nos EUA, China e Japão, considerando-se os trechos próximos a 1000 km (trecho médio doméstico brasileiro). Os valores são próximos aos praticados no transporte rodoviário no país e têm se mantido estáveis, conforme levantamento realizado pela ABEAR.

A elevação da proporção dos gastos com o querosene de aviação decorre da elevação dos seus custos unitários (parcialmente controláveis internamente no Brasil) e do seu desperdício (totalmente controlável internamente no Brasil).

A evolução cronológica dos custos do transporte aéreo doméstico no Brasil deixa evidente que a proporção representada pelo consumo do querosene de aviação é crescente. Conforme demonstrado no capítulo anterior, a quantidade de querosene de aviação gasta no Brasil excede em

muito o estritamente necessário por conta da ineficiência da infraestrutura aeronáutica para atender ao crescimento do número de decolagens/ano, percebida a partir de 2009. Desde então, a proporção dos custos com o combustível também passou a crescer, ultrapassando a casa dos 40% dos custos totais das operações aéreas.

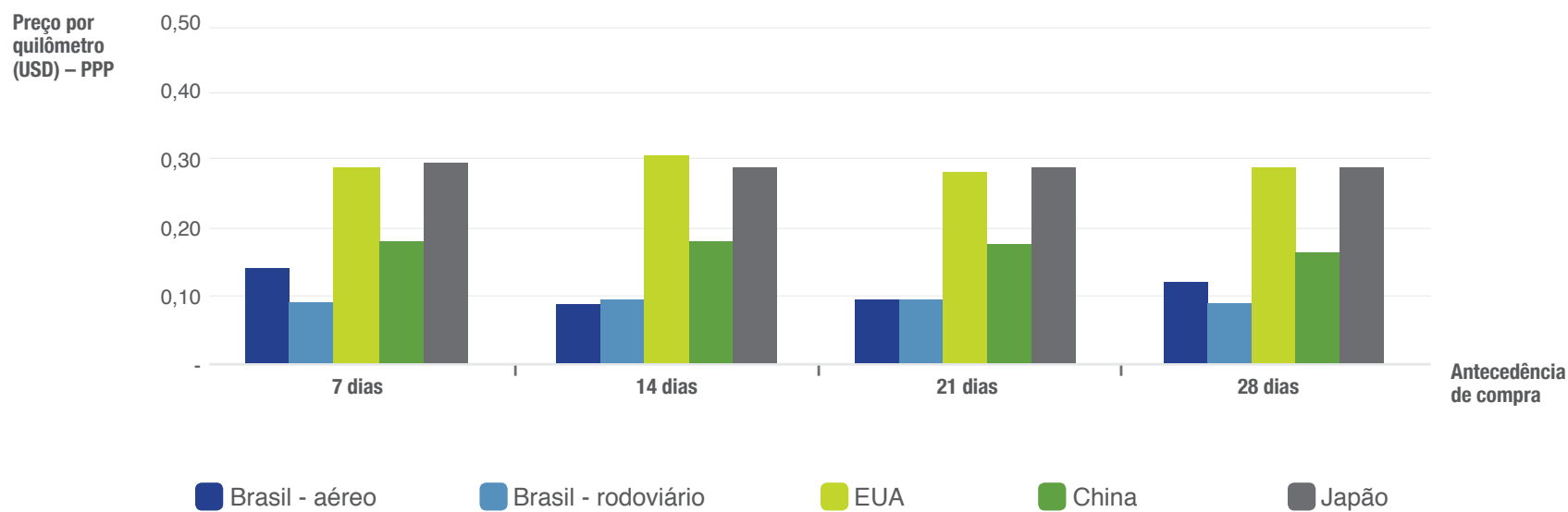
Soma-se a isso o preço do combustível da aviação doméstica brasileira, que é um dos mais caros do mundo, sendo a tributação um dos fatores mais críticos. O aumento do preço do petróleo no mundo também

tem contribuído decisivamente para agravar o impacto dos custos com combustível, apesar da permanente renovação da frota empreendida pelas companhias brasileiras.

Mesmo com os gastos ascendentes do querosene de aviação, os custos totais do setor têm crescido abaixo da inflação medida pelo IPCA, comprovando haver um importante aumento de produtividade.

Ao analisar a evolução dos custos operacionais das empresas aéreas frente ao valor das tarifas aéreas domésticas, surpreende que o valor nominal das tarifas caiu em 17% entre 2002 e 2013. Se for acrescentado o efeito da inflação, conclui-se que, em 2013, as tarifas aéreas domésticas tiveram o seu valor real reduzido em 56% do seu valor real em 2002.

TARIFAS PUBLICADAS DISPONÍVEIS POR DISTÂNCIA EM ETAPAS DOMÉSTICAS PRÓXIMAS A 1000 KM*



* Valores ajustados pela Purchase Power Parity (PPP).

Fontes: Empresas ABEAR; Edreams; Busca Ônibus. Dados capturados entre 25 e 27/03/14.

