

Demanda e Oferta do Transporte Aéreo

Empresas Brasileiras



Abril de 2016



DIRETORIA

Diretor-Presidente

José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz

Diretor

Juliano Alcântara Noman

Diretor

Hélio Paes de Barros Júnior

Diretor

Ricardo Fenelon Junior

Diretor

Ricardo Sérgio Maia Bezerra

EQUIPE TÉCNICA RESPONSÁVEL

Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos

Ricardo Bisinotto Catanant

Gerente de Acompanhamento de Mercado

Cristian Vieira dos Reis

Gerente Técnico de Análise Estatística

Vitor Caixeta Santos

Servidores Responsáveis

Carlos César Gadelha Dantas

Guilherme Gontijo Adame

Murilo Sakai

Rafael Oliveira de Castro Alves

Thiago Juntolli Vilhena

Apoio

Assessoria de Comunicação Social

Superintendência de Tecnologia da Informação

Fale com a ANAC

Setor Comercial Sul, Quadra 9, Lote C, Ed. Parque

Cidade Corporate, Torre A

CEP 70308-200, Brasília-DF

www.anac.gov.br

163

Demanda e Oferta do Transporte Aéreo

Empresas Brasileiras

Abril de 2016

ENDEREÇO

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos – SAS
Gerência de Acompanhamento de Mercado – GEAC
Gerência Técnica de Análise Estatística – GTES
Setor Comercial Sul, Quadra 9, Lote C
Edifício Parque da Cidade Corporate, Torre A, 5º andar
CEP 70308-200, Brasília/DF, Brasil
Contatos: www.anac.gov.br/faleanac, 163

É permitida a reprodução do conteúdo deste relatório, desde que mencionada a fonte: relatório Demanda e Oferta do Transporte Aéreo – Empresas Brasileiras, Abril de 2016, Agência Nacional de Aviação Civil.

As informações divulgadas estão sujeitas a alterações.

Brasília-DF, 17 de maio de 2016.



Apresentação

Apresentação



A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) apresenta à sociedade brasileira o Relatório de Demanda e Oferta do Transporte Aéreo, com vistas a permitir o acompanhamento da variação da oferta e da demanda de passageiros e de carga no modal aéreo, da taxa de aproveitamento das aeronaves e da participação de mercado das empresas brasileiras de serviços de transporte aéreo público, assim como subsidiar a realização de estudos sobre o setor.

O relatório está disponível na página da ANAC na internet em <http://www2.anac.gov.br/estatistica/demandaeoferta/demandaeoferta.asp> e contempla dados de voos regulares e não regulares correspondentes ao mês de referência e ao acumulado no ano, assim como a série histórica mensal dos indicadores, a metodologia de apuração e a legislação aplicável.

A divulgação sistemática destes dados foi iniciada em janeiro de 2006 e era denominada de Dados Comparativos Avançados, contemplando, inicialmente, apenas os dados de ASK e RPK. Até janeiro de 2011, o relatório era gerado com base na remessa de informações preliminares prestadas pelas empresas aéreas à ANAC, porém, não normatizadas.

Em fevereiro de 2011, os Dados Comparativos Avançados passaram ser gerados a partir dos Dados Estatísticos, os quais são enviados à ANAC pelas empresas aéreas em cumprimento a normativos editados por esta Agência Reguladora e, sendo assim, viabilizando a fiscalização sistemática das informações e assegurando um maior nível de padronização e de consistência.

Desde então, têm sido implementadas melhorias e novas informações. A partir do mês referente a dezembro de 2013, o relatório passou a ser denominado Demanda e Oferta do Transporte Aéreo e apresentado em um formato que propicia uma melhor compreensão da evolução do setor. O novo relatório contempla ainda mais informações, tais como: quantidade de carga transportada; quantidade de passageiros transportados; e participação do modal aéreo no transporte interestadual de passageiros de longa distância em comparação com o modal rodoviário.

A elaboração e a divulgação de estudos sobre as condições de mercado estão previstas no regimento interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 110/2009 e suas alterações.

A ANAC foi criada pela Lei nº 11.182/2005 como entidade da Administração Pública Federal Indireta submetida ao regime autárquico especial, caracterizado por

Demanda e Oferta do Transporte Aéreo
Empresas Brasileiras

Apresentação



independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes, que atuam em regime de colegiado.

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

Reclamações, denúncias, sugestões, críticas ou elogios sobre o Relatório de Oferta e Demanda do Transporte Aéreo podem ser registrados no sistema Fale com a ANAC, acessível por meio da página da Agência na internet ou do telefone 163.



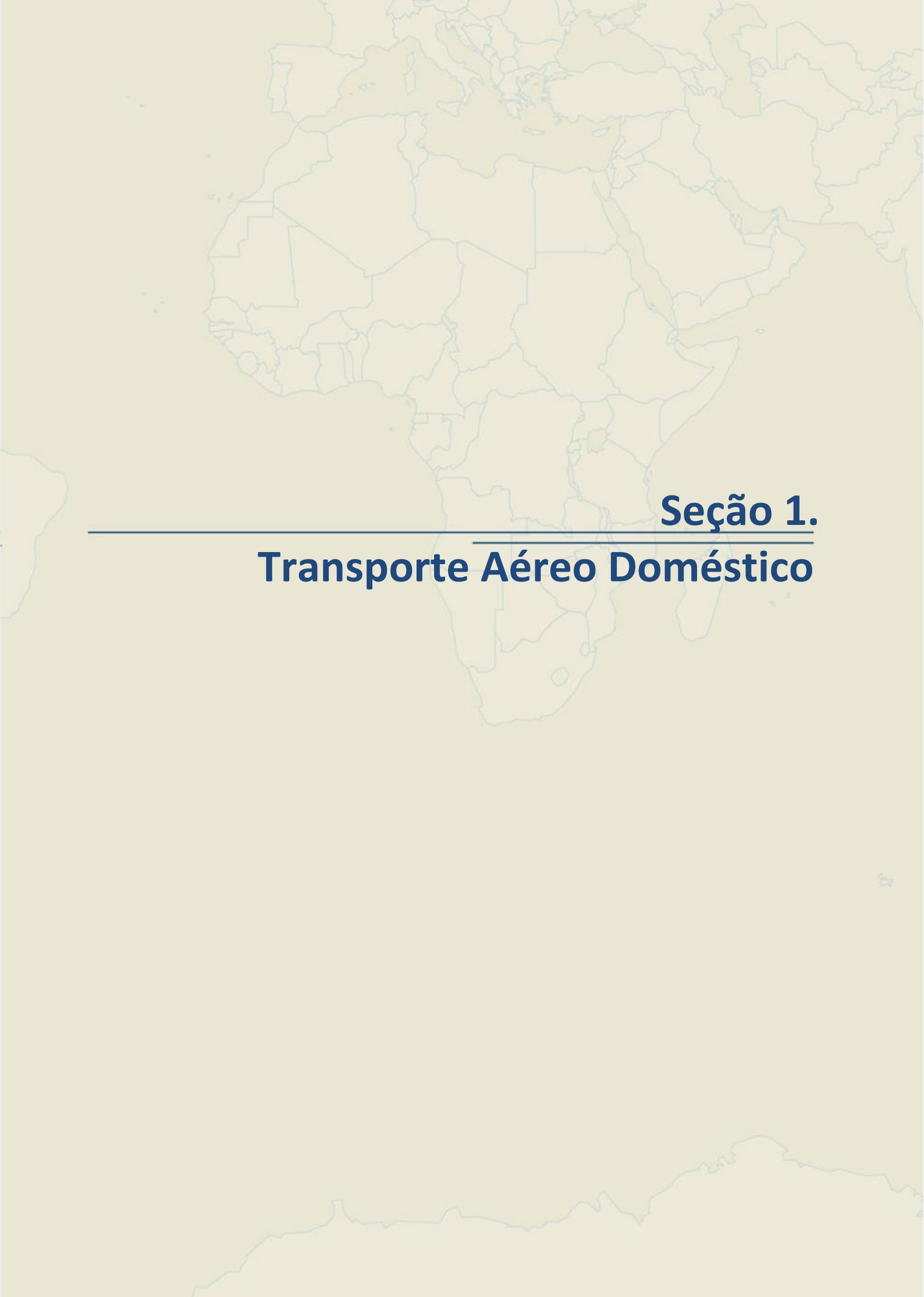
Sumário

Seção 1. Transporte Aéreo Doméstico	13
Seção 2. Transporte Aéreo Internacional	30
Seção 3. Metodologia da Apuração dos Dados	44

Índice de Figuras

Figura 1.1: RPK doméstico – variação em relação ao mesmo mês do ano anterior, abr/2015 a abr/2016	14
Figura 1.2: ASK doméstico – variação em relação ao mesmo mês do ano anterior, abr/2015 a abr/2016	14
Figura 1.3: ASK e RPK doméstico – mês de abril, 2007 a 2016	15
Figura 1.4: ASK e RPK doméstico – acumulado de janeiro a abril, 2007 a 2016	15
Figura 1.5: RPK doméstico – variação percentual por empresa, abr/2016 x abr/2015	16
Figura 1.6: ASK doméstico – variação percentual por empresa, abr/2016 x abr/2015	16
Figura 1.7: RPK doméstico – participação de mercado, abr/2015 e abr/2016	17
Figura 1.8: RPK/ASK doméstico – mês de abril, 2007 a 2016	18
Figura 1.9: RPK/ASK doméstico – variação em relação ao mesmo mês do ano anterior, abr/2015 a abr/2016	18
Figura 1.10: RPK/ASK doméstico – acumulado de janeiro a abril, 2007 a 2016	19
Figura 1.11 RPK/ASK doméstico – por empresa, abr/2015 e abr/2016	19
Figura 1.12: Passageiros pagos domésticos – mês de abril, 2007 a 2016	20
Figura 1.13: Passageiros pagos domésticos – variação em relação ao mesmo mês do ano anterior, abr/2015 a abr/2016	20
Figura 1.14: Passageiros pagos domésticos – acumulado de janeiro a abril, 2007 a 2016	21
Figura 1.15: Passageiros pagos domésticos – por empresa, abr/2015 e abr/2016	21
Figura 1.16: Passageiros pagos domésticos – por empresa, jan-abr/2015 e jan-abr/2016	22
Figura 1.17: Comparativo de passageiros interestaduais de longa distância transportados – 2006 a 2015	23
Figura 1.18: Variação do número de passageiros transportados com relação ao mesmo mês do ano anterior	24
Figura 1.19: Passageiros interestaduais de longa distância transportados – 2014 e 2015	25
Figura 1.20: Participação dos modais aéreo e rodoviário no transporte de passageiros – 2015 e 2006	25
Figura 1.21: Carga paga doméstica – mês de abril, 2007 a 2016	26
Figura 1.22: Carga paga doméstica – variação em relação ao mesmo mês do ano anterior, abr/2015 a abr/2016	26
Figura 1.23: Carga paga doméstica – acumulado de janeiro a abril, 2007 a 2016	27
Figura 1.24: Carga paga doméstica – por empresa, abr/2015 e abr/2016	27
Figura 1.25: Carga paga doméstica – por empresa, jan-abr/2015 e jan-abr/2016	28
Figura 2.1: RPK internacional – variação em relação ao mesmo mês do ano anterior, abr/2015 a abr/2016	31
Figura 2.2: ASK internacional – variação em relação ao mesmo mês do ano anterior, abr/2015 a abr/2016	31
Figura 2.3: ASK e RPK internacional – acumulado de janeiro a abril, 2007 a 2016	32
Figura 2.4: ASK e RPK internacional – mês de abril, 2007 a 2016	32
Figura 2.5: RPK internacional – variação percentual por empresa, abr/2016 x abr/2015	33

Figura 2.6: RPK internacional – participação de mercado, abr/2015 e abr/2016.....	34
Figura 2.7: RPK/ASK internacional – mês de abril, 2007 a 2016	35
Figura 2.8: RPK/ASK internacional – variação em relação ao mesmo mês do ano anterior, abr/2015 a abr/2016.....	35
Figura 2.9: RPK/ASK internacional – acumulado de janeiro a abril, 2007 a 2016.....	36
Figura 2.10: RPK/ASK internacional – por empresa, abr/2015 e abr/2016	36
Figura 2.11: Passageiros pagos internacionais – mês de abril, 2007 a 2016.	37
Figura 2.12: Passageiros pagos internacionais – variação em relação ao mesmo mês do ano anterior, abr/2015 a abr/2016.....	37
Figura 2.13: Passageiros pagos internacionais – acumulado de janeiro a abril, 2007 a 2016.....	38
Figura 2.14: Passageiros pagos internacionais – por empresa, abr/2015 a abr/2016.....	38
Figura 2.15: Passageiros pagos internacionais – por empresa, jan-abr/2015 e jan-abr/2016	39
Figura 2.16: Carga paga internacional – mês de abril, 2007 a 2016	40
Figura 2.17: Carga paga internacional – variação em relação ao mesmo mês do ano anterior, abr/2015 a abr/2016.....	40
Figura 2.18: Carga paga internacional – acumulado de janeiro a abril, 2007 a 2016.....	41
Figura 2.19: Carga paga internacional – por empresa, abr/2015 e abr/2016.....	41
Figura 2.20: Carga paga internacional – por empresa, jan-abr/2015 e jan-abr/2016	42



Seção 1.

Transporte Aéreo Doméstico

Demanda e Oferta

As informações de demanda (passageiros e RPK) de abril de 2016 da Map Linhas Aéreas estão sob análise para verificação de consistência.

A demanda (em RPK) por transporte aéreo doméstico de passageiros registrou queda de 12,2% em abril de 2016, comparada com o mesmo mês de 2015, enquanto a oferta (em ASK) registrou redução de 10,3% no mesmo período. Com o resultado de abril de 2016, a demanda doméstica apresentou o nono mês consecutivo de retração. Já a oferta doméstica apresentou a oitava baixa sucessiva do indicador.

Figura 1.1: RPK doméstico – variação em relação ao mesmo mês do ano anterior, abr/2015 a abr/2016

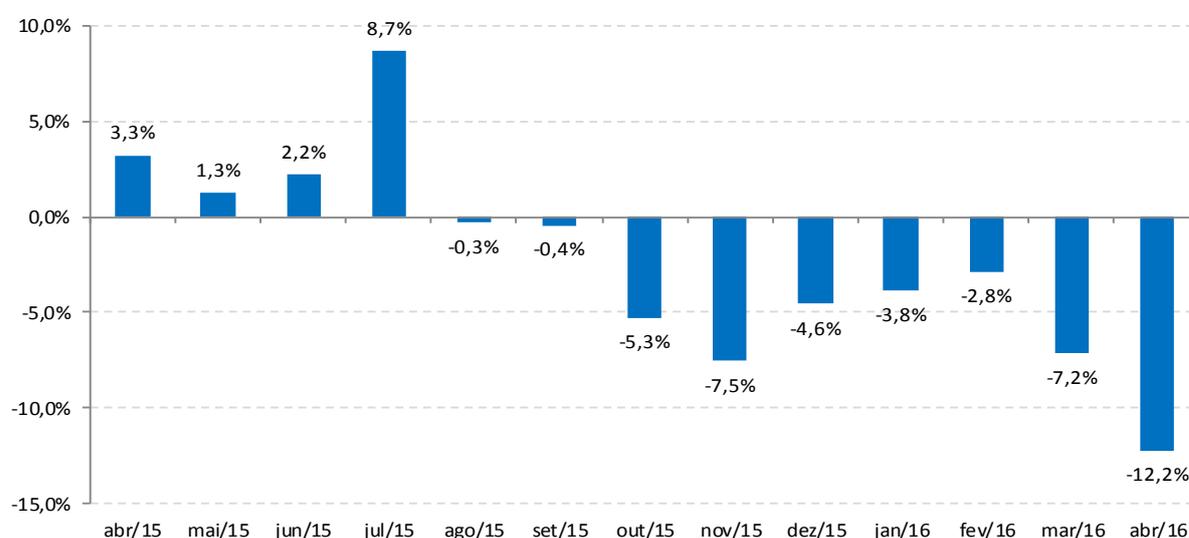
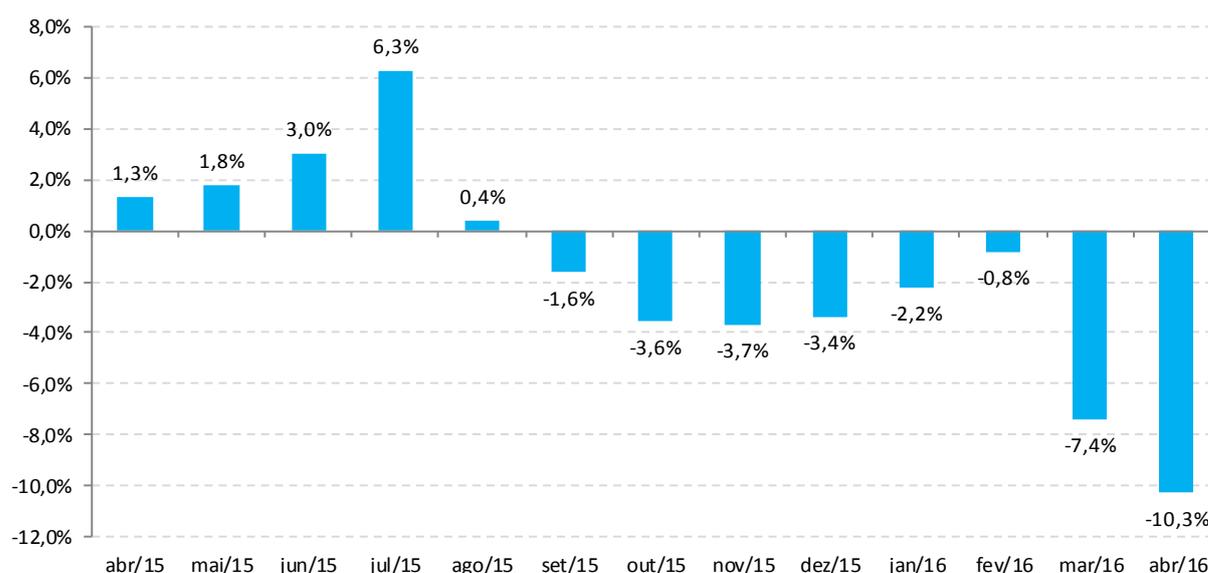


