

VISÃO SETORIAL

SISTEMA AEROPORTUÁRIO NACIONAL

Análise do resultado das movimentações de passageiros e aeronaves dos aeroportos da INFRAERO –95% do tráfego total

I – CONSIDERAÇÕES SOBRE MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS (EMB.+DESEM) (INT+DOM) NOS AEROPORTOS NACIONAIS – INFRAERO - 2012

A partir dos dados relativos à movimentação de passageiros (emb+desem / int+dom) e aeronaves nos aeroportos da rede INFRAERO, referentes ao mês de dezembro de 2012, divulgados pela empresa, foi possível consolidar o desempenho dos segmentos doméstico e internacional do transporte aéreo no Brasil no ano em questão.

De acordo com os dados consolidados de passageiros (doméstico + internacional) **do ano de 2012**, nos aeroportos da INFRAERO, constatamos **um crescimento de 6,48% do setor**, o que representa em números absolutos **aproximadamente 191 milhões de passageiros**, **11,6 milhões a mais que o ano de 2011**.

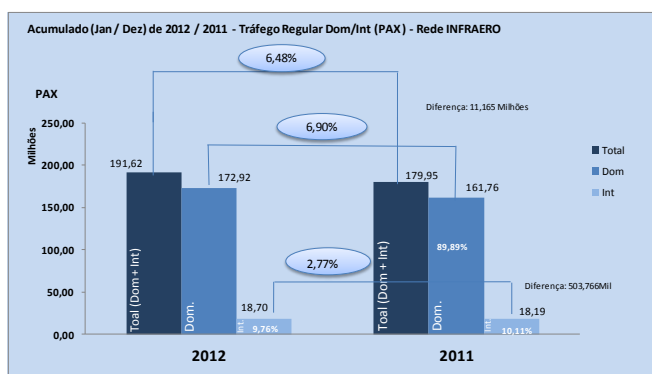


Figura 1: Tráfego Nacional – Pax Emb+Des (2012/2011)

Analisando estes 11,6 milhões de passageiros, verificamos que 11,1 milhões referem-se ao incremento no tráfego doméstico, e aproximadamente 500 mil ao segmento internacional, e que representam, especificamente em cada segmento, **um crescimento de 6,90% no tráfego doméstico e 2,77% no internacional em 2012**.

O crescimento do tráfego aéreo doméstico apresenta taxas de crescimento superiores ao tráfego internacional. Este fato tem acarretado uma pequena alteração no perfil do mercado e é decorrente principalmente do cenário econômico nacional e política de tarifas diferenciadas durante grande parte do ano. Outro aspecto importante é que o **crescimento do tráfego aéreo internacional deve-se principalmente à expansão da participação das empresas aéreas internacionais**, dado que, em análises realizadas recentemente por esta Associação, a taxa de incremento do RPK das empresas nacionais, relativas ao segmento internacional, apresentou variação de **-0,18%**, valor inferior à

PARA DISTRIBUIÇÃO AOS ASSOCIADOS DA ABEAR

taxa de crescimento do segmento internacional (valores de referência de novembro/2012).

Com base no agregado trimestral dos dados de passageiros e aeronaves, verifica-se que no período de outubro a dezembro o setor apresentou significativa redução da taxa de crescimento (2,24%), quando comparada com o crescimento ocorrido no primeiro, segundo e terceiro trimestres (9,14%, 8,19%, e 6,67%). Este cenário, em relação a 2011, mostra que **vem ocorrendo uma forte desaceleração do crescimento**, com taxas de crescimento, no último trimestre, inferior à média do transporte aéreo mundial, como pode ser observado no quadro a seguir.