TARIFAS AÉREAS DISPONÍVEIS PUBLICADAS UNIDIRECIONAIS EM DIVERSOS MERCADOS EM MARÇO DE 2014*

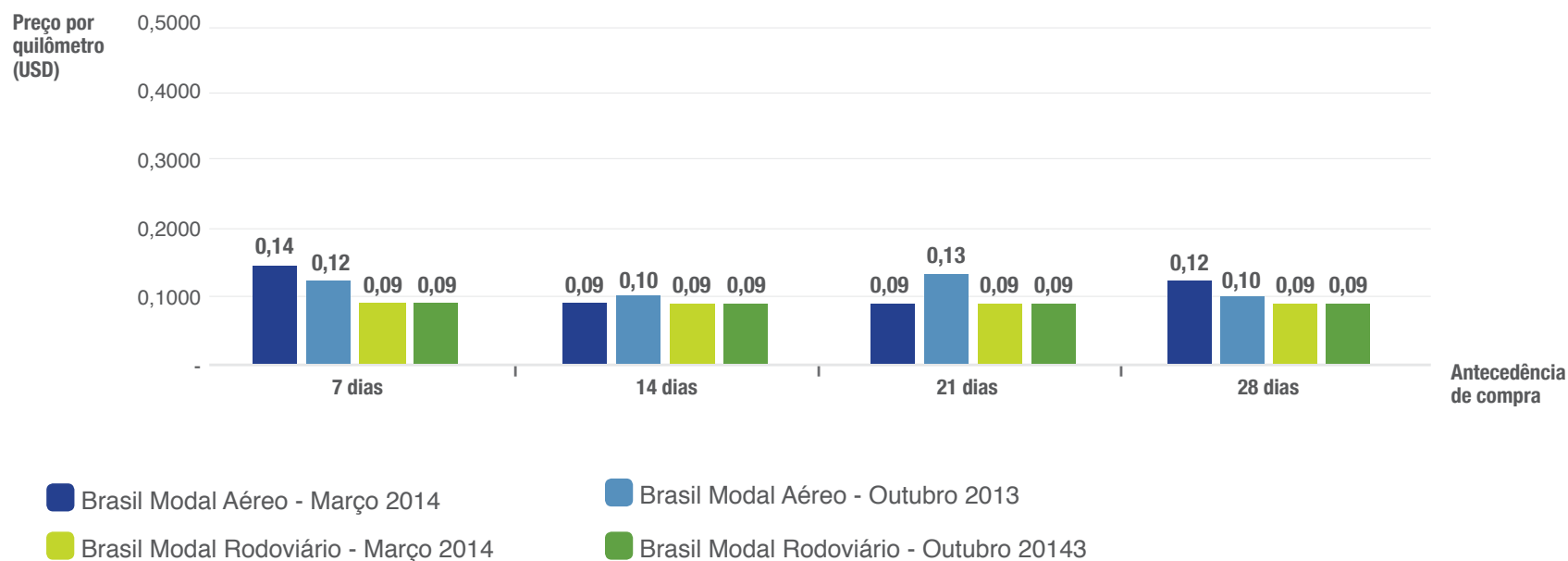
| | Pares de cidades | Distância (km) | TARIFAS UNIDIRECIONAIS (USD) – PPP | | | | TARIFAS UNIDIRECIONAIS / DISTÂNCIA (USD/KM - PPP) | | | |
|----------------------|------------------|----------------|------------------------------------|---------|---------|---------|---|---------|---------|---------|
| | | | ANTECEDÊNCIA DE COMPRA | | | | | | | |
| | | | 7 dias | 14 dias | 21 dias | 28 dias | 7 dias | 14 dias | 21 dias | 28 dias |
| BRASIL AÉREO | BSB-GRU | 851 | 168,42 | 79,94 | 53,29 | 103,06 | 0,1978 | 0,0939 | 0,0626 | 0,1211 |
| | BSB-GIG | 911 | 135,24 | 64,85 | 80,44 | 123,17 | 0,1485 | 0,0712 | 0,0883 | 0,1352 |
| | CNF-CWB | 843 | 100,55 | 70,38 | 60,33 | 119,65 | 0,1192 | 0,0835 | 0,0715 | 0,1419 |
| | GRU-POA | 864 | 75,41 | 75,41 | 82,45 | 97,03 | 0,0873 | 0,0873 | 0,0954 | 0,1123 |
| | CNF-SSA | 958 | 250,36 | 173,45 | 208,64 | 173,45 | 0,2615 | 0,1811 | 0,2179 | 0,1811 |
| | MÉDIA | 885 | 146,00 | 92,81 | 97,03 | 123,27 | 0,1649 | 0,1048 | 0,1096 | 0,1392 |
| BRASIL RODOVIÁRIO | BSB-GRU | 851 | 86,34 | 86,34 | 86,34 | 86,34 | 0,1014 | 0,1014 | 0,1014 | 0,1014 |
| | BSB-GIG | 911 | 96,22 | 96,22 | 96,22 | 75,41 | 0,1056 | 0,1056 | 0,1056 | 0,0828 |
| | CNF-CWB | 843 | 88,92 | 88,92 | 88,92 | 88,92 | 0,1054 | 0,1054 | 0,1054 | 0,1054 |
| | GRU-POA | 864 | 92,48 | 92,48 | 92,48 | 92,48 | 0,1070 | 0,1070 | 0,1070 | 0,1070 |
| | CNF-SSA | 958 | 115,35 | 115,35 | 115,35 | 115,35 | 0,1205 | 0,1205 | 0,1205 | 0,1205 |
| | MÉDIA | 885 | 95,86 | 95,86 | 95,86 | 91,70 | 0,1083 | 0,1083 | 0,1083 | 0,1036 |
