



ANAC

Agência Nacional de Aviação Civil - Brasil

ANUÁRIO DO TRANSPORTE AÉREO

2010

1ª. Edição

Volume Único

Dados Estatísticos e Econômicos

ANAC – AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

DIRETORES

Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino - Diretor Presidente Interino

Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino

Claudio Passos Simão

Ricardo Sérgio Maia Bezerra

Rubens Carlos Vieira

SUPERINTENDENTE DE REGULAÇÃO ECONÔMICA E ACOMPANHAMENTO DE MERCADO

Carlos Eduardo Pereira Duarte

GERENTE DE ANÁLISE ESTATÍSTICA E ACOMPANHAMENTO DE MERCADO

Vítor Caixeta Santos

ANUÁRIO DO TRANSPORTE AÉREO 2010 – 1ª EDIÇÃO

COORDENAÇÃO TÉCNICA

Vítor Caixeta Santos

EQUIPE TÉCNICA

Servidores

Agostinho Moura dos Santos

Carlos César Gadelha Dantas

Cleujanio Silva Cruz

Cristian Vieira dos Reis

Elenjuce Ferreira Dias Valentin

Guilherme Gontijo Adame

Laís Macedo Facó Alencar

Luis Gustavo Pinheiro Loureiro Carneiro

Marco Túlio de Araújo

Sérgio Gesteira Costa

Talita Armorst

Thiago Juntolli Vilhena

Vitor Caixeta Santos

Estagiários

Michelle da Silva Pereira

Thalita Gonçalves Ferreira

Érico Ferreira Lourenço

Carla Lanay Ferreira Fernandes

Mário Sérgio Facundes Taveira

Maysa Silva Cordeiro

Secretária

Waleska dos Santos Cabral

APOIO TÉCNICO

Superintendência de Tecnologia da Informação

ENDEREÇO

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC

Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado - SRE

Gerência de Análise Estatística e Acompanhamento de Mercado - GEAC

Setor Comercial Sul, Quadra 09, Lote C

Edifício Parque da Cidade Corporate, Torre A, 5º Andar

Brasília - DF

Contatos: www.anac.gov.br/faleanac, **0800 725 4445** ou Postos de atendimento nos aeroportos de Brasília (DF), Guarulhos (SP) e Confins (MG).

LEGISLAÇÃO BÁSICA

Lei nº 7565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro da Aeronáutica;

IAC nº 1502, de 30 de junho de 1999 - Cálculo dos índices de regularidade, de pontualidade e de eficiência operacional;

IAC nº 1504, de 30 de abril de 2000 - Procedimentos para o registro de alterações em voos de empresas de transporte aéreo regular;

IAC nº 1505, de 30 de abril de 2000 - Normas para informatização dos dados estatísticos das empresas brasileiras de transporte aéreo regular;

IAC nº 1506, de 30 de abril de 2000 - Normas para informatização dos dados estatísticos das empresas estrangeiras de transporte aéreo regular;

Portaria nº 1.334/SSA, de 30 de dezembro de 2004 - Instruções relativas ao Plano de Contas das Empresas de Transporte Aéreo Regular.

Portaria DAC nº 447/DGAC, de 13 de maio de 2004 - Estabelece a regra de funcionamento do sistema de tarifas aéreas domésticas.

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

Sumário

Parte I - Apresentação.....	5
1. Prefácio	6
2. Qualidade do serviço de transporte aéreo	8
2.1. Descrição sucinta das variáveis	8
2.2. Resumo da metodologia de apuração	9
2.3. Evolução anual dos índices.....	10
2.4. Evolução mensal dos índices.....	12
2.5. Índice de Pontualidade por aeroportos	13
3. Oferta de transporte aéreo	19
3.1. Localidades Atendidas.....	19
3.2. Análise por aeroporto	20
3.3. Análise por rota	23
4. Demanda por transporte aéreo	24
5. Aspectos concorrenciais.....	31
5.1. Participação de mercado.....	31
5.2. Índice Herfindahl–Hirschman (HHI)	41
5.3. Ocupação (Load Factor)	43
6. Aspectos Econômico-Financeiros das Empresas de Transporte Aéreo Regular	46
6.1. Indicadores de Liquidez.....	46
6.2. Indicadores de Alavancagem Financeira	48
6.3. Indicadores Operacionais.....	49
6.4. Receita Líquida e sua Composição	51
6.5. Composição dos Custos.....	51
6.6. Indicadores de Rentabilidade.....	52
6.7. Indicadores Específicos do Setor.....	53
7. Indicadores de Preços dos Serviços de Transporte Aéreo Regular de Passageiros	55
7.1. Yield Tarifa Aérea	57
7.2. Tarifa Aérea Média.....	57
Parte II - Dados Estatísticos e Econômicos.....	60
Parte III - Glossário	62

Parte I

Apresentação

1. Prefácio

O setor da aviação civil destaca-se mundialmente por sua tradição nos processos de coleta, processamento e divulgação de dados e informações sobre seu funcionamento. Diversas instituições públicas e privadas ao redor do mundo coletam e divulgam dados sobre o setor aéreo desde o início do século XX, mantendo séries temporais com razoáveis níveis de consistência e buscando padronizar conceitos e metodologias de apuração com vistas a permitir a comparação entre os dados coletados em países diversos.

As informações coletadas revelam-se de extrema importância para o bom desempenho das atividades de análise, planejamento e desenvolvimento de estudos que tem contribuído substancialmente para a evolução e modernização do setor de transporte aéreo.

Tradicionalmente os dados são utilizados por entidades públicas e privadas principalmente na elaboração de trabalhos de planejamento, que contribuem para o direcionamento dos investimentos e para a elaboração de políticas públicas mais racionais. Além disso, servem de base para a tomada de diversas decisões estratégicas no campo mercadológico, tais como prospecção de mercado, planejamento de frota, ações concorrenciais etc.

O Anuário do Transporte Aéreo foi publicado pela primeira vez no Brasil em 1972 pelo Departamento de Aviação Civil - DAC do Comando da Aeronáutica. Porém, antes do Anuário já eram publicados diversos relatórios setoriais que traziam informações e séries temporais com os dados estatísticos e econômicos do setor.

Originalmente o Anuário era publicado em edição única incluindo os dados estatísticos e econômicos do setor. Porém, a partir do início da década de 80 o DAC optou por desmembrar o Anuário em dois volumes.

No Volume I passaram a ser publicados aos dados estatísticos, incluindo informações de tráfego, frota, pessoal, cidades atendidas, dentre outros.

Já no Volume II passaram a ser publicados os dados econômicos, trazendo informações sobre receitas, despesas, resultados, situações patrimoniais, dentre outras informações das empresas aéreas e da indústria como um todo.

Em 2009 a ANAC deu início ao processo de reformulação e modernização dos Anuários Estatísticos e Econômicos, fruto da implantação da nova plataforma de banco de dados utilizada pela Agência.

Trata-se do Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil – SINTAC, ferramenta que vem substituindo gradualmente os atuais sistemas de coleta, processamento e divulgação de informações no âmbito de toda a Agência, contribuindo para o aprimoramento e modernização das rotinas e procedimentos desempenhados por este órgão regulador.

Os dados apresentados são fornecidos pelas empresas aéreas em atendimento à regulamentação vigente e passam por diversas validações, verificações e procedimentos de auditoria antes da publicação definitiva.

A partir do Anuário de 2009 retomou-se a publicação de dados estatísticos e econômicos do setor em um mesmo documento, de forma semelhante como era feito nas primeiras publicações, na década de 70. Ademais, a partir do Anuário de 2008 passou-se a publicar algumas análises setoriais e informações de mercado e também acrescentou-se um glossário de termos e siglas.

Sendo assim, atualmente o Anuário conta com uma parte analítica, a qual é denominada Parte I, uma parte de banco de dados, a qual é denominada Parte II, e uma parte contendo um glossário de termos e siglas, a qual é denominada Parte III.

Tal iniciativa visa possibilitar a análise conjunta das variáveis estatísticas e econômicas reunindo um conjunto maior de informações que possibilitam a realização de pesquisas, estudos e análises mais abrangentes sobre o setor da aviação civil brasileira.

2. Qualidade do serviço de transporte aéreo

Os índices de regularidade, pontualidade e eficiência operacional representam parâmetros para a avaliação do desempenho da indústria do transporte aéreo no Brasil, servindo com referência para análise comparativa da qualidade dos serviços prestados pelas empresas aéreas.

A metodologia adotada para o cálculo dos índices está descrita na Instrução de Aviação Civil – IAC 1502, aprovada pela Portaria DAC nº 366/DGAC, de 08 de junho de 1999. Em linhas gerais, esses indicadores expressam a probabilidade dos voos de determinada empresa serem realizados conforme previsto.

A norma prevê que a empresa não seja penalizada em seus índices quando os aeroportos de origem ou de destino estiverem interditados ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos operacionais requeridos.

A fonte de dados utilizada para o cálculo dos referidos índices é base de dados denominada Voo Regular Ativo - VRA. Os dados contidos nessa base são informados pelas próprias empresas aéreas e resultam do cruzamento das informações constantes na base de dados de Horário de Transporte – HOTRAN, conforme disposto na IAC 1223, aprovada pela Portaria nº 033/DGAC, de 19 de janeiro de 2000, com as informações registradas por meio dos Boletins de Alteração de Voo - BAV, conforme disposto na IAC 1504, aprovada pela Portaria nº 038/DGAC, de 19 de janeiro de 2000.

Resumidamente, o HOTRAN contém todas as operações regulares previstas, enquanto que o BAV registra suas eventuais alterações. Basicamente, os índices apresentados refletem a comparação entre as duas bases, ou seja, entre aquilo que foi planejado pelas empresas aéreas e o que foi efetivamente operado.

2.1. Descrição sucinta das variáveis

- **Índice de regularidade:** expressa o percentual do total de etapas de voo previstas que foram efetivamente realizadas, segundo parâmetros definidos na IAC 1502/99.
- **Índices de pontualidade:** expressa o percentual de etapas de voo que partiram pontualmente dentre aquelas realizadas, segundo parâmetros definidos na IAC 1502/99. Em linhas gerais são considerados pontuais aqueles voos em que:
 - Voos domésticos: a partida dos motores ocorra até 10 (dez) minutos antes ou até 15 (quinze) minutos após a hora prevista e/ou a parada dos motores ocorra até 15 (quinze) minutos após a hora prevista.
 - Voos Internacionais: a partida dos motores ocorra até 30 (trinta) minutos antes ou após a hora prevista e/ou a parada dos motores ocorrer até 30 (trinta) minutos após a hora prevista.
- **Índice de eficiência operacional:** equivale ao produto dos dois índices anteriores, correspondendo à ação combinada da regularidade e da pontualidade.

2.2. Resumo da metodologia de apuração

Para o cálculo dos índices de regularidade e de pontualidade utiliza-se a base de dados denominada Voo Regular Ativo – VRA, que contém os registros das etapas realizadas ou canceladas pelas empresas de transporte aéreo regular, doméstico e internacional, que operam no Brasil.

Para fins de cálculo dos índices de regularidade e de pontualidade, são consideradas as seguintes informações registradas no VRA:

- Etapa prevista: Etapa de voo prevista em HOTRAN;
- Etapa regular realizada: Etapa prevista e efetivamente realizada;
- Etapa cancelada: Etapa prevista e não realizada;
- Etapa atrasada: Etapa prevista e realizada com atraso superior a quinze minutos na decolagem ou pouso de voos domésticos, ou com atraso superior a trinta minutos na decolagem ou pouso de voos internacionais;
- Etapa antecipada: Etapa prevista e realizada com antecipação superior a dez minutos na decolagem de voos domésticos, ou com antecipação superior a trinta minutos na decolagem de voos internacionais;
- Etapa pontual: Para voos domésticos é a etapa prevista e realizada com atraso inferior a quinze minutos na decolagem ou pouso e com antecipação inferior a dez minutos na decolagem. Para voos internacionais é a etapa prevista e realizada com atraso inferior a trinta minutos na decolagem ou pouso e realizada com antecipação inferior a trinta minutos na decolagem.
- Justificativa de atraso, antecipação e cancelamento: Código de justificativa informado conforme disposto na alínea “p” do item 4.2 da IAC 1504/00.

São considerados como não-penalizáveis os seguintes códigos de justificativas alegados para cancelamentos:

- XI: Cancelamento devido aeroporto de origem interdito;
- XJ: Cancelamento devido aeroporto de destino interdito;
- XM: Cancelamento – Conexão aeronave/volta – Voo de ida cancelado – aeroporto interdito;
- XO: Cancelamento – aeroporto origem abaixo limites;
- XR: Cancelamento de voos operados em *code sharing*;
- XS: Cancelamento – conexão aeronave/volta – voo de ida cancelado – condições meteorológicas;
- XT: Cancelamento – aeroporto destino abaixo limites.

Nessa mesma linha, são considerados como não-penalizáveis os seguintes códigos de justificativas para os atrasos ou antecipações:

- AI: Aeroporto de origem interdito;
- AJ: Aeroporto de destino interdito;
- AM: Atraso aeroporto de alternativa – condições meteorológicas;

- RI: Conexão aeronave/volta – voo de ida não penalizado aeroporto interditado;
- RM: Conexão aeronave/volta – voo de ida não penalizado condições meteorológicas;
- WO: Aeroporto origem abaixo dos limites;
- WA: Alternativa abaixo dos limites;
- WR: Atraso devido retorno – condições meteorológicas;
- WT: Aeroporto destino abaixo dos limites;
- IR: Inclusão de etapa (aeroporto de alternativa) devido a um voo especial retorno;
- VE: Específico para voo especial de experiência;
- VI: Específico para voo especial de instrução;
- VR: Voo especial de retorno (exclusivo para retorno ao aeroporto de origem);
- ST: Inclusão de etapa devido cancelamento de escalas previstas – (exclusivo para linhas suplementadas);
- HC: Operação de voo com mais de 04 horas de atraso aeroporto interditado.

Os atrasos, antecipações e cancelamentos com código de justificativa distinto aos acima elencados são considerados como penalizáveis para fins de mensuração dos presentes índices.

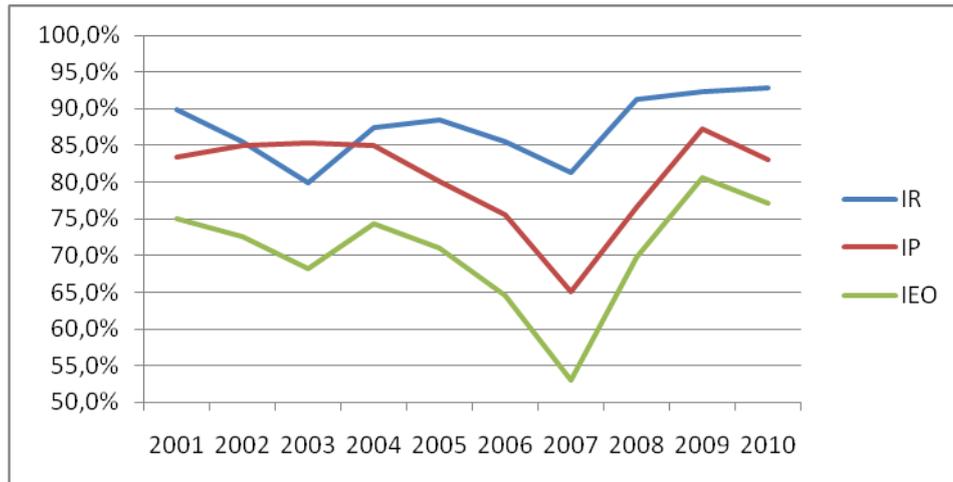
As etapas canceladas registradas com códigos de justificativa não-penalizáveis são consideradas como etapas regulares realizadas, assim como as etapas atrasadas ou antecipadas registradas com código de justificativa não-penalizáveis são consideradas como etapas pontuais, conforme disposto no item 6.1 da IAC 1502/99.

2.3. Evolução anual dos índices

A Figura 1 apresenta os índices de regularidade (IR), pontualidade (IP) e de eficiência operacional (IEO) do ano 2001 a 2010 para voos regulares, para todas as empresas (brasileiras e estrangeiras).

Observa-se que houve queda significativa no período de 2005 até 2007 nos três índices, após esses anos houve um considerável aumento nos índices (2008 e 2009).

Figura 1: Evolução anual dos indicadores de eficiência operacional - Indústria



As Figuras 2, 3 e 4 apresentam os índices de regularidade, pontualidade e de eficiência operacional no período de 2007 a 2010 das cinco maiores empresas brasileiras (em termos de participação no mercado no ano de 2010).

Analisando o gráfico, é perceptível que houve um aumento considerável no índice de regularidade de 2007 para 2008. O índice de pontualidade teve um aumento significativo ao longo dos anos nas empresas citadas.

Figura 2: Índice de Regularidade das principais empresas brasileiras – 2007 a 2010

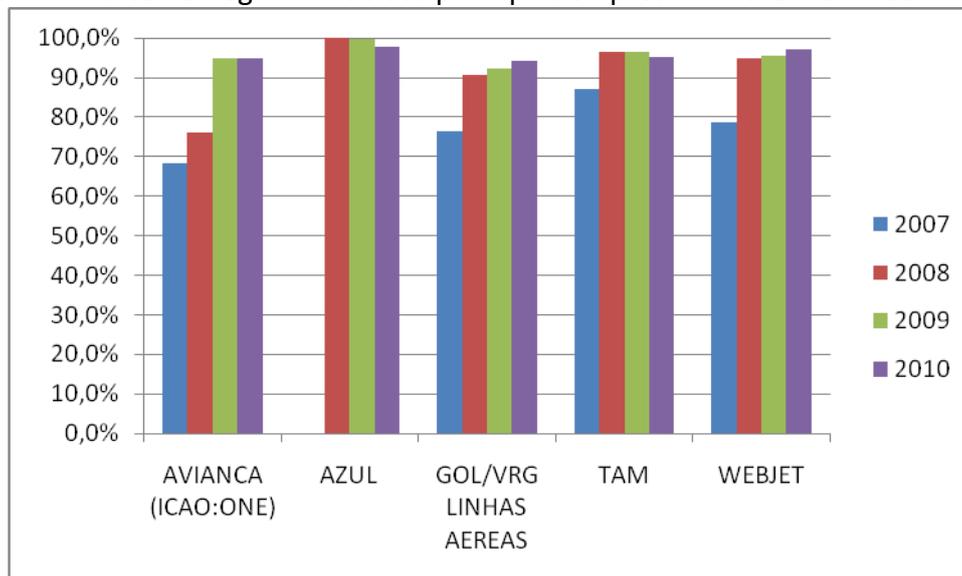


Figura 3: Índice de Pontualidade das principais empresas brasileiras – 2007 a 2010

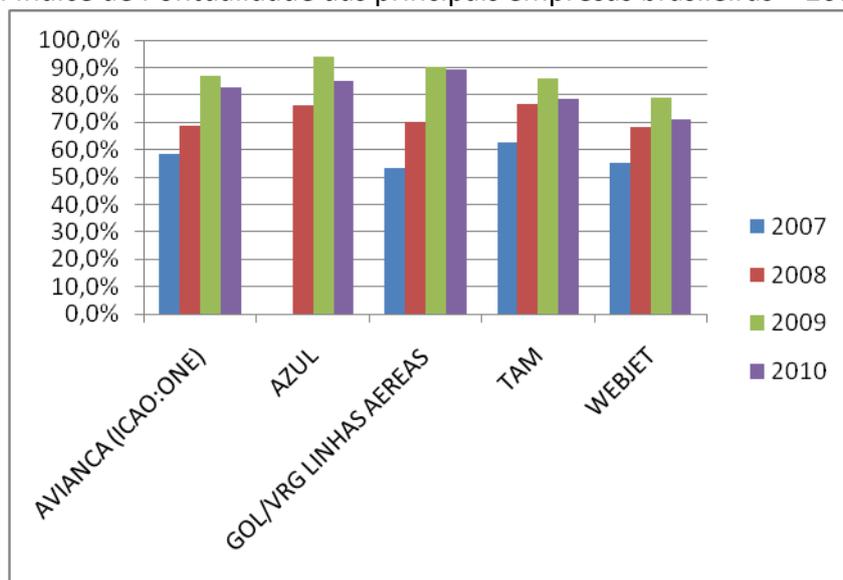
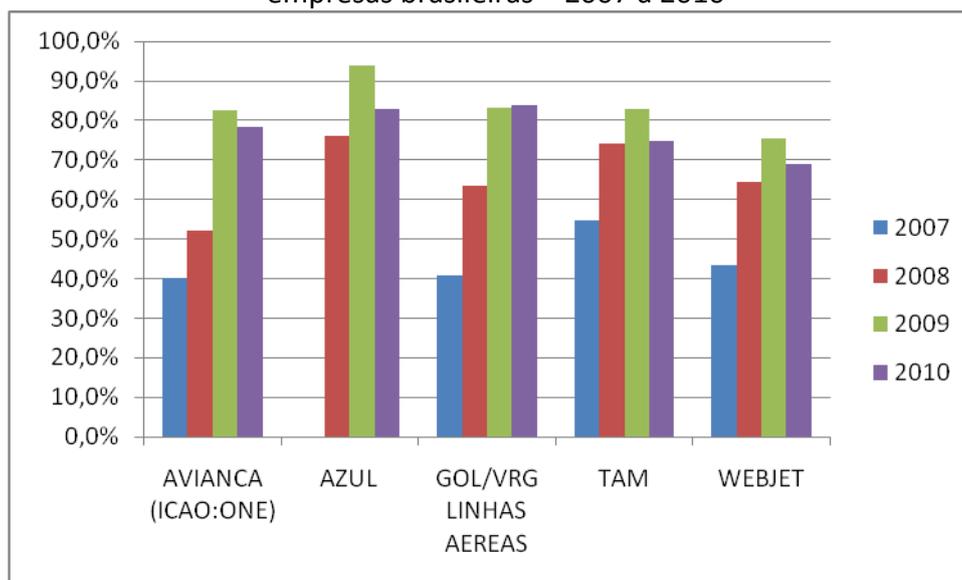


Figura 4: Índice de Eficiência Operacional das principais empresas brasileiras – 2007 a 2010

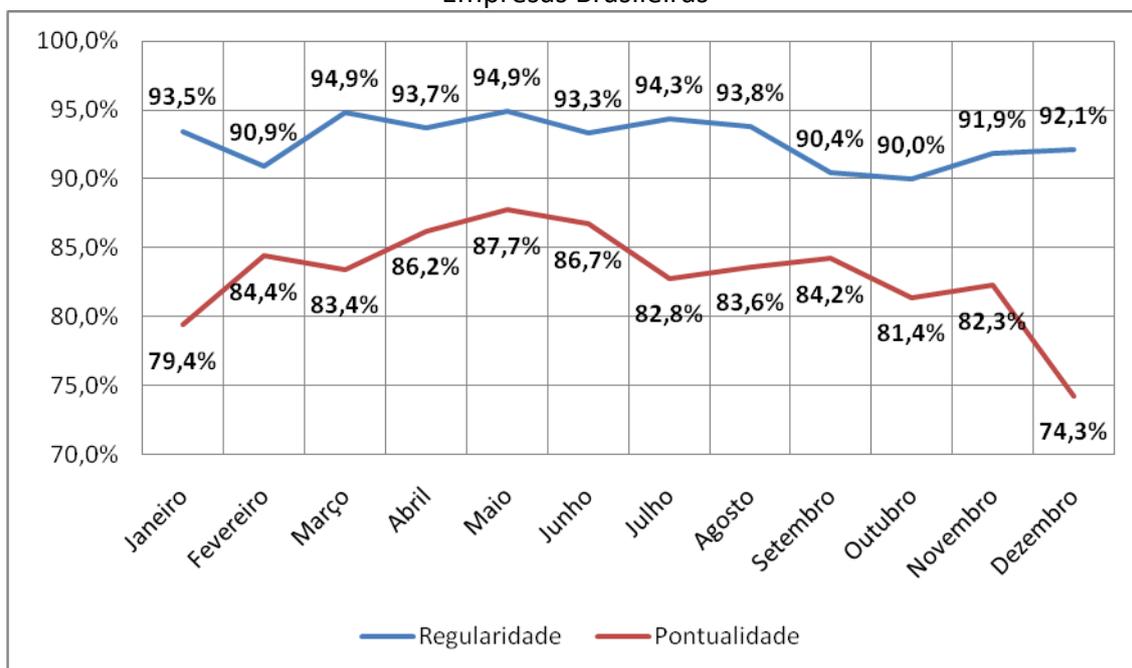


2.4. Evolução mensal dos índices

A Figura 5 apresenta os índices médios de regularidade e pontualidade em voos regulares para as empresas brasileiras no ano de 2010.