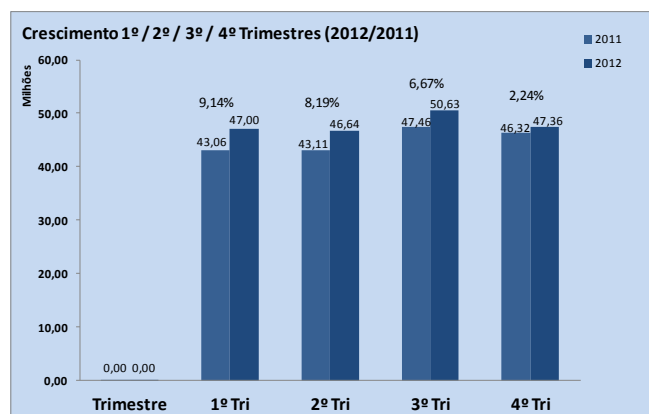


Figura 2- Taxas de Crescimento Trimestrais

Em relação ao crescimento mensal, observa-se que ao longo do ano de 2012, houve um crescimento mais elevado nos meses de janeiro e fevereiro (8,96% e 12,56%, respectivamente), uma desaceleração de março a maio (mar: 4,25%, abr: 2,72%, mai: 2,16%), uma alavancagem no mês de junho (16,40%) e uma acomodação a partir de julho (jul: 7,96%, ago: 6,25%, set: 6,19%, out: 7,27%), uma desaceleração em novembro (3,12%), **culminando com uma retração em dezembro (-2,13%)**.

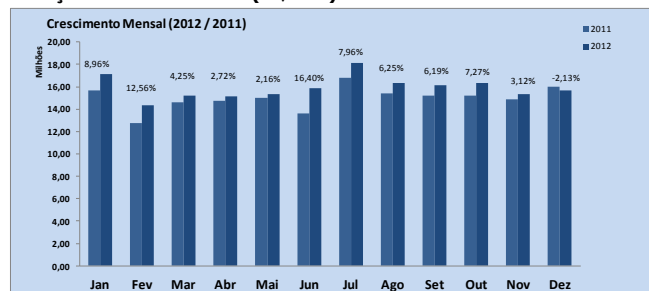


Figura 3 - Taxas de Crescimento Mensal

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS

Este quadro reflete a política e sazonalidade da economia nacional, bem como as estratégias do mercado, principalmente no que concerne à tentativa de aumento do aproveitamento (LF) pelas Empresas. No entanto, cabe ressaltar a retração ocorrida em dezembro, mês de tradicional aumento da demanda, em decorrência das férias e festas de fim de ano.

Análise Geral do Mercado nos 10 Maiores Aeroportos

Realizando uma análise para os 10 maiores aeroportos nacionais, em relação à taxa de crescimento dos passageiros (emb+desem) (int+dom) anual acumulada, cabe ressaltar o desempenho extremamente positivo dos aeroportos do Galeão (17,18%) e Campinas (17,00%). Guarulhos manteve-se na média de crescimento para os 10 maiores aeroportos (7,39%), principalmente devido às limitações existentes em sua infraestrutura.

As taxas de crescimento verificadas em VCP e GIG, considerando o porte destes aeroportos, possivelmente encontram-se entre aqueles com as maiores taxas de crescimento em termos mundiais. Por outro lado, principalmente devido a obras, Curitiba apresentou retração de demanda, porém, ainda assim, continua entre os dez maiores da rede Infraero.

Cabe ressaltar também que GRU e CGH apresentaram taxas inferiores somente por questões de limitações regulatórias e de infraestrutura, como mencionado anteriormente.

