

A

B

E

A

R

Associação
Brasileira
das
Empresas
Aéreas

Voar por mais Brasil

As companhias fundadoras

A associação foi criada em agosto de 2012



Juntos, somos responsáveis por

99% do mercado doméstico** com 2.700 voos diários 450 aeronaves

* Trip e Azul fundiram-se em 2012 sob a marca Azul
 **Medido em RPK (Passageiro-Quilômetro-Pagante). Fontes: Dados Comparativos ANAC Jan-Nov 2012; Companhias aéreas

Geração de emprego e renda

1,2 mi

empregos

179 mil diretos

432 mil Indiretos

276 mil Induzidos*

329 mil pelo efeito no turismo

R\$ 4 bi pagos em salários diretos

R\$ 73 bi

adicionados ao PIB

R\$ 24 bi diretos

R\$ 20 bi Indiretos

R\$ 11 bi Induzidos*

R\$ 18 bi pelo efeito no turismo

R\$ 22 bi

em tributos recolhidos

R\$ 9,5 bi diretos

R\$ 7,8 bi Indiretos

R\$ 4,3 bi Induzidos*

Efeito no turismo não quantificado

R\$ 10 bi

em vendas de aeronaves
e equipamentos

A Embraer é o 3º maior fabricante de aeronaves do mundo, com cerca de 200 aeronaves produzidas por ano

*Efeito resultante do consumo dos funcionários diretos e indiretos

Fontes: Estudo Oxford Economics-IATA 2009; Estimativa Bain & Co; Salários informados pelas associadas ABEAR; Embraer