Os maiores índices de regularidade ocorreram em março e maio de 2010. No índice de pontualidade destaca-se apenas o mês de maio.

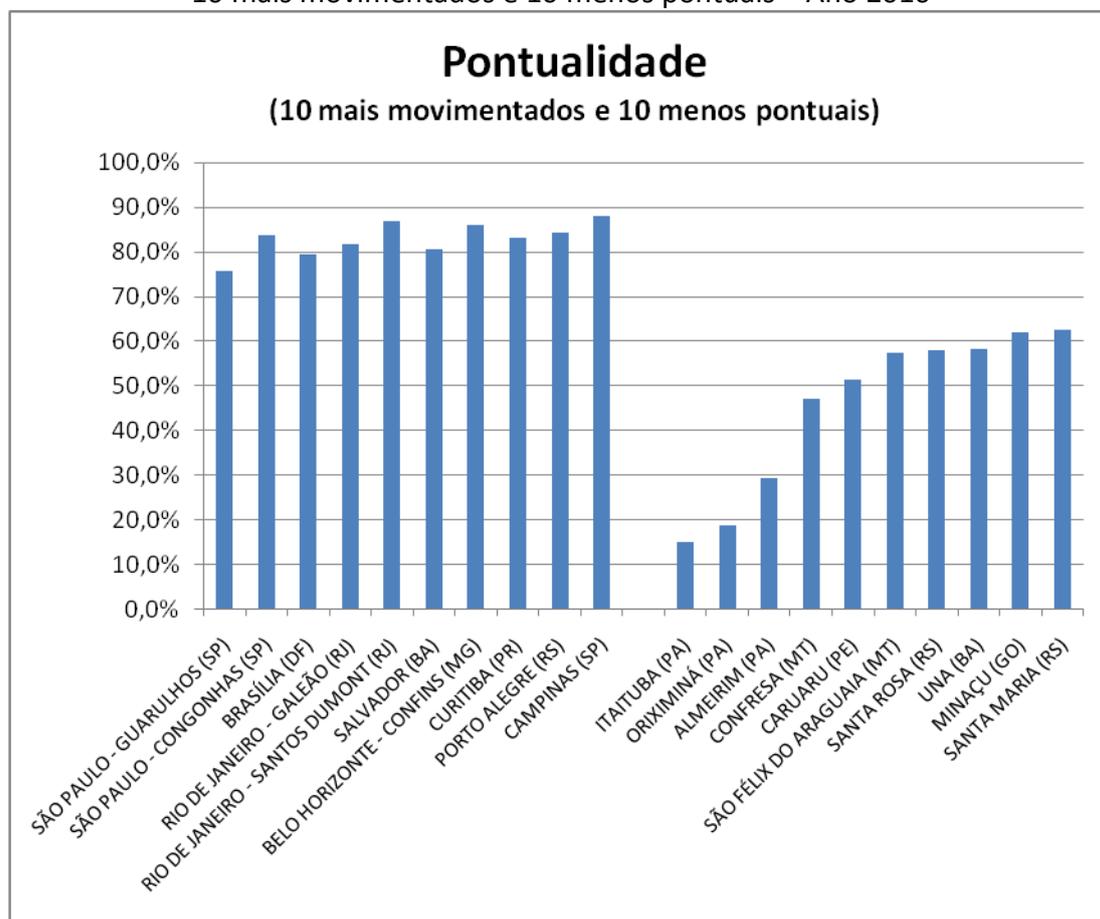
Figura 5: Evolução mensal dos Índices de Pontualidade e Regularidade – 2010
Empresas Brasileiras



2.5. Índice de Pontualidade por aeroportos

A Figura 6 apresenta o índice de pontualidade nos aeroportos de origens dos voos. Na Figura estão representados os 10 aeroportos mais movimentados e os 10 aeroportos com menor índice de pontualidade para voos com origem naquela localidade. Para seleção dos aeroportos que apresentaram menor pontualidade foram considerados apenas aqueles com previsão de mais de 100 voos por ano (equivalente a média de 2 voos por semana).

Figura 6: Índice de Pontualidade por aeroporto de origem
10 mais movimentados e 10 menos pontuais – Ano 2010



A Tabela 1 apresenta os índices de pontualidade, regularidade e de eficiência operacional (IEO) para as rotas (par de origem e destino) com menor índice de pontualidade. Para seleção dos pares de origem e destino foram considerados apenas aqueles com previsão de mais de 100 voos por ano (equivalente a média de 2 voos por semana).

Tabela 1: Índices de Regularidade, Pontualidade, e Eficiência Operacional por Par de Origem e Destino – Ano 2010

ORIGEM	DESTINO	REGULARIDADE	VOOS REGULARES REALIZADOS	PONTUALIDADE	IEO
SANTARÉM (PA)	ORIXIMINÁ (PA)	62,50%	65	7,69%	4,81%
RIO LARGO (AL)	FORTALEZA (CE)	29,41%	30	10,00%	2,94%
ITAITUBA (PA)	SANTARÉM (PA)	71,83%	153	15,03%	10,80%
SANTARÉM (PA)	ITAITUBA (PA)	71,83%	153	15,69%	11,27%
ORIXIMINÁ (PA)	SANTARÉM (PA)	95,19%	99	24,24%	23,08%
SANTA MARIA (RS)	URUGUAIANA (RS)	95,16%	235	26,81%	25,51%
ALMEIRIM (PA)	BELÉM (PA)	85,17%	178	32,02%	27,27%
PARNAMIRIM (RN)	BAYEUX (PB)	99,48%	193	34,72%	34,54%
MARÍLIA (SP)	GUARULHOS (SP)	74,05%	96	36,46%	27,00%
RIBEIRÃO PRETO (SP)	UBERABA (MG)	52,50%	102	41,18%	21,62%

PORTO ALEGRE (RS)	SANTA ROSA (RS)	94,02%	160	41,88%	39,37%
BAYEUX (PB)	PARNAMIRIM (RN)	99,48%	193	41,97%	41,75%
VÁRZEA GRANDE (MT)	CAMPINAS (SP)	99,52%	414	42,51%	42,31%
CAMPO GRANDE (MS)	CAMPINAS (SP)	98,98%	867	44,41%	43,95%
SANTA MARIA (RS)	SANTO ÂNGELO (RS)	94,08%	250	45,60%	42,90%
SÃO JOSÉ DOS PINHAIS (PR)	SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (SP)	88,81%	119	46,22%	41,04%
VITÓRIA DA CONQUISTA (BA)	GUARULHOS (SP)	94,48%	129	46,51%	43,95%
CONFRESA (MT)	SÃO FÉLIX DO ARAGUAIA (MT)	78,34%	123	47,15%	36,94%
CONFINS (MG)	SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (SP)	93,75%	118	47,46%	44,49%
SÃO JOSÉ DO RIO PRETO (SP)	ARAÇATUBA (SP)	94,74%	264	49,24%	46,65%

A Tabela 2 apresenta o Índice de Eficiência Operacional (IEO) das empresas nos voos com origem nos dez aeroportos mais movimentados do país segundo o número de voos previstos. A média geral ponderada considera o número de voos previstos para cada empresa aérea. Para que uma empresa seja considerada como atuante em determinado aeroporto, deverá ter operado mais de 100 voos por ano na rota (equivalente a média de dois voos por semana).

Entre os dez aeroportos brasileiros mais movimentados, o aeroporto localizado em Campinas (SP) foi o que apresentou maior média geral ponderada no IEO. Por outro lado, o aeroporto de Guarulhos apresentou o menor índice.

Tabela 2: Índice de Eficiência Operacional por empresa nos 10 aeroportos de maior movimento – Ano 2010

AEROPORTO DE ORIGEM	ABAETÉ	AIR MINAS	AVIANCA (ICAO:ONE)	AZUL	GOL/VRG LINHAS AEREAS	NHT	PANTANAL	PASSAREDO	SETE LINHAS AÉREAS	SOL	TAM	TEAM	TRIP	WEBJET	MÉDIA GERAL PONDERADA
SÃO PAULO - GUARULHOS (SP)		65%	73%		76%		27%	81%			67%		72%	63%	71%
SÃO PAULO - CONGONHAS (SP)			79%		84%	52%	63%				75%			58%	79%
BRASÍLIA (DF)			77%	90%	85%		52%	76%	45%		68%		82%	71%	76%
RIO DE JANEIRO - GALEÃO (RJ)			48%		82%		73%				75%			59%	77%
RIO DE JANEIRO - SANTOS DUMONT (RJ)			74%	86%	85%			72%			81%	70%	49%	78%	78%
SALVADOR (BA)	77%		74%	75%	83%		83%	67%			70%		94%	68%	76%
BELO HORIZONTE - CONFINS (MG)			81%	74%	85%		80%				81%		74%	75%	81%
CURITIBA (PR)			81%	77%	86%	55%	88%	79%		29%	78%		77%	63%	78%
PORTO ALEGRE (RS)			80%	89%	86%	61%	73%	60%			77%		90%	65%	80%
CAMPINAS (SP)				88%	83%						70%		72%		84%
MÉDIA GERAL PONDERADA	79%	83%	78%	83%	84%	60%	52%	77%	66%	30%	75%	72%	72%	69%	77%

A Tabela 3 apresenta o Índice de Pontualidade (IP) para cada empresa aérea nas dez rotas com maior quantidade de voos regulares realizados. O Índice de Pontualidade é calculado sobre os voos realizados. Para que a uma empresa seja considerada como atuante em determinada rota, deverá ter operado mais de 100 voos por ano na rota (equivalente a média de dois voos por semana).

Tabela 3: Índice de Pontualidade por empresa para as 10 rotas de maior movimento – ano 2010

ROTA	AVIANCA (ICAO:ONE)	GOL/VRG LINHAS AEREAS	NHT	PANTANAL	TAM	WEBJET
RIO DE JANEIRO (GALEÃO) - SALVADOR		89,2%			84,2%	67,4%
RIO DE JANEIRO (SANTOS DUMONT) - BRASÍLIA	81,8%	93,0%			86,5%	77,9%
SÃO PAULO (CONGONHAS) - BELO HORIZONTE (CONFINS)	91,0%	89,3%		82,2%	80,7%	
SÃO PAULO (CONGONHAS) - BRASÍLIA	79,2%	89,1%		79,6%	75,0%	
SÃO PAULO (CONGONHAS) - CURITIBA		89,6%	81,6%	83,1%	74,8%	
SÃO PAULO (CONGONHAS) - RIO DE JANEIRO (SANTOS DUMONT)	79,9%	93,1%			85,6%	
SÃO PAULO (GUARULHOS) - BRASÍLIA	79,8%	85,6%			68,4%	58,9%
SÃO PAULO (GUARULHOS) - PORTO ALEGRE	79,0%	91,0%			71,0%	48,5%
SÃO PAULO (GUARULHOS) - RIO DE JANEIRO (GALEÃO)		84,5%			80,5%	60,5%
SÃO PAULO (GUARULHOS) - SALVADOR	68,3%	84,0%			68,6%	55,8%

A Tabela 4 apresenta o Índice de Eficiência Operacional (IEO) por empresa aérea nas dez rotas com maior oferta de voos. O Índice de Eficiência Operacional indica o percentual de voos que a empresa não apresentou atrasos ou cancelamento dos voos. Para que a uma empresa seja considerada como atuante em determinada rota, deverá ter operado mais de 100 voos por ano na rota (equivalente a média de dois voos por semana).

Tabela 4: Índice de Eficiência Operacional por empresa para as 10 rotas de maior movimento – ano 2010

ROTA	AVIANCA (ICAO:ONE)	GOL/VRG LINHAS AEREAS	NHT	PANTANAL	TAM	WEBJET
RIO DE JANEIRO (GALEÃO) - SALVADOR		79,7%			78,9%	66,3%
RIO DE JANEIRO (SANTOS DUMONT) - BRASÍLIA	78,0%	87,7%			84,2%	74,9%
SÃO PAULO (CONGONHAS) - BELO HORIZONTE (CONFINS)	84,6%	85,2%		71,5%	74,9%	
SÃO PAULO (CONGONHAS) - BRASÍLIA	73,6%	85,5%		73,3%	71,2%	
SÃO PAULO (CONGONHAS) - CURITIBA		85,2%	71,1%	74,6%	70,0%	
SÃO PAULO (CONGONHAS) - RIO DE JANEIRO (SANTOS DUMONT)	75,3%	85,1%			77,2%	
SÃO PAULO (GUARULHOS) - BRASÍLIA	77,6%	81,6%			66,6%	58,0%
SÃO PAULO (GUARULHOS) - PORTO ALEGRE	75,3%	84,8%			67,8%	47,5%
SÃO PAULO (GUARULHOS) - RIO DE JANEIRO (GALEÃO)		75,6%			77,9%	52,4%
SÃO PAULO (GUARULHOS) - SALVADOR	66,8%	73,8%			61,1%	55,0%

3. Oferta de transporte aéreo

As análises de oferta de transporte aéreo apresentadas nessa seção consideram apenas os voos remunerados das empresas brasileiras e estrangeiras no ano de 2010. Nesses estão incluídos voos regulares, extras, cargueiros não regulares, charter e fretamentos, e excluídos os voos de serviço, posicionamento, experiência e instrução.

3.1. Localidades Atendidas

A Tabela 5 apresenta o número de localidades atendidas por cada empresa no ano de 2010. Para que uma localidade seja considerada como atendida por uma dada empresa esta deve ter realizado mais de 100 voos remunerados (regular, extra, charter e fretamento) no ano com origem naquela localidade (equivalente a média de 2 voos por semana).

Observa-se que mesmo que a empresa tenha começado a operar durante o ano (ex.: início da operação em outubro) com mais de duas frequências por semana, esta não será incluída se não tiver operado mais de 100 voos no ano.

Tabela 5: Quantidade de localidades atendidas por empresa – 2010

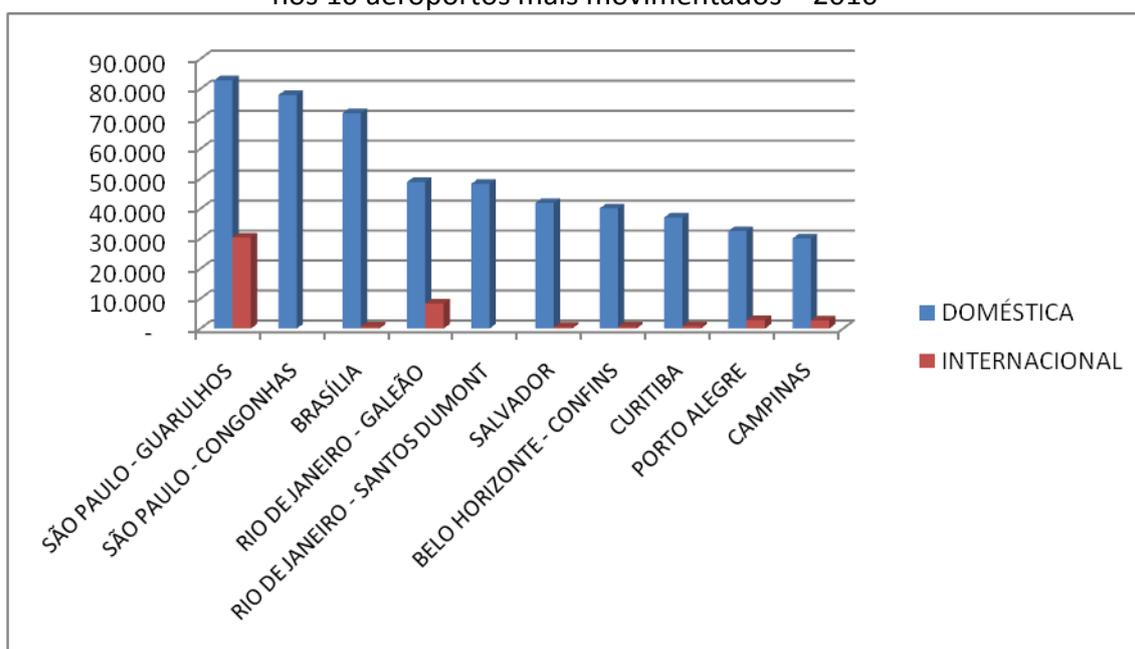
NOME DA EMPRESA	NÚMERO DE LOCALIDADES ATENDIDAS
TRIP	78
GOL/VRG LINHAS AEREAS	49
TAM	44
AZUL	24
AVIANCA (ICAO:ONE)	19
PASSAREDO	19
SETE LINHAS AÉREAS	17
PANTANAL	17
WEBJET	14
NHT	14
VARIG LOG	7
TOTAL	6
META	6
RIO LINHAS AÉREAS	6
NOAR	5
AIR MINAS	5
ABSA	5
TEAM	4
PUMA AIR	3
ABAETÉ	3
MASTER TOP	3
MEGA	2
SOL	2
RICO	1

3.2. Análise por aeroporto

A Figura 7 apresenta os dez aeroportos com maior número de decolagens, separados por natureza da operação (doméstica ou internacional). Nesse gráfico, observa-se que o aeroporto de Guarulhos em São Paulo possui a maior quantidade de voos domésticos e internacionais.

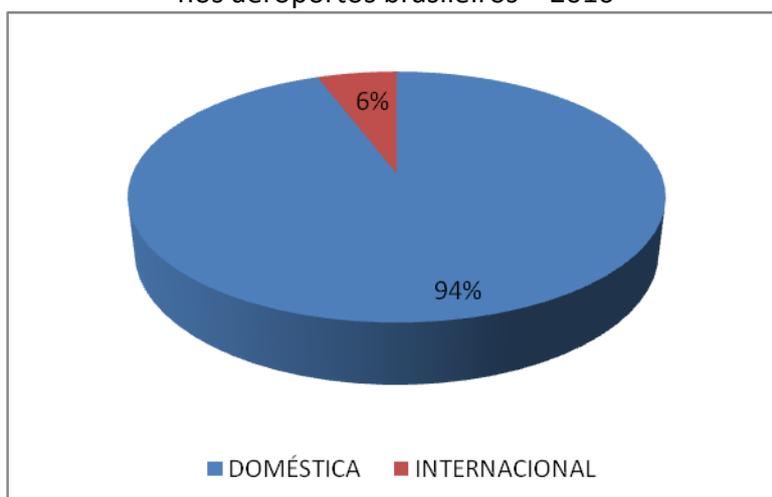
Outro destaque é a pequena quantidade de decolagens em operações internacionais (ligações com o exterior) comparada às operações domésticas nos aeroportos brasileiros mencionados.

Figura 7: Número de decolagens por natureza da operação nos 10 aeroportos mais movimentados – 2010



A Figura 8 apresenta o percentual de voo por natureza da operação na etapa (doméstica ou internacional) para todos os aeroportos brasileiros. A figura ilustra a realidade brasileira no setor aéreo, cerca de 90% dos voos remunerados são realizados para atender o mercado doméstico.

Figura 8: Número de decolagens por natureza da operação nos aeroportos brasileiros – 2010



As Figuras 9, 10, 11 e 12 apresentam o percentual de voos por empresa nos quatro aeroportos mais movimentados do país, pela quantidade de voos realizados. Foram contabilizados tanto os voos domésticos quanto os internacionais.