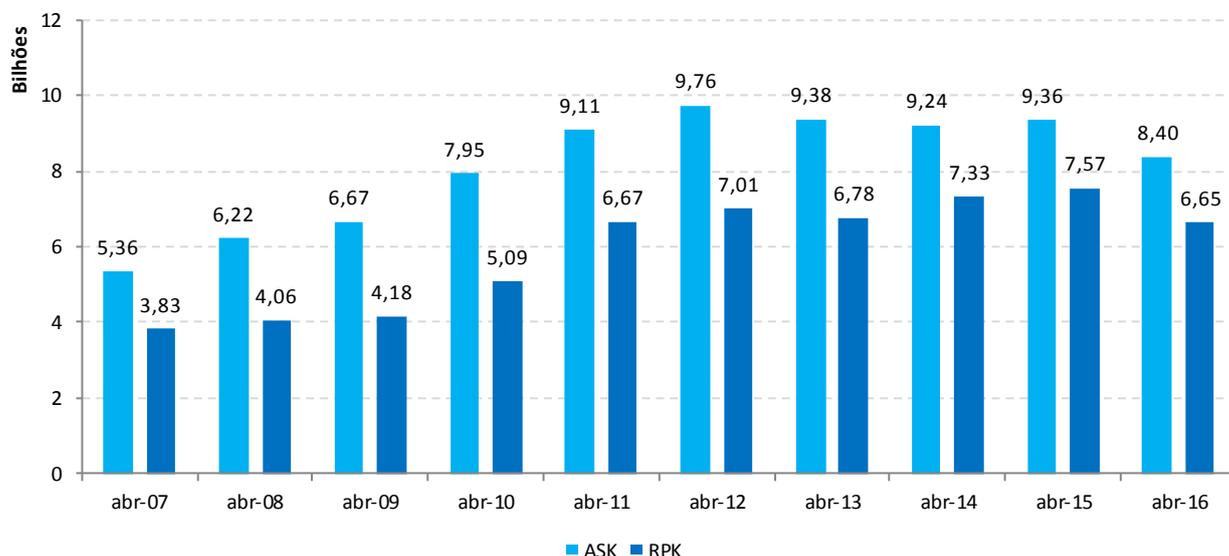
Figura 1.2: ASK doméstico – variação em relação ao mesmo mês do ano anterior, abr/2015 a abr/2016



Seção 1. Transporte Aéreo Doméstico

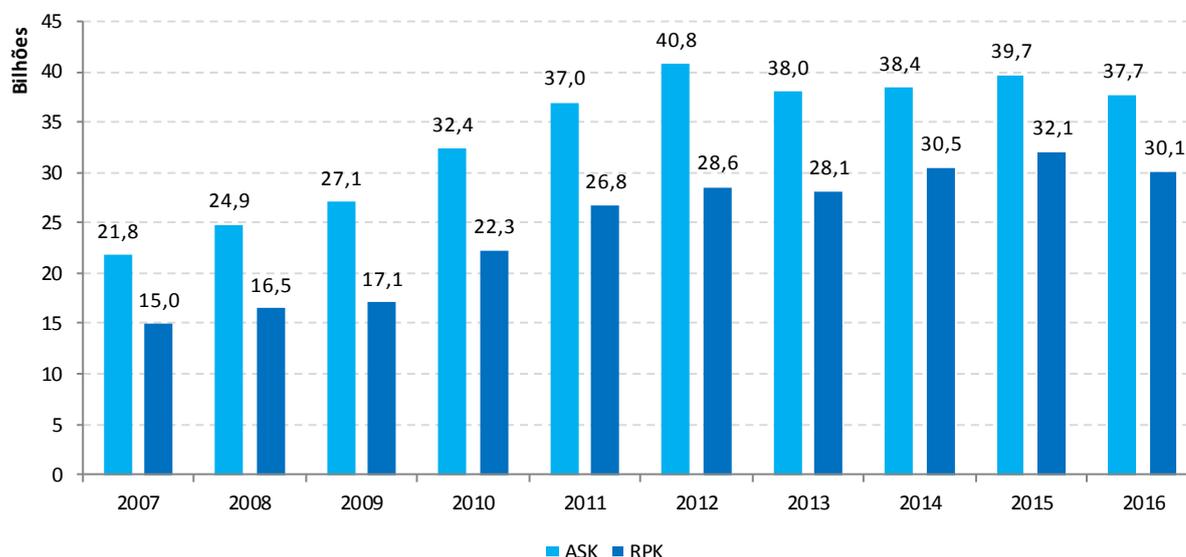


Figura 1.3: ASK e RPK doméstico – mês de abril, 2007 a 2016



Com o resultado de abril, a demanda doméstica acumulou queda de 6,4% no ano e a oferta acumulou redução de 5,1% no mesmo período.

Figura 1.4: ASK e RPK doméstico – acumulado de janeiro a abril, 2007 a 2016

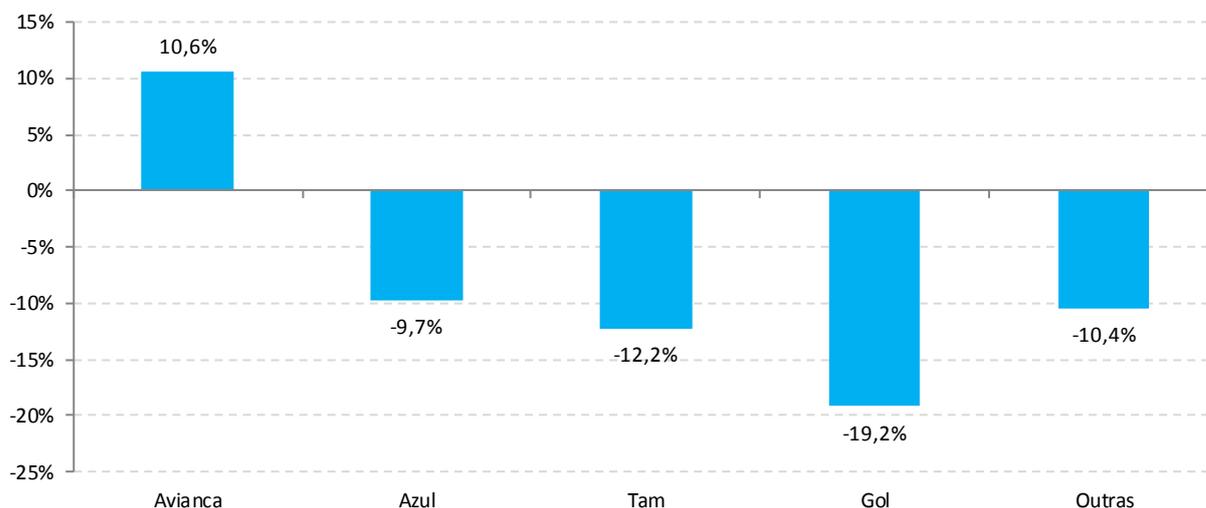


Seção 1. Transporte Aéreo Doméstico



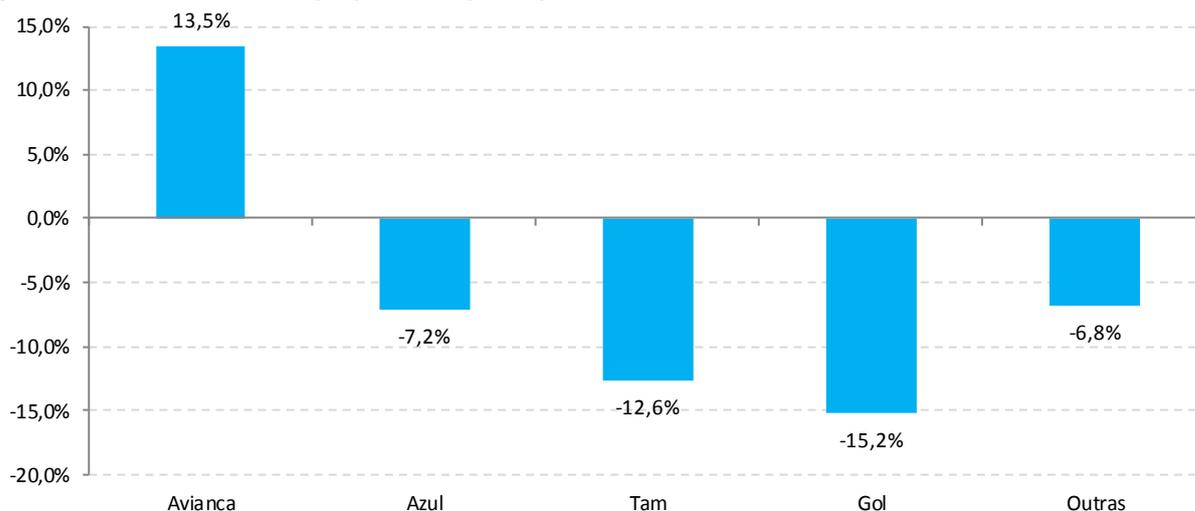
Entre as principais empresas aéreas brasileiras, apenas a Avianca apresentou crescimento na demanda doméstica em abril de 2016, quando comparada com o mesmo mês de 2015, da ordem de 10,6%. Gol, Tam e Azul registram retração de 19,2%, 12,2% e 9,7%, respectivamente.

Figura 1.5: RPK doméstico – variação percentual por empresa, abr/2016 x abr/2015



A Avianca aumentou a oferta doméstica (em termos de ASK) em 13,5%. Gol, Tam e Azul reduziram a oferta em 15,2%, 12,6% e 7,2%, respectivamente.

Figura 1.6: ASK doméstico – variação percentual por empresa, abr/2016 x abr/2015



Seção 1. Transporte Aéreo Doméstico

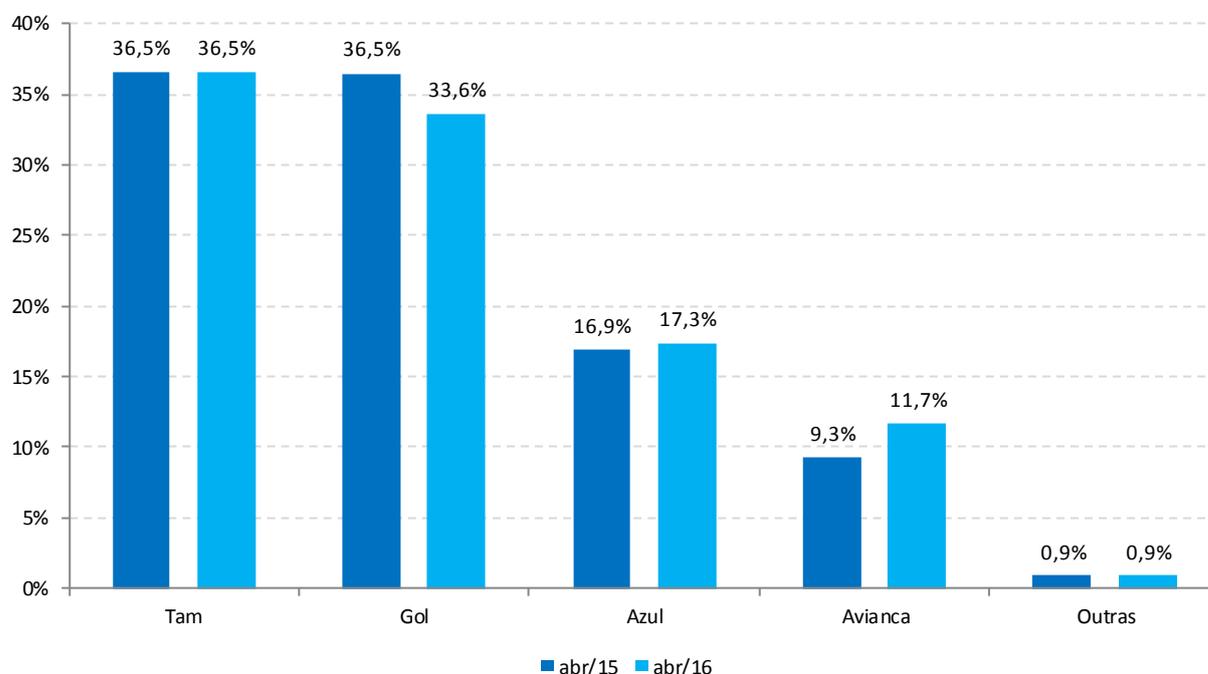


Participação de Mercado

Tam e Gol lideraram o mercado doméstico em abril de 2016, com participações (em RPK) de 36,5% e 33,6%, respectivamente. A Tam manteve a participação de mercado registrada no mesmo mês do ano anterior, enquanto a Gol teve queda de 7,9% neste indicador. A participação das demais empresas somadas foi de 29,9%, o que representou aumento de 10,8% em relação a abril de 2015.

Entre as principais empresas aéreas brasileiras, Avianca e Azul registraram crescimento em sua participação no mercado doméstico em abril de 2016, quando comparada com abril de 2015, com aumentos de 26,0% e 2,9%, respectivamente.

Figura 1.7: RPK doméstico – participação de mercado, abr/2015 e abr/2016



Taxa de Aproveitamento das Aeronaves

A taxa de aproveitamento das aeronaves em voos domésticos operados por empresas brasileiras (RPK/ASK) em abril de 2016 foi da ordem de 79,1%, que representou queda de 2,2% em relação ao mesmo mês de 2015.

Figura 1.8: RPK/ASK doméstico – mês de abril, 2007 a 2016

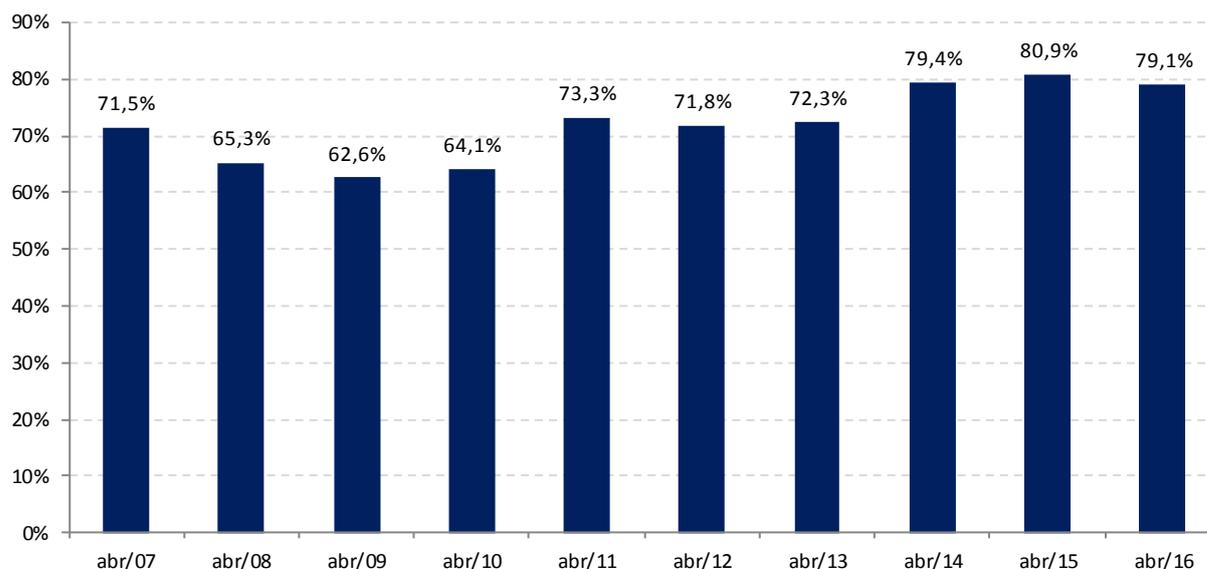
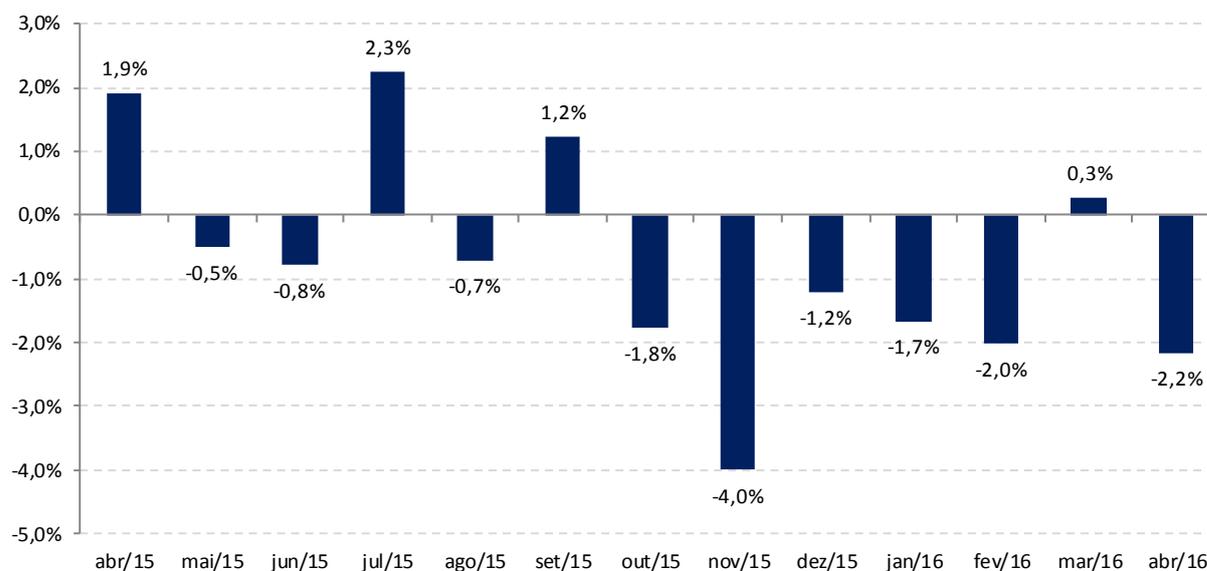


