



Secretaria de Aviação Civil – PR

*Audiência Pública
Comissão de Assuntos Econômicos*

Panorama do setor aéreo brasileiro

Desenvolvimento expressivo do transporte aéreo brasileiro

- Larga redução das tarifas – **46% de redução entre 2004 e 2013 (1^{os} semestres)**
- Movimentação de 101 milhões de passageiros em 2012 – **170% de crescimento entre 2003-2012**

E a demanda por transporte aéreo continuará crescendo...

- O transporte aéreo brasileiro ainda está em expansão, e todas as projeções apontam para esta direção – devemos **triplicar a capacidade em 20 anos**
- 0,3 viagem/hab X 1,7 viagem/hab em mercados desenvolvidos (fonte: McKinsey&Co, 2010)

Apesar disso, o setor enfrenta desafios de infraestrutura e gestão, e não tem gerado retornos sustentáveis

- Empresas operam em ambientes de baixas margens e alta ciclidade
- Principais aeroportos já apresentam gargalos operacionais, o que leva à deterioração da qualidade do serviço

Panorama do setor aéreo brasileiro

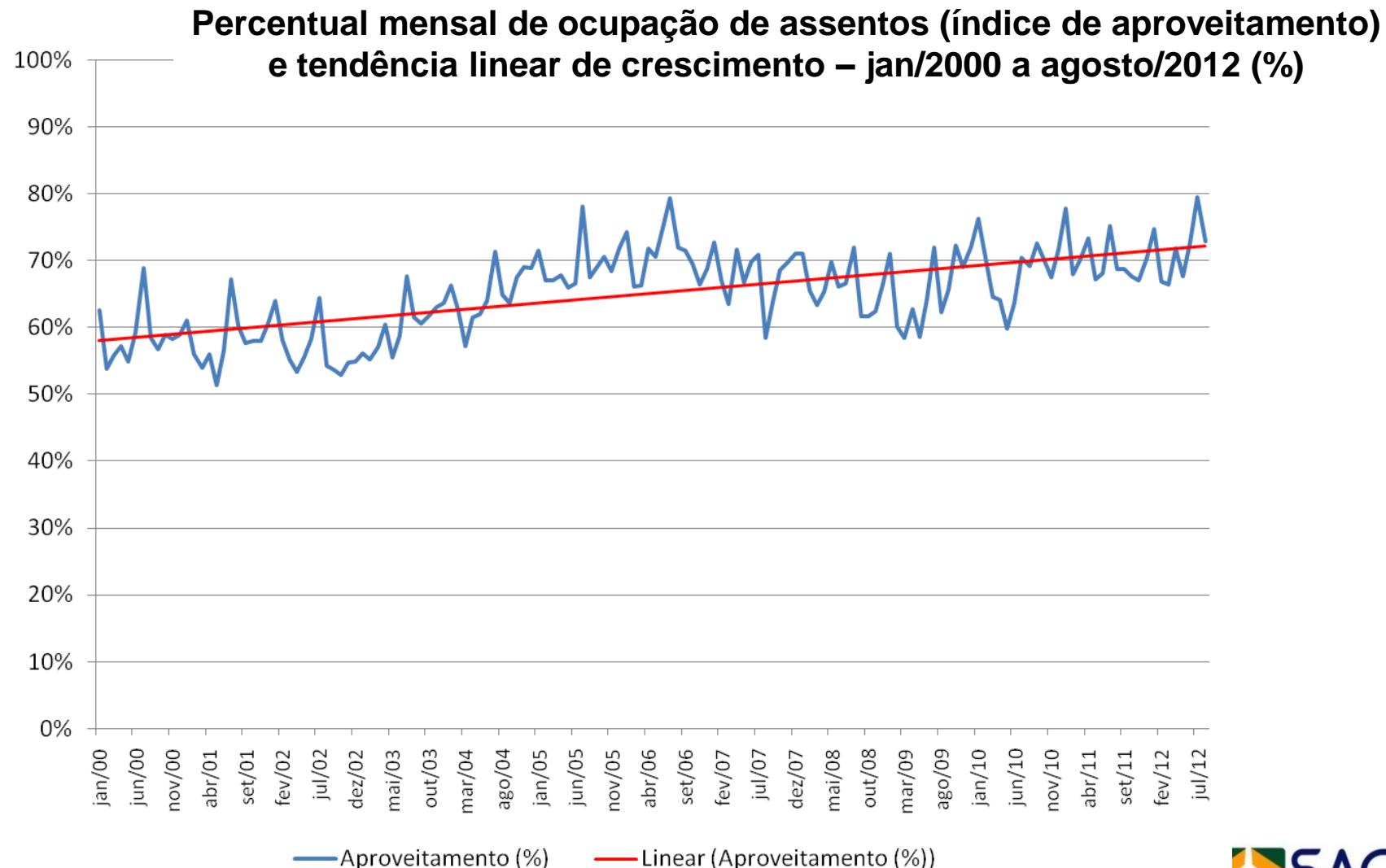
Fatores que tornam o contexto local mais complexo

- Descasamento entre a oferta e demanda – agravado pela **redução do crescimento da demanda** após anos de forte expansão
- **Alto custo de combustível** em comparação a outros mercados, particularmente para **voos domésticos**
- **Forte limitação ao investimento estrangeiro** em um setor com grande necessidade de capital
- Dependência da **infraestrutura aeroportuária ainda em desenvolvimento**
- **Grande exposição cambial** – parcela relevante dos custos em dólar