Figura 9: Número de decolagens por empresa em São Paulo (Guarulhos) - 2010

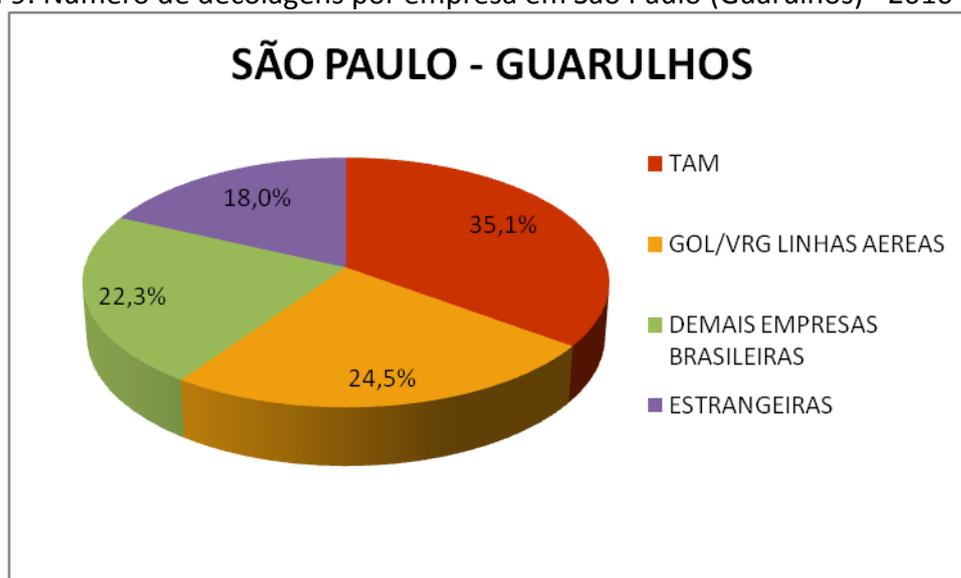


Figura 10: Número de decolagens por empresa em São Paulo (Congonhas) - 2010

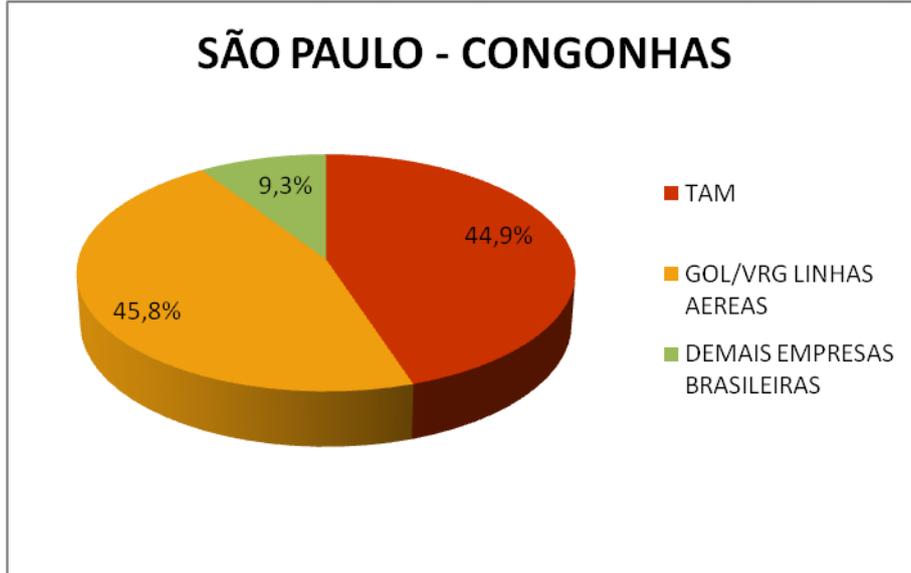


Figura 11: Número de decolagens por empresa em Brasília - 2010

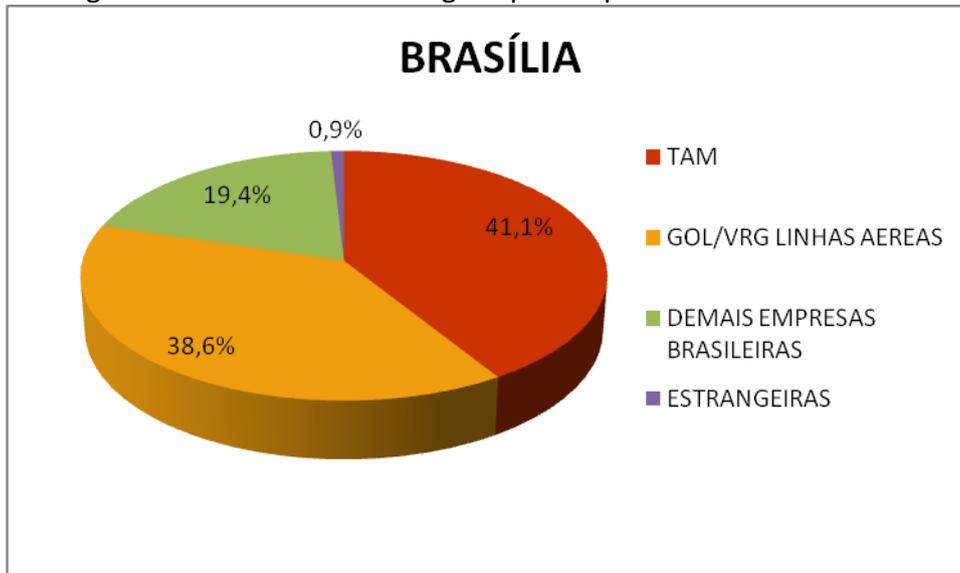
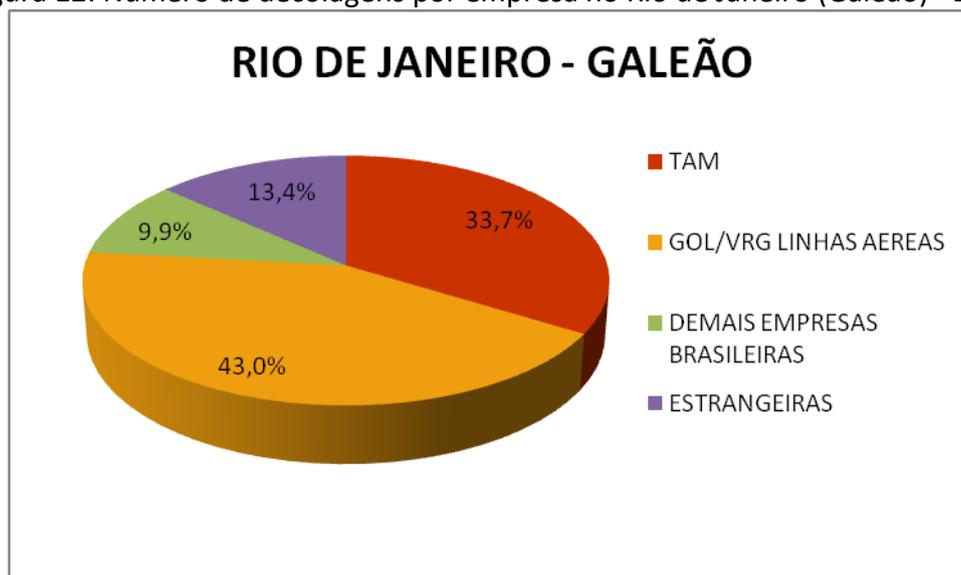


Figura 12: Número de decolagens por empresa no Rio de Janeiro (Galeão) - 2010



3.3. Análise por rota

A Tabela 6 apresenta as 10 maiores rotas domésticas de acordo com a quantidade de assentos ofertados no voo por empresas brasileiras. O total de assentos e voos a seguir referem-se ao somatório dos dois sentidos na rota (Ex.: o total de voos na rota SÃO PAULO - CONGONHAS / RIO DE JANEIRO - SANTOS DUMONT é igual à soma dos voos de Congonhas para Santos Dumont e de Santos Dumont para Congonhas, ida e volta).

Verifica-se nessa tabela que a ligação Congonhas, em São Paulo, e Santos Dumont, no Rio de Janeiro, se destaca como a rota com maior quantidade de assentos oferecidos e quantidade de voos. No mercado doméstico, essa ligação representou 5,0% dos assentos oferecidos e 4,7% dos voos realizados em 2010.

Tabela 6: Quantidade de assentos e voos por rota – operação doméstica – 2010

ROTA	QUANTIDADE DE ASSENTOS OFERECIDOS	QUANTIDADE DE VOOS
SÃO PAULO (CONGONHAS) - RIO DE JANEIRO (SANTOS DUMONT)	5.756.778	39.820
SÃO PAULO (CONGONHAS) - BRASÍLIA	2.791.112	17.273
SÃO PAULO (GUARULHOS) - SALVADOR	2.621.394	16.081
SÃO PAULO (CONGONHAS) - BELO HORIZONTE (CONFINS)	2.219.584	13.608
SÃO PAULO (GUARULHOS) - PORTO ALEGRE	2.217.924	14.180
SÃO PAULO (GUARULHOS) - RIO DE JANEIRO (GALEÃO)	1.949.295	12.137
SÃO PAULO (CONGONHAS) - CURITIBA	1.909.616	11.980
SÃO PAULO (GUARULHOS) - RECIFE	1.903.875	10.643
RIO DE JANEIRO (GALEÃO) - SALVADOR	1.876.049	11.369
SÃO PAULO (GUARULHOS) - BRASÍLIA	1.841.503	12.660

4. Demanda por transporte aéreo

Nesta seção serão apresentados dados de demanda de passageiro e carga obtidos dos dados de etapa combinada fornecido pelas empresas. A etapa combinada identifica os pares de origem e destino atendidos por aquele voo (mesmo número). É a etapa vista com foco no objeto de transporte (pessoas ou cargas), com base no embarque e desembarque nos aeroportos relacionados.

Vale ressaltar que é possível que os dados de carga transportada estejam subestimados nas análises que considerem os voos internacionais. Isso acontece em razão do baixo valor de carga transportada apresentado pela empresa TAM em suas operações internacionais se comparadas às operações domésticas.

A Tabela 7 apresenta a variação anual do total de passageiros pagos transportados por empresas brasileiras e estrangeiras nas quinze principais rotas internacionais no ano de 2010. A Figura 13 apresenta graficamente apenas as seis maiores rotas. O valor apresentado representa o somatório dos passageiros transportados nos dois sentidos, ou seja, passageiros embarcados no Brasil e desembarcados no exterior, e passageiros embarcados no exterior e desembarcados no Brasil.

Figura 13: Variação anual de passageiros pagos transportados para o exterior

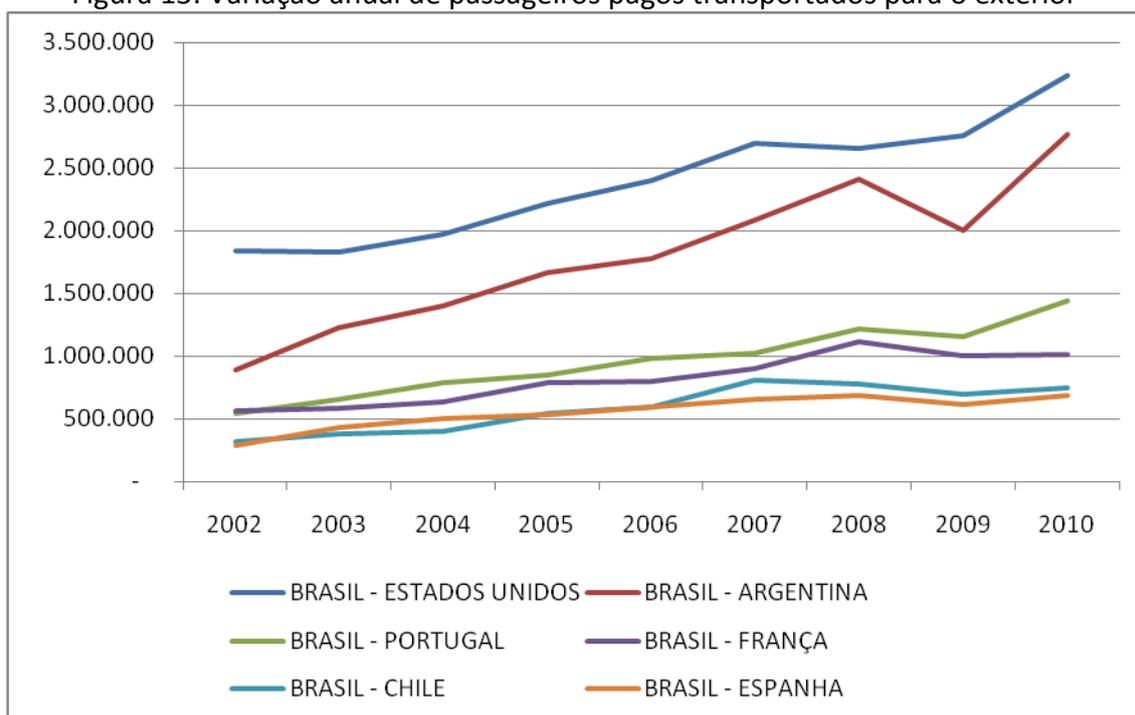


Tabela 7: Série anual de passageiros pagos transportados para o exterior – 2002 a 2010

ROTA	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
BRASIL - ESTADOS UNIDOS	1.837.069	1.833.661	1.973.670	2.219.685	2.395.182	2.699.949	2.654.816	2.760.566	3.240.103
BRASIL - ARGENTINA	893.977	1.227.415	1.405.525	1.666.760	1.780.181	2.087.390	2.410.211	2.000.602	2.771.722
BRASIL - PORTUGAL	541.493	654.015	789.509	850.118	977.429	1.026.676	1.220.656	1.155.259	1.440.507
BRASIL - FRANÇA	560.068	583.956	639.771	785.195	799.933	899.448	1.112.525	998.132	1.016.575
BRASIL - CHILE	314.573	384.980	399.532	544.680	593.046	806.581	775.829	695.012	742.855
BRASIL - ESPANHA	290.061	428.863	505.905	537.650	590.905	654.505	689.902	612.877	682.877
BRASIL - ALEMANHA	418.846	426.076	527.409	555.882	521.290	463.994	574.239	547.404	603.830
BRASIL - URUGUAI	238.046	249.005	260.522	268.211	267.208	288.243	433.980	418.747	592.560
BRASIL - ITÁLIA	275.054	272.159	302.755	353.462	270.352	310.015	360.513	397.573	404.060
BRASIL - REINO UNIDO	231.586	243.872	228.174	263.094	228.516	264.223	277.946	340.637	381.029
BRASIL - PERU	100.366	110.643	139.848	167.575	175.771	251.226	278.068	331.289	395.688
BRASIL - PARAGUAI	135.242	142.526	175.827	206.642	225.210	267.370	281.564	232.428	279.980
BRASIL - HOLANDA	125.889	158.296	169.366	205.888	204.865	192.214	206.771	183.702	193.549
BRASIL - PANAMÁ	36.887	60.881	72.446	113.639	163.598	215.480	249.480	245.074	354.217
BRASIL - MÉXICO	121.518	163.907	191.133	214.891	135.110	140.467	161.470	159.016	201.958

A Tabela 8 apresenta a variação anual do total de carga paga transportada (em toneladas) por empresas brasileiras e estrangeiras nas 15 rotas internacionais com maior volume transportado no ano de 2010. O valor apresentado representa o somatório da carga transportada nos dois sentidos, ou seja, ida e volta. Ressalta-se que a ligação com os Emirados Árabes Unidos é realizada apenas pela empresa Emirates, e esta iniciou suas operações apenas em 2008, daí a ausência de informações nos anos de 2001 a 2007. Nesta análise os dados podem estar subestimados em razão do baixo valor de carga transportada informado pela empresa TAM conforme mencionado anteriormente.

Tabela 8: Série anual de carga paga transportada para o exterior – 2002 a 2010 (toneladas)

ROTA	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
BRASIL - ESTADOS UNIDOS	189.610	175.123	189.894	197.105	203.570	227.381	202.015	163.088	239.251
BRASIL - ALEMANHA	48.447	46.745	61.393	64.333	73.617	71.965	56.136	43.891	61.743
BRASIL - PORTUGAL	14.735	17.538	21.583	18.266	19.519	20.061	26.599	22.668	31.950
BRASIL - CHILE	32.356	31.002	28.415	39.673	25.919	28.260	28.077	20.761	29.664
BRASIL - HOLANDA	19.382	19.661	13.313	11.775	10.898	13.771	9.959	12.053	28.186
BRASIL - ARGENTINA	16.685	24.155	23.523	26.867	21.489	20.562	20.743	16.300	26.095
BRASIL - COLÔMBIA	4.525	4.591	5.171	7.183	22.120	17.963	15.843	12.733	24.083
BRASIL - MÉXICO	13.504	16.209	21.658	18.786	16.723	20.532	18.183	14.975	23.325
BRASIL - FRANÇA	17.853	19.235	19.012	15.671	18.322	22.631	32.215	23.182	23.301
BRASIL - LUXEMBURGO	2.021	2.578	6.873	2.363	13.789	14.656	15.191	16.814	21.820
BRASIL - ESPANHA	10.472	15.636	19.272	15.679	15.285	18.171	16.693	13.391	18.653
BRASIL - VENEZUELA	5.335	2.635	4.343	6.486	13.142	17.378	9.450	10.347	11.042
BRASIL - SUÍÇA	4.227	3.782	7.219	7.048	7.436	6.321	6.749	6.466	9.282
BRASIL - EMIRADOS ÁRABES UNIDOS							6.936	6.490	8.113
BRASIL - PERU	3.287	4.597	3.954	3.836	6.053	7.169	6.786	3.453	7.620

A Tabela 9 apresenta o total de passageiros pagos transportados por empresas brasileiras nas 20 principais rotas domésticas no ano de 2010. O valor apresentado representa o somatório dos passageiros transportados nos dois sentidos, ou seja, ida e volta. Vale observar que o aumento do número de

passageiros nas ligações entre Belo Horizonte (Confins) e São Paulo (Congonhas), Belo Horizonte (Confins) e Brasília, entre o ano de 2004 e 2005, pode ter ocorrido em razão da criação da Portaria 189/DGAC que restringia as operações no aeroporto da Pampulha em Belo Horizonte. Dessa forma, a maioria das operações de voos regulares passou para o aeroporto de Confins. Analogamente, a rota Rio de Janeiro (Santos Dumont) – Brasília não teve passageiros transportados entre os anos de 2005 a 2008 em razão da restrição imposta no aeroporto do Santos Dumont no Rio de Janeiro pela Portaria 187/DGAC que foi revogada em março de 2009.

Tabela 9: Série anual de passageiro pago transportado em rotas domésticas – 2002 a 2010

ROTA	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
SÃO PAULO (CONGONHAS) - RIO DE JANEIRO (SANTOS DUMONT)	3.060.583	3.070.010	3.097.663	3.394.980	3.337.413	3.019.163	3.310.416	3.163.349	3.514.158
SÃO PAULO (GUARULHOS) - SALVADOR	666.794	585.912	622.320	820.099	1.039.259	1.278.075	1.363.069	1.496.942	1.834.552
SÃO PAULO (CONGONHAS) - BRASÍLIA	1.183.329	1.266.035	1.205.929	1.399.997	1.499.682	1.340.754	1.474.150	1.500.294	1.789.919
SÃO PAULO (GUARULHOS) - RECIFE	522.018	472.545	511.707	650.927	757.908	870.823	1.174.155	1.362.636	1.518.699
SÃO PAULO (GUARULHOS) - PORTO ALEGRE	565.857	380.799	453.460	595.325	659.291	826.920	1.070.886	1.256.910	1.422.123
SÃO PAULO (CONGONHAS) - BELO HORIZONTE (CONFINS)	6.126	5.853	3.220	841.503	1.085.880	1.035.132	1.237.238	1.200.126	1.348.118
SÃO PAULO (CONGONHAS) - CURITIBA	1.094.981	968.566	955.233	1.213.977	1.295.629	1.092.555	1.028.214	971.462	1.149.719
SÃO PAULO (GUARULHOS) - BRASÍLIA	278.899	218.955	235.548	385.006	392.872	555.284	744.954	869.012	1.140.992
SÃO PAULO (CONGONHAS) - PORTO ALEGRE	741.427	941.392	932.324	1.108.878	1.296.339	1.126.182	1.004.289	921.191	1.104.105
RIO DE JANEIRO (GALEÃO) - SALVADOR	532.699	499.198	489.446	653.651	789.359	888.589	967.146	1.007.045	1.088.818
SÃO PAULO (GUARULHOS) - FORTALEZA	316.339	248.310	250.331	423.105	532.092	729.797	743.985	860.112	1.074.984
RIO DE JANEIRO (SANTOS DUMONT) - BRASÍLIA	678.265	694.229	423.497					463.533	1.039.921
SÃO PAULO (GUARULHOS) - CURITIBA	326.569	245.213	288.673	376.932	394.079	500.636	578.936	720.549	1.027.985
SÃO PAULO (GUARULHOS) - RIO DE JANEIRO (GALEÃO)	453.423	483.786	531.567	700.953	653.770	796.996	762.061	907.000	956.335
BRASÍLIA - BELO HORIZONTE (CONFINS)	25.067	8.909	4.749	339.645	463.591	589.997	691.552	830.269	931.638
SÃO PAULO (GUARULHOS) - BELO HORIZONTE (CONFINS)	212.554	187.218	189.989	282.551	336.393	502.359	529.055	578.797	812.398
RIO DE JANEIRO (GALEÃO) - PORTO ALEGRE	355.893	334.726	304.249	384.642	414.280	611.332	739.800	761.153	806.447
SÃO PAULO (CONGONHAS) - FLORIANÓPOLIS	451.710	548.627	539.394	649.097	780.712	692.673	603.408	606.487	746.797
RIO DE JANEIRO (SANTOS DUMONT) - BELO HORIZONTE (CONFINS)	1.721	2.197	1.233					257.330	727.196
BRASÍLIA - SALVADOR	298.765	300.262	328.198	363.135	382.916	438.664	539.597	612.499	718.468

A Tabela 10 apresenta a variação anual do total de carga paga transportada por empresas brasileiras nas 20 rotas domésticas com maior quantidade de carga transportada no ano de 2010. O valor apresentado representa o somatório de carga transportada nos dois sentidos, ou seja, a carga embarcada na Localidade A e desembarcada na Localidade B, e carga embarcada na Localidade B e desembarcada na Localidade A.

Tabela 10: Série anual de carga paga transportada em rotas domésticas – 2002 a 2010 (toneladas)

ROTA	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
SÃO PAULO (GUARULHOS) - MANAUS	27.637	29.092	54.803	57.583	56.805	59.322	65.939	69.895	98.337
SÃO PAULO (GUARULHOS) - FORTALEZA	9.053	5.997	8.017	11.131	11.568	13.501	11.826	14.362	20.072
SÃO PAULO (GUARULHOS) - RECIFE	14.825	12.881	13.567	14.193	13.807	14.218	12.146	10.437	15.307
SÃO PAULO (GUARULHOS) - SALVADOR	14.358	11.597	11.133	11.175	12.829	11.252	12.929	15.030	13.748
SÃO PAULO (CONGONHAS) - BRASÍLIA	9.157	9.381	10.164	9.750	9.230	8.795	9.932	8.025	11.450
SÃO PAULO (GUARULHOS) - BRASÍLIA	9.963	8.025	7.150	4.014	10.363	13.001	16.134	20.314	9.341
BRASÍLIA - MANAUS	6.414	6.806	6.239	7.181	5.519	3.580	8.028	10.338	9.290
SÃO PAULO (GUARULHOS) - PORTO ALEGRE	17.606	14.090	17.056	16.303	14.847	16.332	10.964	6.508	7.552
RECIFE - FORTALEZA	2.135	2.541	2.500	2.616	2.808	2.320	2.011	2.110	7.399
MANAUS - BELÉM	2.077	2.370	1.781	972	998	1.124	2.348	2.125	4.947
MANAUS - FORTALEZA	760	761	672	1.061	1.782	2.351	3.603	2.656	4.805
BRASÍLIA - BELÉM	4.748	5.283	4.482	3.177	4.937	6.745	6.760	3.604	4.151
RIO DE JANEIRO (GALEÃO) - RECIFE	2.862	2.441	2.433	2.560	2.551	2.363	3.602	2.753	3.954
SÃO PAULO (CONGONHAS) - BELO HORIZONTE (CONFINS)	15	25	18	2.325	2.254	2.831	3.066	2.096	3.951
SÃO PAULO (GUARULHOS) - RIO DE JANEIRO (GALEÃO)	13.321	14.218	14.280	13.826	13.164	11.250	7.527	4.284	3.885
RECIFE - SALVADOR	2.983	2.721	2.598	1.994	1.890	2.175	2.675	2.355	3.861
SÃO PAULO (CONGONHAS) - PORTO ALEGRE	4.141	6.335	6.300	5.957	5.572	4.547	4.321	2.808	3.843
SALVADOR - FORTALEZA	1.050	995	713	944	1.450	2.025	3.760	3.876	3.767
RIO DE JANEIRO (GALEÃO) - SALVADOR	2.729	2.608	2.188	2.460	2.776	3.225	5.183	3.151	3.710
SÃO PAULO (GUARULHOS) - NATAL	2.710	2.541	1.446	2.239	3.192	2.065	2.059	2.199	3.677

A Tabela 11 apresenta a variação anual do total de passageiros pagos transportados, embarcados e desembarcados, por empresas brasileiras e estrangeiras nos 20 aeroportos de maior movimento de passageiros no ano de 2010. Observa-se a diminuição do número de passageiros transportados por meio do

aeroporto Santos Dumont no Rio de Janeiro a partir de 2005, possivelmente em razão da restrição operacional criada com a Portaria 187/DGAC naquele ano. Dessa forma há um acréscimo de passageiros transportados pelo aeroporto do Galeão (Rio de Janeiro). Em 2009, ano em que houve a revogação da Portaria e a liberação do Santos Dumont, o número de passageiros transportados volta a crescer.

No aeroporto de Campinas é possível observar o aumento significativo do número de passageiros transportados no ano de 2009 e 2010 que ocorreu simultaneamente com o início da operação da empresa AZUL. A empresa iniciou suas operações no aeroporto em Dez/2008.

