



INFORME INFRA-ESTRUTURA



ÁREA DE PROJETOS DE INFRA-ESTRUTURA

MARÇO/2001

Nº 42

Aspectos de Competitividade do Setor Aéreo (Modal Aéreo II)

Introdução

O setor aéreo é considerado estratégico já que atua na promoção da integração regional do país, movimenta grande quantidade de recursos e gera impactos econômicos importantes como a expansão da indústria do turismo, a atração de negócios e empreendimentos diversos e a arrecadação de impostos, contribuindo, assim, para a elevação do nível de emprego no país (em 1999, o setor empregou diretamente 35 mil pessoas). Esses são apenas alguns dos impactos da aviação na economia, que no Brasil, segundo o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias – SNEA, representam cerca de US\$ 18 bilhões por ano¹, aproximadamente 3% do PIB, sendo o impacto direto superior a US\$ 6,3 bilhões².

Regulamentação

Desde a Conferência de Paris de 1919 (primeiro fórum internacional para regular as operações internacionais), foram estabelecidos limites à atividade aeronáutica de cada país fora de suas fronteiras. O princípio básico é o da soberania. Tendo cada país autonomia sobre seu território e seu espaço aéreo, a utilização do mesmo para fins comerciais está sujeita à autorização. Assim, o setor é, em geral, altamente regulado, com barreiras à entrada de companhias internacionais em mercados domésticos, sendo o tráfego internacional controlado por acordos bilaterais.

No Brasil, o Estado regula não só os acordos, como a entrada de novas companhias aéreas nacionais no mercado doméstico, a liberação de novas linhas e a fixação de tarifas, entre outros. A regulação das tarifas por parte do Departamento de Aviação Civil – DAC é hoje objeto de muita polêmica entre os diversos agentes envolvidos no transporte aéreo.

O Processo de Flexibilização

Foi a partir da V CONAC (Conferência Nacional de Aviação Comercial) realizada em novembro de 1991, que foram estabelecidas as primeiras iniciativas no sentido da flexibilização da aviação comercial brasileira, tais como: a eliminação das barreiras à entrada de novas

empresas de transporte aéreo não-regular³ no mercado; a criação dos “Vôos Direto ao Centro”, visando o público executivo, permitindo que as empresas regionais interligassem as três principais cidades brasileiras (São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte) à capital federal através de seus aeroportos “centrais” (Congonhas, Santos Dumont e Pampulha, respectivamente); o fim da delimitação de áreas para exploração do transporte regional, o que promoveu forte crescimento do segmento; e a flexibilização tarifária, permitindo às empresas oferecer tarifas diferenciadas. O DAC passou a estabelecer um preço de referência e as empresas podiam praticar descontos equivalentes a até 50% desse valor ou cobrar um adicional de até 32%. Em 1997, a margem de desconto permitida foi ampliada de 50% para 65%, estando sujeita à aprovação do DAC qualquer tarifa menor do que a margem inferior permitida.

O quadro do setor aéreo brasileiro será revisado com a reformulação do Código Brasileiro de Aeronáutica (marco regulatório) e com a criação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), projeto encaminhado ao Congresso Nacional. Dentre as mudanças propostas no novo quadro, três pontos em especial preocupam as empresas aéreas:

1. início da concessão onerosa de linhas;
2. a não liberação da oferta livre no mercado doméstico – as empresas anseiam oferecer quantos vôos desejarem, dependendo da capacidade dos aeroportos; e
3. a falta de entusiasmo do Governo em reduzir consideravelmente a carga tributária do setor.

Os que defendem maior flexibilização do mercado de serviços de transportes aéreo doméstico de passageiros e cargas visam, em tese, o estabelecimento de novos padrões de eficiência na prestação de serviços. Para se atingir tal objetivo buscar-se-ia a livre determinação de preços e quantidades e a competição no setor⁴, dadas as limitações com relação à segurança das operações e à infra-estrutura aeronáutica.

¹Considerando os impactos diretos, indiretos (despesas dos visitantes e indústria do turismo) e induzidos.

²Impactos diretos: suprimento e serviços, folha de pagamento, combustível, taxas e impostos, bens de capital e outros.

³O transporte aéreo não-regular compreende os vôos charter e os serviços de táxi aéreo; o transporte regular engloba os vôos de âmbito nacional e regional.