| EUA | ATL-MIA | 956 | 157,00 | 157,00 | 157,00 | 157,00 | 0,1642 | 0,1642 | 0,1642 | 0,1642 |
| | CHI-NYC | 1.147 | 111,00 | 102,00 | 125,00 | 157,00 | 0,0967 | 0,0889 | 0,1089 | 0,1368 |
| | CLE-NYC | 665 | 387,00 | 341,00 | 341,00 | 341,00 | 0,5823 | 0,5131 | 0,5131 | 0,5131 |
| | DET-NYC | 774 | 516,00 | 657,00 | 534,00 | 516,00 | 0,6666 | 0,8488 | 0,6899 | 0,6666 |
| | LAX-SLC | 949 | 135,00 | 99,00 | 99,00 | 99,00 | 0,1422 | 0,1043 | 0,1043 | 0,1043 |
| | MÉDIA | 898 | 261,20 | 271,20 | 251,20 | 254,00 | 0,2908 | 0,3019 | 0,2796 | 0,2828 |
| CHINA | PEK-SHA | 1.075 | 246,44 | 246,44 | 273,32 | 246,44 | 0,2292 | 0,2292 | 0,2543 | 0,2292 |
| | NKG-PEK | 948 | 294,23 | 294,23 | 294,23 | 294,23 | 0,3104 | 0,3104 | 0,3104 | 0,3104 |
| | CAN-SHA | 1.175 | 309,17 | 309,17 | 309,17 | 309,23 | 0,2632 | 0,2632 | 0,2632 | 0,2632 |
| | PEK-SZX | 1.207 | 422,68 | 422,68 | 422,68 | 422,68 | 0,3502 | 0,3502 | 0,3502 | 0,3502 |
| | HKG-SHA | 1.230 | 219,55 | 210,59 | 210,59 | 171,76 | 0,1786 | 0,1713 | 0,1713 | 0,1397 |
| | MÉDIA | 1.127 | 298,41 | 296,62 | 302,00 | 288,86 | 0,2648 | 0,2632 | 0,2680 | 0,2563 |
| JAPÃO | NGS-HAN | 958 | 338,77 | 337,84 | 338,77 | 337,84 | 0,3538 | 0,3528 | 0,3528 | 0,3528 |
| | KIX-NRT | 492 | 65,15 | 65,15 | 65,15 | 65,15 | 0,1323 | 0,1323 | 0,1323 | 0,1323 |
| | HAN-UKB | 486 | 195,44 | 195,44 | 195,44 | 196,37 | 0,4021 | 0,4021 | 0,4021 | 0,4041 |
| | FUK-NRT | 941 | 108,89 | 84,69 | 84,69 | 78,18 | 0,1157 | 0,0900 | 0,0900 | 0,0830 |
| | HIJ-NRT | 697 | 268,04 | 268,04 | 268,04 | 268,04 | 0,3847 | 0,3847 | 0,3847 | 0,3847 |
| | MÉDIA | 715 | 195,26 | 190,23 | 190,42 | 189,11 | 0,2731 | 0,2661 | 0,2664 | 0,2645 |