Mudanças estruturantes precisam ocorrer

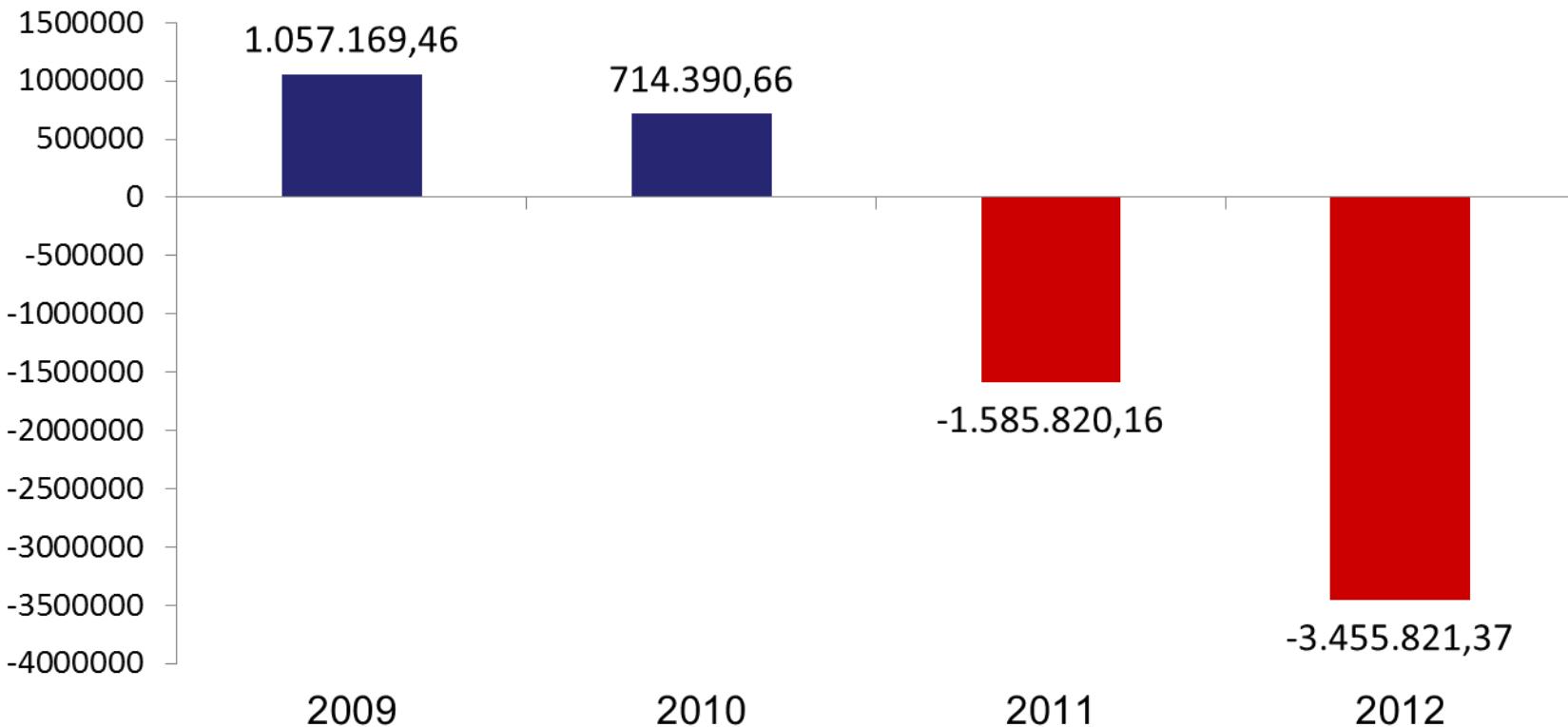
- Resultados das aéreas nos últimos anos não são sustentáveis, apesar de apresentarem elevado nível de eficiência na operação

A eficiência das companhias brasileiras tem aumentado nos últimos anos



Apesar do crescimento recente e da alta eficiência, setor tem enfrentado contexto desafiador

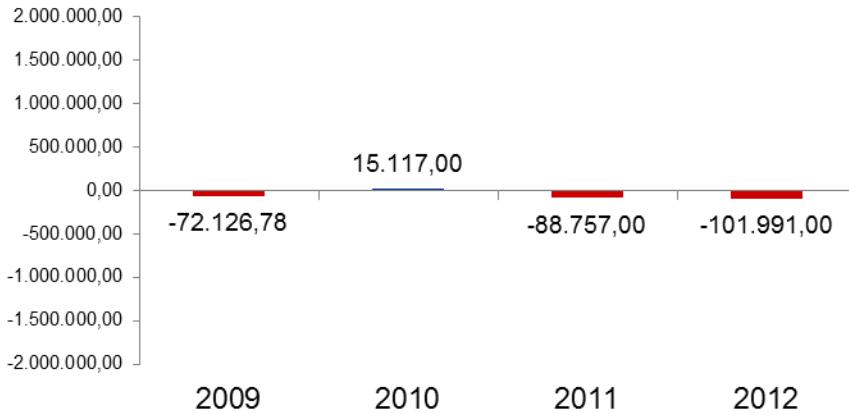
Resultado Líquido do Exercício Empresas Aéreas Brasileiras



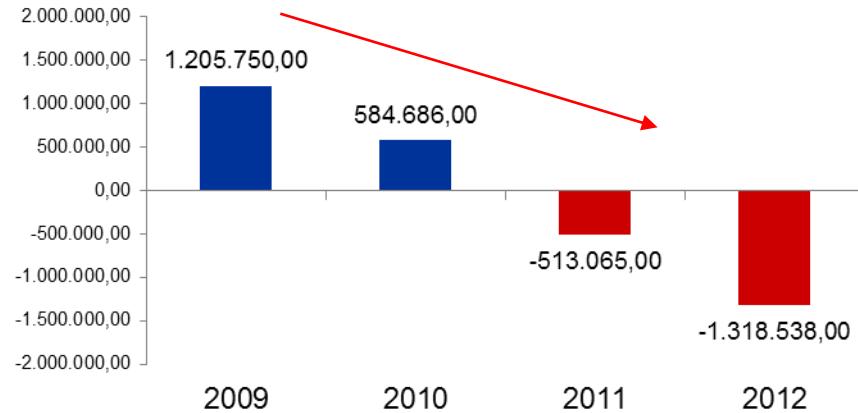
Fonte: Demonstração do Resultado, Portaria nº 1334/SSA/2004
Agência Nacional de Aviação Civil – SRE/GEAC