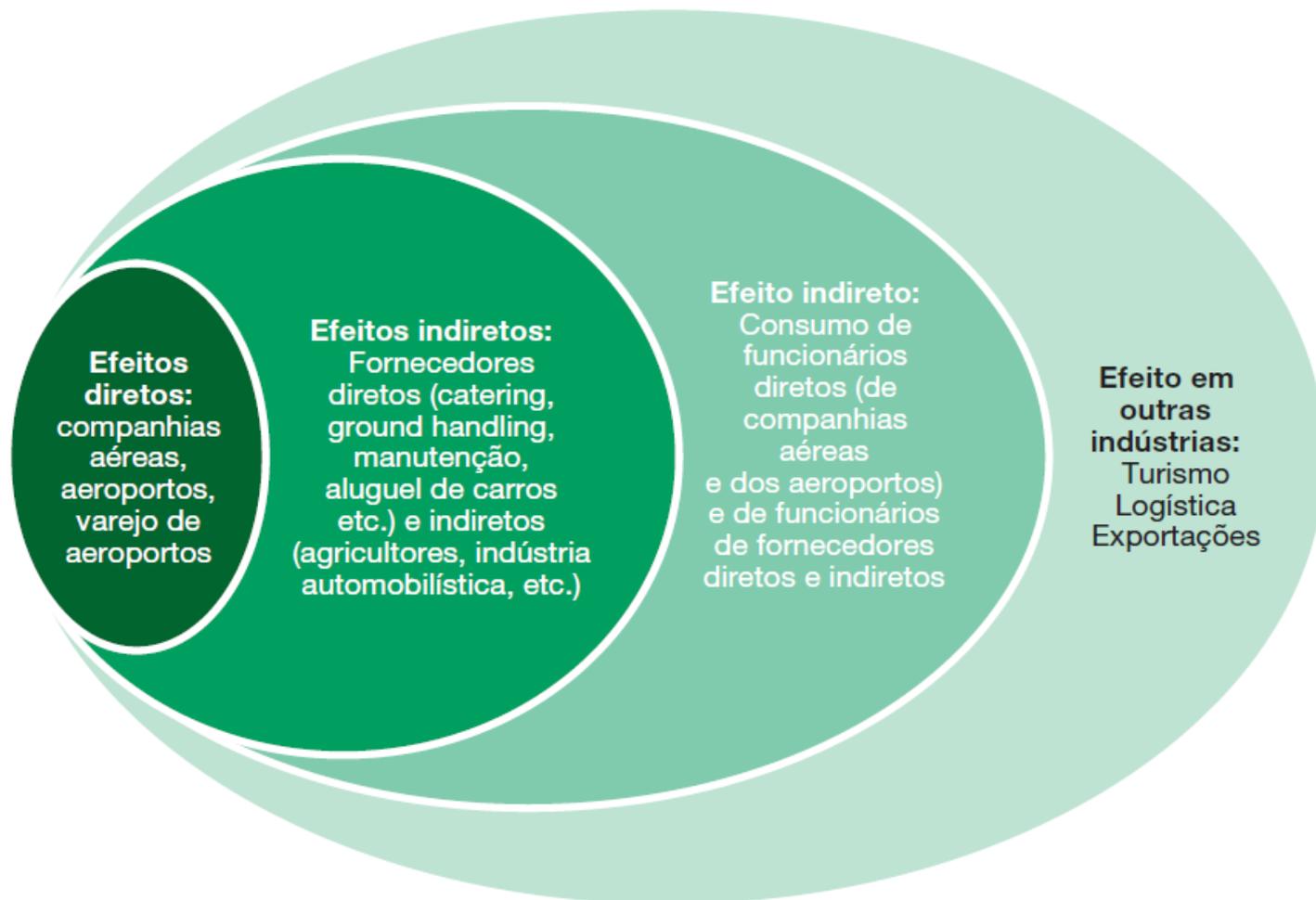
Movimentação de bens e serviços

US\$ 50,1 bi foi a movimentação do transporte aéreo na corrente comercial brasileira (**importação e exportação**) em 2012

Isso corresponde a **10,7%** da movimentação financeira total (de US\$ 466 bi), mas a apenas **0,2%** do peso total transportado – evidência do alto **valor agregado** dos bens transportados

No **mercado doméstico**, o setor aéreo responde por **0,4%** do **peso total transportado**

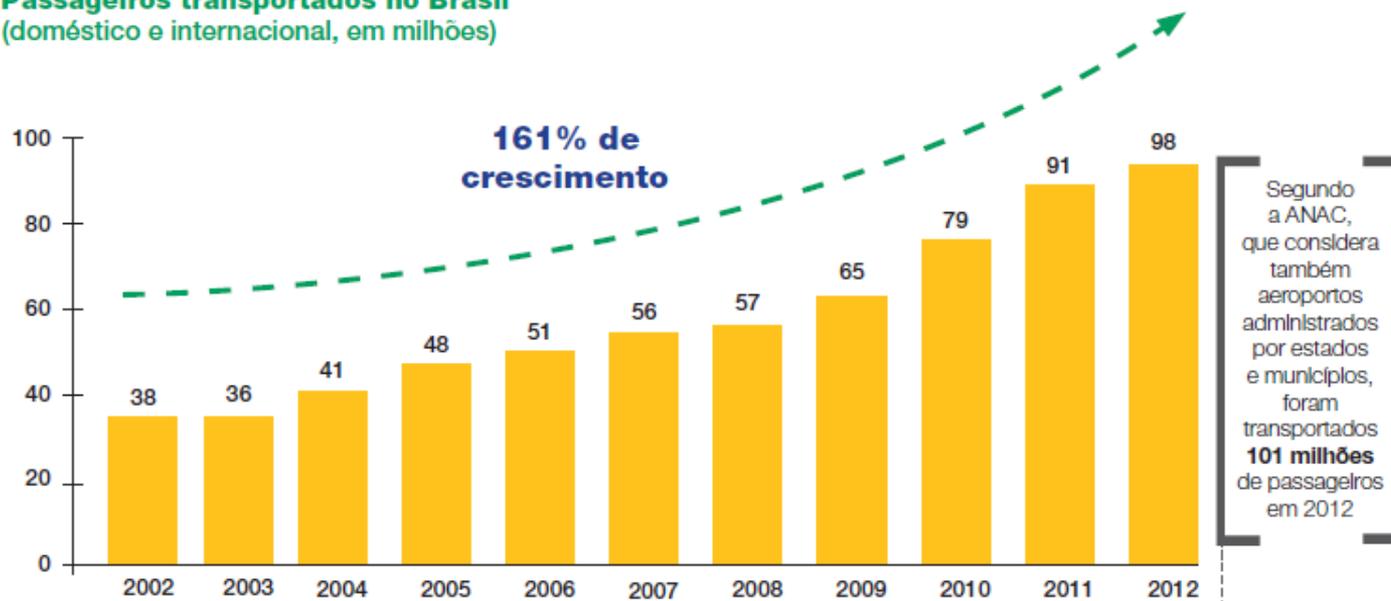
Efeito multiplicador na economia



Mais passageiros a cada ano

O crescimento de viagens domésticas e internacionais de 2002* a 2012 é de 161%

Passageiros transportados no Brasil (doméstico e internacional, em milhões)