*Dados capturados entre 25 e 27/03/14; BRL/USD=2,3132.

Valores ajustados pelo *Purchase Power Parity* (PPP).

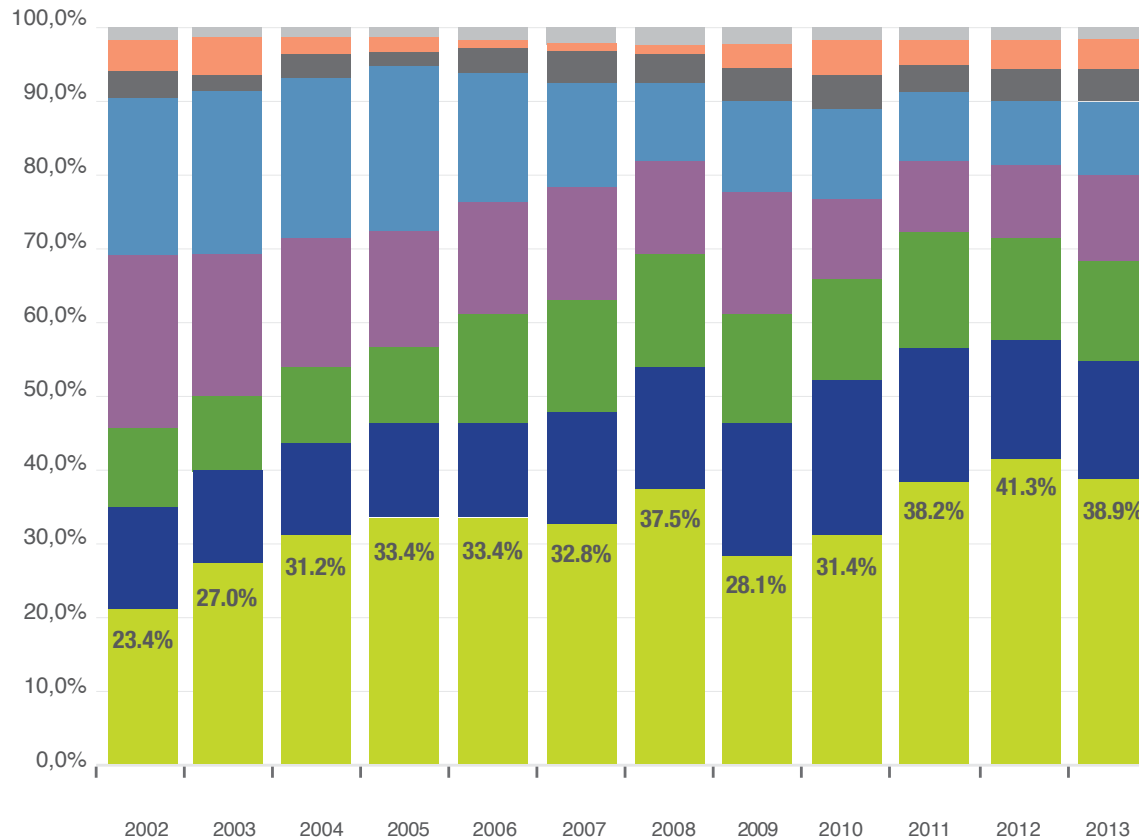
Fontes: Empresas ABEAR; Edreams; Busca Ônibus. Dados capturados entre 25 e 27/03/14.

TARIFAS PUBLICADAS DISPONÍVEIS POR DISTÂNCIA EM ETAPAS DOMÉSTICAS PRÓXIMAS A 1000 KM*



* Os mercados brasileiros acima correspondem a cerca de 6% da demanda total de passageiros do transporte aéreo doméstico.
 Fontes: Empresas ABEAR; Edreams; Busca Ônibus.

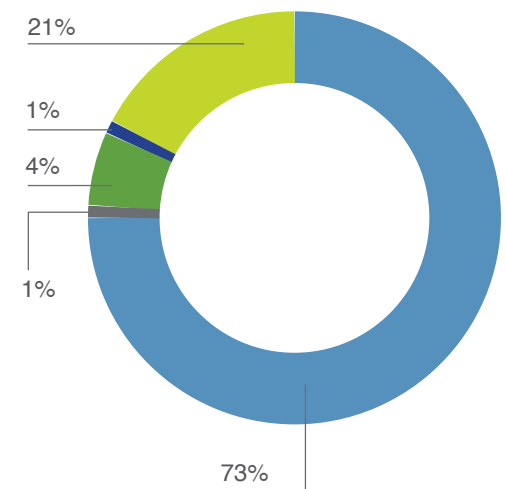
COMPOSIÇÃO DOS CUSTOS DAS EMPRESAS AÉREAS E EVOLUÇÃO DA PARTICIPAÇÃO DO COMBUSTÍVEL



- Tarifas aeroportuárias
- Depreciação e seguro de equipamento de voo
- Comunicação e auxílio à navegação
- Outros custos operacionais
- Arrendamento e manutenção
- Despesas administrativas
- Encargos com pessoal
- Combustível – QAV
- COFINS
- Aeroporto
- ICMS
- PIS

Fontes: DAC; ANAC; empresas aéreas.