⁴Ainda que se reconheça que a realidade muitas vezes se faz diferente, haja vista as atuais associações de companhias aéreas no mundo e as fusões ocorridas após o processo de flexibilização da regulamentação americana; entretanto, a introdução de níveis de serviços diferenciados, não necessariamente concorrentes, é um importante benefício ao usuário, caminhando na direção da elevação da abrangência e disseminação do modal aéreo.

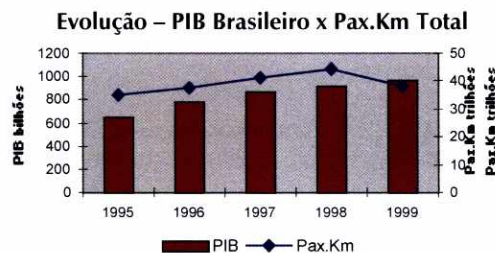
As empresas aéreas essencialmente acreditam que só através da liberação das tarifas poderão gerenciar e ampliar a faixa de desconto por destino, faixas de horário e assentos dos aviões, contribuindo para a ampliação da sua atuação. Por outro lado, a opinião dos executivos do setor é que o postulado "aumento de preços inibe a demanda" não é totalmente verdadeiro para o caso das passagens aéreas. É dado como exemplo o caso da América do Norte, apresentado na matéria do The New York Times (15/01/98), onde "os passageiros executivos continuam a pagar tarifas aéreas cada vez mais altas (...). A extensão destes aumentos pode ser verificada na rota de Boston para Los Angeles, onde uma passagem de ida e volta sem nenhum condicionamento, comprada no dia da viagem custa US\$ 2.004 em qualquer uma das oito maiores empresas aéreas – mesmo que um turista no banco ao lado, que fez sua reserva antecipadamente, tenha pago apenas US\$ 238 por uma passagem não-reembolsável". Portanto, a demanda por viagem por parte dos executivos é caracterizada como quase inelástica, o que permite as empresas cobrarem dessas tarifas mais elevadas sem que isso represente diminuição na procura, enquanto os que compram antecipadamente (turistas e donos de seu próprio negócio) são atraídos por preços menores.

Assim, o objetivo das transportadoras é o de melhorar o sistema de gerenciamento de resultados, o "Yield Management", onde pagam mais os passageiros que compram as passagens sem antecedência e pagam menos aqueles que planejam suas viagens antecipadamente. Esse mecanismo acaba por elevar a abrangência do sistema.

Do ponto de vista tanto do Governo como dos usuários (reais e potenciais) do modo aéreo de transporte, no que concerne a questão da liberação de tarifas, a preocupação é de que esta poderá produzir o "dumping" ou "cartel", tão combatido por todos e importante papel do órgão regulador.

Panorama Internacional

O crescimento do setor aéreo está intimamente relacionado com o crescimento econômico dos países. Registros históricos do setor demonstram que o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) de um país gera um impacto cerca de três vezes maior na aviação.

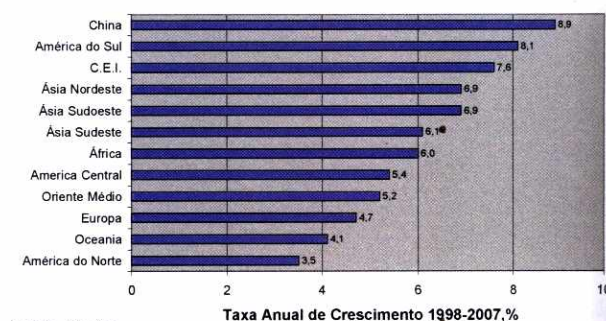


Obs.: A queda verificada no número de Pax.Km Transportados Pagantes no ano de 1999 teve como principal razão, a variação cambial ocorrida em janeiro e seu impacto sobre a demanda e os custos das empresas.

Hoje, nos países desenvolvidos, o transporte aéreo se encontra disseminado, ou seja, já é um modo de transporte viável para as várias camadas sociais. Contudo, é nos países em desenvolvimento que se encontra o maior potencial de crescimento do setor.

Segundo previsões da Boeing, as viagens aéreas devem crescer, em média, 4,8% a.a. nos próximos 20 anos. Os principais mercados onde se espera um crescimento acima da média mundial são: China, América do Sul e Ásia-Pacífico. Já para os EUA espera-se um crescimento de 3,5% a.a., abaixo da média mundial. Em decorrência, a participação esperada do mercado americano no transporte aéreo mundial, para os próximos 20 anos, deve decrescer para 21%, contra os 26% atuais.

