

# Reunião de Audiência Pública da Subcomissão Temporária sobre Aviação Civil

Cenário da aviação civil  
Prof. Dr. Elton Fernandes  
COPPE/UFRJ



**TGL** Núcleo de Estudos  
COPPE | Tecnologia, Gestão e Logística  
UFRJ | [www.tgl.ufrj.br](http://www.tgl.ufrj.br)

Debate sobre políticas públicas para a aviação comercial/linhas aéreas

08 – 05 – 2012

Plenário no 13, Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II, Senado Federal, Brasília.

# Sumário

- Partes interessadas no Brasil
  - Governo (Federal, Estadual, Municipal)
  - Empresas (Nacionais e Estrangeiras)
  - Clientes (Negócios, Turismo, Pessoais)
- Cenário Internacional
- Cenário Nacional
- Conclusão

# Partes Interessadas

# Principais organismos de Estado da aviação civil

## DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo

- Em **5 de outubro de 2001**, é criado, no Rio de Janeiro, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

Fonte: <http://www.decea.gov.br/o-decea/historico/> (05-05-2012)

### Continuidade

## ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil

- A Lei nº 11.182, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), foi aprovada em 27 de setembro de 2005. A ANAC, no entanto, nasceu de fato em **20 de março de 2006**.

Fonte: <http://www2.anac.gov.br/anac/historicoAnac.asp> (05-05-2012)

### Descontinuidade

## SAC-PR – Secretaria de Aviação Civil

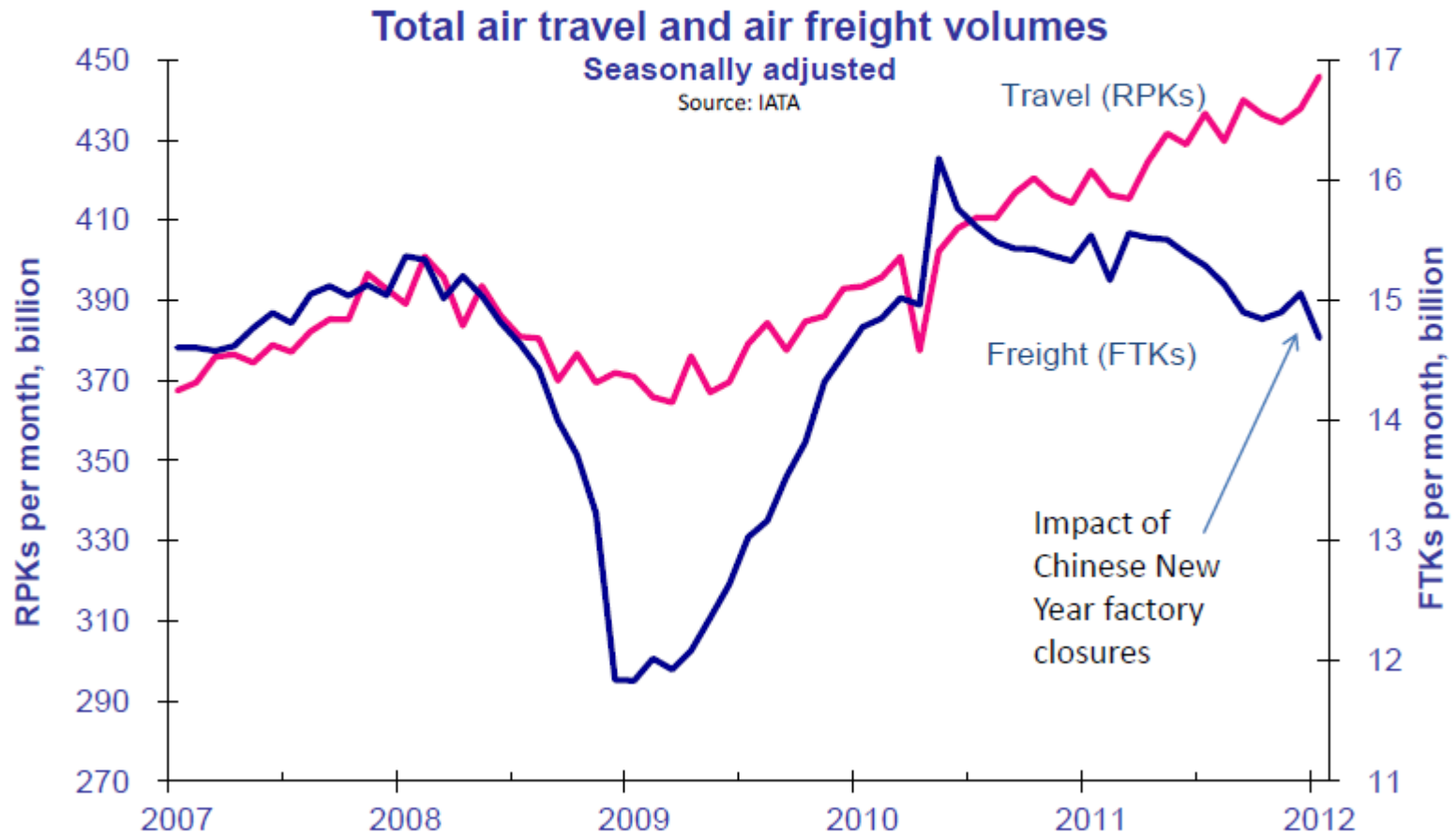
- A Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR) foi criada pela Medida Provisória Número 527 de **18 de março de 2011**.

Fonte: <http://www.aviacaocivil.gov.br/institucional> (05-05-2012)