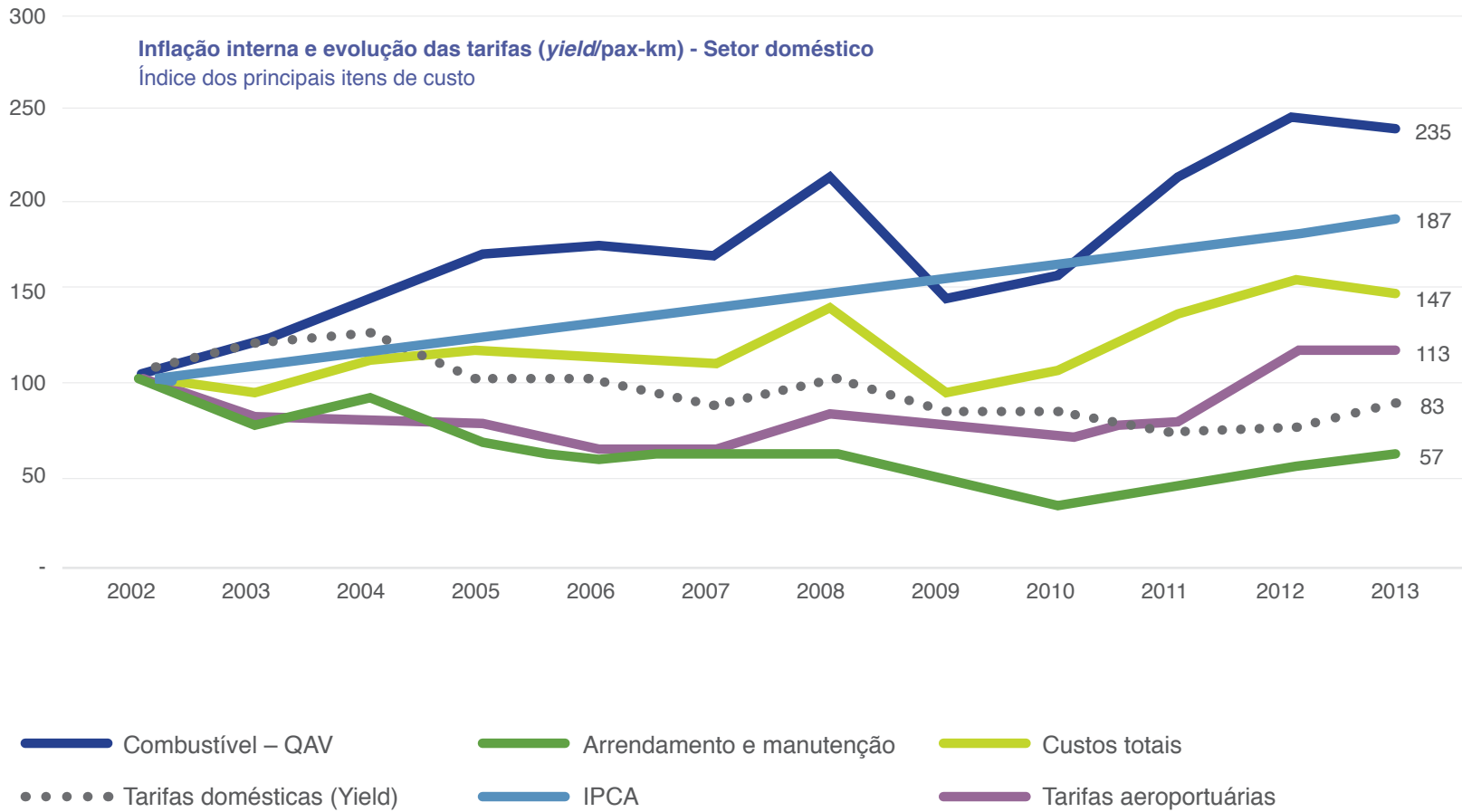
COMPOSIÇÃO MÉDIA DOS CUSTOS DO COMBUSTÍVEL – QAV DOMÉSTICO*



- Preços refinaria
- PIS
- COFINS
- Aeroporto
- ICMS

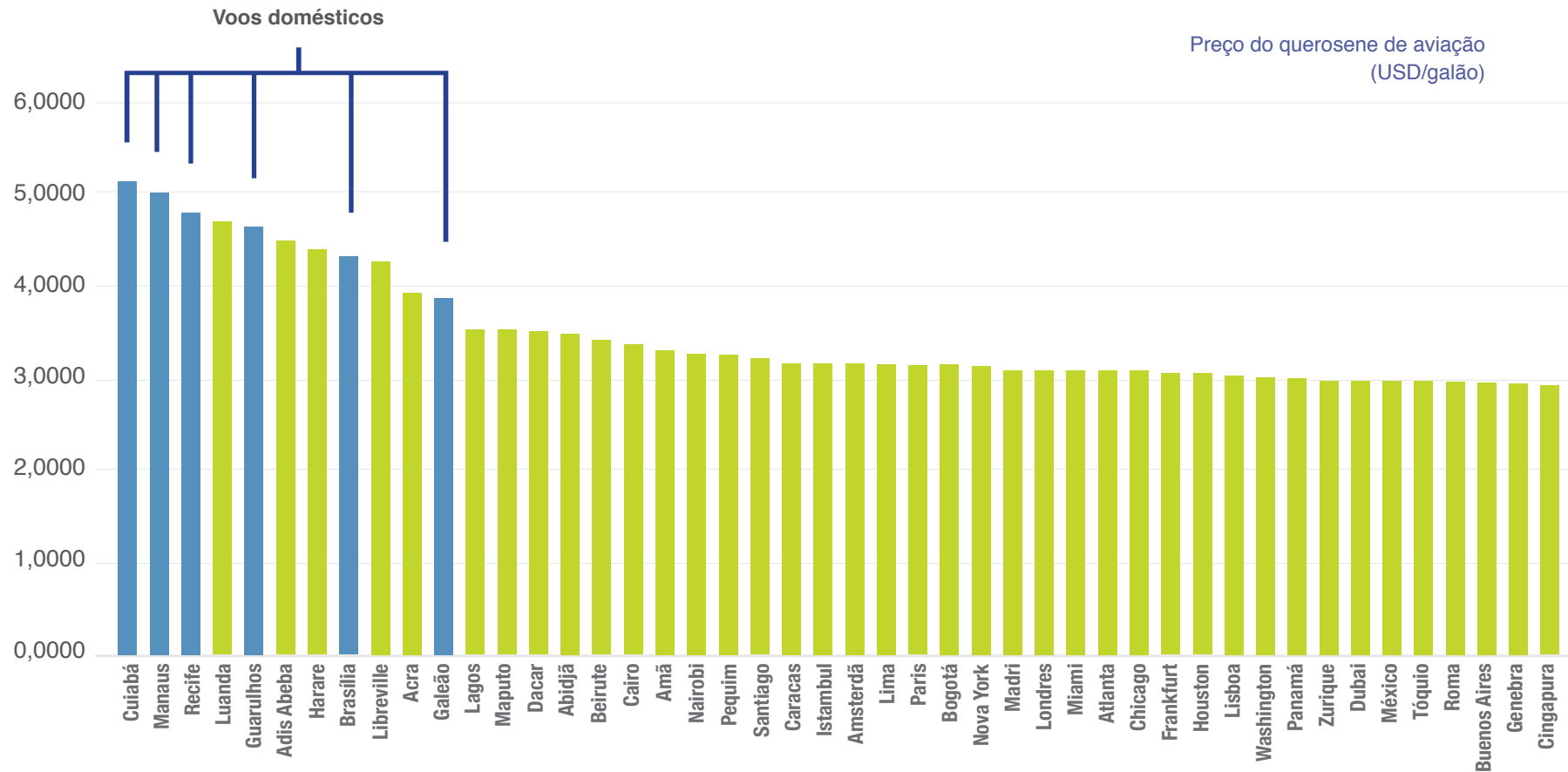
*Média aritmética simples dos aeroportos de Brasília, Guarulhos, Campinas, Manaus, Porto Alegre, Galeão, Salvador e Curitiba.
Fontes: DAC, ANAC, empresas aéreas.

EVOLUÇÃO DOS CUSTOS NOMINAIS DA INDÚSTRIA E TARIFAS MÉDIAS (YIELD/PAX-KM) – DOMÉSTICO



Fontes: DAC; ANAC; empresas aéreas.

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



Obs.: No Brasil, o combustível para voos internacionais é isento de ICMS, ao contrário do que acontece nos voos domésticos.

Fonte: IATA, junho/14.

TRANSPORTE DE ÓRGÃOS E TECIDOS

Entre as principais contribuições das empresas associadas ABEAR para a sociedade está o transporte gratuito de órgãos e tecidos para transplante.

No passado, o transporte de tecidos e órgãos era realizado prioritariamente pela Força Aérea Brasileira – FAB. A evolução da malha aérea comercial doméstica e a capilaridade das empresas que hoje operam no Brasil permitiram que este serviço fosse prestado com eficiência muito maior, o que justifica o aumento dos atendimentos realizados.

O transporte gratuito de órgãos, que é realizado desde o início da década passada, ganhou ainda mais impulso a partir de um acordo de colaboração assinado entre o Ministério da Saúde, a ABEAR, a Secretaria de Aviação Civil, a Aeronáutica, os aeroportos concessionados e a Infraero no final de 2013.

Esse documento traz avanços em termos de agilidade operacional – elemento central no transporte de órgãos e tecidos – na medida em que permitiu a alocação de um representante da Central Nacional de Transplantes (CNT) no Centro de Gerenciamento

de Navegação Aérea (CGNA - órgão do DECEA/Aeronáutica). Essa medida possibilitou a realização de uma maior troca de informações, como acesso aos horários de voos e fortalecimento dos canais de comunicação entre as empresas aéreas e o Ministério da Saúde. Como se pode observar no fluxograma a seguir, a sequência de atividades é complexa e o bom andamento depende essencialmente da capacidade de coordenação das áreas envolvidas.

Esse modelo operacional é referência internacional, não se tendo notícia da existência de um serviço similar nem mesmo nos países mais desenvolvidos.