Aeroportos	2011	2012	% 2012/2011
SBGR	29.964.108	32.177.594	7,39%
SBGL	14.926.615	17.491.744	17,18%
SBSP	16.753.567	16.775.785	0,13%
SBBR	15.398.737	15.665.045	1,73%
SBCF	9.359.033	10.200.348	8,99%
SBRJ	8.522.225	8.960.345	5,14%
SBKP	7.542.239	8.824.074	17,00%
SBSV	8.310.651	8.528.837	2,63%
SBPA	9.359.033	10.200.348	8,99%
SBCT	6.964.581	6.825.666	-1,99%
10 Maiores	127.100.789	135.649.786	6,73%
INFRAERO	179.949.252	191.617.646	6,48%

Figura 4: Movimentação total de passageiros nos 10 maiores aeroportos da rede Infraero – 2012

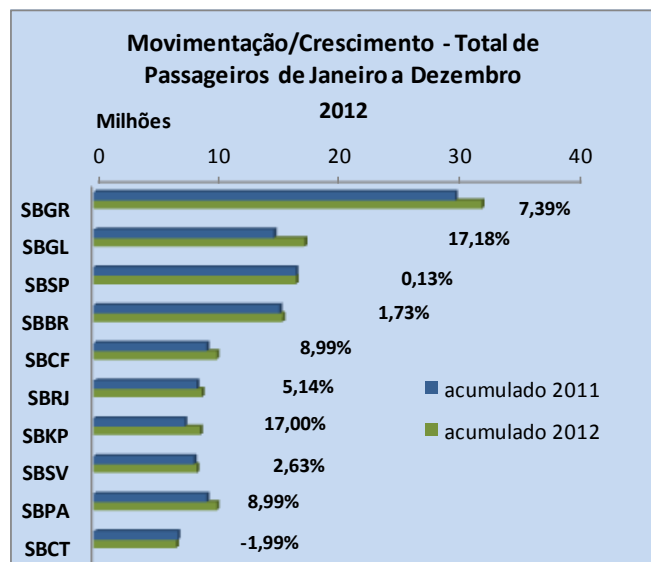


Figura 5 – Movimentação total de passageiros nos 10 maiores aeroportos (JAN-DEZ2012/JAN-DEZ2011)

Análise Segmentada do Mercado Por Aeroporto

• Segmento Doméstico

Analisando a variação da demanda dos 10 maiores aeroportos, entre 2011 e 2012, verificamos que com exceção de GIG, o crescimento absoluto do restante dos aeroportos deve-se principalmente ao tráfego doméstico, pois o volume do tráfego internacional não se faz relevante. E dentro deste contexto verifica-se que 80% de todo o crescimento concentra-se em Guarulhos, Galeão, Viracopos e Confins.

Aeroportos	Acumulado 2012	Acumulado 2011	Total	Representação
SBGR	20.851.156	18.614.519	2.236.637	29,57%
SBSP	16.775.785	16.753.567	22.218	0,29%
SBBR	15.256.215	15.014.345	241.870	3,20%
SBGL	13.198.748	11.191.985	2.006.763	26,53%
SBCF	9.757.611	8.940.718	816.893	10,80%
SBRJ	8.960.345	8.522.225	438.120	5,79%
SBKP	8.745.813	7.429.926	1.315.887	17,40%
SBSV	8.222.649	7.952.971	269.678	3,57%
SBPA	7.606.507	7.268.094	338.413	4,47%
SBCT	6.735.403	6.857.926	-122.523	-1,62%
10 Maiores	116.110.232	108.546.276	7.563.956	100,00%

Figura 6: Movimentação de passageiros no segmento doméstico

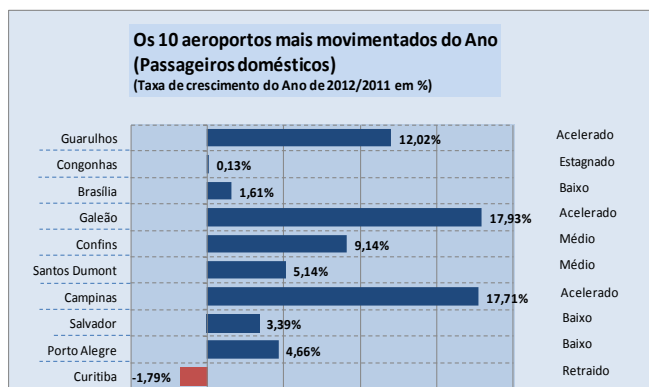


Figura 7 - Taxa de Crescimento Acumulada (2012/2011)