Tabela 11: Série anual de passageiro pago transportado em rotas domésticas e internacionais – 2002 a 2010

LOCALIDADE ATENDIDA - AEROPORTO	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
SÃO PAULO - GUARULHOS	10.046.229	9.575.083	10.446.034	13.107.047	14.252.373	17.460.672	19.905.956	21.019.249	26.038.608
SÃO PAULO - CONGONHAS	11.958.324	11.894.137	12.370.083	15.175.096	16.304.297	13.812.600	12.947.013	12.960.418	15.085.754
BRASÍLIA	5.815.452	5.930.780	6.235.796	7.422.905	8.159.322	9.443.475	10.850.110	12.276.389	14.508.668
RIO DE JANEIRO - GALEÃO	4.641.281	4.206.784	5.237.130	8.041.778	8.821.624	10.958.413	11.908.833	11.572.361	12.008.182
SALVADOR	3.346.637	3.004.340	3.407.923	4.060.446	4.996.669	5.388.618	5.566.543	6.550.386	7.994.889
RIO DE JANEIRO - SANTOS DUMONT	5.199.592	5.147.072	4.441.264	3.453.467	3.395.539	3.145.382	3.441.175	5.004.528	7.600.968
BELO HORIZONTE - CONFINS	405.722	342.943	368.689	2.735.061	3.552.416	4.180.506	4.766.384	5.444.021	7.116.418
PORTO ALEGRE	2.701.251	2.649.030	2.715.489	3.268.541	3.745.328	4.229.207	4.713.674	5.385.486	6.305.016
RECIFE	2.509.068	2.345.339	2.593.788	3.073.804	3.580.713	3.821.660	4.261.313	4.868.604	6.220.176
CURITIBA	2.585.514	2.375.250	2.579.234	3.133.131	3.383.557	3.714.137	4.159.413	4.771.118	5.857.906
FORTALEZA	1.740.135	1.554.740	1.910.543	2.390.702	2.996.820	3.351.685	3.306.605	3.984.181	4.953.292
CAMPINAS	760.062	622.663	677.846	799.927	805.064	987.635	1.055.662	3.076.936	4.465.252
MANAUS	1.107.441	1.111.763	1.145.311	1.379.823	1.589.226	1.917.040	2.054.902	2.276.188	2.722.808
BELÉM	1.145.835	1.120.348	1.260.996	1.437.869	1.700.033	2.044.977	2.035.249	2.142.832	2.689.831
FLORIANÓPOLIS	1.096.791	1.144.666	1.232.976	1.450.039	1.587.034	1.846.536	1.949.852	1.968.884	2.515.563
VITÓRIA	1.206.459	1.123.948	1.063.235	1.405.568	1.559.442	1.771.160	1.870.347	2.190.281	2.450.827
NATAL	737.118	697.554	838.184	1.033.839	1.225.917	1.433.578	1.520.574	1.805.598	2.308.294
GOIÂNIA	797.761	756.023	740.878	957.725	1.234.257	1.404.586	1.359.381	1.585.750	2.121.926
CUIABÁ	661.565	572.369	629.764	821.600	892.688	1.158.883	1.332.046	1.605.269	2.117.474
MACEIÓ	473.611	446.264	541.278	672.746	847.199	904.060	911.894	1.067.061	1.383.633

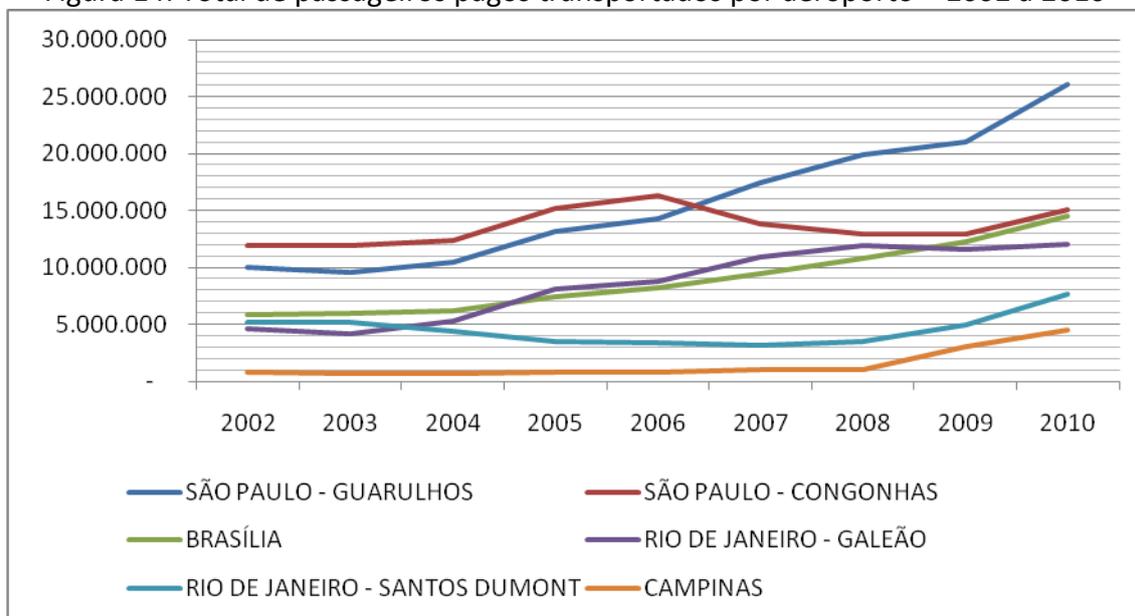
A Tabela 12 apresenta a variação anual do total de carga paga transportada, embarcada e desembarcada, por empresas brasileiras e estrangeiras nos 20 aeroportos de maior movimento de passageiros no ano de 2009. Vale mencionar que alguns aeroportos podem estar com os valores subestimados como já explicado no início desta seção.

Tabela 12: Série anual de carga paga transportada nos aeroportos brasileiros – 2002 a 2010 (toneladas)

LOCALIDADE ATENDIDA - AEROPORTO	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
SÃO PAULO - GUARULHOS	336.598	325.709	378.813	382.518	374.235	368.549	352.589	318.801	398.064
CAMPINAS	128.956	133.313	157.851	165.706	211.034	251.113	228.116	172.636	270.691
MANAUS	75.345	70.624	92.973	104.035	102.612	117.313	122.266	130.108	175.872
RIO DE JANEIRO - GALEÃO	101.018	87.517	89.634	83.480	81.190	85.986	97.612	75.570	88.738
BRASÍLIA	54.602	56.314	56.469	49.521	64.036	75.452	90.816	80.963	80.319
FORTALEZA	22.149	19.554	22.066	27.026	29.417	30.562	35.448	34.383	59.172
RECIFE	33.679	31.008	32.394	33.988	33.667	32.793	33.653	27.969	49.140
SÃO PAULO - CONGONHAS	46.006	47.606	52.519	57.394	54.119	42.449	40.310	33.227	47.921
SALVADOR	33.030	30.244	30.892	31.368	38.641	39.195	43.670	44.093	46.656
CURITIBA	18.536	12.585	15.608	14.767	25.423	17.617	20.211	20.306	31.836
BELÉM	18.797	19.007	18.627	15.857	17.505	19.100	21.420	15.737	28.150
PORTO ALEGRE	39.790	37.068	41.218	40.869	31.224	33.422	27.431	18.694	26.920
BELO HORIZONTE - CONFINS	11.637	15.697	11.907	10.057	13.637	18.614	18.964	16.749	22.174
VITÓRIA	8.707	7.787	10.592	12.645	13.180	12.815	11.901	9.271	12.045
NATAL	7.417	7.365	6.850	5.508	6.146	4.840	5.523	5.620	10.979
SÃO LUÍS	5.567	4.983	4.923	3.846	6.377	7.612	8.368	5.357	8.677
GOIÂNIA	5.733	4.593	5.035	4.985	5.292	6.467	6.242	4.926	7.419
RIO DE JANEIRO - SANTOS DUMONT	9.017	9.098	7.254	5.052	4.307	3.233	2.737	3.714	6.785
CUIABÁ	4.979	4.198	4.958	3.586	4.275	4.430	5.273	7.416	6.202
FLORIANÓPOLIS	4.102	4.369	5.671	5.492	6.905	6.655	6.031	4.564	6.165

A Figura 14 apresenta o total de passageiros pagos, no embarque e desembarque, das empresas brasileiras e estrangeiras nos quatro aeroportos de maior movimento no Brasil no ano de 2010, além dos aeroportos Santos Dumont (Rio de Janeiro) e de Campinas. Destaca-se que estes dados são provenientes das informações de etapa combinada já mencionado no início da seção.

Figura 14: Total de passageiros pagos transportados por aeroporto – 2002 a 2010



5. Aspectos concorrenciais

5.1. Participação de mercado

As Figuras 15a e 15b apresentam a evolução anual da participação de mercado das principais empresas brasileiras nas operações domésticas de transporte de passageiros. A Figura 15a apresenta o intervalo de participação de mercado entre 10 a 50% e a Figura 15b dá um destaque as empresas com participação de mercado de até 6%. A participação do mercado é calculada com base no RPK (*Revenue Passenger Kilometer*, ou seja, produto de passageiro pago e distância em quilômetros). Destaca-se que foram considerados apenas os voos remunerados (regular, extra, charter e fretamento) das empresas brasileiras no período de 2002 a 2010.

Figura 15a: Evolução anual da participação de mercado por empresas em operações domésticas – 2002 a 2010

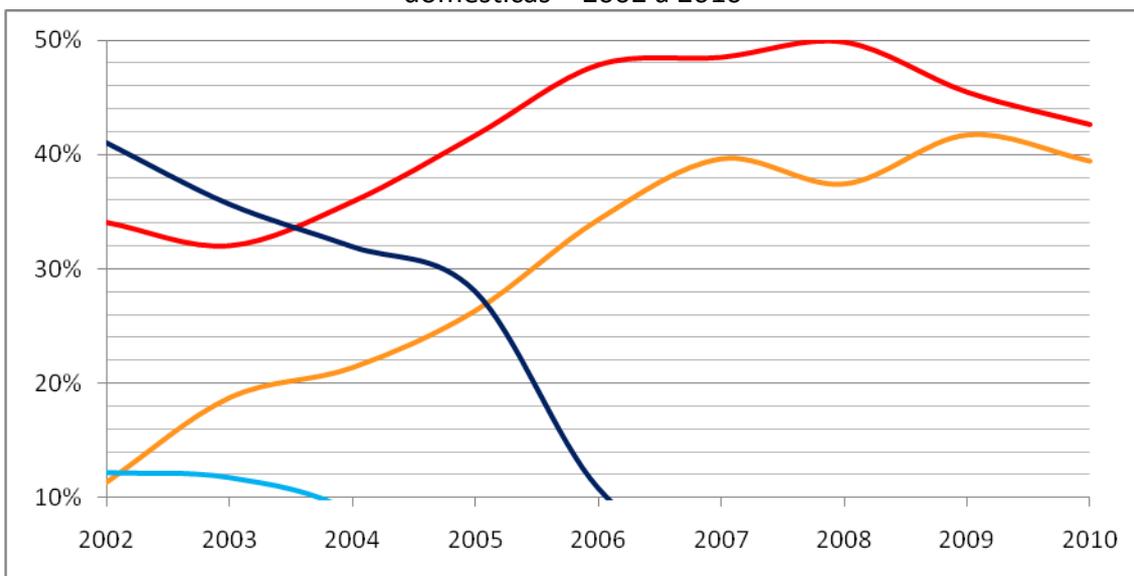
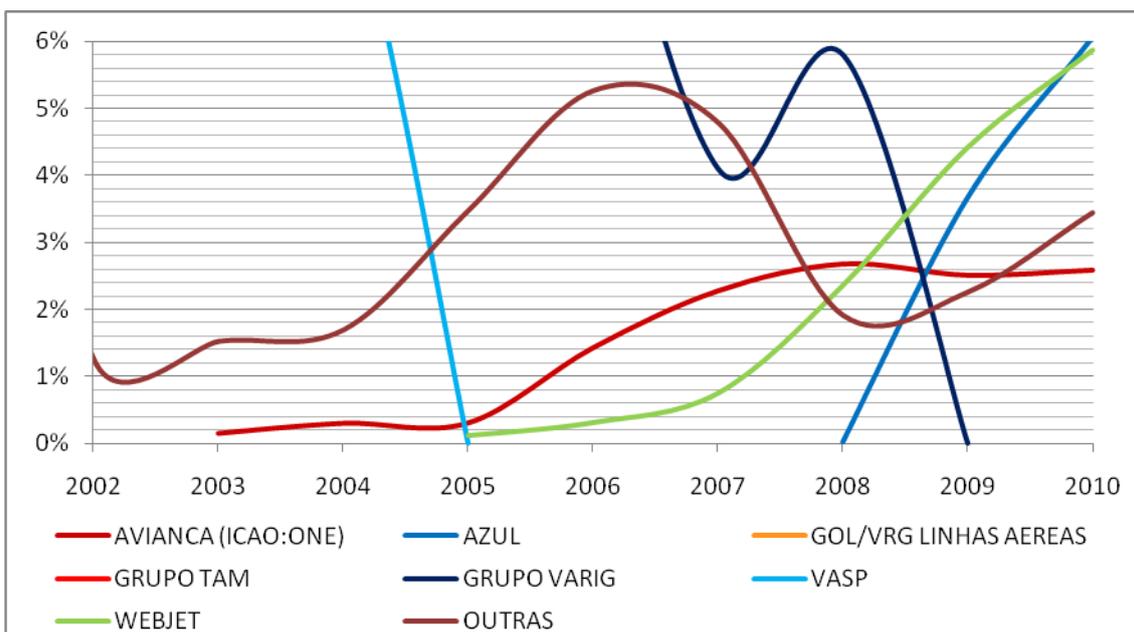


Figura 15b: Evolução anual da participação de mercado por empresas em operações domésticas – 2002 a 2010



As Figuras 16, 17 e 18 apresentam a participação de mercado de cada empresa aérea nos mercados mais relevantes de transporte internacional de passageiros com o Brasil no ano de 2010, são eles: Estados Unidos, Europa e Argentina. A participação de mercado foi calculada a partir dos dados de passageiros pagos transportados somando-se os passageiros com origem no Brasil e destino ao mercado relevante e aqueles com origem no mercado relevante e destino no Brasil.

Observa-se que as duas empresas brasileiras no transporte de passageiros entre o Brasil e Argentina totalizam aproximadamente 72% do total de passageiros transportados.

Figura 16: Participação de mercado nas operações de transporte de passageiros com a Argentina - 2010

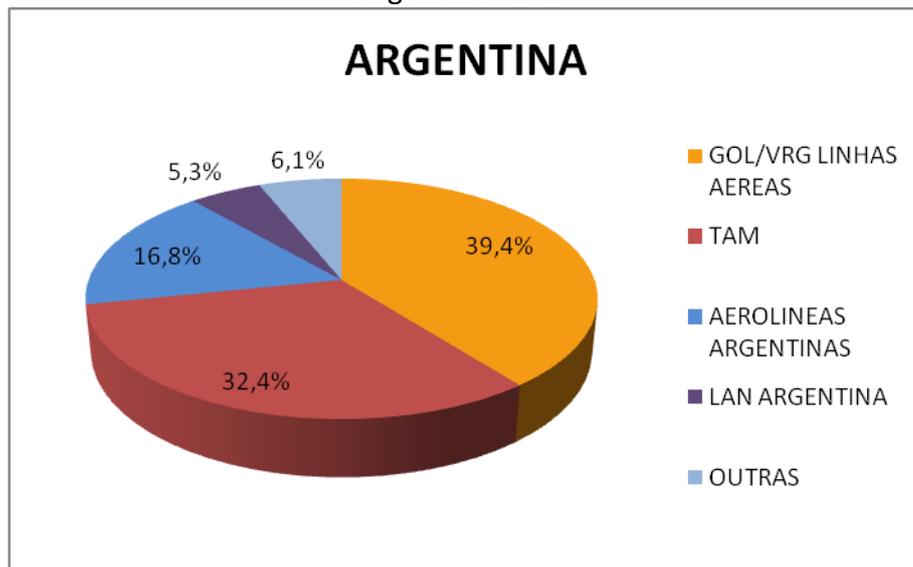


Figura 17: Participação de mercado nas operações de transporte de passageiros com os Estados Unidos – 2010

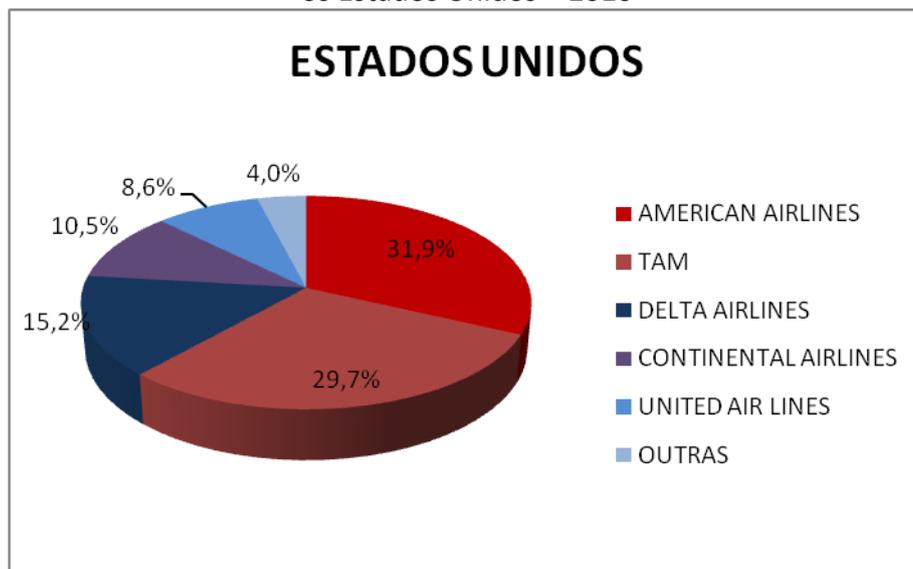
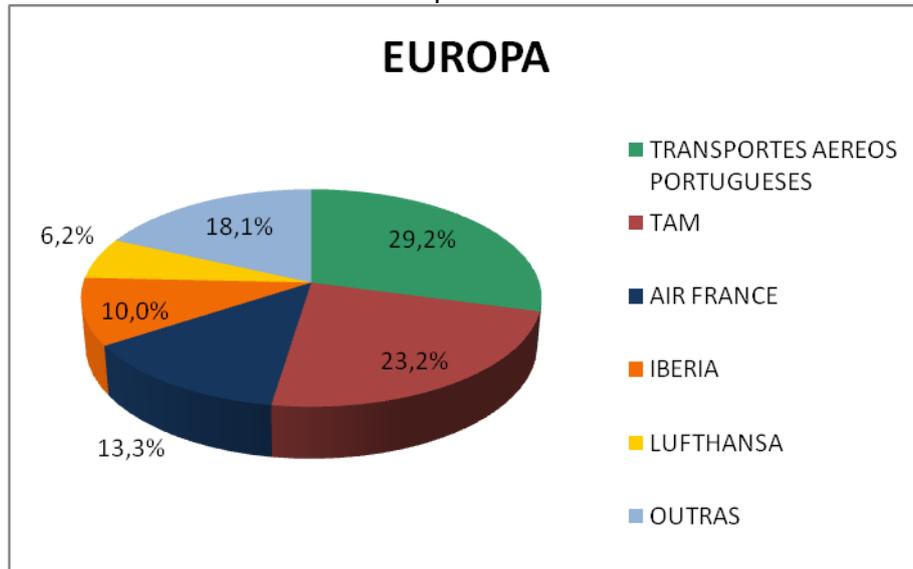


Figura 18: Participação de mercado nas operações de transporte de passageiros com a Europa – 2010



As Figuras 19, 20 e 21 apresentam a participação de mercado de cada empresa aérea nos mercados mais relevantes de transporte internacional de carga com o Brasil no ano de 2010, são eles: Europa, Estados Unidos e Argentina. A participação de mercado foi calculada a partir dos dados de carga paga transportadas somando-se aqueles com origem no Brasil e destino ao mercado relevante e aqueles com origem no mercado relevante e destino no Brasil.

Observa-se a maior participação do Grupo Lufthansa (aproximadamente de 28% somando-se as empresas Lufthansa e Lufthansa Cargo) na Europa. Vale lembrar que a ausência da empresa TAM nos mercados citados abaixo pode ter acontecido em razão do baixo valor de carga transportada apresentado pela empresa nas operações internacionais, conforme mencionado anteriormente.

Figura 19: Participação do mercado nas operações de transporte de carga com a Argentina - 2010

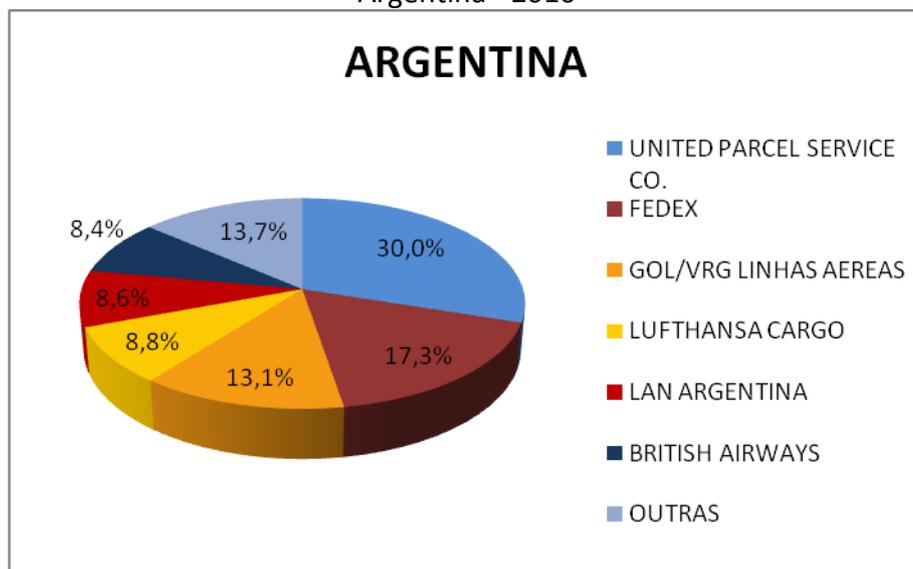


Figura 20: Participação do mercado nas operações de transporte de carga com os Estados Unidos - 2010