ACORDOS DE COOPERAÇÃO ENTRE AS AUTORIDADES BRASILEIRAS E A ABEAR

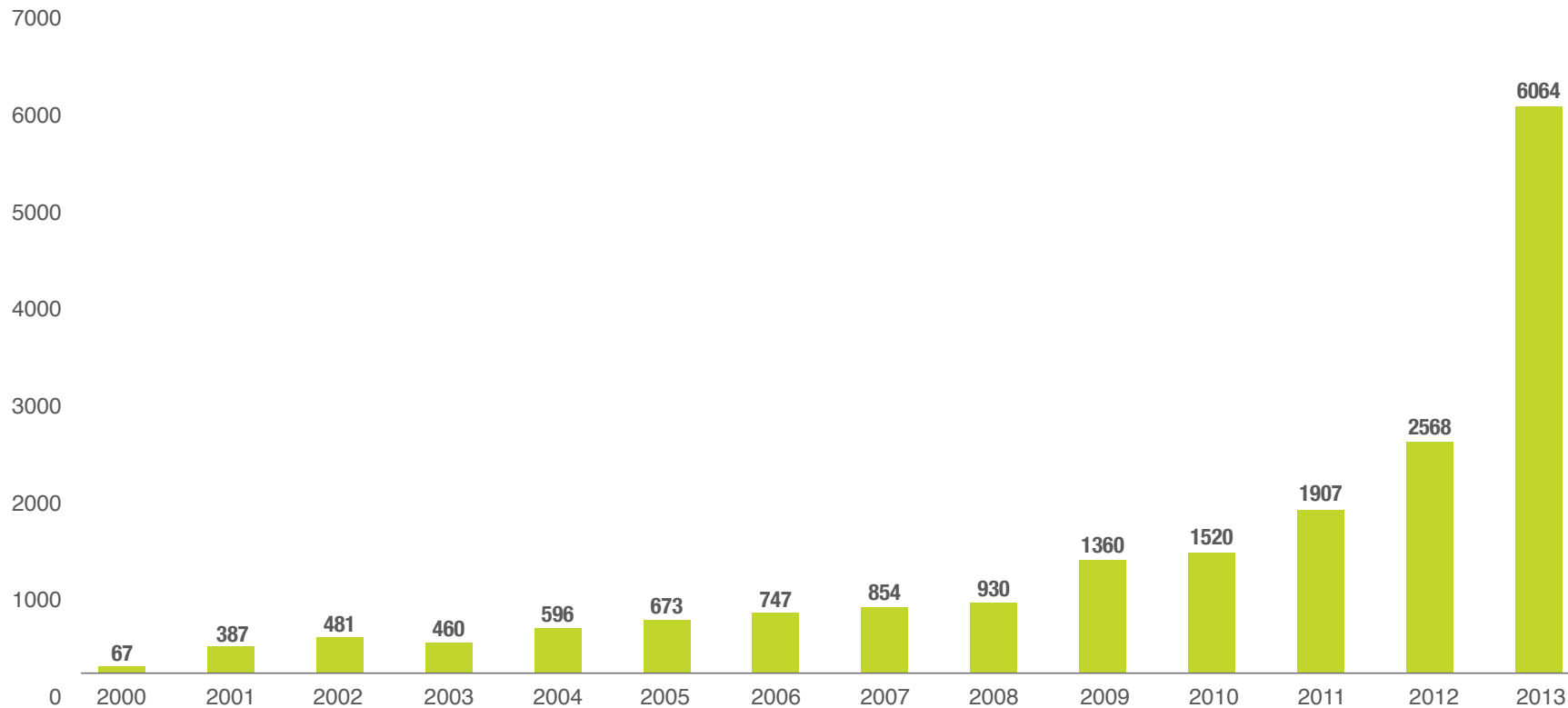
2001 e 2009: Ministério da Saúde e empresas aéreas, representadas pelo Sindicato Nacional das Empresas Aéreas – SNEA.

2011: Ministério da Saúde; Secretaria de Aviação Civil (SAC); Departamento do Controle do Espaço Aéreo (DECEA) do Comando da Aeronáutica; Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC); INFRAERO; empresas aéreas, representadas pelo Sindicato Nacional das Empresas Aéreas (SNEA).

2013: Ministério da Saúde; Secretaria de Aviação Civil (SAC); Departamento do Controle do Espaço Aéreo (DECEA) do Comando da Aeronáutica; Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC); INFRAERO; empresas aéreas, representadas pela Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR); e Concessionários de Aeroportos.