Evolução do Pax.Km Transp. por Região



Fonte: Boeing.

Portanto, nos países desenvolvidos, o transporte aéreo ganhou grandes proporções a ponto das empresas dessas regiões procurarem expandir seus mercados no exterior, daí a liderança norte-americana na política de "Céus Abertos".

A questão é que o impacto das políticas ditas "neoliberais", como a eliminação de barreiras à entrada nos mercados internacionais ou domésticos, tem consequências locais importantes e resultados diferenciados para cada país. Os itens a seguir procurarão elucidar a questão.

Desempenho Recente da Indústria Aérea Brasileira

No Brasil, não só a situação econômica vem sendo desfavorável às transportadoras aéreas como os próprios custos inerentes ao transporte aéreo são mais elevados, desfavorecendo as companhias nacionais em um ambiente desregulamentado (competição livre com congêneres internacionais).

A seguir, apresentamos alguns dados e comentários a respeito do desempenho recente da indústria aérea brasileira no âmbito das empresas de porte nacional. Estão incluídas nesta categoria quatro empresas de transporte aéreo, são elas a TRANSBRASIL, a VARIG, a VASP e a TAM MERIDONAIAS:

Tráfego Doméstico

	1997	1998	1999	2000 (Jan/Set)
Receita de Voo (R\$ milhões)	2.759	2.920	3.506	3.007
Resultado de voo (R\$ milhões)	347	119	- 7,2	113
Assento.Km Oferecido Pg (milhões)	22.895	27.966	28.953	22.179
Pax.Km Transportado Pg (milhões)	13.432	16.588	15.569	13.041
Aproveitamento Pg (%)	58,7	59,3	53,8	58,8
Custo Ass.Km (R\$)	0,1054	0,1002	0,1214	0,1305
Yield Pax.Km (R\$)*	0,2054	0,1761	0,2252	0,2306
Break-even (%)**	51,3	56,9	53,9	56,6
Ton.Km Utiliz. Pg (milhões)	1.291.139	1.537.081	1.570.931	nd

Fonte: D.A.C.

* Receita dividida por Pax.Km pagantes.

** Custo Ass.Km dividido pelo Yield.

Tráfego Internacional

	1997	1998	1999	2000 (Jan/Set)
Receita de Voo (R\$ milhões)	2.980	3.045	3.529	2.772
Resultado de voo (R\$ milhões)	- 79	- 83	- 196	- 81
Assento.Km Oferecido Pg (milhões)	42.240	42.550	36.621	25.196
Pax.Km Transportado Pg (milhões)	27.897	27.489	22.464	18.066
Aproveitamento Pg (%)	66,0	64,6	61,3	71,7
Custo Ass.Km (R\$)	0,0724	0,0735	0,1017	0,1132
Yield (R\$)	0,1068	0,1108	0,1571	0,1534
Break-even (%)	67,8	66,4	64,7	73,9
Ton.Km Utiliz. Pg (milhões)	3.806.099	3.708.553	3.086.126	nd

Tráfego Doméstico e Internacional

	1997	1998	1999	2000 (Jan/Set)
Receita de Voo (R\$ milhões)	5.739	5.965	7.035	5.779
Resultado de voo (R\$ milhões)	268	35	- 203	19
Assento.Km Oferecido Pg (milhões)	65.135	70.516	65.574	47.375
Pax.Km Transportado Pg (milhões)	41.328	44.077	38.033	31.107
Aproveitamento Pg (%)	63,5	62,5	58,0	65,7
Custo Ass.Km (R\$)	0,084	0,0841	0,1104	0,1213
Yield (R\$)	0,1389	0,1353	0,1850	0,1858
Break-even (%)	60,5	62,1	59,7	65,3
Ton.Km Utiliz. Pg (milhões)	5.097.239	5.245.633	4.657.057	nd