• Segmento Internacional

Os resultados de 2012 mostram que o mercado internacional apresenta **uma tendência clara de descentralização**, no que concerne a Guarulhos, cabendo aos aeroportos do Galeão, Porto Alegre, Confins, Brasília e Manaus absorverem este tipo de demanda. Contudo, quando analisamos os números absolutos, verificamos que em realidade **o Galeão tem sido responsável pela quase totalidade do crescimento deste tipo de tráfego, alcançando percentuais de mais de 95% de todo tráfego adicional deste ano.**

Este tipo de fenômeno tem como uma de suas principais causas a limitação de capacidade de GRU. Caso este tipo de restrição não seja reduzido, pode-se inferir que a transferência de tráfego continuará ocorrendo, ou seja, haverá um aumento de ligações de aeroportos das capitais com os destinos finais internacionais.

Aeroportos	Acumulado 2012	Acumulado 2011	Total	Representação
SBGR	11.326.438	11.349.589	-23.151	-3,96%
SBGL	4.292.996	3.734.630	558.366	95,48%
SBPA	654.848	567.980	86.868	14,85%
SBCF	442.737	418.315	24.422	4,18%
SBBR	408.830	384.392	24.438	4,18%
SBSV	306.188	357.680	-51.492	-8,81%
SBFL	216.379	222.809	-6.430	-1,10%
SBRF	212.397	246.115	-33.718	-5,77%
SBFZ	199.965	229.767	-29.802	-5,10%
SBEG	198.855	163.563	35.292	6,03%
10 Maiores	18.259.633	17.674.840	584.793	100,00%

Figura 8 - Movimentação de passageiros no segmento internacional

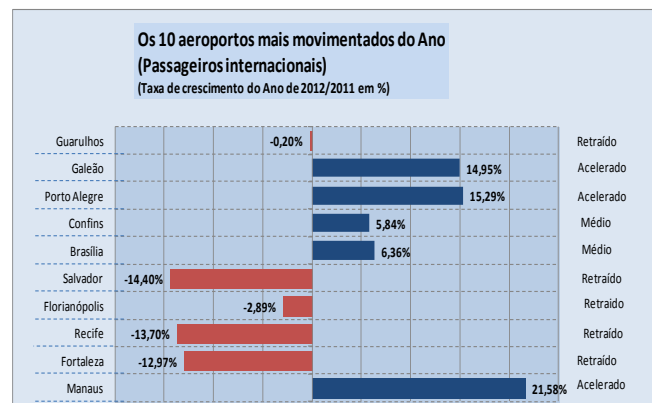


Figura 9 - Taxa de Crescimento Acumulada (2012/2011)

Análise Regional – Movimentação de Passageiros em 2012

A análise regional, em relação a participação no mercado nacional, permite inferir que, em 2012, houve uma maior concentração de passageiros na região Sudeste, enquanto as demais regiões do Brasil mantiveram-se praticamente com a mesma participação na demanda por viagens aéreas, com pequena perda da região Nordeste.