Figura 1.9: RPK/ASK doméstico – variação em relação ao mesmo mês do ano anterior, abr/2015 a abr/2016

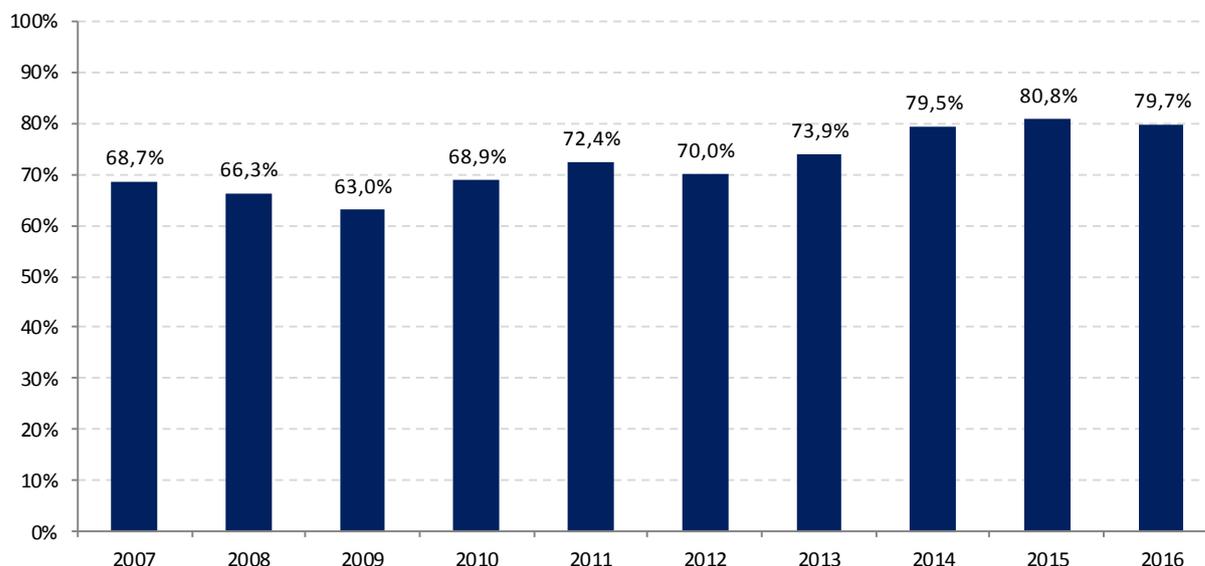


Seção 1. Transporte Aéreo Doméstico



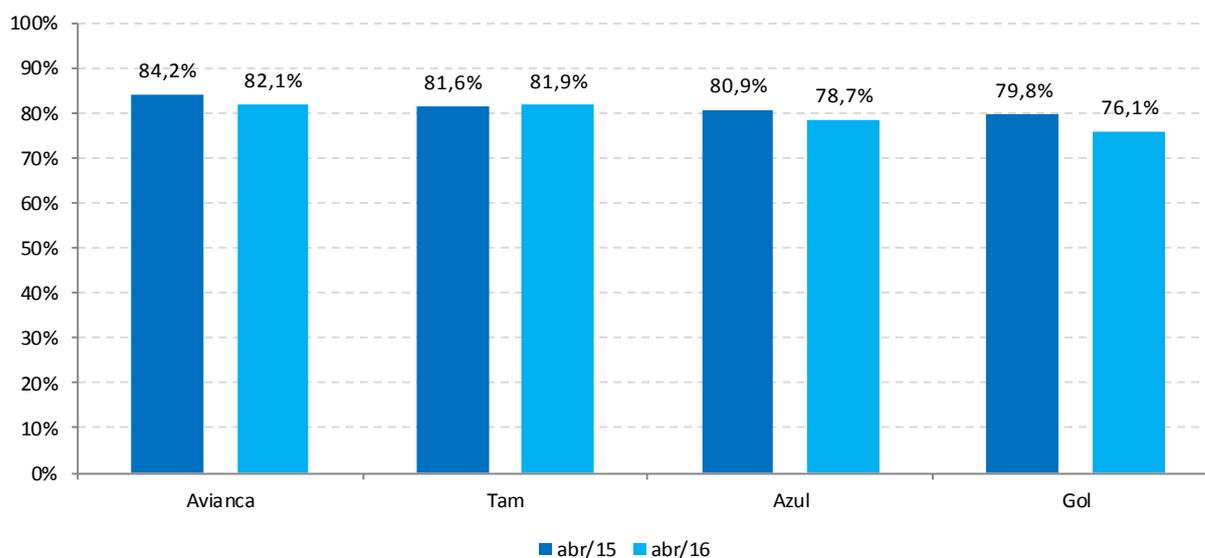
No período de janeiro a abril de 2016, o aproveitamento doméstico foi de 79,7%, frente a 80,8% do mesmo período de 2015, o que representou redução de 1,4%.

Figura 1.10: RPK/ASK doméstico – acumulado de janeiro a abril, 2007 a 2016



Entre as principais empresas aéreas brasileiras, a melhor taxa de aproveitamento doméstico no mês de abril de 2016 foi atingida pela Avianca, com 82,1%. Tam, Azul e Gol registraram aproveitamento de 81,9%, 78,7% e 76,1%, respectivamente. Destas empresas, apenas a Tam registrou elevação neste indicador, passando de 81,6% para 81,9% (aumento de 0,4%).

Figura 1.11 RPK/ASK doméstico – por empresa, abr/2015 e abr/2016



Passageiros Transportados

O número de passageiros pagos transportados no mercado doméstico em abril de 2016 atingiu 6,8 milhões, caindo 13,7% em relação a abril de 2015 e completando 9 meses consecutivos de retração.

Figura 1.12: Passageiros pagos domésticos – mês de abril, 2007 a 2016

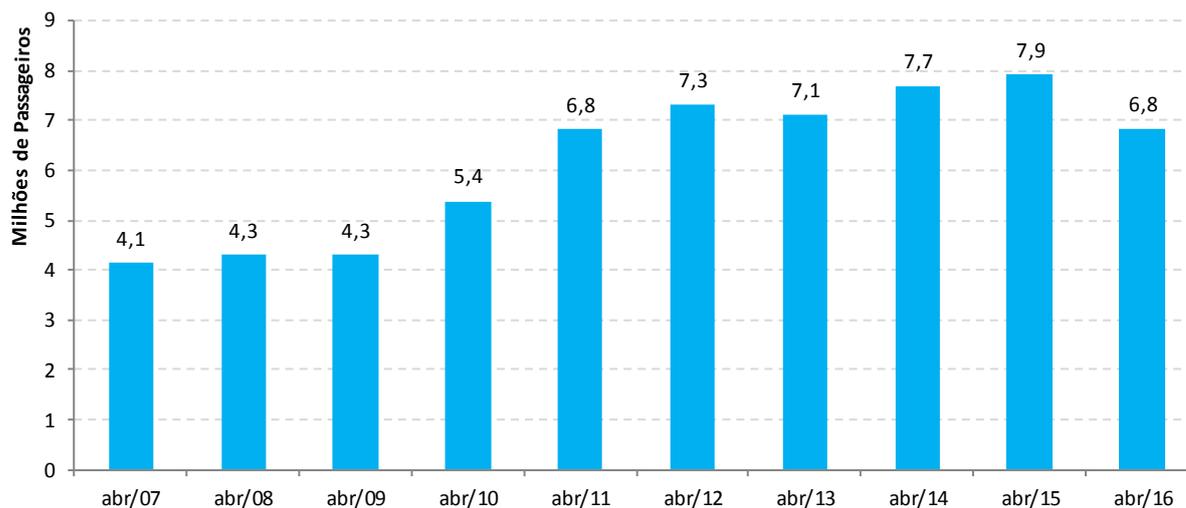
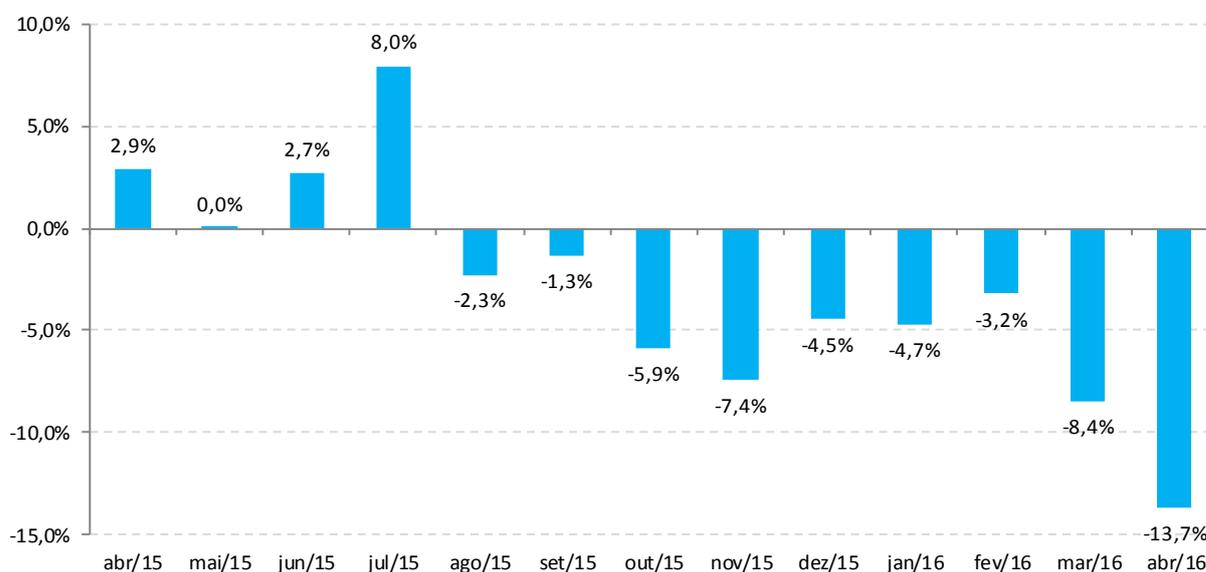


Figura 1.13: Passageiros pagos domésticos – variação em relação ao mesmo mês do ano anterior, abr/2015 a abr/2016

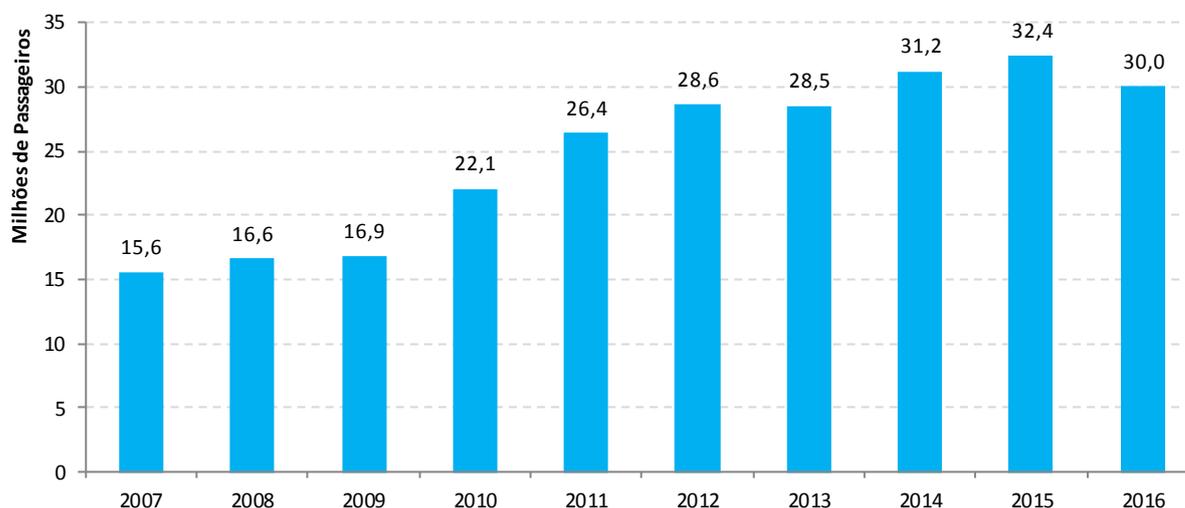


Seção 1. Transporte Aéreo Doméstico



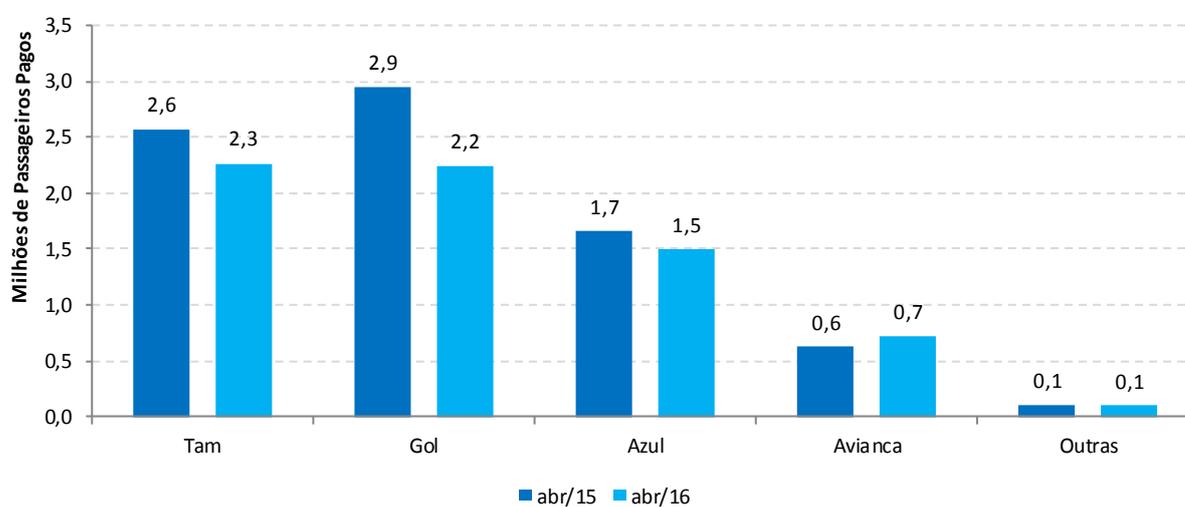
No período de janeiro a abril de 2016, a quantidade de passageiros transportados acumulou redução de 7,5% em relação ao mesmo período do ano anterior.

Figura 1.14: Passageiros pagos domésticos – acumulado de janeiro a abril, 2007 a 2016



A Tam foi a empresa que mais transportou passageiros no mercado doméstico em abril de 2016, com 2,3 milhões, seguida pela Gol, com 2,2 milhões, e pela Azul, com 1,5 milhões.