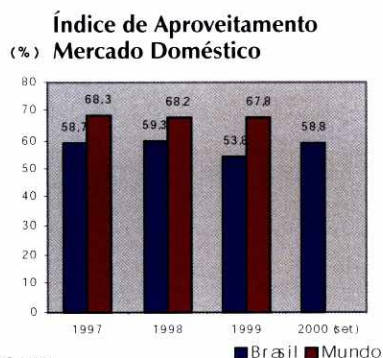
Em 1998, no mercado doméstico e também no internacional, houve uma “disputa tarifária” entre as empresas aéreas, em parte, pelo alargamento da banda tarifária concedida pelo DAC em 1997 e, em parte, pela necessidade de otimizar o índice de ocupação das aeronaves, considerando o baixo índice de aproveitamento médio até aquele momento. A redução de preços não exigiria, pois, a ampliação da frota, desde que mantida a oferta. Porém, mesmo com um aumento de 23% na demanda transportada no mercado doméstico, em termos globais, o aumento da demanda foi apenas de 6,7% em relação ao exercício de 1997, não sendo suficiente para compensar a redução dos preços médios resultantes das promoções, tendo a indústria apresentado uma queda de 87% em seus resultados em relação a 1997.

A mudança da política cambial e a consequente desvalorização de nossa moeda no início de 1999 afetaram, profundamente, o desempenho da atividade do transporte aéreo, tanto pelo lado da elevação de custos – no qual o componente câmbio é de grande representatividade devido a sua dependência a insumos em dólares – quanto pela retração das receitas, tendo em vista a diminuição constatada na demanda por passageiros, notadamente no mercado internacional.

No tráfego doméstico, a retração da demanda foi de aproximadamente 6% em relação a 1998 e, como não houve retração equivalente na oferta, o índice de aproveitamento foi reduzido de 59% para 54%. No âmbito internacional, a retração da demanda ficou em torno de 18% e o ajuste aplicado pelas transportadoras, uma retração de cerca de 14% na oferta, não foi suficiente para manter o equilíbrio do índice de aproveitamento, reduzido em 3%, atingindo cerca de 61% em 1999.

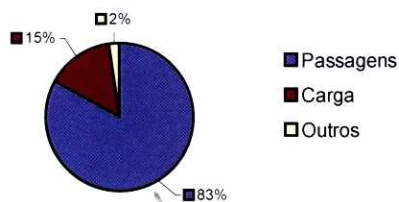
Já em 2000 (jan/set), houve significativa recuperação do índice de aproveitamento das empresas nacionais tanto no mercado doméstico (59%) como no internacional (72%), refletindo a recuperação do mercado. Os índices de aproveitamento aproximaram-se dos observados nas congêneres internacionais (principalmente no mercado internacional).



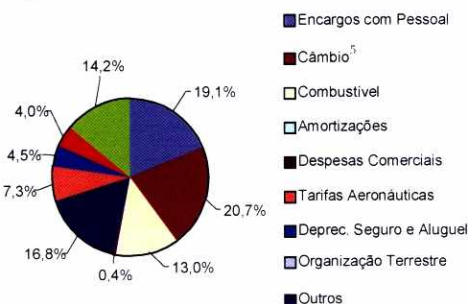


A composição da receita e dos custos da indústria (mercado doméstico e internacional) para o ano de 1999 são apresentadas a seguir.

Composição da Receita das Transportadoras – 1999



Composição de Custos das Transportadoras – 1999



⁵São classificadas neste item as contas que são corrigidas pela variação cambial, como arrendamento de aeronaves, serviços de terceiros – oficinas, provisão para manutenção, etc.

Fonte: DAC

Dimensão da Indústria Aérea Internacional

A tabela a seguir apresenta o *ranking* das dez maiores empresas em cada mercado (doméstico, internacional e total). Os resultados encontrados são referentes ao ano de 1999.

Registra-se a grande diferença no volume das operações estrangeira e nacional. O quantitativo Pax.Km das dez principais companhias aéreas mundiais é 1,8 a 5,3 vezes maior que toda a indústria nacional, com um índice de aproveitamento sempre superior.

Se focarmos nossa atenção às empresas americanas e européias perceberemos que estas se distinguem pelo mercado que atingem. Para as companhias norte-americanas o mercado do-

Internacional				Doméstico		
Ranking	Companhias	Pax.Km Transportado Pg (milhões)	Aproveitamento Pg (%)	Companhias	Pax.Km Transportado Pg (milhões)	Aproveitamento Pg (%)
1	British Airways	114.503	70,4	Delta Air Lines	128.468	71,5
2	Lufthansa	80.420	74,7	United Airlines	127.841	70,2
3	Air France	74.599	77,2	American Airlines	116.397	69,0
4	United Airlines	73.944	72,5	Northwest Airlines	66.524	71,0
5	Japan Airlines	65.571	71,9	Continental Airlines	60.458	72,8
6	Singapore Airlines	64.529	75,1	US Airways	58.114	69,1
7	American Airlines	60.902	70,9	TWA - Trans World Airlines	34.526	73,1
8	KLM	58.095	77,4	ALL Nippon Airways	34.520	64,0
9	Northwest Airlines	52.887	79,6	America West Airlines	27.771	68,5
10	Qantas	44.424	74,6	Japan Airlines	17.333	65,4