### Descontinuidade

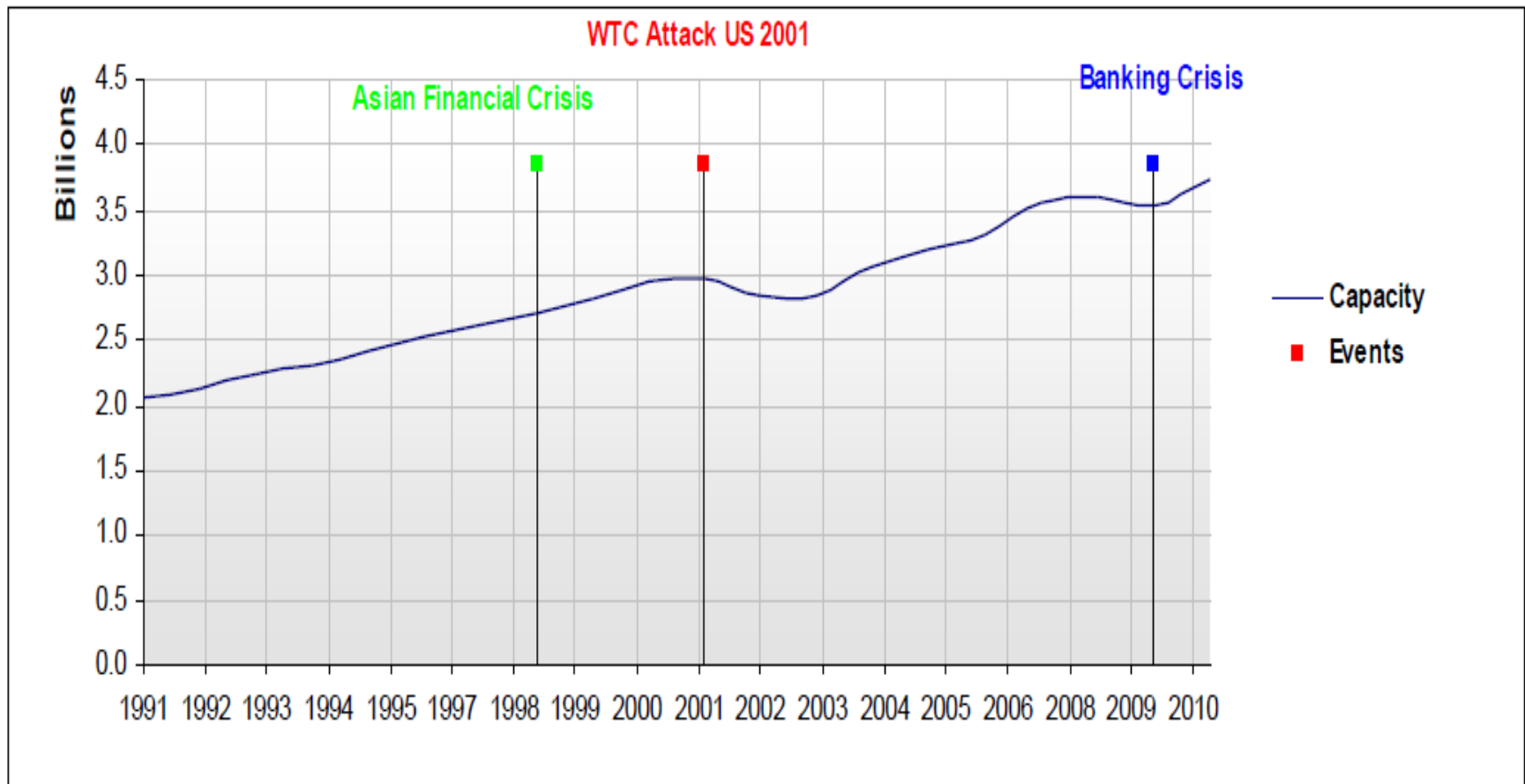
# Cenário Internacional

# Air travel up, cargo stabilizing?

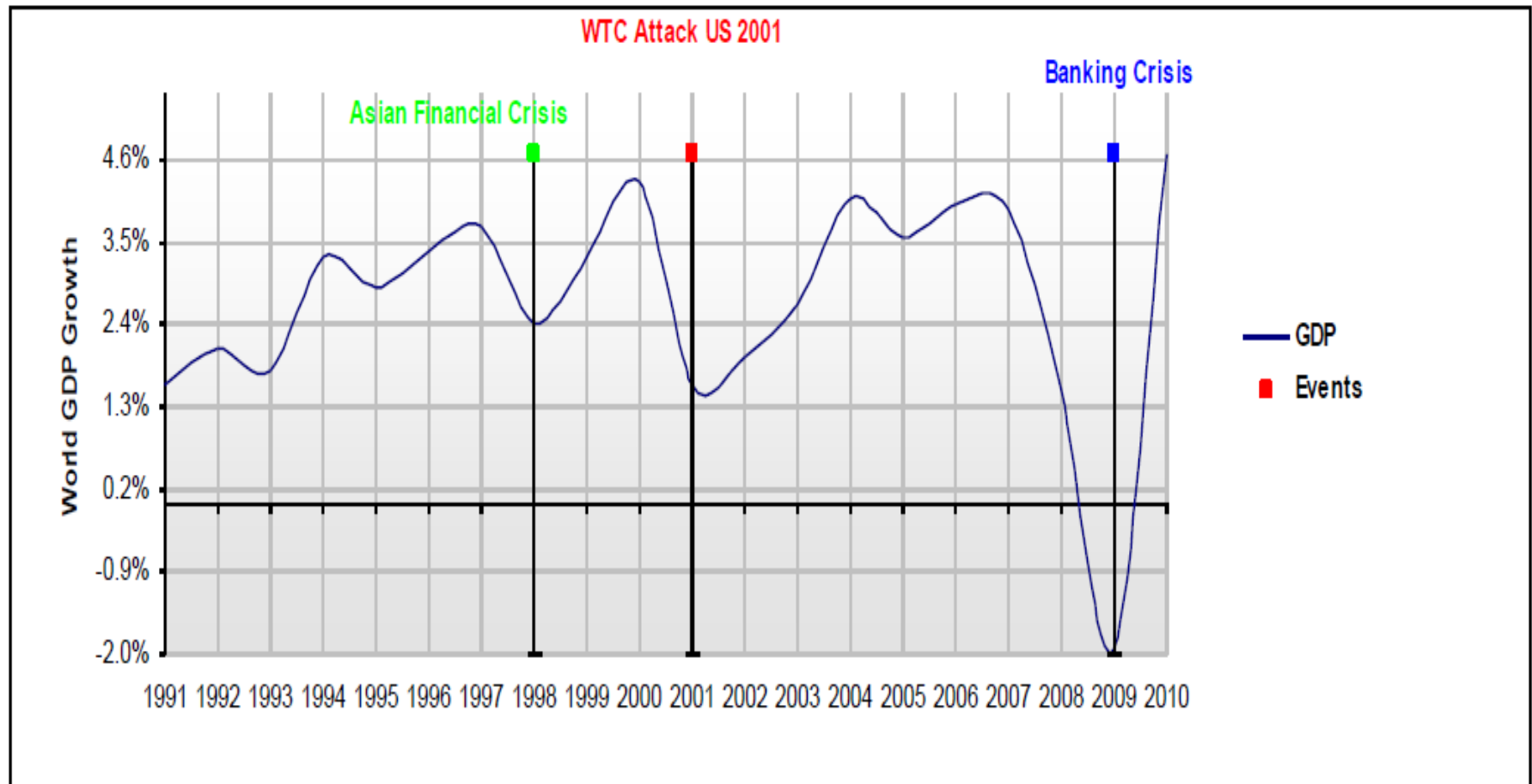


# Somente as grandes crises têm afetado fundamentalmente a oferta

Fonte: OAG, August 2011. World crisis analysis.