Resultado Líquido das principais empresas – 2009/12

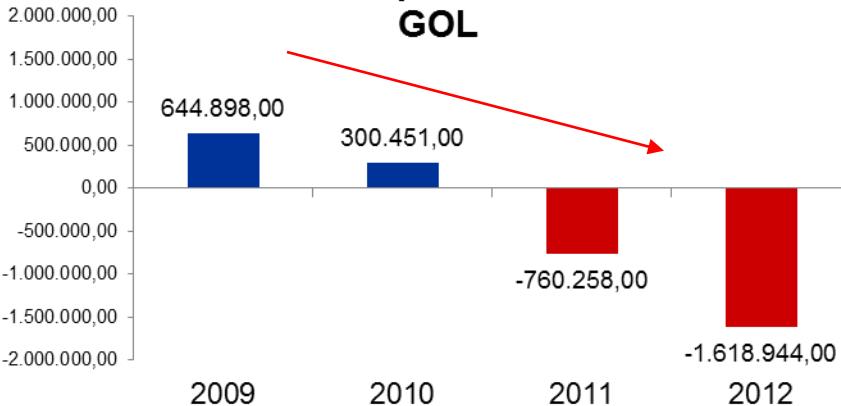
Resultado Líquido do Exercício Avianca



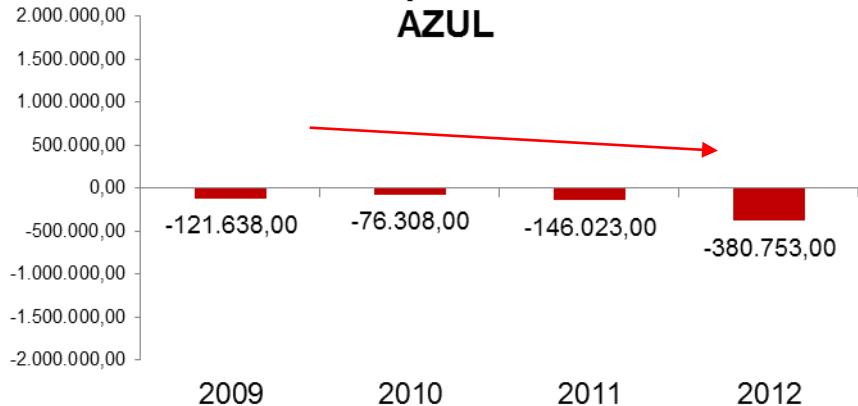
Resultado Líquido do Exercício TAM



Resultado Líquido do Exercício GOL



Resultado Líquido do Exercício AZUL

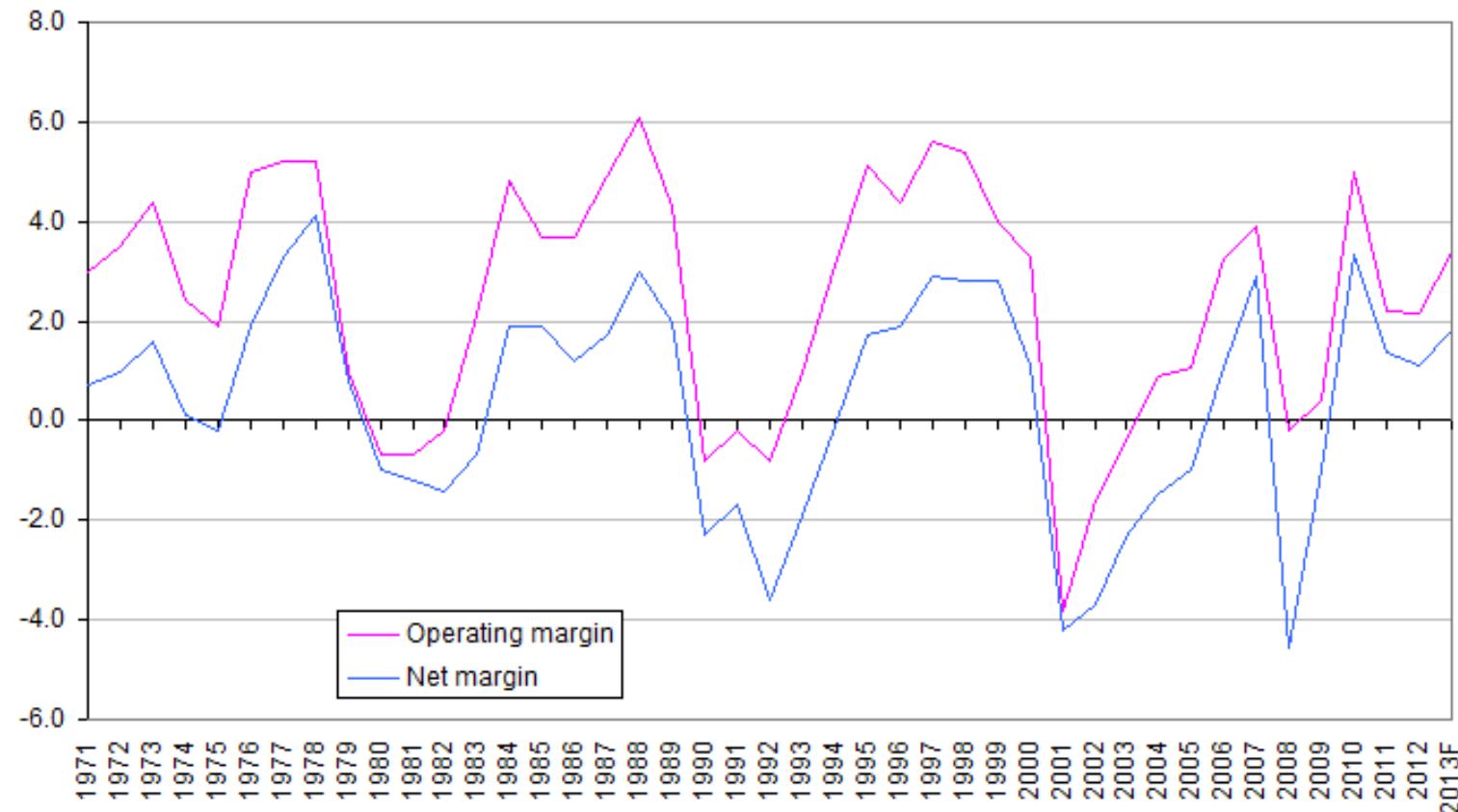


Fonte: Demonstração do Resultado, Portaria nº 1334/SSA/2004

Agência Nacional de Aviação Civil – SRE/GEAC

A indústria aérea enfrenta desafios estruturais que impactam sua sustentabilidade