Total			
Ranking	Companhias	Pax.Km Transportado Pg (milhões)	Aproveitamento Pg (%)
1	United Airlines	201.785	71
2	American Airlines	177.299	69,6
3	Delta Air Lines	168.512	72,4
4	Northwest Airlines	119.411	74,6
5	British Airways	118.016	70,1
6	Continental Airlines	89.997	70,5
7	Lufthansa	86.154	74,1
8	Air France	83.823	76,2
9	Japan Airlines	82.904	70,4
10	US Airways	66.751	70,1

méstico corresponde a maior parte da sua demanda total, o que as capacita a serem fortes também externamente e a obterem os melhores resultados, quando se considera o mercado como um todo. Na análise das tabelas, verifica-se que, enquanto no *ranking* internacional encontram-se empresas de regiões variadas (americanas, européias, asiáticas e australiana), no mercado doméstico, dentre as dez primeiras companhias em Pax.Km transportados, oito são norte-americanas (no mercado como um todo, seis). Se considerarmos apenas a 3ª companhia no *ranking* doméstico (American Airlines), observa-se que, no mercado doméstico, a demanda transportada brasileira (considerando toda a indústria) representa somente 13% da demanda da referida companhia.

Já as empresas européias não contam com um mercado interno tão expressivo, devido às próprias dimensões geográficas dos países e as alternativas concorrentes de transporte. Porém, seu mercado internacional compensa tais desvantagens, proporcionando, ao final, excelentes resultados⁶.

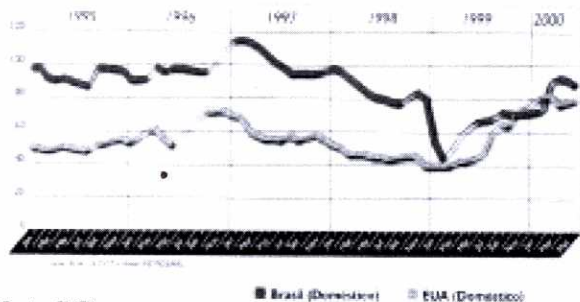
Comparativo entre as Bandeiras Nacional e Americana

A seguir estabelece-se um comparativo entre o custo e o desempenho de companhias nacionais e americanas de forma a ilustrar as desigualdades comparativas entre elas.

Combustível

Segundo estudo do DAC (1997), o preço do combustível no mercado doméstico brasileiro era 65% mais caro que no mercado doméstico americano; já em 1998, essa diferença aumentou para 72%. Em janeiro de 1999, com a desvalorização do real frente ao dólar, verificou-se queda do preço do combustível (em dólar) no Brasil. De janeiro à junho de 1999, o preço do combustível no mercado doméstico brasileiro foi apenas 22% superior aos EUA, representando praticamente o percentual da alíquota do ICMS existente no mercado doméstico. Esta alíquota é ainda hoje da ordem de 25%.

Preço do Combustível • US cents/galão



Aeronaves e peças de reposição

A maioria dos insumos necessários às atividades de uma empresa aérea sofre importantes taxações ao ingressarem no país. Os impostos sobre a importação de aeronaves ou peças, ou ainda, sobre peças re-importadas após manutenção, fazem com que o preço pago por essas peças seja, segundo o SNEA, 45% maior no Brasil.

As peças enviadas ao exterior para manutenção não podem ser substituídas durante o período em que estão sendo reparadas – o que se pretende mudar com a prática do *trade-in* (troca

temporária e imediata de peças, avariadas ou com defeitos, por uma outra em perfeitas condições de uso) – e, além disso, como os processos de liberação dos insumos junto à Alfândega demoram, segundo o SNEA, cerca de 30 a 45 dias, as companhias aéreas brasileiras vêm-se obrigadas a investirem em seus estoques, imobilizando assim capitais adicionais. O capital imobilizado em peças de reposição, para uma frota de B-737 de até 10 aeronaves, por exemplo, é de 10 a 15% do valor da frota (incluindo o motor), enquanto nos EUA este valor é de 0,5%.