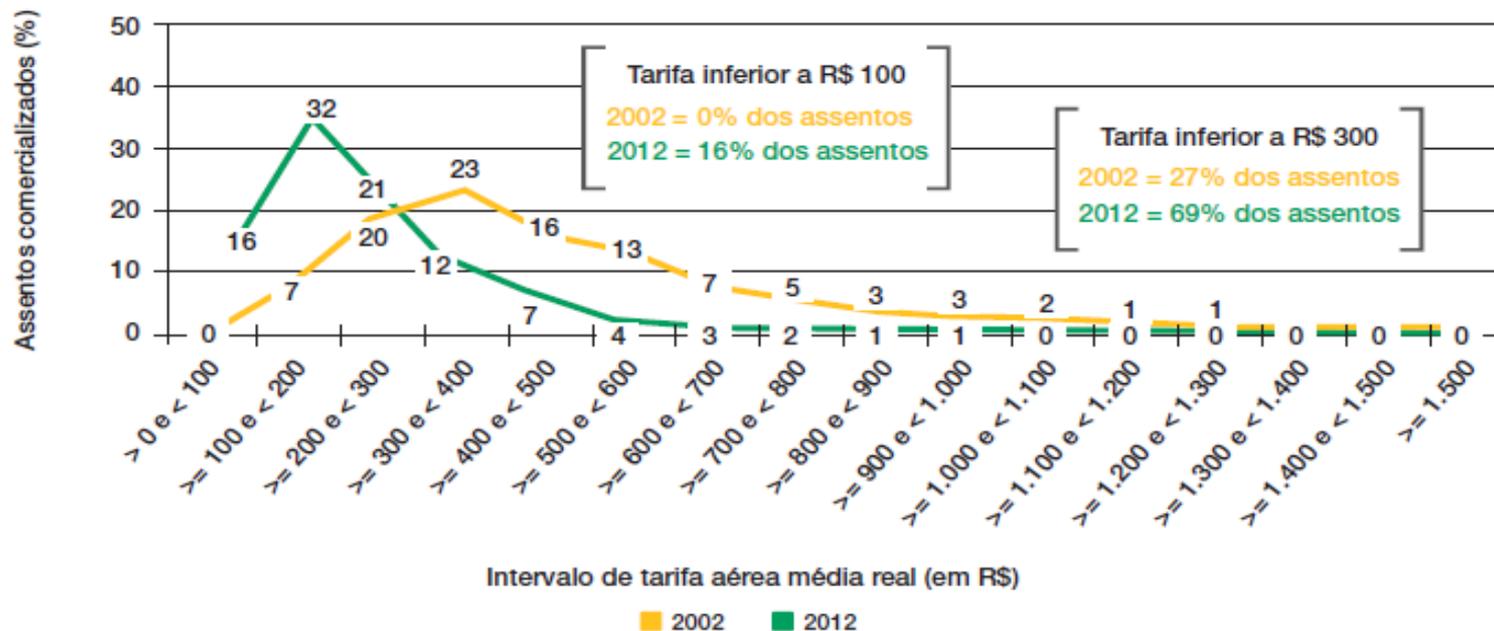


Voar é cada vez mais vantajoso

Em 2002, não havia passagens a menos de R\$ 100.
Hoje, elas representam 16% dos assentos vendidos

Assentos comercializados por intervalos de tarifa aérea média Transporte aéreo doméstico regular

De 2006 a 2012, a
tarifa doméstica média
teve redução de 46%,
de R\$ 509 para R\$ 273