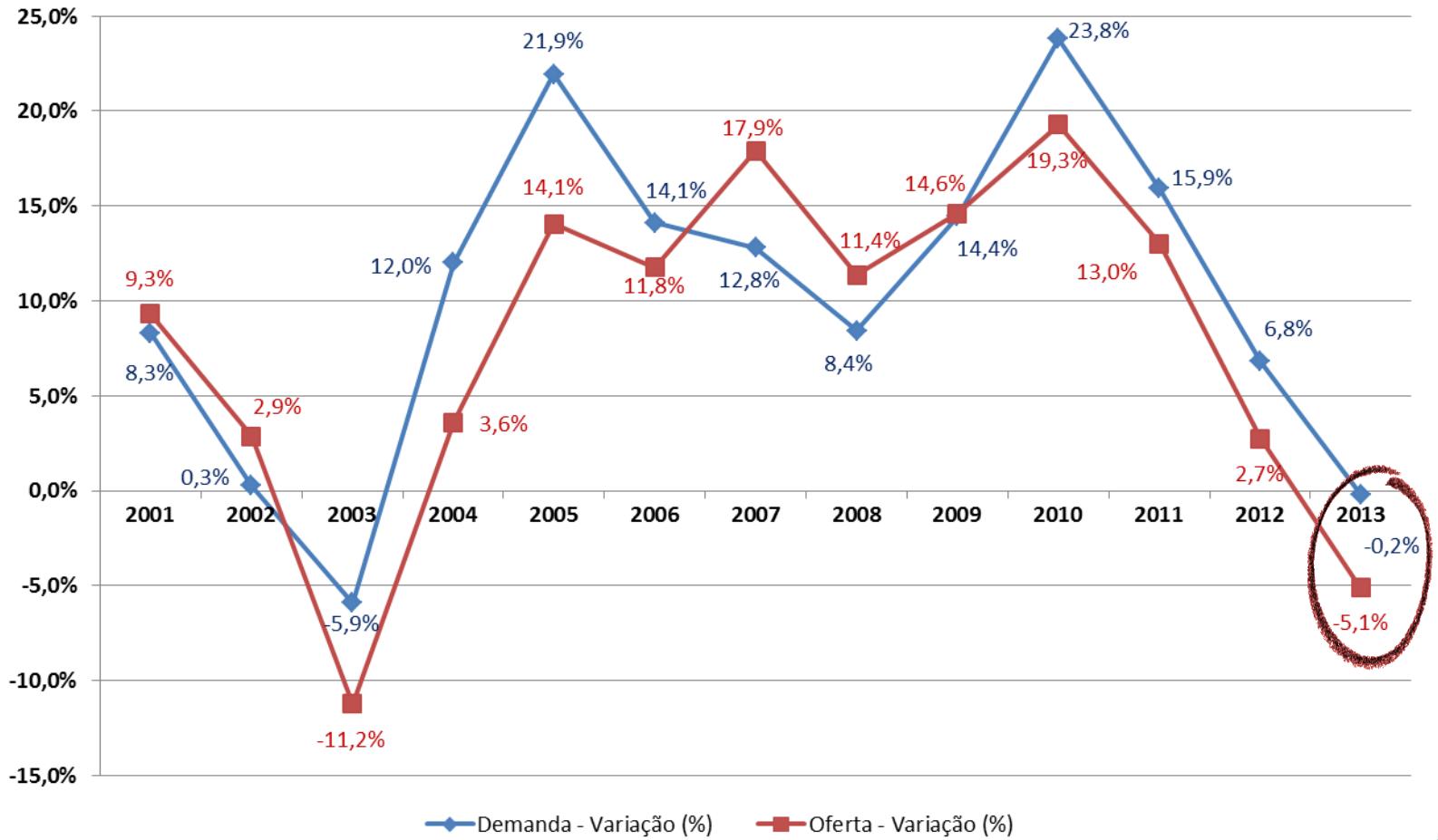
A margem operacional da indústria aérea é baixa, e o setor está sujeito a ambientes cíclicos



Fonte: CAPA – Centre for Aviation, IATA, ICAO

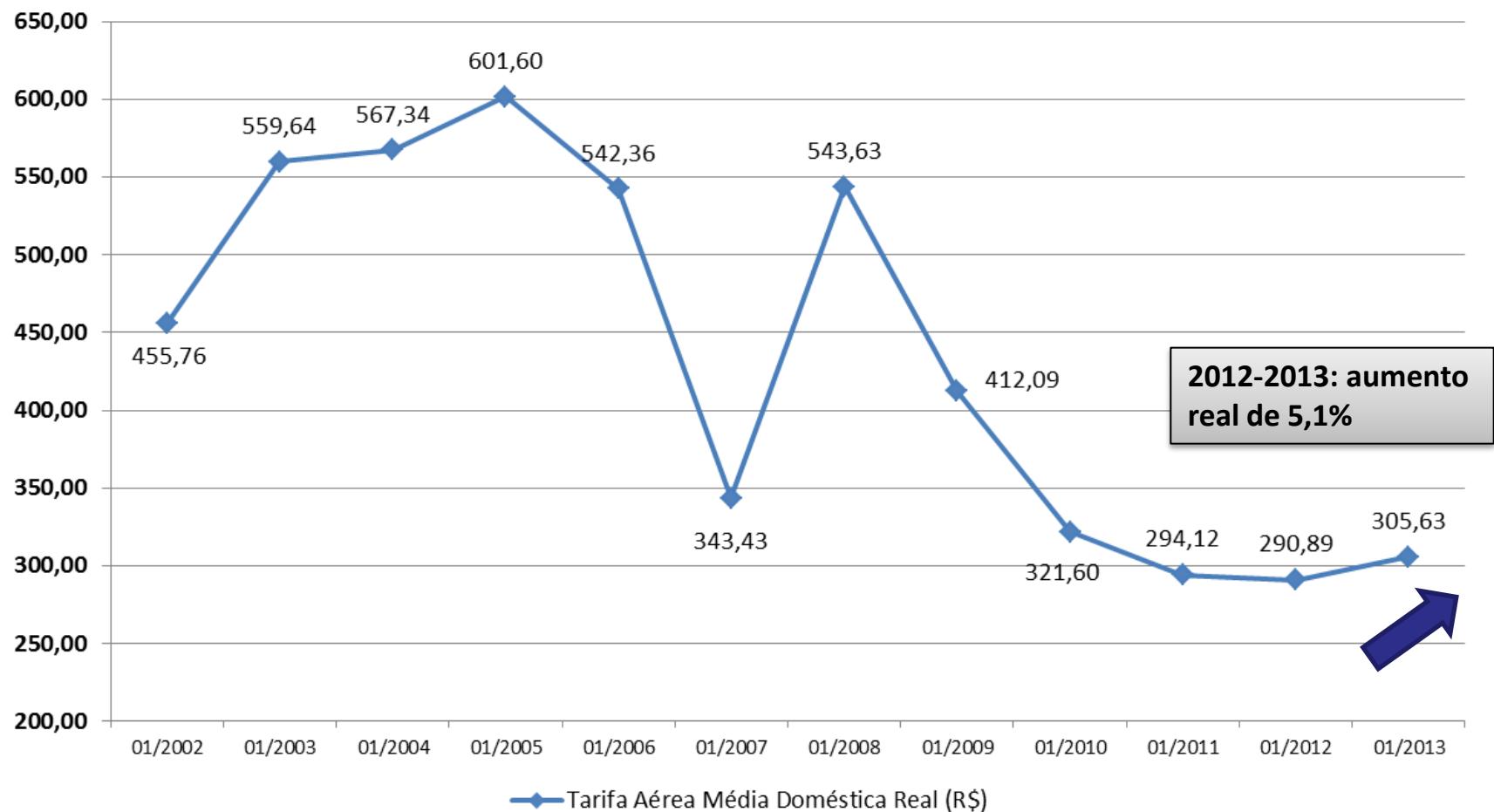
Em 2013 houve queda de oferta e de demanda no Brasil pela primeira vez desde 2003...