Outro aspecto desvantajoso diz respeito ao custo de aquisição de aviões pelas companhias aéreas brasileiras que é, segundo o SNEA, cerca de 10% maior que a média internacional, em razão da menor escala de operações no país, da maior taxa de juros dos financiamentos para companhias nacionais e do menor prazo de financiamento. Enquanto o preço de um Boeing 737 é cerca de US\$ 32 milhões para o Brasil, o preço aproximado para grandes encomendas nos EUA é US\$ 27 milhões.

Custo de seguro de aeronave

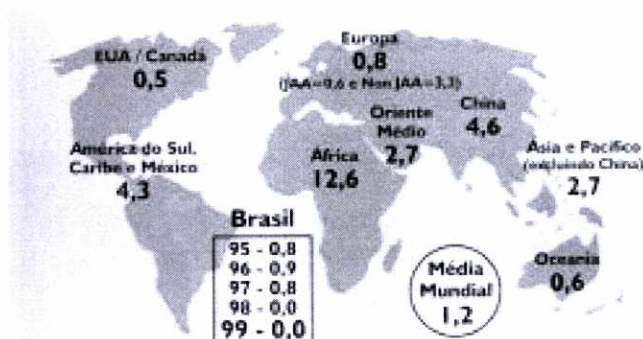
Os seguros pagos no Brasil são mais altos do que em outros países. Enquanto no Brasil uma empresa de grande porte paga 0,142% a.a. e uma empresa de porte médio paga 0,269% a.a., a taxa paga nos EUA é de 0,093% a.a.

Observa-se que, ao mesmo tempo em que o Brasil possui um dos melhores desempenhos relacionados à segurança de voo – a aviação comercial brasileira está há três anos sem registrar qualquer acidente com uma aeronave grande – o item seguro de aeronave ainda é superior à muitos países cuja segurança de voo não é invejada pelas nossas companhias.

Além das empresas aéreas brasileiras estarem obtendo excelentes resultados na prevenção contra acidentes, o Controle de Tráfego Aéreo Brasileiro executado pelo DAC é de excelente qualidade. Após visita de inspeção ao Brasil, o FAA – Federal Aviation Administration concluiu que “o Sistema de Controle de Tráfego Aéreo Brasileiro é seguro, estável e baseado em regras e padrões que garantem a segurança das operações, incluindo ausência de risco e confiabilidade em todos os procedimentos”, sendo referência internacional.

Mesmo com um índice de acidentes no país, entre 1990 e 2000, de 0,4 por milhão de decolagem, média semelhante a dos EUA e do Canadá e menor que a da Europa (0,7), o que se verifica é uma grande diferença entre os seguros pagos pelo Brasil e os seguros pagos em outros países.

⁶A companhia holandesa KLM, por exemplo, possui um mercado doméstico inexpressivo – em 1999, transportou 130.593 passageiros, 0,9% dos passageiros transportados no Brasil (14.466.485 pass.), porém, seu mercado internacional é 159% maior do que o verificado na indústria brasileira em âmbito internacional (enquanto a brasileira VARIG ocupa a 27ª posição no ranking total de Pax.Km, a KLM é a 13ª).



Fonte: Flight Safety Foundation/Boeing Commercial Airplane Group/DIPAA DAC

Juros de financiamento para capital de giro

A indústria de transporte aéreo de um modo geral necessita de um enorme volume de capital para a implantação, operação, manutenção e continuidade dos serviços. Portanto, os altos juros que as empresas aéreas brasileiras enfrentam, em comparação com outros países, constituem uma barreira econômica para o desenvolvimento do setor. Enquanto no Brasil o custo de financiamento do capital de giro é cerca de 18,5% a.a., nos EUA o custo é de 6,8% a.a.

Tributação

Uma das maiores questões setoriais é a carga tributária de 34,80% sobre as operações de nossas empresas, que, analisando apenas sob a ótica da competitividade, pode causar diferenças importantes nos mercados onde haja maior flexibilidade. Nos Estados Unidos o percentual é de 7,5% e na Europa, 16%⁷.

Câmbio

A vulnerabilidade das nossas empresas frente às oscilações do câmbio constitui outra problemática na composição de custos. Entre os itens que sofrem com tais oscilações, os principais são peças de reposição, pagamento de *leasing* das aeronaves e o combustível de aviação, que totalizando representam cerca de 25% a 40% dos custos das empresas aéreas.