Posição do Brasil no cenário internacional do setor aéreo

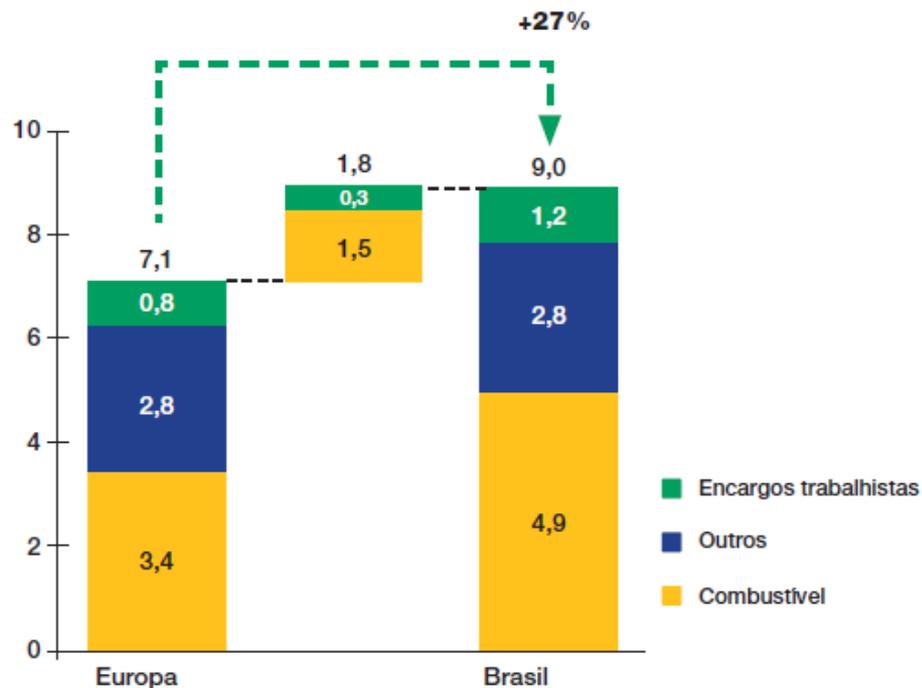
Comparativo com outros mercados domésticos

	Estados Unidos	China	Brasil	Japão	Argentina
Passageiros domésticos	625 milhões	256 milhões	81 milhões	80 milhões	6,6 milhões
Número de companhias com mais de 7% de mercado	4	4	4	2	2
Companhias com mais de 7% de mercado	<ul style="list-style-type: none"> 21% Delta Air Lines 17% Southwest Airlines 14% United Airlines 14% American Airlines 10% US Airways 	<ul style="list-style-type: none"> 23% China Southern 16% China Eastern 15% Air China 8% Hainan Airlines 	<ul style="list-style-type: none"> 41% TAM 35% GOL 12% AZUL 7% AVIANCA 	<ul style="list-style-type: none"> 47% All Nippon Airways 30% Japan Airlines 	<ul style="list-style-type: none"> 62% Aerolineas Arg. 32% Lan Airlines
Preço do QAV (US\$/galão)	2,84 Houston	3,32 Pequim	4,91 Guarulhos 5,16 Recife	ND	3,16 Buenos Aires
Tributação doméstica sobre o QAV	<ul style="list-style-type: none"> 1,52% por Galão de Taxa Estadual 0,3% por Galão de Taxa Federal Ambiental (Lust) 	ND	<ul style="list-style-type: none"> 12% a 25% de ICMS PIS/Pasep de 5% e Cofins de 23,2% sobre receita bruta da venda de QAV pelo produtor ou importador OU alíquotas fixas de R\$ 12,69 e R\$ 58,51 respectivamente, por m³ 	ND	ND

Restrição do mercado por custos elevados

Se a empresa aérea europeia mais competitiva operasse no Brasil, seu custo seria 27% mais alto

Custo por assento por quilômetro voado
(centavos de real, 2011)