# Evolução do PIB e as crises sociais e econômicas

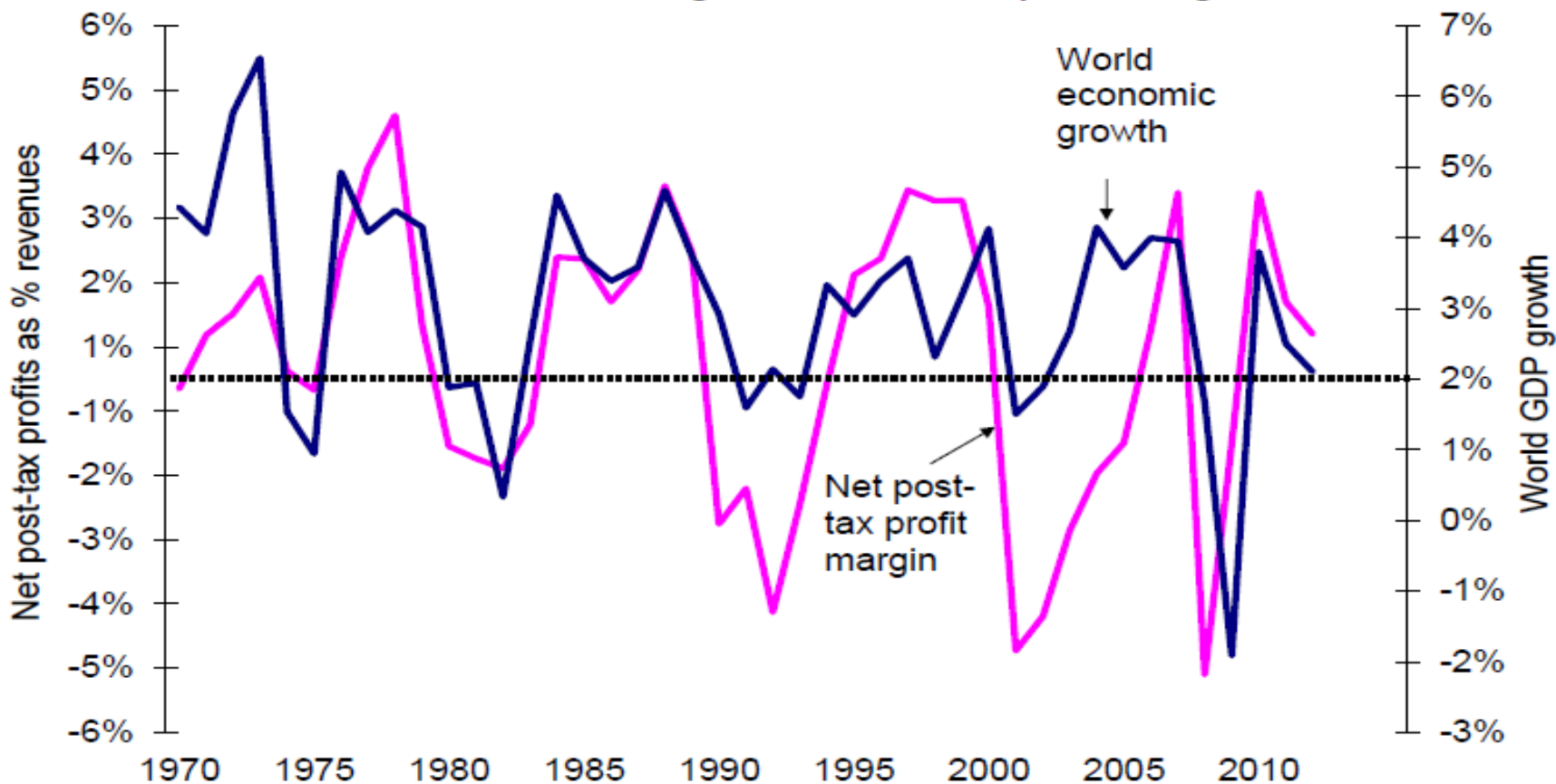




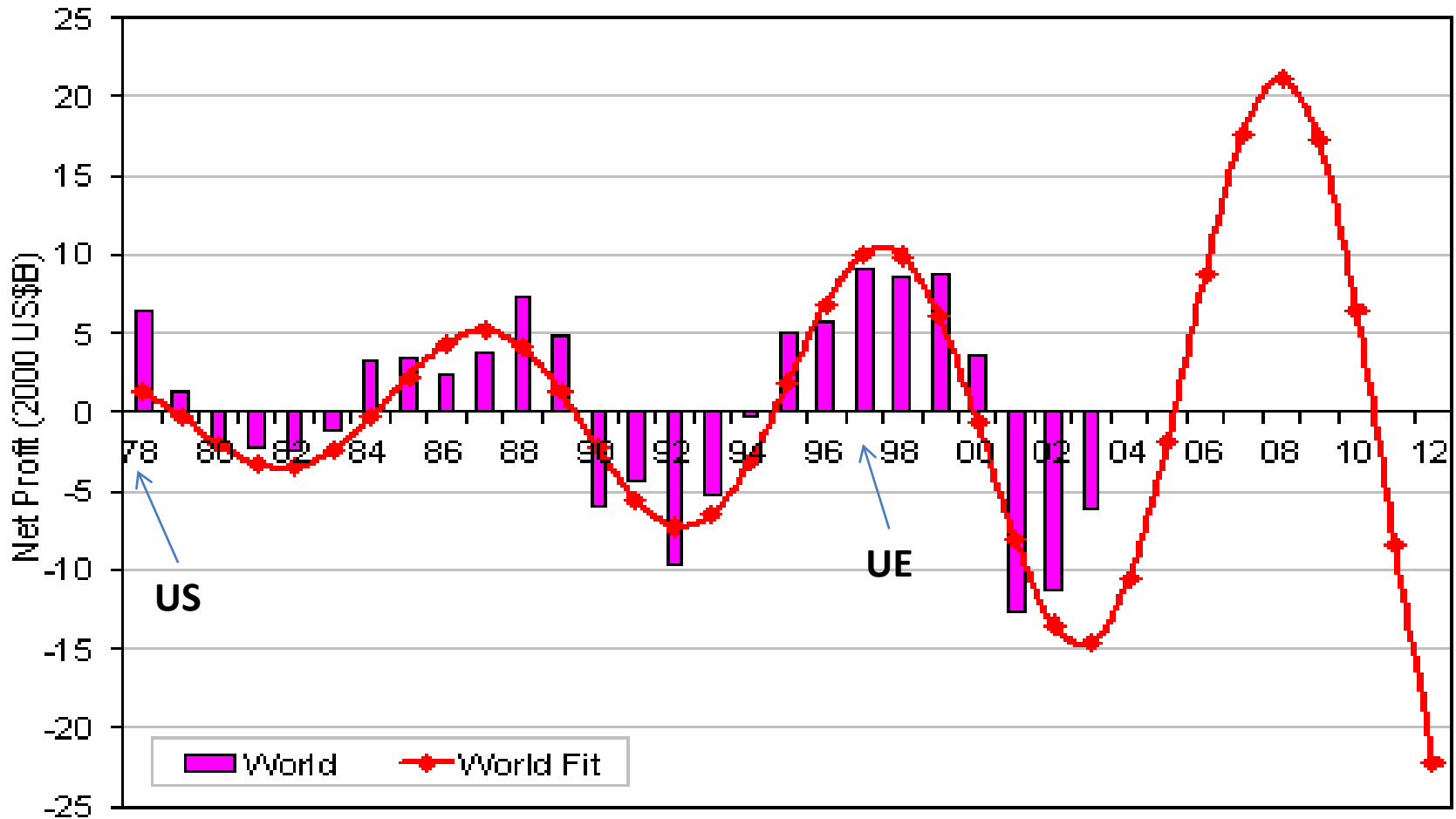
# Crescimento do PIB mundial e margem das empresas aéreas

## Close to GDP growth where profits disappear

World economic growth and airline profit margins

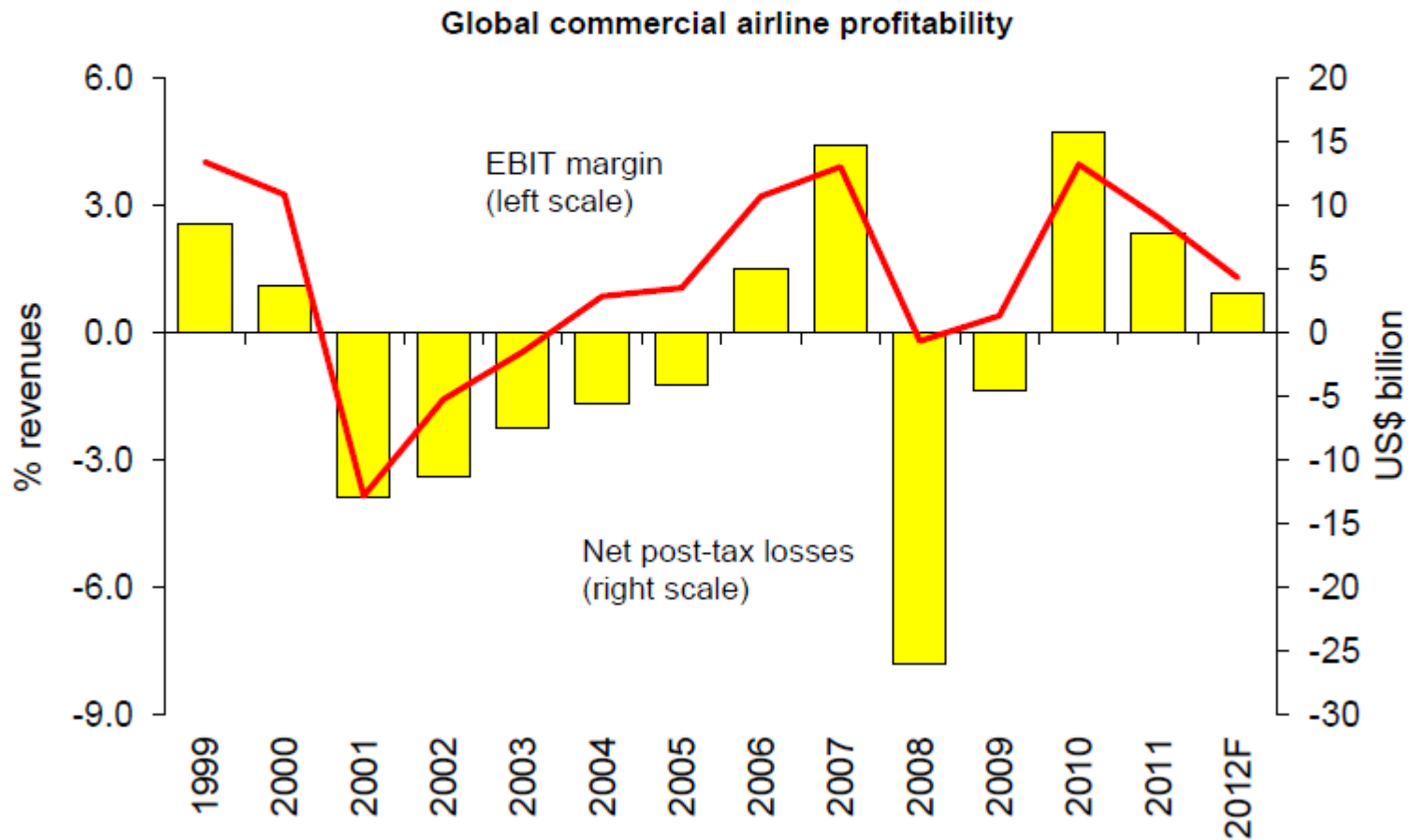


# Profitability Model of the World Airline Industry after deregulation



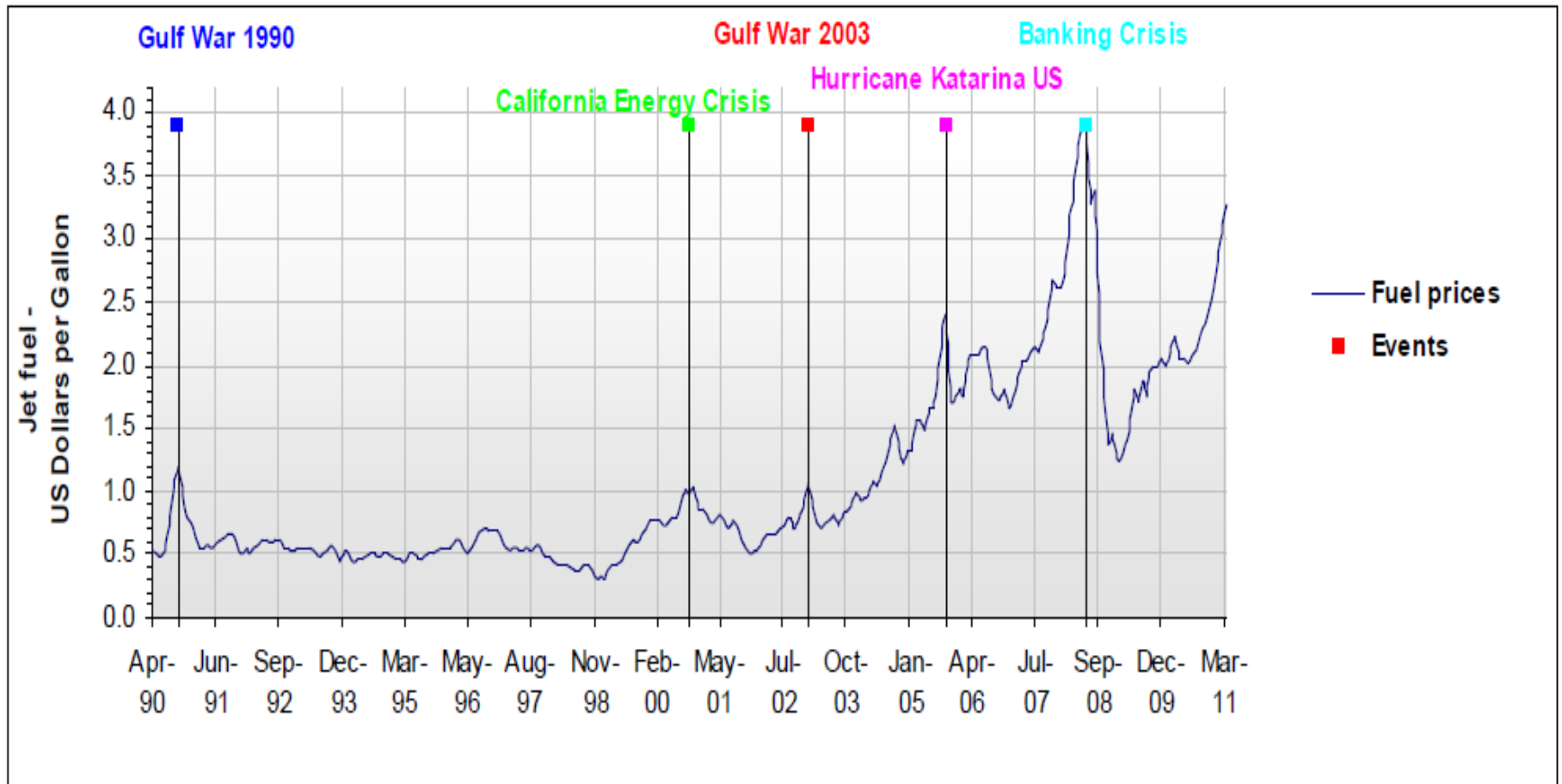
Fonte: JIANG, H. & HANSMAN, R. J. 2006. An Analysis of Profit Cycles in the Airline Industry. 6th AIAA Aviation Technology, Integration and Operations Conference (ATIO), Wichita, Kansas.