Variação percentual da demanda (passageiros-quilômetros - RPK) e oferta (assentos-quilômetros - ASK) do transporte aéreo regular doméstico de passageiros – 2001 a jul/2013



A indústria está tentando recuperar parte do resultado negativo recente elevando o valor das tarifas aéreas...

Tarifa aérea média doméstica real, em R\$ - 1º sem/2002 a 1º sem/2013



Capital estrangeiro: regras bastante restritivas a sua participação limitam opções para indústria aérea brasileira

O origem da restrição

- Teve início com a **Conferência de Chicago, de 1944**
 - **Situação emergencial das empresas áreas (estatais em sua maioria)**, com vistas a proteger o investimento nacional e a sua operação
 - **Hoje a maioria das empresas possui capital privado, e o mundo começa a migrar para uma política de maior participação estrangeira**
- Adicionalmente, vigora o argumento da **segurança nacional**
 - Elemento estratégico para momentos de guerra ou mobilização nacional
 - **Não se reflete no Brasil nos outros setores estratégicos (financeiro, energia elétrica e telecomunicações, por exemplo)**

Situação atual

- **Evolução da aviação comercial: promoção da concorrência e estímulo à eficiência nos serviços prestados**
- **Contratos de leasing: propriedade das aeronaves já é difusa**

Comparação da participação de capital estrangeiro entre os setores produtivos no Brasil

GRUPO	Pontos do Brasil (100 = completo controle estrangeiro possível)	Comparação regional (AL & Caribe)	Comparação global
Mineração, óleo e gás	100	91,0	92,0
Agricultura	100	96,4	95,9
Manufaturas leves	100	100	96,6
Telecomunicações	100	94,5	88,0
Eletricidade	100	82,5	87,6
Bancos	100	96,4	91,0
Seguros	100	96,4	91,2
Aeroportos	100	-	-
Portos	100	-	-
Ferroviás	100	-	-
Construção turismo e varejo	100	100	98,1
Saúde e saneamento básico	50	96,4	96,0
Imprensa	30	73,1	68,0
Transporte aéreo	20	-	-

Fonte: Banco Mundial, "Investing Across Borders" (<http://iab.worldbank.org>)

Exemplos de movimentos recentes que poderiam ter se concretizado, não fosse tão limitada a participação estrangeira

LAN Chile e Gol podem disputar compra da Varig

Folha de São Paulo, fev/07



Webjet quer vender ações para a Ryanair

Invertia, mar/10

“A atual legislação brasileira impede que grupos estrangeiros tenham participação significativa em companhias aéreas nacionais, mas um projeto de lei que tramita no Senado pretende mudar isso. Hoje esse limite está em apenas 20% e deve subir para 49% caso os senadores aprovem o referido projeto. Se isso ocorrer, uma das companhias que pretende utilizar esse expediente é a Webjet.”

Exemplos de movimentos recentes que poderiam ter se concretizado, não fosse tão limitada a participação estrangeira

Trip vende participação para SkyWest para sustentar crescimento

Valor Online, set/08



Trip pagou US\$ 42 mi para recomprar participação da SkyWest

Reuters, mai/12

“O negócio foi feito para possibilitar a troca de ações na associação entre a empresa e a Azul nesta semana.”

Delta se muda para o Brasil e fica mais perto da Gol

Exame, nov/12

Exemplos de movimentos recentes em outros países sobre aumento de investimento estrangeiro em aéreas

EU Revives Plans to End Limits on Foreign Airline Stakes

Bloomberg, set/12

Mexico Political Consensus Grows on Easing Foreign Stake Limits

Bloomberg, out/12

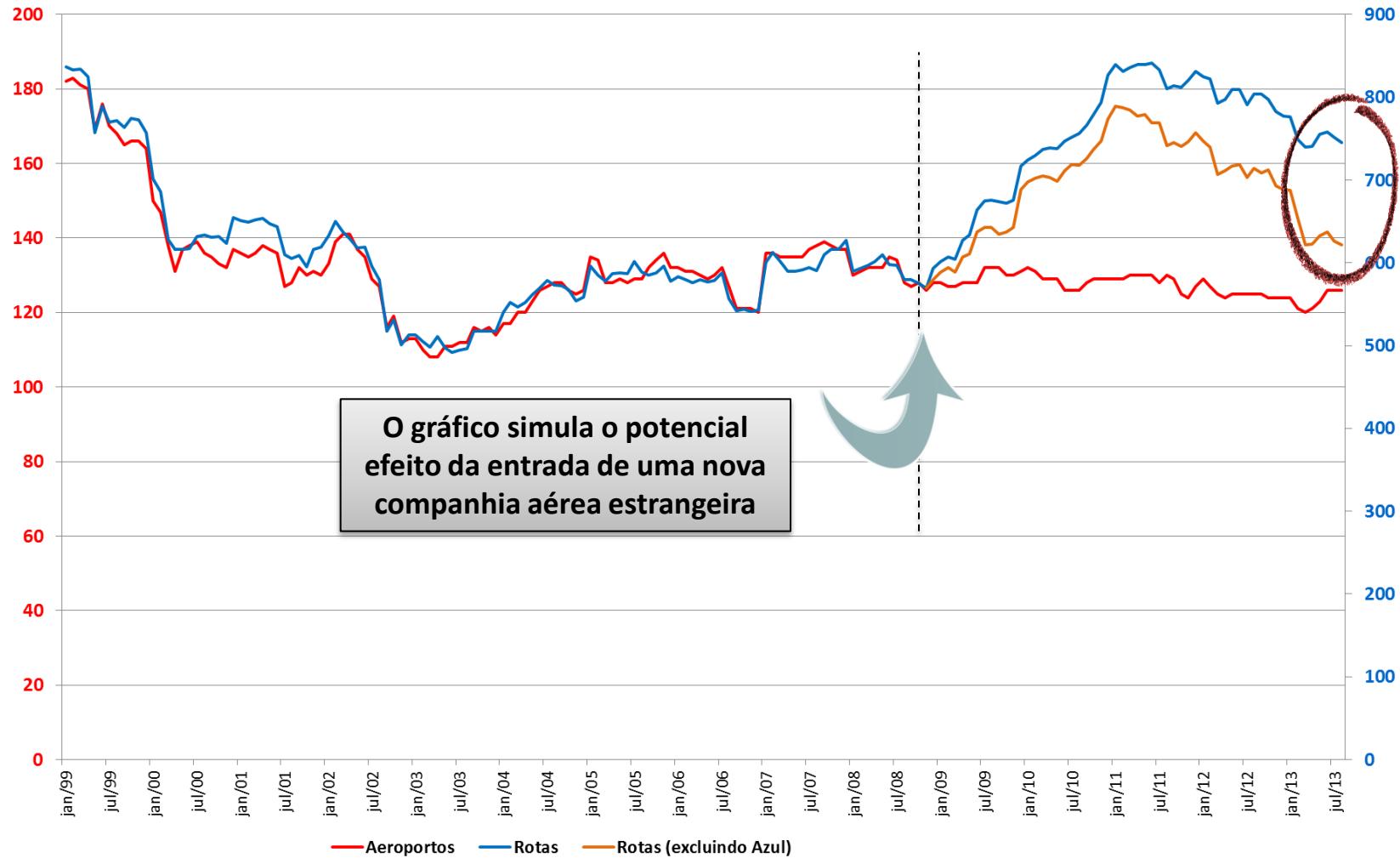
India to allow 49% foreign ownership of domestic carriers, as it seeks to support its ailing airline sector