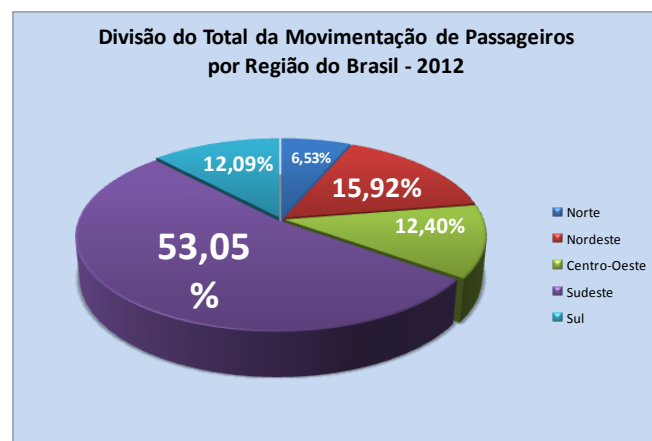


Figura 10: Movimentação de passageiros por região do Brasil - 2012

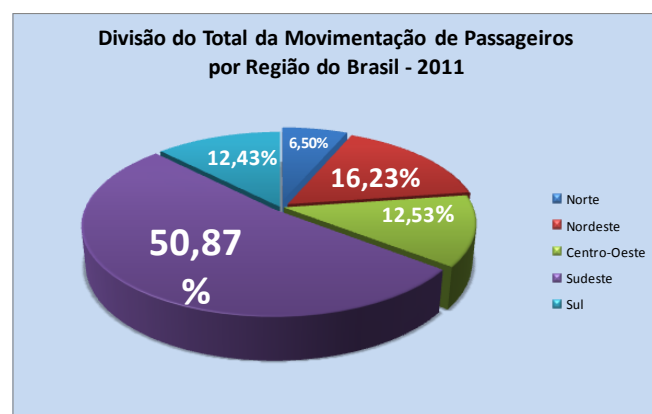


Figura 11: Movimentação de passageiros por região do Brasil - 2011

Com relação às taxas de crescimento, o gráfico a seguir indica que todas as regiões observaram crescimento em relação a 2011. A região Sul apresentou menor crescimento, acompanhada pela região Centro-Oeste, que também se posicionou razoavelmente abaixo do crescimento geral de 6,48% do país. Destaca-se o crescimento da região Norte, com aumento equiparável ao aumento geral do Brasil.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS

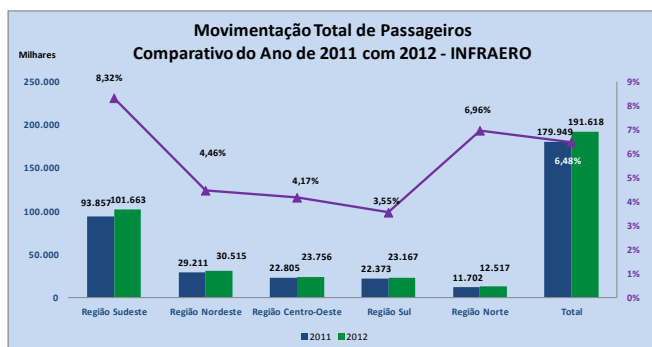


Figura 12: Movimentação de passageiros (embarque e desembarque) por região do Brasil

II - CONSIDERAÇÕES SOBRE MOVIMENTAÇÃO DE AERONAVES EM 2012

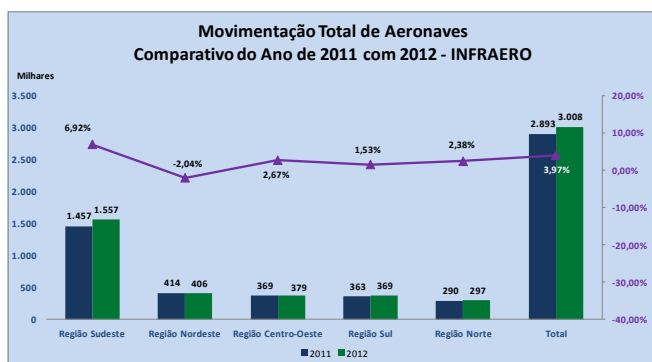


Figura 13: Movimentação de aeronaves (pousos e decolagens) por região do Brasil

O número de aeronaves movimentadas (pousos + decolagens) no ano de 2012 aumentou 3,97% sobre o ano anterior, acompanhando o aumento da demanda. Contrariando a evolução geral, a região Nordeste teve seus movimentos reduzidos, com retração de 2,04%. Destaca-se a o crescimento significativo do número de aeronaves movimentadas na região Sudeste, com 6,92% de crescimento, enquanto as demais regiões não ultrapassaram 3%.