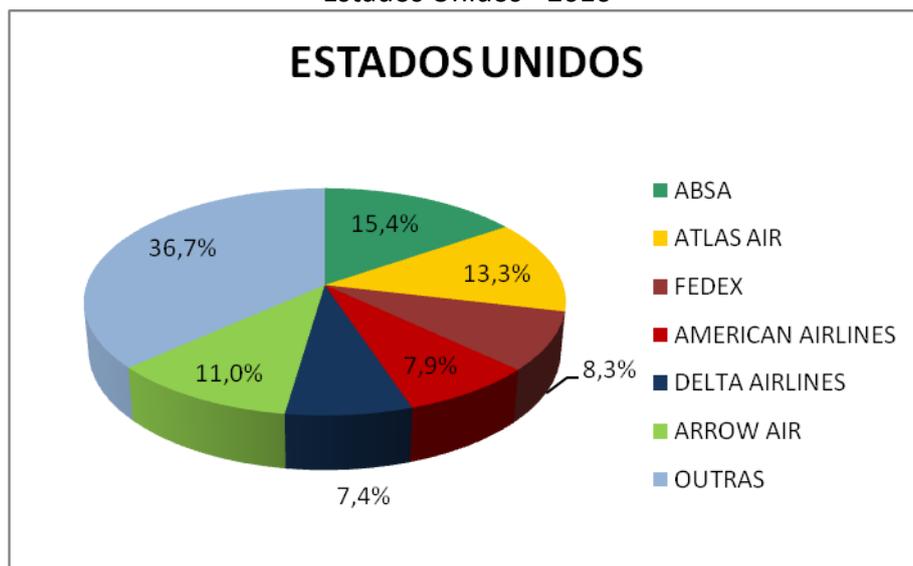
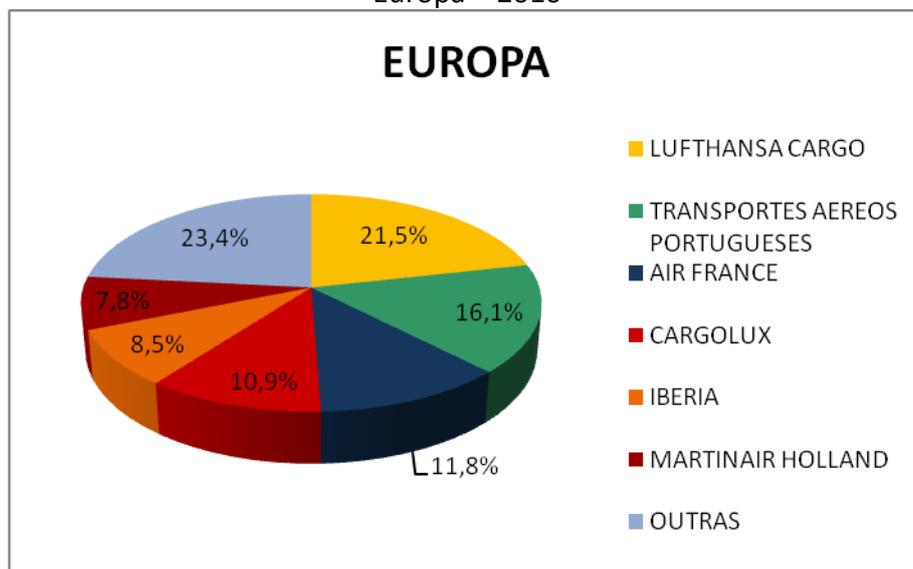
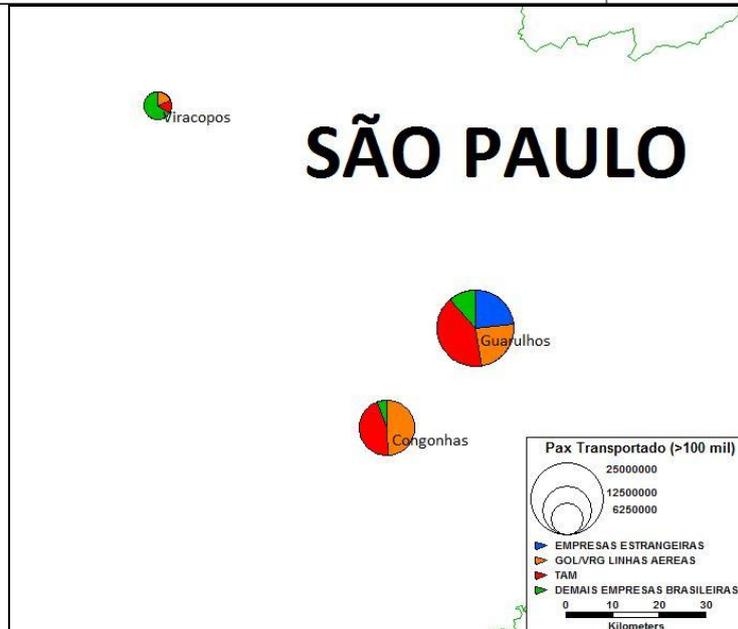
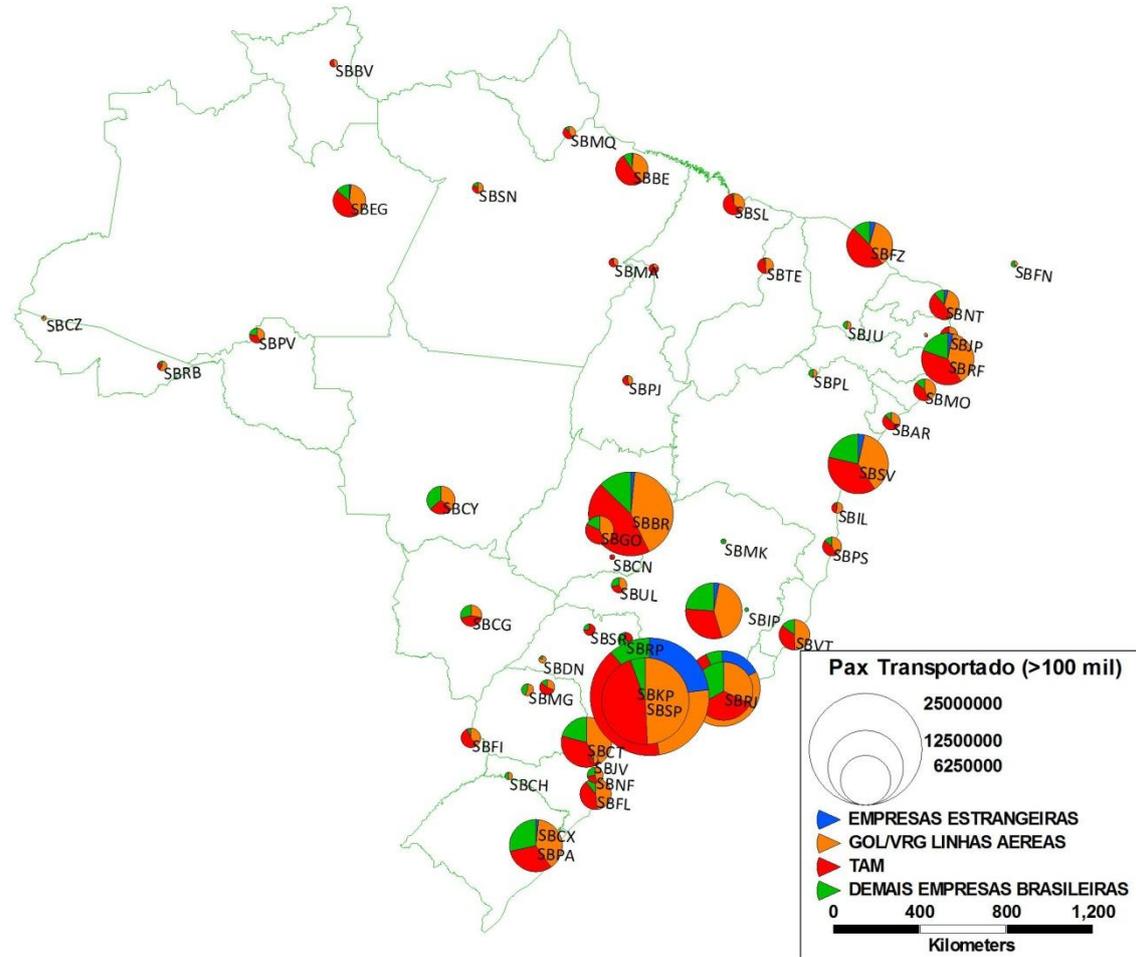


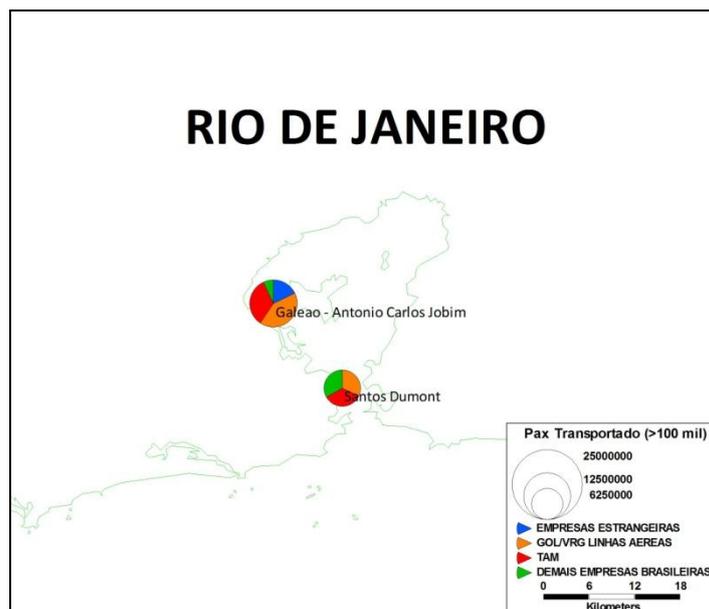
Figura 21: Participação do mercado nas operações de transporte de carga com a Europa – 2010



A Figura 22 apresenta o total de passageiros transportados, somando-se embarcados e desembarcados, e a participação das empresas nos aeroportos brasileiros com movimentação maior do que 100 mil passageiros com origem ou destino a estes. Foram considerados os passageiros pagos nos voos remunerados das empresas brasileiras e estrangeiras no ano de 2010.

Figura 22: Passageiros pagos transportados por aeroporto – Ano 2010





As Figuras 23, 24, 25, 26 e 27 apresentam o detalhamento da participação das empresas nos cinco maiores aeroportos brasileiros baseado no número de passageiros transportados partindo ou com destino a estes aeroportos, ou seja, somando-se os embarcados e desembarcados. Foram considerados os passageiros transportados nos voos remunerados das empresas brasileiras e estrangeiras no ano de 2010.

Figura 23: Participação do mercado nas operações de transporte de passageiros no aeroporto de Guarulhos - 2010

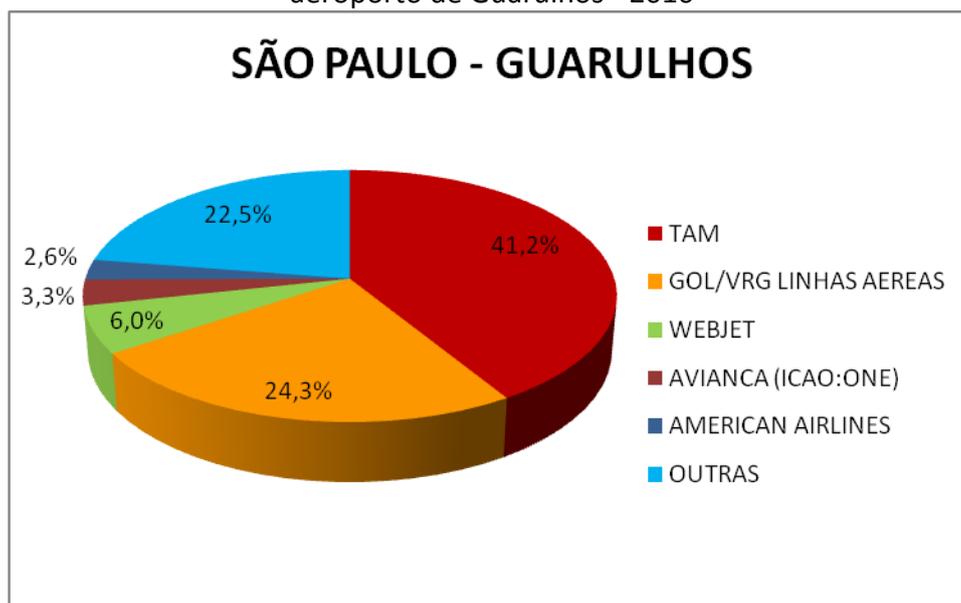


Figura 24: Participação do mercado nas operações de transporte de passageiros no aeroporto de Congonhas - 2010

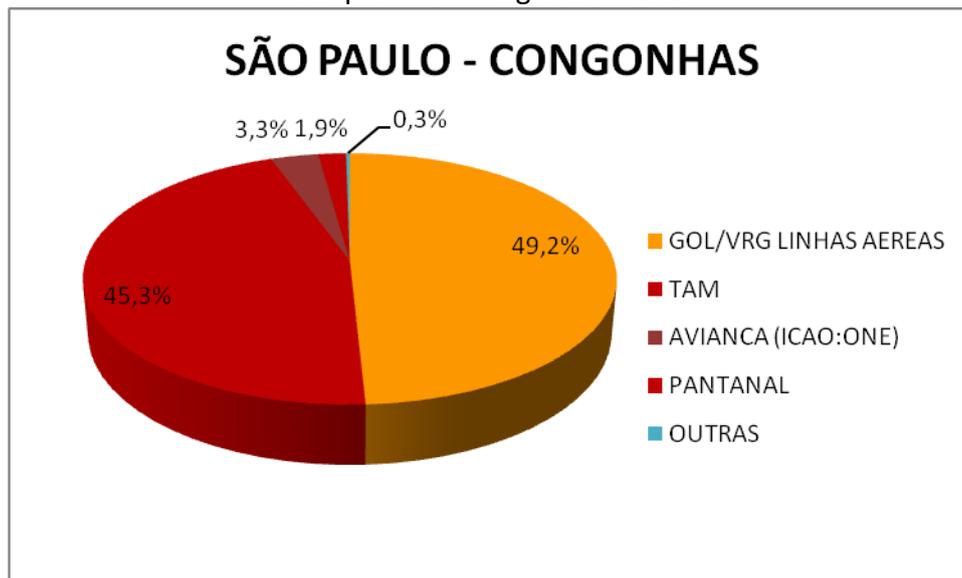


Figura 25: Participação do mercado nas operações de transporte de passageiros no aeroporto de Brasília- 2010

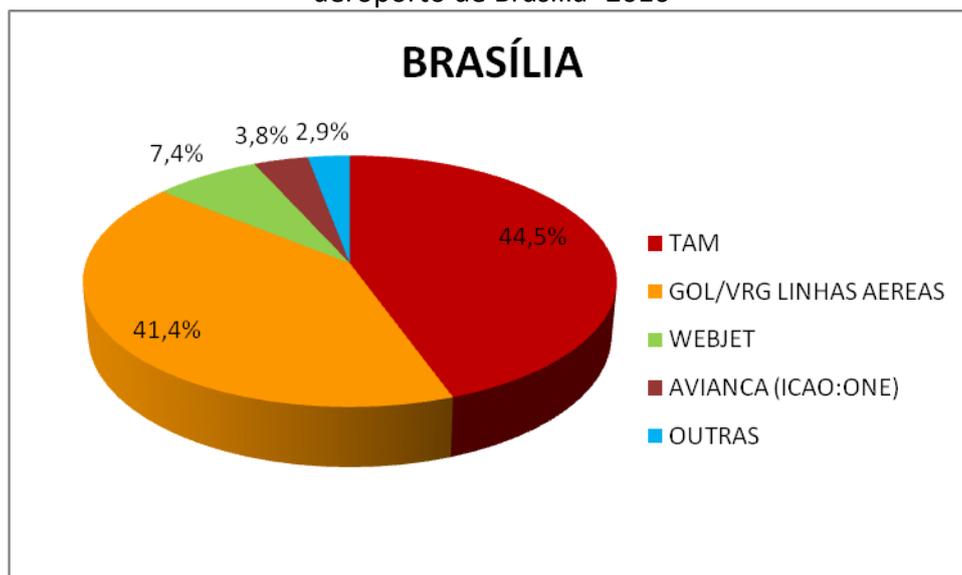


Figura 26: Participação do mercado nas operações de transporte de passageiros no aeroporto do Galeão - 2010

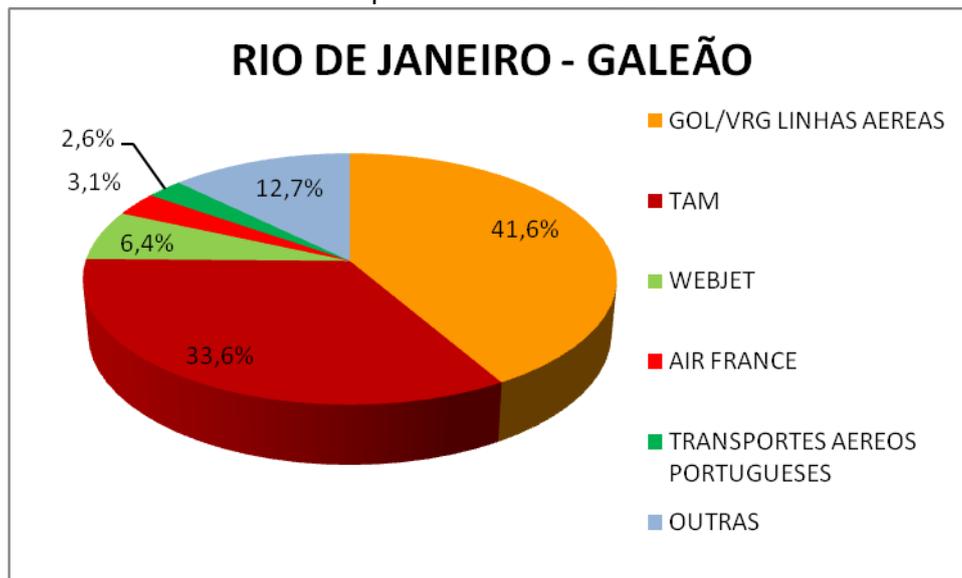
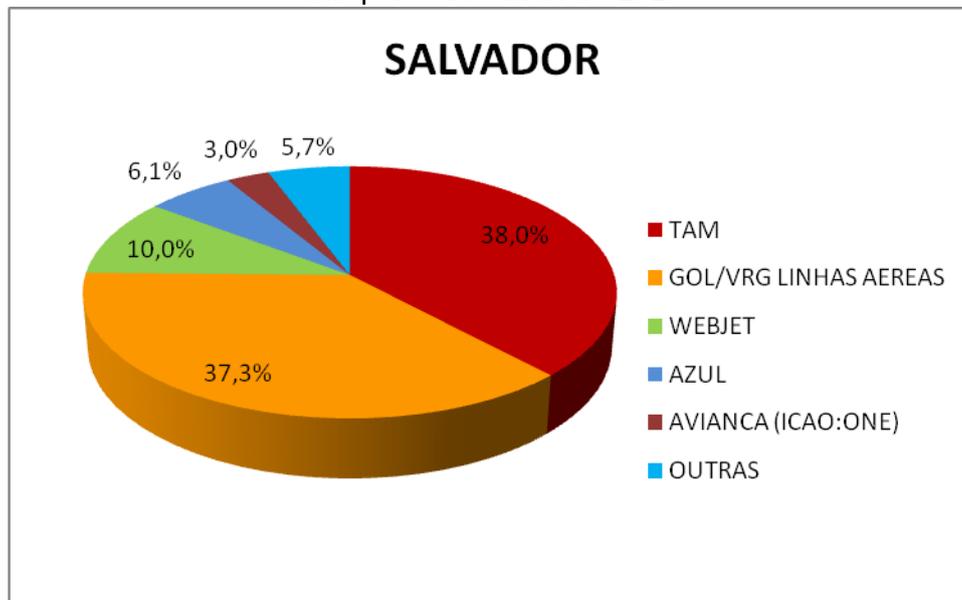


Figura 27: Participação do mercado nas operações de transporte de passageiros no aeroporto de Salvador - 2010



5.2. Índice Herfindahl–Hirschman (HHI)

O Índice Herfindahl–Hirschman (HHI) é uma medida amplamente utilizada para avaliação da concentração de mercados. De acordo com a metodologia proposta pelo Departamento de Justiça dos Estados Unidos, um valor abaixo de 0,1 indica um mercado não concentrado, sem indícios de agente com domínio sobre o mercado. Já um valor entre 0,1 e 0,18 indica um mercado moderadamente concentrado. Um valor acima de 0,18 é considerado pelo U.S. Department of Justice como indicativo de mercado altamente concentrado. Segue abaixo uma representação do cálculo do HHI:

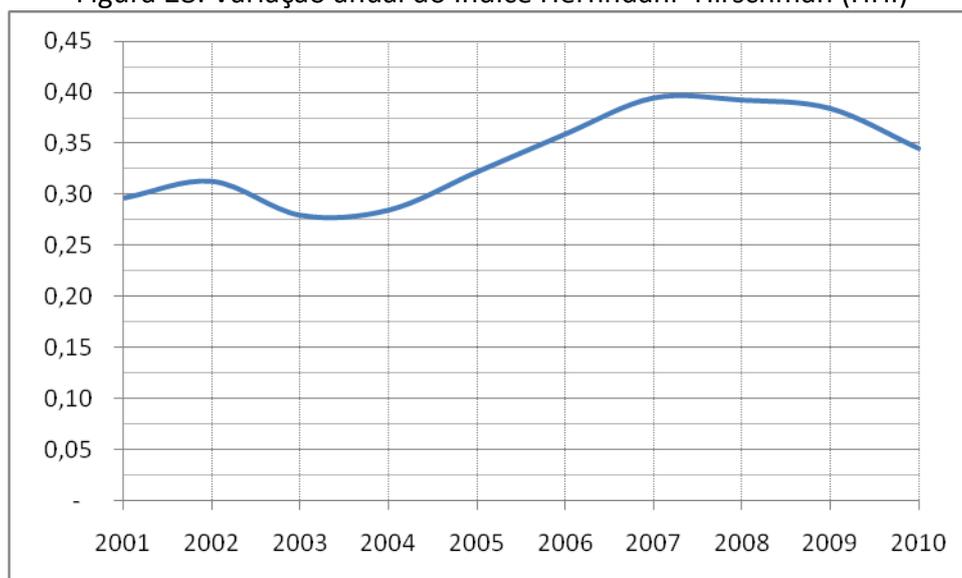
$$HHI = \sum_{i=1}^N s_i^2$$

onde s_i é a participação de mercado da firma i e N o número de firmas. Por exemplo, um mercado com duas firmas, cada uma com 50% de participação de mercado tem o índice calculado da seguinte forma: $HHI = [0,5]^2 + [0,5]^2 = 0,5$.

A Figura 28 apresenta a variação anual do HHI para o mercado doméstico de passageiros. O índice é calculado com base na participação do mercado de cada grupo econômico utilizando o RPK. Destaca-se que foram considerados apenas os voos remunerados (regular, extra, charter e fretamento) das empresas brasileiras.

Na Figura observa-se que o mercado doméstico de passageiros que sofria um processo de aumento de concentração (2004 a 2007) passa no ano de 2008 a ter uma diminuição do índice, mas ainda é caracterizado como um mercado altamente concentrado.

Figura 28: Variação anual do Índice Herfindahl–Hirschman (HHI)



A Tabela 13 apresenta a participação de mercado de cada empresa nas 10 rotas domésticas com maior oferta de transporte aéreo de acordo com a quantidade de voos entre os dois aeroportos. A participação do mercado é calculada com base no RPK. Vale destacar que foram considerados apenas os voos remunerados (regular, extra, charter e fretamento) das empresas brasileiras no ano de 2010. A última coluna da tabela apresenta o Índice Herfindahl-Hirschman (HHI) em cada rota, demonstrando uma alta concentração nas 10 maiores rotas doméstica.