Flight Global, set/12

“Urges Contracting States to continue to liberalize air carrier ownership and control, according to needs and circumstances, through various existing measures such as waivers of ownership and control restrictions in bilateral air services agreements (...)”

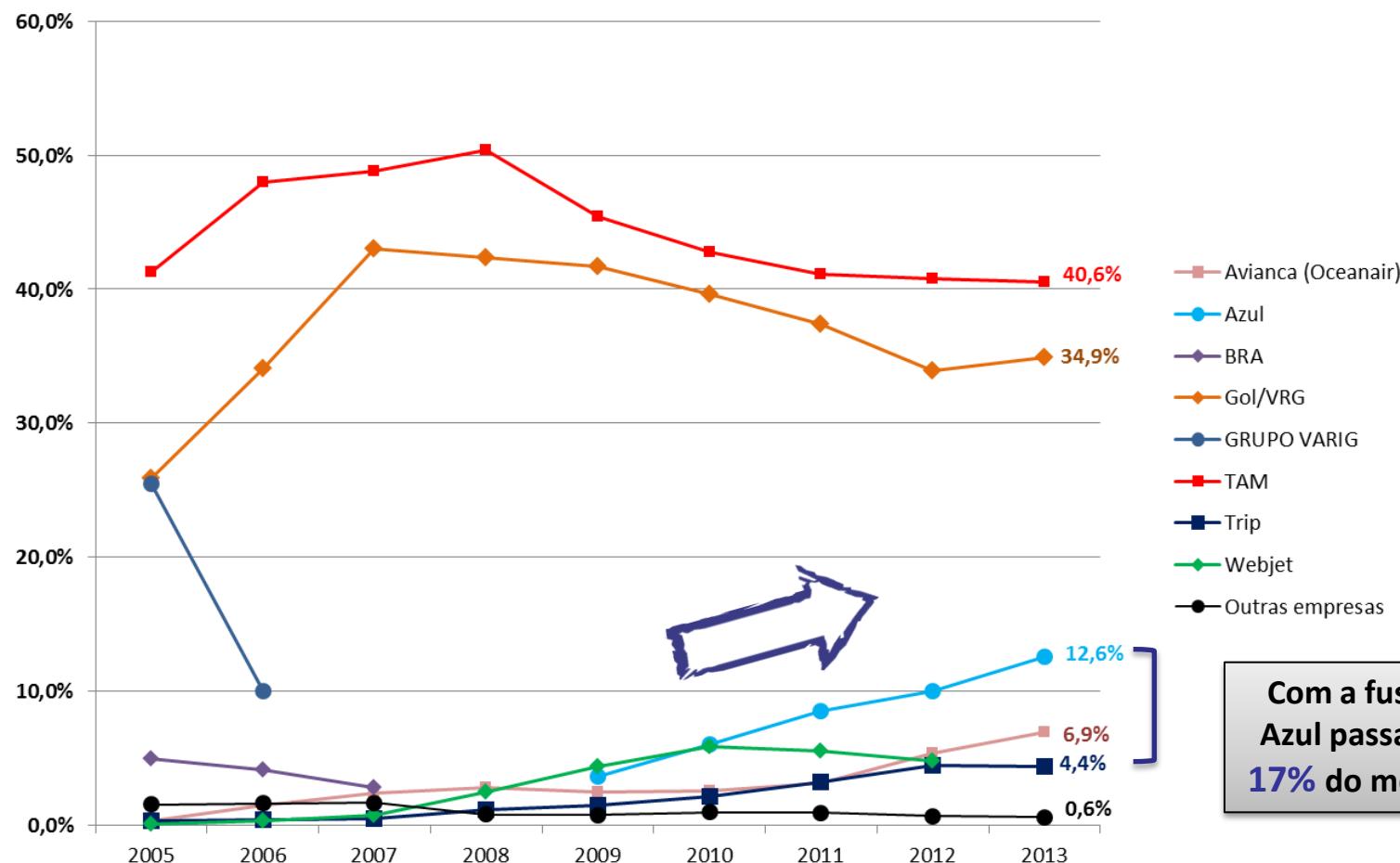
OACI, out/13

Os efeitos da entrada de uma nova empresa no setor (Azul Linhas Aéreas, em dez/08):