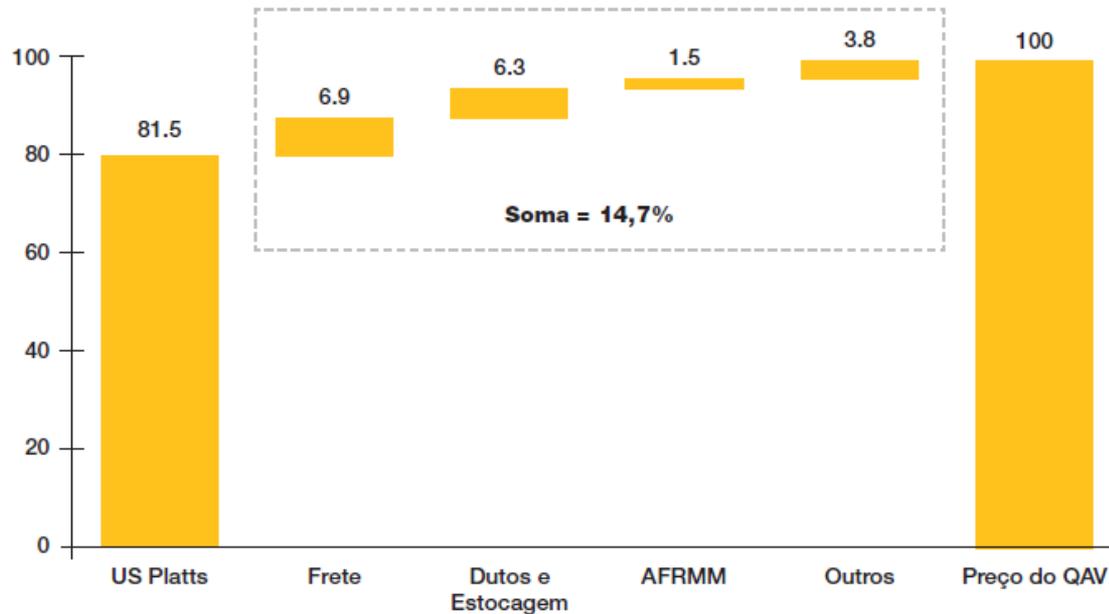
Custo do combustível

O combustível de aviação no Brasil é um dos mais caros do mundo

Mesmo tendo aproximadamente 75% do volume produzido no Brasil, o QAV é precificado pela paridade de importação

Estimativa da composição do preço do QAV no Brasil

(em % do preço, média de 2009)



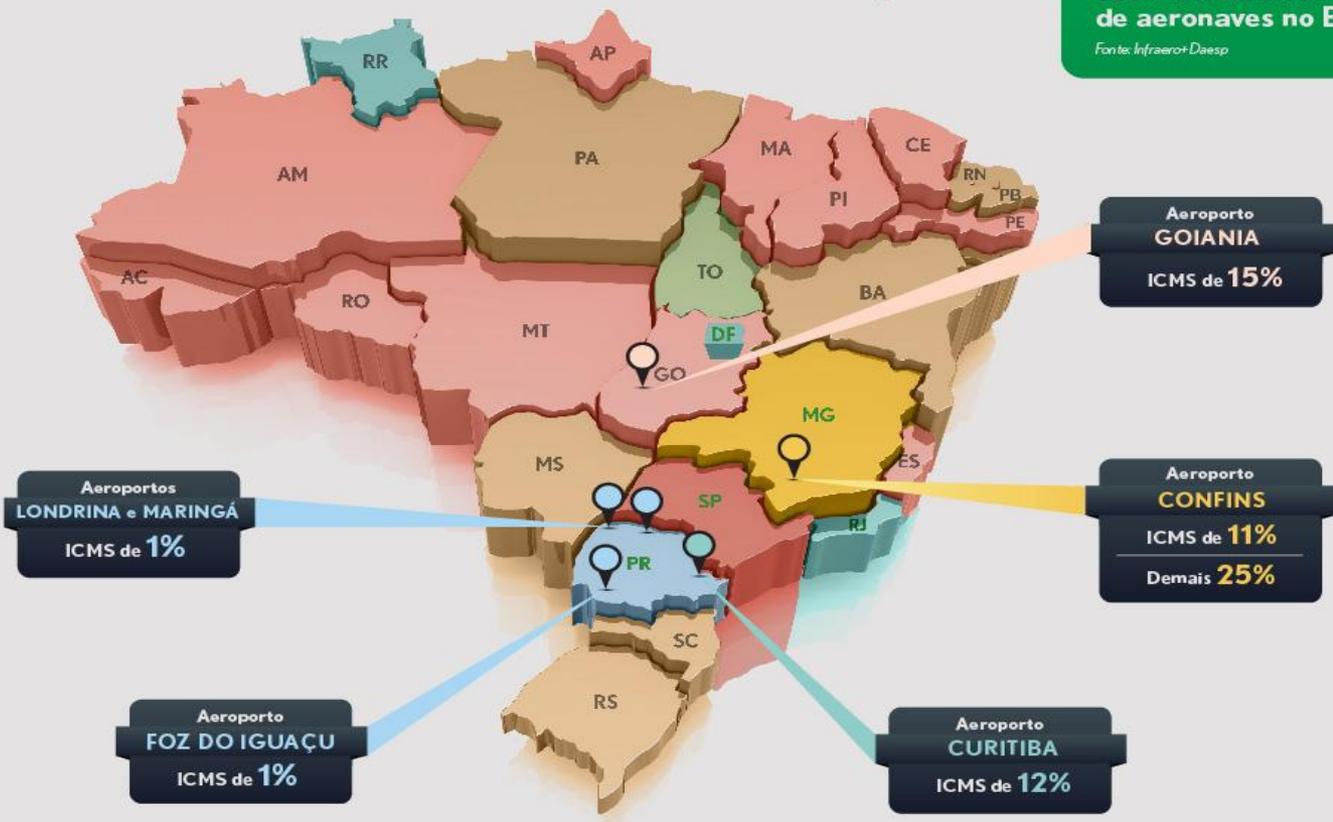
Incidência de ICMS sobre o combustível não é uniforme