Figura 1.15: Passageiros pagos domésticos – por empresa, abr/2015 e abr/2016

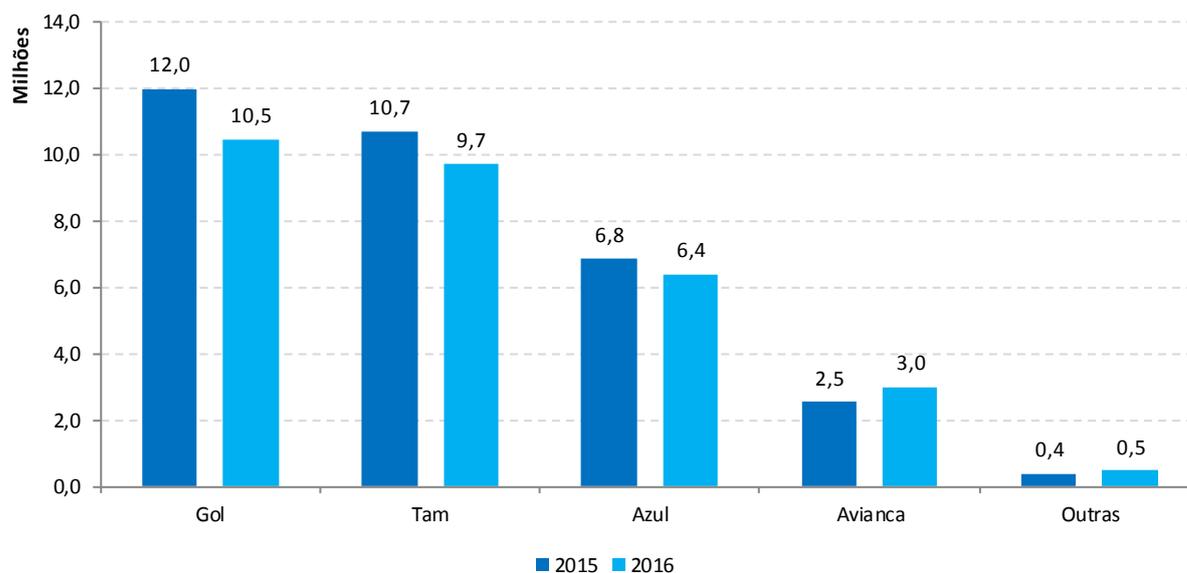


Seção 1. Transporte Aéreo Doméstico



No acumulado de janeiro a abril de 2016, a Gol foi responsável pelo transporte de 10,5 milhões de passageiros, a Tam transportou um total de 9,7 milhões e a Azul figurou como terceira empresa com 6,4 milhões.

Figura 1.16: Passageiros pagos domésticos – por empresa, jan-abr/2015 e jan-abr/2016



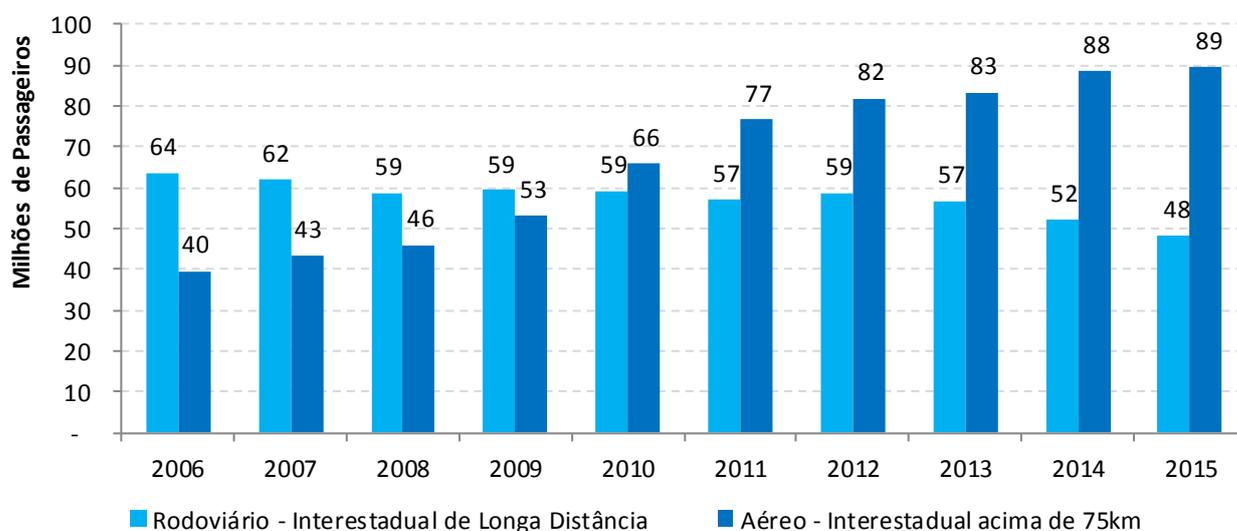
Transporte Interestadual de Passageiros de Longa Distância

Comparativo entre os modais aéreo e rodoviário

Para se ter uma visão relativa da evolução da quantidade de passageiros transportados no modal aéreo, foi realizado um comparativo com o transporte rodoviário. Para tanto, considerou-se a quantidade de passageiros que utilizaram o transporte rodoviário interestadual de longa distância, definido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT como transporte utilizando ônibus rodoviário (sem catraca ou outro dispositivo de controle de tarifação e que permita o transporte de bagagem em compartimento específico) em percursos com distância superior a 75 km, onde a unidade da federação de destino é diferente da de origem. Assim, os números de passageiros transportados apresentados a seguir para o transporte aéreo consideram apenas voos interestaduais e de distância maior que 75 km.

Nos últimos dez anos, o transporte rodoviário interestadual de longa distância registrou uma redução de 24,2% no número de passageiros transportados, passando de 63,7 milhões em 2006 para 48,3 milhões em 2015. No transporte aéreo, observou-se um movimento inverso neste mercado, e acentuado, com 89,4 milhões de passageiros transportados em 2015 e 39,7 milhões em 2006, o que representou um incremento de 125,4%.

Figura 1.17: Comparativo de passageiros interestaduais de longa distância transportados – 2006 a 2015



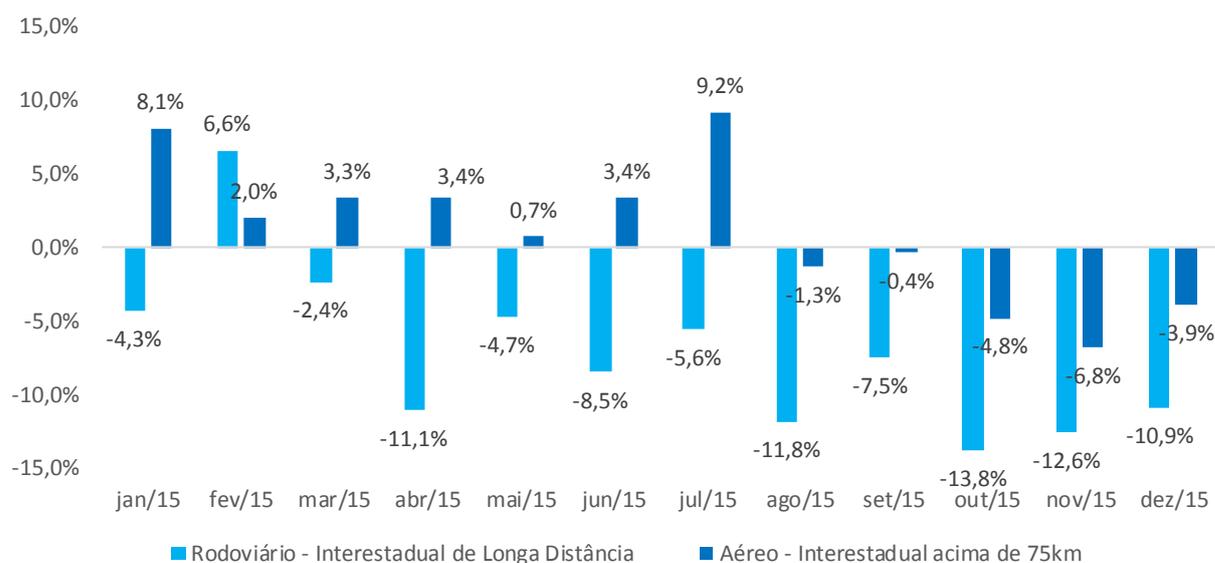
Fonte: ANAC e ANTT

Seção 1. Transporte Aéreo Doméstico



Nos últimos 12 meses com dados disponíveis, observa-se que o quantitativo de passageiros do transporte aéreo de que trata esta seção apresentou sete meses de crescimento, entre janeiro e julho de 2015, quando comparados ao mesmo mês do ano anterior, enquanto o número de passageiros do transporte rodoviário cresceu somente no mês de fevereiro de 2015. Mesmo nos meses em que o transporte aéreo registrou retração, o transporte rodoviário apurou baixas proporcionalmente mais significativas.

Figura 1.18: Variação do número de passageiros transportados com relação ao mesmo mês do ano anterior



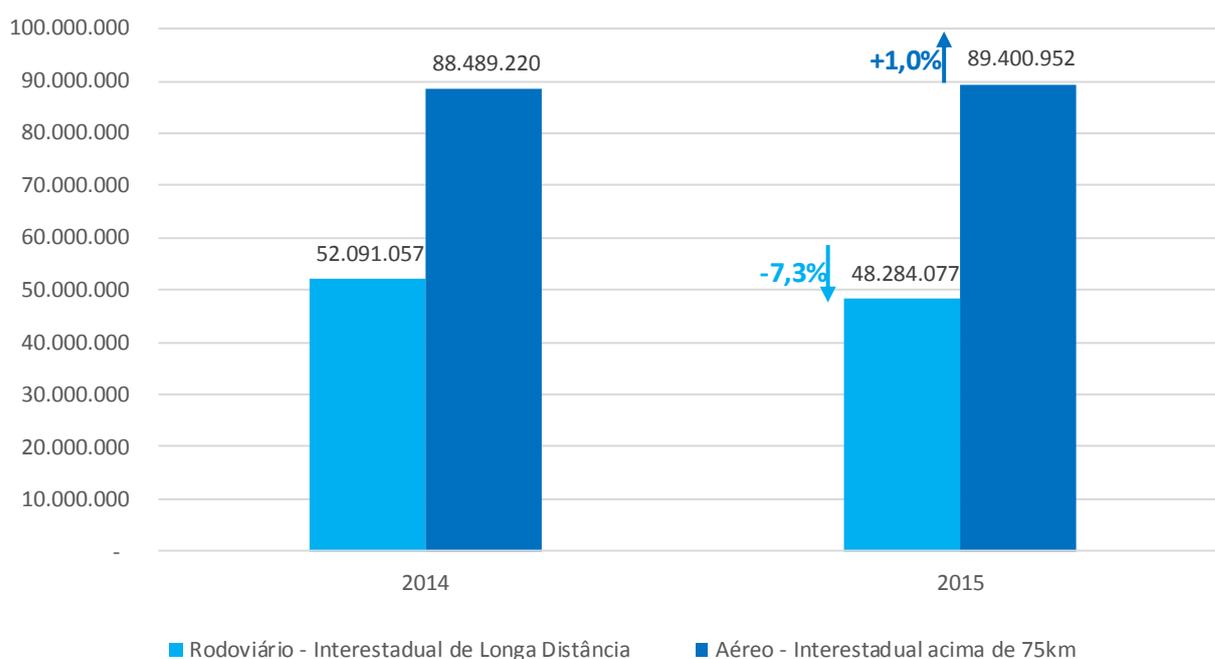
Fonte: ANAC e ANTT

Seção 1. Transporte Aéreo Doméstico



O resultado acumulado de 2015 representou um aumento de 1,0% no número de passageiros interestaduais no transporte aéreo ante uma redução de 7,3% deste mesmo indicador no modal rodoviário, em comparação com o ano anterior.

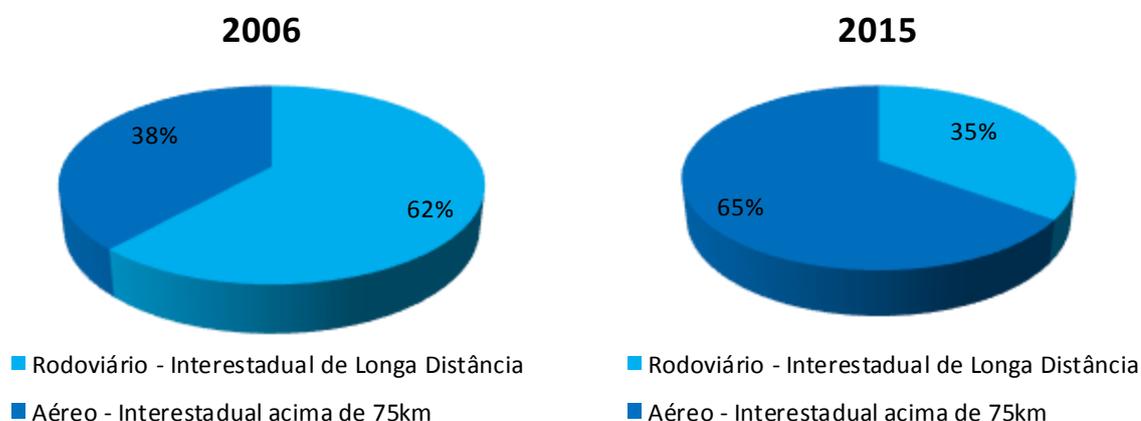
Figura 1.19: Passageiros interestaduais de longa distância transportados – 2014 e 2015



Fonte: ANAC e ANTT

Assim, a participação destes modais no transporte interestadual de passageiros de longa distância inverteu-se no período observado, já que, em 2006, o transporte rodoviário era responsável por 61,6% dos passageiros transportados e o modal aéreo por 38,4%. Em 2015, as empresas aéreas transportaram 64,9% dos passageiros neste mercado e as de transporte rodoviário 35,1%.

Figura 1.20: Participação dos modais aéreo e rodoviário no transporte de passageiros – 2015 e 2006



Fonte: ANAC e ANTT

Carga Transportada

A quantidade de carga paga transportada no mercado doméstico foi de 28,8 mil toneladas em abril de 2016, o que representou aumento de 0,2% com relação a abril de 2015. Foi a primeira elevação deste indicador desde julho de 2015, encerrando uma sequência de nove meses consecutivos de queda.

Figura 1.21: Carga paga doméstica – mês de abril, 2007 a 2016

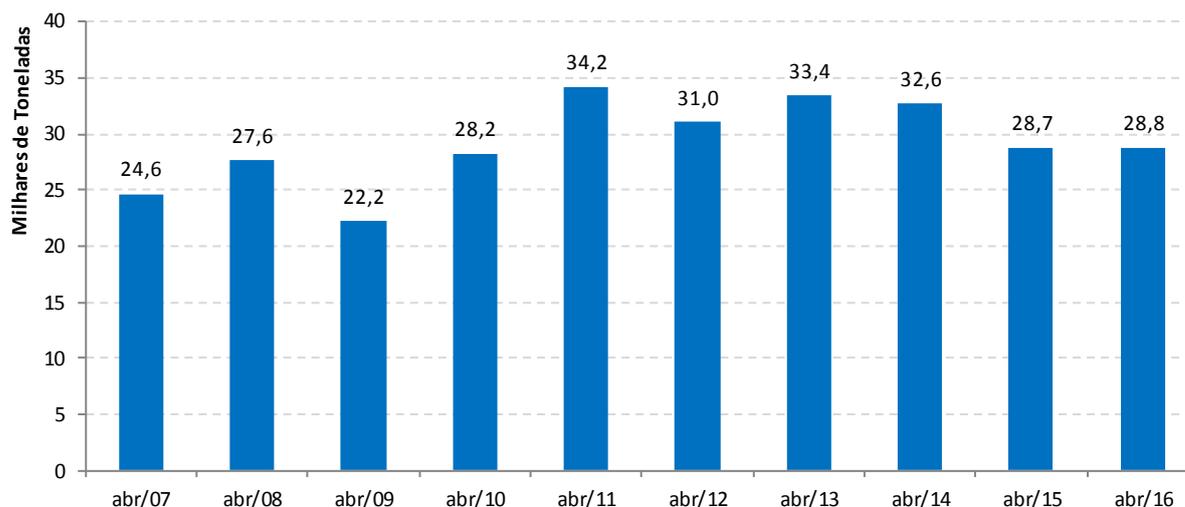
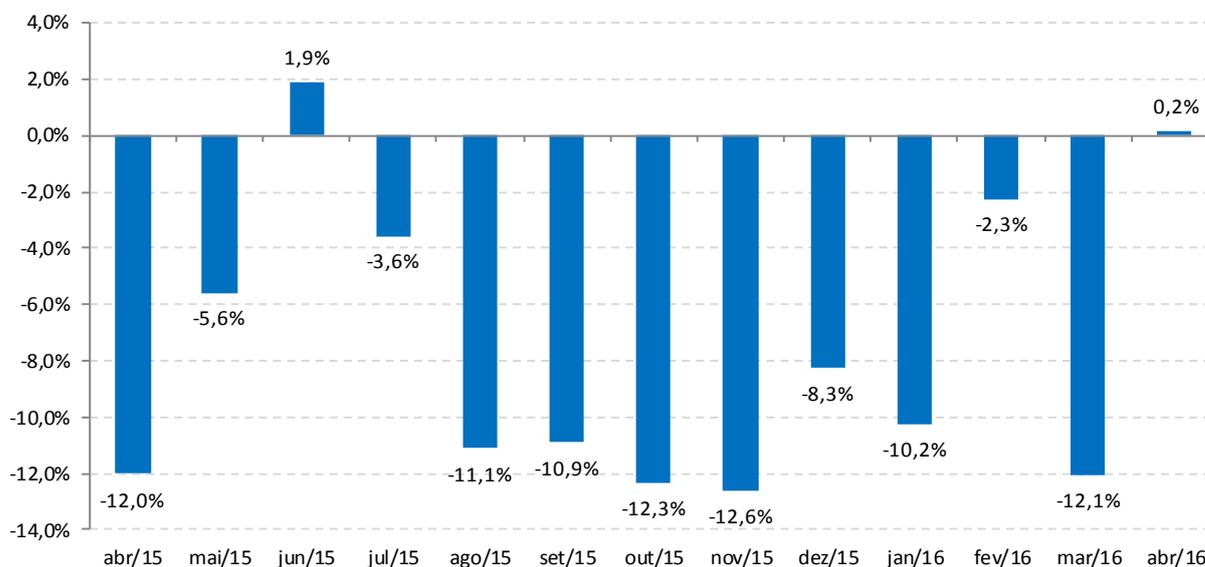