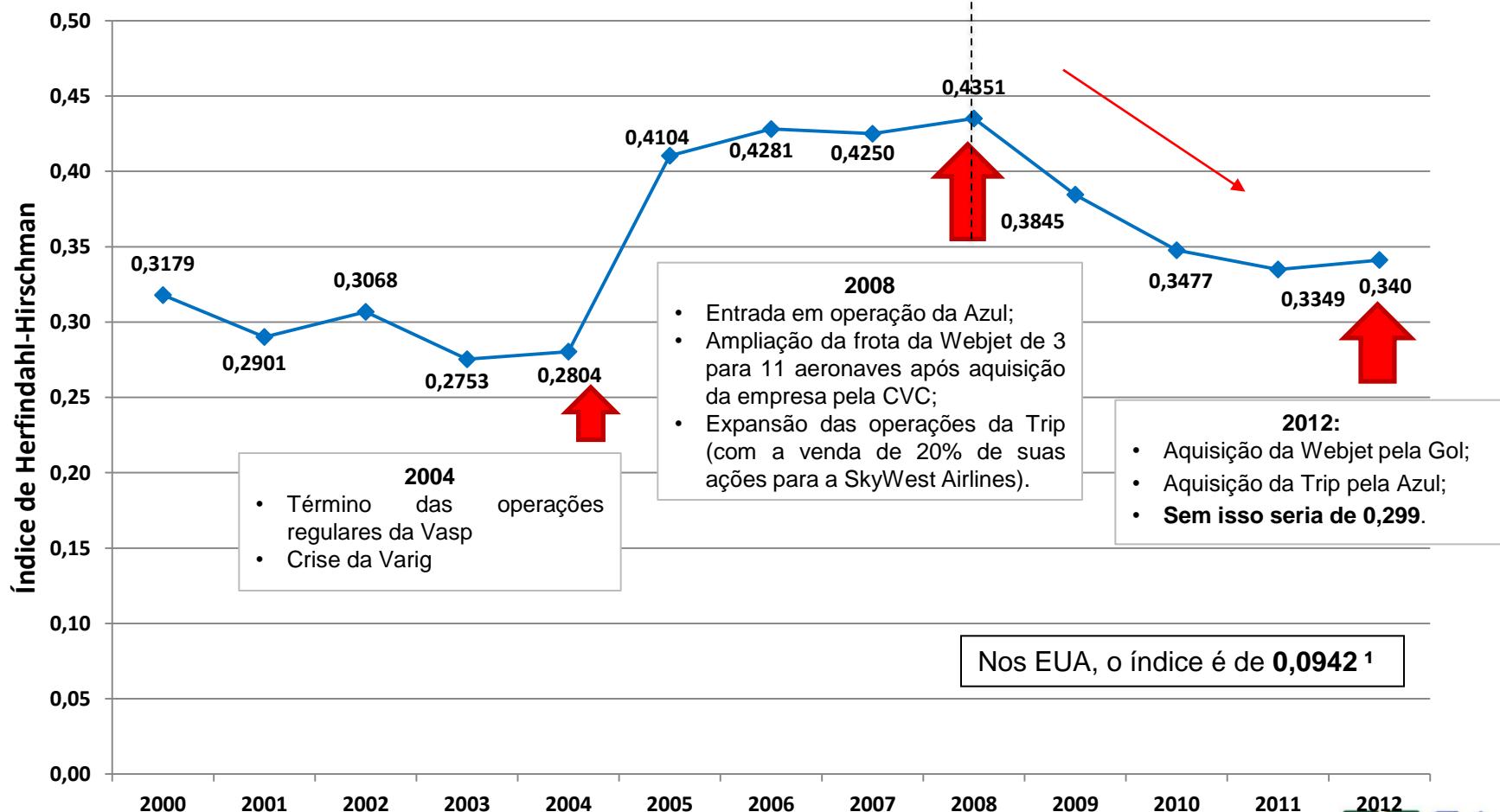
O aumento da participação no mercado da Azul

Participação percentual das empresas no mercado de transporte aéreo doméstico – 2005-2013*



Iniciou-se uma tendência de desconcentração do mercado a partir da entrada da Azul Linhas Aéreas

Índice de concentração do mercado (Herfindhal-Hirschman Index) –
Quanto mais próximo de “0”, mais desconcentrado o mercado



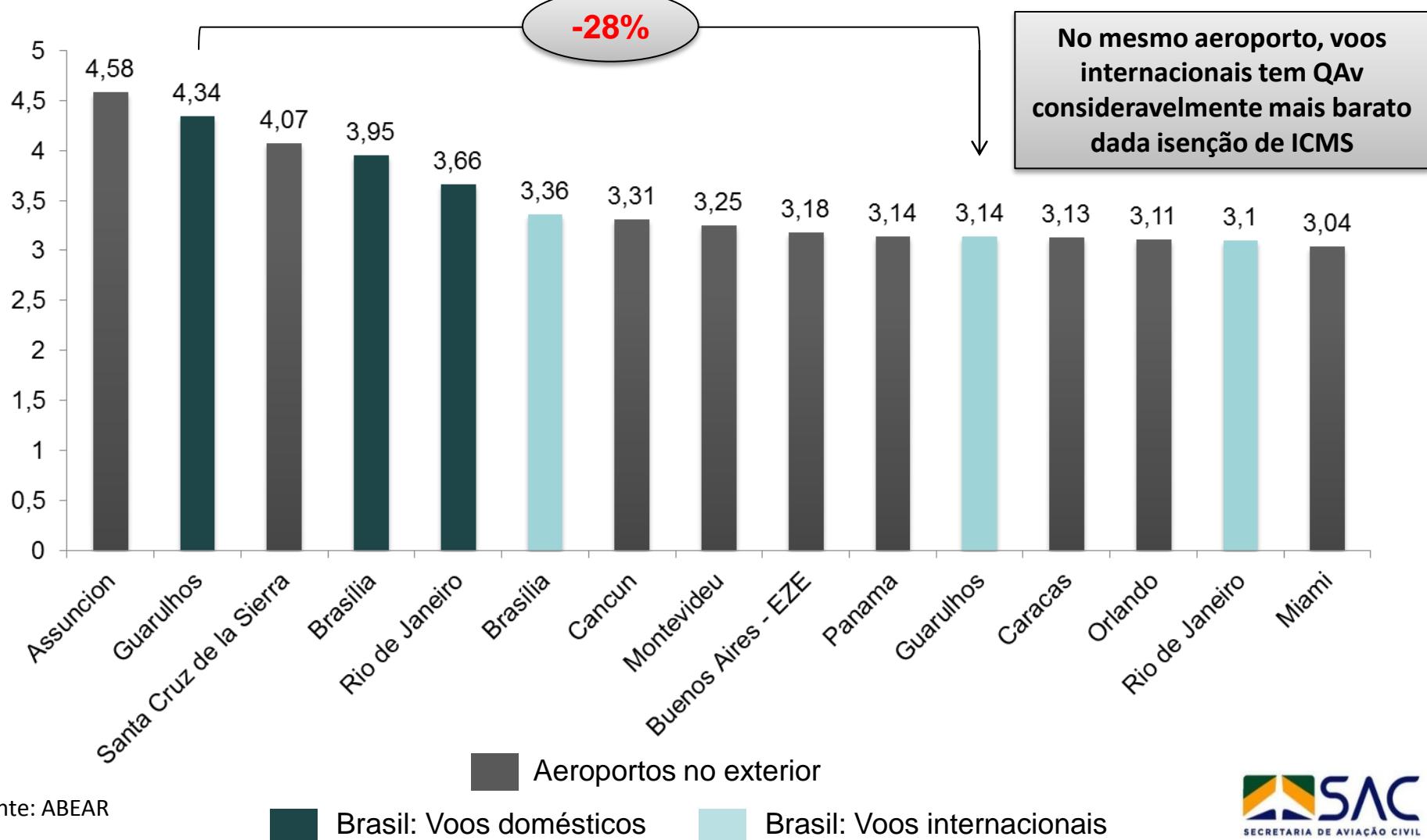
¹ Cálculos próprios a partir de dados do site Transtat.gov