QUEROSENE DE AVIAÇÃO



Os aeroportos de **DF, MG, PR, RJ e SP** respondem por **68%** dos movimentos anuais de aeronaves no Brasil

Fonte: Infraero+Daesp



AC	25%
CE	25%
AM	25%
AP	25%
ES	25%
GO	25%
MA	25%
MT	25%
PE	25%
PI	25%
RO	25%
SP	25%
BA	17%
AL	17%
MS	17%
PA	17%
PB	17%
RN	17%
RS	17%
SC	17%
SE	17%
TO	14%
DF	12%
RJ	12%
RR	12%
MG	11%
PR	7%

Aeroportos de Interesse do Setor de Transporte Aéreo Regular

**72 já operados pelas companhias aéreas associadas à ABEAR
(não incluídos aeroportos de capitais, DF, Guarulhos, Viracopos, Pampulha e Santos Dumont)**

61 aeroportos com potencial de operação na medida em que sejam adequados:

Tarauacá/AC	Barra do Garças/MT	São Raimundo Nonato/PI
Arapiraca/AL	Cáceres/MT	Angra dos Reis/RJ
Oiapoque/AP	Juara/MT	Bagé/RS
Boca do Acre/AM	Juina/MT	Erechim/RS
Borba/AM	Lucas do Rio Verde/MT	Rio Grande/RS
Carauari/AM	São Feliz do Araguaia/MT	Santa Cruz do Sul/RS
Itacoatiara/AM	Três Lagoas/MS	Santa Maria/RS
Labrea/AM	Divinópolis/MG	Santa Rosa/RS
Manicoré/AM	Paracatu/MG	Sant'Ana do Livramento/RS
Maués/AM	Caldas/MG	Santo Angelo/RS
Bom Jesus da Lapa/BA	Teófilo Otoni/MG	Uruguaiana/RS
Feira de Santana/BA	Almeirim / Monte	Mossoró/RN
Guanambi/BA	Dourado/PA	Guajará-Mirim/RO
Jequié/BA	Conceição do Araguaia/PA	Caçador/SC
Paulo Afonso/BA	São Felix do Xingu/PA	Lages/SC
Teixeira de Freitas/BA	Francisco Beltrão/PR	Araraquara/SP
Sobral/CE	Guarapuava/PR	Franca/SP
Cachoeira do Itapemirim/ES	Ponta Grossa/PR	Guaratinguetá/SP
Linhares/ES	Umuarama/PR	Santos/SP
Itumbiara/GO	Caruaru/PE	Sorocaba/SP
	Parnaíba/PI	Gurupi/TO

Potencial para 2020*

O comprometimento e os investimentos para a solução dos problemas do setor deverão levar o transporte aéreo brasileiro a um novo patamar

	2012		2020
Passageiros	98 milhões	113 milhões →	211 milhões
Aeroportos	96	73 aeroportos →	169
Rotas domésticas diretas	479	316 rotas →	795
Funcionários	1,2 milhão	660 mil empregos →	1,9 milhão
Frota	450 aviões*	526 aviões** →	976 aviões**
Investimentos	Privado: R\$ 26-36 bi		Público: R\$ 42-57 bi

1. Infraestrutura aeroportuária
 - Ampliação dos aeroportos atualmente operados (SAC/Jun13)
 - Melhoria nos aeroportos ainda não operados (SAC/Jun13)
2. Infraestrutura de navegação aérea e de segurança em bagagem (coibir furtos e ampliar inspeção) (SAC/Jun13)
3. Programa de acompanhamento dos aeroportos concessionados
4. Implantação de malha aérea sazonal para a Copa de 2014
5. Agenda de competitividade tributária, tarifária e regulatória