Figura 1.22: Carga paga doméstica – variação em relação ao mesmo mês do ano anterior, abr/2015 a abr/2016

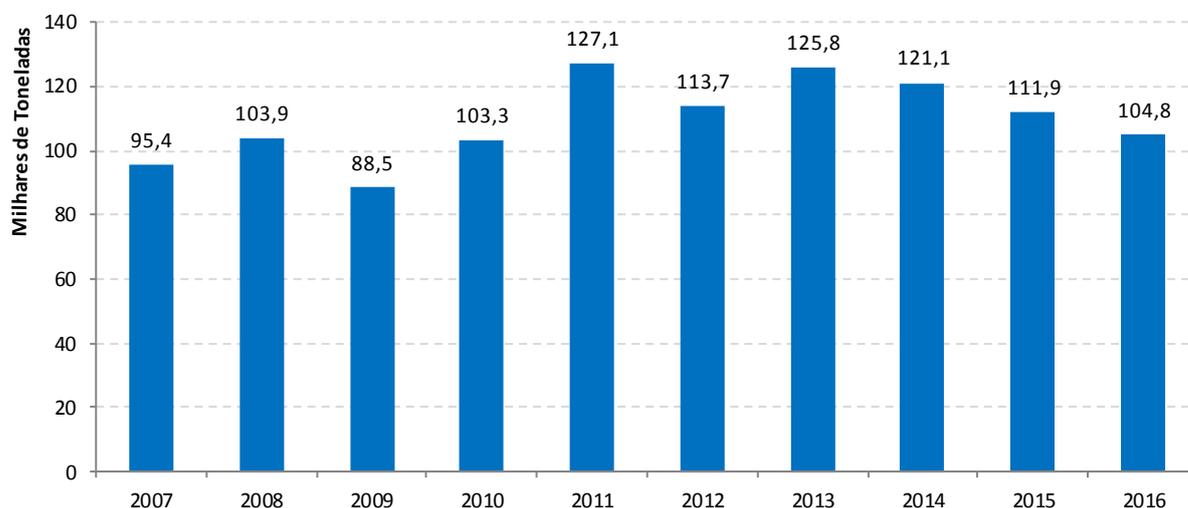


Seção 1. Transporte Aéreo Doméstico



No período de janeiro a abril de 2016, a carga paga doméstica transportada acumulou redução de 6,3% em relação ao mesmo período de 2015, tendo atingido 104,8 mil toneladas.

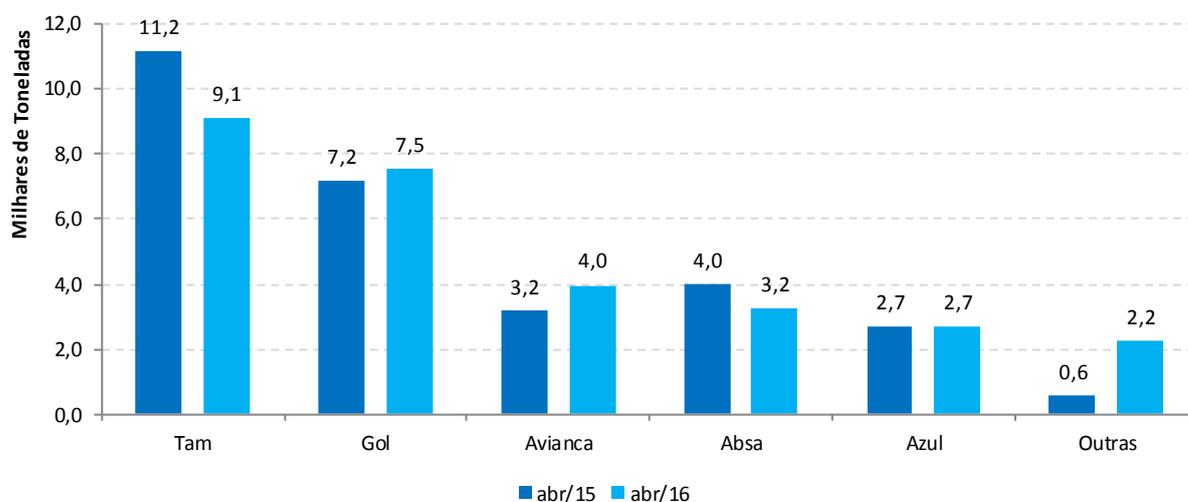
Figura 1.23: Carga paga doméstica – acumulado de janeiro a abril, 2007 a 2016



A Tam liderou o mercado de carga doméstica em abril de 2016, com 9,1 mil toneladas pagas transportadas. A Gol foi a segunda maior transportadora de carga paga no mercado doméstico, com 7,5 mil toneladas.

Entre as principais empresas desse mercado, Avianca e Gol apresentaram crescimento (de 25,4 e 5,1%, respectivamente) na quantidade de carga transportada em abril de 2016 na comparação com o mesmo mês do ano anterior. Absa e Tam apresentaram as maiores reduções no indicador, da ordem de 18,5% e 18,4%, respectivamente.

Figura 1.24: Carga paga doméstica – por empresa, abr/2015 e abr/2016



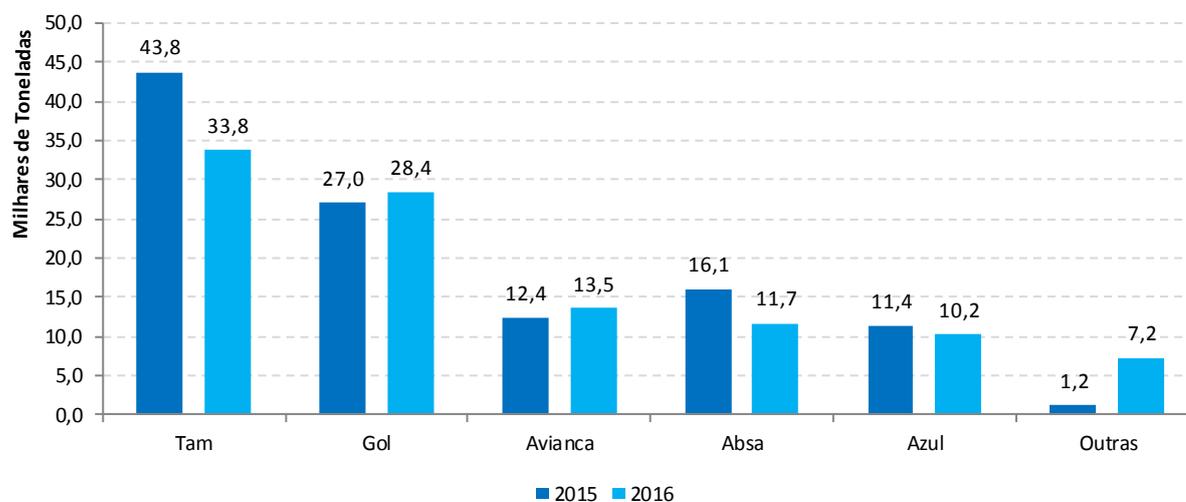
Seção 1. Transporte Aéreo Doméstico



No resultado acumulado entre os meses de janeiro e abril de 2016, a Tam liderou o mercado de carga doméstica, com 33,8 mil toneladas pagas transportadas (redução de 22,9% em relação ao mesmo período do ano anterior). A Gol foi a segunda maior transportadora de carga no mercado doméstico no período, com 28,4 mil toneladas (crescimento de 5,1%).

Em termos de participação de mercado, a Tam foi responsável por 32,2% da carga paga transportada no acumulado do ano, seguida por Gol e Avianca, com 27,1% e 12,9%, respectivamente.

Figura 1.25: Carga paga doméstica – por empresa, jan-abr/2015 e jan-abr/2016





Seção 2.
Transporte Aéreo Internacional

Demanda e Oferta

Em abril de 2016, a demanda (em RPK) do transporte aéreo internacional de passageiros das empresas aéreas brasileiras registrou queda de 4,0%, em comparação ao mês de abril de 2015, enquanto a oferta internacional (em ASK) apresentou redução de 6,8% no mesmo período. Com o resultado de abril de 2016, a demanda internacional registrou o segundo mês consecutivo de queda, após período de 24 meses de crescimento. Já a oferta internacional apresentou a segunda redução após encerramento da sequência de 19 elevações consecutivas do indicador.

Figura 2.1: RPK internacional – variação em relação ao mesmo mês do ano anterior, abr/2015 a abr/2016

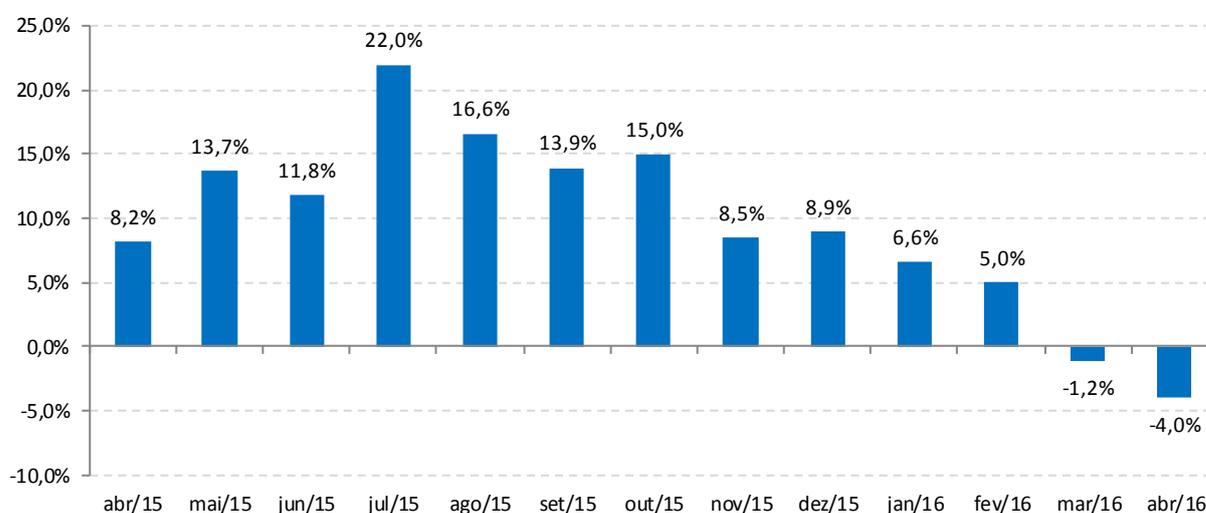
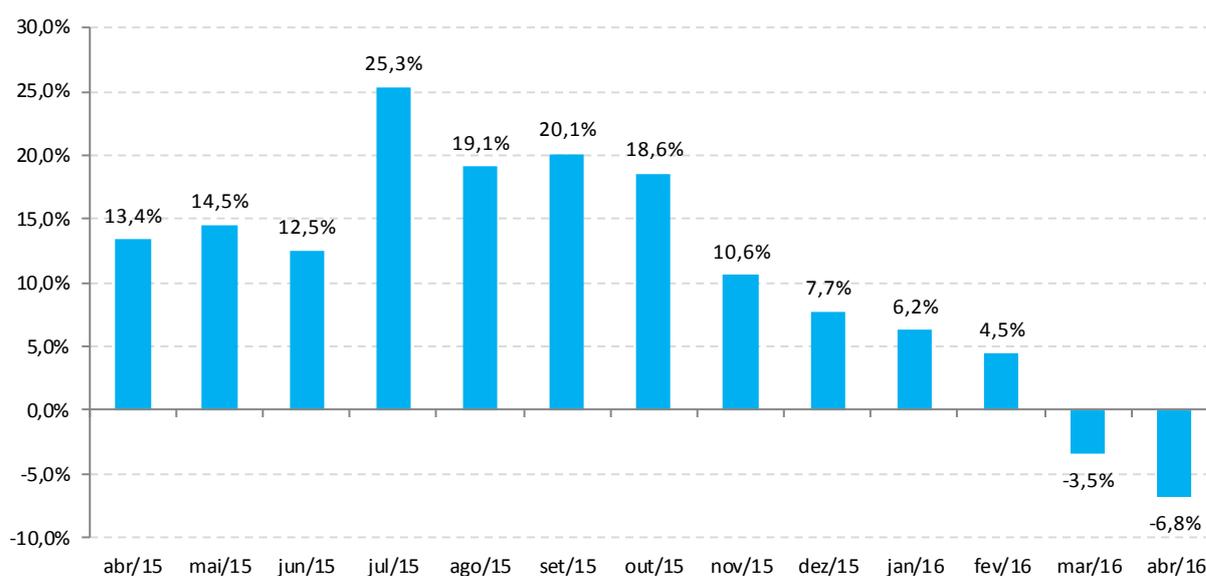


Figura 2.2: ASK internacional – variação em relação ao mesmo mês do ano anterior, abr/2015 a abr/2016



Seção 2. Transporte Aéreo Internacional



No acumulado de janeiro a abril de 2016, a demanda internacional aumentou 1,9% em relação ao mesmo período de 2015. A oferta internacional cresceu 0,3% no período.

Figura 2.3: ASK e RPK internacional – acumulado de janeiro a abril, 2007 a 2016

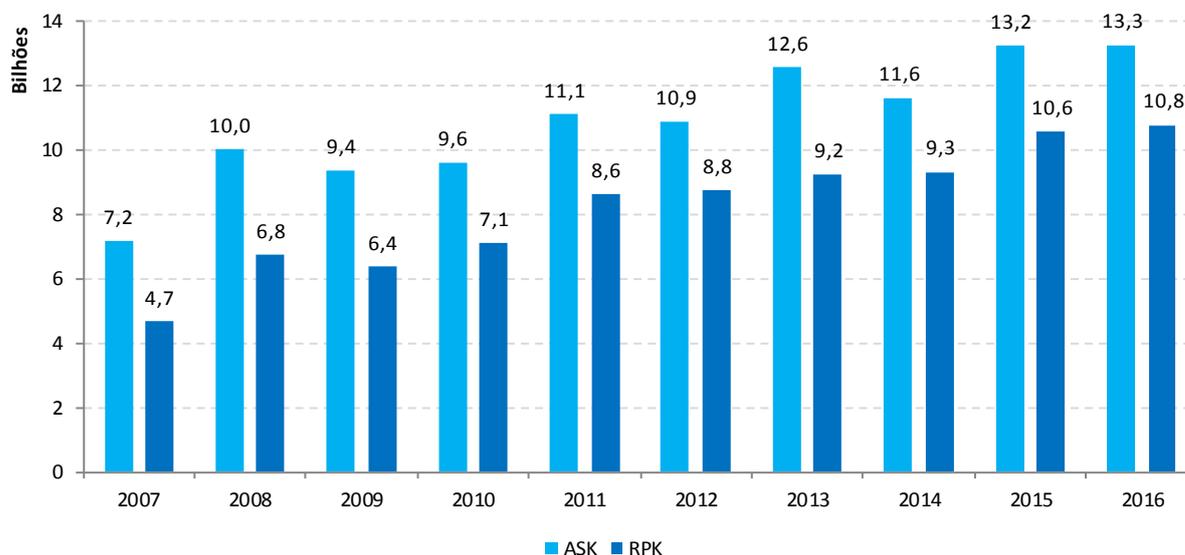
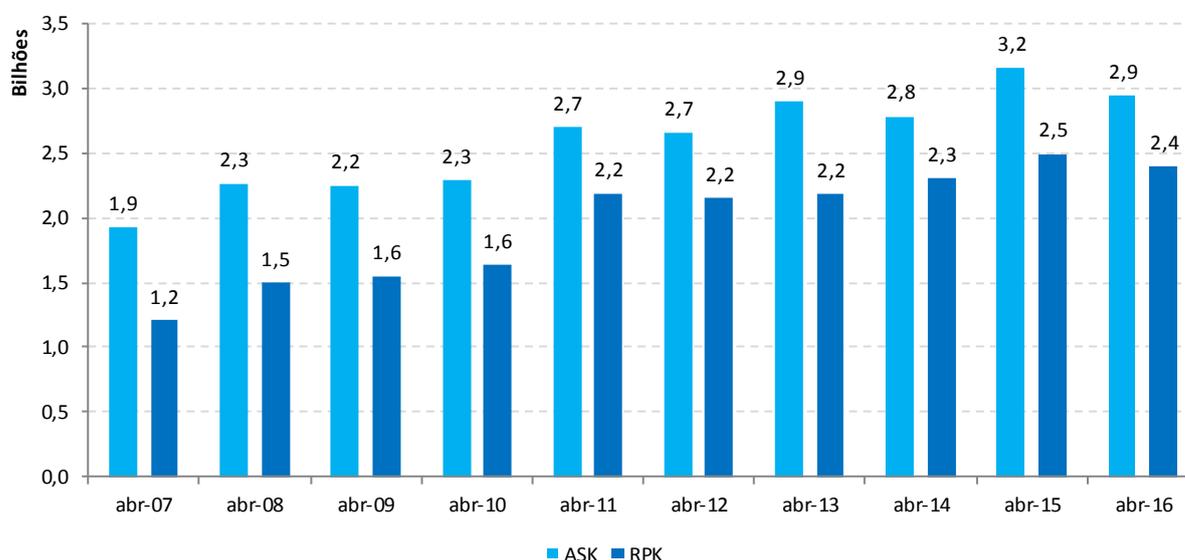