Tabela 13: Participação de mercado por empresa nas principais rotas domésticas – 2010

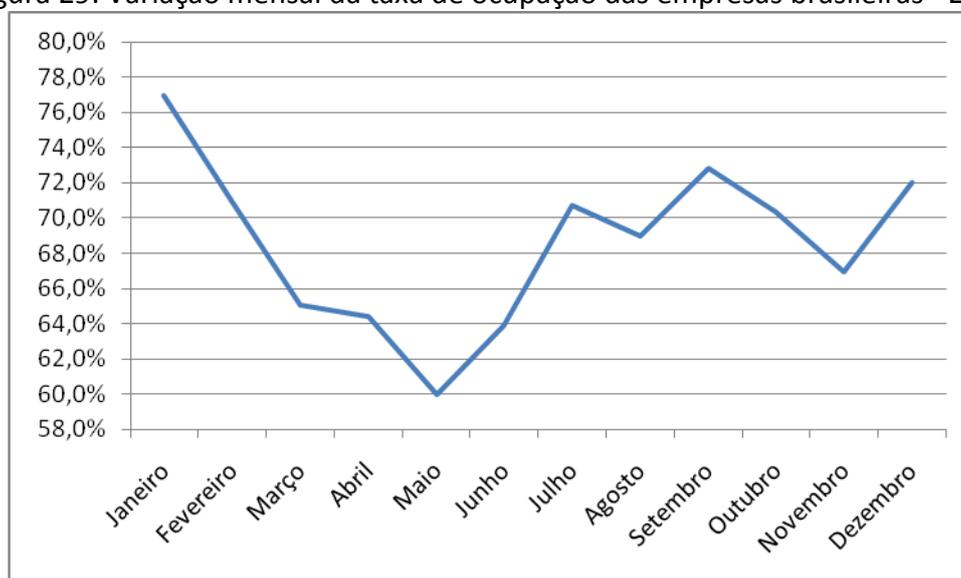
ROTA	AVIANCA (ICAO:ONE)	AZUL	GOL/VRG LINHAS AEREAS	NHT	PANTANAL	PASSAREDO	TAM	TEAM	TRIP	WEBJET	HHI
SÃO PAULO (CONGONHAS) - RIO DE JANEIRO (SANTOS DUMONT)	9,3%		43,0%		0,0%		47,5%			0,3%	0,42
SÃO PAULO (CONGONHAS) - BRASÍLIA	4,5%		44,1%		0,9%		50,5%				0,45
SÃO PAULO (GUARULHOS) - SALVADOR	7,1%		33,4%			0,0%	45,6%			13,9%	0,34
SÃO PAULO (GUARULHOS) - PORTO ALEGRE	14,7%		25,9%				40,2%			19,3%	0,29
SÃO PAULO (CONGONHAS) - BELO HORIZONTE - CONFINS	3,7%		54,3%		2,4%		39,5%				0,45
SÃO PAULO (GUARULHOS) - BRASÍLIA	10,0%		28,4%				44,1%			17,5%	0,32
SÃO PAULO (GUARULHOS) - RIO DE JANEIRO (GALEÃO)	1,2%		45,4%		0,0%		48,3%	0,0%		5,1%	0,44
SÃO PAULO (CONGONHAS) - CURITIBA			51,5%	0,1%	1,2%		47,2%				0,49
RIO DE JANEIRO (SANTOS DUMONT) - BRASÍLIA	4,3%		32,9%			0,0%	35,3%			27,4%	0,31
RIO DE JANEIRO (GALEÃO) - SALVADOR		0,0%	44,1%		0,8%		38,8%		0,0%	16,3%	0,37

5.3.Ocupação (Load Factor)

Nas análises da ocupação média das aeronaves, objeto de análise dessa seção, foram considerados apenas os voos remunerados das empresas brasileiras no ano de 2010, esses casos incluem voos regular, extra, charter e fretamento, e excluem os voos de serviço, posicionamento, experiência e instrução.

A Figura 29 apresenta a evolução mensal da ocupação das aeronaves das empresas brasileiras no mercado doméstico de transporte aéreo remunerado de passageiros. A ocupação é calculada dividindo-se o RPK pelo ASK.

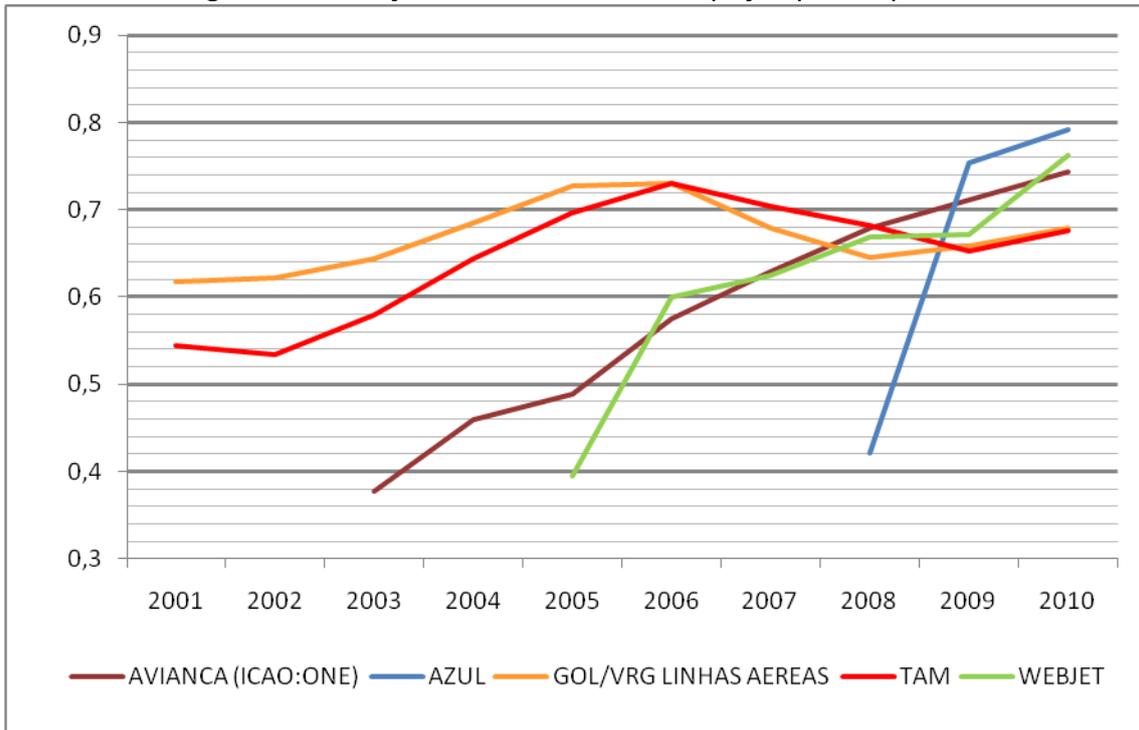
Figura 29: Variação mensal da taxa de ocupação das empresas brasileiras - 2010



A Figura 30 apresenta a evolução anual da ocupação das aeronaves nas principais empresas brasileiras no mercado doméstico de transporte aéreo de passageiros. A ocupação é calculada dividindo-se o RPK pelo ASK.

Pode-se observar na Figura 30 o crescimento da taxa de ocupação do primeiro para o segundo ano após o início de operação da empresa, fato ocorrido com as empresas Avianca (antiga Oceanair), Webjet e Azul.

Figura 30: Variação anual da taxa de ocupação por empresa



A Tabela 14 apresenta a ocupação média das aeronaves das empresas brasileiras no mercado doméstico de transporte aéreo de passageiros nas dez maiores rotas domésticas levando em consideração a oferta de voos. A ocupação é calculada dividindo-se o RPK pelo ASK.

Verifica-se nessa tabela que a maior ocupação média foi no trecho Guarulhos - Salvador com 73%.

Tabela 14: Taxa de ocupação por empresa nas principais rotas domésticas – 2010

ROTA	AVIANCA (ICAO:ONE)	AZUL	GOL/VRG LINHAS AEREAS	NHT	PANTANAL	PASSAREDO	TAM	TEAM	TRIP	WEBJET	MÉDIA
SÃO PAULO (CONGONHAS) - RIO DE JANEIRO (SANTOS DUMONT)	57%		57%		51%		65%			75%	61%
SÃO PAULO (CONGONHAS) - BRASÍLIA	79%		69%		55%		66%				67%
SÃO PAULO (GUARULHOS) - SALVADOR	88%		72%			43%	70%			81%	73%
SÃO PAULO (GUARULHOS) - PORTO ALEGRE	77%		58%				63%			76%	66%
SÃO PAULO (CONGONHAS) - BELO HORIZONTE - CONFINS	81%		65%		62%		61%				64%
SÃO PAULO (GUARULHOS) - BRASÍLIA	83%		65%				64%			78%	68%
SÃO PAULO (GUARULHOS) - RIO DE JANEIRO (GALEÃO)	55%		59%		77%		68%	50%		65%	63%
SÃO PAULO (CONGONHAS) - CURITIBA			67%	17%	55%		63%				64%
RIO DE JANEIRO (SANTOS DUMONT) - BRASÍLIA	69%		72%			76%	61%			65%	66%
RIO DE JANEIRO (GALEÃO) - SALVADOR		73%	70%		48%		64%		97%	78%	68%

6. Aspectos Econômico-Financeiros das Empresas de Transporte Aéreo Regular

As Demonstrações Financeiras e os Relatórios Operacionais são amplamente utilizados para cálculos de índices, múltiplos e razões que auxiliem na interpretação da situação das empresas. Esses cálculos podem ter a finalidade de medir a rentabilidade, a liquidez, a alavancagem, a eficiência operacional, a geração de caixa, o risco etc.

Nesta seção, serão apresentados dados que propiciem ao leitor uma breve visão dos aspectos econômico-financeiros das empresas concessionárias de transporte aéreo regular. As informações apresentadas foram extraídas dos dados enviados pelas concessionárias à ANAC, conforme a Portaria nº 1.334/SSA de 30 de dezembro de 2004 e Formulários EF da OACI. As empresas apresentadas nas figuras abaixo atendem ao critério de mais de R\$ 200 milhões de Receita Bruta no exercício de 2010.

Em consequência do processo de convergência das normas contábeis brasileiras às normas internacionais, foram promulgadas as Leis nº 11.638/07 e nº 11.941/09, que modificaram diversos dispositivos na Lei das Sociedades por Ações (Lei nº 6.404/76). Além disso, convém destacar a criação do Comitê de Pronunciamentos Contábeis, que, no decorrer dos últimos anos, editou uma série de Pronunciamentos, Interpretações e Orientações, dos quais muitos já foram aprovados pelo CFC e pelos órgãos reguladores.

Para muitas empresas, as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2010 são as primeiras preparadas de acordo com o novo arcabouço contábil vigente Brasil. Para fins comparativos, é exigido que essas empresas apliquem, retrospectivamente, as normas contábeis adotadas no exercício de 2010 ao exercício anterior, no mínimo.

Deste modo, tendo em vista a reapresentação das demonstrações financeiras relativas ao ano de 2009 por parte da maioria das concessionárias de serviços aéreos, esta edição do Anuário do Transporte Aéreo apresenta valores comparativos entre os exercícios de 2009 e 2010.

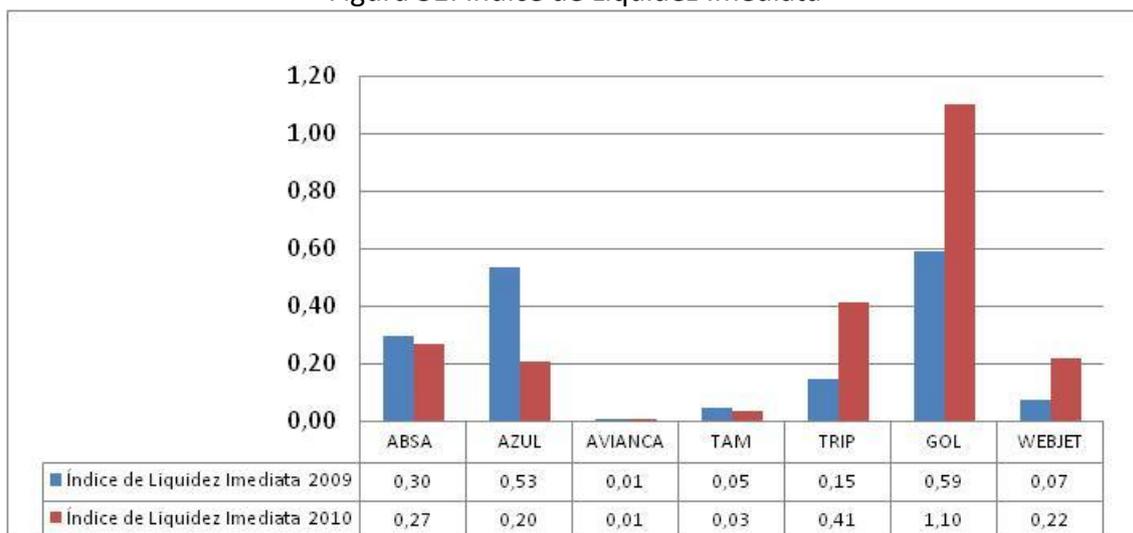
Destaque-se, ainda, que as Demonstrações Contábeis apresentadas pelas empresas foram ajustadas para possibilitar uma melhor comparabilidade entre os dados informados. Um exemplo de ajuste efetuado deriva do entendimento de que as transações entre empresas e seus proprietários e/ou outras empresas coligadas/controladas possuem, como via de regra, características de exigibilidade de longo prazo. Deste modo, todos os valores referentes a esse tipo de transação foram classificados no grupo não circulante.

6.1. Indicadores de Liquidez

Os indicadores de liquidez têm a finalidade de medir a capacidade de pagamento da empresa. Geralmente, empresas com indicadores muito baixos de liquidez têm mais dificuldade em honrar seus compromissos.

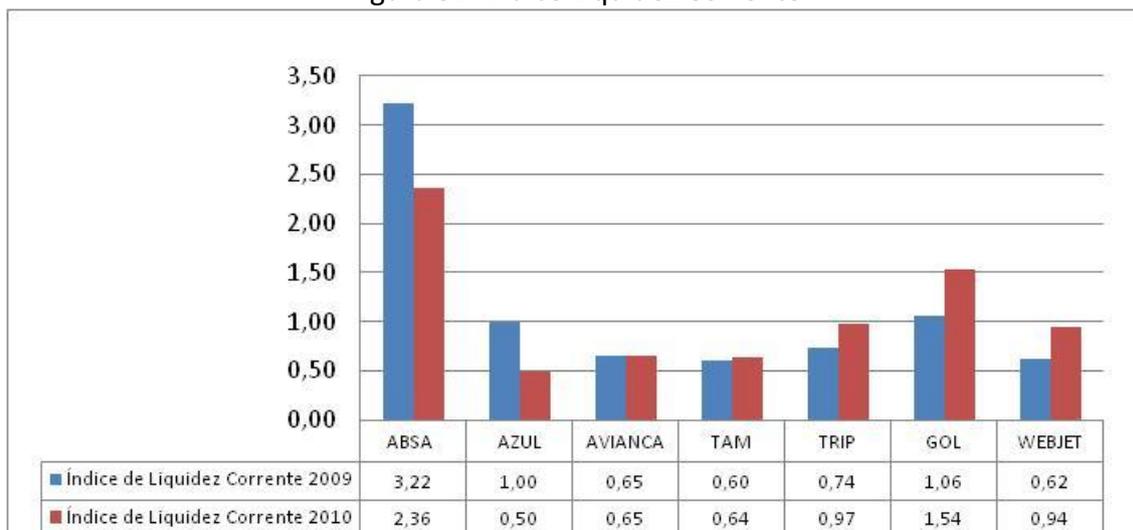
O Índice de Liquidez Imediata é um teste bastante rigoroso sobre capacidade de pagamento de curto prazo de uma empresa. O seu cálculo objetiva representar a proporção das dívidas de curto prazo que podem ser liquidadas pelas disponibilidades imediatas da empresa.

Figura 31: Índice de Liquidez Imediata



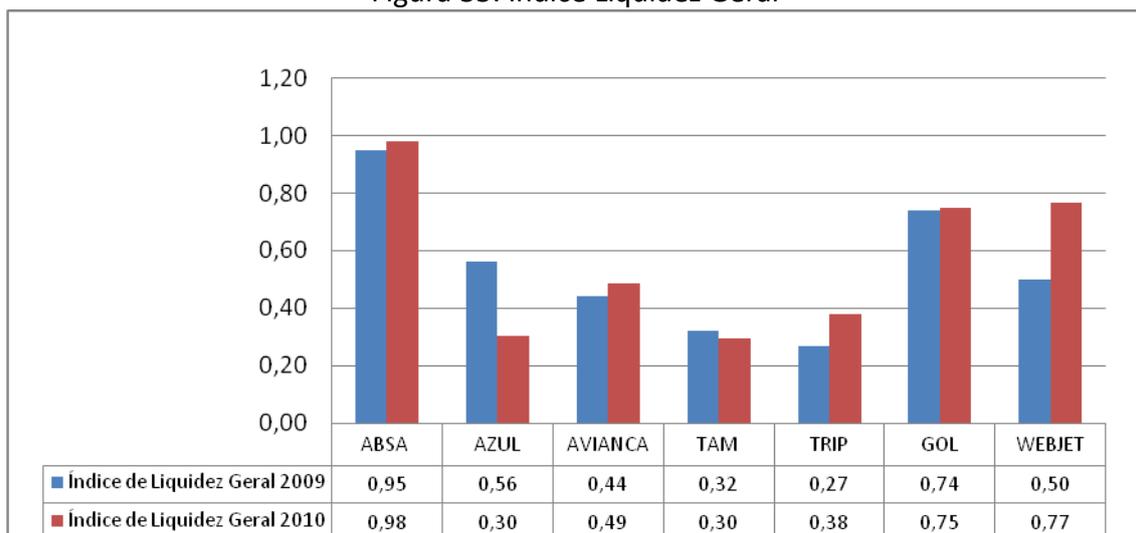
O Índice de Liquidez Corrente refere-se à relação existente entre o Ativo Circulante e o Passivo Circulante. Seu resultado representa quantos reais a empresa dispõe em recursos de curto prazo para cada R\$ 1,00 de dívidas de curto prazo.

Figura 32: Índice Liquidez Corrente



O Índice de Liquidez Geral procura demonstrar a capacidade da empresa em honrar os compromissos de curto e de longo prazo e indica a proporção entre as dívidas, de curto e de longo prazo, com terceiros e o ativo realizável a curto e a longo prazo.

Figura 33: Índice Liquidez Geral

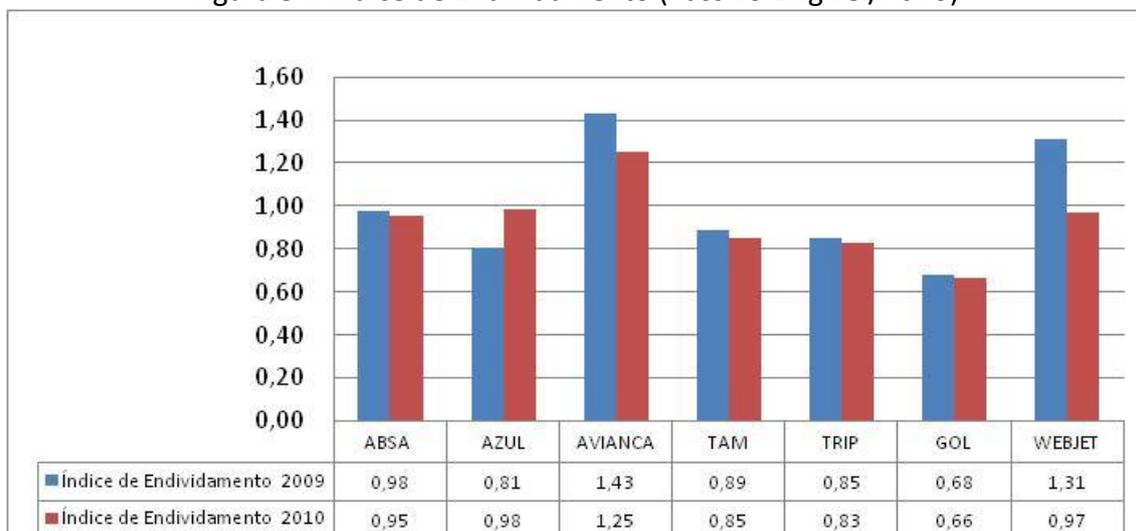


6.2. Indicadores de Alavancagem Financeira

A alavancagem financeira está associada à intensidade com a qual a empresa utiliza recursos de terceiros em lugar de recursos próprios. As medidas de alavancagem financeira representam ferramentas de determinação da probabilidade de que a empresa deixe de saldar as dívidas contraídas. Geralmente, quanto mais endividada estiver a empresa, mais provável é que se torne incapaz de cumprir suas obrigações contratuais. Isto é, um endividamento excessivo pode levar a uma probabilidade maior de insolvência e dificuldades financeiras. Por outro lado, do ponto de vista positivo, o capital de terceiros é uma modalidade importante de financiamento, e oferece vantagem fiscal significativa, pois os pagamentos de juros são dedutíveis na apuração do lucro tributável.

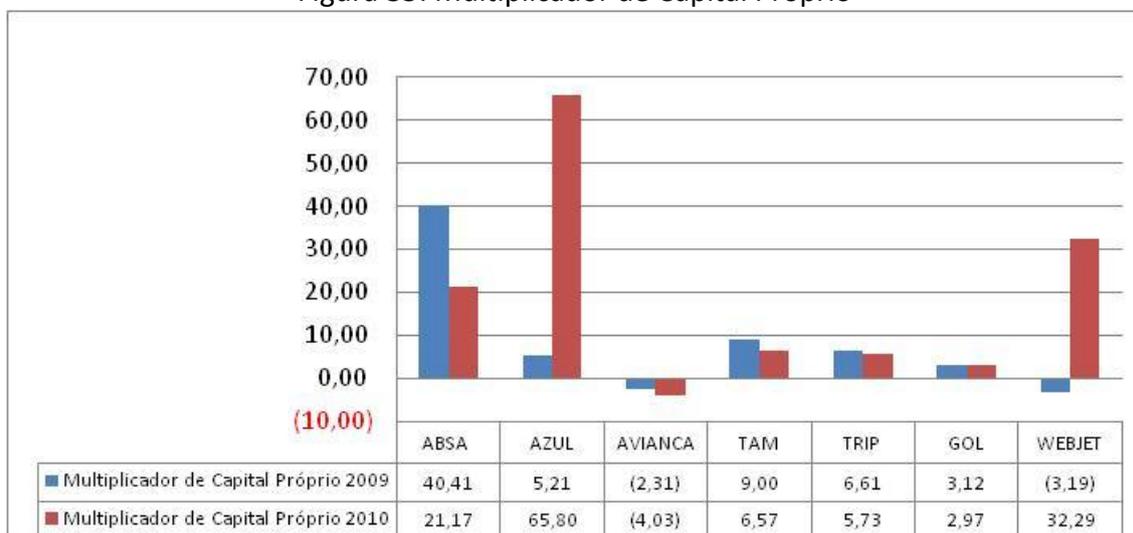
O Índice de Endividamento (*Debt Ratio*) indica quanto do ativo foi financiado por terceiros. Valores acima de 1 indicam Patrimônio Líquido negativo.

Figura 34: Índice de Endividamento (Passivo Exigível/Ativo)



O Multiplicador de Capital Próprio sugere quanto uma empresa se alavancou, em outras palavras, significa a proporção existente entre os ativos totais e o patrimônio próprio de determinada empresa. Valores muito altos desse índice podem indicar alavancagem excessiva ou prejuízos acumulados. Valores negativos indicam Patrimônio Líquido negativo.