O aumento da participação de capital estrangeiro nas companhias aéreas traria os seguintes benefícios:

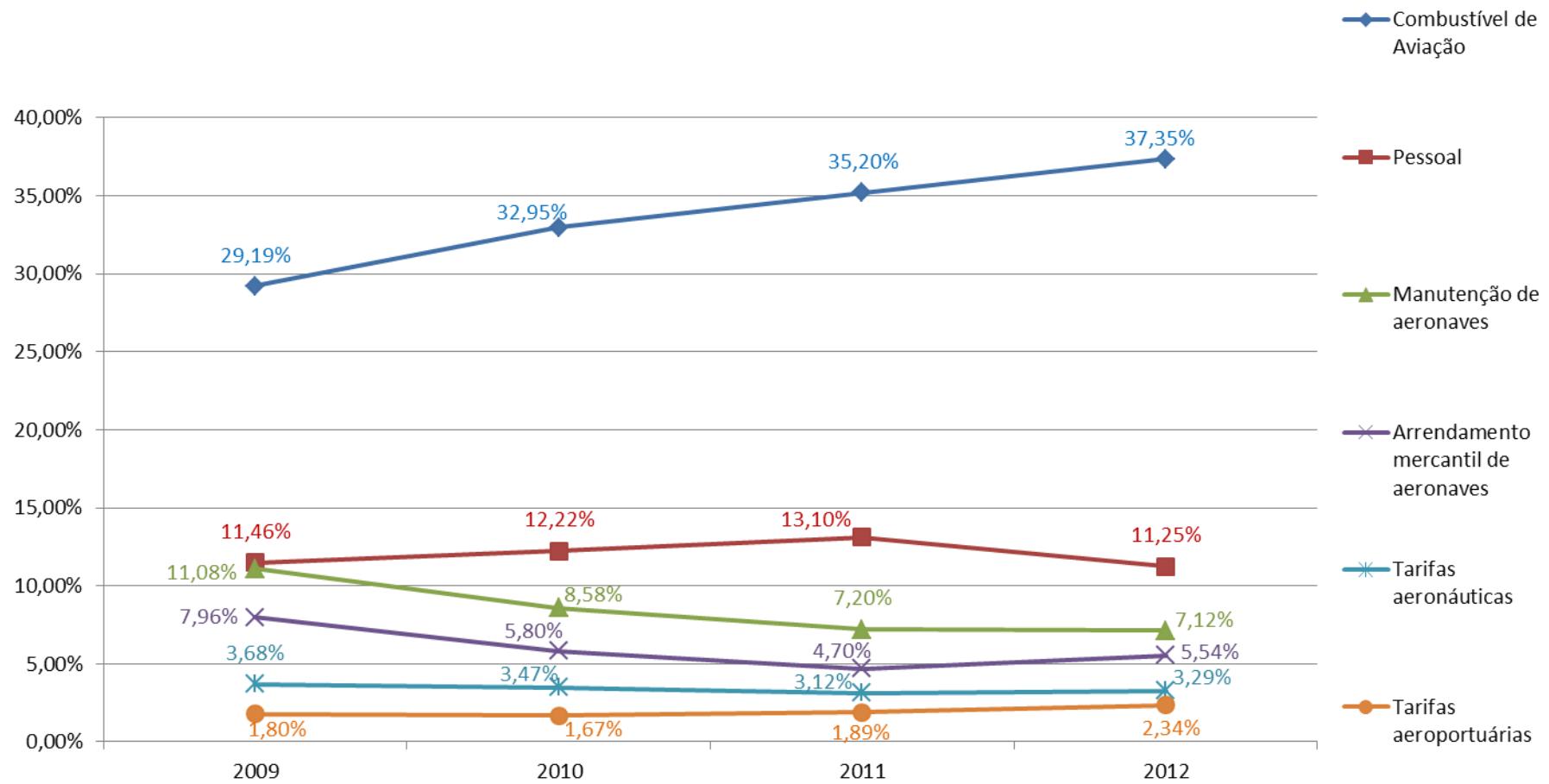
- Acesso a fontes de financiamento com crédito mais barato – essencial especialmente para novas e pequenas empresas
- Absorção de expertise gerencial e novas tecnologias
- Aumento da competição e desconcentração do mercado doméstico
- Aumento da quantidade de rotas e cidades atendidas pelo transporte aéreo regular – incentivo à aviação regional
- Melhor integração com serviços aéreos internacionais de empresas
- Redução do preço médio de passagens
- Incremento de outros setores econômicos, especialmente turismo, com geração de empregos e renda
- Crescimento de serviços relacionados ao transporte aéreo, como manutenção e reparo de componentes aeronáuticos
- Redução do custo regulatório por parte dos órgãos públicos, especialmente ANAC e CVM
- Diversificação de serviços e produtos

QAv no Brasil: Representa +37% dos custos e é um dos mais caros do mundo, particularmente o doméstico (ICMS)

Preço do QAv em diferentes aeroportos – ago/13



QAv no Brasil: Participação dos custos na indústria de transporte aéreo brasileiro – 2009/12



Além do maior capital estrangeiro, a desoneração do combustível também aumenta a competitividade

✓ Propostas para aumentar a competitividade:

Equiparação do combustível ao preço internacional

- Para as empresas aéreas: **redução de aprox. 3% no custo operacional;**
 - Impacto previsto de aprox. **R\$ 800 milhões**
- Para a Petrobras: redução de 0,33% da receita de vendas.*

Redução a 0% da alíquota de PIS/PASEP e COFINS sobre QAv

- Impacto previsto de aprox. R\$ 450 milhões

OUTRAS MEDIDAS DE CARÁTER LEGISLATIVO:

Alternativa para QAv: redução do ICMS (um cenário de redução para até 12% implicaria em redução de ~5% no custo operacional, ou cerca de **R\$ 1,5 bilhão**).

Redução das alíquotas de PIS/PASEP e COFINS sobre a receita das empresas aéreas para 0%. Impacto de cerca de **R\$ 800 milhões**

* Nota: Cálculo realizado a partir de dados da Petrobras.