# Profitability will weaken but not disappear



Fonte: IATA Financial Report - March 2012

# Preço do combustível de aviação e as crises



# Previsões da IATA para a indústria de empresas aéreas

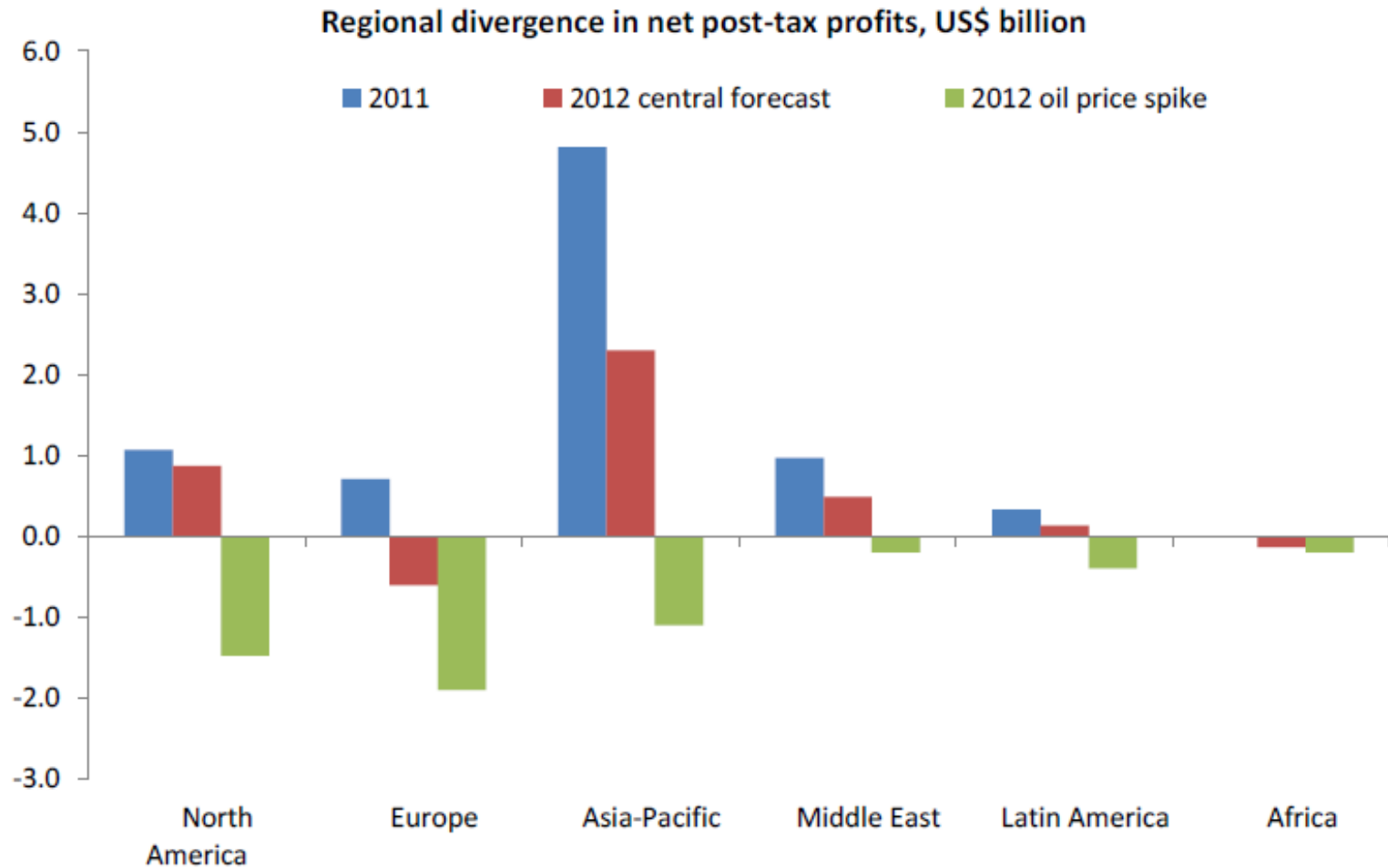
System-wide global commercial airlines	Traffic (RTK), % change over year					Capacity (ATK), % change over year				
	2009	2010	2011E	2012F		2009	2010	2011E	2012F	
				Central forecast	Oil price spike				Central forecast	Oil price spike
<b>Global</b>	-4.3	10.4	4.0	3.6	2.9	-3.5	5.2	5.6	3.2	2.8
<b>Regions</b>										
North America	-6.3	9.9	1.7	1.7	1.0	-5.6	3.9	2.8	0.5	0.0
Europe	-7.7	5.0	6.7	2.6	1.9	-5.4	1.5	8.5	2.9	2.5
Asia-Pacific	-2.2	12.6	2.5	4.5	3.7	-4.8	5.8	4.3	3.9	3.5
Middle East	9.5	20.0	8.3	8.8	8.1	11.1	15.8	10.5	8.5	8.1
Latin America	0.0	14.5	9.8	7.2	6.4	1.4	9.6	8.2	6.7	6.3
Africa	-5.4	15.0	-0.7	4.5	3.8	-1.5	9.5	2.5	3.9	3.5

Source: ICAO data to 2009. IATA 2010-11 estimates, 2012 forecasts. Dom. and int. traffic. Includes pax and cargo by weight.

System-wide global commercial airlines	EBIT margin, % revenues					Net profits, \$ billion				
	2009	2010	2011E	2012F		2009	2010	2011E	2012F	
				Central forecast	Oil price spike				Central forecast	Oil price spike
<b>Global</b>	0.4%	4.0%	2.7%	1.3%	-0.6%	-4.6	15.8	7.9	3.0	-5.3
<b>Regions</b>										
North America	1.2%	4.7%	2.7%	2.0%	0.0%	-2.7	4.1	1.1	0.9	-1.5
Europe	-2.2%	1.9%	1.1%	0.3%	-1.6%	-4.3	1.9	0.7	-0.6	-1.9
Asia-Pacific	2.8%	6.0%	4.7%	2.0%	0.0%	2.6	8.0	4.8	2.3	-1.1
Middle East	-1.5%	3.6%	3.4%	1.9%	0.1%	-0.6	0.9	1.0	0.5	-0.2
Latin America	2.8%	5.0%	2.4%	1.8%	0.0%	0.5	0.9	0.3	0.1	-0.4
Africa	-1.2%	1.6%	0.8%	-0.3%	-1.2%	-0.1	0.1	0.0	-0.1	-0.2

Source: ICAO data 2009-10. IATA estimates for regions in 2010. IATA estimates for 2011 and forecasts for 2012.

# Impact of much higher oil prices in 2012



Fonte: IATA Financial Report - March 2012

# Variação na oferta por país 2008-2010

Fonte: Dobruszkes & Van Hamme. Journal of Transport Geography 19 (2011) 1387–1398