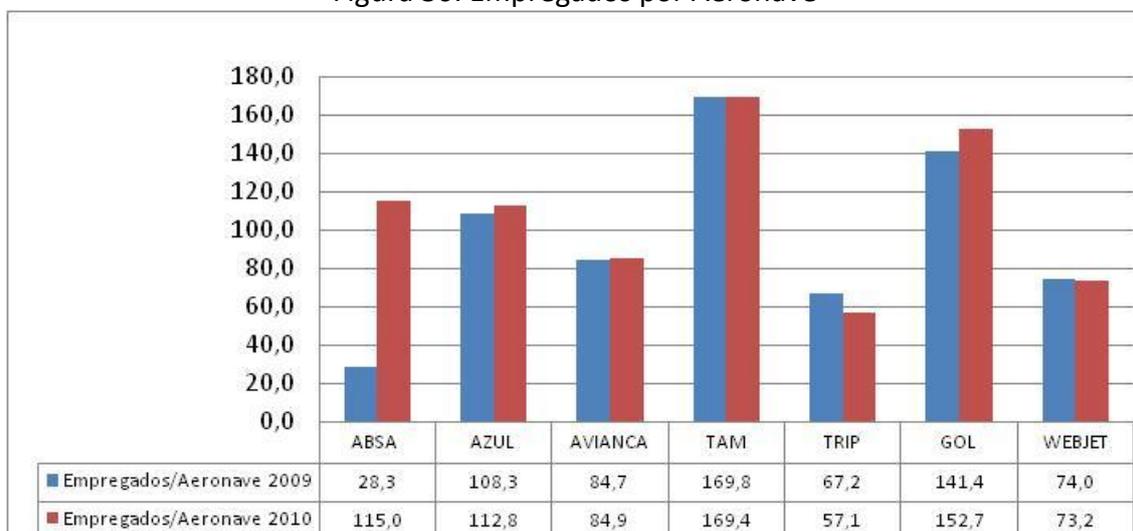
Figura 35: Multiplicador de Capital Próprio



6.3. Indicadores Operacionais

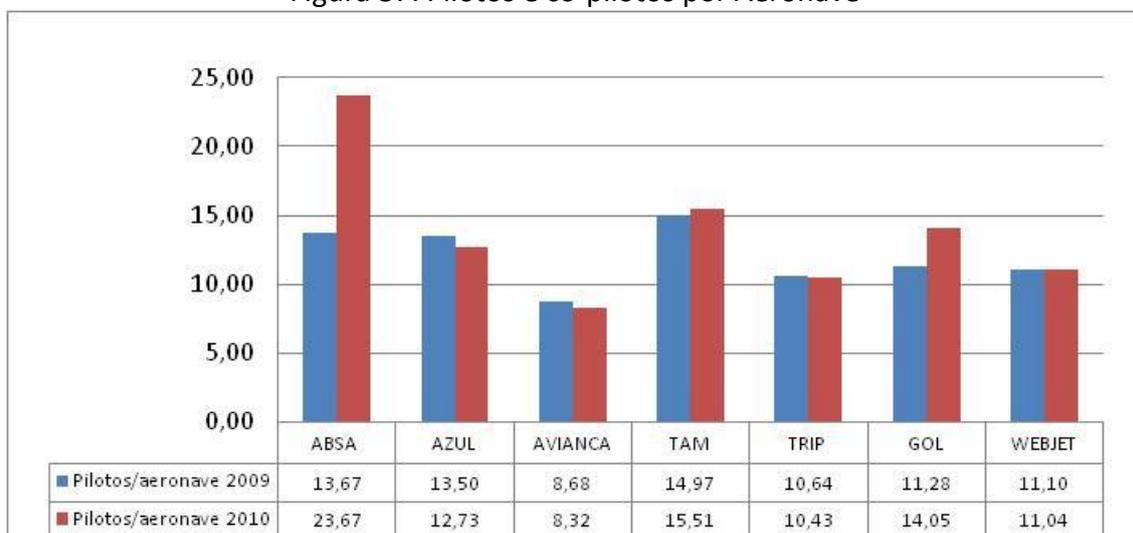
Os indicadores operacionais revelam aspectos relativos à estrutura e à operação das empresas. O número de empregados por aeronave revela aspectos sobre o tipo de operação das empresas. Geralmente, empresas de carga têm estrutura administrativa menor, enquanto empresas de transporte de passageiros necessitam de estruturas administrativas mais complexas. Quanto menor o número de empregados por aeronave, teoricamente, mais eficiente o uso da força de trabalho por unidade de capital.

Figura 36: Empregados por Aeronave



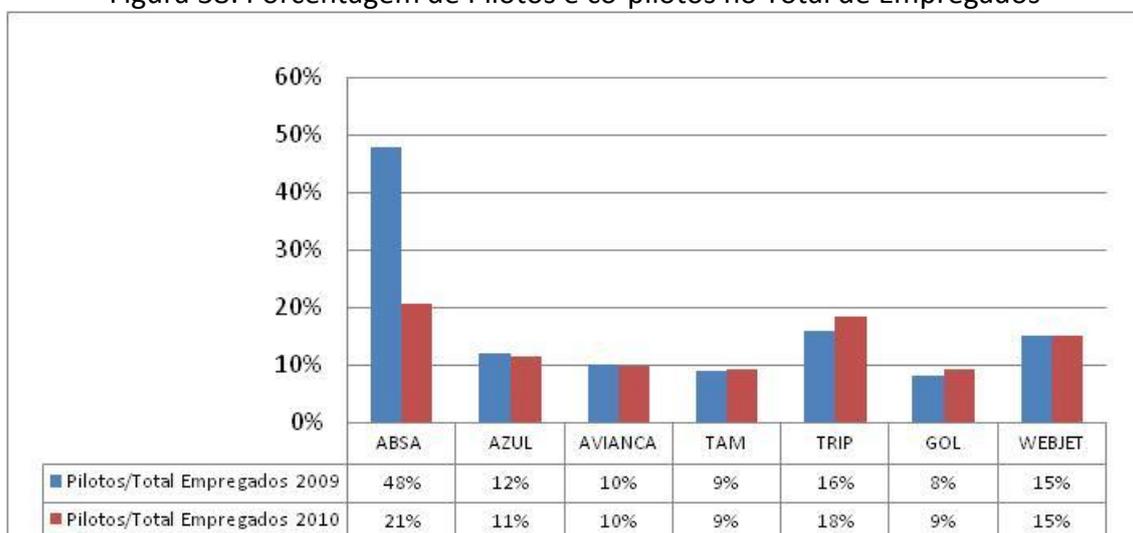
Já o número de pilotos e co-pilotos por aeronave elevado pode indicar o nível de utilização diária de aeronaves como também adequação do quantitativo de pilotos à frota.

Figura 37: Pilotos e co-pilotos por Aeronave



A porcentagem de pilotos e co-pilotos no total de empregados é indicativo de quanto da força de trabalho está dedicada à condução das aeronaves das empresas de transporte aéreo.

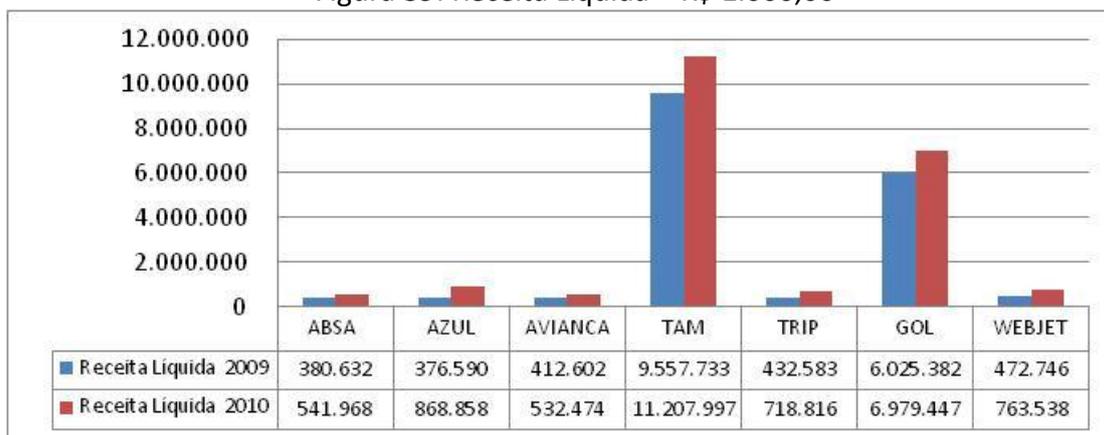
Figura 38: Porcentagem de Pilotos e co-pilotos no Total de Empregados



6.4. Receita Líquida e sua Composição

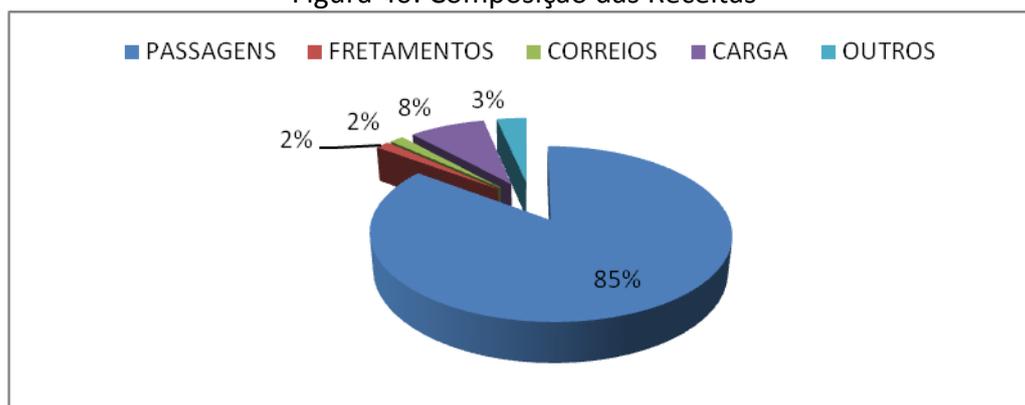
Conforme exposto no início desta seção, o valor da Receita Líquida apresentado abaixo por empresa compõe apenas as empresas concessionárias de transporte aéreo que transportaram mais que 100 milhões de tonelada quilômetro.

Figura 39: Receita Líquida – R\$ 1.000,00



A composição das Receitas foi feita a partir dos Relatórios Operacionais enviados pelas empresas de transporte aéreo regular. Ressalta-se que o transporte de passageiros compõe aproximadamente 85% das receitas das empresas de transporte aéreo regular.

Figura 40: Composição das Receitas

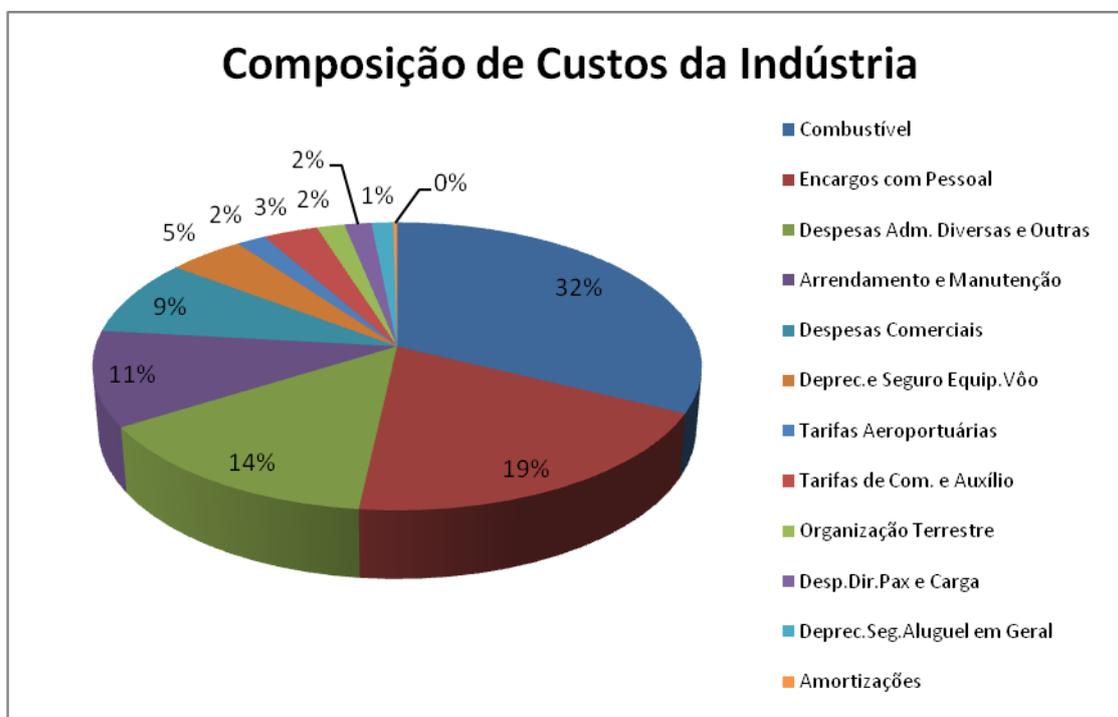


6.5. Composição dos Custos

A Composição dos Custos apresentada foi extraída das Planilhas de Custos dos Relatórios Operacionais enviados pelas empresas concessionárias de transporte aéreo. Ressalta-se a importância dos custos com Combustíveis e Lubrificantes (Combustível), Encargos com

Pessoal, Despesas administrativas Diversas e Outras, Arrendamento e Manutenção de Aeronaves e Despesas Comerciais que juntas respondem por cerca de 85% do custo.

Figura 41: Composição dos Custos

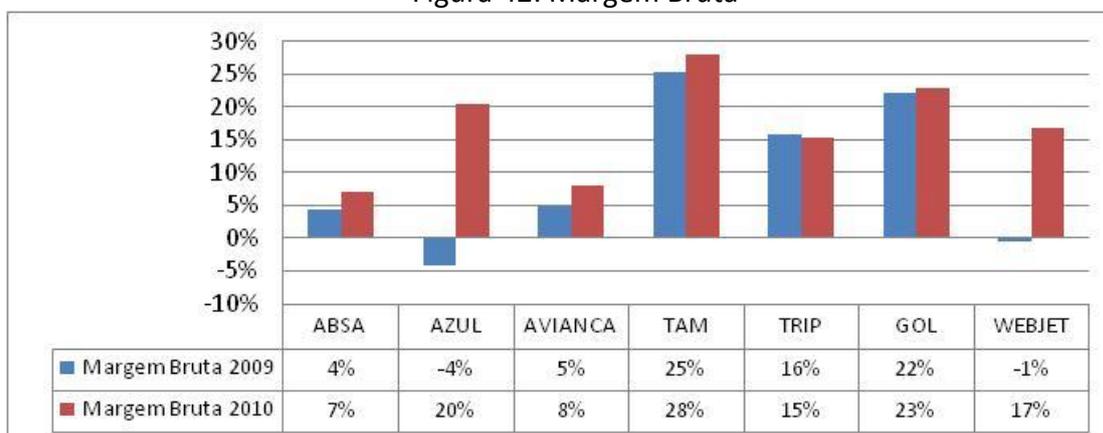


6.6. Indicadores de Rentabilidade

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

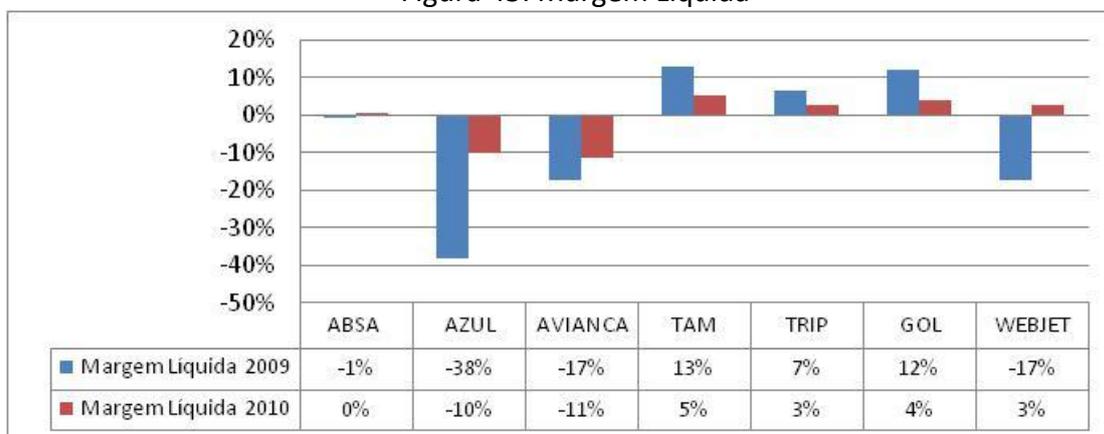
A Margem Bruta é utilizada para analisar a eficiência do uso dos recursos utilizados na operação pela empresa. Quanto mais alto este indicador, mais favorável à empresa.

Figura 42: Margem Bruta



A Margem Líquida indica a porcentagem da Receita Líquida que excedeu todos os custos, despesas, impostos e contribuições e participações.

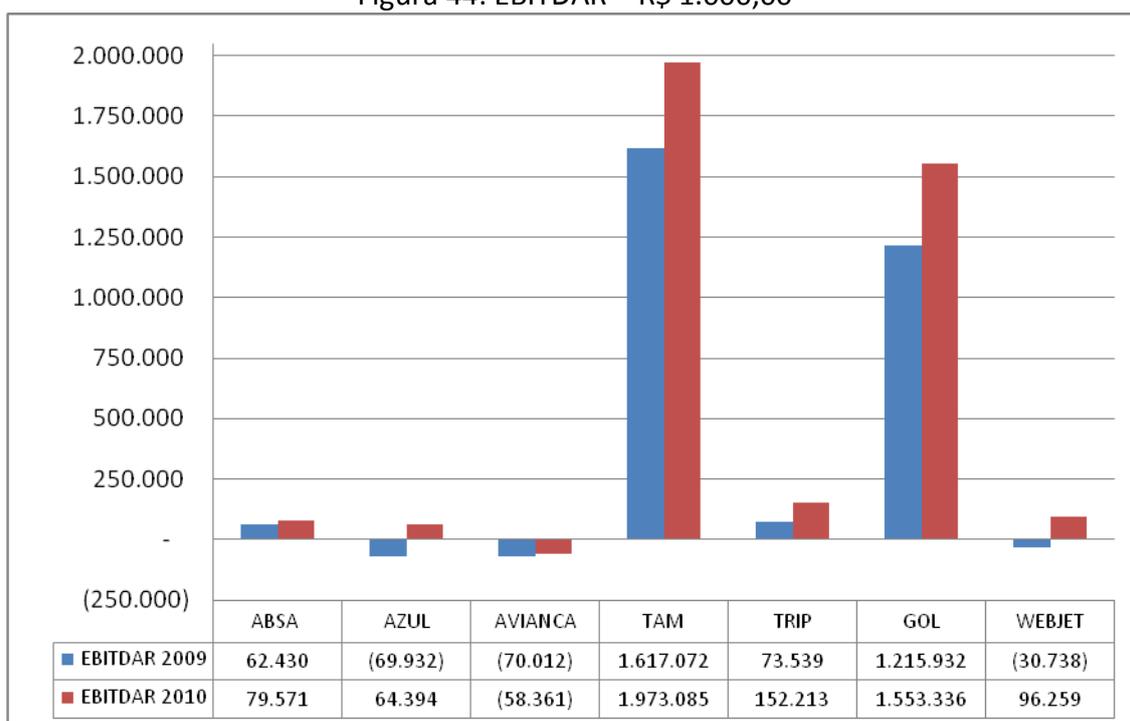
Figura 43: Margem Líquida



6.7. Indicadores Específicos do Setor

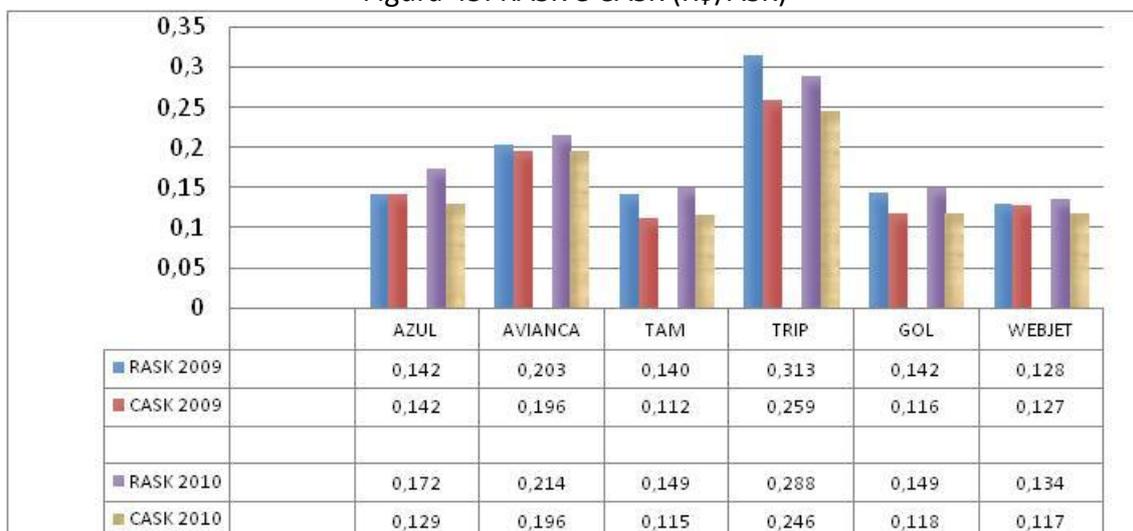
O EBITDAR proporciona uma indicação de rentabilidade que facilita a comparação das empresas que optam por diferentes estruturas de capital. Nas empresas intensivas em capital, o EBITDAR pode ser um bom indicador da rentabilidade da operação da empresa. Alguns autores consideram como uma medida de geração de caixa. Na análise de empresas de transporte aéreo, o EBITDAR é bastante utilizado.

Figura 44: EBITDAR – R\$ 1.000,00



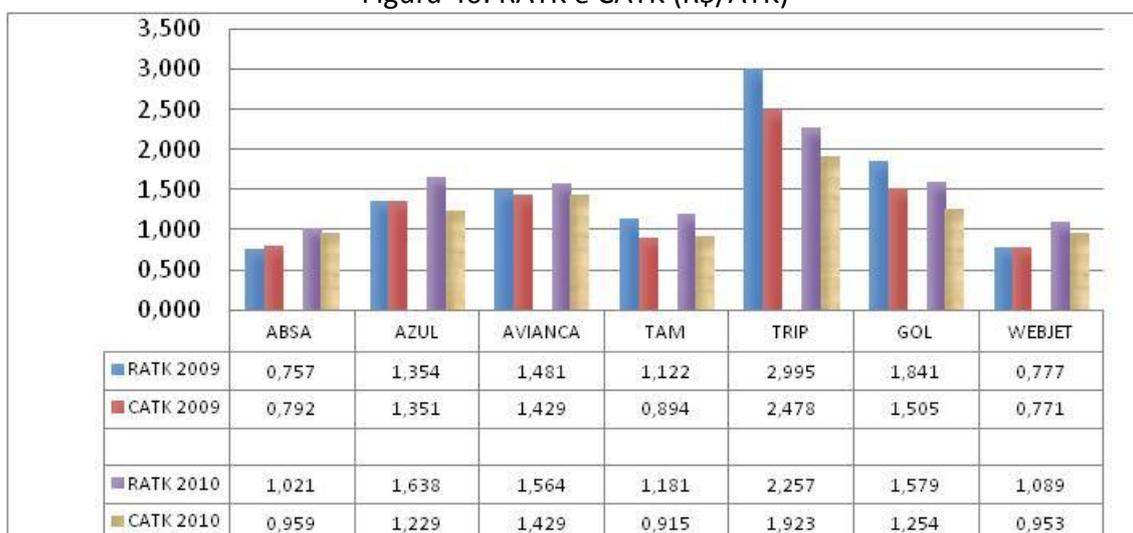
O RASK e o CASK devem ser analisados em conjunto, pois representam o resultado das operações por unidade de oferta de serviço de transporte aéreo (ASK). Empresas que transportam exclusivamente carga, não apresentam este indicador.