É contra todos esses fatores onerosos que as empresas aéreas brasileiras vêm lutando. Não é de hoje que o SNEA vem alertando sobre tais dificuldades no intuito de mostrar que nem sempre tarifas mais altas são resultado de má administração, falta de concorrência ou ganância empresarial. É preciso analisar cuidadosamente cada componente dos custos, comparando-os externamente, assim como o total das receitas auferidas, a fim de saber se as tarifas aplicadas são compatíveis com a realidade das empresas e de quanto é a sua rentabilidade, tudo

isso inserido dentro do contexto econômico atual.

Além disso, a conclusão que se pode chegar é a de que perdemos mercado, quando em competição, em razão de imensas limitações comparativas, favoráveis às empresas norte-americanas. Para elas, entretanto, o mercado brasileiro representa apenas 3% do seu mercado internacional, enquanto que, no nosso caso, o mercado para os Estados Unidos equivale a quase 50% das atividades⁸.

Desempenho Operacional

Número de Aeronaves

1ª	American Airlines	697
3ª	United Airlines	594
4ª	Delta	584
7ª	Continental	370
9ª	British Airways	283
10ª	Lufthansa	240
12ª	Air France	234
14ª	Iberia	172
18ª	Alitalia	152
22ª	Japan Airlines	138
29ª	Varig	87
65ª	Vasp	47
72ª	Tam Meridional	42
94ª	Transbrasil	21

Fonte: SNEA, 2000 (set)

Funcionário por Aeronave

Lufthansa	276
Air France	236
British Airways	187
Varig	182
Vasp	176
Transbrasil	171
Iberia	169
United Airlines	163
Japan Airlines	137
American Airlines	124
Delta	123
Continental	119
Tam Meridional	50

Embora existam muitas diferenças entre a base de custos brasileira e americana, e também com relação ao tamanho das companhias, verificamos que em relação a qualidade de serviço o Brasil se encontra em uma posição muito satisfatória, inclusive quanto ao padrão de atendimento. As companhias brasileiras apresentaram resultados próximos das companhias americanas e, em alguns casos, acima destes.

Reclamações de Passageiros

(Nº de reclamações por 100.000 passageiros)

Ano	Brasil	EUA
1994	3.45	1.22
1995	2.05	1.02
1996	1.85	0.94
1997	1.38	0.82
1998	1.33	0.77
1999	1.25	0.80

Fonte: Brasil - DAC / EUA - DOT

⁷A cada R\$ 100,00 desembolsados pelo usuário na aquisição de bilhete aéreo, aproximadamente R\$ 35,00 destinam-se ao pagamento de impostos, taxas e serviços públicos, sendo R\$ 22,00 incidentes sobre a Receita e R\$ 13,00 sobre os custos das companhias.

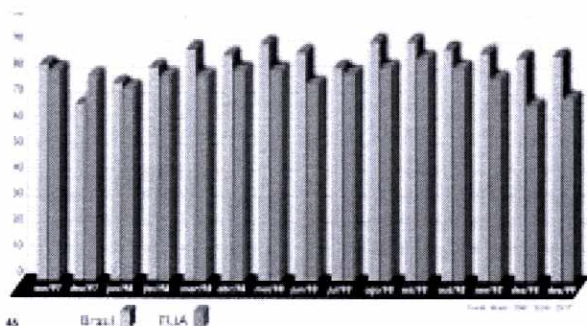
⁸Principais mercados de e para o Brasil: EUA, Argentina, Alemanha, Espanha, Portugal, França e Itália.

Extravio de Bagagens (Nº de ocorrências por 1.000 passageiros)

Ano	Ocorrências		Perdas Definitivas	
	Cias. Nac.	Cias. EUA	Cias. Nac.	Cias. EUA
1995	3.74	ND	0.071	0.442
1996	5.15	5.50	0.093	0.484
1997	5.98	5.13	0.082	0.412
1998	5.41	5.65	0.078	0.396
1999	5.43	5.60	0.074	0.405

Fonte: Empresas Aéreas / IATA

Índices de Pontualidade Mensal (%) Sistemas Domésticos



Fonte: Brasil – DAC/EUA – DOT

Acordos Bilaterais

Desde de 1993, a lucratividade da indústria aérea brasileira no tráfego internacional vem sendo negativa e com a alta do dólar logo no início de 1999, as companhias brasileiras se viram com mais dificuldades para operar seus vôos, haja vista a perda de mais de 336 mil passageiros na rota Brasil-EUA, segundo pesquisa realizada pelo Departamento de Aviação Civil (DAC).