Figura 2.4: ASK e RPK internacional – mês de abril, 2007 a 2016

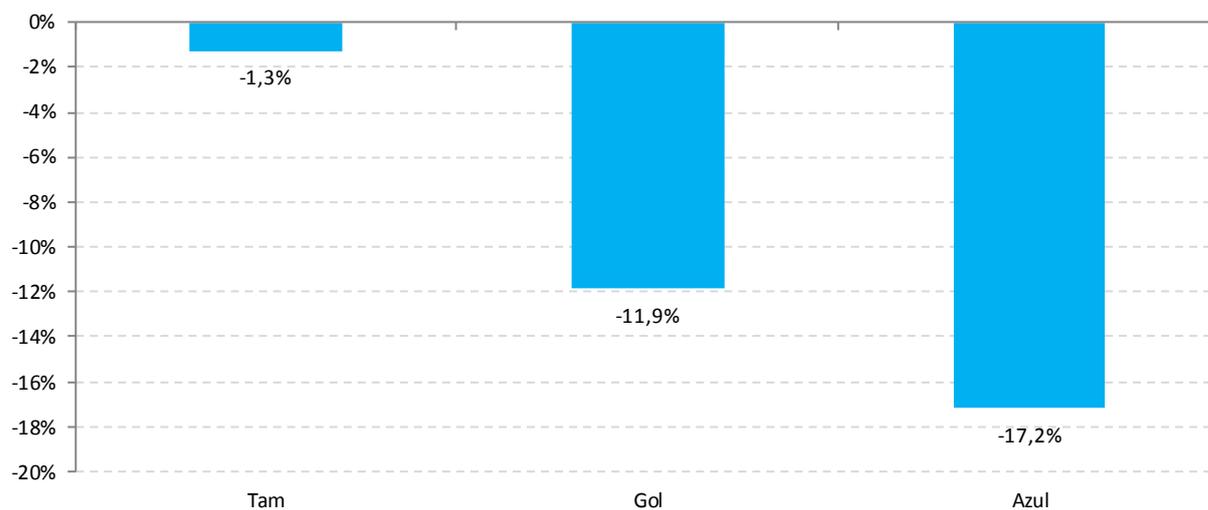


Seção 2. Transporte Aéreo Internacional



Tam, Gol e Azul registraram queda na demanda por transporte aéreo internacional de passageiros em abril de 2016, na comparação com o mesmo mês do ano anterior, da ordem de 1,3%, 11,9% e 17,2%, respectivamente.

Figura 2.5: RPK internacional – variação percentual por empresa, abr/2016 x abr/2015

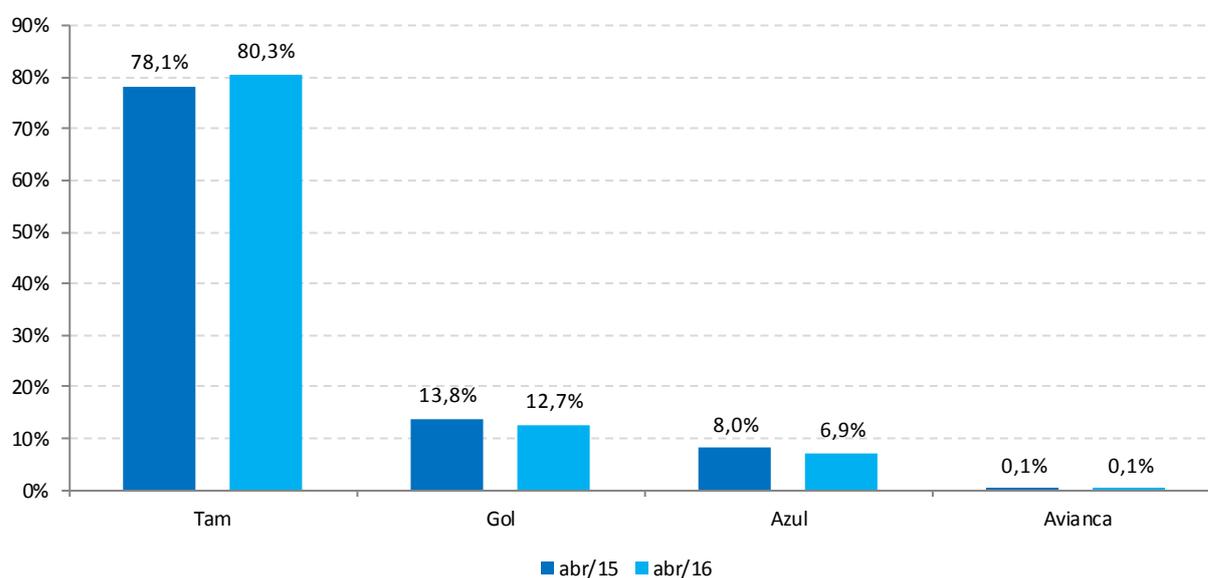


Participação de Mercado

Tam, Gol e Azul representaram praticamente a totalidade das operações de empresas brasileiras no transporte aéreo internacional de passageiros em abril de 2016, com participações de mercado (em RPK) de 80,3%, 12,7% e 6,9%, respectivamente.

A Tam registrou alta de 2,8% na sua participação no mercado internacional em abril de 2016, quando comparada com o mesmo mês de 2015. Já as participações de Azul e Gol diminuíram em 13,7% e 8,2%, respectivamente.

Figura 2.6: RPK internacional – participação de mercado, abr/2015 e abr/2016



Taxa de Aproveitamento das Aeronaves

A taxa de aproveitamento das aeronaves em voos internacionais de passageiros operados por empresas brasileiras (RPK/ASK) foi de 81,3% em abril de 2016, contra 79,0% no mesmo mês de 2015, representando uma variação positiva de 3,0%. O indicador vem apresentando alta há 5 meses consecutivos.

Figura 2.7: RPK/ASK internacional – mês de abril, 2007 a 2016

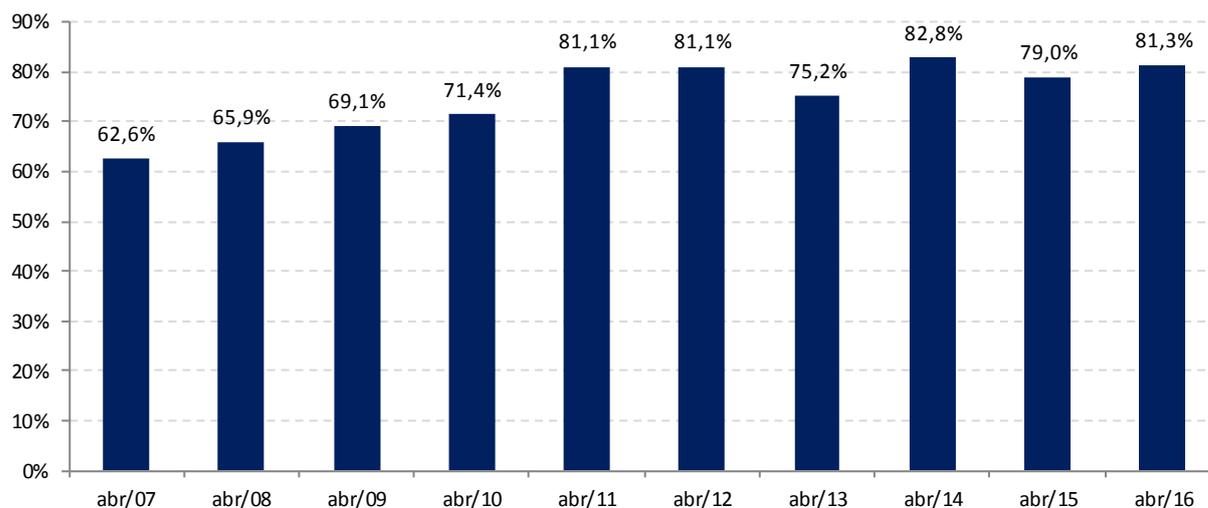
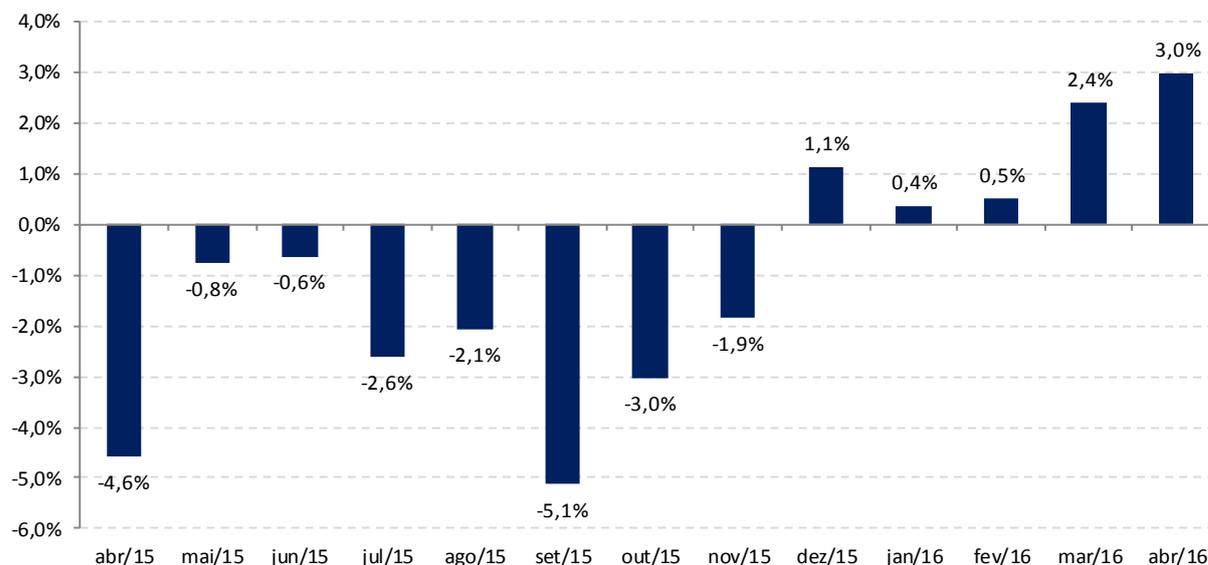


Figura 2.8: RPK/ASK internacional – variação em relação ao mesmo mês do ano anterior, abr/2015 a abr/2016

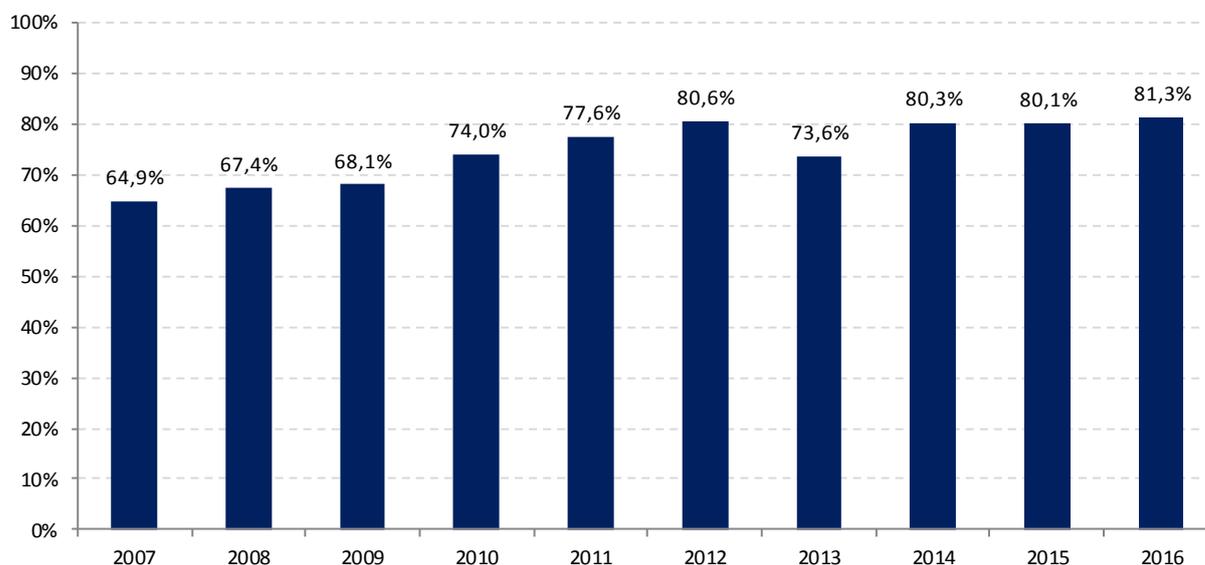


Seção 2. Transporte Aéreo Internacional



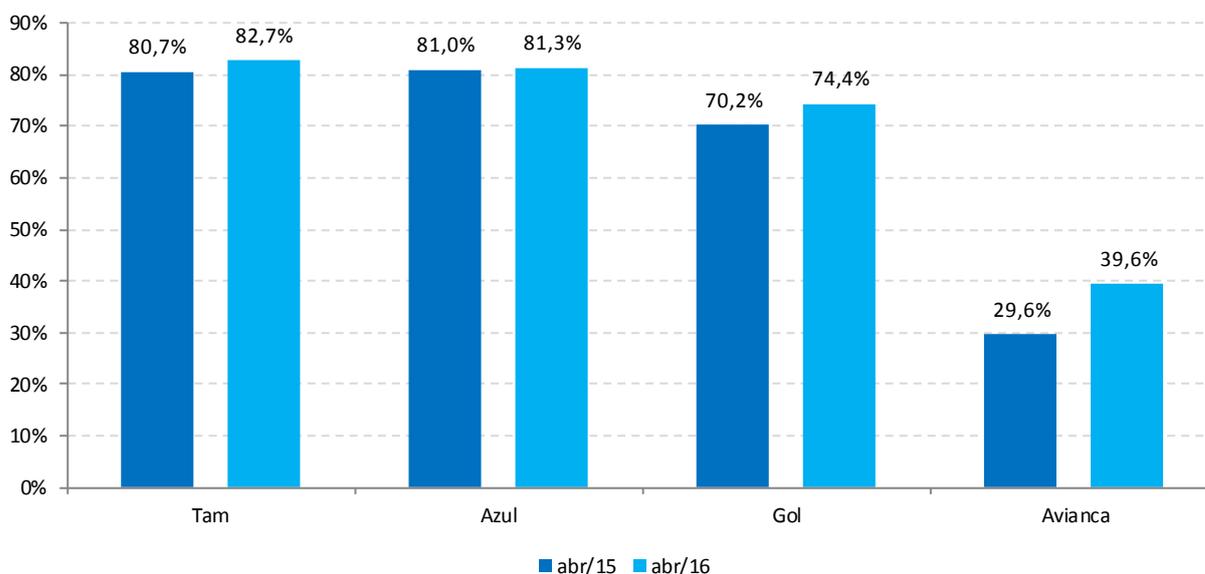
No período de janeiro a abril de 2016, o aproveitamento internacional foi de 81,3%, frente a 80,1% do mesmo período de 2015, o que representou aumento de 1,6%.

Figura 2.9: RPK/ASK internacional – acumulado de janeiro a abril, 2007 a 2016



A Tam alcançou a maior ocupação média em voos internacionais de passageiros no mês de abril de 2016: 82,7%. Azul e Gol registraram taxas de 81,3% e 74,4%, respectivamente.