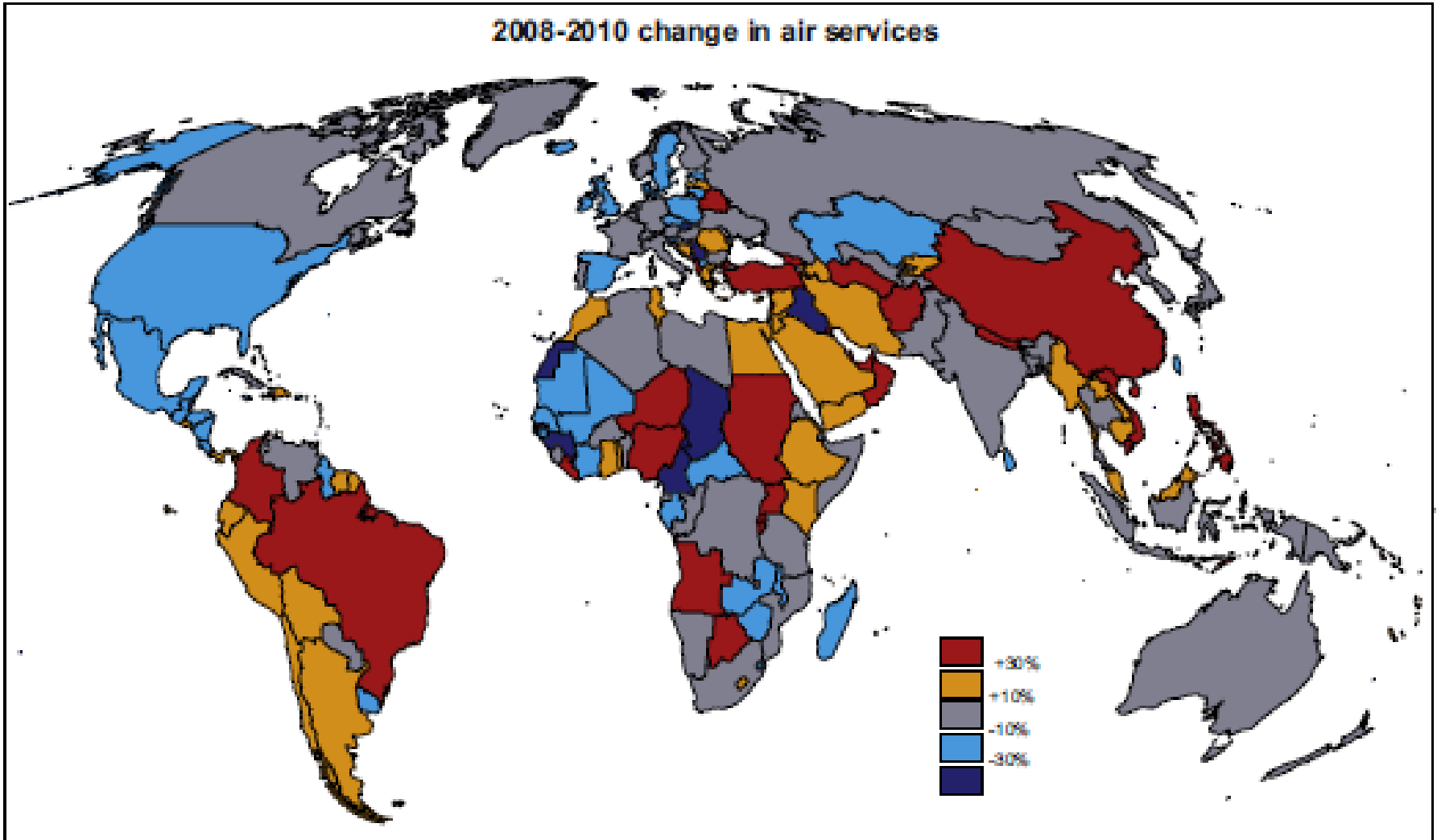


Fig. 3. Change in air services between January 2008 and January 2010 (at the country level). Source: own calculations from OAG.

# Variação na oferta por cidade 2008-2010

Fonte: Dobruszkes & Van Hamme. Journal of Transport Geography 19 (2011) 1387–1398

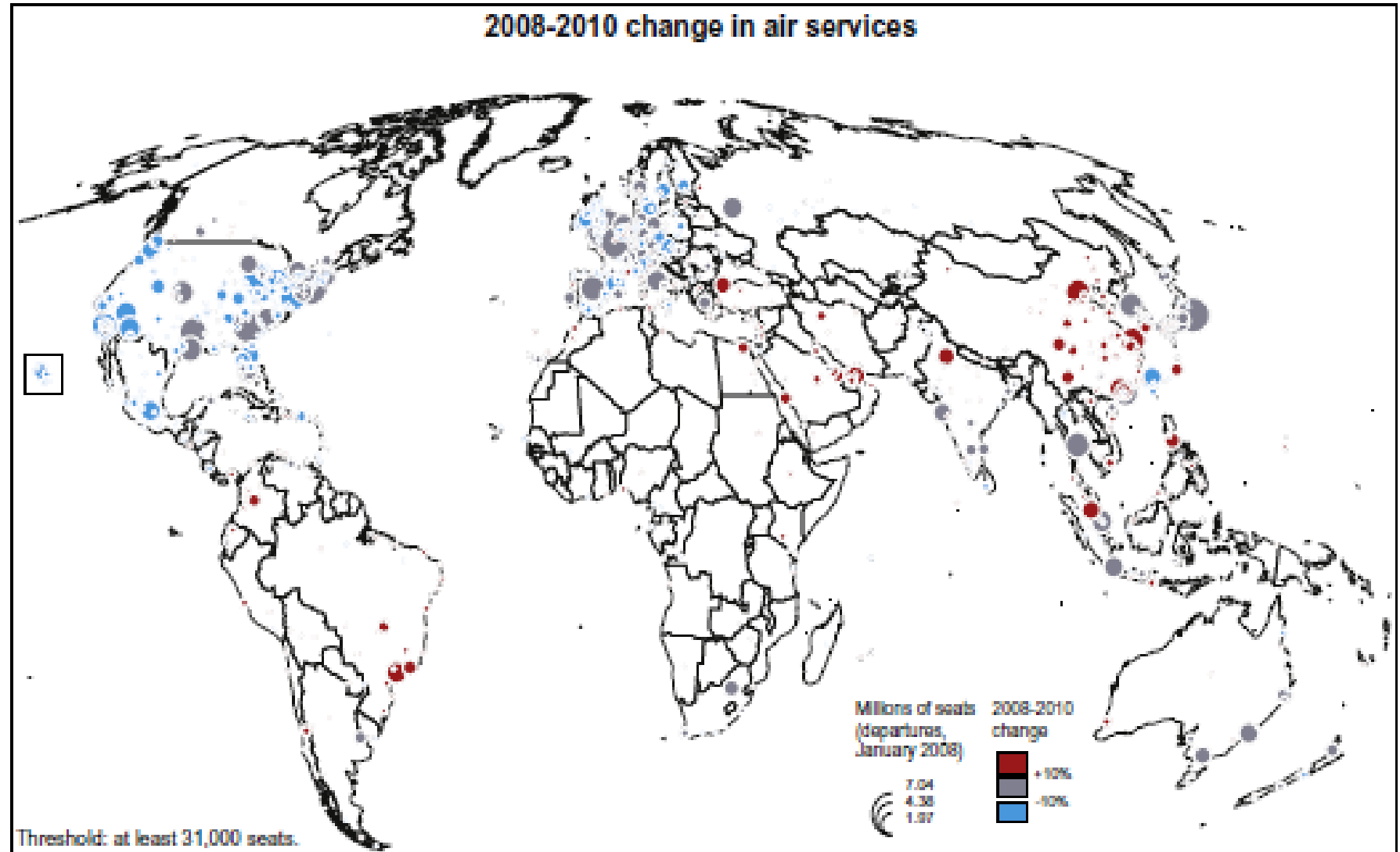
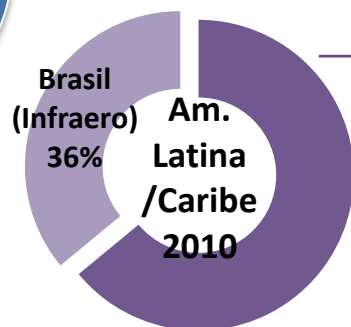
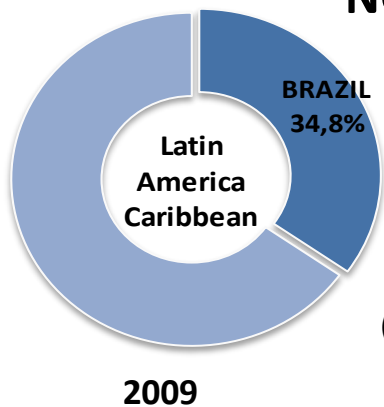


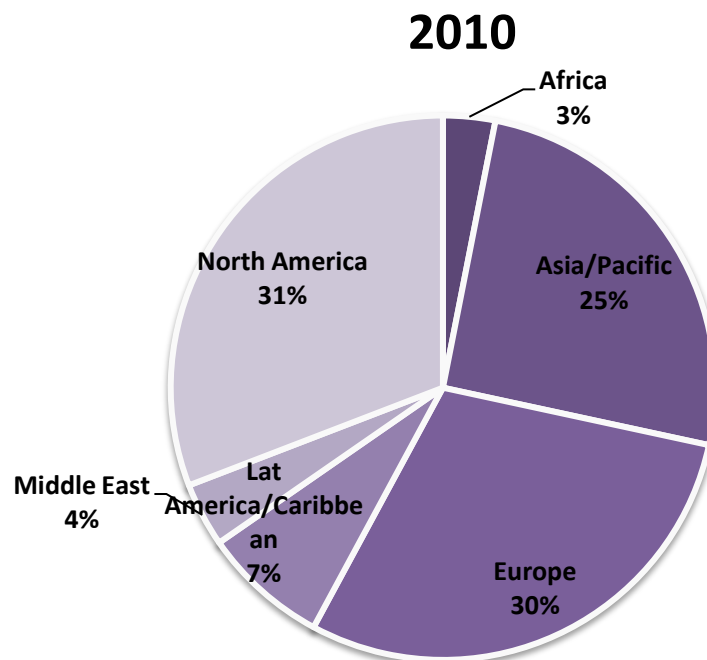
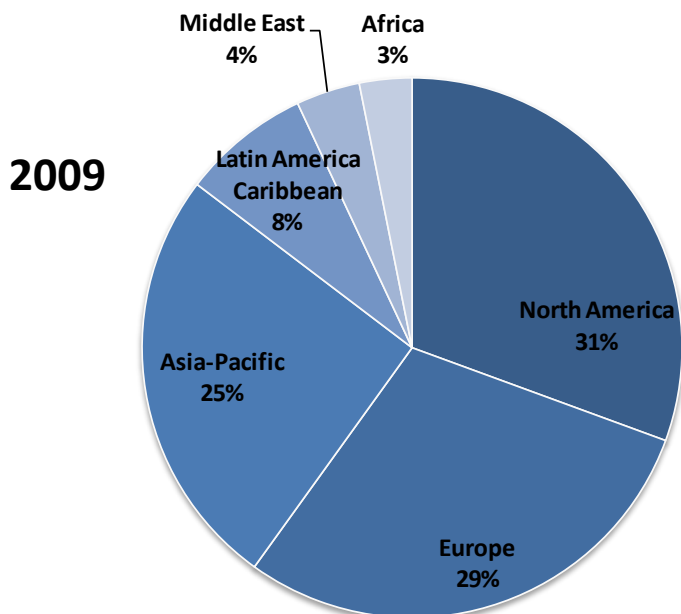
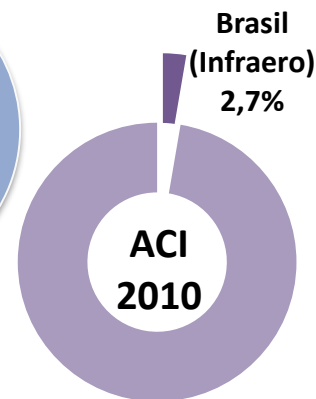
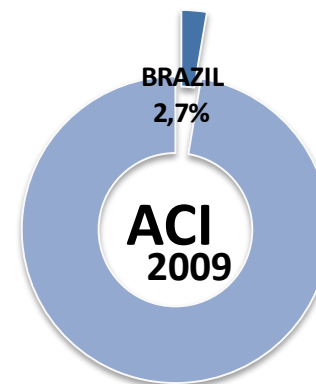
Fig. 2. Change in air services between January 2008 and January 2010 (at the city level). Source: own calculations from OAC.