As companhias americanas praticamente repetiram em 1999 o desempenho de 1998 (apenas 0,57% a menos de passageiros transportados). Mesmo num ano em que os brasileiros fugiram de qualquer despesa em dólar, as americanas mantiveram suas 105 frequências semanais estipuladas pelo acordo bilateral entre os departamentos de aviação dos dois países, o que determinou, estrategicamente, aumento da sua participação no mercado⁹ (difícil de ser perdida).

Nas rotas européias e asiáticas, as companhias brasileiras também estão economizando.

Rotas	Cias. do Brasil	Frequências Permitidas	Congêneres
Brasil / EUA	57	105 vôos/semana por bandeira	105
Brasil / Europa	67	98 vôos/semana por bandeira	98
Brasil / Ásia	7	13 vôos/semana por bandeira	13
Mercosul	empresas de bandeira brasileira operam com vantagem		

Conclusões

Além das companhias aéreas nacionais enfrentarem problemas de difícil equacionamento como o poder aquisitivo dos usuários e a consequente baixa "escala", as empresas ainda encontram outros entraves à sua boa eficiência, como pudemos observar através do comparativo de custos (questões exógenas como política cambial, seguros, tributação, etc.). Tais fatores representam, hoje, barreiras às atividades internacionais das transportadoras nacionais.

Quanto às perspectivas futuras do setor, vários cenários podem ser analisados.

Num deles – ambiente desregulamentado, onde empresas estrangeiras operaram no mercado doméstico e internacional de cada país – é bem verdade que as diferenças nos custos diminuem, pois quando uma transportadora internacional se fixa em um determinado país para explorá-lo internamente, ela estará sujeita às leis e aos preços praticados naquela nação. Dessa forma, o preço do combustível, a tributação, e as oscilações do câmbio representarão entraves para qualquer companhia que opere no referido país. Porém, para os vôos internacionais, as diferenças persistirão para as nossas empresas.

O que podemos verificar, entretanto, é que, mesmo com uma provável diminuição na diferença de custos, fica muito difícil competir com as companhias americanas e européias, que, como mostramos, possuem mercado, porte e, portanto, escala, muito superior ao das nossas transportadoras¹⁰. A provável tendência será o aumento das operações das empresas estrangeiras nos novos mercados, o que pode ser fatal para as empresas nacionais. Estas, além de atualmente já não conseguirem manter todos os vôos internacionais a que têm direito¹¹, também não contam com um mercado interno forte, ao contrário de muitas congêneres internacionais (principalmente as norte-americanas), onde as atividades domésticas servem como suporte para as operações de âmbito internacional¹².

⁹A maior parte dos passageiros da VARIG nos vôos internacionais é composta por brasileiros (30 a 50% estrangeiros). Assim, as oscilações de câmbio afetaram mais fortemente as companhias aéreas nacionais.

¹⁰Os riscos também são diferenciados: enquanto o mercado latino-americano representa, em média, apenas 6% da demanda européia, para a América Latina, o mercado europeu representa cerca de 36%.

¹¹As empresas aéreas brasileiras efetuam apenas cerca de 60% da oferta permitida (para os principais destinos: EUA; Europa; e Ásia), enquanto as companhias internacionais operam 100% dos vôos a que têm direito.

¹²A consequência da desregulamentação do mercado aéreo internacional poderá ter resultado semelhante ao verificado no transporte marítimo de longo curso, onde as companhias nacionais de têm, hoje, menos de 4% do mercado de fretes (carga geral).

Por outro lado, cenários alternativos podem ser implementados. O aumento da abrangência do modal aéreo no Brasil, o fortalecimento do mercado interno, a introdução de diferenciação de preços e serviços (com as novas empresas *low cost, low fare*) e a redução do impacto das questões exógenas nas firmas, são elementos fundamentais no desenvolvimento e na competitividade da Indústria Aérea Brasileira.

Equipe Responsável (GESET 2/AI):

Dalmo dos Santos Marchetti – **Gerente**
Rosane M. Alcantara T. Souza – **Assistente Técnico**
José Roberto Gois de Ávila – **Assistente Técnico**
Mariana S. de Castro – **Economista Estagiário**
Fone: (021) 277-8044 Fax: (021) 220-6433