Figura 45: RASK e CASK (R\$/ASK)



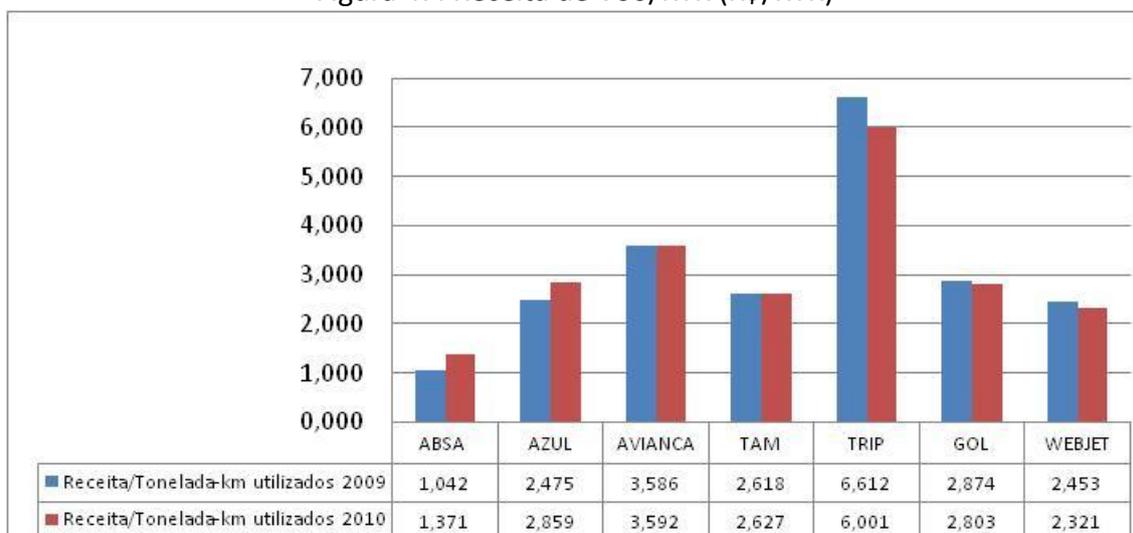
O RATK E o CATK devem ser analisados em conjunto, pois representam o resultado das operações por unidade de oferta de serviço de transporte aéreo (ATK).

Figura 46: RATK e CATK (R\$/ATK)



O múltiplo Receita de Voo/RTK indica quanto uma empresa recebeu por tonelada quilômetro transportada. De modo a incluir o transporte de passageiros, de carga e de mala postal, este indicador utilizou o RTK.

Figura 47: Receita de Vôo/RTK (R\$/RTK)



7. Indicadores de Preços dos Serviços de Transporte Aéreo Regular de Passageiros

O *Yield* Tarifa Aérea e a Tarifa Aérea Média são os principais indicadores de preços dos serviços de transporte aéreo regular de passageiros.

Os valores desses indicadores são calculados com base nos dados das tarifas aéreas públicas comercializadas, que são mensalmente registrados na Agência pelas empresas aéreas.

Atualmente, a ANAC divulga em seu *site* na internet o Relatório de Tarifas Aéreas com os dados do mercado doméstico desde 2002, ano seguinte ao da implantação do regime de liberdade tarifária em voos domésticos no Brasil.

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

- distância direta entre a origem e o destino do passageiro, expressa em quilômetros, independentemente de escalas e conexões, de acordo com os dados do bilhete de passagem emitido; e
- valor dos bilhetes de passagem emitidos correspondentes às tarifas aéreas de passageiros comercializadas junto ao público em geral.

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

- transporte aéreo não regular;

- tarifa cujo contrato de transporte aéreo esteja vinculado a um pacote terrestre, turístico ou outros serviços similares;
- tarifas decorrentes de acordos corporativos firmados entre a empresa aérea e outras organizações com condições diferenciadas ou exclusivas para a prestação dos serviços de transporte aéreo;
- assentos oferecidos a tripulantes ou a outros empregados da empresa aérea de forma gratuita ou mediante tarifa com desconto individual, exclusivo ou diferenciado;
- assentos oferecidos gratuitamente ou mediante tarifa com desconto individual, exclusivo, diferenciado ou decorrente de programas de milhagem, pontuação, fidelização ou similares;
- assentos oferecidos gratuitamente ou mediante tarifa diferenciada a crianças; e
- tarifas diferenciadas para criança que não ocupe assento.

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

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

Cabe ressaltar que, em 2010, a ANAC procedeu à revisão das normas de registro tarifário no Brasil, de modo que os procedimentos para o registro das tarifas aéreas domésticas comercializadas passaram a ser regulamentados pela Resolução ANAC nº 140/2010 e pela Portaria ANAC nº 804/SRE/2010.

A nova regulamentação ampliou o registro das tarifas aéreas domésticas de passageiros, que passou a contemplar os dados de todas as linhas aéreas, propiciando o completo acompanhamento dos preços praticados no mercado brasileiro junto ao público em geral.

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

7.1. Yield Tarifa Aérea

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

Esse indicador é útil para a comparação de preços entre as diversas ligações aéreas, que podem apresentar diferentes distâncias, e para o acompanhamento da variação dos valores ao longo do tempo.

O *Yield Tarifa* não deve ser confundido com outros indicadores divulgados pelo mercado, em razão de possíveis diferenças no foco da informação e na metodologia de cálculo, com destaque para: os valores considerados (receitas de passageiros, de carga, de fretamentos e outros serviços); a distância considerada entre os aeroportos, em virtude de escalas, conexões e rotas; e tipos de tarifas consideradas (tarifas públicas, corporativas, de operador, tarifas de embarque e outras).

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

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

No ano de 2010, o *Yield Tarifa* do transporte aéreo doméstico de passageiros foi o mais baixo desde 2002, ano em que se iniciou a série de dados tarifários. Em 2010, os passageiros pagaram, em média, R\$ 0,37 por quilometro voado – valor 28% inferior ao de 2009 e 52% menor do que o verificado em 2002. O menor índice do ano de 2010 foi observado no mês de agosto, no valor de R\$ 0,33.

A evolução mensal e anual do *Yield Tarifa Aérea* pode ser observada nas Figuras 47 e 48, ao final desta seção.

Os valores do *Yield Tarifa* foram atualizados até fevereiro de 2010 pelo IPCA.

7.2. Tarifa Aérea Média

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

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

Em 2010, o valor da Tarifa Aérea Média atualizada foi de R\$ 282,79, o que representa uma queda de 18% ante 2009 e de 39% em relação a 2002. A menor Tarifa Aérea Média de 2010 foi praticada em agosto: R\$ 258,17.

A evolução mensal e anual da Tarifa Aérea Média em valores atualizados até fevereiro de 2010 pelo IPCA é apresentada nas Figuras 47 e 48, a seguir.

Figura 48: Evolução mensal do *Yield* Tarifa Aérea e da Tarifa Aérea Média – 2010

Em R\$ atualizados pelo IPCA de fev./2011

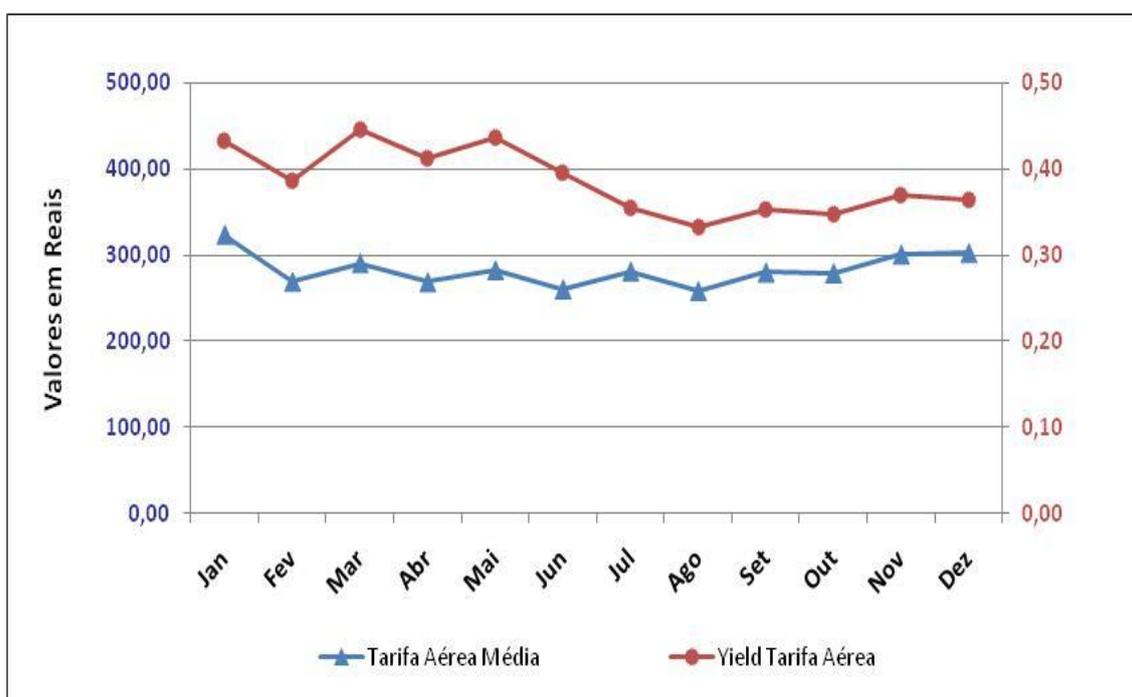
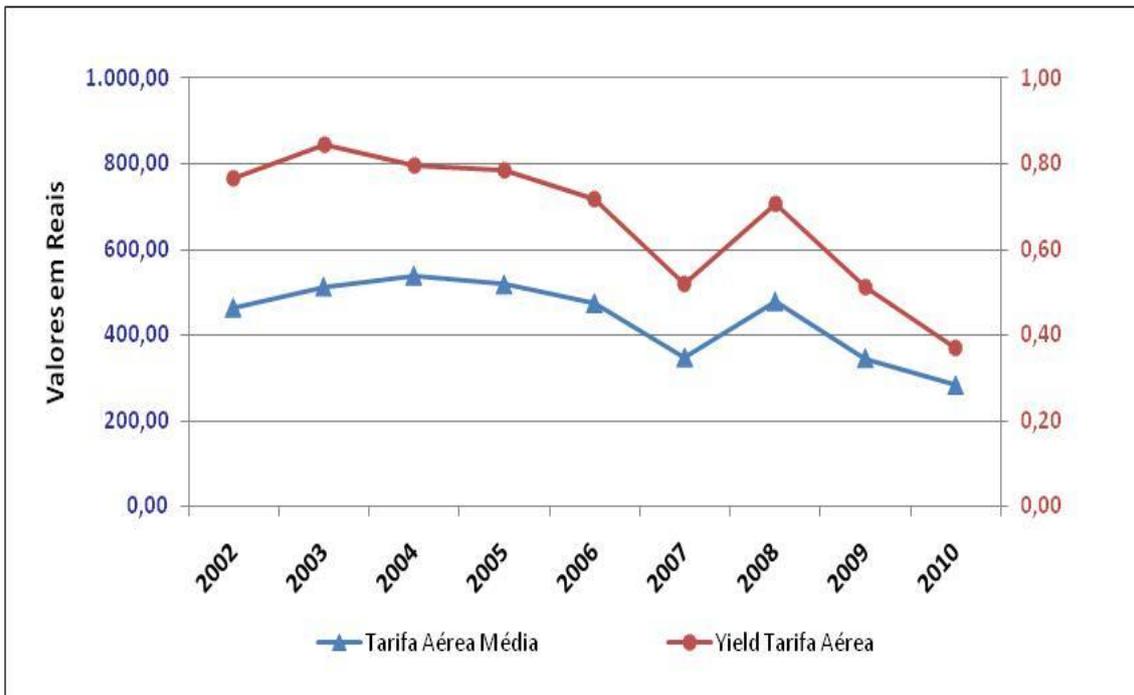


Figura 49: Evolução anual do *Yield* Tarifa Aérea e da Tarifa Aérea Média – 2002 a 2010

Em R\$ atualizados pelo IPCA de fev./2011



Mais informações poderão ser obtidas no Relatório de Tarifa Aéreas, mensalmente divulgado no *site* da ANAC na internet (<http://www.anac.gov.br>).

Parte II

Dados Estatísticos e Econômicos

Os Dados Estatísticos e Econômicos desta parte estão disponíveis no endereço eletrônico a seguir:

- <http://www.anac.gov.br/estatistica/estatisticas1.asp>

Parte III

Glossário

- **Assentos Quilômetros Oferecidos – ASK**

É a soma dos produtos obtidos ao multiplicar-se o número de assentos oferecidos (colocados disponíveis para venda) em cada etapa de voo pela distância da etapa (1 passageiro-quilômetro é o mesmo que 1 assento disponível para voar 1 quilômetro).

$$ASK = \sum (\text{Assentos Oferecidos} * d)$$

Onde:

d = Distância da etapa em quilômetros

- **Carga paga**

São todos os bens que tenham sido transportados na aeronave, exceto correio e bagagem, desde que tal transporte tenha gerado receita direta ou indireta para a empresa aérea.

- **CATK**

CATK significa Custo por ATK. Este indicador foi calculado dividindo o Custo dos Serviços Prestados pela quantidade de tonelada quilômetro oferecida.

$$CATK = \frac{\text{Custo dos Serviços Prestados}}{ATK}$$

- **CASK**

CASK significa Custo por ASK. Este indicador foi calculado dividindo o Custo dos Serviços Prestados pela quantidade de assentos quilômetros oferecidos.

$$CASK = \frac{\text{Custo dos Serviços Prestados}}{ASK}$$

- **Correio**

É a soma dos produtos obtidos ao multiplicar o peso total de correio transportado em cada etapa de voo pela distância da etapa. A unidade de medida é tonelada-quilômetro que representa 1 (uma) tonelada transportada por 1 (um) quilômetro.

$$\text{Correio} = \sum \left[\frac{(\text{Correio AO} + \text{Correio LC})}{1000} * d \right]$$

Onde:

Correio AO = peso total de correio transportado do tipo expresso, encomendas e outros

Correio LC = peso total de correio transportado do tipo cartas e cartões postais

d = Distância da etapa em quilômetros

- **Dívida Líquida**

A Dívida Líquida foi calculada somando os Empréstimos e Financiamentos aos Arrendamentos Financeiros a Pagar e depois subtraindo as Disponibilidades, os Títulos e Valores Mobiliários e os Investimentos de Longo Prazo.

- **EBIT**

O EBIT representa o Lucro antes do I.R. e C.S.L.L. (respectivamente Imposto de Renda e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido), do Resultado Financeiro Líquido.

- **EBITDA**

O EBITDA representa o Lucro antes do I.R. e C.S.L.L. (respectivamente Imposto de Renda e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido), do Resultado Financeiro Líquido, da Depreciação e da Amortização.

- **EBITDAR**

O EBITDAR representa o Lucro antes do I.R. e C.S.L.L. (respectivamente Imposto de Renda e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido), do Resultado Financeiro Líquido, da Depreciação e da Amortização e dos Arrendamentos Operacionais.

- **Etapa Média de Voo**

É a divisão entre a distância total percorrida, expressa em quilômetros, pelo número de etapas realizadas.

$$\text{Etapa Média Voo} = \frac{\text{Quilômetros Voados}}{\text{Etapas Realizadas}}$$

- **Hotran**

Horário de Transporte – documento aprovado e emitido pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que formaliza as concessões para a exploração de linhas aéreas regulares internacionais e domésticas de passageiros e/ou carga e da Rede Postal pelas empresas de transporte aéreo, com os respectivos horários, números de voos, freqüências, tipos de aeronaves e oferta de assentos.

- **Horas voadas**

Tempo de voo computado entre um pouso e uma decolagem.

- **Índice de Endividamento (Debt Ratio)**

O Índice de Endividamento (*Debt Ratio*) foi calculado dividindo o Passivo Exigível, ou seja, o Passivo Total menos o Patrimônio Líquido, pelo total de Ativos

$$\text{Índice de Endividamento} = \frac{\text{Passivo} - \text{Patrimônio Líquido}}{\text{Ativos}}$$

- **Índice de Liquidez Corrente**

O Índice de Liquidez Corrente foi calculado dividindo o Ativo Circulante pelo Passivo Circulante.

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

- **Índice de Liquidez Geral**

O Índice de Liquidez Geral foi Calculado dividindo o Ativo Circulante mais o Ativo Realizável a Longo Prazo pelo Passivo Exigível.

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

- **Índice de Liquidez Imediata**

O Índice de Liquidez Imediata foi calculado dividindo as Disponibilidades mais os Títulos e Valores Mobiliários constantes no Ativo Circulante pelo Passivo Circulante.

$$\text{Índice de Liquidez Imediata} = \frac{\text{Disponibilidades} + \text{Títulos e Valores Mobiliários}}{\text{Passivo Circulante}}$$

- **Margem Bruta**

A Margem Bruta é calculada dividindo o Lucro Bruto, Receita Líquida subtraída do Custo dos Serviços Prestado, pela Receita Líquida.

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

- **Margem Líquida**

A Margem Líquida, calculada dividindo o Lucro Líquido pela Receita Líquida, indica quanto a Receita Líquida excedeu todos os custos, despesas, impostos e contribuições e participações.

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

- **Movimento de aeronave**

Decolagem ou aterrissagem de uma aeronave em um aeroporto. Para efeito do tráfego de aeroportos, a chegada e a saída de uma aeronave deve ser contada como dois movimentos.

- **Multiplicador de Capital Próprio**

O Multiplicador de Capital Próprio foi calculado dividindo o Ativo pelo Patrimônio Líquido.

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

- **Passageiro pago**

É todo passageiro que ocupa assento comercializado ao público e que gera receita direta ou indireta para a empresa de transporte aéreo. Incluem-se nesta definição as pessoas que viajam em virtude de ofertas promocionais, as que se valem dos programas de fidelidade, os que se valem dos descontos concedidos pelas empresas e os que viajam com tarifas preferenciais.

- **Passageiro Quilômetro transportado**

É a soma dos produtos obtidos ao multiplicar o número total de passageiros transportados em cada etapa de voo pela distância da etapa (1 passageiro-quilômetro é o mesmo que 1 passageiro que voou 1 quilômetro).

$$\text{Pax Km Transportado} = \sum (d * \text{Pax Total})$$

Onde:

$$\text{Pax Total} = \text{Pax F} + \text{Pax Y} + \text{Pax TE} + \text{Pax VT} + \text{Pax Grátis}$$

Pax F: Passageiros Pagos (1ª Classe F)

Pax Y: Passageiros Pagos (Econômica - Y)

Pax TE: Passageiros Pagos (Tarifa Especial)

Pax VT: Passageiros Pagos (Voo de Turismo)

Pax Grátis: Passageiros Grátis

d = Distância da etapa em quilômetros

- **Passageiro Quilômetro Pago transportado (RPK)**

$$\text{RPK} = \sum (d * \text{Pax Pago})$$

Onde:

$$\text{Pax Pago} = \text{Pax F} + \text{Pax Y} + \text{Pax TE} + \text{Pax VT}$$

Pax F: Passageiros Pagos (1ª Classe F)

Pax Y: Passageiros Pagos (Econômica - Y)

Pax TE: Passageiros Pagos (Tarifa Especial)

Pax VT: Passageiros Pagos (Voo de Turismo)

d = Distância da etapa em quilômetros

- **Quilômetros voados**

É a distância percorrida pela aeronave durante o voo.

- **Tarifa Média**

O valor da Tarifa Média é calculado por meio da média ponderada da tarifa aérea comercializada, conforme a correspondente quantidade de passageiros transportados. Ou seja, a distância da ligação que tiver maior quantidade de passageiros transportados, terá maior influência no cálculo da distância da Etapa Média.

- **RASK**

RASK significa Receita por ASK. Este indicador foi calculado dividindo as Receitas de Voo pela quantidade de assentos quilômetros oferecidos.

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

- **RATK**

RATK significa Receita por ATK. Este indicador foi calculado dividindo as Receitas de Voo pela quantidade de tonelada quilômetro oferecida.

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

- **Tonelada Quilômetro Oferecida - ATK**

É a soma dos produtos obtidos ao multiplicar-se a capacidade de transporte da aeronave em cada etapa de voo pela distância da etapa. A unidade de medida do ATK é tonelada-quilômetro.

$$ATK = \sum \left[\left(\frac{\text{Payload}}{1000} \right) * d \right]$$

Onde:

Payload: É a capacidade total de peso disponível na aeronave, expressa em quilogramas, para efetuar o transporte de passageiros, carga e correio, excetuando-se o peso do combustível.

d = Distância da etapa em quilômetros

- **Tonelada Quilômetro Utilizada Total**

É a soma dos produtos obtidos ao multiplicar o peso total transportado em cada etapa de voo pela distância da etapa. A unidade de medida é tonelada-quilômetro que representa 1 (uma) tonelada transportada por 1 (um) quilômetro. No Brasil adota-se a média de 75 quilos para cada passageiro transportado, já incluída a bagagem de mão.

$$\text{Ton - km Utilizadas} = \sum \left[\frac{(\text{Carga Total} + \text{Correio} + \text{Bagagem} + \text{Pax Total} * 75)}{1000} * d \right]$$

Onde:

Carga Total = Carga Paga + Carga Grátis

Bagagem = Bagagem Livre + Excesso de Bagagem

Pax Total = Pax F + Pax Y + Pax TE + Pax VT + Pax Grátis

d = Distância da etapa em quilômetros

- **Tonelada Quilômetro Utilizada Paga - RTK**

$$RTK = \sum \left[\frac{(Carga Paga + Correio + Excesso de Bagagem + Pax Pago * 75)}{1000} * d \right]$$

Onde:

Excesso de Bagagem = é a bagagem transportada pelo passageiro que excede a franquia acordada com a companhia aérea. É expressa em quilogramas

$$Pax Pago = Pax F + Pax Y + Pax TE + Pax VT$$

d = Distância da etapa em quilômetros

- **Tonelada Quilômetro de Bagagem Transportada**

É a soma dos produtos obtidos ao multiplicar peso da bagagem total transportada em cada etapa de voo pela distância da etapa. A unidade de medida é tonelada-quilômetro que representa 1 (uma) tonelada transportada por 1 (um) quilômetro.

$$Ton\ km\ Bagagem\ Total = \sum \left[\frac{(Bagagem\ Live + Excesso\ de\ bagagem)}{1000} * d \right]$$

Onde:

Excesso de Bagagem = é a bagagem transportada pelo passageiro que excede a franquia acordada com a companhia aérea.

Bagagem Livre = é o total de bagagem transportada pelo passageiro conforme acordado com a empresa aérea.

d = Distância da etapa em quilômetros

- **Tonelada Quilômetro de Bagagem Transportada Paga**

$$Bagagem\ Paga = \sum \left[\frac{(Excesso\ de\ bagagem)}{1000} * d \right]$$

Onde:

Excesso de Bagagem = é a bagagem transportada pelo passageiro que excede a franquia acordada com a companhia aérea.

d = Distância da etapa em quilômetros

- **Tonelada Quilômetro de Carga Transportada**

É a soma dos produtos obtidos ao multiplicar o peso da carga total transportada em cada etapa de voo pela distância da etapa. A unidade de medida é tonelada-quilômetro que representa 1 (uma) tonelada transportada por 1 (um) quilômetro.

$$Ton\ km\ Carga = \sum \left[\frac{(Carga\ Paga + Carga\ Grátis)}{1000} * d \right]$$

Onde:

d = Distância da etapa em quilômetros

- **Tonelada Quilômetro de Carga Transportada Paga - FTK**

$$FTK = \sum \left[\frac{(Carga\ Paga)}{1000} * d \right]$$

Onde:

d = Distância da etapa em quilômetros

- **Voo regular**

É a ligação aérea entre duas ou mais localidades, caracterizadas por um número, através do qual é executado serviço regular de transporte aéreo, de acordo com horário, equipamento e frequência prevista em HOTRAN. Todas as outras situações são consideradas como voos não-regulares.

- **Receita de Vôo/RTK**

Receita de Vôo/RTK foi calculada dividindo a Receitas de Voo pelo RTK.

$$Yield\ Receita = \frac{Receitas\ de\ Voo}{RTK}$$

- **Yield Tarifa**

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