# POSIÇÃO DO BRASIL EM RELAÇÃO A PASSAGEIROS TRANSPORTADOS NO MUNDO E AMÉRICA LATINA & CARIBE – ACI 2009/2010



Passageiros Transportados	
2009	4.668.332.609
2010	4.745.287.099

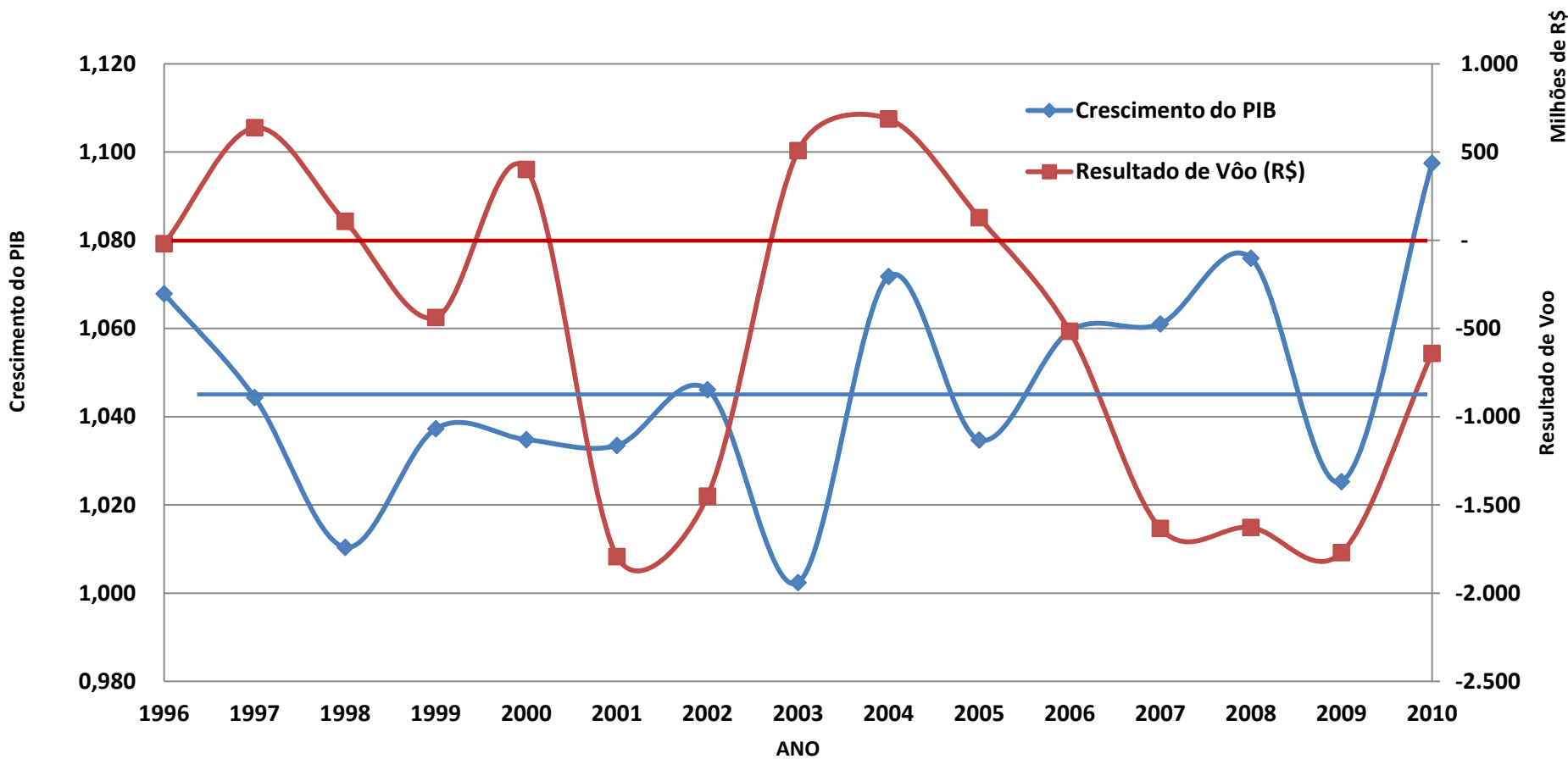




# Cenário Nacional

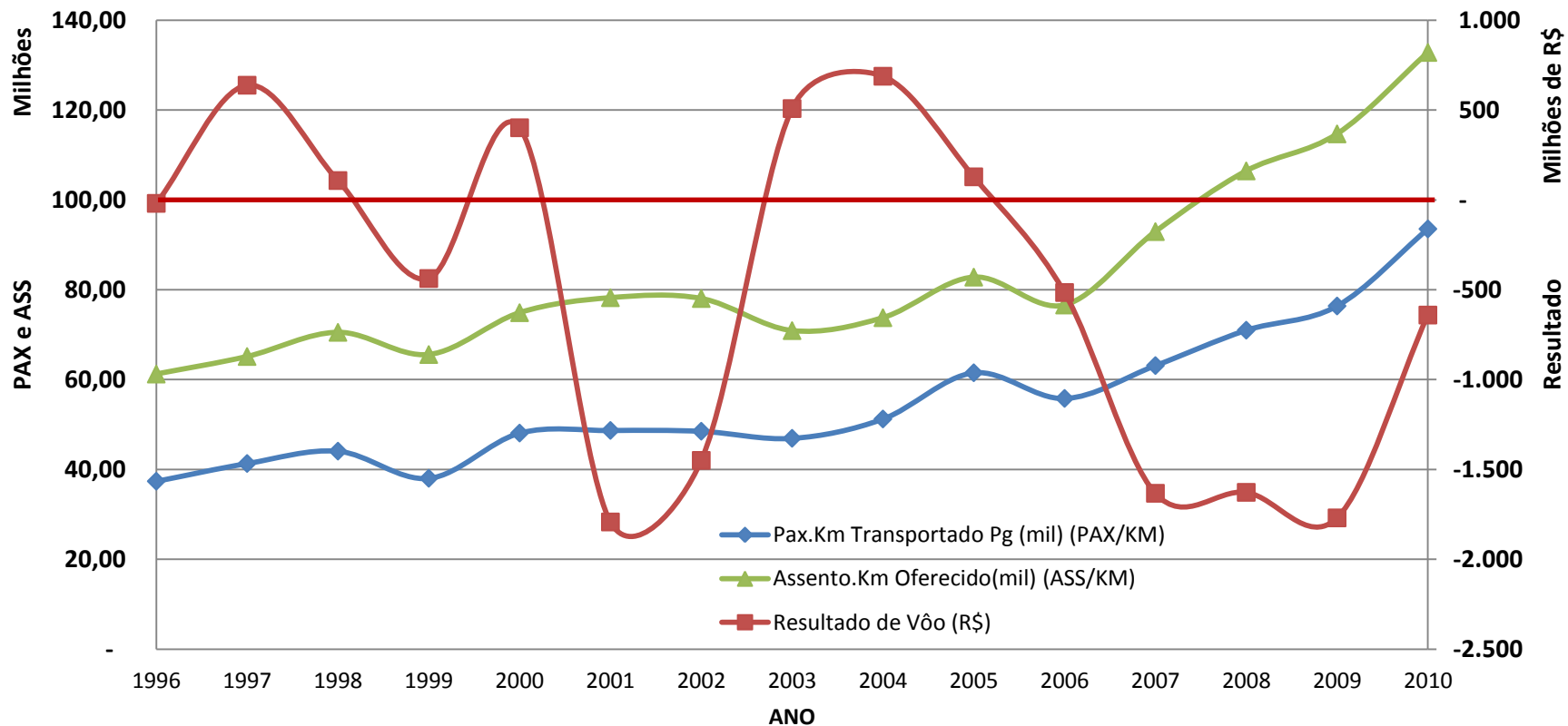
# Mesmo com crescimento do PIB a indústria tem dificuldade de apresentar lucro