Figura 2.10: RPK/ASK internacional – por empresa, abr/2015 e abr/2016



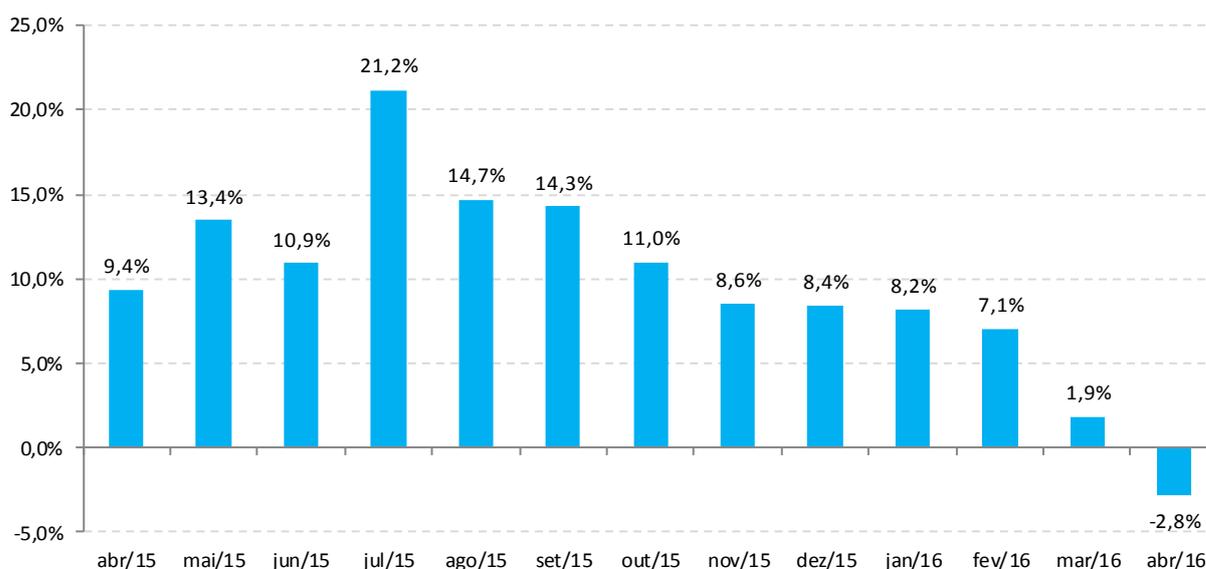
Passageiros Transportados

O número de passageiros pagos transportados por empresas brasileiras no mercado internacional em abril de 2016 atingiu 539,6 mil. Na comparação com o mesmo mês do ano anterior, o indicador apresentou queda de 2,8%, interrompendo sequência de 24 meses consecutivos de crescimento.

Figura 2.11: Passageiros pagos internacionais – mês de abril, 2007 a 2016.



Figura 2.12: Passageiros pagos internacionais – variação em relação ao mesmo mês do ano anterior, abr/2015 a abr/2016

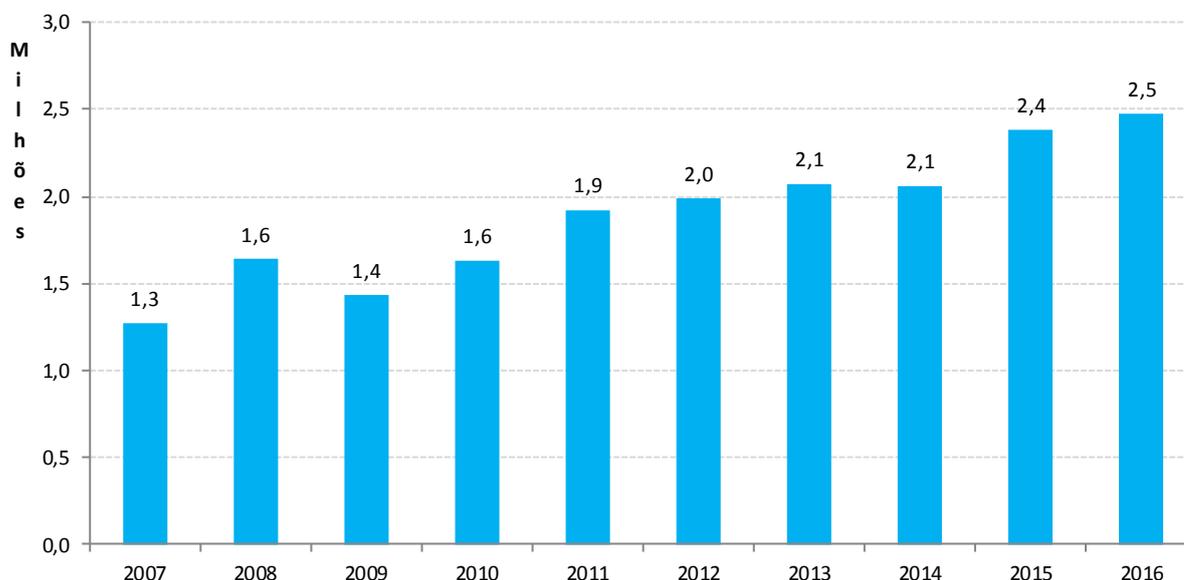


Seção 2. Transporte Aéreo Internacional



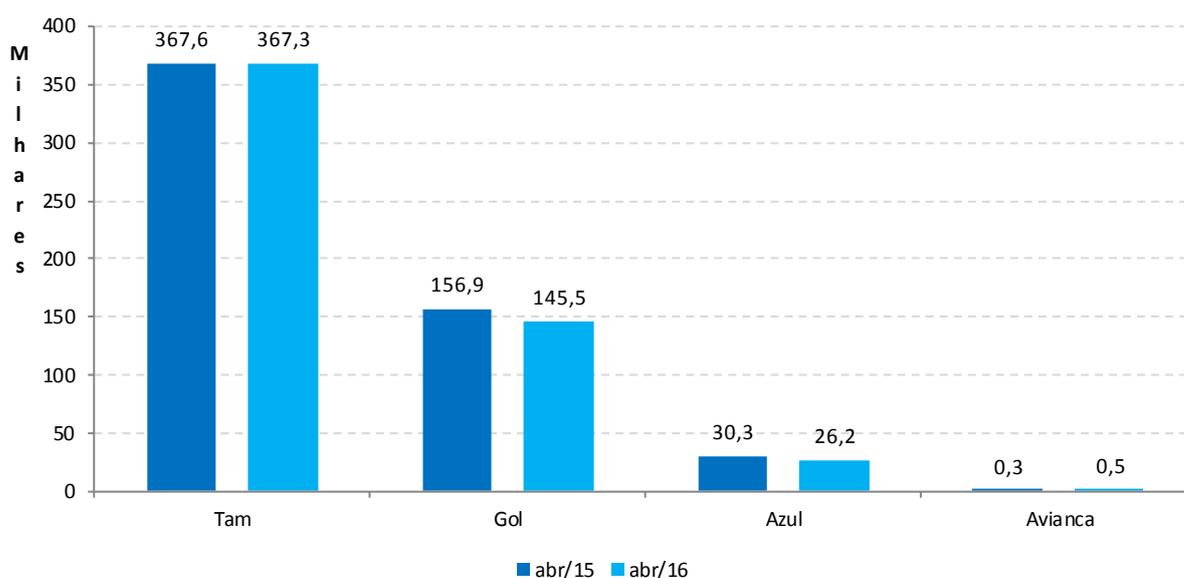
No período de janeiro a abril de 2016, a quantidade de passageiros transportados acumulou aumento de 3,9% em relação ao mesmo período do ano anterior.

Figura 2.13: Passageiros pagos internacionais – acumulado de janeiro a abril, 2007 a 2016



A Tam foi a empresa brasileira que mais transportou passageiros no mercado internacional em abril de 2016, com 367,3 mil, o que representou redução de 0,1% em relação ao mesmo mês do ano anterior. A Gol transportou 145,5 mil passageiros, com redução de 7,2% no mesmo comparativo. A Azul transportou 26,2 mil passageiros, redução de 13,2%.

Figura 2.14: Passageiros pagos internacionais – por empresa, abr/2015 a abr/2016

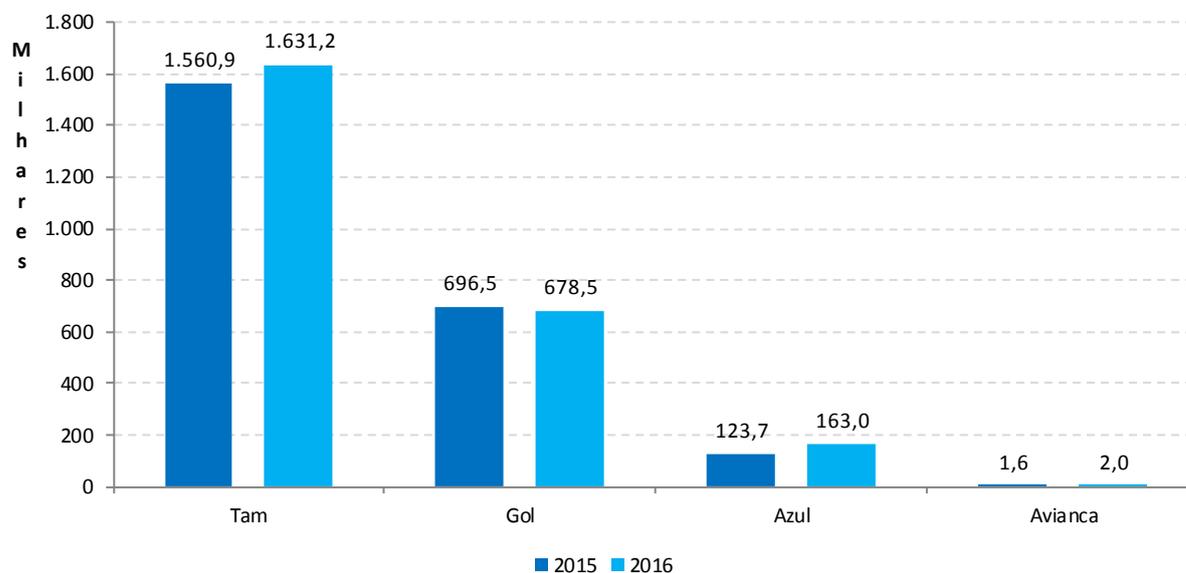


Seção 2. Transporte Aéreo Internacional



No acumulado de janeiro a abril de 2016, a Tam foi responsável pelo transporte de 1.631,2 mil passageiros em voos internacionais e a Gol transportou 678,5 mil.

Figura 2.15: Passageiros pagos internacionais – por empresa, jan-abr/2015 e jan-abr/2016



Carga Transportada

A quantidade de carga paga transportada por empresas brasileiras no mercado internacional alcançou 14,5 mil toneladas em abril de 2016, o que representou aumento de 3,6% com relação a abril de 2015.

Figura 2.16: Carga paga internacional – mês de abril, 2007 a 2016

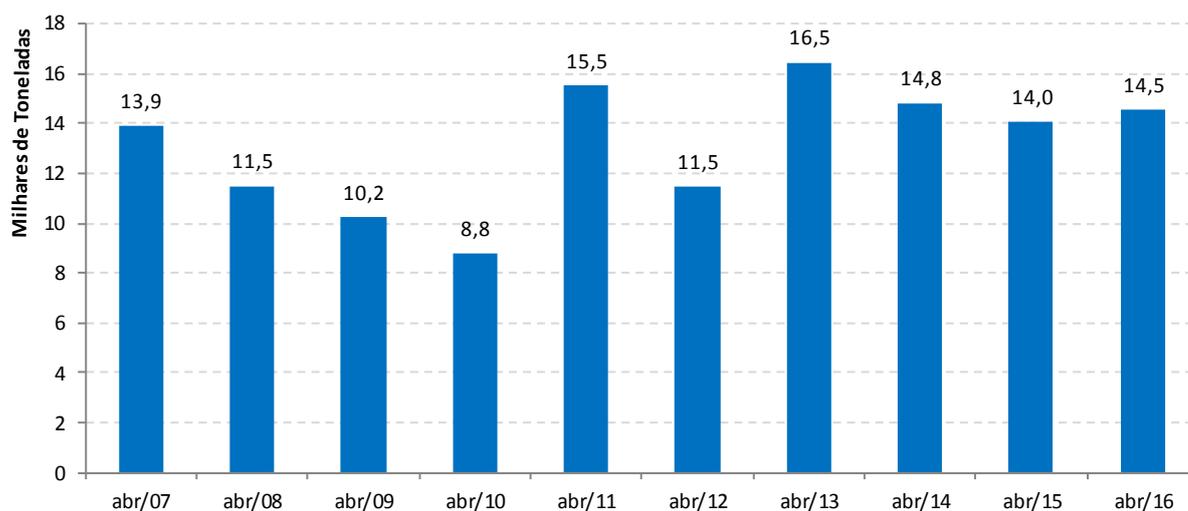
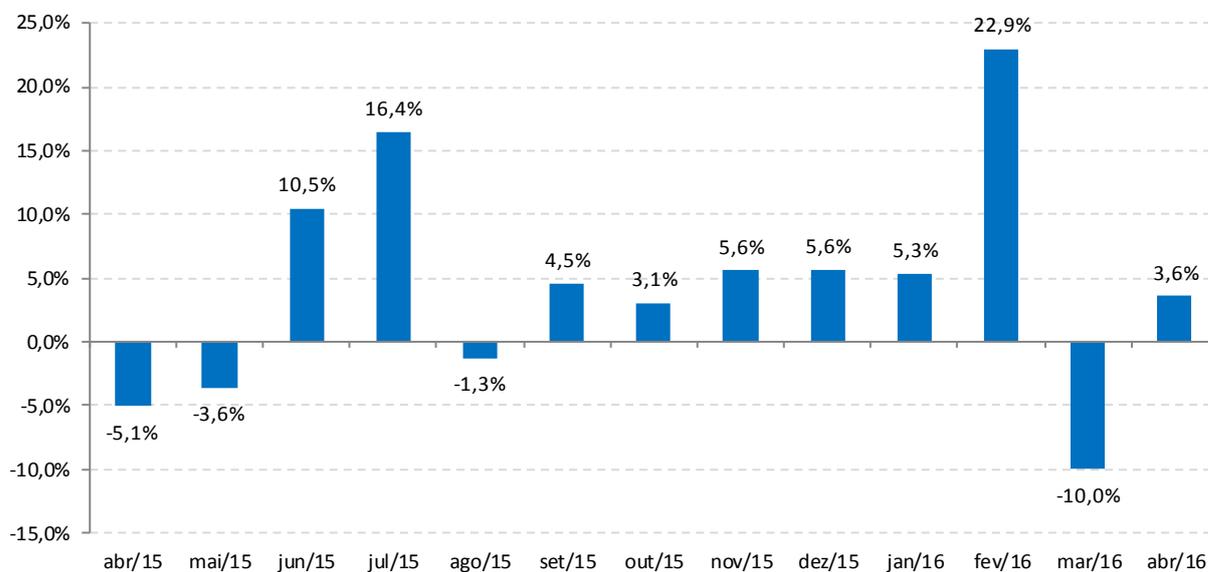


Figura 2.17: Carga paga internacional – variação em relação ao mesmo mês do ano anterior, abr/2015 a abr/2016

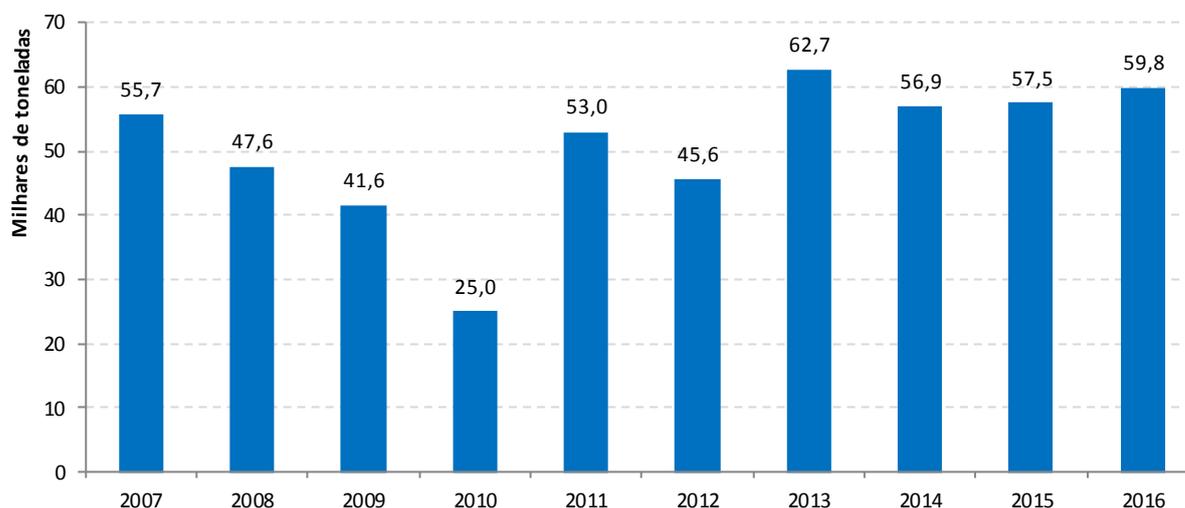


Seção 2. Transporte Aéreo Internacional



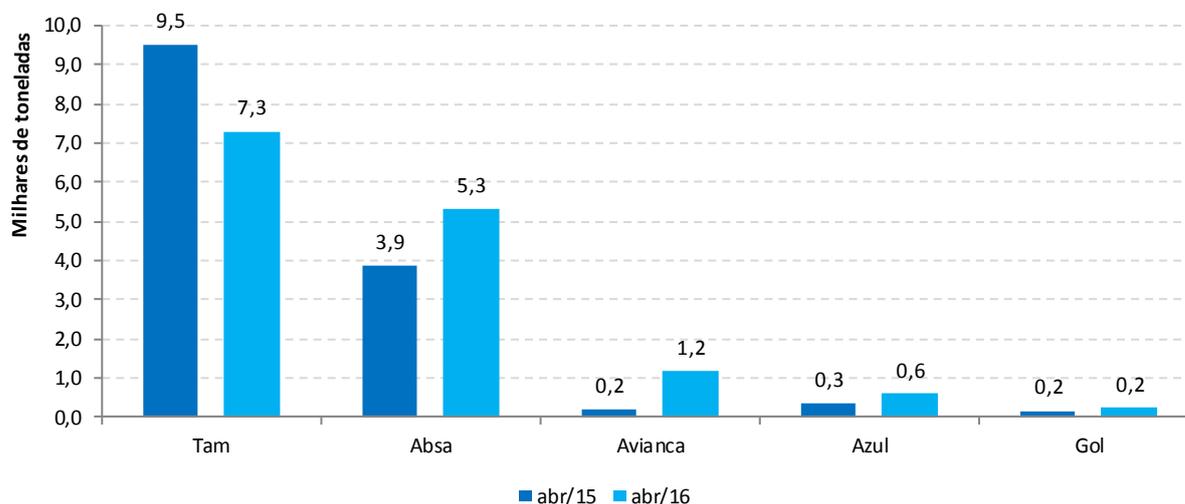
No período de janeiro a abril de 2016, a carga paga internacional transportada acumulou aumento de 4,2% em relação ao mesmo período de 2015, tendo atingido 59,8 mil toneladas.