III - Considerações Finais

Analisando os dados anuais de demanda para 2012, nota-se que o volume de passageiros embarcados e desembarcados, em voos domésticos e internacionais (191,6 milhões), alcançou a estimativa anteriormente feita por esta associação (192 milhões).

Este número deverá colocar o Brasil como um dos 6 (seis) maiores países em termos de transporte aéreo no mundo, tendo apenas os EUA, China, Alemanha, Reino Unido e Japão com um número superior de passageiros transportados. Cabe, no momento, aguardar a divulgação de dados de movimentação para estes países.

A taxa de crescimento do setor atingiu 6,48%, ficando pouco abaixo do esperado para o encerramento do ano (entre 7% e 8%), porém estando bem próxima às **previsões oficiais para a América Latina pela OACI - Organização da Aviação Civil Internacional, conforme divulgados em seu sítio da internet, de acordo com a tabela abaixo.**

Fig-14 - Previsão OACI
Global and Regional Scheduled Passenger Traffic - 2001 to 2014

Region of airline registration	2001 (PKP in billions)	2011	Average annual growth 2001-2011 (%)	Forecast		
				2012 (%)	2013 (%)	2014 (%)
Europe	774	1385	6.0	4.2	4.4	4.8
Africa	66	118	6.0	5.5	6.2	6.0
Middle East	100	383	14.4	9.5	10.2	11.0
Asia/Pacific	806	1496	6.4	8.0	8.6	8.8
North America	1110	1434	2.6	2.3	3.1	3.5
Latin America/Caribbean	156	246	4.7	7.0	7.7	8.2
World	3011	5062	5.3	5.4	6.0	6.4

Como é consagrada tecnicamente, a demanda por transporte aéreo é uma atividade relacionada com o crescimento econômico, ou seja, derivativa. Assim, o "GDP" de um país ou região é um fator determinante para sua evolução ou retração.

Na previsão da OACI foi considerado um GDP da ordem de 3.8% para a região, fato este que não ocorreu no Brasil em 2012, de acordo com estimativas. Assim, o crescimento do setor no Brasil, certamente, possui como indutores o "PIB" e outros fatores complementares.

Dentro deste racional podemos mencionar que as principais causas para um crescimento da ordem de 6,48% são a consolidação da nova classe D e E, bem como a política tarifária que os operadores aéreos têm praticado, na qual, em qualquer voo, sempre há uma quantidade significativa de assentos com tarifas reduzidas.

Outro aspecto importante encontrado no estudo refere-se ao fato que **o crescimento do mercado brasileiro deve-se majoritariamente ao segmento doméstico.**

No que concerne aos aeroportos nacionais, **verificamos que, neste ano, o Galeão-AIRJ e Viracopos despontaram como os principais atores no mercado aeroportuário nacional**, pois o tráfego doméstico e internacional desses aeroportos alcançou crescimento de 17% cada um, fato este que os inclui no grupo de aeroportos internacionais de grande porte, com dois dos maiores índices de crescimento do mundo.

Outro aspecto importante baseia-se na **estagnação apresentada por GRU no que concerne ao tráfego internacional** e o crescimento também dos Aeroportos de Porto Alegre, Brasília, Manaus e Confins neste segmento.

Finalmente, de acordo com as análises regionais, apesar dos problemas de capacidade, a cada dia tem se verificado um crescimento mais elevado dos aeroportos da região sudeste em relação às outras áreas, principalmente pela situação econômica da região. Contudo, percebe-se que devido às

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS

restrições operacionais, em breve, haverá uma migração para outros aeroportos geradores de tráfego.

O Brasil encerrou o ano de 2012 com forte desaceleração no desenvolvimento do setor de transporte aéreo de passageiros, motivado pelo alto custo dos insumos, taxa cambial desfavorável e crescimento do PIB abaixo da expectativa.