Resultado de Voo (IPCA - Milhões de R\$ 2010) x Crescimento do PIB



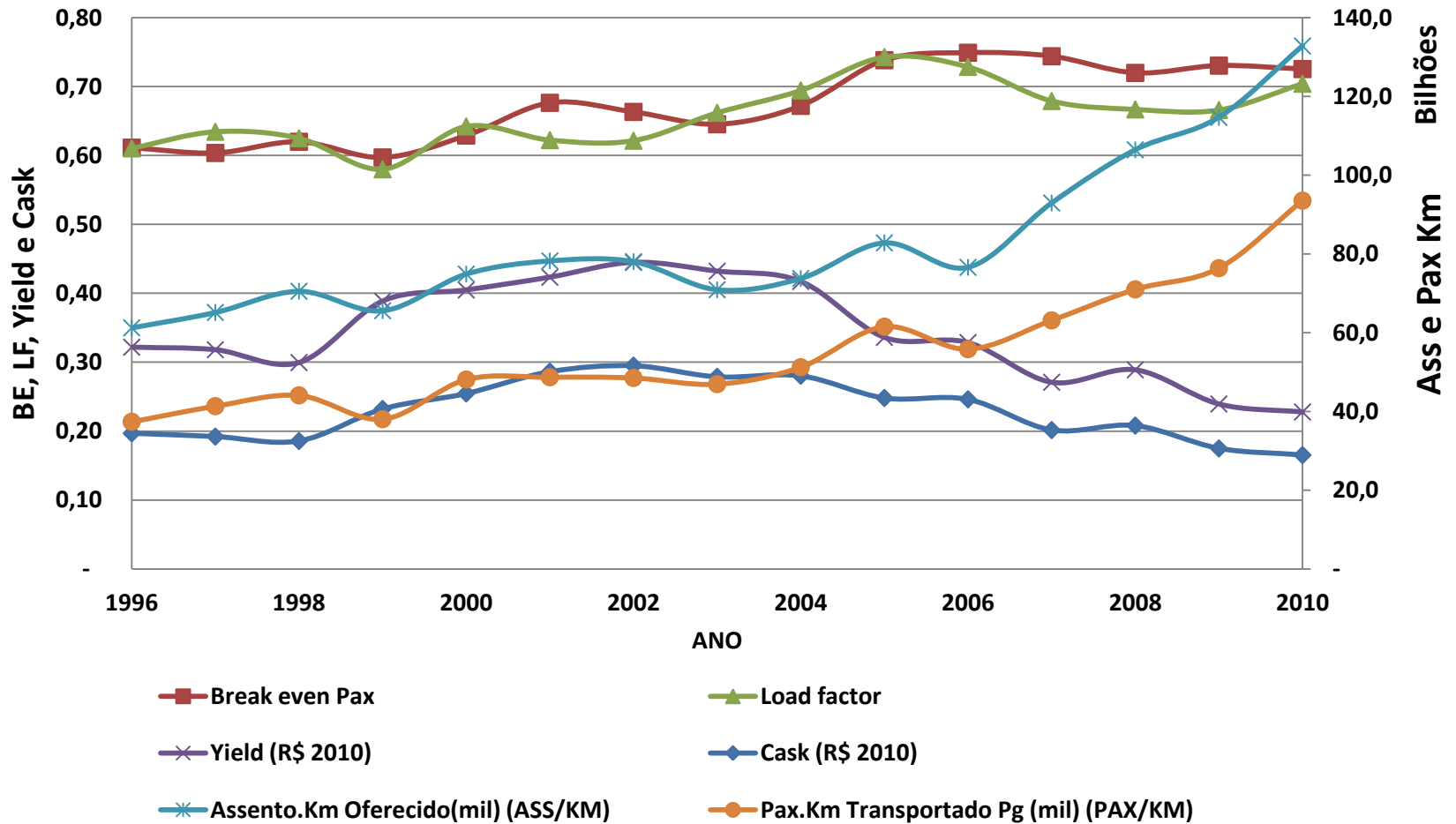
# Cresce a oferta e demanda, mas lucro continua incerto