Figura 2.18: Carga paga internacional – acumulado de janeiro a abril, 2007 a 2016



A Tam liderou o mercado de carga internacional entre as empresas aéreas brasileiras em abril de 2016, com 7,3 mil toneladas pagas transportadas, o que representou queda de 23,4% em relação ao mesmo mês do ano anterior. A Absa ficou em segundo lugar, transportando 5,3 mil toneladas e registrando aumento de 37,6% em relação a 2015.

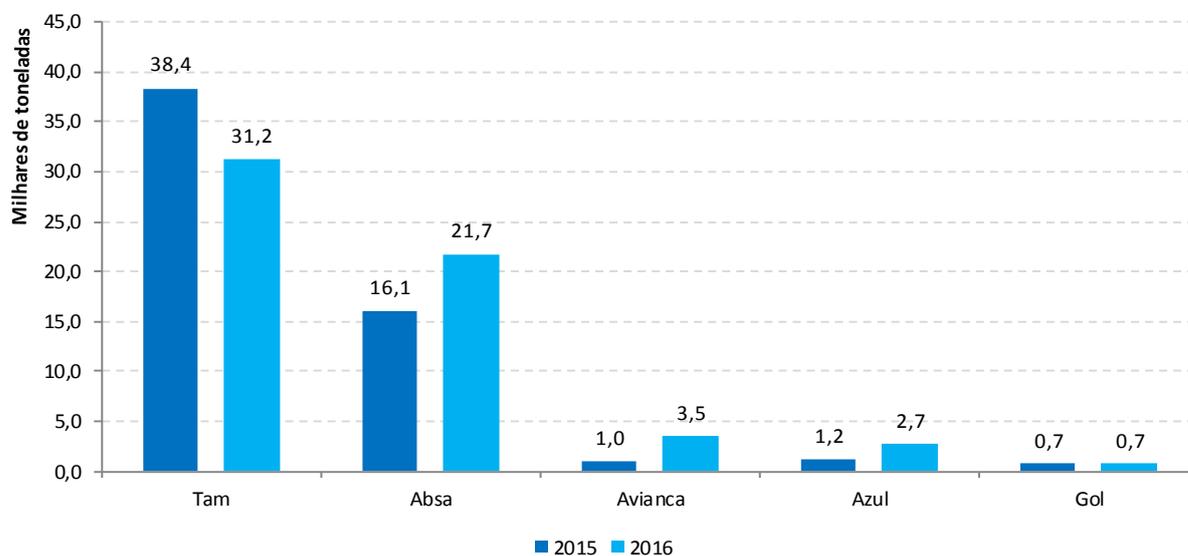
Figura 2.19: Carga paga internacional – por empresa, abr/2015 e abr/2016

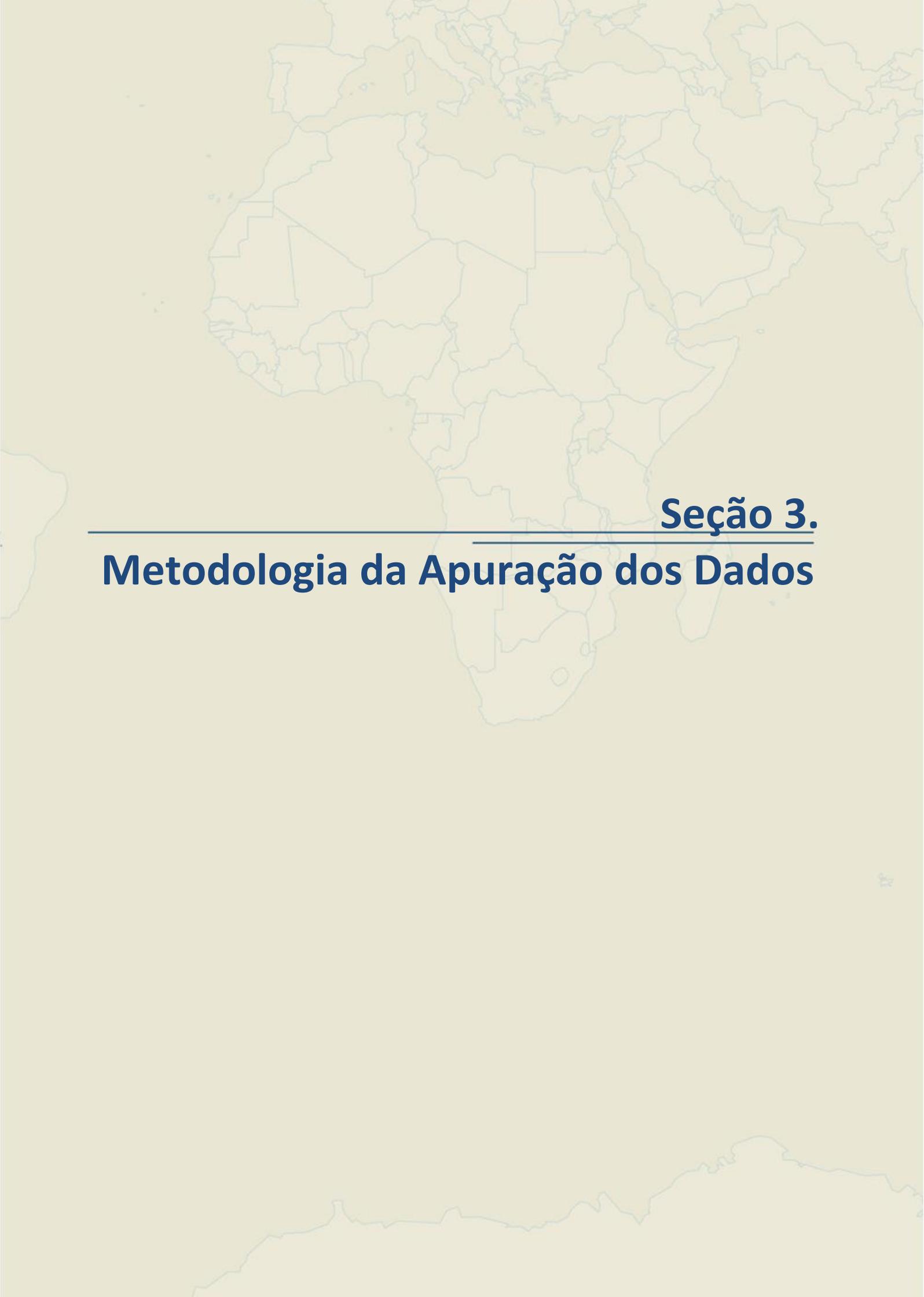


Seção 2. Transporte Aéreo Internacional



Figura 2.20: Carga paga internacional – por empresa, jan-abr/2015 e jan-abr/2016





Seção 3.

Metodologia da Apuração dos Dados

Seção 3. Metodologia da Apuração dos Dados



A Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) mantém, desde 1947, um programa para a coleta, o processamento, a análise e a disseminação de dados estatísticos da aviação civil em nível mundial. Tal programa versa sobre a padronização de variáveis e a uniformização dos relatórios estatísticos encaminhados àquela organização internacional pelos países-membros. O Brasil, na qualidade de país-membro do Conselho, participa ativamente das ações correlatas ao mencionado programa.

A OACI é uma agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU), criada em 1944, durante a Conferência de Aviação Civil Internacional ocorrida na cidade de Chicago, Estados Unidos, em que 52 países assinaram uma Convenção de Aviação Civil Internacional, conhecida como Convenção de Chicago. Desde então, a Organização tem sido responsável por estabelecer padrões, normas e procedimentos internacionais para a aviação civil, nos campos de segurança operacional, segurança contra atos de interferência ilícita, eficiência, regularidade e proteção ambiental.

Logo, as informações coletadas do transporte aéreo revelam-se de extrema importância para o bom desempenho das atividades de análise, planejamento e desenvolvimento de estudos, que têm contribuído substancialmente para a evolução e modernização do setor. Tradicionalmente, os dados são utilizados para subsidiar o processo legislativo, a elaboração de políticas públicas e o processo regulatório que abrange o setor, assim como para o planejamento de investimentos e a tomada de diversas decisões estratégicas no campo mercadológico, como a prospecção de mercado, as ações concorrenciais e o planejamento de frota e de infraestrutura aeroportuária e de navegação aérea.

Os dados estatísticos do transporte aéreo no Brasil são mensalmente registrados na ANAC pelas empresas brasileiras de transporte de carga e passageiros, conforme a Resolução nº 191, de 16 de junho de 2011, e a Portaria nº 1.189, de 17 de junho de 2011. Os dados trazem informações a respeito de todas as etapas de voo regular ou não regular realizadas no mês de referência, origem e destino, horários de pouso e decolagem, quantidade de passageiros e carga transportados, entre outros.

Com vistas a assegurar o maior nível de consistência possível, os dados são auditados pela ANAC e em caso de inconsistência, atraso ou não envio, é instaurado

Seção 3. Metodologia da Apuração dos Dados



processo administrativo para apuração de infração, que pode culminar em multa e outras providências administrativas, assegurado o direito à ampla defesa e ao contraditório, nos termos da Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, e da Instrução Normativa nº 8, de 06 de junho de 2008.

A auditoria dos dados envolve, ainda, métodos estatísticos, confronto com outras bases de dados, apuração de denúncias, verificação de situações atípicas, entre outros. Há de se ressaltar que a integridade e consistência das informações divulgadas são de responsabilidade das empresas aéreas.

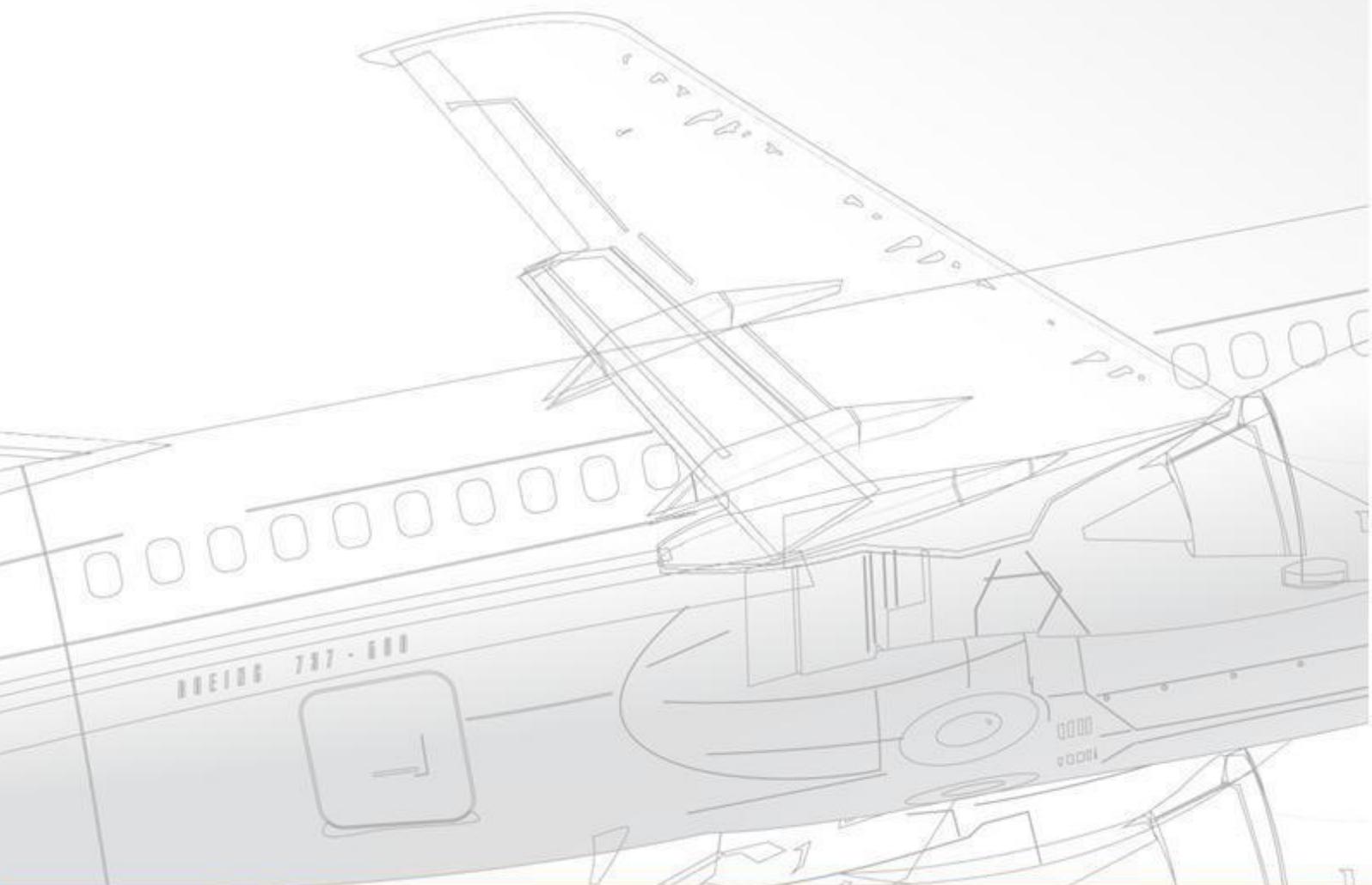
Os dados divulgados neste relatório referem-se às etapas de voo domésticas e internacionais, regulares e não-regulares, operadas por empresas brasileiras de serviços de transporte aéreo público.

A natureza das etapas de voo é classificada de acordo com o par de aeroportos envolvidos. Dessa forma, são consideradas como etapas domésticas aquelas cujos aeroportos de origem e de destino estejam ambos situados dentro do território nacional, independentemente do tipo de linha operada. Como etapas internacionais são consideradas aquelas em que pelo menos um dos aeroportos envolvidos, de origem ou de destino, esteja situado fora do território nacional.

As informações divulgadas estão sujeitas a alterações futuras, decorrentes de correções de eventuais distorções encontradas nos dados, visando um maior nível de consistência.

Anexo A – Descrição das Variáveis Apresentadas

- ASK Assento Quilômetro Oferecido: É obtido pela multiplicação da quantidade de assentos oferecidos pela quantidade de quilômetros voados. O número apresentado refere-se à soma dos produtos obtidos ao multiplicar-se o número de assentos disponíveis em cada etapa de voo pela distância da etapa. Essa variável é conhecida internacionalmente pela sigla ASK, do inglês *Available Seat Kilometer*, e representa, em linhas gerais, a oferta de transporte aéreo de passageiros.
- Passageiro Quilômetro Pago Transportado: É obtido pela multiplicação da quantidade de passageiros pagantes transportados pela quantidade de quilômetros voados. O número apresentado refere-se à soma dos produtos obtidos ao multiplicar-se a quantidade de passageiros pagantes transportados em cada etapa de voo pela distância em quilômetros da etapa. Essa variável é conhecida internacionalmente pela sigla RPK, do inglês *Revenue Passenger Kilometer*, e representa, em linhas gerais, a demanda por transporte aéreo de passageiros.
- Índice de Aproveitamento: É expresso em forma de percentual, sendo obtido pela divisão dos Passageiros Quilômetros Pago Transportado (demanda) pelos Assentos Quilômetros Oferecidos (oferta). Essa variável é conhecida internacionalmente como Load-Factor.
- Passageiros Pagos Transportados: são todos os passageiros que ocupam assentos comercializados ao público e que geram receita, com a compra de assentos, para a empresa de transporte aéreo. Incluem-se nesta definição as pessoas que viajam em virtude de ofertas promocionais, as que se valem dos programas de fidelização de clientes, as que se valem dos descontos concedidos pelas empresas, as que viajam com tarifas preferenciais, as pessoas que compram passagem no balcão ou através do site de empresa de transporte aéreo e as pessoas que compram passagem em agências de viagem.
- Carga Paga Transportada: Quantidade de carga transportada que tenha gerado receita direta ou indireta à empresa aérea, desconsiderando bagagem despachada por passageiro e malote postal.



Agência Nacional de Aviação Civil

Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos

Gerência de Acompanhamento de Mercado

Gerência Técnica de Análise Estatística

Setor Comercial Sul, Quadra 9, Lote C

Edifício Parque Cidade Corporate, Torre A, 5º Andar

CEP 70308-200, Brasília/DF, Brasil

www.anac.gov.br, 163