RESPONSABILIDADE SOCIAL: TRANSPORTE DE ÓRGÃOS E TECIDOS

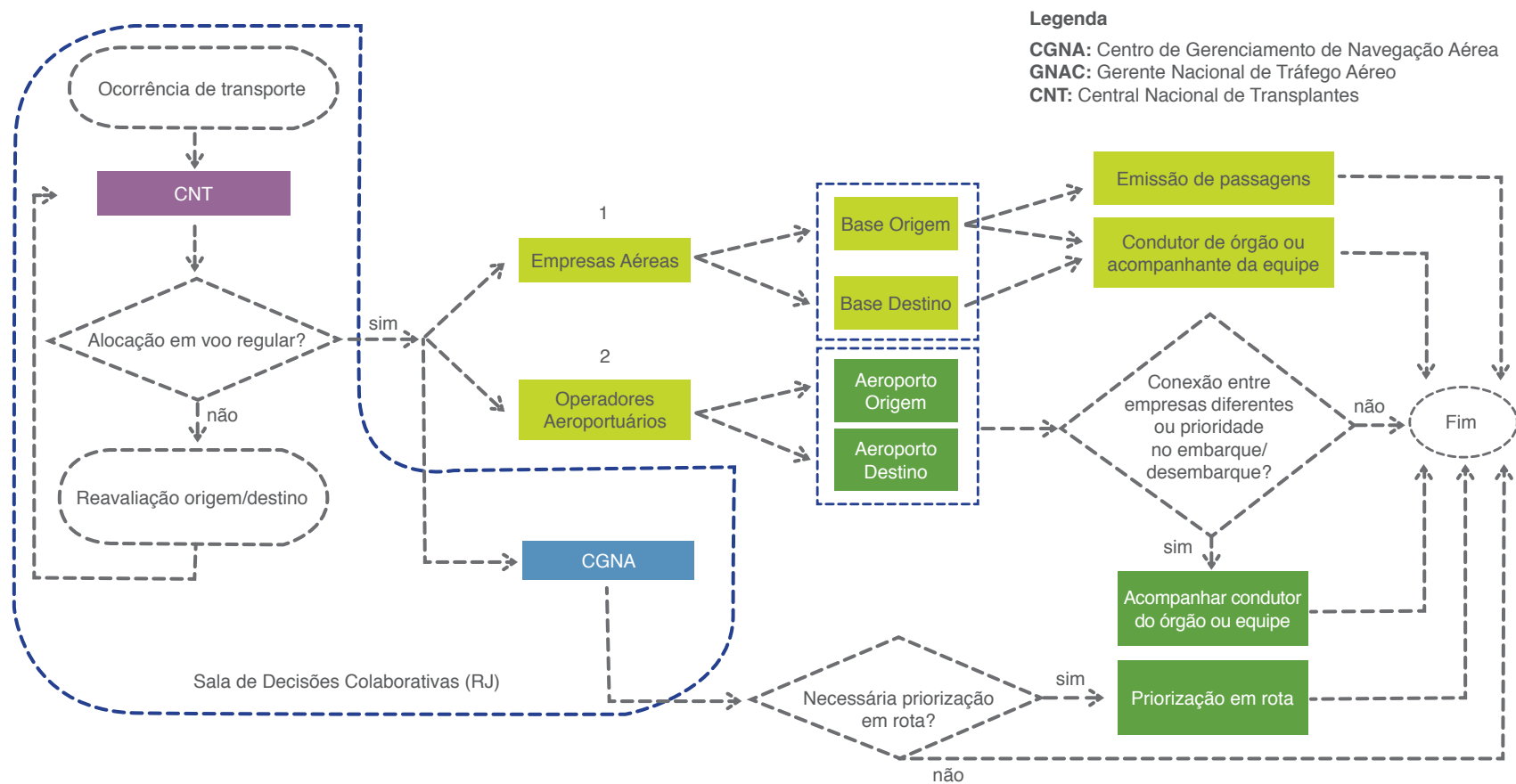
PROGRESSÃO DO NÚMERO DE VOOS UTILIZADOS PARA TRANSPORTE DE ÓRGÃOS E TECIDOS



Fonte: Central Nacional de Transplantes (CNT) do Ministério da Saúde do Brasil.

TRANSPORTE DE ÓRGÃOS E TECIDOS

FLUXOGRAMA DE ATIVIDADES NO TRANSPORTE DE ÓRGÃOS PARA TRANSPLANTE CONFORME PREVISTO NO ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA DE 2013



1 – A comunicação entre CNT e Empresas Aéreas será realizada de acordo com as particularidades de cada empresa buscando sempre a maior eficiência no transporte;

2 – A comunicação com os aeroportos que não tiverem representação na sala deverá ser realizada com o CGA.

REFERÊNCIAS E SITES CONSULTADOS

Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)
(Anuários, dados e estatísticas)

www.anac.gov.br

Boeing

www.boeing.com

Busca Ônibus

www.buscaonibus.com.br

Edreams

www.edreams.com

Great Circle Mapper

www.gcmap.com

**Instituto de Pesquisa
Econômica Aplicada (IPEA)**

www.ipeadata.gov.br

**International Air Transport
Association (IATA)**
(Publicações “Benefits of Aviation”
e “Vision 2050”)

www.iata.org

International Civil Aviation Organization (ICAO)
(Estatísticas, previsões e análises econômicas)

www.icao.int

International Monetary Funds (IMF)

www.imf.org

Ministério da Saúde do Brasil

www.saude.gov.br

**Research and Innovative Technology Ad-
ministration (RITA)**

www.transtats.bts.gov

**Société Internationale de
Télécommunications Aéronautiques (SITA)**

www.sita.aero

U.S. Exchange Commission (SEC)

www.sec.gov

**United States Department of
Transportation (Estatísticas
e informações econômicas
sobre o transporte aéreo nos
EUA)**

www.rita.dot.gov

**U.S. Securities Exchange Commission
(Relatórios de empresas com capital
aberto nos EUA)**

www.sec.gov



www.abear.com.br