## RPK e ASK x Resultados (milhões de R\$ 2010 - IPCA)

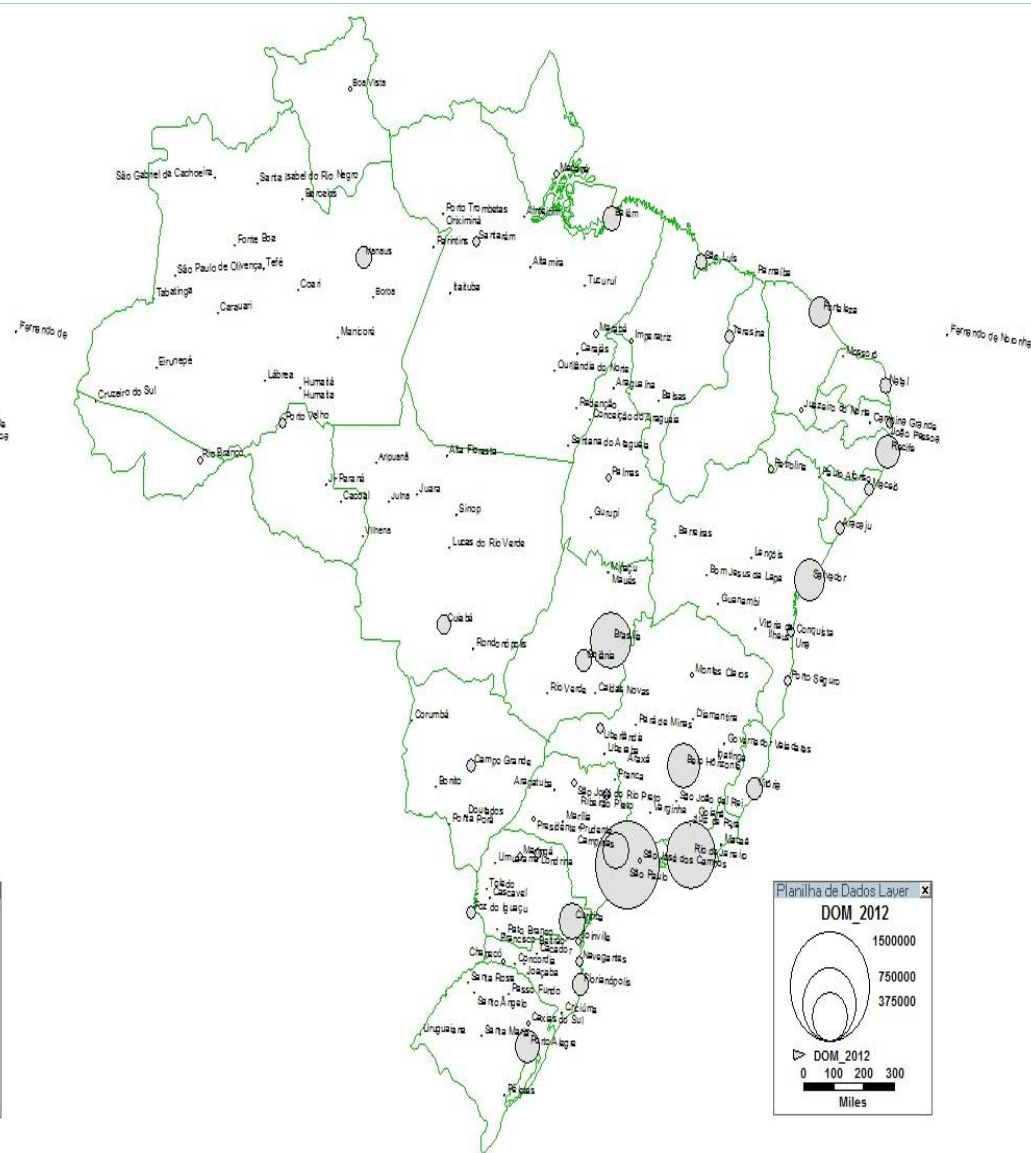


# Queda substancial do Yield a partir de 2002

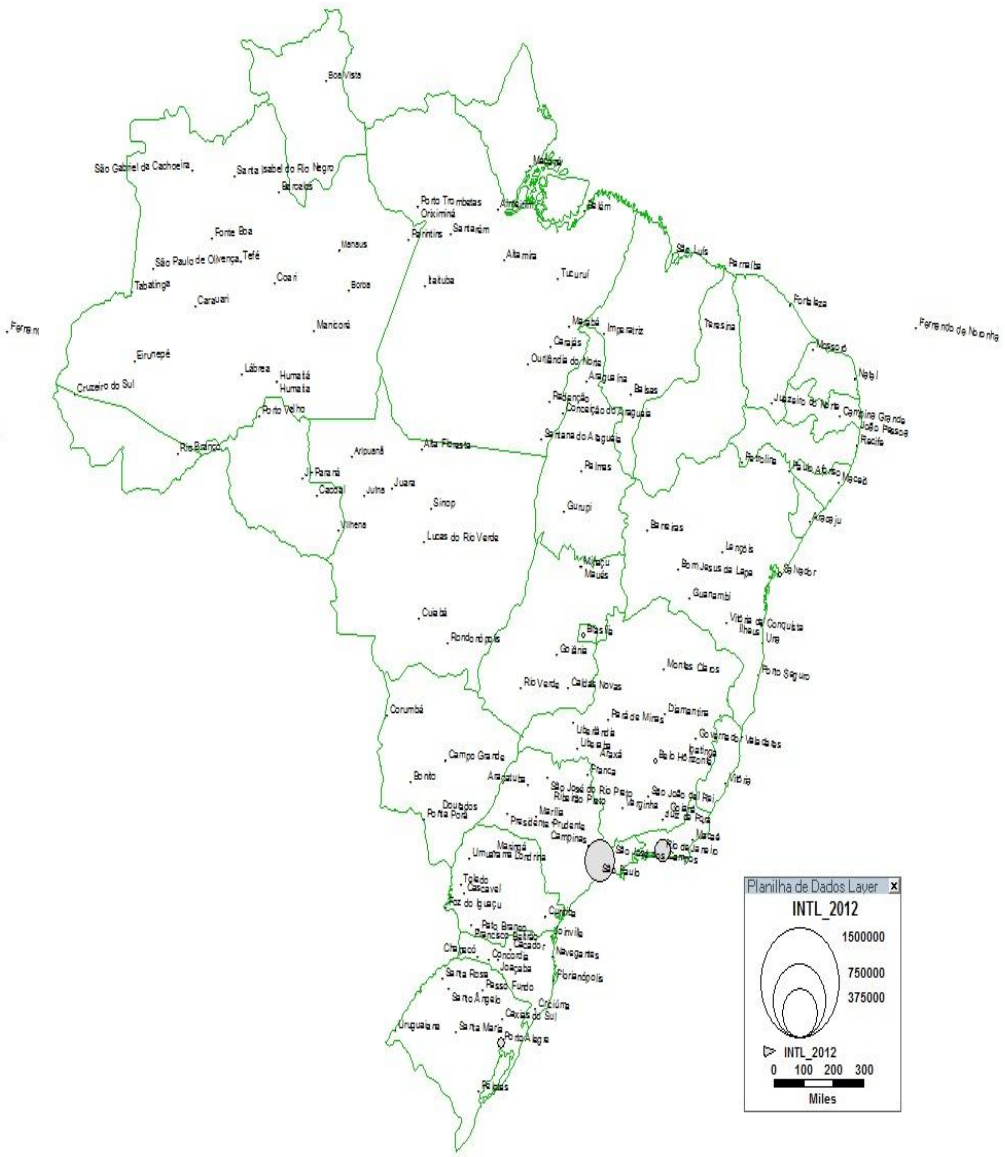
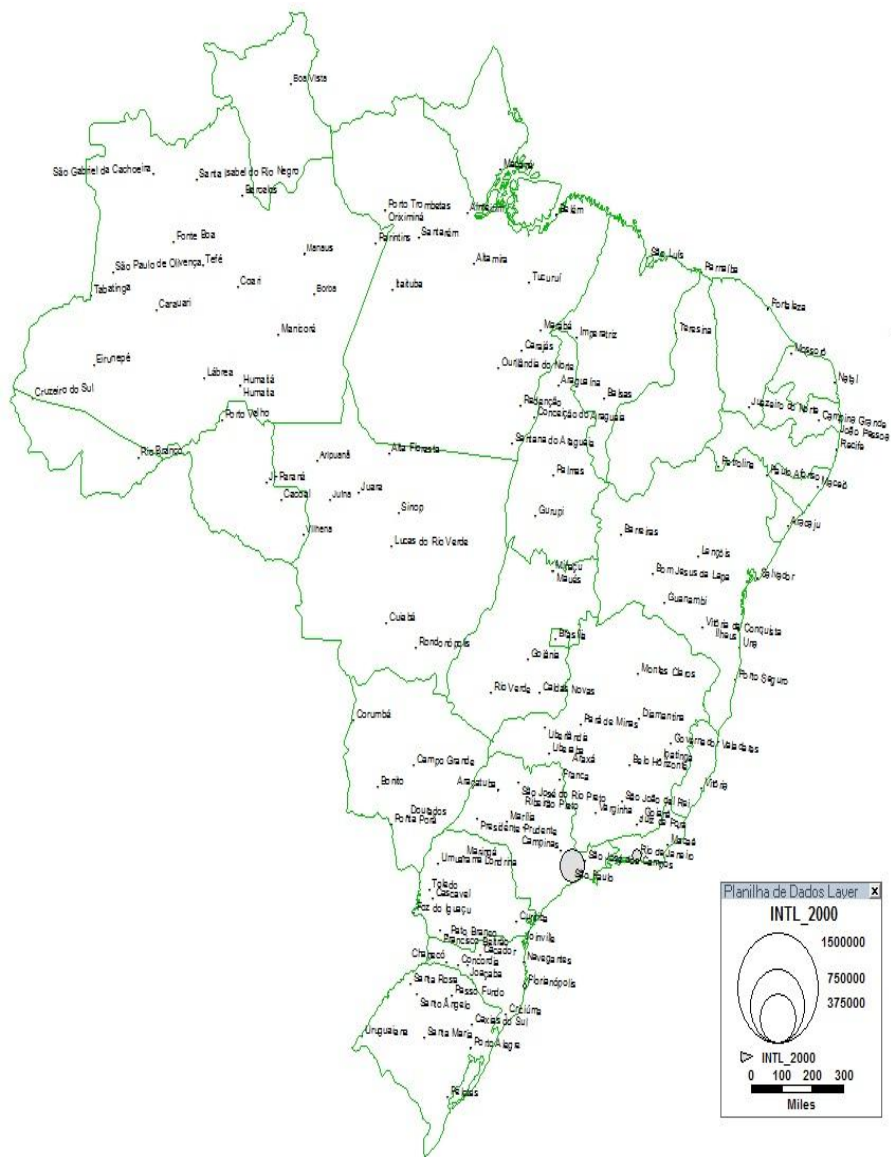
## Parâmetros das Empresas Brasileiras



# Oferta de ass dom 2000 e 2012



# Oferta de ass int 2000 e 2012



# Slots janeiro 2000

Empresa	BLC (TAM)	TAM	RSL (VRG)	VRG	TBA	VSP	Int	Outras
Total	12%	13%	14%	18%	9%	17%	4%	13%
SBGR	12%	0%	0%	30%	15%	18%	18%	7%
SBSP	2%	41%	29%	0%	1%	11%	0%	16%
SBKP	6%	32%	39%	2%	0%	3%	4%	14%
SBGL	9%	0%	0%	40%	13%	23%	15%	0%
SBRJ	0%	21%	52%	0%	0%	19%	0%	8%
SBCF	18%	0%	0%	13%	0%	69%	0%	0%
SBBH	2%	33%	34%	0%	0%	5%	0%	26%
SBBR	20%	8%	11%	20%	11%	23%	0%	7%
SBCT	23%	15%	21%	12%	9%	14%	0%	6%
SBSV	18%	3%	0%	24%	17%	22%	0%	16%
SBRF	12%	2%	2%	25%	15%	24%	1%	19%
SBPA	33%	4%	18%	23%	7%	11%	0%	4%
SBFZ	13%	2%	0%	26%	19%	15%	0%	25%
SBEG	3%	0%	0%	31%	8%	9%	4%	45%
SBNT	21%	0%	0%	25%	10%	26%	0%	18%
SBCY	30%	12%	0%	13%	4%	8%	1%	32%



# Slots janeiro 2012

Empresa	AZU	GLO	WEB (GLO)	PTN (TAM)	TAM	TIB	ONE	Int	Outras
Total	11%	31%	6%	1%	30%	8%	6%	5%	2%
SBGR	0%	26%	7%	0%	35%	6%	7%	19%	1%
SBSP	0%	46%	0%	4%	44%	0%	5%	0%	1%
SBKP	82%	7%	0%	0%	4%	6%	0%	2%	0%
SBGL	7%	35%	8%	0%	32%	0%	3%	14%	1%
SBRJ	10%	31%	10%	0%	26%	10%	8%	0%	5%
SBCF	17%	32%	12%	1%	16%	16%	4%	2%	0%
SBBH	0%	0%	0%	0%	0%	93%	0%	0%	7%
SBBR	2%	37%	5%	0%	39%	1%	8%	2%	5%
SBCT	9%	31%	12%	1%	28%	11%	2%	1%	4%
SBSV	9%	33%	10%	1%	22%	8%	12%	1%	3%
SBRF	9%	34%	6%	0%	28%	9%	12%	2%	0%
SBPA	15%	29%	11%	1%	26%	3%	3%	4%	8%
SBFZ	12%	36%	3%	0%	39%	0%	6%	1%	2%
SBEG	6%	33%	0%	0%	36%	23%	0%	2%	0%
SBNT	4%	31%	6%	0%	44%	9%	3%	3%	0%
SBCY	6%	21%	0%	2%	16%	34%	12%	0%	10%

# Conclusões

- **É evidente a dificuldade da indústria brasileira de empresas aéreas atingir margens de lucro positivas. Esta dificuldade precisa ser estudada de forma profunda, para que possamos entender as razões de em um mercado crescente e pouco afetado pelas crises internacionais vir acumulando prejuízos.**
- **O Professor Rigas Doganis diz que as Empresas Aéreas só têm a elas mesmas que reclamar pelas dificuldades de se atingir equilíbrio na indústria. Tarifas exageradamente baixas para encher os aviões aliadas a uma oferta exagerada não combinam com lucros. Tarifas discriminatórias, exageradamente altas, para os passageiros a negócios não irão conduzir a bons resultados, somente irão afastar os clientes mais rentáveis do transporte aéreo. Adicionalmente, o Governo tem contribuído bastante para a instabilidade dessa indústria com suas ações contingencias e falta de regras claras para o planejamento de longo prazo das empresas aéreas. Falta de independência de interesses de Governo e instabilidade regulatória minam a confiança empresarial.**
- **Uma vez que este é um negócio de características internacionais, é necessário se pensar em medidas compensatórias para reduzir os efeitos negativos do custo Brasil e permitir que as empresas brasileiras concorram a nível internacional.**

# Conclusões

- **Estamos entrando em uma fase do ciclo econômico do transporte aéreo que aponta para grandes dificuldades de sustentação das empresas aéreas. A concentração observada pelos movimentos de liberalização e consolidação precisa ser continuamente estudada e monitorada.**
- **As políticas e ações de Governo na área de transportes devem ser avaliadas em um contexto de longo prazo e não de forma contingencial como, tudo indica, vem ocorrendo. Novamente os objetivos precisam ser de Estado, pois os impactos das ações de governo são de longo prazo.**
- **Abrir aeroportos com baixo potencial de demanda para a aviação regular exige estudos aprofundados com a consideração do instrumento da suplementação tarifária. De outra forma, poderemos ter um abre e fecha de aeroportos com valiosos recursos desperdiçados.**